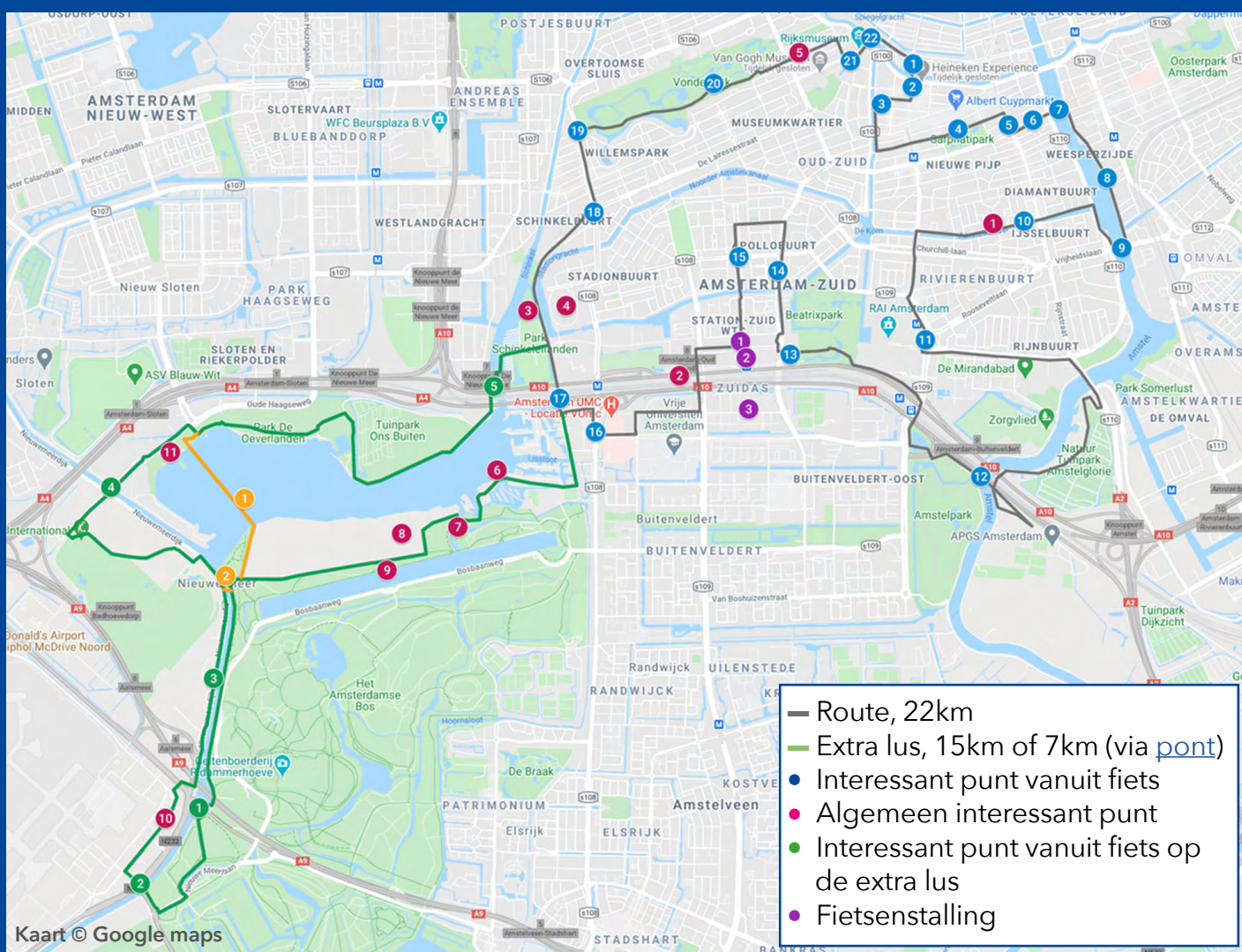


Amsterdam Bike City



Fietsroute Zuid



De route en de punten met beschrijving staan ook in deze online kaart.

Fietsroute Zuid

Hoe kun je Fietsstad Amsterdam beter ontdekken dan op de fiets? Met de fietsroutes van Amsterdam Bike City maak je kennis met interessante, mooie, uitdagende fietsvoorzieningen in de stad en de regio.

De Zuid route voert je door 19e- en 20e-eeuwse woonwijken en de 21e-eeuwse Zuidas met zijn kantoren, onderwijs, snelweg en stations. Door het Amsterdamse bos en een bedrijventerrein bij vliegveld Schiphol. En als kers op de taart door de Museumpassage, met het mooiste fietspad van de wereld.

