

Factsheet Onderdoorgang

Fietsersbond

1 juni 2012

Govert de With

020-6128445

g.dewith@fietsersbond.nl

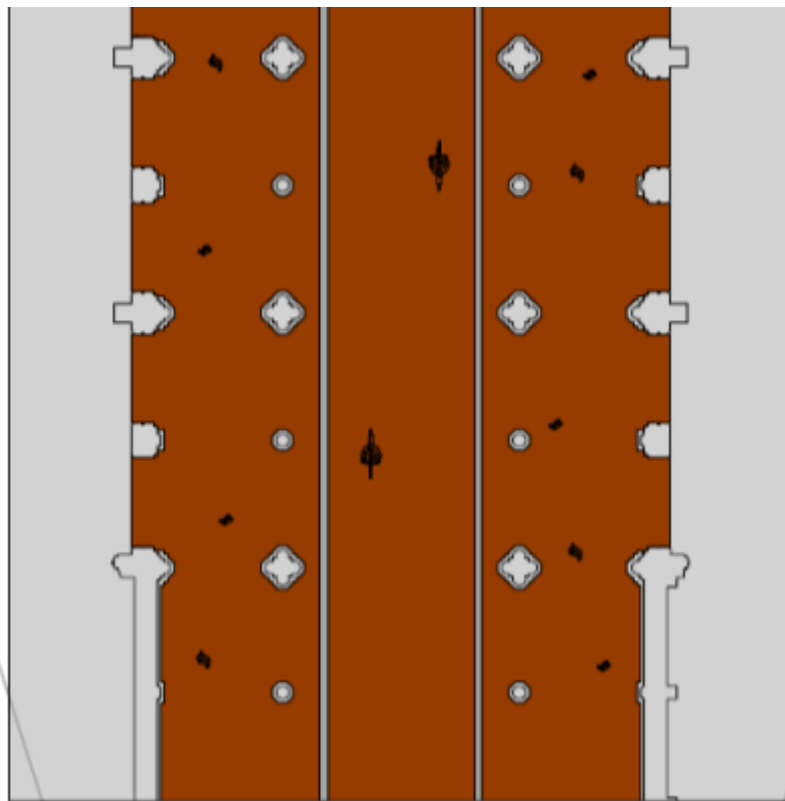
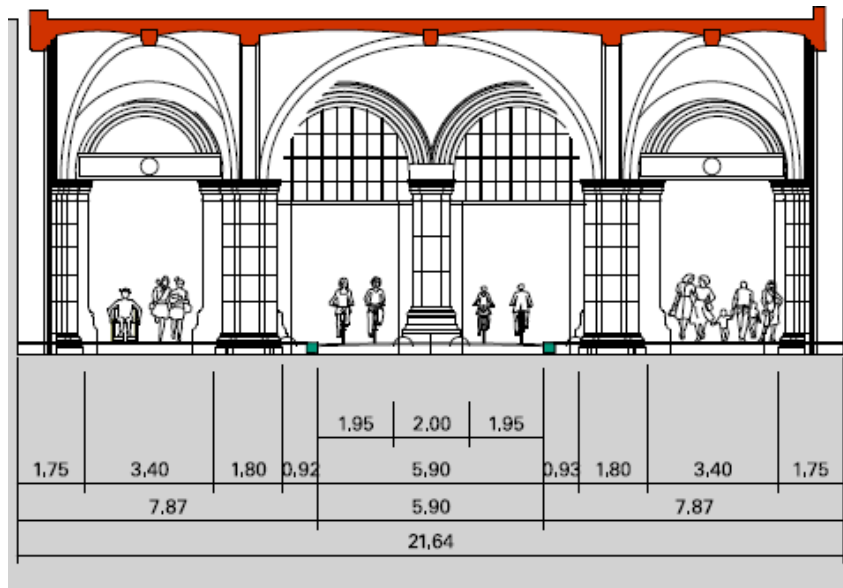


Inhoudsopgave

Situatieschets in de passage.....	2
Redenen om fietsen in de passage toe te staan en na te streven	3
Reactie op tegenargumenten.....	4
Bijlage 1: Afnomen verkeersveiligheid bij afsluiting passage.....	6
Bijlage 2: Column Parool Jelle Brandt Corstius.....	7
Bijlage 3: Ingezonden brief Parool prof. Luca Bertolini cs.....	8



Situatieschets in de passage



Bij de breedste pilaren is de bruikbare breedte van de passage 14,54 meter.

Over het geheel is de breedte tussen de pilaren **18,14 meter**. Bij de uitsparingen 21,64 meter.

