

Fietzersbond Amsterdam
WG-plein 84
1054 RC Amsterdam
T: 0206128445
E: amsterdam@fietzersbond.nl



Aan Fietsberaad

Datum Amsterdam, 6 oktober 2025

Betreft Reactie op de discussienotitie Voorrangsregeling fietsers en voetgangers bij VRI's

Beste CROW Fietsberaad,

Deze brief is de reactie van Fietzersbond Amsterdam op de Discussienotitie *Voorrangsregeling fietsers en voetgangers bij VRI's*. (In het vervolg noemen we deze 'de notitie'.)

Door onoplettendheid onzerzijds ontvangen jullie deze reactie veel later dan wij gepland hadden. Excuses daarvoor. Maar beter laat dan nooit, en naar wij begrepen nog niet te laat.

Samenvattend

1. Wat betreft de voorrangsregeling van fietsers onderling bij VRI's zijn we blij dat de discussienotitie meer duidelijkheid geeft over de werking en de (juridische) haalbaarheid van alternatieve varianten.
2. Over de voorrang op voet-fiets deelpunten bij VRI's, met name over het toepassen van zebra's daar, vinden we de discussienotitie tekortschieten. Want juist een dodelijke aanrijding en onduidelijkheid over de rechtsgeldigheid van zo'n zebra waren een aanleiding voor het maken van deze notitie. We hopen en verwachten dat Fietsberaad alsnog met een serieus advies over dit punt komt.
3. De notitie is vooral technisch en juridisch ingestoken, maar heeft onzes inziens onvoldoende aandacht voor de verkeerspsychologie (gedrag, begrijpelijkheid) en behapbaarheid van verschillende maatregelen. Ook de gevolgen van frequent af- en opstappen in drukke situaties (met name voor ouderen riskant) worden genegeerd. Juist in de complexe situaties met deelpunten spelen deze aspecten een rol. Hieronder volgt dus eerst onze analyse van deze aspecten.
4. Wat betreft de vormgeving van deelpunten hebben we nog enige aanvullingen.

In het hiernavolgende als eerste onze analyse en advies over zebra's over fietspaden bij VRI-deelpunten. Vervolgens bespreken we andere punten die we bij de notitie hebben. Als bijlage voegen we het standpunt van Fietzersbond Amsterdam over fiets-fiets en fiets -voetganger kruisingen uit 2018.

We hopen dat onze inbreng bijdraagt aan wel onderbouwde adviezen over de voorrangsregeling(en) van fietsers en voetgangers bij VRI's.

We zien uit naar het resultaat en naar jullie reactie op onze vragen. Hou ons graag op de hoogte over de ontwikkelingen over dit onderwerp.

Met vriendelijke groet,

Marjolein de Lange
Namens Fietzersbond Amsterdam

1. Onze analyse en advies over zebra's over fietspaden bij VRI's

Fietzers in de stad rijden in een complexe omgeving waarin het een uitdaging is om alle verschillende prikkels tijdig te verwerken. Dan is het extra van belang dat het verkeersbeeld op straat klopt met een redelijk verwachtingspatroon. De ongeregelde zebra over fietspaden vlakbij verkeerslichten is onlogisch en onverwacht en geeft tegenstrijdige informatie. Fietzers moeten in een split second beslissen. Deze situatie is niet duurzaam veilig.

Plotseling moeten remmen en stoppen geeft fietsers risico's op botsen en vallen, zeker in een menigte fietsers en met meer verschillende snelheden. Weer optrekken geeft ook gevaarlijk geslinger in de drukte. Voor de kwetsbare en de minder ervaren fietsers is dit een extra opgave en risico. Het (plotseling) moeten stoppen is voor fietsers ook veel onaangener dan voor voetgangers of auto's. Een voetganger staat probleemloos meteen even stil, een auto haalt de voet van het gas en remt, en trekt zo weer op.

In Amsterdam hecht Cliëntenbelang sterk aan zebra's over fietspaden bij VRI-kruispunten. Die zouden een veilige oversteek voor gehandicapten moeten garanderen. Wij hebben begrip voor de wens voor een veilige oversteek, maar in de praktijk zorgen die zebra's daar niet voor. Als fietsers groen hebben geven ze voetgangers daar (bijna) nooit vrije doorgang. Met de beperkte ruimte en het drukke (fiets)verkeer is dat ook schier onmogelijk. Voetgangers wachten even tot de fietsers voorbij zijn. (Als de fietsers groen hebben worden zij ook niet gelokt door groen bij de rijbaan.)

