

Economie van het tunneltje

Het Rijksmuseum gaat volgend jaar weer open. De verbouwing heeft 322 miljoen euro gekost en een jaar of tien geduurd. Nederland mag trots zijn op het resultaat, maar er is nog één groot probleem: de Passage, het grote gewelf dwars door het centrum van het gebouw, bijgenaamd het fiets-tunneltje. Vóór de renovatie begon, kon je hierdoor van het Museumplein regelrecht fietsen naar de Stadhouderskade. Bij het begin van de werkzaamheden werd het tunneltje gesloten. De fietsers bereiken toch hun bestemming, door om het gebouw heen te rijden, maar nu daagt een nieuwe toekomst. Met de heropening van het museum willen de fietsers ook weer ruim baan krijgen, meteen onder *De Nachtwacht* door.

De beste kenschets van de Nederlandse fietser is gegeven door de Tsjechische schrijver Karel Capek (1890-1938), in zijn boek *Over Holland*, verschenen in 1932. Iedereen in Holland fietst, van de koningin tot de nederigste onderdaan. Het lijkt een gekrioel van bacteriën, een gewriemel van infusoriën. Het kost de vreemdeling de grootste moeite om veilig over te steken. Een agent legt het fietsverkeer even stil. Dan gaan ze weer verder, met de vreemde eensgezindheid van dansende muggen. Capek heeft een fenomenologie van fietsend Nederland geschreven. (Het boek is vertaald door Eva Raedt-De Canter, uitgegeven door Van Holkema & Warendorf).

Nog altijd is Nederland het land van de fiets, maar sinds 1932 zijn de fietsers wel veranderd. Dat lees je in de krant, je ziet het op de televisie en je ervaart het op straat. We laten ons niets meer vertellen, we maken het zelf wel uit. De fiets is het middel van vervoer dat vanouds de allerindividueelste emoties stimuleert en tot uitdrukking brengt. Misschien wordt het in deze tijd overtroffen door de scooter. In elk geval heerst het praktisch anarchisme waar de tweewielers in de meerderheid zijn. Sinds een paar jaar blijkt in toenemende mate dat fietsend Amsterdam niet van plan is om zich het tunneltje te laten afnemen. De discussie over het al dan niet openhouden van de passage heeft intussen de allure van eigentijdse Hoekse en Kabeljauwse twisten gekregen.

Niet alleen de fietser is veranderd. Voor het Museumplein geldt hetzelfde. Aan het einde van de vorige eeuw werd begonnen met wat nog altijd eufemistisch 'de herinrichting' werd genoemd. In werkelijkheid was het een lange lijdensweg van vertragingen en een faillissement, met als een van de resultaten dat het Stedelijk Museum Amsterdam veel langer gesloten bleef dan was afgesproken. Als alles meewerkt, wordt het in september definitief heropend. Dan kunnen we door de magnifieke nieuwe ingang, de Badkuip, naar binnen. Misschien is dan ook een van de topstukken, *The Beanery* van Edward Kienholz, gerestaureerd.

Gelukkig hadden we in die moeilijke tijden het Van Gogh Museum nog. Weer of geen weer, de kunstliefhebbers onder de toeristen lieten en laten zich niet afschrikken. Regelmatig staan er rijen van honderden meters voor de kassa. Hetzelfde kunnen we verwachten als over een paar maanden het Stedelijk weer open is. Volgend jaar volgt de glorieuze opening van het Rijksmuseum, met *De Nachtwacht* op de meest prominente plaats en verder een overweldigende rijkdom aan kunstschaten, documentatie enzovoort, allemaal ondergebracht in deze vernieuwde omgeving. Dit wordt wereldnieuws.

De twee oude ingangen van het



Dit is alsof je per referendum beslist of Schiphol juist is gelegen

museum zijn verdwenen. In plaats daarvan zijn er aan weerszijden van de galerij twee nieuwe. We mogen verwachten dat de belangstelling voor het vernieuwde museum, nationaal en internationaal, enorm zal zijn. Het zal dan deel uitmaken van het in zijn geheel vernieuwde Museumplein, bestaande uit drie musea en het Concertgebouw. De attracties werken cumulatief. De directie van het Rijksmuseum rekt op twee miljoen bezoekers per jaar. Het geheel van het Museumplein zou er vijf miljoen trekken. Dit is niet alleen goed voor de musea, het is ook van het grootste belang voor de stedelijke economie, hotels, restaurants – alles waaraan het toerisme behoefte heeft. Geschat wordt dat de toerist gemiddeld 200 euro per dag uitgeeft.

Binnenkort zal het zover zijn. Voor de vier entrees in de magnifiek vernieuwde passage vormen zich de eerste rijen kunstliefhebbers. Sommigen willen oversteken naar een kortere rij aan de overkant. Dit kan weer even duren. Ze moeten wachten tot er een kleine ruimte is in het fietsverkeer. De moedigste waagt zijn kans, maar hij heeft de snelheid van een scooter onderschat. Een aanrijding volgt. Een ambulance moet zich een weg banen door het fietsverkeer en de rijen wachtenden. Is dit denkbeeldig? Nee, zo iets zie je om de haverklap in Amsterdam, maar de kans dat het zal gebeuren in het museumtunneltje is aanmerkelijk groter. Wie weet haalt Amsterdam er de voorpagina van *The New York Times* mee. *Artlover fatally injured in Amsterdam Museum*.

Oud-wethouder Stadig (ruimtelijke ordening, PvdA) heeft in *Het Parool* van 18 juni een interim-oplossing voorgesteld. Sluit het tunneltje voor zekere tijd af, opdat de bewoners van de omliggende stadsdelen eraan kunnen wennen. In maart 2014 wordt dan met een referendum de definitieve beslissing genomen. Met alle respect – dit is alsof je per referendum beslist of Schiphol op de juiste plaats ligt. Wethouder Wiebes (verkeer, VVD) ziet geen aanleiding om de Passage te sluiten voor fietsers. Op 5 juli neemt de gemeenteraad voorlopig de definitieve beslissing – of definitief de voorlopige.

De bestuurders willen of kunnen niet begrijpen dat het bij het probleem van de Passage niet gaat om een lokaal fietsbelang. Ze zijn betrokken bij het beheer van een van de belangrijkste nationale attracties. De fietsers hebben nu al jaren bewezen dat ze gemakkelijk een paar honderd meter kunnen omrijden. Dit kan nog gemakkelijker worden. Het getuigt van ernstig wanbeheer om de Passage weer te bevorderen tot een stukje overdekt fietspad.