

# Jaarverslag 2012



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

Gerrit Faber  
Govert de With

# Jaarverslag

## Fietsersbond afdeling Amsterdam 2012

### Inhoud

Inhoud .....	2
Inleiding.....	4
Hoofdstuk 1 – Resultaten op straat (naar locatie) .....	6
Noord:.....	6
Oost .....	7
Zuid.....	7
West .....	8
Centrum.....	8
NieuwWest .....	8
Zuidoost.....	9
Buitengebied .....	9
Hoofdstuk 2 – Resultaten in routes en beleid (naar thema).....	10
Schaalsprong .....	10
Mobiliteitsbeleid en verkeerscirculatie.....	10
MJP Fiets en Verkeersveiligheid.....	10
Fietsparkeren.....	11
Scooters.....	11
Gladheid .....	12
Fiets en OV .....	12
Voetgangers, mensen met een beperking.....	12
Omleidingen bij werkzaamheden.....	12
Inventarisaties .....	13
Fietsbewegwijzering.....	13

Verkeerslichten .....	13
Fiets filevrij .....	13
Ponten .....	14
Zuidas .....	14
Materialen .....	14
Hoofdstuk 3 – Het gaat over mensen.....	15
Meldingen door fietsers .....	15
Gedrag fietsers .....	15
Fietspromotie .....	16
Aanspreekpunt en internationaal imago van Amsterdam als fietsstad.....	16
Communicatie .....	16
Hoofdstuk 4 – Intern .....	17
Urenverantwoording.....	19
Bijlage 1 .....	20
Publicaties: .....	20
Activiteitenplan 2014 .....	21
Vooruitblik 2014.....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>

# Inleiding

Het beleid van de gemeente Amsterdam is er op gericht het fietsen in de stad te stimuleren. Sinds 1986 ontvangt de Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond een subsidie van de gemeente (DIVV). Deze stelt de Fietsersbond in staat de gemeente Amsterdam te helpen bij het bereiken van haar doelstellingen op het gebied van de fiets.

De subsidie die wij jaarlijks ontvangen wordt verstrekt op basis van ons jaarlijkse werkplan en verantwoord worden wij in ons jaarverslag. Dit is het jaarverslag van 2012, waarin wij de activiteiten van de afdeling beschrijven die door de betaalde medewerkers en de vele vrijwilligers zijn uitgevoerd. Het werkplan van **2014** is bijgevoegd.

## *Profijt*

De gemeente heeft veel profijt van de subsidie die aan Fietsersbond wordt verstrekt:

### Direct:

- De Fietsersbond is een bron van veel kennis op fietsgebied
- De Fietsersbond heeft een uitgebreid netwerk in de fietswereld, ook buiten Amsterdam
- De Fietsersbond beschikt over ervaren beroepskrachten
- Door de inzet van eveneens deskundige vrijwilligers kan de Fietsersbond voor relatief weinig geld bijzonder veel werk verzetten.
- Door de inzet van vrijwilligers heeft de Fietsersbond overal in de stad 'ogen en oren' en kan de Fietsersbond op ieder plan snel en accuraat reageren.
- De stad bespaart veel geld doordat mede door onze inzet infrastructuur direct op de juiste wijze wordt aangelegd en er minder snel dure wijzigingen moeten worden aangebracht.

### Indirect

- De Fietsersbond draagt krachtig bij aan het stimuleren van fietsen en dat is op zichzelf al goed voor de portemonnee van de stad. Iedere Amsterdammer die fietst zit op dat moment immers niet in het OV of in de auto terwijl auto en OV voor de stad relatief dure modaliteiten zijn.
- De Fietsersbond werkt als katalysator in beleidsprocessen die het fietsen vooruit helpen.

## **Dit jaarverslag is als volgt ingedeeld:**

### *Resultaten:*

1. Resultaten op straat (naar locatie)
2. Resultaten voor routes en in beleid (naar thema)
3. Het gaat over mensen: onze resultaten en inspanningen in communicatie, publiciteit, fietsgedrag en fietsstimulering
4. *Intern: de organisatie van het werk van de afdeling van de Fietsersbond*

### *Urenverantwoording:*

Wij eindigen met een verantwoording van de gewerkte uren door de betaalde medewerkers van de Fietsersbond in Amsterdam.

### *Ontwikkelingen:*

Een overzicht van de ontwikkelingen en trends die wij zien en waarvan wij verwachten dat deze komende jaren belangrijk gaan worden. Dit onderdeel is de opmaat voor ons (bijgevoegde) werkplan 2014.

## Hoofdstuk 1 – Resultaten op straat (naar locatie)

De Fietsersbond weet concrete resultaten op straat te behalen door deelname in alle stadsdeelverkeerscommissies in de stad, contacten met ambtenaren van stadsdelen, projectbureaus en stedelijke diensten en wanneer nodig deelraden en portefeuillehouders. In sommige gevallen zoekt men contact met ons, in andere gevallen zijn wij het die het initiatief nemen voor een contact.

Als wij in een vroeg stadium het fietsbelang kunnen verwoorden, kan het project geld besparen. Latere klachten worden ondervangen en weerstand van derden kan (mede door ons) worden weggenomen. Weerstand van ons kan in goed overleg meestal worden opgelost en dat leidt naar ons idee vaak ook tot verbeteringen.

Tegelijkertijd fungeren wij als bron van kennis over (fiets)infrastructuur en, met hulp van de vrijwilligers, over de lokale situatie. Ook fungeren wij regelmatig als bemiddelaar en pleitbezorger voor goede plannen van de gemeente als daar maatschappelijke weerstand tegen is.

In sommige situaties waarin wij er ambtelijk niet uitkomen, proberen wij politiek invloed uit te oefenen. Daarbij zoeken wij vaak ook contact met de pers. Ook zoekt de pers ons vaak op voor een standpunt vanuit het belang van fietsers of te spreken namens de fietsers.

Naast de reguliere overleggen brengen wij ook klachten en verbeteringen over die burgers en vrijwilligers van de Fietsersbond doorgeven. Dankzij ons netwerk kunnen wij de meeste klachten snel op de juiste plek krijgen. Maar ook gebruiken wij af en toe het 'gewone' meldpunt van de gemeente op internet. Met wisselend resultaat.

