



Jaarverslag 2010
Fietsersbond afdeling Amsterdam

Colofon

Tekst:

Gerrit Faber
Govert de With

Adres:

Fietsersbond, afdeling Amsterdam
W.G.-plein 84, 1054 RC
Amsterdam
Tel.: 020 6854794
E-mail: amsterdam@fietsersbond.nl

Amsterdam, maart 2011

Inhoud

1 Algemeen	4
2 Werkzaamheden in 2010	5
2.1 Beleid	5
2.2 Concrete resultaten op straat	8
2.3 Interne organisatie	14
2.4 Overige	16
2.5 Nieuwe speerpunten in 2010	17
3 Analyse en vooruitblik	17
Bijlage 1 – Tijdsverantwoording	18

1 Algemeen

In dit *Jaarverslag 2010* verantwoordt de Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond de werkzaamheden die zij verricht heeft dankzij de door de gemeente Amsterdam verleende subsidie.

Sinds 1986 ontvangt de Fietsersbond subsidie van de gemeente Amsterdam. In 2003 is de relatie bestendig in een meerjaren overeenkomst en een meerjarenplan 2003-2006. De subsidie die we in 2010 hebben ontvangen is gebaseerd op het meerjarenplan 2007-2010 en ons werkplan 2010.

Dit jaarverslag is ingedeeld op de volgende onderwerpen:

- Beleid,
- Concrete resultaten op straat,
- Interne Organisatie,
- Overige en Nieuwe speerpunten.

Het laatste hoofdstuk in dit jaarverslag bevat een analyse van de belangrijkste ontwikkelingen in het afgelopen jaar, en een vooruitzicht op het komende jaar. We eindigen met een verantwoording van de gewerkte uren door de betaalde medewerkers van de Fietsersbond in Amsterdam.

2 Werkzaamheden in 2010

2.1 Beleid

Het afgelopen jaar vroeg in het Amsterdamse fietsbeleid met name de scooterproblematiek de aandacht van de Fietsersbond. Met daarbij de wisseling van de wacht door de fusie van de stadsdelen en de gemeente- en deelraadsverkiezingen.

De Fietsersbond volgt twee gemeenteraadscommissies op de voet: de Raadscommissie Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit en de Raadscommissie Bouwen, Wonen en Klimaat. We benaderen raadsleden en spreken in op fietsonderwerpen. De Fietsersbond heeft onder meer ingesproken over scooteroverlast, de langzaam verkeers passage onder CS en de tevredenheid van fietsers.

Daarnaast heeft de bijdrage door de Fietsersbond aan maatschappelijk overleg en in contacten met ambtenaren substantiële resultaten opgeleverd.

Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste activiteiten en resultaten van de Fietsersbond in 2010.

2.1.1 Stedelijk Platform Fiets (SPF)

Het Stedelijk Platform Fiets is het regulier overleg over fietsen en fietsbeleid waarin verschillende geledingen van de gemeente en de Fietsersbond zitting hebben. De Fietsersbond daagt uit tot beleid en uitvoering en draagt regelmatig onderwerpen aan. Het SPF sprak in 2010 over het nieuwe meerjarenplan, de Zuidas, het functioneren van de (C)VC's en zijn eigen functioneren.

2.1.2 Hoofdnet Fiets

Het Hoofdnet Fiets is een fijnmazig netwerk dat in 2005 is vastgesteld. Projecten op het Hoofdnet Fiets moeten sinds 2006 worden getoetst in de Centrale VerkeersCommissie, net als projecten op de hoofdnetten auto en OV.

Het bestaande hoofdnet fiets is in 2009 op kaart ingetekend. Dit gebeurde in vervolg op de CVC-special over de fiets die de Fietsersbond en dIVV organiseerden. Er is nu voor ambtenaren en andere belangstellenden een digitale kaart beschikbaar van de hoofdnetten. De Fietsersbond maakte van de gelegenheid gebruik om zijn wensen en verbeteringen door te geven.

De Fietsersbond geeft inbreng op de CVC stukken via het vooroverleg van IVV.

Werkzaamheden op het Hoofdnet Fiets worden gemeld aan de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) en indien nodig besproken. De Fietsersbond bekijkt de stukken van de WWU en geeft inbreng via bureau Stadsregie.

We vinden het zorgelijk dat stadsdelen hun projecten op het Hoofdnet Fiets niet altijd voorleggen aan de CVC.

2.1.3 Verkeersveiligheid

Het reguliere werk van de Fietsersbond betreft steeds voor een belangrijk deel de verkeersveiligheid. Maar los hiervan hadden we twee gedragscampagnes. Ten eerste vanuit ons landelijk bureau het project Vriendelijk Verkeer (www.vriendelijkverkeer.nl) waar we een

dag mee in het Vondelpark actief waren. We wezen fietsers op het belang van een beetje onderlinge communicatie, zoals het uitsteken van je hand.

Verder fietsten we in de zomer mee met basisschoolkinderen naar hun nieuwe middelbare school. Een project van stadsdeel Nieuw-West, waar we vrijwilligers en expertise voor leverden.

