



Meerjarenplan 2007-2010

Fietsersbond afdeling Amsterdam

Inhoud

	pagina
0 Samenvatting	5
1 Inleiding	6
2 Landelijke vereniging Fietsersbond	6
3 De afdeling Amsterdam van de Fietsersbond	7
3.1 Historie	7
3.2 Strategie/Werkwijze Fietsersbond Amsterdam	8
3.2.1 Werkwijze intern	9
3.2.2 Werkwijze extern	10
4 Activiteiten/tijdsbesteding betaalde medewerkers	11
4.1 Beleid centrale stad en stadsdelen	11
4.2 Concrete resultaten op straat	11
4.3 Grote ruimtelijk projecten	12
4.4 Interne organisatie	12
4.5 Nieuwe speerpunten	12
4.6 Overige	12
5 Subsiestructuur, begeleiding van de medewerkers	13
6 Financiën	14
Bijlage 1: Functie-informatieformulier	15
Bijlage 2: Procedure Subsidieaanvraag	16

0 Samenvatting

De fiets is essentieel voor een leefbare, bereikbare en veilige stad. Toch is voldoende aandacht voor de fiets nog niet vanzelfsprekend, soms botsen er belangen. De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen (mission-statement).

De Fietsersbond is een landelijke vereniging die in 1975 werd opgericht als ENWB, de Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijders Bond. De Amsterdamse afdeling is met ongeveer 4500 leden, van wie zo'n honderd actieve vrijwilligers, de grootste in het land. De Fietsersbond heeft zich ontwikkeld van een actiegroep die de fiets op de politieke agenda wilde krijgen, tot een gewaardeerd adviseur van gemeente en stadsdelen. De Fietsersbond beschikt over veel deskundigheid op het gebied van weginrichting, routes, fietsparkeren en diefstalpreventie.

De Amsterdamse afdeling streeft naar het behouden en verbeteren van goede fietsvoorzieningen en zoekt draagvlak voor de belangen van fietsers. We zijn actief in de centrale stad en in de stadsdelen, zowel op beleidsmatig als op concreet niveau. Onze ervaring is dat aandacht voor de fiets in een vroeg stadium van de planvorming de beste resultaten oplevert. In ons ruim dertigjarig bestaan zijn veel successen geboekt. De voortdurende aandacht voor goed fietsbeleid heeft geresulteerd in concrete verbeteringen voor de Amsterdamse fietsers. Langs een groot aantal wegen zijn vrijliggende paden aangelegd en er is geïnvesteerd in fietsparkeren en diefstalpreventie.

Bijna alle verkeersplannen in Amsterdam worden door de Fietsersbond beoordeeld en commentarieerd. We zitten in alle verkeerscommissies van de stadsdelen en hebben schriftelijke inbreng in de CVC en de WWU¹. De Fietsersbond heeft een procesmatige rol en is actief bij inspraak en op politiek niveau. Om

onze adviezen goed te onderbouwen, worden plannen en tekeningen intern besproken tijdens tweewekelijkse bijeenkomsten van een verkeerstechnische werkgroep (Knelpuntengroep).

De Fietsersbond Amsterdam heeft een kantoor waar twee beleidsmedewerkers en een bureau-medewerker werken. De positie van een beleidsmedewerker laat zich het best vergelijken met die van een spin in een web. Dankzij goede contacten met een actieve (zeer ervaren) achterban, politici en ambtenaren wordt informatie vergaard en invloed uitgeoefend. De samenwerking tussen de vele vrijwilligers en de betaalde krachten zorgt voor de hoge effectiviteit van de medewerkers van de Fietsersbond.

De Fietsersbond stelt kennis beschikbaar op alle terreinen die voor het fietsen in Amsterdam belangrijk zijn: verkeersbeleid, weginrichting, stallingen, diefstalpreventie, voorzieningen in grootstedelijke gebieden. Dit is inmiddels een reguliere inbreng. De Fietsersbond speelt ook in op nieuwe ontwikkelingen. Daarom willen wij ons de komende jaren tevens richten op:

- bevorderen van fietsen onder jongeren
- verbeteren van het soms slechte imago van fietsers
- fietsparkeren
- promoten van de fiets als een gezond en recreatief vervoersmiddel.

Ter waarborging van continuïteit en professionaliteit ontvangt de Fietsersbond ter financiering van de beleidsmedewerkers sinds 1986 subsidie van de gemeente Amsterdam.

Voorliggend Meerjarenplan is opgesteld ten behoeve van de subsidieaanvraag 2007-2010

¹ De CVC is de centrale verkeerscommissie die alle verkeersplannen op de hoofdnetten in Amsterdam beoordeelt. De WWU, werkgroep werk in uitvoering, beoordeelt de plannen voor omleidingen bij wegwerkzaamheden.

1 Inleiding

De aanleiding voor dit meerjarenplan is het voortzetten van de subsidieovereenkomst tussen de Fietsersbond en de gemeente Amsterdam. De afdeling Amsterdam van de landelijke vereniging Fietsersbond ontvangt sinds 1986 subsidie van de gemeente voor beleidsmedewerkers op basis van een aanstelling van een aantal uren.

In 2002 is de subsidie procedure geformaliseerd. Op basis van een overeenkomst en het meerjarenplan 2003-2007 is subsidie toegekend voor een periode van vier jaar. Na een evaluatie

in 2005 is de wens uitgesproken de activiteiten van de Fietsersbond voort te zetten en te blijven subsidiëren.

Onderdelen 2 en 3 van dit meerjarenplan gaan in op de structuur van de Fietsersbond en op de historie en werkwijze van de bond in Amsterdam. In onderdeel 4 komen de (beleids-)voornemens en activiteiten voor de komende vier jaar aan de orde. De subsidiestructuur en de subsidieaanvraag volgen in onderdelen 5 en 6.

2 Landelijke vereniging Fietsersbond

De Fietsersbond is in 1975 opgericht als ENWB, de Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijders Bond. Destijds tijd leek de opmars van de auto niet te stuiten en de aloude 'Wielrijdersbond' deed nagenoeg niets meer ter ondersteuning van fietsers. Na een rechtszaak aangespannen door de ANWB werd de naam 'ENWB' veranderd in ENFB (Echte Nederlandse Fietsers Bond). Sinds 1999 gaat de ENFB door het leven met de korte en duidelijke naam 'Fietsersbond'. Recent heeft de Fietsersbond het CBF keurmerk voor goede doelen gekregen.

