

Comité *Red de Onderdoorgang*
p/a Hendrik Jacobszstraat 4-6
1075 PD Amsterdam
020 6628237
rdo@wocvondelpark.nl
www.onderdoorgang.wocvondelpark.nl

Red **de** Onderdoorgang

Aan de leden van de Raad van stadsdeel Oud-Zuid
en van de Commissie Ruimte en Wonen

Datum 5 november 2009

Betreft Adviesaanvraag
Stadhouderskade 42

Geachte leden van de stadsdeelraad van Oud-Zuid
Geachte leden van de Commissie Ruimte en Wonen,

Het Dagelijks Bestuur (DB) legt aan u voor de voorgenomen beantwoording van de bouwadviesaanvraag (nr. 53-1143) van het Rijksmuseum t.b.v. de bouw van een entree met trappen in de middenbeuk van de Passage.

Wij verzoeken u om niet met de beantwoording in te stemmen. Niet alleen omdat het DB haar besluit om medewerking te verlenen aan de bouwaanvraag baseert op een ondeugdelijke toetsing,¹ maar ook ter voorkoming van een vruchteloze en uitzichtloze herhaling van de discussie die vier jaar geleden heeft plaats gevonden.

We lichten ons verzoek toe.

Na uitgebreid onderzoek en discussie diende in het voorjaar van 2006 het Rijksmuseum een bouwaanvraag in t.b.v. het definitief ontwerp voor Het Nieuwe Rijksmuseum. Een mooi ontwerp vonden velen, onder wie ook museumdirecteur Ronald de Leeuw.² De bouwvergunning kwam af en er leek een eind gekomen aan een jarenlange impasse tussen het stadsdeel en het Rijksmuseum. De enige horde die nog genomen moest worden was de aanbesteding van het werk.

Deze zomer werd de rust rond de verbouwing ineens verstoord. Er verschenen – zonder aanleiding – in diverse kranten ingezonden brieven en petitie's dat het toch anders moest. En alsof het zo was afgesproken, diende Wim Pijbes, de nieuwe directeur van het Rijksmuseum, een bouwadviesaanvraag in t.b.v. (weer) een nieuw ontwerp voor de entree.

Dat nieuwe ontwerp van Pijbes is echter in het geheel niet nieuw. Het is een afgeslankte versie van het oorspronkelijke ontwerp van Cruz en Ortiz, dat in 2004 als een van de alternatieven naar voren is gebracht. Dat ontwerp van Cruz en Ortiz werd in 2005 afgekeurd. Dat gebeurde op basis van een Ruimtelijk Afwegingskader (RAK), het resultaat van gedegen onderzoek en uitvoering

discussie. Dat RAK werd in 2005 unaniem aangenomen door de deelraad van Oud-Zuid en kreeg de zegen van de gemeente en het rijk.

De crux van dit besluit is dat er niet gebouwd wordt in de Passage omdat dat onaanvaardbare veiligheidsrisico's en beperking van de verkeersdoorstroming tot gevolg zal hebben.

Wat is hier aan de hand?

Waarom denkt de nieuwe directeur van het Rijksmuseum dat dit ontwerp wel zal worden goedgekeurd? Wat beweegt hem om de voortgang van een kwetsbaar en toch al door vertragingen en financiële tegenslagen geplaagd project op het spel te zetten voor een plan dat in 2005 kansloos was? Wat is er veranderd ten opzichte van de situatie in 2005? Wat geeft hem het vertrouwen om een discussie die in het verleden burgers en overheid veel tijd, geld en energie heeft gekost, nog weer eens over te willen doen? Wat zijn de argumenten, wat de motieven en welke troeven heeft hij in handen?

Wat die argumenten betreft, dat zijn er welgeteld twee.³ Eén is dat het nieuwe ontwerp de interne logistiek van het museum beter accommodeert. Het andere is dat het de veiligheid van voetgangers ten goede komt door een hek tussen fietsers en voetgangers.

Het eerste argument legde in 2005 geen gewicht in de schaal en is in het vergunde ontwerp opgelost. Het tweede argument houdt evenmin steek: het hek dat voetgangers van fietsers moet scheiden kan ook worden toegepast in het vergunde ontwerp, met hetzelfde veiligheidseffect, en kan dus geen reden zijn om het nieuwe ontwerp boven het vergunde ontwerp te verkiezen.

Naar de motieven van Pijbes moeten we raden,⁴ maar over zijn troeven is hij duidelijk. Hij heeft wereldwijde collegiale steun. Dergelijke steun was er echter ook al in 2005, en toen legde het niet voldoende gewicht in de schaal. Of denkt hij dat het huidige stadsdeelbestuur en de huidige stadsdeelraad het niet zo nauw zullen nemen met het Ruimtelijk Afwegingskader dat in 2005 de grondslag vormde voor het afwijzen van het oorspronkelijk ontwerp?⁵

Wij vrezen het laatste en daarom willen we hieronder duidelijk maken dat er alle reden is dat RAK serieus te nemen.⁶ Daarnaast willen we u meegeven dat er meer dan voldoende argumenten zijn om het nieuwe ontwerp af te keuren en dat er alle aanleiding is niet te zwichten voor argumenten, motieven en troeven van het Rijksmuseum, dezelfde die in het verleden al meer dan genoeg tijd, geld en energie, ook van anderen – bezorgde burgers en overheid, hebben gekost.⁷

Argumenten tegen

Het belangrijkste argument om het nieuwe ontwerp af te wijzen is het Ruimtelijk Afwegingskader (RAK), in 2005 unaniem door uw Raad aangenomen en nog onverkort van kracht:⁸ het nieuwe ontwerp kan de toets daaraan niet doorstaan.

