

Fietsersbond Amsterdam en  
Comité Red de Onderdoorgang  
p.a. W.G.-plein 84  
1054 RC Amsterdam  
tel./fax: 020 6128445  
e-mail:delange@fietsersbond.nl

Aan Bestuur van stadsdeel Oud Zuid  
Postbus 51160  
1007 ED Amsterdam

*Datum:* 25 februari 2008

*Betreft:* Bezwaar VB 500; verlenging  
tijdelijke afsluiting  
Museumstraat

Geacht bestuur,

Met deze brief maken de Fietsersbond en het Comité Red de Onderdoorgang bezwaar tegen Verkeersbesluit nr. 500.

Dit bezwaar is gebaseerd op dezelfde argumenten als welke in onze zienswijze dd. 16 november 2007.

- De afsluiting voor zo lang (minstens tot 2012) is onwenselijk: het brengt gevaar en hinder met zich mee.
- Een afsluiting voor zo'n lange tijd is niet noodzakelijk.
- Er is geen enkele garantie dat het niet nog veel langer gaat duren.

Deze zienswijze voegen wij hieronder nogmaals toe.

In de nota van beantwoording wordt op onze argumenten ingegaan door te wijzen op:

1. de ruimte die het bouwproject en het bouwverkeer nodig hebben, maken fietsen en lopen in de onderdoorgang gedurende de gehele verbouwingsperiode onmogelijk;
2. de omleidingen voor fietsers en voetgangers die veilig en niet hinderlijk om zouden zijn, en
3. de veronderstelling dat het Rijksmuseum zelf groot belang heeft bij het zo spoedig mogelijk weer openen van het museum.

In reactie hierop willen we het volgende opmerken:

Ad 1.

Als hoeder van de openbare ruimte heeft het stadsdeelbestuur de taak om zodanige randvoorwaarden aan bouwprojecten te stellen dat de toegankelijkheid, bruikbaarheid en bereikbaarheid van de openbare ruimte zo veel mogelijk behouden worden. Amsterdam kwijt zich naar behoren van deze taak bij grote projecten als de aanleg van de Noordzuidlijn. Stadsdeel Oud-Zuid doet dit evident niet. Eerder lijkt het stadsdeel bij de verbouwing van het Rijksmuseum vooral de belangen van de verbouwers te willen dienen, en bereid te zijn daar daar een zeer belangrijke verbinding voor fietsers en voetgangers aan op te offeren.

Ad 2.

Uit de (concept) BLVC plannen blijkt dat voetgangers niet meer langs de hekken van het museum om het museum heen kunnen. Ze moeten dus de Hobbemakade of de Jan Luijkenstraat (twee maal) oversteken. In de Jan Luijkenstraat zullen de vele toeristen te voet deze routing niet begrijpen en

niets vermoedend op het fietspad gaan lopen. Daarmee worden de belangen van zowel fietsers als voetgangers ernstig geschaad en wordt hun veiligheid op het spel gezet.

Langs de oostkant van het museum moeten voetgangers (ook schoolklassen op weg naar het zwembad) oversteken naar de overkant van de drukke Hobbemakade. (als ze teminste niet per ongeluk over het smalle fietspad gaan lopen). Daar moeten ze zich behelpen met een onmogelijk smalle stoep met vele obstakels. Het gevolg zal zijn dat ze ook hier op het fietspad terecht komen. Bij de oversteekplaatsen is geen opstelruimte voor de voetgangers.

Deze omleidingsroutes zijn evident onveilig en gegeven de langdurige oversteektijd over de Hobbemakade ook niet snel. Ook hier worden de belangen van zowel fietsers als voetgangers ernstig geschaad en is hun veiligheid in het geding. Omdat de omleidingen jarenlang gebruikt zullen moeten worden, dienen de tijdelijke maatregelen de kwaliteit van een permanente inrichting te hebben.

Ad 3.

Omdat het museum tijdens de verbouwing geen huur hoeft te betalen aan de Rijksgebouwendienst, en de bezoekersaantallen van de tentoonstellingen in de Philipsvleugel bijna die van het gehele museum vóór de gedeeltelijke sluiting evenaren, is het belang van een snelle heropening van het museum verre van evident. Het nonchalante gedrag van het Nieuwe Rijksmuseum tot dusver, dat inmiddels tot grote vertragingen geleid heeft, maakt ook duidelijk dat de heropening van het museum geen hoge prioriteit is. Daarom zou het niet ongepast zijn het Nieuwe Rijksmuseum met een dwangsom te dwingen de gemaakte en te maken afspraken na te komen. Naar ons oordeel is alleen zo te voorkomen dat Amsterdam onnodig lang met een afgesloten passage en museum zit opgezadeld, met alle schadelijke gevolgen (zie ad 2) van dien.