De route

De route begint op het Weteringcircuit in Amsterdam. Het startpunt is goed te bereiken vanaf verschillende treinstations.

In de beschrijving hieronder hebben de interessante fietspunten de nrs B1, B2 enz. Die nummers komen overeen met de blauwe punten in de kaart. G1, G2 enz. zijn de interessante fietspunten in de extra lus, groen op de kaart. P1, P2 en P3 zijn fietsenstallingen, paars op de kaart. De overige interessante punten zijn aangegeven met R1, R2 enz, rood op de kaart. Geel zijn pontjes.

B1. Weteringcircuit

Op het Weteringcircuit kruisen de drukke fiets- en tramroute over de Weteringschans (De [Binnenring](#) rondom het centrum van de stad) met de radiale route over de Vijzelstraat en de Ferdinand Bolstraat. Er zijn plannen om de verkeerslichten weg te halen en hier een brede ongeregelde voorrangskruising te maken met meer opstelruimte voor fietsers.

Fiets in zuidelijke richting (richting het gebouw van Heineken) over de brug en de Stadhouderskade naar de Ferdinand Bolstraat.

B2. Ferdinand Bolstraat

De [Ferdinand Bolstraat](#) is een levendige winkelstraat en een doorgaande route voor fietsers en trams. Steeds drukker autoverkeer vanaf de jaren 1950 maakte de straat gevaarlijk. Na protesten voor meer veiligheid werd het noordelijk deel van de straat rond 1980 éénrichting verkeer voor auto's. Maar het bleef onveilig en krap. Vanaf 2006 was de straat langdurig afgesloten voor autoverkeer vanwege de bouw van het metrostation. Daarna is de Ferdinand Bolstraat definitief gesloten voor autoverkeer. Alleen leveranciers met een permissie mogen er per auto in.



Protest voor veiligheid en minder autos in de F.Bolstraat, 1974. Nationaal Archief

*Neem de tweede weg rechts, de **Quellijnstraat**. Ga bij het water, de Boerenwetering, linksaf, de **Ruysdaelkade** op.*

B3. Frans Halsbuurt

Onder het water van de Boerenwetering is een garage gebouwd met 625 autoparkeerplekken. Aanvankelijk zouden daarmee 300 parkeerplekken op straat verdwijnen. Maar in 2017 is besloten om alle nieuwe garageplekken op straat 'te compenseren'. Zo zijn alle parkeerplekken in de Frans Halsbuurt opgeheven toen de garage in 2018 opende. Er zijn alleen nog enkele plekken voor gehandicapten en laden en lossen. Eindelijk is er in de krappe straten nu weer ruimte voor spelen, lopen, fietsen en groen.

Autobezitters met een parkeervergunning voor de Frans Halsbuurt kunnen hun auto in de garage parkeren. Bezoekers parkeren tegen regulier tarief in de garage.

Meer informatie over het [autoparkeerbeleid van Amsterdam](#), en over het [opheffen van de parkeerplaatsen in de Frans Halsbuurt](#).



Parkeergarage in aanbouw

Vervolg de Ruysdaelkade en ga bij de tweede brug links, de Eerste Jan Steenstraat. Steek de Ferdinand Bolstraat over en vervolg de **Eerste Jan Steenstraat**.

B4. Eerste Jan Steenstraat

Zoals veel buurtstraten in Amsterdam is de Eerste Jan Steenstraat voor auto's eenrichtingverkeer en voor fietsers tweerichting. Meestal gaat dat op een rijbaan van 3,5 tot 4m. Op dit deel van de Eerste Jan Steenstraat is er een fietspad in tegenrichting om een goede fietsroute te maken. Die was een belangrijk alternatief voor de Ceintuurbaan waar het fietsen nog lang gevaarlijk was.



Actie tegen parkeren op de stoep. 1982, Stadsarchief Amsterdam

Vervolg de Eerste Jan Steenstraat tot winkelstraat Van Woustraat. Ga daar rechtsaf.

B5. Van Woustraat

In de drukke en rommelige Van Woustraat rijden fietsers tussen rijdende en geparkeerde auto's en moeten ze geregeld uitwijken over de trambaan. De straat is een voorbeeld van hoe stressvol het fietsen was in veel straten in Amsterdam.

Maar nu is er een [kansrijk plan](#) om de situatie te verbeteren. Met een knip voor auto's en het opheffen van de parkeerplekken.



De Van Woustraat nu en een impressie van hoe hij kan worden.



Ga bij de verkeerslichten linksaf, de Ceintuurbaan op.