Maar ook los van het RAK is niet moeilijk in te zien dat het nieuwe ontwerp een verslechtering is t.o.v. het in 2006 vergunde ontwerp. Er is dus alle reden om weloverwogen, maar snel en doeltreffend, een eind te maken aan deze exercitie, die dreigt opnieuw veel tijd en energie van eenieder te zullen kosten.

We zetten hieronder zo kort mogelijk uiteen wat onze argumenten zijn om niet in te stemmen met de voorliggende beantwoording van het DB. Uitwerking en onderbouwing van die argumenten hebben we voor de overzichtelijkheid in voetnoten en bijlagen ondergebracht.

We richten ons eerst op het RAK, daarna op wat in de brief van het DB wordt aangevoerd.⁹

Het RAK

Volgens de voorschriften van het RAK¹⁰

1. moet in de Passage “het ontstaan van een kritische veiligheidssituatie worden tegengegaan door een inrichtingsplan dat zoveel mogelijk gedimensioneerd is op het adequaat verwerken van piekbelastingen”;¹¹
2. is “een traditionele wegingdeling” noodzakelijk, met een zo ruim mogelijk voetgangers-areaal;¹²
3. mag de projectie van de hoofdentree “niet leiden tot een vermindering van de maximale capaciteit van het profiel van de Passage”;¹³
4. en moeten “bij de inrichting van de Passage ook de aanwijzingen van kracht zijn die uit de toetsing van het calamiteitenplan worden verkregen”.¹⁴

Conclusie

*Toetsen we het nieuwe ontwerp aan deze voorschriften dan ontkomen we niet aan de conclusie dat op alle vier punten negatief wordt gescoord. De trappartij vermindert de maximale capaciteit, is in strijd met een traditionele wegingdeling, staat het adequaat verwerken van piekbelastingen in de weg en is vrijwel zeker strijdig met een calamiteitenplan dat ook de externe betrekkingen van het gebouw in aanmerking neemt.*¹⁵

De DB beantwoording van de bouwadviesaanvraag

► Planologische toets Passage

1. Het DB schrijft dat er met uitvoering van het nieuwe ontwerp “geen sprake is van een wijziging van het gebruik van de Passage als fiets- en voetpad” en dus dat “de gebruiksbevestiging van het bestemmingsplan zich niet tegen het alternatieve inrichtingsvoorstel” verzet.
2. Het DB schrijft: “de trappen naar de ondergrondse entree zijn wel aan te merken als bouwen in de zin van de Woningwet, maar worden niet aangemerkt¹⁶ als zijnde in strijd met de bestemmingsregeling. Dit geldt wel voor de afscheidingen aan beide zijden van de entree. Vergunningverlening is echter in beginsel mogelijk met toepassing van de procedure ex art. 3.23 Wro juncto art. 4.1.1, eerste lid, onder d: een bouwwerk, geen gebouw zijnde, waarvan het bruto-vloeroppervlak niet groter is dan 50 m²,¹⁷ en dat gemeten vanaf het aansluitende terrein niet hoger is dan 10 m.”

Conclusie

Op beide punten is het oordeel van het DB op z'n minst aanvechtbaar. De trappartij en het horizontale tracé op -1 niveau kunnen niet aangemerkt worden als een voetpad in de passage omdat ze niet bedoeld zijn voor passanten en 's nachts zijn afgesloten. Ten tweede heeft de trappartij een bruto vloeroppervlak van meer dan 50 m², nl. 63 m². Bovendien is het oordeel van het DB in zijn consequenties strijdig met het openbaar belang¹⁸ en dient het ook om die reden met uiterste terughoudendheid te worden bejegend.

► Verkeerskundige toets Passage

Het Dagelijks Bestuur heeft opdracht gegeven aan Goudappel en Coffeng (GC) om een onderzoek te doen naar de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in de Passage bij verschillende varianten. We hebben een ‘second opinion’ uitgevoerd op het onderzoek.

In de Passage

1. In het onderzoek van GC wordt *ten onrechte* voor “de bezoekersaantallen uitgegaan van ca. 1,5 mln bezoekers per jaar en ca. 1,5 mln passanten”.¹⁹
2. In het onderzoek van GC wordt *ten onrechte* voor de piekmomenten van fietsers uitgegaan van een periode van 16.00-18.00 uur.²⁰
3. In het onderzoek van GC wordt *ten onrechte* uitgegaan van piekuren en niet van piekminuten.²¹
4. In het onderzoek van GC wordt *ten onrechte* uitgegaan van een loopsnelheid van 1 m/s.²²
5. In het onderzoek van GC wordt er *ten onrechte* geen rekening mee gehouden dat een verlaging van de loopsnelheid verdichting van de lopers tot gevolg heeft met daarmee gepaard gaande verdere verlaging van de loopsnelheid (een cumulatief effect).²³
6. In het onderzoek van GC wordt *ten onrechte* geen rekening gehouden met stilstaande (groepen) passanten en bezoekers.²⁴

