

Fietsersbond Amsterdam  
WG-plein 84  
1054 RC Amsterdam  
T: 0206128445  
E: amsterdam@fietsersbond.nl



Aan De wethouder Verkeer en Vervoer  
College van B&W Amsterdam

Datum: 18 september 2023

Betreft: Regie fietsnetwerk

Geachte mevrouw,

Sinds enkele jaren zien wij als Fietsersbond delen van het prachtige Plus- en Hoofdnet Fiets (in het vervolg: het fietsnetwerk) in Amsterdam in kwaliteit achteruitgaan. Het fietsnetwerk is cruciaal om snel, veilig en comfortabel door Amsterdam te fietsen. Het bestaat uit stadsdeelloverstijgende, lange fietsroutes die de fietser die middellange en langere afstanden aflegt, moet faciliteren. Vooral gezien de wens van de gemeente om autoluw te worden, mag de waarde van dit fietsnetwerk niet worden onderschat.

En toch gaat het niet goed met het fietsnetwerk. Hoewel er door de gemeente veel is gedaan aan het verbeteren van kruispunten, is een aantal onderdelen van het netwerk verslechterd. Daardoor worden de langere fietsroutes, die de fietser van de ene kant van de stad naar de andere brengt, onderbroken: de ketting is zo sterk als de zwakste schakel; die ketting dreigt soms te breken. De Fietsersbond maakt zich daarover zorgen en heeft een inventarisatie gemaakt van wat er verslechterd is, dreigt aangetast te worden en wat beter kan. Uit die inventarisatie komen een paar algemene conclusies naar voren, die hieronder zullen worden behandeld. In de eerste plaats gaan we daarbij in op wie er in de praktijk besluiten kan nemen over het betreffende fietsnetwerk. In de tweede plaats gaan de conclusies in op de belangrijkste verslechtingen. Daarbij zullen we een paar voorbeelden geven van delen van het fietsnetwerk waar het niet goed gaat.

### **Organisatie en beheer van het fietsnetwerk**

In de praktijk zijn de stadsdelen verantwoordelijk voor het fietsnetwerk. Voorheen was dat anders. Dat heeft te maken met het feit dat herinrichtingen of kleine aanpassingen aan het fietsnetwerk meestal vallen binnen het budget van de stadsdelen, waarover zij kunnen beslissen. Dat budget is enkele jaren geleden verhoogd van 5 naar 20 miljoen euro. Alleen waar het een wijziging van het fietsnetwerk betreft, dus als een route verlegd moet worden, dan heeft de gemeenteraad de beslissingsbevoegdheid.

Op het niveau van de Centrale Stad is er geen coördinator ofwel hoeder van het fietsnetwerk. Dus als een deel van dat netwerk zodanig wordt veranderd dat het niet meer voldoet aan de kwaliteitseisen, grijpt de Centrale Stad niet in. Het komt zelfs voor dat zo'n ingreep geheel niet bekend is bij de gemeente.

