KNELPUNTEN NOTA

ENWB

AMSTERDAM

eerste enige echte nederlandse wielrijdersbond

AFD. AMSTERDAM

Inhoud

omslag INHOUD

pagina I VOORWOORD

3 INLEIDING

4 HOOFDSTUK I; ALGEMENE OPLOSSINGEN
4 - drie verschillende fietsmilieus
5 - drie typen wegen
6 - doorgaande routes voor de fiets

10 HOOFDSTUK II; ALGEMENE TECHNISCHE OPMERKINGEN
10 - indeling van de weg
15 - stoplichten
16 - voorsoorteren bij kruispunten
19 - varia

22 HOOFDSTUK III; INVENTARISATIE KNELPUNTEN
22 - Plantage-Weesperbuurt
24 - Oostelijke Eilanden
26 - Oosterpark en Dapperbuurt
28 - Transvaalbuurt
30 - Stadion-Beethovenbuurt
32 - Rivierenbuurt
34 - Buitenveldert
36 - Geuzenveld, Slotermeer, Overtoomse veld (Z-deel)
38 - Osdorp, Slotervaart, Overtoomse veld (N-deel)
41 - Oud West
46 - Bos en Lommer
48 - Jordaan
50 - Centrum
54 - Noord
57 - Vondelpark-Concertgebouwbuurt
60 - Pijp
62 - Indische buurt
64 - Watergraafsmeer

67 - 12 KNELPUNTEN

69 - STRAATNAMENREGISTER

74 - NAWOORD en
- ADRESSEN VAN DE WIJKCONTACTPERSONEN VAN DE ENWB

Met dank aan de ruim 40 personen die aan deze knelpunten nota hebben meegewerkt.

Drukwerk: De Oude Stad

Voorwoord

Deze knelpuntennota is geschreven vanuit de gedachte, dat in een dichtbebouwde stad als Amsterdam het fietsverkeer niet bevorderd kan worden door enkel vrijliggende fietspaden aan te leggen. In de oudere stad ontbreekt er vaak de ruimte voor. In de nieuwe stadsdelen soms ook, en waar ze wel liggen, zijn ze niet altijd een verbetering van het fietsmilieu.
In de oudere stad is een knelpuntachtige benadering vereist om fietsers-problemen op te lossen, dat wil zeggen: door een reeks van (veelal) niet erg ingrijpende maatregelen langzaam maar zeker een fietsvriendelijk milieu in Amsterdam te scheppen. Zoals in de jaren na de oorlog de stad is aangepast aan het autoverkeer, zo zullen er jaren nodig zijn om het fietsen in Amsterdam weer aantrekkelijk te maken.
Deze knelpuntennota is allereerst geschreven voor degenen in Amsterdam, die zich met de verkeersproblemen in de stad bezig houden. We denken aan werkgroepen Verkeer van wijkcentra, aan aktiegroepen en andere geïnteresseerden, maar ook aan ambtelijke diensten en gemeenteraadsleden.
Daarom bestaat de nota uit drie delen:
In hoofdstuk I geven we onze gedachten over de algemene verkeerssituatie in Amsterdam. Aan deze visie kan bijvoorbeeld het Verkeerscirkulatieplan, dat één dezer dagen toch wel eens zal verschijnen, worden getoetst. Het geeft ook de achtergrond weer van onze détailopmerkingen.
In hoofdstuk II geven we een vrij gedetailleerde beschrijving van algemene techniese gegevens, die bijvoorbeeld gebruikt kunnen worden, wanneer wijkcentra en ambtenaren gezamenlijk overleggen over herbestratingen.
Hoofdstuk III is een eerste inventarisatie van belangrijke knelpunten voor fietsers in de verschillende Amsterdamse wijken. Wanneer je door de stad fietst, stuit je regelmatig op zeer ongunstige situaties voor de fiets. We hebben geprobeerd de belangrijkste te inventariseren en waar mogelijk een oplossing te suggereren. Soms zullen ze in strijd zijn met de "algemene richtlijnen" van hoofdstuk II omdat dat in die situatie niet anders kan. Terwille van de leesbaarheid laten we de verwijzingen naar hoofdstuk II weg.
Vooral hoofdstuk III bekijken we zelf met enige reserve: van de ene kant zijn we van mening, dat een knelpuntenbeleid de belangrijkste manier is om in vrij korte tijd de omstandigheden voor het fietsen in Amsterdam te verbeteren, van de andere kant willen we de genoemde knelpunten en zeker de gesuggereerde oplossingen niet als volmaakt zien. Het is meer een eerste aanzet om te denken over en te werken aan een nieuwe manier om de fiets in Amsterdam zijn rechtmatige plaats terug te geven. Misschien zijn sommige oplossingen niet de beste, andere wellicht in tegenstrijd met bestaande plannen.
Daarom willen we graag in kontakt blijven met de verkeerswerkgroepen van wijkcentra en andere groeperingen, om te blijven werken aan de beste oplossingen, en gezamelijk met hen en met het gemeentebestuur en de ambtelijke diensten van Amsterdam weer een Fietstad te maken.

Deze nota wordt uitgebracht door de knelpuntengroep van de E.N.W.B., afd. Amsterdam.

Tegen het einde van 1978 hopen we met een uitgewerkt fiets-verbindingen-plan te komen, waarvan we in deze nota één voorbeeld hebben opgenomen.

Inleiding

In het huidige verkeer is er nauwelijks ruimte voor de fietser overgebleven. Vrijwel iedereen erkent dit. Maar wie meent, dat deze erkenning wel tot verbetering moet leiden, heeft het mis. Want de laatste jaren is de positie van de fietser nauwelijks verbeterd.
De oorzaak van de verdrukking van de fiets ligt in de grote toename van het autoverkeer. In veel gevallen is een auto komfortabeler en sneller dan een fiets. Die toename heeft er toe geleid, dat fietsen onaangenamer en gevaarlijker is geworden en dat de fietser minder snel vooruit komt, terwijl tóch de afstanden groter zijn geworden.

De toename van het autoverkeer steunt op een aantal vicieuze cirkels, die we hieronder kort willen aanduiden:

1. De voorzieningen die we voor ons dagelijks leven nodig hebben, zoals woon- en werkruimte, winkels en rekreatie, komen steeds verder uit elkaar te liggen.
   De afstanden worden afgestemd op de aktieradius van de automobilist. Daardoor bezwijken velen onder de druk om ook een auto te nemen. Dit leidt dan weer tot een verdere afbraak van de kleinschalige buurtvoorzieningen.

2. De verkeersonveiligheid brengt veel mensen er toe niet meer op de fiets te stappen, maar in de auto te kruipen. Kinderen worden met de auto naar school gebracht. Dit geeft weer meer autoverkeer, dus meer onveiligheid...

3. Meer auto's noodzaken tot meer stoplichten, het opheffen van fietspaden om er parkeerhavens van te maken, meer (dubbel) parkeren in smalle straten, etc. Het fietsen en lopen wordt daardoor onaangenamer, waardoor meer mensen de auto nemen.

4. Hoe meer mensen in een auto uit rijden gaan, hoe stiller het op straat is. Er zijn dan immers nauwelijks fietsers en voetgangers. Vooral 's avonds en 's nachts kan bij de overgebleven eenzame voetgangers en fietsers het gevoel van onveiligheid toenemen. Zij blijven thuis of proberen ook met een auto ergens heen te gaan. Dan wordt het nog stiller en onveiliger op straat...

5. Het drukke autoverkeer dwingt elke verkeersdeelnemer sterk aan zich zelf te denken, aan eigen veiligheid, gemak en snelheid. Daardoor verruwt de rijstijl van automobilisten, maar ook van fietsers en brommers. Door deze verruwing is het extra nodig om goed op je zelf te letten en nog minder te denken aan de veiligheid en het gemak van de overige weggebruikers.

Zonder drastische maatregelen zijn deze vicieuze cirkels niet te doorbreken. Het verkeer moet weer menswaardig worden en de noodzaak om dagelijks grote afstanden af te leggen, moet worden weggenomen. In elk geval mogen de mensen, die niet van de auto gebruik (kunnen) maken, geen slachtoffer worden van deze ontwikkeling. Velen zeggen, dat deze toestand veranderen moet, maar te weinigen willen het ook écht of doen er wat aan. Vaak blijft het bij woorden alleen. Goed, hier en daar verandert er wel wat ten gunste van het langzame verkeer, maar radikale maatregelen laten nog steeds op zich wachten. Het is dan ook begrijpelijk, dat uit de mond van de fietsers en voetgangers bittere geluiden klinken.
In deze nota willen we een aanzet geven tot een samenhangende aanpak van de verkeersperikelen in Amsterdam. We willen aangeven hoe de situatie voor de fietser zo veilig en aangenaam mogelijk gemaakt kan worden. Eigenlijk zou een drastische vermindering van het autoverkeer daarvoor noodzakelijk zijn, want in een autovrije stad zijn de meeste voorgestelde maatregelen overbodig.
In deze nota willen we echter uitgaan van de huidige auto-intensiteit.
Tenslotte nog een woord over de bromfiets: zijn snelheid, maar ook zijn stank- en geluidsoverlast maken, dat hij in de stad tot het snelverkeer moet worden gerekend en dus niet op de fietspaden zou mogen worden toegelaten.

Hoofdstuk I

Algemene oplossingen

A. Drie verschillende fietsmilieu's.

In Amsterdam kunnen we drie verschillende fietsmilieu's herkennen:
- de wijken, die vóór 1920 gebouwd werden
- de wijken, die tussen 1920 en 1940 ontstonden
- de na-oorlogse wijken.

1. De wijken van vóór 1920. (De oude stad, Kinkerbuurt, ea.)

De oudste wijken kenmerken zich door een hoge bebouwingsdichtheid en bevatten veel-al een konsentratie aan centrumfuncties. Daardoor ontstaat een hoge verkeersdruk, en velen zien dan ook geen oplossing voor de verkeersproblematiek. De parkeerruimte is schaars, de rijwegbreedte gering. En vooral op belangrijke wegen heerst een bedreigende drukte.
In deze wijken ontbreekt de ruimte voor autovoorzieningen. Alleen sloop en herinrichting van de ruimte zou het mogelijk maken die voorzieningen aan te brengen. Dan zou echter het eigen karakter van deze wijken verdwijnen en een situatie ontstaan, die lijkt op die in de nieuwere wijken. Dat wijzen wij af. Daar ruimte voor autovoorzieningen ontbreekt, spreekt het vanzelf, dat de auto stringent aan banden wordt gelegd (oa. door parkeren op een beperkt aantal duidelijk aangegeven plaatsen toe te staan en elders onmogelijk te maken) en plaats maakt voor vervoermiddelen, die niet zoveel ruimte nodig hebben. Die vervoermiddelen, waarvan de fiets een belangrijke plaats inneemt, moeten systematisch bevoorrecht worden.
Scheiding van verkeerssoorten is in deze wijken maar zeer beperkt mogelijk en kan dan ook niet het antwoord op de verkeersproblematiek zijn. Alleen een verandering in voorrnangs- en toegangsregels in buurten kan tesamen met maatregelen, die de snelheid beperken, een oplossing bieden. Daarnaast zijn speciale fietsvoorzieningen nodig, zoals stallingsmogelijkheden en fietsverbindingen tussen twee straten.

2. De wijken, die tussen 1920 en 1940 zijn gebouwd (Rivierenbuurt, Bos en Lommer, ed.)

Deze wijken zijn wat ruimer van opzet. Bij het ontwerpen van deze wijken is in zekere mate al rekening gehouden met massaal autoverkeer. Voor de fietser is de situatie hier enerzijds prettiger, doordat hij een zekere manoevreer-ruimte heeft, maar aan de andere kant uitzichtlozer, omdat de auto niet zonder meer als een onding wordt gezien. Bij de bouw werd ruimte gereserveerd voor de auto én voor andere zaken (spelen, ontspannen zitten, flaneren). Maar die ruimte is volledig autoruimte geworden. Dat ging echter beetje bij beetje en leidde niet zo vaak als in de oude wijken tot in het oog springende excessen (verstopte wegen, stoepparkeren, dubbel parkeren). Daarom ook wordt de auto niet zo sterk als een bedreiging gezien. Maar dat neemt niet weg, dat de bezwaren tegen het autosysteem, die we in de inleiding genoemd hebben, ook hier geldig zijn. Deze wijken bieden meer mogelijkheden om een fiets-vriendelike omgeving te scheppen dan de oudste wijken.
De ontwikkeling van de openbare weg tot autoruimte kan geleidelijk teruggedraaid worden door de straten te herprofileren. De minder drukke straten bieden ruimte te over om ze voor fietsers en anderen wat inspirerender in te richten dan de huidige straten, die er uitsluitend op in zijn gesteld om te rijden en te parkeren.
Af en toe is het mogelijk een fietspad aan te leggen. Dit is een noodzaak op wegen, die grote verkeersstromen verwerken.
Min of meer paralel aan deze wegen kunnen doorgaande routes voor de fiets gepland worden. Verder kunnen de verkeerstechnische maatregelen, die in de oude wijken genomen moeten worden, ook hier worden toegepast.

3. De na-oorlogse wijken (Buitenveldert bv.)

In de na-oorlogse wijken is de ruimte, die in de oudste wijken vrijwel ontbreekt, buitensporig aanwezig. Deze wijken zijn ontworpen vanuit het idee, dat massaal autoverkeer vanzelf spreekt. Ook probeerde men de verkeerssoorten, die elkaar in de oude wijken hinderen, te scheiden. Maar de fietser is de verliezer, omdat hij autoafstanden moet afleggen en de suffe entourage van autowegen krijgt opgedrongen. Bovendien levert hij hier veelal een gevecht met de weerselementen. Momenteel is de situatie voor de fietser in deze wijken weinig hoopgevend. Omdat de auto genoeg ruimte heeft, zijn excessen schaars. Toch zijn er in deze wijken vele gevaarlijke situaties, niet door de excessen, die in het klachtenboek van iedere automobilist voorkomen - dubbel geparkeerde auto's, verstopte wegen - , maar door fatale botsingen op de kruispunten, die door de scheiding van verkeerssoorten extra gevaarlijk zijn. En doordat er op de wegen hard gereden kan worden, omdat de fietsers toch hun eigen fietspad hebben.
In deze wijken zijn er nog meer mogelijkheden om een fietsvriendelijke omgeving te maken dan in de overige wijken. Men mag alleen de fietser niet de aktieradius en de entourage van de auto opleggen. Dat betekent aparte, beschutte, afwisselende en goed onderhouden fietsroutes en ook het toestaan van tweerichtingsverkeer op fietspaden langs drukke wegen.

B. Drie verschillende typen wegen

Het Amsterdamse wegennet kunnen we onderverdelen in drie typen wegen, die van elkaar verschillen door het soort autoverkeer, dat er op thuis hoort.
- hoofdwegen die het autoverkeer van buiten de stad naar delen van Amsterdam leiden, stadsdelen onderling verbinden en ruimte aan het vrachtverkeer bieden.
- ontsluitingswegen, die buurten en wijken met de hoofdwegen verbinden.
- buurtstraten, waarop alleen bestemmingsverkeer mag rijden. Deze straten mogen niet verder dan een paar honderd meter van een ontsluitingsweg af liggen, anders zal zich zoveel verkeer op de straat bevinden, dat hij ontaardt in een ontsluitingsweg.
Deze indeling zou duidelijk kenbaar gemaakt en ook wettelijk doorgevoerd moeten worden.

1. Hoofdwegen

Naar onze mening zijn er maar weinig wegen, die in aanmerking komen om als hoofdwegen gebruikt te worden. Omdat al het (doorgaand) autoverkeer op deze wegen samengeperst moet worden, kan het zijn dat de wegen zo druk worden, dat er bij de zorg voor de fietser meer op zijn veiligheid, dan op komfort en snelheid wordt gelet. Maar de fietser mag niet van deze wegen geweerd worden.
In principe moet de wegindeling dezelfde zijn als die van de ontsluitingswegen. Wanneer in de toekomst ook op deze wegen het autoverkeer is afgenomen, moeten ze opnieuw geherprofileerd worden.
Als hoofdwegen zouden wij willen zien aangemerkt:

a. ringwegen:
1. de Ringweg (Door cirkulatiemaatregelen, stoplichtafstelling, etc. moet zoveel mogelijk autoverkeer naar deze weg geleid worden)
2. Hoofdweg- Amstelveenseweg- Olympiaweg- Apollolaan- Churchilllaan, Vrijheidslaan- Mr. Treublaan
3. Mauritskade- Stadhouderskade- Nassaukade- Haarlemmerhouttuinen- De Ruyterkade- Piet Heynkade- (en voorlopig Kattenburgerstraat- Eilandenboulevard- Zeeburgerdijk)
4. Klaprozenweg- Joh. van Hasseltweg

b. radialen:
1. Nieuwe Leeuwarderweg
2. Transformatorweg- Spaarndammerdijk- Tasmanstraat- van Diemenstraat- Westersdoksdijk- de Ruyterkade
3. Haarlemmerweg (geen aanleg nieuwe Harlemmerweg benoorden de huidige!)
4. Burg. Roëlstraat- Jan van Galenstraat- 2e Hugo de Grootstraat.
5. Corn. Lelylaan- Overtoom
6. Amstelveenseweg
7. Buitenveldertselaan- Parnassusweg- Olympiaplein
8. Europaboulevard- Scheldestraat- Churchilllaan- Hobbemakade
9. Nieuwe Utrechtseweg- Pres. Kennedylaan

10. Gooiseweg- Wibautstraat- Weesperstraat- Valkenburgerstraat- IJtunnel. (na ingebruikname van het noordoostelijk deel van de ringweg kunnen de Weesperstraat- Valkenburgerstraat- IJtunnel worden teruggebracht tot ontsluitingswegen, bijv. door aanleg van een vrije trambaan en fietspad door de IJtunnel en door doorgaand verkeer te weren)
11. Zeeburgerdijk

2. Ontsluitingsstraten

Bij deze straten zullen zich vooral veel winkelstraten bevinden, die daardoor al ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. Vaak rijden er ook trams door.
Vooral door cirkulatiemaatregelen moet er voor gezorgd worden, dat het doorgaande autoverkeer wordt geweerd. Fietsen moet op deze wegen zo veilig en komfortabel mogelijk zijn. Als er op een ontsluitingsweg een tram rijdt, is een vrije trambaan aan te bevelen. Fiets en openbaar vervoer vullen elkaar aan, maar dat betekent ook, dat een vrije baan de fietser niet in de knel mag brengen. Is een vrije baan om deze of andere redenen onmogelijk, dan hoort de weg onder de kategorie buurtstraten thuis en zijn de hieraan verbonden cirkulatiemaatregelen noodzakelijk. (bv. Koninginneweg, Willemsparkweg).
Basisprincipe bij de inrichting van deze wegen is, dat er slechts één rijstrook per richting voor autoverkeer beschikbaar mag zijn, behalve eventueel vlak voor stoplichten bij kruisingen.
Inhalen van andere dan zeer langzame voertuigen is overbodig. Indien nodig moet parkeerruimte opgeofferd worden voor fietsvoorzieningen.
(In hoofdstuk III gaan we nader in op inrichtingsvarianten)

Voorbeelden van ontsluitingswegen zijn:
Amsteldijk, van Woustraat, Ferd. Bolstraat, Ceintuurbaanring, Rozengracht, Damrak, Rokin, Prins Hendrikkade, Vijzelstraat, Plantage Middenlaan, Stadionweg, J.P. Heijestraat, de Lairessestraat, Linnaeusstraat, de Clerqstraat.

3. Buurtstraten

Alle andere straten zijn buurtstraten. Het feit, dat hier alleen bestemmingsverkeer voor auto's mogelijk is, maakt ze zeer geschikt voor fietsers. In het algemeen moet in deze straten een inrijverbod voor motorvoertuigen komen (waaronder brommers) en wel liefst alternerend om sluipverkeer te voorkomen. Sommige buurtstraten kunnen door betrekkelijk eenvoudige maatregelen tot fietsroutes worden omgevormd. Heel belangrijk is, dat de hoeken in deze straten overzichtelijk worden gemaakt door paaltjes te plaatsen tegen parkeren op de hoeken. De parkeerruimte moet overigens minimaal worden gehouden om overbodig inrijden te voorkomen.

Het valt misschien op, dat we de voetgangersgebieden niet hebben genoemd. Autovrije gebieden zijn wel gewenst, maar dan niet - zoals nu - beperkt tot een enkele straat. Want juist daardoor trekken die straten vele voetgangers aan, zodat fietsers nauwelijks geduld kunnen worden. Bovendien is zo'n voetgangersstraat slechts op enkele plaatsen te kruisen. Rond die straten komt er te veel autoverkeer en wordt er te veel fout geparkeerd. Wel zijn we voor invoering van autoluwe gebieden door de parkeerruimte in deze gebieden praktisch nihil te maken (zoals in plannen voor de Leidsebuurt).

C. Doorgaande Routes voor de Fiets

Het fietsgebruik wordt vooral belemmerd, doordat zelfs de afstanden, die 'fietsbaar' zijn, slechts met grote inzet en volharding gefietst kunnen worden. Een fietser moet kiezen tussen veelgebruikte autohoofdwegen en wat stillere, smalle straten, die min of meer paralel aan deze routes lopen. Hoofdwegen zijn ongerieflijk en gevaarlijk door drukte, risiko's bij het voorsorteren (bv. Stadhouderskade) en uitlaatgassen. Daarom dwingen ze vaak tot omrijden.
Maar ook het rijden door stillere straten leidt vaak tot omrijden, doordat verbindingen zoals bruggen

ontbreken (bv. bij de kruising Herengracht - Leidsegracht) of doordat ook voor fietsers éénrichtingsverkeer is ingevoerd (bv. Kerkstraat). Daarbij wordt het fietsen nog bemoeilijkt door dubbel geparkeerde auto's, sluipverkeer (bv. Jozef Israëlskade) en moeilijk over te steken autoroutes (bv. van Baerlestraat). Vaak zijn belangrijke openbare gebouwen moeilijk per fiets bereikbaar (Wibauthuis, Centraal Station).
Wanneer men de voortwoekerende verloedering van de leefruimte wil tegengaan, moet de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto versterkt worden. Het ontbreken van doorgaande routes zónder bovengenoemde moeilijkheden is dan ook een knelpunt van de hoogste orde.
We merkten reeds op, dat de bestaande autoroutes weinig soelaas bieden. Ze zijn te druk, ongerieflijk en gevaarlijk, liggen voor de fietser te ver uit elkaar en dwingen te vaak tot omrijden om nuttig te kunnen zijn voor het fietsen van lange afstanden. Fietsroutes zoals in Den Haag en Tilburg zijn echter ook geen oplossingen. Ze zijn te duur, en vergen te lange uitvoeringstijd.
Er bestaat echter een alternatief; er zijn voldoende min of meer op elkaar aansluitende sekundaire wegen in Amsterdam, die met behulp van minder ingrijpende voorzieningen en maatregelen in doorgaande routes voor de fiets veranderd kunnen worden.
Enkele algemene regels voor doorgaande fietsverbindingen zijn:
- met een minimum aan omrijden en afstappen (ook bij vrije banen) moeten ze de meest direkte verbinding bieden tussen alle stadsdelen en belangrijke openbare gebouwen.
- auto's hoeven niet noodzakelijkerwijs geweerd te worden, maar ze moeten zich wel in hun snelheid en bewegingsvrijheid aan de fiets aanpassen (we denken aan alternerend éénrichtingsverkeer over korte afstanden, versmalling van de rijbaan en beperkt parkeren)
- de routes moeten als doorgaande fietsverbindingen herkenbaar zijn aan de wegindeling (veel ruimte voor de fiets) en kruisingen (voorrang voor de fietser, stoplichten die in het voordeel van de fiets werken, veilige en voldoende afslagmogelijkheden)
- voor het ontwerpen van de doorgaande fietsverbindingen moet uitgangspunt zijn: hoe de fietsers zich liefst willen verplaatsen en niet de huidige fietsbewegingen, die ingegeven zijn door onveiligheid en hinder van het overige verkeer.

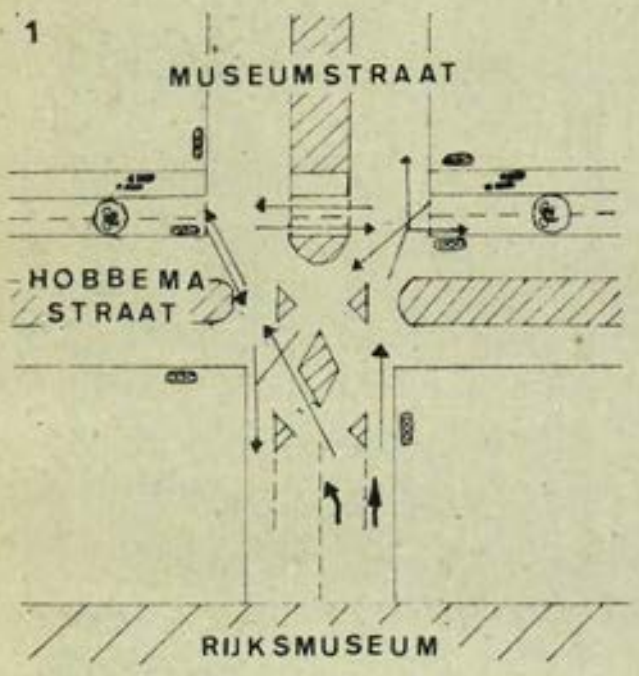
Een voorbeeld van een fietsverbinding zou de volgende kunnen zijn, die vanuit het Centrum een goede fietsverbinding met het station Amsterdam Zuid en verder naar Buitenveldert kan bieden:

Spui- Singel- Koningsplein- Herengracht- Nieuwe Spiegelstraat- Spiegelgracht- Museumbrug- Hobbemastraat- Joh. Vermeerstraat- Nic. Maesstraat- Banstraat- Hacquartstraat- Corn. Schuytstraat- Breitnerstraat- Rubensstraat ...

