

Jaarverslag 2014



maart 2015



De Fietzersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. De afdeling Amsterdam zet zich al 40 jaar in om van Amsterdam een betere fietsstad te maken. Dat doen we door – gevraagd en ongevraagd – adviezen te verstrekken en deel te nemen aan het publieke debat.

Fietzersbond Amsterdam
WG-plein 84
1054 RC Amsterdam
amsterdam@fietzersbond.nl
020-6854794
Gerrit Faber
Wouter Haver

Inhoud

1	Verkeerskundig advies	9
1.1	Algemeen.....	9
1.2	Noord.....	10
1.3	Oost.....	10
1.4	Zuid.....	11
1.5	West.....	12
1.6	Centrum.....	13
1.7	Nieuw-West.....	15
1.8	Zuidoost.....	15
1.9	Buitengebied.....	15
2	Beleidsmatig advies	17
2.1	Algemeen.....	17
2.2	Mobiliteitsbeleid.....	17
2.3	Routes.....	17
2.3.1	<i>Zuidas</i>	17
2.3.2	<i>Naar de overkant van het IJ</i>	18
2.3.3	<i>Fiets filevrij</i>	18
2.3.4	<i>Fietsbewegwijzering</i>	19
2.3.5	<i>Omleidingen bij werkzaamheden</i>	19
2.4	Fietsparkeren.....	19
2.5	Verkeersveiligheid.....	20
2.5.1	<i>Scooters</i>	20
2.5.2	<i>Obstakels</i>	20
2.5.3	<i>Verkeerslichten</i>	20
2.5.4	<i>Zebropaden</i>	20
2.6	Fiets en OV.....	21
2.7	Stadsregio.....	21
3	Vertegenwoordiging Amsterdamse fietsers	22
3.1	Algemeen.....	22
3.2	Politiek.....	22
3.3	Fietsers.....	22
4	Publiciteit en debat	24
4.1	Algemeen.....	24
4.2	Symposium Zuidas.....	24
5	Fietspromotie	25
5.1	Imago.....	25
5.2	Fietsstad Amsterdam.....	25
6	De afdeling	26
6.1	Algemeen.....	26
6.2	De Amsterdamse Algemene Ledenvergadering (AALV).....	26
6.3	Bestuur.....	26
6.4	Strategisch Overleg.....	27
6.5	Knelpuntengroep.....	27
6.6	Meldpunt Fiets.....	27
6.7	Website.....	27
6.8	OEK.....	27
6.9	Kantoor.....	27
6.10	Medewerkers.....	28
6.11	Onderafdelingen.....	28
6.12	Landelijk Bureau.....	28
7	Financiën	29



Voorwoord

Dit is het jaarverslag 2014 van de Fietzersbond afdeling Amsterdam. Sinds 1986 ontvangt de afdeling een subsidie van de gemeente. In het jaarverslag valt te lezen hoe wij deze subsidie hebben gebruikt ten behoeve van de fietser en de subsidieverlener.

Het jaar 2014 was voor Amsterdam een jaar vol veranderingen. De gemeente kreeg een nieuw college van bestuur, de stadsdeelraden werden omgevormd tot bestuurscommissies, en de ambtelijke organisatie onderging ingrijpende reorganisaties.

Het opheffen van met name de stadsdeelverkeerscommissies maakt het voor ons lastiger om de gemeente (tijdig) te voorzien van verkeerskundig advies, maar wij denken dat de afdeling er toch goed in is geslaagd zich aan te passen aan de nieuwe werkelijkheid. Door de inzet van veel actieve leden hebben we ook in 2014 weer veel werk kunnen verzetten voor weinig geld. Dankzij de vele actieve leden was de Fietzersbond weer overal in de stad aanwezig,

Met onze medewerking heeft Amsterdam beleid ontwikkeld voor fietsparkeren en nadere invulling gegeven aan het Meerjarenplan Fiets (MJP Fiets). De verwachte schaa sprong voor de fiets is vooralsnog uitgebleven: terwijl wij onze visie inbrachten via werkgroepen, had het OV miljoenen beschikbaar ter bekostiging van ingrepen op straat.

Het door ons aan de orde gestelde probleem van snorfietzers op het fietspad is door de politiek en het bestuur in Amsterdam dit jaar serieus opgepakt. De burgemeester zei in januari in het tv-programma Buitenhof dat de scooter nog datzelfde jaar naar de rijbaan zou verhuizen. Na een media-offensief door de Fietzersbond in oktober, inclusief de aanbidding van een petitie met meer dan tienduizend handtekeningen aan de Tweede-Kamer, leek het te gaan lukken. Maar op de valreep – eind december – ging het toch nog mis, vermoedelijk als gevolg van een vergissing door de PvdA in de Tweede Kamer.

De afdeling heeft in 2014 een succesvol symposium georganiseerd over de fietsambitie in de Zuidas. Het symposium heeft ertoe bijgedragen dat de fiets ook in de gemeentelijke visie op de Zuidas een meer prominente plek zal krijgen.

Gerrit Faber (medewerker)

Jan Pieter Nepveu (bestuurslid afdeling Amsterdam)

De Fietsersbond dient Amsterdam op velerlei wijzen

De Fietsersbond

- verzet met actieve leden en twee beroepskrachten veel werk voor weinig geld
- is dankzij de vele actieve leden overal in Amsterdam aanwezig
- heeft een groot netwerk dat zich uitstrekt tot buiten de stadsgrenzen
- is een constante bron van kennis over fietsen en fietsinfrastructuur
- is een aanjager van fietsbeleid
- stimuleert een voor Amsterdam goedkoop vervoersmiddel
- bespaart de stad kosten doordat infrastructuur meteen goed wordt aangelegd

De Fietsersbond Amsterdam in 2014

Januari

- *Burgemeester van der Laan zegt dat voor eind 2014 de scooters van het fietspad zijn.*
- De gemeenteraad wenst herstel van de fietsverbinding door het Beatrixpark naar de tunnel onder de Beethovenstraat.

Februari

- Alle politieke fracties in stadsdeel Centrum betonen zich voorstander van fietsen langs het water van de Eilandenboulevard tussen Kattenburg en de Czaar Peterbuurt. De kans dat het fietspad daar behouden blijft is daarmee vergroot.
- Wethouder van Poelgeest verzoekt – na ons verzoek aan de gemeenteraad – aan projectbureau Zuidasdok om de fiets meer aandacht te geven.

Maart

- *Het Oostveer is in gebruik genomen als extra verbinding voor fietsers van en naar Amsterdam Noord.*
- De Fietsersbond jureert bij de Academie voor de Stad fietsparkeer-oplossingen op de Zuidas.

April

- Ei van Columbus: ons voorstel voor het verleggen van het fietspad Loosdrechtdreef in Zuidoost. Daardoor verbetert de aanlanding van de toekomstige Gaasperbrug en ontstaat er een kruisingsvrije verbinding tussen de oostelijke Bijlmer en het Gaasperpark.

Mei

- De verkeerscommissies veranderen van opzet, de Fietsersbond steekt veel tijd in overleg over hoe het verder moet met de advisering.

Juni

- De De Boelelaan krijgt een stukje tweerichting-fietspad zodat gelegitimeerd wordt wat fietsers terecht wensen: in twee richtingen rijden. De Fietsersbond blijft ijveren voor tweerichting-fietspaden overal waar dat in de Zuidas hard nodig is.

Juli

- Het plan Ravel (onderdeel Zuidas) schiet tekort: een fietstunnel komt uit in een chaotische straat met autoparkeergarages. Ons commentaar wordt opgenomen in de definitieve uitwerking van het plan.

Augustus

- Onze nieuwe medewerker gaat aan de slag en neemt deel aan een driedaags overleg met de gemeente over beter fietsparkeren.

- We mengen ons in discussies over het (wan)gedrag van Amsterdamse fietsers. Die discussies ontstaan onder andere naar aanleiding van het UvA-onderzoek naar 'desire-lines' van fietsers over kruispunten.