Aansluiting en omgeving

7. In het onderzoek van GC wordt er *ten onrechte* vanuit gegaan dat fietsers richting zuid enkel oostelijk (richting Joh. Vermeerstraat) afslaan.²⁵
8. In het onderzoek van GC wordt er *ten onrechte* vanuit gegaan dat het merendeel van de bezoekers aan de zuidelijk mond van de Passage een naar het westen gerichte curve maken (richting Van Gogh museum en Coster Diamonds).²⁶

Conclusie

De verkeerskundige toets die door GC is uitgevoerd is onvolledig en schiet op cruciale punten tekort.²⁷ Hierdoor kan met enige moeite uit het rapport van GC worden opgemaakt dat het nieuwe ontwerp geen onaanvaardbare verkeerskundige gevolgen heeft. Echter, als men de fouten herstelt en wat ontbreekt aanvult, kan men niet anders concluderen dan dat het nieuwe ontwerp een verkeerskundige verslechtering is. Bovendien is het een verslechtering die niet door subsidiaire maatregelen kan worden verzacht.

Overig

In 2008 heeft de Werkgroep Toegankelijkheid Oud Zuid (WTOZ) een optimalisatie van het vergunde ontwerp voor de Passage voorgesteld. Bij toetsing scoort dit geoptimaliseerde ontwerp (in toetsing GC variant 1a genoemd) veruit het best. Weliswaar stelt het Rijksmuseum dat dit ontwerp de veiligheid van overstekende voetgangers op het spel zet, maar – zoals we hierboven al zagen – is die stelling onhoudbaar.²⁸

Ook is door de voorstanders van het nieuwe ontwerp wel gesuggereerd dat meerdere ingangen onduidelijk zouden zijn. Ook dat is eenvoudig te weerleggen. Het volstaat om de 3D rondleidingsvideo²⁹ op de website van het Rijksmuseum te bekijken om in te zien dat daar beslist geen sprake van is.³⁰

Conclusie

Als raadsleden is het uw taak om de beleidsafwegingen van het DB te controleren. Er is speciaal voor gekozen om de brief van het DB aan het Rijksmuseum pas te versturen nadat u er in de commissie over hebt kunnen discussiëren.

Wij constateren dat het nieuwe ontwerp een achteruitgang is vergeleken met de geoptimaliseerde versie (1a) van het vergunde ontwerp, met name voor voetgangers. Duidelijk is dat er

niet geknibbeld moet worden aan de broodnodige ruimte in de Passage door er bijvoorbeeld een trappartij in onder te brengen. Als het Rijksmuseum een betere entree wil dan dient dat te worden opgelost op eigen terrein. Dat kan, zoals architect Rau in 2005 afdoende heeft aangetoond.

Met vriendelijke groet,
Comité Red de Onderdoorgang³¹

Bijlagen

Bijlage I (Voorgeschiedenis van de verbouwing van HRM + sectie 4.3.4 van het RAK)

Bijlage II (Opmerkingen n.a.v. paragrafen *Commissie Welstand en Monumenten, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, Brandweer Amsterdam-Amstelland en Milieu*)

Bijlage III (Cijfers en feiten verkeerskundig onderzoek)

¹ Het DB heeft in eerste instantie zelf het ontwerp getoetst aan het RAK en ten onrechte geoordeeld dat het die toets doorstaat. Die toets is uitbesteed aan ambtenaren die onvoldoende dossierkennis hadden, terwijl die wel beschikbaar is. Vervolgens heeft het DB (“in het belang van een objectieve beoordeling”) een onderzoeksbureau een verkeerskundige vergelijking laten uitvoeren van dit nieuwe ontwerp met het vergunde ontwerp (plus een geoptimaliseerde variant daarvan). Dat onderzoek blijkt onder de maat en de getrokken conclusies zijn tendentieus en niet in overeenstemming met de onderzoeksresultaten.

Overigens blijken de tekorten van de toetsing door het DB ook uit de beantwoording zelf, zoals we hieronder duidelijk zullen maken.

² In een interview in de NRC.

³ In de samenvatting van de raadsvoordracht wordt daar naar verwezen met “zowel voor het publiek, het kruisende verkeer als voor het ‘beheer’ van het museum niet wenselijk” [te kort, snap ik niet]. Wij rekenen subjectieve oordelen als “allure” t.o.v. “miezerig” en ongefundeerde stellingen als “niemand is tevreden” niet tot de argumenten. Het zou onzes inziens overigens aanbeveling verdienen de entrees van referentiemusea te inventariseren. Daar zou wel eens uit kunnen blijken dat de topmusea in de wereld niet gekenmerkt worden door een top-entree (zoals Pijbes wenselijk acht) maar vooral door topstukken en topexposities.

⁴ Volgens eigen zeggen is Pijbes ontevreden over het vergunde, en door zijn voorganger als “mooi” bestempelde ontwerp. Bovendien is volgens Pijbes iedereen ontevreden en is dat voldoende motief om te proberen een ontwerp vergund te krijgen waarover hij (en iedereen) wel tevreden kan zijn. Merkwaardig in dit verband is dat Pijbes volhoudt dat iedereen ontevreden is ondanks dat wij hem bij herhaling hebben laten weten dat wij zeer tevreden zijn met het vergunde ontwerp. Niet alleen is onze tevredenheid kennelijk irrelevant, maar ook miskenbaar.

