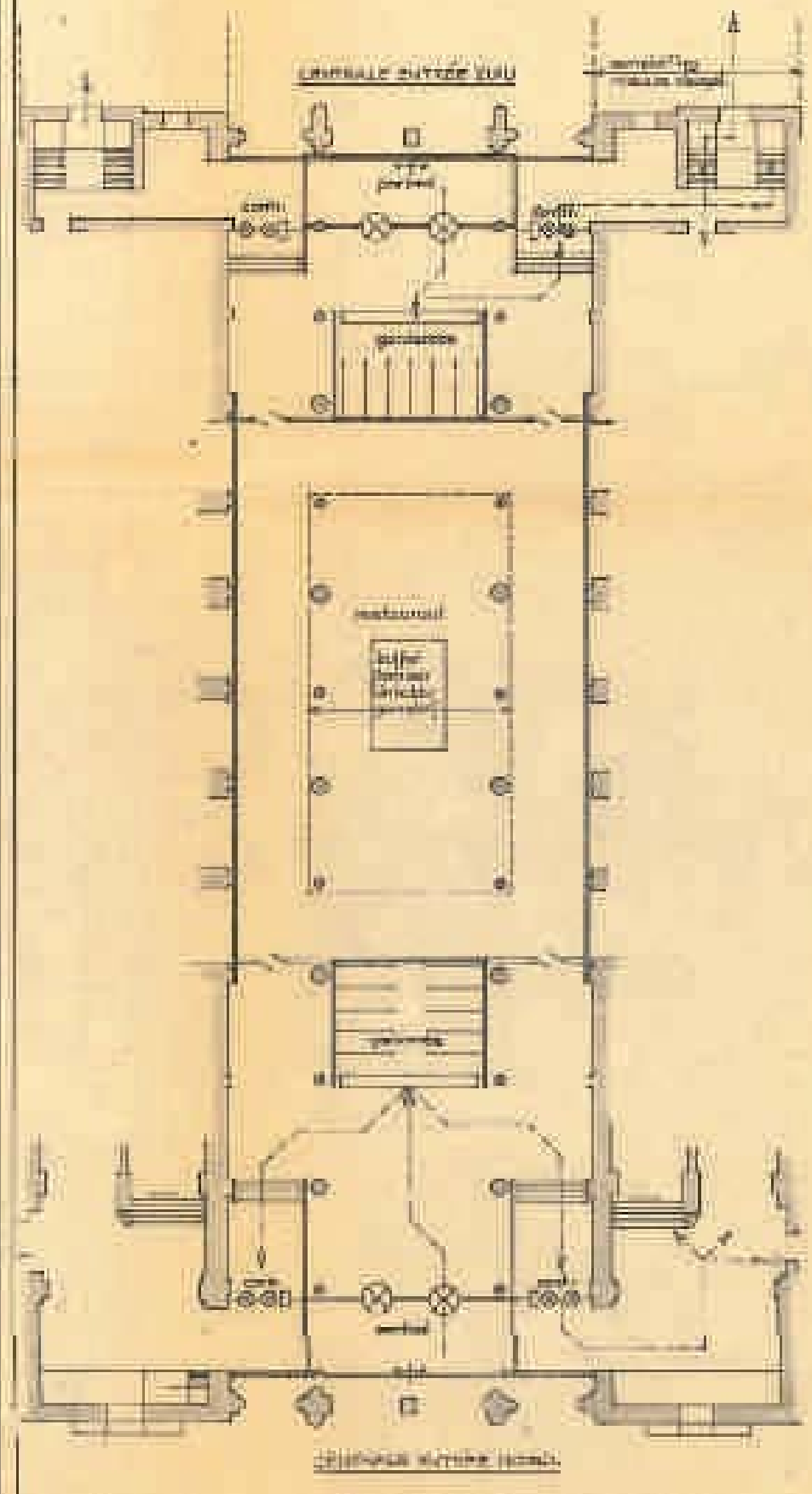


**A** **NETT-GEBÄUDE IN VIEREN MIT FÜRSTEN-KÖNIGLICH**  
 (Architect: ...)  
 (Date: ...)



## *Die eeuwige onderdoorgang*

• GIJS VAN DER HAM •

**D**e gemeente Amsterdam had zich in 1873 buitengewoon genereus getoond. Immers, om de bouw van een nieuw Rijksmuseum mogelijk te maken, stelde de stad voor niets de benodigde grond beschikbaar, en daarbovenop had zij als bijdrage in de bouwkosten nog eens honderdduizend gulden in het vooruitzicht gesteld én de eigen plannen voor een nieuw museum subiet laten vallen, wat in de praktijk betekende dat de stedelijke collectie in het nieuwe museumgebouw zou worden ondergebracht. Er stond slechts één eis tegenover: het museum moest ook als doorgang dienen voor de nieuwe wijk die erachter zou worden gebouwd. Die onderdoorrit werd, als openbare weg, het enige stukje grond dat de gemeente niet aan het Rijk afstond. Dat leek toch een concessie die gemakkelijk gedaan kon worden. Er stond zó veel tegenover!

Wie enigszins bekend is met de geschiedenis van het museum zal echter weten dat die onderdoorrit voor de museumdirectie steeds een zeer pijnlijk punt was, een kwelgeest die bijna niet te bestrijden leek.<sup>1</sup> En wie het

*Afb. 1*  
DICK ELFFERS EN  
TH. WIJNALDA,  
*Ontwerp voor een  
nieuwe entree in de  
onderdoorrit,*  
variant A,  
31 januari 1967  
(Archief Rijks-  
museum, doos  
Doorrit).

nieuws gevolgd heeft, weet dat dit vandaag de dag niet veel anders is. De eis voor een onderdoorrit had in de ontwerpfase architect Cuypers al voor het probleem gesteld dat het onmogelijk was een centrale, majestueuze ingang te maken en een indrukwekkende centrale hal daarachter, zo kenmerkend voor alle grote musea uit die