Ten behoeve van mensen die zich moeilijk voortbewegen is er (ook) art. 49 van het RVV die bestuurders gebiedt mensen met een witte stok (blind, slechtziend) en anderen die zich moeilijk voortbewegen voor te laten gaan bij het oversteken. Daar zijn die zebra's niet voor nodig.

Uit de notitie valt impliciet op te maken dat het Fietsberaad dit soort zebra's aanbeveelt. Her en der in de notitie worden zebra's over fietspaden benoemd (o.a. in aanbevelingen over vormgeving in H3 en bij de conflict-inventarisaties in H4) en bovenaan p5 staat: *Verderop in deze notitie is beschreven wanneer zebrapaden toe te passen op het deelkruispunt.*

Die beschrijving ontbreekt echter, en (serieuzer nog) een duidelijke analyse van de (on)wenselijkheid en de implicaties van zulke zebra's, en onderbouwd advies over de toepassing geeft de notitie niet. Dat vinden wij vreemd.

Het volstaat onzes inziens niet om - zoals op p5 van de notitie - te stellen dat het uiteindelijk (als er een aanrijding is gebeurd) aan de rechter is om te bepalen wie recht had op voorrang.

Wij vinden het onverstandig om bij VRI-kruispunten zebra's over fietspaden aan te bevelen die niet werken, maar die wel gevaarlijk kunnen uitpakken én die juridisch onduidelijk zijn.

We pleiten ervoor om op voet-fiets deelkruispunten bij VRI's geen ongeregelde zebra's op de fietspaden toe te passen.

Wat ons betreft zou het Fietsberaad dit soort zebra's op 'gewone' VRI-kruispunten moeten afraden. Net zoals het CROW dat doet en zoals het op de meeste kruispunten in Nederland geregeld is. Dat *'met name grote steden wel vaak zebrapaden aanleggen over fietspaden bij VRI's'* (op p4) klopt niet. Amsterdam is een uitzondering. Utrecht, Rotterdam en Den Haag hebben geen zebra's over fietspaden bij VRI-kruispunten. Dat is ook te zien op de foto's op p14 en p17 van situaties in Utrecht.

Voor uitzonderlijke gevallen, bijv. op heel drukke deelkruispunten¹, kan een zebra eventueel worden toegepast. Maar dan moet deze opgenomen worden in de VRI-regeling en moet duidelijk zijn, voor de wegbeheerder en de gebruikers, dat dit tot fors langere wachttijden zal leiden. (Wij vragen de gemeente Amsterdam om met berekeningen in kaart te brengen hoe veel langere wachttijden.)

Wij zien uit naar een heldere analyse en een duidelijk advies vanuit Fietsberaad over zebra's over fietspaden bij VRI-kruispunten. Daarbij mogen overwegingen over de rechtsgeldigheid van die zebra's en de noodzaak voor bord L2 niet ontbreken.

Graag vernemen we of en wanneer we deze kunnen verwachten.

2. Veel juridisch, weinig over gedrag, duidelijkheid en behapbaarheid

De notitie is vooral technisch en juridisch ingestoken. Het gedrag, de duidelijkheid en behapbaarheid voor gebruikers komt onvoldoende aan bod. Wij zien in het uiteindelijke advies van Fietsberaad graag aanvullingen op deze punten.

De notitie gaat in 2.1 uitgebreid in op verschillende regels over voorrang, maar de regel dat het fietspad als onderdeel van de weg dezelfde voorrangsricting moet hebben als die van de rijbaan, wordt daar niet benoemd. Dat is vreemd. Een belangrijke reden voor de pilot in Amsterdam met de omgekeerde haaiantanden was juist om onderbouwing uit de praktijk te krijgen voor de mogelijkheid om de voorrang op deelkruispunten te kunnen laten verschillen van die van de naastliggende rijbaan. **Is het zeker dat de deelkruispunten wat betreft voorrang probleemloos een andere voorrang kunnen krijgen dan de rijbaan? Waar staat dat?**

3. Vormgeving

Op p3 en in H3 worden vormgevingsaspecten benoemd die de gekozen voorrangsvariant kunnen ondersteunen. Zoals een kruis, zebapaden en de breedte van de tussenbermen. Wat ons betreft zijn de volgende middelen ook gewenst:

Een (attentie)bord voor plekken waar de voorrang op het fiets-fiets deelkruispunt anders is dan die op de rijbaan.

