

GROENLINKS

Nieuwe fietsroutes

in de

binnenstad van Amsterdam



Amsterdam, augustus 2000

Jaap van den Bergh
Bernard Blokzijl
Jos Vernooij

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	blz. 2
2.	Voortvarend beleid in het verleden	blz. 2
3.	De wet van de remmende voorsprong: nu blijft de binnenstad achter	blz. 3
4.	De kern van ons binnenstads-net	blz. 3
	A. De Centrale As: Centraal Station - Dam - Spui – Munt	blz. 3
	B. Vanuit de omliggende stadsdelen naar de binnenstad	blz. 4
	C. Enkele versterkende dwarsverbindingen	blz. 8
5.	Conclusie	blz. 9

1. Inleiding

De straten en de pleinen in de binnenstad moeten rustig en gezellig worden voor de bewoners en de bezoekers van de binnenstad, zonder dat de bereikbaarheid van winkels, (hoge)scholen, kantoren en andere belangrijke vestigingen als bibliotheken gevaar loopt. De gemeente kan dit alleen bereiken door een combinatie van vele middelen. Op een "negatieve" manier door de parkeerplaatsen alleen te bestemmen voor het noodzakelijk verkeer, waaronder het vrachtverkeer naar de winkels. En door het autoverkeer naar de Binnenstad te beperken tot (beter georganiseerd) vrachtverkeer, taxi's, hulp- en nooddiensten en voorlopig ook nog tot auto's van bewoners.

De positieve wegen om het klimaat voor de voetgangers, slenteraars, toeristen en fun-shoppers te verbeteren, zijn de verdere bevordering van het openbaar vervoer en de fiets. Wij willen de parkeer-discussie op dit moment even links laten liggen en onze aandacht in deze nota uitsluitend richten op verbeteringen voor het fietsverkeer naar en door de Binnenstad. Juist doordat het autoverkeer naar en in de binnenstad steeds meer "getemd" wordt, kunnen de fietsers steeds meer ruimte krijgen. Deze nieuwe ruimte vullen we met deze voorstellen voor een belangrijk deel in. Voor een ander deel zal die ruimte aan voetgangers worden gegeven en aan fietsenrekken, die de voetgangers niet in de weg staan.

2. Voortvarend beleid in het verleden

Eind jaren zeventig werd de Marnixstraat-Weteringschans-Sarphatistraat-route een hoofdroute langs de binnenstad voor fietsers en trams, toen met een vrije baan voor lijn 10 ook de fietsers werden bedacht met vele voorzieningen.

Iets later werd de Spiegelgracht een fietsroute, evenals de Reguliersgracht. Twee wat magere routes voor fietsers uit West en Zuid, omdat ook auto's van deze route gebruik bleven maken.

Fietsers uit Oost kregen een betere behandeling: de Amstedijk, de derde fietsroute naar de binnenstad, is vooral op de Weesperzijde een verbetering, want de bruggen over de grachten langs de Amstel in de binnenstad zijn behoorlijk stijl. Vlak daarnaast liggen de bredere, maar winderige fietspaden langs de Wibautstraat, aangelegd op de nieuwe metro-buis.

Ook kunnen fietsers uit Diemen en de Watergraafsmeer al een tijd over fietspaden van het Tropenmuseum via Artis naar het Waterlooplein fietsen. En fietsers uit de Indische buurt kregen enkele jaren geleden op de Eilandenboulevard een betere route.

Kleinere, maar niet minder belangrijke verbeteringen waren de routes over de Nieuwezijds Voorburgwal en de Spuistraat en de fietsbruggen over de Nieuwe Vaart, het Entrepotdok en naar de Westertoegang van het Stationseiland.

De afgelopen jaren zagen we in het hart van de stad eindelijk de positie van de fietser versterkt op het Damrak en het Rokin. In verhouding daarmee is het fietspad langs de Gelderse kade een beetje een vergeten verbetering. Toch is daarmee de route vanaf het Tropenmuseum naar het Centraal Station als het ware "af", zij het dat het op de Nieuwmarkt nog uitkijken blijft.