Het is ondoenlijk alle plekken en onderwerpen op te sommen waar wij hebben meegepraat en invloed op hebben uitgeoefend. Een greep: de breedte van fietsdoorsteken, de grootte van 'eilandjes' die de fietser moeten geleiden maar vaak in de weg zitten, uitbuigingen die nodeloos ver zijn, foutieve bebording, paaltjes, stoepbanden, VRI's .... . Van dit soort algemene zaken maar ook van meer specifieke punten staan hieronder voorbeelden, geordend per stadsdeel.

### **Noord:**

Een onvervalste **tunneltjesdiscussie** laaide op in Noord (zie verderop voor meer tunnels). Stedebouwkundigen wilden een autoweg bij het Mosplein op een talud verlagen 'omdat het anders zo'n barrière is'. Wij wilden hem hoog houden, omdat het anders een onoversteekbare barrière wordt. Wij benaderden de stadsdeelwethouder, met resultaat: de van Hasseltweg wordt niet verlaagd en de fietstunnels bij het Mosplein blijven bestaan. Ook belangrijk voor de verkeersveiligheid en ontvlechting van de hoofdnetten: de drukste fietsroute kruist hier onder de drukste auto- en OV-verbinding in Noord.

In hetzelfde stadsdeel voerden wij strijd voor een betere fietsverbinding naar het winkelcentrum **Waterlandplein**. Inspreken, contact met raadsleden, spreekbuis van bewoners. Wij stonden tegenover bewoners op loopafstand, die in een inspraakatelier vonden dat er geen scooters en fietsers door 'de groene zoom' mogen. Wij stonden voor de bewoners op fietsafstand die een veilige fietsroute naar het winkelcentrum wilden. Met resultaat: fietsen worden toegestaan, scooters niet. Iedereen blij.

Op 1:200-tekeningen keken wij tot in detail naar het megaproject **Klaprozenweg** (vrije busbaan, veranderde fietsroutes). In een heleboel slagen veranderde er steeds weer iets. Algemeen denken

wij dat de fiets er straks heel aardig vanaf komt. Er blijft natuurlijk altijd wat te wensen over, maar dat geldt hier voor meer partijen.

Stadsdeel Noord heeft weinig geld. Een versleten straat met een duurzaam onveilig profiel, zoals de Beemsterstraat, krijgt daarom alleen een nieuwe laag asfalt. Maar als wij ons er met brieven aan bestuur en deelraad mee gaan bemoeien en aangeven dat voor een beter plan subsidie te verkrijgen is, worden de plannen aangepast (zuidelijk deel) of aangehouden (noordelijk deel).

## **Oost**

Wij ageerden in de deelraad Oost (met o.a. 'Houd het **Diemerpark** Groen') tegen een **autoparkeerterrein** bij het sportpark IJburg, alleen bereikbaar over het Hoofdnet Fiets. Resultaat was dat het stadsdeel een bestaande parkeergarage als serieus alternatief ging bekijken, waardoor autorijdende 'sporters' wel 10 minuten moeten lopen. In 2013 wordt de knoop doorgehakt.

Zoals in meer stadsdelen hadden wij ook in Oost een aanleiding om eens wat uitgebreider met de stadsdeelwethouder(s) te spreken. Twee wethouders tegelijk: de wethouder verkeer én de wethouder openbare ruimte en fiets. Belangrijk thema: **de Linnaeuskade**, onderdeel van de hoofdfietsroute IJburg- Schiphol, moet fietsvriendelijker ingericht worden. Alles wijst erop dat onze eerdere inspanningen in de verkeerscommissie ertoe leidden dat de Linnaeuskade een mooie fietsstraat gaat worden. Dat zou een mooi resultaat zijn. Andere onderwerpen kaartten wij ook aan, zoals de schaa sprong, snorscooters naar de rijbaan en bovengenoemd autoparkeren in het Diemerpark.

Verder gaven wij ongevraagde adviezen : Wij denken dat twee chaotische kruisingen in het Oostelijk Havengebied (**Borneostraat-Van Eesterenlaan** en de **kruising voor winkelcentrum Brazilië**) in de (school)spits beter worden als we stukjes autoroute éénrichting maken. De discussie hierover is nog niet afgerond.

En wij protesteerden tegen het zonder overleg en met spoed weghalen van een stukje fietspad achter de voormalige Renaultgarage bij het Amstelstation langs. Resultaat was het besef dat de werkwijze niet goed was, maar helaas was er geen concreet resultaat op straat.

## **Zuid**

Heel veel tijd en energie ging op aan het herhalen van een discussie van 10 jaar geleden, zonder nieuwe argumenten, over het **Rijksmuseum**. De heel korte samenvatting: Verkeersadviesbureau DTV deed onderzoek. Daar zaten grove fouten in, die wij eruit hebben gehaald. Ondanks dat, en ondanks onze protesten, nam stadsdeel Zuid zich voor om fietsers te weren.

Om fietsen te weren, moest het stadsdeel een stedelijk hoofdnet omleggen. Dát was een beslissing voor de centrale stad. Zuid deed dus een verzoek met die strekking. Wij moesten daarop iedereen die er in de stad enigszins over gaat, uitleggen dat dat verzoek onzinnig was en alleen maar geweigerd kon worden. Ambtenaren, de wethouder en een meerderheid van de raad bleken dat gelukkig met ons eens. Het verzoek van stadsdeel Zuid werd in duidelijke bewoordingen door de wethouder geweigerd en de veilige fietsroute van Centrum naar Zuid blijft beschikbaar.

Verder blonk stadsdeel Zuid uit in voorstellen voor kleine verbeteringen in heel slechte straten. Een likje verf, een fietsstrookje. Lastig om tegen te zijn, want vaak (niet altijd) wel een verbetering. Maar tegelijk zó weinig verbetering dat het zonde is van het geld en er met even wachten wellicht een opening komt om het goed te doen. Wij zagen bijvoorbeeld de **Beethovenstraat** wel opknappen, maar vrijliggende fietspaden (die daar toch eigenlijk wel horen) komen er de komende jaren nu zeker niet...

## **West**

Wij werden nauw betrokken bij de voorbereiding van de feestelijke opening van de Zaanstraat, de eerste officiële fietsstraat van Amsterdam. Wij kregen daarover ook klachten, dus het is in elk geval een interessant experiment. Ook intern blijft er levendige discussie over dit compromis bestaan. Toch kunnen wij niet anders dan heel blij zijn met de Zaanstraat. Het fietst heerlijk en laat duidelijk zien dat de fiets serieus genomen wordt.

