

TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

het verhaal van centraal

station amsterdam centraal



TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

gegevens

station amsterdam centraal

project

Naam: Amsterdam centraal station

Adres: Stationsplein 9 t/m 33
1012 AB Amsterdam

Monumentnr.: 5681

Kadastraal: Gemeente Amsterdam,
sectie F, nummer 7816

Doel: Cultuurhistorisch onderzoek en
waardestelling

Auteur: V. (Vera) Franken
A.J. (Joyce) van Sprundel

Datum: 30 september 2015

Formaat: A4 liggend

opdrachtgever / eigenaar

Naam: NS Stations BV

Contactpersoon: N. (Noor) Scheltema

Adres: Postbus 2534
3500 GM Utrecht

Email: noor.scheltema@nsstations.nl

Naam: Bureau Spoorbouwmeester

Contactpersoon: M. (Miguel) Loos

Adres: Postbus 2038 G5
3500 GM Utrecht

Email: miguel.loos@spoorbouwmeester.nl

inhoud

architect

Naam: TAK architecten

Adres Delft: Zocherweg 2A
2613 ZV Delft

Tel: 015 212 59 03

Fax: 015 212 56 64

Adres Arnhem: Van Oldenbarneveldtstraat 92-2
6827 AN Arnhem

Tel: 026 442 67 50

Fax: 026 370 24 60

E-mail: info@takarchitecten.nl

Website: www.takarchitecten.nl

inleiding 4

leeswijzer 8

deel 1: de context 10

1889 12

1924 26

1959 38

1985 46

2004 54

deel 2: gebouw 66

1889 68

1924 94

1959 108

1985 118

2004 - 2017 126

deel 3: conclusies 138

1. kwaliteiten 140

2. knelpunten 172

3. hoe nu verder? 174

literatuurlijst 182

deel 4: bijlagen 187

1. overzicht van relevante rapporten 188

2. ornamentiek Cuypersgebouw 194

3. P.J.H. Cuypers 196

4. A.L. van Gendt 198

5. L.J. Eijmer 200

6. Jos Cuypers en Pierre jr. 202

7. H.G.J. Schelling 204

TAK architecten

cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling

inleiding

station amsterdam centraal

aanleiding

Het Centraal Station van Amsterdam, dat tussen 1881 en 1889 is gebouwd naar ontwerp van P.J.H. Cuypers in samenwerking met L.J. Eijmer en A.L. van Gendt, is in de loop van ruim een eeuw herhaaldelijk aangepast. Die aanpassingen waren doorgaans nodig door toename van het aantal reizigers en veranderingen in de manier van treinreizen. Het oorspronkelijke stationsgebouw is inmiddels uitgegroeid tot een omvangrijk stationscomplex (afb. 1).

Aan TAK architecten is gevraagd om een cultuurhistorische waardstelling aan te reiken waarmee, aan de hand van een beschrijving van de cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteiten van het stationscomplex en haar directe omgeving, handvaten worden gegeven om deze kwaliteiten te kunnen blijven waarborgen.

de opbouw van dit rapport

Sinds de bouw hebben er doorlopend meer en minder ingrijpende wijzigingen plaatsgevonden aan het station: het complex is eigenlijk constant in ontwikkeling geweest. Wel kunnen er vijf sleutelmomenten worden aangewezen, die een keerpunt in de ontwikkeling en het gebruik van het station zijn. De eerste twee delen van het rapport zijn elk chronologisch opgebouwd en aan de hand van deze sleutelmomenten onderverdeeld in vijf bouwfasen.

In het eerste deel wordt de bredere historische en stedenbouwkundige context beschreven, waar de bouw en verbouwingen van het station aan worden gekoppeld. Zo zijn vaak de (sociaal) economische en stedenbouwkundige ontwikkeling van de stad en de ontwikkeling van het spoorwegbedrijf externe aanleidingen geweest voor aanpassingen aan het station.

In het tweede deel wordt ingezoomd op het gebouw. Aan de hand van (gewenste) veranderingen in het gebruik van het station worden de structurele en bouwkundige wijzigingen aan het complex beschreven, in samenhang met de visie die daaraan ten grondslag ligt.

Vervolgens worden in het derde deel van dit rapport de belangrijkste kwaliteiten en knelpunten van het stationscomplex omschreven. Hieruit volgen aanbevelingen en ontwerpthema's.

In dit rapport zal geen gedetailleerde beschrijving worden gegeven van de architectuur - hiervoor wordt verwezen naar verschillende deelrapporten (zie bijlage 1) - maar zal juist een verband worden gelegd tussen landelijke en stedelijke ontwikkelingen, en de wijzigingen die aan het station plaatsvinden. Zo kan het rapport dienen als onderlegger tijdens het plannen en ontwerpen ten behoeve van de huidige, maar ook toekomstige ontwikkelingen.

werk in uitvoering

Amsterdam Centraal is vanaf 1885 eigenlijk constant in ontwikkeling geweest. De ontwikkelingen tot en met 1985 vinden voornamelijk binnen de structuur van Cuypers plaats. Planvorming en uitvoering komen in een relatief kort tijdsbestek tot stand. De bouwfasen tot en met 1985, die met name het Cuypersgebouw betreffen, zijn in het onderliggende rapport uitgebreid omschreven.

De ontwikkelingen daarna, die grotendeels ook buiten de structuur van Cuypers plaats vinden zijn onder te verdelen in:

- 1985-2004: de planvormingsfase van het Masterplan Reizigersmachine en de opmaat naar de uitvoering daarvan. Allerlei ontwikkelingen rondom de IJ-oeveren geven aanleiding om het Masterplan Reizigersmachine op te stellen.
- 2004-2017: de uitvoering en verdere uitwerking van het Masterplan Reizigersmachine

De uitwerking en uitvoering van de verschillende deelprojecten uit het Masterplan Reizigersmachine vindt in verschillende fasen plaats en wordt gekenmerkt door langdurige trajecten. Aangezien belangrijke onderdelen van deze werkzaamheden tijdens dit schrijven nog volop in uitvoering zijn (IJhal, Poortvrije Passages en IJgebouw) en op tal van punten (Cuypershal, Oostvleugel en Oosttunnel) nog geen duidelijkheid is over de

vigerende plannen, is het nog geen tijd voor een gedetailleerde beschrijving hiervan. De onderdelen uit het Masterplan zullen daarom met name op structuurniveau belicht worden.

Tijdens de afronding van dit rapport is door Staatsecretaris Mansveld (I&M) een akkoord gegeven en een definitief budget vastgesteld voor het Programma Hoog Frequent Spoor (PHFS) en de definitieve plaats (stramien 47-50) van de Oosttunnel. Hieraan vooraf heeft een langdurige

planvormingsfase plaatsgevonden, waarin de plaats van de Oosttunnel vele varianten heeft gekend. Waar het Masterplan Reizigersmachine uitgaat van een tweebeukige tunnel tussen de stramien 50 -52, ontstond vervolgens de variant 50-53. De tekeningen die in dit rapport verwerkt zijn, gaan nog uit van deze variant.



(afb. 1) zicht vanaf het stationsplein op de gevel van het Cuypersgebouw / foto 2014 TAK



(afb. 2) zicht vanaf de Prins Hendrikkade op de westzijde van het Cuypersgebouw / foto 2015 Google Streetview



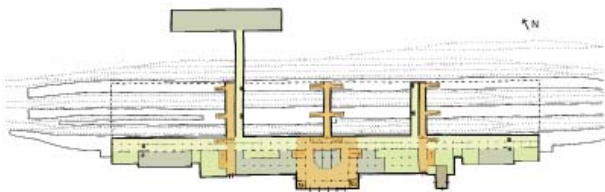
(afb. 3) zicht op de westelijke kop van het IJgebouw / foto 2012 TAK



(afb. 4) zicht op gebouw De Oost en de oostzijde van het Cuypersgebouw vanaf de Prins Hendrikkade / foto 2015 Google Streetview



(afb. 5) overzicht van het stationscomplex / foto 2013 Google Maps



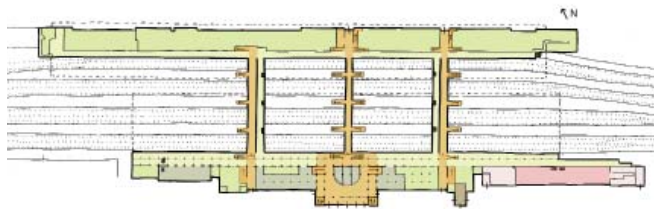
1889

fase 1

de context: zie blz. 12 | het gebouw: zie blz. 68

In 1889 wordt het station geopend naar ontwerp van architect P.J.H. Cuypers en ingenieurs A.L. van Gendt en L.J. Eijmer. Het station bestaat uit het hoofdgebouw met aan weerszijden een goederenvleugel en aan de achterzijde een spoorkap met luifel, waaronder zich drie perrons en zes sporen bevinden.

Het station heeft de organisatie van een verdiepingstation, waarbij het treinverkeer en de looproutes van de reiziger structureel van elkaar gescheiden zijn. De vertrekkende reiziger loopt naar de perrons via de middentunnel en de aankomende reiziger verlaat het station via de oost- en westtunnel. Zo zijn beide reizigersstromen van elkaar gescheiden, waarbij de ingang zich in het middendeel bevindt en de uitgangen in de vleugels van het gebouw. Het oorspronkelijke stationsgebouw, zonder de goederenvleugels, wordt nu naar de architect 'Cuypersgebouw' genoemd.



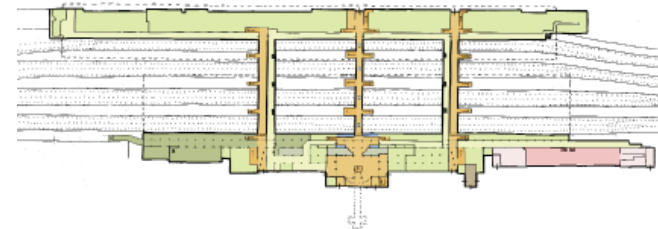
1924

fase 2

de context: zie blz. 94 | het gebouw: zie blz. 172

In 1924 is het goederenvervoer zodanig toegenomen dat het Centraal Station wordt aangepast door de toevoeging van een dienstgebouw aan de achterzijde (IJzijde) van het station met daarboven twee extra perrons, vier extra sporen en een tweede spoorkap. Dit gebouw wordt het IJgebouw genoemd. Door de komst van dit gebouw zijn personen- en goederenvervoer van elkaar gescheiden.

Tevens neemt het vervoer van post per trein toe, door de samenwerking met de spoorwegen, en wordt er een postgebouw gebouwd op de plek van de oostelijke goederenvleugel. Dit postgebouw staat nu bekend als gebouw De Oost.



1959

fase 3

de context: zie blz. 38 | het gebouw: zie blz. 108

Door het groeiende aantal reizigers ontstaat er in de jaren 1950 ruimtegebrek op het station en de behoefte om de reizigersstromen anders te laten verlopen. De verbouwing wordt ontworpen door de toenmalig Chef Architectuur van de Spoorwegen H.G.W. Schelling, waarbij doorstroom en efficiëntie het uitgangspunt zijn. Hij ontwerpt een voetgangerstunnel van het Stationsplein naar het midden van de hal, onder de drukke weg voor het station door. Een aantal belangrijke aanpassingen aan de hal zorgen ervoor dat reizigers sneller door de hal naar de perrons kunnen. Naast het aanpassen van de toegang tot de hal, worden het plaatskaartenkantoor en de oorspronkelijke trappen vanuit de hal naar de wachtkamers verwijderd. Voor meer kantoorruimte worden twee tussenverdiepingen toegevoegd in de achterste arcade van de hal.

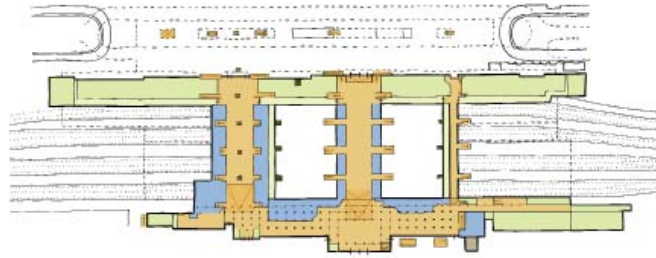


1985

fase 4

de context: zie blz. 46 | het gebouw: zie blz. 118

In de jaren 1980 wordt wederom een enorme toename van het aantal reizigers verwacht, als de binnenstedelijke metro-, de Schiphol- en de Flevolijn worden voltooid. De NS besluit daarom het stationsgebouw te verbouwen. Door de afschaffing van de in- en uitgangscntrole, hoeven de tunnels niet meer van elkaar te worden gescheiden en wordt een groot gedeelte van het Cuypersgebouw (de oost- en westvleugel) transfergebied. Tevens wordt ten behoeve van de doorstroom van het hoge aantal reizigers, de middentunnel verbreed en worden er extra opgangen naar de perrons gemaakt. Ook de manier waarop men van het gebouw gebruik maakt verandert: de middentunnel wordt voorzien van commercie en er vindt een verschuiving plaats van persoonlijke kaartverkoop naar automaten. De verbouwing wordt ontworpen door het ingenieursbureau van de NS, onder leiding van architect. M.W. Markenhof.



2004

huidig

de context: zie blz. 54 | het gebouw: zie blz. 126

De huidige situatie moet worden gezien als een tussenstand van de meest recente transformatie van het stationscomplex, die is gestart in 1994 met het project 'Amsterdam Centraal, spoor 10-15' en de verbouwing die naar verwachting wordt voltooid in 2017 met het afronden van het project 'Masterplan Reizigersmachine'.

Aanleiding voor de grootscheepse aanpassing zijn de onoverzichtelijke verkeerssituaties rond het station, de aanleg van de NoordZuid-lijn onder het station door en de invoering van de OV-chipkaart. Als antwoord hierop wordt met het project 'Amsterdam Centraal, spoor 10-15' de perroncapaciteit van het station met 250 m verlengd. Dit plan wordt in 2001 opgevolgd door het 'Masterplan Reizigersmachine' van BenthemCrouwel Architects. De belangrijkste toevoegingen in dit plan zijn drie extra 'poortvrije' tunnels en, aan de IJ-zijde van het station, een nieuw busplatform (IJsei) met daaronder



2017

toekomst

de context: zie blz. 54 | het gebouw: zie blz. 126

een winkelcentrum (IJhal). Door het verplaatsen van de bussen naar de achterzijde van het station, kan het voorplein worden opgeruimd. Commercie vormt een steeds belangrijker onderdeel van de stationsfunctie; het stationsgebouw wordt een plek om te ontmoeten en te verblijven. Ook vervult het station door de nieuwe tunnels en metrolijn een belangrijke rol in de verbinding met Amsterdam-Noord.

Inmiddels is de westtunnel verbreed en de middentunnel vernieuwd. Het busplatform aan de achterzijde van het station is voltooid. De graafwerkzaamheden ten behoeve van de poortvrije passages en de langzaamverkeerspassage zijn afgerond. De afbouw van de langzaamverkeerspassage is voltooid. De uitvoering van de werkzaamheden aan het IJgebouw, de poortvrije passages en de IJhal bevinden zich in een vergevorderd stadium, waarbij de eerste fase, de westzijde, inmiddels is afgerond.

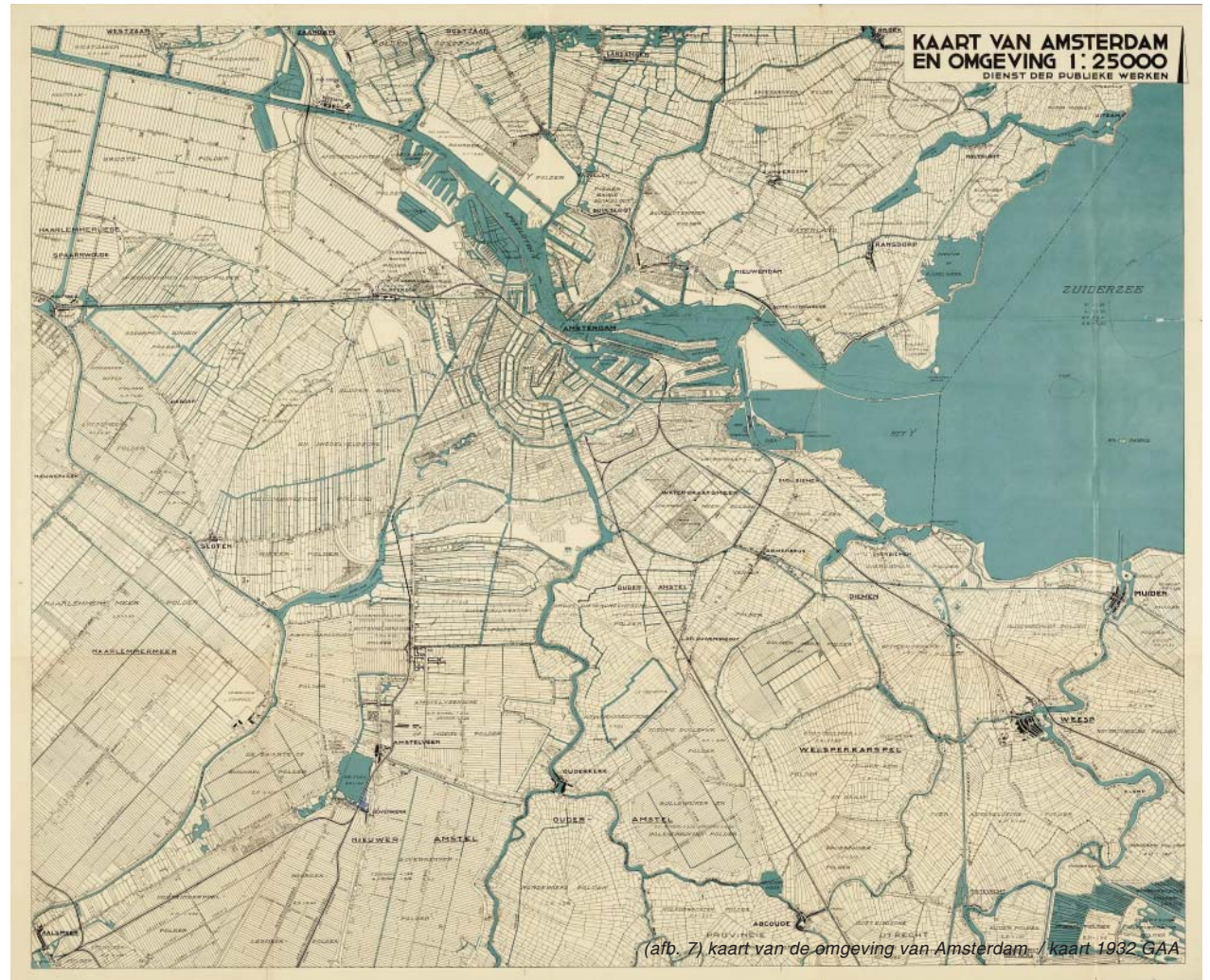
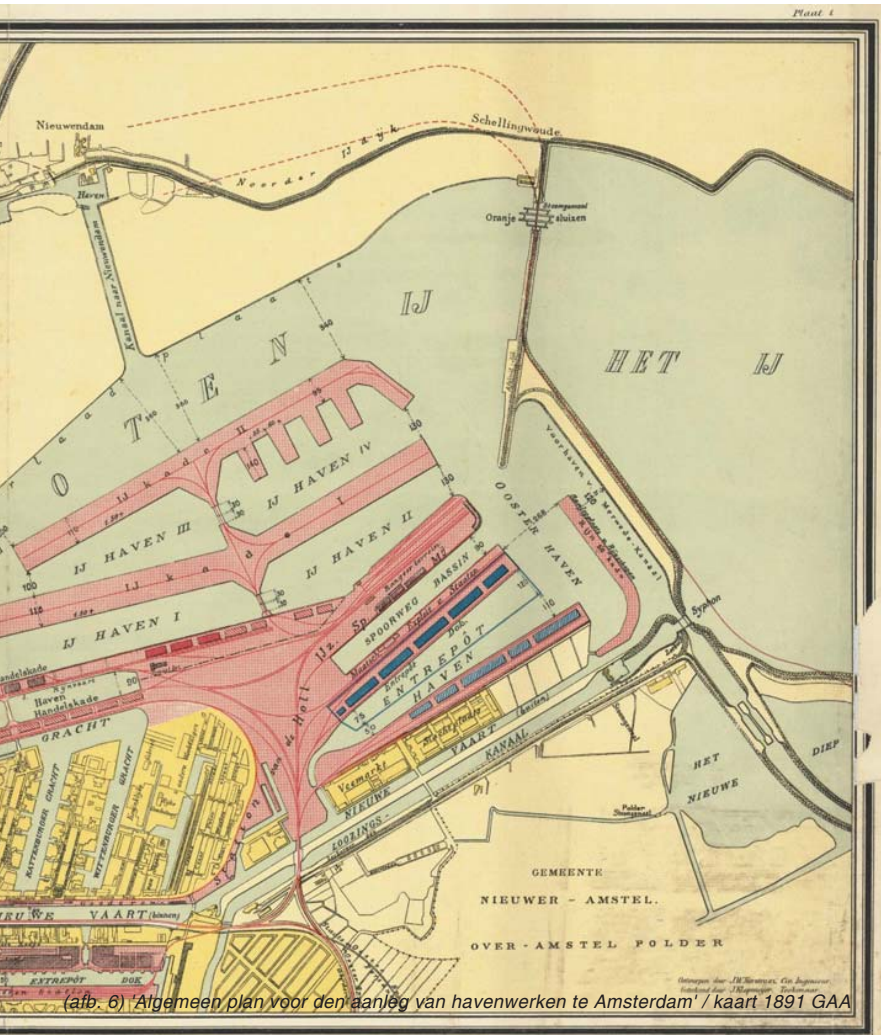
deel 1

cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

de context

amsterdam centraal station





1889

ontwikkeling context
tot 1889

opkomst van de spoorwegen stelt Amsterdam voor de vraag: haven of station?

De haven van Amsterdam is eeuwen lang de belangrijkste bron van inkomsten voor de stad geweest. In de 19de eeuw wordt door de industriële revolutie met de uitvinding van de stoommachine, en daarmee van stoomboten en stoomtreinen, een nieuwe wereld geïntroduceerd waaraan de haven moet worden aangepast.

In 1839 wordt door de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) de eerste spoorlijn van Nederland aangelegd: de Hollandse Spoorweg tussen Amsterdam en Haarlem. In 1842 krijgt Amsterdam haar eerste station: station Willemspoort wordt geopend ten noordwesten van Amsterdam, buiten de stadsmuren. In het jaar daarna volgt de aanleg van de tweede spoorlijn van Nederland, de Rijnspoorweg van de Nederlandsche Rijn Spoorwegmaatschappij (NRS), die van Amsterdam naar Utrecht loopt. Hiervoor wordt bij Amsterdam een apart station gebouwd ten zuidoosten van de stad, het station Weesperpoort (afb. 8).(1)

De opkomst van de stoomtrein verandert ook de traditionele positie van de binnenscheepvaart als belangrijkste verbinding met het achterland. De spoorwegen maken namelijk een veel snellere verbinding met de binnenlanden mogelijk en zijn ook voor personenvervoer beschikbaar.

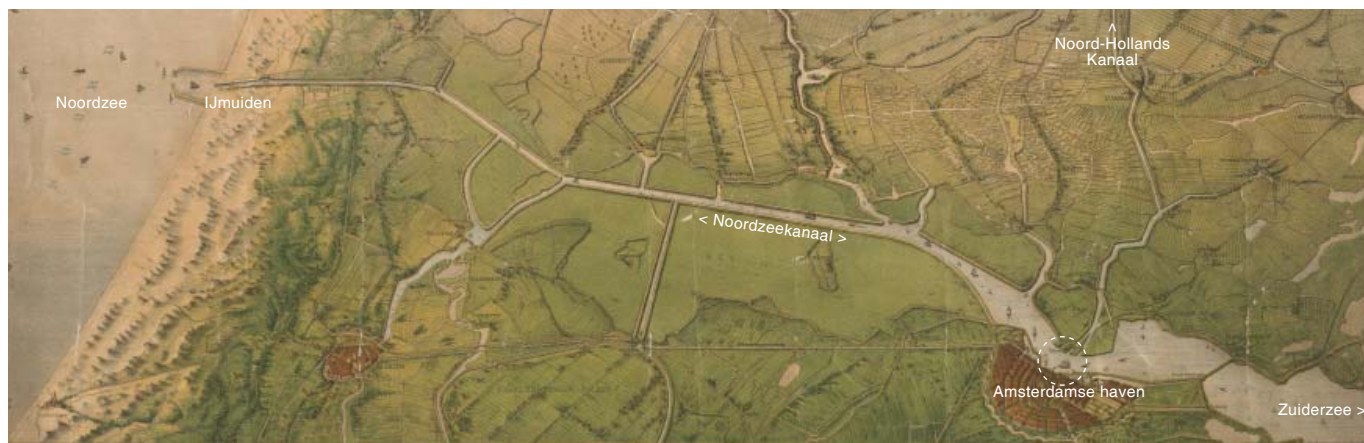


(afb. 8) in 1850 is Amsterdam verbonden met Haarlem via station Willemspoort ten noordwesten en met Utrecht via station Weesperpoort ten zuidoosten van de stad

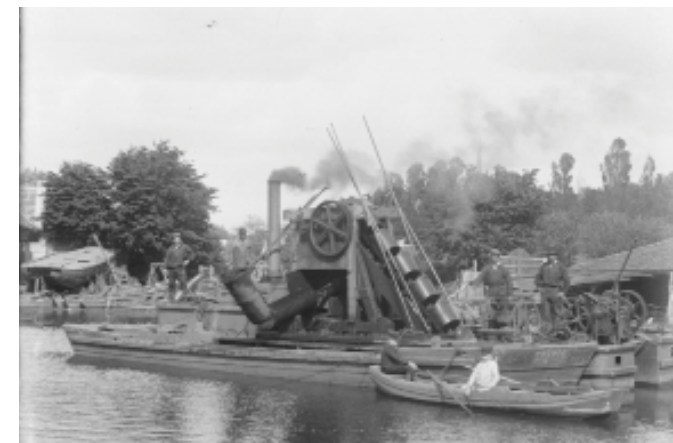
Deze voordelen zorgen ervoor dat het spoor zich steeds sneller gaat ontwikkelen. In 1860 wordt besloten dat vanwege het algemeen belang van een landelijk spoorwegnet en de benodigde grote investeringen spoorwegen voortaan niet meer alleen door het bedrijfsleven, zoals in die tijd gebruikelijk, maar ook door de landelijke overheid zullen worden aangelegd. Bij het plannen van een derde spoorlijn vanaf Amsterdam naar Den Helder, de Noord Hollandse Staatsspoorweg ("Lijn K"), ontstaat het idee van een nieuw Centraal Station, waarin de bestaande spoorwegen worden verenigd in plaats van nog een derde eindstation te bouwen.(2)

(1) Jonckers Nieboer (1938)

(2) Oxenaar (1989); p. 9-15



(afb. 9) vogelvluchtk kaart van het dan net geopende Noordzeekanaal tussen Amsterdam en IJmuiden / 1876 GAA



(afb. 10) baggerwerkzaamheden door gemeentelijke dienst / foto 1891 GAA

Dit besluit is de aanleiding voor een jarenlange discussie over de locatie van dit nieuwe Centraal Station, tussen de landelijke overheid en de gemeente Amsterdam, waarvan de uitkomst uiteindelijk bepalend is geweest voor de ontwikkeling van Amsterdam. De ontwikkeling van de Amsterdamse haven speelde in die discussie een centrale rol.

