Gemeente Amsterdam
dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

# NOTITIE

Aan: Wethouder Verkeer, Vervoer en Infrastructuur

Van: Directeur dIVV

Opsteller: [redacted]

Datum: 15-12-2003

Onderwerp: Evaluatie bromfiets op de rijbaan

---

## 1. Inleiding

In het kader van het beleid Duurzaam Veilig is op 15 december 1999 de maatregel bromfiets op de rijbaan ingesteld. De maatregel houdt in dat de bromfiets binnen de bebouwde kom in principe gebruik maakt van de rijbaan. Het is aan de wegbeheerders (de stadsdelen) te bepalen waar de uitzonderingen worden gemaakt en de bromfiets op het fietspad blijft rijden.

## 2. Beleidsuitgangspunten

### 2.1 Landelijke richtlijnen

Eind 1999 is de maatregel "Bromfiets op de rijbaan" landelijk ingevoerd. De invoering van deze maatregel is een onderdeel van het Startprogramma Duurzaam Veilig dat eind 1997 door de koepels van de wegbeheerders (gemeenten, provincies en waterschappen) en de minister van Verkeer en Waterstaat is bekrachtigd.

De reden dat deze maatregel in het Startprogramma Duurzaam Veilig is opgenomen is dat een praktijkproef heeft uitgewezen dat het aantal letselongevallen met bromfietsers op de betreffende trajecten met 50% is afgenomen. In deze proef bleek dat vooral de conflicten met afslaand en kruisend autoverkeer en de conflicten met fietsers op de fietspaden waren opgeheven. De bromfietsers blijken op de rijbaan beter zichtbaar te zijn. Gezien het grote aantal bromfietsongevallen met letsel (15% van het totaal aantal letselongevallen in het verkeer) en het feit dat deze ongevallen vooral plaatsvinden op de verkeersaders binnen de bebouwde kom, mag van de invoering van bromfiets op de rijbaan een positief verkeersveiligheidseffect worden verwacht.

De maatregel is op 15 december 1999 ingevoerd. Vanaf die datum mag een bromfietser niet meer op een 'verplicht fietspad' rijden (een pad dat is aangeduid met bord G11; zie bijlage 1)). Omdat wegbeheerders het op sommige routes ongewenst achten om de bromfietser op de rijbaan te laten rijden bestond de mogelijkheid om het bord G11 te vangen door een nieuw verkeersbord G12a 'verplicht fiets/bromfietspad'. Dat geldt met name voor solitaire fiets/bromfietsroutes, korte verbindingspaadjes en voor wegen met een snelheidslimiet van 70 km/uur of hoger.

## 2.2 Richtlijnen gemeente Amsterdam

Het beleid van Duurzaam Veilig is gericht op eenduidigheid en uniformiteit.
Door dIVV is een handreiking "Bromfietsers op de rijbaan" op 15 oktober 1999 geschreven dat specifiek is toegesneden op de Amsterdamse situatie. In deze handreiking zijn een aantal maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen zijn: "Bromfietser in principe op de rijbaan binnen de bebouwde kom met uitzondering van":

- 50 km/u wegen waar de snelheid veelvuldig wordt overschreden. Hierdoor kan het zijn dat de snelheidsverschillen tussen de bromfietser en de automobilist te groot zijn voor een verkeersveilige invoering van bromfietser op de rijbaan.
- Wegvakken op hoofdnet Auto buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom blijven de bromfietsers bij aanwezigheid van een fietspad van dat fietspad gebruik maken. Een aantal wegen is aangeduid als autoweg, de bromfietser wordt daar niet toegelaten op de rijbaan.

## 2.3 Gevolgen beleidsuitgangspunten

In de handreiking "Bromfietsers op de rijbaan" van IVV worden de volgende wegen aangeduid als wegen waar de bromfietser niet op de rijbaan wordt toegelaten:

*Dit betreft de volgende wegen buiten de bebouwde kom:*
Gooiseweg;
Nieuwe Leeuwarderweg;
Provinciale weg (gedeeltelijk).

*Op de volgende 70 km/u wegen binnen de bebouwde kom worden bromfietser niet op de rijbaan toegelaten:*
Cornelis Douwesweg;
Piet Heintunnel;
IJ-tunnel;
Nieuwe Utrechtseweg;
Burgemeester Stramanweg;
Cornelis Lelylaan tussen de A10 en de vork Lelylaan;
Henk Sneevlietweg;
Basisweg;
Seineweg;
Noordzeeweg

## 3. Aanleiding

In het najaar van 2000 (derhalve 1 jaar na onvoering van de maatregel) is een evaluatie door het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) uitgevoerd naar het proces van invoering. Gekeken is naar het proces van invoering van de maatregel (vanaf de aankondiging van de maatregel in de staatscourant tot aan de infrastructuur zoals op straat is gerealiseerd), naar het gedrag, de beleving en handhaving en naar de effecten op de verkeersveiligheid.

In het rapport van het IBA worden de volgende aanbevelingen met betrekking op de infrastructurele knelpunten gedaan:

- Voorgesteld wordt samen met de betrokken stadsdelen de uitzonderingen op hun merites te beoordelen en te bekijken of de uitzondering kan worden opgeheven.
- In overleg met de stadsdelen zouden de verschillende overgangen moeten worden beoordeeld op hun vormgeving en functie.

- De situatie 'op straat' kent nog een groot aantal uitzonderingen met name in de omgeving van stroomwegen. Deze zouden eenduidiger vorm gegeven kunnen worden. Op deze wijze kan meer continuïteit in het netwerk worden verkregen. Met meer continuïteit wordt de toepassing van de maatregel duidelijker en wordt de acceptatie van de bromfietser verhoogd.
- Voorgesteld wordt de stadsdelen te verzoeken de bebording op orde te brengen. Ten aanzien van de vormgeving van de overgangen van fietspad naar rijbaan en vice versa is het van belang uniformiteit te verkrijgen in de stad.
- Voorgesteld wordt om nogmaals een gemeentebrede communicatiecampagne te starten waarin het waarom van de maatregel centraal staat.Uit de evaluatie komt duidelijk naar voren dat het 'waarom' van de maatregel onduidelijk is. Bij veel bromfietsers leeft niet de gedachte dat de plaats op de rijbaan veiliger is.
- Voorgesteld wordt de politie Amsterdam Amstelland en het OM te betrekken bij het vervolgtraject van de maatregel bromfiets op de rijbaan. Sinds de invoering van maatregel bromfiets op de rijbaan wordt in opdracht van het OM-Amsterdam door de politie Amsterdam-Amstelland niet gehandhaafd. De politie Amsterdam Amstelland en het OM waren van mening dat de maatregel binnen de gemeente Amsterdam nog teveel uitzonderingen kende. Handhaving is echter essentieel voor de acceptatie en de bewustwording van de maatregel.
- Voorgesteld wordt in het kader van de maatregel bromfiets op de rijbaan de bromfietsongevallen te monitoren. Sinds de invoering van de maatregel bromfiets op de rijbaan is het aantal bromfietsslachtoffers in de gemeente Amsterdam gedaald. Het blijven monitoren van de bromfietsongevallen dient te worden voortgezet. Op deze wijze kan worden bekeken of de maatregel (op langere termijn) daadwerkelijk een succes is. Bovendien kunnen op deze wijze eventuele faalfactoren aan het licht worden gebracht.

Naar aanleiding van het rapport van het IBA is in augustus 2002, in opdracht van dIVV, een stagerapport gemaakt `Onderzoek naar omissies in maatregel bromfiets op de rijbaan`. In dit rapport zijn de infrastructurel knelpunten met betrekking tot bromfiets op de rijbaan inzichtelijk gemaakt en adviezen gegeven hoe deze opgelost kunnen worden.

## 4. Uitwerking stadsdelen

De stadsdelen zijn gevraagd om een reactie te geven op de geconstateerde knelpunten in het stagerapport. Verzocht is om de bebording op orde brengen, uitzonderingen op te heffen en overgangen te uniformeren.