B6. Ceintuurbaan, Tweede Fietsring

Amsterdam wil meer ruimte maken voor meer fietsers. Voor de [Tweede Fietsring](#), waar de Ceintuurbaan onderdeel van is, wordt onderzocht hoe dat kan. Op deze drukke fietsroute zijn de fietspaden met meestal maar 1,8 tot 2 meter niet breed. Het is een flinke uitdaging om fietsers meer ruimte te geven en tegelijkertijd goede doorstroming voor de tram en voldoende ruimte voor voetgangers te behouden.

Volg de Ceintuurbaan tot de Nieuwe Amstelbrug over de Amstel. Ga de brug over.

B7. Nieuwe Amstelbrug

In de loop van de jaren is het autoverkeer op de Nieuwe Amstelbrug teruggedrongen. Fiets en tram kregen daardoor meer ruimte. Aan de oostkant van de brug is een complex kruispunt van zeer drukke fietsroutes, een tramroute én autoverkeer. Om dit kruispunt beter te laten functioneren is er nu op proef een tijdelijke inrichting waarin fietsers duidelijker routes hebben en meer opstelruimte. Als dit goed blijkt te werken wordt het kruispunt zo heringericht.



Ga na de brug rechtsaf de Weesperzijde op.

B8. Weesperzijde

Met ruim 2500 fietsers per uur in de spits is de Weesperzijde één van de drukste fietsroutes van Amsterdam. Er zijn geen speciale fietsvoorzieningen nodig, want dankzij een aantal knips voor auto's is de Weesperzijde autoluw. Daardoor kunnen ook de meeste kruispunten zonder verkeerslichten.

De Weesperzijde was al een fietsstraat voordat die naam bestond, en een mooi voorbeeld van een ontvlochten route: autoluw, aangenaam, veilig en snel.

De Weesperzijde is onderdeel van het Groennet, het netwerk van rustige fietsroutes langs groen of water waar het relaxter fietsen is dan via de hoofdwegen.

Bij de school ligt een bromfietsdrempel: twee sinusvormige kuilen die optimaal remmend werken op de vering van bromfietsen terwijl fietsers er nauwelijks hinder van hebben.



Weesperzijde in 1974, Stadsarchief Amsterdam



Weesperzijde 2019 op ongeveer dezelfde plek.

Volg de Weesperzijde tot de eerstvolgende brug over de Amstel, de Berlagebrug.

B9. Berlagebrug

Vroeger moesten fietsers op de [Berlagebrug](#) de ruimte delen met druk autoverkeer.

Maar toen in 1982 de zuidelijke ringweg A10 openging, zijn mede door inzet van de Fietzersbond de buitenste twee rijstroken omgevormd tot fietspad. De eerste weken gaf dat kilometerslange files, maar daarna ontdekten automobilisten de A10.

Zo zijn de Berlagebrug, en ook de aansluitende wegen veel minder druk met auto's geworden. Mede daardoor is het fietsverkeer sindsdien enorm gegroeid. Op het kruispunt aan de oostkant is meer ruimte gemaakt voor de vele fietsers. Dat is ook gepland voor de kruising aan de westkant.

*Ga rechtsaf de Berlagebrug over en meteen weer rechts, de **Amsteldijk**. Ga na de brug over het zijkanaal linksaf de **Jozef Israëlskade** op.*

B10. Jozef Israëlskade

De Jozef Israëlskade is een autoluwe fietsroute. Net als de Weesperzijde onderdeel van het Groennet. Met welke maatregelen is deze route autoluw gemaakt?



R1. Amsterdamse School

Deze buurt is gebouwd in de jaren 1920, in de bouwstijl Amsterdamse School. Kenmerkend zijn het bijzondere baksteenwerk en de fantasierijke vormen. Het Berlage Lyceum (Jozef Israëlskade bij de PL Takstraat) en de woningen in de PL Takstraat zijn markante voorbeelden. Voor liefhebbers van architectuur is een rondje door de buurt en een bezoek aan het kleine museum de Dageraad zeer aan te raden. Dat museum is op de hoek van de PL Takstraat met de burgemeester Tellegenstraat.

Vervolg de Jozef Israëlskade en ga na het fietspad langs het Okurahotel linksaf de brug over en de Scheldestraat in. Volg de Scheldestraat, steek over op het Scheldeplein en ga schuin links het Europaplein op. Aan de rechterkant is beurs- en congrescentrum RAI.

B11. Europaplein

Op het Europaplein is te zien dat er in Amsterdam niet alleen veel fietsers zijn maar ook grote autostromen op wegen met veel rijbanen. Omdat zulke wegen moeilijk zijn over te steken is er het principe $2 \times 2 = 2 \times 2$: Op wegen met 2×2 (of meer) rijbanen voor auto's is het gewenst dat fietsers aan beide kanten in twee richtingen kunnen rijden. Dit principe is opgenomen in de [Leidraad CVC](#), de ontwerprichtlijn voor verkeer in Amsterdam.



