

# Jaarverslag 2011



Fietsersbond Amsterdam  
WG-plein 84  
1054RC Amsterdam  
[amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)  
020-6854794

Gerrit Faber  
Govert de With



# Inhoudsopgave

Inleiding .....	4
1. Resultaten op straat .....	5
2. Betere routes.....	10
3. Beter beleid .....	12
4. Het gaat over mensen .....	15
5. Intern .....	17
Urenverantwoording.....	19
Vooruitblik 2013 .....	20

## ***Inleiding***

Sinds 1986 ontvangt Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond subsidie van de gemeente Amsterdam (DIVV). Deze subsidie verantwoorden we jaarlijks in een jaarverslag. De subsidie die we in 2011 hebben ontvangen is gebaseerd op ons werkplan 2011.

In dit jaarverslag 2011 omschrijven we op welke wijze de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond zich heeft ingezet met behulp van deze subsidie, het profijt dat 'de gemeente' van ons heeft en wat de opbrengsten zijn van de door hen verstrekte subsidie.

De Fietsersbond heeft op verschillende manieren betekenis voor de gemeente:

- Als een bron van kennis op fietsgebied
- Als ogen en oren in de stad
- Als Haarlemmerolie in processen die het fietsen vooruithelpen
- Als manier om geld te besparen

De gemeente heeft belang bij en profijt van de Fietsersbond omdat onze adviezen helpen om tot duurzame oplossingen te komen en voorkomen dat infrastructuur weer heel snel opnieuw aangepakt moet worden. Onze adviezen kunnen makkelijk gevraagd worden, ambtenaren en politici weten ons goed te vinden. En anders vinden wij hen wel. En uiteindelijk is het voor de gemeente veruit het goedkoopst als Amsterdammers fietsen in plaats van met auto of OV gaan.

We onderscheiden in ons werk verschillende schaalniveaus. We hebben dit jaarverslag geschreven langs de volgende indeling:

- Lokale resultaten 'op straat'
- Routes
- Beleid
- Mensen

Hoofdstuk 5 behandelt onze interne organisatie. We sluiten af met een verantwoording van de gewerkte uren door de betaalde medewerkers van de Fietsersbond in Amsterdam en een korte vooruitblik op 2013.

## **1. Resultaten op straat**

De Fietsersbond weet concrete resultaten op straat te behalen door deelname in alle stadsdeelverkeercommissies in de stad, contacten met ambtenaren van stadsdelen, projectbureaus en stedelijke diensten, en wanneer nodig deelraden en portefeuillehouders. In sommige gevallen zoekt men contact met ons, in andere gevallen zijn wij het die het initiatief nemen voor een contact. Als wij in een vroeg stadium het fietsbelang kunnen verwoorden, kan het project geld en tijd besparen. Latere klachten worden ondervangen en weerstand van derden kan (mede door ons) worden weggenomen. Weerstand van ons kan in goed overleg meestal worden opgelost.

We fungeren tegelijkertijd als bron van kennis over (fiets)infrastructuur en over de lokale situatie met hulp van de vrijwilligers. Ook zijn we vaak de bemiddelaar voor de goede plannen van de gemeente als daar maatschappelijke weerstand tegen is.

In sommige situaties waarin we er ambtelijk niet uitkomen, proberen we politiek invloed uit te oefenen. Daarvoor zoeken wij vaak ook contact met de pers, maar ook zoekt de pers ons vaak op om het fietsbelang te verwoorden.

Behalve de reguliere overleggen brengen we ook klachten en verbeteringen over die burgers en vrijwilligers van de Fietsersbond doorgeven. Dankzij ons netwerk kunnen we de meeste klachten snel op de juiste plek krijgen, maar ook wij schromen niet om af en toe het 'gewone' meldpunt van de gemeente op internet te gebruiken. Met wisselend resultaat.

Het is ondoenlijk alle plekken en onderwerpen op te sommen waar we hebben meegepraat en invloed op hebben uitgeoefend. Veel zaken zijn algemeen en blijven moeilijk: De breedte van fietsdoorsteken, de grootte van eilandjes die de fietser moeten geleiden, maar vaak in de weg zitten, uitbuigingen die nodeloos ver zijn, foutieve bebording, paaltjes, stoepbanden, .... . Van al dit soort zaken, en nog veel meer, hebben we hieronder diverse voorbeelden verzameld en geordend per stadsdeel. We hopen dat dit (niet-volledige) overzicht een mooie illustratie is van het soort werk dat we (vooral via de gemeentelijke adviescommissies) doen en de vele concrete lokale verbeteringen die we er voor de dagelijkse Amsterdamse fietser mee bereiken.

### **Noord**

#### Optimalisatie grondexploitatie of veiligheid?

In mei werd een plan gepresenteerd om de nieuwe aan te leggen fietsverbinding langs de Van Hasseltweg om te leiden dwars over de markt, via een buurtstraatje naar een oversteek die moeilijk veilig te maken was. Want om het plan voor het Mosplein financieel 'te optimaliseren' moest een gebouw gezet worden op het huidige tracé van deze fietsroute. Op ons initiatief keurde de verkeerscommissie dit plan af en is daarna niets meer over dit gebouw vernomen.

#### Straatmeubilair

In de Hamerstraat komen standaardnietjes in plaats van afwijkende te smalle fietsnietjes waardoor fietsen omvallen.

#### Begrijpelijke routing

In het project Marjoleinterrein zijn de aanvankelijke plannen met een onlogische fietsontsluiting aangepast.

#### Fietsbrug

Zelfs bij het aanleggen van een fietsbrug zijn er tegenstanders, bijvoorbeeld woonbootbewoners die moeten opschuiven. Stadsdeel Noord moest het belang van de Bongerdbrug voor de rechter verdedigen en de Fietsersbond gaf in een pleit aan waarom deze goed is voor de veiligheid van fietsers. Het stadsdeel won, de brug komt er.

### Fietsroute bijna vergeten

Bij de inrichting van het NDSM-terrein houdt men nu wel rekening met de nieuwe fietsroute over het terrein die door de aanleg van een nieuwe fietsbrug over zijkanaal I ontstaat.

### Geknakte hoofdroute

We hebben voorstellen gedaan voor minder bochten in de geplande tijdelijke fietsroutes langs de IJdoornweg.

### Dijkprofiel

Het profiel van de Landsmeerderdijk/ Oostzanerdijk wordt beter, mede door onze inbreng

### Gevaarlijke uitrit

Bij het tijdelijk busstation Buikslotermeerplein is op de tekeningen een gevaarlijke afrit vanaf het parkeerterrein over het fietspad uit het plan geschrapt en een andere veiliger gemaakt.

### Waterlanders veilig de stad in

De fietsroute over de A10 heen langs de Nieuwe Leeuwarderweg wordt hersteld, waardoor er een sociaal veiliger alternatief komt voor de fietsroute uit Waterland langs het NH-kanaal de stad in.

