

# Gezond verbinden

Inbreng college-onderhandelingen fietsbeleid 2026-2030



Florrie de Pater, voorzitter  
Ed Eringa

Fietsersbond Amsterdam  
Namens de Kopgroep Fietsersbond Amsterdam

23 April 2026

Geachte onderhandelaars,

Het vorige college heeft historische doorbraken gerealiseerd op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid. De maximumsnelheid van 30 km/u werd ingevoerd in het grootste deel van de stad. Er werd 325 miljoen gereserveerd voor de bouw van de Oostbrug. Daarnaast besloot het tot de bouw van de tweede Amsterdamsebrug voor 53 miljoen, en investeert het samen met de vervoerregio 62 miljoen in extra ponten. Deze investeringen in het fiets- en voetgangersnetwerk, samen 440 miljoen, zijn historisch en hebben wereldwijd geen precedent, en namens de fietsende Amsterdammers danken wij het vorige college en alle betrokkenen hiervoor.

Uit de afgelopen verkiezingen bleek een brede steun van bewoners voor het mobiliteitsbeleid van de afgelopen jaren. De belangrijkste reden daarvoor is dat fietsen en lopen de belangrijkste vervoervormen voor Amsterdammers zijn, lopen voor reizen binnen hun buurt en fietsen voor reizen naar andere buurten. De voordelen van deze keuzes zijn eerder aan u beschreven in de brieven van de Tour de Force, de Bewegcoalitie en ANWB Wandelnet, en daar sluiten we ons graag bij aan.

Dat fietsbeleid het algemeen belang dient bewijst bijvoorbeeld het percentage mensen met overgewicht in de GGD-regio Amsterdam. Dit is het laagste percentage van heel Nederland, en de fietscultuur van Amsterdam is daarvoor de belangrijkste reden. Door deze gezondheidseffecten van fietsen en de lage kosten van fietsinfrastructuur is de kosten/batenverhouding van fietsinvesteringen 1:3, veruit de gunstigste van alle vormen van vervoer<sup>1</sup>.

Bovenstaande feiten bieden een solide basis om de Amsterdamse fietscultuur in de komende collegeperiode verder te versterken.

Voor de volgende collegeperiode stellen wij u 11 doelen voor, een “basis-elf” van fietsbeleid. Deze doelen kunnen verdeeld worden in twee thema’s:

1. Gezond verbinden, een kwaliteitsslag voor het fietsnetwerk
2. Veilig kwetsbaar, ombuiging van de stijging in fietsslachtoffers

Hieronder werken we deze thema’s verder uit.

## Gezond verbinden

Amsterdam staat aan de vooravond van grote positieve veranderingen in het fietsnetwerk: meer ponten op de korte termijn, de Oostbrug en tweede Amsterdamsebrug op de middellange termijn. Deze investeringen zijn mogelijk gemaakt door samenwerking tussen de gemeente, het ministerie van IenW, de Vervoerregio en de Fietsersbond. We verheugen ons bij het volgende college op tastbare resultaten in deze projecten.

Nu gemeente en bewoners deze grote fietsprojecten hebben omarmd, vragen wij het volgende college om dit beleid te verbreden tot een **kwaliteitsslag voor het bestaande fietsnetwerk**. Op trajecten waar dat eerder gebeurde, zoals in de Sarphatistraat, nam het fietsverkeer de afgelopen jaren sterk toe en dit beleid ontlastte naastgelegen buurten en straten.

Het Amsterdamse fietsnetwerk verdient gestandaardiseerde kwaliteit, zoals voor bijvoorbeeld autowegen vaste normen gelden wat betreft breedte en materiaalgebruik. Voor het Plusnet en Hoofdnet fiets in Amsterdam zijn er kwaliteitsrichtlijnen in plaats van normen, wat heeft geleid tot enorme variatie in kwaliteit binnen het fietsnetwerk. Op een kwart van het Plusnet Fiets is de fietser

niet eens de hoofdgebruiker, daar gaat het om autowegen en voetpaden<sup>2</sup>. De variatie in kwaliteit komt mede doordat het onderhoud aan wegen een taak van de stadsdelen is, die allemaal eigen prioriteiten, normen en procedures hebben. Zij krijgen daarvoor samen zo'n 200 miljoen per jaar.

Naast kwaliteit verdient het fietsnetwerk een bredere doelgroep. Die bestaat nu vooral uit bewoners en bezoekende treinreizigers, waardoor de fiets voor bezoekende automobilisten geen gelijkwaardig alternatief voor de auto is. Het eclatante succes van de OV-fiets heeft een enorme vraag aangetoond naar goedkoop vervoer van deur tot deur bij bezoekers. Uitbreiding naar automobilisten, in combinatie met hoge parkeertarieven, kan daarom een revolutionair resultaat opleveren.

Voor een kwaliteitsslag in het plus- en hoofdnet fiets in 2030 stellen wij de volgende doelen voor:

**Doel 1. Centraliseer de regie voor onderhoud van het Plus- en Hoofdnet Fiets**, zodat gestandaardiseerde kwaliteitsnormen toegepast kunnen worden op het hele fietsnetwerk.