September

- Omdat de uitkomst van de discussie over scooters in de Tweede kamer onzeker is, communiceren we met nog meer nadruk onze wens dat scooters van het fietspad verdwijnen. We starten een petitie: "Geef het fietspad terug aan fietsers".
- *De stadsdeelverkeerscommissies vergaderen voor het laatst, ook al roept de nieuwe organisatie van verkeerskundig advies nog veel vragen op.* Wel is duidelijk dat de Centrale Verkeers Commissie (CVC) voortaan wekelijks zal vergaderen en wij onze adviezen schriftelijk zullen aanleveren.

Oktober

- De Fietzersbond overhandigt in Amsterdam aan Tweede Kamerlid Liesbeth van Tongeren 10.000 handtekeningen onder de petitie "Geef het fietspad terug aan fietsers".

November

- De Fietzersbond afdeling Amsterdam houdt een goed bezocht symposium 'Fietsambitie op de Zuidas' en schrijft een visiedocument, *Fietsambitie voor de Zuidas*.¹

December

- Stadsdeel Centrum bouwt hellingbanen zodat om Nemo heen kan worden gefietst.

¹ Zie: www.fietzersbondamsterdam.nl/zuidas

1 Verkeerskundig advies

1.1 Algemeen

In 2014 heeft de Fietsersbond Amsterdam de gemeente en bewoners als vanouds voorzien van gedetailleerde kennis over (fiets)infrastructuur. Dankzij onze tijdige adviezen zijn plannen verbeterd en klachten voorkomen. Bij die adviezen gaat het niet alleen om grote ingrepen, maar vaak ook over kleine aanpassingen.

***Voorbeeld:** om een cohort fietsers in de steeds drukker wordende spits bij groen zonder problemen over een kruising te krijgen, moeten de opstelruimtes en de doorsteekjes verruimd worden en tevens moeten de kruisvlakken vrij gehouden worden. In stadsdeel Oost zijn met onze adviezen een aantal kruispunten verbeterd.*

Tot 1 oktober hebben we deelgenomen aan de verkeerscommissie van alle stadsdelen (behalve Westpoort) en zo bijgedragen aan de resultaten op straat. In de verkeerscommissies konden we uitvoerig en geregeld van gedachten wisselen met ontwerpers, ambtenaren en vertegenwoordigers van GVB, de politie en Cliëntenbelang. Daarnaast gaven we schriftelijk commentaar bij wat aan de orde kwam in de Centrale Verkeerscommissie.

Een regelmatig terugkerend item in de verkeerscommissies was dit jaar de bevoorrading van supermarkten. Buurtwinkels horen bij Amsterdam maar het laad- en losverkeer is vaak een bedreiging voor de verkeersveiligheid. Op een aantal locaties zijn flinke supermarkten gepland of aangepast (2e Hugo de Grootstraat, Baarsjesweg (2x), Jan Evertsenstraat, Nobelweg, Molukkenstraat, IJburg, Mosplein) waarbij zorgvuldiger naar de verkeersveiligheidsaspecten had moeten worden gekeken. De afdeling Amsterdam van de Fietsersbond pleit voor stedelijke richtlijnen.

Wanneer er op ambtelijk niveau niet valt uit te komen, kunnen wij ons wenden tot de politiek. Zo heeft de gemeenteraad op ons verzoek bepaald dat het fietspad door het Beatrixpark weer moet aansluiten op de tunnel onder de Beethovenstaat.

Per 1 oktober zijn de stadsdeelverkeerscommissies opgeheven. Projectplannen komen nu alleen nog aan de orde in de CVC, die voortaan elke week vergadert. In theorie heeft de CVC slechts een toetsende functie, waardoor de advisering tussen wal en schip dreigt te vallen. We hebben gewaarschuwd voor de negatieve gevolgen van deze achteruitgang in de verkeersadvisering en ons is toegezegd dat in 2015 de adviesstructuur aangepast zal worden.

Gladheid, achterstallig onderhoud, scooteroverlast, verkeerd ingestelde verkeerslichten en onvolkomen omleidingen: een greep uit de meldingen die de afdeling binnenkrijgt per mail, telefoon of in persoon.

De Fietsersbond heeft een digitaal meldpunt. Meldingen gaan direct naar de wegbeheerders. In 2014 is binnen de afdeling een werkgroep begonnen met het structureel checken van de effectiviteit van het meldpunt. Zodoende krijgt de afdeling tevens een goed beeld van de wensen en behoeften van fietsers in Amsterdam.

Het is niet zinvol om alle verkeerskundige adviezen op te sommen.² Ze betreffen zaken als smalle fietsdoorsteken, brede of niet-vergeevingsgezinde verkeerseilanden, nutteloze uitbuigingen, misplaatste borden, gevaarlijke paaltjes en slecht afgestelde verkeerslichten. Hieronder volgen voorbeelden per stadsdeel.

1.2 Noord

In 2014 hebben we tot de opheffing van de verkeerscommissie 8 vergaderingen bijgewoond. De openbare ruimte in Noord is ingrijpend aan het veranderen. Het industrieterrein Buiksloterham wordt een woongebied, in de Banne en de Waterlandpleinbuurt vindt op grote schaal stedelijke vernieuwing plaats. De afdeling Amsterdam van de Fietzersbond heeft met name opgelet of de doorgaande fietsroutes goed herkenbaar, veilig en comfortabel blijven.

- We zijn geschrokken van de eerste tekeningen voor 'Het Entreegebied', waarop de fietsroute tussen de Schellingwouderbrug en de Markengouw lijkt te verdwijnen in erfjes en woningbouw.
- De Beemsterstraat krijgt langs het noordelijk deel een vrij liggend fietspad voor schoolkinderen die naar de sportvelden of de educatieve boerderij fietsen.
- Het nu nog afgesloten zuidelijke Buikslotermeerplein krijgt, na ons herhaaldelijk vragen, een verbinding naar het Stadsdeelhuis.
- Er is voorts aandacht besteed aan de aanlanding van het Nieuwe Oostveer, het fietsparkeren bij het Noorderpark-station, de fietsroute naar Waterland langs de Nieuwe Leeuwarderweg, de fietsknelpunten bij Mosplein, Meeuwenlaan en Statenjachtlaan.

1.3 Oost

In acht vergaderingen van de verkeerscommissie hebben we tientallen plannen voor herinrichting besproken. Een aantal fietsknelpunten is aangepakt na actie door GroenLinks in samenwerking met de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond

- Nadat in 2013 de fietsoversteken bij de Berlagebrug al waren verbreed, kon dit jaar ook de opstelruimte bij de kruising Linnaeusstraat–Wijtenbachstraat mede dankzij onze creativiteit worden aangepakt. Op andere kruispunten (langs de Middenweg en de Nobelweg) werden op ons voorstel kruisen op de kruisingsvlakken van fietspaden aangebracht en verkeersheuvels verkleind, zodat fietsers elkaar minder in de weg staan.
- We waren kritisch over het ontwerp voor een fietsoversteek in een bocht in de Joan Muijskenweg, en over een ontwerp voor de Rozenburglaan. Die plannen zijn verbeterd, al bleken de beste, structurele oplossingen te duur.
- De fietsoversteek over de Insulindeweg bij het Muiderpoortstation werkt niet zoals bedoeld. Er zullen verbeteringen worden aangebracht.
- Mede onder druk van ons wordt de discussie over de omlegging van het Hoofdnet Fiets rond Oostpoort nu gevoerd waar hij hoort: niet in het project maar op stedelijk niveau (bij met name DIVV). Het laden en lossen in Oostpoort blijft zorgelijk.

² Desgewenst kan een overzicht verstrekt worden.

- Met onze inhoudelijke steun aan de Vrienden van het Diemerpark konden we niet voorkomen dat de Raad van State parkeren bij de sportvelden toch heeft toegestaan. In de verkeerscommissie hebben we wel de scherpste randjes van het ontwerp kunnen vijlen.
- De plannen voor de fietsstraat over de Linnaeuskade lagen dit jaar in de ijskast. Een gesprek met de wethouder over het toestaan van fietsen over een lokale fietsbrug naar Borneo-eiland, heeft nog niet geleid tot het gewenste resultaat.
- In het najaar kwamen plannen op tafel voor de verbouw van de omgeving van het Amstelstation. Wij hebben de uitvoerders van het project ervan overtuigd dat het fietsparkeren tijdens de werkzaamheden beter moet. De discussie over de kwaliteit van fietsparkeren op de lange termijn duurt voort.
- Het afsluiten van de Nuonweg heeft als bijeffect dat de vele leerlingen van het IJburgcollege uit Weesp en Muiden moeten kiezen tussen een onverlicht fietspad of een enorme omweg. In een gezamenlijke actie met het IJburgcollege hebben we de gemeente Diemen benaderd. De gemeente is nog niet ingegaan op ons verzoek om passende maatregelen te treffen.

