

Onderdoorgang van het Rijksmuseum al honderd jaar een twistpunt

Museum vreest eerste gewonde toerist

Alle directeuren van het Rijksmuseum wensten sluiting van de tunnel onder het gebouw. Maar ook directeur Wim Pijbes krijgt 'de stadpoort' niet dicht.

Door onze redacteur
DAAN VAN LENT

AMSTERDAM. Morgen stemt de Amsterdamse raad over de onderdoorgang onder het verbouwde Rijksmuseum. Dan wordt duidelijk of na een eeuw de strijd van directeuren voor sluiting succes heeft.

Even leek het daarop, in mei, toen de huidige directeur Wim Pijbes datgene voor elkaar zou krijgen waar veel van zijn voorgangers vergeefs voor hadden gepleit. Het stadsdeel Zuid van Amsterdam besloot toen de onderdoorgang van het museum alleen toegankelijk te maken voor voetgangers.

Begin juni volgde de teleurstelling. Wethouder Eric Wiebes (verkeer, VVD) negeerde de wens van het stadsdeel en stelde de gemeenteraad van de stad voor niet in te stemmen met de benodigde aanpassing.

Een meerderheid van de raad heeft aangegeven dat ze Wiebes steunt. Fietsers mogen dus toch door de tunnel als de verbouwing volgend jaar gereed is en het Rijksmuseum wordt heropend.

Meer dan een jaar lang had Pijbes waar hij maar kon zijn zorgen geuit dat bezoekers voor de entree van zijn museum ondersteboven gereden zouden worden door fietsers. In de passage zitten namelijk ook de vier entredeuren van het museum.

Deze laatste episode in de eeuwige strijd tussen gemeente en Rijksmuseum duurt zo al tien jaar. De Spaanse architecten Ortiz en Cruz kregen in 2002 bij de opdracht een ontwerp te maken voor de verbouwing van het Rijks als eis mee dat de passage open zou blijven. Maar zij

Intern noemt men de tunnel bij het museum nu 'Der Untergang'

bepikten de ruimte door fietsers over twee smalle paden te leiden langs monumentale trappen.

Een lobby van de Fietsersbond en Red de Onderdoorgang maakte daarna toenmalig directeur Ronald de Leeuw het leven zuur. Het stadsdeel verlangde een nieuw ontwerp. De fietsers kregen hun brede fietspad in het midden terug.

De Leeuw stapte in 2008 moegestreden op. Zijn opvolger Pijbes kwam in 2009 eerst met een plan om toch nog een grote ingang te bouwen met trappen in 'de passage'. Dat trok hij zelf in, om de verbouwing niet meer uitstel te laten oplopen. In 2011 startte hij de nu mislukte campagne om de passage voor fietsers geheel af te sluiten.

De laatste maanden stond daarbij een in opdracht van het stadsdeel uitgebracht advies van bureau DLV centraal. DLV had de inzet van emotionele discussies teruggebracht tot één formule, waarin het aantal verwachte fietsers en voetgangers, de kans op een botsing en de mogelijke ernst



De onderdoorgang van het Rijksmuseum in 1985. Straks zit de ingang in de tunnel. Foto Vincent Mentzel

van letsel waren opgenomen. DLV concludeerde dat de fietsers om het museum heen leiden veiliger is. De Fietsersbond betoogde daarop dat DLV rekenfouten had gemaakt en concludeerde dat juist fietsen door de onderdoorgang veiliger is.

Wethouder Wiebes concludeerde vervolgens dat de verschillen in onveiligheid tussen beide varianten zo gering is, dat openhouden van de onderdoorgang de voorkeur moet krijgen. Alleen aan „snorfietsen” (scooters dus ook) wordt de toegang ont-

zegd. Pijbes deed nog één laatste compromisvoorstel om de passage alleen 's avonds voor fietsers te openen, maar ook dat werd vorige week door Wiebes van de hand gewezen.

