

Strategieplan Fietsersbond Amsterdam 2011-2015

Inhoud

0.	Waarom een strategieplan?	2
0.1.	Doel.....	2
0.2.	Stappen.....	2
0.3.	Status van het stuk	2
1.	Visie	3
1.1.	Ons ‘vergezicht’: Amsterdam in 2030	3
2.	Context	5
2.1.	Drukker met fietsen.....	5
2.2.	Bredere en snellere voertuigen op het fietspad	5
2.3.	Fietsers	5
2.4.	Imago fiets en fietsers	6
2.5.	Verkeersveiligheid	6
2.6.	Ruimtelijke ordening	6
2.7.	De nieuwe vrijwilliger	6
2.8.	Stakeholders in beweging	7
3.	Te behalen resultaten.....	8
3.1.	Resultaat op straat met fysieke maatregelen	8
3.2.	Resultaat op straat met sociale maatregelen	9
3.3.	Resultaten voor de fiets in breder beleid.....	10
4.	Wat en Hoe?	11
4.1.	Beleidsbeïnvloeding en publiek debat	11
4.2.	Beleidsbeïnvloeding	12
4.3.	Publiek debat.....	12
5.	Bijlage: opmerkingen uit AALV	14

0. Waarom een strategieplan?

0.1. Doel

- interne discussie over (wijzingen ten opzichte van) ons huidig beleid en werkwijze
-> voorlopig afronden op AALV 19 januari 2011
- input voor het Amsterdams fietsbeleid bij IVV

0.2. Stappen

- opstellen indeling en opstellen discussiepunten (t/m nov, G2)
- dit in SO's bespreken (SO in december)
- definitief discussiestuk vaststellen (in SO 4 januari 2011)
- bespreken in AALV (19 januari 2011)
- informele uitwisseling met IVV (komt uiterlijk op 27 januari 2011)
- opstellen 'versie 2' zonder de discussiepunten, met jaarschijf 2011 tbv subsidie (januari / februari 2011)
- opstarten discussie over interne organisatie afdeling (ALV juni 2011)

0.3. Status van het stuk

Deze versie is geen eindproduct. Het is 'work in progress'.

Een eindversie komt er niet, want het proces (en de discussies) zijn belangrijker dan het stuk zelf.

Een aantal van de waardevolle opmerkingen uit de AALV (de lokale ledenvergadering) zijn niet in dit stuk verwerkt, maar zijn wel te vinden in de bijlage. Er komt een vervolg in de vorm van een aantal bijeenkomsten, waarin een aantal interessante inhoudelijke onderwerpen worden bediscussieerd. Er komt een aparte nota over de opzet van de Amsterdamse organisatie zelf (over bv hoe we overleggen) en over onze PR en communicatie, waaronder ook die met de nieuwe media.

1. Visie

Om gestructureerder te kunnen praten over wat we als afdeling Amsterdam van de Fietsersbond doen, en waarom we dat doen, zijn we eind 2010 aan het schrijven gegaan aan dit strategiedocument. Dit levert een platform om een aantal discussies te voeren en biedt hopelijk een structuur en een wijziging om de komende jaren verder te gaan met wat we al 35 jaar doen, Amsterdam een betere fietsstad maken.

Onze statutaire doelstelling is samengevat in de missie van de landelijke Fietsersbond:

'De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen.'
--

Voor de afdeling Amsterdam staat het belang van fietsers in Amsterdam voorop. Amsterdamse fietsers rijden binnen de gemeente Amsterdam, maar ook in de regio eromheen.

Onze missie is dus niet zo breed als bv een 'duurzaam milieu' of 'milieuvriendelijke mobiliteit'. Het streven naar bijvoorbeeld een 'compacte stad' is met deze missie een 'middel' en geen doel op zich. Ook het tegengaan van autoverkeer en het verbeteren van OV is geen doel op zich, maar een middel om efficiënt met ruimte om te gaan, ten gunste van de fietser.

Voor een deel van de (actieve) leden zijn deze bredere doelen overigens juist wel een drijfveer om op te willen komen voor de belangen van fietsers.