## **Centrum**

Wij spraken veel en uitgebreid over de **omgeving van het CS**. Plannen van 10 jaar oud worden nu vertaald in verkeerstekeningen en dan is er nog heel wat te finetunen. Veel betrokkenen, veel belangen die allemaal met elkaar verband houden.

Wij kozen positie voor tweerichtingverkeer op de Martelaarsgracht voor auto's, om later elders autoverkeer te kunnen verwijderen. Dat levert begrijpelijke vragen op van de ene partij, en goedkeuring van de andere. Leuk om te merken dat een adviesmiltje van een paar regels in de ambtelijke organisatie blijkbaar uitgebreid rondgaat.

Concreet werd het bijvoorbeeld bij de bespreking van het **fietspad voor de KvK**. Met de plannen voor de De Ruyterkade komt er een tweerichtingfietspad aan de waterkant, en dreigde de KvK onbereikbaar te worden. Wij bedachten een compromis met een stoep met rode stoeptegels, waarop fietsen gedoogd zal worden voor bestemmingsverkeer. Een leuke pragmatische oplossing waar wij het volste vertrouwen in hebben.

De bespreking van de '**Rode Loper**' (de straat boven de Noord/Zuidlijn) bewees weer eens dat wij goed moeten kiezen wat wij wanneer en waar aankaarten. Wij vonden de stoepbandjeshoogte eerst te onbelangrijk, toen te technisch voor raadsleden, en waren uiteindelijk vooral te laat. Het vrijliggende fietspad dreigt daarmee erg smal te worden, opgesloten tussen twee stoepbanden. Aan de andere kant zijn er geen klachten over het stuk Rokin waar dat nu al een tijd de situatie is.

## **NieuwWest**

De gemeente en ook wij zijn bezig met nieuw OV-beleid. Snellere tramroutes met minder haltes zijn handig: niet meer bij elke brug in het centrum stoppen als je vanuit een buitenwijk naar het station wil. Maar 'het **OV ruim baan**' gaat ook vaak ten koste van de veel belangrijkere en goedkopere fiets! De HOV Westtangent (bus) is meteen een heftig voorbeeld: de aanleg dreigt ten koste te gaan van de veiligheid van de kruisende fietsroutes in NieuwWest. Wij lieten in de ambtelijke gremia en bij de belangrijkste beslissers luid en duidelijk horen wat we van die afweging vonden. Deze bleken het onderling oneens te zijn, het besluit moet in 2013 worden genomen.

De **ventweg langs de Haarlemmerweg** leverde ons een formele klacht op van een bewoner die vond dat wij niet objectief zijn en dat wij het stadsdeel naar de mond praten. Wij hebben zijn advocaat uitgelegd dat een belangenorganisatie iets anders is dan een rechter en dat wij uitstekend onze eigen mening kunnen bepalen. Het stadsdeel won –met onze steun– een hoger beroep waardoor fietsers de keuze houden om óf via de ventweg van de Haarlemmerweg naar Halfweg te fietsen (snel, maar vies en lelijk) óf via het zg. Kronkelpad (de naam zegt het al).

Op de **Baden Powellweg** is het gelukt de fietsoversteken meer in overeenstemming te brengen met fietserslogica, met dank aan onze Knelpuntengroep voor het verwoorden van die logica.

In de serie bedreigde fietsroutes wisten wij het fietsverbod voor het pad door het Jan van Zutphenplantsoen, een veilige doorsteek voor sportende kinderen, te voorkomen. Dit dank zij ons



gemeenschappelijke geheugen, waardoor een oude toezegging uit een inmiddels opgeheven stadsdeel teruggevonden kon worden.

## **Zuidoost**

Wij praatten en dachten op diverse plekken en manieren mee over de verbreding en verdieping van de A9 (**Gaasperdammerweg**) in Zuidoost. Een groot deel van deze snelweg wordt overkapt en dat levert een mooi, lang park op. Dat betekent ook dat kruisende fietsroutes er niet meer onder de snelweg doorgaan, maar over een heuvelrug van 4 tot 8 meter hoog. Ook zullen een paar kruisende fietspaden verdwijnen. Wel komt er aan de A9-brug over de Gaasp een fietspad te hangen. Dat is mooi, maar had wat ons betreft een stuk mooier gekund, zowel voor recreatieve als utilitaire fietsers. Het lukte ons helaas niet deze fietsbrug over de Gaasp ruim een kilometer verderop te krijgen. Op de valreep bleken de vertegenwoordigers van Stadsdeel, Groengebied en Rijkswaterstaat met ons mee te willen denken. Helaas denderde de trein al te ver voort om nog wezenlijke zaken te veranderen. Toch jammer dat het duurste fietsproject van de komende jaren eigenlijk niemand echt blij maakt.

Een lokaal hypje werd in de wereld gebracht door het SALTO tv programma Vragenvuur over een schijnbaar doodlopend fietspad achter de Arena in ZuidOost. Wij verschenen op de TV en later in de Telegraaf. Geholpen door vrijwilligers maakten wij op verzoek van een raadslid een memo, die inmiddels aan de wethouder is overhandigd.

Een ernstiger probleem is de teloorgang van het fietswalhalla Bijlmermeer door slordig omgaan met het hoofdnet Fiets bij de herstructurering van de wijk.

## **Buitengebied**

Met ons goedvinden werden Amsterdamse raadsleden bestookt door de Haarlemse Fietsersbond om het door zogenaamde natuurliefhebbers verfoeide geplande fietspaadje langs de (Amsterdamse!) **Waterleidingduinen** te redden. Met resultaat; de Amsterdamse gemeenteraad stemde in met het plan.

Na ruim een jaar afsluiting is de LF-route tussen Amsterdam en Haarlem in 2012 weer geopend. Er ligt weliswaar een snelweg dwars overheen, maar het viaduct dat daaronder gegraven moest worden, is af. We hadden onderweg veel contact over omleidingen. Dankzij een oplettend lid werd achteraf nog snel een hek geplaatst dat voorkomt dat snelle fietsers nietsvermoedend rechtdoor het water van de Grote Braak in rijden.

De provincie Noord-Holland stuurden wij een brief over hoe belangrijk de aanleg van een fietsbrug bij Nigtevecht over het AR-kanaal is om tegenwicht te bieden voor het probleem met geld (te weinig) en bezwaren (te veel) .