Pijbes volgt nu het lot van vele voorgangers die de strijd om de tunnel hebben verloren. „Als het botste tussen gemeente en museumdirecteuren, dan botste het ook echt”, zegt historicus Gijs van der Ham van het Rijksmuseum. „Het waren nooit vriendelijke aanvarinkjes.”

Het Rijk had in de 19de eeuw van

de gemeente Amsterdam de grond gekregen voor een nieuw museum, maar met de voorwaarde dat er een poort in zou komen die het centrum van de stad zou verbinden met de nieuwe wijk die nog in Zuid gebouwd moest worden.

Pierre Cuypers won in 1875 de prijsvraag voor het ontwerp van het nieuwe Rijksmuseum, mede om de onderdoorgang in zijn ontwerp. „Met tegenzin”, vertelt Van der Ham. Cuypers noemde deze een „be-
zwaar voor de communicatie van het

gebouw”. Op het laagste niveau van het nieuwe gebouw konden de twee vleugels niet met elkaar worden verbonden en konden bezoekers dus niet van het ene deel naar het andere deel lopen. Pas op de eerste verdieping was plek voor imponerende ruimten als de Nachtwachtzaal en de Eregalerij.

De eerste tien jaar is de onderdoorgang niet door verkeer gebruikt, maar was hij opslagplaats voor onder meer beelden. Daarna reden er koetsen en later auto's en vrachtwagens door de poort naar de stad.

Tot grote ergernis van directeur Frederik Schmidt Degener, die in de jaren twintig de strijd voor algehele sluiting oppakte. Dat stuitte op veel verzet. In 1928 liet de gemeente aan het Rijksmuseum weten dat sluiting „op groote tegenstand van het publiek zou stuiten en beschouwd zou worden als een onpopulaire daad”. Schmidt Degener kreeg toch deels zijn zin. In 1931 ging de onderdoorgang dicht voor gemotoriseerd verkeer. De directeur reageerde blij in het jaarverslag, de sluiting was voor hem het einde van „een jarenlange misstand”.

Toch was Schmidt Degener niet tevreden. Hij beschreef de onderdoorgang als „een verzamelplaats van vuil, een stoeigelegenheid voor schreeuwende jeugd en een renbaan voor wielrijders”. Van der Ham: „Voor hem moest het museum een tempel zijn, waar de kunsten werden geëerd.”

Schmidt Degener had van de onderdoorgang graag de centrale hal gemaakt. Hij liet er feesten organiseren, en benutte de prachtige lichtval uit de naastgelegen binnenplaatsen. Cuypers had zijn ontwerp zo gemaakt dat de ombouw naar een imposante entree alsnog mogelijk was. In de jaren vijftig werden de binnenplaatsen omgebouwd tot zalen en werd ook dat onmogelijk. Van der Ham: „De onderdoorgang is sindsdien de donkere tunnel zoals de Amsterdammer hem kent.”

Een wethouder wilde in 1985 een tramhalte onder het Rijks

Flink oplopende bezoekersaantallen in de jaren zestig en zeventig tot meer dan een miljoen per jaar brachten toenmalig directeur Arthur van Schendel ertoe opnieuw een campagne te voeren om de onderdoorgang afgesloten te krijgen. De bezorgdheid over de veiligheid van de toeristen groeide. De emoties liepen op, de gemeente werkte niet mee.

Het meest bizarre plan in de periode daarna kwam in 1987 op naam van wethouder Michael van der Vliet. Hij lanceerde het idee om tram 5 midden in de onderdoorgang een halte te geven. Serieuze ontwerpen zijn er nooit voor gemaakt. Het 19de-eeuwse gebouw had een trampassage vermoedelijk niet overleefd.

Intern wordt de onderdoorgang bij het Rijksmuseum na de verloren strijd nu sarcastisch als 'Der Untergang' aangeduid. Angstvallig wacht het museum het moment af dat de eerste toerist ernstig gewond raakt na een aanrijding voor de entree. De koppen in buitenlandse kranten kunnen ze zich al indenken.