

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



- *Geen fatbikes in het Vondelpark*
- *Maximumsnelheid 20 km per uur*
- *Amsterdamse fietsers houden bewegwijzering op orde*
- *Waar verongelukken fietsers in Amsterdam?*

nummer 124 - najaar 2026

Inhoud

Colofon.....	2
Fatbikeverbod in Vondelpark, een tussenbalans.....	3-4
Fietsbewegwijzering nader beschouwd.....	5-7
MIJN MENING Weg met de schijnfietsstraat.....	8
Twintig per uur, gezien van elders.....	9-11
Spread over de fietsflat CS.....	12-13
Cijfers verkeersongevallen tonen topje van ijsberg.....	14-15
Opgeloste knelpunten, en nieuwe.....	16-18
Coalitie-akkoord: Fiets blijft ruggengraat - concrete plannen ontbreken...	19-20
Veilig over de Ronde Hoep.....	21
In memoriam Frans Rademaker.....	22
Floor fietst.....	23

Van de redactie

Ik, Marc van den Broek, ga me even voorstellen. Vorige keer stond er een oproep in de OEK of iemand dit blad wil gaan coördineren en ik ga het proberen. Johan Kersten, die deze taak jarenlang heeft uitgevoerd, vond dat het tijd werd voor een opvolger. Heel begrijpelijk. Dank je wel Johan. Hij blijft wel verbonden als medewerker aan het blad.

Ik probeer in de geest van Johan het blad te blijven maken, maar er gaat natuurlijk wel wat veranderen. Zie zelf maar in dit nummer. We blijven met zijn allen een mooi fietsblad maken voor de fietsers in Amsterdam, Amstelveen en Weesp. Deze keer gaat het over een onderbelicht werk van de afdeling. Hoe blijft de bewegwijzering voor fietsers in de stad op peil? We zijn immers ook gastheren en vrouwen voor fietsers van buiten. Actueel zijn de discussies over de fatbike in het Vondelpark en hoe snel we over de fietspaden mogen gaan rijden. We namen een kijkje in Houten. En fietsen is leuk, maar soms ook gevaarlijk. Lees welke wegen in Amsterdam onveilig zijn dan andere.

Bij de omslagfoto

Fatbikers blijven de gemoederen in de stad al jarenlang bezighouden. Sinds mei mogen deze tweewielers niet meer door het Vondelpark. Ze veroorzaken te veel overlast voor de andere gebruikers van het mooiste stadspark van de stad. Is dit een voorbode van wat er gaat komen of is het verbod een wassen neus?

Aan deze OEK werkten mee: Aleida Leeuwenberg, Ad Snelderwaard, Bernard Blokzijl, Dirk Kloosterboer, Emiel Spanier, Floor Fagel, John Patterson, Marc van den Broek, Marjolein de Lange, Roland Haffmans, e.v.a.

Verhuisd?

ledenadministratie@fietsersbond.nl

Privacywetgeving

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

Klachteninformatie

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

Wie wordt onze nieuwe vrijwilliger in Zuid?

In elk stadsdeel werkt Fietsersbond Amsterdam met wijkcontactpersonen. Zij zijn de ogen en oren van de buurt. Ze merken tekortkomingen op in de fietsinfrastructuur, beoordelen plannen, en overleggen met projectleiders van de gemeente en met het stadsdeelbestuur.

We hebben urgent een nieuwe enthousiaste vrijwilliger nodig om het bestaande team van twee mensen aan te vullen. Dus als je in de Rivierenbuurt, Buitenveldert, de Pijp of Oud-Zuid woont en je hebt een hart voor fietsen, meld je aan en kijk of het wat voor je is. Aanmelden kan bij: info@fietsersbond.amsterdam.

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond, 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 voorjaar 2027. Bijdragen zijn welkom op oekredactie@fietsersbond.amsterdam

Fietsersbond afdeling Amsterdam

Wg-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794
amsterdam@fietsersbond.nl
fietsersbond.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@fietsersbond.nl
Diemen: diemen@fietsersbond.nl

Tekening achterzijde: Aleida Leeuwenberg

Vormgeving: Sandra du Maine

Druk: Rodi Rotatiedruk

Lid worden

De Fietsersbond 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.fietsersbond.nl

Fatbikeverbod Vondelpark, een tussenbalans

E-bikes met een bandbreedte van zeven centimeter of meer mogen sinds begin mei niet meer in het Vondelpark rijden. Aanleiding: de in korte tijd enorm toegenomen overlast door fatbikes. Er waren aanrijdingen en nog veel meer bijna-aanrijdingen en asociaal rijgedrag, die wandelaars en fietsers de stuipen op het lijf joegen.



Wethouder Melanie van der Horst

Wethouder Melanie van der Horst benadrukte op de vroege ochtend van 11 mei, de dag waarop het verbod van kracht inging, dat het fatbikeverbod via een plaatselijke verordening een noodgreep is in afwachting van landelijke regelgeving. Het nemen van deze maatregel is alles wat de gemeente nu kan doen, vertelde ze bij de ingang van het park bij de Vondelkerk. Omdat het Vondelpark intensief wordt gebruikt, is hier de nood het hoogst en kan niet langer worden gewacht.

Een aanrijding vorig jaar tussen een fatbike en een voetganger, waarbij een traumahelikopter werd ingezet, was de druppel, zei ze. Afhankelijk van hoe de maatregel uitpakt en wat de landelijke politiek doet – hopelijk komt het kabinet dit najaar met maatregelen – zal de gemeente het verbod later ook op andere plaatsen gaan invoeren.

Een journalist vroeg of de wethouder niet bang is dat de industrie het fatbikeverbod zal frustreren door fietsen met net iets dunnere banden op de markt te brengen: skinnybikes. “Ja, die zijn er al. Maar ik denk niet dat mensen hun fatbike zullen omruilen voor een skinnybike,

alleen omdat ze het Vondelpark niet in mogen. Als skinnybikes een probleem gaan vormen, dan zien we wel weer verder. Dan kunnen we de definitie aanpassen. Maar hopelijk zijn er tegen die tijd landelijke regels.”

Handhaving

Tijdens de eerste weken waarin de verordening van kracht was, werden er nog geen boetes uitgedeeld aan fatbikers die toch door het park reden. Wel stonden er handhavers bij de ingangen, die berijders van fatbikes lieten stoppen om ze te wijzen op de nieuwe regel. Later is begonnen met het bekeuren van overtreders. Tot begin juli zijn er 94 fatbikers beboet. Over de periode daarna zijn nog geen cijfers vrijgegeven.

Reacties van Vondelparkbezoekers

Aan het eind van de zomer, als het verbod al ruim drie maanden van kracht is, delen fietsers en wandelaars op een druk punt in het Vondelpark – de driesprong nabij het voormalige filmmuseum – hun ervaringen over een park zonder fatbikes. Vinden ze het verbod een goede maatregel en is het park na de invoering een prettigere plaats geworden om te verblijven?

De fietsers én voetgangers die we aanspreken, vertellen dat ze het een goede maatregel vinden. In een uur tijd passeren acht fatbikers, maar de meesten stoppen niet om ze aan te kunnen spreken. Degene die dat wel doet, is het eens met de maatregel. Hij loopfietst naast zijn wandelende vriendin, dus is eigenlijk maar half in overtreding. Hij spreekt Engels en was nog niet op de hoogte van het verbod. “I will ride very, very careful,” belooft hij bij het afscheid.

Niemand van de voorbijgangers in dat uurtje heeft een fysieke aanvaring met een fatbike meegemaakt, maar mensen die vaker in het Vondelpark komen, zeggen dat ze de sfeer prettiger vinden en dat ze zich meer ontspannen voelen. Een racefietsster: “Ik zie nog wel fatbikes, maar veel minder, en voel me minder opgejaagd. Het

is altijd schrikken als er uit het niets iets rakelings langs me heen zoeft, maar dat overkomt me nu gelukkig veel minder."

Hij vervolgt: "Het komt denk ik ook door de leeftijd. Het zijn vaak jonge gastjes die nog niet zo goed doorhebben wat ze doen. Racefietsers rijden hier trouwens ook vaak te snel. Toen ik jonger was, gedroeg ik me vaak net zo, maar tegenwoordig minder ik snelheid op drukke punten zoals hier, waar van alles door elkaar heen krioelt."

Een Poolse vrouw denkt dat fatbikes een modeverschijnsel zijn bij een bepaalde subcultuur. "Het houdt wel een keer op. In Warschau struikelde je bijvoorbeeld over de elektrische stepjes, maar dat is tegenwoordig een stuk minder. Maar ja, misschien duurt dat nog twintig jaar. Ik hoop dat ik dat zo lang overleef."

Verschillende mensen wijzen op de willekeur van de maatregel, ook al zijn ze er voorlopig blij mee. "Mensen hebben niet per se een fatbike nodig om medeweggebruikers de stuipen op het lijf te jagen hoor," zei een fietser. "Sommige berijders van VanMoof-fietsen kunnen er ook wat van, om maar een voorbeeld te geven. En ik ben ook een beetje bang voor elektrische bakfietsen. Er zitten meestal lieve kindjes in, maar het zijn ook bulldozers waar ik liever niet tegenaan bots."

Ook elders fatbikes verbieden?