3. De wet van de remmende voorsprong: nu blijft de binnenstad achter

In de omringende stadsdelen Westerpark, Oud-West, Oud-Zuid, OostWatergraafsmeer en Zeeburg hebben de deelraden fietsroutes in en door hun wijk aangelegd. Deze stadsdelen hebben het voor de fietsers heel wat prettiger gemaakt om in en door het stadsdeel te fietsen.

Maar terwijl de fietsvoorzieningen in de binnenstad aanvankelijk sterk verbeterd werden, lijkt het fietsbeleid daar nu een beetje op dood spoor.

De Rozengracht en de Vijzelstraat kunnen geen fietspaden krijgen zonder vrije trambanen en één richtingverkeer voor het autoverkeer. Fietsers die via de De Clerqstraat of Ferdinand Bolstraat naar de binnenstad gaan, komen in deze autostraten terecht. De Overtoom-fietsers en die via het Vondelpark rijden zich klem in de Leidsestraat, terwijl de fietsers uit de Van Woustraat in de Utrechtsesstraat moeten slingeren tussen lossende auto's en tramrails.

Is het dus gedaan met fietsverbeteringen in de binnenstad?

Wij geloven van niet, en dat willen we hier aantonen door nieuwe mogelijkheden te opperen. Sommigen daarvan zijn al door anderen, zelfs door de wethouder genoemd, maar de meesten daarvan vereisen een sterkere bestuurlijke druk dan nu blijkbaar mogelijk is. Daarom stellen we ze nu in een samenvattend plan (opnieuw) voor.

4. De kern van ons binnenstads-net

De kern van ons binnenstadsnet wordt gevormd door twee uitgangspunten:

1. In het hart van de stad de "verdeel-route" van het Centraal Station tot en met de Munt. In dit hart van de binnenstad liggen vele bestemmingen van fietsers: van het Centraal Station, via de winkels in de Nieuwendijk, Kalverstraat en Rokin, tot de Universiteit op het Oudemanhuispoort-complex en de theaters bij het Rembrandtplein. Het is ook de route die fietsers die van de ene kant van de binnenstad komen verdeelt en voorsorteert over routes naar de andere kant.

De nauwe stegen, die op Damrak en Rokin uitkomen, verhinderen de aanleg van fietsroutes dwars door de binnenstad. We vinden de historische architectuur van de oude Binnenstad te belangrijk om met radicale sloop- en nieuwbouwvoorstellen te komen alleen ten gunste van het fietsverkeer. Fietsers zullen tevreden moeten zijn als de aansluiting op deze centrale fiets-as maar gegarandeerd is.

2. Door de stadsdelen rond de binnenstad leiden al enkele routes naar het centrum, maar zij lopen vast op of vlak na de Singelgracht. Andere fietsroutes zouden in die stadsdelen gemakkelijk aangelegd kunnen worden, als er een aansluiting zou zijn op fietsstraten in de binnenstad.

A. De Centrale As: Centraal Station - Dam - Spui - Munt

De komende jaren gaat deze As "op de schop". Het Centraal Station en omgeving zal grondig aangepakt worden. En de bouw van de halte Rokin van de Noord-Zuidlijn biedt eveneens een goede kans om het fietsverkeer te verbeteren.

Het Stationsplein

De herinrichting van het Stationsplein en omgeving biedt de gemeente de kans om twee geheel vrijliggende fietspaden te realiseren langs de Noord- en Zuidkant van de Prins Hendrikkade tussen de Schreierstoren en de Droogbak. Daarmee worden de vele gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties opgeheven bij het Victoria-hotel en de Nicolaaskerk. Het verplaatsen van de eindpunten van de buslijnen bij de Nicolaaskerk en voor het Victoria-hotel geeft een zee van ruimte. Wanneer na de aanleg van de Noord-Zuidlijn het tweerichting-autoverkeer vóór het Centraal Station wordt geblokkeerd, krijgen fietsers (en vooral voetgangers) nog meer ruimte.