Met de snelle technische ontwikkelingen in de 19de eeuw, worden de stoomboten steeds groter en is steeds dieper vaarwater nodig. Het feit dat de Amsterdamse haven niet direct aan diep zeewater ligt, wordt hierdoor een steeds groter probleem. Om te kunnen blijven concurreren met havens

als Den Helder en Rotterdam, moet Amsterdam een directe verbinding met de Noordzee krijgen. Het in 1824 in gebruik genomen Noord-Hollands Kanaal tussen Amsterdam en Den Helder is daarvoor niet toereikend. In 1876 wordt daarom het Noordzeekanaal tussen Amsterdam en IJmuiden geopend (afb. 9). (3)

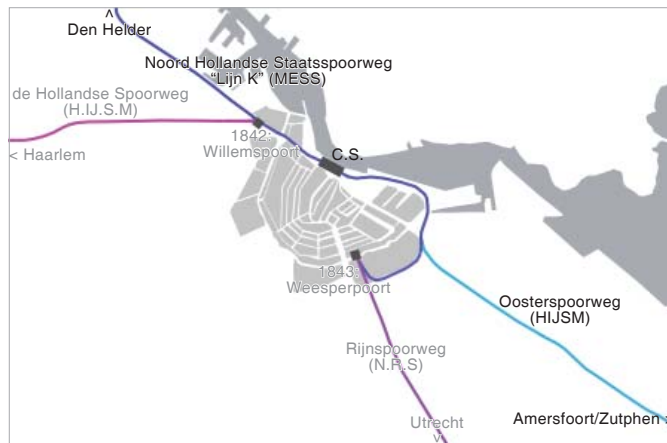
Daarnaast maakt de ligging van de Amsterdamse haven in een inham van het IJ (die op haar beurt weer een inham van de Zuiderzee is, ook weer een inham van de Noordzee) dat de haven al sinds haar ontstaan grote problemen heeft met het dichtslibben van de vaarwegen. Ondanks omvangrijke

baggerwerkzaamheden wordt dit een steeds groter probleem voor de steeds groter wordende schepen. (afb. 10) Om het dichtslibben structureel tegen te gaan worden plannen gemaakt om het IJ door inpoldering en dijken te versmallen, om zo het water sneller te laten stromen. Men hoopt dat daarmee de haven haar prominente rol kan blijven vervullen. (4)(5)

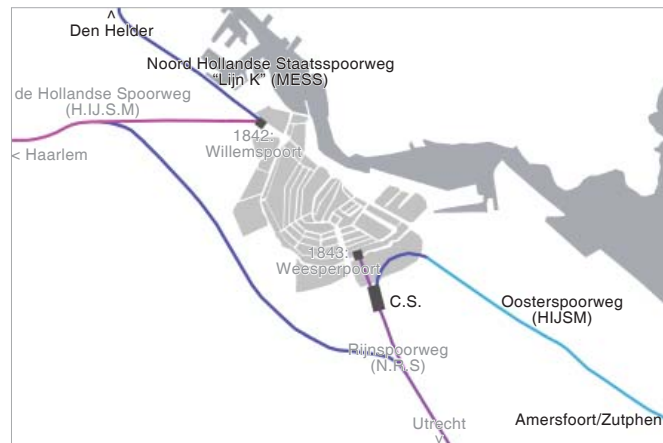
(3) Misset (2009); p. 81-87

(4) Inpoldering van de Buiksloterham en Nieuwdammerham.

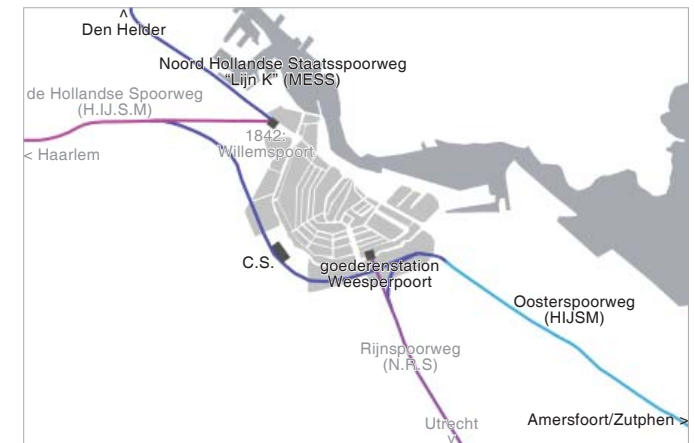
(5) Idem; p. 69-72



(afb. 11) het eerste voorstel van Thorbecke voor de plaatsing van het nieuwe Centraal Station: ten noorden van de stad op eilanden in het open Havenfront



(afb. 12) het tweede voorstel van Thorbecke: een verbinding van de spoorlijnen ten zuiden van de stad, met een Centraal Station op de plek van het Weesperpoortstation



(afb. 13) het tegenvoorstel van de Gemeente met een station dicht bij de Leidsche poort en een spoorlijn binnen de gemeentegrenzen.

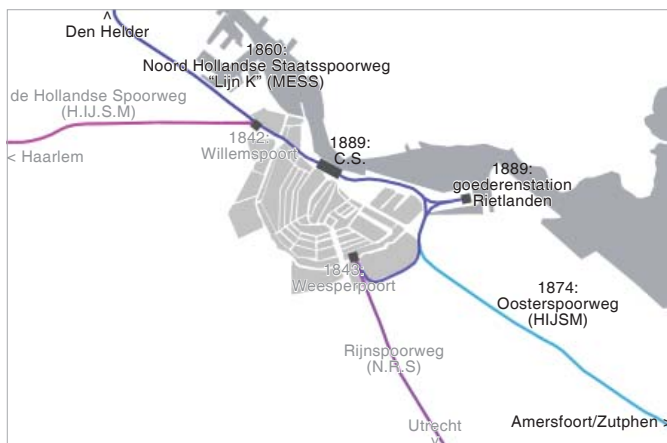
de plaats van het nieuwe station

Juist in deze periode doet de landelijke overheid, vertegenwoordigd door Minister Thorbecke, twee voorstellen aan Amsterdam voor het verbinden van de bestaande en nieuwe spoorlijnen en het plaatsen van een nieuw centraal station in de stad. Het eerste voorstel is om een spoorlijn ten noorden van de stad aan te leggen met een station op eilanden in het Open Havenfront (afb. 11). Het tweede voorstel is om een verbinding ten zuiden van de stad te leggen, met een station dichtbij de plek van het Weesperpoort station (afb. 12).

De gemeente vindt het voorstel om de haven deels te dempen voor het bouwen van een treinstation - als men net een oplossing voor het dichtslippen van die haven gevonden denkt te hebben - onacceptabel en reageert niet eens op het eerste voorstel. Voor het tweede voorstel, met een tracé ten zuiden van de stad, stelt de gemeente een aantal wijzigingen voor met een personenstation dicht bij de Leidse poort en een goederenstation op de plek van het Weesperpoort station, zodat de spoorlijn vrijwel geheel binnen de Amsterdamse gemeentegrenzen kan komen te liggen (afb. 13).

Dit tegenvoorstel vindt bij minister Thorbecke geen gehoor

en er ontstaat een lange discussie waarin beide partijen niet nader tot elkaar komen. Uiteindelijk wordt een onafhankelijke raadscommissie aangesteld om een einde te maken aan de discussie en tot een definitief plan te komen. Deze oordeelt dat de ontwikkeling inmiddels zo belangrijk is geworden voor de haven dat deze twee niet meer los van elkaar kunnen worden gezien. De combinatie zou juist een impuls geven aan de ontwikkeling van de haven en de stad. Het belangrijkste argument tegen deze locatie is dat de scheepvaart hinder zou ondervinden door het verlies aan havenruimte en dat het dichtslippen van het IJ weer zou worden bevorderd.



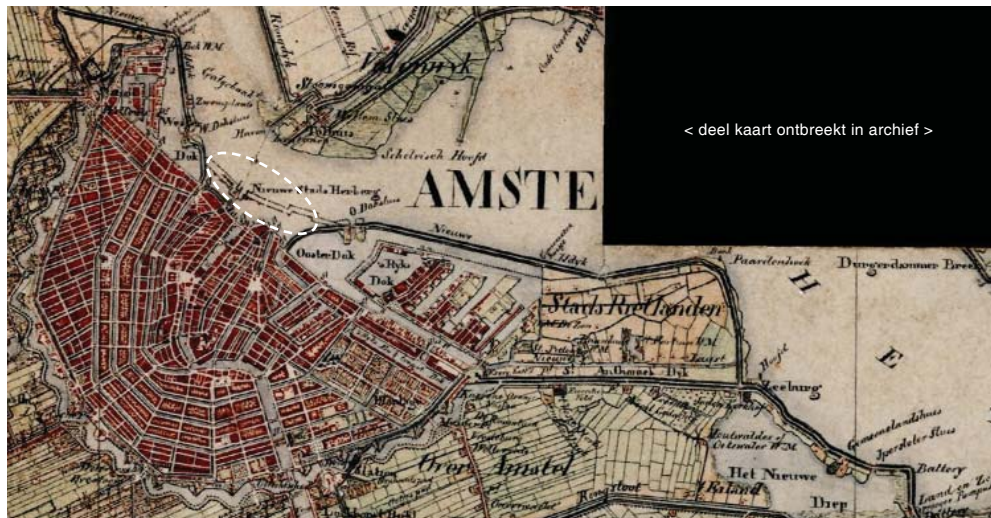
(afb. 14) de uiteindelijk gerealiseerde situatie: een personenstation in het Open Havenfront en een goederenstation in de Rietlanden

Als compromis wordt daarom een apart goederenstation in de Rietlanden gepland en zal het Centraal Station grotendeels als een personenstation dienst doen (afb. 14). Zo wordt meer ruimte in de haven behouden (6). Tevens wordt besloten het spoor verhoogd aan te leggen over de eilanden, zodat de doorvaarhoogte onder de bruggen tussen de eilanden groter is en deze minder een belemmering vormen voor de haven in de monding van de Amstel. Gemeente en overheid gaan beide akkoord met dit voorstel en in 1876 wordt een overeenkomst gesloten tussen het Rijk en de Gemeente voor de plaatsing van het nieuwe Centraal Station (afb. 15). (7)

- (6) Tegelijkertijd werd besloten om het IJ af te sluiten van de Zuiderzee om het probleem van dichtslibben tegen gaan.
 (7) Oxenaar (1989); p. 9-15



(afb. 15) ontwerp van het Centraal Personen Station en Centraal Goederen- en Steenkolen Station te Amsterdam, met het goederenstation in de Rietlanden / kaart 1867 GAA



(afb. 16) het locatie van het nieuwe station neemt een zeer prominente plek in de stad in / kaart 1850 Watwaswaar



(afb. 17) de stedenbouwkundige ligging van het station / kaart 1894 KAD

de opdracht: architect of ingenieur?

De locatie van het nieuwe stationsgebouw is bekend, namelijk drie eilanden, die voor dat doel in het Open Havenfront worden aangelegd (afb. 16) (afb. 17). Deze stedenbouwkundige situatie en het feit dat het om het Centraal Station voor de hoofdstad van Nederland gaat, maakt de ontwerpogave dusdanig van belang dat een standaard station niet volstaat.⁽⁸⁾ Tot deze tijd wordt het ontwerp van stations gezien als een utilitaire opgave, die wordt overgelaten aan eigen ingenieurs van de betreffende maatschappij. Voor het ontwerp van het nieuwe, gewichtige Centraal Station wordt niet voor een spoorwegingenieur gekozen, maar krijgt in 1876 architect P.J.H. Cuypers (zie bijlage 3 op blz. 198) de opdracht toegewezen. Het is de eerste keer dat de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) een zelfstandig architect in de arm neemt voor een ontwerp. Echter wordt Cuypers wel verplicht om met spoorwegingenieurs samen te werken.

Ingenieur en architect A.L. van Gendt (zie bijlage 4 op blz. 200) is van 1857 tot 1874 werkzaam geweest bij de MESS als bouwkundige en opzichter bij de uitvoering van spoorwegwerken en tevens verantwoordelijk voor 'Lijn K'. Als onderdeel daarvan ontwerpt Van Gendt ook de benodigde spoorbruggen die de eilanden met het vaste land verbinden. Met deze ruime ervaring bij de Maatschappij wordt hij

gezien als een goede aanvulling op Cuypers. Vermoedelijk heeft hij het functionele principe van een verdiepingsstation geïntroduceerd. Er zijn verder geen aanwijzingen dat specifieke delen van het gebouw van de hand van Van Gendt zijn. Cuypers legde wel zijn ontwerpen voor het stationsgebouw aan hem voor ter goedkeuring, te zien aan de handtekeningen die op de ontwerptekeningen zijn teruggevonden. Aangezien Cuypers een felle tegenstander was van een scheiding van de taken tussen ingenieur en architect, zal de samenwerking niet zonder problemen zijn verlopen. Het feit dat voor het ontwerp van de overkapping ingenieur L.J. Eijmer (zie bijlage 5 op blz. 202) in de arm wordt genomen is dan ook zeer tegen de wil van Cuypers in.

de keuze voor Cuypers

De keuze voor Cuypers als hoofdarchitect voor het station is op zijn minst opvallend te noemen, niet alleen door het feit dat hij geen (spoorweg)ingenieur is, maar ook omdat door opdrachtgever MESS de renaissance-stijl wordt geprefereerd voor haar stations, terwijl Cuypers een overtuigd neo-gotist is. Enerzijds kan dit worden verklaard door de zeer prominente rol die Cuypers speelt in het Amsterdamse maatschappelijk leven in het algemeen en in de bouwwereld specifiek. Anderzijds weet Cuypers de stijlwensen van zijn opdrachtgever op geraffineerde wijze te verenigen met zijn eigen overtuigingen.

(8) zie ook: Essay standaardstations door SteenhuisMeurs (concept 24 april 2013)

de maatschappelijke positie van Cuypers

(9),(10),(11),(12),(13)

Als Pierre Cuypers zich in 1856 vestigt in Amsterdam, heeft hij als kerkenbouwer al bekendheid verworven door heel Nederland. Zijn eerste project in Amsterdam is de Posthoornkerk aan de Haarlemmerstraat in 1861. Daarna volgen vele andere rooms Katholieke kerken, zoals de Willibrorduskerk, De Liefde en de Vondelkerk. Tevens drukt Cuypers zijn stempel op de stad door middel van een groot aantal restauraties van bestaande gebouwen.

Naast zijn werk als architect is Cuypers ook als adviseur actief en neemt hij zitting in talloze commissies voor stedelijke en bouwkundige vraagstukken. Zo bouwt hij een uitgebreid netwerk op en komt hij in contact met hoogwaardigheidsbekleders uit de bouw- en restauratiewereld. Meest bepalend voor het succes van zijn carrière zijn de vriendschappen met twee zeer invloedrijke mannen: Joseph Alberdingk Thijm en Victor de Steurs.

Alberdingk Thijm is een invloedrijk kunstcriticus en hoogleraar in de esthetiek en kunstgeschiedenis aan de Rijksacademie voor Beeldende Kunsten in Amsterdam. Daarnaast is hij een prominent lid van de Katholieke samenleving en zijn artikelen over de (rooms Katholieke) neogotiek zijn van grote invloed op de denkwijze van Cuypers. De twee leren elkaar

kennen in 1855 naar aanleiding van de oprichting van het tijdschrift 'de Dietsche Warande', over de Katholieke cultuur van de middeleeuwen en de gotische bouwkunst. Kort daarna publiceert Alberdingk Thijm een lyrisch artikel over het werk van Cuypers, dat de aanzet is tot de landelijke doorbraak van de architect. De twee worden goede vrienden en als Cuypers in 1859 trouwt met de zus van Alberdingk Thijm, Antoinette, wordt de band nog eens versterkt.

Cuypers leert Victor de Steurs (afb. 18), de hoogste beleidsambtenaar voor monumentenzorg die wordt gezien als de grondlegger van de Nederlandse monumentenzorg, kennen als hij in 1874 lid wordt van het College van Rijksadviseurs voor de Monumenten van Geschiedenis en Kunst in Nederland. Een college dat advies uitbrengt over monumentenzorg, museumwezen en plannen betreffende oprichting of herstelling van rijksgebouwen. De twee raken bevriend en vormen samen een machtig duo, wiens ideeën bepalend zijn voor restauraties en nieuwbouwprojecten over het gehele land.

Tot 1910 weet Cuypers mede door zijn uitstekende netwerk zijn positie te behouden en vele (restauratie)opdrachten te verkrijgen. Dit netwerk helpt hem tevens tot de opdracht voor het Centraal Station van de hoofdstad van het land.



(afb. 18) Victor de Steurs (l) en Pierre Cuypers (r) in overleg / foto NA

- (9) Kromhout (2000)
- (10) Oxenaar (1989)
- (11) Hoogewoud (1985)
- (12) Winkels (1985)
- (13) Berens (2007)

de ontwerpstijl van Cuypers⁽¹⁴⁾

Op het moment dat Cuypers begint te werken als zelfstandig architect is er sprake van een tweedeling in het Nederlandse architectuurlandschap. De industriële revolutie zorgt voor snelle vernieuwingen en er ontstaat de behoefte aan een eigentijdse, nationale stijl om die vernieuwingen vorm te geven. Architecten grijpen terug op stijlen uit het verleden, verwijzend naar de bloeitijd van Nederland. Hier ontstaat de tweedeling tussen de protestanten en de katholieken. Voor de protestanten werd de Gouden eeuw met de Hollandse renaissance gezien als de bloeitijd van Nederland, maar voor de katholieken was de periode vóór de reformatie, de middeleeuwen met de gotiek als bouwstijl, de belangrijkste periode.

Cuypers kiest als overtuigd rooms-katholiek dan ook voor de neogotiek als ontwerpstijl. In de loop van zijn carrière ontwikkelt Cuypers hieruit, onder invloed van de Franse architect en architectuurtheoreticus E.E. Viollet-le-Duc en de Engelse architectuurcriticus Pugin, een eigen stijl die kan worden aangeduid als gotisch rationalisme.

Viollet-le-Duc : de gotiek als functionele bouwstijl

Cuypers komt in aanraking met Viollet-le-Duc als hij in 1854 een aantal lezingen van hem volgt. De Franse architect en architectuurtheoreticus Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc

wordt gezien als een van de belangrijkste grondleggers van de neogotiek. Hij beschrijft de gotiek als een zeer functionele bouwstijl, waarin elk element is aangebracht omwille van technische en structurele redenen.⁽¹⁵⁾ Viollet-le-Duc benadrukt de rationele principes van de gotiek, met een strikte en doelmatige scheiding tussen schorende, dragende en gedragen delen, maar ook de eenheid tussen interieur en exterieur, tussen gevel en plattegrond en het logische verband tussen architectuur en ornament. Hij vindt dat de 19de-eeuwse bouwkunst deze functionele principes van de gotiek moet overnemen in een eigentijdse bouwstijl. Hierbij pleit Viollet-le-Duc voor de toepassing van de nieuwe bouwmaterialen, die in opmars zijn. Cuypers neemt deze rationele benadering van de gotiek van Viollet-le-Duc over. Hij ontwikkelt zijn gebouwen als een samenspel tussen locatie, programma, budget, constructieve mogelijkheden en beschikbare materialen. Hiermee is Cuypers in Nederland een voorloper van het moderne, functionele denken over architectuur zoals we dat vandaag de dag ook kennen.

Pugin: de context

Naast de rationele benadering is tekenend voor Cuypers dat hij zijn ontwerpogave breder trekt, door niet alleen over de architectuur van het gebouw na te denken, maar ook over de architectuur van de omgeving en de stad. Hierin wordt Cuypers

beïnvloed door de ideeën van de Engelse architectuurcriticus Pugin. Die pleit voor een herstel van de band tussen architectuur, maatschappij en religie. Vanuit deze gedachte wil Cuypers niet alleen gebouwen en de stad, maar de hele samenleving vormgeven. De middeleeuwen zijn hierbij, net als voor de gotische bouwstijl, een belangrijke inspiratiebron. Cuypers ziet de middeleeuwse stad als ideaalbeeld, waarin kerken en openbare gebouwen een hiërarchisch hogere rol in het stadssilhouet spelen ten opzichte van woningbouw. Dit verwezenlijkt hij door het gebruik van hoge torens en paviljoens. In tegenstelling tot de heersende opvatting, waarin openbare gebouwen worden behandeld als een autonoom gegeven binnen de stedelijke context, dat wordt vormgegeven naar een vastomlijnd type, is het vernieuwende van de aanpak van Cuypers dat hij zijn gebouwen aanpast aan de stedenbouwkundige context.

(14) Oxenaar(2009); deze paragraaf is voor een belangrijk deel gebaseerd op Aart Oxenaars doctoraalscriptie 'P.J.H. Cuypers en het gotisch rationalisme, Architectonisch denken, ontwerpen en uitgevoerde gebouwen 1845-1878' uit 2009.

(15) In zijn twee belangrijkste schriften, de *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XIe au XVIe siècle* uit 1854, en de *Dictionnaire raisonné du mobilier français de l'époque carlovingienne à la Renaissance* uit 1858.

het ontwerp voor het Centraal Station

Door de rationele benadering van Viollet-le-Duc en de contextuele benadering van Pugin wordt het voor Cuypers mogelijk om de door de opdrachtgever gewenste neorenaissance stijl te verenigen met zijn eigen gotische overtuigingen, door de renaissance te zien als relevante, lokale, historische context en bepaalde stijlkenmerken hieruit over te nemen. Zo past hij in de gevel van het Centraal Station (afb. 19), voor de neorenaissance zeer kenmerkende, speklagen

toe en geeft hij het gebouw een stevige natuurstenen plint ter hoogte van de begane grond. Deze elementen geven het gebouw een neorenaissance uitstraling, die hij combineert met gotische vensters, pinakels en torens.

Het Centraal Station is niet het eerste ontwerp waarin Cuypers de stijlwensen van de opdrachtgever kan verenigen met zijn eigen overtuiging. Ook in zijn ontwerp voor het Rijksmuseum (1885) verenigt Cuypers de neorenaissance met de neogotiek. (afb. 20) Een andere overeenkomst tussen deze twee gebouwen zit in de toepassing van het motief van de stadspoort in de



(afb. 20) de voorgevel van het Rijksmuseum / tekening 1895 GAA



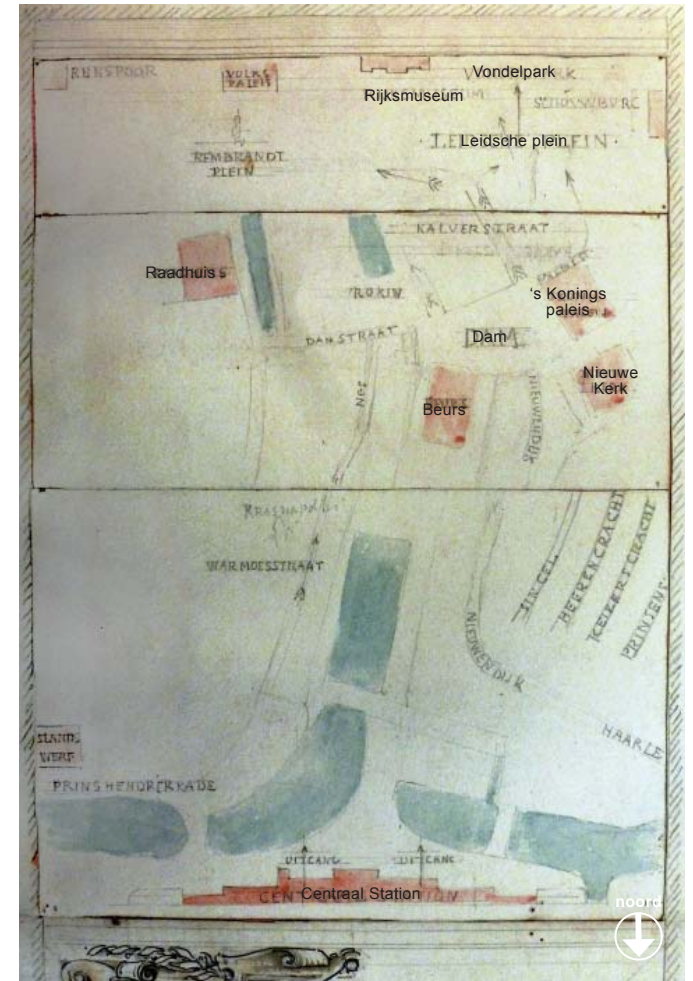
(afb. 19) de voorgevel van het Centraal Station / tekening 1889 GAA

vorm van de gevel. Cuypers ziet 'zijn' Centraal Station en het Rijksmuseum als stadspoorten en begin- en eindpunt van een geënceneerde wandeling door de stad. De stadspoorten zijn met elkaar verbonden door een wandeling die is opgebouwd uit opeenvolgende zichtassen op belangrijke openbare gebouwen. (afb. 21) Bij het deel van de wandeling van de Dam naar het Centraal Station ziet Cuypers een probleem. De verbindende zichtas wordt namelijk 'verstoord' door de Beurs van Zocher aan de Damzijde van het Damrak (afb. 22). De wijze waarop Cuypers hiermee omgaat is tekenend voor zowel zijn sterke contextuele manier van ontwerpen als voor zijn grote maatschappelijke invloed.

Het beursgebouw is al vanaf de bouw in 1845 onderwerp van discussie en in 1884 wordt een internationale prijsvraag uitgeschreven voor het ontwerp van een nieuwe Beurs - met Cuypers in de jury - en worden plannen gemaakt voor de herinrichting van het Damrak. Hieruit volgt geen winnaar. Enkele jaren later maakt Cuypers zelf een ontwerp voor de herinrichting van het Damrak en de verplaatsing van de Beurs naar het voorplein van het station (afb. 23). Dit plan is er duidelijk op gericht om de stedenbouwkundige inpassing van zijn station te verbeteren en een symmetrisch beeld vanaf de Dam op het front te creëren. Dit plan strandt bij de Kamer van Koophandel, omdat de door Cuypers voorgestelde locatie voor de Beurs te ver lopen is vanaf de Dam en omdat de daarvoor

benodigde demping van een groot aantal ligplaatsen in strijd is met de belangen van de scheepvaart.⁽¹⁶⁾ Maar Cuypers is ook nu nog niet uitgespeeld. Vanaf 1891 is Cuypers lid van de Commissie van Bijstand Publieke Werken, waarmee hij via een andere weg zijn invloed op de vormgeving van het Damrak probeert uit te oefenen. Uiteindelijk wordt een nieuwe prijsvraag uitgeschreven, waaruit een ontwerp van Berlage wordt gekozen en het gebouw eindelijk een nieuwe locatie krijgt, waardoor het zicht op het station vanaf de Dam sinds 1903 vrij is.⁽¹⁷⁾ (afb. 24) en (afb. 25)

Cuypers ontwerpt het front van het Centraal Station dus expliciet als beëindiging van de as van het Damrak. De lengte van het station bestrijkt de hele breedte van het eindpunt van de as en sluit het IJ visueel af van de stad. Zo vormt het een poort tussen de stad en de buitenwereld. Het symmetrische front heeft als hoger gelegen accent de middenpartij met twee torens, zodat al van veraf is te zien dat achter dit midden accent de belangrijkste ruimte moet liggen: de grote entreehal. De geënceneerde wandeling loopt door tot in het gebouw, door de hal te ontwerpen als een overdekt plein, waarbij architectuurkenmerken van het exterieur in een eenvoudiger vorm terug komen in het interieur. In de hal worden het voorplein en de sporen visueel met elkaar verbonden, waardoor het gebouw wordt ervaren als een sluis tussen de stad en het schijnbaar oneindige bereik van de spoorwegen⁽¹⁸⁾.



(afb. 21) ontwerp-tekening van Cuypers van de geregiseerde wandeling / tekening 1889 NA

(16) Oxenaar; p. 94-100

(17) Deze zichtas is tot op heden nog aanwezig.

