



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

Jaarverslag Fietsersbond afdeling Amsterdam 2013

Inhoud

Hoofdstuk 1 – Resultaten op straat (naar locatie)	5
Noord.....	5
Oost	6
Zuid.....	7
West	7
Centrum.....	8
Nieuw-West.....	9
Zuidoost.....	9
Buitengebied	9
Hoofdstuk 2 – Resultaten in routes en beleid (naar thema).....	10
Schaalsprong en Mobiliteitsbeleid	10
Fiets en OV	10
Fietsparkeren.....	10
Scooters.....	11
Omleidingen bij werkzaamheden.....	12
Paaltjes	12
Wijken voor de Fiets.....	12
Fietsbewegwijzering.....	12
Verkeerslichten	12
Fiets filevrij	13
Ponten	13
Zuidas	13
Hoofdstuk 3 – Het gaat over mensen.....	14
Meldingen door fietsers	14
Gedrag fietsers	14

Fietspromotie	15
Fietsstad Amsterdam.....	15
Communicatie	15
Hoofdstuk 4 – Intern	16
Bestuur	16
Knelpuntengroep.....	16
Strategisch Overleg	16
De Amsterdamse Actieve Ledenvergadering (AALV)	16
Medewerkers	16
Actieve vrijwilligers.....	17
Op eigen kracht (OEK)	17
Kantoor	17
Projektburo.....	17
Onderafdelingen.....	17
Urenverantwoording.....	18
Bijlage 1	19
Publicaties: (een selectie).....	19

Inleiding

2013 was een succesjaar. We oogstten de resultaten van een paar langdurige projecten. Zo konden we weer fietsen door de onderdoorgang van het Rijksmuseum, werden er duizenden overbodige paaltjes van de fietspaden verwijderd en besloten B&W dat een belangrijke fietsroute door de Zuidas toch terugkomt. Verder kwam het door ons aangekaarte probleem van de scooteroverlast veel in het lokale en landelijke nieuws. De scooteroverlast is door de politiek en het bestuur dit jaar zeer serieus genomen.

Sinds 1986 ontvangt de Amsterdamse afdeling van de Fietzersbond een subsidie van de gemeente Amsterdam (dIVV). De subsidie is gebaseerd op ons jaarplan en verantwoorden wij in ons jaarverslag.

Dit is het jaarverslag van 2013. Het geeft een impressie van de werkzaamheden in 2013 van de Fietzersbond in Amsterdam. We beschrijven hoe wij de subsidie hebben gebruikt voor de fietser en de subsidieverlener.

De Fietzersbond dient de gemeente op velerlei wijzen. De Fietzersbond

- verzet met vrijwilligers onder leiding van beroepskrachten veel werk voor weinig geld,
- is dankzij de vele vrijwilligers overal in Amsterdam aanwezig,
- heeft een groot netwerk dat zich uitstrekt tot buiten de stadsgrenzen,
- is een 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 aangelegd wordt.

Dit jaarverslag is als volgt ingedeeld:

Resultaten:

1. op straat (naar locatie)
2. op routes en in beleid (naar thema)
3. in communicatie, publiciteit
4. intern

Urenverantwoording:

Een verantwoording van de door de betaalde medewerkers gewerkte uren.

Hoofdstuk 1 – Resultaten op straat (naar locatie)

De Fietsersbond biedt Amsterdam en zijn bewoners kennis over (fiets)infrastructuur, die actueel is en gedetailleerd dankzij de inbreng door veel vrijwilligers.

Wij behalen concrete resultaten op straat door in alle stadsdelen (behalve Westpoort) deel te nemen aan verkeerscommissies en dankzij persoonlijke contacten bij de stadsdelen, projectbureaus en stedelijke diensten. Zo nodig benaderen wij de politiek, dikwijls zoekt men ook contact met ons.

Als wij bij een project reeds in een vroeg stadium het fietsbelang kunnen inbrengen, kan dat veel kosten besparen. Vroeg advies leidt tot betere plannen en voorkomt klachten en weerstand later.

Soms valt er op ambtelijk niveau niet uit te komen. Dan zullen wij proberen invloed uit te oefenen via de politiek. Regelmatig worden wij ook benaderd door de pers.

In 2013 hebben wij ons meldpunt voor fietsproblemen vernieuwd, waardoor we nog beter op de hoogte zijn van wat er leeft bij de fietsers in Amsterdam. Klachten en ideeën van vrijwilligers, leden en burgers over het fietsen in Amsterdam komen doorgaans vlug ter bestemder plaatse via ons netwerk.

Het is ondoenlijk alle plekken en onderwerpen op te sommen waarmee wij bemoeienis gehad hebben. Een greep: fietsdoorsteken die te smal zijn, verkeerseilandjes die te groot zijn, uitbuigingen die nodeloos zijn, borden en paaltjes en verkeerslichten die verkeerd zijn. Hieronder volgen voorbeelden per stadsdeel.

Noord

Honderden Noordse bewoners hebben een bijdrage geleverd in ons project “**wijken voor de Fiets**”. Wij hebben de inventarisatie van fietsknelpunten en een nota boordevol aanbevelingen voor een beter fietsklimaat aan de portefeuillehouder van het stadsdeel aangeboden.

Dezelfde wethouder was de eerste die de door onze vrijwilligers gemaakte inventarisatie van overbodige **paaltjes** in Noord ontving. Het leidde tot actie: het stadsdeel heeft in etappes paaltjes verwijderd of aangepast. Door de bijbehorende publiciteit raakten ook andere stadsdelen geïnspireerd.

Veel besprekingen gingen over de door ons bepleite **fietsbruggen**, belangrijke schakels in het fietsnetwerk. Over zijkanaal I werd in 2012 de Kadoelenfietsbrug voltooid. In 2013 volgde de Theo Fransmanbrug, een nuttig alternatief voor de brug in de Klapprozenweg.

Dit jaar kwam ook de fietsbrug gereed langs de Van Hasseltweg over het Noordhollandsch Kanaal – schakel in een drukke oost-west verbinding. Tegelijk ging, na veel aandringen, een tunnel langs het Noordhollandsch Kanaal ook weer open.

We hebben geprobeerd om een nog te bouwen fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal bij Elzenhagen te laten opnemen in twee bestemmingsplannen, maar dat vond het stadsdeel prematuur.