tijd. Hij moest zijn toevlucht nemen tot twee ingangen en koos ervoor de centrale ruimte naar de eerste verdieping te verleggen. Maar het gevoel dat er iets essentieels aan het museum ontbrak bleef sindsdien bestaan. Elke directeur heeft vervolgens de droom gekoesterd van de doorrit zélf de ingang van het museum te maken. Slechts één van hen lukte het de gemeente werkelijk tot een concessie te dwingen: F. Schmidt Degener kreeg het in 1931 na jaren touwtrekken voor elkaar dat de weg onder het museum door werd afgesloten voor auto's, bussen en vrachtwagens. De opluchting klinkt onmiskenbaar in zijn jaarverslag door: *Op 1 November werd een jarenlange misstand opgeheven door de sluiting van den onderdoorgang voor het steeds toe-*



Afb. 2

DICK ELFFERS EN  
TH. WIJNALDA,  
Ontwerp voor een  
nieuwe entree in de  
onderdoorrit,  
variant B, met door-  
gaand fietsverkeer  
31 januari 1967  
(Archief Rijks-  
museum, doos  
Doorrit).

*nemend verkeer per as. Daardoor is het Museum meer een plaats van stilte geworden, terwijl het schadelijk dreunen, dat in de laatste jaren zooveel gevaar meebracht, heeft opgehouden.*<sup>2</sup> Tegelijkertijd blijkt uit deze woorden dat de situatie nog lang niet ideaal was. Van een algehele afsluiting was immers geen sprake! Daar had Schmidt DeGENER niettemin al in 1925 voor gepleit, maar drie jaar later had hij toen van de burgemeester zelf te horen gekregen dat zo'n maatregel *op grooten tegenstand van het publiek (zou) stuiten en beschouwd (zou) worden als een onpopulaire daad*. Aan de minister had het College van Burgemeester en Wethouders in 1928 zelfs geschreven dat het *nimmer* tot een afsluiting voor alle verkeer zou komen.<sup>3</sup> 'Nimmer' – profetische woorden?