## Belangrijkste verslechtingen

1. **Te smalle fietsstraten:** Soms komt het weghalen van smalle fietspaden de fietser ten goede als daarvoor in de plaats een brede fietsstrook komt of een voldoende brede fietsstraat. Toch zien we in een aantal gevallen een verslechting. De Spuistraat (onderdeel van het fietsnetwerk) is hiervan het meest pregnante voorbeeld. Het fietspad, dat veel gebruikt werd om van Amsterdam Noord naar Zuid te fietsen, is weggehaald en de rijbaan is hernoemd als fietsstraat. Maar de rijbaan is veel te smal (3,40 m) voor een veilige straat voor gemengd verkeer, laat staan voor een fietsstraat. Als vrachtwagens midden op straat stoppen – en dat gebeurt nogal eens – rijden de fietsers er noodgedwongen op de stoep langs. En als een auto zich langs een langzame fiets probeert te wurmen, ontstaan er gevaarlijke situaties. Ook de net goedgekeurde plannen voor de Plantage Middenlaan zijn zeer zorgwekkend. Daar komt een nieuwe veel te smalle ‘Spuistraat’. Deze omzetting van fietspad naar te smalle rijbaan/fietsstraat zien we meer. Veel te vaak wordt er afgeweken van de minimale veilige maat in de afwegingskaders autoluw (4.50 m bij niet te veel auto’s).
2. **Shared space:** Meer en meer zien fietsers op het fietsnetwerk zich geconfronteerd met een goed fietspad, dat in shared space veranderd wordt. Dan is er geen snel, veilig en comfortabel fietsen meer bij. De Nemo-route met de brug naar het Oosterdoks- en Stationseiland is zo’n voorbeeld, waar fietsers worden verdrongen door voetgangers (officieel shared space geworden). Dit terwijl de netwerkroute op de Prins Hendrikkade is verslechterd. Een ander voorbeeld zijn alle parken, waar destijds – om snorfietzers uit de parken te kunnen weren – alle fietspaden zijn omgevormd tot een vorm van shared space.
3. **Materiaalgebruik:** Het nieuw toegepaste materiaal op fietspaden en -stroken is voor fietsers te vaak onaangenaam om te rijden, en niet volgens door de gemeenteraad vastgesteld beleid voor het fietsnetwerk (nl. rood asfalt). Tegels komen los te liggen in droge zomers of komen snel door boomwortels omhoog, klinkers verzakken met als gevolg onnodig grote oneffenheden rond putdeksels of andere in het wegdek opgenomen objecten, om maar niet te spreken van scherp gepunte kinderkopjes (Nieuwezijds Voorburgwal achter het paleis op de Dam). Met name in Zuid worden op veel fietspaden tegels door tegels vervangen of komen er fietspaden met tegels bij, waar asfalt veel logischer zou zijn. Ook slecht vormgegeven en gevaarlijke snelheidsremmers vormen een probleem. Bekend voorbeeld is de Haarlemmerstraat. Oneffen wegoppervlakten zijn vooral voor oudere mensen en voor vervoer van kwetsbare voorwerpen zeer problematisch. Dit kan er uiteindelijk toe leiden dat men de fiets maar in het rek of hok laat staan.
4. **Ruimtelijke ordening:** verkeersinfrastructuur heeft alles te maken met de ruimtelijke ordening. Daarom zouden de belangrijkste routes van het fietsnetwerk ook moeten dienen als basis voor die ruimtelijke ordening. We kunnen een paar voorbeelden noemen, waar deze regel niet is gehanteerd en men pas later bedacht dat er nog een goede fietsverbinding bij moest komen. Het meest cynische voorbeeld is het gebouw van Stibbe dat bovenop een deel van het fietsnetwerk werd gebouwd, dat juist aansloot op een cruciaal tunneltje naar station Zuid. En nog een leuke: bij het Buikslotermeerplein zuidzijde: het fietsnetwerk loopt daar dood op een autoparkeerplaats.

We willen hier stadsdeel Centrum even uitlichten. Als Fietzersbond begrijpen we dat de meeste straten daar smal zijn en dat er keuzes gemaakt moeten worden. Ook begrijpen we dat voetgangers meer ruimte moeten krijgen. We staan dan ook achter de keuze van de gemeente om de voetgangers op één te zetten, dan de fietser, dan het OV en tenslotte de auto. Maar die keuze leidt te vaak tot brede terrassen in plaats van trottoirs, en te smalle straten voor fietsers die ze moeten delen met auto’s.



Als we het over voetgangers hebben, dan zijn dit in het centrum veelal toeristen. Door de hoge aantallen is er vaak geen doorkomen aan. Alle fietsers om het centrum heen laten rijden is geen optie, omdat die omrijroutes dan veel te druk worden en omdat die routes voor veel bestemmingen te lang zijn. Fietsers zullen om die reden toch hun weg blijven zoeken door het centrum. Daarom is ook binnen het centrum een goed fietsnetwerk nodig om overlast door fietsers elders tegen te gaan. Voetgangers hebben dus belang bij een deugdelijk fietsnetwerk!

Concluderend stellen we vast dat het fietsnetwerk niet goed wordt beheerd. Willen we als stad Amsterdam een fietsstad blijven, dan zal dat netwerk moeten worden veilig gesteld. Dit betekent heldere, doorgaande routes, waarbij het fietsnetwerk de basis is van de ruimtelijke ordening. Dit betekent ook dat overal de kwaliteit op orde is. Denk aan rood asfalt en een minimale breedte voor fietspaden en fietsstraten. Met de steeds vollere fietspaden worden die kwaliteitseisen steeds belangrijker.

We willen graag met de gemeente bespreken hoe we samen kunnen zorgen voor een goed en veilig fietsnetwerk.

Met vriendelijke groet,



Florrie de Pater  
Voorzitter Fietsersbond Amsterdam

Bijlagen:

Kaarten fietsnetwerk: hier vindt u schetsmatige kaarten van Centrum en Noord, die illustreren waar het fietsnetwerk van onvoldoende kwaliteit is. De kaarten zijn slechts een illustratie en pretenderen geen volledigheid.