De werkzaamheden rond het toekomstige eindpunt van de Noord/Zuidlijn (**CAN**) zijn een obstakel op de belangrijkste oost-west verbinding voor fietsers. Er zijn goede aanpassingen gedaan (minder steile oprit de brug op) maar we blijven ons inzetten voor een betere verbinding vanaf de zuidzijde van het

Buikslotermeerplein naar het stadsdeelhuis. In het CAN gebied dreigde een tijdelijke, maar drukke busbaan tweemaal een drukke schoolfietsroute te kruisen; mede door onze inbreng bracht de verkeerscommissie een kritisch advies uit.

Na onze klacht in 2012 dat er geen 'werk met werk' werd gemaakt in de niet duurzaam veilig ingerichte **Beemsterstraat**, krijgt een deel van de straat nu toch fietspaden. De fietsstroken in het noordelijke deel van de straat blijven onvoldoende. Het stadsdeelbestuur heeft daar niet gekozen voor een 30km regime, en evenmin voor 50km met fietspaden.

Op ons aandringen is in **Landelijk Noord** een tot de draad versleten fietspad voorzien van een nieuwe asfaltlaag.

Oost

In het **Diemerpark** is een parkeerterrein gepland dat voor auto's wordt ontsloten via het fietspad van IJburg naar de Nesciobrug. We schreven mee aan een brief in Het Parool en spraken in bij de raadscommissie van stadsdeel Oost. Een en ander resulteerde in een raadpleging van IJburgers. Zij stemden in grote meerderheid voor de door ons gesteunde variant: parkeren buiten het park. Desondanks koos de stadsdeelraad voor parkeren in het park. Bewoners zijn in beroep gegaan tegen de aanpassing in het bestemmingsplan. Zo nodig zullen wij van advies dienen.

Fiets je vanuit IJburg via de Nesciobrug naar de stad, dan kom je op de **Linnaeuskade**. Tijdens informatie- en inspraakavonden hebben wij hier de aanleg van een fietsstraat bepleit. Niemand is daar tegen, maar bewoners van de parallelle Hogeweg zijn wel ongerust over een andere auto-circulatie. Wij blijven ons inzetten voor een fietsstraat over de Linnaeuskade.

We zijn positief over het idee om van de **Weesperzijde** op termijn een fietsstraat te maken: niet vanwege het bordje, maar om de voorgestelde verbeteringen voor fietsers.

Regelmatig merken we dat door gebreken in een ruimtelijk ontwerp, verkeerskundigen zich gedwongen voelen om **houtje-touwtje oplossingen** te accepteren. Voorbeelden: de sportvelden in het Diemerpark, een supermarkt aan de Nobelweg, een hotel aan de Weesperzijde (gaat niet door). Elders in de stad gebeurt hetzelfde: kantoren Zuidas, Supermarkt De Bongerd, parkeergarages Stadionplein. Het probleem is door ons aangekaart in de verkeerscommissie van Oost en zal geagendeerd worden in het overleg van verkeerscommissie-voorzitters.

Verbeteringen zien we ook. Op basis van onze schetsjes werd de opstelruimte bij het knooppunt Weesperzijde/Berlagebrug veranderd. Uit een door ons ondersteunde inventarisatie van fietsknelpunten door GroenLinks kwam een lijst 'quick wins'. We adviseerden ontwerpers om op een aantal plekken de opstelruimte te vergroten, eilandjes te verkleinen en met kruisen en pijlen het fietsverkeer beter te reguleren. Ook keurden we met de verkeerscommissie een paar halve oplossingen af, omdat we kiezen voor hele oplossingen op de langere termijn.

Andere resultaten op straat, mede door onze inbreng: verbeteringen in de oversteek van de Insulindeweg bij het Muiderpoortstation, aanzienlijk meer fietsenrekken bij station Muiderpoort, betere fietsenstalling bij Amstel (Fietsplus-concept), luie trappen met goede fietsgoten naar de Amsterdamse brug, asfalt op een olifantenpad tussen de C. McGillavrylaan en de Oosterringdijk, een bromfietsvrij fietspad op de Amsterdamse en de Schellingwouder brug, verwijdering van overbodige paaltjes.

Zuid

Hoewel het besluit tot heropenstelling van de onderdoorgang onder **het Rijksmuseum** voor fietsers in 2012 was genomen, bleef het nog spannend tot half 2013. Wij bleven uitleggen dat je door de onderdoorgang veilig kan fietsen en voerden de druk op door alvast een feestvergunning aan te vragen. De grote dag was 13 mei. Onder belangstelling van binnen- en buitenlandse pers reden de eerste duizend fietsers door de passage; en wie dat wilde kreeg een gedenkpenning. Ook de nutteloze weekendafsluiting werd mede door ons pleidooi na enkele weken opgeheven. Fietsen tussen Zuid en Centrum is weer veiliger en comfortabeler geworden, en Amsterdam heeft zich herbevestigd als fietsstad.

De oversteek van de **Van Baerlestraat** bij de Nicolaas Maesstraat is dit jaar verbeterd. Er is een verkeerslicht geplaatst met redelijke wachttijden en ook is de oversteek zo vormgegeven dat misbruik door auto's wordt voorkomen, terwijl hij alleen voor een enkele met de situatie onbekende fietser niet onmiddellijk leesbaar is.

Op de **Stadhouderskade** zijn nu ook op het laatste stuk tussen Hobbemakade en Ferdinand Bolstraat fietspaden aangelegd.

De **Heemstedestraat** krijgt fietspaden. Dat zal één van de ernstigste fietsproblemen in de stad oplossen. De aanleg van fietspaden is hier slechts mogelijk met òf auto's op de trambaan òf verlies van bomen en parkeergelegenheid. Gekozen is voor bomenkap en het verminderen van parkeren.

Soortgelijke problemen zijn er in de **Van Woustraat**. Wij hebben in het stadsdeel deelgenomen aan discussies die lijken te gaan leiden tot de aanleg van fietspaden.

Op de **Ceintuurbaan** tussen Ruysdaelkade en Sarphatipark is besloten tot de aanleg van fietspaden, als sluitstuk van de lijn 3-ring voor de fiets.

West

In West zijn resultaten geboekt waar het predicaat 'mede door de Fietsersbond' beslist op van toepassing is. Zo is er ferm ingezet op ruimte maken voor **fietsparkeren**. Enerzijds door het daadwerkelijk systematisch verwijderen van weesfietsen, anderzijds door het bijplaatsen van tienduizend fietsenrekken en het creëren van fietsvakken bij drukke kortverblijfbestemmingen. Het resultaat is op straat te zien en dat doet goed. In dit verband is memorabel dat op de Adm. de Ruyterweg – een woonstraat met een nijpend tekort aan fietsparkeerruimte – door een eenvoudige ingreep (auto's mengen met de tram) achter één tramhalte de rijbaan voor auto's is omgekat naar een ruime fietsparkeergelegenheid, die dan ook gretig aftrek vindt. Een maatregel die waar mogelijk navolging verdient.