2.1.4 Brommers en scooters

In 2009 heeft de Fietsersbond Amsterdam de problematiek van scooters op het fietspad aangekaart bij de gemeente en de landelijke Fietsersbond. In 2010 bleven zowel het aantal snorscooters als de klachten erover toenemen.

In het najaar heeft de Amsterdamse Fietsersbond daarom samen met het Milieucentrum, Vereniging Doet (voor elektrisch vervoer) en Velo Mondial een petitie gestart tegen scooteroverlast.

Ruim 5000 bewoners en bezoekers van de stad hebben de petitie ondertekend. Kranten, radio en TV hadden veel aandacht voor scooteroverlast. We hebben gesproken met gemeenteraadsleden, die graag de overlast willen aanpakken. En onze collega's van het landelijke kantoor vonden gehoor bij de Tweede Kamer, die hierover een motie heeft aangenomen. Op scooteroverlast.nl zijn linken geplaatst naar achtergrondartikelen, berichten in de pers en ook de Kamervragen en de aangenomen motie.

De afdeling heeft onderzocht of het ook klopt wat iedereen al denkt: snorscooters rijden veel harder dan toegestaan. Bewapend met meetapparatuur is de Fietsersbond eropuit getrokken om dit te meten. En het was nog erger dan we dachten: 90% van de scooteraars rijdt te hard. Tweederde van de snorfietzers rijdt harder dan 32 km/h en zou bij politiecontrole een bekeuring krijgen. Gemiddeld rijden snorfietzers 37 km/h. De snelst gemeten snorfietz reed zelfs 51 km/uur.

Het onderzoek, de petitie en aanbevelingen wat de gemeente kan doen is in 2011 aan de wethouder en de raadsclie aangeboden.

2.1.5 Fietsparkeren

Nog steeds is fietsparkeren het vaakst genoemde probleem bij fietsers en beleidsmakers in Amsterdam. De Fietsersbond was in 2010 vrij stil over dit dossier, maar dacht wel mee op diverse plekken, waaronder een forum van de gemeente. Ook intern werd uitgebreid gediscussieerd over de (on?)wenselijkheid van meer fietsvakken in plaats van rekken. De opgedane kennis zullen we ook moeten gaan verspreiden om te voorkomen dat de discussie er met ons vandoor gaat. Op het Leidseplein komt eigenlijk alles samen en zaten we bij een productieve brainstorm met stadsdeel en ondernemers.

2.1.6 Gladheidbestrijding

Terwijl de mussen van de hitte uit de bomen vielen, presenteerde de landelijke Fietsersbond in juli 2010 haar aanbevelingen voor een betere gladheidbestrijding in de winter. Want die was de vorige winter in veel gemeenten onder de maat geweest. In Amsterdam hadden we grote verschillen gezien tussen de stadsdelen, die verantwoordelijk zijn voor de hoofdfietsroutes

In het najaar hebben we de aanbevelingen aan de orde gesteld in alle stadsdeelverkeerscommissies en in een aantal stadsdelen zijn gesprekken geweest met de gladheidbestrijders. Die ging over de routes, het publiceren ervan en de aanbeveling om bij sneeuw eerst te vegen, te schuiven of te borstelen en daarna pas te strooien.

Via www.amsterdam.nl/winter is begonnen met het publiceren van de routes. Toen in december veel sneeuw viel kwamen nog veel klachten dat het ruimen van de sneeuw op de fietsroutes niet goed ging. In een aantal gevallen lag dat aan het oude materieel, dat het komende jaar door nieuw vervangen gaat worden.

2.1.7 Antifietsdiefstal

De gemeente Amsterdam moet in de begroting van 2011 fors snijden: miljoenen wordt er bezuinigd. Fietsvoorzieningen komen er tot nu toe nog goed van af. Een kleine maar pijnlijke bezuiniging was echter gepland op het antifietsdiefstalbeleid. Na contacten met de fietsbranche bleek dat de registercontrole, de controle of fietshandelaren geen gestolen fietsen verhandelen, daardoor gevaar liep. Omdat de afname van de fietsendiefstal flink heeft bijgedragen aan de toename van het aandeel fietsen in het Amsterdamse verkeer, vonden we dat een foute bezuiniging. De SP vond dat ook en een motie daarover werd na een mailactie van de Fietsersbond aangenomen.

2.1.8 Ambtelijke overleggroepen

De Fietsersbond nam in 2010 deel aan ambtelijke overleggroepen. Sommige structureel, andere incidenteel:

- Agendalid CVC, inbreng via mail naar de leden. Verder overlegden we bilateraal met de voorzitter.
- VerkeersCommissies van de stadsdelen
- De Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam
- Het Platform Dodehoek Amsterdam (kwam in 2010 weer 1 keer bij elkaar om te bezien hoe nu verder)
- Agendalid WWU
- Coördinatie Stationseiland
- Daarnaast werd en wordt ons geregeld gevraagd te adviseren bij projecten zoals: ingrijpende omleidingen, fietsparkeren bij CS, klankbordgroep foodcenter, diverse projecten van Noordwaarts.

