

## Voor- en nadelen ontwerpopties onderdoorgang Rijksmuseum

tbv bijeenkomst IV Werkgroep Onderdoorgang 13 januari 2004

Fietsersbond Amsterdam, 6 januari 2004

### **Fietsers door zijbeuken, ingang in middenbeuk**

Het voorlopig ontwerp (VO) kan zonder al te veel wijzigingen op het -1 niveau blijven bestaan.

Op maaiveld zijn wel maatregelen nodig die het doorzicht en het ruimtelijk effect van de onderdoorgang verminderen. Er moet bijvoorbeeld een glazen doos over de ingang geplaatst worden die het doorzicht tussen de zijbeuken en het voor- en achteraanzicht beperken. Het ruimtelijk effect van de onderdoorgang gaat grotendeels verloren. Overigens geldt dit ook voor de optie VO.

De verbinding tussen de binnenhoven houdt meer ruimte naar boven door het plein dat ontstaat tussen de trappen en de pilaren. Functie van het plein is beperkt en omdat je voor de toiletten en garderobe onder de trap moet zijn. (Garderobe en WC zijn alleen te bereiken via het gebied waar je al een kaartje moet hebben??)

De maat van de zijbeuken tussen de pilaren is ongeveer 3,50 m. Dat is bijzonder smal als je dat gaat opdelen. Volgens de boeken is er voor een fietspad in 1 richting minimaal 1,80 m nodig. Voor een voetpad 1,50 m zodat een rolstoel/kinderwagen en een voetganger elkaar kunnen passeren. Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met de zogenaamde schuwafstand. Die bedraagt tot een een pilaar volgens de boeken 0,7 m. Opgeteld kom je dus ruimte tekort en gezien de grootte van de fietsstromen (de Museumbrug is de drukste toegang voor fietsers naar de Binnenstad met 2168 passeringen in 2001 tussen 16 en 18 u.) en de voetgangersstromen voldoen minimale maten ook niet. Op een dergelijke drukke route mengen met toeristen die niet gewend zijn aan fietsers, is ongewenst.

De grote fiets- en voetgangersstromen dienen elkaar op twee plaatsen buiten het Museum te kruisen. Het is ongebruikelijk dat fietsers aan de zijkanten en voetgangers in het midden lopen. De vormgeving van de kruisingen is problematisch.

### **Fietsers door de middenbeuk, ingangen aan de zijkanten**

Afwikkeling van het fiets en voetgangersverkeer is goed.

De beleving van het passeren van de onderdoorgang blijft onverminderd geweldig en wordt zelfs beter als er licht via de binnenhoven de verbinding binnenkomt. De beleving is zowel voor bezoekers van het Museum en voor de dagelijks passerende Amsterdammers een waarde.

Er verdwijnt geen openbare ruimte.

Door het dichthouden van de middenbeuk verdwijnt ten opzichte van het VO de ruimte, waardoor de kwaliteit van het plein op -1 wordt verslechterd. Dit zou enigszins ondervangen kunnen worden door een lichtkoepel/lichtlijn te plaatsen in de middenbeuk. De middenbeuk is ruim genoeg om een deel te vervangen door iets waar fietsers al dan niet overheen kunnen rijden. (De middenbeuk is ongeveer 7,50. Er zou voldoende ruimte zijn om ongeveer 2 m a 2,50 m te gebruiken voor lichttoegang) Een andere optie is om de vloer van de onderdoorgang uit te voeren in een transparant materiaal. (Is ook een heel speciaal effect om naar te kijken van onderen af) Een andere mogelijke plek om iets te doen is tussen de pilaren van de middenbeuk.

Eventueel zou ook de 'benauwdheid' van het overdekte plein op -1 verbeterd kunnen worden door het wegdek van de middenbeuk iets op te lichten zodat meer doorgang ontstaat. Ook zouden ter verbetering van de aantrekkelijkheid van de verbinding tussen de binnenhoven functies gesitueerd kunnen worden aan de doorgang zoals garderobe.

Dat er geen licht de verbinding tussen de binnenhoven binnen zou kunnen komen is geen valide argument. Het is nu ook al donker in de onderdoorgang en met de opening van de binnenhoven zal dit maar heel mondjesmaat betekenis kunnen hebben voor de verbinding tussen de hoven. Er zal altijd met kunstlicht gewerkt moeten worden en die is natuurlijk op elke gewenste plaats op te hangen.

Ander argument tegen deze optie is de moeilijkheden die ontstaan door de logistiek van de bezoekers van het Museum. Het moeilijkste lijkt het conflict tussen enerzijds bezoekers die via het trapje en een al gekocht kaartje de tentoonstellingen willen gaan bezichtigen en de binnenkomers zonder kaartje. Er zijn twee (eenvoudige) opties om dit logistieke probleem op te lossen. Het eerste zou zijn om de trappen in het midden van de zijbeuken in de hal op -1 te leiden. Nadeel is dan dat de verbinding tussen de binnenhoven versmald wordt en de eenheid van de hal wordt aangetast. De liften zouden t.o de ingangen tussen de pilaren geplaatst kunnen worden. De rest van het ontwerp en de logistiek van het VO blijven intact.

Een andere mogelijkheid zou zijn om de trappen die nu leiden naar het begin van de tentoonstelling te gebruiken als toegang. De liften kunnen t.o. de ingang geplaatst worden. De logistiek van de tentoonstellingen zou dan via de bestaande trappenhuizen moeten geschieden. Hierbij dienen wel aanpassingen gedaan te worden ten opzichte van het VO aan het gebied waar wel en waar geen kaartje nodig is.

Voordeel van deze twee opties is dat de beleving van de binnenhoven voor de bezoekers van het museum groter is als de toegang daar direct op aansluit.

Wellicht zijn er ook nog andere oplossingen die een goede afwikkeling van de bezoekersstromen mogelijk maken en het VO beter intact laten.

### **Ingang in zijbeuken, fietsers en voetgangers door middenbeuk**

Van deze optie is direct bij de eerste bijeenkomst al gezegd dat hij niet kon vanwege de fundering. Wellicht dat daarover nog iets meer gezegd kan worden. Wellicht zijn de trappen zodanig te construeren en te situeren dat de fundering en het taps toelopen juist onder de trappen kan blijven bestaan. Fietsers en doorgaande voetgangers kunnen beiden gebruik maken van de middenbeuk. De grens tussen openbaar en museum zou kunnen komen te liggen tussen midden- en zijbeuk.