Het stadsdeel hield mede op ons aandringen een proef "**Snorscooter op de rijbaan**" op de Jan Pieter Heijestraat, die in zoverre geslaagd is dat nu wordt ingezet op het uitbreiden van een aangepaste versie van de proef over een groter traject.

Op de **Hoofdweg** is tussen de Jan Evertsenstraat en de Jan van Galenstraat het laatste ontbrekende stukje fietspad aangelegd; niet helemaal zoals we dat wensen, maar toch een duidelijke verbetering. Ook een verbetering waar wij voor gepleit hebben is de voorrang van het fietspad op de **Molenwerf**

boven het autoverkeer op de Sloterdijkweg. Er valt daar nog veel te verbeteren, maar dat moet wachten tot men begint met het vernieuwen van het tramspoor aldaar.

Ten slotte is definitief besloten tot de door ons al lang bepleite aanleg van een fietsroute over het terrein van het **Foodcenter**. Het besef dat daarmee een hoognodige fraaie autoluwe fietsroute tussen Centrum en Nieuw-West ontstaat, is een goede prikkel ons te blijven inspannen voor een zo spoedig mogelijke realisatie. Daarbij prijzen we ons gelukkig dat ons aandringen ertoe geleid heeft dat de nieuwe ingang van het Foodcenter vanaf de Haarlemmerweg een vrij liggend fietspad heeft gekregen.

Centrum

De bouw van fietsparkeergarages rond het **Centraal Station** is nog niet begonnen. We lieten media, die ons daarnaar vroegen, ons ongeduld blijken. De nood die ons geduld op de proef stelt blijkt uit de aantallen foutgeparkeerde fietsen die worden weggeknipt.

De door ons gewenste LVP (langzaam verkeer passage) onder het CS nadert voltooiing. Tekeningen van brom/snorfietsdrempels suggereren dat ook scooters door de LVP mogen. Wij hebben onze verontrusting laten blijken.

We adviseerden ambtenaren over de aanlanding van de ponten uit Noord en het onveilige (brom)fietspad langs de Ruijterkade, wat moet leiden tot een verbetering van de plannen voor de definitieve situatie.

Op bewonersavonden en in de schriftelijke inspraakreactie over de herinrichting van de **Eilandenboulevard** hebben we, in samenspraak met bewoners, ons uitgesproken voor het behoud van een fietspad langs het water. Het fietspad is van belang voor de doorgaande fietsers tussen Centrum en Oost. Resultaat is dat het fietsen langs het water alsnog als uitgangspunt is genomen.

In de verkeerscommissie en tijdens inspraakrondes hebben we ons oordeel gegeven over de **Rode Loper** op het Rokin. Het ging om fietsparkeren (zie de betreffende paragraaf), omleidingen, de maten van het fietspad, en een doorsteek bij het Spui.

Wat betreft het **Leidseplein** maakten wij op ambtelijk niveau afspraken over de breedte van fietspaden en de hoogte van randen. Kritiek hadden we op het voorstel door de Stadsregio om haltes te verplaatsen. Fietsers zouden last krijgen van taxi's en het fietspad langs de Marnixstraat zou door een verhoogde rand nóg smaller worden. Het voorstel heeft het dan ook niet gehaald.

We spraken in op een bewonersavond over het instellen van eenrichting voor auto's op de **Museumbrug**. Dit is gunstig voor fietsers op de Stadhouderskade én voor fietsers door de Spiegelstraat. De meeste bewoners waren tegen, maar onze bijdrage hielp stadsdeel Centrum dit plan door te zetten. Helaas gaat dit plan tot 2017 in de ijskast omdat de luchtkwaliteit op de Vijzelgracht reeds aan z'n taks zit.

Onze inbreng in de verkeerscommissie Centrum en de CVC over het verdwijnen van het fietspad aan de noordkant van het oostelijke deel van de **Prins Hendrikkade** en het aanpassen van het tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde, leidde tot betere opstelruimtes bij de oversteken. We blijven pleiten voor het autovrij maken van de ventweg, waar fietsers zich nu tegen een stroom auto's in worstelen.

Ten behoeve van de **Odebrug** dachten we mee aan een veiliger oversteek. We zien er op toe dat het voorstel uitgevoerd wordt.

Bij de **Appeltjesmarkt** komen taxistandplaatsen. Een fietspad dreigde te verdwijnen maar met wat schuifwerk op ons verzoek bleek het toch inpasbaar. De oversteek van de Marnixstraat uit de Elandsgracht wordt hierdoor veiliger.

Nieuw-West

In Nieuw-West vraagt het probleem van **hard rijdende auto's** aandacht. We steunen elk plan om de snelheid te remmen.

In de **Jan Tooropstraat** lijkt het te gaan lukken om bij een school 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 hier flexdrempels te maken waar fietsers omheen kunnen rijden, ligt ter goedkeuring bij de CVC.

Ten behoeve van de **Sloterweg** bezochten we een bewonersavond waar een plan tegen sluipverkeer werd verworpen. Volgens bewoners is de Sloterweg niet te druk maar wel gevaarlijk om over te steken. Snelheid remmen met flexdrempels is een mogelijkheid maar we zoeken betere oplossingen.

Zuidoost

Onze lokale vertegenwoordiger spant zich met wisselend succes in om hiaten in het **Hoofdnetwerk** fiets, veroorzaakt door de herstructurering van de Bijlmer, weer op te vullen. We hebben ambtelijk toegezegd gekregen dat het nieuwe wijkje *Free Green* in de E-buurt weer door een vrijliggend fietspad met het Kokmeeuwpad zal worden verbonden, maar er blijft nog veel te wensen over.

De **fietsnota** van het stadsdeel uit 2009 (samen met DIVV gemaakt) blijkt nooit te zijn geland in de centrale stad. Op de valreep van het jaar doen we navraag bij de stadsdeelwethouder. Het in 2012 door Salto's *Vragenvuur* bekend geworden 'doodlopende' **fietspad bij de Arena** is in 2013 aangepakt. Een notitie van ons is via de politiek bij de wethouder terechtgekomen. Daarna is de bedoelde route bij de Arena adequaat aangepakt, net als de route tussen Passage en Haaksbergweg.