### Achterstallig onderhoud

We protesteerden ertegen dat het fietspad door het golfterrein vanaf Elpermeer onder de A10 door was afgesloten wegens achterstallig onderhoud. Inmiddels is het fietspad opgeknapt en weer open.

### Doorsteekje door de berm

Vanaf de nieuwe Buikslotermeerdijk-brug over de Nieuwe Leeuwarderweg moest je over een grasrandje als je je route verder oostwaarts wilde vervolgen. Na ons aandringen is er een fietsdoorsteekje gemaakt.

### Klaprozenweg: fiets én OV

De plannen uit 2010 voor het nieuwe profiel met busbaan én met fietsbrug langs de Klaprozenweg zijn uitgewerkt en met onze inbreng voor fietsers geoptimaliseerd. Waar nodig en mogelijk komen fietspaden in twee richtingen.

## **Oost**

### Extra opstelruimte voor fietsers

Verschillende plannen denken we mee hoe bij verkeerslichten extra opstelruimte en bredere oversteken voor fietsers gemaakt kan worden. Dat lukte bij het kruispunt Molukken/ Insulindeweg. We dienden bij de SDVC in Oost een tekening in voor de oversteek bij de Berlagebrug. De SDVC omarmde het plan, dat inmiddels wacht op financiering.

### Een veilige tweerichtingenfietsoversteek

In het plan voor de kruising McGillavrylaan- Kruislaan zouden studenten drie oversteken moeten maken om bij hun school te kunnen komen. In theorie veilig, in de praktijk natuurlijk niet. Toen we in de bredere context zagen dat een rechtsafslag voor autoverkeer feitelijk overbodig was, kon toch een veilige tweerichtingenfietsoversteek worden gemaakt.

### Chaos in schoolkinderenspits

Bewoners benaderden ons omdat 's ochtends de kruising van Eesterenlaan- Borneolaan vastloopt met overstekende schoolkinderen en ouders op de fiets en forensenverkeer. Als dan ook de vuilniswagen en de bussen erbij komen is de chaos compleet. We dachten met bewoners, ambtenaren en verkeerscommissie mee over verbeteringen, de uitvoering laat nog op zich wachten.

### Fietsen op duur natuursteen

Dar was eens maar nooit weer: het project Wibautstraat had geld over en besloot ook de fietsoversteekjes in natuursteen uit te voeren in plaats van het geplande rode asfalt. We protesteerden hiertegen bij de gemeenteraad en de pers had veel aandacht hiervoor. De CVC gaf aan dat dit soort planwijzigingen niet zonder hun advies kan. De luxe stenen blijven wel liggen, maar maakten ook de discussie over vorm en functie (en Puccini) los. Zie hoofdstuk 3.

### Parkeren in een park?

Door onze inbreng in de discussie ondersteunden we de bewoners die geen parkeerterrein bij de sportvelden in het Diemerpark willen. We willen voorkomen dat auto's over een deel van de autovrije fietsroute tussen IJburg en Amsterdam Oost moeten rijden. De deelraad nam de bezwaren serieus en besluit in 2012.

## **Zuid**

### Fietsdoorsteek of schoolplein?

Wij bestreden het opheffen van een fietsdoorsteek ten gunste van een groter speelplein voor een school. Het stadsdeel voerde aan dat het verkeersveiliger is, wij vinden dat een goed fietsnetwerk in het grotere geheel nuttiger is. Het stadsdeelbestuur was niet overtuigd, ook niet toen hun eigen commissie van advies aangaf dat ze er nog eens goed over moesten denken. De rechter vond dat een DB zo'n beslissing wel mag nemen. Bewoners zijn nog in beroep bij de Raad van State, dus we hebben in elk geval het fietspad nog een tijdje gered. We zullen zien hoe lang nog.

### Rondom station Zuid

Omdat Zuid nog een tijdje in de huidige vorm moet functioneren en het een steeds belangrijker station is, kwamen er plannen voor uitbreiding aan de voor- en achterzijde, met extra winkels. Gelukkig is er nu ook extra fietsparkeerplek gemaakt aan de Zuidkant. Mede dankzij ons bleef vanuit Buitenveldert en vanuit Oost een goede aanrijroute intact en is er zelfs de mogelijkheid om 'door' te rijden.

Aan de voorzijde liepen we een ronde met een ambtenaar van dienst Zuidas. Hun wensen voor een fietsvrij plein en onze wensen voor meer fietsparkeerplek kwamen daarbij mooi samen. Diverse acties (promotie van de stalling, extra rekken 'naast' het plein, wegslepen van gevaarlijk geplaatste fietsen) zijn inmiddels ingezet.

### Rijksmuseum

In juni bemoeiden we ons tegen de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan aan. We wisten nog niet dat dat de prelude was voor het opnieuw oplaaien van de strijd. In plaats van een aangepast ontwerp, probeert de museumdirecteur nu om fietsers 'gewoon' te weren. Veel energie van ons gaat zitten in het uitleggen waarom het uitvoerig bediscussieerde compromis van 2005 nu gewoon uitgevoerd moet worden. Frustrerend, maar hopelijk met resultaat. Wat ons betreft is dit ook een belangrijk onderdeel van het internationale visitekaartje van Amsterdam als fietsstad.

## **West**

### Route stad-uit hersteld

In 2011 nauwelijks werk voor ons, maar toch zo fijn dat we het hier graag willen noemen. De omleiding langs de Erasmusgracht is weer open. Dat betekent dat een belangrijke schakel in de route tussen binnenstad en Geuzenveld in ere hersteld is. Een extra brug over de gracht maakt de route voor meer mensen interessant. Nu nog verder langs het Erasmuspark en langs het Foodcenter.

### Parkeerplek wordt fietsstrook

Zowel in de Robert Scottstraat als op de Bilderdijkkade werd autoparkeerplek ingeruild voor fietsruimte. Beide routes onderscheiden zich daarmee van parallelle smalle straatjes met aan twee zijden parkeren. Met een simpele ingreep is het nu een genot om daar te rijden.

### Nare stoepband

Op de hoek Kinkerstraat-Bilderdijkkade werd de kruising veiliger gemaakt, maar werd een verkeerde inritband gebruikt. Fietsers moesten middenin hun route ineens als het ware de stoep op. Slecht voor de wielen, maar ook voor de veiligheid. Langdurig nabellen en –mailen zorgde dat de stoepband uiteindelijk werd vervangen door een normale inritband.

## **Centrum**

### Samenwerking

Al jaren hing het ontwerp van het Haarlemmerplein samen met het Nassauplein en wezen beide betrokken stadsdelen naar elkaar. We drongen er al vaker op aan om het geheel eens samen te bekijken, en met de instelling van een verkeerscommissie in stadsdeel centrum, en enige personele wisselingen bij beide stadsdelen, was het ineens zo ver. Gevolg: een prachtig nieuw ontwerp voor het Haarlemmerplein, dat nu eindelijk ook echt uitgevoerd lijkt te gaan worden.

