

Red de

Onder doorgang

van het Rijksmuseum

NIEUWSBRIEF

augustus 2004

Het Rijksmuseum gaat verbouwen. Onderdeel van de plannen is dat de hoofdingang van het museum terechtkomt waar nu gefietst wordt. Het stadsdeel Oud Zuid heeft zich in een unanieme motie tegen die plannen uitgesproken. Maar het Rijksmuseum lijkt niet van plan daar serieus op in te gaan. En dat terwijl het anders kan! In deze nieuwsbrief maken we duidelijk hoe. We laten zien dat het alternatief beter is en bovendien beter past in de plannen van het Rijksmuseum zelf.

Lopen en fietsen zijn prettige, veilige en efficiënte manieren om je in de stad te verplaatsen. Ze vragen weinig ruimte, en produceren geen giftige uitlaatgassen of lawaai. Bovendien zijn lopen en fietsen gezond, ook voor de andere verkeersdeelnemers.



In Amsterdam zijn dit zwaarwegende voordelen: als er niet zoveel fietsers en voetgangers waren zou het wegennet volstrekt ontoereikend zijn. En Amsterdam lijkt gemaakt om te fietsen en te lopen: de afstanden zijn klein en per fiets of te voet kun je overal snel en veilig komen. Amsterdammers heb-

ben dat goed begrepen, want er wordt massaal gelopen en gefietst. Een derde van het vervoer in de stad gaat per fiets. In het centrum is dat zelfs de helft. Daarmee loopt Amsterdam wereldwijd voorop als leefbare én bereikbare stad. De stad is een lichtend voorbeeld van een moderne metropool met een efficiënt verkeerssysteem op menselijke maat. Het zijn de goede fiets- en wandelmogelijkheden die 't hem doen.

De onderdoorgang van het Rijksmuseum is een belangrijke verkeersader. Niet langer voor de paard-en-wagens, trams en auto's, zoals Cuypers, de ontwerper van het Rijksmuseum, zich dat voorstelde, maar voor het langzame verkeer. Met dagelijks ruim 13 duizend fietsers is de onderdoorgang een slagader in het fietsnetwerk van Amsterdam en één van de drukste fietsroutes ter wereld. En dat door een museum van wereldfaam!

Efficiënt

Dagelijks maken zo'n 13.000 fietsers gebruik van de onderdoorgang. Dat aantal overtreft het aantal auto's dat op diezelfde plaats over de drukke Stadhouderskade rijdt. En die fietsers hebben - samen met de duizenden voetgangers - maar een fractie nodig van de ruimte en de tijd (bij het verkeerslicht) die de auto's in beslag nemen.

Niet alleen fietsers, maar ook duizenden voetgangers gebruiken dagelijks de onderdoorgang. Ook voor hen vormt de onderdoorgang een prettige en onmisbare verbinding tussen Zuid en het Centrum. In officiële stadswandelingen wordt hij warm aanbevolen.

stukje openbare ruimte dat zelf museale waarde heeft, hoeft geen betoog. Geen wonder dat de onderdoorgang een belangrijke plaats inneemt bij de grootscheepse renovatie van het Rijksmuseum.

Het Rijksmuseum gaat verbouwen Uitgangspunt bij de verbouwing is een terugkeer naar het oorspronkelijke ontwerp van Cuypers waarbij het gebouw tegelijkertijd aangepast wordt aan de eisen van deze tijd. Cruz en Ortiz, de architecten die de opdracht voor de verbouwing kregen, hebben een ontwerp gemaakt, waarin de oorspronkelijke binnenhoven in ere worden hersteld. Omdat deze binnenhoven worden uitge-



Zo stelde Cuypers het zich voor

Trots Amsterdam, de Amsterdammers en het Rijksmuseum mogen trots zijn op zo'n bijzondere plaats.

Ruim en duidelijk

Het intensieve gebruik van de onderdoorgang door zovelen is alleen mogelijk dankzij de ruime en vanzelfsprekende inrichting.

De onderdoorgang is een verbinding om zuinig op te zijn en te koesteren. Dat het daarbij ook nog gaat om een bouwkundig pronkstuk, een

diept tot kelder-niveau, kan daar een dwarsverbinding onder de onderdoorgang door gemaakt worden die de beide helften van het museum tot een eenheid maakt. Ook worden de zijwanden van de onderdoorgang ontdaan van de marmeren platen die het zicht op deze binnenhoven ontnamen.

