

De Fietsersbond Amsterdam en gedrag van fietsers

Regelmatig ontvangt de Fietsersbond Amsterdam klachten over het gedrag van fietsers in Amsterdam. Vaak met de opmerking dat de Fietsersbond moet zorgen dat fietsers zich beter aan de verkeersregels houden. Wij herkennen die ergernissen wel. Ook leden van de Fietsersbond Amsterdam hebben, net als andere weggebruikers, last van ergerlijk en gevaarlijk gedrag van collega-fietsers.

De vraag is echter in hoeverre de Fietsersbond hiervoor verantwoordelijk is. Het simpele antwoord daarop is dat de Fietsersbond niet verantwoordelijk is voor hoe individuele fietsers zich gedragen. Net zomin als de ANWB verantwoordelijk is voor de automobilist die door rood rijdt, of Vereniging Eigen Huis voor de huiseigenaar die geluidsoverlast veroorzaakt voor de burens. Dus we zijn niet verantwoordelijk, maar we voelen ons er wel bij betrokken.

Een andere vraag is of, en in welke mate, we als Fietsersbond ons inspannen om dat gedrag te veranderen. Hierbij willen we allereerst het belang van handhaving van en voorlichting over verkeersregels benadrukken. Wij zijn voor een intensievere handhaving. Handhaving en voorlichting zijn echter taken die met name thuishoren bij de overheid. Wat wij vooral kunnen doen is meedenken, adviseren en actievoeren voor een inrichting van de openbare ruimte die tot zo min mogelijk conflicten tussen de verschillende verkeersdeelnemers leidt en die als het ware uitnodigt tot 'goed gedrag'. Waarbij wij uiteraard vooral oog hebben voor de positie van fietsers. Dat meer aandacht voor fietsers bij de inrichting van de stad van belang is wordt ook ondersteund door het feit dat de fiets steeds belangrijker wordt voor de mobiliteit in de stad, waarbij het gebruik van de auto in de stad afneemt. Ook het stadsbestuur streeft naar een verdere toename van het gebruik van de fiets.

Hieronder willen we voorbeelden geven van maatregelen die volgens ons zullen bijdragen aan minder storend gedrag door fietsers.

Het gaat daarbij om zaken zoals

- Spookrijden;
- Op de stoep fietsen;
- Door een rood verkeerslicht rijden;
- Foutparkeren van fietsen.

Voor wat betreft het zonder licht rijden van fietsers zien we vooral een taak van de overheid om te zorgen voor goede voorlichting en handhaving. Dit geldt ook voor het geen voorrang verlenen aan voetgangers op zebrapaden. Deze ergernissen laten we hier dan ook buiten beschouwing.

Brede 2-richtingsfietspaden

Het aanleggen van brede fietspaden die fietsers in 2 richtingen kunnen berijden maakt feitelijk dat de spookrijder op die fietspaden niet kan bestaan. Bijkomend voordeel van die brede fietspaden is dat fietsers goed naast elkaar kunnen fietsen zonder andere fietsers te hinderen en dat ook de bakfietsen niet als een hinder door andere fietsers worden ervaren. In Nieuw-West zijn een aantal mooie voorbeelden van zulke fietspaden te zien met ook de op rotondes 2-richtingsverkeer.

Meer en betere oversteekmogelijkheden voor fietsers

Spookrijden is ook vaak het gevolg van het feit dat een straat niet overgestoken kan worden. Dit wordt dan veroorzaakt door fysieke blokkades (bijv. heggen, hekken, geparkeerde auto's, verhoogde tram- of busbaan, hoge stoepanden) of door druk autoverkeer. In die gevallen is het, zeker als er maar weinig gereguleerde oversteekplaatsen zijn, erg verleidelijk om, als je bestemming tegen de rijrichting in verderop ligt, je weg te vervolgen door de stoep te gebruiken of te spookrijden. In dit soort situaties kunnen de eerdergenoemde 2-richtingsfietspaden een oplossing bieden. Andere opties zijn het **verwijderen van obstakels** die het oversteken moeilijk maken of het **verkleinen van de afstand tussen de oversteekmogelijkheden**.



Vervangen of anders inrichten van met verkeerslichten geregelde kruispunten

Vaak zijn kruispunten, die met verkeerslichten zijn geregeld, zo ingericht dat een fietser die linksaf wil slaan 2 keer voor rood moet wachten. Het is dan erg verleidelijk om ruim voor het kruispunt de straat over te steken, bij het kruispunt via de stoep linksaf te gaan en iets verderop weer naar de rechterkant van de straat. Zeker daar waar de stoep breed is.

Dit kan voorkomen worden door kruispunten met verkeerslichten te vervangen door **rotondes** met voorrang voor fietsers. Dit gebeurt gelukkig steeds vaker maar wat ons betreft mag het nog vaker. Een andere mogelijkheid is het kruispunt zo in te richten dat fietsers niet dubbel hoeven te wachten bij linksaf slaan.

Dit kan bijvoorbeeld door het creëren van een **opstelstrook voor fietsers vóór de auto's (een zgn. OFOS – opgeblazen opstelstrook voor fietsers-)** zodat fietsers bij groen direct linksaf kunnen.

Hiernaast kan vaker gebruik gemaakt worden van de mogelijkheid om auto's en fietsers niet gelijktijdig groen licht te geven, maar **alle fietsers gelijktijdig groen licht te geven, terwijl de auto's rood licht hebben**. Fietsers kunnen dan in een keer het kruispunt zowel recht als diagonaal oversteken. Hierbij moet dan wel gewaakt worden dat de wachttijd voor fietsers niet onevenredig toeneemt.