### Minder auto's

Een punt dat niet eens echt slecht was, maar zo veel beter kan: de Elandsgracht. Naar onze stellige overtuiging gaat de straat, maar ook de hele stad erop vooruit als daar minder parkeerplek is. Auto's moet je niet zo diep de stad in lokken, fietsers komen juist als er meer vrije ruimte is. Dat lieten we o.a. horen op een informatieavond. Het stadsdeel heeft nu verschillende varianten met minder parkeerplek en meer ruimte voor fiets en voetganger in de inspraak.

### Rondom Centraal Station

Het masterplan stationseiland geldt nog steeds en is wat ons betreft ook nog steeds heel goed. Maar totdat het af is, blijven er kleine en grote punten van zorg. De fietsers vanaf de Martelaarsgracht naar het westen moeten rommelig hun weg zoeken, we proberen dat stuk van het masterplan eerder in de planning te krijgen. Parkeren blijft zoeken in alle hoeken en gaten. De nieuwe kruising Oosterdokseiland- ODEbrug levert veel klachten op. Vanwege de scherpe hoeken gaan fietsers rare dingen doen.

### Anthonesbreestraat

Definitief herprofilen van deze belangrijke route leverde de vraag op of een fietsstraat hier niet logisch is. Wij adviseerden na rijp beraad tegen, omdat we de ruimte niet zagen. Wel vroegen we een duidelijke indeling van de straat in een rijloper Zuid-Noord, en een aparte fietsstrook Noord-Zuid. Die lijkt er ook te gaan komen, ondanks wensen voor een patroonbestrating. Een echte fietsstraat wordt de Anthonesbreestraat dan hopelijk vanzelf door het gebruik.

## **NieuwWest**

### Fietsoversteek naar bouwmarkt vergeten

“Daar hebt u een punt” zei de projectleider nog, die het nieuwe ontwerp had getekend. De Gamma aan de Henk Sneevlietweg krijgt een nieuwe ingang en was niet meer per fiets bereikbaar. Het ontwerp is aangepast en straks kan men ook per fiets naar de bouwmarkt, o.a. via een nieuw fietspad dat ook voor anderen een nuttig schakeltje is.

### Ventweg te smal voor fietsers?

Een aantal bewoners vechten het verkeersbesluit aan waarmee de ventweg naar Halfweg langs de Haarlemmerweg een fietspad is geworden. Omdat ze te smal is, zouden er wel auto's maar geen fietsen moeten mogen, vond de rechter. We vinden dat fietsers moeten kunnen kiezen voor deze route en schreven onze argumenten op voor het hoger beroep bij de Raad van State, om het stadsdeel te helpen in zijn strijd voor het fietsbelang.

### Uitbuigen of de bocht om?

Fietsers hebben op kruisingen vaak hinder van overdreven uitbuigingen met te smalle bochten. We letten daarop en konden zo bijvoorbeeld het ontwerp voor de kruispunten Plesmanlaan/ Laan van Vlaanderen en Plesmanlaan/ Huizinglaan en Huizinglaan/ Calandlaan verbeteren.



### HOV-investering bemoeilijkt fietsen

We namen het voortouw in de verkeerscommissie daar waar de geplande HOV-verbinding de veiligheid van fietsers aantast of de doorstroming hindert. Op onderdelen zijn de plannen inmiddels aangepast, maar de discussie gaat door in 2012.

### Te smal en te druk

De Fietsersbond was present bij een bijeenkomst over de verkeersprobleem op de Sloterweg. Deze moet autoluwer, zonder het probleem te verplaatsen naar omliggende woonwijken.

### Omleiding landelijke fietsroute

Ook enige landelijke fietsroutes lopen door Amsterdam. De LF20 werd ruim een jaar ernstig verstoord door de aanleg van de Westrandweg. Niets aan te doen, maar we zorgden er wel voor dat de aannemerscombinatie de omleiding veel beter aangaf met kaarten en borden op alle belangrijke toevoerroutes.

## **ZuidOost**

### Fietsnetwerk weer vastknopen

De vernieuwing van de Bijlmer laat het fietsnetwerk niet ongeschonden. Onze vertegenwoordiger in ZuidOost hield het stadsdeel bij de les waar bijvoorbeeld in de E-buurt hoofdroutes als het Strandvlietpad niet meer goed doorliepen. Hij bewaakte ook de fietsverbindingen tussen Bijlmer en Gaasperdam bij de toekomstige verdieping van de Gaasperdammerweg.

## **2. *Betere routes***

Ook op een hoger schaalniveau weten we met adviezen en lobby verschil te maken. De verbeteringen die in het vorige hoofdstuk genoemd werden, zijn natuurlijk allemaal verbeteringen die voor de hele route gelden. Toch is er een onderscheid te maken in 'lokale verbeteringen' en 'verbeteringen in fietsroutes'. We benoemen hier een aantal voorbeelden op het hogere schaalniveau. Ook hiervoor geldt weer dat zowel onze kennis (van de situatie en van de fiets), onze constructieve samenwerking met de plannenmakers en het ons in een vroeg stadium betrekken bij de plannen, zorgen voor baten voor de gemeente en de fietsers.

### Inventarisaties

Met hulp van onze achterban inventariseerden we de kruisingen in de stad waar een OFOS goede diensten zou kunnen bewijzen. Inmiddels is onze lijst uitgewerkt tot een rapport waar de werkgroep blackspots mee aan de slag gaat. Iets dergelijks hebben we in 2012 voor ogen met een inventarisatie van onnodige paaltjes, mede naar aanleiding van het nieuws dat er steeds meer eenzijdige fietsongevallen plaatsvinden.

### Fietsbewegwijzering ondersteund

De adviseur die door IVV is ingehuurd om de fietsbewegwijzering op peil te houden, consulteert regelmatig de (actieve leden van de) Fietsersbond. Daardoor blijken een-tweetjes mogelijk en komt kennis over veranderende routes, omleidingen, nieuwe kaarten voor de knooppunten, etc. snel op de juiste plek.

### Wachttijdvoorspellers

Populair bij fietsers, omstreden bij gemeentelijke diensten. Wij verdedigden (ondanks ook onze eigen twijfel) de wachttijdvoorspellers. Ook dachten we mee over manieren om te voorkomen dat de voorspellers blijven 'hangen' op 1 seconde.

### Fiets filevrij

Mede dankzij de Fietsersbond gaat het nog steeds goed met de verbeteringen aan de fietsnelweg naar Zaanstad. Samen met gemeente, stadsregio en rijk worden er diverse subsidies in de lucht gehouden terwijl er verder wordt gegaan met het planproces dat in Amsterdam bij grote infraprojecten hoort.

### Pontje

Sinds de aanleg van de Piet Heintunnel pleit de Fietsersbond voor een fietsroute met pont van IJburg over het Zeeburgereiland naar de stad. In de structuurvisie, maar ook in toekomstwensen van stadsdeel Oost, vindt dat idee steeds meer weerklank.