1.1. Ons 'vergezicht': Amsterdam in 2030

Disclaimer: dit vergezicht is bedoeld ter inspiratie en is niet geschreven als een concrete doelstelling voor 2030

Binnen de A10 / onder het IJ is het domein van fietsen en voetgangers. Dat is zo gekomen doordat er echt gekozen is voor de fiets, en de ruimte daarvoor optimaal is ingericht. Dit ging ten koste van de ruimte voor parkerende auto's en rijdende auto's.

Auto's zijn er alleen met ontheffing, alleen bewoners, laden lossen, aannemers en enkele taxi's komen in aanmerking voor zo'n vergunning. Alle straten zijn breed genoeg om comfortabel te kunnen fietsen.

Buiten de A10 is een omslag gemaakt van auto-denken naar fiets-denken. Winkelgebieden rekenen erop dat bezoekers per fiets komen; de autoparkeervoorzieningen uit de 20^e eeuw worden omgebouwd tot fietsparkeervoorzieningen. Ook stedenbouwkundigen hebben deze omslag gemaakt, bij het ontwerpen van nieuwe wijken is de fietsinfrastructuur leidend.

Een deel van het hoofdnet fiets is doorontwikkeld tot het superhoofdnet: breed op drukke routes en strak bij lange routes. Alle routes zijn in elk geval ook verkeersveilig, juist met het oog op jongere en oudere fietsers.

De routes in de stad sluiten aan op de fietsroutes vanuit de regio en op de fietssnelwegen naar Zaanstad, Purmerend, Haarlem, Uithoorn, Weesp en Utrecht. Die zijn speciaal ontwikkeld voor snelle fietsers en hebben aparte rijstroken voor verschillende snelheden. Dankzij de fietssnelwegen is er een toename van het aantal lange-afstands fiets forenzen.

Het aandeel fietsers is door dit alles drastisch gestegen. Daardoor is ook al een groot deel van de openbare ruimte anders ingericht dan in 2010: niet de auto, maar de fiets bepaalt het wegprofiel.

Fietsen hebben weinig last meer van de onveiligheid, vervuiling en ruimtebeslag die auto's in de 20^e eeuw nog veroorzaakten. Bij de A10 zijn transferia voor automobilisten van buiten de stad. Het is niet mogelijk voor bezoekers om binnen de ring te parkeren. Bij de transferia stappen automobilisten over op een OV-fiets of op het OV. Bewoners parkeren grotendeels ook bij deze transferia. Binnen de ring zijn een paar duizend parkeerplekken voor bewoners ondergronds, maar daar zijn er na 2010 niet meer bijgebouwd.

In de wereld van ontwerpers overheerst het beeld van de 'gebruikte stad'. Gezien mag worden dat de stad functioneert en leeft: de aanwezigheid van mensen en fietsen maakt deel uit van het ontwerp. Omdat mensen weer trots zijn op hun fiets, zijn er veel minder zwerffietsen dan voorheen. Overal in de stad zijn voldoende rekken (geplaatst waar voorheen auto's parkeerden) of –voor echte kortparkeerdere bij bv supermarkten- fietsvakken. Op enkele locaties, waar veel mensen langere tijd verblijven (uitgaans- en winkelgebieden, stations) zijn grote gratis ondergrondse stallingen. Door technische mogelijkheden efficiënt in te zetten, is er nauwelijks meer sprake van fietsdiefstal. Ook blijven fietsen niet lang meer ongebruikt in de openbare ruimte staan. Deze technieken hebben als aardige bijwerking dat het makkelijk is je fiets terug te vinden, en om een vrije plek te zoeken als je hem ergens parkeert. Iedereen in de stad is trots op, en blij met deze manier van verplaatsen. Jongeren gebruiken massaal de fiets naar school.

De gemiddelde reistijd in de stadsregio is zoveel afgenomen dat iedereen de voordelen ziet. Andere voordelen zijn de toegenomen verkeersveiligheid en afgenomen uitstoot. Nadelen zijn er eigenlijk niet. Winkeliers trekken meer klanten van over de hele wereld, de paar instanties met het 'snelheidsmonopolie' (politie, ambulance) halen ook hogere gemiddeldes dan in 2010."

2. Context

Voordat het zover is, hebben we te maken met de huidige realiteit. We sommen hieronder op wat we om ons heen zien, voor zover dat volgens ons verband houdt met het fietsen in Amsterdam.

