

## Leidsegrachtroute en Leliegrachtroute

### *Een paar uitgangspunten voor binnenstedelijke fietsroutes*

- a. In het algemeen vinden wij dat alle straten in Amsterdam goed geschikt moeten zijn om comfortabel en snel in te fietsen. Maar omdat het nog wel een tijd zal duren voor dat voor alle straten gerealiseerd is, pleiten wij voor het creëren van doorgaande fietsroutes. De bedoeling daarvan is om fietsers een snelle en comfortabele verbinding aan te bieden, maar tevens om anderen te verlokken ook te gaan fietsen. En soms kunnen deze fietsroutes ook voorkomen dat het te druk wordt in andere straten, waar we die fietsdrukte niet willen.
- b. De bedoeling van onze fietsroutes, zoals we die formuleerden in onze nota uit 2000 *Nieuwe Fietsroutes in de Binnenstad van Amsterdam*, is ook dat deze routes aantrekkelijke verbindingen gaan vormen van en naar de omliggende stadsdelen. Daarom moeten ook in deze omliggende stadsdelen goede aanvoerroutes gemaakt worden.
- c. Veilige fietsroutes vereisen de nodige ruimte, meer ruimte dan fietsers nu innemen, en in de meeste straten is nauwelijks sprake van ongebruikte ruimte. Die extra ruimte die fietsroutes vragen zal ten koste moeten gaan van auto's, want we willen liever niet dat het ten koste zal gaan van voetgangers of openbaar vervoer en zeker niet van bomen.
- d. Een lastige kwestie is of dat auto's verbannen moeten worden van fietsroutes. Als dat kan, is dat natuurlijk wel zo prettig, maar het kan lastig zijn om daarvoor een politieke meerderheid te vinden. Een ander model dat ook genoemd wordt, is dat van de fietsstraat, waarin de auto zich aanpast aan de fietser en deze niet inhaalt. Het is verre van zeker of automobilisten zich daar in de Amsterdamse binnenstad gaan houden en daarom is handhaving hier van belang. Fietsstraten zijn wat mij betreft een acceptabele tijdelijke oplossing, maar dan moet wel het aantal geparkeerde auto's in die straat aanzienlijk worden teruggebracht, zodat er niet ingeklemd gefietst hoeft te worden tussen onafgebroken rijen geparkeerde auto's. Het einddoel moet blijven dat fietsroutes autovrij dienen te zijn.
- e. Het huidige gedrag en vooral de snelheid van een groot aantal scootrijders past niet bij de snelle en comfortabele fietsroute zoals wij die willen. Zoals nu net scooters van de fietspaden langs de De Clerqstraat geweerd worden, zo zou dat ook moeten gebeuren op de fietsroutes en zeker op de smallere routes, zoals de Leidsegrachtroute. Drempels passen eigenlijk niet in een fietsroute, maar zijn misschien soms toch nog nodig zolang er niet goed opgetreden kan worden tegen scooters en auto's.
- g. Het zou fijn zijn als fietsroutes van een bepaalde kwaliteit goed herkenbaar zijn, bijvoorbeeld door de bewegwijzering of door het soort of de kleur wegdek. Wandelroutes vragen op bepaalde plekken om horecavoorzieningen, voor fietsroutes op het platteland geldt dat ook. Maar hoe zit dat met stadsfietsroutes? Bij eind- of pauzeerpunten van fietsroutes moet natuurlijk ruimte vrij gemaakt worden voor fietsparkeervoorzieningen.

### *Leidsegrachtroute*

De Leidsegrachtroute is in mijn ogen van onze plannen de belangrijkste toevoeging aan het bestaande fietsroutenetwerk. Van en naar Amsterdam Centraal is bestaande fietsroutenetwerk nog steeds ondermaats en dat geldt vooral in zuidelijke richting. De route langs de Amstel oostzijde is mooi, maar het centrumgedeelte is kwalitatief nog matig. De Van Woustraat en de Ferdinand Bolstraat zijn een crime om te fietsen, maar de aan- en afvoerroutes vanaf die daarop aansluiten zijn zo mogelijk nog minder van kwaliteit. Het Vondelpark biedt een prachtige fietsroute die in de binnenstad hopeloos eindigt op het Max Euweplein en Kleine Gartmanplantsoen. En voor de Overtoom is er geen enkele aansluiting vanuit de binnenstad, ook omdat we persé geen fietsers willen in de Leidsestraat.