### Zuidas

In 2011 startten we een regulier 'verkeersoverleg' met enkele ambtenaren van de Dienst Zuidas. We constateerden dat we altijd te laat waren om in de plannen de fiets goed naar voren te krijgen. Hopelijk helpt ons gesprek met het hoofdontwerpteam om dit te verbeteren. In elk geval hadden we een interessante discussie over tweerichtingfietspaden (zie ook hoofdstuk 3). Verder blijven we vooral benadrukken dat de uitmuntende oost-west route die er nu is, behouden moet blijven, en dat er een goede route Noord-Zuid moet komen, los van het autonetwerk, in het verlengde van de Minerva-as. Als dat niet wordt meegenomen in de plannen, zal er net als bij CS naar onze overtuiging ooit een heel duur apart project voor komen. We hopen nog voor die tijd de beslissers te doordringen van de noodzaak van deze route.

### NEMO-route

Wij zien de route over het NEMO-schiereiland naar het Oosterdokseiland als een mooie fietsroute, maar zolang er trappetjes in zitten, is er nog flinke verbetering mogelijk. Het is dan ook een

ontbrekende schakel in het hoofdnet fiets. De route is verkeersveilig omdat de kruising bij de IJtunnel vermeden wordt, aangenaam wegens het vermijden van de hoge concentratie fijnstof langs de Prins Hendrikkade. We gingen op diverse momenten kijken en schaaften aan een voorstel dat we in 2012 in de deelraad zullen indienen.

#### Hoofdfietsroute over parkeervelden

In de verkeerscommissie én later bij de portefeuillehouder protesteerde de Fietsersbond tegen de beroerde fietsroute (onderdeel hoofdnet fiets) langs de IJdoornlaan ter hoogte van het Waterlandplein. De route loopt via de 'parkeervelden' van het Waterlandplein, met ook nog achteruitrijdend laad- en losverkeer. De verkeerscommissie erkent het probleem, maar een oplossing is nog niet gevonden.

#### Routes aan de oostkant van Amsterdam

Samen met de afdelingen Almere, Diemen en Muiden (in oprichting) hebben we een aantal voorstellen gedaan om aansluitend op de infrastructurele werken aan sporen en snelwegen fietsroutes te verbeteren. Deze hielden onder andere het voorstel in om een eventuele fietsbrug over de Gaasp in plaats van langs de A9 verder naar het oosten aan te leggen. Nuttiger voor utilitair fietsverkeer en het maakt ook mooie recreatieve fietstochtjes mogelijk. Verder bedachten we verbeteringen in de fietsroutes tussen IJburg en Zuidoost en langs het spoor van Weesp richting Diemen. Tenslotte willen we een prijsvraag uitschrijven voor een goede fietsverbinding langs de wellicht te maken metroverbinding tussen IJburg en Almere. DIVV en ook de SRA reageerden op deze lange-termijn ideeën.

#### Fietsbrug bij Nigtevecht

De gemeente Amsterdam betaalt mee aan de bouwen fietsbrug over het Amsterda- Rijnkanaal bij Nigtevecht. Belangrijke adviezen die we hebben gegeven zijn overgenomen, zo wordt het fietspad breder en veiliger dan eerst bedacht.

#### Fietsroutes in 30km gebied

Aangezien het fietsnetwerk dichter is dan het autonetwerk, loopt een flink deel van het hoofdnet fiets door 30km gebied. Duurzaam veilig en de stedelijke ontwerprichtlijn 'Puccini' behandelen 30km altijd als verblijfsgebied, ongeacht de functie voor fietsverkeer. Wij denken (net als DIVV) dat dat te eenvoudig is, en pleiten al tijden voor onderscheidbare fietsvoorziening en op belangrijke routes. Bijvoorbeeld in de Zaanstraat, waar we sinds afgelopen jaar een afgemaakte fietsstraat hebben, de Irenestraat, de Linnaeuskade waarvoor herinrichtingsplannen zijn. Langzaam lukt het om in die plannen specifieke aandacht voor de fiets te krijgen. Dat biedt weer openingen om meer wegen 30 km te maken. Als dat gepaard gaat met circulatiemaatregelen en terugdringen van autoverkeer, levert dat de facto misschien wel meer ruimte voor de fiets dan een fietspad van 1,80 naast een 50km weg.

#### Advies over autogarage

Wij staan enigszins dubbel in de discussie over de parkeergarages binnen de A10. Ze mogen er van ons komen, als ze maar gebruikt worden om meer ruimte op straat te krijgen. Zo zijn er andere partijen die een garage juist alleen willen als er meer autoparkeergelegenheid door komt. Die insteken lijken onvereenigbaar, met patstelling tot gevolg. In 2011 bedacht het project Boerenweteringgarage hoe ze verder wilden, en consulteerden ze daarvoor onder meer uitgebreid de Fietsersbond. In 2012 blijkt hoe het uitpakt...

#### Stadsstraten en KvK

De Kamer van Koophandel deed een onderzoek naar 'stadsstraten'. Die bevinden zich voor zover ze een probleem zijn, vaak in stadsdeel Zuid. De KvK vond uit dat fietsers belangrijke klanten zijn en dat parkeerplaatsen niet zo veel toevoegen. Mooi voor ons, het biedt ruimte om de discussie over deze straten verder te krijgen dan 'wel of geen fietspaden'. Ruimte is hét schaarse artikel.

### **3. Beter beleid**

Op een nóg hoger schaalniveau staat voor ons het algemene beleid. Op beleidsnota's kun je niet fietsen, maar ze zijn wel nodig om de fiets een sterkere positie te geven in de strijd om de schaarse ruimte. Ook bij het schrijven en laten vaststellen van beleidsnota's speelt de kennis en ervaring van de Fietsersbond een grote rol. Zowel op stadsdeel- als op gemeenteniveau constateren we verheugd dat raadsleden en ambtenaren regelmatig ook zelf al vragen wat wij er eigenlijk van vinden. Het betrekken van de Fietsersbond zorgt daarmee voor breder gedragen plannen.

De Fietsersbond neemt deel aan het Stedelijk Platform Fiets, met dRO en DIVV. Daar signaleren en bespreken we fietsgerelateerde beleidsthema's. Deels aan de hand van lange-termijnplannen van de beide diensten en ons, deels aan de hand van de actualiteit. In 2011 schreef DIVV een discussienotitie als voorschot op het nieuwe MJP fiets, en werd de Fietsersbond geconsulteerd over de hoofdpunten die daarin aan de orde komen.

In, maar ook buiten het SPF, beïnvloedden we behalve het MJP Fiets diverse beleidsuitgangspunten die de fiets raken. We bespreken ze hieronder:

#### **Leidraad CVC**

De CVC updatete haar leidraad en hield een special. Wij schreven in het kader van ons tweewekelijkse commentaar een uitgebreide reactie op de leidraad en zagen diverse punten van ons in het uiteindelijke resultaat (heuveltjes in hoeken van kruisingen, expliciete aandacht voor fiets in 30km gebied, ... ).