2.2 Concrete resultaten op straat

2.2.1 Fietspaden

In 2010 zijn vrijliggende fietspaden aangelegd op het eerste stuk Nassaukade, de Hoofdweg, een stuk Bilderdijkstraat, enzovoorts. Meer voorbeelden zijn te vinden in de stukjes over de stadsdelen.

In al deze zaken hebben de lobby, inspanningen en adviezen van de Fietsersbond een voor fietsers gunstige rol gespeeld.

2.2.2 Verkeerslichten

De Fietsersbond neemt deel aan de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA). Hierbij adviseerden wij over de verbetering van de regeling op diverse kruispunten, en de bijbehorende herinrichting.

De wachttijdvoorspellers blijven daarin een hot issue. Fietsers (en wij ook) zijn er blij mee, maar er zitten wel gevaren aan. Mede op ons aandringen worden de 'melders' zo snel mogelijk vervangen door 'voorspellers' die niet kunnen blijven hangen op 1 seconde.

2.2.3 Ambtelijke Verkeerscommissies van de Stadsdelen

In de stadsdelen neemt de Fietsersbond deel aan de ambtelijke verkeerscommissies. Dit zijn bij uitstek gelegenheden om in een vroeg stadium advies te geven over verkeersplannen. Met zijn deskundigheid en oog voor het belang van fietsen draagt de Fietsersbond bij aan de totstandkoming van optimale wegontwerpen. Met name voor de verkeersveiligheid en het fietscomfort is dit van belang.

Het voorbereiden van de vergaderingen van de verkeerscommissies gebeurt zorgvuldig. Veel van de stukken die aan de orde komen worden in een interne verkeerstechnische werkgroep (de knelpuntengroep) voorbesproken.

In ongeveer de helft van de stadsdelen wordt de Fietsersbond in de verkeerscommissie vertegenwoordigd door een vrijwilliger, in de andere stadsdelen vervult één van de betaalde medewerkers die taak.

In Centrum functioneerde helaas geen ambtelijke verkeerscommissie, wat het voor de Fietsersbond lastig maakte om zijn inbreng te doen. Wel is die in 2010 eindelijk ambtelijk en politiek voorbereid, zodat deze in 2011 van start kon.

In de fusiestedelen duurde het even voor iedereen weer zijn plek had gevonden, maar tegen het eind van 2010 liep er overal weer een commissie.

2.2.4 Concrete resultaten in de Stadsdelen

Het voert te ver om hier een volledige opsomming te geven van de onderwerpen die in de verkeerscommissies zijn behandeld en van de inbreng van de Fietsersbond daarbij. Om een indruk te geven volgen hieronder belangrijke kwesties waar het afgelopen jaar aandacht aan is besteed. De stadsdelen staan op alfabetische volgorde.

Centrum

De Anthoniesbreestraat werd 'even snel' omgedraaid. De overgang werd op ons aandringen wat soepeler. De ervaringen met dit tijdelijke ontwerp zullen in 2011 leiden tot een definitief ontwerp.

De circualtie van het stadsdeel komt samen in dit gebied, ook met de Doelenstraat en de Amstel, tussen Munt en Blauwbrug. Wij spraken in over de herinrichting van de Doelenstraat en het fietsparkeren aldaar.

De eilandenboulevard staat voor een herinrichting. Onze wijkcontactpersoon luistert mee en brengt het belang van de doorgaande fietser in in het lokale buurtoverleg.

We keken mee met de WBA bij een schouw op de kruising Rokin-Spui n.a.v. klachten van omwonenden en ondernemers.

Ook over grotere plannen lieten wij ons informeren en gaven we advies, o.a. Rode Loper, Leidseplein, Stationseiland.

Nieuw-West

Een fusie van drie stadsdelen tot één en de oprichting van een nieuwe Verkeerscommissie, waar al ettelijke plannen besproken zijn

De plannen voor 'De Tuinen van West' voorzien in een aantal nieuwe recreatieve fietsroutes. Een deel zal er komen, een ander deel sneuvelt door de rijksbezuinigingen.

De Vening Meineszlaan werd opgeleverd met vrijliggend fietspad en een compromis-oplossing voor de kruising met de Fockstraat. In de praktijk lijkt het aardig te functioneren, al doet niet iedereen wat er bedacht is, omdat dat onhandig is.

De vernieuwde rotonde Oostoever werd in gebruik genomen. Deze functioneert erg goed, doordat alle logische fietsrichtingen gefaciliteerd worden.

Noord

De Klapprozenweg, de belangrijkste verbinding naar de westhelft van Noord krijgt een vrije busbaan. Veel discussie was er over de ligging van het fietspad, dat aan de zuidzijde aangelegd dreigde te worden, terwijl de meeste fietsbestemmingen aan de noordkant liggen.

Onze bezwaren werden overgenomen door het stadsdeel en in de huidige plannen ligt het fietspad aan de goed kant.

Een nieuwe fietsbrug over de Nieuwe Leeuwarderweg ter hoogte van de Buiksloterdijk werd geopend. Meer bruggen volgen. Ook de nieuwe route langs het IJ ter hoogte van het Shellterrein is klaar.

Noord kampt met veel achterstallig onderhoud aan fietspaden. We hebben it aangekaart bij de stadsdeelwethouder

De subsidie voor de 'fiets snelweg' naar Zaanstad is rond, die naar Purmerend niet.