(18) Oxenaar (1989); p. 100



(afb. 22) zicht op het stationsgebouw vanaf de Dam met op de voorgrond de Beurs van Zocher / foto 1889 NA



(afb. 25) zicht op het Centraal Station vanaf het Damrak / foto 1903 GAA



(afb. 23) links het ontwerp van Cuypers voor de stedenbouwkundige inpassing die hij voor ogen had voor zijn station / tekening 1887 GAA

(afb. 24) rechts de uiteindelijke situatie / kaart 1889 GAA

de opzet van het emplacement

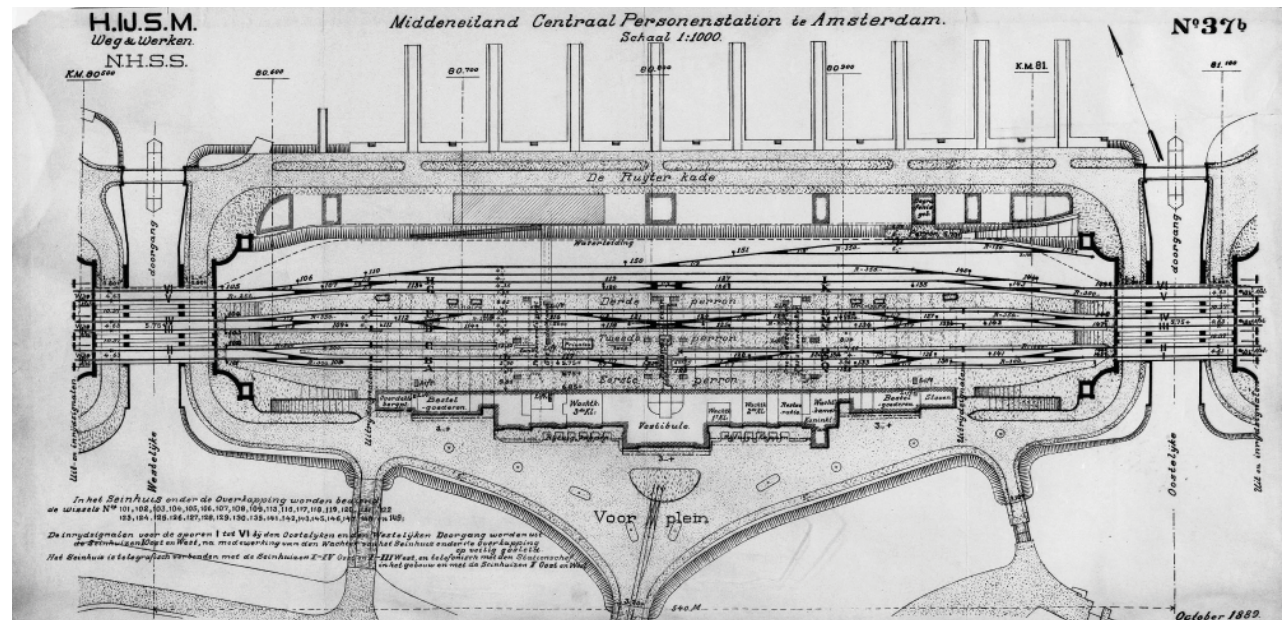
Het emplacement ligt op de drie verhoogde eilanden; het schiereiland Westerdok, het middeneiland en het Oosterdokseiland (afb. 27). De eilanden zijn met elkaar verbonden door middel van drie geklonken gietijzeren spoorbruggen: over de oostertoegang, de westertoegang en de Korte Prinsengracht. Doordat de eilanden zijn verhoogd ten gunste van de bereikbaarheid van de haven, liggen de sporen verhoogd ten opzichte van het voorplein, dat op maaiveldniveau ligt en de verbinding vormt met de stad. Het stationsgebouw en stationsplein bevinden zich op het middeneiland (afb. 26). Daarachter zijn de drie perrons en de vijf sporen gesitueerd, die via de andere twee eilanden naar de rest van het land leiden. Aan de IJzijde is langs het talud van de sporen een strook gereserveerd voor statige bebouwing, met functies als bedrijven en commercie. Het stadsbestuur verwacht dat de komst van het Centraal Station een economische impuls zal geven aan het verloederde havengebied omdat hiermee de locatie aantrekkelijker wordt om commerciële activiteiten te vestigen. Aan de voorzijde van het station bij de Prins Hendrikkade gebeurt dit inderdaad: hier wordt al snel in hoog tempo gebouwd. (19) Maar dit positieve effect ontstaat niet aan de achterzijde van het station (de IJ-zijde). Mogelijk heeft dit te maken met de functie van het gebied. Alhoewel hier wel

een veerpont aanmeert, is aan deze zijde van het station geen personenuitgang. Er vindt alleen goederenoverslag van trein op boot plaats. (20) Om bebouwing aan de IJzijde toch te stimuleren zodat de De Ruyterkade een boulevard kan worden, wil de gemeente subsidies verstrekken. Echter hebben zelfs financiële injecties geen baat en blijft grootschalige bebouwing uit. (21)

De Westerdok is bedeed met stationsvoorzieningen als de locomotievenloodsen en kolenbergplaats, een goederenloods

met verhoogde laad- en losplaats en een veepark voor het laden- en lossen van vee. Aan de stadzijde bevindt zich de Droogbak, het hoofdkantoor van de HIJSM. Aan de IJzijde is sprake van kleinschalige functionele havenbebouwing.

Op het Oosterdokseiland bevindt zich een uitgebreid rangeerterrein. Echter vindt het grootste deel van de goederenoverslag op de Rietlanden plaats, ten oosten van de eilanden. Langs de IJzijde bevindt zich statige, havengerelateerde bebouwing, zoals het Scheepvaarthuis.

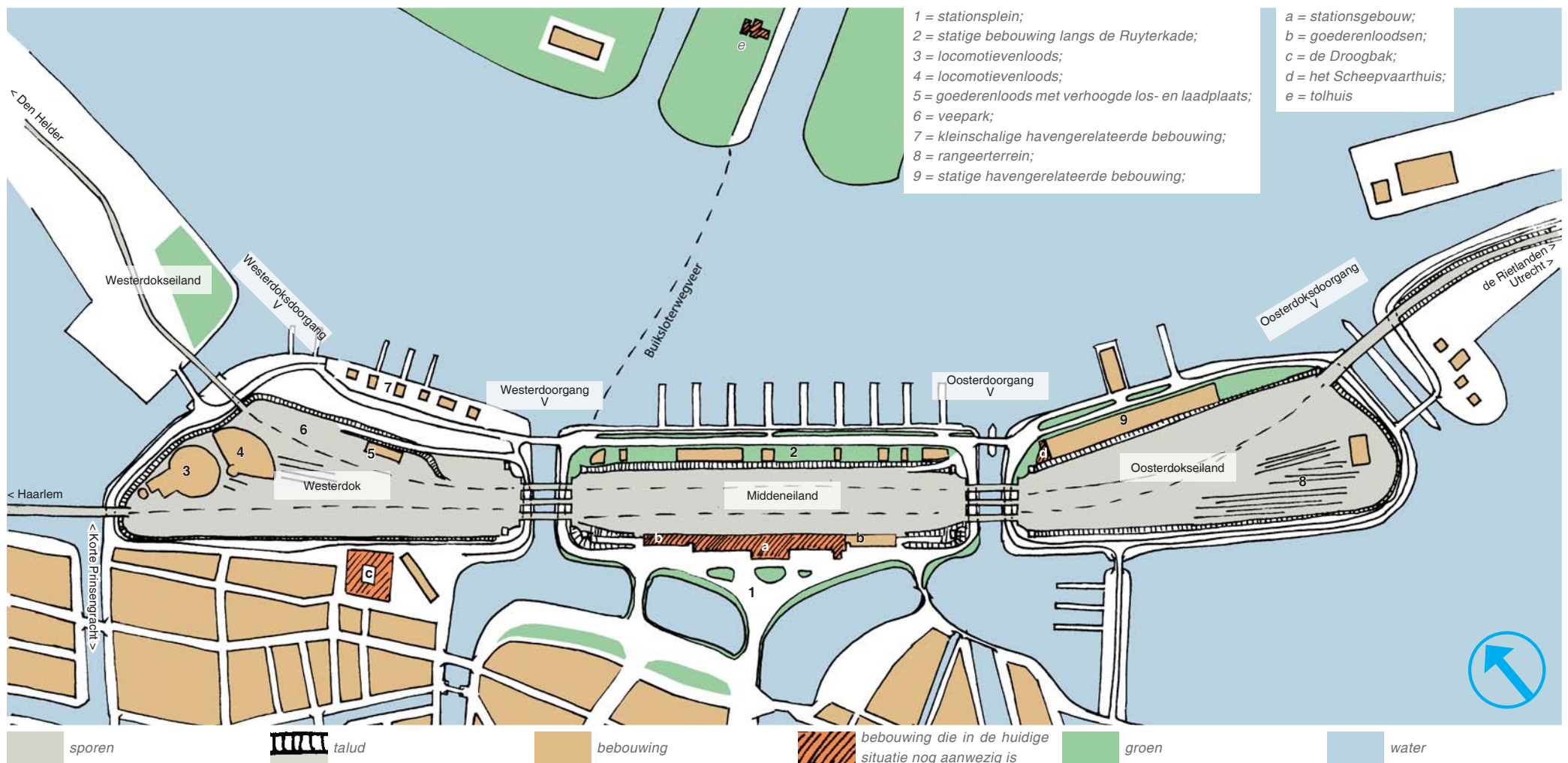


(afb. 26) ontwerptekening van het middeneiland / tekening 1889 GAA

(19) Lansink 1982:36

(20) De goederenoverslag vindt grotendeels plaats bij het goederenstation op de Rietlanden.

(21) Lansink 1982:47



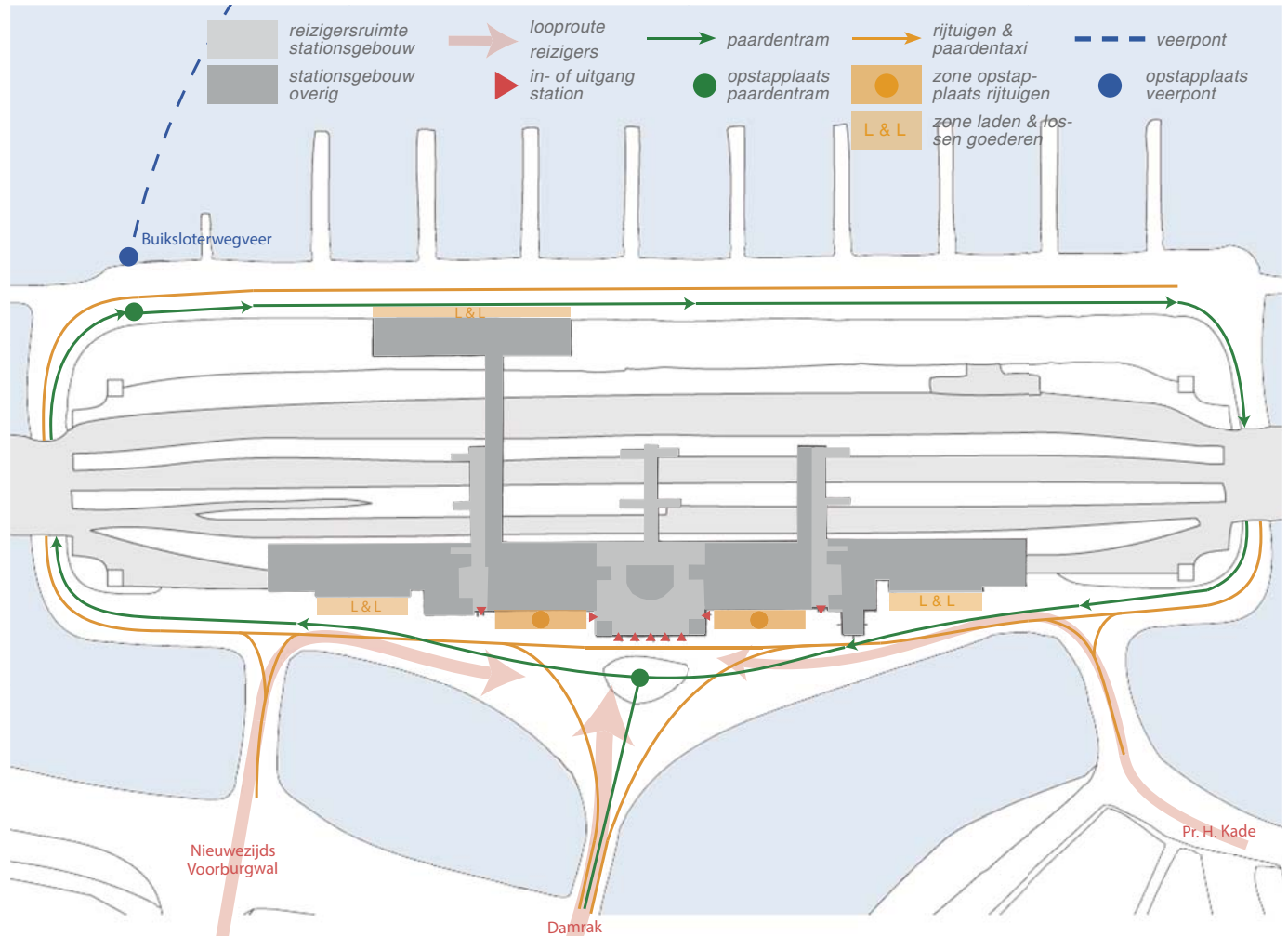
(afb. 27) het emplacement in 1889

de routing van de reiziger (22)

(afb. 29) De meeste reizigers bereiken het station te voet of per fiets of met een rytuig of paardentaxi, via één van de drie bruggen vanaf de Prins Hendrikkade naar het middeneiland. Het centrale knooppunt van het paardentramnetwerk van de stad bevindt zich in het centrum van de stad, op de Dam. Na de bouw van het Centraal Station wordt één lijn vanaf de Dam naar het Stationsplein aangelegd. Hierdoor wordt geïllustreerd dat het station op dat moment echt aan de rand van de stad staat. De tram stopt pal voor de toegang van het station.⁽²³⁾ Reizigers kunnen gebruik maken van een ringlijn van tram 22 rond het station om bij de pontjes aan achterzijde van het station te komen.⁽²⁴⁾ Vanaf daar vertrekt er een veerlijn naar de Buiksloterweg.



(afb. 28) foto van de situatie rond 1900: zicht vanaf de westertoegang naar het station met voor het station tram 22 / foto 1889 GAA



(afb. 29) overzicht van de vervoersstromen rond het station in 1889

(22) De routing binnen het stationsgebouw wordt beschreven in Deel 2.

(23) Lansink 1982:47

(24) Lansink 1982:49

samenvatting

Na jarenlange discussies tussen het rijk en de gemeente, waarin de voor- en nadelen van de komst van het station voor het functioneren van de haven centraal staan, komt het besluit tot een nieuw Centraal Station ten noorden van de stad in het Open Havenfront. Om de haven in de monding van de Amstel bereikbaar te houden, wordt het station op drie verhoogde eilanden in het IJ gepland.

De keuze valt op P.J.H. Cuypers als architect, waarschijnlijk door zijn maatschappelijke status en netwerk. Omdat Cuypers zelfs geen (spoorweg)ingenieur is wordt hem wel de samenwerking met Van Gendt en Eijmer opgelegd. Cuypers combineert de door de opdrachtgever geëiste neorenaissance met de door hemzelf geprefereerde neogotiek door gebruik te maken van een rationele ontwerpbenadering. Hij ziet het Centraal Station en het Rijksmuseum als stadspoorten en het begin- en eindpunt van een geënceneerde wandeling door de stad, die is opgebouwd uit opeenvolgende zichtassen op belangrijke openbare gebouwen. Cuypers ontwerpt het front van het Centraal Station expliciet als beëindiging van de zichtas vanaf het Damrak. Het stationsgebouw ligt op het middeneiland. Op het Oosterdokselaand bevindt zich het goederenterrein, op het Westerdok overige stationsgerelateerde gebouwen.

conclusie

Voor de keuze van de locatie van het station is de aansluiting op de haven doorslaggevend geweest:

- Door de combinatie van een personenstation met beperkte goederencapaciteit in het Open Havenfront en een uitgebreid goederenemplacement in de Rietlanden werd die aansluiting geoptimaliseerd.
- De opzet van het emplacement op drie eilanden, waarop het stationsgebouw verhoogd werd aangelegd, is voortgekomen uit de wens om de haven zo min mogelijk te belemmeren.

Door het ontwerp van het stationsgebouw en de opzet van het emplacement wordt de verbinding gelegd met de stad en de haven:

- De voorzijde van het stationsgebouw is gericht op de stad en het personenvervoer. Het voorplein fungeert als verbinding tussen het station en de stad.
- De IJzijde kent met een goederengebouw een (beperkte) gerichtheid op de overslag van goederen van trein op schip.

Het stationsgebouw weerspiegelt het belang dat werd gehecht aan de komst van het Centraal Station:

- Cuypers dankt de opdracht voor het ontwerpen van het station aan zijn maatschappelijke positie, goede netwerk en zijn manier van ontwerpen, waardoor hij de stijlwensen van zijn opdrachtgever kon verenigen met zijn eigen ontwerpovertuigingen.
- Cuypers ontwerpt het station als één van de twee stadspoorten van Amsterdam. Het Rijksmuseum is de andere stadspoort.
- Het station vormt de beëindiging van de zichtas vanaf het Damrak en is ook zo ontworpen.



(afb. 30) zicht vanaf de oosterdokselaand richting de Prins Hendrikkade en het station / foto 1897 GAA

1924

ontwikkeling context
van 1889 tot 1924

De periode van 1889 tot 1924 staat in het teken van economische groei en industrialisatie voor heel Nederland en vooral voor de stad Amsterdam. Dit heeft een enorme toename in zowel het personen- als het goederenvervoer tot gevolg, die leidt tot de eerste grote verbouwing van het station in 1924.

ontwikkelingen op de schaal van de stad

toename van het spoorverkeer

Met de bouw van het Centraal Station is de verbinding gelegd tussen de spoorlijnen naar Haarlem, Utrecht en Den Helder. In de Rietlanden bevindt zich een uitgebreid goederenemplacement. Dit scheidt de juiste omstandigheden voor een toename van het goederenvervoer, waardoor het wenselijk wordt het Centraal Station te ontlasten van het goederenvervoer dat uit de westelijke havens komt. Daarbij wordt de trein ook voor personen een steeds gangbaarder vervoersmiddel, met als resultaat dat ook de personentreinen vaker gaan rijden.

Opgeteld zorgen deze ontwikkelingen voor een ongewenste drukte en oponthoud op het station. Ook de stad heeft last van de vervoerstoename: het stadsverkeer moet steeds vaker en langer wachten bij de vele spoorwegovergangen. Er worden langetermijnplannen gemaakt om het goederenvervoer

weg van het station te houden. In 1904 wordt een rapport gepresenteerd met drie hoofdbeginselen voor de regeling van het spoorwegverkeer rond Amsterdam, zijnde: 1. het vrijmaken van het stadsverkeer van de spoorwegen, 2. het zoveel mogelijk scheiden van personen- en goederenvervoer en 3. een uitbreiding van het Centraal Station ten behoeve van het personenvervoer. Zo kan *“weldra een einde komen van een toestand, onwaardig voor de hoofdstad des Rijks, voor een handelsstad vooral, in een tijdperk, dat geacht wordt te staan in het teken van het verkeer.”*(1)

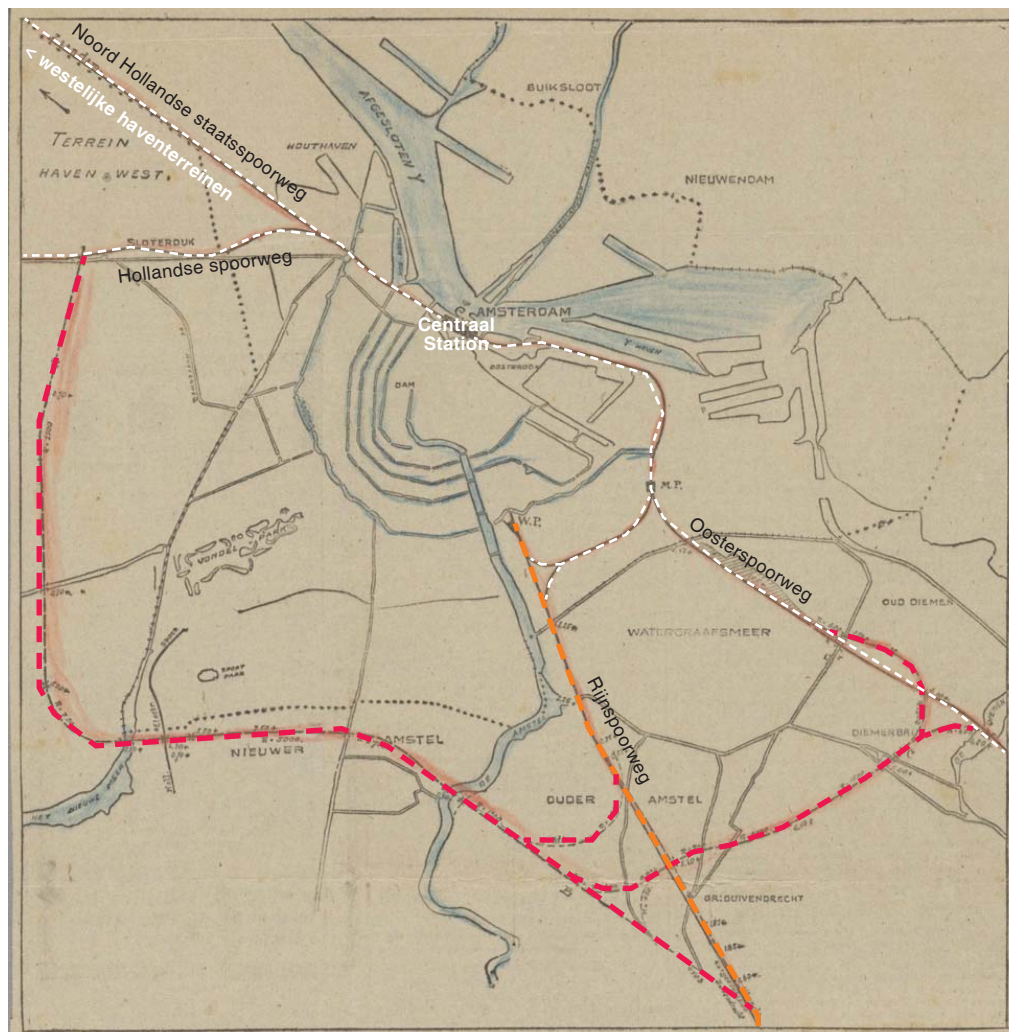
het goederenvervoer wordt rond de stad geleid

In 1915 wordt naar aanleiding van het rapport besloten om een ringspoorbaan over een spoordijk door het poldergebied rond de stad aan te leggen, zodat het goederenvervoer om de stad geleid kan worden en daarmee het Centraal Station ontlast (afb. 31). De ringspoordijk is bedoeld voor het goederenvervoer, maar wordt breed genoeg gemaakt om er op termijn ook personentreinen over te kunnen laten rijden. In 1921 vindt de annexatie (2) van een aantal omliggende gemeentes plaats en kan aan de westkant van de stad met de aanleg van het dijklichaam worden begonnen. Echter stagneren de werkzaamheden later door de crisis, oorlog en stadsuitbreiding, waardoor er nooit een goederentrein over de ringspoorbaan zal rijden.(3)

(1) Algemeen Handelsblad 8 november 1905. Uit: historische krantenarchief van de Koninklijke Bibliotheek.

(2) Ten behoeve van de uitbreiding van Amsterdam 19de eeuw werden vier keer omliggende gemeentes geannexeerd. De annexatie van 1921, waarmee het gemeentelijk grondoppervlak verdrievoudigde, was de meest omvangrijke. Somer (2003); p. 59

(3) Vanaf de jaren 1970 wordt gebruik gemaakt van de ringspoorbaan door treinen ten behoeve van personenverkeer.



(afb. 31) illustratie bij een krantenartikel waarin het plan voor de spoorwegbaan om de stad wordt toegelicht / illustratie 1915 GAA

het station krijgt aparte sporen en perrons ten behoeve van het goederenvervoer

Naast de aanleg van de ringspoorbaan wordt gezocht naar een directere manier om het goederenvervoer geen hinder te laten vormen voor het personenverkeer. Daarom wordt besloten om aan de achterzijde van het station een dienstgebouw te plaatsen met eigen sporen en perrons ten behoeve van het goederentransport; het IJgebouw, waardoor goederen- en personenvervoer ter plaatse van het station gescheiden kunnen plaatsvinden.

het posttransport per spoor neemt toe

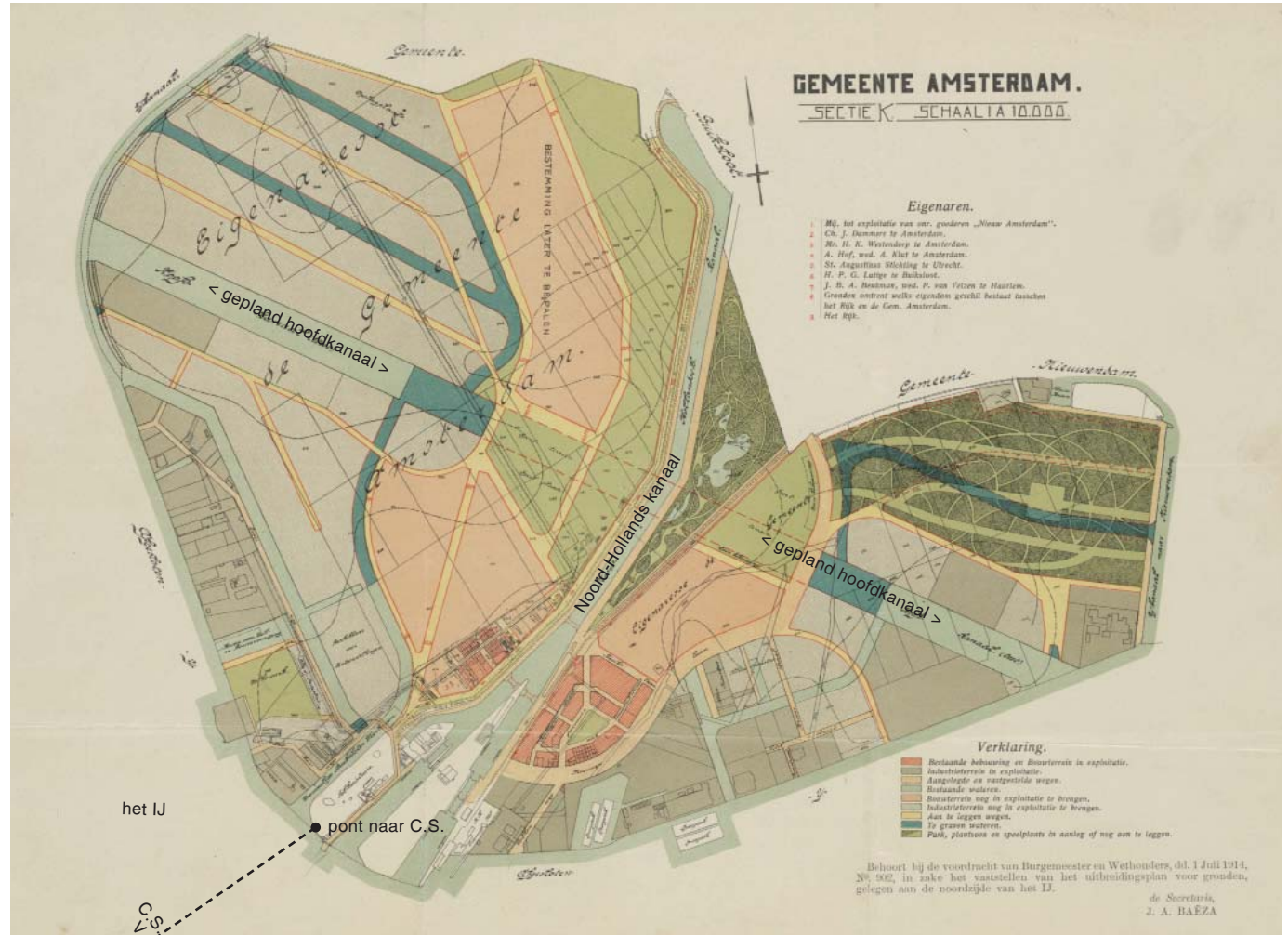
De economische groei heeft een belangrijke toename van het postverkeer tot gevolg, dat door de combinatie met de spoorwegen tot sterke ontwikkeling komt. De groei van de posteries zorgt dat het bestaande hoofdpstkantoor aan de Nieuwezijds Voorburgwal in Amsterdam en de posterij-afdeling in het westelijk paviljoen van het station de capaciteit niet meer aankunnen. Er is behoefte aan een nieuw postkantoor en aangezien de trein een belangrijk transportmiddel voor de posteries is, krijgt het zijn locatie aan het spoor: op de plaats van de oostelijke goederenloods. Het Pakket- en Postgebouw (nu: gebouw De Oost) is het eerste in een reeks van expeditiegebouwen, die door de posteries worden opgericht in de nabijheid van stations.(4)

(4) Website Museum voor Communicatie:
(www.muscom.nl/collecties/postvervoerperspoor.php)

de haven breidt zich uit naar de noordelijke IJ-oevers
Door de aansluiting op de spoorwegen wordt het mogelijk voor de Amsterdamse haven om zich verder te ontwikkelen. Rond 1900 wordt daarmee ook de combinatie van haven en industrie steeds belangrijker.

De haven wil zich uitbreiden en er worden plannen gemaakt om de haven uit te breiden naar het gebied ten noorden van het IJ, tegenover het Centraal Station. De Dienst der Publieke Werken van de gemeente Amsterdam maakt in 1914 een ontwerp voor Amsterdam-Noord (afb. 32). In dit plan is veel ruimte voor zware industrie maar wordt ook een nieuw hoofdkanaal gepland (5), waarmee de weg vrij gemaakt kan worden voor de aanleg van een brug over het IJ. Ook worden arbeiderswoningen opgenomen in het plan. In de loop van de jaren 1910 en '20 vestigen zich steeds meer bedrijven in Amsterdam-Noord.(6)

De aansluiting van dit deel van de haven op het station gebeurt door middel van binnenschepen. Echter ontstaan er wel plannen voor een directe verbinding over het IJ van de haven naar het station door middel van een brug.