Buitengebied

Ook dit jaar verdedigden we op verzoek van de provincie Noord Holland een paar keer de fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal bij **Nigtevecht**. Over alternatieven met kabelbanen, liften en roltrappen waren we niet enthousiast. Inmiddels is besloten een brug te bouwen op de door ons gewenste locatie.

Nu de Tweede Coen klaar is, kan de **fietsnelweg naar Zaanstad** worden aangelegd. Fietsers moeten helaas – maar onvermijdelijk – voorrang geven aan bussen op de kruisende busbaan. De route krijgt wel goede verlichting (ook na middernacht) en een door ons bepleite afslag naar Tuindorp Oostzaan.

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

Ook op een abstracter niveau weten wij met adviezen en overtuigingskracht verschil te maken. De verbeteringen die in het vorige hoofdstuk werden genoemd zijn beter zichtbaar, maar achter de schermen gebeurt minstens zo veel.

Bij het schrijven en vaststellen van beleidsnota's speelt de kennis en ervaring van de Fietsersbond een grote rol. Zowel op stadsdeel- als op gemeenteniveau vragen raadsleden regelmatig onze mening.

De Fietsersbond neemt deel aan het stedelijk platform fiets (SPF), met medewerkers van dRO en dIVV. Daar worden fietsgerelateerde beleidsthema's besproken op basis van lange-termijnplannen en naar aanleiding van de actualiteit.

Hier volgen enkele leidende gedachten.

Schaalsprong en Mobiliteitsbeleid

De toename van het fietsgebruik in Amsterdam is trendsetzend voor andere steden in Nederland. De landelijke Fietsersbond die in 2012 onder het motto 'Meer fiets, meer ruimte' het thema 'schaalsprong' op de agenda heeft gezet, volgt daarom met belangstelling de vorderingen in Amsterdam.

De Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA) is in opzet de manier waarop een rigoureuze keuze voor de fiets gemaakt kan worden. We hebben daarom meegedaan aan gedachtewisselingen over het nut van een fijnmazig fietsnetwerk, het voorkomen van vertragingen en het verminderen van autoparkeren. Onze inspraak heeft geresulteerd in een forse uitbreiding van het 'Plusnet fiets', dat deel van het Hoofdnet waar de fiets prioriteit krijgt ten opzichte van de andere modaliteiten. Nieuw-West kreeg van ons een reactie op de eigen Mobiliteitsaanpak van het stadsdeel.

Fiets en OV

Fiets en OV kunnen elkaar versterken. Maar OV-projecten kunnen de fietser ook danig in de weg zitten. We gingen bij MAA/Plusnet en later bij de OV-agenda van de Stadsregio de discussie aan. De wethouder maakte een goede aanzet in het MAA door te kiezen voor een beperkt snel OV-netwerk. Al merken we daar nog weinig van.

Positief is het algemene besef dat de fiets onmisbaar is bij het voor- en natransport, en dat er bij de stations voldoende **fietsparkeerruimte** moet zijn. We zien dit terug in het subsidiebeleid van de Stadsregio. Voor ons standpunt dat de verhouding tussen **fiets en OV** is scheefgegroeid wat betreft financiering, ruimtebeslag, prioriteit (bij verkeerslichten), vinden we grip.

De drukte op de **ponten** naar Noord behoeft aandacht. We hebben gepleit voor meer capaciteit. Die zal er in 2014 komen in de vorm van de Oostveer.

De fietsbelangen in het OV worden mede behartigd door onze vertegenwoordigers in de RAR (**Reizigers Advies Raad**).

Fietsparkeren

We wijzen er voortdurend op dat het aantal fietsen toeneemt maar daardoor het gebrek aan fietsparkeervoorzieningen ook. We keren ons tegen de gedachte dat de 'anarchistische fietser' de oorzaak zou zijn van de 'fietsenchaos'. De fiets verdient als gezond, milieuvriendelijk en goedkoop vervoermiddel goede parkeervoorzieningen en logische beheermaatregelen.

We discussieerden dit jaar mee over **weesfietsen**. We zien steeds vaker het gebruik van fietsvakken waar ze niet horen. Wat ons betreft zijn fietsvakken slechts geschikt voor ultra-kort parkeren. Wij denken dat ze niet de goede antwoord zijn op het vraagstuk van weesfietsen. Effectievere maatregelen zijn het handhaven van parkeerduurbepanking en de voorlichting over het inleveren van oude fietsen.

Op ambtelijk niveau spraken we over de uitwerking van het MJP inzake fietsparkeren, over 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 toch gekozen voor de bouw van een kleinere fietsenstalling onder het **Leidseplein**. Zonder deze voorziening bleek het niet mogelijk het plein enigszins vrij van fietsen te houden. Dat laatste is voor ons overigens geen doel op zich. We hebben aangegeven dat een plan voor een fietsvrij plein, zelfs met een dure stalling, slechts kans van slagen heeft als die stalling ook heel aantrekkelijk is.

Scooters

De scooteroverlast, door ons in 2010 aanhangig gemaakt met een scooterpetitie en een snelheidsonderzoek, blijft maar groeien, en niet alleen in Amsterdam.

Een met ons gemaakte aflevering van VPRO's *Slag om Nederland* bracht de ontaarding van de snorfiets tot een gevaarlijke en overlast gevende scooter in beeld. De opening van het eerste snorfietsvrije fietspad in de JP Heijestraat genereerde de nodige publiciteit. Na een aantal ongelukken herstartte **Het Parool** in de zomer een paginagroot offensief tegen het gevaar van de snorfiets.

Een **TNO-rapport** bevestigde dat de snelheidsbegrenzer van de snorfiets een oorzaak is van meer uitstoot van fijnstof. Staatsecretaris Mansveld kwam met het idee de begrenzer (en dus de snorfiets zoals we 'm nu kennen) op den duur te verbieden en de Fietsersbond (landelijk) genereerde met een persbericht een lawine aan anti-snorfiets publiciteit.

Na druk door ons op de gemeenteraad, vroeg wethouder Wiebes in Den Haag om afschaffing van de snorfiets of ten minste een helmplicht. Vooralsnog beschouwt Den Haag de snorfiets als een Amsterdams probleem.

De gemeente erkende dat de **'slowriders'** campagne uit 2012 mislukt is. Handhaven met de bestaande middelen lukt niet. Alleen een *gun* helpt nog (wethouder Wiebes).