Ter vergelijking: Een winkelstraat als de Haarlemmerstraat, met rijdende en geparkeerde auto's, is van gevel tot gevel ongeveer 12 meter breed.

Redenen om fietsen in de passage toe te staan en na te streven

1. De passage is een prachtige fietsroute. Onder een poort – die als zodanig gebouwd is, in het verlengde van de Museumbrug. Gescheiden van het hoofdnet auto (schone lucht), sociaal veilig, verkeersveilig. Een ideaal arrangement.
2. De passage brengt Amsterdammers op een uitnodigende manier in contact met de hogere cultuur (bijlage 2, column Jelle Brandt Corstius).
3. We willen Amsterdammers en toeristen (grotendeels zelf ook op de fiets) hét beeld van Amsterdam als wereldfietsstad niet onthouden (bijlage 3, brief van prof. Luca Bertolini cs.).
4. We hebben met zijn allen miljoenen in het museum gestoken. We willen de grootste gebruikersgroep (365 dagen x 13.000 fietsers = bijna 5 miljoen) daarvan laten meegenieten.
5. We steken miljoenen in het bouwen van tunnels en bruggen om barrières voor fietsers te slechten (bv. tunnel CS), dan is het zonde om hier een onnodige en tegennatuurlijke barrière te creëren.
6. We willen de passage behouden als openbare ruimte. We vrezen dat het instellen van een structureel fietsverbod een voorzet is naar gedeeltelijke afsluiting, ook voor voetgangers.¹
7. We willen dat de passage leefbaar blijft, ook buiten de openingstijden. Fietsers zorgen voor enige sociale controle, die anders 's nachts ontbreekt.
8. We maken ons ernstig zorgen om de veiligheid op de omleidingsroutes (ook de beoogde verruimde route).
 - a. Veiligheid van de voetgangers, die de fietsstroom op ongelukkige plekken móeten kruisen (i.p.v. in de veilige passage, waar ze niet hóeven over te steken). Zie bijlage 1.²
 - b. Veiligheid van de fietsers, die door afslaande bewegingen elkaar vaker tegenkomen, op krapere plekken, en die meer kruisingen met autoverkeer te verduren hebben.
9. We maken ons ernstig zorgen over de veiligheid en de onduidelijkheid zolang de nieuwe omleidingsroutes door de tuin niet gerealiseerd zijn. Dat duurt tot tenminste een jaar na de opening, waarin al wel alle voetgangers vanaf de Museumbrug rechtdoor de passage in en uit gaan.
10. We maken ons er ernstig zorgen over óf de nieuwe omleidingsroutes wel gerealiseerd kúnnen worden.³ Van die omleidingsroutes bestaan geen ontwerpen, laat staan tekeningen, dus waar praten we over? ⁴
11. We maken ons zorgen over de veiligheid ín de passage. Af en toe zullen mensen toch rechtdoor fietsen. Bij een voor fietsers gesloten passage zullen die niet verwacht worden.
12. Het is de fietsers beloofd, en wij zien geen doorslaggevende reden om die belofte niet na te komen, na 8 jaar ellendige omleidingsroutes. En al helemaal niet zonder fatsoenlijke inspraakprocedure.

¹ Vanwege rolstoeltoegankelijkheid zal de passage immers fysiek altijd fietstoegankelijk zijn, en moet je dus 's nachts wel iets met een hek doen als je het serieus meent.

² Zie ook het rapport van DTV. Dat rapport stelt dat wat er beter wordt qua verkeersveiligheid, vooral de fietsers ten goede komt (wat wij overigens bestrijden). Voetgangers gaan er volgens het rapport netto op achteruit.

³ Denk aan: monumentenvergunning voor verplaatsing van het hek, werk aan de Hobbemakade kan voorlopig niet vanwege andere projecten, bestemmingsplanwijziging, aantasting van de tuin... etc.

⁴ Het is, zacht gezegd, merkwaardig dat DTV zich over wat minder is dan een proefballon positief uitspreekt en het is bestuurlijk onbehoorlijk dat het DB van stadsdeel Zuid op die suggestie een besluit baseert.

Reactie op tegenargumenten

- “Op het museumplein moet je tóch afslaan”

Waarom werd de passage dan meer gebruikt vóór de afsluiting dan de routes eromheen nu? Waarom sluiten we dan niet elke route die niet helemaal rechtdoor loopt tot de bestemming? De passage scheelt wel degelijk in te maken fietsafstand en is dus de meest logische route.⁵ Daarbij is niet uit te sluiten dat in de toekomst het fietspad weer een stuk rechtdoor getrokken wordt, zoals geschetst in de Visie Museumplein uit 2008 (<http://www.zuid.amsterdam.nl/@358403/pagina/>).

