

# OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



- Felle tegenlichten, is daar wat aan te doen?
- Schiet op met die fietsbrug over het IJ!
- Gemeenteraadsverkiezingen in maart: wat beloven de partijen de fietser?

nummer 123 - februari 2026

# Inhoud

|                                                                     |       |
|---------------------------------------------------------------------|-------|
| Colofon.....                                                        | 2     |
| Standpunt Fietzersbond over veiligheid voor fietsers.....           | 3/4   |
| Fel tegenlicht .....                                                | 4/5   |
| Gemeenteraadsverkeizingen 2026 Terugblik .....                      | 6-8   |
| Gemeenteraadsverkeizingen 2026 Vooruitblik.....                     | 8/9   |
| De zelf rijdende taxi in Amsterdam? .....                           | 10    |
| Postvak in .....                                                    | 11    |
| Spread Fietssymbolen .....                                          | 12-13 |
| Over het IJ                                                         |       |
| 1 Is een fiets-IJtunnel eigenlijk niet veel beter? .....            | 14/15 |
| 2 De Westbrug als Rivella: een beetje vreemd, maar wel nuttig ..... | 15/16 |
| 3 De Snelbrug: Wachten kan niet langer .....                        | 16    |
| UIT DE WIJKEN .....                                                 | 17-19 |
| Omleidingen: een last of een uitdaging? Twee meningen               |       |
| Gemengde signalen .....                                             | 20/21 |
| Da's logisch: de omleiding vs. de fietser.....                      | 21/22 |
| AI voor OEK + column.....                                           | 22/23 |

## Redactioneel

Werk aan de weg, aan kades en bruggen en wat al niet. Als fietser in Amsterdam kom je die overal tegen. Hoe fietsers daar hun weg langs (moeten) banen, is een opgave. In deze OEK bespreken we dat van verschillende kanten.

Het IJ is een andere barrière voor fietsers die steeds meer uitdagingen inhoudt. Wat is de beste oplossing, en hoe kan die gerealiseerd worden? Daarover ook meer in deze OEK.

En niet vergeten: op 18 maart zijn de gemeenteraadsverkiezingen. Wat beloven de verschillende partijen voor fietsers, en wat hebben ze de afgelopen periode gedaan?

Tot slot: We zijn dringend op zoek naar versterking van de redactie. Om het huidige gat aan te vullen hebben we gekeken of AI kan helpen. Aan het eind van deze OEK een proeve daarvan. Beoordeling van het resultaat laten we graag aan de lezer. We zijn benieuwd! Vooral ook naar reacties op de oproep hieronder.

**Aan deze OEK werkten mee:** Aleida Leeuwenberg (AL), Ad Snelderwaard (AS), Bernard Blokzeil (BB), David Sogge (DS), Dirk Kloosterboer (DK), Ed Eringa (EE), Emiel Spanier (ES), Florrie de Pater (FP), Johan Kerstens (JK), John Patterson (JP), Marjolein de Lange (ML), David Kerstens (DK), Roland Haffmans (RH), e.v.a.

## Verhuisd?

ledenadministratie@fietzersbond.nl

## Privacywetgeving

Wilt u weten hoe vertrouwelijk wij met uw adresgegevens omgaan?  
fietzersbond.nl/privacy

## Klachteninformatie

- Amsterdam: 14020, 241111
- Fout geparkeerde auto's: 14020 of meldingen.amsterdam.nl
- Storing straatverlichting: 5972626
- Fiets-bewegwijzering: bewegwijzeringsdienst.nl  
ovv lokatie en nummer wegwijzer cc aan amsterdam@fietzersbond.nl
- Wegdek op trambanen: infraservice@gvb.nl  
cc aan amsterdam@fietzersbond.nl
- Storing verkeerslichten: licht@fietzersbond.amsterdam ovv kruispunt en rijrichting

## MOOI BLAD HE!

We willen graag onze mooie OEK behouden. Dat is niet mogelijk zonder versterking. We zoeken een nieuwe hoofdredacteur/coördinator. Iemand met hart voor Fietstad Amsterdam die samen

met het redactie-team en het bestuur twee keer per jaar het beste fietsblad van Amsterdam maakt.

Doe je mee? Aanmelden en informatie: bestuur@fietzersbond.amsterdam.

Ook voor de nieuwsbrief zoeken we een coördinator.

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond, verschijnt 2 keer per jaar in een oplage van 4000 en wordt gratis bezorgd bij alle Amsterdamse leden, geïnteresseerde actiegroepen en instellingen.

In de OEK weergegeven opvattingen hoeven niet overeen te komen met die van het bestuur of de redactie.

De volgende OEK verschijnt in oktober 2026. Bijdragen zijn welkom op oekredactie@fietzersbond.amsterdam

## Fietzersbond afdeling Amsterdam

Wg-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794  
amsterdam@fietzersbond.nl  
fietzersbond.amsterdam

Het kantoor is geopend op donderdagen van 12 tot 15 uur  
Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, bel dan even.

## Onderafdelingen

Amstelveen: amstelveen@fietzersbond.nl  
Diemen: diemen@fietzersbond.nl

**Tekening achterzijde:** Aleida Leeuwenberg

**Vormgeving:** Sandra du Maine

**Druk:** Rodi Rotatiedruk

## Lid worden

De Fietzersbond komt op voor de belangen van fietsers en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen.  
U bent al lid vanaf € 2,75 per maand lid.fietzersbond.nl

# Standpunt Fietzersbond over veiligheid voor de fietsers

In september 2024 besloot de landelijke Fietzersbond een proces in te zetten om te komen tot een standpunt over verkeersonveiligheid voor fietsers, met name over snelheidsverschillen en drukte. Aanleiding was een verzoek van de Amsterdamse afdeling om duidelijkheid te scheppen over waar de landelijke Fietzersbond nu stond ten aanzien van snelle e-bikes, inclusief fatbikes. In november van dat jaar vond de eerste bijeenkomst plaats in Utrecht. Er volgden twee regionale bijeenkomsten, één in Zwolle en één in Eindhoven. Daarnaast werd een expert-meeting gehouden met onder andere het CROW, Veiligheid. NL en de SWOV. En er was een peiling onder leden, potentiële leden en jongeren. Dit proces was goed georganiseerd en kon rekenen op instemming van de afdelingen. Maar toen de minister in september 2025 een helmplicht voor e-bikers tot 18 jaar voorstelde en de landelijke Fietzersbond zich meteen aansloot bij een gezamenlijk persbericht met de RAI, de BOVAG en de ANWB dat het voorstel van de minister afwees, leidde dat bij een aantal afdelingen, waaronder Amsterdam, tot woede en verzet. Daarop werd een extra gespreksavond ingelast om stoom af te blazen en meningen uit te wisselen, onder meer over deze leeftijdsgebonden helmplicht. Tevens werden de uitkomsten van een ledenpeiling gepresenteerd over veiligheid van fietsers, vooral bekeken vanuit de snelheid van

e-bikes, inclusief fatbikes. Ook in de ledenraad in november is gesproken over dit onderwerp.

In december ontvingen de afdelingen een concept standpunt 'Veilig en Comfortabel Fietsen' dat is toegespitst op snelheidsverschillen en drukte op fietsroutes. De Amsterdamse afdeling, het bestuur en de kopgroep, maakten een reactie en zullen het proces blijven volgen. In maart zal het uiteindelijke standpunt van de Fietzersbond worden vastgesteld.

Hieronder een samenvatting van het concept standpunt dat is voorgelegd aan de afdelingen:

## **A. Samenhangende en brede aanpak**

Verkeersveiligheid is een complex probleem en vraagt om een combinatie van maatregelen in de infrastructuur, wet- en regelgeving, gedrag en handhaving, en onderzoek. Om te voorkomen dat het aantal fietsslachtoffers de komende jaren verder oploopt, is een samenhangende aanpak nodig op meerdere fronten:

### ***1. Veilige, prettige en ruimere (fiets)infrastructuur en openbare ruimte***

- Maak meer ruimte voor fietsers en minder voor auto's.
- Investeer fors meer in veilige fietsinfrastructuur.
- Verlaag de snelheid. Max 30 km/u in de bebouwde kom en ook daarbuiten als er geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden.

### ***2. Gedrag en handhaving***

- Handhaaf meer en beter aan de voorkant, zodat er minder illegale e-bikes/fatbikes "op straat"

komen.

- Intensiveer de handhaving op straat, vergroot de pakkans en zorg voor wettelijke kaders om illegale e-bikes makkelijker in beslag te nemen.
- Verbeter gedrag en vaardigheden. Wel met de kanttekening dat het flankerend beleid is om het hele mobiliteitssysteem veilig te maken voor fietsers.

## ***3. Fietsen en andere voertuigen***

- Strengere technische eisen voor e-bikes. Begrens het maximale motorvermogen op 250 watt en maak het opvoeren technisch moeilijker.
- Iedere maatregel voor e-bikes moet in samenhang met maatregelen voor andere nieuwe elektrische voertuigen, zoals steps, worden genomen om uitwijking naar steps etc. te voorkomen.
- Reguleer het gebruik en bezit van gehandicaptenvoertuigen. Beperk het bezit tot mensen met een beperking.

## ***4. Meer (data gedreven) onderzoek en betere ongevalsregistratie***

Wij pleiten voor meer datagedreven onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen onder fietsers. De huidige registratie volstaat niet. We pleiten voor betere ontsluiting en koppeling tussen ambulancedata, SEH data en ongevalslocaties, zodat er meer data analyses kunnen worden gedaan.

## **B. Leeftijdsgebonden maatregelen**

Eind augustus 2025 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangekondigd een leeftijds grens van 12 of 16 jaar te onderzoeken voor het gebruik van een e-bike. Tevens wil



hij een leeftijdsspecifieke helmplicht invoeren voor e-bikes, waarbij wordt gedacht aan de leeftijd tot 18 jaar. De maatregel wordt eind oktober 2026 gepubliceerd en zal dan op 1 januari 2027 in gaan. Over beide maatregelen vraagt de Fietzersbond de afdelingen om hun mening.

Ook vraagt de Fietzersbond om de mening van de afdelingen om 70-plussers te adviseren een helm te dragen. Immers, zij lopen een aanzienlijk hoger veiligheidsrisico.

### **C. Maatregelen met onvoldoende draagvlak in ledenpeiling**

Voor het invoeren van een kentekenplicht was geen draagvlak in de vereniging. Ook een helmplicht voor alle e-bikes heeft geen draagvlak in de ledenpeiling, en ook niet bij andere verenigingen en experts: ook de stichting Artsen voor veilig fietsen en de SWOV zijn niet voor een helmplicht voor alle e-bikes.