Sommige mensen lieten spontaan weten dat ze het toejuichen als fatbikes ook in andere parken of zelfs overal zouden worden verboden. De wandelaar die het laatste idee had geopperd, corrigeerde zichzelf daarna meteen. "Alhoewel ... Dan kiezen die jongens ongetwijfeld meteen een ander soort e-bike, waarmee ze ook snel kunnen rijden, maar die wél is toegestaan."

Landelijke wetgeving

Wat is volgens de wethouder de ideale landelijke wetgeving over fatbikes? "Die regels zouden om te beginnen niet alleen voor fatbikes moeten gelden, maar voor alle e-bikes, want niet alleen fatbikers veroorzaken problemen. Het probleem zit natuurlijk niet in de banddikte, maar in het rijgedrag van sommige bestuurders."

Hoe zouden die regels moeten luiden?

"Een minimumleeftijd van 16 jaar voor alle e-bikes. Jongere kinderen kunnen vaak de risico's van hun gedrag niet overzien. Verder een helmplicht voor jongeren en een kentekenplicht, zodat kan worden gehandhaafd. En een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur in drukke gebieden, zoals hier. Waar

het kan mogen ze sneller, want hoe mooi is het als mensen van buiten fietsend naar hun werk in de stad kunnen?"

Is het een idee om e-bikers in 30-kilometerzones tussen auto's op de rijbaan te laten rijden? Dan zijn de fietspaden exclusief voor langzamer verkeer.

"We denken daarover na en er zijn al plaatsen in de stad waar snelle fietsers ervoor kunnen kiezen om op de rijbaan te rijden. Maar ik denk dat dat alleen kan op plaatsen met weinig auto's en op vrijwillige basis. Je wilt toch niet ouderen op e-bikes of ouders met kinderen in hun bakfietsen dwingen om tussen auto's te rijden? En er zijn ook e-bikers die niet snel willen fietsen."



Ad Snelderwaard

Een woud van borden bij de ingang van het park met daarbij een speciaal bord voor fatbikers

Fietsbewegwijzering nader beschouwd

De rood-witte richtingaanwijzers sturen sinds jaar en dag fietsers de juiste kant op. Maar iemand moet dan wel in de gaten houden of de bordjes nog de goede kant op wijzen, of ze leesbaar zijn of nog steeds logisch staan. De Fietzersbond Amsterdam houdt in de gaten of het netwerk van masten en palen nog in orde is.



Sommige masten mogen wel eens worden schoongemaakt.

Toen ik als zeventienjarige student naar Amsterdam verhuisde, leerde ik voor het eerst het belang van goede fietsbewegwijzering kennen. Mijn studentenkamer was al helemaal ingericht. De laatste stap in de verhuizing was een fietstocht van Almere naar Amsterdam met goed gevulde fietstassen.

Een niet al te ingewikkelde etappe, zou je denken. Toch stond ik op een gegeven moment volledig gedesoriënteerd in het donker en in de stromende regen bij de Nesciobrug, in de volle overtuiging dat ik het Amsterdam-Rijnkanaal moest oversteken. Ik had geen smartphone om mij de weg te wijzen. Groot was mijn opluchting toen ik een fietswijzer zag die mij – precies de andere kant op – veilig naar Science Park gidste.

De goede kant op wijzen

Vijftien jaar later kijk ik opnieuw met interesse naar de fietsbewegwijzering. Dit keer niet omdat ik verdwaald ben, maar om te controleren of de bordjes nog steeds de goede kant op wijzen en samen een logische route vormen. In de zomer ga ik op pad met Jan Pieter Nepveu, die namens de Fietzersbond al twintig jaar de schouw van de fietsbewegwijzering in Amsterdam uitvoert. Het is een van de eerste tropische dagen van het jaar, een voorproefje van de hete zomer die eraan komt. We zijn met z'n drieën: ook Marjon van den Berg is van de partij. Ze wil als geïnteresseerd lid van de afdeling kijken wat de schouw inhoudt.

Bij een schaduwrijk plekje op het Weesperplein voorziet Jan Pieter

ons geduldig van achtergrondinformatie. Bij de schouw kijken we naar de rood-witte fietsbewegwijzering, niet naar de groen-witte bordjes van de fietsknooppunten of de zwart-gouden bordjes voor voetgangers. De rood-witte fietsbewegwijzering werd in de jaren zestig opgezet door de ANWB en de gemeente om fietsers via doorgaande routes naar hun bestemming te leiden. De bewegwijzering is een gemeentelijke verantwoordelijkheid, maar in Amsterdam wordt de Fietzersbond hier al jaren nauw bij betrokken. De gemeente regelt onderhoud en vervanging van de bewegwijzering.

Beschadigd of vies?

Het schouwen is niet ingewikkeld, maar het vraagt wel een verkeerskundige blik. We kijken of borden ontbreken, beschadigd of vies zijn en of ze nog goed zichtbaar staan. Kloppen de bestemmingen? Is de route veranderd? En misschien het belangrijkste: vormen de bordjes samen nog steeds een logische en doorgaande route? Alles wordt netjes genoteerd en doorgegeven. En als we het echt goed willen doen, laten we dan ook meteen het jargon overnemen, stelt Jan Pieter voor: "de bordjes zijn 'armen', palen heten 'masten' en de bestemmingen worden 'doelen' genoemd."

Vandaag wil hij de route van het centrum langs de Amstel richting Zuidoost fietsen, naar de Gaasperplas (voorheen Route3). Marjon

haalt een fysieke kaart tevoorschijn, maar die is niet nodig: we volgen braaf de bewegwijzering naar Zuidoost. Bij de Omval vinden we meteen iets opmerkelijks: de arm met het doel 'Hilversum' is afgebroken. Jan Pieter: "Dat is hier niet voor het eerst. Op deze plek komt veel vrachtverkeer langs dat de masten en armen kennelijk over het hoofd ziet." Hij maakt een foto, noteert de locatie en we fietsen verder langs de Weespertrekvaart.

Voor wie zijn de bordjes?

Maar voor wie en waarom staan die bordjes er eigenlijk nog, nu iedereen via een smartphone kan navigeren? Jan Pieter heeft een duidelijk

antwoord: "Onze doelgroep is de onbekende fietser. Die willen we een beetje op weg helpen." Het zijn de fietsers die bij de ingangen van Amsterdam worden welkom geheten met grote fietskaarten die daar mede dankzij de Fietzersbond zijn geplaatst.

Ik realiseer me dat de doorgewinterde Amsterdamse fietser waarschijnlijk niet op deze kaarten en bordjes let. Ze zijn een gastvrij gebaar van Amsterdamse fietsers aan bezoekers. Wij komen deze kaarten op onze tocht tegen bij de Omval en bij Duivendrecht. De fietsbewegwijzering biedt iets dat een app niet doet: je wordt de juiste kant op geleid en

ziet welke route bedoeld is als doorgaande fietsverbinding. Je hoeft niets in te stellen, niet steeds op je telefoon te kijken en kunt veilig blijven fietsen.

Ondertussen doen wij het rustig aan in de hitte en nemen we de tijd om de masten te inspecteren. De tocht van negen kilometer naar de Gaasperplas kost ruim een uur. Onderweg komen we van alles tegen: vieze en ontbrekende armen, masten die scheef staan en verwijzingen van knooppuntenroutes die niet meer aansluiten op de bewegwijzering. Een enkele fietser die ons zo bezig ziet, stopt om te vragen of we de weg kunnen vinden. Jan Pieter lacht: "Dat krijg je nou ontzettend vaak als je met de bewegwijzering bezig bent."

Maar we zien ook dat een goede fietsroute meer is dan een verzameling correct geplaatste masten en armen. De route van en naar de Gaasperplas wordt in de E-buurt onderbroken door een nieuwbouwwijk, waardoor de fietser twee haakse bochten moet maken. Ongemakkelijk en contra-intuïtief. Jan Pieter heeft er destijds zijn hoofd over gebroken: "Dat was ellende." Zie hier het dilemma van de fietsroutemaker: de stad verandert, maar een doorgaande fietsroute wil je juist zo logisch en herkenbaar mogelijk houden. Jan Pieter kon er vroeger boos om worden. Er waren jaren waarin hij het "belachelijk" vond dat de A10 belangrijker leek dan bepaalde fietsroutes. Inmiddels is hij milder geworden. De stad blijft nu eenmaal in beweging.

Netwerk zichtbaar maken

Op de terugweg naar het centrum (via het Meibergpad, Pieterbergpad en Abcouderpad) praten we verder over de vraag wie eigenlijk bepaalt welke routes belangrijk zijn. Jan Pieter: "Ik wil graag dat de bewegwijzering vaker het plusnet fiets volgt,



Fietzers uit Duivendrecht worden bij de gemeentegrens met een overzichtelijke fietskaart welkom geheten in Amsterdam.

zodat dit netwerk zichtbaar wordt op straat en omwonenden en stadsdeelbestuurders er hopelijk met hun tengels vanaf blijven." Het Plusnet is in Amsterdam een hoofdroute waar de fietser prioriteit heeft en comfortabel en snel kan doorfietsen.