Ga bij de tweede kruising met verkeerslichten linksaf en steek over naar de **Kennedylaan**. Volg de Kennedylaan een kleine kilometer en ga dan bij de grote kruising rechtsaf de **Utrechtsebrug** over. Volg het fietspad met de bocht omlaag en ga onderaan linksaf, de **Ouderkerkerdijk** op. Ga voorbij de bruggen van spoor en snelweg door de eerste links en nogmaals links met een lus de Rozenoordbrug op.

B12. Rozenoordbrug

Toen deze brug in 1982 openging werden op de Berlagebrug, waar we eerder waren, twee rijbanen tot fietspad omgevormd. De snelweg op de brug had toen nog 2×2 rijbanen, nu zijn er 2×5 rijbanen en rijden er dagelijks ruim 200 duizend auto's over de brug. De Rozenoordbrug heeft ook delen voor metro en trein, en een (brom)fietspad. Dat pad is een essentiële schakel in de fietsroute tussen Amsterdam Zuidoost en Amsterdam Zuid.



Volg het fietspad over de brug en ga onderaan het eerste fietspad rechtsaf, onder het viaduct door. Op het eind rechtsaf en na de viaducten onder snelweg A10 en spoor linksaf, door een tunneltje en rechtdoor over het fietspad langs de A10, de **Groene Zoom**. Volg het fietspad over het bruggetje in het park en ga net voor de bocht-naar-rechts het fietspad links op. Dit voert je tussen twee kantoorgebouwen door.

B13. Groene Zoom en 'Olifantenpad'

De Groene Zoom is DE oost-west fietsroute door de Zuidas, langs stations, veel scholen en bedrijven. Met tunneltjes onder de verhoogde autowegen is de 2,5km lange route veilig, snel en makkelijk. Maar er zijn ook ideeën om de verhoogde wegen (op termijn) omlaag te brengen: de maaiveld stad.

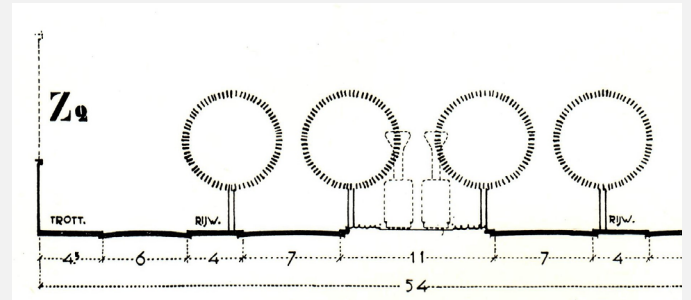
Rond 2011 werden drie nieuwe gebouwen langs de Beethovenstraat gepland. Het middelste gebouw zou precies op de fietsroute van de Groene Zoom komen. De hoofdfietsroute zou verplaatst worden naar de Prinses Irenestraat iets noordelijk. Deze heeft een gelijkvloerse oversteek met de Beethovenstraat. De Fietsersbond en buurtbewoners vonden dit gevaarlijk voor de grote aantallen fietsers, waaronder veel scholieren. Na protesten, overleg en onderzoek is uiteindelijk een compromis gevonden. De gelijkvloerse kruising van de Prinses Irenestraat is veiliger gemaakt voor fietsers en er kwam een fietsverbinding tussen de gebouwen door naar het tunneltje: 'het Olifantenpad'.



*Ga op het eind van het 'olifantenpad' rechtsaf en meteen links door het tunneltje, dan rechts door het volgende tunneltje en dan bij de **Prinses Irenestraat** rechtsaf de Beethovenstraat over en linksaf over het fietspad langs de Beethovenstraat 'stad-in'.*

B14. Beethovenstraat

De Beethovenstraat heeft verschillende soorten fietsvoorzieningen. Het eerste deel van de straat is in de jaren 1950 aangelegd met vrijliggende fietspaden. Iets verderop zijn de fietspaden rond het jaar 2000 ingepast in de bestaande straat. Voorbij de verkeerslichten rijden fietsers op een fietsstrook tussen de rijbaan en de geparkeerde auto's. En dan is er een stukje tweerichting fietspad op een breder deel van de straat.