De ENWB ontstond door het samengaan van actiegroepen uit heel Nederland die zich er voor inzetten om de veiligheid en de leefbaarheid terug te winnen die verloren waren gegaan door de ongebreidelde groei van het autoverkeer. Nog steeds vormen actieve en voornamelijk op actie georiënteerde afdelingen de basis van de Fietsersbond. Op plaatselijk niveau behartigen zij de belangen van fietsers. In de loop der jaren heeft het fietsbeleid zich ontwikkeld.

Bij de oprichting van de Fietsersbond moest men allereerst de fiets op de agenda zien te krijgen. Daarna begon een periode van visievorming, kennis- en beleidsontwikkeling

en vervolgens van het uitdragen daarvan. De laatste jaren is ook het behoud van bestaande fietsvoorzieningen belangrijk geworden. De Fietsersbond heeft in deze ontwikkelingen een belangrijke rol gespeeld, zowel landelijk als regionaal.

Ook de Fietsersbond zelf heeft zich ontwikkeld. Eind twintigste eeuw stond de Fietsersbond uitvoerig stil bij zijn rol en positie. Daarbij is de missie opnieuw geformuleerd:

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

Om dit streven te implementeren gebruikt de Fietsersbond zijn expertise om gevraagd en ongevraagd overheden te adviseren. De motieven om te pleiten voor betere mogelijkheden voor fietsers zijn divers. De fiets is beter voor het milieu, maakt het verkeer veiliger, en neemt minder ruimte in beslag. Fietsen is bovendien gezond en bevordert de sociale veiligheid.

De Fietsersbond is een landelijke vereniging. De 140 afdelingen tellen bij elkaar 31.000 leden, van wie er zo'n 1.000 actief zijn. Het bestuur van de Fietsersbond bestaat uit 7 personen en komt elke twee maanden bijeen. De

hoogste instantie is de ledenraad. Deze vergaardert twee keer per jaar om het jaarplan en de begroting vast te stellen, het jaarverslag en de jaarrekening goed te keuren, en het bestuur te benoemen.

Op het landelijk bureau van de Fietsersbond in Utrecht werken ongeveer 20 medewerkers, verspreid over de afdelingen Beleid, Communicatie, Ondersteuning en Directie. Voor Amsterdam is de afdeling Beleid het belangrijkste. Die

onderhoudt contacten met de landelijke politiek, ministeries en tal van organisaties. Bij de afdeling Beleid werken ook kaderondersteuners die zorgen voor ondersteuning en kennisuitwisseling.

De laatste jaren zijn er medewerkers aangesteld voor het fietsbeleid op regionaal niveau, bijvoorbeeld in Noord- en Zuid-Holland.

3 De afdeling Amsterdam van de Fietsersbond

De geschiedenis van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond is nauw verweven met het fietsbeleid in de stad.

3.1 Historie

De afdeling is begin 1976 opgericht en was de eerste jaren betrokken bij grote fietsdemonstraties. De demonstranten vroegen aandacht voor de veiligheid en het belang van de fietsers in de stad.

In 1977 ging de knelpuntengroep van start. De werkgroep benoemde in een nota 350 fietsknelpunten en deed suggesties voor oplossingen. Na de gemeenteraadsverkiezingen in 1978 werd het stimuleren van fietsverkeer gemeentelijk beleid. De fietsknelpuntennota diende daarbij als een belangrijk richtsnoer.

Begin 1980 werd de werkgroep Fiets opgericht, met daarin naast ambtenaren ook twee vertegenwoordigers van de Fietsersbond.

In de Werkgroep Fiets werd intensief gediscussieerd over de uitvoering van het fietsbeleid: waaraan moest men het geld besteden en hoe kon men de knelpunten aanpakken? Een Amsterdams fietsroutenet kreeg vorm. Dat ontwikkelde zich later tot het Hoofdnet Fiets.

De in Amsterdam gevoerde discussie lag ten grondslag aan een (landelijke) visie op de rol van de fiets in de verkeerskunde. In de werkgroep Fiets werd onder meer van gedachten gewisseld over de kenmerken van veilige fietsvoorzieningen en over de vraag in hoeverre men rekening diende te houden met de wensen van fietsers. Optimale fietsvoorzieningen bleken in de oude delen van Amsterdam niet te

realiseren vanwege ruimtegebrek. Verschillen van inzicht en het feit dat de ambtelijke organisatie nog onvoldoende was toegerust voor het oplossen van tientallen knelpunten, zorgden ervoor dat de uitvoering van het beleid pas vanaf 1985 echt op gang kwam.

Sinds 1986 ontvangt de Fietsersbond subsidie van de gemeente Amsterdam voor een beleidsmedewerker, zodat continuïteit en professionaliteit geboden kan worden. Dit is een erkenning van de rol van de Fietsersbond. De Fietsersbond wordt gezien als een stimulerende factor om het fietsbeleid te concretiseren. De Fietsersbond koppelt zijn deskundigheid (kennis van straten en verkeer) aan een meer procesmatige rol. In deze rol overlegt de Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond intensief met professionals (ambtenaren, politie, GVB), buurt- en actiegroepen en de politiek. De invloed van de Amsterdamse afdeling strekt zich uit tot over de grenzen van de stad en doet zich landelijk gelden. Praktische Amsterdamse ervaringen worden ingebracht via de landelijke Fietsersbond en omgekeerd worden nieuwe landelijke inzichten natuurlijk ook opgepakt in Amsterdam

Vanaf 1987, toen het aantal stadsdelen werd uitgebreid van twee naar zes, werd de continuering van het fietsbeleid in de stadsdelen een belangrijk thema. In 1990, toen alle stadsdelen (m.u.v. stadsdeel Centrum) waren ingesteld, bepaalde de gemeenteraad dat het fietsbeleid in hoofdzaak door de stadsdelen zou worden uitgevoerd. Ten behoeve van de stadsdelen

heeft de Werkgroep Fiets zijn kennis vastgelegd in het *Handboek Fiets Amsterdam*. De centrale stad behield een coördinerende en stimulerende taak en kreeg het voortouw bij stedelijke aangelegenheden, bijvoorbeeld fietsdiefstalpreventie en bewegwijzering.