### **Wat vindt de afdeling Amsterdam van dit concept standpunt?**

De Fietzersbond Amsterdam waardeert het proces dat tot nu toe is gevolgd om tot een standpunt te komen over onveiligheid voor fietsers. We zijn het over het algemeen eens met bovenstaande maatregelen. Wel vinden we het makkelijker gezegd dan gedaan om meer ruimte te maken voor fietsers en zetten we een vraagteken bij de veronderstelling van de landelijke Fietzersbond dat sommige opties onvoldoende draagvlak hebben of krijgen. Wij blijven pleiten voor een kentekenplicht voor alle e-bikes en zouden ook graag een WA-verzekering voor e-bikes verplicht willen stellen, omdat die volgens ons noodzakelijk zijn voor effectieve handhaving. Ook zijn we voor een genuanceerd advies voor ouderen om een helm op de e-bike te dragen, hoewel we de leeftijd van 70 arbitrair vinden. Waarom niet 65 jaar? (FP)

## **Fel tegenlicht**

We hadden er in voorgaande jaren steeds vaker last van, maar dit jaar loopt het de spuigaten uit: verblindend licht van tegenliggers, zowel auto's als fietsen. Het is het ergst tijdens spitsuren in de wintertijd, als er zwermen fietsers tegelijk onderweg zijn. Soms voelt het alsof je beweegt door een zee van lichten. Je ziet ze wel, maar niet wat er aan de lichten vastzit: een fiets, een bakfiets of wellicht een auto met slechts één werkend licht?

Volgens een ANWB-onderzoek had in 2024 80% van de verkeersdeelnemers regelmatig last van verblinding door felle koplampen van tegenliggers. Hoeveel ongelukken hierdoor zijn veroorzaakt is niet bekend, maar zeker is dat het gevaarlijke situaties oplevert. Want hoe je ook reageert op verblindend licht – blijven staren in de lichtbundel, je ogen dichtknijpen of weggijken – je zicht neemt af en het is altijd gevaarlijk.

### **Meer en beter licht**

Veel fietsers houden zich niet aan de regel dat de fiets zowel aan de voor- als aan de achterkant licht moet hebben. Vroeger was dat nog erger, ook

door de kwetsbare techniek. Als de fietsen al licht hadden, dan werd het vaak opgewekt met een dynamo en hing de lichtsterkte af van de snelheid van de fiets, die door diezelfde dynamo flink werd afgeremd.

Fietsen hadden dus vaak géén licht of zwak licht. Nieuwere fietstypes hebben lampen met ingebouwde licht- en/of bewegingssensoren: ze gaan automatisch branden zodra de fiets beweegt en/of als het een ietsepietsie donker wordt. De verlichting is bovendien minder kwetsbaar dan voorheen, omdat de lampen en de bedrading beter zijn weggewerkt in het frame of omdat ze dankzij batterijen helemaal geen bedrading meer hebben. Resultaat: een groot deel van de fietsen heeft tegenwoordig goede verlichting.

### **Wat maakt licht verblindend?**

Of tegenliggers last van je licht hebben, hangt af van de felheid en de kleur van je licht, het soort licht en de afstelling. Minder fel is minder verblindend, dat is logisch. Koplamp-



pen met een zogenaamde 'cut-off' worden gezien als een veilig soort. Hun bundel bestaat uit twee afgebakende delen. Het bovenste, zwakkere deel dient om gezien te worden, het onderste, felle deel verlicht de weg. Dit soort lampen, met een zogenaamd StVZO-keurmerk, is in Duitsland verplicht. Wat betreft de kleur: gelig licht is milder voor het oog dan wit-blauwe led-lampjes. En over de afstelling: lampen die lager op de fiets zitten, dus lager ten opzichte van de ogen van de tegenligger, en waarvan de bundel schuin omlaag is gericht richting wegdek, zijn minder of niet hinderlijk.

### **Hoe belangrijk is goede fietsverlichting eigenlijk?**

Ik ging lange tijd laconiek om met de

regel dat je goede verlichting op je fiets moet hebben. Vaak deed mijn licht het niet, bijvoorbeeld omdat de bedrading vanaf mijn dynamo kapot was en ik te lui was om daar iets aan te doen. Later ging ik de bedrijfszekere batterijlampjes van de HEMA gebruiken. Knipperend (wat niet mag, maar toch vaak wel kan), omdat ze dan langer meegaan (denk ik) en tot ze werkelijk helemaal leeg waren en amper nog licht gaven. Mijn lachnische houding kwam voort uit het feit dat ik alles zo ook wel zie, dankzij de overal aanwezige straatverlichting die elke vierkante meter openbare ruimte in de stad verlicht, en er gemakshalve van uitga dat anderen mij zien, zoals ik hen zie.

Toch zijn er wel situaties waarin ik doordrongen ben van het belang van goede verlichting. Bijvoorbeeld op donkere plattelandswegen waar ook auto's rijden. Die moeten je kunnen zien. Of op fietspaden in natuurgebieden, waar je op tijd bomen of takken op je pad wilt zien. En in de stad met noodweer. Als het hard regent, mijn bril nat is en al het toch al verblindende licht verdubbeld wordt door reflecterende straten en ik moeilijk meer onderscheid kan maken tussen alles wat er om me heen beweegt, voel ik hoe belangrijk het is om te worden gezien. En dat helemaal sinds ik vorig jaar bij noodweer omver werd gereden door een mede-tweewieler, die zei me niet gezien te hebben. Ik had toen een lampje met een bijna lege batterij, dus ik geloofde hem. Maar... mijn slechte zichtbaarheid werd mede veroorzaakt door alle lichten om me heen.

### **"In het donker zie je meer"**

Voor een ander artikel interviewde ik onlangs schrijfster Marjolijn van Heemstra. Ze zet zich in tegen lichtvervuiling en vóór behoud van de nachtelijke duisternis. Ik was verrast toen ze tegen de gangbare logica in zei dat je in het donker meer

ziet. Lampen hebben als effect dat je de lichtbundel goed ziet, maar omdat de pupillen van je ogen zich vernauwen als ze in het licht kijken, zie je de rest niet of minder goed, legde ze uit. Dit is, begreep ik daarna, wat gebeurt als je felle lichten op je af ziet komen. Zou het geen goed idee zijn om gewoon helemaal te stoppen met verlichting? Natuurlijk ondenkbaar in deze tijd waarin het licht wordt aanbeden en duisternis wordt gekoppeld aan alles wat slecht is, maar je krijgt een beetje een idee hoe dat is als je op rustige tijdstippen fietst over stukken straat waar de straatverlichting is uitgevallen. Als je dan even vergeet dat je haast hebt en aandachtig om je heen kijkt, dan zie je zachtere contouren van alles langs de weg.

### **Wetgeving**

Volgens de Nederlandse wetgeving, vastgesteld in de jaren '50 van de vorige eeuw, mag fietsverlichting andere weggebruikers niet verblinden. Wanneer dat het geval is, wordt niet omschreven. Wellicht is het goed om dat alsnog te doen, zoals in Duitsland is gebeurd. Daar is 2 lux het maximum, wat vergelijkbaar is met het licht van de volle maan bij heldere hemel of het licht van een kaars op twee meter afstand. Dat lijkt heel acceptabel. Verder kunnen regels worden gemaakt voor in frames ingebouwde verlichting. Deze zou kunnen worden gefixeerd in een stand die rekening houdt met tegenliggers. Ook valt te denken aan richtlijnen voor fietsenmakers bij het uitvoeren van servicebeurten, zoals ook voor auto's waarbij de afstelling van lampen onderdeel is van de jaarlijkse APK. Dat laatste is overigens nog geen garantie voor verblindingsvrij fietsen. Als de achterkant van een auto bijvoorbeeld zwaar is beladen, dan schijnen de lampen hoger. Dit kan vaak handmatig worden bijge-



steld, maar wie denkt daaraan, laat staan doet dat?

Wellicht kunnen bewustzijns campagnes helpen. Ik denk dat veel verkeersdeelnemers zich niet bewust zijn van wat ze kunnen aanrichten bij hun tegenliggers.

### **Hoe te dealen met hoe het is?**

Voorlopig zullen we moeten dealen met hoe het is. Misschien wordt het zelfs nog erger. Een tip die ik las luidt: 'Zorg dat je zelf een (goed afgestelde) felle koplamp hebt waarmee je de weg kunt zien. Als je zelf goed zicht hebt, gaan je pupillen minder ver open staan en heb je minder last van het licht van tegenliggers.' Dat voelt voor mij als kwaad met meer kwaad bestrijden.

Ik denk dat je om te beginnen ervoor kunt zorgen dat je zelf je tegenliggers niet verblindt door erop te letten dat je voorlicht niet te fel is en schuin omlaag schijnt. En regelmatig te checken of je lamp nog steeds de goede kant op schijnt. Je kunt het onderwerp ook aankaarten bij anderen, die er wellicht geen besef van hebben dat ze tegenliggers kunnen verblinden en zo het bewustzijn hierover helpen verspreiden. Dat kun je ook doen door bij het passeren van tegenliggers met felle lichten je ogen ietwat opzichtig met één hand af te schermen. Misschien valt er dan een kwartje.

Of je probeert deze situaties te vermijden. Door bijvoorbeeld de spits te mijden of een andere route te kiezen, langs doorgaande wegen met gescheiden fietspaden aan weerskanten van de weg. Zolang er geen spookfietsers zijn, zul je op zulke fietspaden geen tegenliggers ontmoeten. (AS)

# GEMEENTERAADSVERKIEZINGEN 2026

Van welke politieke partij moet de Amsterdamse fietser het hebben? Hieronder proberen we dat op een rij te zetten. Om te beginnen met een terugblik: wat hebben de verschillende partijen de afgelopen periode voor de fietser gedaan? Daarna kijken we naar de verkiezingsbeloften in de diverse partijprogramma's. De lezer kan dan zelf oordelen of er een partij is waar de fietser er het beste vanaf komt. Of dat ook gaat gebeuren blijft natuurlijk onzeker.

## A - Terugblik: welke partijen steunen de fiets

Op 18 maart zijn er verkiezingen. Veel partijen beloven dat ze opkomen voor de belangen van fietsers, maar doen ze dit ook? In dit artikel blikken we terug op de afgelopen raadsperiode en kijken we welke partijen zich hebben ingezet voor een fietsvriendelijke stad. De analyse is gebaseerd op de ontwikkelingen tot en met 2025.

### Maximaal 30 km/u

**Waarom:** De gemeente heeft besloten om op veel wegen de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km per uur. Dit moet zorgen voor minder ongevallen, minder geluidsoverlast en een verbetering van de leefbaarheid. De Fietzersbond is voorstander van een maximumsnelheid van 30 km/u, maar vindt dat er wel maatregelen moeten worden genomen om te zorgen dat automobilisten zich hieraan houden, zoals het aanleggen van verkeersdrempels. Ook mag een verlaging van de maximumsnelheid niet zomaar als excuus worden gebruikt om vrijliggende fietspaden weg te halen.