## Legenda



- Eenrichting
- Beide richtingen
- **Kwaliteit goed**
- Fietspad is voetgangersgebied (in park)
- **Fietsstraat (smaller dan 4.50) of fietspad te smal (ten opzichte van de drukte)**
- **Breedte aan de krappe kant**
- **Noord: Was fietspad, nu fietsstraat**
- **Geen doorkomen aan, wegdek goed**
- **Noord: Door onvoldoende capaciteit ponten slechte doorstroom**
- **Route nooit goed tot stand gekomen**
- **Wegdek heel erg slecht (b.v. keitjes)**
- **Centrum: Wegdek matig. Fietspad: klinkers of richels/drempels met scherpe randen**
- **Noord: Slecht wegdek zonder fietspad**

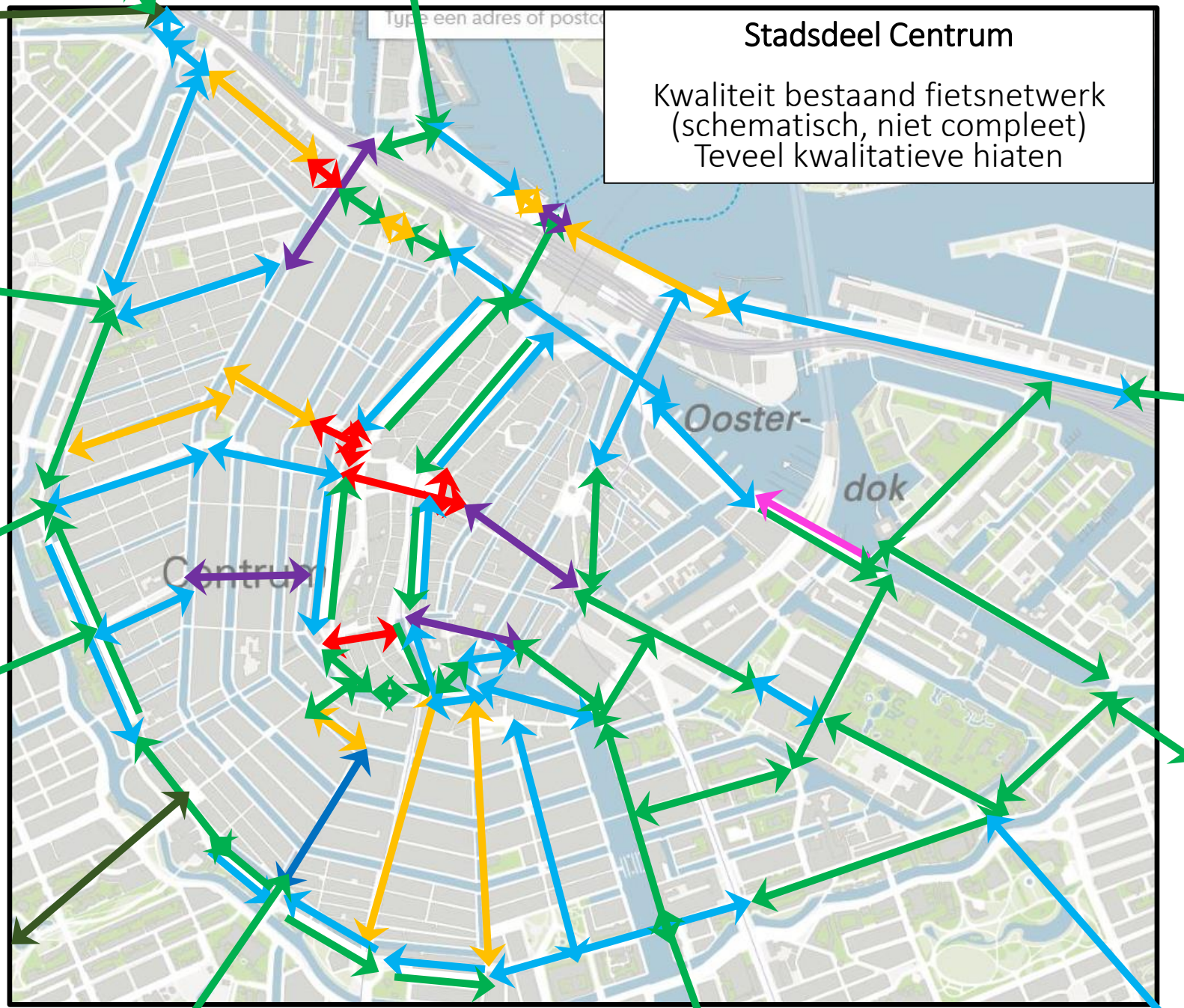
Type een adres of postcode

# Stadsdeel Centrum

Kwaliteit bestaat fietsnetwerk  
(schematisch, niet compleet)  
Teveel kwalitatieve hiaten



- Kleur:**
- Kwaliteit goed
  - Voetgangersgebied
  - Te smal
  - Breedte krap
  - Geen doorkomen aan
  - Wegdek erg slecht
  - Nooit goed tot stand gekomen
  - Wegdek matig





## Stadsdeel Noord

Kwaliteit bestand fietsnetwerk  
(schematisch, niet compleet)  
Teveel kwalitatieve hiaten

Eenrichting

Beide richtingen

**Kleur:**

Kwaliteit goed

Voetgangersgebied

Was fietspad, nu  
fietsstraat (in  
wording)

Nooit goed tot stand  
gekomen

Slecht wegdek  
zonder fietspad

Door onvoldoende  
capaciteit ponten  
slechte doorstroom