De Fietsersbond moest zich na invoering van de stadsdelen zowel richten op het ontwikkelen van stedelijke beleid, als op de uitvoering van het beleid in de stadsdelen. Dit betekende een aanzienlijke verzwarening van de taken. Sinds 1991 ontvangt de Fietsersbond subsidie voor een tweede beleidsmedewerker.

De uitvoering van het fietsbeleid heeft geleid tot veel concrete verbeteringen in Amsterdam. Langs een groot aantal wegen zijn vrijliggende fietspaden aangelegd, andere wegen zijn veilig ingericht als 30 km/h straat en er is geïnvesteerd in fietsparkeren. Anno 2006 streeft de afdeling ook naar het behoud van bestaande voorzieningen. In een recente discussie over het Hoofdnet Fiets heeft de Fietsersbond met succes gepleit voor handhaving van het bestaande fijnmazige hoofdnet. Het Hoofdnet Fiets is – inclusief kwaliteitseisen – vastgelegd in het *Beleidskader Hoofdnetten*. De primaire verantwoordelijkheid voor het Hoofdnet Fiets ligt bij de stadsdelen zoals vastgelegd in de *Nota Stedelijke Infrastructuur*. De kwaliteit van het hoofdnet blijft aandacht vragen, wat moge blijken uit het slechte wegdek op veel routes en de ternauwernood voorkomen afsluiting van de doorgang onder het Rijksmuseum. Aan fietsparkeren en diefstalpreventie dient eveneens nog veel te gebeuren. Het zijn thema's die een lange adem vragen.

De Fietsersbond blijft ook een rol spelen in het maken van beleid. De tijdelijke maatregelen voor de fiets bij wegwerkzaamheden zijn daarvan een goed voorbeeld.

De positie van de fiets en de Fietsersbond is minder omstreden dan in de jaren tachtig en negentig. Belangrijke adviesorganen als de CVC en de WWU vragen structureel onze mening. Wij blijven ons inzetten voor de belangen van fietsers. De komende jaren zullen we belangrijke thema's (bijvoorbeeld het nut van de fiets voor de gezondheid en voor de recreatie) op de politieke agenda proberen te krijgen.

3.2 Strategie en Werkwijze van de Fietsersbond Amsterdam

De activiteiten van de Fietsersbond in Amsterdam zijn er op gericht om fietsvoorzieningen in Amsterdam te behouden en te verbeteren, en om aandacht en draagvlak te krijgen voor de fiets en de belangen van fietsers. Daartoe wordt er naar gestreefd het beleid van de stad en de stadsdelen te beïnvloeden en worden de actuele ontwikkelingen op de voet gevolgd.

Op bestuurlijk, politiek en ambtelijk niveau, en bij bewonersgroepen en zusterorganisaties (zoals Milieucentrum Amsterdam, Rover, 3VO) brengt de Fietsersbond zijn mening over deze zaken onder de aandacht. Dit alles in overleg met de vrijwilligers en de achterban.

Via het landelijk bureau is de afdeling goed op de hoogte van landelijke beleidsthema's.

De Fietsersbond Amsterdam heeft er voor gekozen om zowel op beleidsmatig als op concreet niveau te opereren. We overleggen en lobbyen, maar zullen indien nodig het actievoeren en het (daarbij) inschakelen van de publieksmedia niet schuwen. De Fietsersbond is actief in de centrale stad en in de stadsdelen. De ervaring heeft geleerd dat aandacht voor de fiets in een vroeg stadium van de planvorming het beste resultaat oplevert. Uitgangspunt is dat een goed fietsbeleid en de uitwerking daarvan randvoorwaarden zijn voor een hoog fietsgebruik.

Gezien de relatief beperkte tijd van beleidsmedewerkers en vrijwilligers is het onmogelijk om elk probleem aan te pakken. Daarom stelt de afdeling scherpe prioriteiten. Afwegingen daarbij zijn: het belang voor de Amsterdamse fietser, het rendement (weegt de tijdsinvestering op tegen het resultaat?) en de kans op succes.

Door actief te zijn op meer niveaus, in diverse fases van het planproces, in tal van maatschappelijke geledingen, vervult de Fietsersbond een rol als intermediair. We informeren de spelers in het maatschappelijk veld. Amsterdamse praktijkervaring brengen we in bij discussies over landelijke beleidsthema's. Onze praktische kennis van de stadsdelen is bruikbaar bij het voeren van beleid op gemeentelijk niveau, en andersom is onze kennis van het gemeentelijk beleid relevant en interessant voor de stadsdelen. Dankzij jarenlange continue betrokkenheid van met name de vrijwilligers, kan de Fietsersbond de oorsprong en historie van veel bestaande voorzieningen duiden.

De Fietsersbond Amsterdam heeft in meer of mindere mate inbreng gehad in gezaghebbende publicaties op verkeerskundig gebied:

- het *Handboek Fiets Amsterdam* (gemeente Amsterdam en Fietsersbond Amsterdam, 1991),
- *Tekeningen voor de Fiets* (CROW 1996),
- de *Leidraad Fietsparkeren* (CROW 2001),
- de *ASVV* (CROW 2004) en
- de *Leidraad CVC* (gemeente Amsterdam, 2005).

De in deze uitgaven vervatte inzichten vormen naast de principes van Duurzaam Veilig de uitgangspunten van ons verkeerskundige visie en beleid.

Indien we daartoe aanleiding zien, stellen we verkeerskundige uitgangspunten ter discussie. Dat hebben we bijvoorbeeld gedaan met de vormgeving van fietsroutes in 30 km/h-gebieden. De interactie met het landelijk bureau is daarbij van grote waarde.

Reacties van onze (actieve) leden zorgen voor een permanente evaluatie van het werk. Naar aanleiding van hun opmerkingen worden uitgangspunten binnen de afdeling ter discussie gesteld en eventueel aangepast.