2.1. Drukker met fietsen

Het fietsgebruik is in Amsterdam hoog, de afgelopen jaren gegroeid en er zijn goede redenen om aan te nemen dat het fietsgebruik ook in de nabije toekomst verder zal groeien. Bovendien stimuleren overheden en maatschappelijke organisaties het fietsgebruik steeds nadrukkelijker.

Door het succes wordt het steeds drukker op het fietspad. Met name kinderen en ouderen hebben hier moeite mee, maar ook de doorstroming van fietsverkeer in de spits staat onder druk.

Bovendien wordt het steeds moeilijker om op je bestemming een parkeerplek voor je fiets te vinden. Fietsparkeerplekken worden mede gevuld door een groot aantal weesfietsen. We constateren dat steeds meer partijen zich enorm ergeren aan 'de stilstaande fiets'. We zien dat als een gevaar voor de populariteit van het fietsen als geheel. Betere fietsen en langere afstanden

Door de succesvolle aanpak van de fietsendiefstal en de aanwezigheid van betere stallingen, fietsen minder mensen op 'oude barrels' en meer mensen op goede en snellere fietsen. Daarmee wordt het aantrekkelijk om ook langere afstanden op de fiets af te leggen. Het fietsaandeel van ritten langer dan 7 kilometer is de afgelopen jaren verdubbeld.¹

2.2. Bredere en snellere voertuigen op het fietspad

Naast 'gewone' fietsen, neemt het aantal bakfietsen, fietstaxi's, ligfietsen e.d. toe. Daarnaast komen er fietsen met trapondersteuning bij. Fietsers ervaren het exploderende aantal veel te hard rijdende snorscooters op het fietspad als een plaag. Daarnaast rijden er canta's, scootmobiel en skaters op de fietspaden. De fietspaden, die zijn ontworpen voor de fietsers die er destijds waren, kunnen deze extra populariteit niet aan.

Door de betere fietsvoorzieningen, de betere kwaliteit van fietsen en de toename van het aantal fietsen met trapondersteuning neemt ook de snelheid van fietsen toe. Dat is mooi, want het verbetert de concurrentiepositie van de fiets. Maar het leidt ook tot conflicten op de vaak smalle Amsterdamse fietspaden. Te verwachten is dat dit probleem alleen nog maar toeneemt.

2.3. Fietsers

Cijfers van DIVV wijzen uit dat ouderen langer blijven fietsen. Daarmee blijven ouderen langer zelfstandig mobiel en kunnen ze zich langer zelfstandig redden. De ontwikkeling van de fiets met trapondersteuning versterkt deze goede ontwikkeling. Wel moet er aandacht zijn voor de veiligheid van deze groep, omdat bij een geringere reactiesnelheid een hogere fietssnelheid een risico kan vormen.

De enige leeftijdsgroep die niet meer dan voorheen is gaan fietsen is die van 16 tot 24 jaar. Dat is verontrustend omdat meer dan de helft van de jeugd onvoldoende beweegt, wat een gezondheidsrisico met zich meebrengt.

¹ DIVV tabel blz. 66 vervoerwijzekeuze: bij 15 km van 2 naar 4%, bij 10 km van 7 naar 14%

2.4. Imago fiets en fietsers

De fiets is onverminderd populair onder de meeste Amsterdammers en is steeds nadrukkelijker een onderdeel van de leefstijl van mensen.

Maar veel jongeren kiezen liever voor een scooter of de tram. Dat geldt meer voor scholieren van VMBO dan VWO en vaker voor jongeren met een allochtone achtergrond. Voor hen heeft de fiets misschien een imagoprobleem. Ook gemakzucht kan een rol spelen.

Maar ook de fietser heeft een imagoprobleem: “ze houden zich niet aan verkeersregels, gedragen zich als kamikazepiloten en kwakken hun fiets neer waar het anderen in de weg staat.” Aan de andere kant hebben we de indruk dat fietsers zich meer aan de regels houden dan (pakweg) 10 jaar geleden.

2.5. Verkeersveiligheid

De fiets is een veilig vervoermiddel. De afgelopen jaren daalt het aantal fietsers in de ongevalstatistiek echter niet meer.

2.6. Ruimtelijke ordening

Door schaalvergroting in bijvoorbeeld het onderwijs en de gezondheidszorg dreigen de verplaatsingsafstanden toe te nemen en wordt de kans dat mensen op de fiets gaan kleiner. Op kleine schaal wordt deze kans echter groter, omdat bijvoorbeeld buurtwinkeltjes vervangen worden door 1 grote supermarkt.