Alle stadsdelen hebben een reactie gegeven op de in het rapport geconstateerde knelpunten en aangegeven wanneer de knelpunten opgelost worden. In een aantal gevallen hebben de stadsdelen met redenen aangegeven niet akkoord te gaan met de voorgestelde maatregelen in het rapport en de huidige situatie te handhaven.

De reacties van de stadsdelen zijn in bijgevoegd schema (zie bijlage 2) verwerkt en op kaart gezet (zie bijlage 3).

### 4.1 Stadsdeel Bos en Lommer

#### 4.1.1 Geconstateerde knelpunten Bos en Lommer

1) In het stadsdeel Bos en Lommer zijn drie wegen die aansluiten op de A10. Bij alle drie de aansluitingen rijdt de bromfietser via het fiets/bromfietspad. De Fietsersbond is van mening dat de overgang van bromfiets op de rijbaan naar bromfiets op fiets/bromfietspad te ver van de opritten naar de A10 liggen. In het stadsdeel Bos en Lommer geldt dit voor de

overgangen bij de Haarlemmerweg en het Bos en Lommerplein. De overgangen op de Jan van Galenstraat zijn op korte afstand van de opritten naar de A10 gesitueerd, waardoor er een kort stukje brom-/fietspad aanwezig is.

2) Komende vanaf de Hoofdweg in de richting van het Bos en Lommerplein moet de bromfietser van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad. Ter hoogte van de Buskenblaserstraat waar de overgang is gesitueerd ontbreekt het bord OV103. Met dit bord zou de overgang van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad aangegeven moeten worden.



OV103

3) Langs de Haarlemmerweg wordt de bromfietser in de richting van de A10 van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad verwezen. De bebording is goed uitgevoerd. Echter de overgang van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad is haaks op de rijbaan. Hierdoor zal de bromfietser moeten afremmen en bestaat de kans op een conflict met achteropkomend verkeer plus het risico dat de bromfietser op de rijweg blijft rijden.

### 4.1.2 Reactie Bos en Lommer

1) In het geval van het Bos en Lommerplein is er door de huidige bouwwerkzaamheden nu geen verbetering mogelijk. Met de nieuwe verkeerssituatie kan de optimale overgang worden gecreëerd. Stadsdeel Bos en Lommer is geen voorstander van bromfiets op de rijbaan ter hoogte van de opritten naar de A10. Het stadsdeel is van mening dat het leidt tot onveilige situaties voor de bromfiets. De verkeersintensiteit en het aantal rijstroken op de opritten naar de A10 maken de positie van de bromfiets kwetsbaar. Verder bestaat het risico dat de bromfiets de A10 oprijdt. Dus per oprit naar de A10 beoordelen welke maatregelen de verkeersveiligheid ten goede komen. En er moet, zoals het onderzoek ook aangeeft, voor worden gezorgd dat de juiste bebording wordt aangebracht.
   In het geval van de Haarlemmerweg is het onwenselijk om de overgang van bromfiets op de rijbaan naar bromfiets op het brom-/fietspad richting de A10 op te schuiven. Er dient een redelijk afstand tot de 70 km/h weg te worden bewaard.
2) Het bord OV103 is n.a.v. de geconstateerde knelpunten inmiddels geplaatst.
3) Op de Haarlemmerweg is de overgang slechts gedeeltelijk haaks aangelegd. De achterliggende gedachte was dat op deze manier wordt voorkomen dat de bromfiets met grote snelheid het fietspad opkomt. Op dit moment vindt er een reconstructie van de Haarlemmerweg plaats en is er na de overgang geen sprake meer van een fietspad. Het pad wordt alleen gebruikt om de bromfiets van de rijbaan te leiden. De situatie wordt in het eerste kwartaal van 2004 door stadsdeel Bos en Lommer aangepast.

## 4.2 Stadsdeel Centrum

### 4.2.1 Knelpunten Centrum

4) De Prins Hendrikkade heeft voor een gedeelte een fiets/bromfietspad. Bromfietsers moeten t.h.v. de kruising met de Oosterdokskade van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad. Echter er is geen bord OV103 dat aangeeft waar de bromfietser van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad gaat.
5) Vlak voor de Oude Schans staat het bord G11. Dit bord geeft een verplicht fietspad aan. De bromfietser moet naar de rijbaan. Echter hier ontbreekt het bord OV104. Dit bord geeft aan waar de bromfietser van het fiets/bromfietspad naar de rijbaan gaat.

### 4.2.2 Reactie Centrum

De voorgestelde maatregelen zijn in november 2003 door stadsdeel Centrum uitgevoerd.

## 4.3 Stadsdeel De Baarsjes

### 4.3.1 Geconstateerde knelpunten

6) In stadsdeel De Baarsjes wordt bij enkele verkeerslichten (voor fietsers) aangegeven dat rechtsaf voor bromfietsers vrij is. Echter de bromfietser rijdt hier niet via het fietspad maar via de rijbaan. Voor de rechtsaf beweging moeten de bromfietsers gebruik maken van de verkeerslichten die gelden voor de rijbaan. Er is voor de bromfietsers dus geen vrije rechtsaf beweging. Door het aanwezig zijn van het betreffende bord zou de situatie kunnen voorkomen dat de bromfietser door rood rijdt. Hierdoor zou een conflict kunnen ontstaan.
7) In stadsdeel De Baarsjes geeft de Fietsersbond 1 knelpunt. Het betreft de afstand van de overgang van bromfiets op de rijbaan naar BOF t.o.v. de aansluiting met de A10. De bromfietser wordt bij het Surinameplein van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad verwezen. De Fietsersbond vraagt zich af of deze overgang niet dichter bij de oprit naar de A10 geplaatst kan worden.

### 4.3.2 Reactie De Baarsjes

6) Op het kruispunt Jan van Galenstraat / Admiraal de Ruijterweg heb ik op het fietspad op de Jan van Galenstraat in de richting van het centrum het bord VKL 05 aangetroffen. Dit bord geeft inderdaad een onveilige situatie als de bromfietsers afslaan en op de rijbaan (in dit geval vrije tram- en busbaan) terecht komen. Hoewel: de bromfietsers kunnen eigenlijk officieel al (eerder) niet voor dit betreffende fietserslicht terecht komen omdat het een fietspad is met het bord G11 (de bromfietsers moeten bij dit kruispunt al gebruik maken van de rijweg, en dan heeft dit bord geen betrekking op hen).



bord VKL 05



bord VKL 06

7) Het knelpunt wat de Fietsersbond heeft aangegeven is wat betreft het gedeelte De Baarsjes 'onterecht'. Zodra de bromfietsers het Surinameplein naderen, worden ze over een (breed) fietspad verder geleid naar de A10. Dat is ook veel veiliger voor de bromfietsers. Het knooppunt Surinameplein is voor het autoverkeer al ingewikkeld, en als je daar doorheen ook nog bromfietsers moet laten leiden, leidt dit tot nog meer ongevallen. Overigens ligt maar een klein gedeelte van dit traject (tussen Surinameplein en de A10) maar in De Baarsjes. De rest ligt in Slotervaart. Er zijn in De Baarsjes naar mijn bevindingen geen andere knelpunten m.b.t. bromfietsers op de rijbaan.

## 4.4 Stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer

### 4.4.1 Geconstateerde knelpunten Geuzenveld/Slotermeer

9) De Burgemeester Roëllstraat wordt genoemd i.v.m. continuïteit. De Fietsersbond is van mening dat het gedeelte tussen de Rendorpstraat en de Slotermeerlaan bromfiets op de rijbaan moet worden.

### 4.4.2 Reactie Geuzenveld/Slotermeer

9) Het wegvak tussen de Burg. Rendorpstraat en de Slotermeerlaan (de Burg.Roëllstraat!) heeft vrijliggende fietspaden, waarbij zowel aan de kant van de Burg. Rendorpstraat, als aan de kant van de Slotermeerlaan het bord G11 staat. De bromfietser rijdt hier dus al op de rijbaan.