## Hoofdstuk 2 – Resultaten in routes en beleid (naar thema)

Ook op een abstracter niveau weten wij met adviezen en lobby verschil te maken. De verbeteringen die in het vorige hoofdstuk genoemd werden, zijn uiteindelijk het enige dat de gemiddelde fietser ziet. Toch gebeurt er achter de schermen minstens zo veel. Wij benoemen hier een aantal meer thematische zaken die moeilijk op een bepaalde plek in de stad te plakken zijn.

Ook bij het schrijven en laten vaststellen van beleidsnota's speelt de kennis en ervaring van de Fietzersbond een grote rol. Zowel op stadsdeel- als op gemeenteniveau constateren wij verheugd dat raadsleden regelmatig vragen wat wij er eigenlijk van vinden. Het betrekken van de Fietzersbond zorgt daarmee voor breder gedragen plannen.

De Fietzersbond neemt deel aan het stedelijk platform fiets (SPF), met dRO en dIVV. Daar signaleren en bespreken wij fietsgerelateerde beleidsthema's. Deels aan de hand van lange-termijnplannen van de beide diensten en ons, deels aan de hand van de actualiteit.

In, maar ook buiten het SPF, beïnvloedden wij behalve het MJP fiets diverse beleidsuitgangspunten die de fiets in de hele stad raken. Wij bespreken ze hieronder:

### ***Schaalsprong***

De landelijke Fietzersbond zette in 2012 met het motto "Meer fiets, meer ruimte" het thema 'schaalsprong' op de agenda. Daarmee wordt een rigoureuze keuze voor de fiets beoogd, zowel qua ruimtebeslag als qua geld. Wij hadden met bovenstaande input een boel praktijkvoorbeelden en concretisering en schreven en dachten dapper mee. Uiteindelijk ook weer goed voor ons en voor Amsterdam, omdat wij uit de hele schaalsprongdiscussie weer input haalden voor oplossingen voor onze Amsterdamse uitdagingen.

### ***Mobiliteitsbeleid en verkeerscirculatie***

In 2012 waren wij in afwachting van **de Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA)**, hopen op de schaalsprong voor de fietser in Amsterdam. De komst daarvan werd als het ware aangekondigd door de **Nota Bereikbare Binnenstad (NBB)** van stadsdeel Centrum. Belangrijk daarin was voor ons de circulatie van het autoverkeer. Zo veel mogelijk ziet de Fietzersbond graag dat de goede ideeën van stadsdeel Centrum geconcretiseerd worden. Zo reageerden wij dan ook op de NBB: "Goede nota, we hebben wel wat suggesties voor de uitvoering." In de raadscommissie die het voor de inspraak behandelde deed zich een unieke situatie voor. Niet alleen waren er diverse insprekers 'voor' aanwezig (dat is al vrij zeldzaam, maar dat doen wij wel vaker), maar ook waren er géén insprekers 'tegen'. Wij zijn benieuwd naar het vervolg in 2013 en verder.

De MAA was in november klaar voor de inspraak. Wij prezen de inzet en discussieerden over de mogelijke effecten van het benoemen van de zogenaamde plusnetten voor het hoofdnet fiets.

### ***MJP Fiets en Verkeersveiligheid***

Tevens werden wij door de Dienst IVV ingewijd in het concept van het nieuwe **Meerjarenplan Fiets**. Dat werd geschreven tegelijk met het **MJP verkeersveiligheid**. Hoofdpunt voor ons waren de scooters (zie verderop). Wij zochten naar de beste plek om dat verhaal kwijt te kunnen en waren verder ook over deze nota's overwegend positief. In de raad lieten wij wel weten dat het ook nog beter kan. Wij willen niet alleen een inhaalslag van door de toename van het aantal fietsers ontstane achterstand, maar ook een ambitie voor een doorgroei. Hiervoor dienden wij een tiental ideeën in.

## **Fietsparkeren**

Over fietsparkeren was het Leidseplein opnieuw de proeftuin voor een nieuwe, strenge aanpak. Wij volgen dit op de voet, waren benieuwd naar klachten, maar konden voorlopig instemmen met het stadsdeel en hun motto: 'Doe mee, parkeer je fiets oké!'

Daarbij sneuvelde definitief de grote stalling onder het Leidseplein: te duur, en te veel overlast tijdens het bouwen. Als dat betekent dat het geld naar kleinschalige oplossingen op maaiveld gaat, aan alle kanten van het plein, zijn wij daar niet eens rouwig om.

Tevens, gericht op het Centraal Station, zetten wij uitgebreid ons eigen standpunt over fietsparkeren op papier. De Fietsersbond vindt dat er meer plek moet komen, kan leven met vakken (alleen voor kortparkeren!), vindt dat de handhaving eenvoudiger en daarmee efficiënter en consequenter moet, en onderscheidt daarin een prioriteit voor 1) fietsen die gevaarlijk staan, 2) wrakken, 3) fietsen die langer dan de maximale stallingsduur staan, 4) fietsen die buiten de voorzieningen staan. Die laatste categorie moet wat ons betreft pas gehandhaafd worden als de eerste 3 categorieën weg zijn en het aantal beschikbare fietsparkeerplekken voldoet. Probleem lijkt mede de beperkte capaciteit van het Fietsdepot. Per dag 175 fietsen wegnippen is te weinig als je alleen al 10 NS-stations schoon moet houden... Ons 'deltaplan' voor fietsparkeren ging naar de raadscommissie én naar de Tweedekamer commissie die via het MIRT geld steekt in grootschalig fietsparkeren bij stations. Het Parool schreef er een mooi artikel over.

Het **fietsparkeergebouw** bij station **Sloterdijk** sneuvelde ook, wegens de instorting van de kantorenmarkt en het helemaal stilvallen van de vernieuwing aldaar. Dat lijkt gunstig uit te pakken, want in plaats van 1 grote stalling op 1 plek lijken er nu 'dan maar' overal rekken te komen. Met dakjes erboven ook nog. Concretisering laat ook hier nog op zich wachten.

Nietjes weghalen voor fietsparkeervakken om het weesfietsenprobleem aan te pakken vinden wij een slechte oplossing. Fietsvakken zijn alleen geschikt voor ultrakort-parkeren. Dit lieten wij weten in stadsdeel Zuid (concept fietsbeleidsplan) en Centrum (na weghalen nietjes op het Spui)

## **Scooters**

De gemeente was niet blij met de door ons ingestoken kop '**slappe aanpak scooteroverlast**' in het Parool (voorjaar). Ambtelijk vond men dat de wethouder juist enorm zijn best doet. Ach, je moet het ook af en toe oneens kunnen zijn. Het hielp in elk geval.