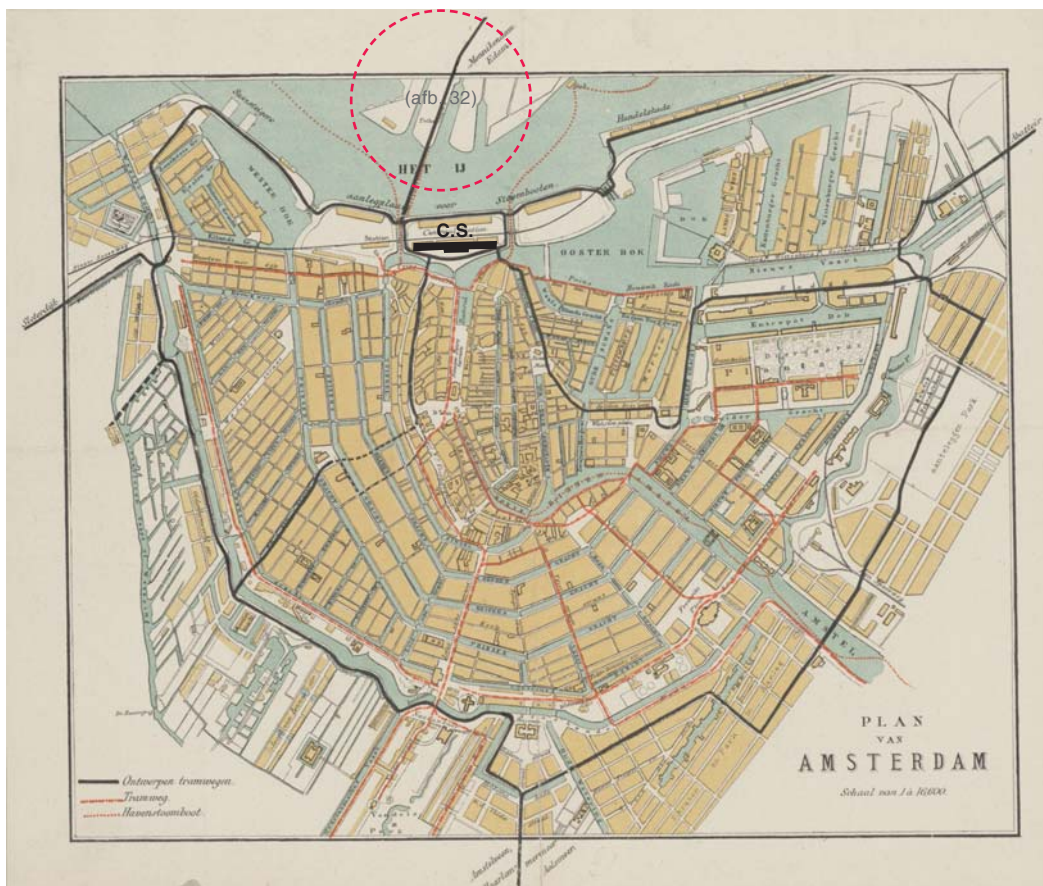
(afb. 32) uitbreidingsplan Noord uit 1914, voor overzicht zie (afb. 33) / kaart 1914 GAA

(5) Dit kanaal, naar de toenmalige directeur van de Dienst der Publieke Werken en ontwerper van het plan, het Johan van Hasselt kanaal genoemd, is echter nooit voltooid.

(6) Missel (2009); p. 141-144

het centrale tramknooppunt naar het stationsplein

In 1904 wordt de elektrificatie van het tramnetwerk (afb. 33) aangegeven om het centrale punt van de trams te verplaatsen van de Dam naar het voorplein van het Centraal Station. Hiermee is de aansluiting van het station op de stad verbeterd.



— nieuw aan te leggen
electrisch tramnetwerk

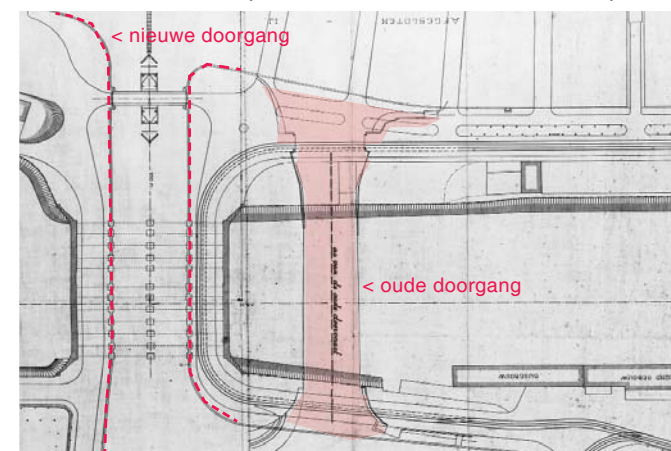
— bestaande paardentram-
netwerk

(afb. 33) met de elektrificatie van het paardentramnetwerk wordt een nieuw netwerk aangelegd en daarbij wordt het centrale knooppunt verlegd van de Dam naar het Centraal Station / kaart 1904 GAA

de wijzigingen aan het emplacement

de eerste uitbreiding van de perroncapaciteit

Rond 1905 vindt de eerste uitbreiding van de perroncapaciteit van het station plaats. De spoorbrug over de Westerdoorgang is ernstig verzakt en moet geheel worden vernieuwd. De oorspronkelijke spoorbrug van Van Gendt over de Westerdoorgang inclusief landhoofden wordt gesloopt en de nieuwe brug wordt meer richting het westen geplaatst. (afb. 34) Het middeneiland is nu langer geworden waardoor ruimte ontstaat om de perrons met zeventig meter te verlengen. Echter is dit nog niet voldoende om de drukte op te vangen. In 1923 wordt het emplacement uitgebreid door in het Westerdok, naast de bestaande sporen, een flink stuk water te dempen.



(afb. 34) verplaatsen westelijke doorgang / tekening 1912 GAA



(afb. 35) zicht langs de gevel van het IJgebouw waar men laadt en lost / foto 1929 GAA

het IJgebouw

Om de hinder van het goederenvervoer op te lossen wordt tussen 1920 en 1926 de capaciteit van het station verder uitgebreid met drie nieuwe perrons en nieuwe sporen met een tweede overkapping ten behoeve van het goederenvervoer. De ruimte onder de nieuwe sporen en perrons wordt benut als dienstgebouw, het IJgebouw. Dit gebouw wordt net als het hoofdgebouw ontworpen door architectenbureau Cuypers, waar Pierre nu samen met zijn zoon Joseph Th. J. samenwerkt. Ten behoeve van de nieuwe sporen wordt een nieuw seinhuis gebouwd op het vijfde perron.



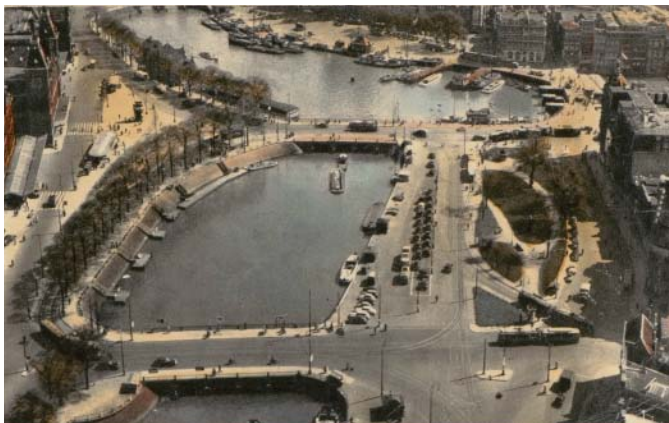
(afb. 36) de voorgevel van het Cuypersgebouw met rechts gebouw De Oost / foto 1981 RCE

Het goederenvervoer vindt nu geheel aan de achterzijde van het station plaats. Dit betekent dat het oorspronkelijke station met perrons nu geheel ter beschikking van het personenvervoer staat en de twee stromen gescheiden zijn. Aan de achterzijde van het station wordt geen toegang voor reizigers gecreëerd. In het ontwerp voor het IJgebouw wordt wel een toe- en uitgang voor reizigers opgenomen, maar er is in deze periode nog geen aanleiding om die in werking te stellen omdat hier alleen goederen worden geladen en gelost (afb. 35).

gebouw De Oost

Ten behoeve van het nieuwe postgebouw, gebouw De Oost, wordt de oostelijke goederenvleugel van het oorspronkelijke station gesloopt. Het gebouw wordt aan de oostzijde van het station gesitueerd, omdat hier relatief veel ruimte is op het middeneiland en het logisch is gelegen ten opzicht van de stad. Net als het IJgebouw wordt ook gebouw De Oost ontworpen door architectenbureau Cuypers. (7) Inmiddels is Pierre met pensioen waardoor zijn zoon Joseph er nu de scepter zwaait, samen met zijn eigen zoon, Pierre jr. Zij veranderen het aanzicht van het station met de bouw van gebouw De

(7) Zie voor een uitgebreide omschrijving van gebouw De Oost deel 2 van dit rapport.

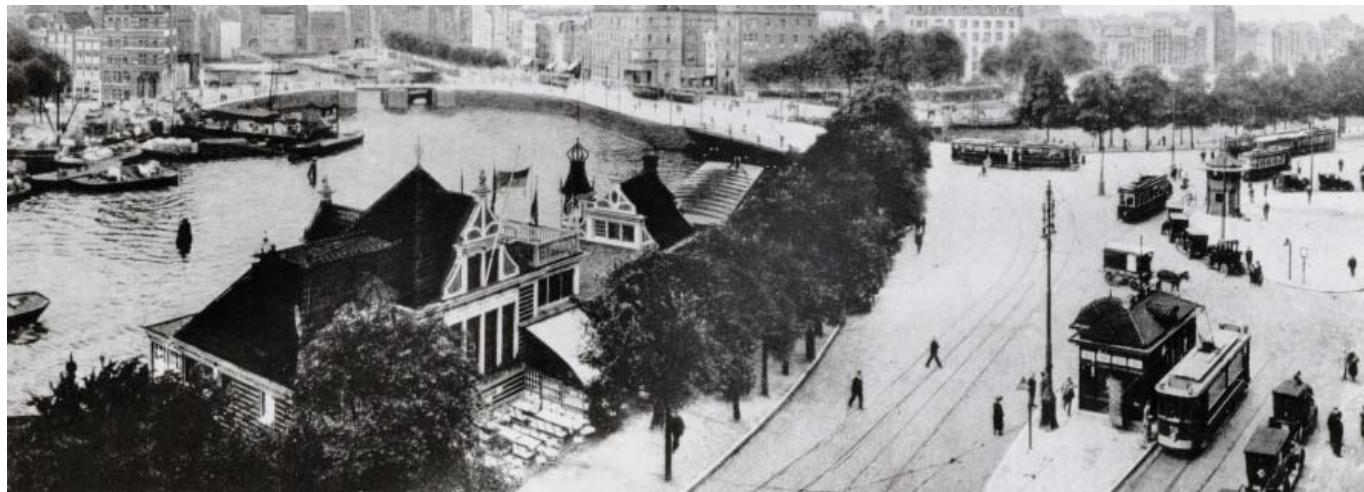


(afb. 37) de situatie in 1930 met linksboven het voorplein en rechts de inrichting van de Prins Hendrikkade / ansichtkaart 1930 GAA

Oost ingrijpend. De oostelijke goederenvleugel was lager en daarmee duidelijk ondergeschikt aan het hoofdgebouw. Het vormde een duidelijk beëindiging, symmetrisch met de westzijde. Gebouw De Oost is hoger en een gebouw op zich. (afb. 36).

het voorplein

Het voorplein verandert niet alleen door de bouw van gebouw De Oost. Met de verplaatsing van het tramknooppunt van de Dam naar het voorplein van het station (afb. 37), voor de middenbouw, gaat het plein dienst doen als



(afb. 38) het voorplein in 1924 met op de voorgrond links het Noordzuidhollands koffiehuis (het zicht op de houten fietsenstalling wordt ontnomen door de bomen) en rechts het verplaatste tramknooppunt / foto 1924 GAA

verkeersknooppunt.⁽⁸⁾ Het kleine wachthuisje van de Noord-Hollandsche Tram Maatschappij wordt in 1911 vervangen door het Noord-ZuidHollandsch Koffiehuis, dat op een steiger in de oostelijke havenkom wordt gebouwd (afb. 38). De eerste (houten) fietsenstalling wordt in 1923 op het Stationsplein geplaatst, naast het NoordZuidHollandsch Koffiehuis. De Amsterdamse afdeling monumentenzorg laat zich in 1923 niet al te positief uit over de veranderingen aan het station: *“Het Stationsplein (gezien vanaf de Prins Hendrikkade) is ergerlijk gehavend door de bouw van de steiger van de N-H. tram, die ook even goed aan de achterkant aan de Ruyterkade kon*

worden gebouwd. Waarna men aan het station een “postpuist” is gaan bouwen. En tot onsteltenis adviseerde Burgemeester en Wethouders tot de bouw van een fietsenstalling. Volgens velen is het stadsschoon bedorven.”

(8) Lansink 1982:47



(afb. 39) overzicht van de De Ruijterkade in 1924, met links de aangemeerde boten en rechts het IJgebouw, in het midden is de tram te zien / foto 1924 GAA



(afb. 40) foto van het scheepvaart kantoor uit 2004, dat nu het Naco-gebouwtje wordt genoemd, op een drijvend ponton in het IJ, met rechts op de voorgrond steiger 7 waar het gebouwtje gestaan heeft; het gebouwtje moest worden verplaatst in verband met de nieuwe plannen voor de zuidelijke IJ-oeveren. / foto 2004 GAA

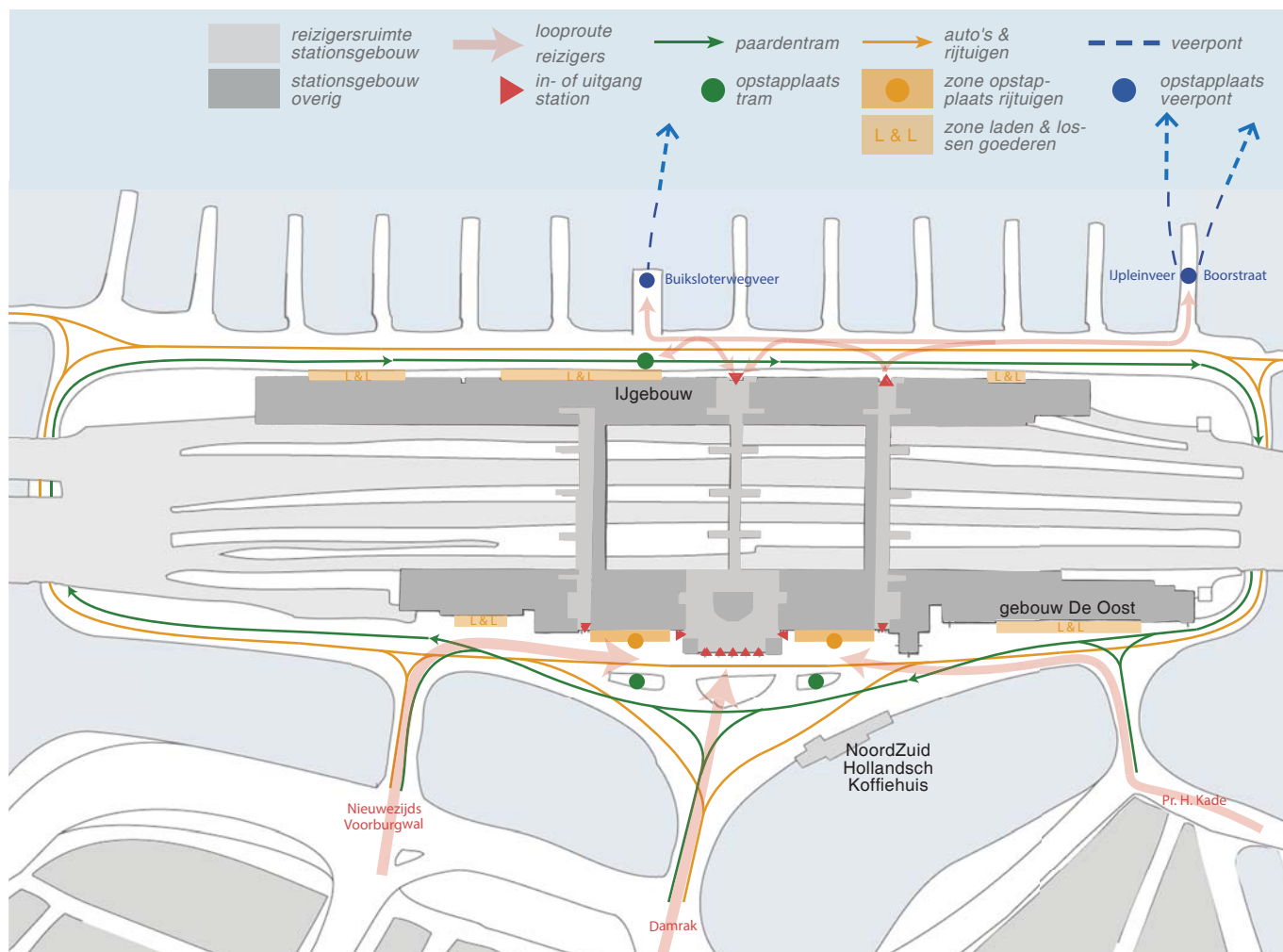


(afb. 41) de schippersschool, van architect N. Lansdorp, in de huidige situatie / foto 2008 Google Streetview

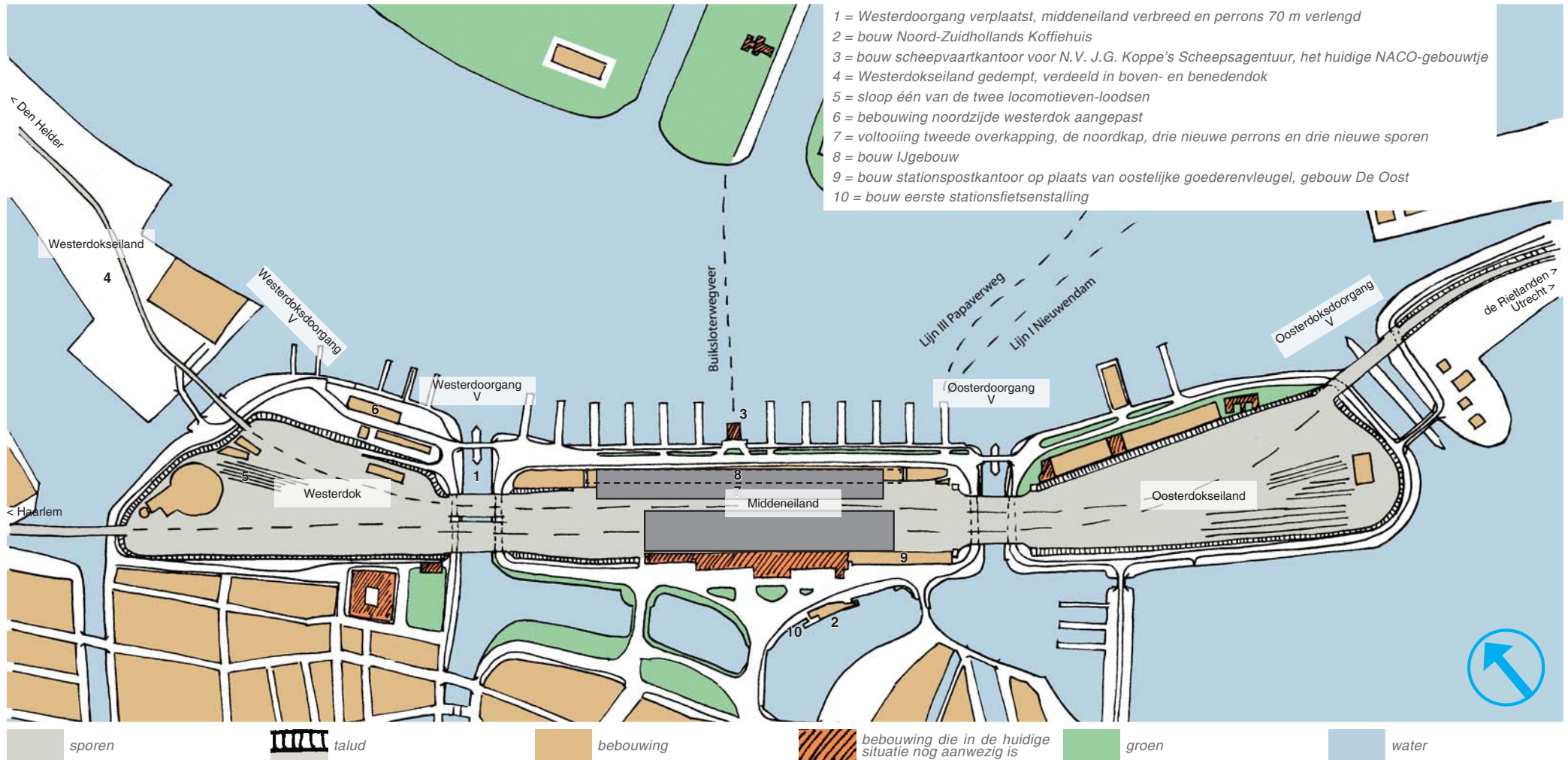
overige bebouwing op het emplacement (afb. 43) op p. 34
 Aan de stadszijde van het station ontwikkelt de bebouwing ook in deze fase goed. Aan de IJzijde van het stationsemplacement blijft de bebouwing echter beperkt tot havenbebouwing. In 1919 wordt op pier 7 door de N.V. J.G. Koppe's Scheepsagentschap een scheepvaartkantoor gebouwd naar ontwerp van architect G.F. la Croix in een mengeling van Amsterdamse School en Nederlands-Indische stijl (afb. 40). Ook wordt in deze periode de schippersschool gebouwd in Amsterdamse School-stijl (afb. 41). Tevens worden er verspreid over het Wester- en Oosterdokeiland enkele facilitaire gebouwen geplaatst, zoals de brandweerkazerne en het Koloniaal Etablissement.

de routing van de reiziger

(afb. 42) Doordat het centrale tramknooppunt is verplaatst naar het voorplein is het station nu makkelijker te bereiken per tram. In het IJgebouw zijn welliswaar een ingang, in het verlengde van de middentunnel, en een uitgang, in het verlengde van de oosttunnel, opgenomen, maar deze worden niet in gebruik gesteld. De tramhalte aan de IJzijde is verplaatst naar het midden van het eiland, dicht bij de eveneens verplaatste opstapplaats van de Buiksloterveer, maar ook dicht bij de ingang van het IJgebouw. Het aantal los- en laadplaatsen voor goederen is met de komst van het IJgebouw en gebouw De Oost toegenomen.



(afb. 42) overzicht van de vervoersstromen rond het station in 1924



(afb. 43) het emplacement in 1924

samenvatting

Vanwege de extreme toename van het treinverkeer wordt besloten om het personen- en goederenverkeer te scheiden. Om dit te bewerkstelligen wordt enerzijds begonnen met de aanleg van een ringspoorbaan door de weilanden rond de stad, anderzijds wordt aan de achterzijde van het Centraal Station een goederengebouw (het IJgebouw) met eigen sporen, perrons en overkapping gebouwd. Het oorspronkelijke stationsgebouw staat nu geheel in dienst van het personenvervoer, het IJgebouw van het goederentransport. In het IJgebouw worden ook een in- en uitgang voor reizigers opgenomen, maar deze worden in eerste instantie niet structureel, maar alleen bij bepaalde gelegenheden in gebruik gesteld.

Om de toename van het posttransport te kunnen accommoderen wordt op de plaats van de oostelijke goederenvleugel een Pakket- en Postgebouw gerealiseerd (gebouw De Oost).

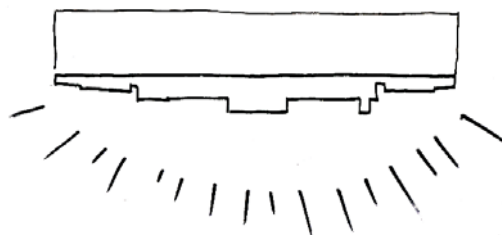
De elektrificatie van het tramnetwerk wordt aangegrepen om het centrale tramknooppunt van de Dam naar het stationsplein te verplaatsen.

Zowel het IJgebouw als gebouw De Oost worden ontworpen door architectenbureau Cuypers, respectievelijk door Pierre sr. en Jos en door Jos en Pierre jr.

conclusie

In deze fase verandert de aansluiting van het station op het stedelijk weefsel:

- Met de verplaatsing van het tramknooppunt naar het voorplein fungeert het station voor het eerst als binnenstedelijk vervoersknooppunt.
- Zoals het voorplein het station met de stad verbindt, verbindt het station zich met de bouw van het IJgebouw als het ware ook aan het IJ.
- Met de sloop van de oostelijke goederenloods en bouw van gebouw De Oost verdwijnt de symmetrische beëindiging van het stationsgebouw en komt het letterlijk minder op zichzelf te staan en wordt het meer een onderdeel van de stad.

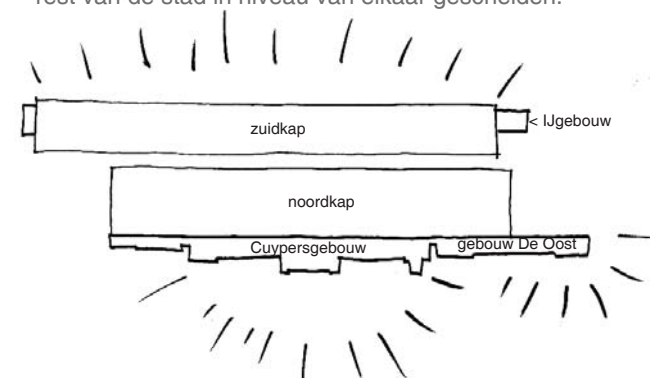


(afb. 44) de oorspronkelijke situatie met een enkel, symmetrisch front

- De toevoeging van gebouw De Oost aan het station onderstreept het groeiende belang van de spoorwegen en het station voor de stad.

De oplossing voor de vervoerstoename wordt gezocht in verdere scheiding van de verschillende stromen:

- Met de aanleg van extra sporen en perrons en de bouw van een dienstgebouw specifiek voor goederen wordt de scheiding van deze vervoersstromen, waar in de tunnels al sprake van is, ook doorgezet ter plaatse van de sporen en perrons.
- Door de aanleg van de ringspoordijk worden de verschillende vervoersstromen net als ter plaatse van het station ook in de rest van de stad in niveau van elkaar gescheiden.



(afb. 45) de nieuwe eenheid die is ontstaan in 1924



(afb. 46) overzicht van de spoorbruggen over de oosterdoorgang na de eerste grote uitbreiding van het station / foto 1939 GAA



1959

ontwikkeling context
van 1924 tot 1959

In de periode van 1924 tot 1959 vinden een aantal cruciale technische en maatschappelijke ontwikkelingen plaats die van grote invloed zijn op het gehele spoorwegwezen en daarmee op het gebruik en de vormgeving van stations in het algemeen en het Centraal Station van Amsterdam specifiek. Veel ontwikkelingen worden aan het begin van deze periode ingezet, maar onderbroken door eerst de economische crisis in de jaren 1930 en daarna door de Tweede Wereldoorlog en zetten zich pas vanaf de wederopbouwperiode door.

landelijke ontwikkelingen

de elektrificatie

In 1922 besluit de overheid tot grootschalige elektrificatie van de spoorlijnen in Nederland. Het Centraal Station wordt in 1927 geëlektrificeerd in aansluiting op de elektrificatie van de lijn naar Haarlem en Rotterdam.⁽¹⁾ Voor de resterende lijnen kan het systeem pas na de Tweede Wereldoorlog ingevoerd worden, dit gebeurt dan in combinatie met het herstel van oorlogsschade aan de spoorwegen. Uiteindelijk wordt de elektrificatie van het Nederlandse spoorwegnetwerk in 1958 voltooid. De elektrificatie heeft directe invloed op de vormgeving van stations en de stationsomgeving. Het elektrische systeem neemt veel minder ruimte in, doordat de

opslag van stoomloocomotieven, kolen, water en dergelijken, vervalt. In vergelijking met de stoomtrein kan daardoor worden volstaan met kleinere emplacementen. De elektrische treinen kunnen ook met hogere snelheden rijden, waardoor frequentere vertrektijden mogelijk worden. Hierdoor worden op stations de wachtgelegenheden minder belangrijk en een efficiënte routing door het station naar perron juist belangrijker.