1.4 Zuid

We hebben zitting gehad in de verkeerscommissie van Zuid, tot aan de opheffing in oktober 2014. Bij het grootste deel van de vergaderingen van de verkeerscommissie zijn we aanwezig geweest, waarbij we vele tientallen projecten van advies hebben voorzien. Naast de inbreng vanuit onze leden hebben we ook veel contact gehad met bewonersgroepen (o.a. Willemsparkweg, de Pijp, Sarphatipark). Hieronder een selectie van de adviezen van de Fietzersbond en (gezamenlijke) successen.

- De passage voor fietsers en voetgangers onder het Rijksmuseum. Deze functioneert uitstekend, precies zoals we voorspeld hadden. Alleen de kruising met de Stadhouderskade is nog niet veilig. Na een ongeval hebben we een logischer voorrangregeling aanbevolen.
- De Heemstedestraat krijgt fietspaden, waardoor een ernstig fietsprobleem wordt opgelost. Er is hier gekozen voor bomkap en het verminderen van parkeren.
- Soortgelijke problemen als in de Heemstedestraat spelen in de Van Woustraat. Wij hebben deelgenomen aan discussies die moeten gaan leiden tot de aanleg van fietspaden in 2016. Tot die tijd is de snelheid verlaagd naar 30 km/uur.
- Op de Ceintuurbaan tussen de Ruysdaelkade en het Sarphatipark worden – zo is besloten – fietspaden aangelegd. Ook over het herstructureren van andere fietspaden in de Pijp en het fietsparkeren hebben we geadviseerd, waarbij we veel contact met daarbij betrokken bewonersgroepen hadden.
- Een tweerichtingen-fietspad Buitenveldertselaan westzijde. Op initiatief van het stadsdeel, met groot enthousiasme begroet door de Fietzersbond.
- De Stadionkade krijgt op ons advies geen haaksparkeren, fietsstroken blijven behouden en de kruising met de Beethovenstraat wordt verbeterd.

- Afsluiting RAI; jaarlijks bij het IBC-congres. We hebben in 2014 (februari) – in samenwerking met het Stadsdeel – gezorgd voor verkorting van de duur van de afsluiting en een betere omleiding.
- Snorscooters van het fietspad af in Zuid, in het bijzonder in de parken. Hierover gesprekken gevoerd, voorbeelden aangegeven. In de praktijk gebracht op een aantal locaties.
- Fietstunnels in de Zuidas. Samen met het stadsdeel pleiten we voor het behoud van de noord-zuid en oost-westverbindingen. Dit loopt door in 2015.
- Op de Kennedylaan zuidzijde zagen we veel fietsers in de tegenrichting. Bij de verwijdering van de fietsoversteek Kennedylaan bij het Stadsdeelkantoor was een twee richtingen-fietspad aan de zuidzijde van de Kennedylaan toegezegd tot de Veluwelaan. Deze komt er nu daadwerkelijk.
- Rode Loper: We hebben geadviseerd over de ontwerpen voor o.a. de Ferdinand Bolstraat.
- Over de plannen voor een herstructurering van het Haarlemmermeercircuit hebben we in direct overleg met het project onze zorgen verduidelijkt. Het circuit is een zeer belangrijke verbinding voor fietsers, zowel noord-zuid als oost-west. Als de plannen voor de versnelling van het autoverkeer doorgaan dreigt er een ernstige verslechtering voor fietsers.
- Versnelling westelijke tramlijnen. Voor het project Willemsparkweg hebben we ons advies gegeven over fietsveiligheid, onder meer in een speciale vergadering van de verkeerscommissie (eind januari). In februari 2014 hebben we ons standpunt nogmaals bij de politiek onder de aandacht gebracht.
- In 2014 hebben we diverse malen ambtelijk meegedacht over de afsluiting van bruggen en alternatieven. We ondersteunen vanaf 2014 een actie voor een nood-Brandweerbrug.

1.5 West

In West maakte de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond tot eind augustus 2014 deel uit van de ambtelijke verkeerscommissie. Daar hebben we in onder andere de volgende kwesties een bijdrage geleverd aan de advisering naar het bestuur. We hebben overigens moeten vaststellen dat het bestuur van het stadsdeel de adviezen van de verkeerscommissie steeds vaker naast zich neerlegt.

- Voor de scooterproef 'Mercatorplein tot Dam' passeerden verschillende ontwerpen de revue. Geen kon genade vinden in de ogen van de betrokken verkeerscommissies.
- De ontwikkeling van de Houthavens heeft ingrijpende gevolgen voor de verkeersinrichting in dat gebied en dus voor de verkeersveiligheid (er zijn daar twee scholen gevestigd en meer volgen). Veel (tijdelijke) maatregelen hebben we van advies voorzien.
- Rijkswaterstaat wil filevorming op de rijkswegen verder voorkomen door autoverkeer stad uit al in de stad 'smart' te geleiden. De vraag is of de verkeersveiligheid op bijvoorbeeld de Jan van Galenstraat niet in het geding komt als automobilisten zich daar al voorbereiden op de A10.

- Tramspoorvernieuwing op de Molenwerf wordt aangegrepen om ook de overige verkeersinrichting aan te pakken. De Fietsersbond pleit voor betere oversteken over de Haarlemmerweg, mede met het oog op de bestemmingswijziging van het gebied (er komen behalve hotels ook woningen en dus meer en andere vervoersstromen).
- De Kinkerstraat Oost is een lastig dossier. Hier zou in het kader van de MAA meer prioriteit moeten komen voor fiets (Plusnet Fiets) maar de ontwerpers lijken meer bezig te zijn met de doorstroming van het OV (terwijl het comfortnet OV is) en brede stoepen. Hoe het uiteindelijk wordt is nog onbekend. De Fietsersbond adviseerde in de verkeerscommissie en nam deel aan het maatschappelijk debat; en riep bewoners op dat laatste ook te doen.
- De scooterproef in de Jan Pieter Heijestraat (30 km straat met fietspaden waar scooters de toegang tot die fietspaden ontzegd werd) heeft met de zegen van het SWOV tot de conclusie geleid dat hij geslaagd was (op het laatst reedt ca. 50 procent van de snorscooters op de rijbaan). Verdere conclusie was dat zulke proeven ook elders zouden kunnen worden gedaan. Tot nu toe heeft dat geen concrete gevolgen gehad.
- Bij de Hallen wordt gebouwd en wordt het steeds drukker. Daardoor komen fietsers in de knel. De omleidingsroute langs oostzijde Bilderdijkkade is lastig en druk. De Hallen zelf trekken steeds meer bezoekers op de fiets. Dat is mooi maar leidt nu al tot knelpunten bij het fietsparkeren. De stalling lijkt nu al te klein en is zolang er gebouwd wordt niet te bereiken vanuit een andere richting dan de Kinkerstraat. We hebben daar op verschillende momenten – ook bij herhaling – de aandacht op gevestigd en verbeteringen voorgesteld.
- Op een andere aanfietsroute naar deze buurt, het Kwakersplein, wilde het stadsdeel het stopverbod opheffen ten behoeve van laden en lossen bij (weer) een nieuwe supermarkt. De adviezen van de verkeerscommissie zijn nauwelijks opgevolgd. De Fietsersbond heeft met een bezwaarschrift moeten afdwingen dat het stopverbod zou blijven. Een quickscan na een dodelijk ongeluk ter plekke leidde tot overeenkomstige conclusies en adviseerde ook andere maatregelen om de veiligheid van fietsers te verzekeren. Daarvan zijn tot heden alleen de plaatsing van een waarschuwbord op de Bilderdijkstraat en een spiegel op de kruising uitgevoerd.
- In maart informeerde de afdeling (middels een zogenaamde pitch) leden van de nieuw gekozen Bestuurscommissie over de kansen en knelpunten voor het fietsen in het stadsdeel. We waren verder actief betrokken bij de gedachtewisseling over de bestuurlijk gewenste Bloemenroute tussen het Centrum en het Amsterdamse Bos. We hebben suggesties gedaan voor de korte en voor de langere termijn.