In de raadscommissie Verkeer bleven GroenLinks en D66 bij hun en ons standpunt dat snorscooters op veel meer plekken op de rijbaan moeten, terwijl de PvdA alles nog eens wil overwegen in het kader van het komende, alomvattende en alle problemen oplossende MAA (Mobiliteitsaanpak Amsterdam: maak het groot, dan verdwijnt het vanzelf...). Goede reden voor een prettige persoonlijke kennismaking met beide verkeerswoordvoerders.

Wethouder Wiebes durft snorscooters zonder helmplicht alleen in 30-kmzones de weg op te sturen. Daarop kondigden twee stadsdelen aan meer 30-km gebieden te maken, zoals een belangrijke fietsroute en toegang naar de binnenstad, om zo de snorfiets toch op de rijbaan te kunnen krijgen. Goed idee, maar wij worden tegelijk wat nerveus, want in 30km-zones krijg je niet gauw een vrijliggend fietspad. Maar wethouder Wiebes ziet niks in al die 30km zones, omdat het trams en bussen vertraagt, wat de gemeente veel geld kost.

Vrijwilligers herhaalden in het najaar de snelheidsmetingen van twee jaar geleden om te bezien hoeveel vruchten de Amsterdamse scooteraanpak tot nu toe heeft afgeworpen. Resultaat: het percentage te hard rijdende snorfietsers steeg van 93 naar 97%. Zowel de pers (Parool) als de gemeenteraad besteedden hier aandacht aan. De campagne Slowriders lijkt geen effect te hebben en de wethouder geeft aan dat hij met zijn handen in het haar zit. Wij en ook de raad vragen hem

harder te trekken aan het scooterbeleid, de pressie op zijn partijgenoot Schultz in Den Haag op te voeren (toegezegd) en in Amsterdam snel de scooter van het fietspad te halen waar dat kan.

VPRO's Slag om Nederland liet zich bij ons informeren over de geschiedenis van het scooterbeleid, kwam ons interviewen over deze snelheidsduivels en leende Freds Spartamet voor de opnames. Dit leverde een prachtige uitzending op (januari 2013).

Wij zochten, vonden en verspreidden informatie over de scooterverklikker in Apeldoorn, die een snorfietsverbod in een tunnel handhaaft met geluidsdetectie, kentekenfoto's en automatische verzending van bonnen.

Ook leuk: New York Pizza wisselt de helft van de scooters in voor elektrische fietsen. Wij stelden voor dat parkeerbeheer hetzelfde (en meer) doet. Aanleiding: een nieuwe aanbesteding van parkeerbeheer en dus een mogelijkheid om nieuwe eisen te stellen.

## ***Gladheid***

Februari begon met een test voor de gladheidsbestrijding. In het algemeen werd er beter geveegd en geborsteld dan vorig jaar, alleen in NieuwWest en Westpoort ging het duidelijk niet goed. Wij hebben onze verzamelde ervaringen doorgegeven en dachten in de zomer mee over nóg verdere verbeteringen. Opvallende klacht: de nieuwe **rode fietspaden** zijn gladder dan 'gewoon'.

## ***Fiets en OV***

In NieuwWest dreigt de Westtangent (snelle bus, 8x per uur van Sloterdijk naar Schiphol) met veel geld voor fietsers veiliger gemaakte oversteken teniet te gaan doen. De verkeerscommissie vindt het met ons onbegrijpelijk dat in een gedegen lijkende MKBA analyse staat dat verkeersveiligheid wordt gemeten met "landelijke kengetallen", die "geen rekening houden met lokale omstandigheden, zoals black spots". We vroegen en kregen hiervoor aandacht van de wethouder en het bestuur van de stadsregio.

Leuk was het in september in te spreken bij de raadsce VVL. Instant resultaat: een week later werd een GL-motie dat fiets in metro (in elk geval buiten de spits) mogelijk moet blijven, aangenomen in de raad.

## ***Voetgangers, mensen met een beperking***

Uiteraard waren we bij de jaarlijkse 'CVC-special' die dit keer over 'de voetganger' ging. Prettig was dat de hele middag automatisch (zonder dat wij iets hoefden te zeggen) meer dan specifiek over voetgangers over het verkeerssysteem als geheel ging. Dus ook over fietsen.

Wij spraken ook meermalen met cliëntenbelang en daaraan gelieerde organisaties in de stadsdelen. Aanleidingen waren gedeelde wensen over de nieuwe bruggen in het Noorderpark (liever één goede dan twee veel te steile), gedoe over het Rijksmuseum waar Cliëntenbelang ineens zijn eigen weg koos, en het fietsparkeren, met name rond de Dam. Fijn om in gesprek te zijn en blijven, ook als wij het niet helemaal eens zijn. Ondanks het duidelijke verschil tussen fiets en voetganger, zijn de overeenkomsten in onze (verkeers)wensen nog een stuk groter.

## ***Omleidingen bij werkzaamheden***

Wij kregen na het zoveelste voorbeeld eindelijk wat hoopgevende respons op onze wens om bij omleidingen soms een stukje over de trambaan te mogen fietsen. Het alternatief is meestal ver om, twee keer oversteken en totale chaos, terwijl je in sommige straten sowieso weleens over de trambaan moet.

Overal in de stad waren er incidentjes met bijvoorbeeld omleidingen. Zoals een mislukte omleiding-op-een-omleiding in Noord die binnen een etmaal werd verbeterd. Bij het metro-eindstation in aanbouw kaartten wij het gebrek aan bewegwijzering aan op een elk kwartaal veranderende hoofdfietsroute.

Over de omleidingsplannen rondom CS tot 2020 waren diverse grote overleggen. Zorgwekkend is dat de grote oost-westroute (>10.000 fietsers) er in 2015 22 weken uit moet. Alternatieven zijn ver om, of dwars over het voorplein: een werkterrein met 10duizenden voetgangers... Gelukkig hoeven wij in zo'n overleg niet te zeggen dat dat zorgelijk is, dat begrijpt iedereen zelf ook wel. Aan ons de taak om in de komende twee jaar iedereen te laten wennen aan het idee dat de Nieuwendijk de enige realistische oplossing is...