Na twintig jaar inspecteren en wikken en wegen over fietsroutes is dit een van de laatste fietstochten voor Jan Pieter als schouwer. Het is genoeg geweest. Tijdens onze terugtocht blijven we automatisch naar de rood-witte bordjes kijken: zijn alle armen nog in orde? Zitten we nog op de route – en zit die nog steeds logisch in elkaar?

Ik merk dat ik toch een beetje anders naar de stad ben gaan kijken. Ik zie het doordachte plan waar de gemiddelde fietser misschien niet bij stilstaat. Ik zie dat bezoekers hier worden verwelkomd: kom fietsen in onze mooie stad. En ja, ik zie ook gewoon wat de beste route is om snel en veilig thuis te komen.

Heb je zelf schade of gebreken gezien aan de fietsbewegwijzering? Geef dit dan door aan de Fietsersbond: amsterdam@fietsersbond.nl onder vermelding van locatie en nummer wegwijzer.

Emiel Spanier



Jan Pieter fotografeert een afgebroken arm van een mast bij de Omval. Marjon wijst naar een arm met doelen Diemen en Weesp die recht moet worden gezet.

Weesperstraat wordt beter

Begin september heeft de gemeente de Weesperstraat smaller, rustiger en groener gemaakt. Op deze voormalige stadsnelweg geldt nu een maximumsnelheid van 30 km per uur. Soms heeft de weg twee rijstroken per richting, soms één. De ruimte die vrijkomt is voor het laden en lossen waardoor er minder voertuigen op de brug gaan parkeren. Ook een proef, maar hopelijk bestand tegen de autolobby. De gemeente gaat in overleg met de gebruikers en past het ontwerp aan als dat nodig is. De straat krijgt volgend jaar haar definitieve inrichting.



MIJN MENING

Weg met de schijnfietsstraat

‘Fietsstraten’ zijn straten waar auto’s mogen rijden, maar fietsers de baas zijn. Auto’s moeten zich als gasten gedragen, zoals de fietsstraat-bordjes aangeven. Een straat mag alleen zo worden genoemd als er weinig autoverkeer is. Concreet: vooral bestemmingsverkeer en nauwelijks doorgaand verkeer en er wordt weinig hinderlijk kort geparkeerd zoals voor laden en lossen. Kortom, de fietsers overheersen en krijgen daarvoor de ruimte.

Amsterdam wil steeds vaker mooie straten maken door straten na reconstructies het label ‘fietsstraat’ te geven, terwijl het in feite gewone doorgaande autostraten worden. Fietsvoorzieningen zoals fietspaden of fietsstroken worden gesloopt, omdat ze te veel ruimte innemen. Op de nieuwe, iets bredere, gemengde straten moet de fietser zich zien te redden tussen het doorgaande autoverkeer, dat nog steeds zo druk is dat een vrije trambaan noodzakelijk blijft.

Eerder gebeurde dat met de Plantage Middenlaan, en nu gebeurt het op de Oranje Loper, de drukke route tussen Mercatorplein en Dam. Een deel van die laatste route wordt straks ook fietsstraat, hoewel de hoeveelheid doorgaand autoverkeer nauwelijks zal verminderen. Door de vele auto-aantrekkelijke bestemmingen zullen straks veel voertuigen hinderlijk foutparkeren.

Laatste voorbeeld: het twee meter brede fietspad langs de Sarphatistraat achter Artis is gesloopt en vervangen door een vier meter brede fietsstraat.

Raadhuisstraat en Rozengracht krijgen straks een vrije trambaan met daarnaast een brede vrije strook. De auto moet hiervoor opschuiven en gaat de ruimte delen met de fiets. Met die vrije trambaan geeft de gemeente taxi’s de ruimte voor een 50 km-snelbaan, wat blijkbaar past binnen hun veilig-verkeersbeleid.

Het Amsterdamse bestuur wil binnen de ring minder fietspaden, omdat die te veel ruimte vragen.

Zo verdwijnen op de Ceintuurbaan-ring fietspaden. Er is daar echter te veel autoverkeer om de weg het predicaat ‘fietsstraat’ te kunnen geven en dat zal naar verwachting niet veranderen. Daarom is voor de Ceintuurbaan-ring de term ‘fietsstraat in wording’ bedacht, wat zal inhouden dat de straat wordt voorzien van ‘tijdelijke’ fietsstroken.

Rijbaan en fietsstrook worden alvast versmald tot een breedte die past bij een toekomst met veel minder druk autoverkeer. Auto’s en fietsers moeten het dus straks al gaan doen met minder ruimte, maar niemand heeft een idee hoe dat autoverkeer ooit zal gaan verminderen en de ‘tijdelijke’ fietsstroken overbodig zullen worden.

Bij de Oranje Loper gaat de gemeente nog een autostap verder. Hoewel de aanzienlijke hoeveelheid doorgaand autoverkeer blijft, wordt de tussenfase ‘fietsstraat in wording’ overgeslagen. Delen van de Oranje Loper worden meteen ‘fietsstraat’. Op de bredere Raadhuisstraat is ruimte voor fietsstroken naast een rijstrook, zoals



Fietsstraat langs Artis

past bij een doorgaand-autoverkeerstraat, maar die mogelijkheid laat de gemeente ongebruikt. Onderwerp voor een onderzoek van de Amsterdamse Rekenkamer?

De fietspaden langs zowel de Ceintuurbaan-ring als de Linnaeusstraat/Middenweg – beide intensief gebruikte fietsroutes – worden gesloopt. ‘Meer ruimte voor fietsers’ heet dat. Ze krijgen – mogelijk als tussenstap – nog wel fietsstroken, die breed ogen, maar zeker naast verlengde tramhaltes te smal zijn voor brede auto’s.

In de verkiezingsretoriek riepen vele partijen om een goed fietsbeleid met meer ruimte voor de fiets, maar het omgekeerde gebeurt: minder fietsvoorzieningen, minder ruimte voor de fiets, de rijbaan delen met doorgaand autoverkeer. Het resultaat is verkocht met het labeltje ‘fietsstraat’.

Ronald Haffmans

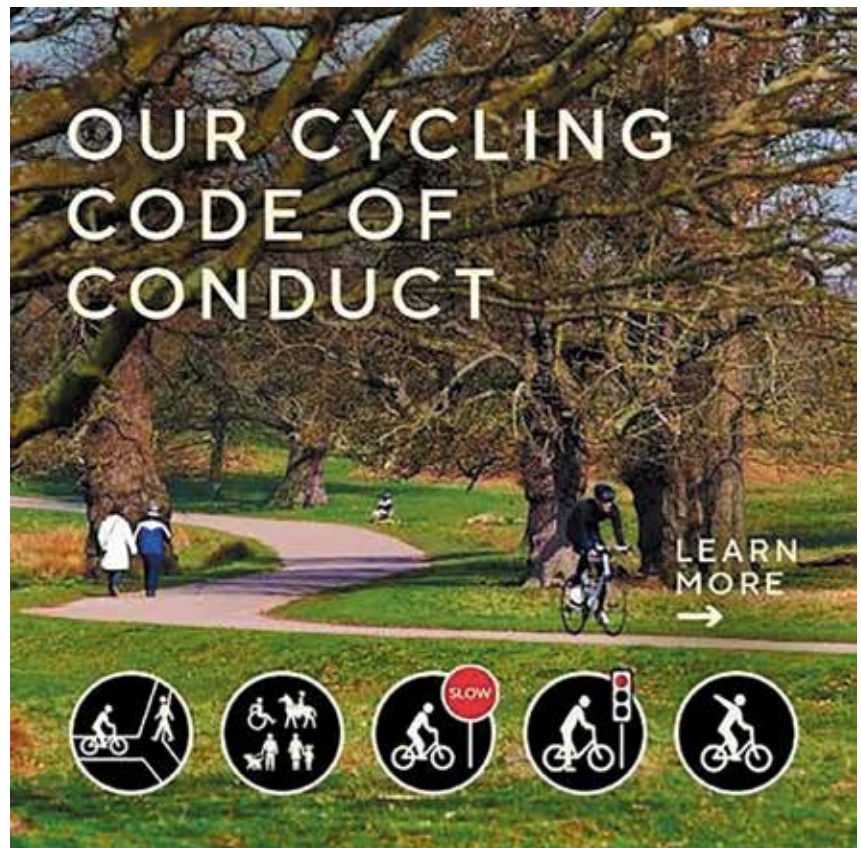
Twintig per uur, gezien van elders

Snelle fietsers moeten zich inhouden op de drukke fietspaden in steden. Dit voorjaar liet het ministerie van Infrastructuur weten dat er twee proeflocaties in Nederland komen om te kijken of een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur haalbaar is. De eer viel toe aan Houten en aan Amsterdam. Houten was er snel bij en begon al in juni, maar in Amsterdam begint de proef pas in september.

Reden om eens te kijken hoe het over de grens gaat met een maximumsnelheid voor fietsers. En een kijkje te nemen in Houten. Want kritische geluiden waren er meteen: bij de landelijke Fietsersbond, maar ook bij onze eigen afdeling. Hoe ga je zo'n limiet meten? Wat is er redelijkerwijs van te verwachten? Hoe bekeur je een snelle berijder die geen kenteken heeft? En weet een fietser wel hoe hard hij precies gaat, want de meeste fietsen hebben geen kilometerteller. Wie over de grens kijkt, ziet precies dezelfde vragen terug.