**Opstelling politieke partijen:** Met name DENK en FvD hebben zich uitgesproken tegen een algemene maximumsnelheid van 30 km/u. DENK noemde dit een 'geld slurpend ideologisch project'. JA21 was ook voor het schrappen van deze maatregel, wat opmerkelijk is. In 2020 had haar lijsttrekker juist een motie ingediend die pleitte voor een maximumsnelheid van 30 km/u in het hele gebied binnen de Ring A10, als alternatief voor knips. In 2022 heeft DENK een motie ingediend, waarin staat dat de maatregel voorlopig grotendeels moet worden ingetrokken. De motie stelt dat de maximumsnelheid alleen daar 'waar dat het hardst nodig is en een blijvend effect zal ressorteren' moet worden verlaagd. DENK, Lijst Kabamba, VVD, CDA, JA21 en FvD hebben voor deze motie gestemd. Aangezien zij geen meerderheid

hebben, is de motie verworpen.

**Uitkomst:** Per december 2023 is op veel wegen in Amsterdam de maximumsnelheid verlaagd naar 30 km/u, maar er is relatief weinig gedaan om de weginrichting aan te passen om te zorgen dat automobilisten zich hier ook aan houden. Op wegen waar de maximumsnelheid is verlaagd is de gemiddelde snelheid van auto's iets gedaald, maar twee op de tien automobilisten rijden er nog steeds 40 km/u of meer, zo bleek uit een onderzoek dat de gemeente in 2025 heeft laten doen. Het aantal ongevallen is op deze wegen met 11% gedaald.

### Brug over het IJ

**Waarom:** De veerponten over het IJ zijn regelmatig overvol. Als gevolg van grootschalige woningbouwprojecten in Noord zullen er in de toekomst nog veel meer fietsers en voetgangers het IJ over moeten. De enige echte oplossing is het bouwen van bruggen, maar dit kost veel geld en het Rijk wil momenteel niet meebetalen. De Fietzersbond vindt dat de gemeente dit probleem serieuzer moet nemen: er worden al jaren plannen gemaakt en onderzoeken gedaan, maar er gebeurde tot 2023 nog weinig. De Fietzersbond heeft hier herhaaldelijk aandacht voor gevraagd, o.a. door in te spreken in de gemeenteraad.

**Opstelling politieke partijen:** De hele raad wil dat er maatregelen worden genomen, maar er zijn wel verschillen. Zo heeft het CDA in 2023 ervoor gepleit om voorlopig niet te investeren in een brug over het IJ, omdat de partij bang was dat de kosten van zo'n brug zouden moeten worden terugverdiend door hogere parkeertarieven. De Partij voor de Dieren wil juist dat er meer haast wordt gemaakt met investeringen in een brug over het IJ. Deze partij noemde het 'bizar' dat de inwoners van Noord moeten wachten, terwijl de gemeente wel veel geld investeert in het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en daarmee eigenlijk het vliegverkeer faciliteert.

Forum voor Democratie heeft er normaal gesproken geen probleem mee om het vliegverkeer te faciliteren, maar de partij rook nu wellicht een kans om de coalitie onder druk te zetten. Ze diende een motie in om geld weg te halen bij de uitbreiding van de Noord/Zuidlijn en daarmee een brug over het IJ mogelijk te maken. De motie werd gesteund door de Partij voor de Dieren, Lijst AV, JA21, DENK en Forum voor Democratie, onvoldoende voor een meerderheid.

**Uitkomst:** De gemeente wil alsnog zonder steun van het Rijk een brug over het IJ bouwen, maar de wethouder heeft aan de raad laten weten dat de uitvoering ingewikkelder is dan aanvankelijk gedacht. Volgens de huidige planning begint de bouw van de Oostbrug in 2030.

## ***Fietsverhuur op de openbare weg***

**Waarom:** In 2017 werd Amsterdam overspoeld met goedkope 'deelfietsen', ofwel fietsen die op de openbare weg te huur worden aangeboden. Sindsdien probeert de gemeente om deelmobiliteit te reguleren, maar de experimenten verlopen moeizaam. Uit evaluaties komt naar voren dat deelfietsen (in tegenstelling tot OV-fietsen) vooral worden gebruikt door toeristen, dagjesmensen en 'deelfietsprobeerders'. Er zijn geen aanwijzingen dat de deelfiets zorgt voor minder gebruik of bezit van scooters of auto's. Slechts weinig mensen overwegen om hun eigen fiets te vervangen door een deelfiets. De Fietzersbond vindt dat deelfietsen in Amsterdam vooraan nog weinig meerwaarde hebben, terwijl ze wel schaarse openbare ruimte in beslag nemen.

**Opstelling politieke partijen:** Afgelopen voorjaar heeft de wethouder een keus voorgelegd aan de gemeenteraad: ofwel stoppen met het deelfietsexperiment ofwel deelfietsen uitbreiden naar de hele stad. Volt is enthousiast over deeltvervoer en wil dat de proef met deelfietsen onder voorwaarden wordt uitgebreid naar de hele stad. CDA, D66, GroenLinks, Partij voor de Dieren, PvdA en VVD willen het experiment stopzetten, waarbij met name coalitiepartijen D66, GroenLinks en PvdA wel openstaan voor eventuele toekomstige nieuwe initiatieven.

**Uitkomst:** De gemeente stopt met de huidige experimenten. Ondertussen werkt ze samen met de Vervoerregio Amsterdam aan weer een nieuw project met deelfietsen en deel-scooters, dit keer op regionaal niveau. Hoe dit eruit gaat zien is nog onduidelijk. Het is de bedoeling dat begin 2027 een aanbesteding start.

## ***Snelle e-bikes en fatbikes***

**Waarom:** De afgelopen jaren is er een sterke groei te zien van het aantal snelle e-bikes op de fietspaden, waaronder fatbikes. Deze fietsen zijn vaak betrokken bij ongevallen, zo bleek uit het Meldpunt ongevallen van de Fietzersbond Amsterdam en later ook uit cijfers van de Eerste Hulp. De Fietzersbond heeft onder meer met het meldpunt en met snelheidsmetingen aandacht gevraagd voor dit probleem.

**Opstelling politieke partijen:** In de eerste plaats is dit een probleem dat het Rijk moet oplossen, omdat het gaat over nationale wetgeving, maar politieke partijen in Amsterdam vinden dat de gemeente ook maatregelen moet nemen. Zo heeft het CDA een motie ingediend die vraagt om in rapportages een onderscheid te maken tussen gewone fietsen en e-bikes, zodat de verkregen informatie gebruikt kan worden bij besluiten over bijvoorbeeld een maximumsnelheid. GroenLinks heeft een motie ingediend die vraagt om maatregelen te nemen tegen de onveiligheid in parken als gevolg van opgevoerde e-bikes, bijvoorbeeld een maximumsnelheid of een verbod. Beide moties zijn met algemene stemmen aangenomen. Partij voor de Dieren vroeg de wethouder om het gebruik van 'traditionele' fietsen te stimuleren, niet alleen vanwege de veiligheid, maar ook omdat dit beter is voor de gezondheid en het milieu.

**Uitkomst:** De gemeente heeft een proef gedaan met borden in parken die oproepen om rustig te rijden. Een andere proef bestond eruit dat snelle fietsers in de Constantijn Huygensstraat werden uitgenodigd om de rijweg te gebruiken. Deze proeven hebben weinig opgeleverd. Eind 2025 heeft de wethouder aangekondigd dat ze het mogelijk gaat maken om fatbikes te verbieden op plekken waar de veiligheid in het geding is, zoals het Vondelpark. Deze maatregel geldt dus niet voor 'gewone' snelle e-bikes. Daarnaast komt er in 2026 een pilot met een maximumsnelheid van 20 km/u voor alle fietsers. Het is nog niet zeker of deze maatregelen juridisch houdbaar zijn.

## ***Knips tegen doorgaand autoverkeer***

**Waarom:** Een effectief middel om doorgaand autoverkeer in de stad te ontmoedigen zijn knips ofwel afsluitingen voor auto's. Knips kunnen zorgen voor rustigere wegen die veiliger zijn voor fietsers, waar het openbaar vervoer vlotter doorstroomt en waar omwonenden minder last hebben van luchtverontreiniging en lawaai. De Fietzersbond vindt dat er knips moeten komen in drukke doorgaande wegen, bijvoorbeeld in de Stadhou-

derskade bij het Vondelpark, en heeft hierover ingesproken in de gemeenteraad.

**Opstelling politieke partijen:** In 2023 is een korte proef gehouden met een knip in de Weesperstraat. De proef had gunstige resultaten, zoals een flinke afname van het autoverkeer in de stad. Tegelijk ontstonden er ook problemen, deels als gevolg van een haastige voorbereiding. Kabamba, DENK, VVD, SP, CDA, JA21 en Forum voor Democratie stemden voor een motie om de proef voortijdig te beëindigen. Als gevolg van de ophef over de proef in de Weesperstraat, en de ophef die ontstond door een te haastig ingevoerd 'palenplan' in de westelijke binnenstad durft de Amsterdamse politiek het woord 'knip' sindsdien nauwelijks meer in de mond te nemen. Wel heeft Volt erop gewezen dat al jarenlang wordt gesproken over 'intelligente toegang', maar dat de uitvoering op zich laat wachten. 'Intelligente toegang' is echter een containerbegrip, waardoor het onduidelijk is of dit moet worden opgevat als een aansporing om eindelijk werk te maken van knips.

**Uitkomst:** weinig concreets.

## ***Asfalt in plaats van klinkers***

**Waarom:** De gemeente wil voor (fiets-) routes soms gebruikmaken van klinkers in plaats van asfalt. Daarbij zijn klinkers 'iets beter waterdoorlaatbaar'. De Fietsersbond wil dat fietsroutes worden uitgevoerd in asfalt. Dat rijdt niet alleen een stuk comfortabeler, maar het is ook

veiliger, zeker als klinkers na verloop van tijd verzakken en scheef gaan liggen. De Fietsersbond heeft hier regelmatig aandacht voor gevraagd. Al in de vorige raadsperiode kreeg de Fietsersbond in de gemeenteraad de handen op elkaar voor rood asfalt op fietsstroken op de Kinkerstraat en de Koninginneweg en in deze raadsperiode bij de 'Oranje Loper' (de herinrichting van de route van Centraal Station naar het Mercatorplein in West).

**Opstelling politieke partijen:** D66 heeft een motie ingediend om het fietspad en de fietsstroken langs het hele traject van de Oranje Loper uit te voeren in asfalt. De motie is aangenomen met tegenstemmen van Partij voor de Dieren en CDA.

**Uitkomst:** De wethouder heeft toegezegd dat de fietspaden en fietsstroken langs de Oranje Loper inderdaad worden uitgevoerd in rood asfalt, althans de gedeeltes die vernieuwd worden.