Met vriendelijke groet,



Marjolein de Lange, Johan Kerstens, Joris Marsman  
namens Fietsersbond afd. Amsterdam en Comité Red de Onderdoorgang

Fietsersbond Amsterdam  
W.G.-plein 84  
1054 RC Amsterdam  
tel./fax: 020 6128445  
e-mail:delange@fietsersbond.nl

Aan Bestuur van stadsdeel Oud Zuid

*Datum:* 16 november 2007

*Betreft:* Zienswijze VB 500; verlenging  
tijdelijke afsluiting  
Museumstraat

Geacht bestuur,

Hierbij de gezamenlijke zienswijze van de Fietsersbond en het Comité Red de Onderdoorgang (wijkcentrum Vondelpark-Concertgebouwboulevard) op het voorgenomen verkeersbesluit VB 500 (verlenging tijdelijke afsluiting Museumstraat).  
(of apart een zienswijze?)

Het voorgenomen verkeersbesluit is in effect een verlenging van het op 23 december 2003 genomen verkeersbesluit nr. 422 om de museumpassage af te sluiten tot uiterlijk 1 januari 2008. Het nu voorliggende verkeersbesluit stelt een verlenging van de afsluiting voor tot 1 juli 2010.

De indieners van de zienswijze maken bezwaar tegen wederom een zeer langdurige afsluiting van de passage (verkeersmaatregelen 1 t/m 3). Ze zijn van oordeel dat een zo langdurige verlenging van de afsluiting onwenselijk en niet nodig is en dat het voorgenomen besluit onvoldoende onderbouwd is.

Daarnaast maakt de Fietsersbond bezwaar tegen verkeersmaatregel 4 over allerlei mogelijke tijdelijke verkeersmaatregelen op grond van artikelen 34 en 35 van het BABW.

Niet alleen is volstrekt onduidelijk wat de te nemen maatregelen zijn, bovendien regelen beide artikelen kortdurende situaties waarvoor geen verkeersbesluiten nodig zijn. Wel is van belang welke gevolgen de maatregelen hebben voor het toch al gedupeerde langzaam verkeer, maar op dat punt wordt niets geregeld, c.q. worden geen mitigerende maatregelen voorgesteld.

Ons bezwaar tegen verkeersmaatregelen 1 t/m 3 rust op de volgende argumenten:

- **De afsluiting voor zo lang is onwenselijk: het brengt gevaar en hinder met zich mee.**

Een van de overwegingen voor het ontwerp-verkeersbesluit is: "dat ten behoeve van de veiligheid voor fietsers en voetgangers de noodzaak tot afsluiting van de weg voor het fiets- en voetgangersverkeer nog onverminderd van kracht is;"

De Fietsersbond is er van overtuigd dat met de juiste maatregelen een veilige passage van langzaam verkeer door de Museumstraat mogelijk is gedurende een groot deel van de bouwtijd. Het gevaar dat aangevoerd wordt als reden voor afsluiting van de Museumstraat is niet zorgvuldig afgezet tegen het gevaar, de hinder en het ongemak op de omrijdroutes:

- De gevaarlijke oversteek vanuit de Jan Luijkenstraat over de Hobbemastraat. Precies bij de drukke bus- en tramhalte.

- De uitgang van het bouwterrein op de Hobbemakade. Daar komen fietsers en voetgangers dezelfde vrachtauto's tegen als ze bij de Museumstraat tegen zouden komen. Maar dan wel op een drukke autoweg die alle aandacht vraagt.

- **Een afsluiting voor zo'n lange tijd is niet noodzakelijk.**

Dit oordeel is gebaseerd op de volgende overwegingen naar aanleiding van de informatie van het Nieuwe Rijksmuseum over de bouwplanning.

1. Volgens de informatie wordt van 2008/1<sup>e</sup> kwartaal t/m 2010/1<sup>e</sup> kwartaal een parallelle route van het bouwverkeer over het bouwterrein langs de Stadhouderskade gepland. Het kruisen van deze route zou te gevaarlijk zijn voor langzaam verkeer. Dit achten wij geen steekhoudend argument om de Museumstraat afgesloten te houden.