Elders

In Londen vraagt The Royal Parks, de organisatie die acht koninklijke parken in Londen beheert, al sinds 2024 om nieuwe wettelijke mogelijkheden om hardrijders in Regent's Park en Richmond Park te vervolgen. De juridische basis om snelheidslimieten voor fietsers te handhaven, is daar echter ingewikkeld. Er is nu een gedragscode waarbij The Royal Parks fietsers vraagt niet sneller te gaan dan 20 mijl per uur (circa 32 km/u) en op paden waar ze de route



De gedragscode van The Royal Parks of London over verantwoord fietsen door Hyde Park, Regent's Park en Richmond Park

moeten delen met wandelaars niet sneller te gaan dan 20 km/u. In het New Yorkse Central Park geldt een maximumsnelheid voor iedereen, dus ook voor fietsers, en er zijn ook boetes uitgedeeld. Eind 2025 besloot de stad de limiet te verlagen naar 24 km/u. Begin dit jaar stapte een fietsersorganisatie naar de rechter. De organisatie stelde dat de wet waarop de stad zich beriep niet van toepassing is op fietsers. Een rechter blokkeerde de handhaving voorlopig.

In Frankrijk geldt de snelheidslimiet voor alle voertuigen, dus ook voor de fiets. In de praktijk is geen spoor van beboeting te vinden. Het Franse fietsblog Le Dérailleur schrijft over twee gevallen waarin een fietser wel

te hard bleek te rijden, maar geen boete kreeg. In het enige bekende voorbeeld waarin daadwerkelijk een boete werd opgelegd, ging het om een opgevoerde fiets.

Kortom: waar de limiet niet geldt, wil men hem invoeren; waar hij wél geldt, blijkt de handhaving symbolisch of omstreden.

Naar Houten toe

Maar hoe gaat het nu, deze zomer, in Houten? Daar loopt een proef met 20 km per uur op een fietspad in het centrum. JanPeter Westein, woordvoerder van de Fietsersbond Houten, vertelt dat er tot augustus nog niet gehandhaafd werd. "De locatie is ook niet in overleg met de Fietsersbond Houten gekozen. De



De Fossa Iberica in Houten waar de maximumsnelheid voor fietsers 20 km/uur is

keuze viel me mee: de Fossa Iberica, een druk fietspad met een reëel probleem van snelheidsverschillen." Wouter van den Berg, wethouder mobiliteit van de gemeente Houten, vult aan: "De pilotlocatie is bij een kruispunt waar we best wel veel ongelukken hebben gezien in het verleden. Het is bij een gezellig pleintje, met toch ook wat smalle straten."

Op een zonnige zondag in augustus ligt de Fossa Iberica in Houten-Zuid er rustig bij. Het pad grenst aan het winkelcentrum Castellum en het gelijknamige station, en is verder omringd door een rustige woonwijk. Het is een bromfietspad in twee richtingen en de breedte is 3,5 meter.

Volgens de gemeente Houten fietsen hier zo'n duizend mensen per dag. Tussen vier en vijf uur 's middags tel ik ongeveer 160 passanten per uur. Rustig naar Amsterdamse maatstaven. Qua handhaving zie ik één politieagent. Toch rijden er in dat uur een stuk of tien scooters stevig door. De nieuwe limiet wordt aangegeven met een gewoon rond snelheidsbord.

Maar begrijpt de gemiddelde fietser dat dit bord ook voor hem geldt?

Verloop experiment Houten

Wethouder Van den Berg vertelt dat Houten tevreden is met deze proef, maar ook trots is dat zijn gemeente, die twee keer tot Fietsstad van Nederland is uitgeroepen, hieraan kon

meedoen. "Ik denk dat we Nederland hebben geholpen door Houten beschikbaar te stellen voor zo'n pilot, want tevoren weet niemand of het gaat werken zonder data uit onze proef."

Hij benadrukt dat bij deze proef boetes juist niet de bedoeling zijn. De inrichting die nu in de Fossa Iberica staat, is een overblijfsel van een periode van twee weken van intensieve aandacht. Tijdens die periode wilde de gemeente "bewustwording creëren door met mensen erover te praten". Er kwamen camera's om fietsgedrag te meten en fietsers werd gevraagd of ze de borden hadden gezien en wat ze daarvan vonden.

Wethouder Van den Berg zegt dat het langdurige effect nog niet duidelijk is omdat hij nog op de officiële uitslag van de metingen wacht. Volgens hem is de proef een stap in de goede richting. "Ieder ongeval dat wordt voorkomen doordat mensen zich nog veiliger gaan gedragen, is keiharde winst."

Wat schieten we ermee op?

Waar de Amsterdamse proef komt te liggen, is eind september nog onbekend. Wel is duidelijk dat de Houtense wijk Castellum weinig gemeen heeft met een gemiddeld druk Amsterdams fietspad: honderd zestig passanten per uur, dat tikken veel Amsterdamse fietspaden in vijf minuten al aan. En de vraag is of een paar bordjes van 20 km/u de gemiddelde Amsterdammer zullen bekoren, laat staan dat ze gaan afremmen als ze te hard gaan.

Dat is geen kwestie van onwil, maar gewoon de menselijke natuur. Uit onderzoek naar afschrikking blijkt dat de pakkans een belangrijke rol speelt bij de naleving van regels. Een hoge boete helpt weinig als mensen verwachten dat de pakkans klein is. Die kans is op het fietspad

vrijwel nul, en dat weet iedere fietser.

Blijft over: handhaving bij gelegenheid, wanneer een agent of boa toch al een reden had om een fietser aan te spreken. Precies zo'n moeilijk handhaafbare regel is een uitnodiging tot selectief optreden. Dat de rekening daarvan bij dezelfde groepen terechtkomt als altijd, laat zich raden. Bijvoorbeeld in King County, waar Seattle onder valt in de VS, werd de helmplicht in 2022 afgeschaft nadat uit onderzoek was gebleken dat de handhaving ervan discriminerend uitpakte.

Zo gezien is het de vraag of een maximumsnelheid het fietsen veiliger maakt. Hoewel er nog wat serieuze vragen zijn over hoe dit in Amsterdam gaat lopen, vindt de Houtense wethouder Van den Berg het een goede actie. "De grote middengroep vindt het prima dat de gemeente zulke dingen probeert. Misschien geloven ze niet zo in de handhaving. Maar of je kan niets proberen of een stap vooruitzetten door iets uit te proberen en daar ook toelichting op te geven. Ik denk dat je de harten van de mensen dan een beetje raakt. We hebben elkaar gewoon nodig in het verkeer. Een beetje meer rust en veiligheid in het verkeer doet iedereen goed, en het was fijn om met de pilot daar serieus aandacht voor te vragen."

John Patterson



De Fossa Iberica in Houten

Als de pont niet vaart

De staking van het openbaar vervoer op 9 september stelde de fietser die over het IJ wilde voor grote problemen. De ponten deden ook mee, dus de enige mogelijkheid om de overkant te bereiken was de Schellingwouderbrug in het oosten van de stad. Een fietsexodus. Veel fietsers waren veel langer onderweg. En dat het die dag vaak regende, maakte het humeur van de forens op twee wielen er niet beter op.

De staking verleidde Het Parool ertoe een prima stuk van de afdeling te publiceren. Duidelijke kop: *Opinie Fietzersbond: 'Amsterdam heeft fietsers van en naar Noord te afhankelijk gemaakt van ponten'*. Het stuk constateerde dat het vreemd was dat de IJ-tunnel die woensdag niet was opengesteld voor fietsers. Dit wilde de gemeente niet vanwege het gevaar voor fietsers in

de tunnel. Vreemd, want de tunnel was op 20 september wel toegankelijk voor fietsers tijdens de Dam tot Dam fietsclassic.

Er volgde een pleidooi voor betere, nieuwe vaste oeververbindingen voor fietsers, een grote wens van de afdeling Amsterdam. "Ze zijn noodzakelijke schakels in een robuust fietsnetwerk dat niet meteen kwetsbaar wordt zodra de ponten uitvallen."

De situatie bij de brug in oost tijdens de staking werd helemaal bizar. In de middag wilde de Schellingwouderbrug niet meer sluiten nadat er enige zeilboten waren doorgelaten. Geen fietser kon een half uurtje lang van Noord de stad in of naar Noord. Een in allerijl opgeroepen monteur van Rijkswaterstaat wist de brug handmatig te sluiten. Intussen stond er een lange fietsfile. AT5 sprak van een zee aan fietsers.

Wat meer bruggen zouden inderdaad handig zijn.