3.2.1 Werkwijze Intern

De afdeling Amsterdam van de Fietsersbond is met zo'n 4500 leden veruit de grootste afdeling van de Fietsersbond. Samen met de afdeling Utrecht is het de enige met een eigen bureau en beleidsmedewerkers.

De Fietsersbond Amsterdam heeft een kantoor waar twee beleidsmedewerkers en een bureaumedewerker betaald werken. De bureaumedewerker is in dienst via de Stichting Pantar. Hij ondersteunt de beleidsmedewerkers en de afdeling op administratief gebied.

In Amsterdam zijn ongeveer honderddertig mensen actief voor de Fietsersbond. Hun activiteiten reiken van wijkcontactpersoon zijn tot het drie maal per jaar in de eigen buurt bezorgen van het Afdelingsblad *Oek*.

De afdeling steunt op een groot aantal (zeer ervaren) vrijwilligers. De wisselwerking tussen de vrijwilligers en de betaalde krachten bepaalt de effectiviteit van de Fietsersbond. De afdeling beschikt over essentiële kennis van fietsbeleid en verkeersontwerpen. Door de structuur van de afdeling is die kennis in de hele stad beschikbaar. Nieuwe actieve leden zorgen regelmatig

voor nieuwe, verse inzichten, energie en élan in de afdeling. Het is daarbij natuurlijk nuttig de ervaring van de Fietsersbond door te geven en levend te houden.

De AALV (Amsterdamse Actieve Leden Vergadering) is het beslissende orgaan van de afdeling. Zij komt minimaal tweemaal per jaar bijeen en bewaakt de algemene beleidslijnen, de financiën en het functioneren van de diverse groepen. De AALV bepaalt wat er namens Amsterdam gezegd wordt in de landelijke Ledenraad. De penningmeester beheert de financiën van de afdeling.

Het verkeerskundige hart van de Fietsersbond Amsterdam is de Knelpuntengroep, een groep van zo'n tien vrijwilligers. Tweewekelijks komt de groep bijeen om gemeentelijke plannen te beoordelen op de mogelijkheden voor fietsers en om eventuele nieuwe knelpunten te bespreken. De Knelpuntengroep baseert zich daarbij mede op de stukken voor de verkeerscommissies van de stadsdelen, de stukken van de Centrale Verkeers Commissie, plannen die ter inspraak liggen, en op klachten en punten die anderszins actueel zijn.

In ongeveer de helft van de stadsdelen is een wijkcontactpersoon actief die bijhoudt wat er politiek en beleidsmatig gebeurt op fietsgebied. De wijkcontactpersoon neemt deel aan de ambtelijke verkeerscommissie en andere relevante overleggen. Hij of zij wordt ondersteund door de beleidsmedewerkers. In de stadsdelen zonder wijkcontactpersoon voert één van de beleidsmedewerkers deze taken uit.

Eens per twee weken hebben de beleidsmedewerkers met twee ervaren vrijwilligers een strategisch overleg. Zij bespreken de prioriteiten en de te volgen werkwijze om zaken te realiseren.

Een groep van drie vrijwilligers vormt de Commissie Betaalde Kracht. In overleg met de directeur van het landelijk bureau voeren zij de werkgeverstaken uit (zie verder onderdeel 5).

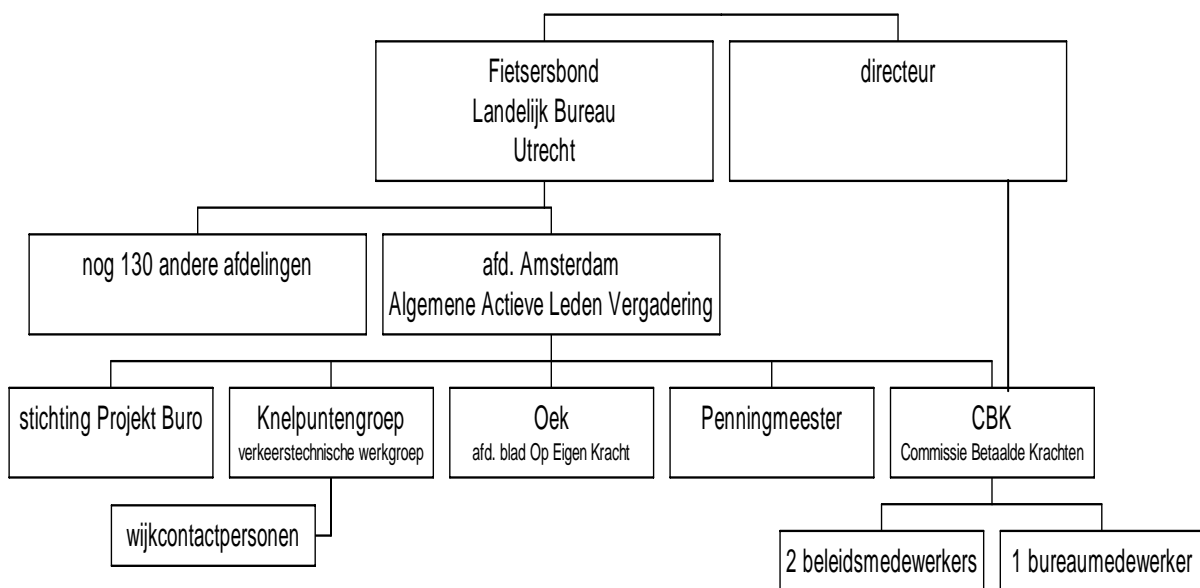
De Fietsersbond Amsterdam houdt zijn achterban op de hoogte met het afdelingsblad *Oek* (Op eigen kracht). Ook in ambtelijke en politieke kringen wordt het blad goed gelezen. De *Oek* heeft een zelfstandige redactie en wordt rondgebracht door zo'n negentig bezorgers met

elk hun eigen wijk. De coördinatie van de bezorging wordt eveneens door een vrijwilliger gedaan. Om de achterban sneller te bereiken, heeft de afdeling een eigen website en een elektronische nieuwsbrief.