En zelfs achter het Centraal Station zal het oost-west-fietsverkeer verbeterd kunnen worden, terwijl het met het tweerichting-fietspad van nu al behoorlijk goed geregeld is. Een paar jaar zal het rommelig zijn rond het Centraal Station, maar daarna zal de situatie sterk verbeterd kunnen zijn.

Het Rokin

Deze centrale as kan nog verder verbeterd worden door de aanleg van de fietsroute vanaf de Munt via de Nieuwe Doelenbrug, waar al een vrij fietspad ligt over de Oude Turfmarkt en de Oostzijde van het Rokin. Deze route kan worden doorgetrokken naar het Centraal Station via de Hermietenstraat en de Nes naar de Dam. Achter de Bijenkorf langs door de Warmoesstraat en de Papenbrugsteeg naar het Beursplein en dan achter de Beurs om via de Beursstraat en de Oude Brugsteeg naar het Damrak. Een veilige oversteek van de Oostkant van het Rokin naar de westkant wordt "meegenomen" met de aanleg van de halte Rokin van de Noord-Zuidlijn.

B. Vanuit de omliggende stadsdelen naar de binnenstad

We gaan nu van west naar oost de bestaande en nieuwe fietsverbindingen langs, die verbeterd kunnen worden of nog gemaakt moeten worden.

1. Spaarndammerdijk - Tasmanstraat - Van Diemenstraat - Westerdoksdijk – De Ruijterkade

Deze route vanuit het Westelijk Havengebied -Sparndammerbuurt naar het Centraal Station is voor fietsers voldoende. Het verbeteren van knelpunten op deze route is altijd mogelijk (bv. de oversteek bij het Havengebouw naar de overkant) maar we hebben geen verbetervoorstellen voor de route als zodanig.

2. Haarlemmerstraat/Haarlemmerhouttuinen

Anders is dat voor de "groene fietsroute" die door het Westerpark naar het Centrum loopt en de harde fietsroute langs de Haarlemmerweg. Op het Haarlemmerplein kun je naar het Centraal Station via het fietspad over de Haarlemmerhouttuinen en de Westerdoksstraat, maar je moet dan de lange, hoge brug over de Korte Prinsengracht beklimmen. Voor jongeren geen probleem, maar voor ouderen wel.

We geven daarom de voorkeur aan de route door de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk. Deze zou dan wel ter wille van de veiligheid van fietsers autovrij moeten worden gemaakt. Als het autovrij maken van de Haarlemmerdijk en -straat niet mogelijk blijkt, dan is er een parallelle route wenselijk aan de zuidkant van de Brouwersgracht. Daarvoor is alleen een fietsbrug nodig over de Korte Prinsengracht.

3. Staatsliedenbuurt - Willemsstraat.

Vanaf het Limburg Stirumplein -2de Nassaustraat en vanaf het zuiden van Westerpark (bv. de Sporthal aan de Van Hogendorpstraat) over de Jacob Catskade gaat een officiële fietsroute via de Rotterdammerbrug / Marnixplantsoen de Jordaan in door de Willemsstraat. Bij de Binnen-Oranjestraat sluit deze aan op de fietsroute naar het Centraal Station, die hierboven is bepleit.

4. Frederik Hendrikplantsoen - Anjeliersstraat.

Vanaf het Frederik Hendrikplantsoen - Marnixbad bepleiten we een tweede fietsroute door de Jordaan via een stukje Lijnbaansgracht, de Anjeliersstraat en de Blauwburgwal naar het Singel. Hiervoor zouden de Anjelierstraat en de Prinsen- en Herenstraat autovrij gemaakt moeten worden om rustig en veilig op de Spuistraat en Nieuwezijds Voorburgwal uit te komen.

5. Jan van Galenstraat - Bloemgracht - Nieuwezijds Voorburgwal.

De fietsroute via de Bloemgracht/Nieuwe Leliestraat en beide zijden van de Leliegracht is officieus allang in gebruik. We hebben er geen echte verbetervoorstellen voor. Misschien kan rood asfalt delen van deze route een duidelijker fiets-karakter geven, zoals ook bij voorbeeld in de Nieuwe Spiegelstraat het geval is.