Fietspaden (Rijw.) in het profiel voor het zuidelijk deel van de Beethovenstraat. Uit: Amsterdams Uitbreidings Plan, 1935

*Ga direct na het stukje tweerichting pad linksaf (**Gerit vd Veenstraat**) en vervolgens de derde links, de **Minervalaan** met brede groene middenberm.*

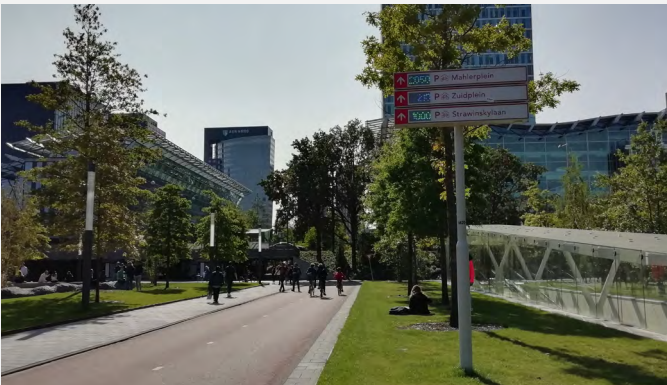
B15. Minervalaan

De [Minervalaan](#) is een belangrijke fietsroute naar station Zuid. Door een aantal knips is de route autoluw en zijn er geen aparte fietsvoorzieningen nodig. De kruising met de Stadionweg kan zonder verkeerslichten. Dremfels op de Stadionweg beperken de snelheid van het autoverkeer en met de ruime steunpunten kunnen fietsers en voetgangers in stappen oversteken. Vergelijk de Minervalaan met de Beethovenstraat. Welke heeft jouw voorkeur? Zou je de Beethovenstraat net zo kunnen inrichten als de Minervalaan? Hoe?

Vervolg de Minervalaan over het fietsbruggetje en verder tot het prinses Amaliaplein. Rechts is de ingang naar de Strawinsky stalling, iets verder, voorbij het viaduct (Strawinskylaan) is station Zuid.

P1, P2 en P3. Station Zuid en de fiets

Station Zuid, het tweede station van Amsterdam, groeit de komende jaren van nu zo'n 80.000 reizigers per dag naar 250.000 in 2030. Een aanzienlijk deel van de reizigers neemt de fiets naar of van het station. Om al die fietsen een goede plek te bieden zijn er inmiddels drie ondergrondse fietsenstallingen rondom het station met in totaal zo'n 8000 plekken. 'Dynamische fietsparkeer verwijsborden' langs de fietsroutes naar het station geven aan hoeveel vrije plekken er in de stallingen zijn. In de stallingen geven lampjes aan waar vrije plekken zijn. De stallingen zijn open van de eerste t/m de laatste trein en stallingen is de eerste 24 uur gratis. Om de openbare ruimte begaanbaar te houden is het gebied rondom station Zuid aangewezen als hot spot. Hier is het verboden fietsen buiten de voorzieningen te stallingen. In de rekken op straat mogen fietsen niet langer dan 14 dagen staan.



De Strawinsky fietsenstalling en de hoofdfietsroute
Minervalaan bij station Zuid.

R2. Zuidasdok

Station Zuid ligt tussen de banen van de ringweg A10. De komende 10-15 jaar zal het spoor verbreed worden en wordt dit deel van de snelweg in een tunnel gebouwd, het [Zuidasdok](#). Een complexe operatie om de bereikbaarheid en de leefbaarheid te verbeteren.

*Ga bij de ingang van de stalling rechtsaf het Strawinskypad op en op het eind, na een tunneltje, linksaf. Voorbij de hoge viaducten van snelweg en spoor ga je de 1e rechtsaf, **Mahlerlaan**. Volg de hoek in de laan naar links en ga bij de verkeerslichten rechtsaf. (**De Boelelaan**). Voorbij het ziekenhuis steek je de **Amstelveenseweg** over en ga je rechtsaf.*

B16. Amstelveenseweg

De [Amstelveenseweg](#) en de De Boelelaan en zijn hoofdwegen voor het autoverkeer met meerdere rijbanen. Voor fietsers zouden er idealiter aan beide kanten tweerichting fietspaden zijn (2x2=2x2) maar dat is hier niet overal het geval.



Amstelveenseweg bij snelweg A10. Foto: Doriann Kransberg, 2005

Ga de eerste weg links, het Skutjespad. Op het eind, bij de spoorrails van de historische tramlijn kun je de hoofdroute blijven volgen of kiezen voor extra lus.

De hoofdroute is vanaf hier nog ongeveer 6km lang. De extra lus is 15km extra, of 7km via het pontje over het Nieuwe Meer. Check [veerponten.nl](#) voor de vaartijden.