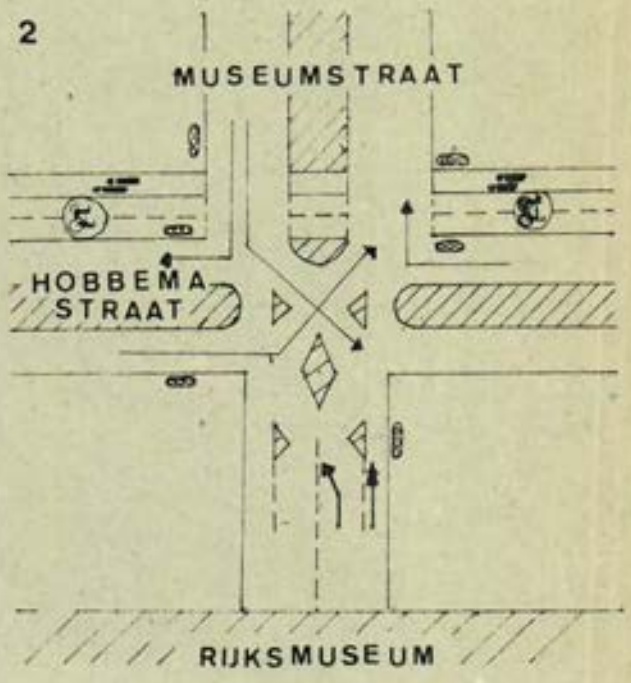
1. Spui: in een nieuw profiel is een fietspad in tegengestelde richting voorgesteld, zodat de fietssituatie daar sterk zal verbeteren.
2. Singel: drie oplossingen zijn mogelijk om vanaf het Spui naar het Koningsplein te komen:
- vanaf Spui via de Heisteeg (langs Hoppe) en de even zijde van het Singel (dit betekent: de smalle stoepen in de Heisteeg verwijderen)
- een fietspad langs de trambaan naar het Koningsplein
- een fietsbrug over het Singel ter hoogte van de Beulingstraat.
De laatste oplossing is de beste, maar ook de duurste. De eerste is het eenvoudigste te realiseren.
3. Herengracht: Ook hier zijn twee oplossingen mogelijk, met en zonder brug.
- een fietsbrug over de Herengracht tegenover de Nieuwe Spiegelstraat geeft de beste oplossing om het fietsverkeer stadinwaarts te verlossen van de plaag om te moeten rijden tussen geparkeerde en tegemoetkomende auto's, zoals nu het geval is.
- op korte termijn moet het mogelijk zijn het parkeren langs de Herengracht onmogelijk te maken (het is voornamelijk woon-werk-parkeren voor de kantoren) door aan de gracht-kant een fietspad in tegen-richting aan te leggen en van de rijweg

af te schermen met paaltjes.
4. Nieuwe Spiegelstraat:
- tussen Herengracht en Keizersgracht afsluiten voor autoverkeer.
- tussen Keizersgracht en Prinsengracht: rijbaan versmallen tot 3.30m d.m.v. paaltjes en een verzonken stoeprand. Vanuit de Kerkstraat éénrichtingsverkeer voor auto's naar beide grachten.
aan beide zijden van de paaltjes d.m.v. een witte streep een uitwijkstoep voor fietsers aanleggen op ± 1m (3 tegels) afstand van de paaltjes.
5. Spiegelgracht: -het stuk tussen le Weteringdwarsstr. en Prinsengracht afsluiten voor autoverkeer.
- De rijbaan op de hele Spiegelgracht versmallen tot 3.30m.
- Geeft het autoverkeer van de Prinsengracht richting Rijksmuseum te veel overlast dan moet ook de overkant tussen Lange Leidsedwarsstr. en Prinsengracht voor het autoverkeer worden afgesloten.
6.Prinsengracht- Weteringschans: het fietsverkeer krijgt voorrang op al het kruisende verkeer.
D.m.v. drempels kan het autoverkeer bij de kruisingen worden afgeremd.
7.Museumbrug: of het nieuwe profiel op de Museumbrug zal voldoen wachten we voorlopig af.
8. Achter het Rijksmuseum: is op dit moment de verkeerssituatie zeer onoverzichtelijk. Een mogelijk verbetering is op onderstaande schetsen aangegeven (1e schets: het fietsverkeer, 2e schets: het autoverkeer).
Uitgangspunt is: het autoverkeer mag niet meer rechtdoor rijden over de Hobbemastraat, maar kan alleen maar naar en van de Museumstraat rijden (de Hobbemastraat is dan geen sluiproute meer tussen het Leidsebosje en Hobbemakade).
Aan de zuidzijde van de Hobbemastraat wordt een tweerichtings-fietspad aangelegd. Het oversteken van de Hobbemastraat richting Rijksmuseum zou door stoplichten met korte cycli geregeld kunnen worden. Misschien zijn er echter geen stoplichten nodig. De fietser slaat achter het Rijksmuseum linksaf richting Joh. Vermeerstraat of rechtsaf richting Paulus Potterstraat.
9. Johannes Vermeerstraat:
Een brede straat met erg veel parkeerruimte, die voornamelijk benut wordt door woon-werk autoverkeer. Twee oplossingen zijn mogelijk:
- de middenberm autovrij maken en er een twee-richtings fietspad op aanbrengen. Parkeren wordt dan beperkt tot plaatsen langs de stoeprand.
- in de middenberm haaks parkeren invoeren (nu is het visgraad-parkeren) en
a) langs de stoep een tweerichtingsfietspad of
b) langs beide stoepen een éénrichtingsfietspad
Met in beide gevallen verwijdering van het parkeren langs de stoep.
10. Johannes Vermeerplein:
Een vrij onoverzichtelijk kruispunt, dat overzichtelijker zal worden als lijn 16 ook hier een vrije baan krijgt.
Voorrang krijgt de fietsroute: Joh. Vermeerstraat - Nic. Maesstraat.
11. Nicolaas Maesstraat:
Voorlopig huidige profiel handhaven, met invoering van afwisselend éénrichtingsverkeer en een fietsstrook in tegengestelde richting. Alleen tussen Jac. Obrechtstraat en Banstraat bij Nicolaas Maesschool herprofileren in het wat ruimer profiel no. 2 (blz.13).
Stoplichten en een vrije trambaan bij de oversteek van de Van Baerlestraat. Tussen de Van Baerlestraat en Banstraat opnieuw afwisselend éénrichtingsverkeer voor auto's in de Nic. Maesstraat.
12. De Banstraat tussen de Nic. Maesstraat en de Hacquartstraat afsluiten voor autoverkeer.
13. Kruising Hacquartstraat/Cornelis Schuytstraat:
Ook hier krijgt de fietsroute richting Breitnerstraat voorrang. Drempels bij de kruisingen moeten de vaart van de auto's afremmen. Fietspaden in de Breitnerstraat en Corn. Schuytstraat versmallen deze straten.
14. De oversteek van de Breitnerstraat naar de Rbensstraat over de Apollolaan moet grondig verbeterd worden. Het is voor overstekende fietsers erg onoverzichtelijk. Stoplichten en fietspaden moeten hier aangelegd worden.
15. Kruising Rubensstraat/Stadionweg:

Omdat we van mening zijn, dat de Apollolaan het meest geschikt is om als hoofdautoweg ingericht te worden, kan de Sta dionweg hier onderbroken worden voor doorgaand autoverkeer.
Fietsers kunnen dan rechtdoor en via de nieuw te bouwen brug over het Zuider Amstelkanaal richting Station Amsterdam-Zuid rijden.



fietsverkeer



autoverkeer

Hoofdstuk II

Algemene technische opmerkingen

In het vorige hoofdstuk hebben we in grote lijnen aangegeven, hoe ons inziens de stad zou moeten worden ingericht om weer fietsvriendelijk te worden. Maar een behoorlijke aanpak van de problemen vereist ook een gericht beleid bij herbestrating en bij verandering van wegdek. Het vereist een denken en tekenen vanuit de fietser. Daarbij moet meer nadruk vallen op speciale fietsvoorzieningen en verkeersregelingen, die ten voordele van de fietser werken.

Tenslotte is ook een gericht knelpuntenbeleid nodig. Op vele punten in buurten van Amsterdam kunnen door eenvoudige maatregelen soms gevaarlijke of ongemakkelijke situaties voor fietsers verbeterd worden.

In dit hoofdstuk willen we algemene technische opmerkingen maken over wegbreedte, kruisingen en andere fietsvoorzieningen. In het volgende hoofdstuk behandelen we dan tenslotte een groot aantal konkrete knelpunten in buurten. Soms zullen we maatregelen voorstellen, die alleen op dát knelpunt betrekking heeft.

A. De indeling van de weg.

In het vorige hoofdstuk hebben we onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten wegen:
- hoofdwegen
- ontsluitingsstraten
- buurtstraten

In dit hoofdstuk zullen we ons meer konsentreren op de breedte van de wegen, wat hun funktie ook moge zijn.
Natuurlijk maakt het wel iets uit, of een weg van 30 meter breed een hoofdweg of een buurtstraat is. Vooral bij kruisingen is dat van betekenis (afslagvakken e.d.)
Over het algemeen zullen de breedste wegen hoofdwegen moeten worden, terwijl smalle wegen meer een buurtstraat karakter moeten krijgen (of al hebben).

Op alle wegen zal echter de veiligheid en de snelheid van de fietser de noodzakelijke aandacht moeten krijgen. De E.N.W.B. is er tegen om fietsverkeer van bepaalde wegen in de stad te weren. Wanneer fietsers bepaaldedrukke wegen mijden mag dat nooit veroorzaakt zijn doordat op die wegen geen voorzieningen voor fietsers zijn aangebracht.

In het voorontwerp verkeerscirculatieplan zijn op blz. 84 en 85 een aantal maten opgenomen, waaraan de wegbreedte moet voldoen. Over het algemeen bieden deze maten een redelijk houvast, hoewel ze soepel moeten worden toegepast. Bij het vaststellen van wat ons ideale maten lijken, zijn we van deze voorstellen uitgegaan, hoewel ze hier en daar iets te ruim genomen zijn, iets te veel in het voordeel van de automobilist (en op smalle wegen in het nadeel van de fietser).

1. Richtmaten voor fietsvoorzieningen

Er zijn in Amsterdam fietspaden en fietsstroken.

Fietspaden zijn vrijliggende paden voor fietsers, van de autoweg afgescheiden, soms door een verhoging van de stoep, soms door een tegelstrook met bomen en lantaarnpalen of somsliggen ze geheel vrij (b.v. in parken).

Fietsstroken zijn delen van een weg, die door middel van strepen voor fietsers gereserveerd zijn. (bv. Overtoom, Sarphatistraat).

Fietsstroken worden aangelegd op plaatsen, waar de ruimte ontbreekt (tenminste naar de mening van de tekenaars van de wegen) om vrijliggendefietspaden aan te leggen. Fietsstroken kunnen smaller zijn dan fietspaden, omdat bij een weg met een fietsstrook de fietser kan uitwijken naar dat deel van de weg, waar auto's op mogen rijden. Ook bij het inhalen van fietsers of wanneer hij ingehaald wordt door een brommer of een fietser, kan van de autostrook gebruikt gemaakt worden.

Een fietspad heeft die mogelijkheid niet: de fietser moet tussen de banden blijven rijden. Daarom moet een fietspad altijd breder zijn dan een fietsstrook: inhaalruimte en uitwijkmogelijkheden moeten er zijn (een omgevallen vuilniszak e.d.).

Fietspaden hebben natuurlijk wel vele voordelen boven een fietsstrook:
- de fietsers rijden er op eigen terrein, hoeven minder bang te zijn voor andere verkeersdeelnemers.
- foutparkeren komt nogal eens voor op fietsstroken, hetzij als dubbelparkeren, -wanneer er naast de fietsstrook een parkeervak ligt- hetzij als foutparkeren, wanneer er naar de mening van de automobilist geen vrije parkeerplaats is op "loop-afstand" (en dat is voor automobilisten vaak 10 meter).

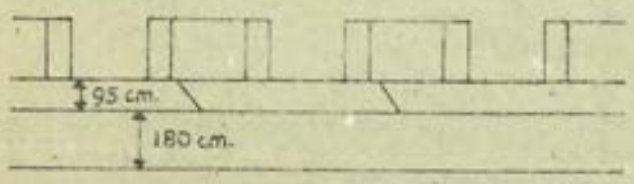
Daarom geven we uitdrukkelijk de voorkeur aan fietspaden boven fietsstroken.

I Fietspaden

a Eén richting-fietspaden.

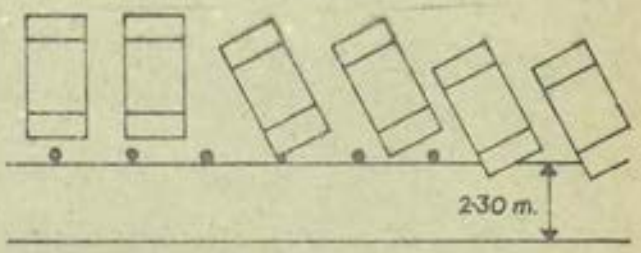
Voor een normaal, vrijliggend fietspad is een minimum-breedte van 2.10 nodig (7 tegels). Dan kan een fietser nog voldoende uitwaaieren. Er is dan geen extra afscheiding nodig, behalve een stoeprand, die iets hoger ligt dan de weg ernaast.

Wanneer er naast het fietspad een parkeerstrook ligt, waar de auto's in de lengte naast kunnen gaan staan, dan wordt de situatie iets moeilijker. Bij dit zogenaamde 'langsparkeren' kunnen autoportieren openslaan boven het fietspad. Er is dus ekstra ruimte nodig voor de openslaande portieren. De minimum-ruimte voor die portieren is 95 cm (2½ tegel+ de stoeprand). Dit betekent wel, dat de uitwaaier- en uitwijkruimte voor de fietsers minder groot hoeft te zijn. Je kunt immers inhalen of uitwijken op de 'portierruimte'. Het fietspad zelf kan daardoor 30 cm smaller worden. Dus: 1.80 m (6 tegels)



Een fietspad naast een parkeerstrook voor langsparkeren is dus minstens 2,75 m breed.

Dit geldt natuurlijk niet bij het 'visgraat'- of 'schuin'-parkeren of bij 'haaks'-parkeren. Hoogstens is er een ekstra ruimte nodig voor overstekende bumpers van een halve meter, wanneer er geen paaltjes tussen het fietspad en de autoweg staan.



In uitzonderingssituaties kunnen fietspaden smaller zijn.
In rustige buurtstraten zonder doorgaand fietsverkeer bv is 1.50 m zeker voldoende.
In noodsituaties kan een fietspad van 75 cm breed, dat door een persrichel is afgescheiden van de rijweg, al heel wat verbeteren (bv de brug over het Vondelpark, Berlagebrug, brug over de Singelgracht bij het Haarlemmerplein).

b _ Tweerichting-fietspaden

De fietspaden voor twee richtingen behoren een doorsnee-minimum-breedte te hebben van 3.60 m. Wanneer er bromfietsverkeer is toegelaten, is er een breedte van 3.90 m nodig. (brommers halen voortdurend fietsers in).
Ligt naast dit fietspad een parkeerstrook, dan is evenals bij een éénrichtingfietspad een 'portierstrook' van 95 cm nodig. Zonder parkeerstrook moet er een afscheiding van de rijweg van 50cm zijn. Immers: de links-rijdende fietsers zijn tegemoetkomend verkeer voor de automobilisten, ogenschijnlijk aan de verkeerde kant van de weg rijdend. Daarom is er een zichtbare afscheiding nodig, bv een heg, zodat fietsers en automobilisten zich veiliger voelen.

Wanneer er niet veel fietsverkeer is op een tweerichting-fietspad, bv in buurtstraten , of als er een grote behoefte aan bestaat, bv bij kruisingen, dan is een smaller fietspad mogelijk. Bromverkeer is dan echter uitgesloten..

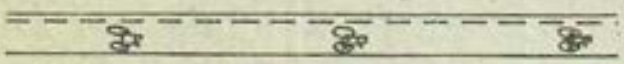
II Fietsstroken

Fietspaden zijn veel aantrekkelijker dan fietsstroken, vooral wanneer naast de fietsstrook een parkeervak ligt. Ook in drukke winkelstraten is een fietsstrook erg onaantrekkelijk: fout- en dubbelparkeren is daar bijna niet tegen te gaan (Rozengracht, Overtoom).

De breedte voor een fietsstrook moet 1.50 zijn. Beter is 1.65 m. De autostrook kan dan iets smaller gemaakt worden. Bij een wegbreedte van 4.50 m krijgt de fietser dan een strook van 1.65 m en de auto een strook van 2.85 m

Bij het schilderen van fietsstroken is de belijning van groot belang.
Op dit moment is het de gewoonte om fietsstroken aan te geven met een doorgetrokken streep (verboden om deze streep te overschrijden).
Wanneer en aan de stoepkant van de fietsstrook geparkeerd mag worden, wordt de streep gestippeld (auto's mogen de strook oversteken naar een parkeervak).

De doorgetrokken streep betekent, dat auto's niet op de fietsstrook mogen rijden, maar ook, dat fietsers de strook niet mogen verlaten. Wanneer aan de fietserskant van de doorgetrokken streep een onderbroken streep wordt geschilderd, dan krijgen de fietsers ook de juridiese mogelijkheid een langzame fietser in te halen, of waar nodig, op tijd voor te sorteren door hun strook te verlaten.



Wanneer het noodzakelijk is om twee autostroken in dezelfde richting te hebben en de ruimte ontbreekt écht voor een fietsstrook (een geval wat zich zelden voor mag doen), dan moet de rechter autostrook breder zijn dan de linker, omdat op de rechter strook ook de fietsers rijden en op de linker niet.
Een wegbreedte van 6 meter zou dus onderverdeeld moeten worden in een rijbaan van 2.50 m en een van 3.50 m.

Overige maten en wegindelingen

Voor een rijstrook voor auto's met fietsverkeer is er een breedte nodig van tussen de 3.30m. en de 4m.3.30 is de maksimum breedte om dubbel parkeren te voorkomen.
4 meter: bij druk vrachtverkeer.
Voor een rijstrook voor auto's zonder fietsverkeer is 3 meter voldoende. Inhalen nodig 2.75 meter.
Als uitgangspunt voor de wegindeling moet gelden,dat er slechts twee rijstroken voor het autoverkeer beschikbaar zijn(voor elke richting één)met aan beide zijden een fietspad. Mogenlijke uitzonderingen op deze regel kunnen slechts zijn:
- sommige hoofdwegen(bv. de Wibautstraat)
- hoofdwegen en ontsluitingsstraten bij kruisingen(voorsorteervakken)

Hiervan uitgaande,kunnen op veel meer wegen dan tot nu toe fietspaden worden aangelegd (of fietsstroken)
Wanneer kritisch wordt gekeken naar de noodzaak van parkeer-vakken en wanneer op sommige plaatsen laad- en losplaatsen worden aangelegd ipv. parkeervakken,dan kan op de voornaamste wegen het verkeer goed doorstromen. Inhalen van andere dan zéér langzame voertuigen is immers overbodig.Het inhalen maakt het verkeer onoverzichtelijk en dus gevaarlijk voor alle weggebruikers,maar zeker voor voetganger en fietser.

Bij het (opnieuw)indelen van de weg is de wegbreedte natuurlijk doorslaggevend voor de inrichting.Achtereenvolgens moeten de de volgende oplossingen bekeken worden,die in afnemende mate van wenselijkheid zijn gerangschikt.
Uitgangspunt is dat het voor fietsen uiterst ongewenst is om tussen rijdende en geparkeerde auto's te moeten fietsen.

1.- twee banen voor het autoverkeer en aan beide zijden een fietspad.
2.- verwijderen van parkeerruimte aan beide kanten(aan één kant van de weg),of -minder wenselijk- aan één zijde géén parkeerruimte en aan de andere zijde schuinparkeren)
3.-aan één zijde een fietspad en aan de andere zijde een fietsstrook(met achter deze strook liefst géén parkeerruimte)
4.-een tweerichtings-fietspad aan één kant van de weg.(zeker wanneer de fietsers aan één zijde van de weg moeten zijn,zoals bv. de Eilandenboulevard op de Oostenlijke Eilanden.Er moet dan wel een zichtbare afscheiding zijn en voor de

problemen bij de kruisingen een goede oplossing gevonden worden)
a.-fietsroken aan beide zijden, dietst zonder parkeerruimte erachter.
b.-is dit ook onmogelijk,dan moet overwogen worden of de weg niet te smal is voor twee-richting,-autoverkeer.Eenrichtingverkeer voor auto's en tweerichtingverkeer voor fietsers zou dan een oplossing zijn.

Stoepen.

Voetpaden mogen nooit versmald worden.De minimale breedte van een voetpad moet zo zijn,dat twee kinderwagens elkaar kunnen tegenkomen en passeren.Maar liefst moeten ze zo breed zijn dat kinderen er veilig kunnen spelen.3 meter is voor een stoep in een woonbuurt wel het minimum.Hoe meer een stoep gebruikt wordt,hoe breder hij moet zijn.Dit houdt ook in,datruimte voor fietsers gezocht moeten worden bij de ruimte voor de auto.Stoepen mogen slechts uiterst zelden versmald worden ten gunste van de fietser.Alleen wanneer een stoep erg weinig gebruikt wordt,zou een uitzondering gemaakt kunnen worden(bv.fietspad bij Peck en Pebla op de Haarlemmerweg).

Buurtstraten

De meeste straten in Amsterdam zijn buurtstraten.De meeste voorkomende straatbreedte (van gevel tot gevel) is 15 meter.Omdat we in deze nota tot nu toe vooral over bredere straten hebben gesproken,nu wat richtlijnen(of suggesties)voor de indeling van juist dit soort straten.

In buurtstraten moet de normale stoepbreedte minstens 3 meter zijn.

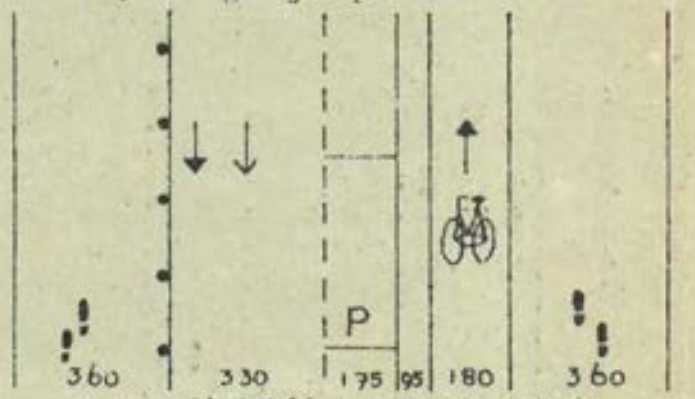
Een tweede richtlijn voor de indeling van het profiel is:éénrichtingsverkeer voor auto's en en tweerichtingsverkeer voor fietsers.

Een derde overweging is,dat de indeling van de weg zó moet zijn,dat dubbelparkeren zoveel mogelijk onmogelijk wordt gemaakt.Bij een rijbaanbreedte van 3.50 meter is dubbel parkeren onmogelijk.Bij een bredere rijbaan kunnen er nog net auto's passeren langs een dubbelgeparkeerde auto.
Van de andere kant is een rijbaanbreedte van 4.50 minimaal nodig,wanneer autoverkeer in één richting en fietsverkeer in twee richtingen zijn toegestaan.

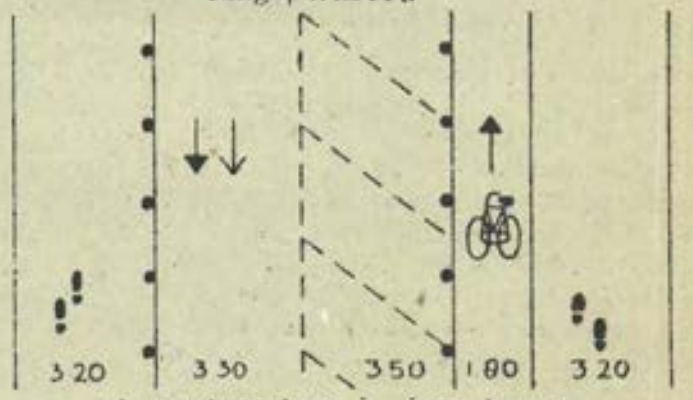
Een vierde is het ook in buurtstraten voor fietsers prettig om een eigen fietspad te hebben,zeker in de richting tegen het autoverkeer in.

Tenslotte is de weginrichting sterk afhankelijk van de parkeerdruk.Zolang als de auto in de stad is toegestaan,moet er wel parkeerruimte voor gereserveerd worden.

Met dit als uitgangspunten hier een aantal suggesties die rekening houden met het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen voor wegindelingen.Uitgangspunt is de totale straatbreedte van 15 meter.Met enige fantasie zijn voor wat smallere of bredere straten soortgelijke profielen te tekenen.



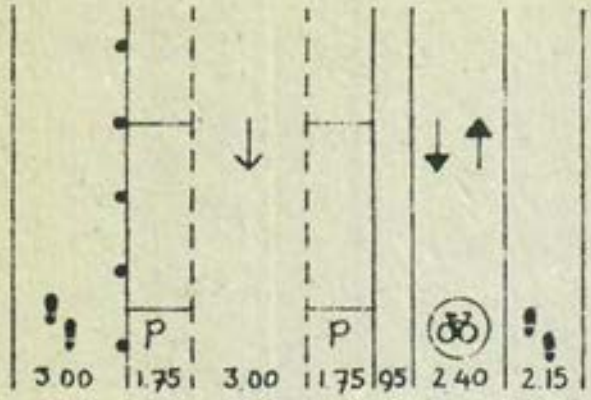
een profiel bij lage parkeerdruk: langsparkeren



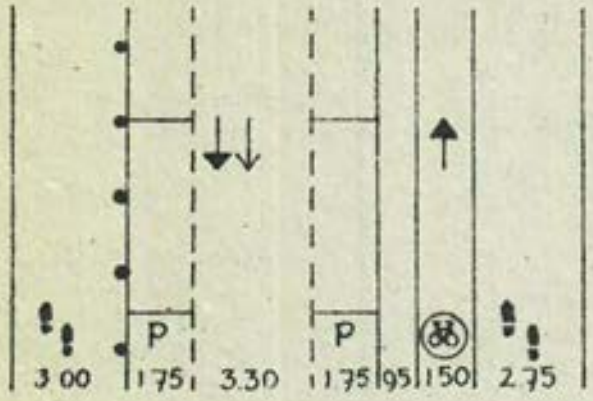
de parkeerdruk is iets hoger, de stoepbreedte iets smaller: visgraat-of schuinparkeren.

richting fietsverkeer

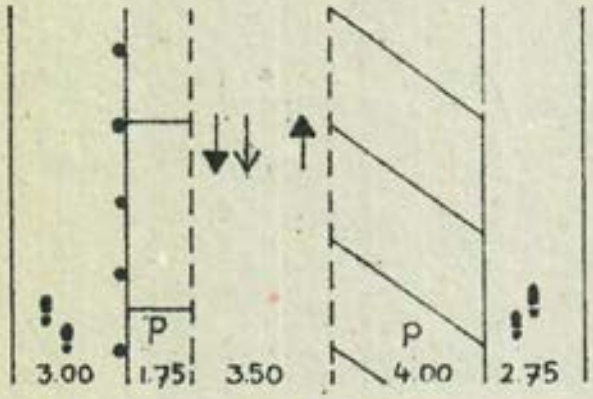
richting autoverkeer



Bij een nog hogere parkeerdruk met tweezijdig parkeren en een tweerichtingfietspad moet de stoep wat smaller worden. Dat zou kunnen bij de stoep langs het Twee-richting-fietspad. Daar rijden immers nu geen bromfietsers.



is de stoep toch te smal, dan valt dit profiel te overwegen. Een éénrichting-fietspad en een iets bredere rijbaan om een beetje ruimte over te laten voor de fietsers, die met het autoverkeer meerijden.