Toch bleef voor de museumdirectie de gedachte aan een afsluiting van de onderdoorrit onverbrekelijk gekoppeld aan de droom van één grote ingang voor het hele museum. Schmidt DeGENER bleef ook na 1931 hopen dat wat nu in zijn woorden een *renbaan voor wielrijders* was geworden, ooit tot ingangshal kon worden omgebouwd,<sup>4</sup> en zijn opvolger Röell liet in de oorlogswinter 1944-1945, nog vóór zijn eigenlijke aanstelling, door architect Frits Eschauzier hiervoor zelfs concrete plannen maken. Hierin werd het grootste deel van de ruimte bestemd voor een 'voordrachtszaal', terwijl aan de kant van het Museumplein een café-restaurant met terras gedacht was. Een tekening van dit plan publiceerde Jouke van der Werf als primeur twee jaar geleden in het *Bulletin*.<sup>5</sup>

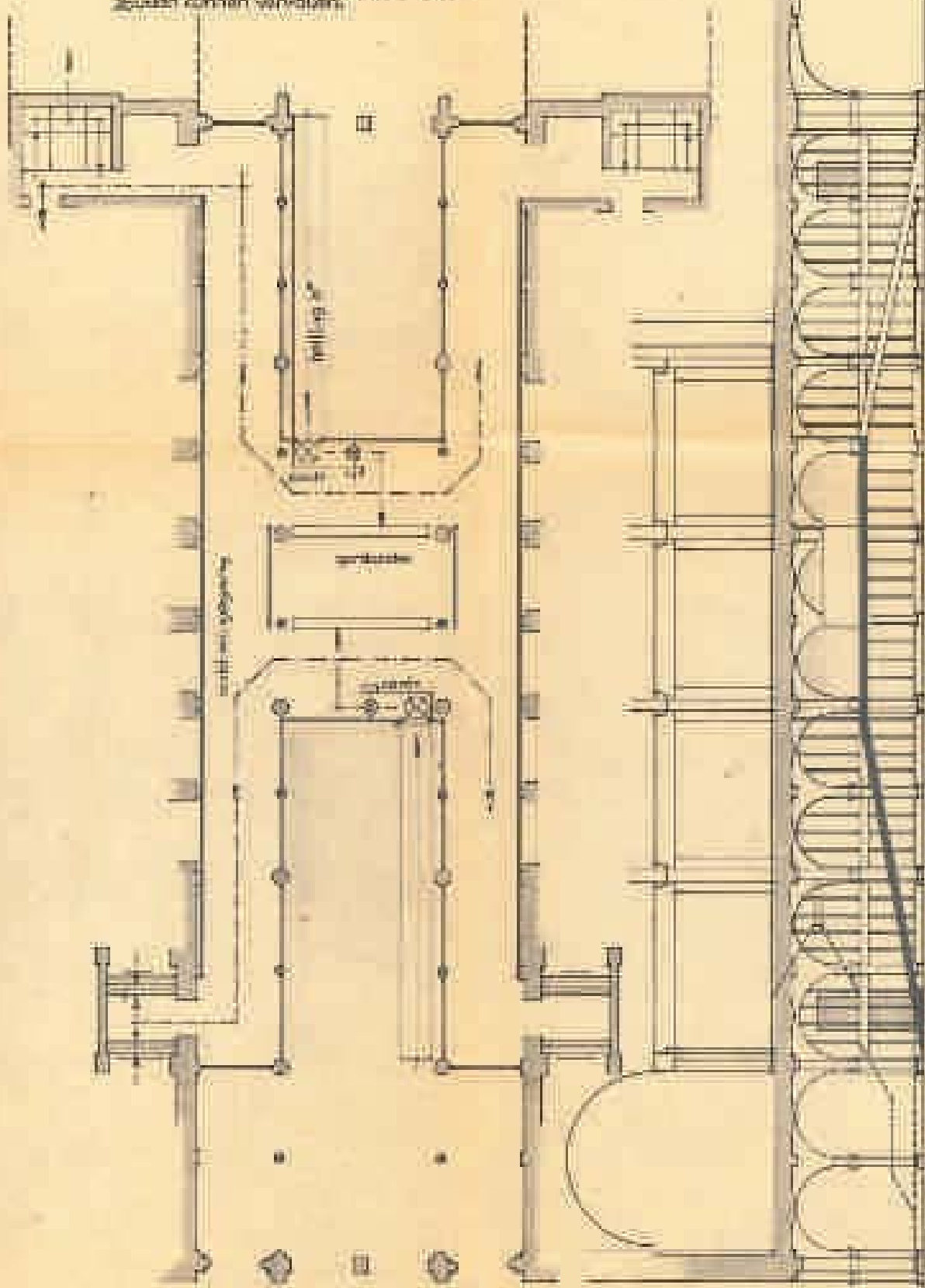
Ik wil het hier over enkele andere tekeningen hebben, tekeningen die omstreeks 1970 zijn gemaakt en die ik ten dele opnam in het jubileumboek van het museum – zonder er in detail op in te kunnen gaan.<sup>6</sup> Ook toen nog spoedden de fietsers zich door de onderdoorrit en moesten de bezoekers via de ingangen onder de twee torens aan de voorkant het museum in, waar-

