



Oh, oh Stationsplein

Het stationsplein voor het Amsterdamse Centraal Station is een van drukste verkeerspunten van de hoofdstad. Behalve dat hier het recht van de sterkste geldt, is het er levensgevaarlijk door de overvloed aan regulering. Het weghalen van de meeste verkeersmaatregelen kan een lichte anarchie opleveren die het er een stuk veiliger op maakt.

Het drama van de openbare ruimte bij het Centraal Station van Amsterdam

Tobias Woldendorp
Foto's Daniel Nicolas

Op een doordeweekse ochtend loop ik over het Stationseiland in Amsterdam en neem een uur de tijd om dit drukke verkeersknooppunt te observeren. Ik post eerst rond 08.30 voor het nieuwe Hilton Hotel op het onlangs heringerichte kruispunt en zie met verbazing wat er gebeurt. Honderden voetgangers steken over een afstand van een kleine vijftig meter her en der en over, vaak diagonaal. Fietzers zigzaggen tussen bussen, auto's, andere fietsers en brommers naar de stalling voor het Centraal Station of rijden richting Oosterdok of de IJ-promenade over het langeafstandsfietspad parallel aan het IJ. In deze asfaltjungle geldt het recht van de sterkste: een vrouw op een fiets met grote bak met daarin twee kinderen komt luid telefonierend recht op een man met twee kinderen in fietszitjes aanrijden. Met paniek in zijn ogen kijkt hij uit, maar wordt daarin belemmerd door de opstaande verkeersbegeleidende staketsels. Hij valt nog net niet, maar raakt een andere fietser, die zich luid scheldend verwijdt. Een taxichauffeur, die vanaf het Hilton Hotel linksaf wil slaan staat bovenop de rem, als er onverwacht zeven skaters op twintig meter voor het officiële oversteekpunt de weg op schieten.

In de twintig minuten dat ik hier sta neemt nog geen kwart van alle fietsers en voetgangers het officiële kruispunt zoals de verkeerskundigen het bedacht hebben. Dat komt doordat het veel te krap is bemeten en de slierten fietsers zich door de fuik van verkeersbegeleidende middelen moeten worstelen. Binnen een halfuur zijn er tientallen bijna-aanrijdingen. Er moet uitgeweken worden omdat het verkeersontwerp dwingend en hardvochtig is en niet zelden kwakt er iemand op het asfalt. Waarom worden hier zo dwingend immense verkeersstromen door te smalle flessenhalzen gedirigeerd en waarom moeten fietsers hoeken van 90 graden maken op momenten dat ze helemaal niet willen afremmen?

Om de veiligheid te vergroten neigen de hoeders van infrastructuur ertoe meer verkeersremmende maatregelen te nemen. Kruispunten met verkeerslichten zijn zo ontworpen dat iedere gebruiker in korte tijd zijn reis kan vervolgen. Maar in Amsterdam heersen andere regels. Is er geen verkeer dan gaan fietsers



Het kruispunt voor het nieuwe Hilton Hotel. Honderden voetgangers steken over een afstand van een kleine vijftig meter over, vaak diagonaal. Fietzers zigzaggen tussen bussen, auto's, andere fietsers en brommers. In deze asfaltjungle geldt het recht van de sterkste.



De rode stalen bak voor het Centraal Station is de ingang tot de metro: ‘pas op! glad’.



Gele antislipstroken op de trappen naar de metro.



De lichte verzamelhal is overzichtelijk. De ruimte tussen de kolom en de zijwand is een perfecte plek voor alcoholisten om hun roes uit te slapen.



Nog geen kwart van de fietsers en voetgangers neemt het kruispunt zoals de verkeerskundigen het bedoeld hebben.



Bij het Victoriahotel zorgen zebrapaden voor chaos als scooters en fietsers door groen rijden terwijl voetgangers haaks op deze route oversteken.



De verwarrende oversteekplek op de De Ruyterkade aan de achterzijde van het station richting de ponten.

massaal door rood. Nadert er wel verkeer dan gaat nog altijd een flinke minderheid door rood en zorgt voor gevaarlijke situaties. De enkeling die wel voor rood wacht loopt het risico op verbaal geweld. Amsterdam 2012. En wordt het zo veiliger? Hier heerst schijnveiligheid.

‘Levensgevaarlijk’

Mensen willen hun eigen verantwoordelijkheid nemen en niet in een keurslijf gedwongen worden. Het kan dan ook anders: richt het kruispunt voor het Hilton in als *shared space*. Haal alle verkeerslichten weg, verwijder alle verkeersbegeleidende middelen, zoals betonnen randen en leg een mooie egale gelijkvloerse kruising aan zonder ook maar één bord of markering. Alle verkeersdeelnemers zijn gelijk en iedereen kan zich overal van de ene naar de andere kant verplaatsen. ‘Levensgevaarlijk’, zal menigeen denken. Nee hoor! Juist omdat er

van alles kan gebeuren let iedereen zeer goed op en houdt rekening met elkaar. Dat is minder gevaarlijk dan het huidige keurslijf. Je zult zien dat een lichte anarchie hier een grote bijdrage kan leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. Het tweede kruispunt ligt voor het Victoriahotel. Het is tegen 09.00 uur wanneer een sliert fietsers zich haast over het kruispunt richting Martelarengracht. Zebrapaden zo ver het oog reikt. Maar zebrapaden zijn op een dergelijke locatie niet meer van deze tijd. Want waarin schuilde ook alweer de kracht van het zebrapad in het stedelijk gebied? Het gaf aan dat als een voetganger leek over te willen steken iedereen moest stoppen. Hoffelijkheid heette dat. Nu heerst hier chaos als een sliert fietsers door groen rijdt en er haaks op hun route voor het Victoria Hotel tientallen voetgangers gelijktijdig de oversteek willen maken. Heus, niemand gaat hier op de rem staan voor voetgangers, die bedremmeld naar het

zebrapad staren. De fietsers hebben immers groen licht. En de voetgangers? Die hebben weliswaar rood licht, maar vragen zich af of dat wel voor hen geldt. Er is immers een zebrapad, een internationaal signaal dat je als voetganger recht van oversteken hebt. Wat doen zebrapaden nog op grote verkeersknooppunten met druk verkeer? De oplossing: weghalen die zebrapaden en geen verwarrende markering op het wegdek of fietspad. Enkel verkeerslichten is voldoende. Het verkeerslicht bepaalt de voorrangregeling.