Bij extreem-hoge parkeerdruk moet de zeer ongewenste situatie van deze schets worden overwogen.
Fietsers krijgen het hier moeilijk.
Dit profiel valt daarom alleen aan te bevelen in prakties doodlopende straten.

Bij de schetsen, die we hier weergegeven hebben, is geen rekening gehouden met de plaats van de bomen, die wellicht in de straat staan. Omdat veel straten boomloos zijn, hebben we de bomen niet ingetekend. Bij het vaststellen van het profiel mogen nooit bomen gekapt worden, maar het profiel moet worden aangepast. Jongere bomen kunnen eventueel verplaatst worden.
In profiel 1,3 en4 kan de 95 cm portierruimte gebruikt worden om vuilniszakken ed. neer te zetten, waardoor de stoep in feite breder wordt.
Waar mogelijk kunnen stukjes stoep bomen geplant worden. Door de uitstekende stoepen wordt het oversteken van de straat voor voetgangers gemakkelijker (beter uitzicht) Eventueel kunnen er ook fietsrekken op geplaatst worden.

2. Stoplichten.

Stoplichten zijn alleen nodig, omdat er auto's rondrijden. Fietsers mogen nooit het slachtoffer worden van stoplichten en maar al te vaak is dit wel het geval. Stoplichten worden vaak afgesteld op de behoefte van het autoverkeer: snelle doorstroming en het vermijden van file's zijn daarbij belangrijke overwegingen. Dit betekent lange groenfase's voor het autoverkeer. Bij de meer ingewikkelde kruisingen wordt bij het ontwerpen van verkeerslichten uitgegaan van de veiligheid van automobilisten, fietsers en voetgangers. Daarom worden vele fases ingebouwd in één cyclus (fase: de tijd,dat een stoplicht op groen staat, cyclus: de tijd tussen twee maal groen voor dezelfde richting)
Lange groenfases en lange cycli zijn in het nadeel van het fietsverkeer. Dit nadeel zou kunnen worden opgevangen door de volgende maatregelen:

- streven naar zo kort mogelijke cycli (zeker bij eenvoudige kruisingen zonder aparte fietspaden.
- meerdere malen groen voor fietsers tijdens één cyclus (Weesperplein-oplossing). Omdat fietsers elkaar minder in de weg rijden dan auto's is het mogelijk om meerdere malen per cyclus de fietsers uit en naar alle richtingen tegelijkertijd groen te geven.
- invoeren van tweerichtingsverkeer voor fietsers op kruispunten met fietspaden, zodat fietsers minder stoplichten tegenkomen. (bv. Visserplein)
- veel vaker dan nu het invoeren van een speciaal stoplicht voor rechtsafslaande fietsers,dat langer op groen kan staan dan dat voor rechtdoorgaande fietsers.

Fietsers rijden niet allemaal even hard. Daarom is het moeilijk om groene golven voor fietsers in te voeren. Maar wanneer automobilisten een groene golf krijgen, dan betekent dat veelal, dat voor fietsers een rode golf wordt ingevoerd.
Zeker buiten de stadsstraten moeten groene golven voor auto's vermeden worden. Maar ook op stadsstraten, waar een groene golf voor auto's betekent, dat fietsers te maken krijgen met rode golven.

Vaak worden fietsers klemgereden door snel optrekkende auto's, als de stoplichten op groen springen. Een voorstart voor fietsers (zie bv. museumbrug, richting Rijksmuseum) brengt vaak een hele verbetering met zich mee.

Het aanleggen van signaleringslussen vóór een kruispunt (ook op een eventueel fietspad) is gunstig voor een fiets. Alleen bij dit soort verkeerslichten zijn fietsdrukknoppen aanvaardbaar (de groenfase voor het autoverkeer kan dan eerder afgebroken worden). De drukknoppen kunnen dan gebruikt worden door fietsers, die opstappen na de lus in het fietspad of door hen, die het oversteekpunt van links of rechts benaderen.

Signaal-lichten.

Speciaal voor fietsers stelt de E.N.W.B. voor om "signaal-lichten" in te voeren. Dit licht (bv. een rood knipperlicht) geeft aan, dat een fietser weliswaar kan doorrijden, maar dat doet op eigen risiko: uitkijken is geboden. Iemand, die vooral veilig wil óversteken, kan wachten tot het rode knipperlicht in een groen licht verandert, andere fietsers kunnen alvast oversteken.
Op een kruispunt mét verkeerslichten komen de auto's immers niet van alle kanten aanrijden, maar heeft het autoverkeer van één of twee richtingen groen. Dit betekent dat de verkeersbewegingen op het kruispunt overzichtelijker zijn dan op een kruispunt zonder stoplichten.

Op veel plaatsen kan het signaallicht het gewone licht vervangen. Alleen daar waar de situatie écht gevaarlijk is, moet het rode licht gehandhaafd blijven. Dáár kan het rode licht inderdaad zijn funktie behouden: aangeven dat je moet stoppen, omdat doorrijden te gevaarlijk is.
In feite betekent de invoering van een signaal-licht,dat de toenemende gewoonte van fietsers om niet meer onnodig voor het rode licht te wachten, maar toch door te rijden, goed wordt geleid en dat een rood stoplicht weer de betekenis van "stoplicht" krijgt, waar die echt nodig is.

Ook voor voetgangers zijn deze signaallichten erg geschikt.

3.Voorsorteren bij kruispunten.

Op wegen met een fietspad moet het fietspad tot aan de kruising doorlopen.De fietsers hoeven dan niet voor te sorteren.Op kruisingen, waar stoplichten staan met veel groenfases per cyclus voor de fietsers,moeten zij naar alle richtingen langs de stoep kunnen blijven rijden.Daar hebben ze een eigen stoplicht,dat gelijk met de auto-fase groen is en daarbij nog eigen fietsfases kent.
Op alle overige kruisingen(dus geen apart fietspad en geen groenfases voor fietsers)moet de wegindeling die het voorsorteren regelt,aangelegd worden volgens de onderstaande negen richtlijnen.Met deze regels kunnen nog verschillende varianten worden aangelegd.Het verkeersaanbod voor de verschillende richtingen bepaalt dan welke variant mogelijk is.Achtergrond van de richtlijnen is,dat fietssers ook op kruispunten zoveel mogelijk eigen ruimte moeten hebben.

Vuistregels bij het ontwerpen van kruispunten:

1.Lange voorsorteervlakken zijn ongewenst.Wanneer vanwege het verkeersaanbod lange voorsorteervlakken aangelegd moeten worden waarbij de fietsers lang in het linksaf-vlak voor auto´s zouden moeten rijden , moet er een apart fietspad of minstens een fietsstrook langs de stoep worden aangelegd.

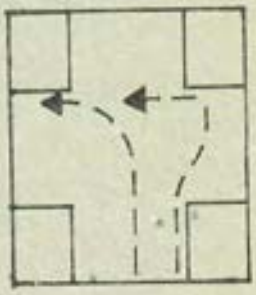
2.Wanner er drie of meer autostoken naar een kruispunt toe lopen,dan is er ruimte voor een fietspad . Dus dan moet er een fietspad worden aangelegd ,ook als dat ten koste zou gaan van een autostrook.

3.Er moeten evenveel autostroken als fietsstroken zijn.
Hoogstens mag er één autostrook méér zijn dan het aantal fietsstroken.

4.Een voorsorteervlak mag niet zo breed zijn,dat auto´s geneigd zijn zich naast elkaar op één strook op te stellen. Ofwel moet er dan een fietsstrook worden afgescheiden,ofwel moet de ruimte gebruikt worden om een fietspad aan te leggen,ofwel moet de stoep worden verbreed.

5.
Rechtdoorgaande fietsers moeten altijd langs langs de stoep kunnen blijven rijden.De enige uitzondering wordt onder punt 9 behandeld.

6.
Linksafslaande fietsers moeten kunnen kiezen uit twee mogenlijkheden:
-met het autoverkeer mee voorsorteren op de linker rijstrook
-met het rechtuitgaande fietsverkeer mee oprijden en vervolgens 'haaks' oversteken.De fietser moet altijd kunnen kiezen tussen beide mogenlijkheden.Dit betekent wel,dat er voor het 'haaks' oversteken ruimte moet worden gemaakt(opstelruimte) Bij gevaarlijke situaties moet de fietser op de mogenlijkheid van het haaks oversteken worden gewezen dmv.een bord.



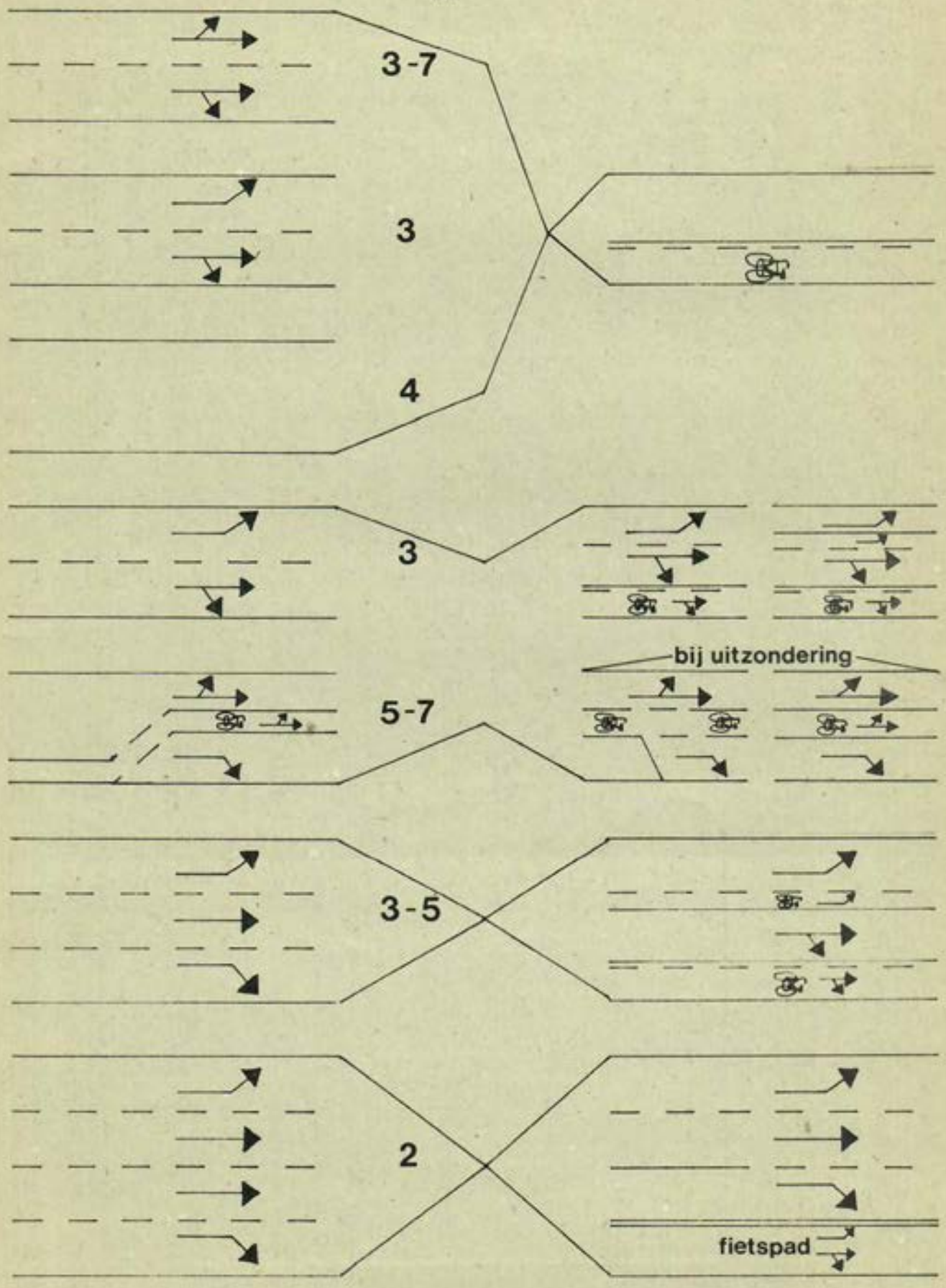
7.
Wanneer fietsers linksaf willen slaan of moeten voorsorteren,mag in het vak,waar in linksafslaande fietsers en auto's staan opgesteld,geen rechtdoorgaande auto's worden opgesteld.
Een voorsortende fietser mag bij het linksafslaan nooit 'botsen op' rechtdoorgaande auto's.(zie echter onder punt 9)

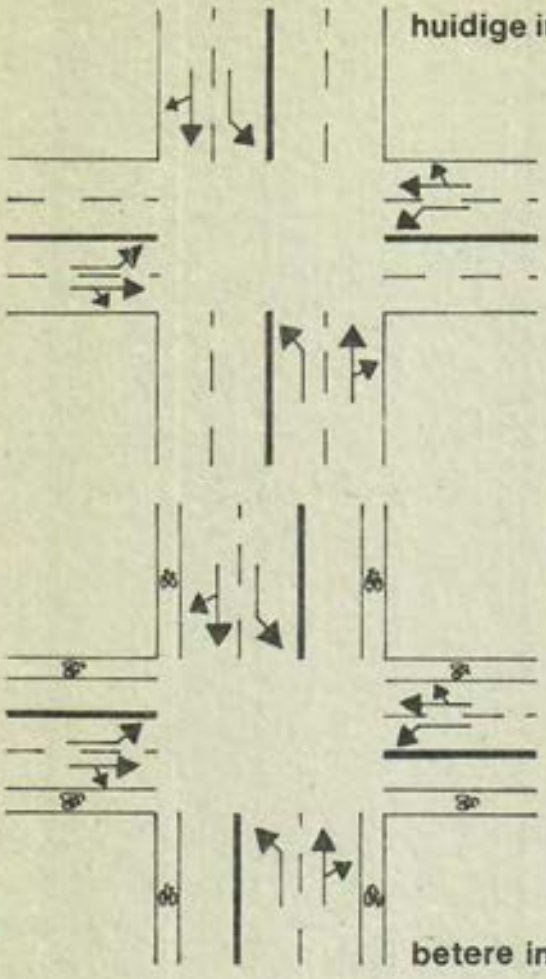
8.
De fietsstoken naar kruispunten toe oeten altijd afgeschermd zijn met een dóórlopende getrokken witte streep,zodat auto's niet op de fietsstrook mogen.
Voor fietsers,die mogen voorsorteren,kan tot vlak voor het kruispunt aan de fietszijde van de streep een onderbroken streep worden geschilderd,ten teken dat de fietser zijn strook wél mag verlaten.

9.(een uitzondering op de regels 5 en 7)
Wanner er veel rechtsafslaand autoverkeer is,kan dit een eigen voorsorteervlak krijgen.De wegindeling moet dan zó zijn,dat de rechtsafslaande aotomobilisten zeer duidelijk zien, dat ze de fietsstrook kruisen,die voor de rechtdoorgaande en linksafslaande fietsers is aangelegd. (zie voorbeelden)

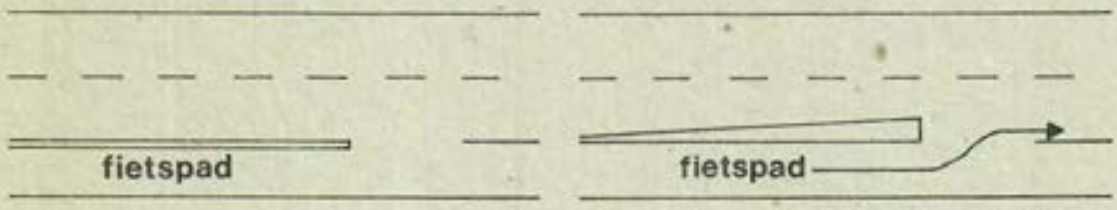
Enkele voorbeelden van het toepassen van de richtlijnen

foute situatie | richtlijn,waarmee de schets in strijd is | juiste situatie

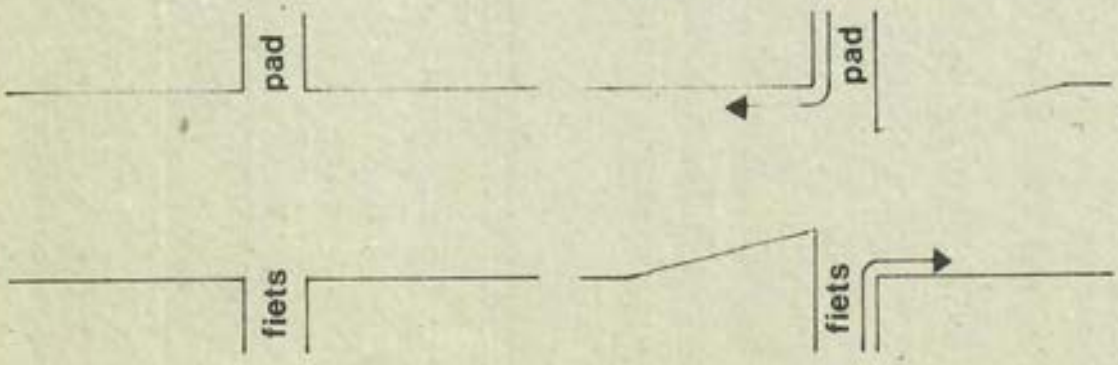




Bij belangrijke kruisingen zijn de wegen soms breder dan tussen de kruisingen in, Voor het verkeer naar de kruising toe moet dan meer ruimte gereserveerd worden dan voor het verkeer van de kruising af.Dan kan bv. door een vluchtheuvel niet in de as van de weg te leggen.Er kan dan ruimte voor een fiets-opstelstrook gemaakt worden.De mogenlijkheid ertoe ontstaat,omdat vóór een kruising veelal ruimte gemaakt (moet) worden voor afslag-stroken,terwijl dat niet nodig is voor het verkeer,dat de kruising juist verlaat.



Uitmonding of kruising van fietspad met autoweg:links de ongewenste situaties,rechts de gewenste profiel.Bij de Berlagebrug zijn beide situaties (bovenstaande) te zien:
aan de huizenzijde de onbeschermde uitmonding
aan de waterzijde de beschermde uitmonding.



4. VARIA

De bestrating

Voor fietsers is de kwaliteit van het wegdek nog belangrijker dan voor de automobilist. Een fietser voelt elke hobbel of kuil, scheefliggende stenen en 'pleisters' op het asfalt. Goed onderhouden asfalt is voor de fietser de meest ideale wegbedekking.
Dit geldt ook voor fietspaden: het paarse asfalt, wat de laatste tijd op verschillende fietspaden verschijnt, is prima. Als wij in deze nota spreken over fietspaden van 6 tegels breed, dan moet dit ook niet al te letterlijk worden opgenomen.

In de binnenstad is het normale wegdek: straatstenen. De E.N.W.B. kan dit billijken, omdat straatstenen passen in het hele straatbeeld van bv. de grachten. Maar op de gemeente rust dan wel de plicht om extra aandacht aan het onderhoud te besteden.

In parken treffen we nogal eens los grind aan op fietspaden (Rembrandtpark) Op losliggend grind glijdt de fietser vrij gemakkelijk uit, zeker bij een scherpe bocht of een plotselinge beweging. En wanner je valt ben je nog lelijk gewond ook.

Zeker geen grind, liefst geen straatstenenof tegels (die ook al te gemakkelijk los kunnen gaan liggen) maar bij voorkeur asfalt als wegdek voor fietspaden, fietsstroken en gewone wegen.

Vooral in de wat meer versleten straten , waarin de stenen verzakt zijn, steken de putten als hinderlijke bobbels uit. In de pas bestrate wegen liggen de putten soms in kuilen. Hinderlijke verschijnselen, vooral omdat de rioolputten blijkbaar vooral aan de buitenkant van de weg liggen (precies daar, waar het langzame verkeer rijdt). Fietspaden zijn er voor de fietsers, en niet om er riolen met de bijbehorende putten onder te leggen.

Vooral in woomstraten kan de snelheid van het autoverkeer geremd worden door de aanleg van wegdrempels. De gemeente Amsterdam is nu bezig met het nemen van een aantal proeven, terwijl bv in Rotterdam er al honderden liggen. We kunnen niet begrijpen, waarom Amsterdam niet vertrouwt op de ervaring van anderen en alles zélf eerst moet ontdekken en proberen!
Voor fietsers zou het gemakkelijk zijn, als de wegdrempels naar de stoep toe wat aflopen, platter worden of voorzien worden van bredere fietsgleuven.

Fietsgleuven zijn in ieder geval nodig bij de vele bruggetjes die er in Amsterdam zijn aangelegd voor voetgangers. Een trappetje is een effektieve hindernis voor de fiets. De opgang tot een brug kan het best een oplopend stuk weg zijn. Kinderwagens en invaliden hebben dan ook minder moeite om aan de overkant te komen. Het minste wat kan gebeuren is een fietsgleuf aanbrengen bij deze voetgangersbruggen.

Ventwegen zijn ongeschikt als fietspaden: parkerende en dubbelparkerende auto's staan in de weg, er staan vrachtauto's met openslaande deuren of auto's gebruiken een ventweg als sluiproute. Wanneer er naast of in de plaats van een ventweg geen fietspad wordt aangelegd, moet een fietser kunnen kiezen: op de ventweg rijden of op de hoofdrijbaan.

Eénrichtingsverkeer is voor een zo smal vervoermiddel als de fiets zelden een noodzakelijke maatregel. Vrijwel altijd kan in smallere buurtstraten volstaan worden met een inrijverbod voor auto's. Staat het eenrichtingsbord er eenmaal, dan kunnen onderstaande borden aan dezelfde paal worden opgehangen.

Vele trambanen zijn "vrij" gemaakt door asfalt-persrichels. Om de zoveel meter zit er een spleet tussen de richels. Zeker ter hoogte van zijstraten kan die spleet verbreed worden tot 50 cm. Een fietser kan dan gemakkelijk de vrije trambaan oversteken (bv Overtoom).

Het stallen en stelen van fietsen.

Het stallen en stelen van fietsen vormt de laatste jaren een steeds groter wordend probleem. Er zijn wel enige oplossingen denkbaar:

-bewaakte fietsenstallingen
zeker als het betaalde stallingen zijn, moeten de eigenaren de verantwoordelijkheid nemen voor beschadigingen en diefstallen. Het zal wel onmogelijk en onhaalbaar zijn om een voldoende dicht net van bewaakte fietsenstallingen van de grond te brengen, maar in elk geval moeten bij de stations en bij belangrijke openbare gebouwen bewaakte stallingen komen.

-onbewaakte fietsenstallingen
het stimuleren van partikulieren om onbewaakte stallingen ter beschikking te stellen van fietsers kan een taak van de gemeente zijn: onderstukken, lege opslagruimten e.d. kunnen in de oude wijken daarvoor gebruikt worden.

-stallingsmogelijkheden op straat
deze kunnen ook verbeterd worden door:
-een paal of klem, waar de fiets aan vastgemaakt kan worden.
-een diefstalbestendig slot (betonschaar-veilig)

In de handel is geen van deze mogelijkheden "te koop".
Het ministerie van verkeer en waterstaat schreef een paar jaar geleden een wedstrijd uit voor het beste regenpak voor fietsers. Kan de gemeente niet op dezelfde manier de taak opnemen, die het partikuliere bedrijfsleven laat liggen?
Een eerste stap in de goede richting zou al zijn om alle amsterdammertjes en overige paaltjes van gaten te voorzien (zie de PPR-fietsnota) Deze gaten wel zo hoog mogelijk op de paal, dan is een betonschaar net niet lang genoeg om het kettingslot door te knippen.
Mischien is het mogelijk om de fietsendiefstal ook van een andere kant uit te bestrijden: wanneer de handel in tweede-hands-fietsen een paar jaar alleen geregistreerd zou plaats vinden (registratie door de politie), dan zou een behoorlijke markt voor fietsendieven wegvallen. Dit zal zeker een aanzienlijke vermindering van het aantal fietsendiefstallen tot gevolg hebben.

Parken, groen en duisternis

In parken zijn de fietspaden vaak slecht verlicht. Ook bij vrijliggende fietspaden wordt te weinig aandacht besteed aan de verlichting. Vooral 's avonds is de verlichting van belang. Veel fietsers mijden dit soort fietspaden in de donkere uren uit een al of niet vermeend gevoel van onveiligheid. Lantaarnpalen langs fietspaden hoeven geen fel licht te geven.
Als bomen groen worden of struiken groeien, dekken ze soms het licht af van de lantaarns. Voor parkwachters moet het een taak zijn om te letten op de verlichting van fietspaden in parken.

Groen langs een fietspad maakt het fietsen veel prettiger, als het ten minste op tijd gesnoeid wordt. In en buiten de parken moet er op gelet worden dat het groen de fietspaden niet langzaamaan smaller maakt. En vooral 's avonds kan een overhangende tak erg gevaarlijk zijn.

Nu worden bermen van autowegen vaak versierd met bloemen. Fietsers kunnen ze echter óók nog ruiken. Wij zien daarom liever de bermen van fietspaden opgesierd.