1.6 Centrum

- Rondom het Centraal Station zijn er te weinig fietsparkeerplekken, waardoor er grote aantallen foutgeparkeerde fietsen voorkomen die worden weggeknipt. Ons bereiken daarover regelmatig klachten van gedupeerde fietsers. We hebben aangedrongen op korte termijn maatregelen mede omdat de bouw van fietsparkeergarages lang op zich laat wachten. Tegenover media die daarnaar vragen, kunnen we niet anders doen dan ook ons ongeduld uitspreken.

- De Langzaam Verkeer Passage (LVP) onder het CS is voltooid maar blijft mede op ons advies nog gesloten totdat de tunnel voor het autoverkeer gereed is. De tijdelijke kruising zou voor fietsers uit de LVP namelijk erg gevaarlijk worden. Maar toen in december nog langer uitstel dreigde, hebben we er bij de gemeenteraad op aangedrongen de LVP meteen te openen nadat het autoverkeer ondergronds zal zijn gegaan, en om ook een aantal knelpunten in de fietsroute achter het CS aan te pakken.
- Bij herhaling hebben wij gesteld dat snorscooters in de LVP niet moeten worden toegelaten. De wethouder en de gemeenteraad zijn het met ons eens, wat nog niet betekent dat de LVP daadwerkelijk snorfietsvrij zal worden. Wij blijven hiervoor aandacht vragen bij de politiek.
- De ponten van en naar Noord worden almaar drukker. We hebben ons uitgesproken over de aanlanding van de ponten uit Noord en het onveilige (brom)fietspad langs de Ruijterkade, wat moet leiden tot een verbetering van de tijdelijke en de definitieve situatie. Tegenover de media hebben wij bevestigd dat de toegang tot de pont naar het IJplein gevaarlijk was, waarna die verbeterd is.
- Wij vinden, met buurtbewoners, dat het fietspad langs het water van de Eilandenboulevard (Kattenburg, Wittenburg, Oostenburg) behouden moet blijven. Het heeft een functie voor de doorgaande fietsers tussen Centrum en Oost. Tijdens bewonersavonden en in een schriftelijke inspraakreactie hebben we onze mening gegeven. Resultaat is dat in de plannen voor de Eilandenboulevard, fietsen langs het water weer het uitgangspunt is.
- In de verkeerscommissie en tijdens inspraakrondes hebben we onze visie gegeven op de herinrichting van de Rode Loper en het Muntplein. Een deel van onze opmerkingen over materialisatie, randjes en fietsparkeren is overgenomen. Op de Vijzelgracht zullen OV en autoverkeer zowel stad in als stad uit de trambaan delen. Het idee om auto's en fietsen te mengen is – met steun van de Fietzersbond – van tafel gehaald.
- Op het Leidseplein werd het definitief ontwerp opeens vervangen door de zogenoemde Molenwiek variant. Deze variant is vooral ingegeven ten behoeve van het versnellen van het Openbaar Vervoer. Voetgangers en fietsers in de Marnixstraat zijn de dupe. We hebben gered wat er nog te redden viel: onze voorstellen om fietspaden te maken die zich qua kleur en materiaalkeuze onderscheiden van het trottoir, om randen af te schuinen en verkeersdruppels overrijdbaar te maken, zijn in de politiek goed ontvangen.
- Bij de Appeltjesmarkt dreigde een fietspad te verdwijnen, maar met wat passen en meten bleek het op ons verzoek toch mogelijk om het te behouden.
- Berichten dat fietsen verboden zou worden in de Warmoesstraat en op de Zeedijk, bleken voorbarig. Wij hebben er steeds voor gepleit dat deze straten hoe dan ook voor fietsers toegankelijk blijven. Het gros van de bewoners en ondernemers denkt er net zo over.
- In september werd de Binnenring opgeknapt en voorzien van iets verbrede, rode fietsstroken. Als tevoren zou zijn afgestemd met de ideeën voor een 'Groene Boulevard' hadden er betere resultaten behaald kunnen worden. Wij hebben de projectleiders hierop geattendeerd, en hopen dat bij toekomstige werkzaamheden rekening wordt gehouden met bestaande plannen en ideeën.

- Fietzers op de route langs Nemo hadden hinder van onneembare haakse bochten. Na jarenlang aandringen door de Fietzersbond, zijn in december maatregelen genomen. Twee trappen werden vervangen door hellingbanen, zodat voortaan gefietst kan worden achter het gebouw langs. Hiervan profiteren met name fietsers tussen het Centraal Station en het oostelijk deel van de stad.

1.7 Nieuw-West

In 2014 hebben te snel rijdende auto's in Nieuw-West onze aandacht gevraagd. We steunen elk plan om hun snelheid te remmen.

- Bij een school in de Jan Tooropstaat lijkt het te gaan lukken om een stukje 30 km per uur in te voeren en in te richten.
- In de Comeniusstraat hebben wij een plan voor flexdrempels afgewezen omdat ook fietsers er overheen moesten rijden. Ons voorstel om de flexdrempels zo te maken dat fietsers er omheen kunnen rijden, ligt ter goedkeuring bij de CVC.
- Wij adviseerden over een veilige fietsoversteek over de Sloterweg tussen Sloten en Nieuw Sloten.

1.8 Zuidoost

- De verbreding van de A 9 heeft impact op fietsroutes. Tot woede van bewoners daar is de route tussen de oostelijke Bijlmer (Kantershof) naar het Gaasperpark afgesloten. Er is een fietspad gepland langs de A 9 over de Gaasp, maar dat komt uit op kronkelpaden in het Gaasperpark. Ons praktische en realiseerbare voorstel om het fietspad te verleggen zodat de problemen verdwijnen, is in goede aarde gevallen bij alle betrokken partijen.
- We spraken met scheidend verkeerswethouder Vyent en met de nieuwe wethouder Jaensch over de hiaten in het fietsnetwerk die zijn veroorzaakt door de stedelijke vernieuwing. Wethouder Jaensch vindt net als wij dat de doorgaande fietsroutes beter herkenbaar moeten worden.
- We hebben gepleit voor een fietsroute door de Bijlmerweide, maar omwonenden geven de voorkeur aan een 'informele' fietsroute: een voetpad waar de politie geen fietsverbod handhaaft.
- Medewerkers van het stadsdeel hebben ons bedankt voor onze bijdragen aan de discussie over de fietsverbinding over de Amstel naar de Zuidas.

1.9 Buitengebied

- De 'Van Dam tot Dam' wordt geen snelfietsroute maar moet wel mooi worden. Samen met onze Zaanse collega's hebben we gepleit voor een snelle aanleg van de ontbrekende schakel over de kop van de Coentunnel richting de Noorder IJplas. Naar het zich laat aanzien zal die er in 2015 komen.
- De fietsbrug bij Nigtevecht, waarover wij geraadpleegd waren, is in de fase van aanbesteding gekomen. Wij hebben potentiële bouwers op de hoogte gebracht van de wensen waaraan de brug volgens ons moet voldoen.

- Het consortium voor de verbreding van A 1/A 6 wisselde van gedachten met Fietzersbond Amsterdam, Muiden en Almere over de noodzakelijke omleidingen.
- Diemen heeft grootse plannen met het Bergwijckpark, tussen Amsterdam en Zuidoost. We hebben het stadsdeel en de Stadsregio gemeld dat we niet gerust zijn over het behoud van de kwaliteit van een paar drukke fietsroutes, omdat onderdoorgangen worden vervangen door vervelende kruispunten.
- In overleg met lokale fietsers adviseerden we de gemeente Ouder-Amstel over de fietsvoorzieningen in en rond het op te knappen dorps hart en het aangrenzende Zonnehofgebied. Daarbij is gesproken over een eventuele vertegenwoordiging van de Fietzersbond in de gemeentelijke verkeerscommissie.



2 Beleidsmatig advies

2.1 Algemeen

De in het vorige hoofdstuk beschreven werkzaamheden waren gericht op concrete resultaten. Maar ook op meer abstract niveau maakten onze adviezen het verschil. Bij de totstandkoming van beleidsnota's speelt onze inbreng een substantiële rol. Regelmatig werden wij geraadpleegd door raadsleden van de gemeente en van de stadsdelen.

