

Amazonenlaan – samen naar een hoger plan

Pepijn Wortelboer

mei 2025

In [ventiel 189](#) (juni 2023) hebben we in het interview met Peter Plantinga (Eindhoven) op pagina 9 onder "Een greep uit de successen", kunnen lezen dat de herinrichting van de Amazonenlaan één van die successen is.

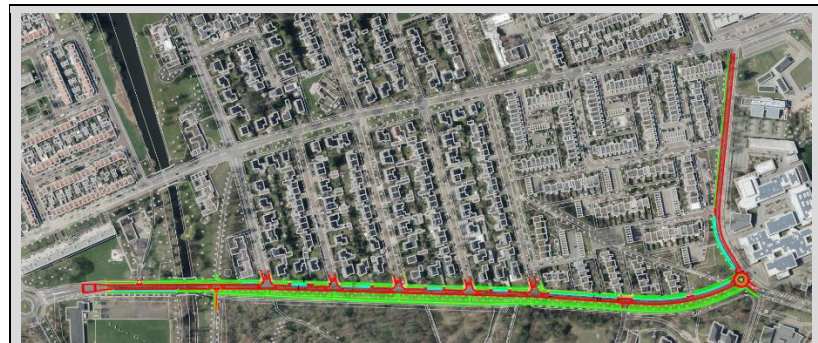
Eerst even een verwarring de wereld uithelpen; het gaat hier niet om een regenwoud maar om "een mythisch volk van vrouwelijke strijders" (<https://nl.wikipedia.org/wiki/Amazonen>).

Dat linkt meteen aan een hedendaagse lokale fietsstrijdster, Annemie Driessen, die een cruciale rol vervuld heeft naar dit succes. Zonder haar was de Amazonenlaan nu een gewone keurig geasfalteerde straat met fietsstroken aan beide kanten geweest. Wat de gemeente uiteindelijk gerealiseerd heeft is een veilig en prachtig tussen de bomen gelegen tweerichtingenfietspad dat moeiteloos concurreert met de Slowlane over de Muzenlaan die wat westelijker ligt. Vele lezers zullen inmiddels ervaren hebben hoe fijn het er fietsen is. Toen ik er in 2023 zelf voor het eerst overheen kon bekroop me toch een licht gevoel van trots; hadden we met zijn allen toch mooi voor elkaar gekregen en dat was zeker niet zonder slag of stoot gegaan.

We kijken graag met jullie terug op de ontstaansgeschiedenis, zeker ook om er wat goede lessen uit te kunnen trekken.

April 2021 waren de buurt (Oude Gracht) en de Fietsersbond geïnformeerd over het ontwerp voor de herinrichting van de Amazonenlaan en de Damocleslaan. De herinrichting was gekoppeld

aan regulier onderhoud (fundering en bovenbouw van rijbaan vervangen en nieuwe deklaag voor het fietspad) en had als neven doel de veiligheid te vergroten, parkeren op straat terug te dringen en extra groen aan te leggen. Voor Fietsersbond Eindhoven een van de vele herinrichtingen waar we standaard door de gemeente bij betrokken worden. Onze man bij het centraal verkeersoverleg (CVO), de al eerdergenoemde Peter Plantinga, had het ontwerp kritisch bekeken en na ruggenspraak geconcludeerd dat het acceptabel was voor de Fietsersbond maar wel met een beetje pijn in het hart vanwege het moeten opgeven van het aparte tweerichtingenfietspad.



Impressie van het plangebied geprojecteerd op luchtfoto.