Brommers

In vele parken zijn de paden breed genoeg om fietsers toe te laten. Het wordt meestal verboden om in parken te fietsen, omdat men bang is, dat er snel brommers zullen volgen. En brommers verstoren de rust.
Om brommers te weren zou overwogen kunnen worden kleine fietsdrempels op strategische punten van een parkfietspad aan te brengen (bv bij kruisingen).
Overigens: in het Vondelpark hoor je zelden of nooit een brommer.
Herhaaldelijk blijkt dat een belangrijke vijand van de fietser de..... brommer is. Zo rustig als de fietser is, zo lawaaierig en stinkens is de brommer.
De aanleg van een fietsroute o.a. langs de Lauriergracht stokt, omdat de bewoners vrezen, dat er ook brommers ge-

bruik van zullen maken. Andere voorbeelden zijn ook aan te halen.

De E.N.W.B. is van mening, dat in de bebouwde kom een brommen behandeld moet worden als snelverkeer, dwz overal waar mogelijk van de rijbanen voor autoverkeer gebruik moet maken en niet van fietspaden, of ze nu langs langs een rijweg lopen of niet. In de stad hindert een brommer de auto niet, omdat hij de snelheid van een auto gemakkelijk kan bijhouden. Beiden zijn even snel bij het volgende stoplicht. Een fietser komt vrijwel altijd net te laat.
Het lawaai en de stank van brommers kan gebundeld worden met dat van de auto. De elektriese snorfiets heeft de nadelen van de brommer niet en kan als fiets behandeld worden.
Voor fietsers zélf en voor mensen, die langs een fietsroute wonen, is dit een goede oplossing. Als dit konsekwent over de hele stad wordt doorgevoerd, dan is het snel voor iedereen (brommers en automobilisten met name)duidelijk.

Knelpunten Plantage-Weesperbuurt

Hoofd- en ontsluitingswegen: Weesperplein, Weesperstraat, Plantage Middenlaan
Roeterstraat, Plantage Kerklaan, Sarphatistraat (binnenring)

I Knelpunten in hoofd- en ontsluitingswegen

a tussen de kruisingen

Roeterstraat tussen Nieuwe Prinsengracht en Pl. Muidergracht	geparkeerde auto's dwingen fietser op de trambaan	parkeerverbod (tweezijdig) en verbrede stoep
Pl. Kerklaan	dubbelparkeren	
Sarphatistraat	parkeren op suggestiestrook	
Sarphatistraat (i.h.b. vanaf Pl. Middenlaan	suggestiestrook te smal (1.10 m) en te veel putten op de strook	verbreden tot minstens 1.50 m

b kruisingen met stoplichten

Pl. Middenln-Pl.Kerklaan Pl.Middenln-Pl.Parklaan	fietslicht springt te snel op rood	rechtsaf vrij voor fietsers; meerdere fietsfases; totale cyclus verkorten.
Mr. Visserplein	lange cycli lange omwegen voor fietsers	tweerichting-fietspad+ 2 groenfases in de cyclus
Nw.Kerkstraat-Weesperstraat	fietsers kunnen de Nieuwe Kerkstraat niet inslaan	asfaltrichel verwijderen
Sarphatistr-Korte 's Gravesandestraat	stoplichten overbodig	stoplichten verwijderen, althans voor rechtdoorgaande fietsers richting Weesperplein

c kruisingen zonder stoplichten

Sarphatistr-Valckenierstr	gebrek aan oversteekmogelijkheden voor fietsers	asfaltranden ten dele weg halen langs vrije trambaan

II Buurtstraten

a tussen kruispunten

Pl.Muidergracht- voor het BCP Jansen-instituut	half op de stoep geparkeerde auto's voor de fietsklemmen	paaltjes
's Gravesandestraat (bij Sarphatistraat)	fietsstrook houdt te snel op	doortrekken tot kruispunt

Op vele wegen geldt ten onrechte het éénrichtingsverkeer voor fietsers.

III Slecht wegdek

fietspad langs Pl.Middenln	losliggende tegels	asfalteren
Nw.Achtergracht noordzijde	losliggende klinkers	herstraten
Nw.Prinsengracht	losliggende klinkers	"
Valckenierstraat (bij Sarphatistraat)	losliggende klinkers	"

IV Ontbrekende fietsvoorzieningen

Fietspaden zijn mogelijk tussen de Pl.Parklaan en het Mr. Visserplein.
De ventwegen langs de Muiderstraat zijn geen fietspaden.
De Magere Brug afsluiten voor autoverkeer.

Knelpunten Oostelijke Eilanden

Hoofd- en ontsluitingswegen: Pr. Hendrikkade, Eilandboulevard, Zeeburgerstraat, Zeeburgerdijk

I Knelputen op hoofd- en ontsluitingswegen

a tussen de kruisingen

Ventweg ten zuiden van de Prins Hendrikkade	geparkeerde en lossende auto's belemmeren het fietsen	parkeermeters op ventweg; paaltjes op afscheiding tussen hoofdweg en ventweg (helaas is deze ventweg onvermijdelijk als fietspad)
Eilandboulevard	vooral in het spitsuur worden fietsers richting oost klemgereden tussen (fout)geparkeerde auto's en (vracht)verkeer	ventweg langs eilandboulevard herstraten en geschikt maken voor fietsverkeer; op lange termijn: tweerichtingfietspad aan de noordzijde van de eilandboulevard

b kruisingen met stoplichten

Pr Hendrikkade-Buiten Bantammerstraat	stoplicht voor fietsers overbodig	rood-knipperend fietserslicht
Ventweg P.H.-kade-Schippersgracht	Stoplichten voor afslaande en rechtdoorgaande fietsers vrijwel overbodig	rood-knipperend fietserslicht

c kruisingen zonder stoplichten

Prins Hendrikkade/ Kattenburgerstraat	rechtdoorgaande (de Kattenburgerstraat ingaande) voorsorterende fietsers worden klemgereden door auto's, die de bocht afsnijden	rechtdoorgaande auto- en fietsstrook vroegtijdig aangeven (bv vluchtheuvel)
Kadijksplein-Kattenburgerbrug	stoplichten voor rechtsafslaande fietsers overbodig	fietsers rechtsaf vrij
Kattenburgerbrug-Kattenburgergracht	idem	fietsers rechtsaf vrij
Kattenburgerstraat-richting P.Hendrikkade	stoplichten voor rechtdoorgaande fietsers overbodig (richting C.S.)	fietsers rechtdoor vrij
Eilandboulevard-Czaar Peterstraat	afslaande fietsers altijd in de knel door voorsorteervakken	ventweg langs de eilandboulevard voor fietsers geschikt maken; tweerichtingfietspad aanleggen op Kattenburgerplein vóór studentenflat langs, aansluitend op de ventweg
Zeeburgerstraat-Dageraadsbrug	fietsers worden klemgereden door naar rechts voorsorterende (vracht)-auto's	fietspad ten koste van een stukje van het plein bij de molen "de Gooyer"

II knelpunten in buurtstraten

a tussen de kruisingen

Hoogte Kadijk	door tweezijdig parkeren en éénrichtingsverkeer zeer moeilijk en onveilig voor fietsers	wegdrempels en beter gebruik laten maken van parkeerterrein aan de Hoogte Kadijk
Rapenburgerstraat	door (drie)dubbel parkeren langs de Waterlooplein-markt ongeschikt als fietsverbinding	afsluiten voor auto's, behalve voor laders en lossers van de markt
Oosterdokskade bij oostelijke doorgang	fietsers richting station worden bij de spoorbrug plotseling gekonfronteerd met fietsers vanonder het station	fietsers vanaf de De Ruyterkade richting centrum gebruik laten maken van de andere doorgang

b kruisingen met stoplichten

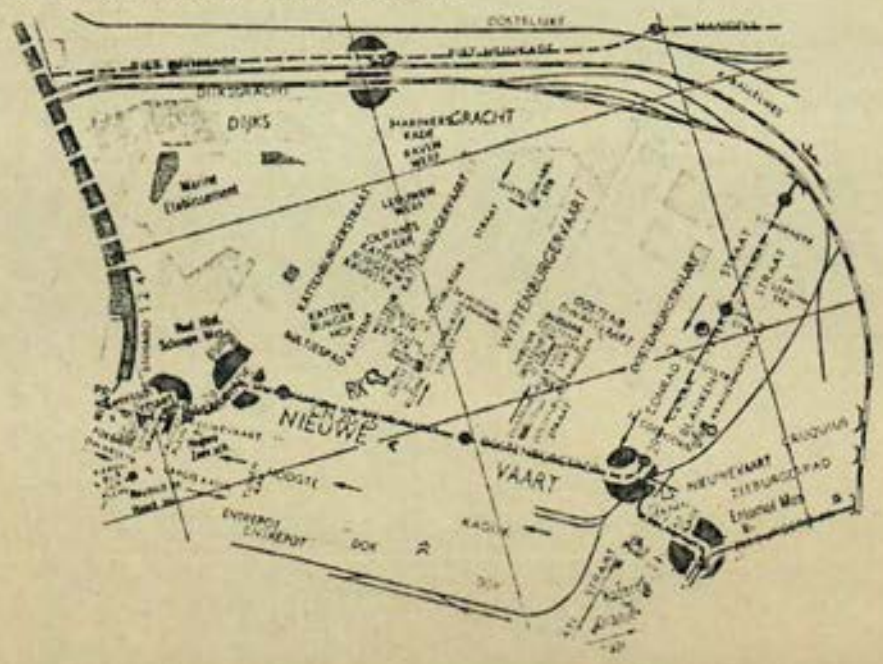
Mr. Visserplein	stoplichten zijn een grote hindernis voor fietsers	rond het hele circuit tweerichtingsfietspaden
Piet Heinkade-Kattenburgerstraat	fietspad aan noordzijde richting oost (tweerichtingsfietspad) houdt vlak voor het kruispunt op	tweerichtingsfietspad achter stoplicht om stukje doortrekken, zodat fietsers achter de stoplichten kunnen oversteken

III slecht wegdek

Parallelweg tussen Czaar Peterstraat en Piet Heinkade
Ventweg Kattenburgergracht-Wittwenburgergracht
Ventweggetje hoek Sarphatistraat-Zeeburgerstraat
Nieuwe Herengracht

IV ontbrekende fietsvoorzieningen

Tweerichtingsfietspad vóór de studentenflat langs op het Kattenburgerplein aansluitend op de ventweg Kattenburgergracht.
Fietspadverlenging hoek Piet Heinkade- Kattenburgergracht (zie aldaar)
Op Wittenburg en in de Czaar Peterbuurt is ten onrechte éénrichtingsverkeer voor fietsers in verscheidene buurtstraten.



Knelpunten Oosterpark- en Dapperbuurt

Hoofd- en ontsluitingswegen: Wijttenbachstraat, 1e Oosterparkstraat, Wibautstraat

I Knelpunten in hoofd- en ontsluitingswegen

a tussen de kruisingen

1e Oosterparkstraat (zuidkant) Wibautstraat	auto's parkeren te kort achter de tramhalte; er ontbreekt een fietspad, terwijl fietsen op de hoofdweg verboden en zeer gevaarlijk is	stoep plaatselijk verbreden met paaltjes hier zal dit eindelijk eens aangelegd moeten worden, zodat er weer een verbinding Weesperplein-Pr.Bernhardplein komt
1e Oosterparkstraat	dubbel parkeren	verbieden en strenger optreden; weg versmallen door fietspad in de tegenrichting

b kruisingen met stoplichten

Wibautstraat/ Ruyschstraat	geen ruimte voor fietsers om in de richting van de Amstel over te steken op het kruispunt	middenberm van de Wibautstraat moet zover worden weggebroken, dat men vanuit de Ruyschstraat recht de Wibautstraat kan oversteken

c kruisingen zonder stoplichten

Beukenweg/2e en 3e Oosterparkstraat	slecht zicht door geparkeerde auto's	stoepen op de hoeken verbreden en afzomen met paaltjes
rotonde Mauritskade/ Linnaeusstraat	snel rijdend verkeer op de rotonde; het is voor een fietser moeilijk om de autostromen te trotseren bij het linksaf slaan	

II knelpunten in buurtstraten

a tussen de kruisingen

vele straten	dubbelparkeren	herprofileren
Beukenweg	sluipverkeer	cirkulatiemaatregelen
2e Boerhavestraat, Marcusstraat en vele andere	éénrichtingsverkeer	om onduidelijke redenen voor fietsers in één richting afgesloten, dit kan worden opgeheven

b kruisingen

's Gravesandestraat/ 's Gravesandeplein	veel afslaand verkeer met hoge snelheid; het verkeer uit de ' s Gravesandestraat gaat met hoge snelheid r.a. het 's Gravesandeplein op, zodat rechtdoorgaande fietsers worden gehinderd	rechte hoeken, zodat de auto's moeten afremmen

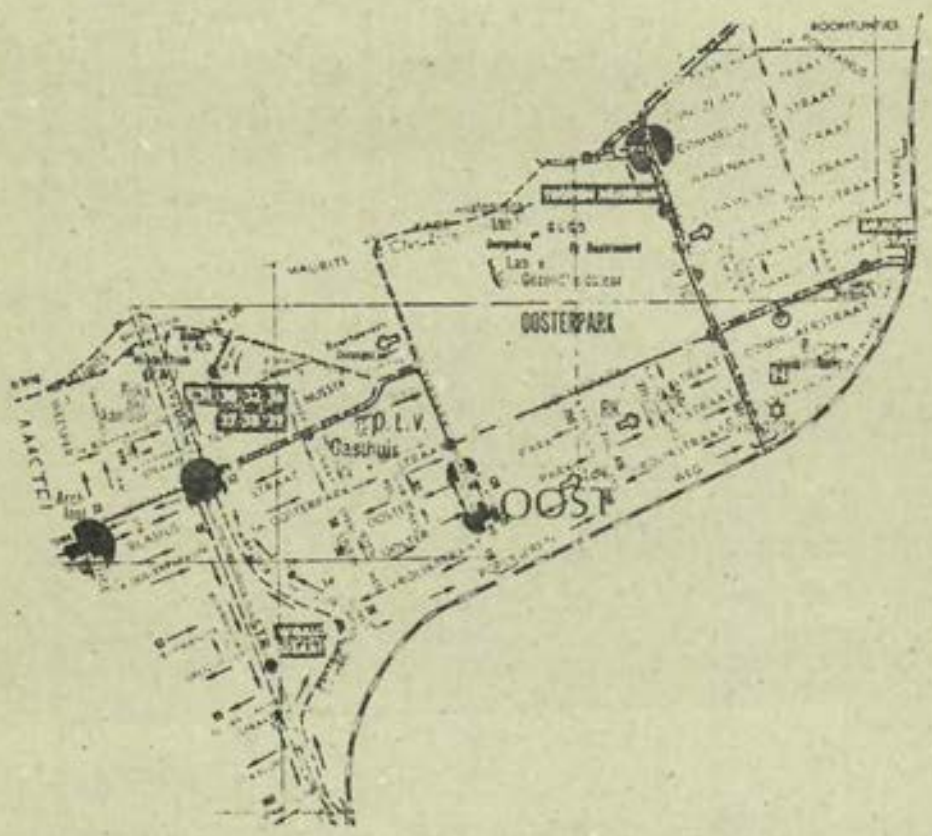
Dapperstraat	obstakels op de weg	
de meeste kruispunten	auto's parkeren op de hoeken	stoepen op de hoeken verbreden en afzetten met paaltjes
Nieuwe Amstelbrug/ Weesperzijde	voor fietsers erg moeilijk over te steken	totale herprofilering

III slecht wegdek

Vroli kstraat Iepenplein	kuilen, losliggende klinkers e.d.	herstellen

IV ontbrekende fietsvoorzieningen

alle straten	stallingsmogelijkheden (fietsen moeten tegen de huizen, bomen, winkels enz worden geplaatst	fietsklemmen; gaten in amsterdammertjes waar fietskettingen doorheen kunnen



Knelpunten Transvaalbuurt

Hoofd- en ontsluitingswegen: Wibautstraat, Linnaeusstraat

I knelpunten in hoofd- en ontsluitingswegen

a tussen de kruisingen

Linnaeusstraat	te druk, te hoge snelheden, dubbel parkeren	betere politie-kontrole

c kruisingen zonder stoplichten

alle kruisingen met de Linnaeusstraat	linksaf voor fietsers - vanuit de buurtstraten moeilijk over te steken - vanuit de Linnaeusstraat moeilijk voorsorteren	i.v.m. het grote aantal wegen zijn stoplichten hier ongewenst; het minste wat hier kan worden gedaan is een vrije trambaan met openingen, die voor de fietser als vluchtstrook kan dienen bij de oversteek
Wibautstraat/ Pres.Steynpl.	te druk verkeer; op deze kruising ontbreekt de mogelijkheid om één rijbaan over te steken, wat gezien de drukte wel nodig zou zijn	het verkeer van de Wibautstraat is zo druk en snel, dat stoplichten gewenst zijn (ook al omdat in het midden een vluchtheuvel ontbreekt)
Wibautstraat/ Krugerplein	idem	Schalkburgerstraat afsluiten voor doorgaand verkeer (sluipverkeer) drempels in Schalkburgerstr. hoeken: de trottoirs recht i.p.v. rond

II knelpunten in de buurtstraten

a tussen kruisingen

Transvaalkade	te hoge snelheid; op de hele kade is éénrichtingsverkeer voor auto's, met als gevolg te hoge snelheden en grote hinder voor fietsers	alternerend éénrichtingsverkeer voor auto's
Schalkburgerstraat en vele andere straten	weg te smal; parkeren aan beide zijden	parkeerverbod aan één kant
Maritzstraat-Schalkburgerstraat	sluipverkeer	cirkulatiemaatregelen
Pretoriusstraat en vele andere straten	dubbel parkeren	betere kontrole of rijweg versmallen

b kruisingen

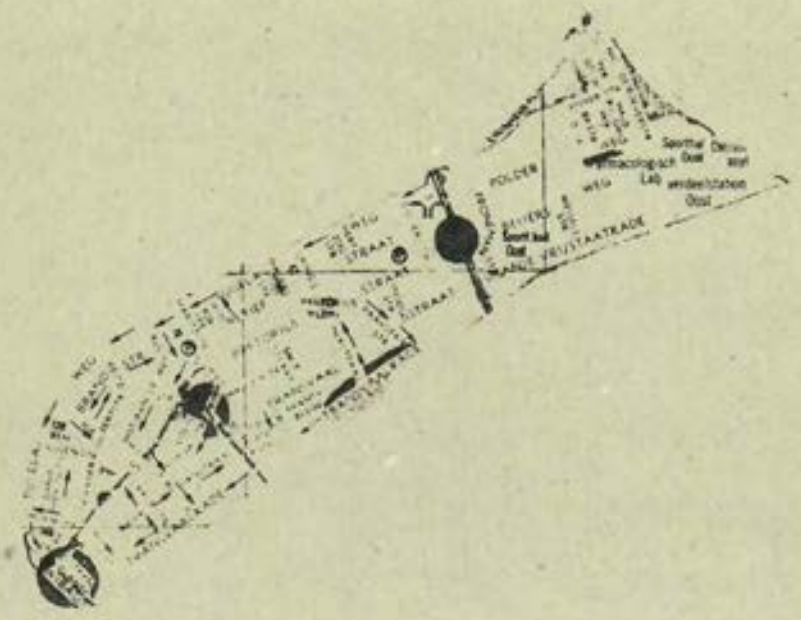
alle kruisingen	gebrek aan overzicht	drempels op alle kruisingen, behalve op hoofdwegen; parkeren op de hoeken dmv paaltjes onmogelijk maken

III slecht wegdek

Transvaalkade tussen Linnaeusstraat en Schalkburgerstraat	slechte bestrating	verbeteren

IV ontbrekende voorzieningen

Linnaeusstraat	fietspad	ruimte genoeg voor een fietspad; parkeermaatregelen
hele wijk	fietsenstallingen	er zijn slechts enkele overdekte stallingen en vrijwel geen klemmen, vooral bij winkels moeten deze komen



Knelpunten Stadion-Beethovenbuurt

Hoofd- en ontsluitingswegen:Apollolaan, Beethovenstraat, Marathonweg,Stadionweg.

I Knelpunten in de hoofd- en ontsluitingswegen

a tussen de kruisingen

Apollolaan	racebaan voor auto's	snelheidskontrole fietspad aan beide zijden
Beethovenstraat	-dubbelparkeren -instekende en vertrekkende "winkelende" auto's -halten voor 5 verschillende buslijnen	doorgaand autoverkeer weren
Stadionweg	veel vrachtverkeer op deze te smalle weg	alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer (zie: fietsroute zuid)
Marathonweg	gevaarlijk door inspringende wegbreedte; schijnoplossing door fietsstroken van enkele meters lengte	

b kruisingen met stoplichten

Apollolaan- Stadionweg	rechtsafslaande auto's snijden rechtdoorgaande fietsers	herprofilering
Apollolaan-Beethovenstraat	fietsers kunnen slecht voorsorteren ;rechtsafslaande auto's snijden rechtdoorgaande fietsers	doorgaand autoverkeer weren.
Stadionweg-Olympiaplein	lange wachttijden voor fietsers bij stoplichten; overbelaste ventwegen	fietspaden aanleggen
Beethovenstraat-Stadionweg	moeilijk voorsorteren voor fietsers	
Stadionplein	zeer gevaarlijk en onoverzichtelijk, vooral bij voorsorteren.	Stoplichten aanleggen, herprofilering, zodat fietsers zich niet op de autovakken hoeven op te stellen

c kruisingen zonder stoplichten

stadionplein	zeer gevaarlijk en onoverzichtelijk, vooral bij voorsorteren	stoplichten aanleggen; herprofilering, zodat fietsers zich niet op de autovakken hoeven op te stellen
Apollolaan-Minervalaan	levensgevaarlijke oversteek van Apollolaan door voorbijrazend autoverkeer en uitmonding van 5 straten op een plantsoen	herindeling van het totale kruispunt; verkeerslichten
Apollolaan-Olympiaplein	moeilijk voorsorteren voor fietsers	

II Knelpunten in buurtstraten

vele straten	parkeren op de hoeken, waardoor oversteken(zeker met de fiets aan de hand) ernstig wordt bemoeilijkt	paaltjes op de hoeken

IV Ontbrekende fietsvoorzieningen

openbare gebouwen	stallingsmogelijkheden	fietsklemmen
stallingen	er zijn er te weinig en ze zijn duur	

De Stadion-Beethovenbuurt onderscheidt zich van andere wijken door het grote aantal scholen voor voortgezet onderwijs.
Deze instellingen trekken uiteraard veel fietsende leerlingen, terwijl er ook naar de verschillende lagere scholen binnen de wijk veel leerlingen op de fiets gaan.
Voor deze groep fietsers en voor alle andere fietsers in de wijk is veiligheid van het grootste belang. Verder is het erg belangrijk, dat deze gebouwen goed bereikbaar zijn en een goede mogelijkheid tot stalling hebben.
De bereikbaarheid zou bevorderd kunnen worden door o.a. voetgangersbruggetjes te voorzien van een fietsgleuf.