⁵ Een eerste aanwijzing daarvoor is dat het stadsdeelbestuur zelf intussen, blijkens de brief die voorligt, het nieuwe ontwerp met het RAK in de hand heeft goedgekeurd. Dat kan alleen als dat RAK niet zo nauw genomen wordt (we komen daar op terug). Een tweede aanwijzing is dat het DB van het stadsdeel tornt aan de status van het RAK: het zou niet de status van een bestemmingsplan hebben maar slechts dat van een stedenbouwkundig programma van eisen. Daarmee brengt het DB in feite het deelraadsbesluit uit 2005 om het RAK op te stellen en vervolgens aan te nemen, in diskrediet als zijnde minder zwaarwegend dan een bestemmingsplan. Het is uiteraard aan de huidige deelraad om te beslissen welk belang zij hecht aan besluiten die unaniem door haarzelf zijn genomen. Let wel, het gaat om een besluit dat niet door nieuwe feiten of voortschrijdend inzicht om herziening vraagt. Het gaat om een besluit waar het Rijksmuseum zich in 2005 bij neergelegd heeft en nu, na wisseling van de wacht, op terug wenst te komen. Zonder goede gronden en zonder enig respect voor wat er aan vooraf is gegaan.

⁶ Zie bijlage I.

⁷ In 2005 is er zeer zware politieke en maatschappelijke druk uitgeoefend op bestuurders en ambtenaren in Oud-Zuid die direct betrokken waren bij het besluitvormingsproces t.a.v. het oorspronkelijke entree-ontwerp. In sommige

gevallen getuigde het van grote persoonlijke moed die druk te weerstaan en niet te zwichten. Het zou o.i. in feite van politiek onfatsoen getuigen als nu het besluit dat toen genomen is zonder weerstand en een openbare discussie en besluitvormingsproces zou worden teniet gedaan.

⁸ Het DB wekt de indruk te geloven dat het RAK niet zoveel voorstelt (zie noot 5). Dat is merkwaardig omdat een aantal DB-leden zelf betrokken was bij het optuigen en het aannemen ervan, en daarmee bij het afkeuren van het oorspronkelijke ontwerp van Cruz en Ortiz waar dit nieuwe ontwerp een wat armetierige versie van is.

⁹ We gaan hier korthedshalve voorbij aan de paragrafen *Commissie Welstand en Monumenten, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, Brandweer Amsterdam-Amstelland*. We gaan daar in bijlage II zeer kort op in.

¹⁰ Paragraaf 4.3.4 *Voorschriften inrichting Passage* (zie bijlage I).

¹¹ In de toelichting (4.3.5) wordt opgemerkt dat het voetpad minimaal 4,60 m moet zijn maar dat bij die maatvoering “geen rekening gehouden is met de lage doorstroom-snelheid als gevolg van de aanwezigheid van groepen bezoekers, een dubbele reeks brede kolommen en ook niet met extreme piekbelastingen die zich tijdens evenementen voordoen.”

¹² In het nieuwe ontwerp is er geen traditionele wegingdeling “waarbij de voetgangers zich langs de gevels bewegen en het rijverkeer zich concentreert rond de lengteas van de middenbeuk.”

¹³ De geprojecteerde trappartij heeft een oppervlakte van 63 m² en vermindert onmiskenbaar “de maximale capaciteit van het profiel van de Passage” aangezien het een afwijking van, dan wel een hiaat in het profiel is. Deze oppervlakte is bovendien buiten de openingstijden van het museum afgesloten en dus geen openbare ruimte.

¹⁴ “De verwachte toename van 4 naar ca. 6 miljoen bezoekers aan de culturele instellingen rond het Museumplein, zal samen met de groei van het aantal ‘recreanten’ op het plein en het intensievere voetgangersverkeer over de nieuwe Singelgrachtpromenade en brug, een aanzienlijke vergroting van het aantal voetgangers in de Passage genereren.” (Ruimtelijke onderbouwing vernieuwbouw Rijksmuseum)

¹⁵ Bij het calamiteitenonderzoek in de beantwoording van de bouwadviesaanvraag is – in strijd met de voorschriften van het RAK – niet gekeken naar externe calamiteiten, d.w.z. calamiteiten die ontstaan buiten het Rijksmuseum.

¹⁶ Wie zegt dat? Waarop is dat gebaseerd? Merk op dat de trappartij buiten de openingstijden van het museum afgesloten en dus geen openbare ruimte maar een heus bouwwerk dat beslag legt op de openbare ruimte en de capaciteit daarvan cruciaal vermindert.

¹⁷ De trap is volgens onze berekeningen 63 m² (nl. 16x3,5 m).

¹⁸ Het plan behelst het opgeven van openbare ruimte t.b.v. een private partij, en daarmee het opgeven van zeggenschap over een schaars middel in een steeds compacter wordende stad.

¹⁹ In alle andere stukken (zoals de Visie Museumkwartier) wordt uitgegaan van 2 mln bezoekers en liggen ook de schattingen van het aantal passanten beduidend hoger.

Vgl. RAK:35 – “De verwachte toename van 4 naar ca. 6 miljoen bezoekers aan de culturele instellingen rond het Museumplein, zal samen met de groei van het aantal ‘recreanten’ op het plein en het intensievere voetgangersverkeer over de nieuwe Singelgrachtpromenade en brug, een aanzienlijke vergroting van het aantal voetgangers in de Passage genereren (zie ook 4.3 Passage strategische schakel in het structuurplan).”