Het plaatje is gedraaid zodat de Amazonenlaan horizontaal ligt (onder). Van links naar rechts ga je ongeveer naar het noorden en kom je bij de Damocleslaan (rechts). De aansluiting van de Amazonenlaan op de rotonde van de Orpheuslaan viel buiten het plangebied. Deze kant van de Amazonenlaan was voorzien van fietsstroken aan beide zijden. Ongeveer ter plekke van de brug over de Oude Gracht kwamen beide stroken samen in een tweerichtingenfietspad aan de oostzijde (onderkant in plaatje) dat doorliep tot aan de aansluiting met de Damocleslaan. Het aparte tweerichtingenfietspad zou verdwijnen en trottoir worden, fietsen zou voortaan op de rijbaan (op rijstroken) moeten. De getoonde ontwerpvariant is overigens een uitvoering met een fietsstraat uit 2020, dus niet het ontwerp met fietsstroken van 2021.

Gegeven de altijd strikte projectgrenzen viel de rotonde Orpheuslaan (net zichtbaar helemaal links in de afbeelding hierboven) buiten de scope en was het eigenlijk ook wel logisch om dan op de al aanwezige fietsstroken aan de zuidkant van de Amazonenlaan aan te sluiten zodat fietsers niet meer de rijbaan zouden hoeven over te steken bij buurthuis *Aan de Meet* (Amazonenlaan 4). Klein maar belangrijk detail in deze geschiedenis: Corona. Echt contact moesten we vermijden en online vergaderen werd ineens de norm. Ook de gebruikelijke informatieavond voor de buurt verhuisde achter het scherm. Binnen de Fietsersbond hadden we ook zo onze uitdagingen in de communicatie; zo kon het gebeuren dat we als Fietsersbond pas laat te weten kwamen dat Annemie met de verkeerscommissie van Vereniging Omwonenden Kasteel Eckart (VOKE) de Slowlane (tracé Oost) op het spoor gekomen was. Dat bleek toch wel een *game changer*. Dat het oorspronkelijk de bedoeling was geweest de oostflank van de Slowlane over de Amazonenlaan aan te leggen had niet meegespeeld bij het eerste ontwerp van de herinrichting. De Slowlane volgt al sinds jaar en dag het tracé via Stoutheuvel, Mercuriuslaan en Muzenlaan en niemand had het nog over het meer oostelijke tracé over de Anconalaan, Italiëlaan, recreatief fietspad langs de Dommel, Nuenenseweg, Amazonenlaan, Wasvenpad en Sumatralaan. De buurt met Annemie voorop wilde het oude plan nieuw leven inblazen, te beginnen met de Amazonenlaan nu die toch heringericht werd. In korte tijd werden vele steunbetuigingen vergaard, maar helaas geen gehoor bij de gemeente. De troef was dat het staand beleid was om de Amazonenlaan in de Slowlane op te nemen (zoals bestemmingsplan Oude Gracht van oktober 2017). Dat wist bijna niemand meer, maar het bood wel kansen. Hoe mooi zou het zijn om een *Slowlane*achtige noord-zuidverbinding te hebben tussen de Orpheuslaan en de Sterrenlaan? Annemie had een doorbraak nodig. Sympathisanten zat, maar hoe zorg je ervoor dat dit alternatieve voorstel serieus wordt genomen? Gelukkig was het

coronavaccinatieprogramma inmiddels vol in uitvoering en was het weer mogelijk elkaar fysiek te treffen. De keukentafel bij Annemie was het ad hoc-crisiscentrum naar een idee van de fietsburgemeester uit die tijd, Sarge Meulman. Daar werd een actieplan gesmeed om via de politiek en de krant aandacht te vragen voor de unieke kans die er lag om de Eindhovense fietsinfrastructuur een *boost* te geven. Sarge had een in de twee jaar die hij had als fietsburgemeester een aardig netwerk opgebouwd en maakte zich samen met de raadsleden Bart Habraken (GroenLinks), Jan Hopstaken (PvdA) en Robin Verleisdonk (D66) sterk voor de verkiezing van Eindhoven tot Fietsstad 2022. Zo kwam hij ook in contact met Paul Henkemans van de Stichting Beter Eindhoven. John Gielens (Ouderen Appél Hart voor Eindhoven) was ook van de partij.