- “We gunnen (keizer) voetganger een eigen gebied in de passage”

Dat is dan een klein extra gebiedje (5 meter fietspad op 18 meter passage) waar mensen ofwel van noord naar zuid lopen, ofwel de museumingang in. Bij die bewegingen hebben voetgangers geen last van fietsers.

De prijs van dat gebiedje is: een extra, onvermijdelijke oversteek over de fietsstroom die dan rondom het museum loopt. Bijvoorbeeld, bij de Stadhouderskade wordt het moeilijker om de passage in te lopen. Ook gaat de uitbreiding van het voetgangersgebied in de passage ten koste van de sowieso eigenlijk al te krappe voetgangersruimte rondom het museum.

- “We geven het museum alvast zijn zin, zodat ze meer genegen zullen zijn een stuk tuin af te staan voor een goede omleiding”

Het museum gaat niet over de tuin, dat is een rijksmonument van de Rijksgebouwendienst. Daarbij, als je een onderhandeling begint met iemand alvast zijn zin te geven, is-ie in het algemeen juist **minder** genegen je tegemoet te komen.

- “Het is gevaarlijk om fietsers en voetgangers (toeristen!) in de passage te mengen”

Weersproken door het DTV rapport (los van onze correcties). En makkelijk op te lossen als het wel een probleem blijkt. Dit vermeende gevaar weegt sowieso niet op tegen de onveiligheid rondom het museum.

Overigens vindt dit ‘experiment’ met redelijk succes dagelijks plaats op veel smallere straten, waar ook nog auto’s rijden en geparkeerd staan (feitelijk de hele binnenstad).

- “Het is (al dan niet met omleiding door de tuin) veiliger om de passage te sluiten”

Aantoonbaar onwaar (zonder omleiding, in elk geval het eerste jaar), dan wel vrijwel zeker onwaar (mét de nieuwe omleiding).

- “We scheiden de hoofdnetten fiets en voetganger”

- 1) Maar we brengen het hoofdnet fiets en auto samen (contra schone stad).
- 2) Je laat de hoofdnetten fiets en voetganger elkaar vaker kruisen.
- 3) Omdat het hoofdnet voetganger in de passage van noord naar zuid loopt, is het sowieso al gescheiden van de parallelle fietsstroom.

⁵ Nog ervan afgezien dat het de schoonste en in alle opzichten veiligste route is.

- “De passage moet stad, gebouw, en museumkwartier en –plein met elkaar verbinden”

Dan moet je de fietsers er niet aan de voor- en achterzijde overdwars laten kruisen. Als je de passage als verbinding wil gebruiken, kun je het overige verkeer beter parallel laten rijden, dan haaks op die ‘verbinding’, zodat je een extra kruising inbouwt.

En waarom zou dit argument niet juist voor fietsers gelden?

- “De passage krijgt nieuwe allure. Bruikbaar voor evenementen, straatmuzikanten, etc.”

Klopt. Mooi. Maar dat kan net zo goed mét fietsers, zoals de hele binnenstad bewijst.

- “Het is onduidelijk voor fietsers als ze er niet altijd door kunnen”

Klopt, maar afsluiting zal zelden of nooit nodig zijn vanwege alléén de drukte van het museum.

Afgezien van dat geval kan er een aanvraag gedaan worden. Er zijn op elke fietstocht door de stad dagelijks omleidingen.

Ter vergelijking: de Amstel (ook hoofdnet fiets) ter hoogte van Carré is rond 20 uur en einde voorstelling ook vervelend. Die dan ook maar altijd afsluiten?

- “Handhaving is makkelijker als gewoon niemand nooit mag”

Twijfelachtig, maar bij een goede inrichting is handhaving niet nodig, want dan is het logisch wat er te verwachten valt. Hoe dan ook is handhaving van volledige afsluiting (24/7) veel moeilijker. (Zie ook reden 6 op pagina 3 dat het moeilijk is om de onderdoorgang als openbare ruimte te behouden zonder fietsen).