En de nieuwe ingang van het museum wordt in de middenbeuk van de onderdoorgang voorgesteld.

Het is die nieuwe ingang die grote problemen veroorzaakt.



Te krap met fietsers aan de zijkant

Ongelukkige keuze voor de entree

De toegangstrappen naar de nieuwe benedenverdieping beslaan in het voorstel de volle breedte van de middenbeuk. Voor passanten - te voet of op de fiets - blijven dan alleen de beide zijbeuken (de huidige trottoirs) over. Dat geeft ernstige problemen en is een dermate belangrijke verbinding onwaardig.

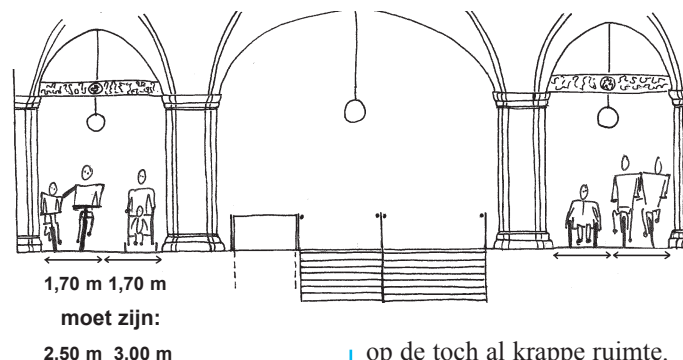
Verkeersproblemen Met de trappartij in de middenbeuk blijft er voor de drukke fietsverbinding en de talloze doorgaande voetgangers veel te weinig ruimte over. En er ontstaat een zeer onduidelijke verkeerssituatie. Dat komt doordat fietsers aan de zijkanten - bij de ramen - moeten rijden terwijl voetgangers, net als de bezoekers van het museum, op het middendeelte zijn aangewezen. Deze indeling is ongewoon en alleen daarom al een bron van onzekerheid en onveiligheid. Nog meer onveiligheid ontstaat doordat voetgangers bij de vensters naar de binnenhoven zullen willen kijken zonder te beseffen dat daar een drukke fietsroute is. Conflicten tussen fietsers en voetgangers, de laatsten vaak

nietsvermoedende toeristen, kunnen niet uitblijven, tenzij een harde afscheiding tussen fietsers en voetgangers gemaakt zou worden.

En dan hebben we het nog niet gehad over de toegankelijkheid voor gehandicapten: die belangrijke groep wordt in het ontwerp simpelweg niet serieus genomen.

Bouwkundige en logistieke problemen

Het Rijksmuseum is een groot gebouw dat maar al te vaak vol in de wind staat. In de onderdoorgang waait het dan zo mogelijk nog harder.



Weggestemd

De deelraad van stadsdeel Oud Zuid is ervan overtuigd dat de trappartij in het ontwerp van de architecten Cruz en Ortiz onvoldoende ruimte overlaat voor de functies die de onderdoorgang heeft en moet hebben. Daarom heeft ze in een unanieme motie verzocht om een grondig onderzoek naar een alternatief dat geen ruimte van de onderdoorgang zelf vergt.

Krap en onveilig

Als de trappartij in de middenbeuk wordt uitgevoerd, is er in de zijbeuken te weinig ruimte voor de vele doorgaande voetgangers en fietsers. Ruimte die ook nog eens onveilig is ingedeeld. Daarmee behoort de prettige en veilige onderdoorgang definitief tot het verleden.

Klimaatafsluiting

Het museum moet zich daartegen beschermen. Eerst was daarvoor een glazen afscheiding in de onderdoorgang zelf bedacht. Maar omdat dat een ontoelaatbare inbreuk op de openbare ruimte zou vormen, stelt men nu voor om een afsluiting op kelderniveau te realiseren met zgn. 'windgordijnen'. Maar daaraan kleven grote bezwaren. De harde wind vergt omvangrijke installaties die beslag leggen

op de toch al krappe ruimte. Bovendien zijn dit soort installaties bijzonder energieverpillend. Om nog maar niet te spreken van hoe het voelt als je zulke windgordijnen moet passeren!