Fietsflat Centraal S

De iconische fietsflat bij het C
hij gesloten was, omdat fiet
stallingen rondom Centraal S
hij begin dit jaar gesloopt. He
schuine vloeren, volgens son
van de stad, werd daarna ech
rekken bleven achter bij iet
poging om de Fietsflat op S
geven, bleek

De Fietsflat was niet alleen le
nisch. Een zichtbaar symbool v
wonder voor toeristen en mis
grafeerde gebou

De Fietsflat was nodig om
fietsparkeerplekken bij het st
negentig telde de Fietserst
zend plekken om fietsen te
het grootste tekort van heel N
'Noodopvang' op een metrol
beter fietsparke

Direct vanaf de opening in 20
te vinden en de gemeente ge
boodschappen aan fietsers: 'Fi
'Amsterdam houdt van fietser

(in het donker) met reuze fie
Het was er altijd zoeken naar e
Fietsflat. Hoeveel mensen zou
nadat ze tot helemaal bovenin
zonder een ple

Op 30 januari 2023 ging de Fi
stil rond de Fietsflat Na drie j
onttakeling. Eerst gingen de
grote machines het gebouw
Uiteindelijk stonden het Ibis h
het voll

Foto's Stadsarchief e





Station 2000-2026

CS is niet meer. Drie jaar nadat
rsers voortaan in de nieuwe
Station moesten parkeren, is
t vreemde lange gebouw met
mmigen het lelijkste gebouw
at lelijk. Bouwhekken en lege
s dat ooit zo nuttig was. Een
chiphol een tweede leven te
niet haalbaar.

elijk en nuttig, maar ook ico-
van Fietsstad Amsterdam, een
schien wel het meest gefoto-
uw van de stad.

het schrijnende tekort aan
ation te verlichten. Eind jaren
ond een tekort van driedui-
parkeren bij Amsterdam CS,
Nederland. Met een spandoek
huisje eiste de bond meer en
eren bij stations.

000 wisten fietsers de Fietsflat
bruikte het gebouw ook voor
iets weg? Check eerst de Afac!
'n' (in symbool taal), en 'Val op'
etslampjes die echt werkten.
een vrije plek in de (over)volle
den hun trein gemist hebben
n de Fietsflat gezocht hadden
ekje te vinden?

etsflat dicht..... en werd het
aar niks, begon eind 2025 de
rekken weg, daarna kwamen
stuk(je) bij beet(je) afbreken.
hotel en zijn buurman weer in
e zicht.

n Marjolein de Lange



Cijfers verkeersongevallen tonen topje van ijsberg

Een bloemenzee markeerde de plek. Op 8 januari overleed een jonge vrouw na een aanrijding met een vrachtwagen op de kruising van de Ferdinand Bolstraat en de Ceintuurbaan. Officieel gold dit kruispunt niet als 'blackspot': volgens de politieregistratie waren er hier in de voorafgaande drie jaar minder dan drie ongevallen met letsel.

Later bleek echter uit een analyse van RTL Nieuws dat er tijdens die periode negen keer een ambulance was uitgerukt vanwege ongevallen op dat kruispunt. Dit voorbeeld illustreert dat de politie veel ongevallen niet registreert.

Tot nog toe maakte de gemeente gebruik van de politieregistratie om gevaarlijke locaties in kaart te brengen. Op basis van deze gegevens werd onlangs de kruising Elandsgracht en Marnixstraat door Independer aangewezen als gevaarlijk kruispunt voor fietsers. Ambulancediensten houden ook cijfers bij, en daarin zitten ongeveer vier keer zoveel ongevallen met letsel als in de politieregistratie. Om een compleet beeld te krijgen van alle slachtoffers moeten ook de gegevens van de spoedeisende hulp worden meegenomen, want soms gaan slachtoffers zonder hulp van een ambulance naar het ziekenhuis. Pas dan heb je een echt goed beeld.

Meldpunt ongevallen

De Fietzersbond Amsterdam hamert al jaren op het belang van goede gegevens over verkeersongevallen. In 2022 besloot de afdeling zelf een tijdelijk meldpunt in te richten om het onderwerp op de agenda te zetten. Mede-initiatiefnemer Teeja Arissen: "We kregen vaak mailtjes binnen van mensen die beschreven hoe ze van de sokken waren gereden, bijvoorbeeld door een e-bike die veel te hard ging of onverwachts opdook." Ze vervolgt: "We merkten dat het vaak ongelukken waren die niet geregistreerd werden, bijvoorbeeld omdat er niet eens een ambulance bij kwam. Toen hebben we dat meldpunt ingesteld om de gemeente ertoe aan te zetten de registratie van fietsongevallen op orde te brengen." Eerst had het meldpunt betrekking op Amsterdam; later werd dit uitgebreid naar Amstelveen. Er kwamen driehonderd meldingen binnen, meestal over ongelukken die niet waren terug te vinden in de officiële registratie. Voor de slachtoffers hadden deze

ongelukken vaak grote gevolgen. Arissen: "Dan heeft iemand bijvoorbeeld een elleboog gebroken en iets aan zijn gebit. Ja, dan is die toch drie maanden uit de running, dat is niet een kleinigheidje. Dat is ook verlies aan arbeidsvermogen. Als je een zzp'er bent, dan zit je ook behoorlijk in de problemen." En het gaat niet alleen om materiële schade. "Dit leeft heel breed bij de melders, fietsers zijn bang geworden, het plezier gaat eraf. De behoefte is groot om dat verhaal ergens kwijt te kunnen."

Betere ongevallenregistratie

In 2023 sloot de Fietzersbond het meldpunt af. Het doel was bereikt: het belang van een betere ongevallenregistratie stond op de agenda. De gemeente besloot om voortaan ambulancegegevens te gaan gebruiken als aanvulling op de politieregistratie. Verder kwam er een onderzoek naar de mogelijkheid om gegevens te krijgen van de posten voor spoedeisende hulp.

Afgelopen juli heeft de gemeente de Fietzersbond inzage gegeven in welke informatie inmiddels beschikbaar is. Die kan helaas niet gedeeld worden, vanwege de privacy van de betrokkenen. Een dashboard laat zien op welke plekken veel ongelukken hebben plaatsgevonden. Op die locaties kan nader onderzoek worden gedaan in het kader van de 'blackspot'-aanpak. Ook kan de gemeente de informatie gebruiken voor gesprekken met bewoners. Arissen hoopt dat met de gegevens van de posten voor spoedeisende hulp meer informatie beschikbaar komt over de ernst en de toedracht van fietsongevallen. Ook is het belangrijk dat die publiek toegankelijk wordt, uiteraard op een manier die de privacy van de betrokkenen respecteert.

Ambulancegegevens

In 2024 verscheen een eerste rapport met ambulancegegevens over verkeersongevallen die in 2022 hebben plaatsgevonden in de gemeente Amsterdam. Het rapport beperkt zich tot ongevallen waarbij mensen gewond zijn geraakt en het vermeldt alleen straten met ten minste vijf slachtoffers (daardoor blijft Weesp buiten beeld). Straten met veel verkeersslachtoffers zijn bijvoorbeeld de Marnixstraat, de Stadhouderskade, de Haarlemmerweg en de Pieter Calandlaan. Over het algemeen zijn dat drukke straten met veel autoverkeer. Het zijn ook lange straten, wat een vertekend beeld kan geven. Voor dit artikel is het aantal ongevallen per kilometer berekend. Ook aan die berekeningen zitten

overigens ook enkele haken en ogen. Aangezien het rapport voor de meeste straten niet apart vermeldt hoeveel fietsslachtoffers er waren, is gebruik gemaakt van het totale aantal slachtoffers. Het resultaat is te zien op de bijgevoegde kaart. Er zijn relatief veel ongevallen langs de Singelgracht, langs het IJ en op een aantal andere drukke wegen. Tussen de straten met relatief veel slachtoffers zitten ook straten waar volgens de politieregistratie weinig aan de hand was.

Knip?

Op plekken met druk autoverkeer zou een ‘knip’ misschien een oplossing zijn: dat is een ingreep die doorgaand autoverkeer tegenhoudt. In de top-15 van straten met relatief veel slachtoffers in 2022 staan de Van Woustraat, waar inmiddels een knip is ingevoerd, de Stadhouderskade en de Molukkenstraat. Ook die laatste twee straten hebben ooit op lijstjes van de gemeente gestaan als locatie voor een mogelijke knip. Maar na de ophef over de Weesperstraatknip in 2023 is daarover weinig meer vernomen. Het drukke autoverkeer is echter niet de enige oorzaak

