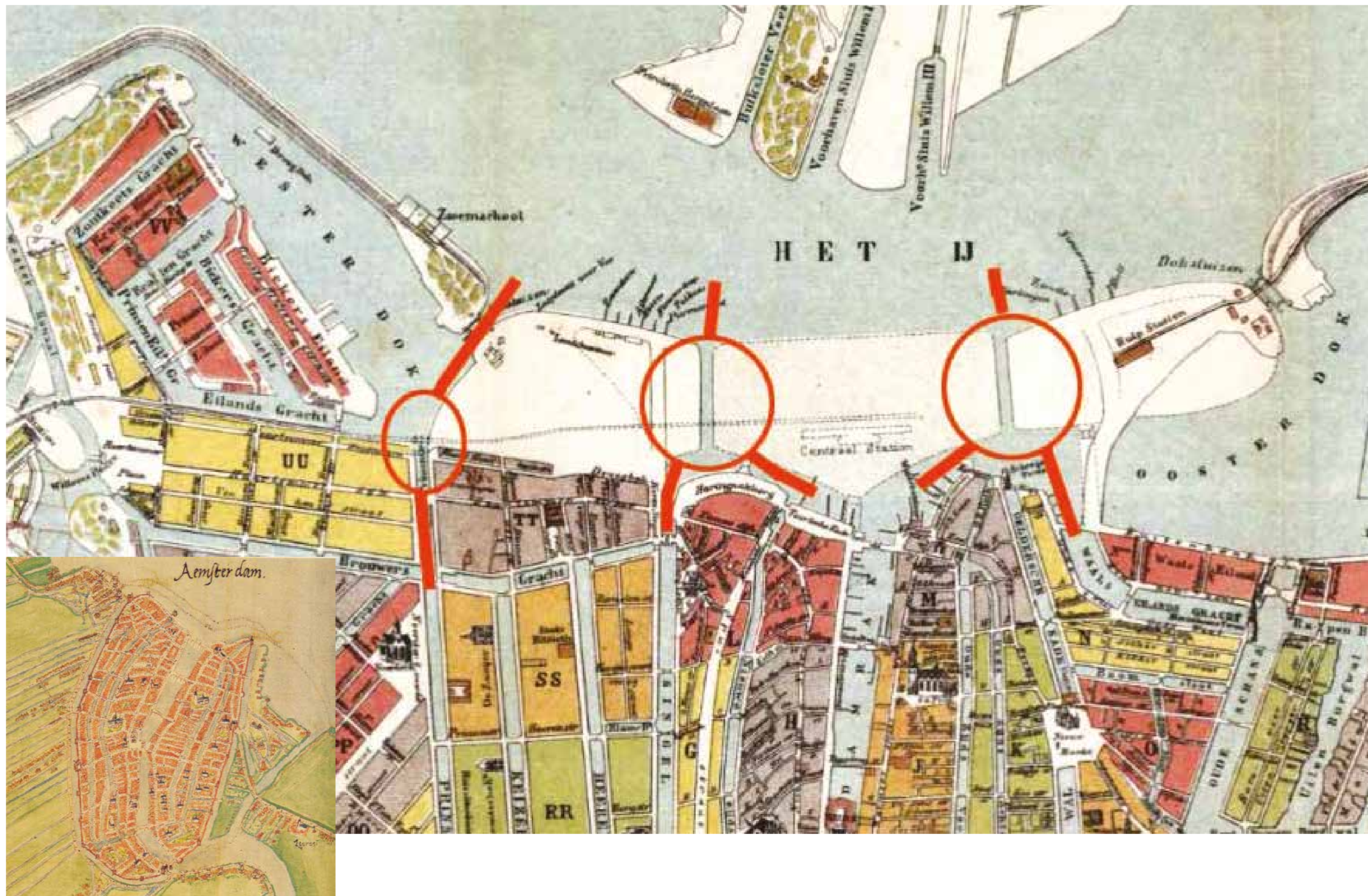




Samenhang langs de IJ-oever



De ontwikkeling van het historische waterfront



Amsterdam, De Ruyterkade

