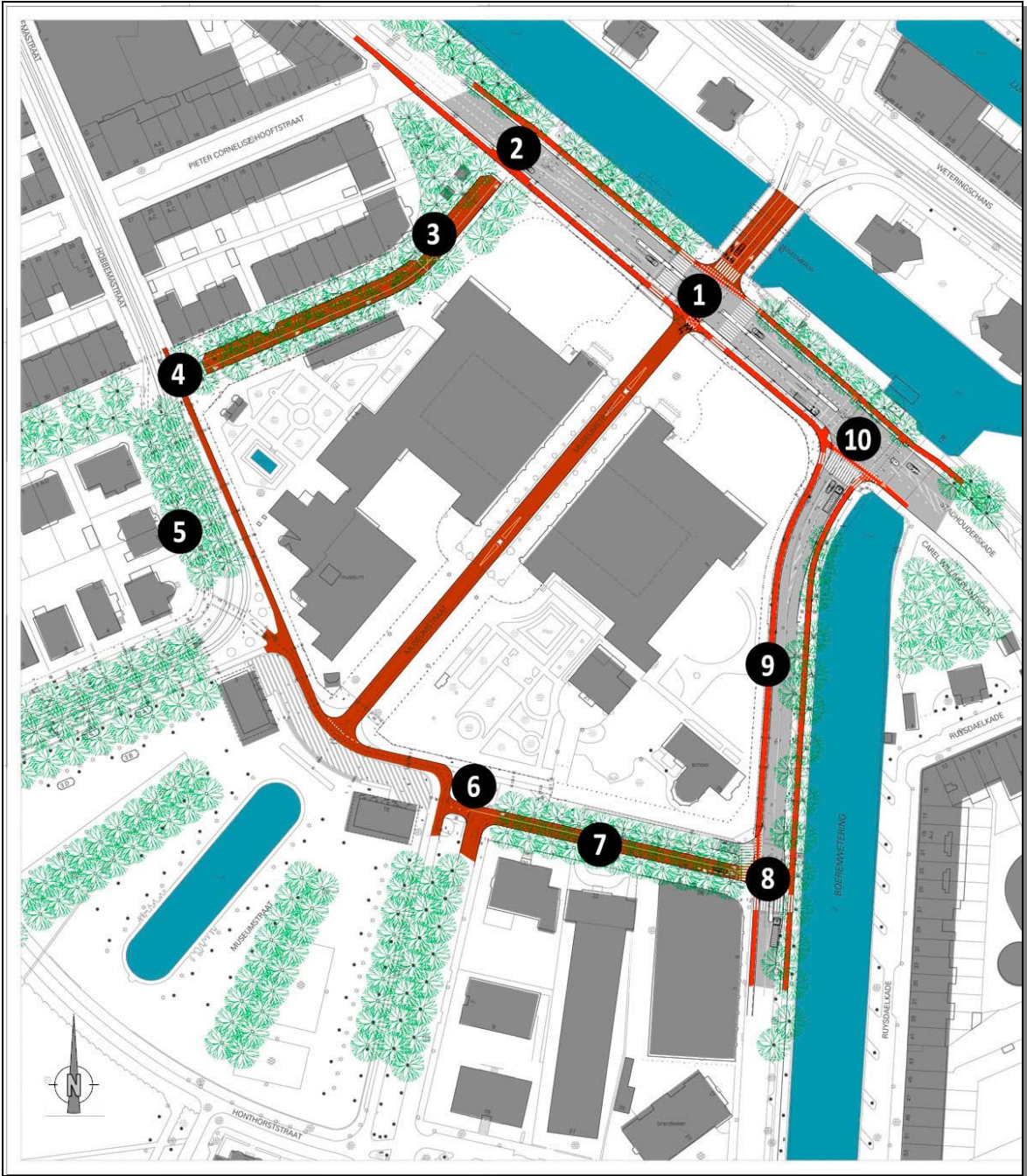


# Problemen met de omleidingsroute rond het Rijksmuseum

Een beknopte inventarisatie van knel- en conflictpunten voor fietsers én voetgangers als fietsers om het heropende museum heen moeten rijden



## Inleiding

Tegenstanders van fietsen in de onderdoorgang van het Rijksmuseum zien voetgangers in gevaar komen als fietsers ook van de passage gebruik maken. Zij willen dan ook dat fietsers altijd gebruik maken van de omleidingsroute. Echter, de kans op een conflict tussen verschillende verkeerssoorten is op de omleidingsroute juist aanzienlijk groter dan in de onderdoorgang. Daarbij is buiten de passage het soort conflicten in het algemeen ook nog eens ernstiger dan in de passage.