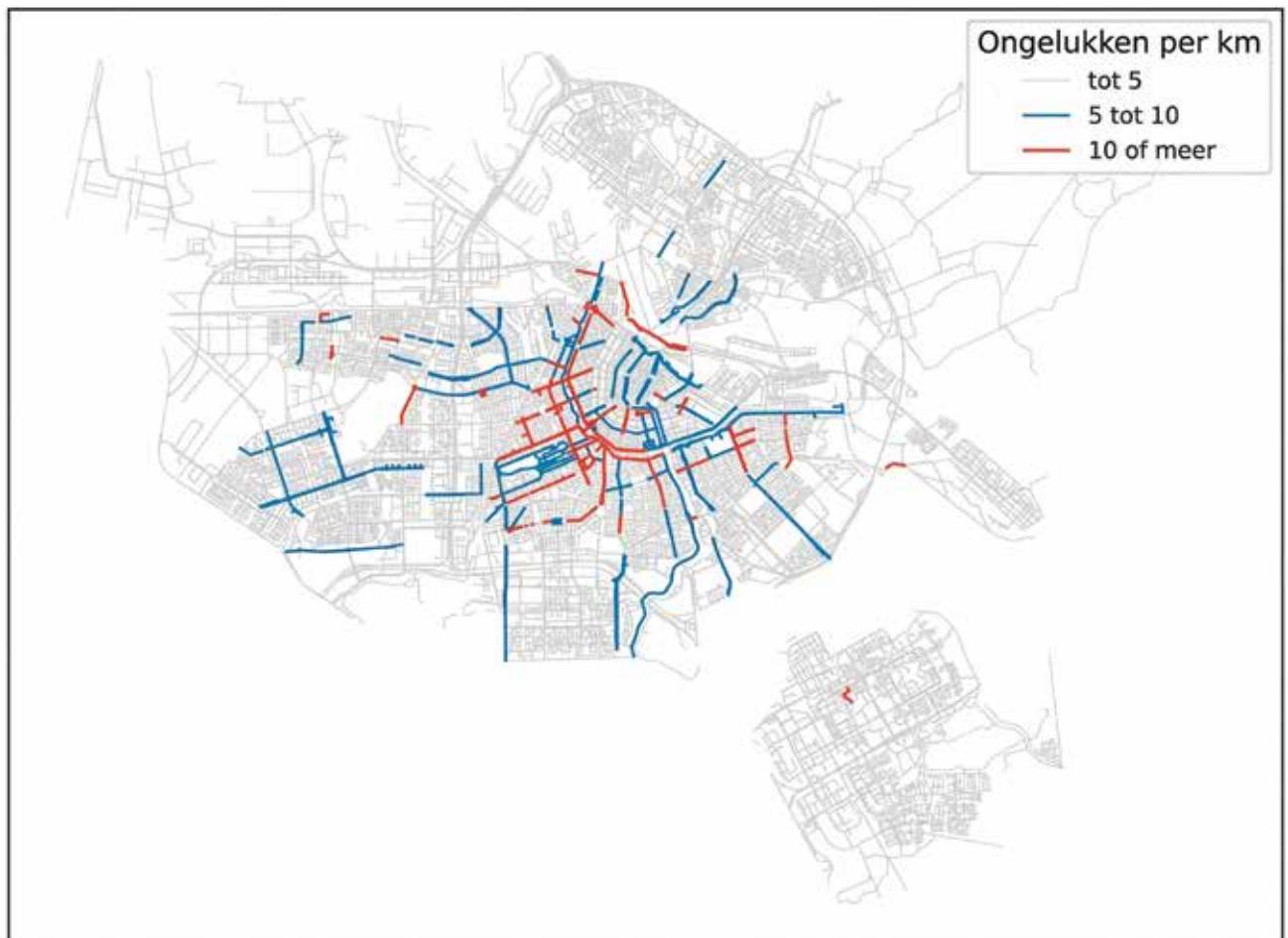
van verkeersslachtoffers. Volgens de ambulancegegevens waren er in 2022 bijvoorbeeld dertig verkeersslachtoffers in het Vondelpark. Veel meldingen die bij de Fietzersbond binnenkwamen, hadden betrekking op een vrijliggend fietspad. Hier lijken de drukte op het fietspad en de snelheidsverschillen het probleem te vormen. Om die snelheidsverschillen aan te pakken, pleit de Fietzersbond Amsterdam voor een maximumsnelheid op het fietspad, in combinatie met een kentekenplicht voor e-bikes voor de handhaving.

Een klikbare versie van de kaart is hier te vinden: dirkmjk.nl/p/ongevallen

Straat	Totaal	Fietzers
Marnixstraat	61	47
Stadhouderskade	61	43
Haarlemmerweg	56	16
Pieter Calandlaan	54	18

Voorbeelden van straten in Amsterdam met veel slachtoffers, 2022. Bron: Ambulanceregistratie / VeiligheidNL

Dirk Kloosterboer



Ongevallen in 2022, aantal slachtoffers per kilometer. Bron: Ambulanceregistratie / VeiligheidNL



Noorder IJplas



Klaprozenweg

Opgeloste knelpunten

Centrum

Na een lange verbouwing is de Czaar Peterstraat weer open. Fietsers hebben nu meer ruimte op brede fietsstroken en auto's (eenrichting) rijden op de trambaan. Maar omdat er op een trambaan geen drempels kunnen, wordt er nu vaak hard gereden.

Er is een doorsteekje gemaakt naar de Kiss&Ride vanaf de Westertoegang. Zo kan je veilig en zonder verkeerslichten naar de pont fietsen. Dit sluit aan op de fietsroute vanaf het Singel onder de Haringpakkersbrug. Officieel bedoeld voor brommers, maar dat mag de pret niet drukken.

Noord

Langs de **Noorder IJplas** is een deel van de Dam tot Dam-fietsroute tussen Amsterdam en Zaandam klaar. Mooi langs water en groen en mooi uitzicht. De nieuwe brug over Zijkanaal H zal volgens plan eind 2026 gereed zijn.

De drukke **Klaprozenweg** oversteken is lastig en tricky, met de snelle busbaan in het midden en lange wachttijden bij de verkeerslichten. Bij de fiets/voet oversteek bij de Draaierweg is de busbaan versmald met betonblokken waar bussen om de beurt en met maximaal 30 km/u erlangs kunnen. Dat geeft meer ruimte en duidelijkheid

voor overstekende fietsers en voetgangers.

Oost

De **Middenweg** heeft bredere fietspaden, in asfalt en met veilige schuine randen.

Op het kruispunt **Kruislaan - Radioweg** (bij de Jaap Edenbaan) is een middeneiland gemaakt waardoor het verkeer moet remmen. Tijdens de lange afsluiting maakten fietsers en voetgangers hun eigen paden om het werk.

Opgelost???

De ernstige hobbels op het fietspad van de Borneolaan zijn voorzien van gele verkeersdrempel-markering. Een nieuwe manier om knelpunten aan te pakken?

Het uitgebreide kruispunt (plein) Cruquiusweg - Van Eesterenlaan - Veelaan is verbeterd. Met de route Van Eesterenlaan - Veelaan als (gehoekte) voorrangsroute is de voorrang duidelijker gemaakt. De andere straten sluiten daarop aan met verhoogde inritconstructies waarover de vrijliggende fietspaden doorlopen zonder hobbels en duidelijk in de voorrang. Het solitaire fietspad vanuit het oosten sluit beter aan op de fietspaden rondom het plein.



Middenweg



Kruislaan bij Radioweg



Kruislaan bij Radioweg



Admiraal de Ruijterweg



Zuidergasfabriekbrug

De **Zuidergasfabriekbrug (brug 311)**, de witte houten brug over de insteekhaven aan de Korte Ouderkerkdijk, was ineens verdwenen. Na een ingrijpende renovatie is die parel in de bocht van de Amstel weer terug, klaar voor de komende 40 jaar. Een jaar omfietsen, maar dan heb je ook wat.

Zuid

Nu de dagen korter worden blijkt de verlichting op het Piet Kranenbergpad bij de tunnel onder de A10 niet te deugen. De A10 wordt verbreed en onder de nieuwe delen van het viaduct is geen verlichting. De Fietzersbond trok aan de bel bij bureau Zuidas.

West

Op de **Admiraal de Ruijterweg** tussen Willem de Zwijger en de Krommert zaten gevaarlijke haakse randen langs de smalle fietspaden. Die zijn vervangen door schuine randen waardoor het daar nu veiliger en relaxter fietsen is.

Nieuw-West

De oost-west fietsroute langs spoor en station Sloterdijk wordt hersteld. Met een goede aansluiting van de Naritaweg op de **Radarweg** en vervolgens de Teleportboulevard. De ongelukkige schuine oversteek van het fietspad langs de Naritaweg bij de Barajasweg wordt recht gemaakt. Dit alles dankzij veel inzet van de Fietzersbond.

Weesp

Langs de **Weesperweg** komt stukje bij beetje het nieuwe fietspad tot stand. Belangrijk voor de vele nieuwe bewoners in nieuwbouwwijk Bloemendalerpolder. Het tweerichting fietspad loopt langs de westkant van de weg zodat fietsers van en naar de nieuwe wijk de drukke weg niet hoeven oversteken.

Radarweg kruising met Naritaweg



Weesperweg





Bos en Lommerplein



Linnaeusstraat

Nieuwe knelpunten

Noord

De rotonde Meeuwenlaan - Van Hasseltweg is vervangen door een kruispunt met verkeerslichten. Fietzers moeten daar nu vaak lang wachten.

West

Noordelijk langs het **Bos en Lommerplein** liep een fietspad naar het tunneltje onder de A10. Dat is deels weggehaald waardoor fietsers nu de weg moeten delen met auto's, waaronder veel vrachtauto's.

Oost

De werkzaamheden aan de **Linnaeusstraat** vormen een enorme barrière voor weggebruikers in een groot gebied. De winkels en andere voorzieningen zijn heel

moeilijk te bereiken. De verwachting is dat het een veilige, bruikbare en mooie straat wordt.

Fietzers tegelijk groen

Op verschillende kruispunten in de stad krijgen fietsers uit verschillende richtingen tegenwoordig (soms) tegelijk groen. Zoals Kattenburgergracht - Kattenburgerstraat, Weesperplein en Adm. de Ruijterstraat - Jan van Galenstraat. Aanleiding voor deze aanpassing van de verkeerslichten is de wens om rechtsafslaand autoverkeer niet langer tegelijk groen te geven met rechtdoor fietsers. Om daar ruimte voor te vinden in de verkeersregeling krijgen fietsers uit verschillende richtingen nu soms tegelijk groen. Dat is acceptabel, maar er moet wel een bord komen dat fietsers waarschuwt.