## 4.5 Stadsdeel Noord

### 4.5.1 Geconstateerde knelpunten Noord

10) Voor het stadsdeel Amsterdam Noord zijn drie knelpunten geconstateerd. Als eerste wordt de IJdoornlaan genoemd. De Fietsersbond meldt hierbij echter dat dit knelpunt niet direct met de maatregel "Bromfiets op de rijbaan" te maken heeft. De weg is verboden voor fietsers en ook voor bromfietsers op de delen waar de weg is verhoogd is. Op de paden naast de IJdoornlaan mogen de bromfietsers niet alle zijpaden in.
11) Bij de Kadoelen wordt aangegeven dat de bebording voor de fiets/bromfietspaden niet klopt / niet volledig is.
12) Verder wordt de rotonde aan het eind van de Van De Pekstraat genoemd. Hier gaat de bromfietser van de rijbaan (vd Pekstraat) naar het fiets/bromfietspad. De overgang wordt door de Fietsersbond als niet erg duidelijk omschreven.
13) Voorgesteld wordt om BOR in te voeren op de Johan van Hasseltweg.

### 4.5.2 Reactie Noord

10) De IJdoornlaan; men is het er mee eens dat de bromfiets op de rijbaan moet worden, echter wel met een duidelijke grens tot waar. Ook zouden er hiervoor verkeerslichtenregelinstallaties aangepast moeten worden. Er wordt nu al gekeken om een goede overgang te realiseren t.h.v. de Zuiderzeeweg. De verkeerspolitie heeft aangegeven dat er nu al meer handhaving en controle op de maatregel is. Kortweg, de IJdoornlaan moet bromfiets op de rijbaan worden. De IJdoornlaan wordt bromfiets op de rijbaan als de Ijdoornlaan gereconstrueerd wordt. Dit kan nog wel een aantal jaren duren.
11) Klaprozenweg / Stenendokweg; de bromfietsers zouden hier moeten oversteken via een (brom)fietspad. Hier worden de borden vervangen.
12) Bromfiets op de rijbaan; vd Pekstraat / Mosplein / van Hasseltweg. Men was het er mee eens dat de bromfietser via de rijbaan over het Mosplein heen zou moeten rijden, mede vanwege de drukte op het fietspad bij het marktplein.
13) Het voorstel om de bromfietser via de rijbaan van de van Hasseltweg te laten rijden was men tegen, o.a. vanwege de omliggende wegen. Echter deze hele verkeerssituatie wordt over ca. twee jaar helemaal veranderd, hierbij zou de bromfietser wel via de rijbaan moeten. Kortweg, men laat de huidige situatie zoals het is en wacht ongevalsgegevens (2001/2002) af of het noodzakelijk blijkt te zijn om het bromfiets op de rijbaan te maken. Voor de overgang op de rotonde voor het Mosplein wordt gekeken naar de aanvulling met de verkeersborden OV103 en OV104 en mogelijk een eerdere overgang, dus niet op de rotonde.

## 4.6 Stadsdeel Oost/Watergraafsmeer

### 4.6.1 Geconstateerde knelpunten Oost/Watergraafsmeer

14) Op de Ruysstraat, de 1e Oosterparkstraat en de Weesperzijde rijdt de bromfietser op het fiets/bromfietspad. De Fietsersbond is van mening dat de bromfietser hier gebruik moet maken van de rijbaan i.p.v. het fiets/bromfietspad.
15) Nabij het Prins Bernhardplein rijdt de bromfietser via het fiets/bromfietspad. Echter de bebording geeft op enkele plaatsen aan dat het geen fiets/bromfietspad is maar een verplicht fietspad. Deze borden geven dus aan dat de bromfiets van de rijbaan gebruik moet maken terwijl dat niet het geval is.
16) Komende vanaf de Wibautstraat staat bij de 1e Oosterparkstraat een verplicht fietspad bord. Aan de andere kant van het doorsteekje, bij de Oetgensstraat, staat een bord dat aangeeft dat er een fiets/bromfietspad is.
17) De Mauritskade t.h.v. de 's Gravesandestraat. Op deze kruising gaat het G11 fietspad over in een fiets/bromfietspad aangegeven met het bord G12a. Bij deze overgang ontbreekt het bord OV103. Dit bord geeft aan waar de bromfietser van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad gaat. Voorgesteld wordt om de Mauritskade bromfiets op de rijbaan te maken. In combinatie hiermee dient de Wibautstraat ook Bromfiets op de rijbaan te worden. Hiermee wordt een grote lengte bromfiets op fietspad omgezet in bromfiets op de rijbaan. De kans op verkeersongevallen zal hiermee in positieve zin beïnvloed kunnen worden.

### 4.6.2 Reactie Oost/Watergraafsmeer

14) Op de Ruysstraat, de 1e Oosterparkstraat en de Weesperzijde wordt in het 1e kwartlaa van 2004 bromfiets op de rijbaan ingevoerd.
15 t/m 17) Op de Wibautstraat, Mauritskade en Prins Bernhardplein wordt eind 2003/1e kwartaal 2004 bromfiets op de rijbaan ingevoerd.

## 4.7 Stadsdeel Osdorp

### 4.7.1 Geconstateerde knelpunten Osdorp

18) De bromfietser rijdt in stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld op de Plesmanlaan op het fiets/bromfietspad. In stadsdeel Osdorp rijdt de bromfietser op Langsom (sluit aan op de Plesmanlaan) op de rijbaan.

### 4.7.2 Reactie Osdorp

18) Als stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld de brommer op de Plesmanlaan op de rijbaan laat rijden dan hoeven er in stadsdeel Osdorp geen overgangen van en naar de rijbaan gerealiseerd te worden waardoor er een uniforme situatie ontstaat.

## 4.8 Stadsdeel Oud-West

### 4.8.1 Geconstateerde knelpunten Oud-West

19) De Kinkerstraat is een eenrichtingsstraat, stad in. In deze richting is het bromfiets op de rijbaan. Echter in tegengestelde richting geldt Bromfiets op het brom-/fietspad. De Fietsersbond is tegen een Brom-/fietspad in de richting stad uit.

### 4.8.2 Reactie Oud-West

19) Door de Fietserbond is aangegeven dat zij problemen hebben met de Kinkerstraat en het op de rijbaan toelaten van de brommers richting stad-uit. Dit is ook geheel niet mogelijk, aangezien voor de Kinkerstraat éénrichtingverkeer geldt voor autoverkeer stad-in. Stad-uit dient derhalve het bromfietsverkeer gemengd te worden met het fietsverkeer.

## 4.9 Stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld

### 4.9.1 Geconstateerde knelpunten Slotervaart/Overtoomse Veld

20) De kruising van de Johan Huizingalaan met de Louwesweg en Aletta Jacobslaan. De Johan Huizingalaan vanuit het zuiden is een fiets/bromfietspad. De Johan Huizingalaan naar het noorden, de Louwesweg en de Aletta Jacobslaan hebben fietspaden. Vanaf de kruising waar de bromfiets op het fiets/bromfietspad rijdt, naar de Louwesweg, Aletta Jacobslaan en Johan Huizingalaan naar het noorden wordt niet aangegeven (met bord OV104) waar de bromfietser naar de rijbaan moet. Er staan alleen G11 borden die aangeven dat het verplichte fietspaden zijn.
21) De Plesmanlaan t.h.v. de Johan Huizingalaan. De bromfietser die in westelijke richting over de kruising gaat wordt van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad geleidt d.m.v. bebording. Het bord G12a geeft aan dat het een fiets/bromfietspad betreft en het bord OV103 geeft de overgang aan van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad. In de andere richting, de Plesmanlaan in oostelijke richting, is er de overgang van een fiets/bromfietspad naar een fietspad G11 en de bromfietser op de rijbaan. Het G11 bord is aanwezig, maar het OV104 bord dat de bromfietser naar de rijbaan leidt ontbreekt. Voorgesteld wordt om op de gehele Plesmanlaan bromfiets op de rijbaan te realiseren.
22) Komende vanaf het fiets/bromfietspad langs de Cornelis Lelylaan naar de Delflandlaan wordt de bromfietser niet naar de rijbaan verwezen d.m.v. het bord OV104. Ook wordt vanuit deze richting niet aangegeven dat langs de Delflandlaan een G11 fietspad ligt. Het bord G11 geeft aan dat er een verplicht fietspad is, wat dus betekent dat de bromfietser op de rijbaan dient te rijden.