Hier volgt eerst de beschrijving van de extra lus. De beschrijving van de hoofdroute gaat verder bij punt B17 op blz 11.

De extra lus door groengebied en Schiphol Oost

Ga voorbij de spoorrails linksaf, de **Jachthavenweg**. Vervolgens vlak voor de tennisbanen rechtsaf, het bord richting Nieuwe Meer, en iets verder in de bocht rechtdoor een bruggetje over naar het Nieuwe Meer, **R6. Zwemplek**.

Je bent nu in het groengebied Amsterdamse Bos. Volg het pad langs het meer met de bochten en over twee bruggetjes tot een wit ophaalbruggetje.

R7. Sluis met indrukwekkend hoogteverschil

Links van het bruggetje is een sluis tussen het Nieuwe Meer en het Amsterdamse bos met een indrukwekkend hoogteverschil tussen de waterpeilen. De moeite waard om te bekijken.

Volg het fietspad met bochten naar links en naar rechts, langs een sloot en verschillende soorten landschap. Bos, weideveld, rietland. Onderweg is rechts is **R8. Oeverlanden uitkijkpunt** via een stukje voetpad te bereiken. Op enige afstand links van het fietspad is **R9. De Bosbaan, roeibaan**, per fiets te bereiken via een van de paadjes.

Na zo'n 1,5km kom je langs boerderij Meerzicht, waar nu een pannenkoeken restaurant is. In de zomermaanden kun je de route inkorten via de [pont over het Nieuwe Meer](#). Ga daarvoor rechts bij Meerzicht. Check [veerponten.nl](#) voor de vaartijden. Aan de overkant van Het Nieuwe meer sluit je dan weer op de Groene Lus aan bij R11, op blz. 10.

De extra Lus gaat rechtdoor en buigt linksaf bij de **Ringvaart van de Haarlemmermeer**. Na het hoge viaduct (van snelweg A9) ga je rechtsaf naar de fietspassage.

G1. Fietspassage

Om veilig de drukke Schipholweg te kunnen kruisen is hier een fietspassage gemaakt. Dat is relatief eenvoudig doordat hij langs het water gaat.



Volg het fietspad dat van de ringvaart af buigt en dan naar rechts en naar links buigt. Steek de autoweg over en ga op het fietspad rechtsaf. Ga bij de rotonde rechtsaf en even verder de brug over de ringvaart over.

G2. Grote autowegen maar ook fietspaden

Hier kruis je de drukke autoweg langs de rand van de Haarlemmermeer. Rond 2012 is de weg uitgebreid met een tweede verdieping op palen. Tussen de grootschalige auto infrastructuur is er ook ruimte voor fietsers gemaakt. Gelukkig en noodzakelijk.



Steek rechtdoor de autoweg over en ga omlaag de Haarlemmermeerpolder in. Ga dan de eerste rechts, **Stationsplein Zuid-West**.

R10. Schiphol Oost bedrijventerrein

Vanuit het groengebied Amsterdamse Bos zijn we nu plots in bedrijventerrein Schiphol Oost. Hier is veel ruimte voor autoverkeer maar ook fietspaden. Werknemers in Schiphol Oost worden gestimuleerd met de fiets of fiets+OV te komen. Onder meer met [deelfietsen](#).

*Volg de weg en ga na de bocht naar links rechtsaf op het fietspad door een tunneltje. Ga weer rechts door nog een tunneltje en dan linksaf. Je rijdt nu weer langs de **ringvaart van de Haarlemmermeer**, de Nieuwemeerdijk.*

G3. Nieuwemeerdijk

Met veel hard rijdende auto's was het vervelend en gevaarlijk fietsen langs de ringvaart. Sinds 2019 is de route in de spits gesloten voor doorgaand autoverkeer. Dat wordt met camera's gecontroleerd. Op het deel bij de huizen is een fietsstraat aangelegd. Fietsers hebben zo beter de ruimte en minder gevaar van autoverkeer.



*Vlak na de fietsstraat ga je linksaf de **Koekoekslaan** in. Volg dit weggetje met de bocht mee. Steek op het eind de weg over en ga rechtsaf de brug van de **Oude Haagseweg** op.*

G4. De Oude Haagseweg

Dit was de hoofdweg naar Leiden en Den Haag totdat in 1966 de snelweg A4 opende. Nu is dit stuk weg alleen nog in gebruik als busbaan en fietsverbinding, onder meer naar het werkgebied bij vliegveld Schiphol.