### **Conclusie**

De bovenstaande analyse laat zien welke partijen zich hebben ingezet voor een stad waar je veilig kunt fietsen. Over het algemeen is er in de raad veel steun voor voorstellen die hieraan bijdragen. Helaas verandert dat vaak als er echte keuzes moeten worden gemaakt, zoals geld vrijmaken voor een brug over het IJ of doorgaand autoverkeer inperken door middel van knips. Steun slaat dan om in weerstand en trainen. Het blijft daardoor hard werken voor een fietsveilige stad. (DK)

## **B - Vooruitblik: fiets in verkiezingsprogramma**

Op woensdag 18 maart 2026 zijn de gemeenteraadsverkiezingen. De meeste politieke partijen hebben inmiddels hun verkiezingsprogramma gepubliceerd. Fietsersbond Amsterdam heeft deze programma's gelezen met speciale aandacht voor de positie van de fiets.

De belangrijkste gemene deler: vrijwel alle partijen willen meer ruimte voor de fiets en meer verkeersveiligheid. Wel verschilt per partij hoe uitgesproken die ambitie is en hoe de fiets wordt afgewogen ten opzichte van andere modaliteiten. Opvallend is dat bijna alle partijen voorstander zijn van een maximumsnelheid van 20 km/u op smalle fietspaden.

Fietsersbond Amsterdam hecht veel waarde aan concrete infrastructurele maatregelen. Daarbij plaatsen we in algemene zin een kanttekening bij het veelvuldig inzetten op fietsstraten: die zijn niet altijd de meest

effectieve oplossing, bijvoorbeeld als ze te smal zijn, er te veel auto's rijden en er veel laad-/losbewegingen plaatsvinden. In veel situaties zijn vrijliggende, ruime en goed ingerichte fietspaden veiliger en comfortabeler voor fietsers.

**VVD** noemt enkele positieve punten, zoals vrijliggende fietspaden, maar maakt geen duidelijke keuze vóór de fiets. Ze willen het 30 km regime gedeeltelijk terugdraaien. Wij achten dat ongunstig voor de veiligheid van fietsers en voetgangers.

**CDA** zet sterker in op fietsen, lopen en groen. Het programma is terughoudend over nieuwe bruggen naar Noord, maar bevat wel duidelijke ambities om kinderen veilig op de fiets naar school te laten gaan, met aandacht voor verkeersveiligheid en beschikbaarheid van fietsen.

**GroenLinks** presenteert concrete plannen zoals de Sprong over het IJ, de ambitie om naar nul ernstige

verkeersslachtoffers te gaan en de aanleg van fietsstraten, onder meer op delen van de tweede fietsring en de Admiraal de Ruijterweg. Afgezien van deze voorbeelden bevat het programma nauwelijks concrete voorstellen voor de fietsinfrastructuur.

**D66** heeft een ambitieus en concreet fietsprogramma. De partij noemt zowel de Oost- als de Westbrug over het IJ, een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en snelfietsroutes naar omliggende woonkernen. Positief is ook de duidelijke keuze voor rood asfalt op het plus- en hoofdnet fiets en voor verlichting en afwartering van wegen.



Foto verkiezingscampagne D66 (Dana Marin via Unsplash)

**PvdA** kiest eveneens voor stevige fietsambities. In het programma staan onder andere de Oost- en Westbrug, verbetering van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, ruime en sociaal veilige fiets- en wandelroutes, schoolstraten bij elke basisschool en behoud van buurtstallingen. Ook hier wordt sterk ingezet op fietsstraten, ook waar die volgens Fietzersbond Amsterdam niet altijd de beste oplossing zijn.

**Volt** noemt in het verkiezingsprogramma geen specifieke maatregelen voor fietsers.

**SP** heeft een beknopt programma met aandacht voor betere fietsroutes naar grote werkgebieden, rustige

en veilige routes door drukke delen van de stad en het bereikbaar maken van fietsen voor iedereen via fietslessen en ondersteuning bij aanschaf en reparatie.

De **Partij voor de Dieren** Amsterdam streeft naar een schonere, gezondere en toegankelijker stad door mobiliteit en bereikbaarheid duurzaam te hervormen. Er zijn twee speerpunten die voor de fietser van belang zijn. A. Fors investeren in wandel- en fietspaden. B. Weren van scooters, brom – en snorfietsen, onder meer via milieuzones. De discussie over de E-bike wordt niet gevoerd, ook niet over de veiligheid van kwetsbare fietsers.

**BIJ1** kiest voor een autoluwe stad. De plannen voor de 2e fietsring inclusief de halvering van het autoverkeer worden ondersteund, evenals de bruggen over het IJ en het beperken van doorgaand autoverkeer door knips. Fietsstraten worden alleen ondersteund als het autoverkeer sterk wordt teruggedrongen. Fiets parkeren wordt uitgebreid en fietsen toegankelijker gemaakt, onder andere via aanschafsubsidies en gratis lessen. Grote of snelle fietsen kunnen, na onderzoek, naar de rijbaan.

De partij **Namens Amsterdammers** pleit voor veilige wegen en fietspaden en minder paaltjes, maar maakt geen duidelijke keuze voor de fiets ten opzichte van andere vormen van vervoer.

Andere partijen hebben (nog) geen lokaal verkiezingsprogramma gepubliceerd.

Verkiezingsbeloften bieden geen garantie voor uitvoering, maar het benoemen van concrete fietsmaatregelen is een belangrijke eerste stap. Wij kunnen dan als Fietzersbond de partijen wijzen op mogelijke discrepanties tussen hun verkiezingsprogramma en hun daden in de politiek. Zo hebben we een handvat om ons werk ook de komende raadsperiode te kunnen blijven doen teneinde de toekomstbestendige fietsinfrastructuur in Amsterdam veiliger en comfortabeler te maken. (BB)

**Nog een reden  
waarom we tegen  
klinkers op fiets-  
routes zijn**



# De zelfrijdende taxi in Amsterdam?

Op 27 november stond er een verontrustend onderwerp op de agenda van de Raadscommissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water (MOW), namelijk de mogelijke introductie van de zelfrijdende taxi, de Tesla. Het punt was ingebracht door Jan Noordman van FVD. Hoewel we weten dat er in een jaar veel veranderd is wat betreft de veiligheid van de zelfrijdende auto, hebben we de raadsleden wat opmerkingen en vragen toegespeeld. Die betreffen natuurlijk de veiligheid voor de fietser. Vooral in Amsterdam is het fiets- en voetgangersverkeer heel anders en vaak onvoorspelbaarder dan in steden in Amerika of Australië, waar de zelfrijdende auto nu al veel rijdt.

We zien vooral problemen rond technische en veiligheidsrisico's, juridische en ethische kwesties en kosten van infrastructuur. Zo hebben de systemen moeite met complex stadsverkeer, onvoorspelbare voetgangers/fietsers en slecht weer, wat tot gevaarlijke situaties

kan leiden. Daarbij is geen enkel systeem storingsvrij, zoals storing in San Francisco onlangs liet zien, waarbij de systemen van zelfrijdende taxi's uitvielen en die midden op de weg stil bleven staan. Softwarefouten, sensoren die iets verkeerd "zien", falende updates en hacks kunnen ongelukken veroorzaken, terwijl de bestuurder vaak niet op tijd kan ingrijpen. Ook de aansprakelijkheid bij een ongeluk is onduidelijk: ligt de fout bij de fabrikant, softwareleverancier, eigenaar of eventueel nog bij de bestuurder? Wetgeving ontbreekt hier nog. Omdat de fabrikant een enorme hoeveelheid goede advocaten tot zijn beschikking heeft, wordt de tegenpartij weggevaagd. En hoe kiest de zelfrijdende auto bij noodsituaties, waar hij moet kiezen tussen verschillende "kwaden" (inzittenden beschermen of omstanders sparen)? Dit roept lastige ethische dilemma's op waar nog geen heldere regels voor bestaan. En wat te denken van de enorme hoeveelheid locatie- en

rijgegevens die dit oplevert en grote zorgen oproept over privacy en mogelijk misbruik van data door bedrijven of overheden. Wegen en infrastructuur moeten vaak worden aangepast (belijning, kaartdata, digitale communicatie), wat veel tijd en publieke investeringen vraagt.

Als we verder kijken naar de maatschappelijke kosten, kan mogelijk flink baanverlies worden genoteerd. Immers, beroepschauffeurs (taxi, bus, vrachtwagen, rijinstructeurs) lopen risico hun baan te verliezen als grootschalig autonoom vervoer wordt ingevoerd. Er zijn ook in Amsterdam veel mensen die in hun onderhoud voorzien als taxichauffeur. Gegevens in Californië tonen daarnaast aan dat zelfrijdende voertuigen de doorstroming kunnen verslechteren. In Californië blijkt uit onderzoek dat 'robotaxi's' bijna de helft van hun tijd leeg rondrijden, wat de verkeersdrukte vergroot. Het resultaat: files.

Fietsersbond Amsterdam was blij met de reactie van wethouder Van der Horst. De gemeente houdt de ontwikkelingen rond de zelfrijdende auto goed in de gaten. Daarbij werkt ze samen met steden die al iets verder zijn op dit gebied, zoals Hamburg. Ten aanzien van privéauto's die zelfrijdend zijn, is de gemeente zeer terughoudend. De Rijksdienst voor het Wegverkeer gaat binnenkort een proef doen met de zelfrijdende auto. De gemeente volgt deze proeven met veel aandacht. De wethouder is veel meer geïnteresseerd in de mogelijkheden voor zelfrijdende metro's en bussen. Vanwege het huidige personeelstekort en de vergrijzing van de maatschappij zou dat wel een goede oplossing kunnen zijn. (DS & FP)



# Postvak in

Ik ben het helemaal eens met jullie standpunt inzake (helmplicht voor) e-bikes, zoals beschreven in de OEK van oktober 2025. Steeds weer lees ik als argumentatie tégen helm-plicht dat dit kan leiden tot minder fietsgebruik onder jongeren. Waar ik nooit iemand over hoor, is het verminderde fietsgebruik onder ouderen als gevolg van toenemend gevaar op de fietspaden; ik ken er vele die het gewoon niet meer aandurven op de fiets, hoe graag ze ook zouden willen. Is dit volksgezondheids-aspect dan soms niet van belang...?! Wellicht kunnen jullie dit element ook inbrengen in de discussie, waarover "het laatste woord nog niet is gesproken". Succes en op naar strakkere regels voor NOEKs!

**Marion Kiewik**



Wat staat de nieuwe uitgave weer vol van interessante onderwerpen, mooi. Ik struikelde even bij "goed om te weten": "zebra's over fietspaden...voetgangers officieel altijd voorrang." Daar ben ik nog niet helemaal van overtuigd. Want er staan bijna nooit borden. (Uitzondering: Er was een tijd geleden eentje met geel zelfs, Van Baerlestraat/ Nicolaas Maesstraat, blijkbaar geen success). Vroeger heb ik als voetganger erg stoer met een kinderwagen de voorrang geëist, nu als fietser ben ik niet meer zo zeker dat het überhaupt een zebra is. Voor de auto's staat buiten kruispunten altijd wel een bord, dus als er geen bord

langs het fietspad staat, lijkt het mij geen zebra. En bij kruispunten met stoplichten, zijn de strepen over het fietspad daar niet onderdeel van het stoplicht verhaal? (Maar dat werkt dan ook niet als fietser en kruisende voetganger tegelijk groen hebben). Erg verwarrend en soms wel gevaarlijk, goed dat jullie dit aankaarten. Hopelijk kan er ook een goede oplossing worden gevonden voor mensen met een beperking, en ook voor voetgangers die door wachtende fietsers heen willen oversteken.