### ***Inventarisaties***

Wij zagen mede op basis van landelijk onderzoek (en de beleidsimpuls verkeersveiligheid) dat veel fietsongevallen eenzijdig zijn. Om daar iets aan te doen, gingen wij aan de slag met het inventariseren van **paaltjes** op hoofdfietsroutes. Samen met vrijwilligers zijn wij gestart met een project om alle paaltjes op het hoofdnet Fiets te schouwen. Daarvoor hebben wij een paaltjesschouwformulier ontwikkeld. Nog voor het project goed en wel gestart was, kwamen de camera's van AT5 al meekijken. Inmiddels zijn de schouwen uitgevoerd en wordt gewerkt aan de eindrapportages.

In het kader van Wijken voor de Fiets werden in stadsdeel NieuwWest, West en Noord onderzoeken gedaan welke knelpunten in fietsverbindingen bewoners ervoeren. Rapportages worden in 2013 afgerond en aangeboden.

### ***Fietsbewegwijzering***

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

### ***Verkeerslichten***

Wij hebben een vaste vertegenwoordiger in de WVA (werkgroep verkeerslichten Amsterdam). Deze woont alle vergaderingen bij en verwoordt het fietsbelang. Hij wordt gevoed door de vrijwilligers van de afdeling met vragen en klachten, maar die vrijwilligers fungeren tegelijk als klankbord.

Los daarvan krijgen wij steeds meer vragen van fietsers die na het oversteken met een groen licht (bijna) tegen medefietsers knallen die óók een groen licht willen halen. De juiste oplossing weten wij nog niet: de fietslichten langer op rood zetten heeft ook zo zijn nadelen.

### ***Fiets filevrij***

Mede dankzij de Fietsersbond gaat het nog steeds goed met de verbeteringen aan de fietssnelweg naar Zaanstad. Omdat er verschillende subsidiestromen in de lucht gehouden moeten worden, is het belangrijk om risico's snel te onderkennen en weg te nemen. Zo'n risico deed zich dit jaar voor toen een ambtenaar van stadsdeel Noord vond dat de route beter kon. Dat is natuurlijk mooi, maar zette de zaak op de helling. Samen met IVV-projecten spraken wij uitgebreid met deze ambtenaar en wisten wij het DB van Noord te overtuigen dat het beter is om door te gaan op de ingeslagen weg.

Nog steeds blijft de realisatie afhankelijk van de 2<sup>e</sup> Coentunnel, maar de projectrisico's zijn onder controle.

## **Ponten**

Samen met onze afdeling in Zaandam schreven wij een brief voor een betere indeling van de Hempont: in de spits staan fietsers tussen de auto's en de uitlaatgassen van brommers hinderen de fietsers. Met een kleine aanpassing kan dat beter. De drukte op de ponten over het IJ wordt steeds meer een issue, zeker nu de Noordelijke IJ-oeveren steeds verder ontwikkeld worden.

## **Zuidas**

Wij begonnen het jaar met het uitleggen van het belang van ontvlochten routes, juist ook in de Zuidas. Een fietsnetwerk is iets anders dan een verzameling fietspaden langs hoofdautowegen. Het uitgekilde Zuidasdok is in feite een snelwegverbreding, maar dan heel duur. Wij namen in maart een kijkje bij de informatiemarkt, waar het woord fiets naar ons idee nog steeds erg weinig viel, zeker als je de keren dat er 'parkeren' achter volgt, niet meetelt. Dat moet dus van ons blijven komen.

Ook succes in de Zuidas: een stuk tweerichtingsfietspad dat doodliep (en dus illegaal doorrijden uitlokte) lijkt na veel discussie toch in twee richtingen te worden doorgetrokken. Fijn dat het gelukt is.

Het belangrijkste thema in de Zuidas is weer terug van weggeweest: De oost-westroute en dan met name de kruising/het tunneltje van de Prinses Irenestraat met de Beethovenstraat. Wij hielden voorlopig de wegonttrekking van het fietspad dat uitkomt op het tunneltje tegen. Tegelijk werd de gelijkvloerse kruising aangepast. Ongewild steunde dat ons pleidooi voor het behoud van het tunneltje, omdat de kruising er eigenlijk alleen maar chaotischer van werd.

De echte oplossing is om in het ontwerp van de Stibbe-toren rekening te houden met een goede fietsroute. Wij zochten ook contact met Stibbe en de projectontwikkelaar. Wordt vervolgd in 2013.

## **Materialen**

Wij waren sinds lang weer eens bij het OR-lab, een bijeenkomst van ambtenaren over de openbare ruimte. Onderwerp: asfalt, streetprint of klinkers? Streetprint is duidelijk een compromis, wat ons betreft prima, maar sommige mensen houden niet van compromissen, maar willen 'eerlijk materiaal'.

## Hoofdstuk 3 – Het gaat over mensen

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

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

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

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

Hieronder een greep uit onze activiteiten gericht op mensen:

### ***Meldingen door fietsers***

Gladheid, achterstallig onderhoud, scooteroverlast, verkeerd ingestelde verkeerslichten en onvolkomen omleidingen werden bij ons gemeld, soms via een meldpunt, soms per mail of telefoon. Wij zorgden er niet alleen voor dat deze terecht kwamen waar ze horen, maar tillen problemen die structureel blijken te zijn, een niveau hoger. Door deze meldingen konden we mislukte omleidingen laten verbeteren en constateren dat het met de gladheidbestrijding in de winter de goed kant op gaat.

### ***Gedrag fietsers***

Vaak worden wij aangesproken op fietsgedrag, maar wij spraken ook fietsers zelf hier op aan. Wij deden in december een succesvolle verlichtingsactie. Wij riepen vrijwilligers op mee te doen met de aftrap van de verlichtingsactie “Ik Wil Je Zien” op het Leidseplein (succesvol, al hoorden we sommige vrijwilligers mopperen dat het een BOVAG-show leek)

Met dank aan onze vrijwilligerscoördinator hadden wij in maart een paar mensen opgetrommeld om met de ‘politiekids’ samen te flyereren tegen fietsen op de stoep, en fietsen op het fietspad tegen de

richting in. Goed voor ons imago en ook leuk om te doen. De reacties van de aangesproken fietsers waren ook over het algemeen positief. De meeste fietsers zijn zich welbewust van verkeerd gedrag.