Afsluiting 's nachts Ook afsluiting 's nachts is in het voorlopig ontwerp problematisch: een rolluik op straatniveau? Waar blijft dat als het museum open is? Deuren of hekken beneden zouden een alternatief kunnen zijn, maar dan wordt die ruimte onder-

aan de toegangstrappen een vergaarbak voor zand, vuil en afval, en blaadjes in de herfst. **Onherstelbare ingreep** Het openmaken van de vloer is een zeer ingrijpende aanpassing van de hoofdfundering van het gebouw. Een verandering die nooit meer ongedaan gemaakt kan worden. Ook niet als de gekozen indeling een ongelukkige of zelfs onveilige blijkt te zijn.

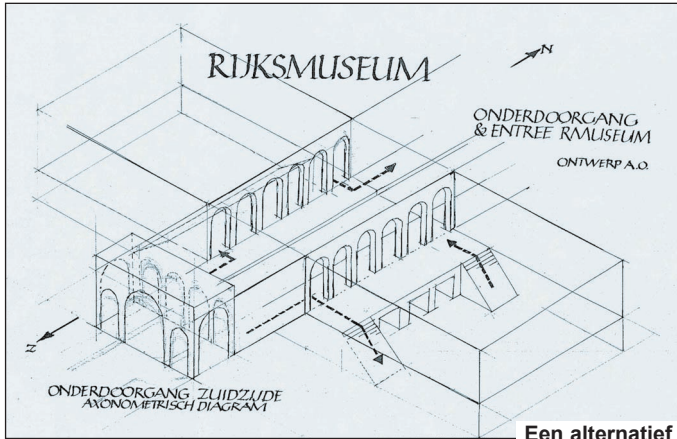
Symmetrie De puntsymmetrische opstelling van de toe-

Gehandicapten

In het ontwerp van Cruz en Ortiz komen gehandicapten zoals rolstoelgebruikers er erg bekaaid af. De onderdoorgang wordt praktisch ontoegankelijk en dat terwijl de omweg die ze moeten maken juist voor hen soms onoverkomenlijk is.

gangstrappen en liftplatformen in het voorlopig ontwerp verstoren de lijnsymmetrie die Cuypers consequent toepaste. Als de intentie is het gebouw van Cuypers terug te brengen is dat een misslag van de eerste orde.

Het kan beter Na zorgvuldig bestuderen van de ontwerptekeningen van Cruz en Ortiz, is het comité *Red de Onderdoorgang* er van overtuigd geraakt dat het anders kan. Sterker: er is een alternatief mogelijk dat veruit te verkiezen is boven het voorlopig ontwerp. Dat alternatief vervult de belangrijkste wensen van het Rijksmuseum. Alleen zullen de bezoekers van het museum niet in de middenbeuk naar beneden gaan, maar via trappen vanuit de zijbeuken.



Een alternatief

In het voorlopig ontwerp zijn de trappen die daarvoor nodig zijn er zelfs al. Beneden is net als in het voorlopig ontwerp ruimte voor het kopen van kaartjes, de museumwinkel en zo voorts. Deze variant vraagt weliswaar enige aanpassing in de logistiek van de toegang tot het museum, maar met creativiteit en inventiviteit is dat beslist mogelijk. De onderdoorgang behoudt in dit ontwerp zijn bijzondere karakter. Tegelijkertijd wordt een passende en architectonisch haast vanzelfsprekende toegang tot het museum geschapen. Uit archiefstukken blijkt dat Cuypers zelf ook al gedacht had aan een toegang vanuit de onderdoorgang zijwaarts de binnenhoven in. Daarom willen we deze variant de Cuypers-

variant noemen. De Cuypers-variant is een elegante, veilige oplossing die volledig recht doet aan het oorspronkelijke ontwerp van Cuypers. Het biedt ruimte aan de wensen van het museum zonder de belangen van de gebruikers van de onderdoorgang tekort te doen.

De Cuypers-variant is een ontwerp dat tegemoet komt aan de wensen van de Amsterdammers en van het Rijksmuseum.

Veiligheid en allure Het openmaken van de binnenhoven en het creëren van een ontvangsthuis op kelderniveau zijn sterke punten in het ontwerp van Cruz en Ortiz. Omdat ook de vensters aan de zijkanten van de onderdoorgang in hun oude functie



...de trappen hebben Cruz en Ortiz al ontworpen

De wensen van het museum en de belangen van de Amsterdammers

Wat wil het Rijksmuseum?