bij de buitenlanders onder hen geregeld in botsing kwamen met al die fietsende Amsterdammers. Hoofddirecteur Van Schendel wilde aan dit soort misstanden een einde maken en dacht aan het eind van de jaren '60 het breekijzer te hebben gevonden in de gestaag groeiende bezoekersaantallen. In 1960 hadden voor het eerst meer dan een half miljoen mensen het museum bezocht, in 1968 waren dat er 850.000 en in 1969, toen de 300ste sterfdag van Rembrandt met een grote tentoonstelling werd herdacht, ontving het museum maar liefst 1,4 miljoen bezoekers. Van Schendel voorzag voor de toekomst grote problemen en zag maar één echte oplossing: de doorrit bij het museum betrekken. Niet alleen zou dit het museum zijn ideale ingang opleveren, maar bovendien zouden toeristen en fietsen van elkaar worden gescheiden. Daarnaast wilde hij de Druckeruitbouw, zoals de Philipsvleugel toen nog traditiegetrouw genoemd werd, afbreken en vervangen door een nieuw tentoonstellingsgebouw, met aan de andere kant van de Museumstraat een zelfde gebouw – de symmetrie van het Cuypergebouw zou hierdoor versterkt en zelfs deels hersteld worden.

In het archief van het museum bevindt zich een ontwerp van de toenmalige architecten van het museum, Dick Elffers en Th. Wijnalda, waarin drie varianten zijn getekend voor een entreehal in de onderdoorrit.<sup>7</sup> Deze tekening is 31 januari 1967 gedateerd. Eén van de varianten gaat uit van een volledige verbanning van het fietsverkeer en ook van voetgangers: de hele ruimte wordt bij het museum getrokken (afb. 1). Opvallend is dat er nog steeds aan twee ingangen wordt gedacht, maar nu een aan de kant van de Stadhouderskade en een tweede aan het Museumplein. Daartussen is een restaurant gepland, maar ter weerszijden daarvan kunnen de bezoekers van de ene naar de andere ingang lopen. Zo zou ook op het

**C** AUSE DOORP MET EEN CENTRALE HAL  
 met het doel de uitvalsmoedigheid van de  
 E. en F. deuren te verminderen, van het reus,  
 de veldverplaatsingen van de reus te verminderen.

dit systeem met het oog op de  
 het te bereiken, zodat de veldverplaatsingen  
 zouden kunnen worden.



