

Omrijden om het Rijksmuseum

Er zullen inmiddels heel wat mensen in Amsterdam zijn (bijv. studenten van na 2004) die nog nooit door de onderdoorgang van het Rijksmuseum hebben gereden. Dat is heel erg voor ze, want er zijn weinig genoegens zo groot als onder het Rijksmuseum door te fietsen.

Fietsend van de drukte van de binnenstad, langs de hectiek van de Stadhouderskade de openheid van het Museumplein bereiken via die prachtige passage. Met zijn geweldige akoestiek waar vaak muziek te horen was, zijn ideale schuilmogelijkheid bij onverwachte regenbuien en zijn perfecte locatie voor een romatisch fietspauze.

De Fietsersbond, en de Amsterdamse fietsers, zien er zeer naar uit dat ze weer door de passage kunnen rijden. Toch zijn er ook mensen, zelfs fietsers, zelfs mensen die lid zijn van de Fietsersbond, die menen dat fietsers best kunnen omfietsen. Voor de Fietsersbond is dit ondenkbaar. En daar zijn heel goede redenen voor:

1 Als eerste natuurlijk vanwege het principiële punt dat Amsterdammers het recht hebben om van hun eigen stad te genieten. Fietsen door de passage is een groot genoeg voor iedereen. Als dat niet meer kan, geef je de stad weg aan de toeristen en de consumentenmaatschappij.

2 Omrijden om het museum heen is lastig en onaantrekkelijk (Zie onder). Daardoor wijken fietsers uit naar andere, gevaarlijker routes zoals de Ferdinand Bolstraat en de Vijzelstraat of de oversteek bij het Max Euweplein over de Stadhouderskade. De cijfers wijzen uit dat dit op dit moment gebeurt.

3 Fietsers die om het museum heen rijden zitten elkaar op de Stadhouderskade bij de oversteek naar de Museumbrug flink dwars als het licht groen is.

4 Op de Hobbemastraat bij de Jan Luijkenstraat is het te krap voor de vele voetgangers en fietsers en is het zeer gevaarlijk oversteken bij de OV-halte.

5 De kruising Hobbemakade-Stadhouderskade is ongezond en onplezierig door de luchtvervuiling. Bovendien kan daar nooit genoeg ruimte gevonden worden voor de vele voetgangers, fietsers en auto's op deze hoofdnet-autokruising. Ook kunnen de verkeerslichten daar onmogelijk zo afgesteld worden dat dat voor fietsers aanvaardbaar is.

6 De fietsroute via de onderdoorgang is de veiligste en meest directe route voor fietsers de stad in vanuit zuidelijke richting. Maar hij heeft één principiële probleem: in de binnenstad eindigt hij bij de Herengracht. Als je nu ook in Zuid gaat knoeien wordt de route als geheel ongeloofwaardig. Maar voor de stad is het het beste als zoveel mogelijk fietsers de Spiegelgracht nemen: het is er relatief veilig en er zijn niet de problemen van bijv. de Munt en het Weteringcircuit.

7 Fietspaden door de tuinen van het museum, dat zou eventueel kunnen, maar het levert aan de kant van de Hobbemakade – waar het het hardste nodig is – nauwelijks iets op. Daar wordt namelijk de nieuwe studietoren gebouwd.



Aan de kant van de Jan Luijkenstraat is er wel wat ruimte, maar de problemen bij de kruising bij de Museumbrug (zie punt 3) blijven bestaan. Bovendien zou het een schande zijn de monumentale tuin aan te tasten.

Niet alleen de Fietsersbond vindt omrijden om het Rijks ondenkbaar. Alle verkeerskundige analyses van de gemeente Amsterdam hebben tot nu toe tot dezelfde conclusie geleid. *DdJ/MdL*

Bijna 20 jaar geleden, maart 1993, probeerde Dick de Jongh namens de Fietsersbond Sven Ingvar Andersson te bewegen z'n voor de fietsers onzalige plannen met het Museumplein te veranderen. Die impliceerden o.a. de afsluiting voor fietsers van de onderdoorgang van het Rijksmuseum. Dick vond bij Andersson geen gehoor, maar het stadsdeel haalde de afsluiting uit het plan. In z'n argumentatie wijst Dick o.a. op het belang van de onderdoorgang voor fietsers (de volledige tekst staat op: www.fietsersbondamsterdam.nl > Passage Rijks).

Inmiddels zijn er nieuwe plannen voor het Museumplein waarin – althans in sommige schetsen – de belangen van de fietsers beter tot hun recht komen.