**Christian Hacker**

De nieuwsbrief [van september j.l.] triggerde bij mij twee gedachtes.

1. Is het mogelijk om lid te worden van de Fietzersbond AMSTERDAM? Enige tijd geleden heb ik mijn lidmaatschap van de landelijke fietsersbond opgezegd vanwege hun suffige karakter. Ik begon me te ergeren aan het tijdschrift vol met knullige artikelen en onzinnige fiets-spulletjes. En het beleid dat altijd maar weer gericht is op gezinnetjes en bejaarden. Het fietsersspectrum is nu eenmaal diverser dan dat. Het artikel in de nieuwsbrief over het e-bike beleid laat treffend de kloof zien tussen stedelijk en landelijk beleid. Ik ben het volkomen eens met die helmplicht en jullie argumenten daarbij. Vooral de

eenvoud van handhaving maakt het een elegante oplossing. Bijkomend voordeel, een nieuwe generatie groeit op die helmgebruik gewend is en misschien daar wel mee door wil gaan vanaf hun 18e.

Ik heb veel respect voor jullie scherpe (verkeers)analyses, waarvan je zelden of nooit iets terugvindt bij de landelijke fietsersbond. Ik zou graag van jullie afdeling lid worden, of anders iets doneren.

2. De discussie over de zebrapaden bracht mij op de volgende gedachte.

Persoonlijk vind ik dat de zebra op de fietspaden mag/moet blijven. Voorrang of niet, een zebra heeft weldegelijk een signaalfunctie naar de fietser om extra op te letten op voetgangers die over (willen) steken. Voetgangers moeten echter beseffen dat je in Amsterdam (helaas) niet blind kunt oversteken (zoals voetgangers vaak lijken te veronderstellen). Dus ook voetgangers moeten gewaarschuwd worden. Hoe zou het zijn als er signalen aan de zebra worden toegevoegd, zoals bijvoorbeeld een pijlvorm die waarschuwt voor doorgaand fietsverkeer? Zie afbeelding. (Je kunt natuurlijk ook, net als het Engelse 'Look Right' een tekst toevoegen, zoals FIETTERS, o.i.d.). Lijkt me het onderzoeken waard.

**Robert Hulsman**



# Fietssym

Dat fietssymbolen op het wegdek geen fietsen zijn, weten we wel. Al was het maar dankzij Magritte die een pijp schilderde met daaronder de woorden 'dit is geen pijp'. Maar die fietsen op het wegdek zijn ook geen schilderij: zij geven fietsers aan dat daar voor hen de plek op de weg is. En bij omleidingen ook nog waar ze heen moeten. En dan zijn ze vaak geel. En steeds vaker komen we ze tegen. Want in onze stad wordt vaak aan de weg gewerkt. Best mooi eigenlijk, die gele fietsen op zwart of rood asfalt, op grijze betonstenen of roodbruine klinkers. 'Ceci n'est pas un vélo, mais wel kunst', kun je in een artistieke bui denken.



# mbolen

Neem bijvoorbeeld de handgeschilderde fietsen op het wegdek van de Nieuwe Amstelbrug: ontroerende pareltjes waren het! En wat meehielp was dat ze fietsers verwezen naar volop ruimte. Want tijdens de werkzaamheden daar was autoverkeer niet welkom op de brug.

Dat zou de gemeente vaker mogen doen bij werkzaamheden! En wij fietsers zouden dan de eventuele ergernis over weer een omleiding, kunnen verzoeten door in die plaatjes van fietsen op het wegdek, de schoonheid ervan te ontdekken.



# OVER HET IJ

Over de *Sprong over het IJ* is al veel gezegd. Maar niet alles. Dat blijkt uit onderstaande discussie die in onze eigen gelederen oplaaide. Het blijkt ook uit het recente initiatief voor een Snelbrug. Aangeslingerd door verontruste bewoners van Noord; wij hebben ons als Fietserbond daarachter geschaard. Ter informatie en voor wie nog eens herinnerd wil worden aan wat er op het spel staat bij de (tot nu toe niet gematerialiseerde) pogingen van de gemeente om de kloof tussen Noord en de rest van de stad te dichten.

## 1. Is een fiets-IJtunnel eigenlijk niet veel beter?

De *Sprong over het IJ* was aanvankelijk bedoeld om de veren achter het Centraal Station te ontlasten met twee bruggen niet ver van het CS. Door tegenwerking van Rijkswaterstaat, provincie en andere scheepvaartbelangen mislukte de aanleg van de Javabrug. Daarna volgde het gezamenlijke plan van Rijkswaterstaat en gemeente voor de Oostbrug en de Westbrug, beide ver van het CS en hoger dan de Javabrug. Zo veranderde het doel om de druk op de CS-veren te verminderen sluipend in een streven naar (iets) minder groei van de CS-veren. Daarna schrapte de gemeente ook het nieuw voorgestelde Javaveer. Het plan is nu om in 2030 te beginnen met de bouw van de Oostbrug.

De Oostbrug vervangt het daar varende Oostveer, niet al te ver van CS. Daarvoor moeten de aansluitende fietsroutes verbeterd te worden, zowel aan de noordzijde bij het Vliegenbos, als aan de zuidkant vanuit de Czaar Peterstraat. De Westbrug sluit minder goed aan op het stedelijke fietsnet dan de Oostbrug, zeker aan de zuidzijde, en is vooral aantrekkelijk voor de nieuwe bewoners van de toekomstige wijk Haven-Stad. Hun komst laat echter nog vele jaren op zich wachten. De Westbrug vervangt het veer tussen NDSM en de Pontsteiger, dat een kortere, aantrekkelijker verbinding is voor bestemmingen in Oud-West. Een deel van de gebruikers van deze pont zal uitwijken naar de CS-veren, terwijl de nieuwe IJ-bruggen juist bedoeld waren voor het ontlasten van de CS-veren. Het zullen vooral fietsers zijn die niet opzien tegen omfietsen en een flinke helling (soms tegen de wind in) die de Westbrug zullen gaan gebruiken. Daarmee wordt het dus vooral een brug voor snelle, vaak gemotoriseerde fietsers en veel minder voor de trage fietser die rijdt op eigen kracht. Een treffend voorbeeld van een *voorziening voor de snelsten*.

De rustige Schellingwouderbrug laat zien dat omfietsen voor maar weinig dagelijkse fietsers aantrekkelijk is. De meeste fietsers kiezen liever de kortste verbinding en veranderen hun gewoonten niet gemakkelijk, zoals

ook al blijkt uit het verschil in drukte overdag tussen de Buiksloterwegpont en de IJpleinpont. Beide hebben elke zes minuten een afvaart. De IJpleinpont heeft een kortere ontschepingstijd en is kleiner, maar heeft meer vrije ruimte. Toch wordt deze pont veel minder gebruikt dan het Buiksloterwegveer. De nieuwe fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal, bedoeld voor een betere spreiding van het gebruik over beide veren, heeft tot nu nauwelijks verschil gemaakt.

Het snel groeiend fietsverkeer tussen Noord en de rest van de stad vergt meer ponten op goed gekozen plekken die vaker varen. Waarom vaart de Buiksloterwegpont in de spits niet elke 4 minuten, zoals de plannen al jaren beloven en in 2019 zelfs even de praktijk was. Een bezuiniging? Zonder Javabrug, Javaveer en de oversteek Westerdoksdijk wordt de druk op de CS-veren groter. Het huidige, weinig gebruikte Distelwegveer maakt dat niet echt anders. Opheffing van het NDSM - Pontsteigerveer vergroot de druk op de CS-veren door de te grote afstand tussen CS en de Westbrug.



### Beter een fietstunnel

Het document *Kostenafweging veren en bruggen* (2023) laat zien dat de toename van het veergebruik tussen 2030 en 2040 slechts zal halveren met de komst van de Oostbrug. Toch worden na de komst van de Oostbrug bij CS minder veren ingezet, wat vooral nadelig is voor de minder snelle, trapkrachtige fietsers. Nu Rijkswaterstaat een goed gelegen IJ-brug onmogelijk maakt, is een centraal gelegen fietstunnel – ooit ontworpen bij de IJtunnel, maar bij de aanleg wegbezuinigd – gewenst. Sociaal onveilig noemt de gemeente zo'n fietstunnel, maar geldt dat niet ook voor de geplande CS-voetgangerstunnel?

Voor de dagelijkse fietser is een tunnel aantrekkelijker dan een regelmatig geopende brug, met minder tegenwind en meer beschutting tegen de regen. In Antwerpen wordt onder de Schelde, dat een groot getijverschil kent, een fietstunnel aangelegd. Daarnaast is er ook een

fietsbrug over de Schelde. Die laatste vindt de Antwerpse Fietsersbond minder betrouwbaar: men is er “ook na alle overleg niet van overtuigd dat de fietsbrug de juiste keuze is voor de nieuwe Schelde-oeververbinding en de kwaliteit zal kunnen bieden die wenselijk is”. Dat geldt ook voor IJ-bruggen.

Een fietstunnel zal niet worden tegengewerkt door Rijkswaterstaat en mogelijk is men genegen daaraan mee te betalen. Een fietstunnel kan (en moet) dicht bij het Centrum. Daar zijn de fietsstromen veel groter dan bij de Oostbrug en de Westbrug. Op een plek zonder cruisevaart kunnen de tunneldiepte en hellingen beperkt blijven. Alleen een tunnel past bij het gemeentedoel: “bereikbaar en leefbaar houden van de stad ... meer tijdwinst en comfortabeler” en maakt fietsers minder afhankelijk van het grillige Amsterdamse veerbeleid. (RH)

## 2. De Westbrug als Rivella: een beetje vreemd, maar wel nuttig

De *Sprong over het IJ* was aanvankelijk bedoeld om het Buiksloterwegveer te ontlasten met twee bruggen niet ver van het centraal station: een bij Java, een bij het Stenen Hoofd. Bij het ontwerp van de Javabrug liep de samenwerking tussen de gemeente en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2016 vast: het ministerie ging niet akkoord met bouwwerken in het IJ bij Java, het smalste deel van het IJ. De commissie *Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam*, beter bekend als de commissie-d'Hooghe, moest deze impasse oplossen. Om dit te bereiken veranderde deze meteen het doel of, beter gezegd, herstelde het tot dat van een ouder inrichtingsplan voor de IJ-oeveren van Rem Koolhaas: nieuwe oeververbindingen dienden niet primair voor ontlasting van het Buiksloterwegveer, maar voor het ondersteunen

van de ontwikkeling van de IJ-oeveren van IJburg tot en met Zaanstad.