### 4.9.2 Reactie Slotervaart/Overtoomse Veld

20) De overgang van Bromfiets op het bromfietspad naar bromfiets op de rijbaan op de Johan Huizingalaan is hier tijdelijk op sobere wijze op het kruispunt uitgevoerd. Dit in afwachting van het groot onderhoud op de Johan Huizingalaan in 2003, waarbij deze overgang op de Johan Huizingalaan ten zuiden van de Henk Sneevlietweg zal worden gelegd.
21) Stadsdeel Slotervaart heeft destijds besloten de Plesmanlaan Bromfiets op het fiets/bromfietspad te maken omdat de inrichting met parkeeroren gevaar zou kunnen opleveren voor bromfietsers op de rijbaan. Met de reconstructie van de Plesmanlaan in 2003 verdwijnen deze oren hier en kan de hele Plesmanlaan bromfiets op de rijbaan worden. Hiermee zijn dan ook de knelpunten op de aansluitende kruispunten opgelost.
22) Op de Delflandlaan/Cornelis Lelylaan zullen de bordjes geplaatst worden.

## 4.10 Stadsdeel Westerpark

### 4.10.1 Geconstateerde knelpunten Westerpark

23) Op de Transformatorweg, Nieuwe Hemweg, een deel van de Spaarndammerdijk en een doorsteekje Zaanstraat zijn knelpunten geconstateerd. Op deze wegen rijdt de bromfietser op het fiets/bromfietspad.

### 4.10.2 Reactie Westerpark

Het Overbrakerpad is een solitair fietspad, waardoor er een grote omrijfactor bestaat voor bromfietsers.
Verder wordt de doorsteek Buyskade als knelpunt genoemd. Deze doorsteek bestaat uit een fiets/bromfietspad over een bruggetje tussen de Buyskade en de Jan van Galenstraat.

*Bromfiets op het fietspad Buysbrug*
Deze fietsbrug is na veel inspanning gerealiseerd om een fietstraject compleet te maken. Op dit fietspad levert de aanwezigheid van bromfietsen geen bezwaren op; de snelheid is laag en de bochten krap. Voetgangers, fietsers en bromfietsers kunnen elkaar goed passeren. De omrijbewegingen zijn onaanvaardbaar groot wanneer bromfietsen hier worden geweerd, zoals voorheen de fietser erg veel moest omrijden. Bovendien is handhaving praktisch onmogelijk.

*Bromfiets op het fietspad Zaanstraat tussen de Elizabeth Paulusschool en de Spaarndammerstraat*
De omrijbeweging is groot en het gaat om een relatief klein stukje waar geen hoge snelheden worden gehaald. Er is daarom toe overgegaan om bromfietsers hier toe te staan. Vanuit de school zijn geen klachten richting stadsdeel geuit om hier de bromfietser van het fietspad te halen. Onlangs is er vanuit het project 'Tussen school en thuis' en inventarisatie gemaakt van knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid. Ook de Elizabeth Paulusschool heeft hieraan meegewerkt, maar het probleem van bromfietsen op dit fietspad is nooit eerder naar voren gekomen. Het stadsdeel is daarom voornemens om de huidige situatie te handhaven totdat plannen aanleiding geven om de verkeerscirculatie te herzien.

*Bromfiets op rijbaan Nieuwe Hemweg*
De Nieuwe Hemweg is een rijbaan met twee rijstroken en leidt naar de A10. Alhoewel de maximum toegestane snelheid op 50 km/h is gesteld is het wel een weg die uitnodigt tot hard rijden. Het snelheidsverschil is te groot om bromfietsers op de rijbaan toe te laten. Bovendien leidt de weg door een tunnel waar de snelheden zeker nog hoger liggen. De vrij brede fietspaden bieden de benodigde ruimte om fietsers toe te staan zonder voor problemen te zorgen. Bij de overgang de Spaarndammerbuurt (vanaf de Oostzaanstraat) in wordt het bromfietsverkeer, na eerst gebruik te maken van de ventweg, naar de rijbaan verwezen.

Op de Spaarndammerdijk richting stad-uit wordt de bromfietser vroegtijdig achter het benzinestation langs naar het fietspad verwezen. Hierbij is de afweging bromfietser op fietspad versus de anders zo ingewikkelde afwikkeling van het bromfietsverkeer ter hoogte van de Archangelweg gemaakt. Hier hoor ik overigens niemand over.

*Overbrakerpad*
Over het weggedeelte Overbrakerpad tussen Spaarndammerdijk en Haarlemmerweg werd destijds discussie gevoerd. In afwachting van de oplevering van het Westergasfabriekterrein als sociaal/kultureel manifestatie gebied, en met het oog op de omrijafstanden is gekozen om geen bromfietspadborden te plaatsen. Het Overbrakerpad maakt deel uit van een groene route en loopt langs een kinderboerderij. Er wordt erg veel gewandeld. De menging van bromfietser met voetgangers en fietsers is wat ons betreft ongewenst gezien het hoge snelheidsverschil.

*Tot slot*
Bovengenoemde maatregelen zijn in nauw overleg met betrokkenen genomen. De belangrijkste redenen om tot het plaatsen van bromfietspadborden over te gaan zijn te herleiden tot omrijafstanden (handhaafbaarheid) en onderlinge snelheidsverschillen (verkeersveiligheid). De maatregelen kunnen rekenen op steun vanuit de Verkeerscommissie Westerpark en de besluiten van het Dagelijks Bestuur dateren van 14 december 1999.

## 4.11 Stadsdeel Zeeburg

### 4.11.1 Geconstateerde knelpunten Zeeburg

24) Tussen het stadsdeel Zeeburg en Oost/Watergraafsmeer is er t.h.v. de Bonistraat richting de Polderweg een onduidelijke situatie. Op dit punt is er onder het spoor een doorgang tussen de beide stadsdelen. Het probleem is dat de onderdoorgang vanuit Zeeburg richting Oost/Watergraafsmeer met het bord G11 wordt aangegeven als fietspad. Echter vanuit Oost/Watergraafsmeer richting Zeeburg wordt de onderdoorgang aangegeven als een fiets/bromfietspad dat in twee richtingen wordt bereden d.m.v. het bord G12a met onderbord.

### 4.11.2 Reactie Zeeburg

24) Het bordje G11 bij de Bonistraat aan de Zeeburgse kant wordt vervangen door een G12 bordje. Dit is inmiddels gebeurd en afgestemd met stadsdeel Oost/Watergraafsmeer.

## 4.12 Stadsdeel Zuideramstel

### 4.12.1 Geconstateerde knelpunten Zuideramstel

25) De overgang van de Amsteldijk naar de President Kennedy Laan. Vanaf de Amsteldijk komt de bromfietser vanaf de rijbaan naar het fiets/bromfietspad langs de President Kennedy Laan. De bromfietser wordt bij het verkeerslicht via het bord OV103 van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad geleid. Via het fiets/bromfietspad zal de bromfietser richting de kruising met de Rijnstraat rijden.

26) Als men als bromfietser vanuit de Hoendiepstraat, Boterdiepstraat of Eemstraat komt richting de President Kennedy Laan wordt aangegeven dat het eerdergenoemde fiets/bromfietspad een fietspad is.

27) Het Europaplein t.h.v. de Nierstraat. De bromfietser wordt op dit punt van het fiets/bromfietspad naar de rijbaan geleid. De borden G11 en OV104 geven dit aan. De bebording is niet het probleem, de infrastructuur maakt de manoeuvre voor de bromfietser gevaarlijk. Het fietspad wordt namelijk gescheiden van de weg door een betonnen rand van $\pm$ 15 cm hoogte. Als de bromfietser op dit punt naar de rijbaan gaat zal hij een uitwijkende beweging naar links maken. Als op dit moment een auto in dezelfde richting rijdt zal de bromfietser moeten wachten en aan de auto voorrang verlenen. Als de bromfietser vervolgens de rijbaan op wil rijden moet er over de linker schouder gekeken worden of de weg vrij is, echter hier staat een reclamezuil die het zicht grotendeels ontneemt.