We maakten een beknopte inventarisatie van de conflictpunten<sup>1</sup> die op kunnen treden op de omleidingsroutes rondom het museum. Veel van deze problemen kunnen nu ook gesignaleerd worden. Ze zullen echter in ernst en aantal toenemen omdat er veel meer voetgangers te verwachten zijn. Doordat de voetgangers wél door de passage gaan, moeten de fietsers hen juist op ongelukkige plekken kruisen.

## Conflictpunten

### Algemeen

Als de passage wordt afgesloten voor fietsers zullen grote aantallen fietsers omrijden over fietspaden die niet voldoen aan de normen voor hoofdnet fiets, of door straten die daar niet op ingericht zijn. Fietsers verliezen dan dus niet alleen een veilige en mooie verbinding door de passage, ze worden ook nog eens verwezen naar omrijroutes met extra oversteken, lastige hoeken, krapte en extra hinderlijk oponthoud.<sup>2</sup>

De omleidingsroutes leveren onherroepelijk conflicten op. Fietsers die zich aan de regels proberen te houden, komen niet voorbij de kruisingen, of staan in de weg voor andere fietsers, voetgangers of auto's. Als ze regels zullen overtreden (zoals door rood rijden, over de stoep rijden om langs een wachtrij te kunnen), zullen vooral de voetgangers daar hinder van ondervinden. Voetgangers zijn dus juist slecht af met grote aantallen fietsers die gedwongen om het museum heenrijden.

Hieronder inventariseren we per punt de gevaren. Op de tekening op de voorzijde staan de 10 plekken aangegeven waar die conflictpunten zich concentreren.

---

<sup>1</sup> Punten waar verkeersdeelnemers met elkaar in conflict komen omdat ze aanspraak maken op dezelfde ruimte.

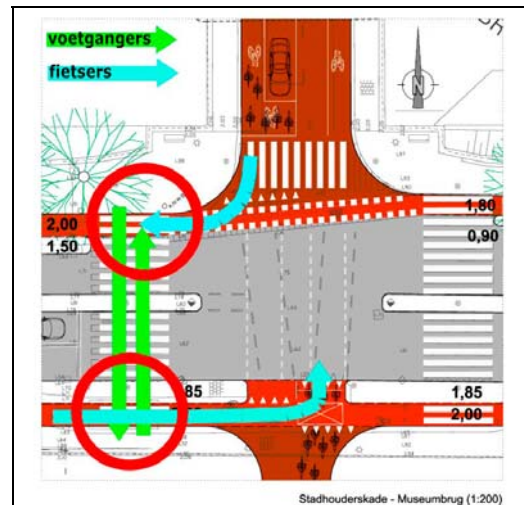
<sup>2</sup> Het is belangrijk ook in te zien dat de dichtstbijzijnde hoofdnet fietsroutes over de Singelgracht – i.t.t. die door de onderdoorgang – verre van optimaal zijn. Zowel die bij de Ferd. Bolstraat als die bij het Vondelpark zijn notoire knelpunten en zijn dus niet gebaat bij een toename van het aantal fietsers.

## 1. Museumbrug en kruising

Fietsers en voetgangers komend uit de stad krijgen op de Museumbrug tegelijkertijd groen.<sup>3</sup> Dit levert een probleem op tussen de vele voetgangers die rechtdoor naar de passage gaan en de fietsers die moeten afslaan (afbeelding 1).

Rechtsafslaan fietsers zouden dit conflict vermijden als ze bij rood rechtsaf zouden mogen, maar de doorgang daarvoor zal vaak geblokkeerd zijn door andere fietsers (die niet rechtsaf willen).