#### **Handboeken inrichting openbare ruimte/ Puccini**

De nieuwe oversteken over de Wibautstraat leidden tot veel klachten, en na een inspraak van ons in de gemeenteraad, tot veel reactie. Wij vonden ten eerste dat het proces niet goed gevolgd was door het project dat iets aanlegde dat niet in de verkeerscommissie besproken was, ten tweede dat de extra materiaalovergang en het natuursteen voor fietsers discomfort, gevaar en onduidelijkheid oplevert.

Over dat tweede praatten we uitgebreid door, omdat het niet voor het eerst is dat esthetische wensen botsen met praktische bruikbaarheid voor fietsers. We constateerden dat de gemeentelijke ontwerprichtlijn 'Puccini' een aantal uitgangspunten bevat die botsen met de leidraad van de CVC. Bij dRO is daarvoor nu aandacht en wordt er kritisch gekeken of materiaalovergangen wel netjes gemaakt (kunnen) worden, bij ons is er het besef dat er twee botsende beleidskaders zijn, waarvoor we de politiek in voorkomende gevallen om een expliciete keuze zullen moeten vragen.

#### **Tweerichtingfietspaden langs autowegen**

In de CVC-leidraad staat dat bij wegen met twee of meer rijbanen per richting, er onderzocht moet worden of er tweerichtingfietspaden langs gelegd kunnen worden. Er staat ook dat er terughoudend mee moet worden omgegaan. Wij constateren (met name in de Zuidas) dat die terughoudendheid doorgeslagen is. We schreven een uitgebreid stuk om de voordelen van tweerichtingfietspaden uit te leggen (zie website). Mede omdat we daarin ook aangaven dat er bij tweerichtingfietspaden langs beide zijden iets in te leveren is op de maatvoering, brak dat de discussie open en wordt er nu weer serieus onderzocht wat er wél mogelijk is.

Ook behielden we bijvoorbeeld het stukje tweerichtingfietspad langs de Beethovenstraat tegen de stroom in. Dat was één van de verslechteringen die verdween uit het ontwerp, waardoor het geheel nu (ondanks het behouden van de niet-duurzaam-veilige inrichting) toch een behoorlijke verbetering is.

## **Fietsparkeren**

Met name in stadsdeel Centrum is het fietsparkeervraagstuk in 2011 verder aangepakt. Diverse rekken (o.a. op Leidseplein) verdwenen ten gunste van vakken. Dit leverde intern bij de Fietsersbond veel discussie op. Enerzijds begrijpt de Fietsersbond de noodzaak om de handhaving te vereenvoudigen. Anderzijds zijn we huiverig voor een overheid met zoveel bevoegdheden dat fietsparkeren een riskante bezigheid wordt. Op en rond het centraal station zien we goede resultaten van een handhaving die consequenter is ingezet in 2011.

Op het moment van schrijven in 2012 is de discussie binnen de Fietsersbond nagenoeg afgerond en staat ons standpunt op papier. We zoeken nog naar een vorm en een aanleiding om hiermee naar buiten te treden.

## **De gedragscomponent van verkeersveiligheid**

Ook in het MJP fiets en verkeersveiligheid: De blackspot-aanpak heeft zijn waarde bewezen, maar raakt uitgewerkt. De meeste ongevallen zijn het gevolg van een fout van een of meer verkeersdeelnemers. Daarom besteedt de Fietsersbond (net als gemeente en SRA) aandacht aan verkeersgedrag. Als Fietsersbond waken we daarbij tegelijkertijd voor het neerleggen van te veel (onterechte) verantwoordelijkheid bij de zwakke verkeersdeelnemer. Uiteindelijk zijn het nooit de fietsers die iemand anders zwaar verwonden, maar het gemotoriseerde verkeer. Dus meer mensen op de fiets is voor iedereen veiliger. Maar dan moeten we wel de ruimte krijgen.

## **Kaart regionaal netwerk**

We keken, zij het een beetje laat, naar de nieuw vastgestelde kaart van het regionaal hoofdnet fiets. Omdat dat grover is dan het stedelijk hoofdnet, was het goed om een paar gaten nog even op te merken. Ze staan nu 'in het systeem'.

## **Structuur SDVC's en CVC**

De verkeersveiligheidsadviesstructuur van de gemeente ging op de schop. We zoeken (net als anderen) naar onze plek daarin. We denken nog steeds dat onze adviezen iets toevoegen, en dat onze ervaring in (deels met nieuwe mensen bemande) verkeerscommissies erg nuttig is. We spraken ook met de architecten van het nieuwe systeem over onze rol, en er werd door hen bevestigd dat projecten er goed aan doen om in een vroeg stadium de Fietsersbond te betrekken in het project.

## **Fiets en OV**

Onder andere n.a.v. de plusnetten, maar ook een aantal herprofileringen, en de plannen voor een nieuwe (HOV west, zie hoofdstuk 2) buslijn, zien we steeds vaker dat het OV de groei van de fiets in de weg zit. Dit geluid begonnen we in 2011 her en der te laten horen, het zal een belangrijk onderdeel zijn van wat we in 2012 doen. Mede hierom is het fijn dat we een vrijwilliger als vertegenwoordiger in de Reizigers Advies Raad (RAR) van de stadsregio hebben. We vonden in 2011 bovendien een potentiële vervanger, die nu meeloopt om het de volgende periode over te kunnen nemen. In de RAR is tot nu toe het voor de Fietsersbond belangrijkste onderwerp het meenemen van de fiets in de metro. Voorlopig nog steeds legaal, maar steeds moeilijker.

De bezuinigingen die op OV te verwachten zijn, zullen waarschijnlijk leiden tot een grotere halte-afstand en meer gebruik van de fiets als voor- en natransport. Dat vereist weer goede fietsparkeergelegenheid, niet alleen bij NS-stations, maar ook bij tram-, bus- en metrohaltes.

## **Scooterdiscussie**

In het najaar van 2010 heeft de Fietsersbond het probleem van te snel rijdende snorscooters, met name die op het fietspad, op de kaart gezet zowel in Amsterdam als landelijk. Ook in 2011 was er in pers en politiek veel aandacht voor. In januari boden we ons onderzoek aan de commissie verkeer van de gemeenteraad. De conclusie dat 94% van de snorscooters op het fietspad harder reed dan toegestaan leverde veel aandacht op in kranten (lokaal en landelijk), op radio en op TV (Jeugdjournaal, VARA ombudsman, RTVNH, zapservice Pauw en Witteman). De minister belofde dat ze scooteroverlast ging aanpakken.

De gestarte petitie (6000 ondertekeningen) werd op 10 maart met een ludieke actie van een complete klas schoolkinderen aan wethouder Wiebes aangeboden. Terwijl in april een meerderheid in de gemeenteraad maatregelen eist, blijft de wethouder terughoudend. De gemeente (geen snorfietzers zonder helm de rijbaan op, doe iets aan de blauwe categorie) en het rijk (lokaal probleem moet lokaal opgelost worden) verwijzen naar elkaar om maatregelen te nemen. Toch hebben de acties resultaten:

- het rijk verkleint de marges bij de controles, waardoor een opgevoerde scooter eerder een boete kan krijgen
- de gemeente startte de campagne slowriders: een combinatie van handhaving (nu ook met laserguns op werkelijke snelheid), voorlichting en een campagne via sociale media.