- Er is geen onderbouwing wat betreft het aantal vrachtauto's.
- Het is goed mogelijk een inrichting te maken die veiligheid biedt in een situatie waar bouwverkeer langzaam verkeer kruist; zie de vele bouwplekken elders in Amsterdam.
- Ook de inzet van verkeersregelaars kan tot een situatie leiden die (verkeers)veilig is bij een niet afgesloten Museumstraat; zie ook hiervoor de talloze precedents elders in de stad.
- Er wordt met twee maten gemeten: hetzelfde bouwverkeer dat over de parallelle route rijdt komen fietsers tegen bij de bouwuitrit op de drukke Hobbemakade.
- De parallelle route voor bouwverkeer is voorgesteld om obstructie t.g.v een extra ingang van het bouwterrein op de Stadhouderskade (hoofdnet auto) en/of de Hobbemastraat (hoofdnet OV) te vermijden. Het is zuur te zien dat kennelijk de doorstroming op hoofdnet auto en OV belangrijker worden geacht dan die op het hoofdnet fiets, terwijl de gevolgen voor het hoofdnet fiets nadrukkelijk ook de verkeersveiligheid betreffen.

2. Gedurende geheel 2008 wordt gewerkt aan de passagevloer en zijn fundering. Daarna is deze klaar.

- Dit lijkt ons de maximale tijd dat de passage echt dicht moet.

3. In geheel 2009 worden werkzaamheden verwacht waarvoor zware transporten via de passage het gebouw binnen moeten.

- Daarvoor is natuurlijk niet de gehele passage nodig. Met een goede bouwplanning kan een deel van de passage gebruikt worden voor het transport, en het andere deel voor de veilige doorgang van het langzaam verkeer.

4. Van 2008/2<sup>e</sup> kwartaal t/m 2009/4<sup>e</sup> kwartaal wordt gewerkt aan het nieuwe Azië-paviljoen. De Museumstraat is 'de enige' route waarlangs materiaal kan worden aangevoerd. Zolang er gewerkt wordt aan de vloer van de passage zal er toegang voor bouwverkeer over het Museumplein nodig zijn.

- Ook voor de aanvoer van materiaal en materieel voor het Azië-paviljoen (in 2009 dus) is niet de volledige Museumstraat nodig.

5. De opstelling van kranen gecombineerd met bouwverkeer t.b.v. het Azië-paviljoen zouden veilig gebruik van de Museumstraat onmogelijk maken. (2008/2 t/m 2009/4).

- Een ruimtelijke onderbouwing van deze bewering ontbreekt.
- Met een goed ruimtelijk plan kunnen het bouwen en het doorgaand fiets- en voetgangersverkeer mogelijk zijn. Op talloze andere krappe plekken in de stad blijkt dit ook mogelijk.

6. Werk aan de ondergrondse energie-ring (van 2008/1 t/m 2009/3) moet ook bij de passage langs en daardoor zouden fietsers en voetgangers er niet langs kunnen.

- Dit werk hoeft ter plaatse van de Museumstraat natuurlijk niet 1¾ jaar te duren.
- Dat doet het ook niet: de Museumstraat wordt een paar bladzijden eerder (3/7) juist als de aangewezen toegang voor bouw materiaal wordt aangemerkt.

7. Van 2009/4 t/m 2010/1 worden de gevels gereinigd en glas in lood gerestaureerd.

- Met een goede afschermdende constructie (zie bijgaande foto van Spuistraat) is dit soort werk uitstekend te combineren met langzaam verkeer door de passage.

- **Er is geen enkele garantie dat het niet nog veel langer gaat duren.**

Gezien de ervaring met het vorige verkeersbesluit sluiten we niet uit dat het allemaal nog langer dan 1 juli 2010. Om dit voor zijn stellen we voor dat het stadsdeel aan het Nieuwe Rijksmuseum een dwangsom oplegt voor elke dag van overschrijden eind datum van het verkeersbesluit.

- **Weekend opening**

De Museumpassage is niet alleen een belangrijke verbinding die nu al bijna 4 jaar is afgesloten, en misschien wel voor nog eens 2,5 jaar dicht blijft. Het is ook een plek die veel mensen missen. Ook als de argumenten van veiligheid de overhand krijgen dan nog is het niet nodig de passage ook buiten werktijden voor 2,5 jaar lang afgesloten te houden.

Tot slot willen we u nog herinneren aan de beantwoording van de zienswijzen op het vorige verkeersbesluit: Bij punt 4 zegt u dat het stadsdeel er naar streeft de passage niet langer af te sluiten dan noodzakelijk. Wij zijn er van overtuigd dat met wil en inzet en drang het afsluiten van de Museumstraat na 2008 niet meer noodzakelijk is. Het is al erg genoeg dat de Museumstraat dan voor 5 jaar is afgesloten geweest. Het stadsdeel en het Nieuwe Rijksmuseum moeten hun uiterste best doen het niet langer te laten duren.

Met vriendelijke groet,  
Fietsersbond Amsterdam,



Marjolein de Lange