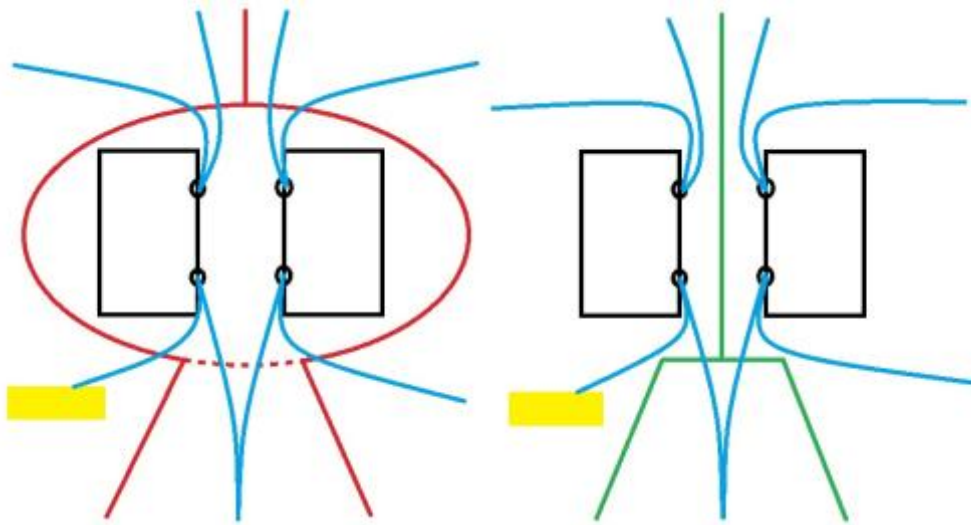
- “Die fietsers kunnen makkelijk omrijden”

Klopt, maar dat geldt ook voor de straat waar ik woon en waar men best een voetgangersgebied wil. Dat is geen reden om een straat af te sluiten.

- “Die fietsers (en bakfietsen, en snorfietsen) zijn vervelend”

Klopt soms. Maar dat is vooral erg als het veiligheidsgevolgen heeft, en die zijn met omrijden groter.

Bijlage 1: Afgenomen verkeersveiligheid bij afsluiting passage



De tekening geeft een schematische vergelijking tussen de hoofdstroom van fietsers rondom het museum (rood, links) en de hoofdstroom door de passage (groen, rechts). Onveranderd zijn de voetgangersstromen in blauw, van en naar de ingangen. Linksonder is de tramhalte in geel aangegeven.

De voetgangers komen van de museumbrug boven (oost of westzijde), vanaf de Stadhouderskade, vanuit de Hobbemastraat (oost of west) of vanaf het Museumplein.

Te zien is dat bij een voor fietsers geopende passage (rechts), bijna alle voetgangers de hoofdstroom van fietsers niet hoeven te kruisen. Alleen komend vanaf het plein ontkom je daar niet aan. De gestippelde rode lijn in het linker plaatje geeft aan dat, hoewel de hoofdstroom daar dan niet loopt, er hoe dan ook een fietspad loopt ten zuiden van het museum.

Het aantal onvermijdelijke conflictpunten is bij een voor fietsers gesloten passage dus veel groter dan bij een open passage. Bovendien wordt juist het moeilijkste punt (de kruising met de Museumbrug) zwaarder belast als je fietsers dwingt om óm te fietsen. Daartegenover staat de T-splitsing aan de zuidzijde, die bij geopende passage veel drukker wordt. Daar is echter veel meer ruimte, en daar komen de fietsers en voetgangers meer verspreid aan, omdat er geen verkeerslicht is dat voetgangersklonten veroorzaakt.

In ruil voor een eventuele fietsvrije passage komen de voetgangers dus veel meer in conflict met de fietsers, en zijn zij misschien nog wel meer dan de fietsers de dupe van het omleiden van de fiets.

Bijlage 2: Column Parool Jelle Brandt Corstius

zie tweede deel – september 2011

Jelle krijgt een croissant

Uitgerekend de enige dag in de zomer dat de zon scheen, stond ik in een lange file naar Rotterdam. Ik ben een groot fan van Rotterdam en ik begrijp niet wat veel Amsterdammers tegen die stad hebben. Rotterdam heeft een haven en een smoel. Eindelijk eens geen kleine kneuterige huisjes, zoals in de rest van Nederland. Rotterdam is geen stad, maar infrastructuur, merkte Zomergast Erik van Lieshout al op in de uitzending. Van Lieshout is kunstenaar, hij woont en werkt in Rotterdam en ik besloot hem daar op te zoeken. Wij troffen elkaar buiten en zonder introductie drukte hij een croissant in mijn hand, alsof dat volkomen vanzelfsprekend was. Hij vertelde dat hij niet wilde praten, maar mij Rotterdam wilde laten zien.