Pleitbezorgers verzameld op de kop van de Amazonenlaan
(Foto Eindhovens Dagblad).

In de gemeenteraad heeft Jan Hopstaken (PvdA) gevraagd om het ontwerp van de Amazonenlaan aan te passen ([raadsvergadering van](#)

[dinsdag 5 oktober 2021](#)) geënt op het oorspronkelijke plan daarlangs de Slowlane te realiseren. In de Bijlage rondvraag PvdA (<https://raadsinformatie.eindhoven.nl/document/11782493/1>) staat een duidelijke schets van het fietsnetwerk rond Oude Gracht.



Fietsnetwerk

Wat nu Slowlane heet was dus eerder primair snelfietsroute Son & Breugel – Valkenswaard (groen), terwijl destijds de Slowlane over de Amazonenlaan liep (rood).

Op 10 november 2021 verscheen een artikel in het Eindhovens Dagblad, [Buurt Oude Gracht in Eindhoven wil snelfietspad langs hele Amazonenlaan doortrekken naar Italiëlaan | Eindhoven | ed.nl](#) met onderstaande foto van de keukentafelclub van Annemie.

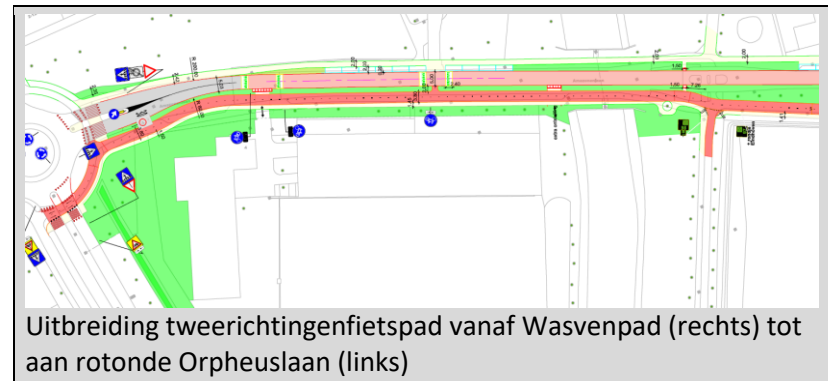
Het momentum was er en er begonnen zaken te bewegen.

Raadsleden van allerlei partijen, zowel coalitie als oppositie, hadden elkaar gevonden in het streven het initiatief van de buurt en Fietsersbond aan te kaarten bij het college. Bart Habraken verzorgde voor ons een kort lijntje met de politiek.

De wethouder, Monique List – de Roos, was wel ontvankelijk voor de argumenten en achter de schermen werd getekend en gerekend. En toen ineens was die doorbraak er. De gemeenteraad kreeg als antwoord dat er 3 ton gevonden was om inderdaad een tweerichtingenfietspad helemaal over de Amazonenlaan te realiseren die aan alle eisen voldeed. Een verificatie bij Bas Braakman, destijds en nog steeds beleidsadviseur Fiets voor de gemeente Eindhoven, leerde me dat het extra geld uit twee programma's kwam, gelijk verdeeld tussen *Openbare Ruimte*, waar het project liep en Verkeer. Hoofdontwerper Ralph Schuller van het projectteam kon nu het ontwerp definitief maken met dus die gewenste aansluiting van het tweerichtingenfietspad op de rotonde Orpheuslaan en waar mogelijk een verbreding doorvoeren (het middengedeelte werd verbreed naar drie meter tachtig).

Een klein half jaar na de keukentafelsessie bij Annemie konden we allemaal in het ED lezen (20-04-2022, [Eindhovense Amazonenlaan en Damocleslaan gaan volgend voorjaar op de schop | Eindhoven | ed.nl](#)) dat de wensen van de buurt (en de Fietsersbond) na goed overleg in het definitieve ontwerp gehonoreerd waren. Op de Informatiebijeenkomst definitief ontwerp van 25 april 2022 werd de presentatie van het naar wens aangepaste ontwerp met applaus ontvangen.