In de verkeerscommissie hebben we geadviseerd over tientallen grote en kleine plannen, fietsoversteken, omleidingen en bushalteoplossingen. Deze leidden vaak tot kleine of wat grotere aanpassingen van het plan.

Oost

De verkeerscommissies van Oost/WGM en Zeeburg zijn gefuseerd.

We hebben bewoners gesteund die de bijna-black-spot Van Eesterenlaan # Borneolaan willen aanpakken.

In de verkeerscommissie kwamen veel andere black-spots aan de orde. Onze praktische inbreng leidde vaak tot aanpassingen

We sloten aan bij de participatietrajecten voor Wibautstraat en Amstelstation. En letten bij de eerste op dat de uitvoering voor fietsers niet nodeloos onhandig gaat

De ontsluiting van de Polderweg en de toegankelijkheid van het toekomstige winkelcentrum Oostpoort hebben we aangekaart en blijven tot discussie leiden.

We gaven advies over fietsen in het Oosterpark.

Het science park baart ons grote zorgen. Een simpele standaardmaatregel als een middenstreep op de kruising van een tweerichtingfiespad met de Kruislaan komt er maar niet. We blijven dit aankaarten, want de situatie is nu gevaarlijk.

West

Het plan om het knelpunt bij de Baarsjesweg-Surinamestraat op te lossen (hoe kom je vandaar op de Overtoom, Amstelveenseweg of Sloterkade?) is opgenomen in de Strategienota voor het Surinameplein. De Fietsersbond houdt het stadsdeel scherp op daadwerkelijke spoedige uitvoering.

We klankbordden mee over het Foodcenter, en dan met name de bruggen over de marktkanalen. Die lijken er nog steeds te gaan komen ondanks lokale weerstand.

We schouwden en adviseerden over fiets-voetoversteken over de Overtoom

We onderhandelden over verbeteringen aan de Ingang van de Marnixgarage nu deze niet op de voor fietsers optimale plek komt.

Zuid

Oud Zuid is misschien wel het moeilijkste stadsdeel. De drukte van het Centrum, de ruimte van een 19e eeuwse wijk, maar er moet wel een hoop autoverkeer doorheen. We zien hier veel probleemstraten en –kruisingen. De intentie is er duidelijk om hiermee aan de slag te gaan, maar de NZ-lijn beperkt de mogelijkheden. In 2010 startte een klankbordgroep over de Rijnstraat, maar viel die ook weer stil vanwege de OV-discussie. Er was een forum over de Van Woustraat, en het project Beethovenstraat werd weer opgepakt. Eigenlijk alle met teleurstellende inzet: er is geen geld voor de goede oplossing, dus wat ons betreft kun je dan net zo goed niks doen, maar er zijn beloftes gemaakt, dus er wordt opgelapt. Bij de politiek vonden we wel gehoor, maar geen meerderheid. We kijken nu hoe het ambtelijk verder loopt. Zo ook bij de lastige kruising Koninginneweg-Emmalaan, waar we wel verbetering zien, maar nog geen optimum.

Het verwijderen van een fietsdoorsteek door de Hondecoeterstraat, zorgde dat we toch maar een keer onze tanden laten zien in een juridisch bezwaar, samen met bewoners. Wordt vervolgd in 2011.

ZuidOost

De plannen voor de verbreding van de A9 bedreigen doorgaande fietsroutes. Door onze inbreng is de schade beperkt

Ondanks het goede fietsbeleidsplan en het behoud van het fijnmazige fietsnetwerk in zuidoost leidt de herstructurering tot onbedoelde onderbrekingen in fietsroutes, zoals het Strandvlietpad in de E-buurt. Dit is uiteraard aangekaart.

2.2.5 Nieuwe knelpunten

Er worden niet alleen problemen opgelost, er komen ook fietsknelpunten bij:

Parkeergarages

Zorgwekkend is de bouw van nieuwe parkeergarages. We hebben in 2008 intern ons standpunt bepaald. Dit komt er op neer dat bij de bouw van parkeergarages de nieuwe parkeerplekken één op één op straat moeten worden weggehaald. Daarnaast dient de toegang tot de parkeergarage verkeersveilig te worden ingepast. Dat laatste laat nog wel te wensen over. Bij de Furore-garage telt bereikbaarheid van twee zijden zwaarder, bij de

Marnixgarage spaart men de bomenrij langs de Singelgracht, ten koste van verlies aan veiligheid bij de inrit in het Frederik Hendrikplantsoen.

Wegwerkzaamheden

In de hele stad zijn grote werkzaamheden die belangrijke fietsroutes hinderen of stremmen. Bij de Noord-Zuidlijn, in de Zuidas, door de museumpassage en bij het Centrum Amsterdam Noord zijn belangrijke verbindingen voor lange tijd afgesloten. Ook gebeurde er veel op de binnenring, waarbij er een algemeen standpunt is dat fietsers niet, hoe kort ook, over de trambaan mogen. Auto's wel. Wij zijn het daar niet mee eens, maar staan nog alleen in die roep.