Knelpunten Rivierenbuurt

Hoofd- en ontsluitingswegen: Apollolaan, Churchilllaan, Vrijheidslaan, Europaboulevard, Scheldestraat, Hobbemakade, Nieuwe Utrechtsebrug, Pres. Kennedylaan, Amsteldijk, Rijnstraat en Wielingenstraat, Rooseveltlaan

I Knelpunten op de hoofd- en ontsluitingswegen

a tussen de kruisingen

Rooseveltlaan	te hoge snelheid geparkeerde auto's	fietspad tussen bomenrij en rozenstruiken
Amsteldijk ten noorden van de Kennedylaan	idem	op de plaats waar nu auto's worden geparkeerd een fietspad, scherm dit pad goed af van de rest van de weg en laat de auto's eventueel links van het fietspad parkeren.
Wielingenstraat	idem	idem
Europaboulevard/ Scheldeplein	fietser wordt weggemoffeld en langs omwegen geleid	aan beide zijden tweerichtingsfietspaden
Vrijheidslaan	kleine, hobbelige ventwegen met een parkeer- en sluipverkeerfunktie	fietspaden
Victorieplein	te hoge snelheid voorsorteren en zwenken van auto's	fietspaden
Churchilllaan, aan het begin en einde waar plantsoen ontbreekt	idem	fietspaden doortrekken naar de Apollolaan
Pres.Kennedylaan, oostzijde	fietsverkeer verboden	fietspaden

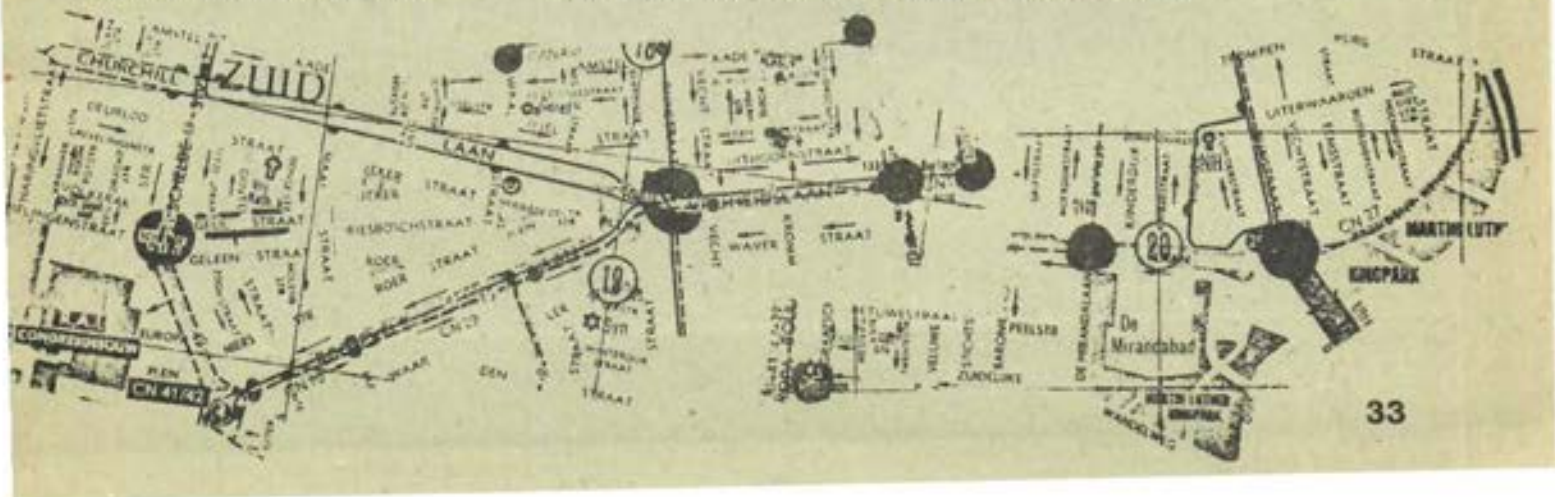
b knelpunten op kruisingen

Vrijheidslaan/ Rijnstraat/ Victorieplein	Voortrazend verkeer,dat de hele rijweg claimt	Fietspad met een lange voorfase groen voor linksafslaande fietsers
Idem	Halteplaatsen voor taxi's en bussen	Verplaats die haltes naar een positie links van de aan te leggen fietspaden
Treublaan/Weesperzijde/ Berlagebrug/Amsteldijk	fietsverkeer discriminerende verkeerslichten; voortrazend de hele rijweg claimend verkeer	langs de Treublaan een fietspad links van de ventweg, dit doortrekken over de Berlagebrug;een fietsvriendelijke afstelling van de verkeerslichten; politie mag niet knoeien aan de verkeerslichten
Rijnstraat/Kennedylaan/ Utrechtse brug	vrijwel gelikwideerde fietsvoorzieningen	herstel van fietsvoorzieningen (fietspaden) aan beide zijden van de brug en langs de Kennedyln

Amsteldijk/Berlagebrug, voor vanaf de Amsteldijk linksafslaand fietsverkeer	een minitieus fietspad met de dwang twee maal voor verkeerslichten te wachten, terwijl het snelverkeer over vier rijstroken beschikt en één maal hoeft te wachten	een ruim fietspad met een voorfase groen voor linksafslaand fietsverkeer
Alle kruisingen met de Kennedylaan	alle stoplichten hebben veel te lange cycli	cycli verkorten en/of ekstra groenfases voor fietsers
Amstelkade/Jozef Israelskade/Amsteldijk	Voortrazend snelverkeer maakt het oversteken over de brede rijweg bijzonder gevaarlijk	vluchtheuvel (à la de kruising Amstelkade/Rijnstraat)
Geulstraat/Scheldeplein/Wielingenstraat	de hele rijweg claimend snelverkeer	fietspaden naast de vluchtheuvels

II knelpunten in buurtstraten

Amsteldijk ten zuiden van de Kennedylaan	sluipverkeer met hoge snelheden over een voor fietsers miserabel wegdek	maak er een landelijke en rekreatieve roete van: aan de waterkant ee fietspad voor twee richtingen, versmalling van het wegdek voor snelverkeer met om de zoveel meter wachtstroken
Straten met een west-oostrichting, zoals de Geulstraat en de Biesboschstraat	sluipverkeer	alternerend éénrichtingsverkeer voor snelverkeer
Amstelkade	éénrichtingsverkeer dwingt tot grote omwegen	tweerichtingsverkeer voor fietsers ten koste van enige parkeerruimte (schuin parkeren aan één kant)
Uithoornstraat/Meerhuizenplein	afgesloten en dus aanleiding tot grote omwegen	doorsteken voor fietsers
Voetbrug over het Amstelkanaal (bij de Waalstr)	een lastige hindernis voor zuid-noord rijdend fietsverkeer)	brug voor fietsverkeer toegankelijk maken en in het verlengde van de Waalstraat-P.L.Takstraat plaatsen
Fietspad in het verlengde van de Zuid.Wandelweg	loopt in westelijke richting dood op parkeerterrein	doortrekken naar de Groene Zoom



Knelpunten Buitenveldert

Hoofd- en ontsluitingswegen: Europaboulevard, Leyenberglaan, Buitenveldertselaan, Amstelveenseweg, Boelelaan, A.J.Ernststraat, v Nijenrodeweg, v Boshuizenstraat

I Knelpunten in hoofd- en ontsluitingswegen

a Tussen de kruisingen

v Leyenberglaan bij de van Neijenrodeweg	fietspad eindigt vlak voor de kruising	doortrekken
A.J.Ernststraat	snelheidsproblemen	fietspaden aanleggen
v Boshuizenstraat		"
de Boelelaan		"

Alle fietspaden langs de hoofd- en ontsluitingswegen moeten aan beide zijden twee-richtingsfietspaden zijn.

b kruisingen met stoplichten

Alle stoplichten moeten een korte cyclus krijgen en voorzien worden van meerdere fietsfasen.

c kruisingen zonder stoplichten

A.J.Ernststraat v Boshuizenstraat de Boelelaan	voorrangssituatie bij kruisingenmet buurtstraten is onduidelijk	voorrangsweg maken met fietspaden en/of snelheidsremmende maatregelen

---

II Knelpunten in de buurtstraten

a tussen de kruisingen

Bolestein	sluipverkeer	afslagverbod vanaf de Cuserstraat
vd Boeckhorststraat Cuserstraat Karel Lotsylaan Amsteldijk voorm. Pr.Irenestraat		alternerend éénrichtings verkeer voor auto's
In alle buurtstraten om de V.U.	parkeerproblemen	parkeermeters, die slechts van 11 tot 12 en van 14 tot 15 uur gelden.
Willem v Weldammelaan	dubbelparkeren	

b kruisingen met stoplichten

Alle stoplichten moeten een korte cyclus krijgen of ten minste voorzien worden van meerdere fietsfases en/of een rood knipperlicht.

III Slecht wegdek

v. Boechorststraat	overhangende takken	snoeien
Europaboulevard/ De Boelelaan	idem	
alle fietspaden	losliggende tegels	asfalteren
Karel Lotsylaan	slecht wegdek	

de Cuserstraat	te hoge snelheden	drempels
vd Boeckhorststraat	"	"
Pr. Irenestraat	"	"
Bolestein	"	"
soetendaal	"	"
Noordhollandstraat	"	"
Amsteldijk	"	"
vele andere straten	"	"

Specifieke oplossing voor de Karel Lotsylaan (sluipverkeer, parkeerprobleem): fietspad aanleggen op de helft van het voetpad aan de zijde van de sportvelden

De Borcht Amsteldijk	fietsers in de knel door de vele bochten die door de auto's worden afgesneden	fietspad aanleggen

b kruisingen

Soetendaal-Goudestein vd Boeckhorststraat-Goudestein	zeer gevaarlijk omdat het geen T-kruisingen zijn. (te hoge snelheid)	brug in Goudestein afsluiten voor snelverkeer

III Slecht wegdek

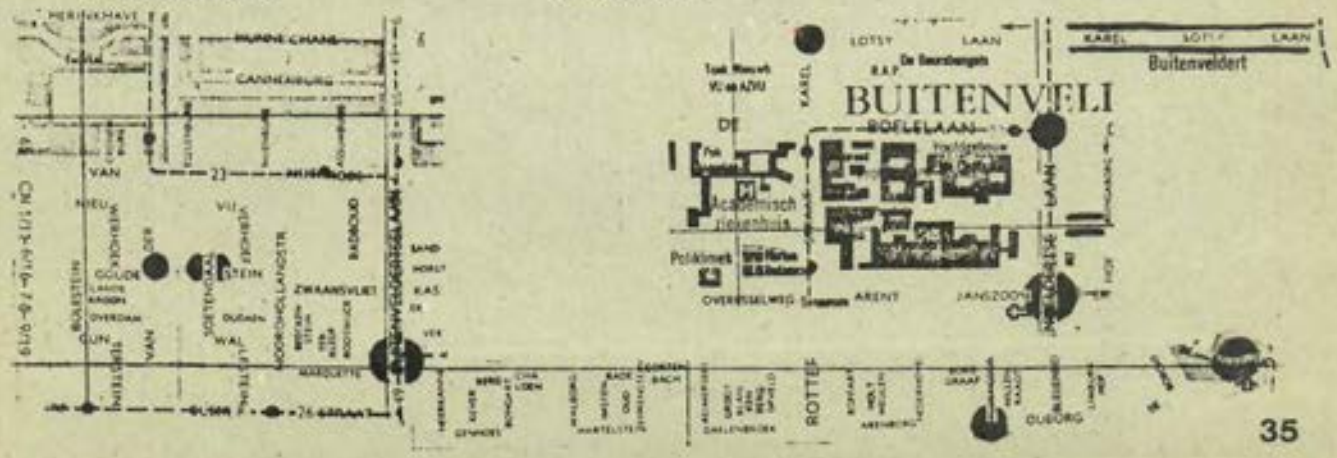
alle fietspaden	losliggende tegels	asfalteren

IV Ontbrekende fietsvoorzieningen

a tweerichtingsverkeer op alle fietspaden toestaan.

b ontbrekende fietspaden

-langs de Karel Lotsyln	fietsers toestaan op de helft van het voetpad aanleggen /langs de sportvelden
-tussen de Karel Lotlaan en de Amstelveenseweg	
-langs de Amstel	aanleggen
-langs de Borcht	aanleggen
-tussen de Asingaborg en de Buitenveldertselaan	aanleggen
-tussen Aldengoor en de Kalfjeslaan	fietsers toestaan op de helft van de voetbrug
-in het Gijsbrecht v Amstelpark	fietsers zowel oost-west als noord-zuid toestaan op een deel van de voetpaden
-in het Amstelpark	fietspad tussen Amstel en Gijsbrecht v Amstelpark aanleggen
-langs de noordzuidtoegangswegen naar Buitenveldert	fietspaden die niet in volstrekte eenzaamheid liggen , want deze zijn niet voor iedereen geschikt.



Knelpunten Geuzenveld, Slotermeer en Overtoomse Veld (N. deel)

Hoofd- en ontsluitingswegen: Troelstralaan, Pres.Allendelaan, Burg. Roëllstraat, Slotermeerlaan, Aalbersestraat, Ruys de Beerenbroeckstraat, Dr. Colijnstraat, Oostoever, Jan Evertsenstraat, Einsteinweg, Hoofdweg, Burg. de Vlugtlaan, Bos en Lommerweg, Haarlemmerweg

I knelpunten op hoofd- en ontsluitingswegen

a kruisingen

Pres. Allendelaan/Noordzijde/Socratesstraat	gevaarlijke kruising	een gedeeltelijke afsluiting van de Noordzijde, zoals P.W. die heeft voorgesteld, kan een voldoende oplossing zijn; wel is het wenselijk dat een tweerichtingsfietspad langs de Pres.Allendelaan aan de kant van de Sloterplas gerealiseerd wordt; tevens moet dan een doorsteek komen van de Noordzijde voor de jachthaven en het sloterparkbad langs naar de stoplichten bij de Pres.Allendelaan (zie ook knelpunt voetgangersbrug Krijn Breurstr.)
Burg. Rendorpstraat/Noordzijde	gevaarlijke kruising door verkeer naar de Burg. Roëllstraat	het tweerichtingsfietspad aan de kant van de Sloterplas, langs de noordzijde dat ook door P.W. voorgesteld iszal de situatie aanmerkelijk verbeteren
b rotonde aan eind Oostoever en Noordzijde	gevaarlijke rotonde	fietspaden rond de rotonde die gepland zijn zullen de situatie zeker verbeteren in samenhang met de herprofilering van de Noordzijde

II knelpunten in buurtstraten

Burg. Veningmeineszlaan	straat te smal voor fietsers door sluipverkeer	het aanleggen van fietspaden is het meest ideaal, maar het weren van sluipverkeer door de verkeerscirkulatie te veranderen zou ook voldoende zijn
Savornin Lomanstraat Socratesstraat, Burg. vd Pollstraat	weinig ruimte voor de fietser sinds de laatste herbestrating	fietspaden aanleggen
Ruys de Berebroekstraat Ant. Moddermanstraat	auto's rijden te snel	wegdrempels aanleggen

IV ontbrekende fietvoorzieningen

tussen Troelstralaan en Haarlemmerweg	vrij slechte verbinding	in eerste instantie hoeft alleen maar een nieuw fietspad voor twee richtingen van de Troelstralaan achter het huizenblok van de Bartholt Enthesstraat om naar het fietspad onder de Burg. Roëllstraat worden aangelegd; tevens moet nog een simpele fietsverbinding komen van de Pieter vd Werfstraat naar de Ruys de Beerenbroekstraat; pas als "de Lange Bretten" druk gebruikt gaat worden is een betere direkte verbinding noodzakelijk
tussen Lodewijk v Deysselstraat en de Savornin Lomanstraat	slechte verbinding	fietspad aanleggen met tak naar de Tomas á Kempisstraat
brug tussen Slauerhoffstraat en Krijn Breurstraat	brug is niet geschikt voor fietsers, terwijl hij wel gunstig ligt	brug geschikt maken voor fietsers

V overige knelpunten

fietspad van osdorp (Reimerswaalstraat) naar geuzenveld	fietspad is te smal	bij het in gebruik nemen van "De Lange Bretten"is het zeker gewenst het fietspad op de standaardbreedte van 3.60 m te brengen; verlichting is ook gewenst
Baarsjesweg	slecht wegdek	

Opmerking:

Veel van de knelpunten in de westelijke tuinsteden worden verbeterd als het rijwielpadennet-west er ligt. Maar aangezien dit rijwielpadennet nog in het planstadium verkeert, zijn alle knelpunten nog wel in deze vorm opgenomen.

Knelpunten Osdorp, Slotervaart en Overtoomse Veld (Z. deel)

Hoofd- en ontsluitingswegen: Baden powellweg, Plesmanlaan, Pieter Callandlaan, Tussenmeer, Osdorper Ban, Ookmeerweg, Corn.Lelylaan, Johan Huizingalaan, Schipluidenlaan, Derkinderenstraat, Meer en Vaart, Louis Davidsstraat, Delflandlaan, Postjesweg, Einsteinweg, Aletta Jacobslaan, Aalsmeerweg, Heemstedestraat, Haarlemmermeerstraat, Amstelveenseweg, A 4, Robert Fruinstraat, Jan Tooropstraat

OSDORP

I knelpunten in hoofd-, ontsluitings- en buurtwegen

a fietsroete Pieter Callandlaan, Schipluidenlaan, Schipluidenpad naar Vondelpark

Pieter Callandlaan	gevaarlijke situaties door geparkeerde auto's en sporadisch verkeer van rechts	parkeerverbod aan twee kanten van de weg en voorrangsweg; fietspaden aanleggen (indien onmogelijk moet met fietsstroken volstaan worden.)
Schipluidenlaan, Delflandlaan Schipluidenpad	gevaarlijke onoverzichtelijke kruisingen	fietspad op Schipluidenpad aan de kant van Slotervaart van de Delflandlaan vervolgen; fietsers via de volgende brug op de Schipluidenln.

b schoolgaande jeugd

Pieter Callandlaan tussen Hoekenes en Meer en Vaart	te weinig ruimte voor de fietsers van de O.S.G.	hierboven beschreven verbeteringen onmiddellijk gewenst; waarschuwingsborden"SCHOOL"
Hoekenes tussen Pieter Callandlaan en Hoekenespad	te weinig ruimte voor fietsers	parkeerverbod aan de kant van de O.S.G. ; parkeerstroken aan de andere kant markeren
Commeniusstraat- Johan Jongkindstraat	gevaarlijke situaties door ruimtegebrek voor fietsers	voorrangsweg en fietspaden en op korte termijn een parkeerverbod tussen 8.00 u en 17.00 u
kruising Joh.Jongkindstraat en Derkinderenstraat	te druk en onoverzichtelijk, ook voor bejaarden	sluipverkeer in Derkinderenstraat weren door verkeerscirkulatie te veranderen (zie ook diversen)
Jan Tooropstraat	grote chaos waarbij de fietser in de knel komt	fietspaden zijn zeker gewenst

c diversen

kruising Osdorperban en Geer Ban	Auto's rijden te snel en de kruising is te onoverzichtelijk	Stukken fietspad moeten aangelegd en doorgetrokken worden. Auto's moeten minder snel gaan rijden door ze minder ruimte te geven.

Tussenmeer	dubbelparkeren	Intensievere politie-controle.
Dekinderenweg	Te druk door sluipverkeer, wat ook voor de kruisingen met de Derkinderenstraat gevaarlijk is	verkeerscirculatie bekijken
Robert Fruinstraat (zuid zijde)	ventweg is geen fietspad	fietspad aanleggen

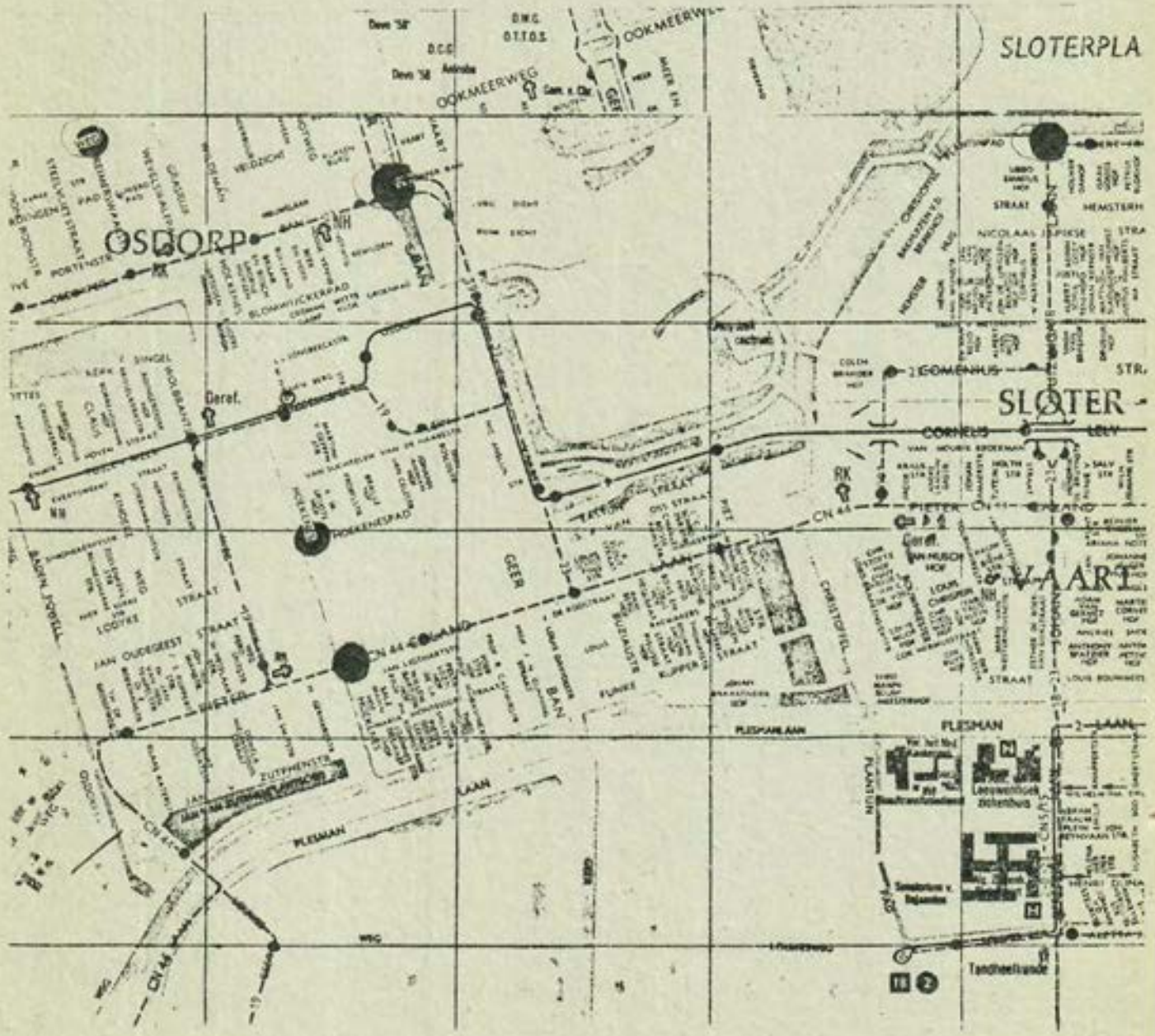
IV ontbrekende fietsvoorzieningen

Osdorperban	weinig ruimte	fietspaden gewenst
Geer Ban tussen Plesmanlaan en Sloterweg	zeer slechte fietsverbinding	Aanleg van een fietspad noodzakelijk
Hoogboompad bij Baden Powellweg	Brug niet geschikt voor fietsers	brug geschikt maken voor fietsers
Begin Oostoever bij samenkomen Chr. Plantijnpad, R. Fruinlaan en Joh. Huizingalaan	Verbinding Chr. Plantijnpad naar Oostoever te omslachtig. Minimaal één maal voor stoplicht wachten	Toestaan om in twee richtingen over te steken voor fietsers en brommers
Oostoever	ontbreken twee richtingenfietspad een gemis	Fietspad aan de kant van de Sloterplas moet voor twee richtingen worden (voor recreanten en er kunnen verschillende veilige fietsroutes ontstaan samen met andere twee richtingen fietspaden rond de Sloterplas)

V Overige knelpunten

Fietspad vam Osdorp (Reimerswaalstraat) naar Geuzenveld (de Eendracht)	fietspad te smal te kort en niet verlicht	Bij het in gebruik nemen van "de Lange bretten" is het zeker gewenst het fietspad op de standaardbreedte 3.60m te brengen. Fietspad moet doorgetrokken worden tot de Ookmeerweg en moet verlicht worden
Kruising bovenstaand fietspad met de Ookmeerweg	zeer gevaarlijke kruising	Drukknopstoplichten voor fietsers zoals op de Pres. Allendelaan is waarschijnlijk de beste oplossing
Heemstedestraat/Plesmanlaan	lange stoplichtencicly	meerdere fietsfases

Nachtwachtlaan en Staalmeesterslaan	snel rijdend autoverkeer op deze brede geasfalteerde weg is gevaar voor voetgangers en fietsers vanuit de tunnels onder de Einsteinweg	Wegdrempels aan weerszijden van de tunnels op de Nachtwacht- en Staalmeesterslaan is gewenst (Rembrandpark!)
Surinamestraat (brug voor Overtoom)	hindernis voor kruisend fietsverkeer tussen Baarsjesweg en Sloterkade	fietsoversteek maken
Theophile de Bockstr./ Sloterkade	kruisende fietsroute uit Vondelpark heeft geen voorrang	Voorrang voor fietsers
Theophile deckstr./ Woestduinstraat	zeer onoverzichtelijk kruispunt	Voorrang voor verkeer Woestduinstraat
Westlandgracht	voor fietsers omrijden	twee richtingen voor fietsers



Knelpunten in Oud-West

Hoofd- en Ontsluitingwegen: Overtoom, J.P. Heyestraat, Kinkerstraat, le Const. Huygenstraat, Bilderdijkstraat, de Clerqstraat, Nassaukade en stadhouderskade.

I knelpunten in hoofd- en ontsluitingswegen

a knelpunten tussen de kruisingen

J.P. Heyestr., le Const. Huygenstr., Kinkerstr., de Clerqstr. en Bilderdijkstraat.	fietsers geklemd tussen dubbelgeparkeerde (vracht)-auto's en rijdend verkeer of tram	rijweg versmallen tot 3m (2.75m) indien nodig) om dubbelparkeren onmogelijk te maken. Parkeerhavens aanbrengen, deels gereserveerd voor laden en lossen, de rest met meters. Fietspaden aanbrengen tussen havens en voetpad.
Overtoom, Nassaukade en Stadhouderskade (speciaal vlak bij de Overtoom)	vanwege hoge rijsnelheid autoverkeer en uitrijdende geparkeerde auto's vaak gevaarlijk voor fietsers	Waar ze ontbreken parkeerhavens aanbrengen. Waar mogelijk fietspaden tussen havens en voetpad aanbrengen
le Const. Huygenstr. (Oostzijde tussen Vondelbrug en Overtoom)	combinatie van vrije trambaan en afslag Vondelstraat maakt rijweg te smalvoor auto en fietsverkeer	1. Afslag Vondelstr. opheffen door vrije trambaan door te trekken. Linksaf autoverkeer van le Const. Huygenstr. naar Overtoom toestaan. 2. Trambaan naar Westzijde verleggen zodat een rijstrook van 3.30m aan westzijde overblijft (Om dubbelparkeren te voorkomen). Aan verbrede oostzijde autovak van 3.00m plus fietspad van minstens 0.75m tot aan kruising Overtoom/le Const. Huygenstr Voetpad zo mogelijk verbreden. 3. Op Vondelbrug fietspad van 1.75m aanbrengen d.m.v. asfaltrichel of stoeprand verzinken. 4. Fietsverkeer richting Vondelstr., J.P. Heyestr. door vondelpark laten sluipen door parkingang voor fietsers geschikt te maken.

b knelpunten op kruisingen met stoplichten

alle kruisingen tussen hoofd- en ontsluitingswegen in het gebied.	voorsorteren voor fietsers levensgevaarlijk	Opstelvlak voor fietsers verschuiven naar of aanbrengen aan rechterkant van weg(waar mogelijk gescheidenvan autoverkeer) met apart vak voor linksaffietser. Aparte stoplichtfase voor al het linksafslaand verkeer.
	cicly stoplichten te lang	korter maken
Kinkerstraat/ J.P. Heyestraat Overtoom/ J.P. Heyestr.	uitzicht gebrekkig vanwege tot aan de hoeken (dubbel)geparkeerde (vracht) auto's	koppen met paaltjes op de hoeken aanbrengen

c knelpunten op kruisingen zonder stoplichten

Op alle hoofd- en ontsluitingswegen in het gebied	oversteken voor fietsers levensgevaarlijk vanwege snelheid autoverkeer en/of vrije trambaan	kleine openingen in vrije trambaan richels verhoogde vrije trambaan aanbrengen vluchtheuvels aanbrengen zebrapaden aanbrengen
Kostverlorenkade/ Overtoom	doorgang van KOstverlorenkade naar surinamebrug afgesloten door doorgetrokken voetpad	fietspad aansluiting van parkeerterrein naar brug

II knelpunten in buurtstraten

a tussen kruisingen

1e Helmerstr.,Wilhelminastr., Kanaalstr., Jacob v. Lennepstr., Jacob v. Lennepkade., Borgerstr., Bosboom Toussaintstr., Bilderdijkkade, 2e Helmerstr., 3e Helmerstr. Vondelstr., Da Costakade, Pieter Langedijkstr.	sluipverkeer	alternerend éénrichtingsverkeer voor auto's instellen
brug over Jacob v. Lennepkanaal bij de P. Langendijkstraat	sluipverkeer van Kinkerstraat en J.P. Heyestr. naar Overtoom	brug afsluiten voor autoverkeer.
2e Const. Huygenstr. (tussen OVertoom en 2e Helmerstr.)	sluipverkeer 1e Const. Huygenstr. naar Overtoom	éénrichtingsverkeer voor auto's instellen richting 2e Helmerstr.

alle buurtstraten in het gebied	dubbelparkeren dwingt fietser midden op de weg te rijden of klemt hem tussen rijdende en geparkeerde (vracht)auto's	éénrichtingsverkeer voor auto's instellen en rijweg tot 3.30m versmallen om dubbelparkeren onmogelijk te maken. Parkeerhavens aanbrengen, met parkeermeters bij winkels en met laad en loshavens.
le Helmerstr., Jacob v. Lennepkade, Jacob v. Lennepstr., Rhijnvis Feithstr., Kanaalstr. (tussen Rh. Feithstr. en P. Langendijkstr.) P. Langendijkstr. (tussen Kanaalstr. en Jacob v. Lennepkade) Lootstr,	dubbelparkeren op vrij drukke fietsroutes	éénrichtingsverkeer voor auto's instellen en rijweg tot 3.30m versmallen om dubbelparkeren onmogelijk te maken. Parkeerhavens aan één kant aanbrengen, met eenrichtingsfietspad tussen havens en voetpad. Parkeren aan andere kant verbieden. (zie voorbeeld profiel)
le Helmersstr. bij Helmersschool	verbreding stoep aan schoolkant gecombineerd met parkeren aan overkant maakt weg te smal voor auto en fietsverkeer.	Parkeren aan overkant ononmogelijk maken door weg smaller te maken met fietspad aan schoolkant.
alle buurtstraten in het gebied	te hoge snelheden autoverkeer	drempels aanbrengen waar de fietser omheen kan. Slingers aanbrengen door éénzijdig of schuin- en langsparkeren af te wisselen.
Nic. Beetsstr. (tussen Hasebroekstr. en Bellamystr.)	afgesloten voor fietser	flauwe helling langs het trapje en stoeprand verlagen.
alle buurtstraten in stadsvernieuwingsgebieden	werkzaamheden vernauwen straten en maken fietsen erg gevaarlijk	tijdens werkzaamheden afsluiten van autoverkeer.
Vele straten	ten onrechte éénrichtingsverkeer voor fietsers	opheffen
b op kruispunten		
alle kruispunten in het gebied	geen uitzicht en te hoge snelheden van autoverkeer	Koppen op alle straathoeken afgeschermd met paaltjes. Drempels (waar fietsers om heen kunnen) aanbrengen voor alle kruispunten.Stop-plicht autoverkeer. Meer zebrapaden aanbrengen op die punten waar veel voetgangenrs komen (bv. scholen, winkels, buurthuizen, bibliotheken).