Iedereen blij, alleen nog even op de realisatie wachten.



Uitbreiding tweerichtingenfietspad vanaf Wasvenpad (rechts) tot aan rotonde Orpheuslaan (links)

Weer ongeveer een jaar later bracht het ED het nieuws dat het nu echt bijna klaar was (04-04-2023, [Herinrichting Amazonenlaan en Damocleslaan in Eindhoven duurt tot medio mei | Eindhoven | ed.nl](#)).

Samen met projectleider die de herinrichting getrokken heeft en inmiddels met pensioen is (Eddy Steenkamp) hebben we begin 2025 nog eens de tijd genomen om terug te kijken en ervaringen te delen. Dat was aangenaam en leerzaam.

Goed om te weten dat onderhoudsprojecten vaak het enige middel zijn om verbeteringen in weginrichtingen te realiseren. Dat kan bijvoorbeeld door meteen maatregelen te nemen voor een veiligere inrichting (zoals maximumsnelheid naar 30 km/uur) of om groenstructuren te versterken. Er is altijd wel wat speelruimte maar de projectgrenzen zijn over het algemeen heilig. De aansluiting op wegen buiten de projectgrens ligt in principe vast wat maakt dat grote structurele aanpassingen die nodig zijn voor de mobiliteitsopgave niet mogelijk zijn via (incidentele) herinrichtingen van straten of gedeelten daarvan. De gemeente is zich bewust van deze beperkingen en heeft een aantal instrumenten om toch wat meer te kunnen doen. Zo is bijvoorbeeld in 2015 ingezet op meer integraal projectmanagement waarbij ook de gebiedscoördinator, en diverse ontwerpers met kennis van openbare ruimte, verkeer, groen, verlichting en waterberging een rol hebben. Met deze ruimere blik komen ook knellende projectgrenzen eerder aan het licht is het idee. Ook goede communicatie met bewoners en belangenverenigingen kan helpen om problemen en ook kansen scherp te krijgen. Verder is er een tijd lang een apart potje geweest om specifiek opschalingen van herinrichtingsprojecten financieel mogelijk te maken. De gemeente probeert momenteel een soortgelijke reservering op te zetten.

Wat aardig in de terugblik naar voren komt is dat er in een projectteam ook wensen zijn en ideeën leven om extra kwaliteit toe te voegen bovenop wat in de opdracht staat. Echter voor het oprekken van de projectgrens is bijna altijd toekenning van substantieel meer middelen nodig en daar is vaak een besluit van hogerhand voor nodig. Voor belanghebbenden is het dus goed om niet alleen kennis te hebben en op te bouwen van het ontwerp en de lokale inpassing, maar ook van de processen, rollen en verantwoordelijkheden. Goede argumenten op het juiste moment aan het juiste adres, dat is waar het op aan komt. Een sterk argument voor het verbreden van de *scope* is de mogelijke realisatie van een betere of nieuwe verbinding in het fietsnetwerkplan. Dit was duidelijk het geval voor de Amazonenlaan. Het *frame* van de Slowlane heeft hier zeker bij geholpen. De gewenste breedte van vier meter bleek weliswaar niet haalbaar maar het traject is wel heel groen, en niemand kan ontkennen dat het nu een stuk vlotter en veiliger fietst over de Amazonenlaan.









Bij het nazoeken van informatie over de Slowlane voor dit artikel kwam ik een nieuwsbericht van 16 maart 2020 tegen op de website van ZO Slim Bereikbaar, [Slowlane: 32-km hoogwaardig fietspad gericht op doorfietsen en comfort](#), waar de naam Eddy maar liefst zeven keer voorkomt. Waarschijnlijk hebben we ook gewoon een beetje geluk gehad!