We benaderden de Raadscommissie Verkeer tweemaal, want de **scooteraanpak** gaat te traag. Zelfs het verbannen uit parken en van fietspaden langs 30km straten schiet niet op. De raad was het met ons eens en vroeg geld voor handhavers.

In december hebben de **vier grote steden** gezamenlijk in Den Haag de scooteroverlast aangekaart. Ze vinden dat de scooter (met helm) op de rijbaan veiliger is. We adviseerden de NCRV, die in het TV-programma *Altijd wat* de overlast goed in beeld bracht en deskundigen liet uitleggen waarom de huidige snorscooter niet op het fietspad hoort.

Hoewel het teleurstellend is dat de scooteroverlast op straat nog niet merkbaar is afgenomen, putten we hoop uit de gedachte dat mede door onze inspanningen de druk op de landelijke politiek om met effectieve maatregelen te komen geleidelijk wordt opgevoerd.

Omlleidingen bij werkzaamheden

Waar we bij omlleidingen onvolkomenheden zagen, namen we contact op met de **WWU**. Een omlleiding met een gevaarlijke oversteek bij de Beethovenstraat werd onmiddellijk aangepast. We waren evenmin gelukkig met de omlleiding van het Damrak, vooral toen ook de omlleidingsroute geblokkeerd bleek. Parool en AT5 maakten nieuws van een lantaarnpaal op het fietspad. De commotie was niet helemaal terecht, omdat het Damrak officieel al afgesloten was, maar toonde wel aan dat de omlleiding niet voldeed.

Paaltjes

De in 2012 door vrijwilligers begonnen **inventarisatie** van paaltjes op het Hoofdnet fiets hebben we in 2013 afgerond. Meteen na het aanbieden van het eerste deelrapport aan de stadsdeelwethouder in Noord kregen de paaltjes veel publiciteit.

Half mei vielen bij een dramatisch ongeval op de Veemkade (snorfiets rijdt tegen paaltje) een dode en een zwaargewonde. Het zorgde voor hernieuwde aandacht voor ons paaltjesdossier. De ondeugdelijke paaltjes op de Veemkade werden verwijderd. Het Parool schreef over onze rapporten betreffende gevaarlijke paaltjes.

Met hulp van ons Projektburo werd daarna een nog completere inventarisatie gemaakt. De stadsdelen maakten daarna een aanvang met het weghalen van honderden overbodige paaltjes. Aarzelend werd ook begonnen met het aanbrengen van markeringen en zelfs van knipperlichten. Overigens is de discussie over de vormgeving van paaltjes nog niet afgerond. 'Mooi' (o.a. Puccini) gaat niet steeds samen met 'veilig' (richtlijnen CVC).

Wijken voor de Fiets

In het kader van 'Wijken voor de Fiets' werd in stadsdeel West, Nieuw-West en Noord onderzocht welke **knelpunten** fietsende bewoners ervoeren. De rapportages, inclusief verbetervoorstellen, zijn in 2013 afgerond en aangeboden.

Fietsbewegwijzing

De Fietsersbond is regelmatig geraadpleegd door de adviseur die voor diVV de fietsbewegwijzing bijhoudt. Actieve leden hebben de uitvoerders op die manier kunnen voorzien van relevante kennis en inzichten. Op hun aandringen is bijvoorbeeld de bewegwijzing van de **Strandvlietroute** (Zuidoost) herplaatst en wordt thans bekeken of het bewegwijzeren van de Papaverweg (Noord) opportuun is.

De Fietsersbond verzorgt in samenwerking met diVV de vernieuwing van de 24 fietsinformatiepanelen in de stad. Op advies van de leden is ervoor gekozen ook een uitsnede van de regiofietskaart op te nemen, zodat de panelen ook van waarde zijn voor fietsers die de stad uitrijden.

Verkeerslichten

Wij hebben een vaste vertegenwoordiger in de **WVA** (Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam). In de vergaderingen verwoordt hij het fietsbelang. Hij wordt gevoed door de vrijwilligers van de afdeling met vragen en klachten. Die vrijwilligers fungeren tevens als klankbord.

Steeds vaker krijgen we vragen van fietsers die met groen licht oversteken en daarna (bijna) tegen medefietsers rijden die óók een groen licht willen halen of niet duidelijk gemaakt krijgen dat ze geen voorrang hebben. De juiste oplossing weten wij nog niet: de fietslichten langer op rood zetten heeft ook nadelen.

Fiets filevrij

Nu de 2^e Coentunnel klaar is, is de weg vrij voor de daadwerkelijke aanleg van de **snelfietsroute** naar Zaanstad. Ook heeft de door ons gewenste 'afslag' naar Tuindorp Oostzaan het groene licht gekregen. De Landelijke Fietsersbond initieerde de 'Toekomstagenda Snelfietsroutes' en heeft deze aan de Minister aangeboden. Dat creëert een extra kans om ook in de Amsterdamse regio de aanleg van snelfietsroutes te promoten.

Ponten

Er gloort hoop voor door ons gevraagde extra ruimte op de **Hempont**. De ook door ons geuite zorgen over de te volle ponten in de spits naar **Noord** (o.a. via radio NH) hielpen de gemeenteraad geld te steken in een proef voor het nieuwe Oostveer in 2014.

Wij waren ongelukkig met het provinciebesluit om te stoppen met de fietsvriendelijke **Fast Flying Ferry** naar Velsen. In een hoorzitting hebben we de provincie gevraagd om een nieuw fietsveer dat ook Zeeburgereiland en Zaanstad aandoet, bijvoorbeeld volgens het concept van de Drechtse waterbus. De provincie onderzoekt nu de haalbaarheid daarvan.

Zuidas

Onze lobby samen met bewoners tegen de chaotische fietsoversteek **Irenestraat-Beethovenstraat** kon niet verhinderen dat de gemeenteraad in maart akkoord ging met het opheffen van een fietspad naar een fietstunnel. Maar onze inspanningen zetten wel de deur op een kier: een motie van de Partij voor de Dieren voor een 'olifantenpaadje voor fietsers' werd unaniem aangenomen.