*Bij de **Anderlechtlaan**, de hoofdweg voor autoverkeer, ga je rechtsaf het fietspad op dat je met de hoek naar links volgt. Even verder ga je rechts over een bruggetje het groengebied in. Iets naar rechts is een **zwemplek R11**. De route gaat bij het fietspad linksaf (**Anton Schleperpad**) en in de bocht rechtsaf over een vee rooster het groengebied Oeverlanden in. Op het eind rechtsaf, de **Riekerweg**, die overgaat in een fietspad langs de oever van het Nieuwe Meer. Na een kleine km ga je onder de hoge viaducten van de snelweg A10 en het spoor door. Ga daarna rechts over de sluis.*

G5. Nieuwe Meersluis

De Nieuwe Meersluis overbrugt het kleine hoogteverschil tussen het Nieuwe Meer en het waterpeil van de stad. Over beide sluisdeuren is een fietspad. Als één van beide sluisdeuren open is geven pijlen de doorgaande route aan.



*Vervolg de weg over de sluis en langs de woonboten, het **IJsbaanpad**. Na de sportvelden ga je linksaf, het Piet Kranenbergpad. Je bent terug op de hoofdroute, iets voorbij punt B17.*

Vervolg van de hoofdroute

De beschrijving van de hoofdroute volgend op blz 8 gaat hieronder verder.

Ga vanaf het Skutjespad bij de spoorrails rechtsaf, het **Piet Kranenbergpad**.

B17. Kruising PKpad met HOV en A10

Het Piet Kranenbergpad (PKpad) is een aantrekkelijke fietsroute langs de historische tramlijn naar Amstelveen. In de jaren 2000 aangelegd als ontvlochten alternatief voor de drukke Amstelveenseweg.

Bij het viaduct onder de snelweg A10 kruist het PKpad een HOV-lijn, hoogwaardig openbaar vervoer. De bochten in het fietspad draaien de fietsers in de richting van aankomende bussen. Zodat het zicht zo goed mogelijk is. Daarnaast gaan ook een waarschuwingslicht en een geluidssignaal aan als er een bus komt.

Nu steeds meer fietsers het PKpad gebruiken blijkt het met ong. 3,3m breedte best krap. In 2019 is het fietspad in het viaduct verbreed naar ong. 4m. Ook op andere delen van de route is meer breedte welkom.



Je kruist de busbaan met een listige bocht en gaat onder de snelweg en het spoor door. Steek het **IJsbaanpad** over en volg het Piet Kranenbergpad langs de historische tramlijn. Onderweg passeer je links een zwemplek (R3) en rechts het [Olympisch stadion uit 1928](#) (R4). Het is de moeite waard om een rondje om het stadion te fietsen, en binnen te kijken als de deuren open zijn. Het stadion is te bereiken via een bruggetje.

Volg het Piet Kranenbergpad over een oud bedrijventerreintje. Ga op het eind rechtsaf (**Havenstraat**) naar het Haarlemmermeercircuit.

B18. Haarlemmermeercircuit

Op het Haarlemmermeercircuit kruisen verschillende grote verkeersstromen. Onder meer een belangrijke fietsroute door de Havenstraat een hoofdroute voor auto's over de Amstelveenseweg. Vroeger was dit een rotonde met voorrang voor alle verkeer op de rotonde. Maar om de doorstroming voor auto's te verbeteren is de Amstelveenseweg in 2019 voorrangsweg gemaakt. Vanwege de grote bomen bleef de vorm rond. Fietsers van west naar oost moeten nu op zeven punten voorrang verlenen. Voor hen was de rotonde een stuk eenvoudiger.



Ga het plein driekwart om, de **Amstelveenseweg** op. Volg deze weg tot de tweede kruising met verkeerslichten, bij het park

B19. Amstelveenseweg

De fietspaden van Amstelveenseweg zijn tamelijk smal. Maar vergeleken met de situatie voor 2005 zijn ze een grote verbetering. Fietsers reden toen op een strook tussen (fout) parkerende en rijdende auto's en trams.

De oversteek van de drukke fietsroute vanuit het Vondelpark over de Amstelveenseweg is bijzonder. De haaiantanden op de fietspaden staan anders dan bij de rijbaan. Zo kan de grote fietsstroom van het Vondelpark doorrijden als ze bij groen de Amstelveenseweg oversteken zijn. Fietsers langs de Amstelveenseweg verlenen dan voorrang.



Ga rechtsaf het Vondelpark in, en hou rechts aan.

B20. Vondelpark

Het Vondelpark is bijna 2km lang en strekt zich uit van de Amstelveenseweg tot de rand van de binnenstad. Midden jaren 1980 zijn fietsbruggen in aansluiting op het park gebouwd over de Singelgracht en de Kostverlorenkade gebouwd. Daarmee werd het Vondelpark een uitstekende fietsroute van het centrum naar het westen van de stad. Nu maken er dagelijks maken zo'n 20 duizend fietsers gebruik van.