28) Nog een kleine opmerking bij het bord OV104 van de afbeelding is dat het verkeersbord hier niet compleet is, het zadel van de bromfiets ontbreekt.

29) De bromfietser wordt d.m.v. het OV103 bord van de rijbaan naar een fietspad geleidt. Als de bebording klopt moet de bromfietser dus via een parkeerplaats naar het fiets/bromfietspad langs de Europaboulevard. Waarschijnlijk moet het bord G11 veranderd worden en het bord G12a dat een fiets/bromfietspad aangeeft. De kruising Europaboulevard / van Boshuizenstraat. De bromfietser van de Europaboulevard komt via een fiets/bromfietspad en de bromfietser vanuit de van Boshuizenstraat komt via de rijbaan. Moet de bromfietser vanaf de Europaboulevard linksaf de rijbaan op of moet hij rechtdoor?

30) De Arent Janszoon Ernst straat t.h.v. Valk Hof. Langs de Buitenveldertselaan ligt een fiets/bromfietspad. De zijstraten van de Buitenveldertselaan hebben fietspaden G11. Over het algemeen zijn de overgangen goed uitgevoerd met alle bebording van dien. Echter op de Arent Janszoon Ernst straat ontbreekt er een bord. De bromfietser rijdt van het fiets/bromfietspad rechtdoor naar een fietspad G11. Het bord OV104 ontbreekt.

31) De De Boelelaan t.h.v. het VU ziekenhuis. Vanaf de Amstelveenseweg is er een fiets/bromfietspad. Bij de onderdoorgang van het VU ziekenhuis wordt de bromfietser naar de rijbaan verwezen d.m.v. het bord OV104. Het fiets/bromfietspad verandert in een fietspad. Dit wordt echter niet aangegeven door het bord G11 verplicht fietspad.

### 4.12.2 Reactie Zuideramstel

31) De verkeerscommissie Zuideramstel is akkoord met het voorstel om bromfiets op de rijbaan in te voeren op de Amstelveenseweg.

Door stadsdeel Zuideramstel is verder ondanks meerdere verzoeken verder geen reactie ontvangen. Op straat zijn de knelpunten nog steeds niet opgelost en het is niet bekend wanneer deze opgelost worden. Er is inmiddels een brief aan het sectorhoofd Stadsdeelwerken gestuurd met het verzoek om een reactie (zie bijlage 4).

## 4.13 Stadsdeel Zuidoost

### 4.13.1 Geconstateerde knelpunten Zuidoost

In stadsdeel Amsterdam Zuidoost is afgeweken van het landelijke beleid "Bromfiets op de rijbaan". In Zuidoost geldt BOF. De motivatie voor het afwijken van het landelijke beleid wordt beschreven door negen redenen (rapport IBA):

- Veel verbindingen met 80 en 100 km/uur wegen.
- Bromfietsers van bubeko (buiten de bebouwde kom) bevinden zich al op het fiets/bromfietspad.
- De fietspaden zijn meestal ca. 4 meter breed, vanwege de brandweerroute.
- De fietspaden zijn grotendeels solitaire paden, waardoor de vermeende verkeersveiligheid welke wordt bereikt door de bromfietser van het fietspad af te halen nagenoeg nihil is.
- De wegen zijn grotendeels hoger gelegen (dreven) en hebben geen verbinding met de lagergelegen fietspaden.
- De dreven zijn op grote afstand van de woningen gelegen, overtredingen moeten niet uitgelokt worden.
- Onredelijk ver omrijden moet vermeden worden.
- Continuïteit.
- Op de rijbaan zou eerder een onveilige situatie creëren.

De Fietsersbond vindt het op sommige plaatsen vreemd dat de bromfietser op het fiets/bromfietspad moet. Bijvoorbeeld op buurtstraten met een fietspad ernaast zoals in de Berthold Brechtstraat.
Met de vernieuwing van de Bijlmer zullen er meer straten op maaiveld komen. Daar is het zaak dat BOR de regel wordt.

### 4.13.2 Reactie Zuidoost

De argumenten om 'bromfiets op de rijbaan' in Zuidoost niet door te voeren zijn als volgt:

1. het verbieden van bromfietsers op fietspaden zal leiden tot een niet te handhaven situatie:
   a) bromfietsers worden geconfronteerd met aanzienlijke omrij-afstanden;
   b) in een aantal gevallen kan men met de bromfiets niet meer tot bij hun bestemming komen (met de bromfiets aan de hand over meer dan 100 meter zal niet handhaafbaar zijn);
   c) fysiek, infrastructureel is het weren van bromfietsers op fietspaden niet af te dwingen (veel hoog-laag situaties, bromfiets boven en voordeur op maaiveld ca. 4 meter lager!);

deze zaken tezamen zullen onherroepelijk leiden tot niet toegestaan gebruik van de fietspaden en zodoende vragen om extra handhaving;

2. de objectieve verkeersveiligheidswinst zal gering zijn:
   a) vanwege de solitaire fietspaden (confrontatie auto-bromfiets treedt daar niet op);
   b) vanwege de ruime breedte van de fietspaden (nauwelijks ongevallen op wegvakken; ongevallen hoofdzakelijk op de kruisingen, daar zullen maatregelen getroffen worden);
3. bromfietsers op de rijbaan zal op een aanzienlijk aantal plaatsen leiden tot problemen:
   a) vanwege de hoge rijsnelheden;
   b) vanwege de hoge verkeersintensiteiten;
4. het probleem van de overgangspunten, die bij 'bromfiets op de rijbaan' moeten worden gerealiseerd en vanwege de hoogteverschillen erg lastig zouden worden;
5. het probleem dat bromfietsers 'zo maar' de stroomwegen op kunnen rijden wordt hiermee voorkomen;
6. vrijwel alle fietspaden van Zuidoost grenzen aan fietspaden buiten de bebouwde kom; daar zitten bromfietsers reeds op, waardoor overgangen niet nodig zijn (uitzondering vormt Diemen; met deze gemeente heeft op voorhand daarover overleg plaatsgevonden).

Mogelijke tegenargumenten dat door de blijvende aanwezigheid van bromfietsers op het fietspad de (subjectieve) veiligheid voor de fietser hiermee niet verbetert en de verbetering van de verblijfskwaliteit en de leefbaarheid nabij de woningen niet plaatsvindt zullen door een zorgvuldige inrichting en specifieke maatregelen ontkracht worden. De veiligheid van zowel de fietser als de bromfietser wordt op die wijze gewaarborgd.
Kruisingen van (brom)fietspaden onderling vormen een aandachtspunt als (potentiële) locaties voor onveiligheid.

Omdat de voordelen van 'bromfiets op de rijbaan' teniet worden gedaan door de nadelen wordt voorgesteld de invoering van de algehele maatregel 'bromfiets op de rijbaan' in Zuidoost *niet* te volgen en de bromfietser te handhaven op het (brom)fietspad (met uitzondering van de recreatiegebieden). Concreter betekent dit voor de plaats van de bromfiets:

- daar waar fietsvoorzieningen aanwezig zijn dient de bromfietser hiervan gebruik te maken (brom/fietspad);
- in recreatiegebieden wordt de bromfietser geweerd van de daar aanwezige fietspaden;
- op de gebiedsontsluitingswegen en op stroomwegen worden bromfietsers niet toegelaten (zoals in de huidige situatie reeds het geval is);
- op alle overige wegen, de erftoegangswegen, mag/moet de bromfiets wel op de rijbaan rijden (menging van verkeerssoorten aldaar).

Inmiddels is, vooruitlopend op verdere besluitvorming over deze nota, besloten de bromfiets in Zuidoost op het (brom)fietspad te houden.( DB-besluit: 19 oktober 1999).

Bovendien worden in zuidoost zoveel mogelijk vrijliggende fietspaden geïntegreerd met de 30 km zones (=opheffen vrijliggend pad).
Slecht en klein deel van de paden blijft over de gehele lengte vrijliggend (het kernnet).
De ervaring heeft overigens geleerd dat hier deze maatregel als logisch en redelijk wordt ervaren.