We gingen bij de rechter in beroep tegen het bijbehorende wegonttrekkingsbesluit, om extra druk uit te oefenen. We stelden uitgangspunten op om zoveel mogelijk betrokkenen op één lijn te krijgen. Zowel fietsers als voetgangers hebben belang bij een logische, veilige fietsroute. Met Stibbe werden we het eens over het tracé, maar de directeur van het Sint Nicolaas Lyceum was niet overtuigd. We betwijfelden de goede bedoelingen van de ontwerpers van de Zuidas. Het door hun verzonden uitgangspunt dat de tunnel niet mag concurreren met de gevaarlijke kruising wekte verbazing. Eind oktober besloot wethouder van Poelgeest dat tussen de RAI en het tunneltje het door ons gewenste fietspad zou komen. Tot het zover is, kunnen fietsers het drukke kruispunt dankzij een bypass makkelijker vermijden.

Een ander formeel bezwaar hebben we gemaakt tegen de tijdelijke afsluiting van de fietsroute over het **RAI-terrein**. Volgens een juridische gedrocht van een parapluverordening mag de RAI voor een stukje Hoofdnet Fiets zelf verkeersbesluiten maken; een ongewenste situatie waartegen we ons zullen blijven verzetten.

We hadden gesprekken met ambtenaren van de Zuidas over het fietsnetwerk op de Zuidas. Ons pleidooi voor **tweerichting-fietspaden** langs de brede autoverbindingen heeft geleid tot een plan om fietsen in twee richtingen officieus te faciliteren door de eenrichtingspaden te verbreden.

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 de winkel. En om 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 mobiliteitsbeleid is mensenwerk. De Fietsersbond probeert zo veel mogelijk mensen te betrekken bij het fietsen. Variërend van vrijwilligers die drie keer per jaar op een avond het afdelingsblad rondbrengen, tot professionals die dagelijks met fietsen in 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), ambtenaren (schrijvers en tekenaars) en politici (beslissers).

Doordat de gemeente ons in een vroeg stadium betreft bij beslissingen, hebben wij soms vertrouwelijke kennis en leveren we daarvoor enige handelingsvrijheid in. Toch blijven wij een onafhankelijke organisatie die eigen afwegingen maakt. Daarin ligt onze kracht.

Wij hebben intensieve contacten op veel niveaus: buurtregisseur, stadsdeel, gemeentelijke diensten, Stadsregio en – via ons landelijk bureau – het Rijk. Wij hebben een rol bij het doorgeven van kennis van fietsers richting ontwerpers en beslissers. Andersom steunen wij ook campagnes richting fietsers, zoals bijvoorbeeld een fietsverlichtingsactie.

Hieronder een greep uit 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 – als dat gepast was – terecht kwamen waar ze horen, maar tillen problemen die structureel blijken te zijn een niveau hoger. Dankzij de meldingen werden omleidingen verbeterd en gaat het met de gladheidsbestrijding in de winter de goede kant op. Regelmatig bellen mensen ons omdat hun fiets is weggeknipt. Hen verwijzen we naar het fietsdepot en attenderen we op de klachtenprocedure.

We hebben dit jaar een Meldpunt opgezet. De meldingen gaan direct naar de wegbeheerders en de betreffende diensten. Zo'n twintig vrijwilligers beheren het Meldpunt, verwijderen spam, en proberen zo de meldingen een vorm te geven die oplosbaar is en daarmee optimaal effectief. Driemaandelijks worden de gemelde knelpunten nagefietst.

Gedrag fietsers

Vaak worden wij aangesproken op fietsgedrag, maar wij spraken ook fietsers zelf hier op aan. Het gedrag van fietsers verbetert naarmate de infrastructuur verbetert. Desondanks valt er nog wel het een en ander te bewerkstelligen, bijvoorbeeld duidelijk maken dat je niet moet telefoneren tijdens het fietsen. Verder verspreiden we materiaal over fietsverlichting op scholen.

Samen met leden van Cliëntenbelang voerden we actie op het Cornelis Troostplein tegen asociaal fietsparkeren. We presenteerden onze [Fietsparkeer etiquette](#), die ook op onze website staat. Etiquette blijft belangrijk, want ook in de ideale fietsparkeerwereld zullen er mensen zijn die zich niet realiseren dat je geparkeerde fiets in de weg kan staan en daardoor anderen tot last is.

Fietspromotie

Na het onderzoek voor stadsdeel Nieuw-West door bureau 'Wijkwiskunde' naar de vraag waarom sommige groepen minder fietsen dan anderen, zijn projecten die het fietsen moeten stimuleren geïnventariseerd. In mei organiseerden we een expertmeeting. De resultaten zijn opgenomen in een presentatie tijdens *Velocity* in Wenen en in een publicatie van de Fietsersbond over Fietscultuur.

We hebben contact onderhouden met het bewonersinitiatief RingRing op IJburg om 'WoonWerk-Fietsen' te stimuleren.

Fietsstad Amsterdam

Buitenlandse delegaties, stagiaires, studenten en journalisten uit binnen- en buitenland benaderen ons dikwijls voor informatie over het Amsterdamse Fietsbeleid. Zo mogelijk maken wij tijd voor hen. Soms verwijzen wij naar de Dutch Cycling Embassy of ons eigen Projektburo, dat tegen vergoeding excursies organiseert. Op deze manier, en ook door onze aanwezigheid op de fietsconferentie *Velo-City*, promoten wij Amsterdam als fietsstad. Op *Velocity* in Wenen organiseerden we dit jaar twee ronde-tafelgesprekken over het stimuleren van fietsen bij migranten, met een voorbeeld uit Nieuw-West.

De hele wereld keek mee toen op maandag 13 mei om 18:00 uur de hekken voor de onderdoorgang open gingen en honderden fietsers eindelijk weer rechtdoor konden rijden. Dat het fietsen daar in plaats van de gevreesde hel een internationale hit zou worden, hadden zelfs wij niet verwacht.

Dit jaar ontvingen we studenten uit Zuid-Korea en Canada, een zusterclub uit Honolulu. We stuurden informatie naar Buenos Aires en werden door Deense collega's gevraagd hoe je kan samenwerken met de verkeerspolitie. We hielpen een promovendus uit Calgary, mailden met Birmingham (fietsparkeren bij woningen) en Kalisz (Polen).

Ongeveer een miljoen Schotten zagen op de BBC een reportage van een Schotse filmploeg die ons kantoor bezocht en in gehuurde bakfietsen de Nesciobrug filmde.

We kregen vragen van The Economist omdat Londen een miljard pond heeft uitgetrokken om fietsbeleid op z'n Amsterdams te maken; van de ÖRF (Oostenrijkse radio) over het succes van de fiets en van de New York Times over het gebrek aan ruimte voor fietsen. Het Frans-Duitse Arte interviewde ons op de fietsflat en het Canadees/Japans filmbedrijf (NHK) filmde ons voor een documentaire over de rol van de fiets bij het terugdringen van de CO2-uitstoot.