RAK:41 – “Naar verwachting zal de Passage straks per jaar naast 5 miljoen fietsers meer dan 3 miljoen passanten en museumbezoekers veilig moeten kunnen verwerken. In dit aantal is geen rekening gehouden met de massale toeloop van bezoekers die bij grote evenementen op het Museumplein van de Passage gebruik zullen willen maken.”

²⁰ Aantoonbaar is de ochtendspits (van ca. 8.00-9.00 uur) drukker, c.q. een hogere piek.

²¹ Piekminuten kunnen extreme effecten kennen die, door distributie, c.q. vervlakking over een piekuur, uit beeld verdwijnen.

²² Dat is een gemiddelde snelheid die gemeten is op zgn. aanlooproutes (d.w.z. routes waar lopers enkel passeren, vergelijkbaar met gebiedsontsluitingswegen voor rijverkeer). Algemeen gerespecteerde aanbevelingen van CROW gaan uit van een modelmens die 0,8 m/s loopt. De passage is geen aanlooproute, maar is equivalent aan een winkelstraat met obstructies. In winkelstraten wordt een gemiddelde loopsnelheid van 0,56 m/s gemeten (Fietsberaad). Prorail gaat voor treinpassagiersverplaatsingen uit van een loopsnelheid van 0,3 m/s. In bijlage III hebben we uitgewerkt wat de consequenties zijn van de aanname van reële cijfers, zowel qua bezoekersaantallen als qua loopsnelheid.

²³ Zie bijlage III.

²⁴ Wie stil staan veroorzaken niet alleen een verdere verdichting en dus alleen daardoor al een lagere LoS, maar vormen ook een obstructie met snelheidsverlaging c.q. verdichting en dus met verlaging van LoS tot gevolg. Dit moet in een toetsingsmodel worden meegenomen.

²⁵ In het RAK wordt de route naar de Joh.Vermeerstraat als primaire fietsroute aangemerkt en die naar de Paulus Potterstraat als secundaire. Daarmee wordt een verkeerskundig concept aangehaald dat tijdens het opstellen van het RAK ‘in de lucht hing’ maar niet is gerealiseerd. Zowel de route naar de Joh.Vermeerstraat als die naar de Paulus Potterstraat zijn hoofdnet fietsroutes, met vrijwel gelijke belasting.

²⁶ In alle prognoses (o.a. Visie Museumkwartier) wordt uitgegaan van een toenemende voetgangersstroom in oostelijke richting (De Pijp, station N/Z-lijn).

²⁷ Wij hebben het DB tijdig van deze tekorten op de hoogte gesteld, maar het DB heeft gemeend onze correcties te moeten negeren.

²⁸ Het is opmerkelijk dat veel van de ingezonden briefschrijvers en petitieopstellers de fietsers voorstellen als kwaadaardige roofdieren die het op argeloze voetgangers zouden hebben gemunt. Dat is opmerkelijk omdat de omgang tussen fietsers en voetgangers in de Passage vóór de sluiting feitelijk niet problematisch was.

²⁹ Zie <http://www.rijksmuseum.nl/hetnieuwerijksmuseum/definitief-ontwerp?lang=nl>

³⁰ Fruin stelt dat "to prevent crowding and facilitate pedestrian movement, places of public assembly should provide several dispersed entrances and exits rather than centralized ones." Dit is een eis waaraan het vergunde ontwerp voldoet, in tegenstelling tot het nieuwe ontwerp.

³¹ Het *Comité Red de Onderdoorgang* komt op voor het behoud van de Onderdoorgang van het Rijksmuseum als prachtige, nuttige en wereldwijd unieke passage voor fietsers en voetgangers. Het Comité bestaat uit leden van de werkgroep Verkeer, de werkgroep Toegankelijkheid Oud-Zuid, de bewonersgroep Red het Museumkwartier van wijkcentrum Vondelpark-Concertgebouwboulevard, betrokken bewoners en de Fietsersbond. Dat in de media vaak de Fietsersbond wordt genoemd als belangrijkste opponent is een slordigheid van diezelfde media.

Bijlage I Voorgeschiedenis RAK + paragraaf 4.3.4

Voorgeschiedenis

Aangezien veel raadsleden pas sinds 2006 in de Raad zitten, is de geschiedenis over de besluitvorming over de verbouwing van het Rijksmuseum, die in 2004 en 2005 plaatsvond, mogelijk niet voldoende bekend. Daarom wil het *Comité Red de Onderdoorgang*¹ u daar graag nader over informeren.

Het *Comité Red de Onderdoorgang* heeft zich vanaf 2004 ingezet voor het behoud van de bijzondere en prachtige openbare ruimte die de Onderdoorgang is.² We hebben zodoende de plannen om de entree van het Rijksmuseum in de rijbaan van de Onderdoorgang te situeren kritisch onder loep gehouden en van commentaar voorzien. Uiteindelijk hebben we actie ondernomen tegen de realisering van die plannen.

2003 - 2004

De architecten Cruz & Ortiz hebben in 2003 een nieuwe ingang voor het museum bedacht met trappen midden in de Onderdoorgang. Die trappen leiden omlaag naar een nieuwe benedenverdieping waarin de beide binnenhoven en de ruimte onder de passage een verbonden geheel vormen.