Een deel van de rechtsafslaan fietsers zal over de stoep langs de wachtrij gaan en dan juist daar in conflict komen met de voetgangers.



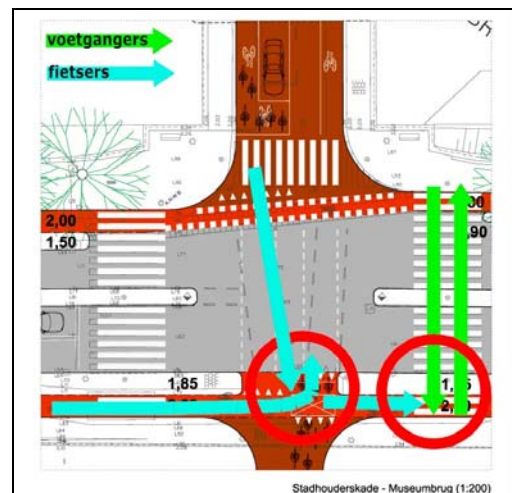
Afbeelding 1

Ook fietsers komend vanaf de Jan Luijkenstraat, die voor het museum langsrijden en linksaf naar de Museumbrug willen, zullen bij groen in conflict komen met de voetgangers van en naar het museum (die tegelijkertijd groen hebben om de Stadhouderskade over te steken) (afbeelding 1).

Verder is er bij rood licht voor deze linksaf slaande fietsers nauwelijks opstelruimte, waardoor de doorgang geblokkeerd wordt voor rechtdoorgaande fietsers langs de Stadhouderskade.

Ten derde moeten deze linksafslaan fietsers kruisen met de fietsers die vanaf de brug komen en linksaf richting Hobbemakade willen (afbeelding 2). Onderling manoeuvreren is moeilijk, te meer daar er weinig uitwijkruimte is als het voorplein van het museum met een stoepband is afgesloten.

Die fietsers die vanaf de brug linksaf gaan, komen aan de zuidzijde van de Stadhouderskade ook weer overstekende voetgangers van en naar de passage tegen. Deze fietsers moeten juist vlot kunnen afrijden van de kruising, om de volgende lichten niet klem te zetten. Bovendien worden ze opgejaagd door de auto's die kort na hun oversteek groen krijgen.



Afbeelding 2

De grote stromen elkaar kruisende fietsers en voetgangers zorgen niet alleen voor onveiligheid en hinder, maar frustreren ook de doorstroming van fietsers, voetgangers en auto's. Eén van de gevolgen daarvan is dat voetgangers niet voldoende tijd hebben de overkant te bereiken. De getekende OFOS<sup>4</sup> op de brug lijkt een mooie voorziening: veel fietsers kunnen zich daar opstellen en voorsorteren om linksaf te slaan. Helaas zijn er continu zoveel fietsers en voetgangers dat het autoverkeer vanaf de Museumbrug niet kan afrijden als het niet een eigen exclusieve groenfase

<sup>3</sup> Dat moet wel om het hoofdnet auto op de Stadhouderskade niet vast te laten lopen.

<sup>4</sup> OFOS = Opgeblazen Fiets Opstel Strook.

heeft, d.w.z. zonder fietsers en overstekende voetgangers.<sup>5</sup> Met een OFOS is een aparte groenfase voor auto's niet mogelijk.<sup>6</sup>

## 2. Kruising Stadhouderskade – Jan Luijkenstraat

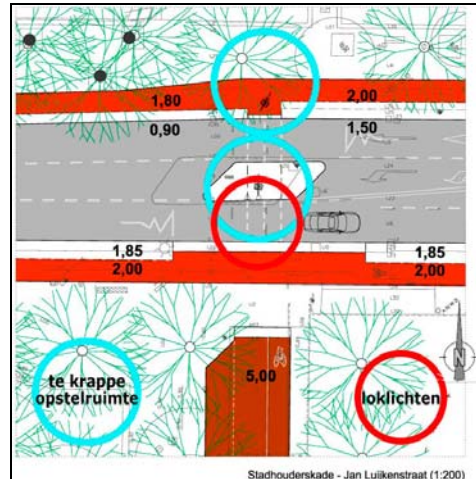
Bij de oversteek van de Stadhouderskade naar de Jan Luijkenstraat is er voor fietsers komend van de Museumbrug te weinig opstelruimte wat leidt tot een conflict met doorgaande fietsers (afbeelding 3). Ook het steunpunt halverwege de oversteek is te klein voor de hoeveelheid fietsers die daar gebruik van moet maken.