Een bord en/of markering als er op deelkruispunten *Meerdere Fiets Richtingen (soms) Tegelijk Groen* kan optreden. Meer over dit 'MFR(s)TG' in onderdeel 5.

4. Bij tweerichtingsverkeer achten wij variant 3 ook een geschikte optie

De conclusie van de notitie dat voor deelkruispunten met tweerichting fietspaden de afwijkende voorrangregeling (omgekeerde haaiantanden, variant 3A) minder geschikt is² delen wij niet. Dit volgt ook niet uit de analyse met de bolletjes: varianten 1A en 3A krijgen op resp. p24 en p26 evenveel oranje en rode bolletjes.

Met name in situaties waar de grootste fietsstroom een voorrangsweg kruist, is variant 3A een geschikte optie. Dan gaat het (bijv.) over een kruising van een hoofdfietsroute via een solitair fietspad of een secundaire straat met een voorrangsweg. Goed werkende voorbeelden daarvan in Amsterdam zijn de kruisingen Vondelpark - Amstelveenseweg en Museumstraat - Stadhouderskade.

¹ Een voorbeeld daarvan in Amsterdam is de zebra over het 2-richtingen fietspad van de Prins Hendrikkade bij het Damrak. Op p17 gaat de notitie ook in op het soms toch regelen van deelkruispunten met een VRI. Maar figuur 15 daarbij is onduidelijk. Het geregelde deelkruispunt is er niet op te zien.

² Dit wordt genoemd op pagina's 9, 12 en 26.

5. Afraden van AFRTG³ ondersteunen wij, maar MFR(s)TG⁴ vinden we wel waardevol

Het rapport geeft aan dat voor een veilige en begrijpelijke afwikkeling op de fiets-fiets deelskruispunten altemnerend groen voor de kruisende fietsstromen gewenst is (p16). Dus geen AFRTG. Dat ondersteunen we op zich.

In Amsterdam zien we echter wel gunstige effecten van MFR(s)TG, Meerdere Fiets Richtingen (soms) Tegelijk Groen. Door fietsers mee te regelen met OV (en soms ook met auto), kunnen wachttijden voor fietsers korter gemaakt worden en dat is positief voor de acceptatie (geloofwaardigheid) van rood licht en de doorstroming van fietsers. Daarmee kan ook gecompenseerd worden als wachttijden langer worden, bijv. bij maatregelen om dodehoek ongevallen te voorkomen. Wij vinden de winst in veiligheid en doorstroming door MFR(s)TG belangrijk genoeg om er vóór te zijn.

Omdat dit wel om duidelijkheid vraagt pleiten wij voor een bord en/of markering ter waarschuwing bij deelskruispunten met MFR(s)TG. Ook goed zicht op de snelle fietsers is dan een aandachtspunt.

6. Ook bij T-kruisingen omgekeerde haaiantanden als optie

Bij T-kruisingen heeft het fietspad langs de doorgaande tak (de voorrangsricting) geen verkeerslicht. Wij pleiten ervoor om ook hier 'omgekeerde' haaiantanden te kunnen plaatsen op het fietspad langs de doorgaande tak. Dan kunnen fietsers die de doorgaande rijbaan zijn overgestoken (afrijdende fietsers) veilig op dat fietspad invoegen. Ook daar is het wenselijk dat een bord dat aangeeft dat de afrijdende fietsers voorrang hebben. Misschien kan B6 worden toegepast?

7. Verbeteringen

De verwoording in onderaan p4 en bovenaan p5 is verwarrend. Wij denken dat hij duidelijker wordt met onderstaande aanpassingen:

*Voor het onderwerp van deze notitie is vooral relevant dat deze discussie **over zebra's over fietspaden** niet van toepassing is op **zebra's over fietspadendeelskruispunten voor fietsers en voetgangers als deze bij kruispunten die** niet met VRI geregeld zijn. Zebrapaden kunnen **daar ook dan** toegepast worden op het deelskruispunt.*

³ Alle Fiets Richtingen Tegelijk Groen

⁴ Meerdere Fiets Richtingen (soms) Tegelijk Groen