VOORSTELLEN A-B en C- ONTE WUWEN  
 MET EEN CENTRALE HUISING IN DE DOORSET

RIJKSMUSEUM

## Afb. 3

DICK ELFFERS EN  
TH. WIJNALDA,  
*Ontwerp voor een  
nieuwe entree in de  
onderdoorrit,  
variant C, met door-  
gaand fietsverkeer,  
31 januari 1967  
(Archief Rijks-  
museum, doos  
Doorrit).*

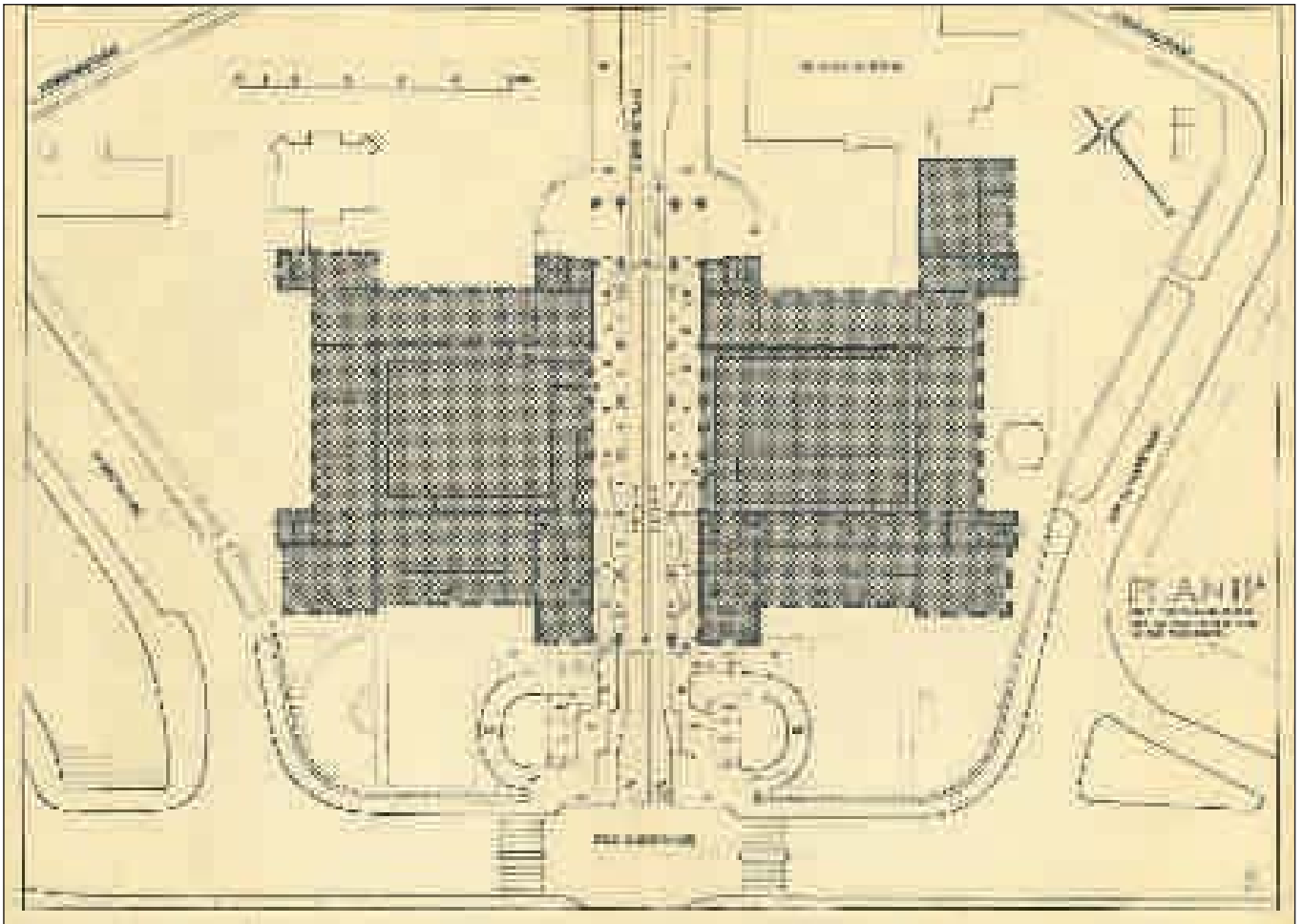
niveau van de bel-etage een verbinding tussen de twee vleugels van het museum tot stand komen.