Dat leidde tot een advies voor drie nieuwe bruggen: een nieuwe Amsterdamsebrug voor IJburg, een Oostbrug voor de oostelijke helft van Noord en een Westbrug voor de westelijke helft van Noord en Zaanstad. Voor wie de Sprong 1.0 omarmde, zoals ondergetekende, was dat even slikken: de geadviseerde Oost- en Westbrug liggen verder buiten het centrum. Echter, vanuit het uitgangspunt van gebiedsontwikkeling liggen de Nieuwe Amsterdamse brug, de Oost- en Westbrug op logische plekken voor een fietstocht van en naar de rest van Amsterdam. Bij gebiedsontwikkeling tellen namelijk ook de fietsroutes van nieuwe bewoners in 2040, bruggen liggen er tenslotte minstens 100 jaar.



Tunnels onder het centrale en westelijke IJ hebben voordelen ten opzichte van bruggen – ze zijn normaliter altijd open – maar ook nadelen: ze moeten omwille van de cruiseschepen 20 meter diep zijn en tunnels mogen vanwege de veiligheid geen scherpe bochten hebben. Daardoor nemen tunnels zonder roltrappen veel ruimte in, die in het centrale IJ ontbreekt.

Zo lijkt de Sprong over het IJ 2.0 op de Rivella uit de vroegere reclame: een beetje vreemd, maar wel lekker. Dat wil zeggen: nuttig en nodig voor een veel groter aantal mensen binnen en buiten Amsterdam, voor algemeen belang in plaats van lokaal belang. Zo werden IJbruggen van een hoofdpijndossier een droomproject, ook dankzij de Fietzersbond. (EE)

### 3. De Snelbrug: Wachten kan niet langer

Amsterdam groeit nu en de komende decennia juist aan de westkant van het IJ het snelst. De toekomstige definitieve brug staat pas in 2040 gepland. Dit is veel te laat, zo schrijven de initiatiefnemers van de Snelbrug, waaronder de Fietzersbond Amsterdam, de Voetgangersvereniging en GroenLinks. Noord loopt qua mobiliteit vast. Het stadsdeel groeit al snel naar 150 duizend inwoners. Het aantal pontgangers zal binnenkort op 70 duizend per dag uitkomen, een ongekend aantal. Buiksloterham, NDSM, de Klaprozenbuurt, Klaprozenweg Noord, de Bongerd, Houthavens en over enkele jaren ook het noordelijk deel van Havenstad liggen allemaal aan de westkant van Noord. Ook Zaanstad groeit snel. En uiteraard wordt de westkant van Noord ook steeds aantrekkelijker voor toeristen en Amsterdammers aan de zuidkant van het IJ.

Noord krijgt te kampen met verkeersinfarcten. Dat geldt voor alle modaliteiten, want fietsers en voetgangers die niet op de pont passen, kiezen toch maar weer voor de auto.

Niet alleen de bereikbaarheid van Noord staat op het spel, ook de nautische veiligheid raakt in het gedrang. De aantallen ponten die door het uitstel van de Westbrug nodig zijn om deze vervoersstromen op te vangen, worden nautisch te risicovol. Het gevaar van een groot ongeluk door een aanvaring wordt reëler. Een onaanvaardbaar risico, vindt de actiegroep.

Behalve financiële en veiligheidsargumenten, pleiten ook maatschappelijke- en klimaatoverwegingen voor de

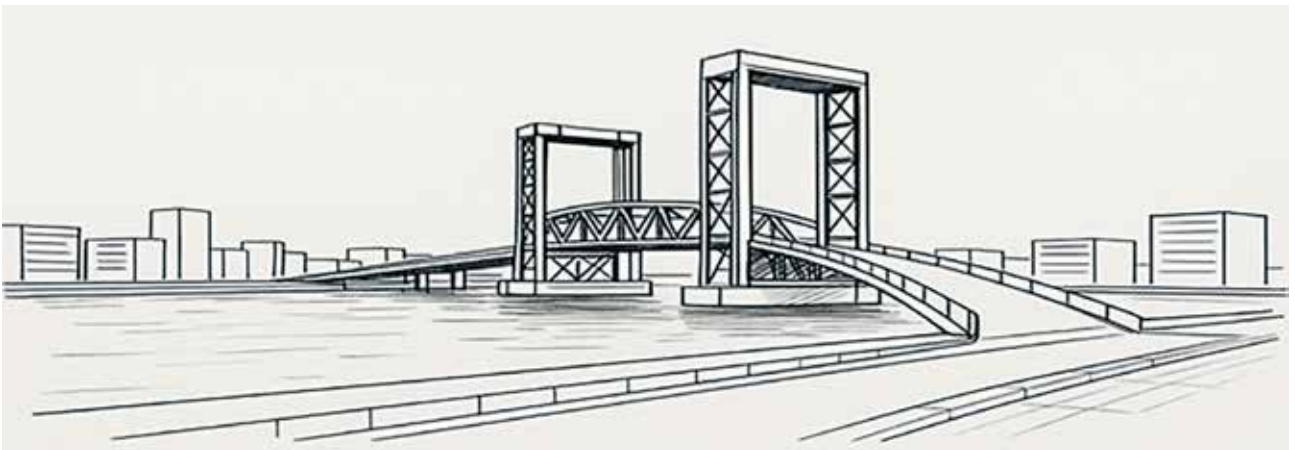
Snelbrug. Wachten kan daarom niet langer.

De Snelbrug heet Snelbrug, omdat hij snel kan worden gebouwd. Het is immers een tijdelijke brug, die 10 tot 15 jaar dienst moet doen en goedkoper is dan een permanente brug. Hij kan worden gebouwd tussen de Haparandadam en de NDSM-pier, het gehele traject is reeds gereserveerd voor deze bestemming. De Snelbrug wordt maximaal 9,10 meter hoog. Het wordt een beweegbare brug, die open en dicht kan voor zeer grote schepen en zeilboten. De oversteek over het IJ is 300 meter lang. De fietshelling blijft ruim binnen de norm. Ook voor voetgangers is de helling goed te doen. De ruw geschatte kosten bedragen tussen de 30 en 50 miljoen euro. Dit bedrag kan beduidend lager of hoger uitvallen, afhankelijk van de extra eisen die Rijkswaterstaat en de haven stellen bovenop de gebruikelijke vereisten. De totale opbrengsten (reistijdwinst, milieu- en gezondheidswinst, grondwaardewinst, etc.) schatten de initiatiefnemers op basis van hun onderbouwingen op een half miljard. De investering in de Snelbrug verdient zich aldus in ongeveer een à twee jaar terug.

De brug is voor een periode van 10 tot 15 jaar nodig als overbrugging tot de definitieve brug er is; bij eventuele vertraging kan hij ook langer worden gebruikt. Hij voldoet aan alle eisen van Rijkswaterstaat.

Gezien al deze overwegingen, kun je je afvragen waarom de Snelbrug er nog niet ligt. Dus pak deze bal op, gemeente, ga er zo snel mogelijk mee aan de slag!

**Actiegroep Snelbrug**



# UIT DE WIJKEN

## Centrum

### ***Zebra Cuyperspassage***

Aan de Centrumzijde van CS is op het fietspad van de Cuyperspassage pal naast het gebouw voor bagage-opslag een steunpunt gemaakt en zijn een soort van zebrastrepen op het fietspad getekend. Dat geeft gevaarlijke situaties. Vooral omdat voetgangers en fietsers geen goed zicht op elkaar hebben vanwege het gebouw, en het contrast tussen donker in de passage en fel licht buiten. Afgelopen augustus had de gemeente toegezegd om hier iets aan te doen, maar er is helaas nog niets veranderd. Net voor de Kerst besloot AT5 hier aandacht aan te besteden. Wij hebben uitgelegd dat de 'zebra-strepen' hier schijnveiligheid zijn en beter weg kunnen. Hopelijk helpt dit het gevaarlijke knelpunt snel op te lossen.



### ***Actie Stop voor Zebra's***

Maandagochtend 5 januari heeft de groep "Serve the City", samen met de Fietzersbond en de Voetgangersvereniging achter het CS vlakbij de pont actie gevoerd bij het zebrapad aldaar over het fietspad dat uit de Cuyperspassage komt. Reden: fietsers laten daar lang niet altijd voetgangers voorgaan, vooral als ze bang zijn de pont te missen. Maar voor voetgangers dient die zebra als een veilige oversteek tussen het station en de taxistandplaats en de westelijke fietsenstalling aldaar. Het sneeuwde flink, maar met een groep overstekende kinderen lukte het prima om de aandacht te krijgen. Heel wat fietsers stopten nu wel. Zij kregen een bloem van de kinderen. Wil je een gratis bordje "Ik rem voor Zebra's" bestellen voor op je fiets? Mail naar [info@stcamsterdam.nl](mailto:info@stcamsterdam.nl).



## Zuid

### ***Vondelpark***

De gemeente wil fatbikes gaan weren uit drukke gebieden zoals het Vondelpark. Door een aanpassing van een artikel in de algemene plaatselijke verordening (APV) zou dat mogelijk moeten worden. Wij vragen ons af of die aanpassing niet beter voor alle

voertuigen met een motor kan gelden. Een beperking tot fatbikes is eenzijdig en stigmatiserend. Want laten we wel wezen: veel 'slanke' e-bikes rijden minstens zo snel en veroorzaken dezelfde risico's, onrust en onveiligheid.

## Oost

### ***Zeeburgerpad***

De Fietzersbond Amsterdam is onlangs door de gemeente Amsterdam gevraagd mee te denken over de toekomstige inrichting van het Zeeburgerpad.

Langzaam maar zeker transformeert die buurt naar een gemengd woon- en werkgebied. Fietzersbond Amsterdam heeft haar voorkeur uitgesproken voor een inrichting als fietsstraat.

## West

### ***Haken en ogen aan de Oranje Loper***

Al in de vorige OEK werd het kruispunt Jan Evertsenstraat/Admiraal de Ruijterweg aange-merkt als een nieuw knelpunt. Sindsdien is de situatie niet verbeterd. Ook op Reddit signaleren meerdere gebruikers problemen. Zo spreekt gebruiker Tilauri van “nu het meest stressvolle kruispunt” en wijst erop dat auto’s daar “zelden afremmen voor fietsers”. Een andere gebruiker schrijft: “Op de fiets ben je hier praktisch onzichtbaar. Ik vermijd het kruispunt volledig.” Dat herken ik. Zelf voel ik me hier vaak ongemakkelijk, met name als ik vanuit west komend linksaf de Admiraal de Ruijterweg in wil (afbeelding 1). Mijn vriendin stapt



Afbeelding 1

hier inmiddels af en gebruikt het zebrapad in plaats van linksaf te slaan via de fietsoversteek.