Het was een idee van de Fietsersbond Amsterdam om een consumentenprogramma te benaderen over de aanschaf van opgevoerde scooters. Dit leidde tot een voor de branche ontluisterende uitzending van Kassa, waarin te zien was dat alle handelaren spontaan aanbieden snorscooters 'wat sneller' in te stellen. Dit dwong de RAI en BOVAG op landelijk niveau tot overleg om hun convenant tegen opvoeren te gaan herzien.

### **Gladheidsbestrijding**

We werden in 2011 betrokken bij de evaluatie van de gladheidsbestrijding in de winter 2010-2011. Onze bemoeienis leidde ertoe dat we in het najaar in een aantal stadsdelen gevraagd werden te kijken naar hun plannen voor de winter 2011-2012. We hebben de indruk dat onze aanbevelingen uit 2010 langzaam aan landen: meer aandacht voor vegen en borstelen van fietspaden en een betere communicatie. Ook de aanbeveling om voor extreme sneeuwval een noodscenario te ontwikkelen (veeg liever een beperkt aantal hoofdfietsroutes goed, dan het hele net niet) werd overgenomen. Toen het in december ging sneeuwen werden in een aantal stadsdelen de verbeteringen zichtbaar, alleen vielen NieuwWest en Westpoort door de mand.

We adviseerden de gemeente niet mee te doen met het landelijk 'zoutloket', omdat dit ertoe zou kunnen leiden dat fietspadzout van stadsdelen wordt ingevorderd voor autowegen elders. De gemeente nam dit advies over.

### **Antidiefstal**

Op ons initiatief diende de SP een motie in om niet te bezuinigen op graveren en registercontrole van fietsenhandels. Een voorbeeld van onze korte lijnen, wij lazen deze bezuiniging pas kort voor de behandeling in de gemeenteraad. De motie haalde het en de bezuiniging werd (deels) teruggedraaid.

### **Schaalsprong**

Het fietsbeleid is de redding van de bereikbare stad. Toch leidt de toegenomen drukte ook tot een kritische blik op het fietsen. Termen als fietschaos, fietsprobleem, oorlog op het fietspad, lazen we in diverse media en soms ook vanuit de gemeente zelf. De Fietsersbond pleit voor een schaa sprong in het denken over de fiets. Op die manier gaat de fiets niet aan zijn eigen succes ten onder, én blijft het feit dat elke fiets ruimte en geld oplevert ten opzichte van de alternatieve manieren om naar de stad te komen.

### **Plusnetten en Mobiliteitsaanpak Amsterdam**

Steeds vaker dook de MAA op als 'antwoord op alle vragen'. Op ons verzoek spraken we daarom met de opstellers ervan. We brachten in dat een superhoofdnet fiets voor ons (i.t.t. in 2005) nu wel bespreekbaar is, maar dat het nog steeds niet ten koste mag gaan van de bestaande fietsvoorzieningen op andere plekken. Verder constateren we dat de MAA vooral doorgaat op het bestaande beleid. We ondersteunen dat en willen ons graag inzetten bij de uitwerking en acceptatie. De kreet 'er moeten nu echt keuzes gemaakt worden', had immers ook bij ons vandaan kunnen komen. In de circulatieplannen van stadsdeel Centrum wordt alles voor het eerst uitgewerkt

## **4. Het gaat over mensen**

De Fietsersbond houdt zich met veel meer bezig dan alleen de infrastructuur. Uiteindelijk gaat het om de fietser, een mens die van huis naar werk moet, naar school, sport, vrienden of winkel. En de niet-fietser, die voor een bepaald traject voor een ander vervoermiddel kiest. De keuze voor een vervoermiddel, het gedrag in het verkeer en het gevoel dat de fiets bij iemand oproept: dat alles is voor de Fietsersbond van belang.

Ook het bedenken en maken van infrastructuur en van beleid is mensenwerk. De Fietsersbond probeert zo veel mogelijk mensen te betrekken bij het fietsen. Variërend van vrijwilligers die drie keer per jaar een uurtje het afdelingsblad rondbrengen, tot professionals die dagelijks met fietsen en Amsterdam bezig zijn. De medewerkers en actieve leden van de Fietsersbond proberen te functioneren als een spin in het web. We hebben dagelijks contact met fietsende burgers (onze ogen en oren), maar ook met ambtenaren (als schrijvers en tekenaars) en politici (de beslissers). En daarbij koesteren wij onze bijzondere en waardevolle positie.

Doordat de gemeente ons in een vroeg stadium betreft bij beslissingen, hebben we soms kennis die nog niet geschikt is om openbaar te maken en geven we daarmee een stuk vrijheid op. We vinden dat de mogelijkheid om vroegtijdig ambtelijk advies te geven, dat meer dan waard is. Zowel voor de gemeente als voor onszelf. Anderzijds zijn en blijven we een onafhankelijke organisatie en vinden we het belangrijk onze eigen afwegingen te kunnen maken. Als informatie naar buiten kan, kunnen we ons ook roeren in het publieke debat, met politici en de pers. Hierin verschillen we van ambtenaren die uiteindelijk een bestuurder moeten volgen, en daar ligt ook vaak onze specifieke kracht om ontwikkelingen te versnellen of ten goede keren.

We hebben intensieve contacten op alle schaalniveaus: van buurtregisseur, stadsdeel, gemeentelijke diensten tot Stadsregio en –via ons landelijk bureau- het rijk. Soms merken we dat tussen die lagen informatie niet wordt uitgewisseld of niet bekend is. Wij zorgen er dan voor dat deze informatie gedeeld wordt of dat partijen met elkaar aan tafel gaan. We spelen een belangrijke rol om de kennis en ervaringen van individuele fietsers door te geven aan ontwerpers en beslissers. Maar ook ondersteunen we gedragscampagnes waarbij wij fietsers goed kunnen bereiken, zoals met een fietsverlichtingsactie.

Hieronder een greep uit onze activiteiten gericht op mensen.

### **Meldingen door fietsers**

Gladheid, achterstallig onderhoud, scooteroverlast, verkeerd ingestelde verkeerslichten en onvolkomen omleidingen werden bij ons gemeld, soms via een meldpunt, soms per mail of telefoon. Wij zorgden er niet alleen voor dat deze terecht kwamen waar ze horen, maar tillen problemen die structureel blijken te zijn, een niveau hoger. Zo waren er in 2011 opvallend veel klachten over omleidingen aan de rand van Amsterdam (Brettenzone/ Westrandweg en Amsterdam Rijnkanaal/ Weesp en Muiden) en over te weinig opstelruimte bij drukke kruispunten.