De oversteek van de zuidelijke rijbaan zal regelmatig geblokkeerd zijn door de rij auto's die voor het verkeerslicht bij de Museumbrug wachten. Dat verkeerslicht leidt ook de aandacht van aankomende automobilisten af van deze kruising (bij groen zullen ze hier gas geven).

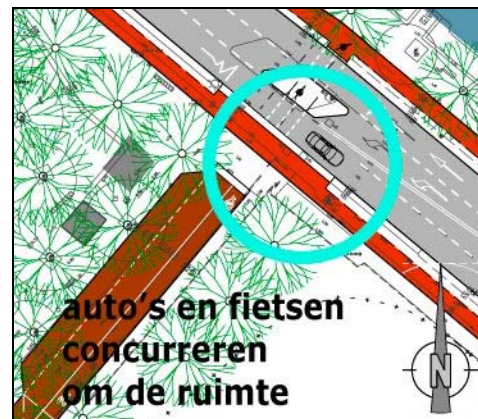
Auto's die vanaf de Stadhouderskade linksaf de Jan Luijkenstraat in willen, doen dat tegelijk met fietsers (op momenten dat er gaten vallen in de autostroom op de Stadhouderskade). Dat leidt tot conflicten bij de krappe ingang van de Jan Luijkenstraat, terwijl de betrokkenen vooral gefocust zijn op het verlaten van de kruising (afbeelding 4).

Men bedenke dat het hier om conflictpunten gaat tussen fietsers en auto's (met een groter risico op letselongevallen). Tevens bedenke men dat het hier een drukke schoolroute betreft waar kinderen vaak in een groep rijden.

Ook het fietsverkeer komend uit de Jan Luijkenstraat ondervindt hinder van auto's die de Jan Luijkenstraat in rijden (nogmaals: het attentievermogen van automobilisten die vanuit oostelijke richting komen is al zwaar belast). Dit verleidt fietsers die de situatie kennen er voor hun eigen veiligheid toe om uit te wijken naar de stoep, met alle nadelen van dien.



Afbeelding 3



Afbeelding 4

<sup>5</sup> De regeling met een exclusieve groenfase is de huidige situatie.

<sup>6</sup> Je kunt immers niet de auto groen geven en de fietser die ervoor staat te wachten rood.

### 3. Jan Luijkenstraat

Auto's en fietsers stad-uit moeten een rijbaan van 3 meter delen langs schuin geparkeerde auto's.<sup>7</sup> Fietsers stad-in zijn aangewezen op een fietsstrook van 2 meter (afbeelding 5).<sup>8</sup> Al met al een krappe ruimte waarin de kans op conflicten groot is.<sup>9</sup>

Die kans wordt nog groter door de aanwezigheid van een Kiss&Ride plek en een taxistandplaats aan de kop van de straat. Zulke voorzieningen genereren niet alleen veel autobewegingen maar ook onvoorspelbaar in- en uitstappen van passagiers op de rijbaan.



Afbeelding 5

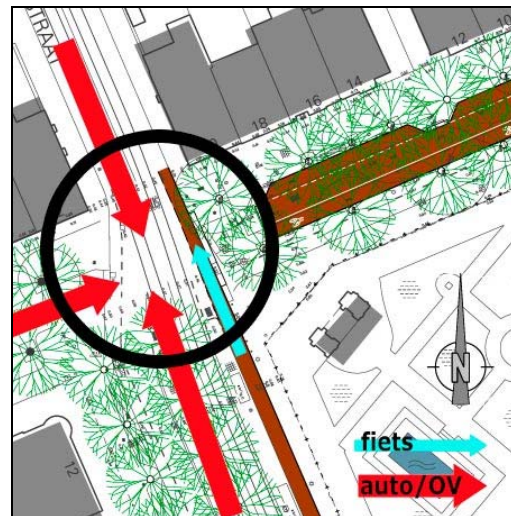
Het valt daarbij te verwachten dat ook op de fietsstrook geregeld een auto zal stilstaan om even iemand af te zetten of iets weg te brengen (horeca in de Philipsvleugel). Dan moeten fietsers zich in de mêlée van het tegemoetkomende verkeer begeven.