K.L.M. - Foto Copyright

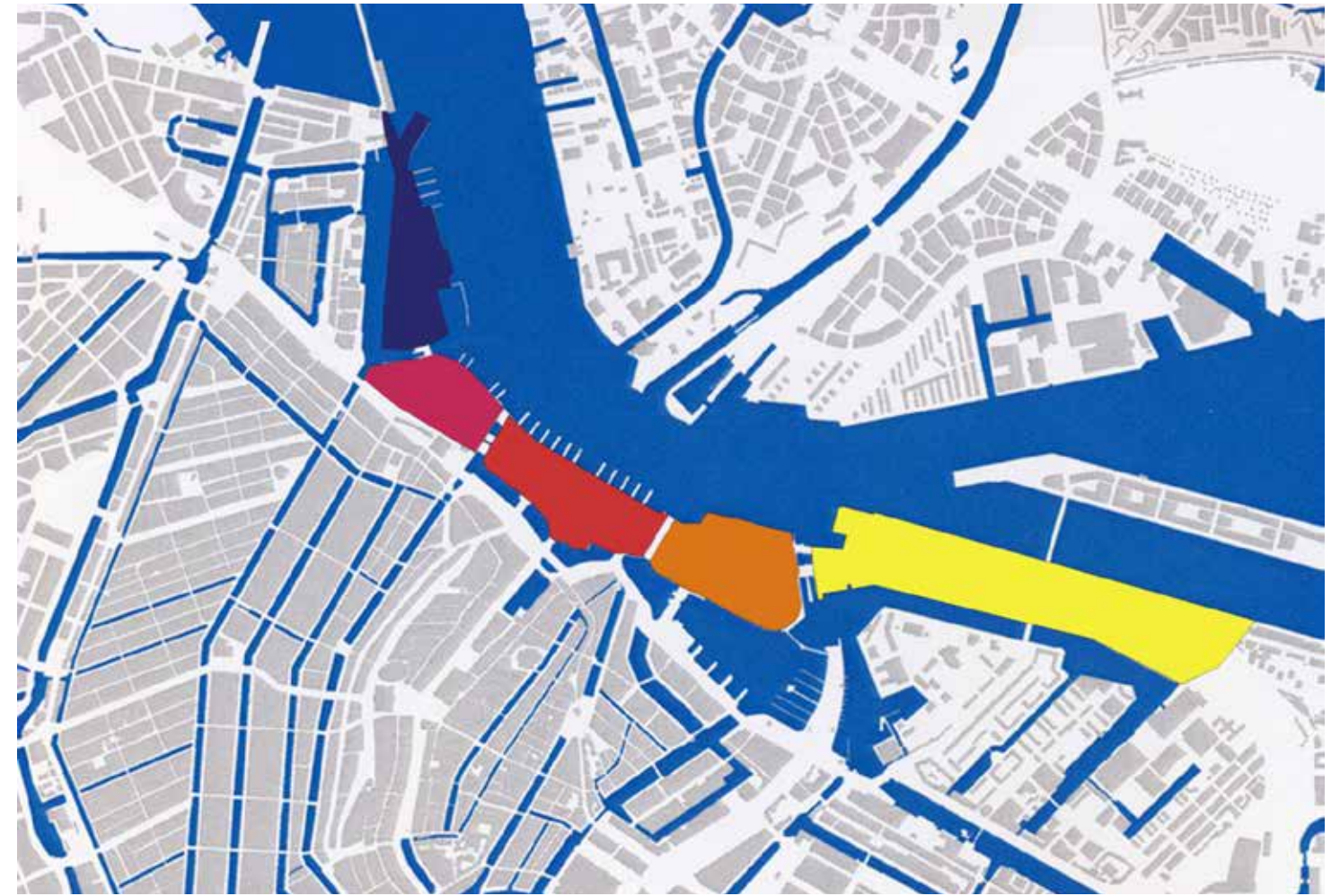
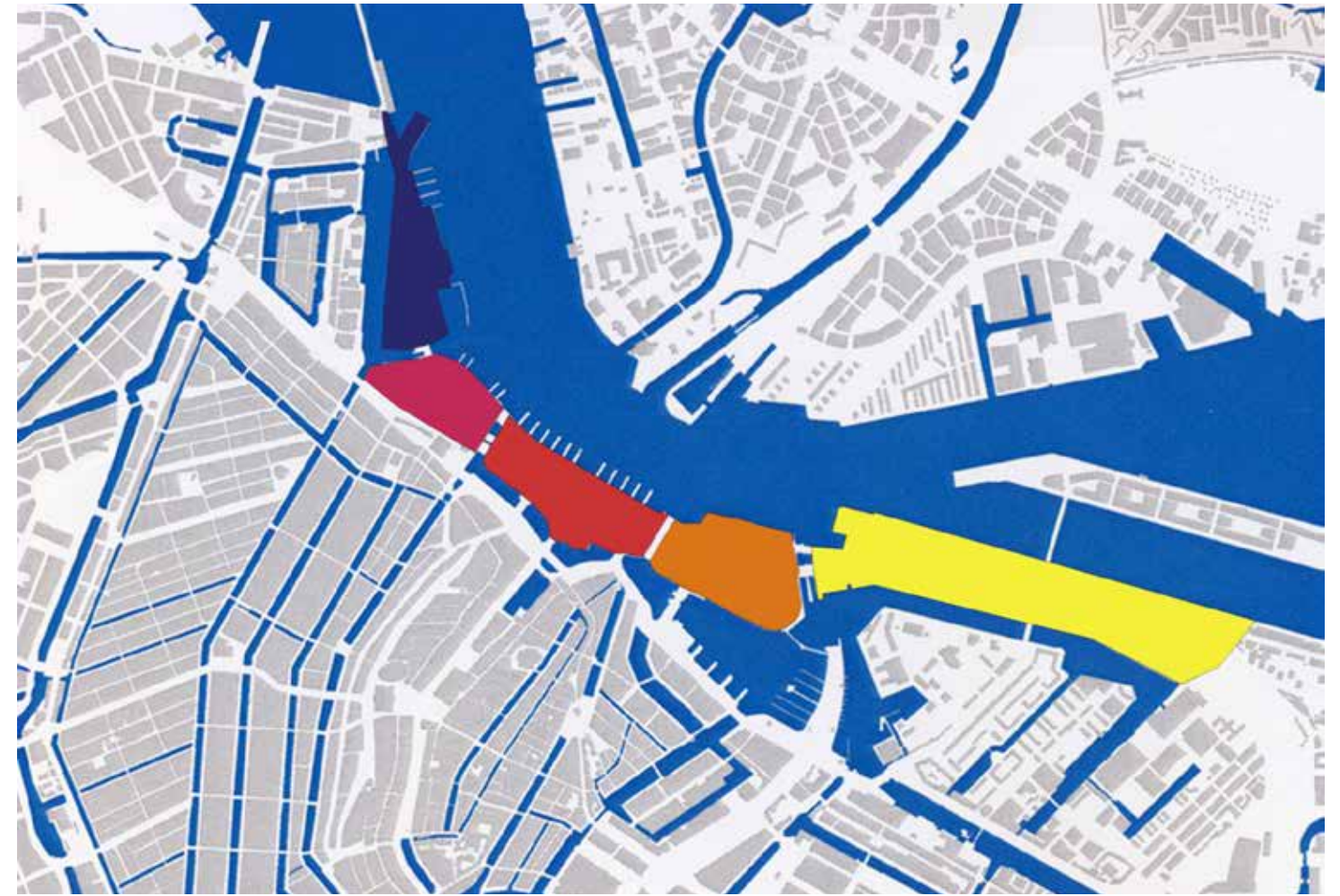
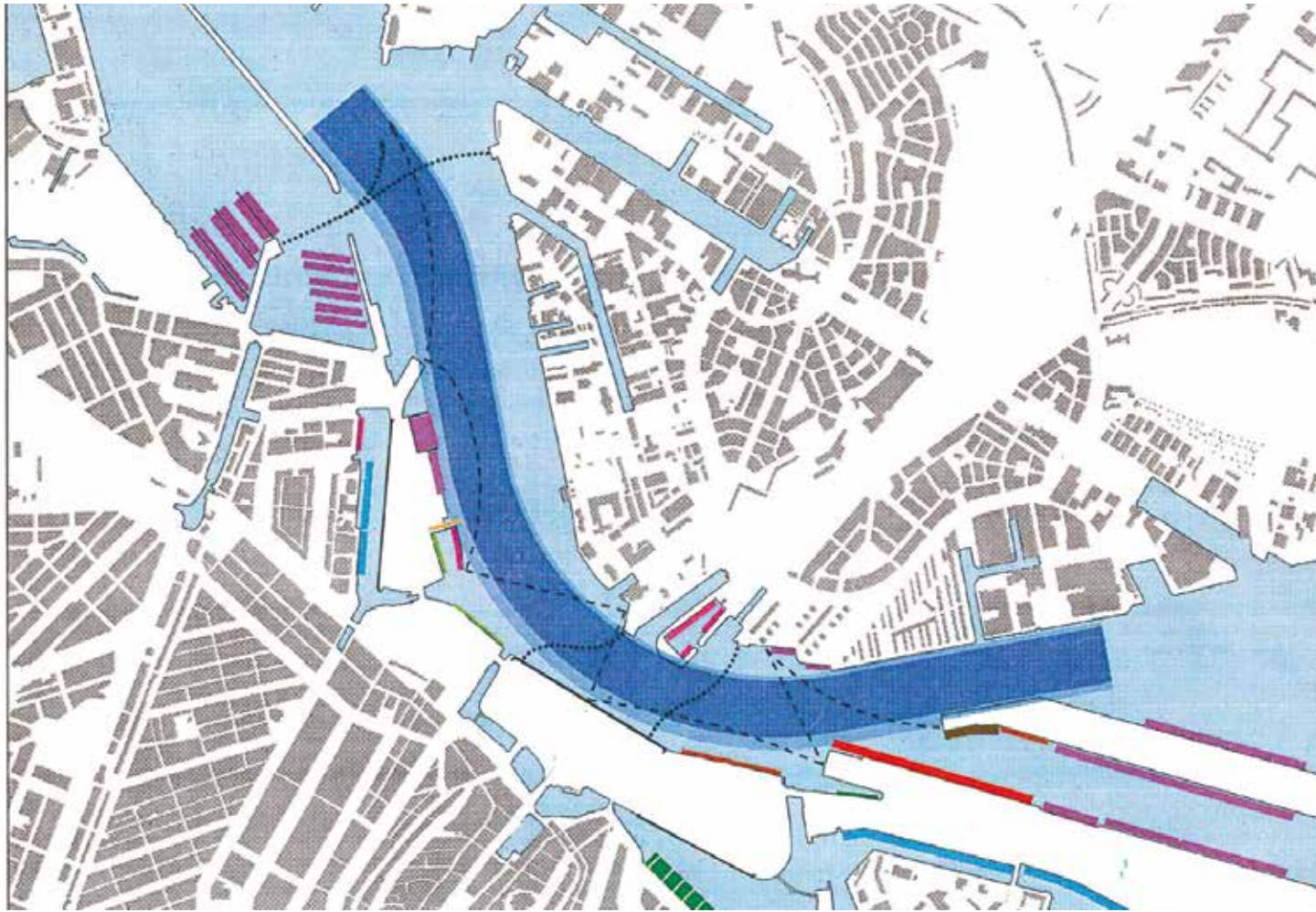