Het *Projekt Buro Fietsersbond Amsterdam* voert taken uit die los staan van het reguliere werk van de afdeling, maar waarvoor de expertise van de Fietsersbond wezenlijk is. Het zijn activiteiten zoals de ontwikkeling en productie van de fietskaart van Amsterdam en de gede-

tailleerde advisering op het gebied van fietsbewegwijzering. Recent heeft het Projekt Buro geadviseerd over fietsroutes in Amsterdam-Noord, bewegwijzering in het Amsterdamse Bos en fietsexcursies voor buitenlandse gasten van de gemeente. Het Projektburo is ondergebracht in een aparte stichting. De projecten worden niet betaald uit de subsidie aan de afdeling maar gefinancierd uit andere bronnen. Wel moet de Amsterdamse Actieve Leden Vergadering bestuursleden voordragen en haar goedkeuring uitspreken over de projecten.

Formele Werkrelaties Fietsersbond afd. Amsterdam



3.2.2 Werkwijze extern

De Fietsersbond beoordeelt en becommentarieert (vrijwel) alle verkeersplannen in Amsterdam. Dit gebeurt allereerst door de deelname aan de ambtelijke verkeerscommissies in de stadsdelen en met commentaar op de stukken van de Centrale Verkeers Commissie (CVC). Daarnaast levert de Fietsersbond structureel inbreng in het Stedelijk Platform Fiets (SPF), de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU), de Werkgroep Bereikbaarheid Binnenstad (WBB) en de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA). Regelmatig doen ambtenaren beroep op de expertise van de Fietsersbond op gebieden zoals veiligheid, doorstroming of snelheidsremmers.

De Fietsersbond neemt deel aan regulier overleg over grootstedelijke projecten en is lid van de Reizigers Advies Raad (RAR). Om met goed onderbouwde adviezen en commentaar te kunnen komen worden de plannen en tekeningen intern besproken in de vaste tweewekelijkse bijeenkomsten van de Knelpuntengroep.

Indien na ambtelijk overleg het resultaat voor de fietser onvoldoende is, zal de Fietsersbond aan de politieke bel trekken. Met inspraakreacties en zo nodig overleg met bestuurders en raadsleden wordt geprobeerd een plan voor fietsers te optimaliseren. Regelmatig zijn er maatschappelijke en/of politieke belangen die botsen. Voor de Amsterdamse fietser is het dan

van groot belang dat de Fietsersbond zijn mening geeft.

De Fietsersbond werkt aan het creëren van draagvlak voor fietsvoorzieningen. Onder meer door contacten met bewonersgroepen en deelname aan planprocessen. Soms voeren we op grote of kleine schaal actie. Recent zijn acties gevoerd (in samenwerking met buurtgroepen en

bewoners) voor het behoud van de doorgang onder het Rijksmuseum (2004-2005), voor extra fietsplaatsen in de IJtram (2005), en voor een verbod voor vrachtauto's zonder dode hoekspiegel (2003).

In de pers vragen we regelmatig aandacht voor fietsonderwerpen. Omgekeerd weet de pers ook ons goed te vinden als het fietszaken betreft.

4 Activiteiten/tijdsbesteding betaalde medewerkers

De hiervoor geschetste werkwijze leidt tot de activiteiten die hieronder staan beschreven. In sectie 3.2 werd al beschreven hoe binnen de afdeling de kennis en ervaring van vrijwilligers en betaalde medewerkers bijdragen aan een breed en diep inzicht in het fietsbeleid in Amsterdam. De inbreng van de vrijwilligers zorgt voor een hoog rendement van het werk van de betaalde medewerkers.

De bijgevoegde tijdsverdeling is een indicatie van het werk dat de twee beleidsmedewerkers van de Fietsersbond Amsterdam doen. Afhankelijk van de actualiteit en het stellen van prioriteiten zal afgeweken kunnen worden van de indicatieve gegevens.

Bij de urenberekening wordt uitgegaan van medewerkers die in totaal 64 uur per week werken. Dit komt op jaarbasis uit op 3328 uur per jaar. Een krappe 20 procent hiervan wordt gerekend voor vakantie, ziekte, overhead en vrije feestdagen. Op jaarbasis resulteert dit in 2700 uur te besteden uren.

4.1 Beleid centrale stad en stadsdelen

Globale tijdsbesteding: 20%, 520 uur per jaar

- Op de voet volgen en, indien nodig, beïnvloeden van de politiek en het beleid inzake verkeer. De medewerkers krijgen informatie van gemeentelijke uitgaven, diverse media en vakbladen.
- Volgen van overig beleid voor zover relevant voor de fiets, zoals ruimtelijk beleid en parkeerbeleid, beleid voor de woningbouw (fietsenbergingen) en de luchtkwaliteit.
- Deelname aan het *Stedelijk Platform Fiets* (SPF), een overleg met ambtenaren die op stedelijk niveau met fietsbeleid bezig zijn:

fietsparkeren, fietsroutes, verkeersveiligheid, diefstalpreventie en ook grootstedelijke projecten. De Fietsersbond brengt vaak nieuwe thema's aan bij het SPF.

- Deelname aan themadiscussies, bijvoorbeeld over fietsdiefstalpreventie, fietsparkeren en een nieuwe leidraad voor de centrale verkeerscommissie.
- Aanzetten tot het maken van nieuw beleid. Zo is in het verleden aangezet tot het ontwikkelen van beleid voor fietsparkeren en beleid bij wegwerkzaamheden.
- Benadrukken van het belang van een fijnmazig Hoofdnet Fiets van goede kwaliteit.

4.2 Concrete resultaten op straat

Globale tijdsbesteding: 30%, 800 uur

- De Fietsersbond neemt deel aan de verkeerscommissies van alle stadsdelen, m.u.v. Centrum waar zo'n overleg niet bestaat. In de verkeerscommissies worden alle verkeersplannen besproken met ambtenaren, de (verkeers)politie, het GVB, de brandweer, en eventueel andere belanghebbenden. Deelname aan de verkeerscommissie blijkt effectief omdat plannen in een vroeg stadium worden besproken. De kwaliteit van het fietsroutenet zit vaak in details (is het fietspad breed genoeg?, zijn boogstralen voldoende ruim?). Stadsdelen hebben aandacht voor die details maar missen vaak de expertise; de Fietsersbond heeft hier een essentiële rol.
- De Fietsersbond levert commentaar bij de stukken van de Centrale Verkeers Commissie. De inbreng wordt structureel meege-

nomen via het vooroverleg van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV).