Stedelingen functioneren steeds meer op een regionaal schaalniveau. Amsterdam is niet alleen een stad maar, samen met Almere, Zaanstad en Haarlem onderdeel van een metropool. Dat betekent dat regionale verplaatsingen en dus ook regionale fietsroutes steeds meer belang krijgen.

Hiernaast staat de verdergaande verdichting. In Amsterdam liggen veel bestemmingen dicht bij elkaar. De druk op openbare ruimte blijft groot. Omdat de fiets in die compacte gebieden meestal sneller is dan de auto en veel goedkoper, wordt de positie van de fiets hier steeds sterker. Bovendien levert de fiets een belangrijke bijdrage aan de duurzaamheid van de stad.

De recreatieve fietser vindt steeds makkelijker relatieve rust en ruimte in de scheggen van de stad.

2.7. De nieuwe vrijwilliger

Heel veel Amsterdammers doen een of andere vorm van vrijwilligerswerk. Duidelijk is dat de traditionele vrijwilliger, die zich jaren trouw inzet voor de Fietsersbond, langzaam aan het verdwijnen is. Daarvoor in de plaats komt de nieuwe vrijwilliger. Die steekt graag de handen uit de mouwen, maar voor langdurige verbintenissen moet je bij hem of haar niet zijn. De nieuwe vrijwilliger heeft weinig tijd en doet het werk het liefst op het moment dat het hem of haar uitkomt, bijvoorbeeld via internet.

Mensen zijn ook mobieler als het gaat om netwerken en communicatiemiddelen. Mensen gaan zelf op zoek naar geestverwanten, in het dagelijkse leven en via internet. Steeds meer mensen hebben mobiel toegang tot internet. Mensen willen informatie delen: via internet en mobiele telefoon. Op internet zoeken ze gericht communities en netwerken waar ze bij willen horen, zowel op het web als in real life. Daar brengen ze en halen ze informatie. Het is te verwachten dat deze trend zich nog een aantal jaren zal voortzetten. Dit is van belang voor een maatschappelijke organisatie als de Fietsersbond, die grotendeels draait op vrijwilligers.

2.8. Stakeholders in beweging

De gemeente is in de loop van de tientallen jaren veranderd van tegenstander tot onze bondgenoot. Met de 'fietsambtenaren' bij DIVV en de deelnemers in de verkeerscommissies is de samenwerking goed. Momenteel lopen de visies over fietsbeleid van de gemeente en van de Fietsersbond in dezelfde richting en is de Fietsersbond een belangrijk en geaccepteerd onderdeel van het Amsterdamse fietsestablishment. Dat betekent dat de Fietsersbond zich naar buiten toe weinig profileert als onafhankelijke vereniging.

Probleem blijft dat de gemeente lang niet altijd de consequenties trekt uit haar fietsbeleid en in concrete plannen compromissen sluit, waarbij de auto toch een belangrijker rol krijgt dan de fiets. In grote projecten, zoals de Zuidas is het lastig invloed uit te oefenen en om zelfs met steun van verkeerskundigen tegenwicht te beiden tegen commerciële partijen en hun ontwerpers.

Fusies van stadsdelen en discussies over de positie van de verkeerscommissies beïnvloeden de manier waarop we ons werk het meest effectief kunnen doen.

Momenteel is dat via de beoordeling van plannen in de stadsdeelverkeerscommissies. Het netwerk dat we daarmee 'automatisch' opbouwen, gebruiken we om ook elders onze stem te laten horen. Een andere inrichting van de verkeerscommissies of de stadsdelen, kan ook voor onze manier van werken grote gevolgen hebben.

3. Te behalen resultaten

In dit hoofdstuk beschrijven we meer concreet welke resultaten we de komende jaren willen bereiken om ervoor te zorgen dat we naar ons vergezicht toe werken.

Als de Fietzersbond vanuit haar missie “opkomt voor de belangen van fietsers” en “zich inzet voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen” moet dat leiden tot resultaten op straat. De komende jaren staan voor ons in het teken van een ‘schaalsprong’, waarbij nog meer dan voorheen de fiets gezien wordt als het meest geprioriteerde vervoermiddel in de stad. Dus een keuze voor de fiets ‘in plaats van’ en niet alleen ‘als toevoeging aan’.