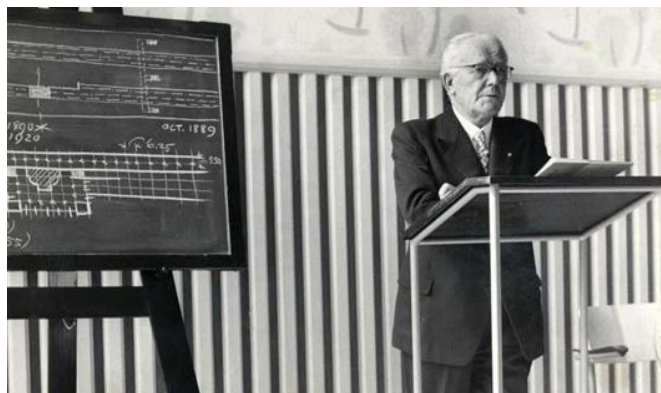
de vorming van de NS en een nieuw beleid: de trein zoekt aansluiting op de autobus

In 1937 wordt de N.V. Nederlandsche Spoorwegen (NS) opgericht, als fusie van de HIJSM en de MESS. De NS ziet het als haar voornaamste taak om de grote steden onderling met elkaar te verbinden. Het beleid is er dan ook op gericht om de frequentie op de bestaande lijnen te verhogen, maar niet op een uitbreiding van het hoofdspoorwegnet. De uitbreiding wordt gezocht in een betere aansluiting van de stations op het autoverkeer in het algemeen en met name de autobus. Deze nieuwe vorm van vervoer biedt mogelijkheden voor zowel het personen- als het goederenvervoer in aansluiting op het vervoer per spoor. Auto's en vrachtauto's moeten kunnen stoppen en laden en lossen bij stations. Er verschijnen haltes voor autobussen, die de reizigers vanaf het station naar hun plaats van bestemming kunnen brengen. Het aanpassen van de stationspleinen ten behoeve van het autoverkeer is een

(1) De Jongh (1989)

belangrijk onderdeel van het landelijk beleid om het spoor beter aan te laten sluiten op het wegverkeer. Dankzij de betere aansluiting van de periferie op de stations door middel van de bus en auto en de steeds hogere frequentie waarmee de treinen rijden, leiden bevolkingsgroei en suburbanisatie tot een sterke groei van het aantal treinreizigers. Forenzen wordt een steeds algemener begrip.

De zakelijke reorganisatie van het spoorwegbedrijf als gevolg van de oprichting van de NS, heeft ook ruimtelijke gevolgen: er wordt op de stations meer ruimte gemaakt voor kantoren.



(afb. 47) Schelling tijdens een voordracht / foto 1956 HUA

veranderde kijk op de vormgeving van stations

Deze veranderingen in het spoorwegwezen leiden ook tot plannen voor een modernisering van het Centraal Station. Het station wordt verbouwd naar ontwerp en volgens de visie van ir. H.G.J. Schelling (afb. 47), die sinds 1913 werkzaam is bij het bouw bureau van de MESS en in 1942 'Chef der architectuur Noord' van de NS wordt. Schelling heeft dan al de stations Amsterdam Amstel (afb. 48) en Amsterdam Muiderpoort (beide 1939) ontworpen. Hij ziet architectuur als een technische en esthetische wetenschap, die dient te beantwoorden aan tijdloze wetten en principes en gebruik te maken van de meest pure en moderne technologie. Dit levert een gerationaliseerde, logische manier van ontwerpen op.

In een interview (2) over zijn visie op het ontwerpen van

stations noemt Schelling de stationsgebouwen van Cuypers (Amsterdam Centraal en Den Bosch) "*massale kathedralen [waarbij] meer aan de eisen van de architectuur en aesthetica (...) is toegegeven dan aan die van de moderne techniek*". Om de gebouwen geschikt te houden als "*slagader (...) van een der modernste Spoorwegbedrijven ter wereld [zijn] uitgebreide verbeteringen in het interieur en aan de technische outillage*" nodig. Schelling benoemt de nieuwe normen die de NS na de oorlog heeft gedefinieerd voor het moderne spoorwegbedrijf, die bij elk station moeten worden doorgevoerd. "*Een van die normen is dat in nieuwe stations den reizigers die vertrekken en ook die aankomen in dezelfde hal worden ontvangen. De aankomenden worden niet meer door een zijdeurtje naar buiten geloosd, maar verlaten het station door een*



(afb. 48) de lichte en ruime hal van het Amstel station / foto 1939 HUA

representatie ruimte [en] niet meer door een smal en schamel controlegangetje." Het station moet "*het visitekaartje van de stad*" zijn. De stationshal gaat een steeds belangrijkere rol spelen, waarbij licht en ruimte de essentie van het ontwerp zijn. Een andere belangrijke nieuwe norm die wordt gesteld is dat stations en emplacementen standaard hoger moeten worden gebouwd dan de straat. Zo kan het "*stadsverkeer ongehinderd onder de spoorbaan door rijden*".

De nieuwe normen leiden tot aanpassing en uitbreiding van veel bestaande stationsgebouwen en in sommige gevallen zelfs tot sloop en nieuwbouw. Het Centraal Station dat als verdiepingstation is gebouwd kan met een aantal aanpassingen, van met name de entreehal, voldoen aan de nieuwe normen.(3)

(2) Uit: Interview met Ir. Schelling, in: De Tijd, 3 november 1951, p. 7

(3) Zie Deel 2 hoofdstuk 1959 voor de beschrijving van deze rol.

ontwikkelingen op de schaal van de stad: Amsterdam breidt zich uit

In 1939 wordt het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) ontwikkeld om de groei van het aantal inwoners van Amsterdam op te kunnen vangen. Hierin zijn grote, nieuwe woonwijken ten zuidwesten van de stad gepland en een grote uitbreiding van de haven en industrie ten noordwesten van de stad langs het Noordzeekanaal (afb. 49). De haven breidt zich uit ten noordwesten van de stad, waardoor ook Amsterdam-Noord zich steeds verder gaat ontwikkelen, omdat hier de arbeiders komen te wonen.

In het AUP worden ook de benodigde uitbreidingen van het spoorwegnetwerk meegenomen, waaronder de ringspoorbaan en de stations Muiderpoot en Amstel. Met de ringspoorbaan worden de nieuwe uitbreidingswijken met het Centraal Station verbonden. Door de economische crisis in de jaren 1930 is er niet genoeg geld om de geplande ringspoorbaan geheel aan te leggen. De prioriteit wordt gelegd bij de aanleg van het oostelijke deel van de baan en in 1932 wordt het werk aan de ringspoorbaan in het westen vroegtijdig stopgezet ten gunste van de zogenaamde Spoorwegwerken Oost (afb. 49). Aan deze kant van de stad zorgen de gelijkvloerse spoorwegen voor het weg- en tramverkeer voor openthoud van het verkeer. Het plan houdt in dat alle sporen tussen het Centraal Station en



- het niet voltooide westelijke deel van de ringspoorbaan*
- Spoorwegwerken Oost*
- bestaande bebouwing*
- geplande uitbreidingen*

(afb. 49) kaart van het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam zoals ontworpen door Cornelis van Eesteren / kaart 1935 GAA

station Amstel op dijklichamen worden gelegd en alle straten met viaducten overbrugd. De werkzaamheden worden in 1939 voltooid.

wijzigingen aan het emplacement

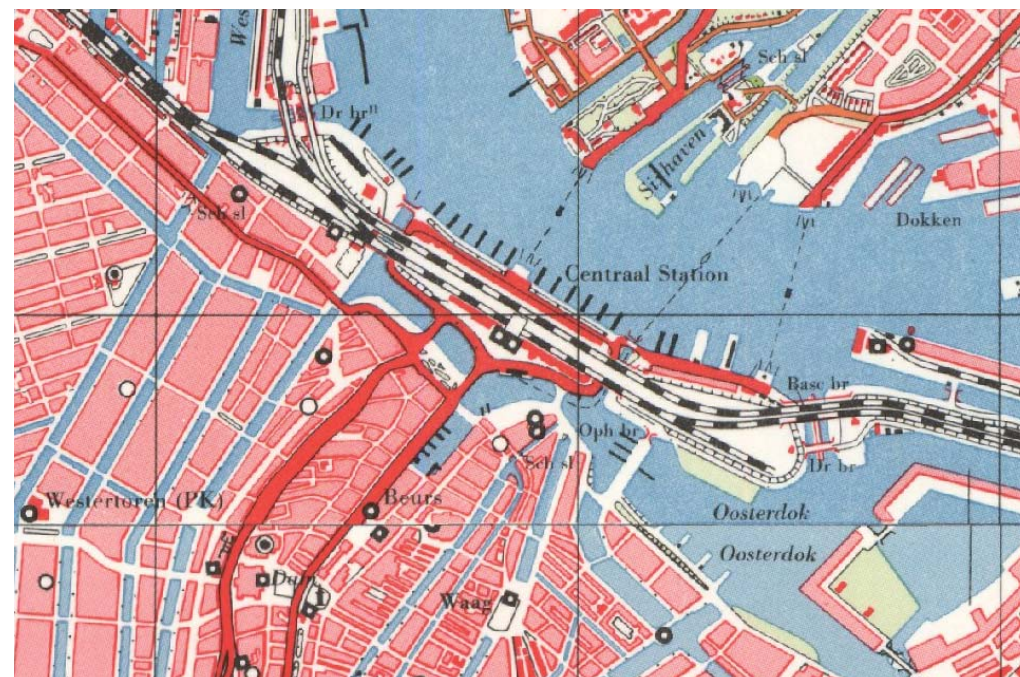
meer ruimte op het emplacement

Met de elektrificatie worden bepaalde delen van het emplacement niet meer of minder gebruikt: de watertoren, de kolenopslag en een aantal opstelsporen. (afb. 51) Ook de overslag van goederen tussen schip en trein via het

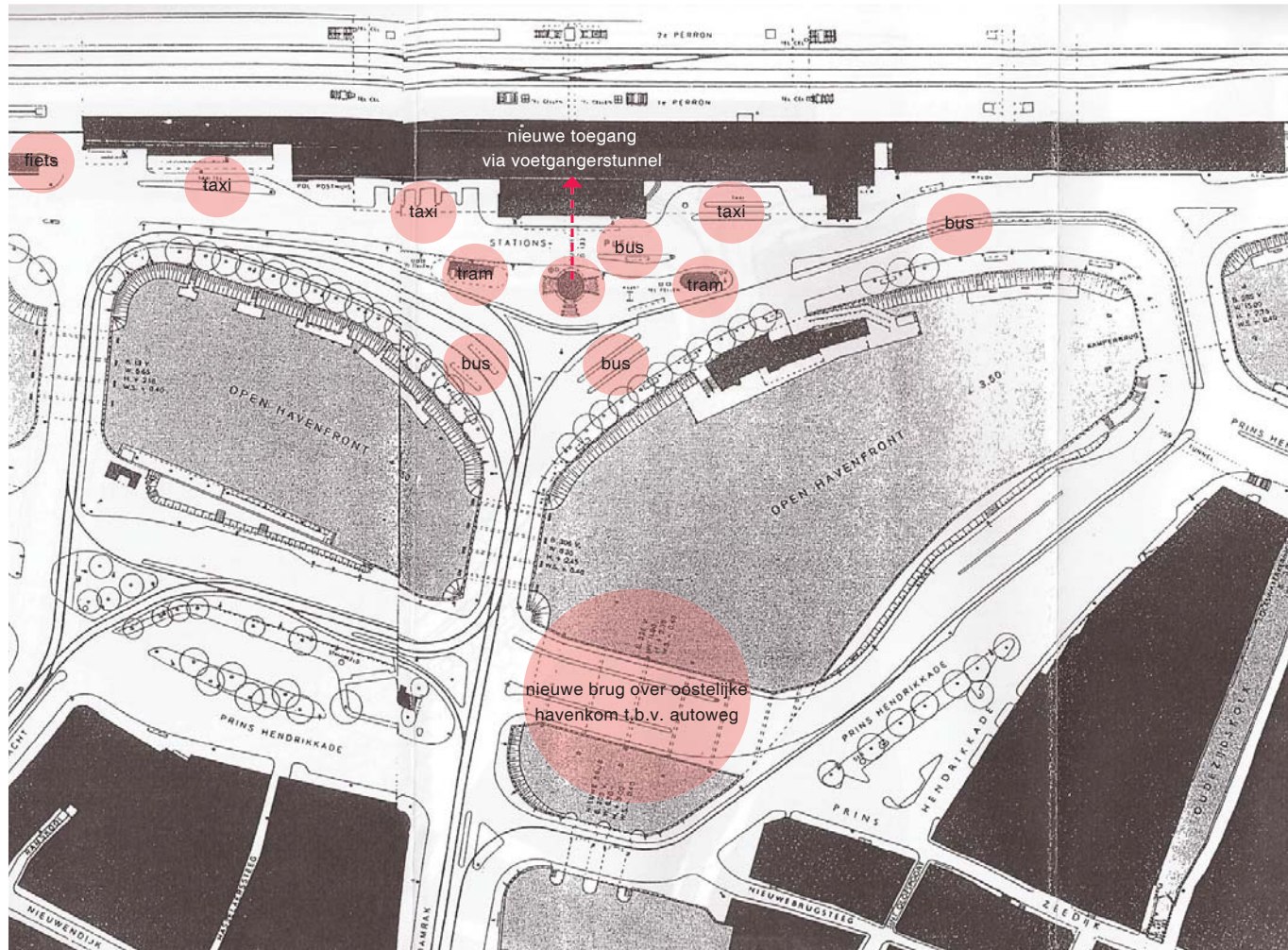
Centraal Station begint in deze periode af te nemen, doordat de haven zich steeds meer richting het noordwesten begint te ontwikkelen. Deze ontwikkeling zet zich voort en in de volgende periodes kan daardoor steeds meer ruimte op de stationseilanden worden gebruikt voor andere functies dan alleen het spoorwegbedrijf.



(afb. 50) fragment kaart Amsterdam 1950, waarop het emplacement te zien is / kaart 1950 KAD



(afb. 51) fragment kaart Amsterdam uit 1961 waar de te zien is dat nu een belangrijke autoweg over het middeneiland loopt en dat op de noordzijde van het Westerdok ruimte is ontstaan / kaart 1961 KAD



(afb. 52) situatie stationsplein 1955, tekening Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam

het voorplein

Na de oorlog is er sprake van een explosieve toename van het aantal auto's. De steden worden in de jaren 1950 overspoeld door auto's en ook Amsterdam ondervindt hier de gevolgen van. (afb. 50)(afb. 51) Het stationsplein wordt toegankelijk voor autobussen, personen- en vrachtauto's en wordt hierdoor een heus verkeersplein, met af en aan rijdende bussen en trams, personenauto's en taxi's. (afb. 52)(afb. 53) De oostkant van het voorplein wordt geschikt gemaakt voor het toegenomen aantal bussen. De weg die direct voor het station langs loopt wordt een steeds drukker verkeersader, waar het gevaarlijk is voor voetgangers om over te steken om het station te betreden. Het



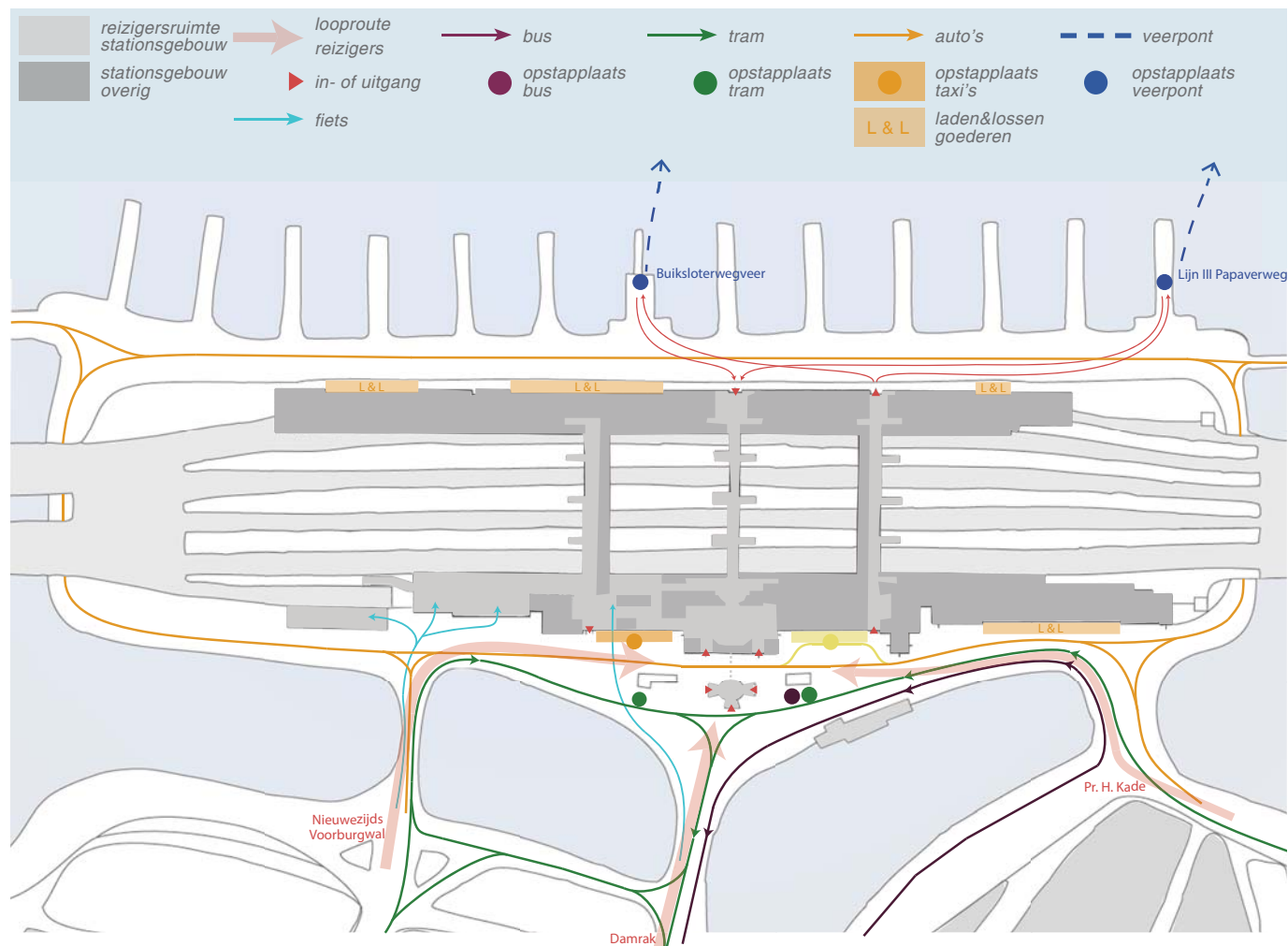
(afb. 53) het voorplein met de nieuwe tunnel onder de drukke weg door gemarkeerd door het ronde VVV-kantoor / foto 1956 GAA

stationsplein komt dan ook bekend te staan als het 'plein der ongelukken'. Zo wordt het voorplein nu grotendeels ingenomen door bussen, taxi's en (nog steeds) de tram, recht voor de entree, waarbij voetgangers en fietsers een ondergeschikte rol spelen. Het steeds toenemende verkeer op het voorplein is in 1954 de aanleiding voor de aanleg van een voetgangerstunnel. Deze loopt vanaf het stationsplein, onder de drukke weg door, naar het midden van de entreehal. Boven de ingang van de tunnel wordt op het stationsplein een ronde V.V.V.-kiosk gebouwd.

Naast de bus wordt nog een tweede vervoersstroom steeds belangrijker: de fiets. In deze periode wordt het aantal fietsenstallingen voor het eerst fors uitgebreid door in de westvleugel de ruimte onder het perron te benutten, de westelijke goederenloods in te richten als fietsenstalling en een nieuwe fietsenstalling bij te bouwen op het voorplein ten westen van het stationsgebouw.

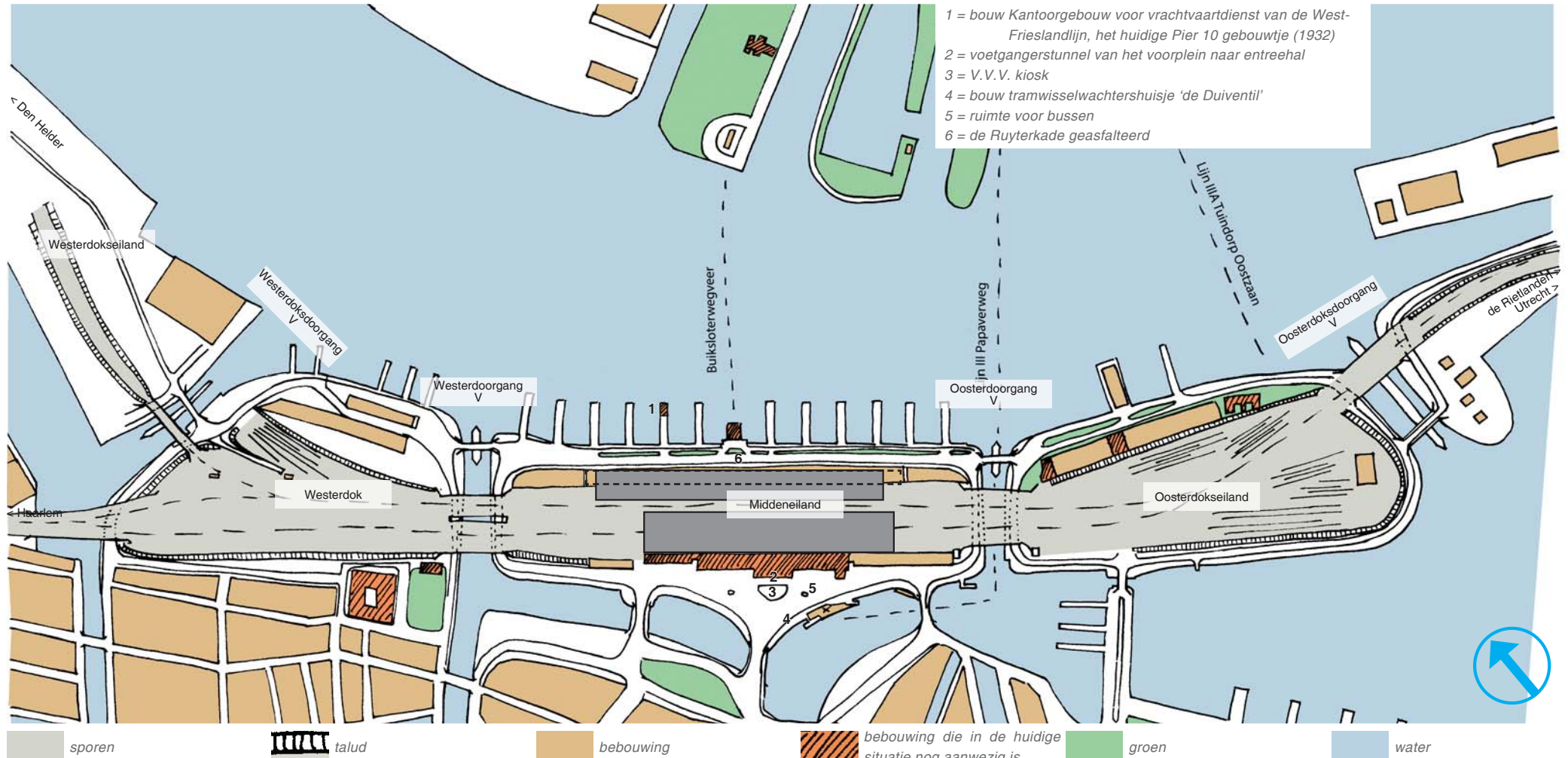
de IJzijde

Ten behoeve van het toegenomen autoverkeer rond het station, wordt de De Ruijterkade, samen met de brug over de westelijke doorgang, geasfalteerd. Ook wordt de toegang aan de IJzijde in deze periode volledig opengesteld. De ontwikkeling van de haven en Amsterdam-Noord maken dat steeds meer reizigers vanaf de IJzijde het station betreden.⁽⁴⁾



(afb. 54) overzicht van de vervoersstromen rond het station in 1959

(4) Zie Deel 2 hoofdstuk 1959 voor een verdere beschrijving van deze verandering.



(afb. 55) het emplacement in 1959

samenvatting

De elektrificatie van het Nederlandse spoorwegnetwerk vindt plaats tussen 1922 en 1958. Het Centraal Station wordt in 1927 geëlektrificeerd. Het elektrische systeem neemt veel minder ruimte in, waardoor kan worden volstaan met kleinere emplacementen. De elektrische treinen kunnen met hogere snelheden rijden, waardoor frequentere vertrektijden mogelijk worden. Het gevolg hiervan is dat de wachtgelegenheden op stations minder belangrijk worden maar een efficiënte routing door het station naar het perron juist belangrijker.

In 1937 wordt de N.V. Nederlandsche Spoorwegen (NS) opgericht, als fusie van de HIJSM en de MESS. Het aanpassen van de stationspleinen ten behoeve van het autoverkeer is een belangrijk onderdeel van het landelijk beleid om het spoor beter aan te laten sluiten op het wegverkeer.

Er ontstaat meer ruimte op het emplacement door de elektrificatie en doordat de overslag van goederen tussen schip en trein via het Centraal Station begint af te nemen.

Het stationsplein wordt een verkeersplein met bussen en trams, personenauto's en taxi's. Het steeds toenemende verkeer op het voorplein is in 1954 de aanleiding voor de aanleg van een voetgangerstunnel vanaf het plein, onder de drukke weg door, naar het midden van de entreehal. Ook wordt de toegang aan de IJzijde in deze periode volledig opengesteld.

In de jaren 1950 wordt het Centraal Station gemoderniseerd onder leiding van de Chef Architectuur Noord van de NS, ir. H.G.J. Schelling.

In deze periode groeit de stad langs de lijnen die zijn uitgezet in het Algemeen Uitbreidingsplan, het AUP. Ten zuidwesten van de stad worden nieuwe woonwijken gebouwd. Ten noordwesten van de stad breidt de haven zich uit langs het Noordzeekanaal en wordt de koppeling gemaakt met industrie. Als gevolg daarvan komt ook de ontwikkeling van Amsterdam-Noord op gang. Het oostelijk deel van de geplande ringspoorbaan wordt voltooid in combinatie met de bouw van de stations Muiderpoort en Amstel in 1939.

conclusie

- Door de (over)ruimte die beschikbaar is op de stationseilanden ontstaat in de directe stationsomgeving de mogelijkheid om de toename van het auto- en busverkeer te accommoderen.
- De opzet van het centraal station als verdiepingsstation, met tunnels onder de sporen door en een grote entreehal, maken dat het bestaande stationsgebouw met relatief weinig aanpassingen kan voldoen aan de eisen van het moderne spoorwegbedrijf.
- Het Centraal Station wordt in deze periode voor het eerst een multimodaal, binnenstedelijk vervoersknooppunt, door de opkomst van de bus en de aanleg van de oostelijke ringspoorbaan met de nieuwbouw van station Amstel en Muiderpoort. Hierdoor worden de uitbreidingswijken van de snelgroeiende stad verbonden met het Centraal Station.
- In deze periode zijn in de stationsomgeving voetgangers en fietsers ondergeschikt aan het auto- en busverkeer: op het voorplein worden voetgangers door een tunnel onder de weg door geleid naar de stationshal, aan de achterzijde van het station wordt de De Ruyterkade geasfalteerd.
- In deze periode neemt het goederenverkeer steeds verder af ten gunste van het personenvervoer.