Maar toch, we willen wel een warm pleidooi houden om alert en actief te blijven voor het fietsbelang en vooral ook om de blik te verbreden bij herinrichtingen en het gewenste fietsnetwerk eroverheen te projecteren, kansen te identificeren, de juiste krachten te mobiliseren en dan op het juiste moment op het doel te schieten. Grote kans dat we het fietsnetwerk op een hoger plan kunnen krijgen en zo bijdragen Eindhoven leefbaar te houden volgens het STOMP-principe (ruim baan voor Stappen en Trappen)

De Gelegenheidsactiegroep die aan dit succes bijgedragen heeft is twee jaar na de eerste keukentafelsessie bij Annemie weer bij elkaar gekomen om het behaalde resultaat nog een tot ons door te laten dringen (beetje bij gebrek aan officiële opening van de *Amazonenbaan*) en vooral ook om uit te vogelen hoe de cruciale elementen in algemene werkwijzen in te bakken zijn. En, wat opvallend was, een retrospectief brengt ook weer nieuw elan. Helaas waren Robin Verleisdonk en John Gielens om verschillende

redenen er niet bij, en herinnerde Paul Henkemans via een Teamsverbinding ons er impliciet aan hoeveel extra aandacht online vergaderen vraagt. Interessant om terug te filmen hoe zo'n gelegenheidsactiegroep tot stand komt. Typisch patroon waarschijnlijk: degene met de grootste onvrede gaat in haar of zijn netwerk prikken, de gevoeliger typetjes reageren, degenen die het persoonlijk raakt gaan aan de slag (buurtbewoners, weggebruikers) en samen zoeken ze naar aandacht en invloed. Waarschijnlijke succesfactoren: ervaring en goed netwerk.

De vraag die we ons ook nadrukkelijk gesteld hebben was, hoe zorgen we ervoor dat dit soort initiatieven gepaste aandacht krijgen en hoe kunnen we processen zo inrichten dat de kans minimaal is dat we achteraf grote spijt krijgen van gemiste kansen. De praktijk leert dat suggesties voor alternatieve oplossingen vaak afgedaan worden als onmogelijk. Dat klopt dan vaak vanuit de optiek van het project met beperkte opdracht en budget maar de suggesties passen misschien wel beter in de ontwikkeling naar een autoluw en fietsvriendelijk inrichting van de stad, en het zou daarom goed zijn om bij herinrichtingsprojecten standaard een check in te bouwen nadat eerste plannen gepubliceerd zijn of afgesproken lange-termijndoelen een vergroting van de projectscope zouden kunnen rechtvaardigen. Er kan dan gekeken worden naar mogelijkheden om projecten te combineren, de fasering aan te passen en additionele financiering te vinden. Ook kan het helpen als de communicatiemedewerker die de meeste projecten aan boord hebben ook een taak krijgt om vragen van bewoners en betrokkenen te behandelen en op de mogelijkheid te wijzen de vraag of suggestie elders binnen de gemeente aan te kaarten zoals bij beleidsmakers.

Naast een andere *reactieve* werkwijze aan de kant van de gemeente denken we dat er ook *procesaanpassingen* mogelijk zijn in de projectuitvoering om te voorkomen dat begrensde projecten nadelig uitpakken voor de lange-termijn mobiliteit. Zo zou bij elk

voorstel voor (noodzakelijke) aanpassing van verkeersinfrastructuur getoetst moeten worden of er voldoende bijgedragen wordt aan de realisatie van de gestelde lange-termijn doelen (mobiliteit, veiligheid, leefbaarheid). Die afweging gebeurt nu waarschijnlijk ook wel maar de burger heeft daar geen zicht op. In het kader van burgerparticipatie zijn hier waarschijnlijk nog wel stappen te maken, sterker nog er zijn al voorstellen voor verbetering gedaan. Denk daarbij aan een grotere rol voor het CVO (motie Bart Habraken). We zijn als Fietsersbond ook nauw betrokken bij het fietsbeleid van de gemeente Eindhoven, dus ook via die weg blijven we ons inzetten.