- De Fietsersbond bepaalt op basis van de agenda of bij de stukken van de *Werkgroep Werk in Uitvoering* (WWU) vooroverleg met de secretaris noodzakelijk is.
- De Fietsersbond neemt bij de herprofilering van grotere wegen deel aan het traject van planvorming en inspraak. Dit zijn intensieve processen waar veel belangen worden afgewogen. De Fietsersbond doet dat vanaf een vroeg stadium om draagvlak te creëren. Hoewel het koffiedik kijken blijft, verwachten we de komende vier jaar herprofilering van onder meer: Jan Evertsenstraat, Houtmankade, Rijnstraat, Vrijheidslaan en Amstelveenseweg.
- De Fietsersbond zal de komende jaren meer samenwerken met de gemeente bij het onderhoud van het Hoofdnets Fiets en de fietsbewegwijzering.
- De Fietsersbond laat zich bij de overleggen leiden door de kwaliteitseisen voor het Hoofdnets Fiets, door verkeerskundige kennis en door de inzichten van het interne verkeers-technische overleg de Knelpuntengroep.
- De verkeers-technische werkgroep (Knelpuntengroep) van de Fietsersbond komt tweewekelijks bijeen ter beoordeling van de verkeersontwerpen. Ook met de wijkcontactpersonen wordt regelmatig overlegd.

4.3 Grote ruimtelijk projecten

Globale tijdsbesteding: 15%, 400 uur

- Grote ruimtelijke projecten als Centrum Amsterdam Noord, IJoevers, IJburg en de Zuidas hebben belangrijke verkeerskundige gevolgen, ook voor fietsers. De Fietsersbond neemt deel aan overleg en inspraak en beoordeelt de plannen. Belangrijke aandachtspunten zijn: veiligheid, interne en doorgaande routes, aansluiting op het fietsnetwerk, fietsparkeren.

4.4 Interne organisatie

Globale tijdsbesteding: 15%, 400 uur

- In overleggroepen wordt van gedachten gewisseld met de achterban. De groepen worden georganiseerd en gecoördineerd door de medewerkers. De organisatie en ondersteuning van vrijwilligers kost tijd, maar leidt uiteindelijk tot concrete resultaten op straat.

- Andere activiteiten onder dit kopje zijn de organisatie van het bureau, het begeleiden van de bureaumedewerker, werving en inwerken van vrijwilligers. De bureaucratie houden we minimaal.

4.5 Nieuwe speerpunten

Globale tijdsbesteding: 15%, 400 uur

Amsterdam is in ontwikkeling, wat ook tot uiting komt in het verkeer. De Fietsersbond is van plan de komende vier jaar speciaal aandacht te geven aan de volgende thema's.

4.5.1 Fietsbevordering

De mobiliteit groeit maar het fietsgebruik blijft achter. De Fietsersbond wil activiteiten richten op mensen die weinig fietsen. Argumenten: leefbaarheid, gezondheid, en plezier.

4.5.2 Fietsparkeren

De druk op de openbare ruimte neemt toe, buurtstallingen worden bedreigd. Daardoor wordt het thema fietsparkeren steeds urgenter. De Fietsersbond wil bewerkstelligen dat de inspanningen en investeringen gaan leiden tot meer resultaat.

4.5.3 Beeldvorming

De fiets en de fietser staan bloot aan kritiek: rommel op straat, slecht gedrag. De Fietsersbond wil onder andere met speelse acties benadrukken dat dankzij de vele fietsers Amsterdam juist veilig, leefbaar en bereikbaar is.

4.5.4 Recreatie en Gezondheid

Dit zijn thema's waar de landelijke Fietsersbond zich de komende jaren mee gaat bezighouden. De afdeling Amsterdam beraadt zich er over hoe ze daarbij kan aansluiten.

De afgelopen jaren bleef er vaak weinig tijd over voor nieuwe aandachtsgebieden. Jammer omdat we het van groot belang achten dat ingespeeld wordt op nieuwe ontwikkelingen, maar begrijpelijk omdat er altijd erg veel te doen is. Daarom zullen voor de komende vier jaar in de afzonderlijke activiteitenplannen concrete projecten benoemd worden in het kader van nieuwe speerpunten. De resultaten zullen in de jaarverslagen beschreven worden.

4.6 Overige

Globale tijdsbesteding: 5%, 140 uur

- Hieronder vallen zaken als scholing, bijhouden vakliteratuur, contacten met zusterorganisaties.

5 Subsiestructuur, begeleiding medewerkers

De beleidsmedewerkers van de afdeling Amsterdam zijn in dienst bij de landelijke vereniging Fietsersbond, die in juridische zin werkgever is. De landelijke Fietsersbond verzorgt het algemene personeelsbeleid, de salarisbetalingen en de administratieve zaken. De medewerkers van de Fietsersbond zijn aangesteld volgens de CAO Welzijn en ondergebracht in de functiestructuur van de Fietsersbond. Het functie-informatieformulier, waarin het takenpakket van de Amsterdamse medewerkers is opgenomen, is bijgevoegd als bijlage.

De subsidie van de gemeente Amsterdam wordt verstrekt aan de landelijke Fietsersbond. De Amsterdamse subsidie wordt binnen de landelijke Fietsersbond beschouwd als een aparte activiteit die kostendekkend dient te zijn en dus binnen de begroting van de subsidie dient te blijven. De subsidie van de gemeente Amsterdam wordt in de jaarrekening van de landelijke Fietsersbond apart gespecificeerd. Deze jaarrekening wordt gecontroleerd door een accountant en toegestuurd aan de gemeente Amsterdam ter verantwoording van de ontvangen subsidie.

De landelijke Fietsersbond heeft een overeenkomst met de afdeling Amsterdam met betrekking tot de Amsterdamse medewerkers. Daarin zijn afspraken vastgelegd over de wederzijdse bevoegdheden, de organisatie, de begeleiding van de werknemers en de financiële verantwoordelijkheid. De directeur van de landelijke Fietsersbond heeft diverse taken gedelegeerd aan de Commissie Betaalde Krachten (CBK) van de afdeling Amsterdam

De Commissie Betaalde Krachten (CBK) is een commissie binnen de afdeling Amsterdam waarvoor een statuut geldt. Deze commissie bestaat uit 3 actieve vrijwilligers van de afdeling. Tot de taken van de CBK behoren:

- het vaststellen van de takenpakketten,
- het voeren van minimaal twee unctioneeringsgesprekken per jaar (of meer als dat door één van de partijen gewenst wordt),
- het toezicht houden op vakantie en vrije tijd,
- de arbeidsomstandigheden, het vinden van nieuwe werknemers bij vacatures etc.