## 5. Verkeersveiligheid en Bromfiets op de rijbaan

### 5.1 Ontwikkeling in Nederland

Het aantal dodelijke slachtoffers onder brom- en snorfietsers steeg van 78 in 2001 naar 106 in 2002 (een stijging van 26%). Hiermee ligt het aantal dodelijke slachtoffers in Nederland weer op het niveau van 2000 (zie ook bijlage 5).

### 5.2 Ontwikkeling in Amsterdam

Om te kunnen beoordelen of de maatregel ook in Amsterdam effectief is, zijn de beschikbare ongevallengegeven van de jaren 2000 - 2002 afgezet tegenover die van 1997 - 1999. De analyse laat zien dat het aantal slachtofferongevallen met bromfietsers in de periode 2000 – 2002 29 % lager ligt dan in de periode 1997 -1999.

*De plaats in Amsterdam*

| Stadsdeel | 1997 –1999 Aantal slachtoffers bromfietsers | 2000 – 2002 Aantal slachtoffers bromfietsers | Daling/Stijging |
|---|---|---|---|
| De Baarsjes | 86 | 46 | -47% |
| Zeeburg | 47 | 27 | -43% |
| Amsterdam Centrum | 323 | 190 | -41% |
| Noord | 210 | 125 | -40% |
| Bos en lommer | 59 | 36 | -39% |
| Westerpark | 60 | 38 | -37% |
| Oost/Watergraafsmeer | 206 | 129 | -37% |
| Osdorp | 81 | 53 | -35% |
| Zuideramstel | 103 | 78 | -24% |
| Geuzenveld/slotermeer | 69 | 54 | -22% |
| Oud-West | 85 | 67 | -21% |
| Slotervaart/Overtoomse veld | 105 | 85 | -19% |
| Oud-Zuid | 206 | 178 | -14% |
| Westpoort | 33 | 39 | 18% |
| Zuidoost | 76 | 93 | 22% |
| | | | |
| TOTAAL | 1749 | 1238 | -29% |

In stadsdeel De Baarsjes heeft de sterkste daling plaatsgevonden van het aantal bromfietsslachtoffers. Alleen in stadsdeel Zuidoost en in Westpoort steeg het aantal slachtofferongevallen met bromfietsers in de nasituatie. In stadsdeel Zuidoost en Westpoort rijdt de bromfietser op het brom-fietspad. In Westpoort vanwege de wegen waar hoge snelheden door het autoverkeer worden bereikt en in Zuidoost vanwege de aanwezige dreven. De stijging van het aantal bromfietsongevallen in Zuidoost en Westpoort pleit voor het oplossen van de knelpunten in Amsterdam. Het oplossen van deze knelpunten zal de verkeersveiligheid ten goede komen.

## 6. Advies dIVV

dIVV is van mening dat bromfiets op de rijbaan op alle 50 km/u wegen in Amsterdam ingevoerd hoort te worden. In de praktijk blijkt echter dat er door de stadsdelen met gegronde redenen uitzonderingen op dit advies plaatsvinden. IVV gaat akkoord met de volgende uitzonderingen die in Amsterdam aanwezig zijn:

- Langs de op- en afritten naar de A10 wordt de bromfietser in het algemeen via het fiets/bromfietspad geleid. De reden hiervoor is dat er de angst is dat de bromfietser de A10 oprijdt. Bovendien zijn er in sommige gevallen ter hoogte van de A10 zo'n 5 rijbanen aanwezig (2 linksaf, 1 rechtdoor en 2 rechtsaf). De bromfietser die zich in het midden op de rechtdoorgaande rijbaan bevindt zal zich tussen het vele autoverkeer niet veilig voelen en al snel ervoor kiezen om via het fietspad te blijven rijden.
- Bij 'doorsteekjes' wordt er in de meeste gevallen voor gekozen voor een fiets/bromfietspad. De reden hiervan is de omrijafstand voor bromfietsers. Als er gekozen wordt voor een fietspad dan zal de bromfietser waarschijnlijk toch gebruik blijven maken van het fietspad. Dit is door de politie niet te handhaven.
- In een aantal gevallen (bijvoorbeeld de Plesmanlaan in stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld) wordt de bromfietser op de rijbaan toegelaten na de herprofilering. In de huidige situatie wordt het niet verkeersveilig geacht om de bromfietser op de rijbaan toe te laten vanwege bijvoorbeeld zogenaamde oren in de parkeervakken en door de hoge rijsnelheden ter plaatse.

*Subdriehoek verkeer*

De subdriehoek verkeer Amsterdam heeft op 2 december 2003 besloten om:

- Het handhavingsembargo op de maatregel bromfiets op de rijbaan op te heffen;
- Het opheffen van het handhavingsembargo intern bij de politie Amsterdam Amstelland uitgebreid te communiceren;
- Dat van een gerichte aanpak door de politie in relatie tot een publiciteitscampagne geen sprake zal zijn om de volgende 2 redenen:
  1. de daling van het aantal verkeersslachtoffers in relatie tot de maatregel bromfiets op de rijbaan;
  2. de in de grote driehoek afgesproken prioriteitsstelling van de aanpak van de zogenaamde GRASH delicten (gordel, rood-licht, alcohol, snelheid en helmplicht).
- Van een gerichte aanpak zal alleen sprake zijn op blackspotlokaties indien overtreding van de maatregel bromfiets op de rijbaan daartoe aanleiding geeft.

*Bijlage 1*

De toegankelijkheid voor fiets en/of bromfiets wordt geregeld met de volgende borden:


G11


G12


G12a


G12b


OV103


OV104

G11 Verplicht fietspad
G12 Einde verplicht fietspad
G12a Fiets/bromfietspad
G12b Einde fiets/bromfietspad
OV 103 Overgang rijbaan naar fiets/bromfietspad
OV 104 Overgang fiets/bromfietspad naar rijbaan

| Stadsdeel | Maatregel | Wanneer uitgevoerd? |
|---|---|---|
| **Bos en Lommer** | 1) In het stadsdeel Bos en Lommer zijn drie wegen (Bos en Lommerweg, Jan van Galenstraat en de Haarlemmerweg) die aansluiten op de A10. Bij alle drie de aansluitingen rijdt de bromfietser via het fiets/bromfietspad. | Stadsdeel handhaaft huidige situatie. |
| | 2) Komende vanaf de Hoofdweg in de richting van het Bos en Lommerplein moet de bromfietser van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad. Ter hoogte van de Buskenblaserstraat waar de overgang is gesitueerd ontbreekt het bord OV103. Met dit bord zou de overgang van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad aangegeven moeten worden. | Maart 2003 uitgevoerd. |
| | 3) Langs de Haarlemmerweg wordt de bromfietser in de richting van de A10 van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad verwezen. De bebording is goed uitgevoerd. Echter de overgang van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad is haaks op de rijbaan. Hierdoor zal de bromfietser moeten afremmen en bestaat de kans op een conflict met achteropkomend verkeer plus het risico dat de bromfietser op de rijweg blijft rijden. | 1e kwartaal van 2004 |
| **Amsterdam Centrum** | 4) De Prins Hendrikkade heeft voor een gedeelte een fiets/bromfietspad. Bromfietsers moeten t.h.v. de kruising met de Oosterdokskade van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad. Echter er is geen bord OV103 dat aangeeft waar de bromfietser van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad gaat. | Eind 2003 |
| | 5) Vlak voor de Oude Schans staat het bord G11. Dit bord geeft een verplicht fietspad aan. De bromfietser moet naar de rijbaan. Echter hier ontbreekt het bord OV104. Dit bord geeft aan waar de bromfietser van het fiets/bromfietspad naar de rijbaan gaat. | Eind 2003 |
| **De Baarsjes** | 6) In stadsdeel De Baarsjes wordt bij enkele verkeerslichten (voor fietsers) aangegeven dat rechtsaf voor bromfietsers vrij is. Echter de bromfietser rijdt hier niet via het fietspad maar via de rijbaan. Voor de rechtsaf beweging moeten de bromfietsers gebruik maken van de verkeerslichten die gelden voor de rijbaan. Er is voor de bromfietsers dus geen vrije rechtsaf beweging. Door het aanwezig zijn van het betreffende bord zou de situatie kunnen voorkomen dat de bromfietser door rood rijdt. Hierdoor zou een conflict kunnen ontstaan. | Augustus 2003 uitgevoerd |
| | 7) In stadsdeel De Baarsjes geeft de Fietsersbond 1 knelpunt. Het betreft de afstand van de overgang van bromfiets op de rijbaan naar BOF t.o.v. de aansluiting met de A10. De bromfietser wordt bij het Surinameplein van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad verwezen. De Fietsersbond vraagt zich af of deze overgang niet dichter bij de oprit naar de A10 geplaatst kan worden. | Stadsdeel handhaaft huidige situatie. |