**Doel 2. Oormerk budget voor verbetering van het Plusnet Fiets**, bijvoorbeeld 100 miljoen per jaar. Dit geld kan gebruikt worden voor onderhoud, verbreding en missende schakels.

**Doel 3. Zorg voor goede inbedding van nieuwe verbindingen** als de Oostbrug en de tweede Amsterdamsebrug in het Plusnet Fiets, voor maximaal rendement van deze grote investeringen.

**Doel 4.** Investeer zowel in de intensiefst gebruikte delen van het fietsnetwerk als dat van stadsdelen waar nu relatief weinig wordt gefietst, en **neem fietsers als uitgangspunt** bij herinrichtingen en groot onderhoud aan het plusnet Fiets.

**Doel 5.** Maak het fietsnetwerk geschikter voor bezoekende automobilisten door het **aanbieden van deelfietsen bij P+R locaties**.

Speciale aandacht vraagt het fietsnetwerk van Haven-stad, een van de tien nieuwe steden die het huidige kabinet heeft beloofd aan Nederland. De commissie-d'Hooghe adviseerde de Westbrug voor Haven-stad, en deze verbinding is zeer waardevol voor de westelijke metropoolregio en Zaanstad. Het momentum voor samenwerking met het Rijk voor de Westbrug is nu maximaal, en hieruit volgt

**Doel 6. Start het traject naar de Westbrug** in samenwerking met de Vervoerregio en met het Rijk, via het MIRT-programma en in lijn met het advies van de commissie oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam.

## Kwetsbaar veilig

Fietsers vormen veruit de grootste groep ernstige en dodelijke verkeersslachtoffers. Dat komt niet doordat fietsers meer afleiding hebben dan andere verkeersdeelnemers, maar doordat fietsers kwetsbaarder zijn en zich relatief snel verplaatsen. Fietsers vallen vaak, door obstakels, plotselinge manoeuvres of een slecht wegdek. Het risico op een val wordt bepaald door de frequentie van interacties met ander verkeer (drukke), obstakels en de staat van de weg, in mindere mate door afleiding en niet door helmgebruik. Snelheidsverschillen op het fietspad verhogen het risico via een toename in interacties en daarmee op ernstige ongelukken.



De meest effectieve manier om fietsongevallen te verminderen is dan ook de kwaliteit van het Plus- en Hoofdnet Fiets te verhogen door verbreding en onderhoud (doelen 1 en 2), obstakels weg te halen, missende schakels aan het netwerk toe te voegen en fietsverkeer te spreiden (doelen 3 en 6).

Een knelpunt bij effectiviteit van veiligheidsbeleid is een gebrek aan goede en volledige data over fietsongevallen. Dat dit een oplosbaar probleem is, bewijst het fraaie werk van de GGD Flevoland<sup>3</sup>. Afdelingen spoedeisende hulp (SEH) van Amsterdamse ziekenhuizen, die alle ernstige verkeersslachtoffers in onze regio zien, zijn bereid gebleken om te helpen de ongevallendata ook in Amsterdam te verbeteren.

Om ernstige ongevallen te verminderen, stellen wij u voor 2030 naast de eerdergenoemde doelen daarom de volgende voor:

**Doel 7. Verbeter de data over verkeersongevallen** in samenwerking met afdelingen SEH en de GGD.

**Doel 8. Formaliseer inspraak van de kwetsbaarste verkeersdeelnemers**, fietsende ouderen en kinderen, bij herinrichtingen en groot onderhoud.

**Doel 9. 30 = 30:** verlaag de snelheid op 30 km/u wegen naar een daadwerkelijke 30 km/u met bijvoorbeeld verkeersdrempels en wegversmallingen.

**Doel 10. Verklein de snelheidsverschillen** op fietspaden door te lobbyen voor trapondersteuning bij e-bikes tot 20 km/u. Beperk de motorisering van fietspaden met gebiedsverboden, snelheidshandhaving en kentekenplicht voor e-bikes.

**Doel 11.** Beperk doorgaand autoverkeer door woongebieden met **meer “knips” voor auto’s en vrachtwagens**.

De genoemde doelen verdiepen en verstevigen het mobiliteitsbeleid van de afgelopen decennia en van het vorige college, en dienen het algemeen belang van volksgezondheid, leefbaarheid en fossielvrij vervoer voor iedereen. Als u deze doelen met ons deelt, staan wij als altijd klaar om u te helpen ze te bereiken. Voor een gezond en verbonden Amsterdam in 2030.

## Referenties

<sup>1</sup> <https://www.tmleuven.be/nl/project/Cycling-Benelux-NRW>

<sup>2</sup> <https://maps.amsterdam.nl/fietsnetten/>

<sup>3</sup> <https://www.ggdflerland.nl/professional/kennis-en-advies/cijfers/verkeersongevallen/>