## ***Fietspromotie***

Fietspromotie is belangrijk in het project 'Wijken voor de Fiets' (zie inventarisaties). Een onderzoek van het bureau 'Wijkwiskunde' voor stadsdeel Nieuw West geeft aanknopingspunten om fietsen te stimuleren onder groepen, die dat nu weinig doen. Ideeën werden uitgewisseld over het stimuleren van fietsen voor bedrijven ('Rij 2 op 5') en over de aanleg van Fietssnelwegen.

Wij bezochten een symposium over fietscultuur, over hoe 'het fietsen beter te verkopen', en te leren van een reclame voor een BMW.

Wij ondersteunden een bewonersinitiatief op IJburg om 'WoonWerkFietsen' te stimuleren door promotie en beloning. Dit initiatief is inmiddels opgenomen in de GreenDeal van het ministerie, ANWB, BOVAG, Fietsersbond en andere partijen. Er wordt gewerkt aan apps, die te belonen ritten kunnen registreren.

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

Buitenlandse delegaties, stagiaires, studenten en journalisten uit binnen- en buitenland spreken ons aan wanneer ze informatie willen over het Amsterdamse Fietsbeleid. Als dat mogelijk is, maken wij daarvoor graag een beetje tijd. Als mensen meer willen weten, verwijzen wij ze door naar de Dutch Cycling Embassy of naar ons Projektburo dat met actieve leden tegen een vergoeding fietsexcursies in Amsterdam organiseert. Op deze manier, en ook via onze aanwezigheid op de fietsconferentie Velo-City, promoten wij Amsterdam als fietsstad #1 van de wereld (volgens Copenhagenize). Als enige Amsterdamse vertegenwoordiger, mochten wij op Velocity in Vancouver een rondetafelgesprek leiden over de ontwikkeling van het fietsbeleid in Amsterdam. De Nederlandse delegatie wist verder op te vallen met het uitdragen van de mening dat een helmplicht averechts werkt voor de veiligheid van het verkeer.

Dit jaar ontvingen wij onder anderen een stagiaire van de verkeerspolitie, een milieuclub uit Gent, een journalist die een fietsboek gaat schrijven en studenten uit Kobe. Verder spraken wij een delegatie van de genomineerden als Vlaamse Fietsstad 2012, twee groepen Canadese studenten, een collega uit Corfu en een programmamaakster uit Toronto. Wij werkten mee aan een uitgebreid artikel over het succes en de drukte van het Amsterdamse fietsen in de Franse krant Le Monde. Ook Koreanen en Schotten toonden aandacht voor het Amsterdamse fietsfenomeen.

## ***Communicatie***

Onze opvattingen delen wij niet alleen met beleidmakers, maar ook met een breed publiek. Daaronder uiteraard onze 4500 leden (via het lokale ledenblad de OEK, Op Eigen Kracht), maar via de pers bereiken wij ook veel andere Amsterdammers. Met name in het Parool en op RTV-NH was er regelmatig aandacht voor onze activiteiten en opvattingen, wat weer zorgde voor boeiende discussies over fietsissues tot in de gemeenteraad (en Tweede Kamer) toe.

Op de website van de Amsterdamse Fietsersbond afdeling is altijd het laatste fietsnieuws te vinden. Verder bevat de site een schat aan leerzame informatie, een database van fietsenmakers en verhuurpunten, het integrale ledenblad OEK, alle lopende dossiers, onze inspraakreacties en nog veel meer.

Ruim 1500 belangstellenden blijven op de hoogte van lopende fietszaken en onze werkzaamheden via onze maandelijks digitale nieuwsbrief 'de Fietsband'.

Het aantal volgers van ons afdelings-twitteraccount @adamfietst is inmiddels gestaag gestegen tot ruim 500.



## Hoofdstuk 4 – Intern

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

### Het bestuur

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

### Knelpuntengroep

Van groot belang binnen de afdeling Amsterdam is de Knelpuntengroep, het verkeerstechnische overlegorgaan van de afdeling. Deze bespreekt voorliggende verkeersplannen en bestaande knelpunten en adviseert op de verkeerstechnische mogelijkheden voor fietsers. Deze adviezen worden ingebracht bij verkeerscommissies en overleggen. Het afgelopen jaar kwam de knelpuntengroep zo'n twintig maal bijeen met gemiddeld acht deelnemers, onder wie de beleidsmedewerkers. In 2012 bleek de knelpuntengroep wederom een club van ervaren, bekwame en actieve mensen waar ook nieuwe leden een plek vinden en ervaring opdoen.

### Strategisch Overleg

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

### De Amsterdamse Actieve Ledenvergadering (AALV)

Dit is het besluitvormende orgaan van de afdeling. Het kwam in 2012 tweemaal bijeen, voorafgaande aan de landelijke ledenraadvergadering, om de formele zaken (o.a. financiën) te bespreken en informatie uit te wisselen tussen de verschillende groepen.

### Medewerkers

Naast de vrijwilligers doen twee betaalde beleidsmedewerkers veel werk voor de Fietsersbond. De bureaumedewerker van de afdeling was in dienst via Pantar. Hij verricht veel praktische en organisatorische klussen voor vereniging en kantoor. Door 'bezuinigingen' op gesubsidieerde arbeid is zijn positie helaas verdwenen (*waardoor de gemeente nu de facto meer geld aan hem kwijt is...*).

In 2012 zegde één van de beleidsmedewerkers zijn baan op om te gaan werken bij een adviesbureau voor verkeersbeleid in Gouda. Een sollicitatieprocedure leverde een vervanger op die in december begon. In 2013 wordt hij verder ingewerkt en blijven wij als Fietsersbond de vinger aan de pols houden.

### Commissie Betaalde Krachten (CBK)

De CBK is een commissie van twee actieve leden, aangevuld met de directeur van het landelijk bureau, die zorg draagt voor de werkgeverstaken naar de betaalde medewerkers toe: functioneringsgesprekken, arbeidsvoorwaarden en zo nodig sollicitatieprocedures. Ook is de CBK verantwoordelijk voor de subsidie-aanvraag bij de gemeente. Verder voert de CBK met elk van de medewerkers jaarlijks twee functioneringsgesprekken.

### Actieve vrijwilligers

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

Voor actieve leden is in 2011 een proef met een besloten platform gestart, met de mogelijkheid van discussie. Dit blijkt in 2012 een zaak van lange adem te zijn, maar langzaam neemt het platform een steeds centralere plek in in de interne communicatie van de afdeling.