6. De Clerqstraat - Rozengracht - Raadhuisstraat.

Aan de Rozengracht-route valt niet veel meer te verbeteren zonder een grondige herprofilering. Wij zijn een voorstander van een vrije trambaan plus eenrichtings-autoverkeer op deze route, ook om het drukke fietsverkeer veiliger te laten verlopen.

7. Kwakersplein - Potgieterstraat - Lauriergracht

Oud-West en het Stadsdeelkantoor zouden rechtstreeks met de Paleisstraat en de Dam verbonden kunnen worden door de aanleg van twee nieuwe fietsbruggen over de Singelgracht en de Lijnbaansgracht en door de aanleg van vrije fietsroutes over het Kwakersplein, de Potgieterstraat, de Lauriersgracht en de Ree- en Hartenstraat.

8. Kinkerstraat - Elandsgracht

Ook de niet-officiële, maar wel veel gebruikte fietsroute van de Kinkerstraat via het Hoofdbureau van Politie aan de Marnixstraat en de Elandsgracht naar de Nieuwezijds Voorburgwal zou verbeterd moeten worden door het auto-vrij maken van de Berenstraat en de Wolvenstraat en het maken van speciale fietsvoorzieningen in de Raam- en Rosmarijnsteeg.

9. Overtoom/1ste Helmersstraat - Leidsegracht - Spui

Veel fietsers nemen de belangrijke route vanuit West via de Overtoom of Eerste Helmersstraat maar rijden zich klem op het Leidseplein. Geen wonder dat de voetgangersstraat Leidsestraat ook een fietsstraat blijft. Er is maar één manier om de Leidsestraat fiets-arm te krijgen en dat is door de fietsers een volwaardig alternatief te bieden. En dat is een fietsroute vanaf de Nassaukade via de Leidsekade, de Leidsegracht en de Beulingstraat (tussen Koningsplein en Wijde Heistraat) naar het Spui.

Dit is ons meest ingrijpende voorstel, omdat voor de aanleg van deze route drie nieuwe fietsbruggen moeten worden gebouwd. Eén brug over de Singelgracht, één over de Herengracht en één over de Singel. De aanleg van nieuwe bruggen op zeer 'gevoelige' plekken in de binnenstad zal wel de nodige architectonische inventiviteit vragen. Er zijn

echter voorbeelden van fietsbruggen in de Binnenstad zoals over de Oudezijds Voorburgwal en de Brouwersgracht die tot voorbeeld kunnen strekken, maar dan zonder trappen! (Zie de drie bijgaande foto's).

De veiligheid van de fietser op deze route vraagt daarnaast om voorrang op het kruisende verkeer op de grachten, af te dwingen door verkeersdrempels. Dit zullen dan wel de sinusdrempels van het standaard-grachtenprofiel moeten zijn, zodat ze niet hinderlijk zijn voor het kruisende fietsverkeer.

We zijn blij dat Wethouder Ter Horst onlangs hetzelfde idee heeft geopperd om een definitief en effectief einde te maken aan het fietsen door de Leidsestraat.

10. Museumplein - Spiegelgracht

Jammer dat de fietsroute onder het Rijksmuseum minder vanzelfsprekend is geworden nu de fietsroute door het midden van het Museumplein is vervangen door twee routes langs de randen van het plein. De aansluitende Spiegelgracht-route voldoet voorlopig en is pas aan verbetering toe nadat onze andere voorstellen zijn uitgevoerd.

11. Ferdinand Bolstraat - Vijzelstraat

Het verhaal van de Rozengracht geldt ook voor de Vijzelstraat. Langs de Vijzelgracht is het fietsverkeer nog enigszins te verbeteren, maar de Vijzelstraat zelf kan alleen fietsvriendelijk worden door de aanleg van een vrije baan. En daarvoor moeten we realistisch zijn: de Noord-Zuidlijn lijkt hier eerder tramverkeer weg te nemen dan te stimuleren. Minder reden dus voor een vrije trambaan. Vandaar onze tweede prioriteitsroute over de Reguliersgracht, die nu volgt.