De Fietsersbond wordt regelmatig gevraagd te adviseren over geplande omleidingen en onze achterban laat weten hoe het op straat in de praktijk gaat. Zo nodig gebruiken we onze contacten bij de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) om acute problemen op te lossen. Dat deden we bijvoorbeeld rondom de Rozenoordbrug.

Rijksmuseum

In plaats van nu eindelijk eens te gaan bouwen, heeft het Rijksmuseum, gesteund door diverse politici en prominenten, de discussie over de Onderdoorgang in 2009 heropend. In 2010 kwam de directeur van het museum tot het inzicht dat het afmaken van het museum belangrijker is, en gaat het museum nu toch door met het vergunde plan. Intussen lag het bestemmingsplan voor het hele gebied ter inzage, en daarin worden wel weer openingen geboden om fietser eruit te krijgen. Een constante bron van aandacht blijft er dus wel. Frustrerend, want het vijf jaar geleden vergunde ontwerp is prima, en had allang af moeten zijn.

2.2.6 Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU)

De Fietsersbond gaf geregeld advies bij de stukken van de Werkgroep Werk in Uitvoering. De adviezen werden door de secretaris van de WWU ingebracht in de vergadering.

De uitvoering op straat van de projecten in de stad hebben ook in 2010 regelmatig extra aandacht en inzet nodig gemaakt. Zo nodig gebruiken we onze contacten bij de WWU om acute problemen op te lossen. Ander voorbeeld: de Cruquiuskade, waar de aannemer gevaarlijk bezig was, werd door de gecombineerde inzet snel veiliger (tijdelijk) ingericht.

2.2.7 Centrale Verkeers Commissie (CVC)

De Fietsersbond gaf in 2010 elke twee weken advies bij de stukken voor de CVC. Dit commentaar brengen we per mail over aan de leden van de CVC.

De CVC bespreekt sinds 2006 ook de verkeersplannen op het Hoofdnet Fiets. Dit lijkt tot tevredenheid te gaan. De Fietsersbond herinnert de stadsdelen er aan dat ook Hoofdnet Fietsplannen naar de CVC moeten.

Onze betrokkenheid bij de CVC zorgt ook voor korte lijnen naar ambtenaren en projectleiders. De adviezen bewijzen onze deskundigheid en zorgen zo ook voor andere gelegenheden om onze expertise in te brengen.

2.2.8 Grote ruimtelijke projecten

In de stad is een aantal grote ruimtelijke projecten in ontwikkeling (de IJ-oever, de Zuidas, IJburg). Deze projecten zullen aanzienlijke invloed hebben op de vorm en omvang van verkeersstromen, in de gebieden zelf maar ook in de wijdere omgeving. Juist in een stad die

zich aan het verdichten is, is de fiets het uitgelezen vervoermiddel om de bereikbaarheid te garanderen en tegelijkertijd de leefbaarheid en de veiligheid in stand te houden. Tegelijkertijd staat met intensivering de ruimte voor fietsers onder druk. De Fietsersbond volgt de ontwikkelingen en becommentarieert de plannen. Essentieel daarbij zijn de ontwikkeling en het behoud van een goed fietsnetwerk, de aanleg van goede fietsparkeervoorzieningen en het inperken van de gevaren van een toename van het autoverkeer. Om dit te bereiken adviseert de Fietsersbond over de verkeersplannen en neemt ze deel aan maatschappelijk overleg en inspraak.

Zuidas

De Zuidas veranderde met de aanstelling van een 'accountmanager verkeer' die ook voor ons goed te bereiken is. Toch ging het mis met de Europaboulevard, waar ooit beloofde oversteken definitief niet terugkwamen. We schreven een boze brief naar wethouders en beslissers, wat leidde tot constructief overleg met de verkeersmensen. Hoewel de volgorde misschien niet heel chic was, lijkt dit te leiden tot hoopgevende veranderingen in 2011. Met name de route door het gebied Beethoven is weer open voor discussie.

IJburg

Fase 2 van IJburg ligt net als de Zuidas achter op schema. Intussen worden de IJburgzaken naar tevredenheid afgehandeld in de reguliere verkeerscommissie van het stadsdeel (Zeeburg). Aan de oostzijde van het eiland zijn diverse ontwikkelingen, die moeten culmineren in de nieuwe oostelijke ontsluiting, inclusief spectaculaire fietsroute over Rijnkanaal en A1 en onder het spoor.

Stationseiland

De Fietsersbond neemt deel aan het reizigerspanel en heeft regelmatig bilateraal overleg met de coördinatie van het Stationseiland.

Er wordt creatief gedacht over plekken en mogelijkheden voor fietsparkeren.

Op diverse plekken dachten we mee over het maaiveldontwerp stationseiland. Belangrijkste twistpunten: De verbinding voor fietsers langs Kamperbrug naar oosterdokseiland. Die verloren we. Maar het 'extra slingertje' voor fietsers buiten de stadshartlus om kwam weer terug in de ontwerpen. Ook lijkt –mede als spin-off van de scooteractie?- het pleit beslecht dat brommers niet toegelaten zullen worden in de langzaam-verkeerspassage.