Volgens het VO voldoet dit profiel aan de eisen van het hoofdnet fiets. Dat oordeel onderschrijven wij niet, zeker voor een drukke route als deze.

### 4. Kruising Jan Luijkenstraat – Hobbemastraat

Deze ongeregelde kruising is druk (veel taxi's, streekbussen en trams) en onoverzichtelijk, mede door de grote zichtbenemende OV-voertuigen.

Bij de afweging van het oversteken moet men rekening houden met verkeer uit drie richtingen (of vier als men fietsers op het fietspad meerekent). Daarbij verstoren in- en uitstappende OV- en taxipassagiers de overzichtelijkheid van het geheel



Afbeelding 6

<sup>7</sup> In de afbeelding op pag 29 van het VO is langsparkeren (i.p.v.) schuinparkeren aangegeven.

<sup>8</sup> Hier spreekt het VO van "overmaat"

<sup>9</sup> Merk op dat het ongedeelde fietspad in de onderdoorgang ook 5 meter breed is.

## 5. Hobbemastraat

Dit is een stukje 50-km weg met veel functies, zonder vrijliggend fietspad, dus niet duurzaam veilig ingericht. De fietsers moeten langs parkeerplekken voor touringcars en taxi's rijden. In- en uitstappende passagiers veroorzaken conflicten.

Het fietspad aan de noordoostzijde, tussen tramhalte en trottoir, biedt onvoldoende ruimte voor de grote aantallen fietsers. Conflicten met OV-passagiers op het fietspad zijn onvermijdelijk. Conflicten die vermeden worden als de fietsers door de passage kunnen rijden. Daarbij is ook het voetpad smal, zodat voetgangers zich op het fietspad zullen begeven.



Afbeelding 7

## ***Oostelijke omleidingsroute***

De omleidingsroute oostelijk om het museum heen is een regionale hoofdroute fiets tussen het centrum en het zuiden van de stad: Zuid, de Zuidas, Buitenveldert, Amstelveen etc.

## ***6. Kruising Joh.Vermeerstraat-Hobbemastraat***

Dit is een extra kruising met autoverkeer, en daarbij een ongewone kruising waarvan de voorrang moeilijk goed en duidelijk te regelen is.

## ***7. Hobbemastraat oost***

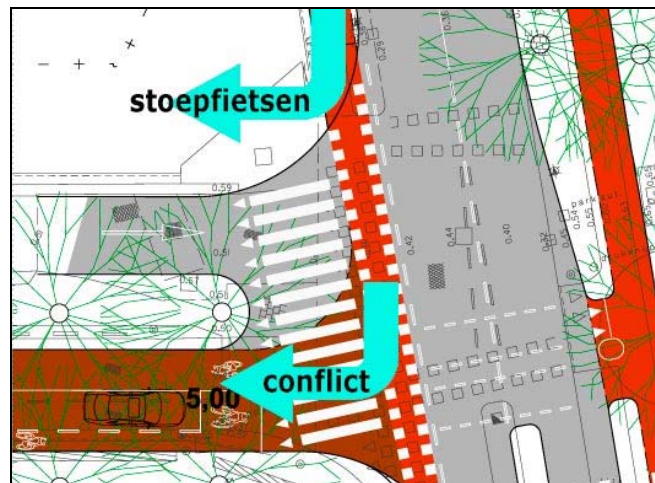
Een gemengd profiel op een regionaal hoofdnet fiets waar een fietspad op zijn plaats zou zijn.