Gruwelijk geel

Ik loop recht op het Centraal Station af, langs een grote rode verzonken stalen bak. Dat die detoneert met de in het baksteen van Cuypers verwerkte rood trekt mijn aandacht. Deze metro-ingang is niet te missen. Maar dan: de linkerstrook van de trappartij is met rood-witte linten afgezet. ‘Pas op, glad!’ staat erbij. Direct

na oplevering bleek dat er bij enige regenval massaal valpartijen op de trap plaatsvonden. Sindsdien wordt een deel regelmatig afgezet. Maar ook heeft het Gemeentelijk Vervoersbedrijf, de beheerder, onsierende antislipstroken aangebracht. In gruwelijk geel. Ik draai me om en zie bij het station een verlorene, want functieloze gietijzeren overkapping staan. Die zou zomaar het ideale afdak voor de opening van de ondergrondse kunnen zijn. Behoedzaam loop ik vervolgens naar beneden het Centraal Station in en hoewel het al een paar uur niet geregend heeft glijdt een toeriste met rolkoffer toch een paar treden naar beneden. Hadden we hier voorheen geen roltrappen? In de grote verzamelhal is het licht en is er goed zicht op het vervoltraject, een verademing met de nauwe kruipdoor-sluipdoorpassage uit het verleden. Maar dan zie ik tussen het voortsnellende publiek een alcoholist

liggen. Waar? Tussen de zijwand en de geproportioneerde kolom die het plafond stut maar ook doorloopt tot op de perrons. Hier is een kleine tachtig centimeter loze ruimte. Alsof Bauhausarchitect Ernst Neufert (die in ‘Bauentwurfslehre’ richtlijnen en normen voor alle denkbare bouwkundige objecten opstelde) het becijferd heeft: een heerlijke plek om uit de looplijnen je roes uit te slapen. Nog geen veertig meter verder staan de hoeders van de poortjes met hun gele hesjes, maar kennelijk gaat hun bevoegdheid niet zo ver dat ze de man mogen verwijderen. Niet zo gek, want uit recent onderzoek in enkele Amsterdamse stationsomgevingen bleek het volslagen onduidelijk welke beheergrenzen iedere instantie heeft. Ik ben bijna bij de tourniquets. Nog een keer kijk ik de ruimte rond wanneer mijn oog op de afvalbakken valt die aan de kant tegen de wand zijn bevestigd. Ze zijn uitgevoerd in een net weer afwijkende kleur rood dan het interieur.

Beleving is een belangrijke basis voor ruimtelijke kwaliteit. Onze stedelijke knooppunten hebben in die zin nog een lange weg te gaan.

Zwevende beschuittrommel

Ik keer om en vervolg mijn schouw door het Centraal Station. Ik stel me op voor de voetgangerslichten bij de oversteek van de De Ruyterkade, de route naar de ponten. Hier gedragen de reizigers zich vanuit de verkeerslogistiek gezien redelijk netjes. Maar ook hier is onduidelijk hoe het werkt met de zebrapaden op het fietspad. Je zou moeten stoppen, maar op dit spitsuur, tegen 09.30 uur zijn hier altijd voetgangers, dus die moeten gewoon stoppen als het voetgangerslicht op rood staat. Maar de zebra dan? Verwarrend. Zeker door de lang-slepende aanwezigheid van een bouwput. Terug in de centrale hal herinner ik me dat ik onlangs vanaf het verafgelegen spoor 15 de bus naar Purmerend wilde halen. Op een kleine vijf meter van het nieuw ingerichte busplatform zag ik de bus. Maar ik moest me eerst samen met andere forenzen naar beneden werken door een lange smalle trap, inmiddels overigens vervangen door een roltrap. Toen door de tourniquets en dan met de roltrap of lift naar het busstation. In een vergrijzend Nederland is dit toch wel heel schrijnend. Waarom is er op niveau geen verbinding mogelijk met het op hetzelfde niveau gelegen busplatform? Weliswaar zijn er allerlei logistieke knelpunten, maar ik ben een voorstander van de wijsheid: ‘Kan niet levert vaak ultieme schoonheid op.’ Het moet gezegd: het door BenthemCrouwel ontworpen busstation is schitterend. Door de glazen gevel zijn de fietsen binnen te zien. Het chauffeursverblijf hangt eraan als een zwevende beschuittrommel met alzijdig zicht – de sociale veiligheid wordt van alle kanten bediend. Maar de gebruiksvriendelijkheid voor de transito-passagier is door de op-en-neergaande route bedroevend.

Na een uur schouwen op het Stationseiland en kijkend vanuit de sociale aspecten van het gebruik van de inrichting ervan is het voor mij klip en klaar. Een gebruiksvriendelijkere verkeersruimte ontstaat niet door een stad als Amsterdam in te richten met nog meer verkeersbegeleidende middelen, maar juist door het opheffen van alle niveaoverschillen, markeringen en regels. Eerst maar eens goed kijken hoe gebruikers met de openbare ruimte omgaan.