1985

ontwikkeling context
van 1959 tot 1985**de schaal van de stad**

In de periode van 1959 tot 1985 wordt, na een omzwerfing langs het modernisme in de jaren 1960, met het Structuurplan 1985 de lijn ingezet van verdichting binnen de bestaande stad, waarlangs de stad zich vandaag de dag nog steeds verder ontwikkeld. Hiermee wordt ook het belang voor de stad van het openbaar vervoer in het algemeen en het Centraal Station specifiek, steeds groter.

manhattan aan de amstel

De jaren 1960 staan in het teken van grootschalige, planmatige uitbreiding van de stad. Dit gebeurt volgens het idee van de functionele stad, dat uitgaat van een scheiding van de functies binnen een stad in vier hoofdgroepen: wonen, werken, recreëren en verkeer. De ideale stad heeft meer ruimte, licht en groen, met veel hoogbouw en ruim baan voor autoverkeer. Tussen 1962 en 1969 wordt uitbreidingswijk de Bijlmer volgens deze principes gebouwd. Op dat moment is Joop den Uyl wethouder van de gemeente Amsterdam voor Publieke Werken, Stadsontwikkeling en Economische Zaken. Den Uyl is een voorvechter van de moderne stadsontwikkeling en heeft de toekomstvisie van Amsterdam als een soort Manhattan aan de Amstel door sloop van de historische binnenstad en nieuwe hoogbouw.⁽¹⁾

(1) Bleich (2008); p. 172-192

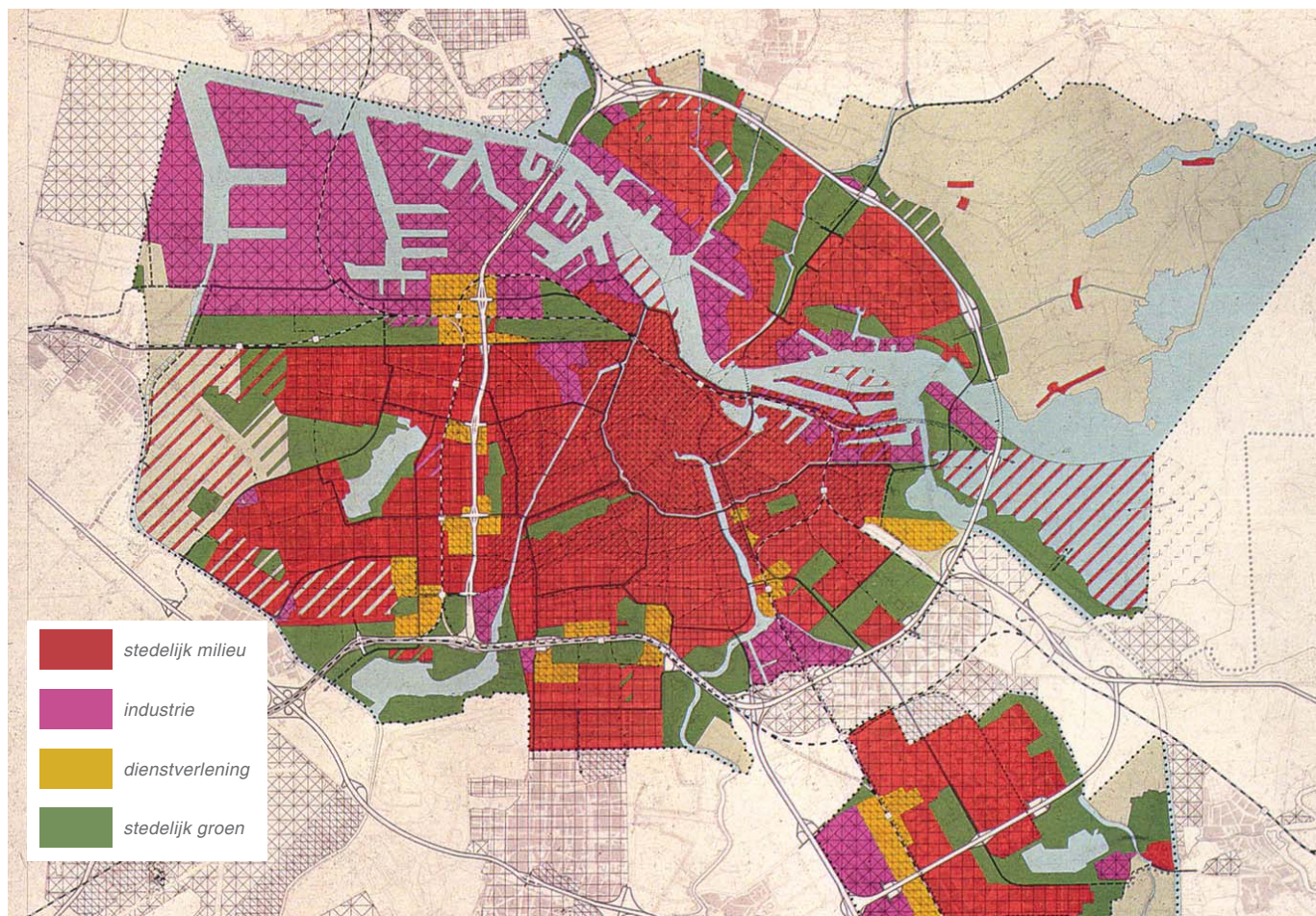
van functionele stad naar compacte stad

Binnen een tijdsbestek van tien jaar, voordat grootschalige sloop en nieuwbouw van de historische binnenstad heeft kunnen plaatsvinden, slaat de kijker op de stadsontwikkeling totaal om. Deze omslag wordt gemarkeerd door het aantreden van Jan Schaefer in 1978 als wethouder van Woningzaken, Stadsvernieuwing, Bouw- en Woningtoezicht en Grondbedrijf. Schaefer verandert het beleid van sloop, nieuwbouw (hoogbouw) en uitbreiding, naar revitalisering van de bestaande stad en verdichting binnen de bestaande stadsgrenzen: een 'compacte stad' waarbij juist ruimte binnen de bestaande stad wordt gezocht. ⁽²⁾ De ruimte die vrij komt ten noorden en oosten van het station, doordat de havenactiviteiten zich langs het Noordzeekanaal steeds verder naar het westen verplaatsen, schept een belangrijke kans voor verdichting binnen de bestaande stadsgrenzen. Deze voormalige havengebieden worden herbestemd tot binnenstedelijke woongebieden.

uitbreiding van het openbaar vervoersnetwerk

De visie van de compacte stad wordt vastgelegd in het Structuurplan 1985. ^(afb. 56) Hierin wordt duidelijk dat de havenactiviteiten zich steeds verder richting het westen verplaatsen en de stad zich meer gaat richten op de luchthaven. Ook wordt het openbaar vervoer steeds belangrijker, omdat de binnenstad niet geschikt is voor grootschalig autoverkeer.

(2) Bleich (2008); p. 191



(afb. 56) Op dit Structuurplan voor Amsterdam uit 1985 is te zien dat het oppervlak aan wonen in het noorden flink is uitgebreid, dat de strook met (havengerelateerde) industrie langs het IJ ter plaatse van het centrum steeds smaller wordt en dat het oostelijk havengebied als toekomstige bestemming grotendeels wonen heeft. In het westen is juist wel weer een heel groot gebied voor havengerelateerde activiteiten gereserveerd / kaart 1985 GAA



(afb. 57) de spoorwegen rondom Amsterdam van 1939-1990



(afb. 58) de spoorwegen rondom Amsterdam van 1990-2012

Waar in de jaren 1950 de auto nog vrij baan kreeg, wordt de auto nu als een probleem gezien. De focus komt op het openbaar vervoer te liggen en het bereikbaar maken van de buitenwijken. Nieuwe uitbreidingswijken worden vanaf nu nadrukkelijk ontworpen in relatie met het openbaar vervoer.

Er wordt besloten twee nieuwe spoorlijnen aan te leggen: de Schiphollijn en de Flevolijn.⁽³⁾ De Schiphollijn, die begint bij Leiden Centraal en via de stations Schiphol en Amsterdam-Zuid eindigt bij station Weesp waar men kan overstappen richting het Amsterdam Centraal, moet zorgen voor een goede aansluiting van de steeds belangrijker wordende luchthaven op de stad. De lijn is tevens bestemd voor een betere aansluiting van de westelijke wijken van Amsterdam op Den Haag en Rotterdam. Voor de aanleg wordt handig gebruik gemaakt van de oude westelijke ringspoordijk. Wanneer Schiphol in 1967 een eigen station krijgt, geeft dit een belangrijke impuls aan de ontwikkeling van een internationaal zakencentrum ten zuiden van de stad. De Flevolijn wordt aangelegd om de groeisteden Almere en Lelystad via station Weesp te verbinden met Amsterdam Centraal. Het Centraal Station wordt door de aanleg van deze nieuwe lijnen belangrijker als scharnierpunt in zowel het regionaal als het internationale vervoersnetwerk.

de aanleg van de metro ⁽⁴⁾⁽⁵⁾

De explosieve groei van Amsterdam na de oorlog

gecombineerd met de opkomst van de auto, maakt het dus noodzakelijk dat wordt nagedacht over de bereikbaarheid van de stad. In 1956 stelt de gemeente Amsterdam de Commissie Verkeer en Vervoer in om een vlot verloop van verkeers- en vervoersstromen door Amsterdam te kunnen blijven garanderen. De commissie oordeelt dat de oplossing is gelegen in het bevorderen van het openbaar vervoer in de stad door middel van de aanleg van een ondergronds metronet, of 'stadsspoor'. Voor de realisatie van de metro wordt het Bureau Stadsspoorweg opgericht.

Een definitief besluit over de aanleg van een metronet wordt uitgesteld door onzekerheid over de financiering. Financiële steun van de landelijke overheid is onmisbaar voor de plannen van de gemeente Amsterdam. Maar de overheid zou bij het toekennen van financiering aanvullende eisen kunnen stellen, zoals een samenwerking met de NS. De NS wil het aan te leggen ondergrondse spoor ook geschikt maken voor treinen om zo het Centraal Station een betere verbinding te geven met Amsterdam Noord en Schiphol. De gemeente staat wantrouwend tegenover deze plannen, omdat het vermoeden bestaat dat de NS op deze manier zich een groot deel van de vervoersmarkt binnen Amsterdam wil toe-eigenen.

Uiteindelijk blijkt om technische redenen een gecombineerde aanleg van metro- en treinspoor niet wenselijk: door de korte afstand tussen de haltes en de lagere snelheid van de metro,

zijn metro en trein niet efficiënt en veilig te combineren. In 1967 zegt het Rijk toe dat het project in aanmerking komt voor rijkssubsidie. Nu er zekerheid is over de financiering kan worden begonnen met de aanleg. Door problemen bij de werkzaamheden beginnen de kosten echter al snel op te lopen: in 1972 zijn de initieel geschatte kosten al verdubbeld tot 815 miljoen gulden. Maar de tegenslagen zijn niet alleen financieel van aard. Ook de weerstand van de bevolking is groter dan verwacht, doordat voor de aanleg veel woningen moeten worden gesloopt. De gemeenteraad besluit om nog wel de Oostlijn te voltooien volgens het voorgenomen tracé, maar daarna de aanleg van de rest van het metronet stop te zetten. In 1977 is de metrolijn in Amsterdam-Zuidoost tot aan Weesperplein voltooid en rijdt de eerste metro. Drie jaar later is ook het laatste stuk tot aan het Centraal Station voltooid. (afb. 60)



(afb. 59) overzicht van het voorplein tijdens de werkzaamheden aan het metrostation Centraal / foto 1881 GAA

(3) Faber (1989); p. 158-160

(4) Davids (2000)

(5) Bureau Voorlichting van de Gemeente Amsterdam (1986)

dan één van de hoogste civiele gebouwen van Amsterdam en doorbreekt de, voor Amsterdam-Noord kenmerkende, horizontale lijnen van de laagbouw. De stationsomgeving krijgt met deze drie hoge en beeldbepalende gebouwen een geheel nieuw aanzien.

stationsomgeving wordt centrumgebied

De verdichting binnen de bestaande stadsgrenzen wordt voor een belangrijk deel gezocht in de voormalige havengebieden rondom het station, die worden gebruikt voor een uitbreiding van centrumfuncties. Het aanwijzen van de noordzijde van het westelijk stationseiland en de zuidzijde van oosterdokseiland als gebieden met een woonbestemming verandert de ontwikkeling van de stationsomgeving. Het station komt steeds meer midden in het stadscentrum te liggen.

het voorplein

Deze ontwikkelingen op de schaal van de stad zijn ook terug te zien op stationseiland. Het autoverkeer, dat in lijn met Schaefers beleid in radialen rond de stad wordt geleid, wordt bij het station achterlangs - over de Ruyterkade - geleid. Hierdoor verandert het voorplein van een druk verkeersplein naar een autovrij plein, waardoor de in de jaren 1950 aangelegde voetgangerstunnel weer overbodig is geworden.

Het autovrijmaken van het voorplein wordt gecombineerd



(afb. 61) overzicht van de Ruyterkade met centraal op de achtergrond de overkappingen van het Centraal Station en rechts het Havengebouw in aanbouw / foto 1981 GAA



(afb. 62) overzicht van het PostCS-gebouw / foto 1981 GAA



(afb. 63) zicht op de toren Overhoeks vanaf Noord, met op de voorgrond het oude laboratoriumgebouw en op de achtergrond het Havengebouw / foto 1989 GAA

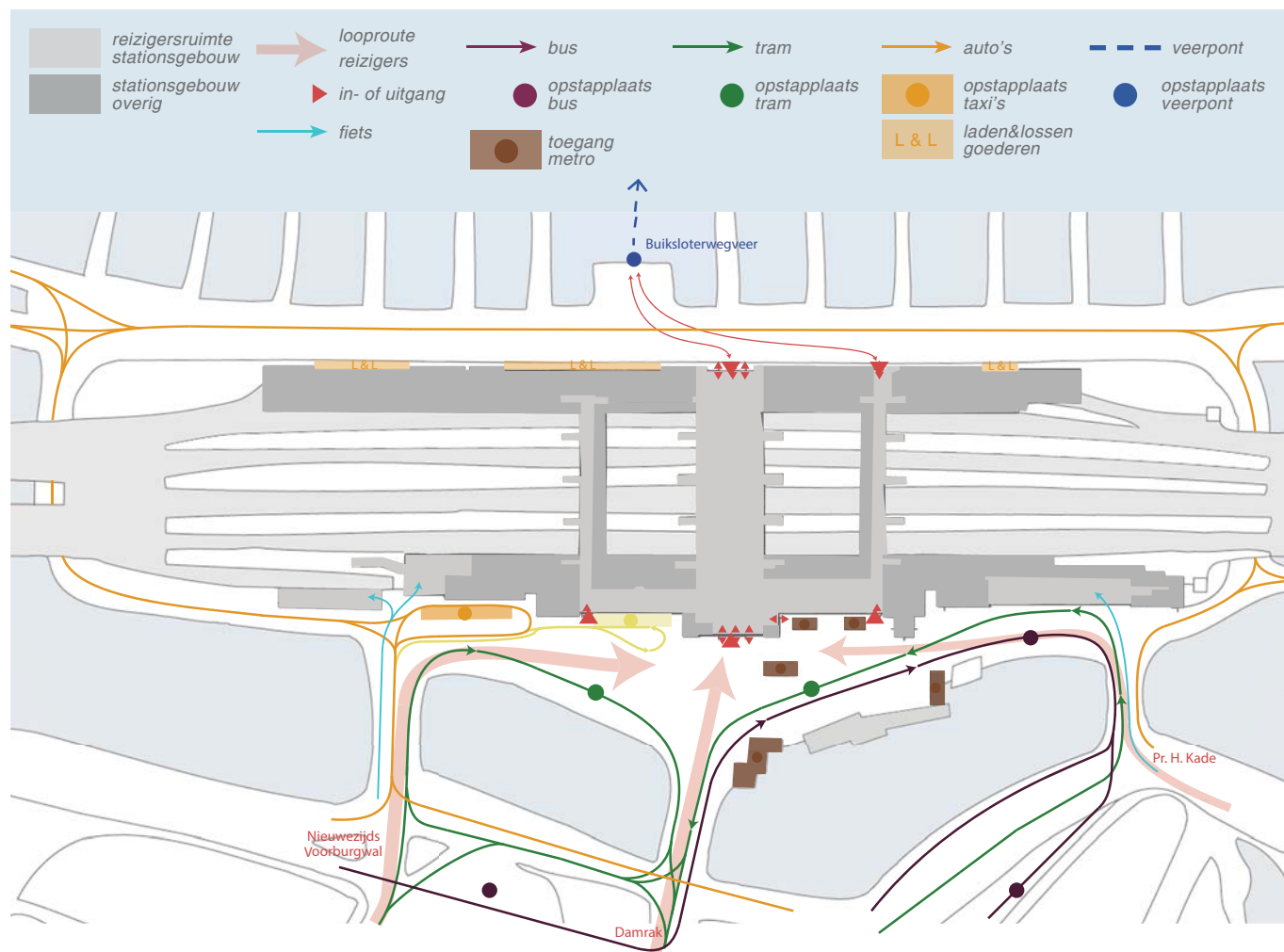
met de aanleg van het metrostation Centraal. Het plein ligt hiervoor jaren open. De voetgangerstunnel wordt gedempt. Het NoordZuidHollandsch koffiehuis moet tijdelijk verwijderd worden. Na de voltooiing is het metrostation toegankelijk via meerdere toegangen vanaf het voorplein, waarvan één zich onder de oostelijke rijtuigkap van het stationsgebouw bevindt.

de IJzijde

Door de steeds verdere ontwikkeling van Amsterdam-Noord, neemt het belang van deze zijde van het station toe. Maar nu het voorplein autovrij is en al het autoverkeer via de De Ruyterkade wordt geleid, is dit een drukke verkeersweg geworden, waar voetgangers een gevaarlijke oversteek moeten maken.

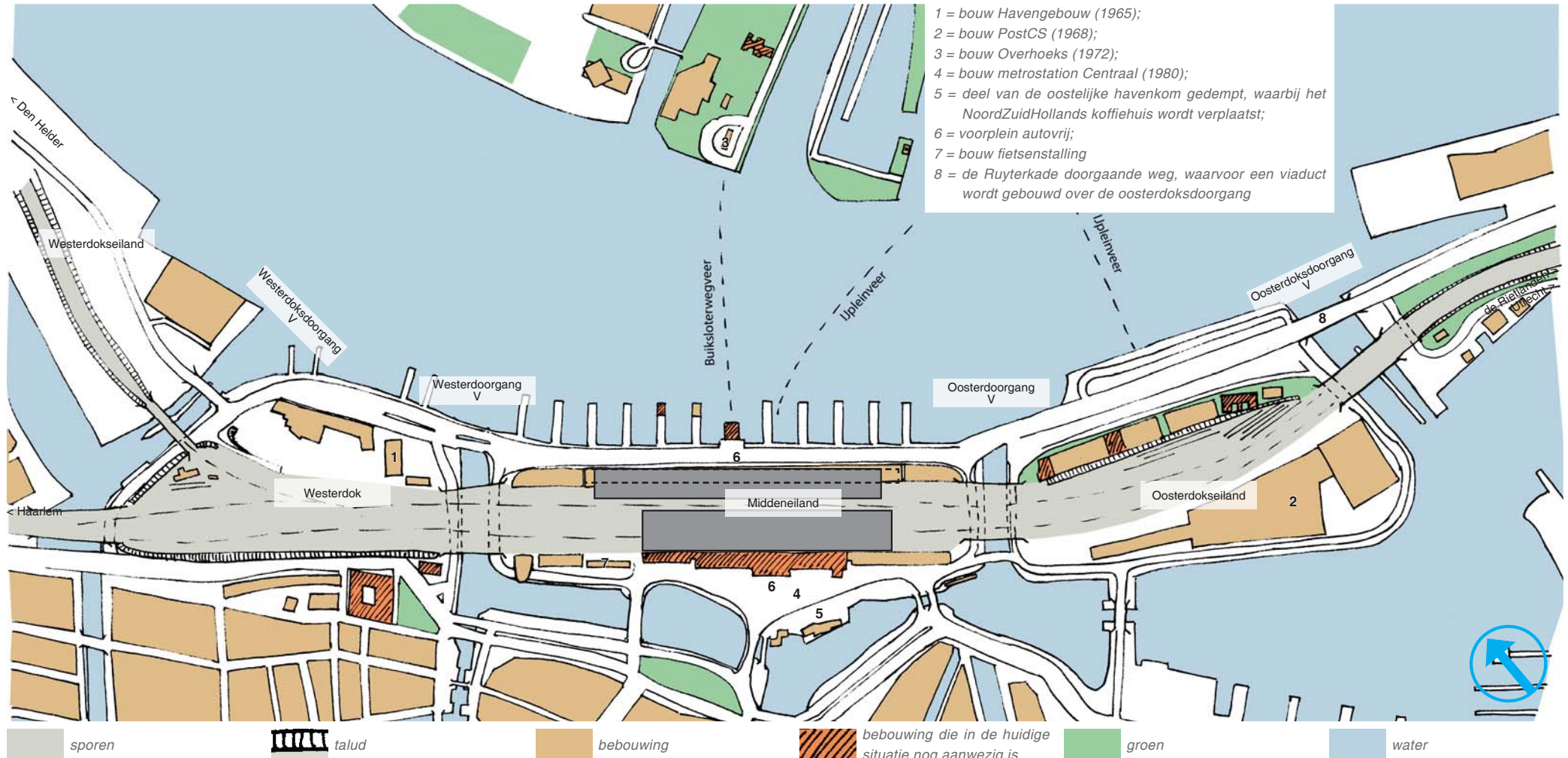
het stationscomplex

De verwachte toename van het aantal reizigers dat het Centraal Station passeert als gevolg van de aansluiting op de metro, gecombineerd met de nieuwe Schiphol- en Flevolijn, zijn in de jaren 1980 de aanleiding om het stationscomplex opnieuw ingrijpend te verbouwen.(7)



(afb. 64) overzicht van de vervoersstromen rond het station in 1989

(7) Zie voor een beschrijving Deel 2.



(afb. 65) het emplacement in 1989

samenvatting

In het begin van de periode tussen 1959 en 1989 wordt de stad uitgebreid volgens het principe van de functionele stad, met uitbreidingswijken als de Bijlmer en ruimte voor het autoverkeer. In de stationsomgeving worden het Havengebouw, PostCS en Overhoeks gebouwd. Binnen een tijdsbestek van tien jaar wordt dat principe achterhaald en wordt als uitgangspunt juist de verdichting van de bestaande stad genomen met een focus op het openbaar vervoer in plaats van de auto: de compacte stad. Het Centraal Station vormt in deze plannen een belangrijke schakel in het binnenstedelijk openbaar vervoersnetwerk. Delen van de stationsomgeving, de noordzijde van het westelijk Stationseiland en de zuidzijde van Oosterdokseiland, worden herbestemd tot binnenstedelijk woon-werk gebied.

Het aantal reizigers dat gebruik maakt van het Centraal Station neemt sterk toe door de aanleg van zowel de metro als de Schiphol- en Flevolijn, als gevolg waarvan zowel het stationsgebouw als de stationsomgeving moeten worden aangepast. De metro wordt aangelegd tussen 1980 en 1989 en verbindt de oostelijke uitbreidingswijken met het Centraal Station. Het voorplein wordt voorzien van een ondergronds metrostation, dat meerdere ingangen heeft vanaf het voorplein. Het voorplein wordt autovrij gemaakt. Het autoverkeer wordt verplaatst naar de IJzijde van het station.

conclusie

- Door de groei van de stad is een goed openbaar vervoernetwerk onmisbaar om de bereikbaarheid van de binnenstad te kunnen blijven garanderen. Met de aanleg van de metro wordt het belang van het Centraal Station als binnenstedelijk OV-knooppunt steeds groter.
- Met de aanleg van de Schiphollijn en Flevolijn wordt het Centraal Station ook steeds belangrijker als regionaal en als internationaal vervoersknooppunt.
- Het autovrij maken van het voorplein geeft weer dat de focus wordt gelegd op het openbaar vervoer in plaats van op de auto.
- De IJzijde van de stationseilanden wordt steeds minder havengebied en wordt steeds meer onderdeel van de binnenstad.
- De ruimte die aanwezig is op de stationseilanden wordt steeds verder in gebruik genomen voor stedelijke functies. De stad groeit om het station heen.
- De omslag in het denken over stedelijke ontwikkeling van

het principe van de functionele naar de compacte stad wordt weerspiegeld op het emplacement door eerst de hoogbouw (Havengebouw, PostCS en Overhoeks) en daarna het herbestemmen van delen van de stationseilanden tot binnenstedelijk gebied.

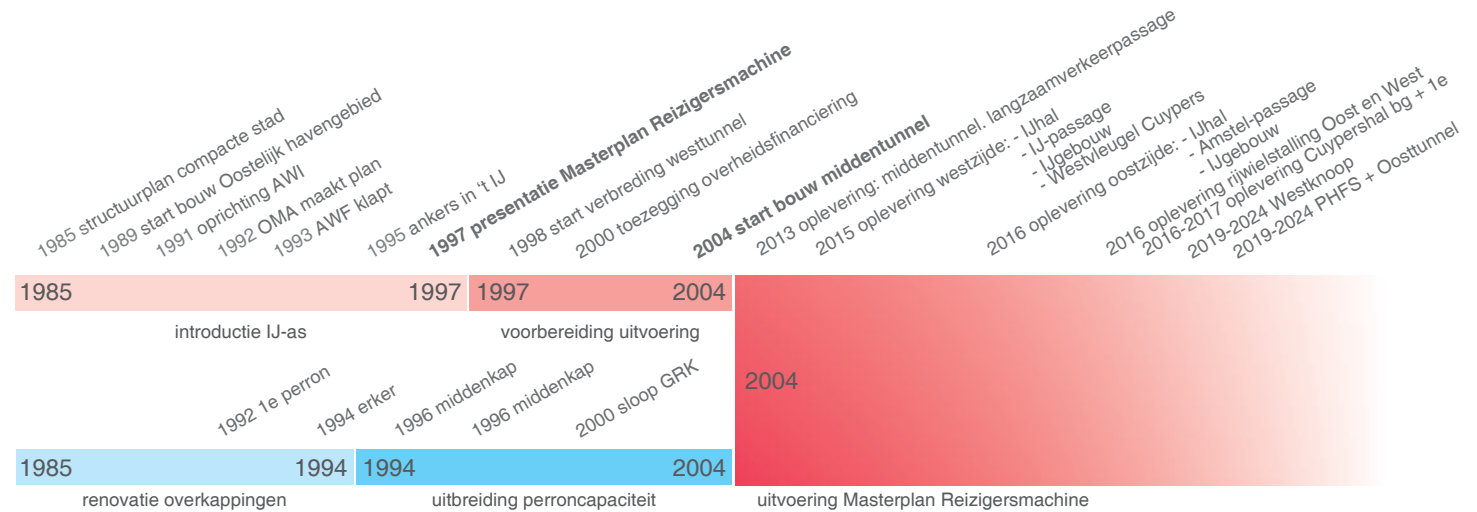
- In deze periode zijn de aanpassingen aan de omgeving van het station ingrijpender dan de aanpassingen aan het stationsgebouw zelf.

2004

ontwikkeling context
van 1985 tot 2004

In de vorige fasen vond de groei van het station in sprongen plaats, waardoor er een duidelijke scheiding tussen de verschillende bouwfasen kon worden aangegeven. Vanaf de jaren 1980 komt daar verandering in en ontstaat een situatie van constante ontwikkeling. Al voordat de werkzaamheden uit de jaren 1980 goed en wel voorbij zijn, worden een aantal ontwikkelingen ingezet die achteraf gezien, kunnen worden geïdentificeerd als de aanloop tot de uitvoering van het Masterplan Reizigersmachine (zie blz. 126), waarvan de uitvoering ten tijde van dit schrijven nog in volle gang is. Aan de presentatie van het Masterplan Reizigersmachine in 1997

ging een lang proces van beleid- en planvorming vooraf. Dit proces werd enerzijds ingegeven door de ontwikkelingen rond de IJ-as die plaatsvonden op de schaal van de stad. Anderzijds bleef het aantal reizigers stijgen, waardoor uitbreiding van de perron- en spoorcapaciteit van het station onontbeerlijk was. Deze ontwikkelingen vinden deels parallel aan elkaar plaats, maar leiden er uiteindelijk toe dat in 2004 gestart kan worden met de uitvoering van het Masterplan Reizigersmachine. In onderstaande tijdlijn is de relatie in tijd tussen de parallel lopende ontwikkelingen weergegeven.



1985 tot 2004: aanloop Masterplan Reizigersmachine

1985 tot 1997: de ontwikkeling van de IJ-as

formulering van de IJ-as plannen

De vaststelling van het Structuurplan 1985 markeert de start van het denken over de stad in twee assen: de Zuid-as en de IJ-as. Schiphol gaat een steeds belangrijkere rol spelen in de (economische en ruimtelijke) ontwikkeling van Amsterdam. Rond station Amsterdam-Zuid ontwikkelt zich, in de nabijheid van Schiphol, in hoog tempo een internationaal zaken centrum: de Zuid-as. Als reactie hierop ontstaat de gedachte van de ontwikkeling van het voormalige havengebied rond het Centraal Station tot een noordelijke tegenhanger van de Zuid-as met een eigen karakter, passend bij de historische binnenstad: de IJ-as. De IJ-as moet een gebied worden met recreatie, kleinschalige bedrijvigheid en wonen als belangrijkste functies. Dit betekent dat het voormalige haven- en stationsgebied rond het Centraal Station wordt gezien als een mogelijkheid voor uitbreiding van de binnenstad. Om de bereikbaarheid van de stad te kunnen blijven garanderen, komt de focus op openbaar vervoer te liggen. Het station krijgt hiermee letterlijk en figuurlijk een centrale plaats in de ontwikkeling van de IJ-as.