Opmerkelijk

Noord had deze zomer iets nieuws: een Bike-Thru!

Als variant op de drive-thru van McDonald's, waar automobilisten snacks kopen zonder uit hun auto te hoeven komen, konden fietsers gedurende drie weken in de maanden mei en juni bij de 'fiets-door' langs de Klaprozenweg lekkernijen kopen zonder van hun fiets te stappen. Havermelkbedrijf Oatly had de Bike-Thru gemaakt als marketingactie voor hun producten, havermelk koffies en ijs en meer plantaardig lekkers. Compleet met een afslag van het fietspad, een

loket, fietsenrekken en zitjes. Een grappig idee, vermoedelijk was dit de eerste en enige Bike-Thru ter wereld. Of het

navolging zal krijgen is twijfelachtig. Fietzers vinden het meestal helemaal niet erg om af te stappen voor een versnapering.



Coalitie-akkoord

Fiets blijft ruggengraat - concrete plannen ontbreken



Het akkoord zegt niets over de voor fietsers essentiële IJ-veren.

Vrijwel alle partijen beloofden in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen meer ruimte voor de fiets en een betere verkeersveiligheid. OEK heeft er uitgebreid over bericht. D66 viel daarbij op met een ambitieus en concreet fietsprogramma. Inmiddels hebben PRO Amsterdam en D66 een coalitie gevormd. Wat is van die fietsambities terug te vinden in het nieuwe coalitieakkoord?

Op het eerste gezicht klinkt het goed. De coalitie zet de geschetste koers in het langetermijnprogramma Amsterdam Maakt Ruimte voort. Lopen, fietsen en openbaar vervoer vormen volgens het akkoord de 'ruggengraat' van de stad. Ook het uitgangspunt om de schaarse openbare ruimte anders te verdelen blijft

overeind: tienduizend autoparkeerplaatsen moeten verdwijnen om ruimte te maken voor groen, buitenspelen, voetgangers en fietsparkeren.

Veel voortzetting, weinig nieuwe plannen

Wie vervolgens zoekt naar concrete maatregelen voor de fiets in het coalitieakkoord is snel uitgelezen. De invoering van 30 km/u voor auto's gaat door. Positief is dat wegen bij groot onderhoud worden aangepast zodat de lagere snelheid wordt afgedwongen. Dat is hard nodig: in de vorige OEK stond dat veel 30-kilometerwegen nauwelijks anders waren ingericht.

Ook wil de coalitie fietspaden veiliger maken vanwege de groei van het aantal elektrische fietsen en fatbikes.

Er komen experimenten met snelheidsmaatregelen op het fietspad en onderzoek naar het beter scheiden van fietsers die met verschillende snelheden rijden. Dat klinkt logisch, maar woorden als 'maatregelen', 'experimenteren' en 'onderzoeken' zeggen nog weinig over wat fietsers daarvan straks op straat gaan merken.

Concrete plannen voor veilige schoolroutes, schoolstraten, buurtstallingen of ontbrekende schakels in het fietsnetwerk ontbreken. Ook over de veren over het IJ, voor veel fietsers een essentieel onderdeel van het netwerk, zegt het akkoord niets.

Bruggen en fietsring

De Oostbrug is een van de weinige grote concrete fietsprojecten die overeind blijven. De coalitie wil doorgaan met de realisatie ervan. Tegelijk is juist rond deze brug de financiële onzekerheid sterk toegenomen. Kort na de verkiezingen bleek dat de raming van de bouwkosten was opgelopen van ongeveer 325 miljoen naar 650 tot 850 miljoen euro. Toenmalig D66-wethouder Melanie van der Horst was al vóór de verkiezingen op de hoogte van de hogere raming, maar zij stelde in het raadsdebat daarover dat deze toen nog te onzeker was om openbaar te maken.

Over de Westbrug worden minder woorden vuilge maakt. Die wordt, samen met een tweede fietsring en veilige, goed verlichte fietsroutes, opgenomen in een 'langjarige investeringsagenda voor mobiliteit'. Dat is iets anders dan een besluit om deze werken tijdens de komende vier jaar aan te leggen.

De koers blijft, de uitwerking moet volgen

Er staat dus geen fietsonvriendelijke koers in het coalitieakkoord. Integendeel: minder ruimte voor geparkeerde auto's, doorgaan met 30 km/u en het uitgangspunt dat fietsen een van de dragers is van de bereikbare stad. Dit past goed bij wat de Fietzersbond al jaren bepleit.

Maar vergeleken met de concrete beloften uit de verkiezingscampagne is het resultaat mager. Veel voornemens zijn ondergebracht in onderzoek of experiment, of krijgen een plek op een langjarige agenda. De belangrijkste vraag voor de komende jaren wordt daarom niet zozeer wat de coalitie over de fiets schrijft, maar hoeveel van die mooie uitgangspunten op straat zichtbaar worden.

Bernard Blokzijl

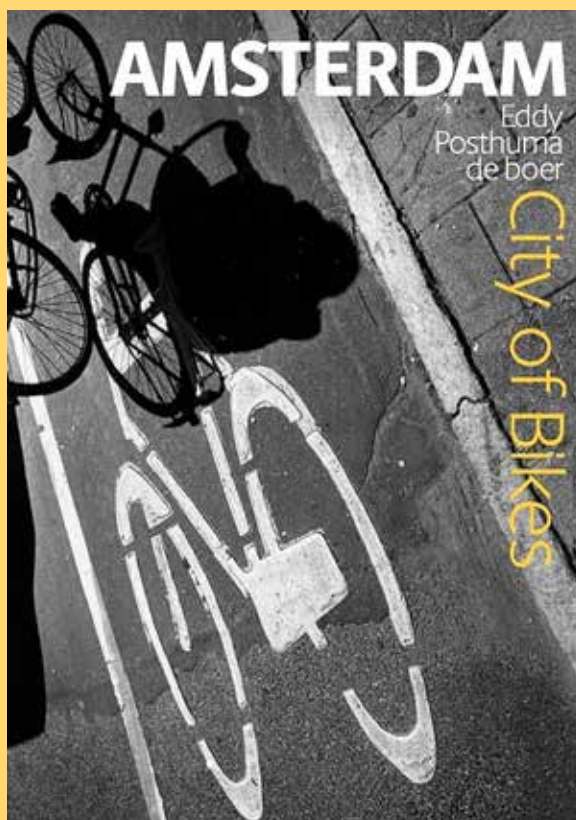
Fotoboek fietsen in Amsterdam

Een halve eeuw fietsen in Amsterdam is prachtig vastgelegd door de bekende Amsterdamse fotograaf Eddy Posthuma de Boer. In 2026 vierde Fietzersbond Amsterdam zijn 50-jarig bestaan: een uniek moment om samen met Henriette Posthuma de Boer, de weduwe van de fotograaf, een boek te presenteren met foto's van de stad van fietsers. Amsterdam is er wereldberoemd door.

De fiets was een geliefd onderwerp van Eddy Posthuma de Boer. We zien de fiets geparkeerd, aan de gracht, midden in het park en tegen bomen en lantaarnpalen. Als vervoermiddel, met kinderen, bagage en geliefdes achterop. Zijn foto's tonen ook de fiets als middel om te demonstreren tegen autogeweld en voor meer veiligheid op straat.

'Amsterdam, City of Bikes' biedt een nostalgische indruk van Amsterdam als fietsstad in het tijdperk van fietsen op eigen kracht.

Eddy Posthuma de Boer: Amsterdam City of Bikes, 120 blz, uitgeverij Komma, 29,95 euro.



Veilig over de Ronde Hoep

Beter kun je het als fietser in een grote stad niet hebben. Een prachtige en rustige route op ruim een half uurtje fietsen van het centrum van Amsterdam door een oer-Hollands veenweidegebied. Logisch dat er veel Amsterdamse fietsers op af komen: rustige fietsers op omafietsen, snelle wielrenners op dunne bandjes en mensen op elektrische tweewielers

Maar die populariteit eist een zware tol. Afgelopen zomer voltrok zich op de Ronde Hoep het zoveelste drama. Een landbouwvoertuig kwam in botsing met een jonge fietser. Ze overleefde de klap niet. De 21-jarige was niet het eerste dodelijke slachtoffer. Eind jaren tien kwam een 64-jarige Amsterdammer om het leven.

Na dit ongeval zijn er veel reacties gekomen. Het Parool opende in juli de krant met een artikel over de Ronde Hoep. Alarmerende kop: "De huidige situatie is levensgevaarlijk: fietsroute Ronde Hoep moet veiliger – maar hoe?"

De vader van de omgekomen vrouw was bij het fatale ongeluk. Hij heeft een petitie geopend (inmiddels gesloten) om aandacht te vragen voor de gevaren van de polderweg. De bijna achtduizend ondertekenaars verzoeken de gemeente om "een integraal verkeersveiligheidsplan om fietsers en ander niet-gemotoriseerd verkeer structureel beter te beschermen." Begin september was er voorafgaand aan een vergadering van de gemeenteraad van Ouder-Amstel een Veiligheidswandeling. "Samen op weg. Samen veilig thuis."