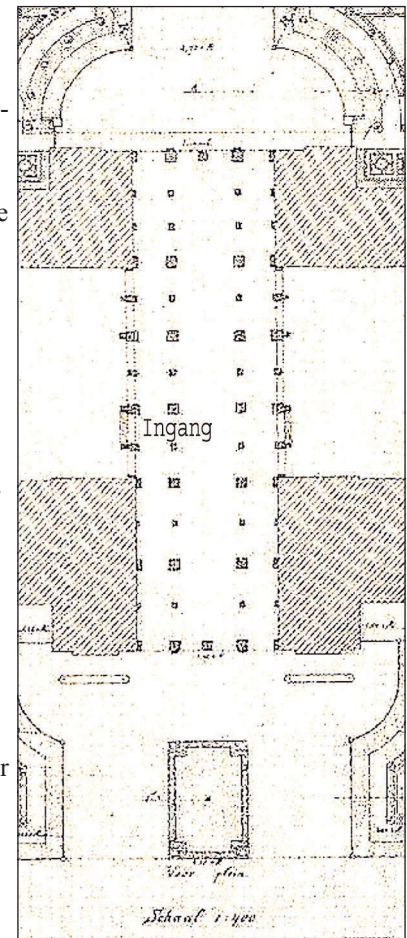
- een goede en ruime entree
- betere relatie met buiten
- klaar voor de 21e eeuw
- 2 miljoen bezoekers per jaar (gemiddeld 5500 per dag)
- het oorspronkelijke karakter van Cuypers' gebouw terug
- een goede verbinding tussen beide helften van het gebouw
- openbare onderdoorgang met voetgangers- en fietsroute

Wat willen de Amsterdammers?

- goede en veilige mogelijkheden voor alle huidige gebruikers: dagelijks duizenden voetgangers en ruim 13 duizend fietsers (dat is ruim 4,7 miljoen per jaar!)
- behoud van het monumentale en openbare karakter van de onderdoorgang,
- ruimte voor muzikanten
- een goede entree van het museum

hersteld worden, ontstaat een beeld dat een onbelemmerde beleving van Cuypers' bouwkunst mogelijk maakt. Juist in de Cuypers-variant is de inrichting er volledig op toegesneden dat men ongestoord en in alle rust kan flaneren langs deze ramen. Met riant zicht op de binnenhoven en voldoende ruimte voor alle gebruikers, ook gehandicapten en muzikanten. De vele fietsers beschikken in de middenbeuk over een verkeerskundig vanzelfsprekende ruimte. **Een goede en ruime entree** Het streven van het Rijksmuseum naar een betere entree is alleszins begrijpelijk. Net zoals het begrijpelijk is dat voor die ingang gezocht wordt in het hart van het museum: de onderdoorgang. Had Cuypers dat immers zelf niet ook al bedacht? Maar situering van de toegangstrappen in de middenbeuk van de onderdoorgang roept, zoals we hiervoor al zagen, allereerste problemen op.

In de Cuypers-variant is de entree helder, en goed af te sluiten tegen weer en wind en bij nacht. Bovendien neemt zo'n ingang geen of nauwelijks ruimte van de onderdoorgang.



De ingang van Cuypers zelf



Verbinding tussen de beide helften van het museum

Cruz en Ortiz creëren een verbinding tussen de beide helften van het museum met doorbraken tussen de funderingen van de onderdoorgang. Deze vormen passages op kelderniveau die de binnenhoven met elkaar verbinden langs de ruimte onderaan de toegangstrappen. Past men echter het systeem

Onherstelbaar

De open trappartij in de middenbeuk vormt niet alleen een aantasting van de onderdoorgang als belangrijke verbinding en prachtige openbare ruimte, hij creëert ook een ingang die moeilijk is af te sluiten. Bovendien is de gewenste verbinding tussen de binnenhoven verre van ideaal. Kortom, de trappartij is in geen enkel opzicht wat je zou willen. Dat is erg jammer, maar het is een ramp als je bedenkt dat het aanbrengen van zo'n trappartij **onomkeerbaar** is. Als na enige tijd blijkt dat de inrichting voor fietsers en voetgangers onveilig is of dat de mogelijkheden tot afsluiting onvoldoende zijn, dan valt te voorzien dat niet de trappartij verdwijnt maar dat de onderdoorgang voor fietsers en doorgaande voetgangers zal worden afgesloten. Dat is een onaanvaardbaar risico. En daarmee is dit ontwerp onaanvaardbaar.

