



Eerste Constantijn Huygensstraat, een van de drukste fietsroutes van Amsterdam.

VERKEERSVEILIGHEID

Strijd om het fietspad

Snorfietsers moeten in Amsterdam de rijbaan op door de overmatige drukte op het fietspad, dat intussen wordt bereiden door een hallucinerend aantal verschillende voertuigen. Ook buiten de hoofdstad.

Tekst **Thijs Niemantsverdriet** Foto's **Bram Petraeus**



Een maaltijdbezorger op een e-bike die zich append door de fietsmeute wurmt. Twee fietsers die bijna onder een bus komen omdat ze door rood rijden. Een Canta-autootje dat met zeker 40 kilometer per uur over de kruising scheurt. Een tiener op een fiets die tegen twee overstekende voetgangers schreeuwt: „Wij hebben altijd voorrang!“ En zeker twintig snorfietsers die zonder blikken of blozen door rood rijden.

Avondspits op een van de drukste fietsroutes van Amsterdam: de Weesperzijde. Wie hier tussen vijf en zes uur 's avonds langs het fietspad gaat staan, ziet meteen: het is vol. Krankzinnig vol.

Op een strook van nog geen anderhalve meter breed rijden de fietsers in drommen achter elkaar, op hoge snelheid. Minstens eenderde heeft oordopjes in. Bij het stoplicht staan zeker veertig man in de file. Het is wurmen, draaien, afremmen en versnellen op de vierkante centimeter. *Survival of the fittest.*

„Kijk, die is echt mesjogge“, zegt Walther Ploos van Amstel. De verkeersdeskundige van de Hogeschool van Amsterdam bekijkt het gekriemel op het fietspad gemuseerd. „Het is een godswonder dat hier geen ernstige ongelukken plaatsvinden.“

Komende maandag beleeft Amsterdam een primeur: snorfietsen - langzame scooters met blauwe nummerborden - zijn niet meer welkom op het fietspad. Ze moeten de rijbaan op, met helm. Amsterdam is de eerste gemeente in Nederland die deze drastische maatregel neemt, andere steden kijken met grote belangstelling mee. De stad Utrecht wil snorfietsers ook snel naar de rijbaan verbannen.

Op 1 juli volgt een andere, landelijke maatregel: het appverbod, dat nu alleen geldt voor gemotoriseerd verkeer, wordt uitgebreid naar de fiets. Wie vanaf dan al fietsend gebruik maakt van zijn smartphone, riskeert een boete van 95 euro. Minister Ferdinand Grapperhaus (Justitie en Veiligheid, CDA) heeft aangekondigd dat het verbod vanaf dag één strak gehandhaafd moet worden.

Het zijn twee pogingen iets te doen aan hetzelfde probleem: de almaar toenemende drukte op het fietspad. De 35 duizend kilometer aan fietsbanen in Nederland worden steeds voller en gevaarlijker - binnen én buiten de bebouwde kom. In de grote steden neemt het aantal fietsers exponentieel toe, en je vindt er steeds meer nieuwe, snelle voertuigen. Op landelijke fietspaden nemen de onderlinge snelheidsverschillen ook toe.

Het gevolg: onveiligheid. Het aantal doden en ernstig gewonden in het verkeer stijgt sinds enkele jaren weer, na een langdurige daling - en die groei zit hem in de fietsers. Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is Nederland het enige land ter wereld met meer fietsdoden dan gemotoriseerde doden - „uniek in de wereld“, aldus directeur Peter van der Knaap.

Het is simpel, zegt Van der Knaap. Waar snelheidsverschillen zijn, krijg je inhaalmanoeuvres. En waar inhaalmanoeuvres zijn, krijg je ongelukken. Als er geen extra maatregelen worden genomen, zo voorziet SWOV, zal het aantal fietsdoden en -gewonden de komende tien jaar alleen maar toenemen.

En dus heeft de gemeente voor ieder stukje straat afzonderlijk bepaald of de snorfietsers op de rijbaan moet of niet. Op drukke verkeersaders mag hij straks nog steeds op het fietspad. Op andere plaatsen, bijvoorbeeld het Leidseplein, mag de snorfietsers helemaal niet meer komen. Ook geldt het verbod alleen binnen de ring. Om deze wirwar van regeltes duidelijk te maken, heeft de gemeente inmiddels 3.732 nieuwe verkeersborden geplaatst, zo zegt een woordvoerder.