Zuidelijke IJ-oever

De afsluiting van de brug bij de Oostertoegang zorgde voor een conflict tussen het belang van fietsers die naar de stalling moeten, en het project dat doorgaande fietsers moest weren op de plek waar ze nog een keuze hadden. De rigoureuze afsluiting die het gevolg was, hebben we moeten slikken.

We constateren dat rond het oosterdok de ontwikkelingen traag gaan. De NEMO-roete, door D66 op de agenda gezet, werd door ons verder nagevraagd. Het stadsdeel kijkt nog wat er mogelijk is om aan de 'goede' kant van de IJtunnel-kruising iets te maken.

2.2.9 Overige

'Met de Fiets minder File' of 'Fiets Filevrij'

Op initiatief van de landelijke Fietsersbond is er een programma gestart waar gezocht wordt naar mogelijkheden om fietsen als alternatief voor de fileproblematiek te laten gelden. De

verbinding Amsterdam-Zaandam is één van de routes waar maatregelen worden bedacht om het aantrekkelijker te maken om te fietsen. De Fietsersbond neemt deel aan de projectgroep die de maatregelen uitwerkt. In 2010 kwam de subsidie van het ministerie rond, hoewel het nog kantje boord was om alle ballen in de lucht te houden. Een groot compliment gaat uit naar de Stadsregio hiervoor. In 2010 werd nog een VO gemaakt en door de CVC geloodst. Ook de route Haarlem-Amsterdam-West zal gesubsidieerd worden door het ministerie. Dit traject wordt meer vanuit Haarlem getrokken.

Structuurvisie

De structuurvisie vonden we voor fietsers heel goed. We spraken in, maar hebben de verdere discussie aan anderen gelaten. Wel gaan we er in 2011 achteraan om zaken ook op straat voor elkaar te krijgen.

Functioneren VC's

We werden, net als veel anderen, uitgebreid geïnterviewd over onze visie op het functioneren van de VC's. Omdat wij met maar een paar mensen alle VC's bemannen, konden we daar nuttige inzichten bieden. Het project dat nu aanpassingen doorvoert, betreft ons gelukkig ook goed bij de plannen. We zijn benieuwd naar verbeteringen, maar hopen ook dat er niet te rigoureuus gesneden wordt.

Fietsbruggen buitengebied

Na ons succes met de Maxis-brug, die in 2010 geopend werd, lijken we fietsbruggen-expert te zijn geworden. We adviseerden over de brug bij Nigtevecht, waar verschillende ontwerpen in omloop zijn. En we spraken mee over kansen om fietsbruggen te realiseren langs de te verbreden A9. Nuttig om abtenaren uit omliggende gemeentes te leren kennen, en nuttig voor hen omdat wij de Amsterdamse (verkeers)situatie goed kennen.

2.3 Interne organisatie

De afdeling Amsterdam van de Fietsersbond functioneert dankzij een betrokken achterban en de toegewijde inzet, kennis en ervaring van vele actieve vrijwilligers. Dat is indrukwekkend en vervult ons met trots. Het onderhouden van goede contacten met de actieve leden, en het adequaat organiseren van bijeenkomsten is voor de organisatie, mede daarom, belangrijk. Ook het zichtbaar maken van de behaalde resultaten en het werven van nieuwe leden is blijvend van belang.

De afdeling kent een dagelijks bestuur, dat het overzicht houdt over de activiteiten van de verschillende groepen. Vanuit de groepen zijn drie ervaren vrijwilligers gekozen, die samen het bestuur vormen. Voor de medewerkers en de buitenwacht is het bestuur een eenduidig aanspreekpunt. Naarmate het langer functioneert, blijkt dat de taken vrij natuurlijk verder uitgebreid worden.

2.3.1 De groepen

De Knelpuntengroep

Van groot belang binnen de afdeling Amsterdam is de Knelpuntengroep, het verkeerstechnische overlegorgaan van de afdeling. Deze bespreekt voorliggende verkeersplannen en bestaande knelpunten en adviseert op de verkeerstechnische mogelijkheden voor fietsers. Deze adviezen worden ingebracht bij verkeerscommissies en overleggen. Het afgelopen jaar kwam de knelpuntengroep zo'n twintig maal bijeen met gemiddeld acht deelnemers, onder wie de beleidsmedewerkers. In 2010 bleek de knelpuntengroep wederom een club van ervaren, bekwame en actieve mensen waar ook nieuwe leden een plek vinden en ervaring opdoen.

Strategisch Overleg

Elke twee weken overleggen de betaalde medewerkers met drie zeer ervaren actieve leden over de te volgen strategie in verschillende projecten.

De Amsterdamse Actieve Ledenvergadering (AALV)

Dit is het besluitvormende orgaan van de afdeling. Het kwam in 2010 twee maal bijeen, voorafgaande aan de landelijke ledenraadvergadering, om de formele zaken (o.a. financiën) te bespreken en informatie uit te wisselen tussen de verschillende groepen. Het afgelopen jaar heeft de AALV speciale aandacht besteed aan fietsparkeren en strategie-ontwikkeling.