De Onderdoorgang is niet alleen een monument, maar het is ook een zeer drukke, veilige en geliefde route voor fietsers en voetgangers.³ Als optimale en in feite onvervangbare verbinding tussen het Centrum en Oud Zuid is de Onderdoorgang onderdeel van het stedelijk en regionaal Hoofdnet fiets en de drukste fietsverbinding van de stad. Omdat de Onderdoorgang een openbare weg is passen de toegangstrappen niet in het vigerende bestemmingsplan. Inpassing van een nieuwe entree van het museum in deze drukke ruimte vraagt daarom op z'n minst een zeer zorgvuldig ontwerp.

2004 - 2005

Daarom maakt het stadsdeel in 2004 een Ruimtelijk AfwegingsKader, het RAK, waarin wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor eventuele 'bebouwing' in de Onderdoorgang (want dat is het). Het RAK concludeert dat er goede redenen zijn om bebouwing in de Onderdoorgang niet toe te staan. De belangrijkste redenen:

- Met een open trappartij in de vloer van de passage kan de veiligheid onvoldoende worden gegarandeerd. Het probleem wordt geïllustreerd door de situatie tijdens Koninginnedag 2003. Een hoosbui maakte toen dat zoveel mensen van beide kanten de passage in vluchtten dat in het midden mensen verdrukt dreigden te raken. De politie moest de boel ontzetten. Met een trapgat in de vloer van de passage had dit – daar twijfelt men niet aan – tot slachtoffers met ernstig letsel geleid.
- Doordat de beoogde trappartijen beslag leggen op een deel van de openbare weg, kan een voldoende doorstroming van fietsers en voetgangers niet worden gewaarborgd.⁴

¹ Het *Comité Red de Onderdoorgang* komt op voor het behoud van de Onderdoorgang van het Rijksmuseum als prachtige, nuttige en wereldwijd unieke passage voor fietsers en voetgangers. Het comité is een samenstel van leden van de werkgroep Verkeer, de werkgroep Toegankelijkheid Oud-Zuid, de bewonersgroep Red het Museumkwartier van wijkcentrum Vondelpark-Concertgebouwbuurt, betrokken bewoners en de Fietsersbond. Dat in de media vaak de Fietsersbond wordt genoemd als belangrijkste opponent van de plannen van het Rijksmuseum is een veelzeggend teken van de gemakzucht en slordigheid van diezelfde media (of van een welbewust gekozen communicatiestrategie).

² In het RAK wordt de Onderdoorgang 'Passage' genoemd.

³ Architect Cuypers heeft de Onderdoorgang bedoeld als een sacrale ruimte, en als zodanig vormt het – vormelijk en functioneel – een uniek kunstwerk in de openbare ruimte.

⁴ Zie onder.

Het RAK is in 2005 op voordracht van het bestuur – en met instemming van het college van Amsterdam en de toenmalige staatssecretaris – unaniem aangenomen door de toenmalige deelraad.

2005-2008

Nadat het RAK is aangenomen wordt het oorspronkelijke ontwerp van Cruz en Ortiz aangepast zodat het voldoet aan de regels van het RAK. Nu wordt de toegang tot het museum gevormd door vier toegangsdeuren in de glazen zijwanden van de Onderdoorgang. De bezoekers worden op die manier direct de beide binnenhoven ingeleid. Voor dit ontwerp is een bouwvergunning verleend.

Ruimtelijk Afwegingskader: p. 49-51

4.3.4 Voorschriften inrichting Passage

Het ontstaan van een kritische veiligheidssituatie in de Passage dient te worden tegengegaan door een inrichtingsplan dat zoveel mogelijk gedimensioneerd is op het adequaat verwerken van piekbelastingen. Een belangrijk middel om conflicten te voorkomen en de doorstroming te bevorderen is de verschillende gebruikersgroepen niet te beperken in de bewegingsvrijheid maar voldoende ruimte te geven in het voor hen bestemde domein en dat domein duidelijk te begrenzen met een hoogteverschil in het wegdek. Tevens is het van belang de passanten zoveel mogelijk overzicht te bieden op de totale (verkeer)situatie.

Met het oog op het scheppen en kunnen handhaven van een maximale verblijfveiligheid in de Passage en rekeninghoudend met de bijzondere kenmerken van de Passage en de passanten zijn onder meer de volgende voorschriften van kracht bij het ontwerp van een inrichtingsplan voor de Passage:

- “1. Een traditionele wegingdeling met een geleed profiel, waarbij de voetgangers zich langs de gevels bewegen en het rijverkeer zich concentreert rond de lengteas van de middenbeuk.
2. De trottoirs in de beide zijbeuken dienen minimaal 4.60 m breed (zie 4.3.5) te zijn en tussen de kolommen te worden doorgetrokken tot aan de trottoirbanden die in de middenbeuk het fietspad begrenzen. Op deze manier kunnen voetgangers en fietsers elkaar zien. Dit is nodig om schrikreacties bij zowel fietsers als voetgangers te voorkómen.
3. De breedte van het tweerichtingen fietspad in de middenbeuk kan variëren tussen minimaal 5.00 meter en maximaal 6.00 meter, afhankelijk van een nader onderzoek zoals onder punt 6 wordt gevraagd. (zie 4.3.5).
4. Op het voorplein en Museumplein dienen in de toeleidingen naar de Passage maatregelen te worden genomen om te voorkomen dat fietsers gebruik maken van de trottoirs. Er dient zowel in de passage als in de toeleidingen, een hoogteverschil tussen het voetpad en het fietspad te worden aangebracht van tenminste 6 en maximaal 8 centimeter. Het hoogteverschil attendeert de veelal buitenlandse voetgangers, die niet gewend zijn aan fietsers, op de aanwezigheid van het fietspad.
5. Indien de hoofdentree van het Rijksmuseum in de Passage wordt geprojecteerd mag dit niet leiden tot een vermindering van de maximale capaciteit van het profiel van de Passage. In dit geval is tevens het gestelde in paragraaf 4.3.3 onder punt 6 (calamiteiten), van kracht en zijn bij de inrichting van de Passage ook de aanwijzingen van kracht die uit de toetsing van het calamiteitenplan worden verkregen.
6. Om de doorstroming en het comfort voor voetgangers en fietsers in de passage te bepalen is een aanvullend onderzoek daarnaar volgens de methode Fruin vereist (zie 4.3.5).

