

Stationsplein Amsterdam CS

Open Havenfront?

Het investeren in Amsterdams openbare ruimte blijkt keer op keer opnieuw beargumenteerd te moeten worden. Wat heeft het niet een moeite gekost voordat er een Handboek Inrichting Openbare Ruimte tot stand kwam. En denk aan de discussie over de herinrichting Spuistraat of daarvóór over het Spui en de Dam. Ook het Damrak leek aanvankelijk meer op een toegangsweg van de Efteling, maar wordt gelukkig een mooie boulevard. Maar nu wij na 15 jaar plannenmakerij bij de entree van de zogenaamde Rode loper zijn aangekomen, het plein voor het CS, is het weer raak. Het in 2012 vastgestelde uitvoeringsplan en het bijbehorende bestemmingsplan voorzagen nog in de ontgraving van het vroegere plantsoen bij de Prins Hendrikkade (waar thans bussen staan); het ooit zo mooie waterbassin zou in ere hersteld worden. Helaas dreigt dat niet door te gaan omdat in de nieuwste plannen daar een fietsenkelder moet komen die aanvankelijk onder de huidige taxistandplaats gepland was. De geweldige kans om hier een prachtige plek met enige allure te maken wordt verspeeld als de discussie – zoals nu dreigt te gebeuren - zich toespitst op een minimale inrichting met een plantsoen en een enorme fietsenstalling. Hoeveel mooier en logischer is het niet de fietsenstalling onder een van de bassins, waar de rondvaartboten liggen, te plaatsen, gezien hun beperkte diepgang is dit mogelijk. Bovendien kunnen er, indien nodig, ook stallingen worden gerealiseerd onder de sporen.

Het stadsbestuur heeft een kort geheugen. In het laatste gemeenteblad van het Stadsdeel Centrum (23.02.2012, jg. 8, nr. 04) lezen we dat er moet worden bezuinigd op de herinrichting van het Damrak ten gunste van het Stations eiland. Dus graag vasthouden aan het oorspronkelijke plan dat in een viertal raadsperioden is vastgesteld en bepleit.

In alle beschouwingen bejubelen de autoriteiten in deze crisistijd de groei van het toerisme. Wordt toeristen gevraagd naar de reden voor het bezoek aan een stad dan noemen zij naast culturele onderwerpen de inrichting van de openbare ruimte: de mooie grachten, pleinen en de straten. Ziet u ook de enorme aantallen bezoekers van Amsterdam die CS uitstromen al hun eerste stop maken in het plantsoen?

Het zou buitengewoon spijtig zijn wanneer de entree van Amsterdam als gevolg van een verkeerde zuinigheidsgedachte een benepen uitvoering krijgt. Zoals ik eerder opmerkte, in 2012, in een kort commentaar bij de plannen over de inrichting van het Damrak: “*het is een*

teken van moed en visie als het stadsdeel en stadsbestuur in een economische wat mindere periode aan de uitgangspunten uit het Handboek Inrichting Openbare Ruimte en de Nota Beschermd Stadsgezicht vasthouden”.

Het Open Havenfront komt eindelijk in zicht en is haalbaar, de voorkant voor het CS wordt autobus vrij – de zeer drukke voetganger route bij het Victoriahotel wordt niet langer gehinderd door auto’s, het oostelijk haven bassin komt in het zicht. Als ook het westelijk bassin wordt vergroot, eindigt de Rode Loper prachtig in een brede doorgang door het water voor voetgangers en trams. Het eiland karakter van het CS is terug en Amsterdam mag zich met recht Waterstad noemen.

Leon Deben, stadssocioloog

511 woorden