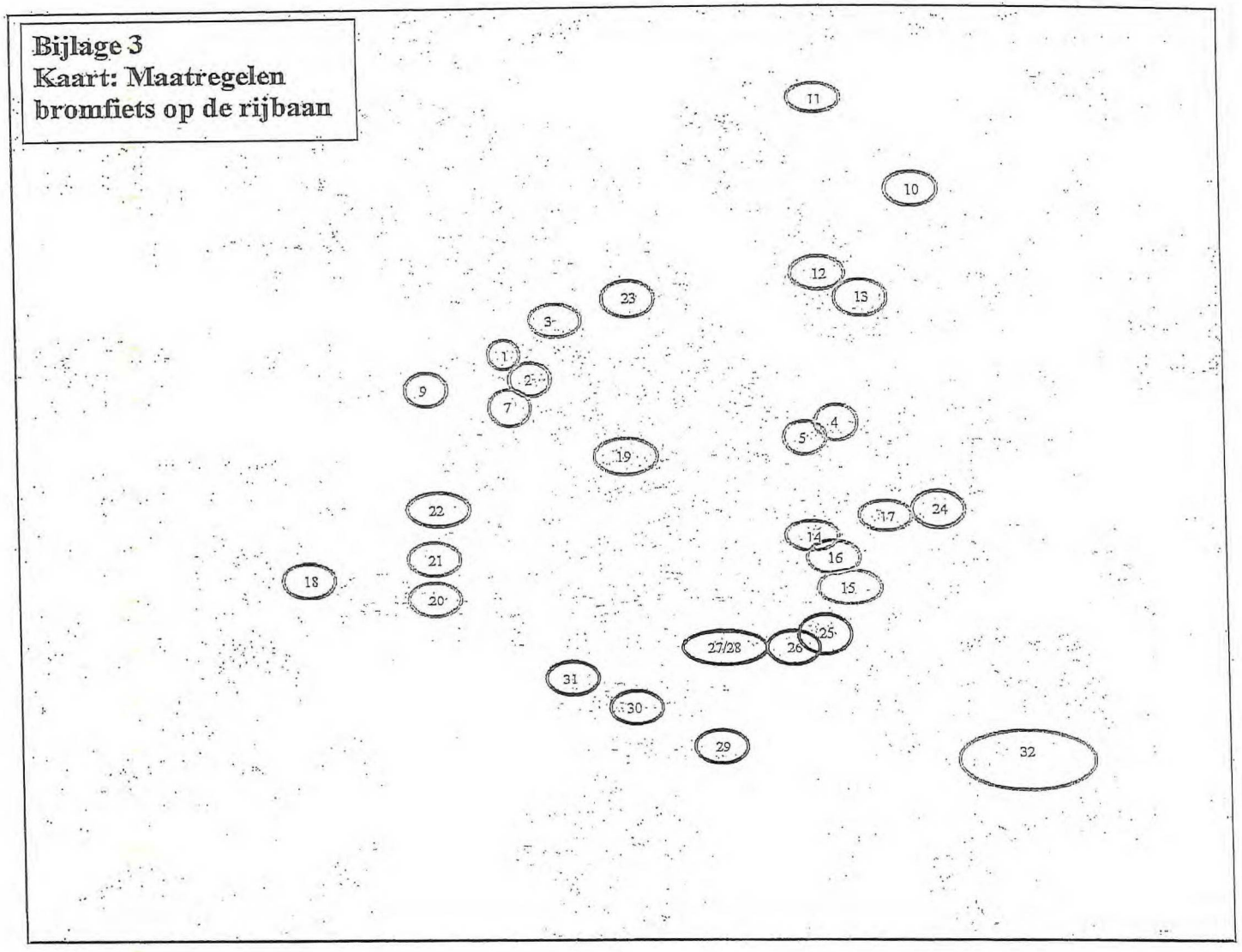
| Stadsdeel | Maatregel | Wanneer uitgevoerd? |
|---|---|---|
| **Geuzenveld/ Slotermeer** | 9) Verder wordt de Burgemeester Roëllstraat genoemd i.v.m. continuïteit. De Fietsersbond is van mening dat het gedeelte tussen de Rendorpstraat en de Slotermeerlaan bromfiets op de rijbaan moet worden. | In december 2002 BOR |
| **Noord** | 10) De IJdoornlaan is verboden voor fietsers en ook voor bromfietsers op de delen waar de weg is verhoogd is. Op de paden naast de IJdoornlaan mogen de bromfietsers niet alle zijpaden in. | De IJdoornlaan wordt BOR als de IJdoornlaan gereconstrueerd wordt. Dit kan nog wel een aantal jaren duren. 2004/2005 |
| | 11) Bij de Kadoelen wordt aangegeven dat de bebording voor de fiets/bromfietspaden niet klopt / niet volledig is. | Borden zijn vervangen. |
| | 12) De rotonde aan het eind van de Van De Pekstraat. Hier gaat de bromfietser van de rijbaan (vd Pekstraat) naar het fiets/bromfietspad. De overgang wordt door de Fietsersbond als niet erg duidelijk omschreven. | Wordt eind 2003 uitgevoerd. |
| | 13) Voorgesteld wordt om BOR in te voeren op de Johan van Hasseltweg. | Stadsdeel handhaaft huidige situatie. Over 2 jaar herprofilering waarbij BOR wordt ingevoerd. |
| **Oost/Water-graafsmeer** | 14) Op de Ruysstraat, de 1e Oosterparkstraat en de Weesperzijde rijdt de bromfietser op het fiets/bromfietspad. Voorstel BOR. | Februari 2004 |
| | 15) Nabij het Prins Bernhardplein rijdt de bromfietser via het fiets/bromfietspad. Echter de bebording geeft op enkele plaatsen aan dat het geen fiets/bromfietspad is maar een verplicht fietspad. Deze borden geven dus aan dat de bromfiets van de rijbaan gebruik moet maken terwijl dat niet het geval is. | Eind 2003 |