De afdeling Amsterdam van de Fietzersbond neemt deel aan het Stedelijk Platform Fiets (SPF), waar met medewerkers van dRO en dIVV beleidsthema's die (mede) de fiets betreffen behandeld worden. Dat gebeurde vijfmaal, zowel naar aanleiding van lange-termijnplannen als ook naar aanleiding van de actualiteit.

Voor de Investeringsagenda Fiets van de Stadsregio (SRA) hebben we suggesties gedaan die in de komende versie opgenomen zullen worden. De SRA heeft ons verzoek gehonoreerd om een medewerker te subsidiëren die in de Stadsregio de fietsbelangen zal behartigen, naar voorbeeld van onze belangenbehartiging in Amsterdam.

2.2 Mobiliteitsbeleid

De toename van het fietsgebruik in Amsterdam is trendsettend voor andere steden in Nederland. De Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA) maakt het in beginsel mogelijk om rigoureuus te kiezen voor de fiets. Onze eerste ervaringen met de toepassing hiervan zijn echter niet bemoedigend. Ook bevat de bijbehorende kaart van het Plusnet Fiets serieuze onvolkomenheden. We hebben dit aangekaart bij dIVV, die inmiddels werkt aan een herziening. Op een Plusnet Fiets route behoren fietsers volgens ons geen last te hebben van lange wachttijden, moeilijke oversteken en overbevolkte trajecten.

Het MAA moet nog geconcretiseerd worden in maatregelen op straat. We hebben meegedaan aan drie discussiebijeenkomsten met dIVV en dRO over de wenselijkheid en vormgeving van fietsstraten, 30km-gebieden (die geen excuus mogen zijn voor het opheffen van fietsvoorzieningen) en het omvormen van de Binnenring tot een fietsvriendelijke "Groene Loper". We waren betrokken bij de tussentijdse evaluatie van het MJP-Fiets en hebben gebrainstormd over de vraag hoe de door de Universiteit van Amsterdam beschreven 'desire lines' aanknopingspunten bieden voor aanpassingen op straat.

2.3 Routes

2.3.1 Zuidas

De ontwikkelingen op de Zuidas baren de Fietzersbond afdeling Amsterdam al jarenlang zorgen. Grondexploitaties en voorzieningen voor auto's gaan op de Zuidas ten koste van doorgaande fietsroutes. In januari is ons – met steun van de gemeenteraad – een vervangend fietspad door het Beatrixpark toegezegd. We hebben het belang benadrukt van de fiets voor de internationale allure van Zuidas.

Ons reguliere overleg met de Zuidas (Zuidasdok) vond dit jaar zesmaal plaats. Daarnaast hebben we diverse voorlichtingsbijeenkomsten bijgewoond, ontwerpbijeenkomsten voor het fietspad

door het Beatrixpark, twee brainstormbijeenkomsten over fietsparkeren, drie ontwerpessies voor een fietsparkeervoorziening op de 'vijfhoek' en drie workshops voor een betere verbinding tussen de Zuidas en Zuidoost.

Ons pleidooi voor tweerichting fietspaden langs de brede autoverbindingen heeft geleid tot het officieus faciliteren van fietsen in twee richtingen (verbreden van eenrichting paden), maar nog niet tot meer structurele plannen.

In januari reageerden we op het ambitiedocument voor de Zuidas, waarin we veel te weinig fietsambitie lazen. Ons verzoek om een 'fietsambitie' toe te voegen vond gehoor in de gemeenteraad. Wethouder van Poelgeest heeft eind februari het projectbureau Zuidasdok verzocht meer aandacht te geven aan de fiets.

Halverwege het jaar hebben we het aangepaste plan voor het deelplan Ravel getoetst aan de fietsambitie. Het plan schoot nog ernstig tekort. Hoewel de formele beantwoording teleurstelde, zijn in de uitwerking onze wensen meegenomen.

Om het draagvlak voor de fiets te verstevigen, hebben we de contacten met buurtorganisaties en met bedrijven aangehaald. We hadden overleg met de Green Businessclub en de ORAM en namen deel aan de bijeenkomst 'smart mobility' van Hello Zuidas. Ook bedrijven blijken te willen bijdragen aan de bereikbaarheid door de fiets te stimuleren en het autogebruik af te remmen.

De verbreding van de A10 zet de fietsroute tussen de Zuidas en Zuidoost, met name de Rozenoordbrug, onder druk. In drie sessies met alle stakeholders werd ons voorkeursmodel, een nieuwe route over een lage (beweegbare) brug over de Amstel grotendeels overgenomen. Maar de wethouder wil afzien van een verbeterde verbinding, waardoor de kwaliteit van de fietsroute én op korte termijn (werkzaamheden) én lange termijn (te weinig ruimte) in gevaar komt.

Om de fietsambitie voor de Zuidas handen en voeten te geven, organiseerden we op 30 oktober een symposium Fietsambitie Zuidas. (zie hoofdstuk 4).

2.3.2 Naar de overkant van het IJ

Het Oostveer ging half maart varen en bleek meteen een succes. Maar de drukte en de problemen bij de ponten achter het Centraal Station bleven toenemen. Daarom werd de aanlanding van het IJplein-veer een eindje verlegd. De nieuwe steiger bleek echter te klein. We maakten ambtenaren en raadsleden daarop opmerkzaam en kregen aandacht van AT5, waarna de nieuwe steiger is verbeterd

De roep om een vaste verbinding over het IJ wordt steeds vaker gehoord. De Fietzersbond oriënteert zich op mogelijkheden, nut en noodzaak en zal in 2015 deelnemen aan de te verwachten discussie

De provincie Noord-Holland overweegt, mede op grond van ons pleidooi, om toch weer een verbinding voor fietsers tussen Amsterdam en de IJmond (via Zaanstad) te laten exploiteren, mogelijk alleen in de zomer.

2.3.3 Fiets filevrij

De laatste formaliteiten (denk aan kapvergunningen) voor de fietssnelweg naar Zaanstad zijn afgerond, zodat naar verwachting de aanleg in 2015 kan beginnen. We hebben deelgenomen aan gesprekken over de snel fietsroute naar Haarlem. Bij Halfweg zal nog een aantal hindernissen (waarvan sommige nog in vitro) genomen moeten worden.

2.3.4 Fietsbewegwijzering

De adviseur die voor de gemeente de fietsbewegwijzering bijhoudt, heeft in 2014 regelmatig de Fietzersbond geraadpleegd. Daardoor is de uitvoerder voorzien van kennis van en inzicht in schades en mogelijke verbeteringen in Amsterdam Centrum, waar de bewegwijzering dit jaar werd geschouwd. Actieve leden hebben zich uitgesproken over de actualisatie van de fietsinformatiepanelen aan de rand van de stad, over de nieuwe edities van de fietskaarten van Amsterdam en van de Stadsregio.

2.3.5 Omleidingen bij werkzaamheden

Als de toegestuurde stukken of de situatie op straat daartoe aanleiding gaf, namen we contact op met de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU). Dat heeft o.a. geleid tot aanpassingen in bijvoorbeeld de Beethovenstraat. Een geplande omleiding van fietsers in 2015 wegens werkzaamheden in de Paleisstraat in 2015 vonden wij onrealistisch, en we verwachten dat weinig fietsers zich aan deze omleiding zullen houden.

2.4 Fietsparkeren

De fietsparkeervoorzieningen kunnen de sterke groei van het aantal fietsers niet aan. Daarvoor hebben we in 2014 vaak en op veel plekken aandacht gevraagd. We hebben deelgenomen aan discussies in Lab Fietsparkeren. We keren ons met name tegen het idee dat 'anarchisme' de oorzaak zou zijn van de 'fietsenchaos'. De fiets verdient als een gezond en milieuvriendelijk vervoermiddel voldoende parkeervoorzieningen en logische beheermaatregelen.

