

Kleine geschiedenis van de Onderdoorgang

Het museum is gebouwd als poort. In het verlengde van de Museumbrug over de Singelgracht. Boven de ingang staat 'inrijden'.

Ondanks dat het museum het al lang vervelend vindt, is de passage altijd openbare ruimte gebleven, met een verkeersfunctie.

De verbouwing

Het eerste ontwerp voor de verbouwing (waarmee Cruz en Ortiz de ontwerpwedstrijd wonnen), ging uit van een trappartij in het hele middengedeelte, met fietspaden in het oosten en westen.

De Fietsersbond heeft daartegenin gebracht dat fietsen in de praktijk daarmee onmogelijk zou worden.

Na veel discussie, inspraak, en een deelraadsbesluit dat fietsen mogelijk moest blijven, kwam het tot een nieuw ontwerp, met ingangen aan de zijkanten, en een fietspad in het midden.

Mede op aandringen van de Fietsersbond werd het ontwerp aangepast: het fietspad werd versmald tot 5 meter, zodat voetgangers binnen de pilaren in het middengedeelte ook nog een meter trottoir hebben, en dus bij oversteken de langsrijdende fietsers goed kunnen zien.

Commentaar van alle betrokkenen destijds: dit is een mooi ontwerp, waarin de wens de ingang in de passage te hebben wordt verenigd met de mogelijkheid voor doorgaande fietsers. „Nergens anders in de wereld is een museum waar je doorheen kan fietsen, dat wil de directie van het Rijksmuseum ook zo houden.” (Rijksmuseum, 2004)

Het museum ging dicht, met het voornemen dit uiterlijk in 2008 te heropenen.

Daarna is de verbouwing ernstig vertraagd, met name door een mislukte aanbesteding.

Discussie onderweg

In 2008, bij de noodzakelijke verlenging van het verkeersbesluit (om de onderdoorgang als openbare ruimte te sluiten), heeft de Fietsersbond aangedrongen op een tijdelijke opening, omdat er toch niet gewerkt werd. Dit bleek kosten met zich mee te brengen (tijdelijk herstraten) en voor hooguit een half jaar te kunnen. Dat is dus niet gebeurd.

Ook in 2008 trad een nieuwe directeur aan bij het museum, die al snel op zoek ging naar 'verbeteringen' in het ontwerp. Met behulp van Rijksbouwmeester Liesbeth vd Pol kwam hij met een nieuw compromis: een trappartij in het westelijke midden. Daarnaast aan de westkant een doorgaande voetgangersloper. Het oosten zou dan een afgescheiden fietspad worden, in 2 richtingen.

Voor de Fietsersbond was dit acceptabel, maar voetgangers maakten zich zorgen of er voor hen in de westelijke zijbeuk voldoende ruimte zou zijn. De TU Delft kwam met een rapport dat dit niet zo zou zijn. Niet zozeer op basis hiervan, maar onder verwijzing naar procedurele en financiële bezwaren, is het ontwerp ingetrokken. Wel is dat ontwerp 'mogelijk gemaakt' in het bestemmingsplan

Museumkwartier dat toevallig in die tijd herzien werd. Over de manier waarop dat mogelijk wordt gemaakt (een wijzigingsbevoegdheid), loopt nog een zaak bij de Raad van State.

Discussie afgelopen jaar

Bij de Uitmarkt van 2011 kwam de directeur van het museum in de media weer met het plan om fietsers te weren. Zijn redenen:

- Door de vertraging van de bouw hebben we kunnen zien hoe het fietsverkeer zich ontwikkeld heeft: dat wordt te gevaarlijk.
- Verder zette hij bij die Uitmarkt de passage in de markt als evenementenlocatie. Hetgeen onmogelijk zou worden in geval van een fietsroute. (Waarom een voetgangersroute dan niet erg is? Geen idee.)

Sindsdien loopt de discussie vrijwel continu door, omdat tegelijk ook de Nota van Uitgangspunten, het Voorlopig Ontwerp en het Definitief Ontwerp voor de openbare ruimte rondom het museum (en dus ook in de passage) werden gemaakt en besproken.

Nu, 31 mei 2012, zijn we op het punt dat het definitief ontwerp wordt vastgesteld, en nu, voor het eerst(!), wordt door iemand anders dan het museum, iemand die er wel over gaat, voorgesteld om fietsers te weren. Gedurende dit hele proces, tot 27 april 2012, hebben er in alle besluiten, alle stukken, alle tekeningen, vanaf het allereerste ontwerp, fietsen in de passage gereden. Oók in het allereerste ontwerp van Cruz en Ortiz (in de ontwerpwedstrijd die zij wonnen was dat een voorwaarde: de nieuwe entree moest zich verdragen met een fietsroute). Die gedachte werd niet altijd even serieus genomen, en waarschijnlijk hoopte het museum dat het wel mis moest gaan en dat die fietsen dan wel geweerd zouden worden, maar over de passage is door elk gremium binnen de gemeente altijd besloten vóór fietsen. We hebben als Fietsersbond dan ook nooit een officieel advies gegeven over een voorstel om fietsen te weren. Nooit! In álle beleidskaders, structuurvisies, circulatieplannen, etc. etc. staat de passage als fietsroute.

Over deze toch vrij ingrijpende wijziging van een monumentaal ontwerp, heeft geen inspraak plaatsgevonden. We zijn als Fietsersbond niet anders geïnformeerd dan elke krantenlezer. Ik denk dat we bij een rechter een goede kans maken met een pleidooi over 'gewekte verwachtingen' en het ontbreken van 'nut en noodzaak'. Maar dat is van later zorg.