Volkscrant werd gesuggereerd. En wat dan nog, ben je geneigd te

Lees verder op pag. 6

Geregeld wordt de lezers van kranten voorgehouden of zelfs voorgerekend dat omrijden om het Rijks geen probleem is. De veronderstelling daarbij is vaak dat fietsers lui zijn en daarom niet willen omrijden. Zo liet actiegroep *Rijks Op Het Plein* in de *Volkscrant* weten dat het nauwelijks omrijden is, "nog geen 50 meter, ofwel slechts 15 seconden fietsen". En dat die "paar seconden extra ruimschoots zullen worden gecompenseerd (...) doordat fietsers niet voortdurend op hun remmen hoeven te staan voor langsschuifelende toeris-

tenstromen". Hierop reageerde Frans Bruning op 22 oktober met onderstaande ingezonden brief.

In de krant stond vorige maand: "door de sluiting van de onderdoorgang van het Rijksmuseum moeten fietsers 50 meter omrijden". Maar een beetje schatten leert dat de onderdoorgang (van straat tot straat) al 50 meter fietsen is. Daar komt dan ruwweg geschat 75 meter aan twee zijden omfietsen bij. Dus fiets ik al zes jaar (sinds 2003) minimaal 150 meter per keer om. Dat is drie keer zoveel als in de

denken. Dat lijkt niet zo heel veel totdat je gaat rekenen. Zeg twee maal per week heen en terug fietsen langs het Rijksmuseum, dat is $4 \times 52 \text{ weken} \times 6 \text{ jaar} \times 150 \text{ meter} = 1248 \times 150 \text{ m} = 187200 \text{ meter} = 187 \text{ kilometer}$ omfietsen (!). Volgens de

Volkskrant zou dat maar 62 km zijn. Dat is dus nu al minimaal 125 km omfietsen meer. Bent u daar nog? En hoeveel jaar en kilometers komen er nog bij? Ik fiets graag, maar dan toch liever onder

het Rijksmuseum door. Dat is ook veel leuker. Overigens: Het Rijksmuseum is ooit gebouwd als poortgebouw tussen het centrum en Amsterdam Zuid. En niet als obstakel in de stad.

sCO2ters

Er is een ware hetze gaande tegen de scooter. In allerlei kringen. Ze stinken, maken lawaai, zijn vervuilend, ze zijn ook te breed. Dat laatste richt zich tegen de 25km scooters die op het fietspad moeten rijden, of ze nu elektrisch zijn of niet. Ik begrijp het niet helemaal. Als alle automobilisten de auto zouden inruilen voor een scooter, dan zou Amsterdam er een stuk beter uitzien. In ieder geval leger.

Vooraf fietsers (vaak tevens in bezit van een auto) maken zich druk over die scooters. En politici die milieu-sier willen maken.

Meer dan 40 jaar geleden reed ik op een brommer, heerlijk was dat. Soms ook op vakantie helemaal naar de Ardennen. Een groot gevoel van vrijheid, de wind in de haren (toen nog wel) en Born To Be Wild zingen. De fiets heeft het daarna gewonnen en paste beter bij het studentenbestaan. Toch heb ik altijd terugver-

langd naar dat brommergevoel.

Dat gevoel werd geactiveerd toen de door mij zo geliefde OV-fiets organisatie een proef begon met elektrische scooters in Den Haag. Helaas kreeg ik er niet eentje mee omdat ik geen auto of scootterijbewijs had. Dan ben je echt een zonderling. Maar de drang om nog eens in mijn leven te scooteren, was zo groot dat ik een scootterijbewijs ben gaan halen. Hard studeren, zenuwachtig bij het examen, te midden van kansloze 16-18 jarigen, maar glansrijk geslaagd met veel meer verkeerskennis dan daarvoor.

Dat is nu alweer bijna 2 jaar geleden. Maar nog steeds niet een scooter gehuurd, want inmiddels ben je een halve crimineel als je op zo'n ding rijdt. Ja, ook op een elektro. Want die zijn niet alleen te breed en niet klimaatneutraal, ze zijn ook nog geruisloos. Tja, een scooter die lawaai maakt is fout, maar een geruisloze scooter is ook fout.

Alles is fout aan de scooters.



Volgens mij is iedereen die geen scooter heeft of zou willen hebben, tegen scooters. Of ze nu 2-takt, 4-takt of elektro zijn. Dat komt omdat ze indringer zijn in een ruimteverdeling die bepaald werd door auto's en fietsen. De scooter is een soort allochtoon onder de vervoersmiddelen. Temeer daar de berijders vaak ook on-aangepast zijn, pizzakoeriers! Maar wel telefonisch een pizza bestellen en laten bezorgen.



Op mijn lijstje van goede voornemens voor 2010 staat het maken van een ritje met de scooter. Gelukkig maar dat de OV-fiets organisatie waar de Fietsersbond zo nadrukkelijk onderdeel van uitmaakt, inmiddels het stadium van de proef voorbij is en op talloze verhuurlocaties OV-scooter te huur aanbiedt.

TL

De brommer is tegenwoordig een scooter, maar in mijn tijd was een scooter wat anders met een apart rijbewijs en een andere levensstijl. Denk aan Sophia Loren op een azuurblauwe scooter in Rome, met kekke rode schoentjes en een fladderend niemen-dalletje.