Daarnaast is de CBK namens de Fietsersbond verantwoordelijk voor de aanvraag en de verantwoording van de subsidie.

De afdeling Amsterdam beheert het deel van de subsidie dat bedoeld is voor huisvesting, kantoorkosten, secundaire arbeidsvoorwaarden, studiedagen/congressen en afschrijvingen/apparatuur. De afdeling draagt er zorg voor dat de betreffende zaken goed geregeld zijn. De subsidiegelden die de afdeling hiervoor overgedragen krijgt van de landelijke vereniging zijn onderdeel van de begroting van de afdeling. In deze begroting zijn ook de afdelingsafdracht (het deel van de ledencontributie dat de afdeling ontvangt) en de uitgaven van de (vrijwilligers)-activiteiten ondergebracht. De jaarrekening van de afdeling Amsterdam wordt meegenomen in de accountantscontrole bij de landelijke Fietsersbond. Hierin is opgenomen de financiële verantwoording aan de landelijke Fietsersbond voor zowel het door de afdeling bestede deel van de subsidie als de voor de afdelingsafdracht. Deze verantwoording en ook het accountantsrapport over de jaarrekening zal als bijlage in het jaarverslag van de afdeling Amsterdam worden opgenomen.

6 Financiën

Voor het uitvoeren van bovengenoemde activiteiten is de inzet van beleidsmedewerkers voor 64 uur per week nodig. Voor de werkzaamheden van de twee Amsterdamse beleidsmedewerkers worden naast salariskosten overheadkosten gemaakt door zowel de landelijke Fietsersbond (salarisadministratie, accountantsverklaring, kinderopvang) als bij de afdeling Amsterdam (huisvesting, kantoorkosten, studiekosten, secundaire arbeidsvoorwaarden, (afschrijving van) apparatuur).

Voor de periode 2007 t/m 2010 zijn deze kosten als volgt begroot per jaar (prijspeil 2006):

Salariskosten	€ 103.260
Overhead	€ <u>12.450</u>
Totaal	€ 115.710

Het totaalbedrag van de aanvraag is gelijk aan dat in het vorige Meerjarenplan. De post sala-

riskosten is iets lager en de post overhead is iets hoger vanwege de hogere huisvestingskosten en de ondersteuning van de beleidsmedewerkers.

Genoemde bedragen worden jaarlijks geïndexeerd volgens het bij de gemeente Amsterdam gebruikelijke percentage. Verder zijn de salariskosten gebaseerd op een gemiddeld salarisniveau. De kosten kunnen enigszins variëren afhankelijk van de ontwikkelingen in de CAO Welzijn, de dienstjaren van de medewerkers, ziektevervangings- en personeelwisselingen. Overschotten bij de salariskosten in een bepaald jaar worden gestort in de Egalisatiereserve Amsterdam. De Egalisatiereserve wordt uitsluitend aangewend voor tekorten bij de salariskosten van medewerkers in Amsterdam.

Om de kosten voor de beleidsmedewerkers bij de Fietsersbond Amsterdam te dekken vraagt de Fietsersbond jaarlijks bij de dienst IVV van de gemeente Amsterdam subsidie aan.

Bijlage 1

FUNCTIE-INFORMATIEFORMULIER

Functie	Formatie
Medewerker verkeer en beleid afdeling Amsterdam	32+32
Corresponderende functie CAO	Schaal CAO
CS 2	30-40

Plaats in de organisatie

- Verricht haar/zijn taken onder verantwoordelijkheid van de directeur.
- werkt onder de gedelegeerde verantwoordelijkheid van Commissie Betaalde Kracht (CBK), binnen de structuren van de afdeling, in hoge mate zelfstandig

Algemene functiekenmerken

Draagt samen met de andere beleidsmedewerker van de afdeling Amsterdam zorg voor:

1. beleidsbeïnvloeding

- de voorbereiding en uitvoering van beleidsbeïnvloeding op regionaal en gemeentelijk niveau en het niveau van de stadsdeelraden die hem/haar zijn toebedeeld
- de signalering van relevante gebeurtenissen en ontwikkelingen, het ontwikkelen van standpunten en visies over deelonderwerpen en beleidsbeïnvloedingsstrategieën en het onderhouden van goede contacten met beleidsvoorbereiders en -uitvoerders van de gemeente, de stadsdelen en het ROA
- de signalering van relevante ontwikkelingen, het ontwikkelen van standpunten en visies over verkeerstechnische aangelegenheden en het, in overleg met de landelijke Fietsersbond, onderhouden van contacten hierover met derden
- het (overeenkomstig de met de CBK gemaakte afspraken) vertegenwoordigen van de Fietsersbond in externe overleggen in externe overleg- en adviesraden van de gemeente, de stadsdelen en het ROA
- het (in overleg met de knelpuntengroep) vertegenwoordigen van de Fietsersbond in inspraakprocedures en bewonersoverleggen
- het onderhouden van contacten met de lokale media en met regionale en landelijke media over Amsterdamse aangelegenheden en het woordvoerderschap
- het bijhouden van de bibliotheek en het archief op relevante onderwerpen en straten
- het leiden of uitvoeren van projecten

2. Fietsersbond

- het informeren en betrekken van de leden in Amsterdam bij het Amsterdamse fietsbeleid
- het onderhouden van contacten met andere afdelingen van de Fietsersbond en het landelijk bureau over fietsbeleid, strategie, passieve en actieve leden
- voorbereiden van vergaderingen van de knelpuntengroep (het opstellen van de agenda's, coördineren van de inbreng van de (vrijwillige) medewerkers van de Fietsersbond in Amsterdam en het signaleren van relevante ontwikkelingen in fietsbeleid en beleidsuitvoering van de stadsdelen en de centrale stad)
- het werven en begeleiden van vrijwillige medewerkers van de afdeling en de onderafdelingen (Oek-redactie, wijkcontactpersonen e.a.)
- het stimuleren van beleidsontwikkeling binnen de afdeling
- het aanleveren van jaarverslagen en werkplannen ten behoeve van de CBK/Algemene Actieve Leden Vergadering

Bevoegdheden

- is bevoegd om binnen kaders van afgesproken beleid en conform afspraken met de CBK te handelen
- is bevoegd als begeleider van de secretariële kracht werkaanwijzingen te geven
- is bevoegd persberichten te verzenden namens de Afdeling Amsterdam

Opleiding/ervaring

- minimaal hbo werk- en denkniveau
- Heeft minimaal drie jaar ervaring in een soortgelijke functie; verkeerskundige kennis.