Het NACO huisje toen nog aan de achterkant van het Centraal Station Amsterdam





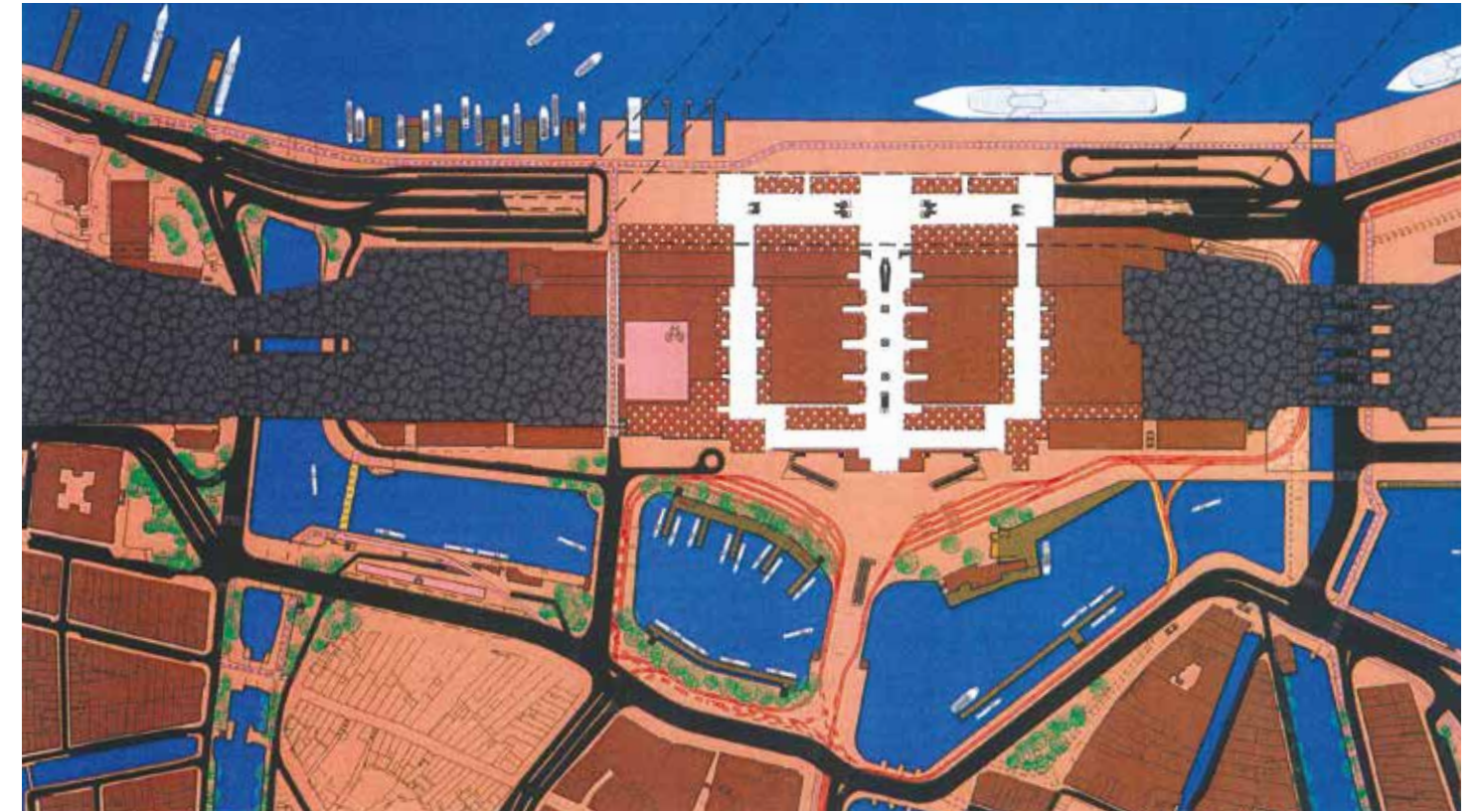
Historische ontwikkeling van het IJ