We zien steeds vaker fietsvakken waar fietsenrekken horen. Wat ons betreft zijn vakken alleen geschikt voor ultra-kort parkeren. Wij denken dat fietsvakken op straat schilderen een verkeerde reactie is op het verschijnsel weesfietsen. Effectievere maatregelen zijn het handhaven van parkeerduurbepanking en voorlichting over het inleveren van oude fietsen. Op ambtelijk niveau spraken we over de uitwerking van het Meerjarenplan (MJP) inzake fietsparkeren, Fietspunten, voorlichting en handhaving.

Meer in detail is overlegd over de Fietsparkeergarage Leidseplein. We namen deel aan het atelier Fietsparkeren op het water. Nadat in 2012 het plan voor een grote stalling sneuvelde, is in 2013 gekozen voor de bouw van een kleinere fietsenstalling onder het Leidseplein. Zonder deze voorziening zal het onmogelijk zijn om het plein enigszins fietsvrij te houden – wat voor ons overigens geen doel is.

Fietsparkeren is ook een actuele kwestie op de Zuidas, omdat daar tijdens de werkzaamheden voor het Dok veel plekken zullen verdwijnen. De bouw van een fietsgarage onder het Mahlerplein is aanbesteed, waardoor aan de Zuidzijde van het spoor voorlopig in de behoeften zal zijn voorzien. Maar aan de noordzijde dreigt een tekort van duizenden plekken. In 2014 hebben we meegedacht met bewonersgroepen over locaties voor fietsparkeren. We hebben gejureerd in een studieproject van de HvA, waar honderden studenten hun creativiteit konden botvieren. Het onderwerp? Fietsparkeren!

2.5 Verkeersveiligheid

2.5.1 Scooters

De Fietzersbond voert sinds 2010 campagne tegen snorscooters op het fietspad. Uit metingen blijkt dat 96% harder rijdt dan toegestaan, en daardoor zichzelf en anderen in gevaar brengt. De uitstoot van uitlaatgassen (fijnstof) is ongezond voor wie daar fietst.

In januari 2014 zei burgemeester Van der Laan in Buitenhof dat de snorscooters dit jaar van het fietspad naar de rijbaan zouden gaan. Wij voerden gesprekken over de te voeren strategie, met landelijke lobbyisten, ambtenaren en de nieuwe wethouder Litjens.

Gemeente en Minister hebben een maatregel voorgesteld die het Amsterdam mogelijk zou maken snorscooters van de fietspaden te halen, gecombineerd met een helmplicht. We hebben veel tijd en energie gestoken in het meekrijgen van de Tweede Kamer. Binnen een week hadden we tienduizend handtekeningen onder een petitie verzameld en een pers-event georganiseerd dat veel (gunstige) media aandacht heeft gekregen.

In de Tweede Kamer tekende zich een meerderheid af voor scooters naar de rijbaan. Uiteindelijk stemde de hele fractie van de PvdA in december toch tegen, vermoedelijk als gevolg van een vergissing door de nieuwe woordvoerder. We verwachten dat mede door onze inspanningen de druk op de landelijke politiek wordt opgevoerd en dat in 2015 alsnog maatregelen de overlast door scooters zullen verminderen.

2.5.2 Obstakels

De stadsdelen hebben een grote slag gemaakt met de aanpak van paaltjes. Inmiddels zijn er volgens tellingen van het Parool (november 2013) meer dan 2400 verwijderd; de resterende zijn grotendeels van markering voorzien. De richtlijnen voor de vormgeving worden niet altijd gevolgd, omdat bij de afweging tussen 'mooi' (o.a. Puccini) en 'veilig' (richtlijnen CVC) de veiligheid het nogal eens verliest. Op ons verzoek zijn wij samen met andere verkeerskundigen uitgenodigd om te adviseren bij het opstellen van de richtlijnen in Puccini.

Verkeerde randjes langs de fietspaden zijn gevaarlijk. Een scootrijder kwam om het leven nadat hij was gevallen over een slecht zichtbare rand langs het fietspad in de Marnixstraat. In onze advisering maken wij projectvoerders daarop attent, zoals dit jaar bijvoorbeeld bij het Leidseplein.

2.5.3 Verkeerslichten

Onze vaste vertegenwoordiger in de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA) heeft in de tweewekelijkse vergaderingen de fietsbelangen ingebracht. Op zijn initiatief is de oversteek Europaplein naar de Rooseveltlaan voorzien van verkeerslichten, zodat er niet langer omgefietst hoeft te worden.

2.5.4 Zebrapaden

Zebrapaden over fietspaden waren in 2014 regelmatig onderwerp van discussie. Ze bieden vaak schijnveiligheid, vooral vlak na kruisingen, waar fietsers moeilijk kunnen stoppen. De zebrapaden waren een thema in de CVC-special en onderwerp van gesprek in de gemeenteraad. Wij hebben onze stelling (schijnveiligheid) verdedigd voor AT5.

2.6 Fiets en OV

Fiets en OV kunnen elkaar versterken. Maar OV-projecten kunnen de fietser ook danig in de weg zitten. Dat bleek bijvoorbeeld toen het vrijwel definitieve ontwerp Leidseplein plotseling terzijde werd geschoven voor de 'Molenwiekvariant'. De variant is een verbetering voor het OV, maar gaat ten koste van de veiligheid en ruimte voor fietsers en voetgangers in de Marnixstraat (Plusnet Fiets). Een ander voorbeeld is de geplande versnelling van de tramlijnen door de Raadhuisstraat en Rozengracht. Ook hier dreigen de fietsers het slachtoffer te worden van de ambities van het GVB.

De fietsbelangen in het OV worden mede behartigd door onze vertegenwoordigers in de RAR (Reizigers Advies Raad). In december ontbrandde voor de zoveelste keer de discussie over het meenemen van de fiets in metro en sneltram. Volgens het GVB wordt meenemen nu slechts gedoogd en in de toekomst verboden. Een metro met fietsen zou onveilig zijn. Wij hebben voor de camera van AT5 deze stelling weerlegd.

2.7 Stadsregio

Incidenteel hebben we geadviseerd in buurgemeenten of aan de Stadsregio Amsterdam (SRA). De kwaliteit van de snelfietsroutes in de regio en van bijvoorbeeld de fietsverbindingen tussen de stad en Zuidoost zijn van belang voor Amsterdamse fietsers.

We hebben gereageerd op het eerste ontwerp van de Investeringsagenda Fiets, die ook gevolgen heeft voor Amsterdamse fietsers.

De Fietzersbond en de SRA misten een structurele advisering op fietsgebied in de regio. De SRA heeft inmiddels een voorstel aangenomen om een medewerker van de Fietzersbond te bekostigen die de regionale fietsbelangen gaat behartigen. De medewerker zal per 1 april 2015 aan de slag gaan. Vooralsnog voor een jaar maar met de bedoeling het dienstverband te verlengen.

3 Vertegenwoordiging Amsterdamse fietsers

3.1 Algemeen

De Fietzersbond houdt zich met meer bezig dan alleen de infrastructuur. Uiteindelijk gaat het om de fietser en zijn keuze voor een vervoersmiddel. Daarom zijn ook het fietsgedrag en het imago van fietsers van belang voor de Fietzersbond.

De Fietzersbond Amsterdam heeft veel contacten en op diverse niveaus: fietsers, bewoners, media, politie, gemeente, stadsdelen, diensten, Stadsregio en via ons Landelijk Bureau ook het rijk. Wij verstrekken fietskennis aan degenen die besluiten nemen, andersom steunen wij ook campagnes die gericht zijn op fietsers, zoals de fietsverlichtingsacties. In de paragrafen hieronder volgen voorbeelden van ons optreden namens de Amsterdamse fietsers in 2014.

3.2 Politiek

Vóór de gemeenteraadsverkiezingen hebben we de politieke partijen suggesties gedaan voor hun verkiezingsprogramma. Na de verkiezingen hebben we de nieuwe gemeenteraad en bestuurscommissies voorzien van informatie over fietsen en mobiliteit. Daartoe hebben wij op onze website een overzicht gemaakt.

Op ons voorstel voor kennismakingsgesprekken en fietstochten is ingegaan door de bestuurscommissies van Nieuw-West, Noord, Oost en Centrum. Aan de hand van situaties op straat hebben we knelpunten én goede voorbeelden getoond en inzicht gegeven in onze werkwijze. Ook twee leden van de gemeenteraad gingen in op ons voorstel, wat een boeiende fietstocht in Zuidoost opleverde, inclusief raadsvragen en een krantenartikel over onvindbare fietsverbindingen tussen Amsterdam en Zuidoost.