Koolhaas en het AWF: Manhattan aan het IJ

De eerste stap in de vorming van de IJ-as is de herontwikkeling van het Oostelijk Havengebied, waarmee wordt gestart in 1989. Kort hierna, in 1991, wordt de Amsterdam Waterfront Financieringsmaatschappij (de AWF) opgericht. Dit publiek-private samenwerkingsverband tussen de Gemeente Amsterdam en de ING-groep wordt opgezet ten behoeve van de verdere realisatie van de IJ-as plannen. De AWF neemt in 1992 Rem Koolhaas in de hand voor het ontwerp van een stedenbouwkundig plan voor het gebied van het Centraal Station tot en met Oosterdok. Hij pleit voor het behoud van de contouren van de oorspronkelijke eilandenstructuur met sterke verdichting en hoogbouw in het centrum van de afzonderlijke eilanden. Aan de achterzijde van het station plant hij een 'boardwalk', een balkon voor de stad. Hierboven ontwerpt Koolhaas een soort omgekeerde spookkap met ruimte voor culturele voorzieningen. De nieuwbouw in de overige deelgebieden - het Westerdokseiland, de Houthavens en de Oostelijke Handelskade - voorziet in een gecombineerd programma met wonen, werken en voorzieningen. De hoogbouw en de grote mate van verdichting zijn van belang om het plan financieel haalbaar te maken, maar maakt het ook controversieel.

In deze periode wordt, in de dan heersende mindset van grote verdichting en hoogbouw, in 1992 op de zuidwestelijke punt



(afb. 67) het plan van OMA voor de IJ-oeveren werd pakkend verbeeld in strip-tekening / tekening 1993 bron onbekend



(afb. 66) het Wagon Lits kantoorgebouw en Ibis hotel met daarvoor de fietsenflat en de fiets- en voetgangersbrug / foto 2009 Google Streetview

van het middeneiland het Wagon Lits kantoorgebouw en Ibis hotel gebouwd naar ontwerp van Benthem Crowel Architects. Het complex bestaat uit twee volumes: een halfronde toren (het kantoorgebouw) en een rechthoekig volume (het hotel), die via een nieuwe fiets- en voetgangersbrug met de Prins Hendrikkade verbonden zijn. (afb. 67)

ankers aan 't IJ

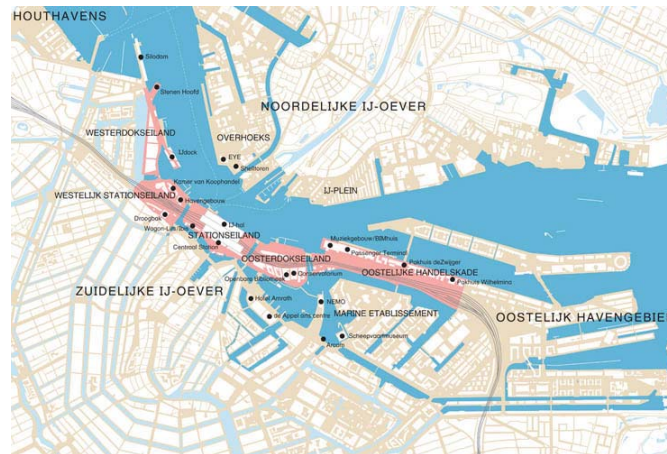
Een jaar later, in 1993, zorgt onenigheid binnen het stadsbestuur over de aanpak van het AWF gecombineerd met vragen bij de ING-groep over de financiële haalbaarheid van het plan ervoor, dat het samenwerkingsverband wordt stopgezet.

In plaats van de grootschalige ontwikkeling gaat de gemeente over op een stapsgewijze aanpak van de IJ-oeveren door middel van kleinere deelprojecten. De stedenbouwkundige dienst neemt het ontwerp zelf in handen en zoekt, veel meer dan Koolhaas, de aansluiting op de binnenstad. In 1995 wordt deze nieuwe aanpak geformaliseerd in de nota 'Ankers aan 't IJ', waarin het stationseiland de sleutelrol blijft behouden.

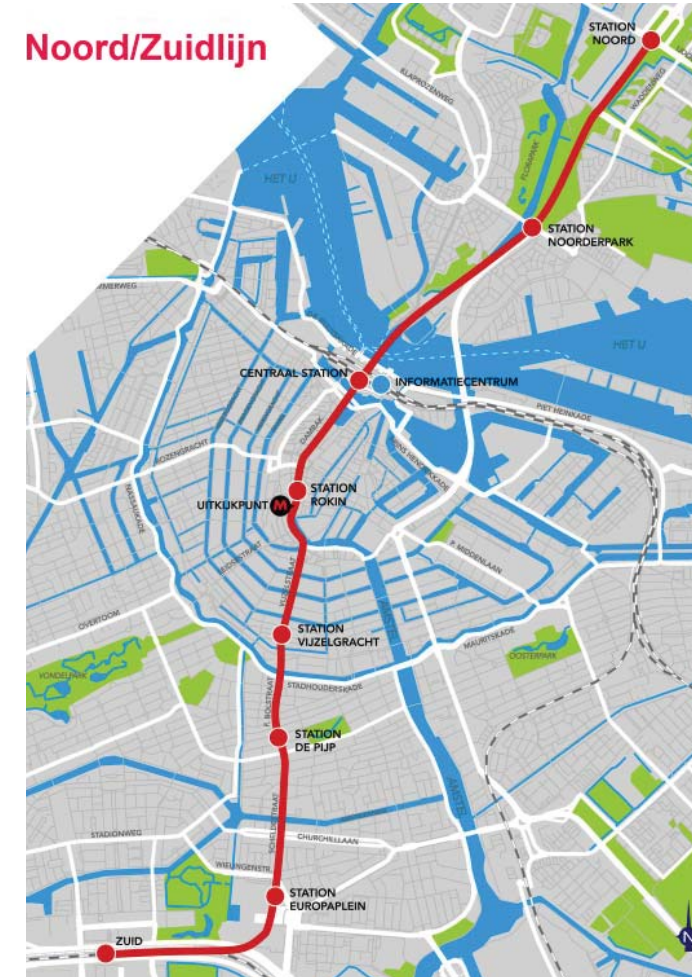
toch NoordZuidlijn

Door het toegenomen belang van Amsterdam-Noord en de IJ-as enerzijds en de Zuid-as en Schiphol anderzijds, ontstaat er steeds meer behoefte aan een binnenstedelijke verbinding

tussen het noorden en het zuiden van de stad. Als begin jaren 1990 een nieuwe tunnelboorteknik beschikbaar komt, wordt opnieuw gekeken naar de haalbaarheid van de aanleg van de NoordZuidlijn, die in de jaren 1980 niet uitgevoerd had kunnen worden zonder grootschalige sloop van de historische binnenstad. In 2000 zegt de overheid haar bijdrage aan de financiering van de aanleg van de NoordZuidlijn toe, waardoor het project definitief doorgang krijgt.



(afb. 68) schematische weergave van de IJ-as ontwikkelingen met in zwart de Ankers aan 't IJ / tekening 1995 Gemeente Amsterdam

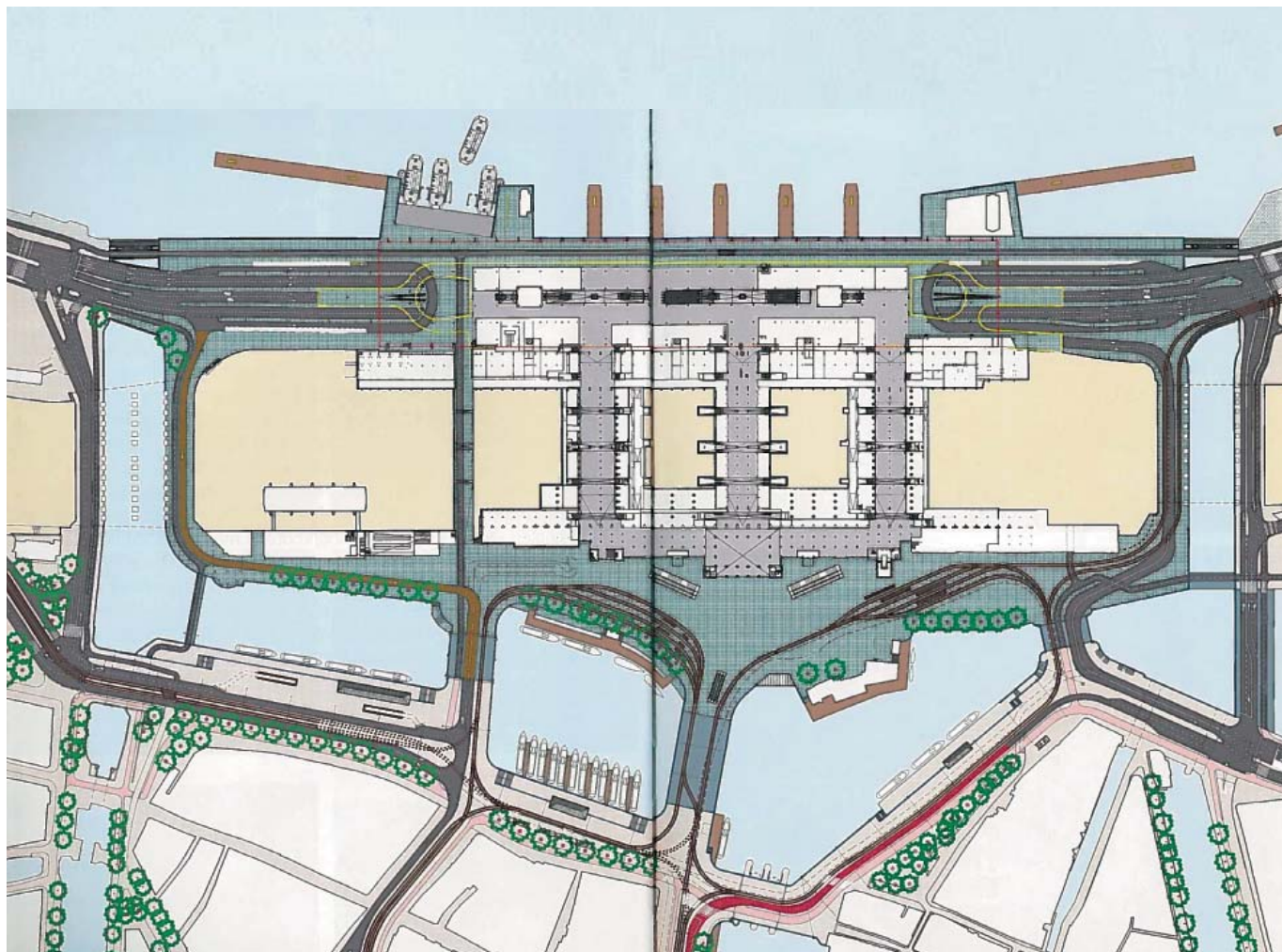


(afb. 69) het tracé van de Noordzuidlijn over de stad geprojecteerd, samen met spoorlijnen rond de stad / tekening bron onbekend

een nieuw plan voor het stationseiland

Al deze ontwikkelingen leiden ertoe dat voor het stationseiland tussen 1995 en 1997 door Benthem Crouwel Architects in samenwerking met de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam, het Masterplan Reizigersmachine wordt opgesteld. In dit plan wordt het systeem van het verdiegingsstation aan de IJzijde doorgezet door de bouw van een nieuwe gewelfde overkapping met een platform voor bussen op dezelfde hoogte als de treinsporen, de aanleg van een tunnel onder het maaiveld door voor de auto's van de De Ruyterkade met daar weer een niveau onder de metrotunnel voor de NoordZuidlijn. Deze ontvlechting van de verschillende vervoersstromen zorgt ervoor dat het maaiveldniveau beschikbaar komt voor voetgangers en fietsers die nu ongehinderd vanaf het station naar de oever van het IJ kunnen komen.

Ten westen van het station wordt een fiets- en voetgangerstunnel geïntroduceerd, de zogenaamde langzaamverkeerspassage, om het voorplein direct te verbinden met de IJzijde. In het station zelf worden de drie reizigerstunnels aanzienlijk verbreed met aan weerszijde ruimte voor commerciële functies.



(afb. 70) overzicht van het Masterplan Stationseiland / tekening uit rapportage Masterplan Stationseiland d.d. april 2005

1997 tot 2004: voorbereiding uitvoering Masterplan Reizigersmachine

De presentatie van het Masterplan Reizigersmachine in 1997 luidt een nieuwe periode in, waarin het station wordt voorbereid op de start van de uitvoering van het plan in 2004. Hierin worden een aantal belangrijke voorbereidende stappen genomen.

verbreding middentunnel

In 1998 wordt begonnen met de verbreding van de westtunnel. Enerzijds is door de verlenging van de perrons in het kader van het project 'Amsterdam Centraal: spoor 10-15' het zwaartepunt van de reizigersstromen verplaatst van de midden- naar de westtunnel, waardoor deze een veel grotere capaciteit moet kunnen verwerken. Anderzijds is het een noodzakelijke maatregel voor het station om te kunnen blijven functioneren tijdens de werkzaamheden aan de NoordZuidlijn, waarbij de middentunnel afgesloten wordt. De verbreding van de westtunnel wordt in 2000 voltooid.

(tijdelijke) uitbreiding van de fietsenstallingen

Door de jaren heen is het aantal reizigers dat het station bereikt met de fiets steeds groter geworden. Daarnaast is de ruimte

die in het stationsgebouw beschikbaar was voor de stalling van fietsen in de westelijke goederenloods en de westvleugel in gebruik genomen als transferruimte. Daardoor is binnen het station alleen nog de kelder van gebouw De Oost beschikbaar voor de stalling van fietsen.

De stalling van fietsen in de nabijheid van het station wordt daarmee een steeds groter probleem. Op verschillende plekken worden daarom al dan niet tijdelijke voorzieningen getroffen, zoals de fietsboten in het IJ aan de achterzijde van het station. In 2001 wordt in de westelijke havenkom een fietsflat gebouwd naar ontwerp van VMX Architects (afb. 77). Deze tijdelijke voorziening voor 2500 fietsen staat in het water en is een stapeling van lange, licht hellende parkeerdekken.



(afb. 73) de Fietsenflat / foto 2001 VMX Architects

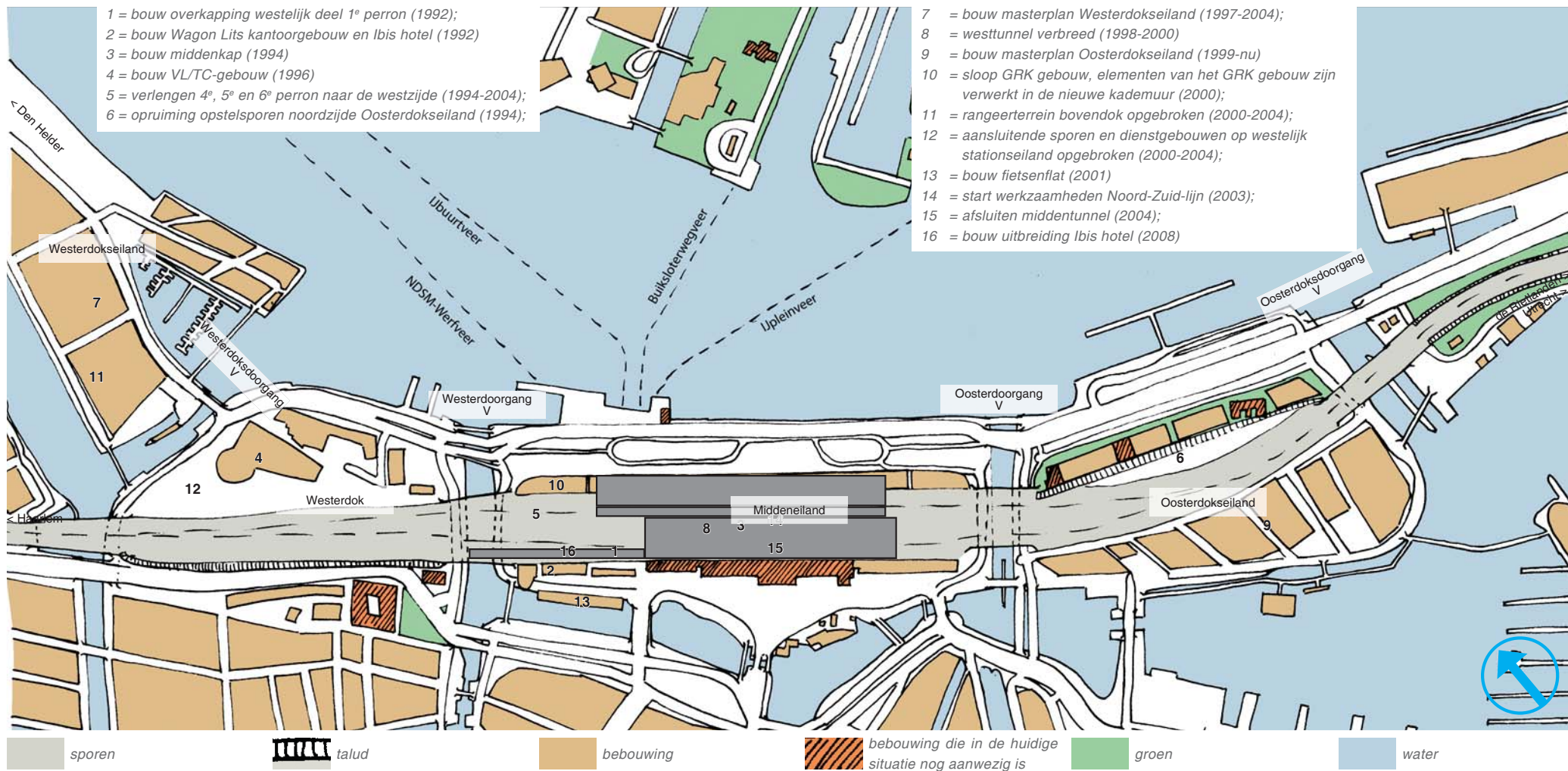
herontwikkeling Wester- en Oosterdokseiland

In 1997 wordt ook, in navolging van de ontwikkeling van het Oostelijk Havengebied, gestart met de herontwikkeling van het voormalige emplacementsterrein op het Wester- en Oosterdokseiland.

In 1997 wordt gestart met de uitvoering van het Masterplan Westerdokseiland, naar ontwerp van Team V architectuur in samenwerking met Heren 5 Architecten en de Architecten Cie. Daartoe worden de aanwezige spoorse elementen opgebroken. De sporen, goederen- en douaneloodsen op het Westelijk stationseiland die waren aangesloten op het westerdokseiland worden afgebroken. De westerdoksbrug en de draaispoorbrug worden wel behouden.

Voor de bouw van het onderdeel IJdock, een stedenbouwkundig plan van Bjarne Mastenbroek en Dick van Gameren, wordt in 2009 het Koloniaal Etablissement gesloopt. In dit gebouw uit 1903 was de Keuringsdienst der Koloniale Waren gevestigd.

Voor de omvorming van het voormalige emplacement op het oosterdokseiland tot centrumgebied is het Masterplan ontworpen door Designed by Erick van Eegeraat. De structuur van de nieuwe verkaveling wordt gebaseerd op de karakteristieke radiale structuur van de binnenstad. De kavels worden ingevuld met hoogbouw, die zijn uitgewerkt door verschillende architectenbureaus, zoals Jo Coenen Architects & Urbanists en De Architecten Cie. Het eiland heeft een zeer



hoge dichtheid, een gevarieerde functiemix en is erop gericht om het haven- en stationsgebied langs de zuidelijke IJ-oever onderdeel te laten zijn van de binnenstad. Voor de uitvoering van dit plan wordt het PostCS gebouw (afb. 61) gesloopt. Het complex is overbodig geworden, doordat het postvervoer per trein in 1997 wordt stopgezet.

Door de nieuwe bebouwing verandert het karakter van de voormalige stationseilanden van functioneel naar recreatief en binnenstedelijk.

1985 tot 2004: aanpassingen emplacement

Ondertussen wordt, parallel aan de ontwikkelingen op de schaal van de stad, in de periode van 1985 tot 2004 doorlopend onderhoud gepleegd en kleinere aanpassingen gedaan aan het emplacement. Eerst worden de perronoverkappingen gerenoveerd, daarna wordt de perroncapaciteit uitgebreid.

1985 tot 1994: renovatie overkappingen

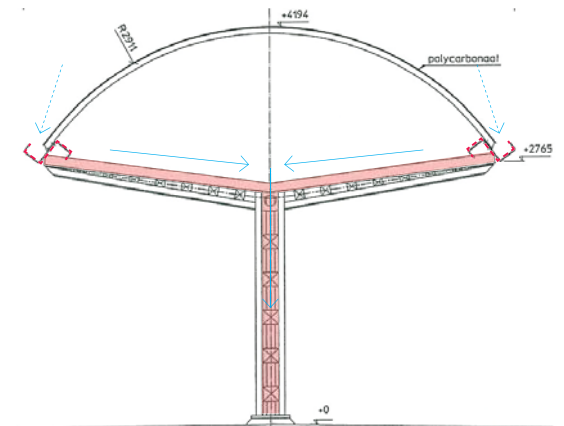
In 1985 wordt, in aansluiting op de modernisering van de binnenkant van het stationsgebouw die dan net is afgerond,



(afb. 75) zicht langs de spanten van de overkapping / 1995 Bouwen met Staal

begonnen met de stapsgewijze renovatie van de Noord- en Zuidkap. De renovatie wordt in 1994 afgerond met de erker van het IJgebouw ter plaatse van het zesde perron. Hier worden onderhoudswerkzaamheden aangegrepen om het aanwezige, niet transparante, draadglas en de stalen borstwering te vervangen door transparante beglazing, binnen de bestaande staalprofielen.

In 1992 wordt een extra overkapping gebouwd voor het aan de westzijde uitstekende deel van het 1ste perron, met het oog op de TGV-treinen die hier zouden gaan stoppen (1). De kap wordt ontworpen door het ingenieursbureau van de NS en krijgt een moderne uitstraling, passend bij het moderne vervoermiddel.



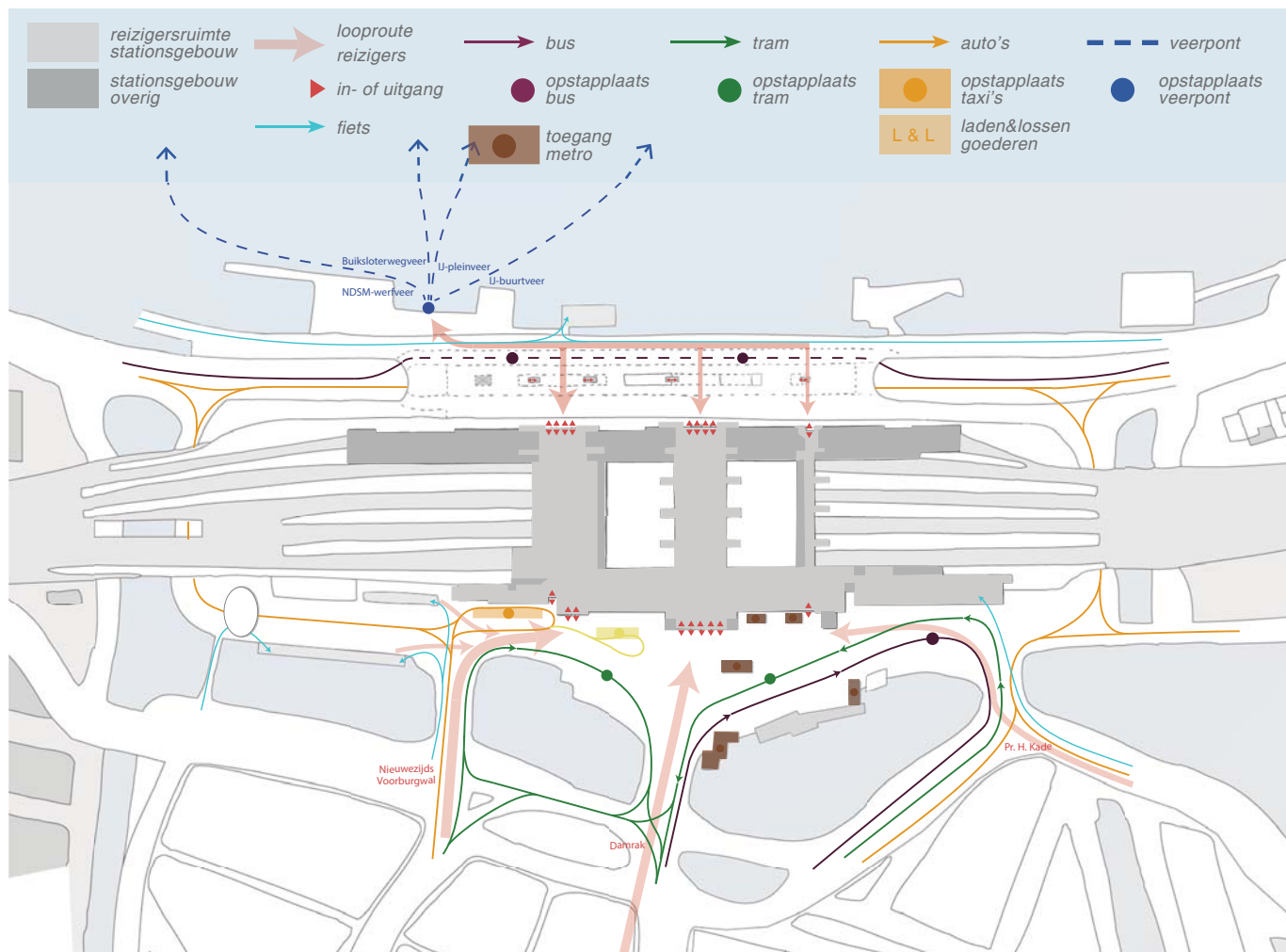
(afb. 76) dwarsdoorsnede overkapping 1e perron, de Z-vormige profielen met twee goten zijn rood gemarkeerd, in het blauw is het verloop van het regenwater aangegeven / 1995 Bouwen met Staal

(1) Boheemen (1995)

De overkapping is uitgevoerd als een lange, smalle kap van 4,5 meter breedte, die als een soort paraplu op het perron staat. Het beeld wordt bepaald door de transparante polycarbonaat kap, die wordt gedragen door in totaal twintig opengewerkte T-spanten (afb. 73). De constructie is interessant vanwege de meervoudige functionaliteit van de stalen draagconstructie: de secundaire liggers, waarop het gebogen dakvlak afdraagt, zijn uitgevoerd als een Z-vormig profiel met twee goten ten behoeve van de hemelwaterafvoer. (afb. 74)



(afb. 77) zicht langs de erker van het IJgebouw ter plaatse van de middentunnel na de renovatie / foto 1995 GAA



(afb. 78) overzicht van de vervoersstromen rond het station in 2013

1994 tot 2004: 'Amsterdam Centraal, spoor 10-15'

Als in 1994 de overkappingen van het station zijn gerenoveerd, is er door het toegenomen aantal treinen en reizigers grote behoefte aan een uitbreiding van de perroncapaciteit. Dit wordt tussen 1994 en 2004 gerealiseerd in de vorm van het project 'Amsterdam Centraal, spoor 10-15'. Dit houdt in het verlengen van perron 4, 5 en 6 met ongeveer 50 meter naar de westzijde, waardoor in totaal ongeveer 250 meter extra perronspoorlengte wordt gerealiseerd. (afb. 71)(afb. 72) Op deze extra lange sporen is het mogelijk om lange treinen op één spoorfase (a- of b-zijde van het perron) te laten halteren. Omdat de perrons aan de westzijde zijn verlengd, is de scheiding tussen de a- en b-fase van deze perrons verschoven van de middentunnel naar de westtunnel, wat invloed heeft op de looproutes van de reizigers door het station.