5 Toetsingscriteria

Bij de toetsingscriteria op p.55 (sectie 5.3. Positie in de stad)

- Eventuele toevoegingen dienen te passen in Cuypers' concept (5.1)
- Het museum moet kunnen functioneren bij grootschalige manifestaties op het Museumplein (5.2)

- Voldoende capaciteit van verticaal transport (liften, roltrappen, trappen) en voldoende bufferruimte voor groepen is noodzakelijk (5.2)
- Het bouwplan mag het beoogde fietspad, zoals beschreven in de Voorschriften inrichtingsplan Passage (4.3.4) niet onmogelijk maken (5.3)⁵
- Het inrichtingsplan voor de Passage en de eventuele oplossing voor de hoofdentree in de Passage dienen te voldoen aan de Voorschriften Inrichting Passage (4.3.4) (5.3)
- De Passage dient overdag, 's avonds en 's nachts openbaar toegankelijk en (sociaal) veilig te zijn voor fietsers voetgangers en gehandicapten. (5.3)

⁵ Dit criterium is middels een unaniem amendement van de deelraad op 23 juni 2005 toegevoegd.

Bijlage II : Opmerkingen n.a.v. de paragrafen *Commissie Welstand en Monumenten, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed* en *Brandweer Amsterdam-Amstelland*

Commissie Welstand en Monumenten

Er is advies uitgebracht door de lokale (sub)commissie II die zich welwillend opstelt en nauwelijks op de materie ingaat.¹ Opmerkelijk is dat er geen advies is gevraagd aan het plenum. Dat had – gezien het belang van de kwestie en de voorgeschiedenis – voor de hand gelegen. Er is alle reden te vermoeden dat het plenum een minder welwillend oordeel had geveld.

Conclusie

Gezien het belang van de kwestie en de voorgeschiedenis ligt het voor de hand alsnog advies te vragen aan het plenum van de Welstandcommissie.

Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

De dienst voorziet dat hogere hekken nodig zullen zijn of zelfs volledige afsluiting van de Passage ter voorkoming van onveiligheid en vervuiling met als gevolg aantasting van de monumentale waarde ervan. Het advies is te zoeken naar alternatieven om de entree af te sluiten.

Conclusie

De conclusie van geen bezwaar valt moeilijk te rijmen met de verwachting dat de monumentale waarde zal worden aangetast. Opmerkelijk is dat historisch-culturele aspecten van het ontwerp in het advies geheel ontbreken.

Brandweer Amsterdam-Amstelland

De brandweer heeft uitsluitend gekeken naar de interne (brand)veiligheid. Risico's die mogelijk gegenereerd worden door externe omstandigheden (zoals evenementen op en rond het Museumplein) zijn geheel buiten beschouwing gebleven.²

Conclusie

Het advies van de brandweer is gebaseerd op een te beperkte opdracht. Noodzakelijk is een gedisciplineerde schatting te maken van calamiteiten met externe oorzaak. Opmerkelijk is dat de brandweer kennelijk akkoord gaat met de aanwezigheid van slechts één lift.³

Milieu

Het nieuwe ontwerp impliceert een open verbinding tussen de binnenhoven van het museum en het buitenklimaat in de passage: de open verbinding onderaan de trappen. Er wordt een afsluiting met luchtgordijnen voorgesteld, een energieverlindende installatie. Een daadwerkelijke oplossing hiervoor zouden deuren onderaan de trappen zijn. Deuren doen echter de zo gewenste verbinding tussen de beide binnenhoven teniet.

Conclusie

Milieutechnisch is variant 2 minder gunstig dan variant 1 of 1a.

¹ Merkwaardig is dat de commissie Welstand zich kan vinden in het asymmetrische profiel in de onderdoorgang. In 2005 was het juist de symmetrie van (het oorspronkelijke ontwerp) dat het voorstel aanvaardbaar maakte, gezien de wezenlijk geachte symmetrie van het ontwerp van Cuypers.

² Het RAK (pag 55) stelt in sectie 5.2. expliciet als toetsingscriterium: "Het museum moet kunnen functioneren bij grootschalige manifestaties op het Museumplein".

³ Het RAK (pag 55) stelt in sectie 5.2. expliciet als toetsingscriterium: "voldoende capaciteit van verticaal transport (liften, roltrappen, trappen) en voldoende bufferruimte voor groepen is noodzakelijk."

Bijlage III: cijfers en feiten verkeerskundig onderzoek

De verkeerskundige toets van Goudappel Coffeng (GC) heeft een aantal te betwijfelen uitgangspunten. In deze bijlage geven we weer hoe de aanname van realistische cijfers leidt tot andere conclusies over de verkeerskundige aspecten (doorstroming, comfort, veiligheid) van de verschillende ontwerpen.