Communicatie

Onze opvattingen delen wij met beleidmakers en met een breed publiek, onder wie uiteraard onze 4500 leden (via het lokale ledenblad de OEK – Op Eigen Kracht). Via de media bereiken wij ook veel andere Amsterdammers. Met name Het Parool en RTV-NH toonden veel belangstelling voor onze activiteiten en opvattingen, wat tot in de gemeenteraad en de Tweede Kamer leidde tot discussies over fietsaangelegenheden.

Op de website van de Amsterdamse Fietsersbond is het laatste fietsnieuws te vinden. Verder bevat de site een schat aan informatie, zoals de actuele dossiers, onze inspraakreacties, het ledenblad OEK, en een database van fietsmakers en verhuurpunten.

Ongeveer veertienhonderd belangstellenden ontvangen onze maandelijkse digitale nieuwsbrief De Fietsband. Ons twitteraccount @adamfietst heeft ruim zevenhonderd volgers.

Hoofdstuk 4 – Intern

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

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. Zij dragen samen met de directie van het landelijk bureau zorg voor de werkgeverstaken betreffende de betaalde medewerkers: functioneringsgesprekken, arbeidsvoorwaarden en zo nodig sollicitatieprocedures. Ook is het bestuur samen met de landelijke directie verantwoordelijk voor de subsidieaanvraag bij de gemeente.

Knelpuntengroep

Van wezenlijk belang binnen de afdeling Amsterdam is de Knelpuntengroep, het verkeerstechnische overlegorgaan van de afdeling. Het bespreekt verkeersplannen en knelpunten en adviseert over de verkeerstechnische mogelijkheden voor fietsers en verkeersveiligheidsaspecten. Deze adviezen worden ingebracht bij ambtelijke verkeerscommissies en overleggen. Het afgelopen jaar kwam de knelpuntengroep tweewekelijks bijeen met gemiddeld zo'n acht deelnemers, onder wie de beleidsmedewerkers. In 2013 bleek de knelpuntengroep wederom een club van ervaren, bekwame en actieve mensen waar ook nieuwe leden een plek vinden en (fiets)verkeerskundige ervaring kunnen opdoen.

Strategisch Overleg

Elke twee weken overleggen de betaalde medewerkers met drie zeer ervaren actieve leden over de te volgen strategie bij projecten waar fietsbelangen in het geding zijn.

De Amsterdamse Actieve Ledenvergadering (AALV)

Dit is het besluitvormende orgaan van de afdeling. Het kwam in 2013 tweemaal bijeen, voorafgaande aan de landelijke ledenraadvergadering, om de formele zaken (o.a. financiën) te bespreken, informatie uit te wisselen tussen de verschillende groepen en eventuele besluiten te nemen.

Medewerkers

Naast de vrijwilligers doen twee betaalde beleidsmedewerkers veel werk voor de Fietzersbond. Zij worden ten kantore terzijde gestaan door een kleine poule van bureaumedewerkers. Die werken vrijwillig dan wel om hun uitkering te behouden en doen praktische en organisatorische klussen voor vereniging en kantoor.

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 digitaal platform gestart, met de mogelijkheid van discussie en dossiervorming. Dit is een zaak van lange adem, maar ook in 2013 heeft het platform zich een groter aandeel verworven 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. *OEK* fungeert ook als Amsterdamse 'etalage' van de Fietsersbond, waar standpunten en gezichtspunten en ontwikkelingen op dat punt inzichtelijk gemaakt worden voor de partners in verkeerskundig Amsterdam. Eén van de beleidsmedewerkers onderhoudt mede met het oog daarop contact met de redactie. De *OEK* is in 2013 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 voor de twee betaalde medewerkers en de bureaumedewerkers. Ook de meeste bijeenkomsten van en met vrijwilligers vinden hier plaats.

Projektburo

Voor activiteiten die wel belangrijk zijn voor Amsterdamse fietsers, maar niet in het reguliere werk van de Fietsersbond passen, is ooit door vrijwilligers van de afdeling de stichting 'Het Projektburo' opgericht. Het Projektburo adviseert inzake de fietsbewegwijzering en verzorgde in 2013 een grote inventarisatie van overbodige fietspaaltjes.

Onderafdelingen

Diemen, Ouder-Amstel en Amstelveen hebben geen eigen Fietsersbond-afdelingen, maar zijn onderafdelingen van Amsterdam. In Amstelveen is al jaren een vaste groep vrijwilligers actief die door de lokale overheid zeer serieus wordt genomen.

Urenverantwoording

Hieronder staat 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 de interne organisatie op peil te houden, kunnen vrijwilligers hun tijd (bijvoorbeeld in verkeerscommissies en de WVA) nuttig en doeltreffend besteden. De gewerkte uren van alle vrijwilligers zijn niet weergegeven, maar behelzen naar schatting tenminste nog eens een dergelijk aantal als hier genoemd is.

In 2013 hadden twee betaalde medewerkers in totaal een aanstelling van 64 uur per week. Het ziekteverzuim bedroeg in dat jaar 0,7 procent.

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. Het geringe ziekteverzuim en overhead leidt tot meer gewerkte uren. Wel is een deel van de meer-uren nog tegoeed als vakantierechten.

	Meerjarenplan 2007-2010		2013	
	uren	%	uren	%
2 pers x 32uur x 52 weken/ totaal uren	3334	100	3263	100
Overhead (ziek, feestdagen, vakantie, etc.)	675	20	402	12,3
Gewerkt	2700	80	2861	87,7

Bijlage 1

Publicaties 2013: (een selectie)

9 december - We maakten bezwaar tegen het besluit om het fietspad bij het Nicolaas Beetsplantsoen open te stellen voor auto's.

20 november - We stuurden naar de gemeenteraadsleden een zienswijze over de Nota van Uitgangspunten voor de Ferdinand Bolstraat omdat we ons zorgen maken over het fietsparkeren daar, maar ook over de te geringe verkeersruimte die toebedeeld wordt aan de fietsers.

7 november - Stadsdeel Centrum heeft een ontwerp gemaakt voor de inrichting van het Rokin. Maar er wordt - vinden wij - te weinig rekening gehouden met fietsers, en met name met de behoefte aan veilige parkeerplekken. In een inspraakreactie maken we duidelijk wat er volgens ons aan schort.