12. Sarphatipark - Reguliersgracht - Rembrandtsplein

Deze route is onze tweede prioriteit - want de fietsers door de onveilige Van Woustraat en Utrechtsestraat moeten echt een alternatief geboden krijgen. En net als onze eerste prioriteit eist ook deze route ingrijpende maatregelen.

Kern is de bouw van een brug over de Singelgracht bij de Nicolaas Witsenstraat/Nic. Witsenkade. De brug tegenover het Max Euweplein kan hiertoe als een geslaagd voorbeeld dienen.

Daarnaast is er een onderdoorgang onder het huizenblok tussen de Stadhouderskade en 1ste Sweelinckstraat nodig, zoals elders in de Pijp tussen de Alb. Cuypstraat en de 1ste Jan Steenstraat tegenover de Frans Halsstraat.

Deze twee ingrijpende werken brengen een route tot stand vanaf de Waalstraat, de te verplaatsen houten fietsbrug over het Amstelkanaal, de P.L. Takstraat, de Burgemeester Tellegenstraat, H. de Keijserstraat, Van Ostadestraat, Sarphatipark, 1ste Sweelinckstraat en Jacob van Campenstraat, onder de huizen door via de nieuwe brug over de Singelgracht naar de Reguliersgracht. Met behulp van verkeerslichten met een "groene golf-cyclus" afgestemd op de kruising met de Van Woustraat moet een veilige oversteek over de Stadhouderskade worden gerealiseerd.

Deze route, die stad uit nu plompverloren eindigt op de Weteringschans, dwingt de fietsers dan niet langer meer om een omweg te maken over het Westeinde of het Weteringcircuit. Een prachtig alternatief voor de drukke Van Woustraat en zelfs voor de Rijnstraat. De oostkant van de Reguliersgracht wordt voetgangers- en fietsgebied met dezelfde uitzonderingen voor laden en lossen als in de voetgangersgebieden.

13. Van Woustraat - Utrechtsestraat

Met deze route valt niets te beginnen, mede door het felle verzet van de winkeliers, die hun autoklanten niet willen ruilen voor fietsklanten. Vandaar dat de gemeente het alternatief onder 12 genoemd, wel moet uitvoeren.

14. Amsteldijk - Amstel - Muntplein.

Het bezwaar van de straten langs beide zijden van de Amstel zijn de hoge bruggen over de grachten. Maar ook daar fietsen we in beide richtingen en komen dan uit bij de Amstelstraat. Als verlengstuk van de route uit Oud-Zuid en Oud-Oost zou een vrijliggende fietsroute langs de westoever van de Amstel moeten worden aangelegd tussen de Sarphatistraat en de Blauwbrug.

Om het verboden fietsen over de Amstelstraat, Rembrandtsplein en Reguliersbreestraat te voorkomen moet het de fietsers tussen de Blauwbrug en de Munt toch wat gemakkelijker gemaakt worden. Het fietspad langs de Amstel tussen de Blauwbrug en de Munt is veel te smal. Ook het voetpad aan de huizenkant zou een flink stuk breder moeten worden gemaakt. Dit kan alleen bij éénrichtingsautoverkeer over dit stuk van de Amstel van de Munt naar de Blauwbrug. Dan kan zelfs naast het fietspad ook een aparte voetgangersstrook langs het water van de Amstel worden gemaakt tussen de Halvemaansteeg en de Blauwbrug. Voetgangers hoeven dan niet meer over het fietspad langs de Amstel te lopen.

15. Weesperzijde - Amstel - Muziektheater - Rokin - Spui.

Doordat de Universiteit het Turfdraagsterspad naar de Oude Turfmarkt heeft opengesteld voor fietsers, ontstond er een sterk verbeterde fietsroute van af de Weesperzijde via de Amstel, het Muziektheater, de Staalstraat, het Binnengasthuis-terrein, de Vendelstraat en het Turfdraagsterpad naar de Oude Turfmarkt.