De ‘schaalsprong’ betreft niet alleen de infrastructuur, maar ook de manier van denken van beleidsmakers, ontwerpers en beslissers en de keuzes die de politiek voor de fiets zal moeten maken. Dit ‘fietsbeleid’ dat werkelijk keuzes maakt voor de fiets kun je alleen maken als onderdeel van een breder beleid: verkeersbeleid, beleid ruimtelijke ordening, milieubeleid en sociaal beleid (bewustwording). Voor de schaalsprong zijn zowel fysieke als sociale maatregelen nodig.

Naar aanleiding van de missie zijn de volgende hoofddoelen te onderscheiden:

- Groter aandeel fiets in de modal split
- Meer ruimte (in de ruime zin van het woord) per fietser

Uit het vorige hoofdstuk komen de volgende doelen ‘vanzelf’:

- De toenemende drukte faciliteren
- Meer ruimte maken voor langere afstanden, bredere voertuigen en hogere snelheden
- Infrastructuur geschikt maken voor steeds meer verschillende groepen fietsers
- Veiligheid verder verbeteren
- Stimuleren van fietsen onder groepen die nu nog weinig fietsen
- Imago fiets(en), fietser en Fietzersbond verbeteren
- Meer participatie door fietsers
- Ruimtelijke Ordening meer (laten) afstemmen op de fiets
- Positie Fietzersbond bestendigen

Deze doelen worden hieronder verder toegelicht.

3.1. Resultaat op straat met fysieke maatregelen

1. Veilige fietsverbindingen
 - o In alle straten moet je ‘gewoon’ veilig kunnen fietsen
 - o Belangrijke bestemmingen compromisloos inrichten voor de fietser bv in schoolomgevingen van kinderen. Een stopverbod voor auto’s in 100 meter omtrek, goede stallingsvoorzieningen voor kinderen (lang) en ouders (kort).
2. Comfortabele fietsverbindingen
 - o behouden en completeren van het fijnmazige Hoofdnet Fiets, dat aan alle daarvoor geldende eisen voldoet. Dit betekent ook: dimensionering van bestaande fietsverbindingen aanpassen. Het aantal fietsers, gevoegd bij de toename van verschillende soorten fietsers, vraagt om bredere infrastructuur dan de 1,80 fietspaden waar nu nog vaak mee wordt gewerkt.
3. Snelle fietsverbindingen

- Onderdelen van het hoofdnet fiets moeten worden aangepakt om het geschikt te maken voor steeds groter wordende fietsstromen en voor fietsers die zonder hindernissen grotere afstanden willen afleggen. Dit zijn (meest al bestaande) fietsroutes, die tijdens de spits makkelijk 3000 fietsers in de spitsrichting moeten aankunnen met een gemiddelde snelheid van 20 km/uur.
Dit betekent voorrang voor fietsers, behoud bestaande ongelijkvloerse kruisingen en waar nodig nieuwe ongelijkvloerse kruisingen met belangrijke autoroutes.
Deze routes sluiten aan op
de fietssnelwegen naar naburige kernen als Purmerend,
Zaanstad, Haarlem en in de richting van Leiden en Utrecht.
 - Behalve een veilig net voor de kwetsbare fietser moet er op sommige plekken, , een blokkadevrij alternatief zijn voor de zekere, snellere fietser.
4. goede oplossingen voor fietsparkeren
- Thuis (in pandig) en bij bestemmingen (bv werk, winkels en uitgaan) en bij stations
- meer en beter toegankelijke ruimte, rekken, stallingen, vakken, palen. Deze plekken zijn duidelijk te onderscheiden van plekken waar fietsparkeren echt onmogelijk is (gevaarlijk, ongewenst, verboden).
 - Efficiëntere handhaving van fout geparkeerde fietsen en het weghalen van ongebruikte fietsen.