### **Op eigen kracht (Oek)**

In het contact met de achterban speelt het lokale ledenblad, de Oek, een vitale rol. Het volgt de kwesties die in Amsterdam op fietsgebied spelen en houdt de leden op de hoogte van de activiteiten en plannen van de afdeling. Eén van de beleidsmedewerkers doet mee met de redactie. De Oek is in 2012 drie maal verschenen. De ongeveer 4500 Oek's worden bezorgd door zo'n honderd vrijwilligers.

### **Kantoor**

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

### **Projektburo**

Voor activiteiten die wel belangrijk zijn voor Amsterdamse fietsers, maar niet in het reguliere werk passen, is ooit door vrijwilligers van de afdeling een stichting, het 'Projektburo' opgericht. Dit is onder meer handig omdat de afdeling zelf geen rechtspersoon is. Het Projektburo bracht in 2012 de inmiddels 3<sup>e</sup> editie van de fietskaart van Stadsregio Amsterdam uit. Hiervoor werd dankbaar gebruik gemaakt van de input van de vrijwilligers.

### **Onderafdelingen**

Diemen, Ouder-Amstel en Amstelveen hebben geen eigen Fietsersbond-afdelingen, maar zijn onderafdelingen van Amsterdam. In Amstelveen is al jaren een actieve groep.

## Urenverantwoording

Onderstaand een overzicht van de tijdsbesteding van de beleidsmedewerkers van de afdeling. Deze uren zijn met name besteed aan het advies- en lobbywerk, en deels aan interne organisatie. Door die interne organisatie op peil te houden, kunnen ook vrijwilligers hun tijd (bijvoorbeeld in verkeerscommissies en werkgroep verkeerslichten) goed besteden. De gewerkte uren van alle vrijwilligers zijn niet weergegeven, maar behelzen naar schatting nog eens een dergelijk aantal als hier genoemd is. De betaling van de bureaumedewerker via Pantar, ging uit het afdelingsbudget dat gevoed wordt door de ledenafdracht. Dat valt buiten de subsidie die hier verantwoord wordt. In 2012 hadden tot 1 november twee betaalde medewerkers in totaal een aanstelling van 62 uur per week. In november was één medewerker 30 uur/ week in dienst en per 1 december konden we een nieuwe medewerker verwelkomen die voorzichtig begon met 8 uur/week. Als vacatureoverbrugging zijn op projectbasis een aantal uren ingehuurd. Het ziekteverzuim bedroeg in 2012 exact 0%.

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

	Meerjarenplan 2007-2010		2012	
	uren	%	uren	%
<b>2 persx32uurx52 weken/ totaal uren</b>	3334	100	<b>3588</b>	100
<b>Overhead (ziek, feestdagen, vakantie, etc.)</b>	675	20	730	20,3
<b>Gewerkt</b>	<b>2700</b>	<b>80</b>	<b>2858</b>	<b>79,7</b>

## **Bijlage 1**

### ***Publicaties: (een selectie)***

17-12:

Onze brief aan raadsleden in Amsterdam-West met het verzoek terug te komen op het besluit het fietspad langs de Jac. van Lennepkade bij het Nic. Beetsplantsoen op te heffen:

[www.fietsersbondamsterdam.nl/\\_media/2012/proef-nbeetsplantsoen\\_121217.pdf](http://www.fietsersbondamsterdam.nl/_media/2012/proef-nbeetsplantsoen_121217.pdf)

13-12:

Onze inspraakreactie n.a.v. een rapportage over hoe het er voorstaat met de plannen voor de inrichting van de openbare ruimte rond de stations van de Noord/Zuidlijn:

[www.fietsersbondamsterdam.nl/\\_media/2012/bloeiendestationsomgevingen\\_jpn\\_121213.pdf](http://www.fietsersbondamsterdam.nl/_media/2012/bloeiendestationsomgevingen_jpn_121213.pdf)

10-12:

Ons protest tegen de plannen om auto's toe te staan (op het fietspad!) in het Diemerpark:

[www.fietsersbondamsterdam.nl/\\_media/2012/zienswijze\\_diemerpark\\_121210.pdf](http://www.fietsersbondamsterdam.nl/_media/2012/zienswijze_diemerpark_121210.pdf)

2-12:

Onze zienswijze waarin we bezwaar maken tegen het besluit om een kantoor te bouwen op een vitaal fietspad in de Zuidas:

[www.fietsersbondamsterdam.nl/\\_media/2012/zienswijze\\_kantoorstibbe\\_20121201.pdf](http://www.fietsersbondamsterdam.nl/_media/2012/zienswijze_kantoorstibbe_20121201.pdf)

22-11:

Reactie van de Fietsersbond op het Amsterdamse Meerjarenplan Fiets 2012-16:

[www.fietsersbondamsterdam.nl/\\_media/2012/121121\\_reactie-mjpfiets.pdf](http://www.fietsersbondamsterdam.nl/_media/2012/121121_reactie-mjpfiets.pdf)

13-11:

Ons raadsadres over de vertraging van de afsluiting van de fietstunnel onder de Van Hasseltweg langs het Noordhollands kanaal:

[www.fietsersbondamsterdam.nl/\\_media/2012/121113\\_raadsadres\\_tunnel\\_onder\\_v\\_hasseltweg.pdf](http://www.fietsersbondamsterdam.nl/_media/2012/121113_raadsadres_tunnel_onder_v_hasseltweg.pdf)

19-9:

Ons bezwaar tegen het opheffen van een stuk Hoofdnet Fiets in de Zuidas:

[www.fietsersbondamsterdam.nl/\\_media/2012/bezwaar\\_wegonttrekking\\_201209919.pdf](http://www.fietsersbondamsterdam.nl/_media/2012/bezwaar_wegonttrekking_201209919.pdf)

12-7:

Onze inspraakreactie n.a.v. de Nota Bereikbare Binnenstad. Goeie plannen maar hier en daar kan het beter of kan er een tandje bij, vinden we:

[www.fietsersbondamsterdam.nl/\\_media/inspraak\\_nbb20120712.pdf](http://www.fietsersbondamsterdam.nl/_media/inspraak_nbb20120712.pdf)

20-6:

Ons onderzoeksrapport over de verkeersveiligheid van een 2-richtingen fietspad om het Rijksmuseum:

[www.fietsersbondamsterdam.nl/\\_media/2012/2rifp\\_rapport\\_120625.pdf](http://www.fietsersbondamsterdam.nl/_media/2012/2rifp_rapport_120625.pdf)

---

### ***Activiteitenplan 2014***

Bijgevoegd.