Om het ingewikkelder te maken: waar de snorfietsers nog steeds op het fietspad mag rijden, geldt geen helmplicht. Dat zal na 8 april leiden tot onnavolgbare verkeerssituaties. Op de Jodenbreestraat, net als de Weesperzijde één van de drukste fietsroutes van Amsterdam, mag de snorscooter straks tot aan de eerste dwarsstraat gewoon op het fietspad rijden - helm af. Daarna moet hij naar de rijbaan - helm op. Aan het fietspad aan de overzijde mag hij eerst helemaal niet rijden, en na de dwarsstraat is hij plots

De dat is verleden tijd. Anno 2019 passeert op de Amsterdamse Weesperzijde een hallucinerend aantal verschillende verkeersdeelnemers: snorfietsen, e-bikes, elektrische scooters, bakfietsen met kinderen (al dan niet elektrisch), cargo-fietsen, Cantas, Biròs, riksja's met toeristen. Het enige wat deze avondspits niet voorbij komt, zijn bierfietsen en segways - die tref je vooral verderop in het centrum.

De fiets zelf is er inmiddels ook in talloze variaties: ov-fietsen, deelfietsen, swapfietsen (de huurfiets met de blauwe voorband), MacBikes met sufgeblowde toeristen erop. Tweewielers hebben bredere sturen gekregen, en stevige kratten. En het zijn er heel veel meer geworden. De gemeente Amsterdam registreerde de afgelopen tien jaar een enorme toename van het aantal fietsbewegingen.

De grote ergernis op het stedelijke fietspad is de snorfiets. De scooters met blauwe kentekens zijn een uniek Nederlands verschijnsel: wel gemotoriseerd, geen helm. Deze verkeerscategorie, ooit in het leven geroepen voor dames in traditionele klederdracht uit Urk en Scheveningen, is de afgelopen tien jaar geëxplodeerd: bijna 750 duizend Nederlanders rijden inmiddels op een snorscooter. En geef ze eens ongelijk: hij is snel, comfortabel, goedkoper dan een auto en je kunt hem overal parkeren.

De snorfietsers heeft zichzelf razend impopulair gemaakt: plakken, toeteren, schelden, botsingen, door rood rijden. Het overgrote deel is opgevoerd: de gemiddelde snelheid van een snorscooter, zo blijkt uit metingen, is bijna 35 kilometer per uur - tien kilometer boven de wettelijke limiet. „De snorfiets heeft alle voordelen van de fiets, de nadelen zijn alleen voor anderen“, zegt Amsterdammer Reinder Rustema, die 20 duizend handtekeningen ophaalde voor een snorverbod op het fietspad.

Nu is het dan zover - te beginnen in Amsterdam, waar de snorfietsoverlast het ergst is. Niet omdat Amsterdam de drukste fietsroutes kent - die liggen in Utrecht - maar omdat de hoofdstad de smalste fietspaden heeft. De landelijke norm voor een „enkelvoudig“ fietspad (eenrichtingsverkeer) is twee meter - die breedte wordt in Amsterdam op veertig procent van de fietspaden binnen de ring A10 niet gehaald.

Het verbod is er pas gekomen na jaren lobbyen in Den Haag. En het is een nogal gecompliceerde regeling geworden die wethouder Sharon Dijksma (Verkeer, PvdA) heeft opgetuigd. Een algemeen verbod voor snorfietsers op het fietspad was niet mogelijk: vanwege landelijke regelgeving mag Amsterdam ze alleen naar de rijbaan sturen op plaatsen waar sprake is van „grote drukte“ op het fietspad.

En dus heeft de gemeente voor ieder stukje straat afzonderlijk bepaald of de snorfietsers op de rijbaan moet of niet. Op drukke verkeersaders mag hij straks nog steeds op het fietspad. Op andere plaatsen, bijvoorbeeld het Leidseplein, mag de snorfietsers helemaal niet meer komen. Ook geldt het verbod alleen binnen de ring. Om deze wirwar van regeltes duidelijk te maken, heeft de gemeente inmiddels 3.732 nieuwe verkeersborden geplaatst, zo zegt een woordvoerder.

Om het ingewikkelder te maken: waar de snorfietsers nog steeds op het fietspad mag rijden, geldt geen helmplicht. Dat zal na 8 april leiden tot onnavolgbare verkeerssituaties. Op de Jodenbreestraat, net als de Weesperzijde één van de drukste fietsroutes van Amsterdam, mag de snorscooter straks tot aan de eerste dwarsstraat gewoon op het fietspad rijden - helm af. Daarna moet hij naar de rijbaan - helm op. Aan het fietspad aan de overzijde mag hij eerst helemaal niet rijden, en na de dwarsstraat is hij plots

Lees verder op pagina 28 »



- 1 Rijden op het **fietspad**, zonder helm
- 2 Overstap naar de **rijbaan**, helm op
- 3 Rechtsaf? Dat is niet toegestaan
- 4 Linksaf? Blijf op de **rijbaan**
- 5 Helm weer af, rijden op het **fietspad**

BEELDBEWERKING NRC