Maar het 'nimmer' dat de stad in 1928 had uitgesproken klonk kennelijk in de burelen van het museum nog steeds door, want de andere twee varianten pogen de functies van entree en doorgangsroute te combineren. In plan B (afb. 2) wordt aan de Stadhouderskadekant *op half-niveau* een hal gecreëerd die met trappen van buiten bereikbaar is. De fietsers en voetgangers gaan hier dan onderdoor. Die situatie zou aan de zuidzijde herhaald kunnen worden, zo blijkt uit de toelichting. Opvallend zijn de vele trappen en treden die bijna voortdurend overwonnen zouden moeten worden. Variant C (afb. 3) plaatst een verhoogde hal juist midden in de doorrit. Die hal is in dit geval met hellingbanen te bereiken, terwijl men vervolgens via balustrades bij de oude trappen in het museum terecht kwam, die men dan halverwege zou betreden. De architecten geven aan dat het systeem van hellingbanen zo uit te breiden zou zijn dat van de oorspronkelijke trappenhuizen zelfs geen gebruik meer hoeft te worden gemaakt – hoe, blijft ongetekend. Het fietsverkeer kan ondertussen als vertrouwd door de doorrit heen blijven rijden.

De drie varianten lijken vooral bedoeld te zijn geweest om wensen en ideeën over de doorrit te concretiseren en de mogelijkheden te visualiseren. Die mogelijkheden waren niet alleen beperkt doordat er in twee gevallen toch fietsers doorheen gingen, maar ook doordat de oorspronkelijke toegangen tot de binnenplaatsen niet meer bestonden. Die binnenplaatsen waren in de jaren '50 en '60 juist dichtgebouwd. Hierdoor moesten nu steeds meerdere niveaus met elkaar worden verbonden, met alle gevolgen van dien. Alles oogt wat benauwd en weinig praktisch.

De ideeën van Elffers en Wijnalda zijn nooit uitgevoerd, maar zij hebben

wel een rol gespeeld in discussies die in de jaren hierop werden gevoerd tussen het museum en de Rijksgebouwendienst enerzijds en de gemeente anderzijds. Vanwege de nauwelijks te verwerken bezoekersstromen bij de Rembrandttentoonstelling had Van Schendel de kwestie van de onderdoorrit eind 1969 opnieuw bij de gemeente aangekaart. Er werd toen zelfs een gezamenlijke werkgroep ingesteld om naar een oplossing te zoeken. Maar al spoedig bleken de standpunten sterk uiteen te lopen: het museum wilde een goede entree, de gemeente had vooral oog voor het verkeer. Net als de varianten B en C werd opnieuw naar oplossingen gezocht waarin beide functies werden gecombineerd (afb. 4, 5), al lag er ook weer een plan waarin alle verkeer uit de doorrit werd geweerd en de fietsen om het museum werden geleid. In twee varianten werd verbeeld hoe de fietsers, in één geval verlaagd, de onderdoorrit konden blijven gebruiken, terwijl boven hen de bezoekers het museum betraden. Dan moesten wel aan de voorkant gebogen hellingbanen komen om bezoekers in staat te stellen het niveauverschil te overbruggen. Allemaal compromissen, natuurlijk, en bron voor nieuwe problemen, bijvoorbeeld met betrekking tot de uitlaatgassen van brommers. Tot op het hoogste niveau werd de gemeente bij de besprekingen betrokken, want de bekende stellingen werden al snel ingenomen. Burgemeester Samkalden noch wethouder Lammers kon echter voor een doorbraak zorgen. Nadat de Rijkscommissie voor de Monumentenzorg bovendien in oktober 1973 liet weten ingrepen in de ruimtelijke structuur van de doorrit af te wijzen, zich dus uitsprak tegen verhoogde niveaus, concludeerden de ministers van cultuur en van ruimtelijke ordening gezamenlijk enkele maanden later dat slechts één oplossing mogelijk was: de doorrit voor in elk geval het fietsverkeer afsluiten en de ruimte zélf tot



Afb. 4 en 5  
Ontwerp IIa en II b  
van Studiecommissie  
Doorritplannen bij  
'Nota betreffende  
de mogelijkheden  
voor de oplossing  
van de problemen  
bij de toegang en  
opvang van de  
bezoekers bij het  
Rijksmuseum te  
Amsterdam',  
maart 1973 (Archief  
Rijksmuseum, doos  
Doorrit).