Ook onze afdeling heeft haar bezorgdheid geuit. Tijdens de vergadering van de gemeenteraad heeft Bernard Blokzijl namens de afdeling ingesproken. "De directe aanleiding om hier vanavond te staan is afschuwelijk. Bij de aanrijding met een landbouwvoertuig is de 21-jarige Nina om het leven gekomen. Dit onderstreept hoe kwetsbaar fietsers zijn op wegen waar zij beperkte ruimte delen met grote en zware voertuigen. De wegen in de Ronde Hoep zijn op veel plaatsen smal en er zijn weinig plekken waar fietsers en grote voertuigen elkaar veilig kunnen passeren. Veiligheid mag dan niet uitsluitend afhankelijk zijn van het gedrag van individuele weggebruikers; hier ligt ook een verantwoordelijkheid voor de wegbeheerder."

Concreet bepleit de afdeling en de ondertekenaars van de petitie een maximumsnelheid van 30 km per uur op de weg als eerste aanzet voor verbetering. Nu mag er

op grote delen van de Ronde Hoep nog 60 km per uur worden gereden. Ook vroeg Blokzijl de gemeente te kijken naar veilige passeer- en uitwijkmogelijkheden. Hij wil verder dat er beter wordt gecommuniceerd over een veilig gebruik van de Ronde Hoep. Er staan borden die fietsers manen tot verantwoord gedrag. Blokzijl: "Vergelijkbare boodschappen aan gemotoriseerd verkeer — pas uw snelheid aan, houd voldoende afstand en haal alleen in wanneer dat veilig kan — ontbreken."

Ideeën genoeg. Breder kan dus niet en ruimte voor een fietspad is er ook niet. Maar waarom wordt de Hoep geen dertigkilometerweg of maakt de gemeente geen afspraken met de boeren om de Ronde Hoep op bepaalde drukke uren te mijden?

De gemeente heeft al wat gedaan met zogenoemde KOM-borden, die de snelle fietsers vragen de hoofdstraat van het dorp te mijden en in een bepaalde richting de polderweg van de Ronde Hoep in te slaan. Maar er is nog veel meer nodig om de Ronde Hoep voor iedereen echt veilig te maken.

Marc van den Broek



Borden langs de Ronde Hoep met regels voor racefietsers.

In Memoriam Frans Rademaker

Jarenlang coördineerde Frans de OEK-bezorging. Tot hij begin dit jaar overleed. Wie was hij en wat bracht hem ertoe deze taak op zich te nemen?

Frans groeide op in Geuzenveld als jongste van vijf kinderen. Net als zijn twee oudere broers kon hij goed leren. Hoewel hij misschien heel andere interesses had, ging hij in navolging van zijn broers naar het vwo en de heao. Hij kreeg een baan bij de Postbank, wat later de ING werd. Frans specialiseerde zich in financiële producten. Via zijn werk leerde hij zijn latere echtgenote Marie kennen.

“In die tijd”, zegt Marie Rademaker-Jongeling, “was Frans geen fervent fietser, net zomin als ik. We reden op nogal oude fietsjes, afdankertjes eigenlijk”. Wat ze liever deden was wandelen, vooral na een vakantie in Amerika in 1993 waar zij het wandelen in de natuur ontdekten. Daarna gingen zij ook in Nederland vaak te voet op pad. Dit maakte op zeker moment plaats voor fietsen.

Zo rond hun dertigste kochten ze goede fietsen en gingen op fietskampeervakanties. Soms trok Frans er alleen op uit en naar heuvelachtige of bergachtige streken. Marie: “Ik heb hoogtevrees en durf de afdalingen niet aan. Frans’ favoriete fiets was een Idworx. Een op maat gemaakte heel lichte, maar sterke fiets. Ook ik verruilde mijn zware degelijke fiets voor een licht en sterk exemplaar. We werden lid van de Fietzersbond, vanuit het oogpunt van belangenbehartiging voor fietsers.”

Als mens en als fietser hield Frans niet van opgelegde regels. Hij

maakte zijn eigen unieke keuzes. “Licht op de fiets vond hij lange tijd niet nodig”, herinnert Marie zich. “Ook kan je van een dynamo niet op aan – denk aan het slippen van het wielletje bij regen – en batterijlampjes wilde hij niet.” Pas vanaf het moment dat hij op de Idworx fietste voerde hij licht, want deze fiets had een ingebouwde lamp.

Na een fietsvakantie in Denemarken, waar het dragen van een helm verplicht was, bleef hij de helm ook hier dragen, omdat hij dat verstandig vond. Tijdens fietsvakanties maakte hij geen gebruik van navigatie op zijn mobiel. Hij gebruikte kaarten en plattegronden, ook al moest hij meer kilo’s meeslepen. Hij hield van de natuur en van stilte.

Frans leed aan reuma en had zijn hele leven pijn. Naarmate hij ouder werd nam de pijn toe. Op zijn 38ste stopte hij daarom met betaald werken. Hierna volgden uiteenlopende vrijwilligersbanen, waarin hij meer dan in zijn betaalde werk, zijn hart kon volgen. “Frans was een empathisch mens”, zegt Marie, “en dat zie je terug in het vrijwilligerswerk dat hij koos. Via Humanitas bezocht hij eenzame alleenstaanden. Hij was begaan met ouderen. Via ‘NL voor elkaar’ gaf hij taalles en hij werkte in de schuldhulpverlening.”

Frans werd OEK-bezorger en na een oproep in de OEK werd hij bezorgcoördinator, een functie die hij vanachter zijn computer thuis kon doen. Daarnaast deed hij de scree-



ning van vrijwilligers bij het DOA, het grote dierenasiel in Amsterdam Nieuw-West en was hij betrokken bij het beoordelen van de mensen, die dieren uit het asiel wilden adopteren en bij het matchen van mens en dier. Daar hoorde ook nazorg bij: huisbezoek om te kijken of het na verloop van tijd nog steeds goed ging met dier en baasje.

Deze zorgvuldigheid blijkt ook uit hoe hij zijn werk als OEK-bezorgcoördinator deed. Na zijn overlijden uitten verschillende bezorgers hun waardering voor de aardige en zorgvuldige wijze waarop Frans met hen omging. Datzelfde geldt voor de betrokkenen van de Fietzersbond bij de OEK-bezorging.

Begin dit jaar koos Frans vanwege de continue en ondraaglijke pijn voor euthanasie. Hij werd 64 jaar oud.

Teeja Arissen



Een droom op het Oostveer

Regelmatig sta ik op de pont van het Azartplein in Oost naar de Johan van Hasseltweg in Noord, het zogenaamde Oostveer. Af en toe klinken er geluiden dat deze veerdienst ooit gaat verdwijnen omdat er een brug gaat komen. Ik denk dat veel mensen dit zullen toejuichen. Je bent dan toch weer wat sneller aan de overkant en je hoeft niet meer te wachten.

Is dat wel zo'n groot voordeel? Wat kun je allemaal doen tijdens zo'n 'tijdrovende' overtocht? Van alles.

Je kunt je tijd daar nuttig besteden. Even op je telefoon kijken. Nog even een berichtje sturen aan je collega, en hoi, een verre kennis heeft zojuist aan je gedacht en appt met de vraag hoe het met je gaat. Gauw even een antwoord geven voordat je aan de overkant bent.

"Goed hoor, druk druk druk."

"Mooi zo!" appt de kennis onmiddellijk terug.

Dan klinkt het signaal van de opengaande klep en je gaat weer door, maar eigenlijk ben je nooit gestopt, want je staat nog steeds aan met dank aan die stomme mobiel.

Nu sta ik op die pont.

Het is zondagmiddag en ik heb wat gedronken met twee vriendinnen op het terras van de Verbroederij. Als ik op de pont sta, dan probeer ik juist niet op mijn telefoon te kijken. Ik kijk graag om me heen.

Twee verliefde mensen hangen over de reling. De armen over elkaar heen geslagen. Af en toe draaien ze zich om. Ik kijk in hun gezicht. Jong blaadje, ouwe bok, concludeer ik, en ik moet zachtjes grinniken.

Daarnaast een vader en een moeder met een klein manneke. De man tilt het kindje omhoog zodat hij over het water kan kijken. De moeder maakt foto's. Het jongetje kijkt op naar zijn moeder. "Lachen!" commandeert ze. Het jongetje draait zijn hoofd weg naar het water. Gelukkig maar. Hij is nog niet zo gedrild, denk ik.

Naast hen drentelt een struise jonge vrouw rondjes van voor- naar achterdek. Een beetje apart en tegelijkertijd grappig. Voor haar loopt een dreumes die net heeft ontdekt dat hij kan rennen. De hele overtocht blijven ze zo rondjes lopen. Als ze mij passeren, kijk ik op en zie de vrouw glunderen. Ze hebben zo'n plezier samen. Andere passagiers glimlachen en niemand vindt het raar.

Het maakt me blij. Geen haast, geen gijzelende telefoons. Het lijkt bijna een droom. Maar op het Oostveer is het gewoon zondagmiddag.

Tevreden zoef ik op mijn fiets naar huis.

Floor Fagel



DE LAATSTE PONT

Ale