Staringplein/ le Helmersstr.	slinger om plein gecombineerd met (dubbel)parkeren aan gevelkant levensgevaarlijke situatie voor fietsers	Parkeerverbod aan gevelkant Rijweg versmallen met smalle fietspaden aan beide kanten. Drempels (waar fietsers- omheen kunnen) voor slinger aanbrengen.
Rhijnvis Feithstr./ le Helmersstr.	ongewone inrichting gecombineerd met te hoge snelheden van autoverkeer en gebrek aan uitzicht door tot aan de hoeken dubbelgeparkeerde auto's maken dit kruispunt zeer gevaarlijk	Herinrichting als normaal kruispunt door stoepen aan noordkant van de Rijnvis Feithstr. te verbreden. Koppen, paaltjes en drempels (waar fietsers omheen kunnen) op de hoeken aanbrengen.

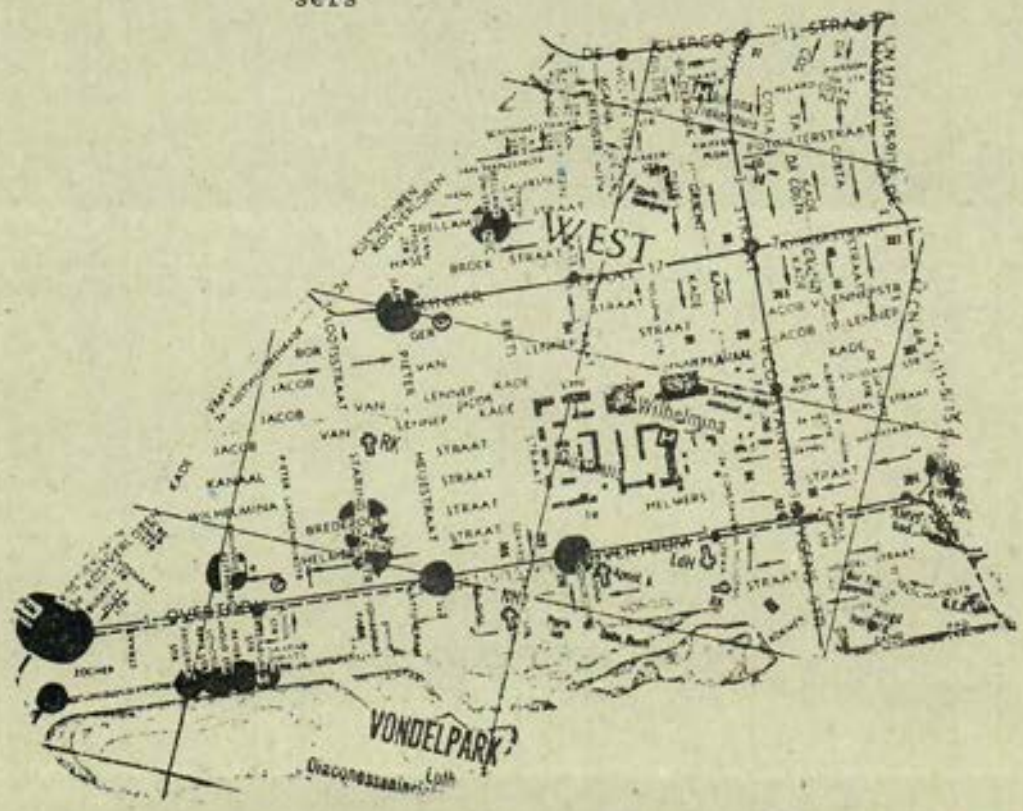
III slecht wegdek

Jacob v. Lennepkade, Kostverlorenkade, J.J. Cremerstraat, Vosmaerstr., Hugo de Grootkade, Da Costakade, Bellamystr. Wenslauwerstr. Jan Hanzenstr., kanaalstr. (tussen Pieter Langendijkstr. en Kostverlorenkade)		effen maken

IV ontbrekende fietsvoorzieningen

Surinamebrug	fietser geklemd tussen het (vaak stilstaande) autoverkeer en voetpad	fietsstrook aanbrengen in beide richtingen. Verkeerslichten voor verkeer richting Overtoom verplaatsen van Amstelveenseweg naar de Surinamestraat (voor de brug).
Staringplein/Brederodestr. (westkant)	Brederodestr afgesloten voor fietsers	Smal fietspad aanbrengen over doorgetrokken stoep, afgeschermd met palletjes om parkeren of doorrijden auto's te voorkomen.
ingangen Vondelpark Zocherstr., Frederikstr., Vondelkerkstr., Reyer Anslostr., Saxenburgerstr.	ingangen park ongeschikt voor fietsers	eventuele slalomhekken verwijderen. Eventuele paden aanparkzijde van ingang verharden. Ingangen breder en minder stijl maken. Eventuele stoepranden verlagen. Paaltjes bij ingang aan straatzijde om parkeren te voorkomen.

Kattenlaan	ingang ongeschikt voor fietsers. Toegang vanuit J.P. Heyestr. en Overtoom richting Overtoomse sluis onmogelijk.	Kattenlaan verbreden, met fietspad in twee richtingen. Twee richtingenfietspad aanleggen op zuidzijde Overtoom van Kattenlaan tot aan J.P. Heyestr. en linksaf vanuit noordzijde Overtoom en rechtdoor vanuit J.P. Heijestr. mogelijk maken door stoplichtenregeling en gescheiden opstelvakken voor fietsers.
Vondelstraat	Verbinding toekomstige fietsroute Ger. Brandstr. met ingang Vondelpark ontbreekt door moeilijk oversteken van Overtoom, éénrichtings verkeer Vondelstr. en ongeschiktheid ingang bij gebouw Ontwikkelingspsychologie	Ingang geschikt maken door te verbreden, stoep te verlagen en autovrij te houden (paaltjes) Toegang tot Anna Vondelstr. bij Overtoom voor fietsers geschikt maken en twee richtingsfietsverkeer instellen (bv. parkeren aan westkant vervangen met fietspad- twee richtingen) Oversteek Overtoom bij Anna Vondelstr. voor fietsers geschikt maken. Korte smalle tweerichtingsfietspad aanleggen aan noordzijde Overtoom tussen Anna Vondelstr. en Ger. Brandstr.
verschillende straten	ten onrechte éénrichtingsverkeer voor fietsers	Twee richtingsverkeer voor fietsers toestaan.



Knelpunten in Bos en Lommer

Hoofd- en ontsluitingswegen: Haarlemmerweg, Hoofdweg, Adm. de Ruyterweg, Bos en Lommerweg, W.de Zwijgerlaan, J.v.Galenstraat en (hopelijk nog slechts voorlopig) Jan Evertsenstraat.

Knelpunten tussen de kruisingen.

Adm de Ruyterweg	dubbelparkeren	beter toezicht politie
Jan Evertsenstraat	idem	idem
J.v.Galenstraat tussen Adm. de Ruyterweg en W. de Zwijgerlaan	parkeeroverlast	verbieden parkeren

Knelpunten op kruisingen met stoplichten.

Mercatorplein	fietsers in de knel: Oostzijde parkeeroverlast, Noordzijde vaak versperde ventweg, Zuid en Westzijde onduidelijk profiel	aanleg fietspaden
J.v.Galenstraat - Hoofdweg	fietsers in de knel	fietspaden op J.v.Galenstr, zuidzijde kruising; linksafvakken op Hoofdweg

Kruisingen zonder stoplichten.

Adm. de Ruyterweg - W.de Zwijgerlaan, Slatuinenweg	1 zeer moeilijk oversteken de Ruyterweg	stoplichten
	2 fietsers rechtdoor op de Ruyterweg worden gesneden door auto's naar W. de Zwijgerlaan	fietspad vanaf Wiegbrug tot de W.de Zwijgerlaan
Jan Evertsenstraat-Admiralengracht	moeilijke oversteek en afslag	vrije trambaan, stoplichten
J.v.Galenstr-Orteliuskade J.Evertsenstr-Orteliuskade J.Evertsenstr-Adm Helfrichstraat	gevaar door sluipverkeer Orteliuskade	afsluiting Orteliuskade bij J.v.Galenstraat
Jan Evertsenstr - Adm.de Ruyterweg - Witte de witstr	zeer onoverzichtelijk	J. Evertsenstr een stukje afsluiten voor auto's
Haarlemmerweg - den Brielstr.	gevaarlijke kruising van 2-richtingfietspad	afsluiting door doortrekken fietspad
Erasmusgracht-Hoofdweg	gevaarlijke oversteek	stoplichten

Knelpunten in buurtstraten.

Wildzanglaan	sluipverkeer	verhelpen in een buurt-circulatieplan

Ontbrekende fietsvoorzieningen.

Fietspaden die mogelijk en nodig zijn ontbreken op: gedeelte Bos en Lommerweg, Willem de Zwijgerlaan, Haarlemmerweg (Noordzijde) tussen Bos en Lommerweg en Sloterdijk, Gulden Winckelstr. (fietspad in tegenrichting of 2-richting fietspad, route naar Sloterdijk(!)). Ontbrekende fietsverbinding langs noordzijde Erasmusgracht.

Knelpunten in de Jordaan

Hoofd- en ontsluitngswegen : Rozengracht, Nassaukade, Elandsgracht, Marnixstraat.

I Knelpunten in hoofd- en ontsluitingswegen

a tussen de kruisingen

Rozengracht	parkeren op suggestiestrook	strengere politiecontrole
Elandsgracht	dubbelparkeren	strengere politiecontrole
brug Rozengracht/ Prinsengracht	parkeren van bussen	strengere politiecontrole

b op kruisingen met stoplichten

Rozegracht-Marnixstraat	fietsers in de knel door rechtsafslaand autoverkeer	fietspad aanleggen. meerdere fietsfases in het stoplicht
Rozengracht-Marnixstraat	te korte oranjefase voor fietsers	kruisend verkeer later groen
Marnixstraat	cycli van alle lichten te lang	cycli inkorten; meerdere fietsfases

II knelpunten in buurtstraten

a tussen de kruispunten

In de hele Jordaan is sprake van een gigantisch parkeerprobleem. Daardoor worden veel straten vaak volledig (d.w.z. ook voor fietsers) versperd door ladende en lossende auto's. Het instellen van parkeerverboden heeft alleen zin indien hieraan streng de hand wordt gehouden. Anders is slechts heil te verwachten van herprofileringen,waarbij het foutparkeren fysiek onmogelijk wordt gemaakt.

Westerstraat	sluipverkeer	opheffen van tweerichtingsverkeer voor auto's langs de Prinsengracht
Willemsstraat	sluipverkeer	alternerend éénrichtingsverkeer of afsluiten van bruggen over de Brouwersgracht voor autoverkeer.
Lijnbaansgracht) Brouwersgracht) Korte Prinsengracht)	ten onrechte éénrichtingsverkeer voor fietsers	tweerichtingsverkeer toestaan voor fietsers

III slecht wegdek

Prinsengracht) Brouwersgracht) Lijnbaansgracht)	slecht wegdek	vaker herbestraten

IV ontbrekende fietsvoorzieningen

markt Westerstraat) markt Lindengracht) Lijnbaansgracht bij) Dirk v.d. Broek) bij openbare gebouwen,) bijv. De Palm, GG&GD)	ontbreken van fietsklemmen	fietsklemmen plaatsen, evt. op auto-parkeerplaatsen
bruggetje Tuinstraat/ Lijnbaansgracht	ontbreken van fietsgleuven	fietsgleuven aanbrengen
fietsroute Lauriergracht (toekomstig)		brommers verbieden!

Knelpunten in het Centrum

Vooraf: Het lijkt vrijwel onbegonnen werk om in het centrum knelpunten aan te geven voor het fietsverkeer. Er kunnen maar weinig maatregelen voor de fietsers worden genomen, zolang autoverkeer in de binnenstad gehandhaafd blijft. Er zijn in de binnenstad punten aan te geven, die verbeterd kunnen worden, maar het legale en illegale parkeren in de vele smalle straten, het vele sluipverkeer, eenrichtingsverkeer, de opstoppingen door ladende en lossende vrachtauto's, deze problemen zijn niet op te lossen door een knelpuntenbeleid. De binnenstad is ongeschikt voor het massale autoverkeer, zoals de 19e eeuwse wijken ongeschikt zijn voor het massale parkeren. Het ziet er niet naar uit, dat een autowerend beleid in de binnenstad gevoerd gaat worden.
Voor een aantal knelpunten verwijzen we naar de "Fietsroete Zuid".

Knelpunten op hoofdwegen (de Ruyterkade) en ontsluitingswegen (Damrak, Rokin, Vijzelstraat, Nieuwezijds Voorburgwal tussen Prins Hendrikkade en Raadhuisstraat, Prins Hendrikkade, Spuistraat tussen Raadhuisstraat en Spui en Raadhuisstraat).

A. Knelpunten in hoofd- en ontsluitingswegen:

1. Knelpunten tussen de kruisingen.

Damrak Rokin - Westzijde	dubbelparkeren en laden en lossen op fietsstrook	politie - toezicht
Spuistraat	chaotische parkeersituatie	fietspad in beide richtingen
de Ruyterkade	parkeren op fietsstrook achter het postkantoor richting pont	fietspad aanleggen
Prins Hendrikkade	te hard rijden bushaltes	fietspaden aanleggen
Vijzelstraat	geparkeerde auto's	parkeerverbod en fietsstrook met doorgetrokken streep
Dam	chaos	fietspaden voor de Bijenkorf en aan de kant van het VVV

2. Knelpunten op kruisingen met stoplichten.

de Ruyterkade/Singel (Noordzijde Statio)	te lange cyclus en linksafslaande fietsers moeten voor beide weghelften apart wachten	kortere cyclus en fietsoversteek in één keer mogelijk maken
Dam	te lange cycli	cyclus inkorten met aparte dubbele fietsfases. stoplichten op en om de Dam beter op elkaar afstemmen
Prins Hendrikkkade/ Damrak	te lange cyclus	kortere cyclus aparte fietslichten met dubbele fietsfases

Leidsebosje	fietsers worden her en der platgedrukt.	fietsstroken aanbrengen, zeker daar,waar drie rijstroken voor het autoverkeer beschikbaar zijn,maar ook op de smallere wegdelen (bv. afslag Stadhouderskade/Overtoom).
Vossiusstr./Stadhouderskade	fietsers richting Leidse - plein moeten omweg maken	linksafslaan voor fietsers toestaan.
Frederiksplein	veel te lange voorsorteer vakken	fietspaden
Kruising op grachten gordel	fietsers in de knel door schots en scheef voorgesorteerde auto's	op de grachten opstelruimte voor fietsers reserveren bij de kruisingen.
Paleisstraat/Dam	fietsers knel tussen voorsorterende auto's en tramrails	nieuw profiel aanleggen bv: -tramrails zo dicht mogelijk langs paleis en Damplein. -vanaf Nieuwezijds Voorburgwal tot voorbij de Kalverstr. rijbaan versmallen door verbreding stoep en aanleg fietspad. Na Kalverstr. uitspringend rechtsafvak voor auto's (zie profielen kruisingen)
Raadhuisstr/Nieuwe zijdsvoorbugwal	fietsers in het nauw	voortstart fietsers op hoek Postkantoor
Raadhuisstr./Spuistr	fietsers linksaf in het nauw	voortstart voor linksafslaande fietsers
Singel/Haarlemmerhouttuinen	geen fietsvak	een maken
Kalkmarkt/Prins Hendrikkade	gebrek aan oversteekmogelijkheden	stoplicht moet autovrije fase hebben.
3. Knelpunten op kruisingen zonder stoplichten		
Oosterdokkade bij spoorwegviadukt	rechtdoorgaande fietsers richting CS worden gesneden door rechtsafslaande fietsers	fietspad met strepen doortrekken.

fietsers vanaf Piet Heinkade komen "onverwacht" onder spoortunnel vandaan.	wellicht paralel spoorviadukt openstellen voor fietsverkeer.

B. Knelpunten in buurtstraten.

1. Knelpunten tussen de kruisingen.

Eénrichtingsverkeer geldt ten onrechte ook voor het fietsverkeer in de grachtengordel op bijna alle radiale straten en steegjes. Een serie voorbeelden:
Leliegracht (noordzijde)Leidsegracht (noordzijde) Reguliersgracht (oostzijde) Kerkstraat, Zeedijk, Korte Amstelstraat, Nieuwe Herengracht, Rapenburg en omgeving, Foelistraat (parkeren verbieden) Valkenburgerstraat, Halve Maansteeg (parkeren verbieden) Pijlsteeg, Bakkerstraat, Molsteeg, Torensteeg, Passeerdersstraat, Raamdwarsstraat en vele andere straten o.a. in de Leidse- en Weteringbuurt.
Met speciale maatregelen zijn voor twee-richting fietsverkeer de volgende straten geschikt te maken: Reguliersbreestraat, Reguliersdwarsstraat, de Nieuwe Doelenstraat en de Oude Leliestraat.

Sluipverkeer:
Het probleem van het sluipverkeer is het sterkst in de Nieuwmarktbuurt-Wallengebied. Alleen een buurtcirkulatieplan kan dit terugdringen.
Speciaal noemen we de straten: Gelderse Kade, St. Antoniebreestraat, Kloveniersburgwal, Raamgracht, Rusland, Oude Hoogstraat, Oude Doelesteeg, Lange Brugsteeg (illegaal) en Damstraat.

Parkeerproblemen:
Zoals we al hebben gezegd; zonder een grondige oplossing van het parkeerprobleem, blijven alle pogingen knelpunten op te lossen, lapmiddelen. Politietoezicht blijkt vrijwel onmogelijk. Daarom moeten voetgangers en fietsers door paaltjes beschermd worden. Daarbij moet ervoor gezorgd worden, dat fietsers ladende en lossende auto's kunnen passeren.
Voorbeelden waar deze problemen zich voordoen: Singel (tussen Munt en Heiligeweg - ook van politieauto's-, Staalstraat, Spui, Amstel, Reguliersgracht, Oude Hoogstraat, Hekelveld. Voor Spiegelgracht/Spiegelstraat verwijzen wij naar de fietsroete - Zuid.
De Utrechtsestraat en de Damstraat kunnen alleen verbeterd worden door het doorgaand autoverkeer te weren.
Het zal vaak nodig zijn om door middel van paaltjes een strook voor de fietser te reserveren, aan beide zijden van de weg (zie Govert Flinckstraat).
Vaak kunnen koppen op de hoeken al verlichting geven (Damstraat, hoek o.z. Voorburgwal, waar de rechtsafslaande auto's door de geparkeerde auto's in de baan van tegemoetkomende fietsers terecht komen.

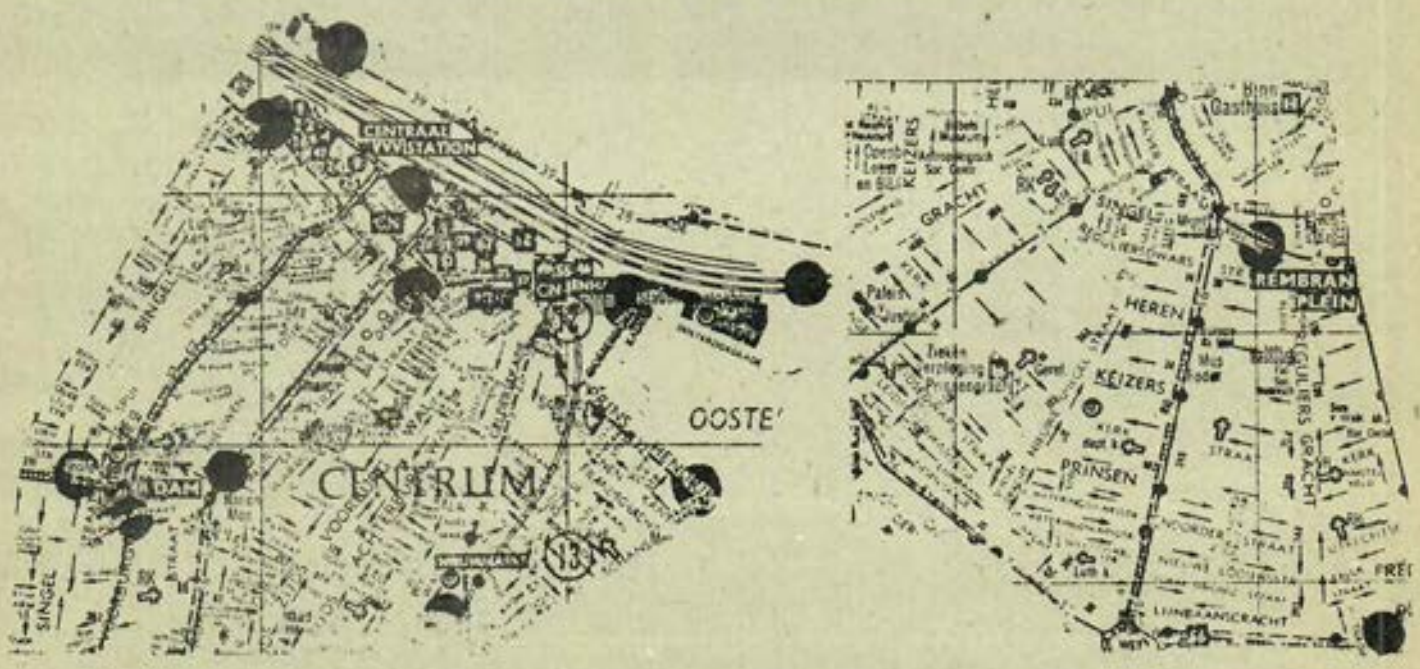
Snelheidsproblemen:
Hebben automobilisten een klein stukje vrije weg voor zich, dan hebben ze de neiging snel op te trekken: de ring-grachten zijn daarvan een goed voorbeeld. Alle verkeer uit de radiaal-straten loopt daardoor gevaar. Zeker bij bochten in de ringgrachten. (b.v. Torensteeg). Het overzicht over de weg is daar miniem. Andere voorbeelden: O.Z. Voorburgwal, Anthoniebreestraat, Spuistraat. Versmalling van straten en drempels zijn mogelijke oplossingen.

2. Knelpunten op kruisingen.
Twee voorbeelden:
Rembrandsplein; een totaal onoverzichtelijke situatie. In het voorontwerp VCP zijn plannen opgenomen om dit plein,de Reguliersbreestraat, Utrechtsestraat en Amstelstraat tot voetgangersgebied te maken. Wij dringen erop aan om naast voetgangers en trams ook fietsverkeer toe te staan. op en rond het plein. Voor het zuid-oostelijk deel van de stad is het Rembrandplein en omgeving van groot belang. vooral voor het fietsverkeer. Op de autovrije wegen (b.v. Reguliersbreestraat) kan dan twee-richtings-fietsverkeer worden toegestaan.

Op en om het Centraal Station:
Plannen om de situatie daar te verbeteren zijn in vergaande staat van voorbereiding. Op dit moment is voor alle verkeerskategorieën de toestand slecht, ook voor de fietsers. Zo is de fietsenstalling bij het CS nauwelijks fietsend te bereiken (Alleen vanaf de Oosterdokskade of de pont). De pont naar de Adelaarsweg is vanaf het postkantoor slecht te bereiken, op de Prins Hendrikkade worden fietsers knel gereden door hardrijdend en snel optrekkend autoverkeer. De enige goede fietsvoorziening in de buurt is het tweerichtingen-fietspad achter het CS.
Tijdens en na de herprofilerings werkzaamheden moet b.v. de fietsenstalling bij het CS bereikbaar zijn, door de nieuwe brug bij de Martelaarsgracht voor twee richting-fietsverkeer open te stellen, evenals het fietspad naar het Singel.Het bewegwijzerbordje "fietsers Haarlemmerstraat" moet luiden: Fietsers Haarlemmerstraat, Singel, Zuid. Paaltjes moeten het fietspad beschermen tegen auto's die o.a. onder de brug willen parkeren. Vooral op de onoverzichtelijke kruisingen in de binnenstad kunnen verkeersspiegels helpen het overzicht te verbeteren. (b.v. Torensteeg).