Wethouder Pieter Litjens hebben we gesproken in het kader van zijn inwerkprogramma en tijdens een formele kennismaking met onze landelijk directeur. Beide keren ging het uitvoerig over scooters.

3.3 Fietsers

De Fietzersbond wordt aangesproken op het gedrag van fietsers, maar spreekt zelf ook fietsers aan. Hoewel het gedrag van fietsers verbetert naarmate de infrastructuur verbetert, valt er nog wel het een en ander te doen. Denk aan het veelvuldig telefoneren op de fiets en het in het donker zonder licht rijden. In 2014 hebben actieve leden tweemaal samen met de politie een verlichtingsactie gedaan. Tegen kostprijs heeft de Afdeling Amsterdam van de Fietzersbond fietsers bij een politiecontrole voorzien van deugdelijke verlichting. Ongeveer tweehonderd fietsers hebben we daardoor een boete kunnen besparen en hopelijk een veiliger toekomst in het verkeer bezorgd.

Samen met Cliëntenbelang voerden we actie tegen asociaal fietsparkeren bij supermarkten aan de Meeuwenlaan en in Oostpoort. Daarbij presenteerden we onze Fietsparkeer etiquette, een aantal gedragsregels om de openbare ruimte toegankelijk te houden. Fietsers moeten beseffen dat geparkeerde fietsen in de weg kunnen staan en daardoor anderen tot last zijn.

Scholieren van het Ignatius College hebben dit jaar onder onze auspiciën een onderzoekje gedaan naar het fietsgedrag van scholieren.



4 Publiciteit en debat

4.1 Algemeen

Onze opvattingen delen wij met beleidsmakers en met een breed publiek, onder wie onze ruim 4000 leden (via het lokale ledenblad de OEK - Op Eigen Kracht).

Op de website van de Amsterdamse Fietzersbond staat fietsnieuws en een schat aan informatie, met onder andere fietskiosks, inspraakreacties, een database van fietsmakers en verhuurpunten. Ongeveer 1300 belangstellenden ontvangen onze maandelijkse digitale nieuwsbrief De Fietsband.

Ons twitteraccount (@adamfietst) heeft ruim negenhonderd volgers. Zij werden in 2014 vrijwel dagelijks op de hoogte gehouden van Amsterdams fietsnieuws en onze standpunten.

Via de Amsterdamse media bereiken wij veel Amsterdammers. Vooral Het Parool, Metro, Telegraaf en RTV-NH hebben in 2014 belangstelling getoond voor onze activiteiten en opvattingen. Gezien de reacties door fietsers, ambtenaren en gemeenteraadsleden worden die media goed gevolgd. Vrij Nederland heeft – na raadpleging van ons – een hoofdartikel gewijd aan de ‘strijd’ tussen fietser en scooteraar. Debatten in Pakhuis de Zwijger bieden ons een goed forum; we hebben hier deelgenomen aan de serie Bike&City.

4.2 Symposium Zuidas

Om de door de gemeente voorgenomen grotere fietsambitie in de Zuidas handen en voeten te geven, organiseerden we op 30 oktober een symposium. Een zestigtal vertegenwoordigers van bewonersgroepen, ambtelijke diensten, gemeenteraad, bedrijven en andere deskundigen kwam bijeen.

Er werd uitvoerig en kritisch stilgestaan bij de mogelijkheden om het fietsen te stimuleren. Veel aandacht kreeg het geheel van fietsroutes in en rond het Zuidas-gebied. Een fietsvriendelijke Zuidas kan niet zonder ontvlochten fietsroutes en een route die de Minerva-as met het Mahlerplein verbindt.

Onze indruk dat onze wensen plannenmakers en beslissers bereikt hebben, werd bevestigd door de supervisor van de Zuidas. Hij heeft aangekondigd dat de fiets een apart thema wordt in de herziening van de Visie Zuidas in 2015.

5 Fietspromotie

5.1 Imago

De toename van het aantal fietsers beschouwen wij niet als een probleem, maar als een oplossing van het mobiliteitsprobleem van een compacte stad. Niettemin werd ook in 2014 weer kwistig gestrooid met begrippen als 'fietschaos', 'teveel fietsers' en 'anarchie'. We hebben in onze uitingen (pers, tweets, website, bijeenkomsten) stevast proberen te verduidelijken dat fietsen bijdraagt aan de mobiliteit in een leefbare stad. Voorkomen moet worden dat er een slecht imago ('fietschaos' en 'wangedrag') ontstaat dat zich tegen de fiets keert. Dat zou pas een echt probleem zijn.

In 2013 hadden we aanzetten gedaan, met name in Nieuw-West, om niet-fietsers te stimuleren tot het gebruik van de fiets. In 2014 hebben we hier een beperkt vervolg aan gegeven. We zien dat wijkwiskunde en Nieuw-West onze initiatieven uit 2013 hebben voortgezet in bijvoorbeeld het project fiets020.nl

In 2014 hebben we het project 'op de fiets naar het VO' ondersteund, door vrijwilligers op te roepen. Op onze website staat waar in Amsterdam fietslessen gegeven worden.

5.2 Fietsstad Amsterdam

Er is behoefte aan een breder netwerk van Amsterdamse fietskennis, iets wat we ook hebben voorgelegd aan het Amsterdamse Fietsmuseum. De serie #BikeCity die het Fietsmuseum samen met Pakhuis de Zwijger organiseert is een begin om mensen bijeen te brengen en wellicht om op termijn te komen tot een georganiseerd verband dat Amsterdam als Fietsstad kan presenteren.

Buitenlandse delegaties, stagiaires, studenten en journalisten uit binnen- en buitenland hebben ons ook in 2014 weer veelvuldig benaderd voor informatie over het Amsterdamse Fietsbeleid. Zo mogelijk maakten wij tijd voor hen, soms verwezen wij hen naar de Dutch Cycling Embassy, of ons eigen Projektburo dat tegen vergoeding voorlichting en informatieve excursies organiseert.

We ontvingen dit jaar een delegatie uit Zuid-Korea, studenten die de toekomst van de Vélib in Amsterdam onderzochten, een Koreaanse onderzoeker en Nederlandse journalistiekstudenten die meer wilden weten over scooters en fietsparkeren, de Franse zender TV2 en de grootste Franstalige Canadese krant. Per mail en telefoon hadden we contact met de BBC-Londen over fietsveiligheid en met een Poolse zusterorganisatie uit de stad Kalisz dat op zoek was naar Nederlandse fietskennis.

Op deze manier hebben wij Amsterdam gepromoot als fietsstad. Op onze website hebben we een sectie die speciaal bedoeld is voor buitenlandse belangstellenden. Met links naar relevante informatie en documenten.³

³ Zie: www.fietsersbondamsterdam.nl/english

6 De afdeling

6.1 Algemeen

Hoewel het reilen en zeilen van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond strikt genomen geen onderdeel is van de door de gemeente gesubsidieerde activiteiten, lijkt het ons voor een goed begrip van de manier waarop de afdeling met die subsidie is omgegaan, nuttig hier enige aandacht aan te besteden.

De afdeling Amsterdam van de Fietzersbond functioneert dankzij een toegewijde achterban (ruim vierduizend Amsterdamse leden) en de inzet, kennis en ervaring van een flink aantal actieve leden. Voor het goed functioneren van de organisatie en het realiseren van onze doelstellingen, is het nodig dat de contacten met de actieve leden zorgvuldig worden onderhouden. Ook het zichtbaar maken van de behaalde resultaten en het werven van nieuwe leden is blijvend van belang.

De afdeling Amsterdam van de Fietzersbond betreft zo veel mogelijk mensen bij de activiteiten die ze ontplooit. Sommige leden brengen drie keer per jaar het afdelingsblad rond, anderen werken dagelijks aan het behartigen van de belangen van fietsers in Amsterdam. De medewerkers en actieve leden van de Fietzersbond fungeren als een pro-actieve front office (helpdesk) én als back office (kennisbank).