### **Gedrag fietsers**

Vaak worden wij aangesproken op fietsgedrag, maar wij spraken ook fietsers aan. We deden in december een succesvolle verlichtingsactie. Op het Binnengasthuisterrein deelden we honderden fietslampjes uit en kregen we aandacht in krant, op internet en op radio voor het voeren van deugdelijke fietsverlichting. Maar ook spoorden we op de dag van de witte stok op Radio NoordHolland fietsers aan rekening te houden met slechtienden en steunden we met raad en daad een petitie tegen spookfietsen op de Spuistraat.

### **Fietspromotie**

Per stadsdeel, leeftijdscategorie, opleidingsniveau en bevolkingsgroep verschilt het fietsgebruik. Amsterdam wordt veiliger, gezelliger en gezonder als nog meer mensen gaan fietsen. Samen met het landelijk bureau werken we mee aan het stimuleren van de fiets. We wisselden ideeën uit hoe bedrijven hun werknemers kunnen stimuleren vaker op de fiets te komen (o.a. met het project “rij 2 op 5” en fietssnelwegen) en bezochten een symposium over fietscultuur en promotie. We legden de kiem voor de uitvoering van het project ‘wijken voor de fiets’ in NieuwWest en West, waarbij fietspromotie een belangrijke plaats gaat innemen.

### **Fietslessen**

De landelijke Fietsersbond heeft een ‘Fietsschool’ waarbij fietsdocenten worden opgeleid. Diverse docenten zijn in Amsterdam actief. Wij verwijzen als afdeling regelmatig potentiële cursisten door. Ook voor aparte doelgroepen kan er veel. Het landelijk bureau van de Fietsersbond gaat in 2012 fietsinformatiedagen voor senioren organiseren, de afdeling leverde vrijwilligers voor het project ‘samen op weg naar VO’ waarbij basisscholieren in Nieuw-West op de fiets de route naar hun nieuwe middelbare school verkennen.

### **Fietsersbond als koppelaar en kennisbank**

We spoorden Stadsdeel Oost aan subsidie aan te vragen voor een fietsroute over de Linnaeuskade, omdat de SRA ons eerder aangaf voor dit soort projecten nog geld beschikbaar te hebben. We koppelden onderzoekers die voor de gemeente Almere bekeken hoe (e-)fietsgebruik naar Zuidoost gestimuleerd kan worden met de projecten voor nieuwe bruggen over de Gaasp en parallel met de A9. We wezen stadsdelen op goede voorbeelden van beleidsnota’s of infra-oplossingen bij andere stadsdelen of de centrale stad, we verwezen ambtenaren naar het Fietsberaad, etc. Kennis over een ‘scooterverklikker’ in een voor snor- en bromfietsen gesloten fietstunnel in Apeldoorn gaven we door aan IVV, om ook een scootervrije fietstunnel onder het centraal station mogelijk te maken.

### **Aanspreekpunt en internationaal imago van Amsterdam**

Delegaties van ambtenaren en politici, stagiaires, studenten, collega fietsbelangenbehartigers en journalisten uit binnen- en buitenland weten ons te vinden wanneer ze informatie willen over het Amsterdamse Fietsbeleid. We maken voor de meeste groepen een uurtje tijd waarin we een overzicht geven van de stad en de Fietsersbond. Als mensen meer willen weten, verwijzen we ze door. Hetzij naar de nieuwe Dutch Cycling Embassy, hetzij naar onze contacten, hetzij naar ons Projektburo dat met actieve leden tegen een vergoeding fietsexcursies in Amsterdam organiseert. Op deze manier, en ook via onze aanwezigheid op de fietsconferentie Velo-City, promoten we Amsterdam als fietshoofdstad nummer 1 van de wereld.

### **Internet**

Op de website van de Amsterdamse Fietsersbond afdeling is altijd het laatste fietsnieuws te vinden. Verder bevat de site een schat aan leerzame informatie, de lopende dossiers, onze inspraakreacties etc.

Ruim 1400 belangstellenden blijven op de hoogte van lopende fietszaken en onze werkzaamheden via onze digitale nieuwsbrief ‘de Fietsband’. Ook openden we het afdelings-twitteraccount @adamfietst, dat inmiddels door zo’n 300 mensen gevolgd wordt.



## 5. Intern

De afdeling Amsterdam van de Fietsersbond functioneert dankzij een betrokken achterban en de toegewijde inzet, kennis en ervaring van vele actieve vrijwilligers vanuit de bijna 4500 Amsterdamse leden. Dat is indrukwekkend en vervult ons met trots. Het onderhouden van goede contacten met de actieve leden en het organiseren van bijeenkomsten is voor de organisatie belangrijk. Ook het zichtbaar maken van de behaalde resultaten en het werven van nieuwe leden is blijvend van belang.

### Kader

De actieve leden zijn een onmisbare schakel in de werkzaamheden van de Fietsersbond, ook voor de betaalde krachten.

Van groot belang is de **Knelpuntengroep**, het verkeerstechnische overlegorgaan van de afdeling, dat in 2011 zo'n twintig maal bijeen kwam. Deze bespreekt voorliggende verkeersplannen en bestaande knelpunten en adviseert op de verkeerstechnische mogelijkheden voor fietsers. Deze adviezen worden ingebracht bij verkeerscommissies en overleggen.

Daarnaast overleggen de betaalde beleidsmedewerkers tweewekelijks in het '**strategisch overleg**' met vier zeer ervaren actieve leden over de te volgen strategie in verschillende dossiers.

Na het afscheid van Kees Moons van de gemeente organiseerden we een **cursumiddag** waarop ons kader van Kees tot in detail leerde hoe het programmeren van verkeerslichten nu eigenlijk werkt. Voor belangstellende (actieve) leden organiseerden we enkele **thema-avonden** om wat dieper in te gaan op een actueel onderwerp. Bijvoorbeeld 'fietsparkeren bij NS-stations'.

Tenslotte is er de **Amsterdamse Actieve Ledenvergadering (AALV)**, het besluitvormende orgaan van de afdeling. Het kwam in 2011 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 het strategieplan 2015.

Voor de meest actieve leden is in 2011 een proef met een besloten **digitaal platform** gestart, met de mogelijkheid van discussie.

In 2011 was er aandacht voor de versterking van het kader door meer aandacht voor het activeren van leden. Nieuwe leden krijgen een welkomstbrief en er zijn bijeenkomsten voor nieuwe vrijwilligers. Geïnterviewd is voor welke klussen vrijwilligers nodig zijn. Er wordt gestreefd om in een aantal stadsdelen een achtergrondgroep op te richten.

Deze activiteiten worden uitgevoerd door en voor de (actieve) vrijwilligers van de afdeling.

De Fietsersbond wordt in drie van de stadsdeelverkeerscommissies en in de WVA vertegenwoordigd door vrijwilligers. In de andere stadsdelen nemen de betaalde medewerkers deze taak op zich.