Bijzonderheden

- Bij de functie hoort werken op onregelmatige uren op gemiddeld ongeveer 10 dagdelen per maand (op basis van 1 fte).

Bijlage 2

Procedure Subsidieaanvraag Fietsersbond afdeling Amsterdam

Datum: 4 oktober 2005

Opstellers: Marjolein de Lange/Chris Pit

Begrippen:

Gemeente: De Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam.

FB landelijk: De landelijke vereniging Fietsersbond te Utrecht.

FB A'dam: De afdeling Amsterdam van de Fietsersbond.

Overzicht (voorbeeld = 2005):

Actie	Stukken	Door	Wanneer
1. Aanvraag subsidie 2006	Aanvraagbrief met: <ul style="list-style-type: none"> • Activiteitenplan 2006 • Begroting 2006 	FB A'dam	Vóór 1 april 2005
2. Mededeling toegekend voorschot	Brief	Gemeente	PM
3. Verzoek subsidievaststelling 2004	Brief met: <ul style="list-style-type: none"> • Jaarverslag FB landelijk • Jaarverslag FB A'dam • Eindafrekening 	FB A'dam	Vóór 1 juli 2005
4. Toezenden subsidievaststellingsbeschikking 2004	Brief	Gemeente	PM

Toelichting:

1. Subsidieaanvraag voor het volgende jaar

Vóór 1 april van jaar x doet de FB A'dam (CBK) een subsidieaanvraag bij de directeur van de DIVV voor jaar x + 1.

Dat gebeurt door middel van een aanvraagbrief met daarin het toegekende subsidiebedrag van jaar x - 1 en een verwijzing naar de jaarlijkse verhoging met "de nominale wijzigingspercentages die de gemeente voorschrijft bij het opstellen van de gemeentebegroting". Van deze brief bestaat een voorbeeld (voorbeeld "Aanvraagbrief 2006"). Als bijlagen wordt toegevoegd:

- Activiteitenplan van jaar x + 1.
- Begroting van jaar x + 1

Kopie van dit alles naar de directeur van de Landelijke vereniging Fietsersbond (Bernhard Ensink).

Kopieën tevens naar volledige CBK en een kopie in map-CBK op kantoor FB A'dam.

Het bedrag dat de gemeente toekent is een voorschot dat door de gemeente wordt meegenomen in de begrotingsaanvraag voor jaar x + 1. Formeel wordt de aanvraag pas gehonoreerd als de gemeentebegroting is vastgesteld (in december van jaar x). De definitieve toekenning vindt plaats door middel van de subsidievaststellingsbeschikking (4).

2. Mededeling toegekend voorschot

De gemeente stuurt de FB A'dam een brief waarin de toekenning van het voorschot van de subsidie voor het jaar $x + 1$ wordt bekendgemaakt. Die wordt ingevuld in de subsidieaanvraag voor het volgende jaar (1). De landelijke vereniging (Utrecht, Bernard Ensink) doet op basis van die bevestiging de declaratie bij de DIVV van de gemeente Amsterdam. Vervolgens dient de FB A'dam (penningmeester) bij de FB landelijk een declaratie in voor de kantoorkosten, steeds een totaalbedrag (5,2% kantoorkosten FB A'dam, 2,1% voor kantoorkosten FB landelijk en 92 % personeelskosten).

3. Verzoek subsidievaststelling

Vóór 1 juli van jaar x , doet de FB A'dam (CBK) een aanvraag tot subsidievaststelling van jaar $x - 1$.

Dat gaat met een brief (voorbeeld "Subsidievaststellingsverzoek 2004") met daarbij de volgende verantwoordingsstukken:

- Jaarverslag van de Fietsersbond, met de jaarrekening en de accountantsverklaring van de Fietsersbond over dat jaar.
- Jaarverslag van de Fietsersbond afdeling Amsterdam over dat jaar.
- Eindafrekening subsidie gemeente Amsterdam, met de bijbehorende toelichting.

Het jaarverslag, jaarrekening en accountantsverklaring zitten samen in één stuk: Het jaarverslag van de Fietsersbond. Daarin is de verantwoording van de kosten van de afdeling Amsterdam niet afzonderlijk zichtbaar. Daarom wordt er door het landelijk een aparte Eindafrekening van de subsidie beschikbaar gesteld, die wordt bijgevoegd als bijlage.

4. Ontvangst subsidievaststellingsbeschikking

Op grond van de verantwoordingsstukken bepaalt de gemeente of de subsidie voor jaar $x - 1$ terecht is ontvangen. Daarop wordt de FB A'dam de vaststellingsbeschikking toegezonden.

Evaluatie meerjarensubsidie

Verder wordt halverwege de subsidieperiode geëvalueerd of subsidiegever en ontvanger tevreden zijn over de subsidierelatie. In het geval van de periode 2003-2006 vindt de evaluatie in 2005 plaats. Dit gebeurt op op grond van de jaarverslagen over 2003 en 2004. De evaluatie vindt plaats in een gesprek tussen gemeente en FB A'dam. De FB A'dam wordt daarin vertegenwoordigd door één van de betaalde krachten en een lid van de de CBK. Als de evaluatie positief wordt afgesloten, vraagt de FB A'dam (CBK) de meerjarensubsidie voor de volgende periode aan. In dit geval is dat de periode 2007-2010. Hiervan is nog geen voorbeeld beschikbaar omdat de eerste meerjarensubsidie is toegekend als bevestiging van toezeggingen.