Erik van Lieshout is net als Rusland: onvoorspelbaar, onaangepast, en met een geheel eigen universum met andere natuurwetten. Door dit soort mensen en landen moet je je laten meeslepen, ook al begrijp je niet alles. Ik knabbelde dus maar wat aan de croissant en wij reden (met de auto natuurlijk, niemand fietst in Rotterdam) naar het Hendrik Idoplein, waar Van Lieshout bezig was met een kunstproject. Hij wees naar een huis waar hij de inboedel van een overleden bewoner had opgekocht. We liepen binnen bij Sjaak, ook een kunstenaar, die ons zijn nieuwe werk liet zien. We kwamen langs tante Annie, die buiten op de stoep zat te genieten van de enige mooie dag van deze zomer. Zij stond erop dat wij bij haar op de thee kwamen. Later, in de uitzending, hamerde Van Lieshout op het

engagement van kunstenaars, en de band tussen kunstenaars en de samenleving.

De volgende dag las ik op de voorpagina van *Het Parool* dat de directeur van het Rijksmuseum de passage van het museum toch gesloten wil houden voor fietsers. Ik zou kunnen schrijven hoe belangrijk die route is voor alle fietsers die van Zuid naar Centrum gaan. Ik zou kunnen schrijven dat je talloze goede musea hebt, maar dat je maar één museum hebt met een passage voor fietsers. Dat dat het Rijks zo uniek maakt. Maar kennelijk is die directeur daar niet gevoelig voor (zou hij zelf wel eens fietsen door Amsterdam?), want dat is al veelvuldig genoemd in de talloze ingezonden brieven.

Dus gooi ik het over een andere boeg: de passage onder het Rijksmuseum legt een brug tussen Amsterdammers en cultuur. Dit is wat een fietser denkt die door de passage gaat: wat fijn dat ik hier weer kan fietsen! De galm, de geur, het gebouw! Ik moet er toch maar weer eens heen, ik gebruik die museumjaarkaart veel te weinig. Wat een geweldig museum! En dat zijn duizenden fietsers per dag. Meneer Pijbes, doe het niet voor ons. Doe het voor de kunst.

Jelle Brandt Corstius



Erik van Lieshout is net Rusland: onvoorspelbaar, onaangepast

Bijlage 3: Ingezonden brief Parool prof. Luca Bertolini cs.

mei 2012

Onderdoorgang Rijks is symbool

Voordat toeristen via het Damrak de stad intrekken, stoppen ze vaak bij de fietsflat naast CS om zich te verbazen en foto's te nemen. Deze noodoplossing is ongepland een icoon geworden van de Amsterdamse fietscultuur. Een 'tempel voor fietsen', zoals een Amerikaan eens opmerkte.

De onderdoorgang onder het Rijksmuseum heeft zo mogelijk een nog belangrijker rol. De huidige discussie spitst zich echter toe op onzekere toekomstvoorspellingen bezoekersaantallen, een mogelijke toename in onveiligheid en stedenbouwkundige details, waardoor de symbolische waarde van de onderdoorgang voor de stad als geheel ondergesneeuwd raakt.

Een stedelijk mobiliteitssysteem is teer en gevoelig voor schokken. Relatief kleinschalige ingrepen kunnen grote gevolgen hebben. Zo demonstreerde de bevolking in de jaren zeventig succesvol tegen plannen vrij baan te geven aan auto en metro. In plaats van snelwegen en metrotunnels door de binnenstad kwam er een fijnmazig netwerk van trambanen en fietspaden en aandacht voor leefbaarheid. Dit maakt Amsterdam nu een internationaal voorbeeld.

De onderdoorgang is een toegangspoort tot de binnenstad voor

fietsers. De keuze om deze al dan niet geopend te houden wordt mogelijk ook een belangrijk en symbolisch 'transitiepunt' voor de toekomst van het Amsterdamse mobiliteitssysteem. Zeker in het licht van recente prikkels. Denk bijvoorbeeld aan een groot metrotraject dat vooral fietsers zal kosten, explosieve groei van het scootergebruik en stimuleren van elektrisch autorijden.

Juist voor de uitdagingen waar de stad nu voor staat – ov-bezuinigingen, gebrekkige luchtkwaliteit, gezondheidsproblematiek door gebrek aan beweging – is een florerende fietscultuur een antwoord. De onderdoorgang is geen lokaal project, maar een symbolisch sleutelproject voor de toekomstige mobiliteit van Amsterdammers.

Stadsdeel Zuid heeft geadviseerd de onderdoorgang af te sluiten en de bal ligt nu bij de gemeenteraad. Juist die zou het symbolische belang van deze fietsverbinding voor de stad moeten inzien. Over de internationale bezoekers van het Rijksmuseum maken we ons geen zorgen. Dit wordt bij uitstek de locatie om bijzondere foto's te nemen.

Marco te Brömmelstroet,
universitair docent planologie UvA,
Luca Bertolini, hoogleraar planologie UvA,

Peter Pelzer, promovendus
planologie Universiteit Utrecht