Voorheen moesten fietsers een rare slinger maken via de Binnengasthuisstraat, Grimburgwal en de erg smalle en drukke Lange Brugsteeg. Wij blijven overigens volhouden dat de Lange Brugsteeg autovrij moeten worden gemaakt, omdat deze straat zo smal is dat alleen al de voetgangers en de fietsers elkaar danig in de weg zitten. Overigens sluit deze route op de Oude Turfmarkt mooi aan op de route van de Munt naar het Centraal Station, de Centrale As.

16. Wibautstraat - Weesperstraat - Waterlooplein - Rusland - Lombardsteeg - Rokin.

Eén nieuwe brug, de verbetering van een bestaande brug en een herschikking van enkele marktkramen zou een grote verbetering kunnen brengen voor fietsers tussen de Weesperstraat en de fietsenstalling bij de halte van de Noord-Zuidlijn aan het Rokin. Vóór de Mozes- en Aaronkerk langs - de straat is net nieuw - zou de fietser met een nieuwe brug over de Zwanenburgwal (gelijk aan de Ir. Bijvoetbrug bij de Staalstraat) over kunnen steken naar de zuidkant van de Raamgracht. Daarna neemt hij de brug over de Kloveniersburgwal, het Rusland en de Sint Agnietenstraat naar de Oudezijds Voorburgwal. Van de twee voetgangersbruggen zou die tegenover de Enge Lombardsteeg met een helling toegankelijk voor fietsers moeten worden gemaakt. Nu is er alleen een trap.

Via deze brug en de Enge en de Wijde Lombardsteeg kom je bij het Rokin. Nu het metrostation voor de Noord-Zuidlijn wordt aangelegd en het Rokin toch wordt heringericht, kan meteen een makkelijke en veilige oversteekplaats naar het fietspad aan de overkant van het Rokin gemaakt worden.

17. Middenweg - Plantage Middenlaan

Via de verbeterde Jodenbreestraat en de Damstraat-route bereik je de Dam. Wat minder winkeluitstallingen en uitklapborden zouden de voetgangers in de Damstraat-route op hun voetpad houden en de fietsers de ruimte op het fietspad teruggeven.

18. Eilandboulevard - Kadijksplein - Munt

Er is al een fietsers- en voetgangerstunnel langs de Nieuwe Herengracht onder de Weesperstraat door. Om deze in te passen in een fietsroute vanaf het Kadijksplein naar de Munt zou er een extra fietsbrug gebouwd moeten worden over het Entrepotdok in het

verlengde van de Plantage Parklaan. Via het Hortusplantsoen kom je dan uit op de Nieuwe Herengracht. Hierdoor ontstaat er een aantrekkelijke stoplichtvrije fietsroute van het Kadijksplein naar de Blauwbrug - Amstel - Muntplein.

Deze route is aantrekkelijker dan de huidige gevaarlijke fietsroute via de Rapenburgerstraat, de Nieuwe Herengracht en de Anne Frankstraat, met zijn vertragingen bij de verkeerslichten van het Mr. Visserplein.

19. Eilandboulevard - Prins Hendrikkade - Centraal Station

Voor de route vanaf de Oostelijke Eilanden naar het Centraal Station bestaat al een fietsroute langs de Prins Hendrikkade. Je moet dan wel de drukke in- en uitritten van de IJ-tunnel kruisen. Er zijn twee snellere en veiliger routes mogelijk:

a. via de oostkant van het Nautisch Kwartier, langs New Metropolis, over de voetgangersbruggen over het Oosterdok en via de Oosterdokskade naar het Centraal Station. Twee kleine ingrepen maken deze route bruikbaar: New Metropolis ligt als het ware op een bordes van zes traptreden. Verbreed de hellingbaantjes naar dit bordes voor fietsers, zodat ze ofwel voorlangs ofwel achterlangs New Metropolis van Oost naar de bruggen kunnen rijden. Over de 3,5 meter brede voetgangersbruggen lopen zo weinig mensen, dat er ruimte genoeg is voor aparte fietsstroken. Als dat kan op de Nijlpaardenbrug bij Artis, dan ook hier.