| Stadsdeel | Maatregel | Wanneer uitgevoerd? |
|---|---|---|
| **Oost/Water-graafsmeer** | 16) Komende vanaf de Wibautstraat staat bij de 1e Oosterparkstraat een verplicht fietspad bord. Aan de andere kant van het doorsteekje, bij de Oetgensstraat, staat een bord dat aangeeft dat er een fiets/bromfietspad is. | Eind 2003 |
| | 17) De Mauritskade t.h.v. de 's Gravesandestraat. Op deze kruising gaat het G11 fietspad over in een fiets/bromfietspad aangegeven met het bord G12a. Bij deze overgang ontbreekt het bord OV103. Dit bord geeft aan waar de bromfietser van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad gaat. Voorgesteld wordt om de Mauritskade bromfiets op de rijbaan te maken. In combinatie hiermee dient de Wibautstraat ook BOR te worden. Hiermee wordt een grote lengte bromfiets op fietspad omgezet in BOR. De kans op verkeersongevallen zal hiermee in positieve zin beïnvloed kunnen worden. Op de Mauritskade is door ontbrekende bebording onduidelijk waar het BOR en waar het BOF is. | Eind 2003 |
| **Osdorp** | 18) De bromfietser rijdt in stdl. Slotervaart/Overtoomse Veld op de Plesmanlaan op het fiets/bromfietspad. In stdl. Osdorp rijdt de bromfietser op Langsom (sluit aan op de Plesmanlaan) op de rijbaan. | Herinrichting Plesmanlaan in 2003/2004 |
| **Oud-West** | 19) De Kinkerstraat is een eenrichtingsstraat, stad in. In deze richting is het bromfiets op de rijbaan. Echter in tegengestelde richting geldt Bromfiets op het brom-/fietspad. De Fietsersbond is tegen een Brom-/fietspad in de richting stad uit. | Stdl. Handhaaft huidige situatie. |
| **Slotervaart/ Overtoomse Veld** | 20) De kruising van de Johan Huizingalaan met de Louwesweg en Aletta Jacobslaan. De Johan Huizingalaan vanuit het zuiden is een fiets/bromfietspad. De Johan Huizingalaan naar het noorden, de Louwesweg en de Aletta Jacobslaan hebben fietspaden. Vanaf de kruising waar de bromfiets op het fiets/bromfietspad rijdt, naar de Louwesweg, Aletta Jacobslaan en Johan Huizingalaan naar het noorden wordt niet aangegeven (met bord OV104) waar de bromfietser naar de rijbaan moet. Er staan alleen G11 borden die aangeven dat het verplichte fietspaden zijn. | Eind augustus 2003 uitgevoerd. |

| Stadsdeel | Maatregel | Wanneer uitgevoerd? |
|---|---|---|
| **Slotervaart/ Overtoomse Veld** | 21) De Plesmanlaan t.h.v. de Johan Huizingalaan. De bromfietser die in westelijke richting over de kruising gaat wordt van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad geleidt d.m.v. bebording. Het bord G12a geeft aan dat het een fiets/bromfietspad betreft en het bord OV103 geeft de overgang aan van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad. In de andere richting, de Plesmanlaan in oostelijke richting, is er de overgang van een fiets/bromfietspad naar een fietspad G11 en de bromfietser op de rijbaan. Het G11 bord is aanwezig, maar het OV104 bord dat de bromfietser naar de rijbaan leidt ontbreekt. Voorgesteld wordt om op de gehele Plesmanlaan bromfiets op de rijbaan te realiseren. | Uitvoering in 2005. |
| | 22) Komende vanaf het fiets/bromfietspad langs de Cornelis Lelylaan naar de Delflandlaan wordt de bromfietser niet naar de rijbaan verwezen d.m.v. het bord OV104. Ook wordt vanuit deze richting niet aangegeven dat langs de Delflandlaan een G11 fietspad ligt. Het bord G11 geeft aan dat er een verplicht fietspad is, wat dus betekent dat de bromfietser op de rijbaan dient te rijden. | Eind augustus 2003 uitgevoerd. |
| **Westerpark** | 23) Op de Transformatorweg, Nieuwe Hemweg, een deel van de Spaarndammerdijk en een doorsteekje Zaanstraat zijn knelpunten geconstateerd. Op deze wegen rijdt de bromfietser op het fiets/bromfietspad. | Stdl. handhaaft huidige situatie. |
| **Zeeburg** | 24) Tussen het stadsdeel Zeeburg en Oost/Watergraafsmeer is er t.h.v. de Bonistraat richting de Polderweg een onduidelijke situatie. Op dit punt is er onder het spoor een doorgang tussen de beide stadsdelen. Het probleem is dat de onderdoorgang vanuit Zeeburg richting Oost/Watergraafsmeer met het bord G11 wordt aangegeven als fietspad. Echter vanuit Oost/Watergraafsmeer richting Zeeburg wordt de onderdoorgang aangegeven als een fiets/bromfietspad dat in twee richtingen wordt bereden d.m.v. het bord G12a met onderbord. | Maart 2003 uitgevoerd. |
| **Zuideramstel** | 25) De overgang van de Amsteldijk naar de President Kennedy Laan. Vanaf de Amsteldijk komt de bromfietser vanaf de rijbaan naar het fiets/bromfietspad langs de President Kennedy Laan. De bromfietser wordt bij het verkeerslicht via het bord OV103 van de rijbaan naar het fiets/bromfietspad geleid d.m.v een haakse beweging. Via het fiets/bromfietspad zal de bromfietser richting de kruising met de Rijnstraat rijden. | ??? |

| Stadsdeel | Maatregel | Wanneer uitgevoerd? |
|---|---|---|
| **Zuideramstel** | 26) Als men als bromfietser vanuit de Hoendiepstraat, Boterdiepstraat of Eemstraat komt richting de President Kennedy Laan wordt aangegeven dat het eerdergenoemde fiets/bromfietspad een fietspad is. | ??? |
| | 27) Het Europaplein t.h.v. de Nierstraat. De bromfietser wordt op dit punt van het fiets/bromfietspad naar de rijbaan geleid. De borden G11 en OV104 geven dit aan. De bebording is niet het probleem, de infrastructuur maakt de manoeuvre voor de bromfietser gevaarlijk. Het fietspad wordt namelijk gescheiden van de weg door een betonnen rand van ± 15 cm hoogte. Als de bromfietser op dit punt naar de rijbaan gaat zal hij een uitwijkende beweging naar links maken. Als op dit moment een auto in dezelfde richting rijdt zal de bromfietser moeten wachten en aan de auto voorrang verlenen. Als de bromfietser vervolgens de rijbaan op wil rijden moet er over de linker schouder gekeken worden of de weg vrij is, echter hier staat een reclamezuil die het zicht grotendeels ontneemt. | ??? |
| | 28) Nog een kleine opmerking bij het bord OV104 van de afbeelding is dat het verkeersbord hier niet compleet is, het zadel van de bromfiets ontbreekt. | ??? |
| | 29) De bromfietser wordt d.m.v. het OV103 bord van de rijbaan naar een fietspad geleidt. Als de bebording klopt moet de bromfietser dus via een parkeerplaats naar het fiets/bromfietspad langs de Europaboulevard. Waarschijnlijk moet het bord G11 veranderd worden en het bord G12a dat een fiets/bromfietspad aangeeft. De kruising Europaboulevard / van Boshuizenstraat. De bromfietser van de Europaboulevard komt via een fiets/bromfietspad en de bromfietser vanuit de van Boshuizenstraat komt via de rijbaan. Moet de bromfietser vanaf de Europaboulevard linksaf de rijbaan op of moet hij rechtdoor? | ??? |
| | 30) De Arent Janszoon Ernst straat t.h.v. Valk Hof. Langs de Buitenveldertselaan ligt een fiets/bromfietspad. De zijstraten van de Buitenveldertselaan hebben fietspaden G11. Over het algemeen zijn de overgangen goed uitgevoerd met alle bebording van dien. Echter op de Arent Janszoon Ernst straat ontbreekt er een bord. De bromfietser rijdt van het fiets/bromfietspad rechtdoor naar een fietspad G11. Het bord OV104 ontbreekt. | ??? |
| | 31) De De Boelelaan t.h.v. het VU ziekenhuis. Vanaf de Amstelveenseweg is er een fiets/bromfietspad. Bij de onderdoorgang van het VU ziekenhuis wordt de bromfietser naar de rijbaan verwezen d.m.v. het bord OV104. Het fiets/bromfietspad verandert in een fietspad. Dit wordt echter niet aangegeven door het bord G11 verplicht fietspad. | ??? |
| **Zuidoost** | 32) Bromfiets op fiets/bromfietspad in geheel stadsdeel Zuidoost. | Stdl. handhaaft huidige situatie. |

**Bijlage 3**
**Kaart: Maatregelen bromfiets op de rijbaan**




**Legenda maatregelen Bromfiets op de rijbaan**

Maatregelen (zie ook bijlage 2)

1 = Nog niet uitgevoerd

10 = Uitgevoerd

11 = Wordt uitgevoerd in 2003/ 1e kwartaal 2004

13 = Handhaving huidige situatie
(Handhaving huidige situatie langs op- en afritten A10, doorsteekjes, uitvoering na herprofilering).

dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

E. Neelen
November 2003