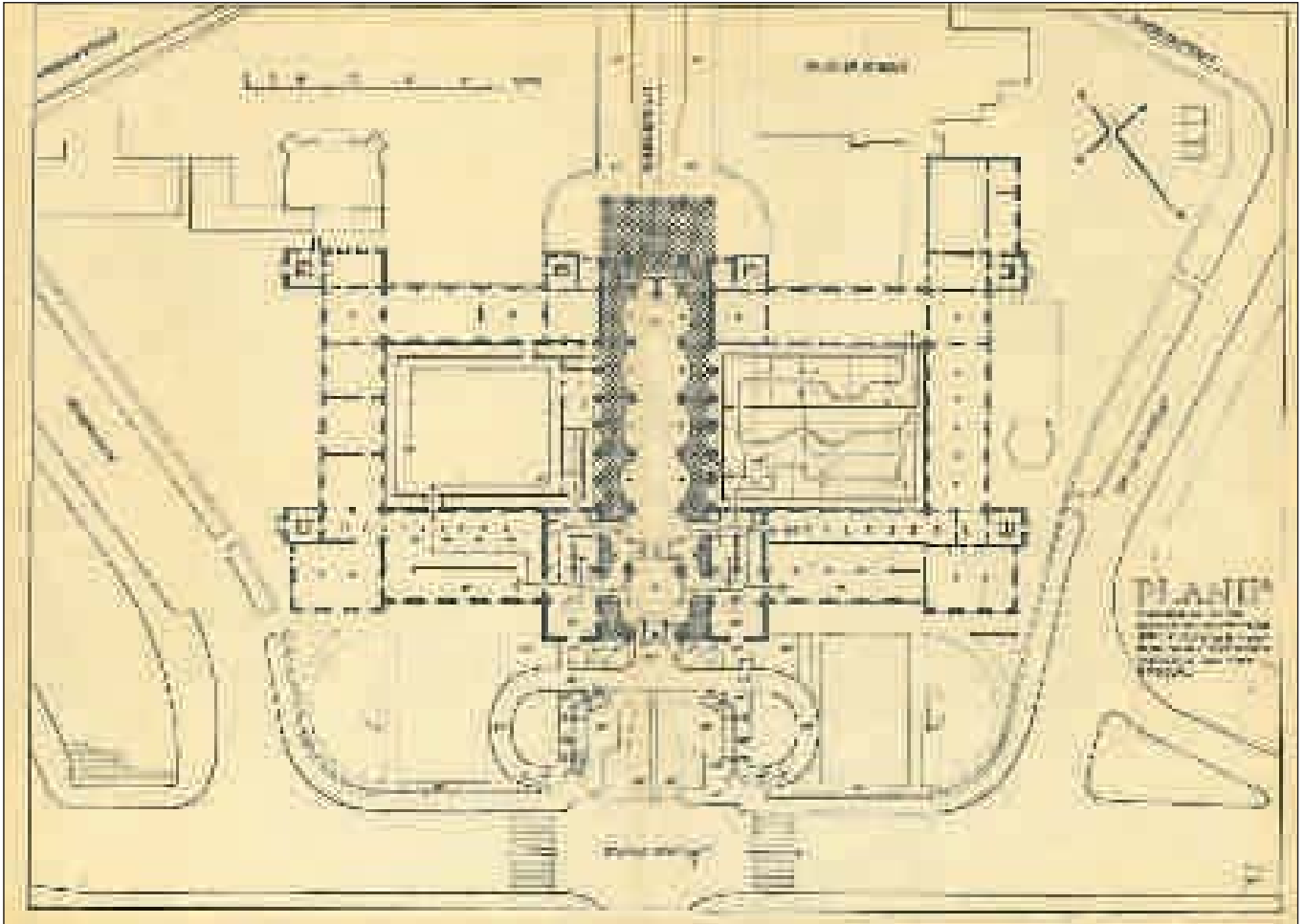
entree maken, liefst met behoud van de passage voor voetgangers.<sup>8</sup>