b. Een tweede aantrekkelijk alternatief is een nieuwe fietsroute vanaf de Funenmolen via de Czaar Peterstraat en de Dijksgracht naar de Oosterdokskade. Voor deze route moet er een lage fietsbrug worden gebouwd naast de spoorbrug tussen de Dijksgracht en de Oosterdokskade.

20. Piet Heijkade - De Ruijterkade.

De fietsroute van het Oostelijk Havengebied naar het Centraal Station heeft nog zijn knelpunten door onder andere de bouwactiviteiten langs de IJ-oever, maar een goede fietsvoorziening ligt in de plannen besloten. We hebben geen verbetervoorstellen.

C. Enkele versterkende dwarsverbindingen

In aanvulling op de verbindingen tussen de centrale as en de stadsdelen rondom de binnenstad, kunnen in de binnenstad zelf nog enkele dwarsverbindingen verbeterd worden:

1. Op de zuidzijde van de Herengracht tussen Leidsegracht en Amstel zou het fietspad achter de bomen van Koningsplein naar Spiegelgracht naar beide kanten doorgetrokken moeten worden, zodat de fietsers tegen de autorichting in een vrijliggende fietspad hebben. Tussen de Utrechtsestraat en Amstel zou het fietspad aan de Noordkant kunnen liggen om de steile brug langs de Amstel over de Herengracht te vermijden.

2. Een vrijliggend fietspad aan de zuidkant van de Prinsengracht tussen de Leidsegracht en de Nieuwe Spiegelstraat is ook wenselijk. Vanaf de Leidsegracht fiets je dan veilig richting Leidsekruisstraat - Max Euweplein - Vondelpark en naar de Spiegelgracht - Rijksmuseum - Concertgebouw.

3. De fietsroute van de Dam via de Damstraat, de Oude Doelenstraat, de Oude en Nieuwe Hoogstraat naar de Sint Antoniebreestraat moet een logisch vervolg krijgen naar de Prins Hendrikkade via de Snoekjessteeg en -gracht, de Oude Schans en de Kalkmarkt.

5. Conclusie

Met de fietsroutes die we hier beschrijven kunnen fietsers vlotter naar het Stadshart rijden door straten zonder trams of auto's.

Nu maken veel fietsers gebruik van twee routes, waar fietsen verboden is. Dit zijn de routes door de Leidsestraat en die over het Rembrandtsplein en Reguliersbreestraat.

De alternatieve routes hiervoor (Leidsegracht en Reguliersgracht) met de bruggen over de Singelgracht zijn onze prioriteitsroutes. Voor deze twee nieuwe routes is de bouw van 4 nieuwe bruggen nodig. Deze zijn met rood aangegeven op de bijgevoegde stadsplattegrond, evenals de andere fietsbruggen, die nieuw gebouwd moeten worden of moeten worden aangepast. Want twee andere Noord-Zuid routes, de Vijzelgracht - Vijzelstraat en de Utrechtsestraat, zijn voor fietsers te gevaarlijk door de vele fout geparkeerde auto's en de menging met het overige tram- en autoverkeer.

Een aantal deels nieuwe routes en het geschikt maken van bestaande onofficiële routes, die we beschreven, moet serieus bestudeerd worden, waardoor de binnenstad beter bereikbaar en letterlijk beter begaanbaar wordt.

Als de gemeenteraad deze routes niet wil of kan aanleggen, dan zou de dat een mooie taak zijn voor de aanstaande stadsdeelraad binnenstad, samen met besturen van de omliggende stadsdelen.

Namens de werkgroep Planologie en Verkeer van de afdeling Binnenstad van GroenLinks.

Jaap van den Bergh
Bernard Blokzijl
Jos Vernooij