Om te begrijpen waarom juist deze linksaf-beweging zo problematisch is, heb ik het kruispunt en wat daar gebeurt op een zondagmiddag in december eens goed bekeken. Drie factoren vielen me op.

#### ***1 Er rijden hier veel auto's***

Ten eerste is het, ook buiten de spits, opvallend druk. Hoewel dit deel van de Jan Evertsenstraat als fietsstraat is ingericht, waar auto's 'te gast' zouden moeten zijn, halen ze hier regelmatig fietsers in (afbeelding 2). Als fietser voel je je hier niet dominant.



Afbeelding 2

#### ***2. Auto's gebruiken de OV-baan als rijbaan***

Automobilisten zien de OV-baan als extra rijstrook (verboden). In een kwartier tijd reden vijf auto's de OV-baan op, meestal om linksaf te kunnen slaan richting de Admiraal de Ruijterweg, soms om rechtdoor te rijden wanneer het druk was (afbeelding 3). Daardoor



Afbeelding 3

bestaan daar in de praktijk twee rijbanen met achterop komend verkeer die een linksafslaande fietser moet kruisen. Let wel, een achterop komende auto kan via de OV-baan in drie seconden bij het kruispunt zijn, terwijl je daar niet op rekent.

#### ***3. De nieuwe oversteekplaats voor fietsers biedt minder zichtbaarheid***

Fietsers die daar willen oversteken moeten die beweging midden op

de rijbaan inzetten, met hun rug naar het meerrijdende autoverkeer. De opstelruimte is bovendien erg smal: ongeveer 1,5 meter breed. Daardoor sta je als fietser tijdens zo'n risicovolle manoeuvre feitelijk midden tussen het rijdende



Afbeelding 4

verkeer (afbeelding 4). Een grote achteruitgang t.o.v. de oude situatie waar fietsers weliswaar een iets grotere oversteek hadden maar ook volop ruimte om een rustig nooment af te wachten. (JP)

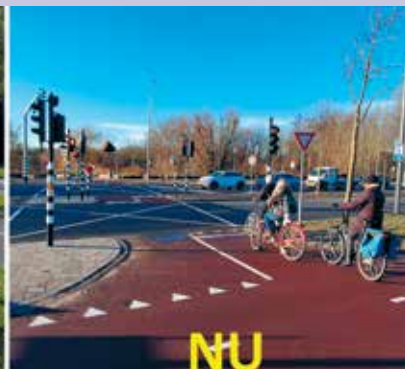
#### ***Van Diemenstraat - Westerkeersluisbrug***

Fietsers langs de 'IJ-boulevard', de drukke autoroute van A10 tot Centraal Station en verder, hebben geen doorgaand fietspad. Bij de Van Diemenstraat moeten ze oversteken omdat het tweerichting fietspad daar niet doorloopt. Wel is er een plan om ook daar een tweerichting-fietspad aan de noordzijde te maken. Inclusief een herinrichting op de Westerkeersluisbrug en de kruising naar de Pontsteiger. Daarmee zou het voor fietsers daar een stuk overzichtelijker, veiliger en sneller worden. Het werk zou vanaf 2026 worden uitgevoerd, maar is 'wegens omstandigheden' uitgesteld. Geen idee tot wanneer.

#### ***Opgelost knelpunt: Brettenpad over de Seineweg***

Om de Seineweg over te kunnen steken moesten fietsers (en voetgangers) over het Brettenpad

altijd afslaan naar de verkeerslichten bij de Haarlemmerweg. Die onhandige omweg is niet meer nodig nu er een directe fietsoversteek is aangelegd. Die ligt precies op de plek van het olifantenpad dat ontstaan was door mensen die niet wilden omrijden naar de Haarlemmerweg (foto toen en nu).



## Nieuw-West

### Plein 40-45

Plein 40-45 in Slotermeer krijgt een forse opknapping. Over dit plein loopt de belangrijke oost-west fietsroute Gerbrandypark-Eendrachtspark-Albardag-racht. Bewoners en bezoekers zien die graag van het plein verdwijnen. Het groene Jan de Louterpad is gedeeltelijk een alternatief. Maar door de huidige onveiligheid van de oversteek van de Slotermeerlaan

en de route onder het Blue Square Hotel is dat geen optie.

Wij vinden dat de huidige route pas kan verdwijnen, als een volwaardig alternatief volledig is aangelegd. Het besluit valt in 2026. En ja, Plein 40-45 zelf blijft in de plannen voorsnog goed per fiets bereikbaar vanuit alle kanten.

## Amstelveen <->Zuid

### Sportas

Al decennia pleit de Fietzersbond voor een doorgaande fietsroute langs de Museumtram-baan. Maar ter hoogte van de kop van de roeibaan moesten fietsers omrijden om het parkeerterrein heen. Met onhandige hoeken en een kruising met de Bosbaanweg op een gevaarlijke plek. Vanuit het project Sportas is nu een route rechtdoor, oostelijk langs het parkeerterrein gemaakt. Met een overzichtelijke haakse oversteek over de Bosbaanweg, waar fietsers en voetgangers voorrang hebben! Verder richting Amstelveen loopt het fietspad niet direct langs de tramlijn, maar het is wel vloeiend en breder gemaakt. Op het deel voorbij de hockeyvelden volgen verbeteringen later. De hele route heeft/krijgt betere (natuurvriendelijke) verlichting.



## OPROEP: Hulp bij fietsles

Kunnen fietsen is handig en gezond en geeft vrijheid en zelfstandigheid. Zeker in een stad als Amsterdam.

Maar niet iedereen kan het.

Sinds een paar jaar geeft de Fietzersbond fietsles. En dat is populair en daarom zijn we op zoek naar mensen die willen helpen bij de fietslessen.

De lessen zijn op maandagavond en woensdag overdag. Je assisteert bij ervaren fietsdocenten en al doende leer je.

Heb je interesse, meld je dan aan via [amsterdam@fietzersbond.nl](mailto:amsterdam@fietzersbond.nl).

Doe mee, en help mensen de vrijheid en het gemak van fietsen te ervaren.

# Omleidingen: een last of een uitdaging?

## Twee meningen

### 1. Gemengde signalen

In september 2025 kwam AT5 met het artikel *Waarom negeren fietsers massaal omleidingen?*. Dat was naar aanleiding van opbrekingen bij de kruising Willemsparkweg-Van Baerlestraat waar veel fietsers liever over de trambaan wilden rijden dan gehoorzaam een onzekere omweg van minstens drie minuten te volgen. Experts kwamen met verschillende verklaringen, maar lieten iets essentieels buiten beschouwing: de signalen die fietsers dagelijks krijgen via infrastructuur, media en handhaving. Als buitenlander die nog bezig is met integreren ben ik daar misschien extra gevoelig voor. Juist die gemengde signalen helpen verklaren waarom Amsterdamse fietsers de voorschriften en regels nogal eens aan hun laars lappen.

#### Wat zegt ons straatontwerp tegen fietsers?

Fietsers in de opgebroken Van Baerlestraat lopen twee risico's: fietsen over een trambaan en invoegen tussen autoverkeer. Beide situaties zijn in Amsterdam allesbehalve uitzonderlijk en ze worden steeds normaler. Als fietsen over een trambaan werkelijk zo gevaarlijk is, waarom zijn straten als de Kinkerstraat en de Marnixstraat dan heringericht met fietsstroken in plaats van vrijliggende fietspaden? In deze straten worden fietsers door obstakels op de fietsstrook dagelijks gedwongen om over de trambaan te rijden (zie onder). Ervaren fietsers beschouwen dat doorgaans niet als bijzonder gevaarlijk. En juist dát maakt de boodschap van een plotselinge omleiding op de Van Baerlestraat minder overtuigend (en uitwijken naar de trambaan voor de

handliggend). Hetzelfde geldt voor fietsen tussen auto's. Steeds meer straten – zoals de Clercqstraat, de Marnixstraat en de Geldersekaade – zijn ingericht als fietsstraat of als 30-km-zone met gemengd verkeer. Net als bij trambanen leert dit straatontwerp

fietsers dat invoegen tussen auto's een beheersbaar en normaal risico is.

Omdat beide situaties zo alledaags zijn in Amsterdam, ervaren veel fietsers omleidingen ter vermindering van zulke situaties als onzinnig. Tegelijkertijd geven deze omleidingen het signaal af dat doorstroming op sommige plekken belangrijker lijkt dan veiligheid.

#### Hoe fietsers worden besproken

In het nieuws en op sociale media worden fietsers vaak neergezet als gevaarlijk. De gemeente draagt daar onbedoeld aan bij met steeds meer verkeersborden die met boetes dreigen, verkeersregelaars die fietsers aanspreken en handhavingsacties gericht op gedrag zoals fietsen op de stoep of zonder verlichting.

De beschikbare data schetsen echter een ander beeld, zoals het SWOV-rapport *De Staat van de Verkeersveiligheid 2025*:

- Fietsers vormen het grootste aandeel van de verkeersgewonden (71%) en van de verkeersdoden (26%).
- Slechts 8% van de dodelijke fietsongevallen is eenzijdig. In 46% van de gevallen is een gemotoriseerd voertuig betrokken.
- Ook bij voetgangers is het patroon duidelijk: in maximaal 5% van de dodelijke ongevallen is een fietser de tegenpartij, terwijl in 83% een gemotoriseerd voertuig betrokken is.

De dominante retoriek over de 'gevaarlijke fietser' strookt dus slecht met de bekende feiten. Het grootste gevaar in onze straten is nog steeds de auto. Wanneer handhaving niet aansluit bij deze realiteit, verliezen autoriteiten aan legitimiteit bij veel fietsers. Dat voedt een wij-tegen-zij-denken, waarin verkeersborden en verkeersregelaars niet langer worden gezien als beschermend, maar als controlerend en frustrerend.

#### De schijn van ongelijkheid in handhaving

Het probleem is niet alleen de zichtbare controle van fietsers, maar ook het uitblijven daarvan bij automobilisten. Fietspaden worden regelmatig geblokkeerd of belemmerd door taxi's, brommers en vrachtwagens – vaak zonder gevolgen, zelfs wanneer er een politieagent voorbij komt.

Uit cijfers blijkt dat automobilisten gemiddeld meer



boetes krijgen dan fietsers. Het verschil zit waarschijnlijk in de manier waarop die handhaving plaatsvindt: automobilisten worden vaker beboet via flitspalen of in buitenwijken, terwijl fietsers hun boetes krijgen op drukke plekken, zichtbaar voor iedereen. Die zichtbaarheid beïnvloedt ook hoe rechtvaardig handhaving wordt ervaren.

Of het gebrek aan handhaving van regels voor auto's nu feitelijk is of vooral een kwestie van perceptie, het tast het gevoel van rechtvaardigheid aan. Het leert ons dat regels buigzaam zijn. Ik herken dat bij mezelf: meestal ben ik geduldig en stop ik vanzelfsprekend voor rood. Maar als ik vlak daarvoor meerdere gevaarlijke overtredingen door auto's zie, ontstaat de neiging om zelf ook

een regel te negeren. Overtreding lokt overtreding uit.