*Volg de hoofdroute door het park. Na de tweede toegangspoort aan de rechterkant buigt de hoofdroute naar links. Ga daar rechts en het park uit naar de **PC Hooftstraat**. Ga bij de verkeerslichten rechtdoor.*

R4. PC Hooftstraat

Dit is de duurste winkelstraat van Amsterdam. Met chique winkels en grote auto's die spottend ook wel PC Hoofttractoren genoemd worden. Maar er wordt ook gefietst in 'de PC'. Er zijn zelfs fietsparkeerplekken en een fietsstrook in tegenrichting.

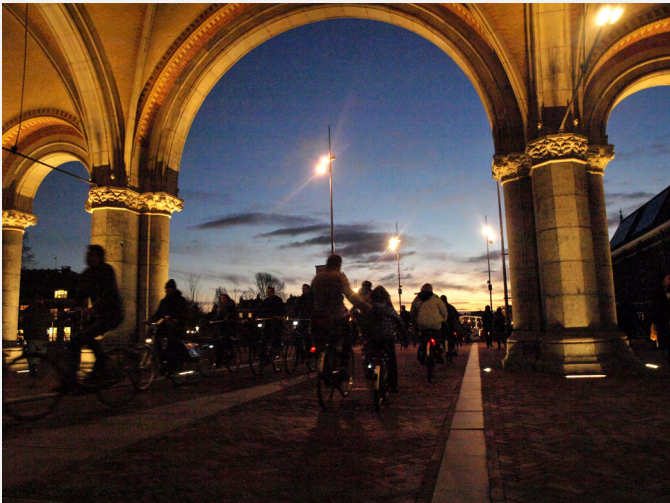


*Volg de PC Hooftstraat tot de **Hobbemastraat** met de tramlijn. Ga daar rechts. Waar de rijbaan een hoek naar rechts maakt, ga je rechtdoor het fietspad op. Let op bij het oversteken! Ga iets verder linksaf, de **Museumstraat**.*

B21. Museumplein en Museumpassage

Tot begin jaren 1990 reden auto's en fietsers midden over het Museumplein. Op dit punt gingen auto's links of rechts om het museum heen. Fietsers reden rechtdoor via de Museumpassage richting de binnenstad. Met de herinrichting van het plein in 1995 verdween de weg over het plein. De fietsroutes werden naar de zijkanten van het plein verplaatst en kregen een hoek naar de Museumpassage.

De passage is een van de mooiste fietsroutes van Amsterdam, maar het had weinig gescheeld of hij was afgesloten voor fietsers. Het oorspronkelijke ontwerp voor de renovatie van het museum uit 2003 had namelijk toegangstrappen precies op de plek van het fietspad in de passage. Amsterdammers, de Fietsersbond en de lokale politiek kwamen hiertegen in verzet. Hierop is uiteindelijk het ontwerp aangepast. De trappen kwamen in de zijkant van de passage, en in de passage zelf bleef volop ruimte voor voetgangers, museumbezoekers EN fietsers. Het spannende verhaal over de strijd om de Museumpassage lees je [hier](#).



Fiets door de passage en steek over bij de verkeerslichten.

B22. Twee drukke kruispunten

Op de grote kruising van de Museumstraat met de **Stadhouderskade** (SHK) kun je zien dat fietsen in de stad veel efficiënter is dan autorijden. In een bepaalde tijd kunnen er wel zeven keer zo veel fietsers als auto's de kruising over. Meet maar na.

De volgende kruising, met de Weteringschans is, gerekend naar personen, drukker dan die met SHK. Maar hij is compacter en verkeerslichten zijn niet nodig omdat de straten autoluw zijn.

Inmiddels zijn de Weteringschans en de Museumbrug zo druk met fietsers dat de kruising toe is aan een nieuw ontwerp. Daar wordt aan gewerkt.

Ga rechtsaf de Weteringschans op. Bij de verkeerslichten zijn we op het Weteringcircuit en weer terug bij het beginpunt van de fietsroute.

Deze fietsroute is gemaakt door Amsterdam Bike City, platform voor kennis, innovatie en experiment over fietsen voor Amsterdam en de regio.

Heb je vragen of ideeën voor het platform, of wil je de nieuwsbrief ontvangen?

Neem dan contact met ons via: bikecity.amsterdam.nl/netwerk/

Colofon:

© Amsterdam Bike City, 2021

Foto's: Marjolein de Lange, tenzij anders vermeld.

Vormgeving: Vijfkant Nederland