Overigens benadrukt de Fietsersbond dat geparkeerde fietsen geen probleem zijn, als ze niet op een 'verkeers'gevaarlijke plek staan. De stedenbouwkundige wensen voor 'lege pleinen' en 'vrij zicht op stedelijk schoon' zijn totaal niet de onze. Wij vinden de geparkeerde fietsen juist een bijdrage leveren aan de levendigheid van het straatbeeld. We zullen een discussiestuk maken met aanzetten voor oplossingen, om de discussie in eigen hand te houden en te voorkomen dat onnodig strenge maatregelen niet meer te stoppen zijn. Zo is het op dit moment al heel lastig om nieuwe rekken bij te plaatsen, zolang nog niet alle ongebruikte fietsen uit de openbare ruimte verwijderd zijn. Wij richten ons op een verbetering van die handhaving, maar we vinden ook dat er ruimte in de stad vrij moet komen en meer aan fiets(parkeren) besteed moet worden.

3.2. Resultaat op straat met sociale maatregelen

1. Groter aandeel fiets in modal split²: meer fietsers is argument voor goede voorzieningen. Naast de eerder genoemde fysieke maatregelen:
 - stimuleren fietsgebruik (scholen, vervoersmanagement bedrijven, aandacht bij publiekstrekkingen, fietsvriendelijke winkels)
 - benadrukken van het economische belang van de fiets t.o.v. autovoorzieningen voor bv winkelcentra
 - projecten fietsen, bewegen en overgewicht
 - verkeerseducatie
2. Meer participatie door fietsers bij fietsbeleid:
 - ze melden problemen bij het landelijke meldpunt, waarmee we meer gaan samenwerken
 - crowdsourcing³ helpt ons aan nieuwe ideeën

² **Modal split** is de verdeling van de (personen-) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten)

- betrokkenheid van fietsers bij (digitale) acties
 - meer doen met vrijwilligers
3. Beter imago van de fiets, de fietser en de Fietsersbond

Participatie en betrokkenheid is een doel op zich, want om ons vergezicht te bereiken, zullen alle Amsterdammers mee moeten doen. Een grotere naamsbekendheid helpt daarbij.

3.3. Resultaten voor de fiets in breder beleid

1. De fiets heeft een belangrijkere plek binnen het beleid van ruimtelijke ordening. Voorzieningen moeten op fietsafstand blijven, ondanks de ontwikkeling van een metropoolregio. Als de fysieke afstanden groter worden, betekent dat dus dat de fietsroutes navenant beter (sneller, comfortabeler) moeten worden.
2. Alleen een echte keuze voor een autoluwe binnenstad en terugdringen niet noodzakelijk autoverkeer in/naar de hele stad maakt een goed fietsbeleid mogelijk. We zullen ons dus als Fietsersbond meer roeren in het algemene mobiliteits- en ruimtelijke orderingsbeleid.
3. Omdat we willen dat meer mensen gaan fietsen, willen we ook invloed uitoefenen het gehele verkeersbeleid. Elke automobilist is een potentiële fietser. De Fietsersbond (ook landelijk) moet ook daar invloed op uitoefenen, maar zich wel beperken tot zaken waarvan het belang voor fietsers goed uit te leggen is.
4. Meer aandacht voor ritketens zodat ook op regionaal niveau de fiets een rol kan blijven spelen. Parkeren bij stations, fiets in OV.

³ Bij **Crowdsourcing** maken organisaties of personen gebruik van een grote groep niet vooraf gespecificeerde individuen (professionals, vrijwilligers, geïnteresseerden) voor [consultancy](#), [innovatie](#), beleidsvorming en [onderzoek](#), bijvoorbeeld met behulp van nieuwe media

4. Wat en Hoe?

In dit hoofdstuk beschrijven we de strategie hoe we samen met andere stakeholders tot deze resultaten kunnen komen.

Hoewel ons vergezicht in dezelfde richting gaat als dat van de gemeente, moeten we ons erop richten dat de gemeente in plannen uiteindelijk ook die keuzes maakt, die leiden tot ons vergezicht.

4.1. Beleidsbeïnvloeding en publiek debat

De Fietsersbond heeft landelijk in 'Koers 2015' haar (statutaire) middelen opgesomd, om onze doelen te bereiken:

- het doen of laten doen van onderzoek
- het verstrekken van informatie en adviezen
- het voeren van overleg met daarvoor in aanmerking komende organisaties en (semi-) overheidsinstellingen
- het voeren van acties
- het beleggen van bijeenkomsten
- het uitgeven van publicaties en alle andere wettige middelen

Wij maken in dit stuk een tweedeling in middelen, aan de hand van de groepen op wie we de werkzaamheden in eerste instantie richten: beleidmakers en publiek.