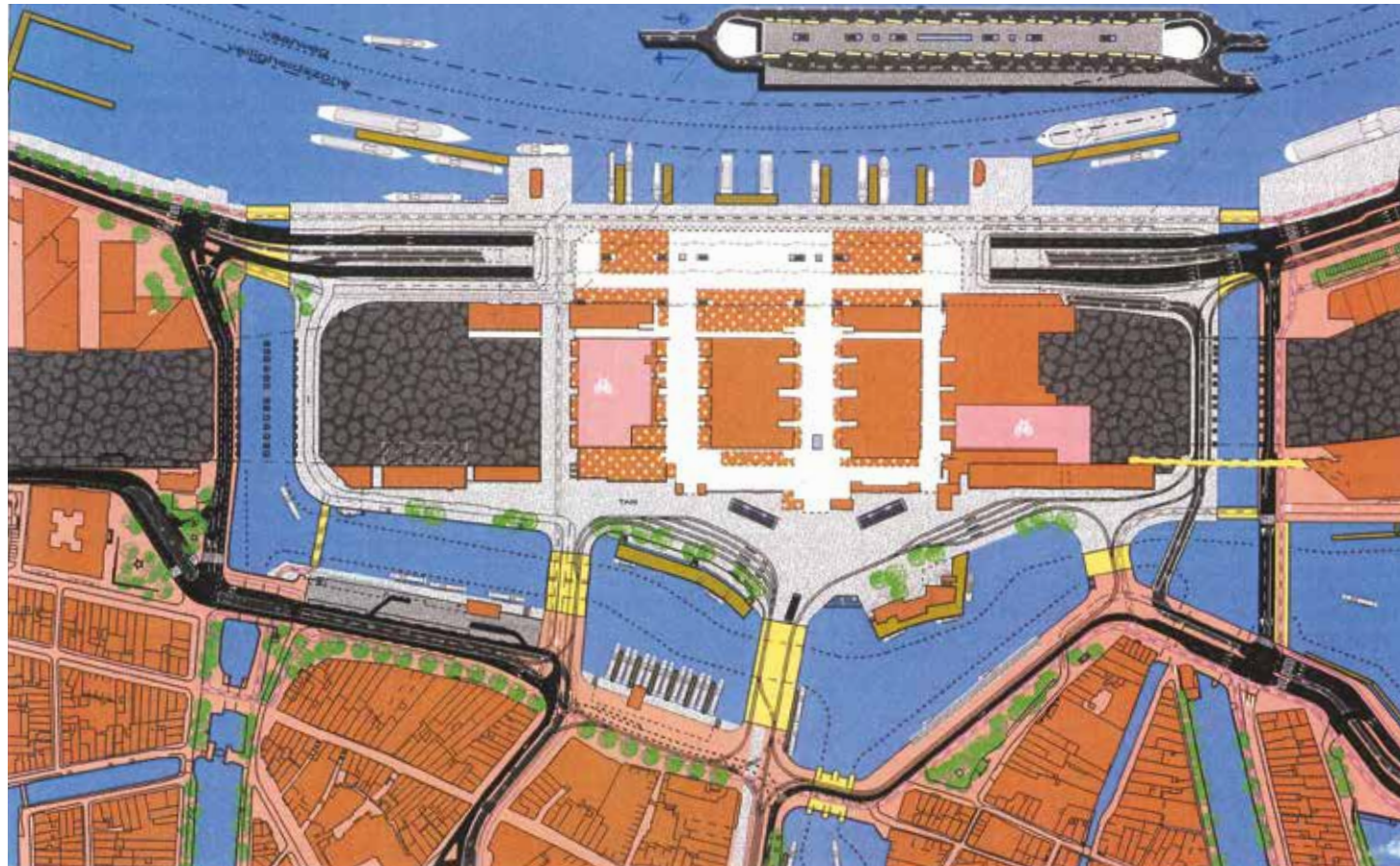
De plattegrond wordt steeds schoner



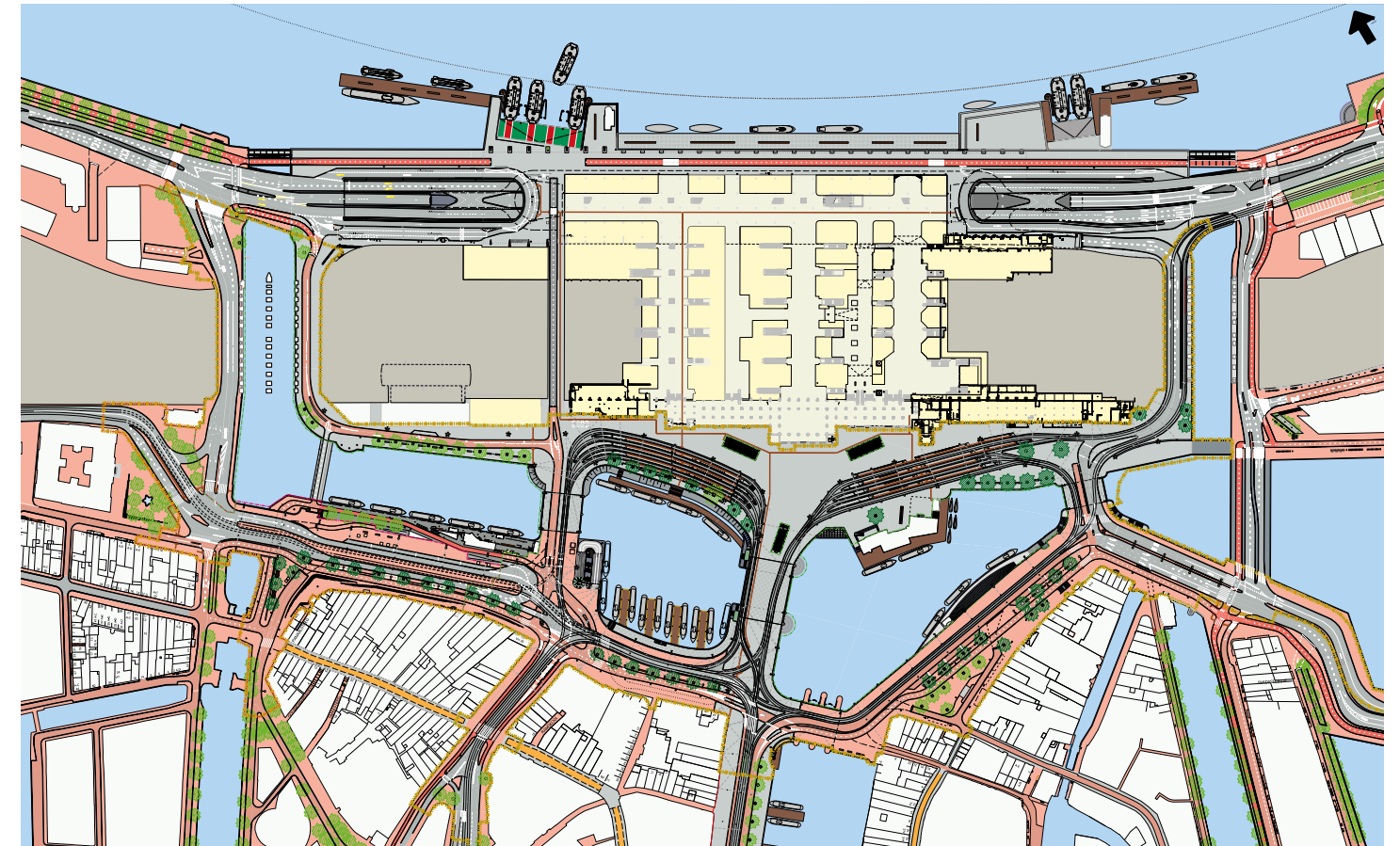
Bestaande situatie mid jaren '90.