Op eigen kracht (Oek)

In het contact met de achterban speelt het lokale ledenblad, de Oek, een vitale rol. Het volgt de kwesties die in Amsterdam op fietsgebied spelen en houdt de leden op de hoogte van de activiteiten en plannen van de afdeling. Eén van de beleidsmedewerkers doet mee met redactie. De Oek is in 2010 drie maal verschenen. De ongeveer 4500 Oek's worden bezorgd door zo'n honderd vrijwilligers.

PR commissie

De PR commissie is begonnen met het aanzwengelen van enkele concrete acties. Geconstateerd is inmiddels dat ledenbinding een grotere waarde heeft, aangezien de werving goeddeels landelijk gebeurt. We hebben een maandelijkse email-nieuwsbrief in het leven geroepen en willen met een nieuwjaarsborrel en andere zaken het contact met de leden intensiveren. Daarbij wordt er vanuit de PR commissie gewerkt aan een wat meer vastomlijnde communicatiemix, en het werven van nieuwe actieve leden.

Website

De afdeling houdt een eigen website bij. Daarop het laatste fietsnieuws, lopende dossiers, onze inspraakreacties etc. Daarnaast functioneert de website ook als discussieforum.

Commissie Betaalde Krachten (CBK)

De CBK is een commissie van twee actieve leden, aangevuld met de directeur van het landelijk bureau, die zorg draagt voor de werkgeverstaken naar de betaalde medewerkers toe: functioneringsgesprekken, arbeidsvoorwaarden en zo nodig sollicitatieprocedures. Ook is de CBK verantwoordelijk voor de subsidie-aanvraag bij de gemeente. Het afgelopen jaar had de CBK het druk met de sollicitatieprocedure voor een nieuwe medewerker. Verder voert de CBK met elk van de medewerkers jaarlijks twee functioneringsgesprekken. Ook met het Landelijk Bureau van de Fietsersbond was er veel overleg over de rechtspositie van de medewerkers.

2.3.2 Afdeling Amsterdam en het Landelijk Bureau Fietsersbond

Er zijn veel onderwerpen die zowel op Amsterdams als op landelijk niveau spelen, zoals fietsparkeren bij stations en algemeen verkeersbeleid. Sinds dit jaar is de regelgeving voor snorfietsen (scooters) een onderwerp dat zowel lokale als landelijke aandacht vraagt. Op deze punten werkt de afdeling Amsterdam samen met de medewerkers van het Landelijk Bureau van de Fietsersbond. De samenwerking biedt wederzijds voordeel: Amsterdam heeft baat bij de landelijke kennis, het Landelijk Bureau bij de Amsterdamse praktijkervaring

2.3.3. Overige aangelegenheden

Bij de afdeling Amsterdam horen de onderafdelingen Amstelveen en Diemen. Hun activiteiten worden voornamelijk door plaatselijke vrijwilligers gedragen. Wel houden we elkaar op de hoogte en is er regelmatig overleg. In 2010 ondersteunden we de vrijwilligers in Amstelveen bij de discussie en hoorzitting over de voorrangssituatie op het fietspad langs de Museumtramlijn. Ook hielpen we met een brief aan de politieke partijen in Abcoude om te vragen om een betere verkeerssituatie op het Dr. Van Doornplein.

De bureau-medewerker van de afdeling is in dienst via Pantar. De onzekerheid over het voortbestaan van de gesubsidieerde banen en de verhoging van de inleenvergoeding blijven aandacht vragen.

De Fietsersbond wordt in ongeveer de helft van de stadsdelen vertegenwoordigd door vrijwilligers (wijkcontactpersonen), in de andere stadsdelen nemen de betaalde medewerkers deze taak op zich.

2.4 Overige

Samenwerking

Er is samengewerkt met verschillende zusterorganisaties.

- Met het MilieuCentrum Amsterdam is overlegd en samengewerkt over onder andere de acties ten aanzien van de scooteroverlast.
- Met organisaties van gehandicapten is samengewerkt binnen verkeerscommissies van de stadsdelen en bij de planvorming voor de museumpassage. Ook spraken we over ideeën voor het gemeenschappelijke probleem van het fietsparkeren. Concreet vervolg moet en zal daar nog aan gegeven worden.
- Op verschillende punten is samengewerkt met buurtgroepen en bewonersorganisaties: Bij de Zuidas, de Hondecoeterstraat, de Oostelijke Eilanden, diverse ontwikkelingen in Noord enz.
- Het Projektburo enfb Fietsersbond Amsterdam is een stichting die professioneel projecten tbv fietsers uitvoert waar de afdeling Amsterdam binnen zijn reguliere werk geen gelegenheid voor heeft, maar waarbij wel de expertise van de Fietsersbond ingezet wordt. In 2010 is o.m. gewerkt aan een fietsrouteboekje met kaart van Amsterdam als 'wereldstad' met veel verschillende culturen. Ook gaf het Projektburo fietsexcursies aan buitenlandse verkeersspecialisten en verzorgde het in opdracht van IVV adviezen over de fietsbewegwijzering.