## ***8. kruising Hobbemastraat - Hobbemakade***

Fietsers stad-in hebben een complexe kruising voor zich met een extra oversteek over het hoofdnet auto op de Hobbemakade.

De kruising heeft meerdere functies (exit parkeergarage) en dus lange ontruimingstijden en daarmee lange onbegrepen wachttijden voor fietsers en voetgangers. Dat zal roodlichtnegatie uitlokken.

Voor fietsers stad-uit is de route rechtsaf vóór de garage-uitgang over het trottoir weliswaar illegaal, maar wel sneller en veiliger; met grote kans op conflicten met voetgangers tot gevolg.



Afbeelding 8

Op de vaak drukke zebra – o.a. schoolkinderen van en naar het Zuiderbad – ontstaat een onduidelijk deelconflict met fietsers stad-uit die halverwege de VOP rechtsaf moeten (ze hebben tegelijkertijd groen).

## 9. Hobbemakade

De trottoirs aan beide zijden zijn beneden de maat. Met name langs het water, omdat daar ook bomen in staan. Dat leidt ertoe dat voetgangers zich bij drukte op het fietspad begeven. Maar ook die zijn maar 2 meter breed.

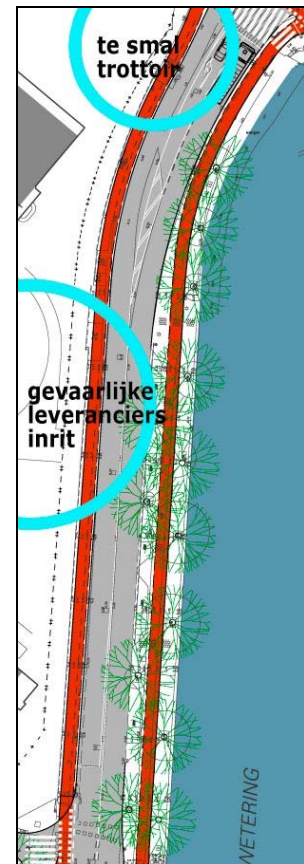
De kans op ernstige gevolgen wordt vergroot door de afwezigheid van voldoende schampruimte (30 cm) aan de westzijde. Het betreft hier hoofdnet auto én fiets (als de passage dicht zou zijn), met heel veel voetgangers. Absolute minimummaten naast elkaar, met een te kleine schampruimte ertussen, is vragen om ernstige gevolgen.

Het westelijke fietspad wordt gekruist door de leveranciersingang van het museum.<sup>10</sup> Dit zal bij aankomst en vertrek van leveranciers leiden tot uitwijken van zowel voetgangers als fietsers naar de rijbaan.

Een bijkomend nadeel van de leveranciersuitgang is dat de benadering ervan een dodehoek-situatie creëert (rechtsafslaand vrachtverkeer over de fietsstrook onder druk van achteropkomend verkeer).

Dit gedeelte van de route is strijdig met stedelijk beleid tot 'ontstapelen' van hoofdroutes voor fiets, auto en OV (hier wordt juist gestapeld). Beleid dat mede bedoeld is om fietsers zoveel mogelijk te vrijwaren van schadelijke stoffen (uitlaatgassen).

Dit laatste geldt natuurlijk ook voor het gedeelte van de omleidingsroute langs de Stadhouderskade.

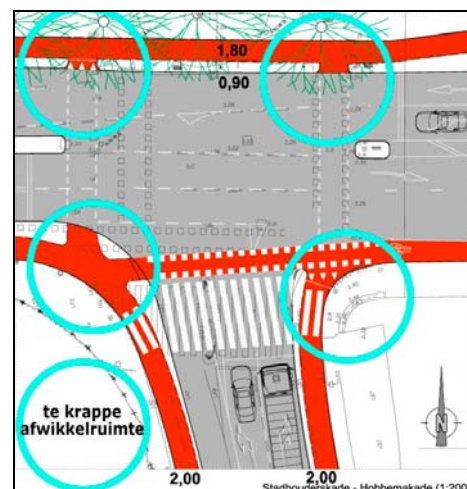


Afbeelding 9

## 10. Kruising Hobbemakade-Stadhouderskade

Op deze volle kruising is de opstelruimte voor fietsers en voetgangers op alle hoeken zeer beperkt. Fietsers en voetgangers die wachten voor rood, staan doorgaande fietsers en voetgangers in de weg.