### Het bestuur

De afdeling kent een dagelijks bestuur, dat het overzicht houdt over de activiteiten van de verschillende groepen. Dit bestuur bestaat uit drie ervaren vrijwilligers.

In 2011 bogen zij zich in overleg met medewerkers en andere vrijwilligers over de interne organisatie van de afdeling.

### Medewerkers

Naast de vrijwilligers doen twee betaalde beleidsmedewerkers veel van het werk voor de Fietsersbond. De derde medewerker van de afdeling, de bureausecretaris, is in dienst via Pantar. Hij verricht veel praktische en organisatorische klussen voor vereniging en kantoor en ondersteunt de beleidsmedewerkers. Door bezuinigingen op gesubsidieerde arbeid staat zijn positie helaas op de tocht.

### **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 subsidieaanvraag bij de gemeente. Verder voert de CBK met elk van de medewerkers jaarlijks twee functioneringsgesprekken. Met het Landelijk Bureau van de Fietsersbond was er overleg over de rechtspositie van de medewerkers.

### **Vrijwilligersbegeleidingscommissie**

De voormalige PR-groep is omgevormd tot een aanspreek- en coördinatiepunt voor vrijwilligers. Het welkom heten van nieuwe actieven, het organiseren van het bemensen van stands bij activiteiten, of bijvoorbeeld de fietsverlichtingsactie wordt gedaan vanuit deze commissie.

### **Kantoor**

Ons kantoor aan het WG-plein is het fysieke hart van de afdeling met de werkruimte van de twee betaalde beleidsmedewerkers en de bureausecretaris. Ook de meeste bijeenkomsten met vrijwilligers vinden hier plaats.

### **“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.

### **Projektburo**

Voor activiteiten die wel belangrijk zijn voor Amsterdamse fietsers, maar niet in het reguliere werk passen, is ooit door vrijwilligers van de afdeling een stichting, het 'Projektburo' opgericht. Dit is onder meer handig omdat de afdeling zelf geen rechtspersoon is. Het Projektburo bracht in 2011 de inmiddels 8<sup>e</sup> editie van de fietskaart van Amsterdam uit. Hiervoor werd dankbaar gebruik gemaakt van de input van de vrijwilligers. Mede daardoor kon de nieuwe editie er komen ondanks het wegvallen van de bijdrage van de gemeente Amsterdam.

### **Onderafdelingen**

Diemen, Ouder-Amstel en Amstelveen hebben geen eigen Fietsersbond-afdelingen, maar zijn onderafdelingen van Amsterdam. In Amstelveen is al jaren een actieve groep. We haalden de banden met Diemen aan, en proberen in Ouder-Amstel de onderafdeling weer op te starten. De grote infra-ontwikkelingen ten oosten van Amsterdam blijken daarvoor een goede aanleiding.

## ***Urenverantwoording***

De subsidie van de gemeente Amsterdam wordt ingezet om de twee beleidsmedewerkers te kunnen betalen, inclusief de overhead. Het effect van de subsidie gaat veel verder, omdat in het kielzog van de twee beleidsmedewerkers vele vrijwilligers namens de afdeling een bijdrage leveren.

Onderstaand een overzicht van de tijdsbesteding van de beleidsmedewerkers van de afdeling. Deze uren zijn met name besteed aan het advies- en lobbywerk, en deels aan interne organisatie. Door die interne organisatie op peil te houden, kunnen ook vrijwilligers hun tijd (bijvoorbeeld in verkeerscommissies en werkgroep verkeerslichten) goed besteden. De gewerkte uren van alle vrijwilligers zijn niet weergegeven, maar behelzen naar schatting nog eens een dergelijk aantal als hier genoemd is.

In 2011 waren er twee betaalde beleidsmedewerkers 32 uur per week in dienst. Er waren geen personeelwisselingen of extra ingehuurde krachten, en gelukkig weinig ziekte-dagen.

De uren worden voor het overzicht vergeleken met de begrote uren uit het meerjarenplan 2007-2010, dat we destijds als basis indienden voor onze subsidie-aanvraag.

	Meerjarenplan 2007-2010		2011	
	uren	%	uren	%
<b>2 persx32uurx52,1weken</b>	3334	100	3319	100
<b>Overhead (ziek, feestdagen, vakantie)</b>	634	20	480	15
<b>Totaal gewerkt</b>	<b>2700</b>	<b>80</b>	<b>2839</b>	<b>85</b>

## ***Vooruitblik 2013***

In 2012 zal het nieuwe Meerjarenplan Fiets worden vastgesteld. Daarin zijn drie hoofdpunten aangegeven waar het fietsbeleid de komende jaren om zal draaien. Wij zien die punten ook en verwachten naast het dagelijks werk aan verbeteringen op straat een groot deel van onze tijd daaraan te spenderen:

- **Routes**  
Hierbij valt te denken aan de circulatie in de binnenstad, de Zuidas, de winkelstraten in met name stadsdeel Zuid, en het Oosterdok en de Zuidelijke IJ-oeveren.
- **Fietsparkeren**  
De plannen voor stallingen onder Leidseplein en Beursplein, meer nadruk op handhaving, uitbreiding van capaciteit in het algemeen, slimmere systemen, etc. Via onze contacten met het Fietsberaad kunnen we goede voorbeelden aandragen, en ook zullen we meewerken aan de omslag die gemaakt moet worden in het denken van fietsers over parkeermogelijkheden.
- **Veiligheid**  
De aanpak van kruisingen en straten zal doorgaan, maar er komt een grotere rol voor gedragscampagnes, zichtbaarheid ('ik val op'), specifieke doelgroepen, samenwerking met VVN en verkeersouders in onze nieuwe buurtgroepen. Wij zullen in de veiligheidsdiscussie altijd blijven pleiten voor fietscomfort om zo meer mensen op de fiets te krijgen en 'safety by numbers' te bereiken. Tenslotte valt te vrezen dat het scooterprobleem in 2013 nog niet is opgelost.

Daarbuiten vinden wij het belangrijk dat er meer werk gemaakt wordt van fietspromotie onder groepen mensen die niet zo veel fietsen. We zullen erop blijven aandringen dat de gemeente dat doet, maar ook zelf een bijdrage leveren en andere coalities zoeken om ons daarbij te helpen.

Veel van het werk van de Fietsersbond in Amsterdam wordt bepaald door de actualiteit en de ontwikkelingen in de stad en de stadsdelen. 2013 zal een jaar worden waarin een aantal besturen nog voor de verkiezingen van 2014 zal willen oogsten. Bijvoorbeeld ten aanzien van de mobiliteitsaanpak en de circulatiediscussie in Centrum. Ook zal het Rijksmuseum open gaan, hopelijk met fietsen door de passage, maar hoe dan ook met veel aandacht voor de bijbehorende fietsroute.

We zien ernaar uit om ons ook in 2013 in te blijven zetten voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. In ons activiteitenplan en bijbehorende activiteitenlijst geven we concreet aan hoe we dat gaan doen.

Maart 2012  
Fietsersbond Amsterdam