Slecht wegdek:
Ook wij houden van mooie grachten. Hoewel asfalt voor fietsers veruit het prettigste wegdek is, vinden ook wij, dat op de grachten een bakstenen wegdek beter is. Maar dat vereist wel ekstra onderhoud. Doordat er gemakkelijk kuilen ontstaan, is herbestrating vaker nodig.
Speciaal wijzen wij op de volgende wegdelen:
Raamgracht, Leliegracht, (zuidzijde), O.Z. Voorburgwal, O.Z. Achterburgwal en verder; Fietspaadje op het Spui over de tramrails, Damstraat hoek Oudezijds, Oude Leliestraat, Torensteeg.
De brug over de Reguliersgracht bij de Kerkstraat is voor fietsers veel te stijl. Ze zetten vaart om de brug te halen en komen dan in botsing met kruisend autoverkeer.

Ontbrekende fietsvoorzieningen:
In de Hoogstraat, St. Antoniebreestraat is fietsverkeer niet toegestaan. Een fietspad is mogelijk en nodig.
Het lang-gerekte voetgangersgebied in het centrum moet doorsneden kunnen worden door meer fietsverbindingen. Roete Zuid geeft een voorbeeld bij het Spui. Andere noodzakelijke verbindingen: Leliegracht - Dam - Antoniebreestraat
en: Blauwburgwal - Lange Niezel.
Voor de Leidsestraat missen we nog steeds een goed alternatief. Openstelling voor fietsers tussen 24.00 - 6.00 uur 's nachts (zoals voor taxies) zou al een lichte verbetering brengen.
Tenslotte moet er vooral bij openbare gebouwen meer stallingsgelegenheid voor fietsers komen, met opoffering van parkeerplaatsen voor (bezoekende) automobilisten.



Knelpunten in Noord

Hoofd- en ontsluitingswegen: Buiksloterdijk, Purmerweg, Ranonkelkade, Buiksloterweg, Volendammerweg, Meteorenweg.

I knelpunten in hoofd- en ontsluitingswegen

a tussen de kruisingen

Buiksloterdijk, draaibrug	fietsers en voetgangers klemgereden, sluiproute	afsluiten voor auto's alternatieve autoroute: doorgetrokken Ydoornlaan
Purmerweg Meteorenweg	op sommige stukken ontbreken fietspaden of ventwegen	fietsstroken aangeven
Purmerweg ten westen Purmerplein	richting Purmerplein situatie zeer verwarrend	fietsstroken
Ranonkelkade Buiksloterweg	fietspad ontbreekt bij hoge verkeersintensiteit	fietspad aanleggen (ruimte zat) brommers weren

b op kruisingen met stoplichten

Kamperfoelieweg, Florawegg	stoplicht voor fietsers staat te kort op groen	tweemaal groen per cyclus, de inductielus in het wegdek enkele 10-tallen meters tegen de rijrichting in opschuiven

c op kruisingen zonder stoplichten

van der Pekstraat, Hagedoornweg	levensgevaarlijk	stoplichten plaatsen
kruisingen van van de Pekstraat en de Hagedoornweg met andere wegen	verkeer van rechts gevaar voor vele fietsers	voorrang voor de fiets op het verkeer van rechts
Buiksloterweg, Buiksloterdijk	Buiksloterdijk moeilijk over te steken voor fietsers	stoplichten: afsluiten voor auto's (zie boven)

II knelpunten in buurtstraten

a tussen de kruisingen

Landsmeerdijk Kadoelenweg Zuideinde(Oostzaan) Zuideinde(Landsmeer)	smalle dijken met hardrijdend autoverkeer levensgevaarlijk	eenrichtingsverkeer niet mogelijk. Mischien één baan voor auto's met uitwijkmogelijkheden???

Nieuwendammerdijk, Stellingwouderdijk	sluiproute voor doorgaand vrachtverkeer	doortrekking Zuiderzeeweg vanaf Schellingwoudebrug naar het industrieterrein van Akzo (niet door het Vliegenbos)
Klimopweg Akkerwindeweg Heggerankweg	sluiproute voor het stoplicht Kamperfoelieweg-Floraweg	Klimopweg en Heggerankweg eenrichtingsverkeer in noordelijke richting
Wingerdweg	sluiproute	alternerend eenrichtingsverkeer
b op kruisingen		
Molenaarsweg-Oostzanerdijk	oversteek voor fietsers bijzonder riskant	stoplichten gewenst
Ilperveldstraat	kruisingen met vrijliggende rijwielpaden gevaarlijk door te hoge begroeiing	snoeien
Loenermark	auto's rijden parkeergarages in en uit	voorrang voor de fietser aangeven met haaietanden

III slecht wegdek

vele fietspaden	losliggende tegels	asfalteren
Buiksloterweg langs N.H.kanaal	kuilen (door telkens opbreken)	beter bestraten
Ranonkelkade	fietspad tot het v.d.Pekplein slechte bestrating	asfalteren
Buiksloterweg	richel onder de brug van de Joh.van Hasseltweg	weghalen

IV ontbrekende fietsvoorzieningen

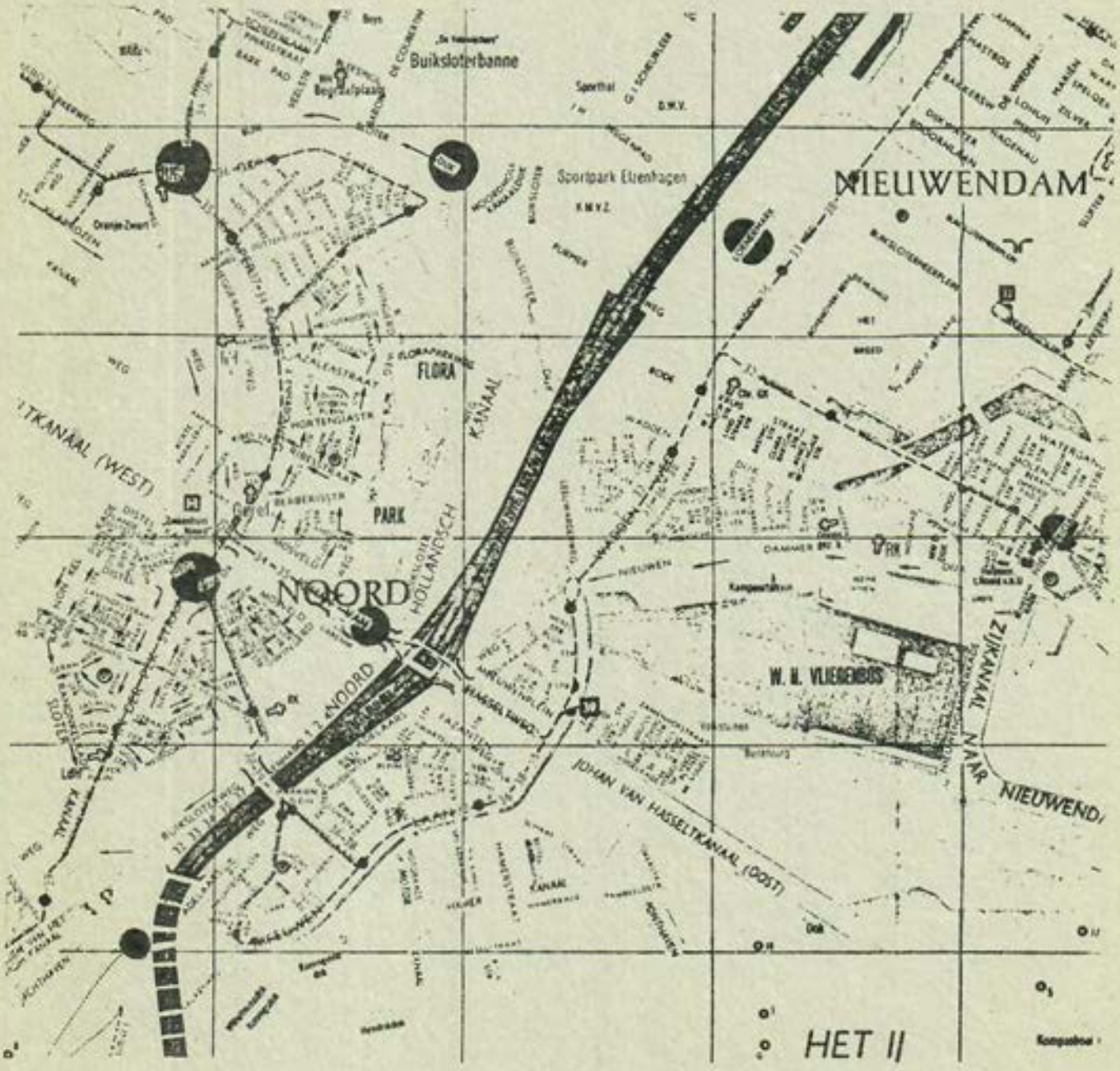
fietstunnel onder het Y

in de Molenwijk is omrijden altijd noodzakelijk: fietspad tot aan de box-deur

Pomonastraat	omrijden	weer een fietspad naar de Klaprozenweg aanleggen
Rode Kruisstraat	trap in de fietsroute in noordelijke richting	aflopend fietspad aanleggen
Zuiderzeeweg	omrijden of over de trap van de Schellingwoudebrug	fietspad in beide richtingen doortrekken naar Nieuwendam

V diversen

bewegwijzeringen	richting centrum fietsers niet over de Schellingwoudebrug leiden. vanaf de pont richtingen aangeven naar de verschillende wijken, evenzo naar de nabijgelegen plaatsen in Noord-Holland (bijv.Zaandam) bewegwijzering aanpassen waar fietsverkeer niet op de snelweg mag (Waddenweg)	
Buiksloterdijk-Vishoekerpad	verlichting ontbreekt volledig langs vrijliggend fietspad	
Buikslotermeerplein	fietsklemmen ontbreken op geschikte plaatsen	
pont Adelaarsveer	nat worden bij regen vaart 's nachts niet en is wel opgenomen als fietsroute in het VCP	afdakjes op alle ponten ook 's nachts laten varen



Knelpunten Vondelpark-Concertgebouwbuurt

Opsomming hoofd- en ontsluitingswegen:
Amstelveense Weg, de Lairessestraat, Cornelis Krusemanstr., Bernard Kochstraat, v Baerlestraat, Roelof Hartstraat, Joh.M. Coenenstraat, Hobbemakade, Museumstraat Museumplein, Hobbemastraat, Stadhouderskade.
Het voornaamste probleem van de wijk: de gigantische hoeveelheid doorgaand verkeer. Wij staan van harte achter het wijkVCP van de buurt waar het doorgaand verkeer wordt ingeperkt en over een zo klein mogelijk aantal straten wordt verdeeld.

Knelpunten hoofd- en ontsluitingswegen.

Tussen de kruisingen.

v. Baerlestr. Zuidzijde tussen Jan Luyckenstr en Willemsparkweg	fietser in de knel	één parkeerstrook één fietsstrook één autorijstrook
le Constantijn Huygensstr Noordzijde bij Vondelpark	fietser in de knel	òf fietspaadje van 0,75 m afgescheiden door persrichel, òf verzonken stoep rand met paaltjes + witte afscheidingsstreep op 0.60 m tussen fietsers die om paaltjes rijden en voetgangers
Willemsparkweg/koninginne weg	smal, bochtig, hardrijdende auto's, dubbelparkeren dwingt fietsers op trambaan	wering al het doorgaand autoverkeer
Stadhouderskade Noordzijde bij Park hotel	fietser in de knel	verbreding noordelijke rijbaan tot 2 duidelijke rijstroken met fietsstrook
Stadhouderskade Zuidzijde bij Vondelpark	fietser in de knel	brug over Singelgracht
Hobbemakade	parkeren op fietsstrook ten zuiden v Albert Cuypstraat	beter politietoezicht
Roelof Hartstraat	auto's te dicht bij tramhalte geparkeerd	plaatselijke verbreding stoep met paaltjes

Kruisingen met stoplichten.

Leidse Bosje	onduidelijkheid waar te rijden te lange cyclus	gemarkeerde plaats voor fietser op rijweg kortere cycli voor fietsers (gelijk met tram) rechtsaf vrij voor fietser

Stadhouderskade - Vondelpark	ontbreken fietsersstoplichten	reeds toegezegd
Stadhouderskade-Rijksmuseum	fietser raakt bekneld op brug	wachten werking profiel
Willemsparkweg V.Baerlestr.-P.Potterstr.	fietser raakt bekneld op Willemsparkweg en op P.Potterstraat.Linksaf moeilijk vanaf v.Baerle str.	weering doorgaand autoverkeer Willemsparkweg, fietspaden op P.Potterst
	stoplichten te lang groen voor v.Baerlestr.oostzijde kruispunt loopt vol.	
V.Baerlestr.-J.W.Brouwersplein	fietser raakt aan de kant bekneld	fietspaden Museumplein verlegging trambaan aan oostzijde naar het zuiden rechtdoor-rechtsafstrook op J.W.Brouwersplein splitsen in autostrook en fietsstrook.
De Lairessestraat-Corn.Schuitstraat	linksaf moeilijk vanaf de Laireesestraat	vluchtheuvels
De Lairessestraat-Valeriusplein	fietsers in de knel onder poort	poort afsluiten voor autoverkeer
Koninginneweg-Valeriusplein	fietser in de knel op Koninginneweg	wering doorgaand autoverkeer linksafvak nodig op Valeriusplein

Kruisingen zonder stoplichten

Koninginneweg-Willemsparkweg	prakties alle kruisingen vooral versmallingen bij tramhaltes, zeer gevaarlijk	weren van alle doorgaande autoverkeer
J.W.Brouwersplein/ -de Lairessestraat	doorgaande fietsers op de Lairessestraat worden gesneden door rechtsafslaande auto's	eerste flauwe rechtsafslag voor auto's afsluiten.

Joh.Vermeerplein	onduidelijke situatie	versmalling van alle toegangswegen tot Plein(zie fietsroute Zuid)
V.Baerlestr.- Ruysdaelstr. v.Mierikstr. Nic.Maesstr.	oversteken of links-afslaan erg moeilijk	één oversteek met stoplichten bij Nic.Maesstr. (zie fietsroute Zuid)
Joh.Coenenstr./ Rein. Vinkeleskade	oversteken moeilijk	vluchtheuvels
Rein.Vinkeleskade-Stadionweg-Hobbemakade	zeer moeilijke oversteek	vluchtheuvels
Oranje Nassaulaan-Emmaplein	onoverzichtelijk	afsluiten Oranje-Nassau laan voor doorgaande auto's
Museumstr.Honthorstr.	moeilijke oversteek	versmalling Museumstr. door fietspaden.

Knelpunten Buurtstraten

Alle kruisingen tussen buurtstraten	onoverzichtelijk door op de hoek geparkeerde auto's	komen op de hoeken met paaltjes.

Zeer gevaarlijke voorbeelden:

Joh.Verhulstr. bij Concertgebouw
T.Obrechtstr.-Nic.Maesstr.
Viottastr.-Corn.Schuitstr.
Valeriusstr.-Valeriusplein.

fietspaden op Corn.Schuitstr.

Tussen de kruisingen op vele plaatsen sluipverkeer dat ondervangen wordt door wijk-circulatieplan van de buurt.Autobrekende fietspaden die mogelijk en nodig zijn. Museumstr. Museumplein,Honthorstr.,Paulus Potterstraat, Corn.Schuitstr.(zuidelijk van de Lairessestraat).
EENrichtingsverkeer is voor de fiets nergens nodig in de wijk.Voorbeelden: v.Eeghenlaan,Hondecoeterstr.,Reinier Vinkeleskade bij Joh.M.Coenenstr.(stukje fietspad in tegenrichting wenselijk),parkeerterreintjes,J.W.Brouwersplein.
Ontbrekende verbindingen:J.Obrechtstraat-Vondelpark,brug over Singelgracht bij Vondelpark-Paradiso(er is geen andere wezenlijke oplossing),hekken bij Diaconessenhuis in P.C. Hooftstraat openen(uitneembare(?) paaltjes plaatsen).
Slecht wegdek ingangen Vondelpark bij V.Eeghenstraat en Emmalaan.

Knelpunten in de Pijp

Hoofd- en ontsluitingswegen: Amsteldijk, Stadhouderskade, Ceintuurbaan, v. Woustraat en Ferdinand Bolstraat, tot aan de Ceintuurbaan.

A. Knelpunten in hoofd- en ontsluitingswegen

1. Knelpunten tussen de kruisingen.

v. Woustraat	te hard rijden en dubbel parkeren	Politietoezicht en fietsstroken.
Ceintuurbaan	idem	fietsstroken/paden, b.v. tussen parkeerhavens en de stoep.
Ferdinand Bolstraat	idem	Fietsstroken

2. Knelpunten op de kruisingen.

Ceintuurbaan/Amsteldijk	fietsers in de knel bij voorsorteren	Fietsstroken
Ceintuurbaan/v.Woustraat	idem	idem
Ceintuurbaan/v.Woustraat- en Ferd. Bolstraat	geen vluchtheuvels bij tramhalte en chaotische situaties o.a. door parkeren op de hoeken	Slinger is trambaan (rails bij de kruising iets uit de as van de weg leggen) kan ruimte scheppen voor vluchtheuvels.
Stadhouderskade/Amsteldijk, Oosteinde	Veel te ruim voorsorteerprofiel voor auto's geen ruimte voor fietsers	Richting Amsteldijk/Torontobrug één rechtsaf-vak schrappen en fietspad aanleggen. Tussen Torontobrug en Nic. Berchemstraat fietspad aanleggen.

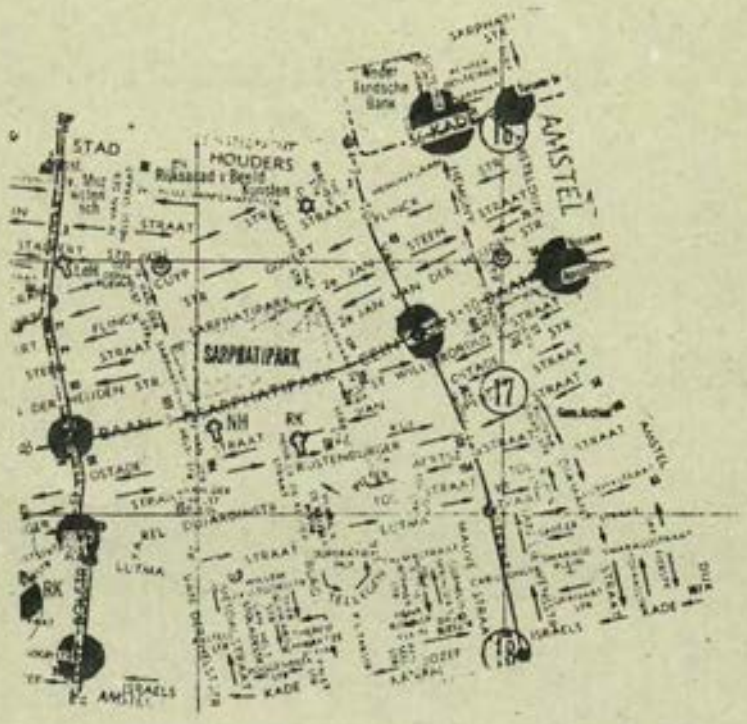
B. Knelpunten in buurtstraten.

Parkeerprobleem en sluipverkeer is ook in de Pijp het belangrijkste knelpunt. Versmalling van straten door paaltjes om dubbel-parkeren onmogelijk te maken is een oplossing. (zie b.v. le Jan Steenstraat bij Ruysdaelkade).
In alle straten twee-richtingverkeer voor fietsers toestaan.
Koppen op de hoeken van straten kunnen het uitzicht verbeteren.

Enkele speciale knelpunten:

Gerard Doustraat	Parkeeroverlast bij schuine hoeken	hoek recht maken
		(tekening)
		nu ons voorstel
v.d. Helststraat zuidelijk stuk	sluipverkeer	circulatie maatregelen
Corn. Troostplein	te hard rijdende auto's die bochten afsnijden	vrij[illegible]baan en meer vluchtheuvels

v. Goghstraat/Ferd. Bolstraat	fietsers kunnen niet links-af Ferd. Bolstraat in	Opening in persrichtel maken (er is wel een taxi-opening naar Okura!)
v. Hillegaertstraat/ Pijnackerstraat	onoverzichtelijk	fietspaden en vluchtheuvels op de kruising.



Knelpunten Indische buurt

Hoofd- en ontsluitingswegen : Zeeburgerdijk, Molukkenstraat, Insulindeweg.

I knelpunten in hoofd- en ontsluitingswegen

a tussen de kruisingen

Zeeburgerdijk	fietspad stad-in verlengen i.v.m. in- en uitrijdende auto's bij garage en druk verkeer vanaf Schellingwouderbrug	tot voorbij garage zeeburg is het mogelijk een gedeelte van het trottoir te gebruiken. Er staan geen woonhuizen. Afrit voorzien van een kop ter bescherming van fietsers die de hoofdrijbaan op moeten
Molukkenstraat tussen Insulindeweg en Javaplein	het is uiterst moeilijk om over te steken door hetdrukke verkeer en de vele dubbelgeparkeerde auto's	stoplichten op Javaplein

c op kruisingen zonder stoplichten

Zeeburgerdijk bij Borneostraat	komende uit het centrum is het moeilijkom de Borneostraat over te steken	er wordt een herprofilering uitgevoerd.
Insulindeweg bij Haroekstraat/Soerabajastraat	door files voor de verkeerslichten moeilijk over te steken; onoverzichtelijk	
Molukkenstraat	door de grote drukte is het moeilijk om vanuit de Tidorestraat linksaf te slaan	

II knelpunten in de buurtstraten

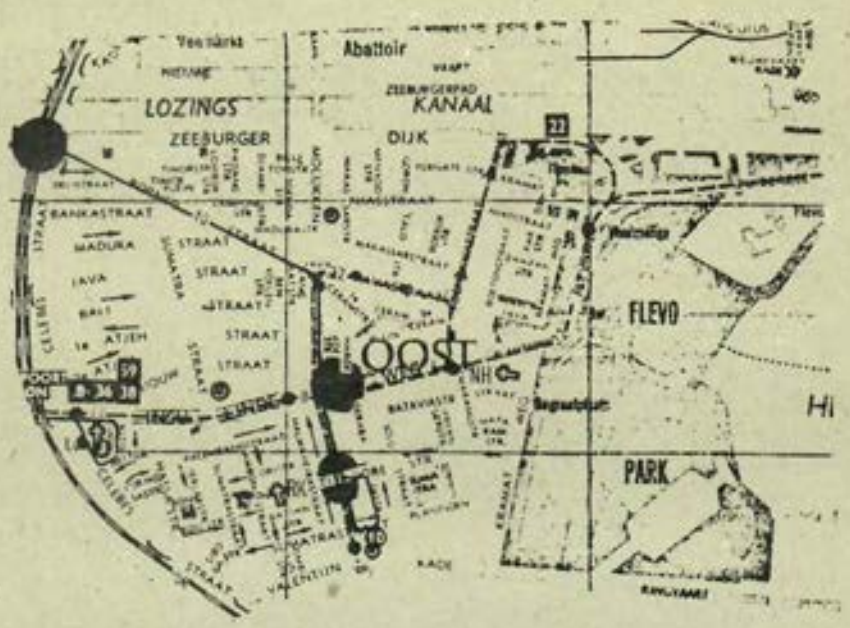
a tussen de kruisingen

Celebesstraat	eenrichtingsverkeer tussen de Delistraat en Borneostraat voor fietsers onnodig	
Javastraat	drukke winkelstraat; veel dubbelgeparkeerde in- en uitladende vrachtwagens; moeilijk te zien of er van de andere kant plotseling een tegenligger opduikt	eenrichtingsverkeer voor auto's

IV ontbrekende fietsvoorzieningen

bavohuis
winkels Javastraat
badhuis
winkels Molukkenstraat

er zijn geen rekken of klemmen voor de fiets



Knelpunten in de Watergraafsmeer

Hoofd- en ontsluitingswegen : Mr. Treublaan, Gooiseweg, Middenweg, Hugo de Vrieslaan, Weth. Frankeweg, Gallileïplantsoen, Archimedesweg.

I knelpunten in hoofd- en ontsluitingswegen

a tussen de kruisingen

Mr. Treublaan richting oost	geparkeerde auto's op de ventweg	
op- en afrit van de Gooiseweg van/naar de Kam. Onneslaan	fietspad kruist haaks zonder voorrang (?)	fietser voorrang geven. bij afslag voor rechtsafslaande fietsers de hoek afsteken
Gallileïplantsoen, grasveldzijde vlak voor de Radioweg	bushalte + geparkeerde vrachtauto's (i.v.m. snackbar) moeilijk te passeren	

b op kruisingen met stoplichten

kruisingen Middenweg met: Kruislaan, Weth.Frankeweg(oostzijde) en Hogeweg (oostzijde)	fietspad houdt voor de kruising op; er is een tramhalte ; de fietser komt in de knel	waar mogelijk het trottoir iets versmallen
kruising Hugo de Vrieslaan met Nobelweg/ Maxwellstraat	fietser moet zeer lang wachten bij de verkeerslichten	geef fietsers elke cyclus twee keer de gelegenheid om door te rijden
kruising Middenweg met Gooiseweg	oversteek voor fietsers vaak belemmerd door voor het licht wachtende auto's	verplaats de verkeerslichten vóór de oversteek; plaats een verkeerslicht voor auto's uit Diemen die de Gooiseweg op moeten
Weth. Frankeweg voor verkeerslicht bij de Middenweg	voor dit licht stelt zich veel vrachtverkeer op in twee files; de fietser kan er meestal niet normaal langs.	
Duivendrechtse brug	flessehals	

c op kruisingen zonder stoplichten

kruising Middenweg met Linnaeuskade/ Ringdijk	aan beide zijden van de Ostewalerbrug zijn veel winkels; het drukke verkeer + het winkelverkeer maakt de zaak erg onoverzichtelijk. veel dubbelparkeren.	stoplichten met een kortere cyclus en dubbele fietsfase

kruising Middenweg/ Zaaiersweg	oversteken vanaf de Zaaiersweg is in de spits zeer moeilijk	na opheffing van éénrichtingsverkeer voor fietsers een verkeerslicht aanbrengen op de Zaaiersweg, dat bijv. gelijk doorlaat met de Kruislaan. (korte fase is maar nodig)
kruising Nobelweg/ James Wattstraat	verkeer op de Nobelweg neemt vaak ten onrechte voorrang	

II knelpunten in buurtstraten

a tussen de kruisingen

Zaaiersweg tussen Middenweg en Egstraat	onnodig éénrichtingsverkeer voor fietsers	inrijverbod voor auto's bij de Egstraat
Linnaeusparkweg	in het midden geparkeerde auto's rijden achteruit; dat is hinderlijk en gevaarlijk	

b op kruisingen

alle kruisingen in de Hogeweg	automobilisten beschouwen de Hogeweg als een soort voorrangsweg en rijden daardoor veel te hard	snelheidsverminderende maatregelen: drempels, bochten e.d.