Aan de noordzijde van de kruising moeten fietsers die net zijn overgestoken een haakse hoek maken op een onmogelijk smal fietspad. Komen er fietsers van rechts dan hebben de overstekende fietsers geen veilige plek om daar voorrang aan te geven. De overstekende fietsers moeten echter stevig doorrijden om weg te zijn voor de auto's groen krijgen.



Afbeelding 10

<sup>10</sup> De positionering van zo'n leveranciersinrit aan het hoofdnet auto is tegen het stedelijk beleid



Fietsers die hun weg vervolgen naar de Museumbrug zijn wederom aangewezen op een smal fietspad langs een smal trottoir. De rechtsafslaande beweging naar de Museumbrug wordt vaak gemaakt via de stoep (met negatie van de verkeerslichten). Gedrag dat wordt uitgelokt door de te krappe ruimte.

### ***Fietsers door de passage***

De omleidingsroute kent dus veel knel- en conflictpunten. In sommige gevallen houden die ernstige veiligheidsrisico's in. Daar valt het aantal en de ernst van de knel- en conflictpunten van de route door de onderdoorgang bij in het niet. Wij kennen er twee die met enige regelmaat naar voren gebracht worden.

### ***Overstekende voetgangers***

Voetgangers in de passage kunnen zonder uit te kijken oversteken. Dat is waar, maar dit conflict wordt niet uitgelokt, laat staan dat het onvermijdelijk is. Als het om bezoekers gaat is oversteken onnodig omdat zich aan beide zijden van de passage in- en uitgangen van het museum bevinden. Daarbij geldt dat voetgangers die in de onderdoorgang willen oversteken de fietsers haaks kruisen en er goed zicht op hebben. De situatie is veel veiliger dan menig andere plek in de Amsterdamse binnenstad.

### ***Kruising op Museumplein***

Als fietsers stad-uit door de passage rijden, moeten ze in het voorliggende ontwerp bij de T-splitsing aan de zuidzijde links of rechts. Dan kruisen ze voetgangers die zich bewegen tussen het museum en het Museumplein.

Op het eerste gezicht lijkt dat te leiden tot problemen die vergelijkbaar zijn met die welke zich voordoen aan de noordzijde van de passage, op de Stadhouderskade, en die we in §1 hebben gesignaleerd. Maar de vergelijking gaat niet op. Het verschil is het ontbreken aan de zuidzijde van een verkeerslicht en van autoverkeer.

Voetgangers en fietsers komen hierdoor niet massaal tegelijk op dezelfde plek uit (er is geen licht dat ze 'loslaat'). Bovendien is hier voldoende ruimte en een duidelijk onderscheid tussen de rijloper voor de fietsers en de trottoirs voor de voetgangers. Voetgangers steken hier in feite haaks een fietspad over en de betrokkenen hebben al op afstand goed zicht op elkaar.

Natuurlijk zou het beter zijn als fietsers rechtdoor kunnen rijden over het Museumplein richting Concertgebouw. In het Masterplan voor het Museumplein is daar ook een schetsontwerp voor gemaakt. En dat is een mooi vooruitzicht.

### ***Conclusie***

Wij denken dat de toelichting hierboven duidelijk maakt dat de hinder en het gevaar als gevolg van het toelaten van fietsers in de onderdoorgang veel kleiner zijn dan de problemen die zullen ontstaan als fietsers moeten omrijden. En dan gaat het niet alleen om problemen voor fietsers, maar juist ook voor voetgangers, waaronder de vele toeristen en museumbezoekers.<sup>11</sup>

Fietsersbond Amsterdam  
Govert de With  
[g.dewith@fietsersbond.nl](mailto:g.dewith@fietsersbond.nl)  
020-6128445

---

<sup>11</sup> Dit staat nog los van al onze andere argumenten om fietsen in de passage te blijven toestaan.