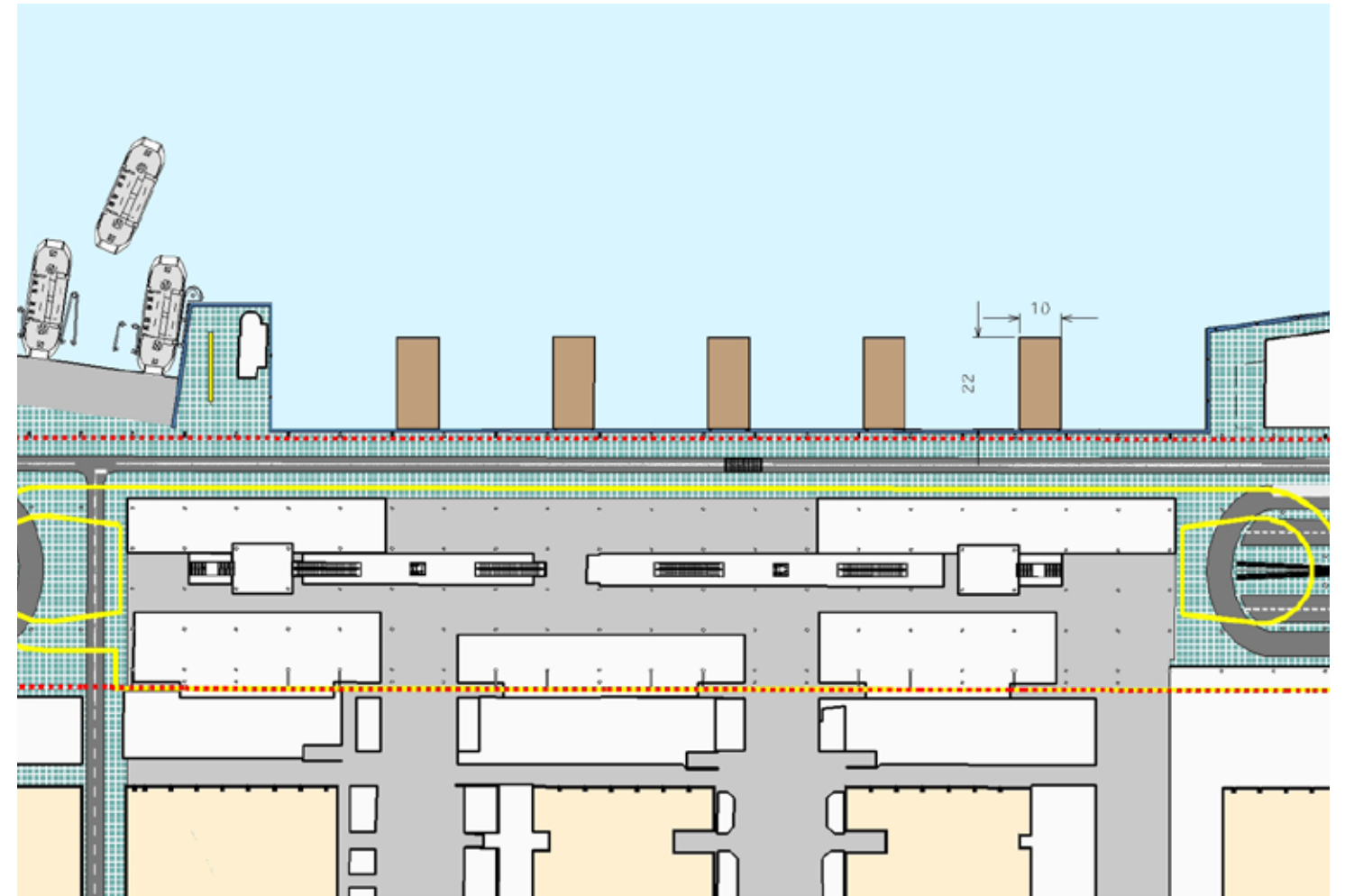
Plan Reizigersmachine 1997



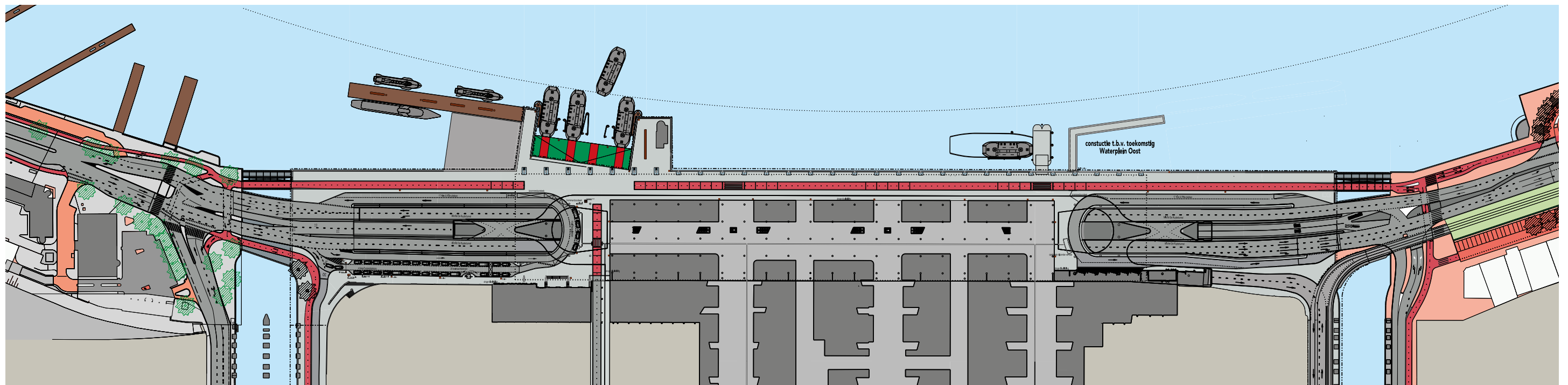
Plankaart SPvE Stationeiland, 2001



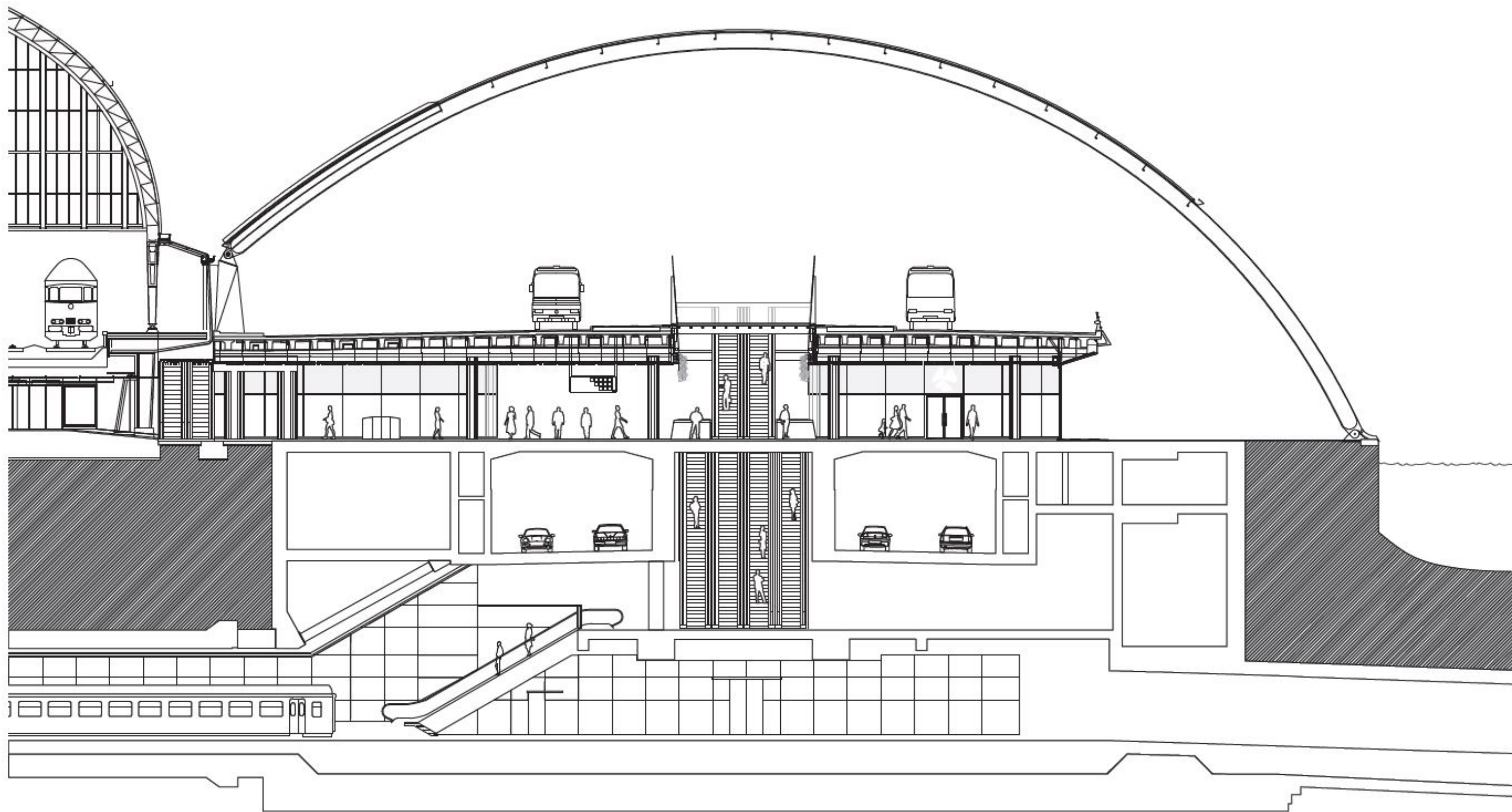
Contracttekening De Entree, d.d. juni 2015



2008



2015





Ook een enorme toenemende druk op de Openbare Ruimte aan het IJ



Fietzers op weg naar de tunnel onder het Centraal Station, op de achtergrond stroomt een pont uit Noord leeg. Chaos lijkt te

regelen, de praktijk wijst anders uit.

FOTO EVA PLEWER

Plein achter CS hoeft

Het zou een chaos worden achter het Centraal Station, waar (brom)fietzers en voetgangers de ruimte met elkaar moeten delen. De praktijk is heel anders, constateert Reinjan Mulder.