6.2 De Amsterdamse Algemene Ledenvergadering (AALV)

De AALV is het besluitvormende orgaan van de afdeling. Zij is in 2014 drie maal bijeen geweest, twee keer voorafgaand aan de landelijke ledenraadvergaderingen en een extra keer om nader van gedachten te wisselen over het organiseren van een symposium op de Zuidas. In de AALV worden formele zaken besproken (zoals de financiële jaarstukken), maar daarnaast dient de AALV als een platform waar de diverse geledingen van de afdeling elkaar en belangstellende leden op de hoogte houden van wat er reilt en zeilt. De AALV agendeert als het even kan ook inhoudelijke onderwerpen, zodat alle leden hun inbreng kunnen geven en er bij eventuele standpuntbepaling een breed en goed verkend draagvlak bestaat. Zo is in juni gesproken over het nut en de noodzaak van fietspaden in de stad.

6.3 Bestuur

Het dagelijks bestuur van de afdeling houdt het overzicht over de activiteiten van de verschillende geledingen. In de zomer van 2014 heeft een bestuurslid het bestuur verlaten omdat de functie lastig bleek te verenigen met haar werk als zelfstandig adviseur. Sindsdien bestaat het bestuur uit twee personen, die zich laten bijstaan door een penningmeester en regelmatig overleggen met vertegenwoordigers van de diverse geledingen in het zogeheten kopgroep-overleg.

Het bestuur draagt met de directie van het Landelijk Bureau zorg voor de werkgeverstaken t.a.v. de betaalde medewerkers: functioneringsgesprekken, arbeidsvoorwaarden, sollicitatie-procedures. Het vertrek dit jaar van een betaalde afdelingsmedewerker en het vinden van een geschikte opvolger heeft in 2014 relatief veel tijd en energie gevraagd.

6.4 Strategisch Overleg

Gemiddeld elke twee weken hebben de betaalde medewerkers overleg gehad met drie ervaren actieve leden over de te volgen strategie bij het behartigen van fietsbelangen in diverse projecten.

6.5 Knelpuntengroep

Van wezenlijk belang binnen de afdeling Amsterdam is de Knelpuntengroep, het verkeers-technische overlegorgaan van de afdeling. Het bespreekt verkeersplannen en knelpunten en adviseert over de verkeerstechnische mogelijkheden voor fietsers. Deze adviezen worden ingebracht bij ambtelijke verkeerscommissies en overleggen. In 2014 hebben twee studenten verkeerskunde bij de knelpuntengroep kennis opgedaan voor hun afstudeeronderzoek over tramkruisingen. De knelpuntengroep is in 2014 in aanleg elke twee weken bijeen geweest, met gemiddeld acht deelnemers, onder wie tenminste een van de beleidsmedewerkers.

6.6 Meldpunt Fiets

Sinds 2013 heeft de Fietzersbond een digitaal meldpunt waar fietsers kunnen melden hoe volgens hen de omstandigheden voor fietsers in de stad kunnen worden verbeterd. Die meldingen worden via de Fietzersbond direct doorgegeven aan de wegbeheerder. Het meldpunt wordt in Amsterdam beheerd door zo'n twintig actieve leden. Een deel van hen verwijdert 'spam' en probeert de meldingen een vorm te geven die de problemen die ze signaleren (beter) oplosbaar maakt, daarmee de effectiviteit van het meldpunt optimaliserend.

In 2014 hebben de bij het meldpunt betrokken leden – na een grondige voorbereiding – twee keer een zogenaamde checkronde gehouden (nafietsen van meldingen). De resultaten van dat checken leveren – ook op de langere duur – inzicht op in wat het meldpunt voor resultaten heeft. Dat inzicht moet leiden tot een verbetering van het meldpunt alsmede tot de mogelijkheid om (na enige tijd) te beoordelen of deze wijze van specifieke burgerparticipatie loont, zowel voor de fietsers als voor de gemeente.

6.7 Website

In 2014 was het lastig de website zo actueel en volledig te houden als we wilden. Hier zagen we het effect van het verlies van een kantoormedewerker, die op het punt van actualiseren van wanten wist.

6.8 OEK

In 2014 is het ledenblad van de afdeling Amsterdam net als in voorgaande jaren drie keer verschenen. Met veel – al dan niet opiniërende – informatie over fietsen in Amsterdam. En verhalen over onder veel meer scooteroverlast, fietsstraten, paaltjes en het meldpunt. Opvallend is het grote aantal reactie en bijdragen van lezers.

6.9 Kantoor

In het kantoor aan het WG-plein bevindt zich de werkruimte voor de twee betaalde medewerkers. De meeste bijeenkomsten van en met actieve leden vinden hier plaats. Voorheen werd het kantoor

'gerund' door een medewerker met behoud van uitkering. Omdat de wettelijke regelingen veranderd zijn en die mogelijkheid er niet meer is, wordt het kantoor met ingang van 2014 draaiend gehouden door actieve leden. Zij zorgen ervoor dat op vaste tijden iemand aanwezig is die aanspreekbaar is als vertegenwoordiger van de Fietzersbond en ook q.q. kan optreden.

6.10 Medewerkers

Door het vertrek van één van de betaalde beleidsmedewerkers ontstond er in juli een vacature. Half augustus werd die vervuld.

Ook in 2014 hebben de medewerkers regelmatig overleg gehad met de actieve leden, met name in de vaste overleggroepen. De grote inbreng van de actieve leden draagt bij aan het hoge rendement van het werk van de betaalde medewerkers. Medewerkers en actieve leden hebben eind oktober samen een succesvol symposium op de Zuidas georganiseerd, waar de Fietzersbond zijn expertise op fietsgebied heeft gedeeld met ontwikkelaars en beleidsmakers.

6.11 Onderafdelingen

Diemen en Amstelveen zijn geen zelfstandige Fietzersbond-afdelingen, maar onderafdelingen van de afdeling Amsterdam. In Amstelveen is al jaren een vaste groep leden actief, die lokaal veel goeds bereikt. De onderafdelingen rapporteren aan de AALV. De leden in Diemen en Amstelveen ontvangen het Amsterdamse afdelingsblad OEK.

6.12 Landelijk Bureau

Het Landelijk Bureau is de formele werkgever van onze betaalde krachten. De contacten met de landelijke collega's en de directie zijn in 2014 geïntensiveerd. Dat is nuttig voor Amsterdam, maar zeker ook voor het Landelijk Bureau. Landelijke stellingnames worden immers regelmatig ingegeven door Amsterdamse situaties. De contacten verlopen via teamvergaderingen (ongeveer zes-wekelijks), mail, telefoon en Skype.

7 Financiën

Hieronder een indicatie van de door de beleidsmedewerkers van de afdeling gewerkte uren alsmede een financiële toelichting.

Indicatie gewerkte uren

De uren zijn besteed aan belangenbehartiging, lobbywerk, en aan de interne organisatie. Dankzij een goede organisatie behalen zowel de medewerkers als de vrijwilligers een hoog rendement.

In 2014 hadden twee betaalde medewerkers in totaal een aanstelling van 60 uur per week. Het ziekteverzuim bedroeg in dat jaar 8 procent (wegens ziekte van één medewerker in april en mei).

De uren worden voor het overzicht vergeleken met de begrote uren uit het meerjarenplan 2007-2010 dat wij destijds als basis indienden voor onze subsidieaanvraag.

	Begroot		Realisatie	
	uren	%	uren	%
Werk	2599	80	2448	75
Overhead (ziek, feestdagen, vakantie, etc.)	650	20	900	28
1 pers x 32uur x 52 weken				
1 pers x 32uur x 32 weken				
1 pers x 28uur x 20 weken				
totaal uren	3248	100	3348	103

Financiële toelichting Amsterdamse afdeling Fietsersbond 2014

Subsidie Gemeente Amsterdam referentienummer DIVV/INK/2014014670		
	Realisatie	Begroot
Salariskosten 2 beleidsmedewerkers volgens cao Welzijn inclusief sociale lasten en pensioen (Gerrit Faber, Michel Post > Wouter Haver)	€ 100.155	€ 113.100
Overhead	€ 13.080	€ 12.500
Bureaunkosten Amsterdam	€ 8.980	€ 10.440
Reis-en Beurskosten	€ 4.763	€ 2.700
Totaal	€ 126.978	€ 138.740