Ook moet serieus gekeken worden naar de mogelijkheid om **verkeerslichten weg te halen waar ze niet meer nodig zijn** Bijvoorbeeld als gevolg van verkeerscirculatiemaatregelen (knip de Munt en Alexanderplein).

Tenslotte moet erop gewezen worden dat fietsers in Amsterdam in toenemende mate geconfronteerd worden met lange wachttijden bij verkeerslichten. Dit als gevolg van het feit dat lichten langer op rood blijven staan om het kruisend openbaar vervoer snel te laten doorstromen. Dit is vooral frustrerend als de betreffende bus of tram bijna leeg blijkt te zijn, terwijl de rij wachtende fietsers maar aangroeit. Er zou **daarom een acceptabele maximale wachttijd voor fietsers** ingesteld moeten worden. Bussen of trams die arriveren na die maximale wachttijd zullen moeten wachten tot de fietsers het kruispunt zijn overgestoken.



Meer en beter fietsparkeren

Het toegenomen gebruik van de fiets leidt automatisch ook tot meer geparkeerde fietsen. Het aantal mogelijkheden om fietsen veilig, comfortabel en dicht bij de plaats van bestemming te parkeren lijkt echter niet of nauwelijks toe te nemen.

De Fietsersbond is sterk voorstander van **het vervangen van autoparkeerplaatsen door fietsparkeerplaatsen**. Dit leidt ertoe dat de stoep minder belast wordt met geparkeerde fietsen. Ook moet gezorgd worden dat **voldoende fietsparkeerplaatsen (voor kort parkeren) beschikbaar zijn bij ingangen van supermarkten en andere drukbezochte plaatsen**.



Omdat je fietstassen niet zo mooi kunt afsluiten als de kofferbak van een auto, kan je van fietsers niet verlangen dat zij hun fiets vol met boodschappen langere tijd onbeheerd achterlaten voor het terugbrengen van een winkelkarretje of een snelle boodschap in een kleinere winkel. Ook zullen de meeste fietsers niet enthousiast worden als ze ver moeten lopen met zware boodschaptassen.

Op zich is de Fietsersbond niet tegen het reguleren van het fietsparkeren, maar dan moet wel eerst aan bovengenoemde voorwaarden voldaan zijn, voordat het gereguleerd fietsparkeren door de gemeente wordt ingevoerd.

Verder geldt dat de Fietsersbond een beleid steunt dat erop gericht is om **geparkeerde fietswrakken en weefietsen te verwijderen**, zodat meer fietsparkeerplaatsen beschikbaar komen voor fietsen die in gebruik zijn. Wij ondersteunen daarom de zogenaamde zeswekenregel, die maakt dat de gemeente fietsen mag weghalen die langer dan zes weken ongebruikt in een rek staan.

Fietsers rechtsaf door rood

Wat de Fietsersbond betreft zou het, daar waar de verkeersveiligheid niet in gevaar komt, voor fietsers toegestaan moeten zijn om bij rood licht rechtsaf te slaan. Dit kan vaak daar waar de fietser na het rechtsaf slaan direct weer op een vrij fietspad of een fietsstrook recht komt.

Veel fietsers brengen het rechtsaf door rood al in de praktijk. Als de gewenste vrije doorgang echter belemmerd wordt door andere fietsers kiest men voor een alternatief parcours. Soms probeert men snel met een ruime boog om de wachtende fietsers heen gaan en hen voor te zijn voor het verkeerslicht op groen springt. Dit is niet zonder gevaar. Daarom wordt ook wel gekozen voor het alternatieve traject: de stoep.



Dit tot ergernis van voetgangers op de stoep die toch al vaak smal is als gevolg van door winkeliers opgestelde attributen.

Voor het faciliteren van 'fietsers rechtsaf vrij bij rood licht' kan o.a. aan de volgende mogelijkheden gedacht worden:

- Het toepassen van de eerdergenoemde opstelstrook **voor fietsers** vóór de auto's. In zo'n opstelstrook kunnen **voorsorteerstroken** aangegeven worden voor de fietsers die moeten wachten voor het linksaf of rechtdoor gaan. Het rechtse vak is dan beschikbaar voor de fietser die vrij door rood mag fietsen.
 - Het **verbreden van het fietspad** (evt. ten koste van de rijstrook voor auto's), zodat op het fietspad ruimte ontstaat voor minimaal 2 voorsorteerstroken: linksaf/rechtdoor en rechtsaf.
- In alle gevallen geldt uiteraard dat gewaakt moet worden voor conflicten met voetgangers die gebruik maken van een zebrapad.

Tot slot

De Fietsersbond voert geen acties gericht op fietsers die ergerlijk gedrag vertonen. Wel zet de Fietsersbond zich in voor een stad die zo is ingericht dat het aantrekkelijk is om gebruik te maken van de fiets en waarbij conflicten tussen fietsers onderling en tussen fietsers en voetgangers zoveel mogelijk worden voorkomen. In het bovenstaande zijn diverse voorbeelden gegeven van oplossingen die daaraan een bijdrage kunnen leveren, maar die tot nu toe helaas nog te weinig worden toegepast.

En uiteraard zijn we ons ervan bewust dat een betere inrichting niet bij iedere fietser zal leiden tot minder verkeersovertredingen en een socialer gedrag. Daarom blijft de Fietsersbond ook pleiten voor meer handhaving op en voorlichting over de verkeersregels door de overheid.

Als je meer wilt weten hoe wij over de toekomst van het fietsen in Amsterdam denken, zie dan ook onze [Visie 2025](#).