Voor onze Leidsegrachtroute is die aansluiting ook een probleem. Zolang er geen brug is, geldt dat zeker. Fietsers kunnen via de Leidsekade nog wel redelijk de weg vervolgen naar de Bosboom Touissantstraat, maar dan lopen ze vast op de 1<sup>e</sup> Constantijn Huygensstraat (of zou daar een verbinding mogelijk zijn met de Van Lennepkade?). In onze plannen uit 2000 hoopten we op een fietsbrug over de Singelgracht en vervolgens doorsteken naar de Eerste Helmersstraat. Daar zit inmiddels wel een lange tramhalte op de 1<sup>e</sup> Constantijn Huygensstraat stevig in de weg. Die kan weggehaald worden, maar dit kan een reden zijn om uit te wijken naar de Tweede Helmersstraat.

In ons plan zitten ook fietsbruggen over de Herengracht en het Singel. Die bruggen zorgen voor een mooie rechte verbinding naar het Spui met een aansluiting op de fietsverbinding via Spuistraat of de Nieuwe Zijds richting CS. Die verbinding zal in beide richtingen kwalitatief nog een stuk beter moeten worden.

Nieuwe fietsbruggen zo midden in ons mooie oude stadscentrum zullen zeker weerstand oproepen, hoe prachtig licht deze bruggen ook ontworpen gaan worden. Als argument wordt dan gebruikt dat een beetje omrijden voor fietsers geen probleem behoort te zijn. Maar de mensen die dat argument gebruiken, kijken vervolgens niet goed naar wat voor kwaliteit en capaciteit die omrijroute vervolgens biedt. En een fietsroute met te veel bochtjes en omrijden en geen mooie einde (of begin) verliest veel van zijn aantrekkelijkheid.

Een voorbeeld van een fietsroute die onaantrekkelijk blijkt door zijn matige einde/begin is, is de Elandsgrachtroute, die, doorstromend vanuit de Kinkerstraat, via steeds nauwere straatjes uiteindelijk doodloopt op de Nieuwe Zijds.

Dat er met de Leidsegrachtroute een heel lange doorlopende fietsroute van hoge kwaliteit te creëren valt die straks pas doodloopt bij de pont naar Noord, rechtvaardigt het aanleggen van de drie mooie, lichte bruggen. De Leidsegrachtroute onderscheid zich kwalitatief duidelijk van de parallelle routes noord-west en zuid-oost.

Om de Leidsegrachtroute tot een succes te maken moeten tweerichtingsfietsverkeer mogelijk gemaakt worden aan de noord-westkant en zullen auto's moeten verdwijnen. Hopelijk wordt dit geen fietsstraat, want auto's die tussen de fietsers in blijven rijden, betekent een forse aantasting van de kwaliteit van fietsen, zeker als ze uit de tegengestelde richting komen van de fietsers.

### *Leliegrachtroute*

Het stadsdeel is van plan zelf met een voorstel voor een Leliegrachtroute te komen. Maar het is goed om ook onze eigen ideeën te ontwikkelen.

De Leliegrachtroute heeft met de Jan van Galenstraat een logische aanvoerroute. Daarna kan er gekozen worden voor de mooie Bloemgracht of de makkelijker te fietsen Nieuwe Leliestraat. Wat mij betreft worden fietsers beide mogelijkheden aangeboden.

Op het noordelijke gedeelte van de Leliegracht moet tweerichtingsverkeer voor fietsers blijven en dan is daar geen ruimte voor auto's.

Het eerste of laatste gedeelte van de Leliegrachtroute wordt wel erg smal, gezien ook de drukte met voetgangers. Belangrijk is een goede aansluiting in beide richtingen op de Spuistraat of Nieuwe Zijds.

Mijn inschatting is dat de Leidsegrachtroute veel meer kwaliteit toevoegt aan wat er nu al is, dan dat bij een Leliestraatroutte het geval zijn en mede daarom ook onze prioriteit zou moeten hebben, ondanks het voorlopig nog ontbreken van de bruggen. Maar beide zijn wenselijk.