De Fietsersbond (en ook de afdeling) is in Amsterdam goed bekend bij beleidmakers en politici. Via hen bereiken we op dit moment het meest. Dat komt mede doordat de (relatief) kleine stadsdelen zorgen voor korte lijnen en omdat we een formele positie hebben in het adviestraject dat alle verkeersplannen doorlopen. Als we de urgentie van een probleem goed kunnen uitleggen aan politici en/of beleidmakers boeken we vaak resultaat.

Hiertegenover staat een relatief kleine bekendheid bij 'de Amsterdammers'. Dit is op zich niet erg, maar werkt tegen ons als we zelf iets op de agenda willen krijgen dat nog niet is opgenomen in het staande beleid en waarvan de politiek en beleidmakers de urgentie nog niet zien, of wanneer in een belangenconflict (bv tussen tram en fiets) ons belang te licht wordt gevonden.

In de beginjaren van de Fietsersbond was veel actie en publiek debat nodig om ervoor te zorgen dat het beleid beïnvloed kon gaan worden. Maar nadat lang de focus heeft gelegen op beleidsbeïnvloeding, lijkt het moment gekomen dat we wat meer vooruit gaan lopen op wat de gemeente zelf inmiddels goed doet. Aangezien de gemeente zelf ook al veel mensen rond heeft lopen die het met ons eens zijn, is het moeilijker om op die plek waarde toe te voegen. Onze kracht zit juist in het feit dat wij als niet-ambtenaar ook naar buiten kunnen treden. Zo kunnen we zaken op de agenda zetten, de politiek in, nieuwe dingen roepen.

Om te zorgen dat we verder kunnen gaan dan we nu komen in het onderhandelen met de mensen die het verkeersbeleid en ontwerp doen, hebben we meer contact nodig met een (liefst grotere) achterban. Daartoe willen we ons meer gaan mengen in 'het publieke debat'. Ingezonden brieven in kranten, reageren op weblogs, zichtbaar op straat met posters, stickers, flyers, het organiseren van symposia, buurtbijeenkomsten, fietstochten, fietsfeesten, ...

Publiek debat en actie voeren moet liefst niet ten koste gaan van de inhoudelijke beleidsbeïnvloeding zoals we die nu al doen. Deze 'nieuwe' activiteiten zullen wel moeten zorgen voor een 'luidere stem' bij die beïnvloeding.

4.2. Beleidsbeïnvloeding

We constateerden eerder al dat de gewenste 'schaalsprong' niet alleen de infrastructuur, maar ook de manier van denken van beleidsmakers, ontwerpers en beslissers betreft. Een 'fietsbeleid' dat werkelijk keuzes maakt voor de fiets, kun je maken als onderdeel van een breder beleid: verkeersbeleid, beleid ruimtelijke ordening, milieubeleid en sociaal beleid (bewustwording). Dat betekent dat je je –waar het uiteindelijk relevant is voor fietsers – moet bezighouden met meer dan fietsbeleid in enge zin alleen.

Dat betekent ook dat je vaker ongevraagd met beleid moet bemoeien: van actief (beginjaren ENWB) via reactief weer naar actief.

reageren, aankaarten t.b.v. resultaat op straat:

- reactief: blijven reageren in verkeerscommissies en zo nodig naar politiek over plannen voor de inrichting van (fiets) infrastructuur. Belangrijk om onze actieve beleidsbeïnvloeding te verbeteren is het verzamelen van meer kennis over de opzet van stedenbouwkundige plannen, onderhoudsschema's van GVB, bruggen e.d.
- actief: aankaarten knelpunten inrichting infrastructuur, zowel ambtelijk als door inspraak politiek
- actief: aankaarten van de thema's uit hoofdstuk 3, om naar ons vergezicht toe te werken. Daarbij zullen we elk thema apart uitwerken. Zie voor een eerste aanzet paragraaf 4.3.
- actief: tegengaan ongewenste ontwikkelingen, zoals scooteroverlast.
- actief: verzamelen van argumenten en deze overbrengen naar relevante partijen:
 - Onderzoek doen naar door ons gepercipieerde voordelen van fietsen, om deze objectief te kunnen staven
 - volksgezondheidsvoordelen als bestrijding overgewicht
 - economische voordelen: fietsers besteden meer
 - beoordeling fietsbeleid Amsterdam
 - 'wijken voor de fiets' in Amsterdam-NieuwWest (of IJburg?)
 - Onderzoek doen naar relatieve ruimte (en geld) toedeling van fiets (bijvoorbeeld t.o.v. het OV)

4.3. Publiek debat

Tegelijkertijd willen we onze stem meer gewicht geven door ook buiten 'de verkeersbeleidswereld' een relevante partij te zijn.