Dat was een oplossing die vanzelfsprekend uitstekend in het straatje van het museum paste, want het was de oplossing waar elke directeur steeds naar had gestreefd. Maar net als nu bleek een omleiding voor het fietsverkeer onbespreekbaar en werd daar van allerlei kanten heftig tegen geageerd. De *doorfietskerk*, zoals de onderdoorrit in *De Tijd* van 5 juli 1974 werd gekarakteriseerd, was inmiddels onmiskenbaar het meest geliefde onderdeel van het Rijksmuseum. Het 'nimmer' van B&W uit 1928 gold in 1973 onverminderd.

Op die waarheid stuitte het museum zoals bekend onlangs opnieuw, ook al was nu een heel nieuwe variant aan de orde. Met opzet had het museum dit keer zelf te kennen gegeven de fietsers graag blijvend

onder het museum te zien gaan en komen. In het plan van de Spaanse architecten Cruz en Ortiz werd slechts de toegang tot een nieuwe entreehal in de onderdoorrit gelegd en komt de entreehal hieronder, op souterrainniveau, een idee dat voordien nooit ter tafel was gekomen. Maar ook dit plan was voor menigeen, waaronder opnieuw de gemeente, vertegenwoordigd door de deelraad Amsterdam Oud-Zuid, al aantasting genoeg.

Cuypers zei het omstreeks 1875 zelf al: de onderdoorrit is een *bezwaar voor de communicatie van 't gebouw*.<sup>9</sup> Daaraan kun je inmiddels wel toevoegen dat een afsluiting of aanpassing van de onderdoorrit beschouwd wordt als een bezwaar voor de communicatie van de stad. Zo blijft die ene concessie aan de gemeente, waar zoveel tegenover stond en staat, de communicatie tus-



sen stad en museum bovendien belasten. Of zou de allernieuwste variant van de Spaanse architecten Cruz en Ortiz de kou toch eindelijk voor eens en altijd uit de lucht kunnen nemen?

## NOTEN

- 1 Zie Gijs van der Ham, *200 jaar Rijksmuseum. Geschiedenis van een nationaal symbool*, Amsterdam/Zwolle 2000; een samenvatting hieruit van de onderdoorritproblematiek publiceerde ik onder de titel 'De slokdarm van het Rijksmuseum' in *Ons Amsterdam* 52/5 (2000), pp. 136-141.
- 2 *Verslagen omtrent 's Rijks verzamelingen van geschiedenis en kunst* 1931 (LIV), p. 6.
- 3 Hoofddirecteur Rijksmuseum aan Minister van OKW, 22 februari 1928, en B&W Amsterdam aan Minister van OKW, 4 mei 1928 (Den Haag, Nationaal Archief, Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen, 2.14.45, archief van de afdeling Kunsten en Wetenschappen 1918-1940, nr. 561).
- 4 *Verslagen omtrent 's Rijks verzamelingen van geschiedenis en kunst* 1936 (LIX), p. 39.
- 5 Jouke van der Werf, 'Vormgeven in dienst van de beschouwing – de herinrichting van het Rijksmuseum 1945-1959', *Bulletin van het Rijksmuseum* 51/3 (2003), p. 190; in mijn *200 jaar Rijksmuseum* (noot 1) verwees ik al naar deze plannen op p. 293 en in noot 35.
- 6 Van der Ham, *op.cit.* (noot 1), pp. 331, 340.
- 7 Archief Rijksmuseum, doos Doorrit.
- 8 Brief Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening aan B&W Amsterdam, 21 februari 1974, in Archief Rijksmuseum (noot 7).
- 9 P.J.H. Cuypers aan V. de Stuers, z.d. (particulier archief De Stuers, Vorden), geciteerd in Van der Ham, *op.cit.* (noot 1), p. 145.