31 oktober - We stuurden een inspraakreactie n.a.v. het concept Masterplan Eilandenboulevard: wij willen graag langs de waterkant van de Nieuwe Vaart kunnen blijven fietsen en vinden dat een 2-richtingen fietspad langs de huizenkant minstens 4 meter breed moet zijn.

30 september - Op 1 januari stopt de Fast Flying Ferry en kun je dus niet meer met de fiets op de boot naar Velsen. Dat heeft de Provincie besloten. Omdat er veel protest kwam hield een commissie van de Provinciale Staten in Haarlem een hoorzitting over de verdere toekomst. Daar bepleitten wij een nieuwe ferry-verbinding waar de fiets mee kan, bijvoorbeeld zoals in de waterbus bij de Drechtsteden.

24 september - We lieten de leden van de gemeenteraad weten dat we verontrust waren dat bij de Amsterdamse maatregelen t.b.v. de luchtkwaliteit, de ultrafijnstof-uitstoot van snorfietzers over het hoofd dreigde te worden gezien.

19 september - We stuurden een inspraakreactie over de herinrichting van de Museumbrug. De Fietsersbond steunt het eenrichtingsverkeer (alleen stad uit) maar vindt dat het kruispunt met de Weteringschans veiliger moet worden ingericht.

15 september - We stuurden een reactie op de Investeringsagenda OV aan de Stadsregio Amsterdam. Daarin leggen we uit dat meer doen voor de fiets goedkoper en vaak effectiever is. Bovendien vinden we dat de plannen voor het OV in de praktijk te vaak ten koste gaan van de fiets.

12 september - We stuurden een inspraakreactie n.a.v. de nieuwe plannen voor het Leidseplein.

9 september - We bepleitten 'optie C' (beperkt parkeren vlak buiten het Diemerpark) als compromis voor de sportvelden in het Diemerpark.

5 september - We uitten in de raadscommissie verkeer onze zorg dat de aanpak van scooteroverlast nog steeds geen resultaat oplevert.

30 augustus - We maakten bezwaar tegen het onnodig afsluiten van een fietsroute over het RAI terrein. En het gevaar dat men zo wil vermijden, valt in het niet bij het gevaar dat door de omleiding wordt veroorzaakt!

23 juli - We schreven een brief aan de gemeenteraad ter verduidelijking van onze voorstellen voor een betere route vanuit het Beatrixpark langs de Stibbetoren.

22 juli - We maakten bezwaar tegen de voorstellen voor de Willemsparkweg om tramlijn 2 sneller en betrouwbaarder te laten rijden. Volgens ons zullen ze niet het beoogde effect sorteren en gaan ze ten koste van de veiligheid van fietsers en de voetgangers.

10 juni - We maken bezwaar tegen het verkeersbesluit om fietsen in de onderdoorgang in het weekend tussen 11 en 15 te verbieden en ook tegen het voor buitenlanders misleidende verbodsbord.

1 juni - We stuurden een inspraakreactie n.a.v. de MobiliteitsAanpak Amsterdam waarop we al eerder (zie 17 april jl.) reageerden met een zienswijze: vooralsnog is onze ervaring dat de voorgestelde aanpak in de praktijk slecht uitpakt voor de fietsers...

1 mei - Brief aan stadsdeel Noord met het verzoek de fietspaden in landelijk Noord beter te onderhouden.

22 april - We stuurden een zienswijze n.a.v. het ontwerpbestemmingsplan Elzenhage (in stadsdeel Noord) waarin we erop aandringen fietsroutes en -bruggen over het Noordhollandsch Kanaal en fietsparkeervoorzieningen in het bestemmingsplan op te nemen.

17 april - We reageerden met een uitgebreide zienswijze op de Mobiliteitsaanpak Nieuw-West waarin we allerhande aanvullingen voorstellen. Zie ook een eerdere zienswijze van 8 januari jl. en de conclusies en aanbevelingen n.a.v. een onderzoek in het kader van *Wijken voor de Fiets*.

16 april - We stuurden een zienswijze n.a.v. het ontwerpbestemmingsplan Fred. Roeskestraat waarin we erop aandringen een voet/fietspad tussen Stadionkade en Fred. Roeskestraat en fietsparkeervoorzieningen in het bestemmingsplan op te nemen.

8 april - We stuurden een zienswijze n.a.v. het ontwerpbestemmingsplan Banne Buiksloot II (in stadsdeel Noord) waarin we erop aandringen fietsbruggen over het Noordhollandsch Kanaal en fietsparkeervoorzieningen in het bestemmingsplan op te nemen.

26 maart - We reageerden met een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Kenniskwartier Zuid (1e fase): graag meer ruimte reserveren voor fietsers.

21 maart - In een inspraakreactie waren we kritisch over onderdelen van de plannen voor een nieuwe inrichting van de Houtmankade en de aansluiting bij het Westerpark.

14 maart - In een zienswijze maakten we duidelijk welke kansen de ontwikkeling van Oostpoort Oost biedt voor betere fietsroutes.

7 maart - We ondertekenden een brief die in het Parool werd afgedrukt en die pleit tegen auto's in het Diemerpark.

7 maart - We hebben ingesproken om duidelijk te maken dat de Fietzersbond vindt dat fietsers vanaf moederdag (12 mei) weer gewoon (24/7) onder het Rijksmuseum door moeten kunnen fietsen.

15 februari - Op wat een fietsbrug was tussen Borneo-eiland en Sporenburg zijn hekjes geplaatst om fietsers te weren. Wij protesteerden daartegen.

15 februari - Zienswijze n.a.v. het besluit om in de Zuidas (Beethoven) een fietspad op te heffen om een toren te bouwen. Niet doen, want nergens voor nodig en nergens goed voor, is ons oordeel. Zie ook onze inspraakreactie.

12 februari 2013 - Zienswijze op de voorstellen van stadsdeel Zuid om de problemen met fietsparkeren op te lossen. Advies: meer ruimte maken i.p.v. fietsparkeermogelijkheden willen beperken.

22 januari 2013 - Zienswijze op de Mobiliteitsaanpak van de gemeente Amsterdam met o.a. het voornemen om binnen het Hoofdnet Fiets te komen tot een Plusnet Fiets.

8 januari 2013 - Zienswijze n.a.v. de nota 'Nieuw-West Fietst' waarin stadsdeel Nieuw-West aangeeft wat ze de komende jaren voor de fietsers wil doen. De Fietsersbond doet suggesties voor verbetering.