Iedereen weet wat een fietspad is en iedereen weet wat een voetgangersgebied is, maar wat is een voetgangersgebied waar (brom)fietzen is toegestaan? Achter het Centraal Station is sinds kort een zogeheten shared space ingericht, een plein met siertegels en zonder rijstroken waar gemotoriseerd en ongemotoriseerd fietsverkeer de ruimte naar eigen inzicht met voetgangers moet delen. Werkt zoiets?

Nieuwsgierig ging ik dinsdag tijdens de spits kijken wat er van het

experiment terecht kwam. Tevoren hadden veel mensen, bijvoorbeeld in het blad *Oek* van de Fietzersbond, hun hart vastgehouden. Raakt de zo belangrijke fietsroute over de De Ruijterkade niet in de knel? Ontstaat er chaos? Worden treinpassagiers aangereden?

Om acht uur 's ochtends is daar weinig van te merken. Af en toe komt een fietser over het plein die de paar voetgangers die er lopen makkelijk weet te vermijden. Twee fietsers komen van rechts over de stoep op de pont aanfietsen, maar niemand die er wat van zegt. De sfeer is relaxed.

Als tien minuten later de pont van de Buiksloterweg aanlegt, wordt het drukker. Veel fietsers en scooters rijden het plein op, maar nergens wordt de situatie gevaarlijk. Drie meisjes op de fiets stoppen netjes om een voetganger voor te laten gaan. Het enige riskante gedrag komt van een paar snorscooters die half over de linkerrijstrook van het fietspad in oostelijke richting wegrijden. Ik kan me voorstellen dat fietsers daar van schrikken. De nieuwe tunnel onder het CS is nog zo goed als leeg.

Binnen een half uur zal dat flink veranderen. De ponten worden vol-

ler en voller en de fietsroutes van oost naar west en omgekeerd zijn nu twee rijen dik. Ook in de tunnel wordt inmiddels druk gefietst.

Het gekke is dat het zelden gevaarlijk of onaangenaam wordt op het plein. Als het drukker wordt, gaat iedereen vanzelf langzamer rijden. Fietzers, ook zij die de fietsroutes volgen, stoppen als het te gevaarlijk

Vrees voor chaos en ongelukken in regelvrije zone is niet uitgekomen

wordt, en de anders vaak zo hinderlijke snor- en bromfietzers zijn toonbeelden van beschaving. Ze hebben niemand achterop, ik zie geen mobieltjes of koptelefoons en ze stoppen te pas en te onpas.

Nooit eerder zag ik hoe goed ons ingebouwde menselijk kompas kan werken. Iedereen krioelt door elkaar heen, zonder dat het één moment ris- kant wordt.

geen regels

Een paar kleine incidenten tel ik slechts in het uur dat ik sta te kijken. Die worden luchtigjes opgelost. Een man op een racefiets komt veel te hard uit westelijke richting aanrijden en houdt met piepende remmen vlak voor een voetganger stil, die geschrokken het station uit wandelt. Een groep toeristen met rolkoffertjes staat lang en iets te voorzichtig te wachten tot er geen fiets meer in de buurt is. Drie jonge meisjes rijden luid bellend het plein over, met de boodschap: maak plaats, maak plaats! En af en toe nemen voetgangers en fietsers die de pont willen halen wat extra risico door voorrang te nemen en een sprintje in te zetten. Maar alles loopt goed af, nooit wordt het kritiek.

Het enige wat wennen moet, is hoe bromfietzers soms diagonaal over het plein naar de Kiss-and-ridestrook rijden, om daar dwars over de stoep- rand en de gemarkeerde taxistand- plaats heen de rijweg op te gaan. Maar bestudering van de verkeers- borden leert dat hun geen verwijt treft. Zij weten al hoe het hoort: achter het station mogen ze op het fiets- pad rijden, en aan de westkant van het plein moeten ze de rijweg op. Dat

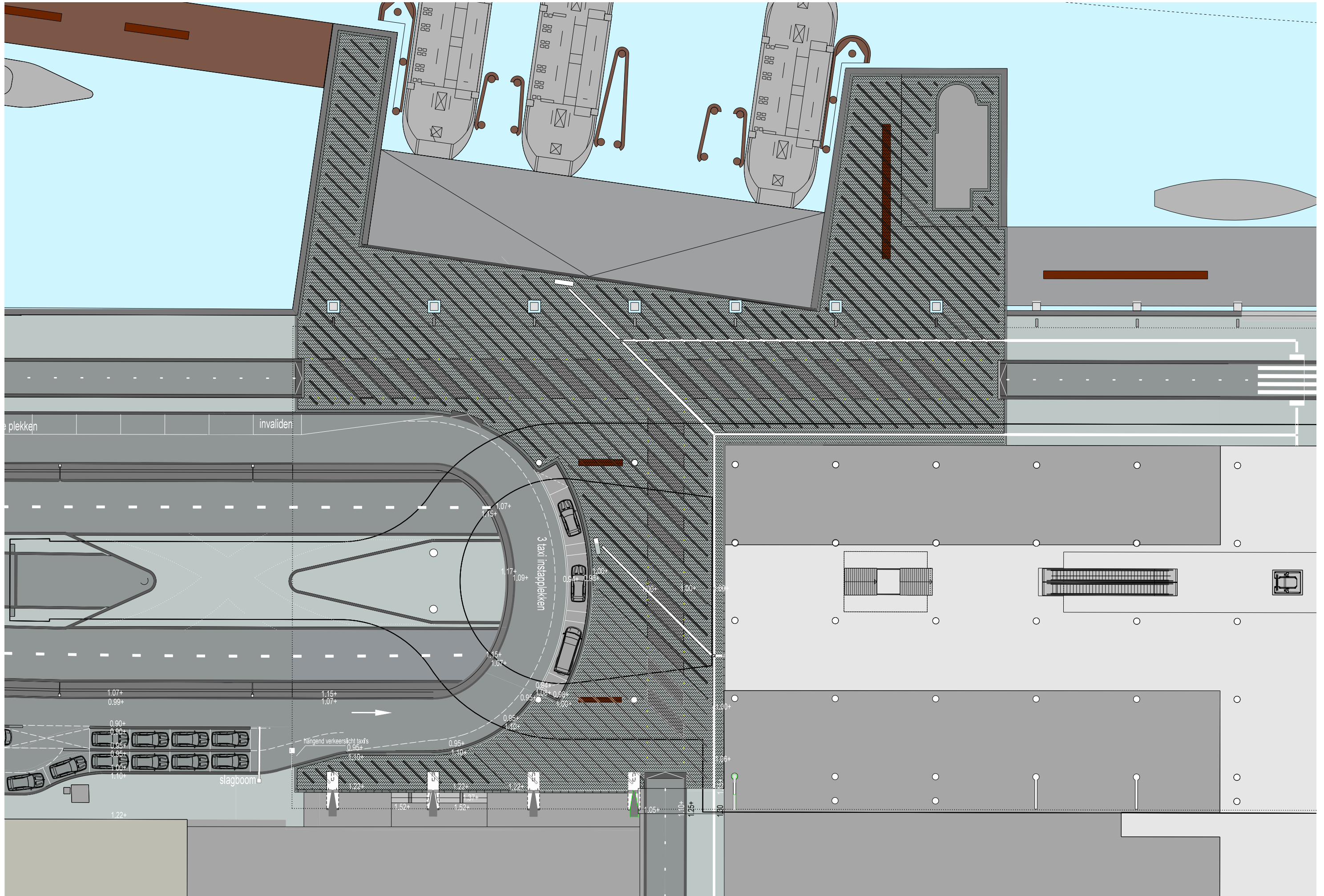
doen ze ook, over de stoeprand heen en zonder mankeren.