1. Preliminair: aantal voetgangers in de passage

In de 'Verkeerskundige toets passage Rijksmuseum' van GC wordt uitgegaan van 1,5 miljoen museumbezoekers en 1,5 miljoen passanten per jaar, met een gemiddelde loopsnelheid van 1m/s. Dat resulteert in de volgende aantallen voetgangers:

Aantal voetgangers op enig moment in de passage 1,5 miljoen museumbezoekers/jaar; 1 m/s	
minimum	18
gemiddeld	61
piek	194

In alle andere stukken (zoals de *Visie Museumkwartier*) wordt uitgegaan van 2 miljoen museumbezoekers per jaar en liggen ook de schattingen van het aantal passanten beduidend hoger dan 1,5 miljoen per jaar.

Verder is de in de door GC gehanteerde loopsnelheid van 1 m/s een gemiddelde snelheid die gemeten is op zgn. aanlooproutes, d.w.z. routes waar lopers niet verblijven maar enkel op weg zijn naar een bestemming elders (vergelijkbaar met gebiedsontsluitingswegen voor rijverkeer). ASVV en CROW gaan uit van een modelmens die 0,8 m/s loopt. De Passage is geen doorlooproute, maar is equivalent aan een winkelstraat met obstructie. In winkelstraten wordt een gemiddelde loopsnelheid van 0,56 m/s gemeten (Fietsberaad). Prorail gaat voor treinpassagiersverplaatsingen zelfs uit van een loopsnelheid van 0,3 m/s.

1

Bovenstaande noopt tot correcties met als resultaat de volgende aantallen:

Aantal voetgangers op enig moment in de passage 2 miljoen museumbezoekers, verschillende snelheden				
snelheid	1 m/s	0,8m/s	0,56m/s	0,3 m/s
minimum	23	29	42	78
gemiddeld	79	99	142	264
piek	252	315	450	841

Conclusie

Hogere bezoekersaantallen en lagere loopsnelheden betekent een aanzienlijk hoger aantal voetgangers in de Passage.

2. Uitwerking afwikkelingsniveau in de passage

Het aantal voetgangers op enig moment in de passage leidt tot cijfers over de per voetganger beschikbare ruimte. In de 'Verkeerskundige toets passage Rijksmuseum' van GC geeft dat de volgende resultaten:

Ruimte per voetganger en Level of Service per variant 1,5 miljoen museumbezoekers/jaar; 1 m/s						
variant	1		1A		2	
	m2/voetganger	LoS	m2/voetganger	LoS	m2/voetganger	LoS
gemiddeld	5,4	A	5,9	A	3,1	A
piek	1,7	C	1,9	C	1,0	D

Gaan we echter uit van de realistischere bezoekersaantallen en loopsnelheden dan komen we tot onderstaande resultaten:

Ruimte per voetganger en Level of Service per variant 2 miljoen museumbezoekers/jaar; verschillende snelheden							
	variant	1		1A		2	
snelheid	drukke	m2/voetganger	LoS	m2/voetganger	LoS	m2/voetganger	LoS
1 m/s	gemiddeld	4,2	A	4,5	A	1,5	C
	piek	1,3	D	1,5	C	0,8	E
0,8 m/s	gemiddeld	3,3	A	3,6	A	1,2	D
	piek	1,0	D	1,2	D	0,6	E
0,56 m/s	gemiddeld	2,3	B	2,5	B	0,8	E
	piek	0,7	E	0,8	E	0,4	F

Conclusie

Duidelijk is dat variant 2 onder realistische omstandigheden bij zowel gemiddelde als bij piekbelasting een LoS D heeft of drukker.

Variant 1a blijkt de voetgangersstromen het best te kunnen afwikkelen.

De eindconclusie moet zijn dat variant 2 onder alle omstandigheden een bedenkelijk tot onaanvaardbaar LoS impliceert.

In de volgende paragraaf lichten we de betekenis van Level of Service nader toe.

3. Fruin

De afbeelding hieronder geeft weer welke comfortniveaus (LoS) door Fruin worden onderscheiden, en hoe die samenhangen met het ruimtebeslag (m²) per persoon.

Fruin	Ruimte	Beschrijving
Level of Service	m ² /persoon	
A	≥ 3,24	Onbelemmerd
B	2,32 - 3,24	Normaal lopen goed mogelijk
C	1,39 – 2,32	Snelheid deels beperkt. Passeren is mogelijk
D	0,93 – 1,39	Snelheid beperkt, passeren beperkt mogelijk
E	0,46 – 0,93	Beperkte snelheid, soms schuifelen
F	≤ 0,46	Schuifelen, tegengaande stroom vrijwel onmogelijk

Afbeelding 1

We hebben in onze berekeningen niet verdisconteerd dat bij LoS ≥D de loopsnelheid beperkt is, zoals Fruin aangeeft. Een lagere snelheid leidt tot een hogere dichtheid van voetgangers in de passage. En dat geeft een feitelijk slechtere LoS. (Dit is de reden dat Prorail uitgaat van een loopsnelheid van 0,3 m/s.)

Omdat variant 2 (met minder voetgangersruimte) in alle gevallen uitkomt op een LoS ≥D geeft deze variant eerder aanleiding tot dit cumulatieve mechanisme met filevorming, opstopping en verstopping tot gevolg.