van windgordijnen toe, dan wordt de functionaliteit en de beleving van deze verbinding zwaar op de proef gesteld. Bezoekers die van het ene naar het andere binnenhof willen, zullen van een binnenklimaat door een krachtig windgordijn dienen te gaan om in de ruimte te komen bij de toegangstrappen waar een buitenklimaat heerst. Vervolgens moeten ze door nog een windgordijn om in het andere binnenhof te komen. Dat is het tegendeel van een goede verbinding: je ziet de kleumende en naar het kapsel grijpende bezoekers al voor je!

De Cuypers-variant staat op kelderniveau een natuurlijke en aangename verbinding tussen beide binnenhoven toe doordat overal een binnenklimaat heerst en windgordijnen onnodig zijn. Door het ontbreken van de toegangstrappen is zelfs sprake van een optimale verbinding: er zijn niet vier maar zes doorgangen mogelijk, wat gezien de beperkte ruimte een belangrijke winst is. En tenslotte wordt in de Cuypers-variant ook op straatniveau een uitstekende verbinding tussen beide helften van het museum mogelijk. Er is immers geen trappartij in de middenbeuk die daarvoor een belemmering vormt.

Voordelen van de Cuypers-variant

De Cuypers variant biedt voldoende ruimte voor alle gebruikers en een logische indeling. Het museum heeft een goede ingang die goed afsluitbaar is. Voetgangers kunnen rustig flaneren langs de heropende ramen en genieten van het zicht op de binnenhoven. Tegelijkertijd is er in de middenbeuk voldoende ruimte voor een veilige fietsverbinding.

Colofon

Dit is een uitgave van het Comité *Red de Onderdoorgang*, mogelijk gemaakt door steun van het wijkcentrum Vondelpark-Concertgebouwuurt en de Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond. De afbeeldingen in deze nieuwsbrief zijn grotendeels afkomstig van Internet. We gaan er van uit dat er op de niet oorspronkelijke afbeeldingen geen rechten gelden, maar horen het graag als dat anders is. Adres: zie onder.

Conclusie

Alles overziend blijkt de Cuypers-variant het glansrijk te winnen van het voorlopig ontwerp van Cruz en Ortiz. Het biedt een goede entree van het museum in een mooie, openbare en veilige omgeving. De onderdoorgang blijft zoals hij bedoeld is, en geeft voldoende en duidelijke ruimte aan alle gebruikers. Het museum is goed af te sluiten. Er wordt geen onherstelbare schade toegebracht aan erfgoed en de gewenste verbinding tussen beide helften van het museum wordt ruimer en aangenamer dan in het ontwerp van Cruz en Ortiz. Met het licht dat vanuit de binnenhoven in de onderdoorgang valt zal het daar meer dan ooit aantrekkelijk worden om te lopen, te flaneren, te fietsen. Een prachtige plek om op een veilige en snelle manier naar je werk of je school te gaan, of om rustig te genieten van wat er valt te zien, te beluisteren en te beleven. Samen vormen deze waarden een klein wereldwonder. Een monumentale fiets- en voetverbinding tussen Zuid en de binnenstad die even uniek is en zeker zo gewaardeerd wordt als het *Melkmeisje* en de *Nachtwacht*.

En als de koningin op bezoek komt, hoeft ze niet vanaf een bijna altijd kil en winderig voorplein door de regen naar binnen te lopen, maar kan ze majestueus worden voorgereiden en langs koninklijke weg het museum betreden.

comité *Red de Onderdoorgang*

Contact

Wijkcentrum Vondelpark-Concertgebouwuurt
e-mail: info@wocvondelpark.nl;
telefoon: 020 - 66 28 237
adres: Wijkcentrum Vondelpark-Concertgebouwuurt, Hendrik Jacobszstraat 6,
1075 PD Amsterdam

Fietsersbond

(Marjolein de Lange)
e-mail: delange@fietsersbond.nl
tel/fax: 020 - 61 28 445
adres: Fietsersbond (afd. Asd),
W.G.plein 84,
1054 RC Amsterdam
Meer informatie op internet:
onderdoorgang.wocvondelpark.nl