Doelen publiek debat

- fietsbelang hoger op de agenda in politiek en andere gremia
- fietsen een beter imago geven bij met name jongeren
- kennis en informatie vergaren over knelpunten en mogelijke oplossingen
- kennis en informatie verspreiden over knelpunten en mogelijke oplossingen
- versterken positie Fietsersbond door grotere bekendheid, frisser imago en aantoonbaar groter draagvlak

- vergroten actief kader

Middelen publiek debat:

- meedoen: schrijven in onze eigen media, persberichten, twitter, weblog en website
- meedoen: opzoeken relevante nieuwsberichten (blogs) op internet en daar reageren
- zichtbaarheid: activiteiten op straat
- verbreden draagvlak met behulp van sociale media:
 - met inzet sociale media bereiken we groep die we nu niet bereiken. Maar doe dan niet iets suffigs op de sociale media
 - uitlokken reacties op internet in weblogs, discussiefora, twitter
 - crowdsourcing
- Amsterdam meer (laten) promoten als dé fietsstad van de wereld, waardoor het draagvlak voor het fietsen in de stad groter wordt.
- verbreden en discussie: jaarlijks een aantal discussiecafés met interessante gasten
- maandelijkse fietstocht, 'schouwen'
- meldpunten voor klachten e.d. in samenwerking met landelijk
- imago fiets/fietsersbond bij jongeren: speciale activiteiten voor bv scholen
- discussie met wijkorganisaties, werven meer kader in stadsdelen
- Samenwerking met maatschappelijke partners (milieucentrum, bewonersgroepen, ...)
- stroomlijnen en afstemmen alle PR-activiteiten
- opleiden nieuw actief kader (beleid, politiek, verkeerstechnisch, nieuwe projecten voor bv jongeren)

Onderwerpen publiek debat

- de schaa sprong in het fietsbeleid. Daarbij de opbouw en uitbouw van fietscorridor en hoofdnet.
- Op sommige punten kan het zijn dat vrijliggende fietspaden niet voldoen op straten waar autoverkeer niet te vermijden is. Een mogelijke oplossing daarvoor kunnen 'fietsstraten' bieden, maar alleen als (de intensiteit van) het autoverkeer duidelijk ondergeschikt is aan het fietsen.
- Fietsparkeren. Ook hier beginnen we met een discussie over onze eigen standpunten.
 - Handhaving kan efficiënter, bijvoorbeeld met een sticker zoals de bootjes in de grachten ook hebben, of met een Fietsdepot dat dichterbij is, of met een aanpassing van de regels waardoor fietsen minder dan 3 maanden bewaard hoeven te worden, of ... Door efficiëntere handhaving wordt het ook weer lonender om extra fietsparkeercapaciteit te maken.
 - Nieuwe technieken, zoals elektronische manieren om te zien waar nog plek is en waar niet. Bijvoorbeeld: elke Amsterdamse fietser heeft een iphone-app, die aangeeft waar-ie als laatste zijn fiets heeft weggehaald. Als iedereen dat heeft, kun je op de app zien waar (dus) net een plekje vrij is gekomen.

5. Bijlage: opmerkingen uit AALV

- Er is discussie over de “opbouw van een netwerk van fietscorridors”, want daar zou het oorspronkelijke netwerk onder kunnen lijden. Dit komt terug
- Er kunnen meer “kwantitatieve indicatoren” worden ingesteld, zodat je per gebied kunt kijken wat je wilt bereiken.
- “Sociale vaardigheden”: we moeten ook de fietsers zelf aanspreken op hun rijgedrag. Dat kan bij “verkeerseducatie” worden ingevoegd.
- “Het zoeken naar allianties” moet nog toegevoegd.

Een aantal onderwerpen (fietsparkeren, fietscorridors) komen inhoudelijk terug in aparte bijeenkomsten.