Acties

Bij diverse gelegenheden hebben we onze mening breder uitgedragen:

- We hielden onze jaarlijkse 'verlichtingsactie' waarbij we aandacht vragen voor fietsverlichting bij de pont naar Noord achter het CS. Het blijft lastig om dat goed te regelen met vergunningen, maar gelukkig heeft de handhaving sympathie voor de actie.
- We stonden geregeld de media te woord. Over het Rijksmuseum, over het fietsparkeerprobleem, over de gladheidsbestrijding, over de blackspots. AT5, Het Parool, Salto, en RTV-NH weten ons redelijk tot goed te vinden, en wij hen. Buitenlandse media vinden ons soms ook. Daarbij dragen we de zgeeningen van Amsterdam als fietsstad verder uit.

Velocity

We bezochten de internationale fietsconferentie Velo-City in Kopenhagen. De Fietsersbond hield samen met de gemeente een presentatie over de manier waarop de samenwerking tussen ons werkt, en hoe andere steden daarvan zouden kunnen leren. Tegelijk zagen we hoe het fietsklimaat in Kopenhagen is, en dat ondanks alle jubelverhalen daar, Amsterdam zich zeker niet hoeft te schamen.

2.5 Nieuwe Speerpunten in 2010

Eind 2010 hebben we voor het eerst een discussie-avond georganiseerd 'over de groepen heen'. Thema was de strategie van de afdeling voor de komende 5 jaar. Dit is goed bevallen, en eigenlijk meteen onderdeel van die strategie. We willen ons meer naar buiten richten, om te communiceren met fietsers in plaats van over fietsers. De discussie-avonden gaan we waarschijnlijk ook breder trekken naar niet-leden, deskundige sprekers van buiten, etc.

3 Analyse en Vooruitblik

Veel van het werk van de Fietsersbond in Amsterdam wordt bepaald door de actualiteit en de ontwikkelingen in de stad en de stadsdelen. De activiteiten zoals genoemd in het activiteitenplan 2010 zijn grotendeels zo uitgevoerd. Een urenverantwoording is te vinden in Bijlage 1. Daarnaast heeft een aantal onderwerpen onze inzet gevraagd die in 2009 nog niet voorzien waren. Zoals de 'blauwe brommerplaag' (de toename van hinder en gevaar van snorfietsen op de fietspaden), de extra aandacht voor publiciteit, en het hernieuwde gedoe om de Rijksmuseumpassage.

Voor 2011 is weer een activiteitenplan opgesteld. Daarnaast hebben we onze strategie in een document gevat. De interne organisatie moet hier nog op gestroomlijnd worden, wat grotendeels door vrijwilligers wordt ingevuld. Zij zijn immers het hart van de afdeling. Door de nieuwe Gemeenteraad is de structuurvisie vastgesteld. In het interactieve voortraject heeft de bevolking van Amsterdam groot belang gehecht aan fietsvoorzieningen. De Fietsersbond zal erop letten dat de structuurvisie vertaald wordt in concrete resultaten op straat.

Bijlage 1: Tijdsverantwoording

In onderstaande tabellen wordt een overzicht gegeven van de tijdsbesteding van de beleidsmedewerkers van de afdeling. In de bovenste tabel is de toedeling van de gewerkte uren naar de verschillende onderwerpen weergegeven, zowel in concrete uren (van de medewerkers tezamen) als in procenten van het aantal uren dat er gewerkt is. In de onderste tabel staan de begrote uren en de overhead.

In 2010 hebben we tussen 1 april en 1 oktober een personeelwisseling doorgemaakt, waardoor we een tijdje onderbezet zijn geweest. Gelukkig konden we uit de vrijwilligers iemand vinden om een aantal uren op te vangen. Vanaf 1 oktober zijn we weer gewoon met twee mensen fulltime aan de slag. Het onderzoek en de daaruit voortvloeiende beleidsaanbevelingen over de blauwe snorscooters hebben in 2010 ook tijdelijke inzet van een extra medewerker gevraagd.

Gerealiseerde uren excl. overhead						
	meerjarenplan		2010		2009	
	uren	%	uren	%	uren	%
Beleid	520	20	416	16	500	18
Concreet	800	30	808	31	1000	29 (1)
GRP	540	20	469	18	400	19 (2)
Interne organisatie	400	15	494	19	500	18 (3)
Overig	140	5	130	5	106	4
Nieuwe speerpunten	300	10	286	11	300	12
Totaal	2700	100	2603	100	2806	100

Begrote uren en overhead						
	meerjarenplan		2010		2009	
	uren	%	uren	%	uren	%
1 persx32uurx52,1weken+ 1 persx32uurx40weken	3334	100	2947		3334	
Interimkracht op declaratiebasis			115			
Totaal in dienst			3062	100	3334	100
Overhead (ziek, feestdagen, vakantie)	675	20	459	15	528	16
Totaal gewerkt	2700	80	2603	85	2806	84

(1) Veel grote dingen die eigenlijk niet in te delen zijn. Gaasperdammerweg, scooters, ...

(2) GRP=Grote Ruimtelijke Projecten. Minder uren omdat bv. IJburg meer 'concreet' is geworden

(3) Meer tijd vanwege o.a. inwerken van nieuwe medewerker, en het verbeteren van interne en externe communicatie: verslaglegging, website, nieuwsbrieven etc.