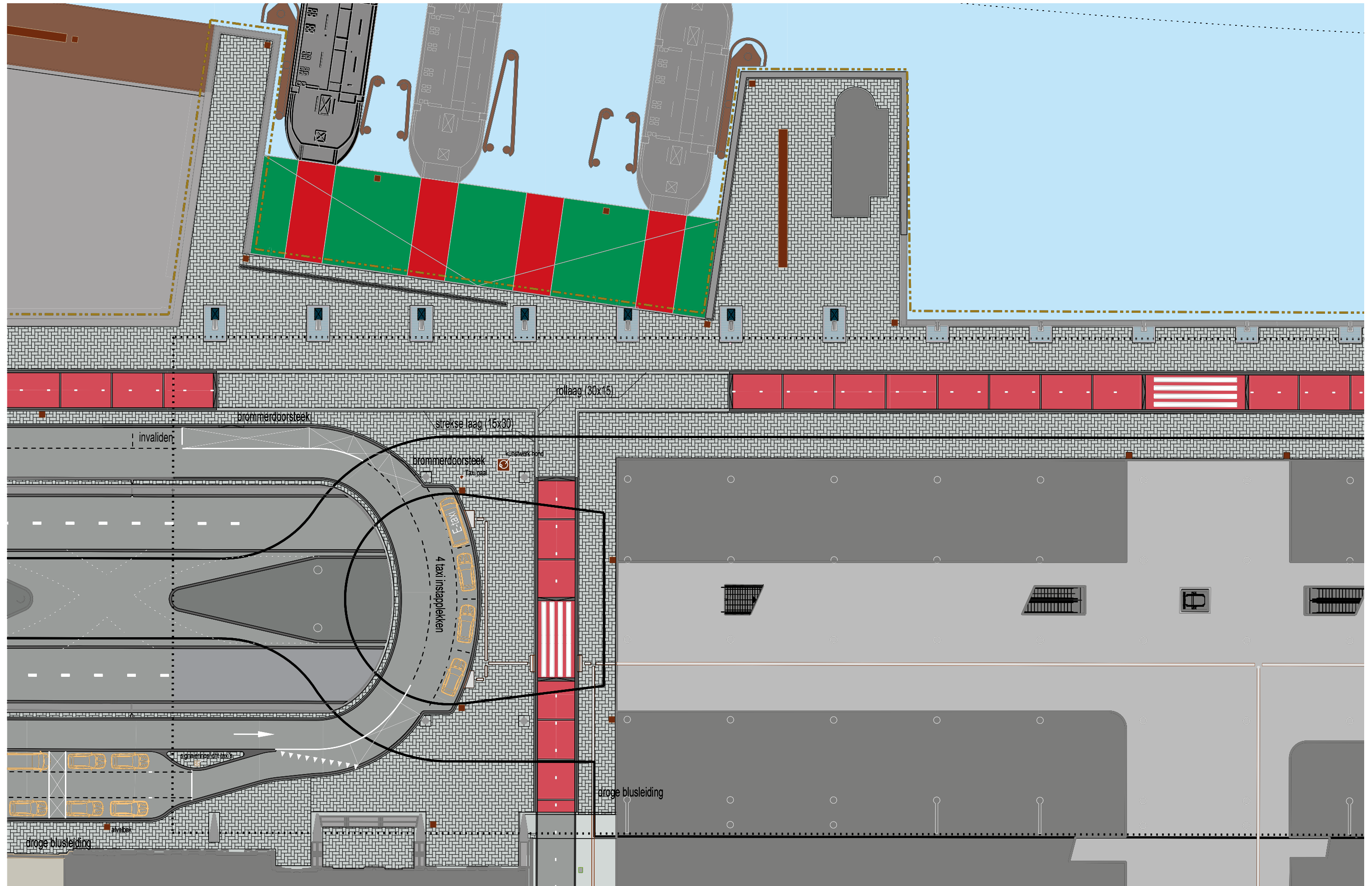
Rond kwart voor negen staat alle verkeer bij de ponten zo goed als stil. Als de klep omlaag gaat, rijdt er geen fietser of snorscooter van boord, nee, iedereen wurmt zich lopend uit de drukte. Er worden geen sprintjes meer ingezet nu er kort voor vertrek al geen plaats meer is op de pont, en zelfs op de oost-westroute wordt massaal stapvoets gereden en zo nodig gestopt.

Een kwartier later is de rust achter het station weergekeerd en voltrekt zich weer het moeiteloos in en uit el-kaar weven van fiets- en voetgan- gersverkeer. Het is bijna niet te gelo- ven... Ik kan me voorstellen dat som- mige fietsers het lastig vinden al dat oponthoud, maar heb het gevoel van een wonder getuige te zijn geweest.



Reinjan Mulder promoveerde in de criminologie en is actief lid van de Fietzersbond.





Het voetgangersgebied bij de pont - fietsen toegestaan