III slecht wegdek

Ringdijk	niet vlak, uitstekende stenen	herstraten
fietspad langs de Gooiseweg	de tegels zakken regelmatig naar rechts, waardoor spleten ontstaan, die uiteraard gevaarlijk zijn, vooral in het donker	talud verstevigen en asfalteren
fietspad langs de Middenweg van Ajaxstadion tot Kruislaan	bij regen blijven er aan de trottoirband over bijna de hele lengte plassen staan	

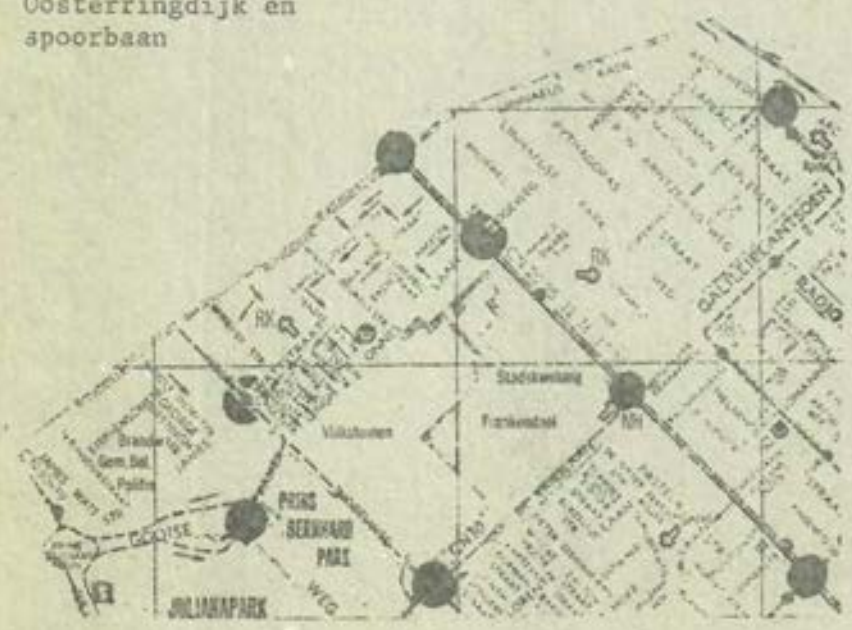
IV ontbrekende fietsvoorzieningen

Middenweg, langs Frankendael	hier is een fietspad nodig	
Julianaplein	vanaf het fietspad bij lijn 12 is de stalling in het station niet te bereiken	een doorgang door de afscheiding (struiken)
sportparken Middenmeer en Voorland	fietsenrekken ontbreken (vooral bij de ijsbaan)	naast de Jaap Edenhal is een (bewaakte) stalling te freëren

Middenweg tussen Oetewalerweg en Hogeweg	bij de winkels zijn geen fietsenrekken	langs de trottoirband schuin geplaatste klemmen
Nobelweg tussen Hugo de Vrieslaan en Kam.Onneslaan	een fietspad is hier noodzakelijk, aangezien hier dagelijks vele scholieren fietsen en er vaak vrachtwagens zijn geparkeerd	aan de parkzijde is een fietspad voor beide richtingen te creëren
Kam.Onneslaan tussen Nobelweg en Middenweg	idem	
heel Watergraafsmeer	in de meeste delen is helemaal geen stalling	
Copernicusstraat	er is geen doorgang naar de Archimedesweg	een smalle doorgang, verder afgezet door paaltjes
Duivendrechtsevaart	fietsers vanaf de Omval naar Ouderkerk moeten te ver omrijden	fietsbrug over de Duivendrechtsevaart bij de Amstel in verlengde van Korte Ouderkerkerdijk

V verlichting

fietspad langs de Gooiseweg tussen Diemen en Hugo de Vrieslaan	er is geen verlichting
spoorwegviadukten over de Weesperzijde, Kruislaan	slechte verlichting
Kruislaan tussen Oosterringdijk en spoorbaan	slechte verlichting



12 Knelpunten

Uit de vele knelpunten, die we in de nota noemen, zijn er een paar gekozen als voorbeeld van hoe de fietser nog steeds klem gereden wordt. Het zijn niet de 12 gevaarlijkste knelpunten in de stad.
We hebben deze 12 knelpunten gekozen om te laten zien op welke verschillende manieren de fietsers in de knoop komen en door welke maatregelen, die betrekkelijk weinig geld kosten, het fietsklimaat verbeterd kan worden. Ze liggen verspreid over de stad, want niet alleen in het centrum is de fietser het sluitstuk van de begroting.

1. Het Centraal Station is vrijwel onbereikbaar voor fietsers, zelfs de fietsenstalling bij het CS kunnen alleen door een wetsovertreding bereikt worden. Het fietspad op de nieuwe brug moet een tweerichtings fietspad worden en vanaf de Martelaarsgracht moet het mogelijk zijn de fietsenstalling te bereiken. Ook tijdens de werkzaamheden die binnenkort op het Sationsplein gaan beginnen.

2. Spiegelstraat- Spiegelgracht: deze straten worden bizonder intensief door het fietsverkeer gebruikt. In de nota doen we het voorstel om een fietsverbinding tussen Spui en Minerva-station aanzienlijk verbeteren.
Afwisselend éénrichtingsverkeer in deze straten is nodig, waarbij de Spiegelgracht tussen Prinsengracht en le Weteringdwarsstraat voor het autoverkeer zou moeten worden afgesloten. Foutparkeren in deze verbinding kan voorkomen worden door de wegen te versmallen. Een paar paaltjes op de weg kunnen voor die versmalling zorgen.

3. Het Vondelpark is een prachtig fietsgebied, alleen: op vele plaatsen ontoegankelijk voor fietsers. Ook de zijingangen moeten geschikt zijn voor fietsverkeer. Met name het Kattelaantje moet van zijn obstakels beroofd worden.

4. De Sloterkade is een volgende hindernis: fietsersstromen vanaf en naar het Vondelpark hebben géén voorrang op het weinige verkeer op de Sloterkade. Voorrang voor het fietsverkeer op de Theophile de Bockstraat kan deze situatie snel veranderen.

5. Het Schipluidenpad geschikt maken voor fietsers betekent: een einde maken aan een gevaarlijke en onoverzichtelijke situatie op de Schipluidenlaan en Delflandlaan.

6. Fietspadenop de Pieter Callandlaan, met name bij de Osdorper Scholen Gemeenschap maakt het fietsen naar school minder gevaarlijk. Het parkeren wordt daardoor onmogelijk, zodat de rijen fietsende leerlingen veilig kunnen aankomen.

7. De Overtoomse Sluis, eem druk verkeersknooppunt, is voor fietsers bizonder gevaarlijk. Snel zouden hier een aantal maatregelen genomen moeten worden om de fietser te beschermen.

8. De Surinamestraat, Iets verderop kunnen fietsers niet oversteken. Je kunt neit van de Baarsjesweg naar de Sloterkade komen, o.a. omdat er een vangrail staat tussen beide rijbanen van de Surinamestraat.

9. De Kinkerstraatis voor voetgangers, trams, fietsers en auto's een ramp. Gemiddeld 20% van de klanten komt met auto's, gemiddeld 80% te voet, met de fiets of het openbaar vervoer. Het is daarom in het belang van de middenstand én van het langzame verkeer dat de kinkerstraat beschikbaar komt voor hen.

10. Op de Rozengracht wordt de fietser geteisterd door dubbel-geparkeerde auto's; de fietsstrook biedt geen enkele bescherming. Fysieke maatregelen zijn niet eenvoudig te nemen. Verscherpt politietoezicht is hier noodzakelijk, ook op de brug bij de- Westerkerk: daar parkeren bussen nogal graag.

11. Het Mr. Visserplein is voor fietsers niet gevaarlijk, maar erg lastig. De stoplichten staan erg ongunstig afgesteld (van groen naar groen duurt erg lang) en het circuit dwingt tot omrijden. Een betere afstelling van de stoplichten (meerdere fietsfases) zal veel verbetering brengen. Wanneer de fietspaden rond het plein geschikt worden gemaakt om in twee richtingen te ber[illegible]den, [illegible] knelpunt ook opgelost.

12.De Eilandenboulevard wordt met de dag gevaarlijker voor de fietsers. Dubbele rijen vrachtwagens richting oost drukken de fietsers klem. Een fietspaadje op het kattenburgerplein vóór de studentenflat brengt veel verlichting: fietsers richting oost kunnen dan via de ventweg rijden tot aan de Czaar Peterstraat.

Straatnamenregister

A
Aalbersestraat 36
Aalsmeerweg 38
Achterburgwal, oudezijds 53
Achtergracht, nieuwe 22
Adelaarsveer 56
Adelaarsweg 53
Admiraal de Ruyterweg 46
Admiraal Helfrichstraat 46
Admiralengracht 46
Akkerwindeweg 55
Albert Cuypstraat 57
Aldergoor 35
Alleta Jacobslaan 38
Amstel 22,35,52
Amsteldijk 6,32,33,34,35,60
Amstelkade 33
Amstelkanaal 33
Amstelkanaal, zuider 9
Amstelpark 35
Amstelstraat 52
Amstelstraat, korte 52
Amstelveense Weg 5,34,38,44,57
Antoniebreestraat, sint 52,53
Antony Moddermanstraat 36
Appolaan ,8,9,30, 32
Archimedusweg 64
Asingaborg 35

B
Baarsjesweg 37,38,40
Baden Powellweg 38,39
Baerlestraat,van 7,8,57,58, 59
Bakkerstraat 52
Banstraat 7,8
Bantammerstraat, buiten 24
Bartholt Enthesstraat 37
Beethovenstraat 30
Bellamystraat 43,44
Berlage brug 11,18,33,33
Bernard Kochstraat 57
Beukenweg 26
Beulingstraat 7
Biesboschstraat 33
Bilderdijkkade 42
Bilderdijkstraat 41
Blauwburgwal 53
Boechorststraat, van der 34,35
Boelelaan, de 34
Boerhavestraat, 2e 26
Bolestein 34,35
Borcht, de 35
Borgerstraat 42
Borneostraat 62
Bosboom Toussaintstraat 42
Bos en Lommerweg 36,46,47
Boshuizenstraat, van 34
Brederodestraat 44
Breitnerstraat 7,8
Brielstraat, den 46
Brouwersgracht 49,48
Brouwersplein J.W. 59,58
Buiksloterdijk 56,54
Buiksloterweg 55,54
Buitenveldertselaan 5,35,34
Burg. de Vlugtlaan 36
Burg. Rendorpstraat 36
Burg. Roëllstraat 5,36
Burg. v.d. Pollstraat 36
Burg. Vening Meineszlaan 36

C
Ceintuurbaan 60, 6
Celebesstraat 62
Centraal Station 67,53, 2
Christoffel Plantijnpad 39
Churchilllaan 32, 5
Clerquestraat, de 41, 6
Colijnstraat, Dr. H 36
Commeniusstraat 38
Const. Huijgensstraat 1e. 57,43,41
Const. Huijgensstraat 2e. 42
Copernicusstraat 66
Corn. Krusemanstraat 57
Corn. Lelylaan 38, 5
Corn. Schuytstraat 59,58, 8, 7
Corn. Troostplein 60
Costakade, da 44,42
Cremerstraat, J.J. 44
Cusastraat, de 35,34
Czaar Peterstraat 68,24

D
Dageraadsbrug 24
Dam 53,51,50
Damrak 50, 6
Damstraat 52
Delflandlaan 67,38
Delistraat 62
Derkinderenstraat 39,38
Diemenstraat, van 5
Doelensteeg, oude 52
Doelenstraat, nieuwe 52
Duivendrechtsebrug 64
Duivendrechtsevaart 66

E
Eeghenstraat, van 59
Egstraat 65
Eilandboulevard 68,24,12, 5
Einsteinweg 40,38,36
Elandsgracht 48
Emmalaan 59
Emmaplein 59
Erasmusgracht 47,46
Ernststraat, A.J. 34
Europaboulevard 34,32, 5

F
Ferdinand Bolstraat 61,60, 6

Floraweg 55,54
Foeliestraat 52
Frankendael 65
Frederiksplein 51
Frederikstraat 44

G
Galileïplantsoen 64
Geer Ban 39,38
Gelderse Kade 52
Gerard Brandstraat 45
Gerard Doustraat 60
Geulstraat 33
Goghstraat, Vincent van 61
Gooiseweg 66,64, 6
Goudenstein 35
Govert Flinckstraat 52
Gravesandeplein, 's 26
Gravesandestraat, korte 's 22
Gravesandestraat, 's 26,22
Gulden Winckelstraat 47

H
Haarlemmer Houttuinen 5
Haarlemmermeerstraat 38
Haarlemmerplein 11
Haarlemmerstraat 53
Haarlemmerweg 46,37,36,13, 5
Hacquartstraat 8, 7
Hagedoornweg 54
Halvemaansteeg 52
Haroekoestraat 62
Hasebroekstraat 43
Heemstedestraat 38,39
Heggerankweg 55
Heiligeweg 52
Heisteeg 7
Hekelveld 52
Helmerstraat, 1e 44,43,42
Helmerstraat, 2e 42
Helmerstraat, 3e 42
Helststraat, 1e v.d. 60
Herengracht 7
Herengracht, nieuwe 52,25
Heyestraat, J.P. 45,42,41, 6
Hilligaertstraat, van 61
Hobbemakade 59,57,32, 8, 7, 5
Hobbemastraat 57, 8
Hoekenes 38
Hoekenespad 38
Hogeboomspad 39
Hogeweg 65,64
Hondecoeterstraat 59
Honthorststraat 59
Hoofdweg 46,36, 5
Hooftstraat, P.C. 59
Hoogstraat, oude 52
Hugo de Grootkade 44
Hugo de Grootstraat, 2e 5
Hugo de Vrieslaan 66,64

I
Iepenplein 27
Ilperveldstraat 55
Insulindeweg 62

J
Jacob Obrechtstraat 59, 8
Jacob v. Lennepkade 42,43,44
Jacob v. Lennepkanaal 42
Jacob v. Lennepstraat 42,43
James Wattstraat 65
Jan Evertsenstraat 38,46,36
Jan Hanzenstraat 44
Jan Luytenstraat 57
Jan Steenstraat, 1e 60
Jan Tooropstraat 38
Jan van Galenstraat 5,46
Javaplein 62
Javastraat 63
Johan Huizingalaan 38,39
Johan Jongkindstraat 38
Johannes Verhulsstraat 59
Johannes Vermeerplein 59, 8
Johannes Vermeerstraat 8, 7
Johan van Hasseltweg 55, 5
Johan M. Coenenstraat 57,59
Jozef Israëlskade 33, 7
Julianaplein 65

K
Kadoelenweg 54
Kadijk, hoogte 25
Kadijksplein 24,25
Kalfjeslaan 35
Kalkmarkt 51
Kalverstraat 51
Kamerlingh Onneslaan 64,66
Kamperfoelieweg 54,55
Kanaalstraat 42,43,44
Karel Lotsylaan 35,34
Kattenburgerbrug 24
Kattenburgergracht 24,25
Kattenburgerplein 68,25
Kattenburgerstraat 25,24, 5
Kattenlaan 67,45
Keizersgracht 8
Kerkstraat 53,52, 8, 7
Kerkstraat, nieuwe 22
Kinkerstraat 67,42,41
Klaprozenweg 55, 5
Klimopweg 55
Kloveniersburgwal 52
Koninginneweg 58,57, 6
Koningsplein 7
Kostverlorenkade 42,44
Krugerplein 28
Kruislaan 64,65,66
Kruislaan, rode 55
Krijn Breurstraat 36,37
Lairessestraat, de 59,58,57, 6
Landsmeerdijk 54
Langebrugsteeg 52
Lauriergracht 49,20
Leeuwarderweg, nieuwe 5
Leidse bosje 51,57, 8
Leidsedwarsstraat, lange 8
Leidsegracht 52, 7
Leidseplein 51
Leidsestraat 53

Leliegracht 52,53
Leliestraat, oude 52,53
Leyenberglaan, van 34
Lindengracht 49
Linnaeuskade 64
Linnaeusstraat 26,29,28, 6
Lodewijk v. Deijsselstr. 37
Loenermarkt 55
Lootsstraat 43
Louis Davidsstraat 38
Lijnbaansgracht 48,49

M
Magere Brug 23
Marathonweg 30
Marcusstraat 26
Maritzstraat 28
Marnixstraat 48
Martelaarsgracht 67,53
Mauritskade 26, 5
Maxwelstraat 64
Meer en Vaart 38
Meerhuisenplein 33
Mercatorplein 46
Meteorenweg 54
Middenmeer 65
Middenweg 66,65,64
Mierisstraat, Frans v. 59
Minervalaan 30
Molenaarsweg 55
Molenwijk 55
Molsteeg 52
Molukkenstraat 62,63
Muiderstraat 23
Munt 52
Museumbrug 7, 8,15
Museumplein 59,58,57
Museumstraat 59,57, 8

N
Nachtwachtlaan 38,40
Nassaukade 48,41,5
Nicolaas Beetsstraat 43
Nicolaas Berchemstraat 60
Nicolaas Maesstraat 7,8,59
Nieuwe Amstelbrug 27
Nieuwendammerdijk 55
Niezel, Lange 53
Nobelweg 64,65,66
Noordhollandstraat 35
Noordzijde 36
Nijenrodeweg, van 34

O
Oetewalerstraat 64
Olympiaplein 5
Olympiaweg 5,30
Ookmeerweg 38,39
Oosteinde 60
Oosterdokskade 25,51
Oosterparkstraat, 1e 26
Oosterparkstraat, 2e 26
Oosterparkstraat, 3e 26
Oosterdringdijk 66
Oostoever 36,39
Oostzanerdijk 55
Oranje Nausaulaan 59
Orteliuskade 46
Osdorper Ban 38,39
Oudekerkerdijk, korte 66
Overtoom 5,10,12,19,38,40,41,42,44,45,51
Overtoomse Sluis 67

P
Paleisstraat 51
Parnassusweg 5
Passeerderstraat 52
Paulus Potterstraat 8,58,59
Pekstraat, van der 54
Pieter Callandlaan 38,67
Pieter Langedijkstraat 42,43,44
Pieter van der Werfstraat 37
Piet Heinkade 5,25,52
Plantage Kerklaan 22
Plantage Middenlaan 6,22
Plantage Muidergracht 22
Plantage Parklaan 22,23
Plesmanlaan 38,39
Pomonalaan 55
Postjesweg 38
President Allendelaan 36,38,39
President Kennedylaan 5,32,33
President Steynstraat 28
Pretoriusstraat 28
Prins Bernardplein 26
Prinsengracht 8,48,49,67
Prinsengracht,korte 48
Prinsengracht, nieuwe 22
Prinses Irenestraat 34,35
Prins Hendrikkade 6,24,50,51,53
Purmerplein 54
Purmerweg 54
Pijlsteeg 52
Pijnackerstraat 61

R
Raadhuisstraat 50,51
Raamdwarsstraat 52
Raamgracht 53
Radioweg 64
Ranonkelkade 54,55
Rapenburg 52
Rapenburgerstraat 25
Reguliersbreestraat 52
Reguliersdwarsstraat 52
Reguliersgracht 52,53
Reimerswaalstraat 37,39
Rembrandpark 19,40
Rembrandplein 52
Reijer Anslostraat 44
Reijnier Vinkeleskade 59
Rhijnvis Feithstraat 43,44
Ringdijk 65
Ringweg 5
Robert Fruinlaan 38,39
Roelof Hartstraat 57

Roeterstraat 22
Rokin 6,50
Rooseveltlaan 32
Rozengracht 6,12,48,67
Rubensstraat 7,8
Rus land 52
Ruyschstraat 26
Ruysdaelkade 59,60
Ruys de Beerenbrouckstraat 36,37
Ruijterkade, de 5,25,50
Rijnstraat 32

S
Sarphatistraat 10,22,25
Savornin Lomanstraat 36,37
Saxenburgerstraat 44
Schalk Burgerstraat 28,29
Scheldeplein 32,33
Scheldestraat 5,32
Schellingwoudebrug 55,56,62
Schellingwouderdijk 55
Schipluidenlaan 38,67
Schipluidenpad 38,67
Schippersgracht 24
Singel 7,50,51,52,53
Singelgracht 11,57,59
Slatuinenweg 46
Slauerhoffstraat 37
Sloterdijk 47
Sloterkade 40,67
Slotermeerlaan 36
Sloterweg 39
Socratesstraat 36
Soerabajastraat 62
Soetendaal 35
Spaarndammerdijk 5
Spiegelgracht 7,8,52,67
Spiegelstraat, nieuwe 7,52,67
Spui 7,50,52,53,67
Spuistraat 50,51
Staalmeesterlaan 38,40
Staalstraat 52
Stadhouderskade 60,5,6,41,57,58,51
Stadionplein 30
Stadionweg 6,8,9,30,59
Staringplein 44
Stationsplein 67
Surinamestraat 40,44,67
Takstraat, P.L. 33
Tasmanstraat 5
Theophile de Bockstraat 40,67
Thomas à Kempisstraat 37
Tidorestraat 62
Torensteeg 52,53
Transformatorweg 5
Transvaalkade 28,29
Treublaan, Mr. 5,32,64
Troelstralaan 36,37
Tuinstraat 49
Tussen Meer 38,39

U
Uithoornstraat 33
Utrechtse brug 32
Utrechtse straat 52
Utrechtseweg, nieuwe 5

V
Valckenierstraat 22
Valeriusplein 58,59
Valeriusstraat 59
Valkenburgerstraat 6,52
Victorieplein 32
Viottastraat, J.J. 59
Vishoekerpad 56
Visserplein, Mr. 15,44,57,58,59
Volendammerdijk 54
Vondelkerkstraat 44
Vondelpark 11,44,57,58,59
Vondelstraat 42,45
Vondelstraat, Anna 45,67
Voorburgwal, Nieuwezijds 50,51
Voorburgwal, Oudezijds 52,53
Voorland 65
Vosmaerstraat 44
Vossiustraat 51
Vrolikstraat 27
Vrijheidslaan 5,32
Vijzelstraat 6,50

W
Waalstraat 33
Waddenweg 56
Wandelweg, zuidelijke 33
Watergraafsmeer 66
Weesperplein 22,15
Weesperstraat 6,22
Weesperzijde 27,32,66
Wenslauerstraat 44
Westerdoksdijk 5
Westerstraat 48,49
Westlandgracht 40
Weteringdwarsstraat, le 8,67
Weteringschans 8
Wethouder Frankeweg 64
Wibautstraat 6,7,12,26,28
Wielingenstraat 32,33
Wilhelminastraat 42
Willem de Zwijgerlaan 46,47
Willemsparkweg 6,57,58
Willemsstraat 48
Willem van Weldammelaan 34
Wiltzanglaan 47
Wingerdweg 55
Witte de Withstraat 46
Wittenburgergracht 25
Woestduinstraat 40
Woustraat, van 6,60
Wijttenbachstraat 26

IJ
IJdoornlaan 54
IJ-tunnel 6,55

Z
Zaaiersweg 65

Zeeburgerdijk	5,6,24,62
Zeeburgerstraat	24,25
Zeedijk	52
Zocherstraat	44
Zuideinde	54
Zuiderzeeweg	55

NAWOORD

Vooral uit hoofdstuk III moet blijken, dat een fiets vriendelijke stad niet bereikt hoeft te worden, door dure, vrijliggende fietspaden aan te leggen, maar door in de wijken van Amsterdam een knelpunten-beleid te voeren. We hebben geprobeerd de belangrijkste knelpunten in de Amsterdamse wijken op de sporen en suggesties voor verbeteringen te doen:
Aan de werkgroepen verkeer van de wijkcentra om met ons verder te gaan op deze weg. Aan het gemeentebestuur de taak om de gemeentelijke organisatie erop te richten de fietsknelpunten weg te nemen.
Vandaar dat we aan beide partijen deze nota aanbieden.

In de wijken wil de ENWB blijven meehelpen om knelpunten op te sporen en oplossingen voor te stellen. Voor degenen, die met ons mee willen werken om Amsterdam weer tot fietsstad te maken, volgen hieronder de adressen van onze kontakt personen in de verschillende wijken.

JORDAAN
Saar Muller Marnixstraat 163 hs. , tel. 23 60 02

STAATSLIEDENBUURT
Ans van Vulpen, Fannius Scholtenstraat 55', tel. 86 35 66

OUD WEST
Mark Schoen, Rhijnvis Feithstraat 30', tel. 83 68 85

VONDELPARK-CONCERTGEBOUWBUURT
Dick de Jong, Koninginneweg 148, tel. 71 04 23

TRANSVAALBUURT
Marianne de Groot, Louis Bothastraat 22',

OOSTELIJKE EILANDEN
Jos Vernooij, Conradstraat 28'', tel. 24 31 99

STADION-BEETHOVENBUURT
Greet Caminda, Stadionweg 96''', tel. 72 30 03

RIVIERENBUURT
Jacob Uitermarkt, Cornelis Springerstraat 6', tel. 71 88 43

WATERGRAAFSMEER
Han Meerleveld, Brink 4, tel. 94 10 70

BUITENVELDERT
Gerrit Muller, Soetendaal 90, tel 42 08 09

WESTELIJKE TUINSTEDEN
André Guit, H. Gerhardstraat 10', tel. 19 17 10

DUIVENDRECHT
Laura Maartens, Michaelplein 56, Duivendrecht.

AMSTELVEEN
Marnix Bruggeman, Groen van Prinsterenlaan 66 , Amstelveen, tel. 41 55 67

BIJLMERMEER
Peter van Amelsvoort, Gliphoeve 451

koördinator: Jos Vernooij, Conradstraat 28'', tel 24 31 99
ENWB-afd. Amsterdam: Minahassarstraat 1, tel 92 66 [illegible] (tussen 17.00u en 19.00u)