### Conclusie

Fietsers bewegen zich binnen een systeem dat tegenstrijdige signalen afgeeft over veiligheid, belangen en rechtvaardigheid. Straatontwerp leert hen risico's te accepteren, terwijl handhaving de legitimiteit van regels ondergraaft. In die context is het kiezen van een herkenbaar risico boven een lange omweg een begrijpelijke reactie op een systeem dat niet consistent is.

Als we het gedrag van fietsers willen verbeteren, moeten infrastructuur, media en beleid beter aansluiten bij de dagelijkse realiteit van het fietsen. (JP)

## 2. Da's logisch: de omleiding vs. de fietser

Voor veel Amsterdammers is het een herkenbare ergernis: je fietst al jaren je vaste route door de stad tot je op een dag tot stilstand wordt gedwongen door een combinatie van hekken, donkergele borden en misschien zelfs een verkeersleider. Werkzaamheden! Bouwterrein! Omleiding! Wat nu? Probeer je te ontdekken wat nu weer de bedoeling is? Of laat je de logica van de omleiding links liggen en verzin je zelf een creatieve(re) oplossing? Met andere woorden: laat de Amsterdamse fietser zich sturen of weet die het zelf eigenlijk beter?

Onze stad is in een permanente staat van verbouwing en dat kunnen de fietsers steeds vaker merken. Kabels en leidingen moeten de straat in of uit, bruggen en kades worden gerenoveerd en waar nieuwe gebouwen verrijzen lijkt het nabijgelegen fietspad vaak een ideale plek voor een bouwkeet of aanrijroute van het bouwmaterieel. Het is even slikken, ook al ziet het resultaat er uiteindelijk vaak beter uit. Maar in de tussentijd zijn daar dus die ellendige omleidingen.

Ingrediënten van zo'n nieuwe 'officiële' route: stukjes over de stoep of rijbaan, een normaal fietspad opgesplitst in tweerichtingsverkeer, of een compleet alternatieve route aangegeven met de bekende gele borden. In theorie levert dat misschien een navolgbaar en veilig 'recept' op. Maar wat doet de Amsterdamse fietser nou in de praktijk, geconfronteerd met een omleiding? We maken een tochtje door de stad om erachter te komen. Onze tocht begint aan de westkant van Amstelstation. Sinds de start van de renovatie van de Van der Kunbuurt wordt aan beide kanten van de Mr. Treublaan gesloopt en gebouwd. De toegang tot het Amstelstation is hier een soort onbedoelde shared space geworden, waar fietsers en voetgangers ruimte tekort komen op het smalle en slecht onderhouden pad. Omfietsen naar de stalling onder het station? Dat kan, maar doen er slechts



Foto 1

weinig, getuige de volle fietsenrekken aan de westkant. De komende tijd zullen de stationsbezoekers hier met elkaar moeten oefenen in geduld en vergevingsgezindheid. (foto 1)

Het volgende dilemma wacht op de Mr. Treublaan richting de Amstel: gaan we netjes oversteken (waar dan?) om in de volgende omleiding te belanden, of slaan we direct linksaf tegen het verkeer in? Voor de meeste fietsers is de keuze snel gemaakt. Als er wat ruimte is past daar immers nog wel een fietser tussen. De tegenliggers protesteren niet – onderlinge solidariteit kun je blijkbaar prima opeisen! Als klap op de vuurpijl kun je er op deze locatie nog voor kiezen de Weesperzijde in te slaan. Daar komen sommige fietsers onbedoeld op de rijbaan van het tegenliggend autoverkeer terecht vanwege de volgende bouwplaats met bijbehorende omleiding. We fietsen verder naar de Rivierenbuurt en willen het Beatrixpark induiken, maar stuiten op een heuse blokkade. (foto 2) Van de verkeersleider in fluorescerend hesje mag je er niet langs, maar de sporen naast de hekken vertellen een ander verhaal. Langs het Boerenwete-



Foto 2

ringpad (tijdelijk afgesloten voor bouwverkeer) is een modderig olifantenpaadje ontstaan. De meeste fietsers kunnen zich bij de omweg van ongeveer driehonderd meter neerleggen, maar voor een paar creatievelingen geldt het adagium 'binnendoor is nooit om'. En is een stukje off-road fietsen ook niet lekker avontuurlijk, midden in de stad?

Ten slotte nemen we een kijkje in West, bij de kruising van de Marnixstraat en de Rozengracht. Nu is de Marnixstraat weer open, maar kort geleden kon je hier alleen over de smalle stoep verder – afstappen dus! Toch, we zouden niet in Amsterdam zijn als ook hier niet tal van koppige fietsers hun eigen gang gingen. Rustig doorfietsen en pas te voet verder als het echt niet anders kan. Die aanwijzingen, dat zijn toch maar suggesties? Voor de meest eigenwijze types lijkt dat nog steeds te gelden op het kruispunt, bij de Jordaanbrug die wordt

vernieuwd. Ongehinderd door dikke pijlen, metershoge borden en waarschuwingen voor boetes, sluipen hier geregeld fietsers de brug op, tegen het (auto)verkeer in. Één richting? Mijn eigen richting! (foto 3).

Natuurlijk zijn er veel omleidingen met een duidelijke logica en genoeg fietsers die zich daar braaf aan houden. Maar de praktijk laat zien dat de Amsterdamse fietser het vaak net iets beter denkt te weten. Zeker als er ruimte is voor improvisatie, een afsnijroute, een paadje dat er gisteren nog niet was. De fietser is als water: hij volgt niet de pijlen, maar de weg van de minste weerstand. En net als bij water ontstaat ook bij fietsers vanzelf een stroom. Met elkaar vormen we de informele infrastructuur van de stad. We geven het goede voorbeeld en soms ook het foute – maar ons volledig laten sturen, dat doen we niet. (ES)



Foto 3

## AI voor OEK

Twee redenen waren er om als afdeling en vooral als OEK eens in AI te duiken:

Onze afdeling werd onlangs onaangenaam verrast door een flinke rekening omdat we op onze oude website (stukjes van) foto's hadden staan waar het ANP rechten op heeft. Om die schade in het vervolg te beperken hebben we op p.10 er hiernaast een AI plaatje opgenomen. Daarmee hopen we de schuld voor eventueel misbruik van bestaand materiaal af te wentelen op AI.

De tweede reden is dat we te kampen hebben met een tekort bij de redactie. Daardoor is de column dit keer ook met hulp van AI gemaakt. Als input gaf ik uitgebreide, maar rommelig geschreven, informatie over de geschiedenis van de fietsroute langs de Museumtramlijn, en de vraag om er een licht ironische column van te maken. Google Gemini AI maakte daar een tekst van, waarop ik er met een paar MI (menselijke intelligentie) aanpassinkjes de column hiernaast van maakte. (ML)

Reacties zijn welkom via: [oekredactie@fietsersbond.amsterdam](mailto:oekredactie@fietsersbond.amsterdam)



## Al column

### **De triomf van de rechte lijn: 25 jaar trappen tegen de bierkaai**

Het heeft een kwart eeuw geduurd, maar de rede heeft eindelijk de Amstelveenseweg bereikt. Voor de oningewijden: wie decennialang vanuit Amsterdam-Zuid richting het Amstelveense fietste, werd bij de entree van het Amsterdamse Bos getrakteerd op een verplichte toeristische omtrekkende beweging. Je mocht niet rechtdoor langs de Museumtramlijn; nee, je werd met een zachte doch dwingende hand richting de kop van de Bosbaan gestuurd.

### **De esthetiek van de omweg**

Begin deze eeuw stond ik als kersverse beleidsmedewerker van de Fietzersbond nog vurig te pleiten voor een rechte fietsroute in het ontwerp voor de herinrichting van het Entreegebied van het Amsterdamse bos. Een meerderheid was voor, succes lag binnen handbereik. Totdat één van de partijen plotseling een vlag van romantiek kreeg. De officiële lezing: het was voor de fietser “zo ontzettend leuk” om over het water van de Bosbaan uit te kijken. Dus omfietsen tot de Bosbaan bleef in het ontwerp. Dat die fietser eigenlijk gewoon op tijd op zijn werk in Amstelveen wilde zijn, was een detail dat de democratie even niet schikte. In de wandelgangen fluisterde men over omwonenden die geen tweewielers in hun achtertuin blieven, en natuurlijk over het heilige kalf van de Amsterdamse periferie: de Parkeerplaats. Elke vierkante meter asfalt was nodig voor de heilige koe, zodat de bosbezoekers na een uitputtende autorit van drie kilometer zo dicht mogelijk bij het bos konden beginnen aan hun wandeling of sport.

### **Het olifantenpad als verzet**

De fietser liet zich echter niet kisten door de politieke grillen. Er ontstond een prachtig, organisch ‘olifantenpad’ – een getuigenis van de kortste weg tussen A en B. Maar de gemeente Amsterdam bleek over een arsenaal aan boomstammen te beschikken om dit subversieve gedrag de kop in te drukken. De fietser moest en zou genieten van het uitzicht, of hij nu wilde of niet. Zelfs een vooruitziende kaartenmaker, die de moed had om het fietspad op zijn kaarten alvast het Roland Haffmanspad te dopen, kon de bureaucratische molens niet sneller laten draaien.

### **De geest is rijp (en de parkeerplaats betaald)**

Maar nu, anno 2026, is het wonder geschied. Onder de vlag van project ‘Sportas’ ligt er een prachtig breed en – houd u vast – kaarsrecht fietspad langs de museumtramlijn en over een deel van het parkeerterrein. Wat bleek de sleutel tot dit progressieve inzicht? De argumenten van de Fietzersbond, ambtenaren en politici met meer oog voor fietsen, en - niet te vergeten - de introductie van betaald parkeren. Niets maakt de geest zo rijp voor ‘minder parkeerplekken’ als een tarief dat de parkeervraag doet verdampen als ochtendmist boven de Bosbaan.

### **De kers op de taart**

Het resultaat is een triomf van modern verkeersontwerp. De fietser hoeft niet meer om te fietsen langs de Bosbaan, noch te slompen tussen uitstappende automobilisten. En als ultieme bekroning: bij de oversteek van de Bosbaanweg hebben fietsers en voetgangers nu voorrang op de auto's. Een gecombineerde zebra- en fietsoversteek die zo soepel loopt dat je je afvraagt waarom we hier 25 jaar op hebben moeten wachten.

Het uitzicht over de Bosbaan? Dat bewaren we nu gewoon voor de mensen die daar daadwerkelijk willen zijn. De rest van ons fietst, eindelijk verlost van de politieke omweg, in één streep door. Het heeft even geduurd, maar dan heb je ook wat: een fietspad dat precies doet wat een fietspad moet doen.

# VEILIG VONDELPARK



BANDBREEDTE 9,2 cm  
OMRIJDEN !