Het vierde perron wordt naast verlengd, ook verbreed. Deze verbreding vormt in 1996 meteen de aanleiding om de oorspronkelijke luifels, die het derde en vierde perron van beschutting voorzien, te vervangen door een nieuwe overkapping die de ruimte tussen de noord- en zuidkap geheel overpant. Deze middenkap wordt ontworpen door Holland Railconsult BV in lijn met de bestaande kappen als een rondboog kap waarin draadglas is toegepast. De kap is bevestigd aan de bestaande kapconstructies. (afb. 75)



(afb. 79) zicht vanaf het Havenbouw op de noordwesthoek van het middeneiland met de situatie vóór de uitvoering van 'Amsterdam Centraal, spoor 10-15' foto 1991 GAA



(afb. 81) zicht vanaf hetzelfde punt, het Havengebouw, op de noordwesthoek van het middeneiland in 2004 ná voltooiing van het project, waar op de voorgrond is te zien dat het Gebouw Ruyterkade is gesloopt en er een aanzienlijke perronlengte is toegevoegd / foto 2004 Op de Rails

In 1996 wordt op de noordwesthoek van het Westerdok het Verkeersleidings- en Transportbesturings-centrum (VL/TC-gebouw) gebouwd naar een ontwerp van architect Rob Steenhuis. Het bestaat uit drie volumes die de drie gebruikers van het gebouw vertegenwoordigen; de verkeersleiding is ondergebracht in 'de koepel', de rechthoekige kantoorvleugel biedt ruimte aan het administratief personeel en de wigvormige vleugel herbergt de technici. (afb. 69)

Om ruimte te maken voor de perronverlenging wordt in 2000 de bebouwing aan de westzijde van het middeneiland gesloopt, grenzend aan het IJgebouw. Een van deze gebouwen is het districtskantoor van de NS: het Gebouw Ruyterkade (GRK), gebouwd in de jaren 1920. Elementen van dit gebouw zijn in de nieuwe kademuur verwerkt.



(afb. 80) het VL/TC-gebouw / foto 2008 Google Streetview

2004: start uitvoering Masterplan reizigersmachine

De ontwikkeling van de IJ-as enerzijds en de gestage toename van het aantal reizigers en vervoersstromen dat dagelijks het station passeert anderzijds, leidt tijdens de opmaat op het stationseiland tot steeds grotere overlast.

Met name het aantal bussen en buslijnen dat stopt op Amsterdam Centraal blijft toenemen. Om (tijdelijke) ruimte te vinden voor de uitbreiding van het aantal bushaltes wordt onder andere uitgeweken naar de Prins Hendrikkade. Hierdoor zijn de bushaltes steeds meer verspreid komen te liggen over de stationsomgeving. De verschillende stromen die samenkomen op het voorplein (voetgangers, fietsers, trams, bussen, taxi's, metro, trein) verergerend de al aanwezige onoverzichtelijke situatie, waardoor het voor de reizigers lastiger wordt om de weg te vinden.

Daarnaast is het zo dat door het ruimtetekort op het voorplein dat door het toegenomen aantal functies is ontstaan, de ruimte deels wordt gezocht in de havenkommen, waardoor zowel de kademuren als het water zelf vanaf de Prins Hendrikkade en het voorplein zelf steeds minder goed zichtbaar zijn.

Aan de IJzijde van het station wordt de De Ruyterkade een steeds drukker weg. Tegelijkertijd ontwikkelt het gebied langs de IJ-oeveren zich meer en meer tot een centrumgebied en

neemt de populariteit van Amsterdam-Noord toe. De IJzijde van het station wordt daarmee ook steeds belangrijker. Het feit dat reizigers de drukke autoweg moeten oversteken om bij de pontjes naar Noord te komen, wordt gaandeweg een groter probleem. Ook kent deze zijde van het station nog steeds het karakter van een 'achterkant', terwijl wat betreft het gebruik (bijna) sprake is van een tweede voorkant. Het feit dat deze zijde van het station geen prettig verblijfsgebied is, wordt een steeds groter probleem.

Uiteindelijk luidt de afsluiting van de middentunnel in 2004 ten behoeve van de werkzaamheden aan de NoordZuidlijn het startsein in van de uitvoering en de verdere uitwerking van het Masterplan Reizigersmachine.

de stad groeit verder

En ook na de mijlpaal die de start van de uitvoering Masterplan Reizigersmachine is, blijven de veranderingen en aanpassingen elkaar in hoog tempo opvolgen.

Amsterdam blijft groeien en bereikt de grenzen van de bestaande beleidsmatige ontwikkelkaders. In 2007 gaat de gemeente daarom een bestuurlijk samenwerkingsverband aan met lokale en regionale overheden in het noordelijke deel van de Randstad, onder de noemer Metropoolregio Amsterdam. Het belang van de NoordZuidlijn en het Centraal Station als

regionaal vervoersknooppunt neemt hierdoor verder toe.

In 2008 wordt het Ibis hotel uitgebreid met een tweede volume, dat op het eerste en tweede perron rust en via luchtbruggen met het bestaande gebouw is verbonden. De uitbreiding wordt ontworpen door Ruland + Partner Architecten. (afb. 68)



(afb. 82) uitbreiding van het Ibis hotel die afsteunt op het eerste en tweede perron / foto 2009 www.architectenweb.nl

samenvatting

Sinds de jaren 1980 bevindt het station zich in een staat van constante verandering en ontwikkeling. Aan de presentatie van het Masterplan Reizigersmachine in 1997 gaat een lang proces van beleid- en planvorming vooraf. Deze ontwikkelingen vinden deels parallel aan elkaar plaats en leiden er uiteindelijk toe dat in 2004 gestart kan worden met de uitvoering en verdere uitwerking van het Masterplan Reizigersmachine.

opkomst van de IJ-as

- 1985 vaststelling van het Structuurplan 1985
- 1989 start herontwikkeling van het Oostelijk Havengebied
- 1991 oprichting Amsterdam Waterfront Financieringsmaatschappij
- 1992 Rem Koolhaas maakt stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied
- 1993 AWF wordt stopgezet
- 1995 Ankers aan 't IJ
- 1996 toch NoordZuidlijn
- 1997 presentatie Masterplan Reizigersmachine
- 1997 start herontwikkeling Wester- en Oosterdokseiland

aanpassingen emplacement

- 1985-1994 renovatie overkappingen

- 1992 bouw overkapping 1ste perron
- 1994 - 2004 uitvoering 'Amsterdam Centraal, spoor 10-15.
- 1996 bouw middenkap n.a.v. verbreding vierde perron.

voorbereiding uitvoering Masterplan Reizigersmachine

- 1998 verbreding middentunnel
- 1999 poortvrije passages in het Masterplan
- 2000 (tijdelijke) uitbreiding van de fietsenstallingen
- 2004 start uitvoering Masterplan reizigersmachine

conclusie

- Door de grote druk op de binnenstad van Amsterdam, zowel wat betreft de ruimte als de bereikbaarheid, is Amsterdam Centraal door haar ligging een cruciaal onderdeel geworden van de stedelijke ontwikkeling van de stad Amsterdam.
- In de periode van 1985 tot 2004 vindt de cruciale plan- en besluitvorming plaats tot grootschalige verandering van het station om het ook onderdeel te maken van het stedelijk weefsel.
- Het Masterplan Reizigersmachine moest daarom niet alleen, zoals in vorige fasen het geval was, wijzigingen in

het aantal reizigers (o.a. toename aantal door aansluiting Noordzuidlijn) en de manier van reizen (OV-chipkaart) in zich op nemen, maar ook én ruimte maken voor de binnenstad (poortvrije passages, busplatform en IJ-Boulevard) en ook de bereikbaarheid van de binnenstad garanderen door zijn functie als binnenstedelijk vervoersknooppunt verder uit te breiden. Dit laatste betekent dat de reiziger binnen het station comfortabel en overdekt kan wisselen tussen alle verschillende modaliteiten, op de tram en veerpont na.

- De begane grond van het station is onderdeel geworden van het stedelijk weefsel: station en stad zijn daar bijna letterlijk met elkaar verweven.
- Sinds de jaren 1980 volgen wijzigingen aan de stationsomgeving, het station en de planvorming rond het station elkaar in hoog tempo op, waardoor geen sprake meer is van een duidelijke bouwfase. Dit hangt ook samen met de omvang van de werkzaamheden en het belang dat het station tijdens de werkzaamheden nog steeds moet kunnen blijven functioneren.
- Door de verlenging van de perrons is het zwaartepunt reizigersrouting verplaatst van de midden- naar de westtunnel.

deel 2

het gebouw

cultuurhistorisch onderzoek en waarderstelling

amsterdam centraal station





(afb. 83) overzicht van het station vlak na de oplevering in 1889 / foto 1889 GAA

1889

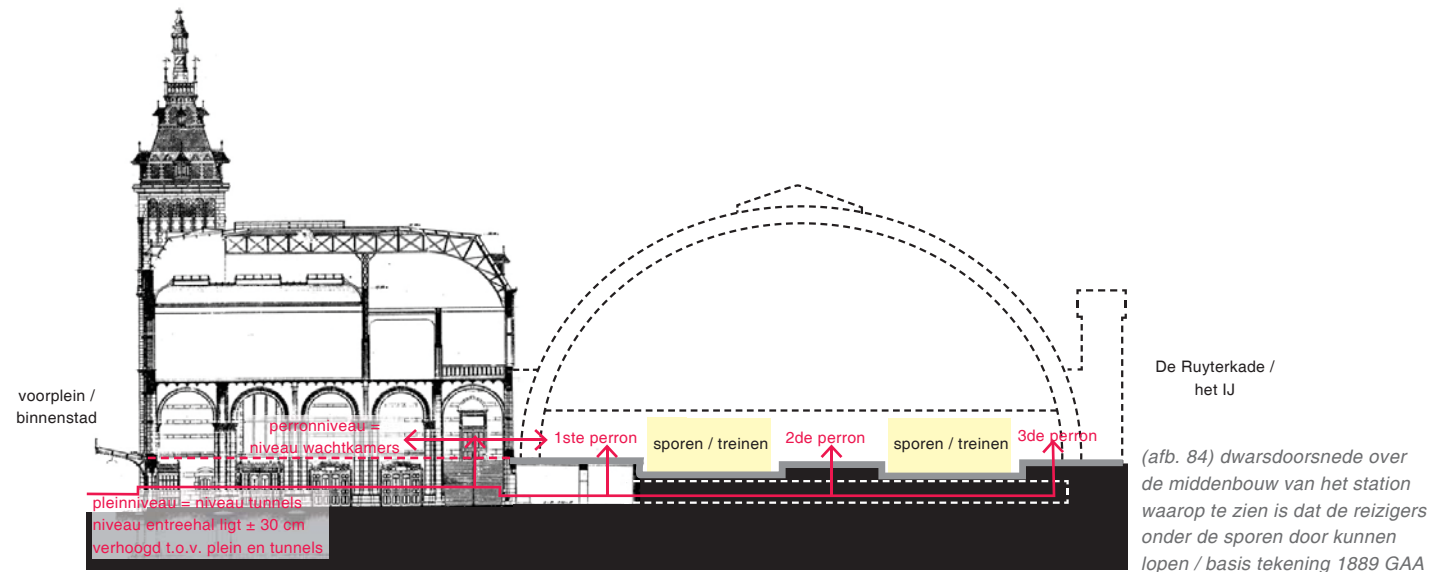
gebouw

het functioneel ontwerp

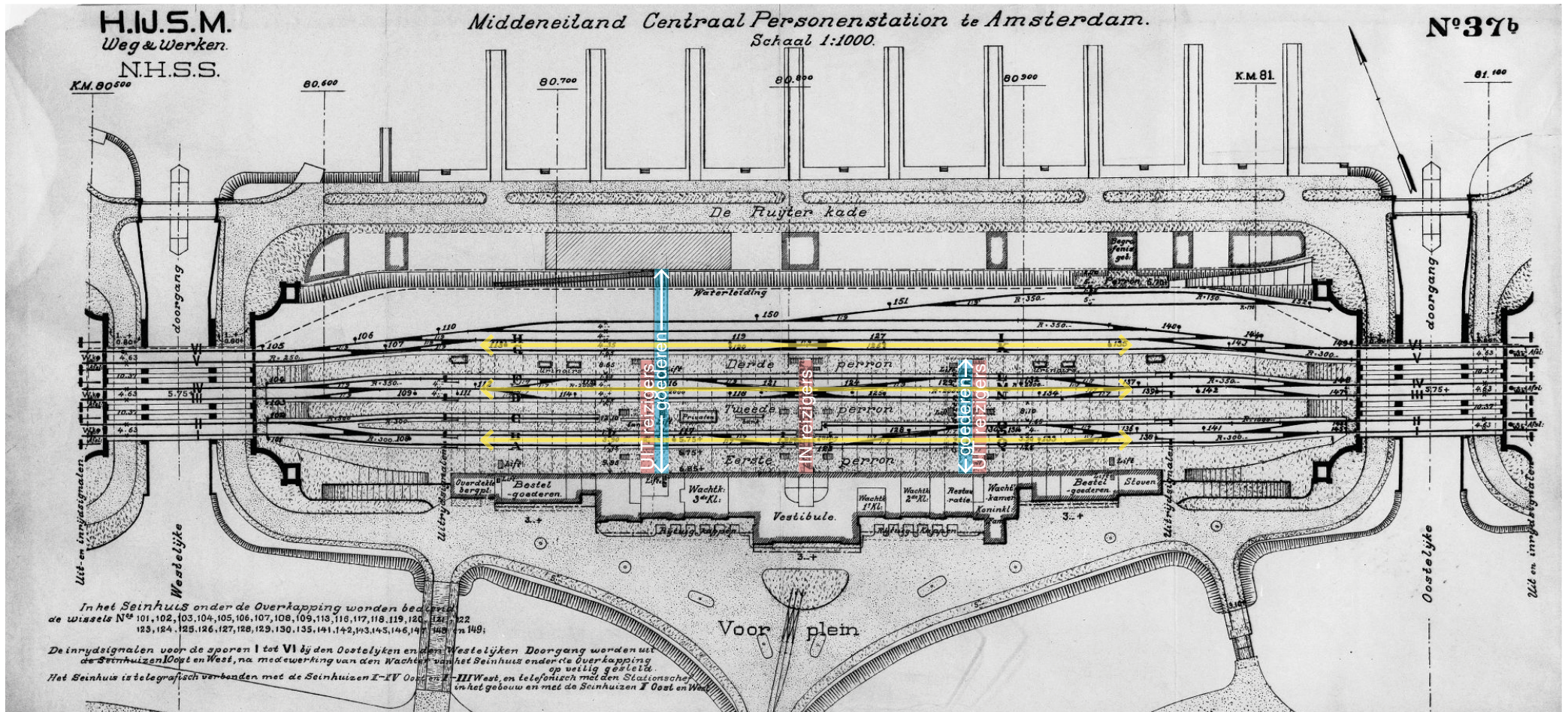
verdiepingsstation met ingangscntrole

Het functioneel ontwerp van het station wordt vermoedelijk vastgesteld onder leiding van Van Gendt. Tijdens een studiereis naar Duitsland maakt men kennis met het principe 'verdiepingsstation'. Bij een verdiepingsstation worden gelijkvloerse kruisingen tussen reizigers en treinen voorkomen, door de verschillende stromen te scheiden over verschillende niveaus. Deze wijze van organiseren van het station zou het mogelijk maken om, ook met een toename van het aantal

treinen en het gebruik van steeds meer sporen tegelijk, toch te kunnen blijven functioneren. Dit principe wordt dan ook als uitgangspunt genomen voor het Centraal Station in Amsterdam. Hiermee is Amsterdam de eerste stad in Nederland met een verdiepingsstation (1). Treinen, reizigers en goederen zijn in het gebouw structureel van elkaar gescheiden (afb. 84). Er zijn aparte tunnels voor vertrekkende en aankomende reizigers en goederen (afb. 85). Ook in het hoofdgebouw blijven vanwege de ingangscntrole de stromen gescheiden: men mag alleen het perron betreden op vertoon van een plaatsbewijs voor de trein.



(1) Na Amsterdam worden vrijwel alle nieuwe stations gebouwd als een verdiepingsstation.

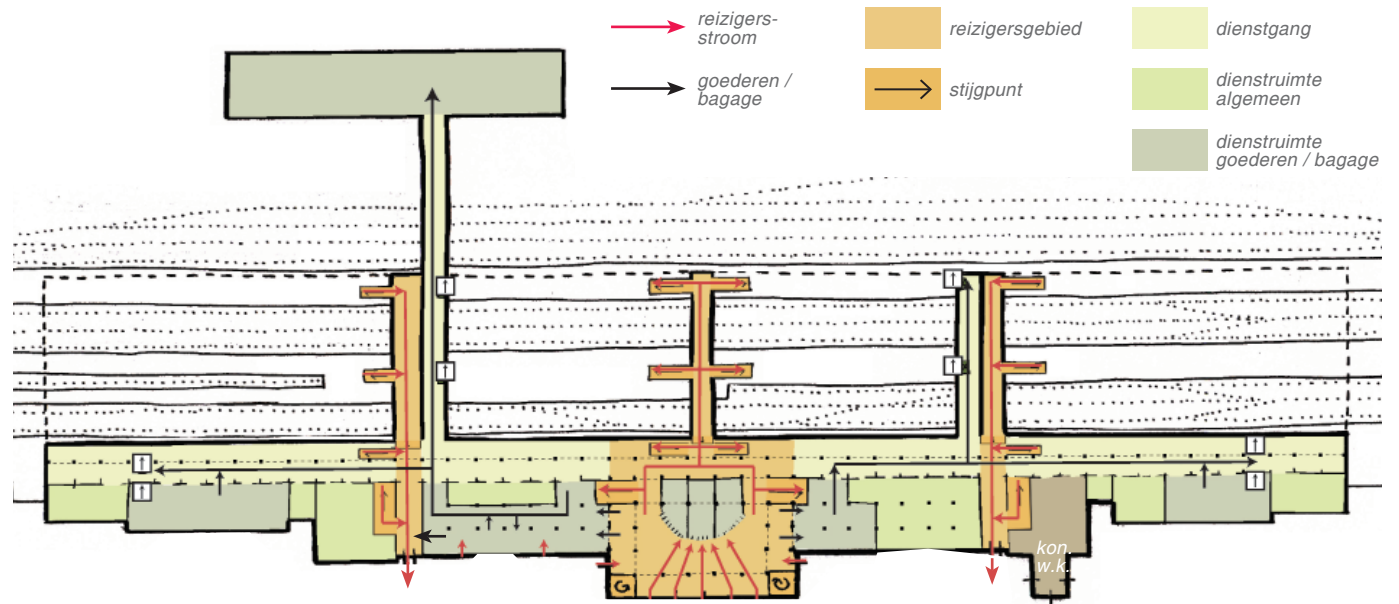


reizigerstunnel
 bagagetunnel
 rijrichting treinen

(afb. 85) ontwerptekening van het middeneiland, de verschillende reizigers- en goederentunnels zijn gemarkeerd evenals de richting van de treinen die daar bovenlangs rijden / tekening 1889 GAA

de routing van de reizigers

De route van de reizigers door het station wordt sterk gedictieerd door de functionele organisatie van het station. (afb. 86) Er zijn slechts enkele mogelijke routes die de reiziger af kan leggen vanaf het voorplein naar het perron, afhankelijk van de reisklasse en de beschikbare tijd. (afb. 87) Nadat men het station heeft betreden via één van de toegangen naar de entreehal, koopt men eerst een kaartje bij het plaatskaartenkantoor - bijnaam 'het orgel' door de grootte en uitstraling van het kantoor (afb. 96) (afb. 97) op p. 79 - en geeft men vervolgens de bagage af bij de bagageafgifte aan één van de zijden van de hal. De bagageafhandeling is te vergelijken met die van een hedendaags vliegveld. In de vleugels kunnen reizigers de bagage afgeven, die vervolgens via wagentjes op smalspoor in aparte tunnels naar de perrons wordt vervoerd.⁽²⁾⁽³⁾ Men vervolgt de route, afhankelijk van het treinkaartje, naar de 1ste, 2de of 3de klas wachtkamer. De wachtkamers liggen op de eerste verdieping van het gebouw en worden bereikt via de brede trappen aan weerszijden van de hal. In de wachtkamer kan de reiziger uitkijken over de perrons en de trein zien aankomen. *"Een tooverachtige indruk maakte 't op mij toen ik, de laatste trede van de trap nog onder mijne voeten hebbende, door de openstaande deuren de voorbijsnorrende treinen en die groote wandelende volksmenigte op de perrons zag"*, omschrijft een bezoeker van de opening van het



(afb. 86) de routing van de reizigers door het station incl. tunnels / tekening 2014 TAK

stationsgebouw in 1889 zijn ervaring ⁽⁴⁾. Omdat er vaak lang gewacht moet worden op de trein zijn er horecavoorzieningen aanwezig; bij de wachtkamers voor de 2de en 3de klasse in de vorm van ingebouwde buffetten, voor de 1ste klasse ⁽⁵⁾ is een aparte ruimte ingericht als restaurant.⁽⁶⁾ Als de trein is aangekomen, daalt de reiziger af naar de middentunnel - die gelijkvloers is met de entreehal en het voorplein. Vanuit de middentunnel lopen naar elk perron twee trappen omhoog, die

de reiziger naar het desbetreffende perron leiden. Aankomende reizigers dalen vanaf het perron af naar de oost- of westtunnel. Vanaf elk perron bevinden zich trappen naar de tunnels. Men loopt gelijkvloers het station weer uit via de uitgangen in de vleugels. De bagage wordt afgehaald bij het bagagedepot in de westvleugel. Er is in de oorspronkelijke situatie nog geen uitgang aan de IJzijde van het station.

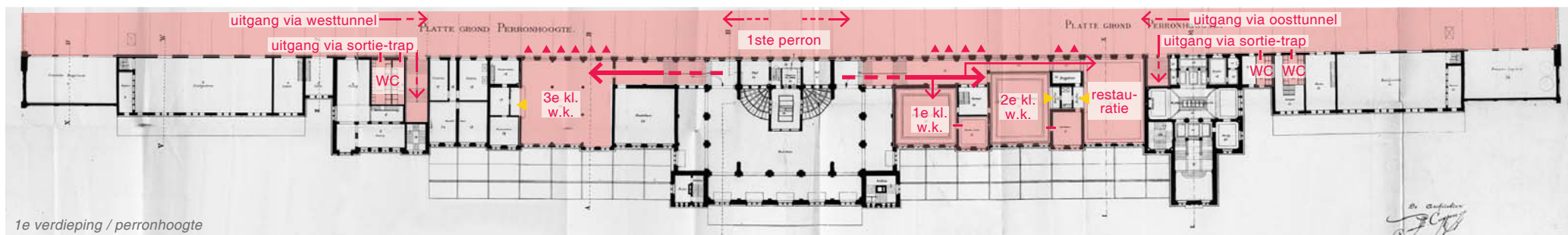
(2) Vlaardingerbroek, H., Wegenaar, E., Wevers, L.; Centraal Station te Amsterdam. Bouwhistorische verkenning - Deel 1; Utrecht 1999; p. 19

(3) Oxenaar 1989; p. 27

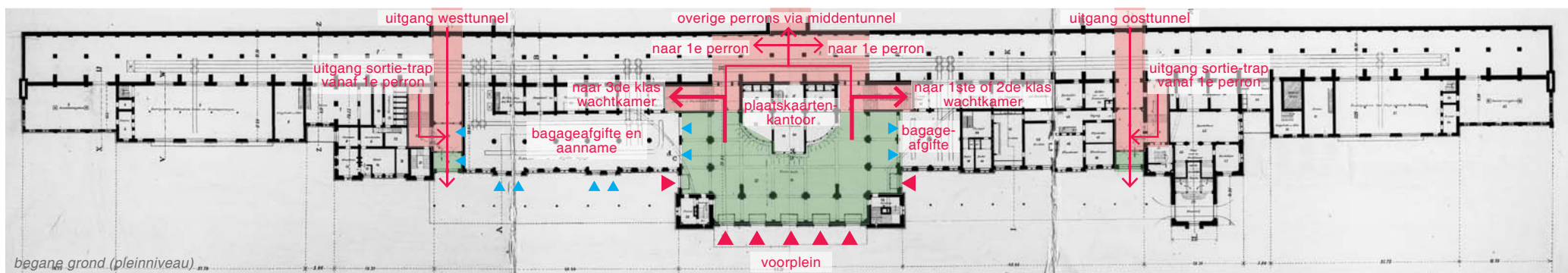
(4) Uit een ingezonden brief door dhr. Van Stralen in de Leeuwarder Courant van 30 oktober 1889. Uit: het historische krantenarchief van de Koninklijke Bibliotheek.

(5) Voor de koninklijke familie is in het oostelijk paviljoen een aparte koninklijke wachtkamer.

(6) Vlaardingerbroek, H., Wegenaar, E., Wevers, L.; Centraal Station te Amsterdam. Bouwhistorische verkenning - Deel 1; Utrecht 1999; p. 19



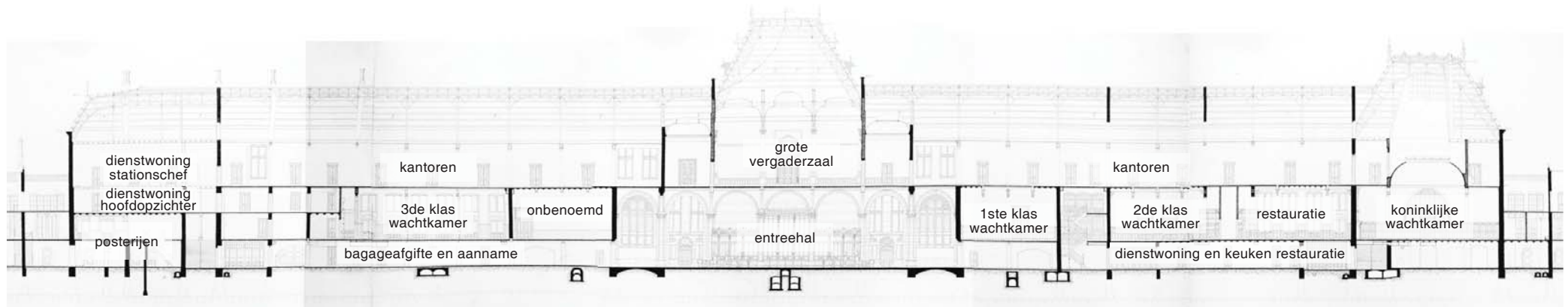
1e verdieping / perronhoogte



begane grond (pleinniveau)

- reizigersgebied openbaar toegankelijk gebied
- reizigersgebied alleen toegankelijk met plaatsbewijs
- reizigersroute
- doorgang reizigers
- afgifte en aanname bagage
- uitgifte horeca

(afb. 87) de routing van de reizigers door het stationsgebouw / basis tekening 1889 GAA



(afb. 88) langsdoorsnede over het hoofdgebouw (zonder de goederenvleugels) / tekening 1889 GAA

overige functies in het gebouw

Naast de MESS, opdrachtgever voor de bouw van het station, wordt het stationsgebouw ook gebruikt door de spoorwegmaatschappijen HIJSM en NRS en herbergt het, naast reizigers- en goederenvervoer, ook postvervoer, dienstruimten en dienstwoningen. Op de begane grond herbergen de vleugels de bagageafgifte en verschillende vertrekken voor de goederenoverslag van de spoorwegmaatschappijen. Dit is in de oostelijke vleugel de NRS en in de westelijke vleugels de HIJSM en de MESS. De spoorwegmaatschappijen dragen zorg voor bevrachting, aanname, aflevering en tijdelijke opslag van de goederen. In 1890 maakt het vervoer van 'goederen, vee en rijtuigen' 34% uit van de totale inkomsten voor de

spoorwegmaatschappijen. Vandaar dat het goederentransport - ondanks het goederenstation op de Rietlanden - toch de grote vleugels bijna geheel in beslag neemt.⁽⁷⁾ Parallel aan de oosten westtunnel voor de reizigers lopen de goederentunnels. Deze zijn voorzien van liften, die de goederen en bagage van en naar de perrons brengen. Alle tunnels lopen dood onder het derde perron, behalve de westelijke goederentunnel, die doorloopt naar de De Ruyterkade, waar deze aansluit op een goederengebouw.

In het westpaviljoen zijn de posterijen gevestigd. Het vervoer per spoor wordt aan het einde van de 19de eeuw steeds belangrijker voor de postbezorging. Al vanaf halverwege de 19de eeuw vindt er postvervoer per spoor plaats en met

de komst van zogenaamde spoorwegpostkantoren, treinen waarop de post tijdens de rit wordt gesorteerd, wordt in 1876 nog een aanzienlijke versnelling van de postbezorging bewerkstelligd.⁽⁸⁾ Tevens bevinden zich in dit paviljoen twee dienstwoningen: één voor de stationschef en één voor de hoofdopzichter. De dienstwoning van de conciërge bevindt zich boven de Koninklijke Wachtkamers in het oostelijk paviljoen. Op de verdieping van de vleugels zijn kantoren gevestigd. Deze ruimtes worden verhuurd aan een externe partij, de Maatschappij 'De Volharding', een vroege soort projectontwikkelaar, die grote delen van Amsterdam in handen heeft.⁽⁹⁾

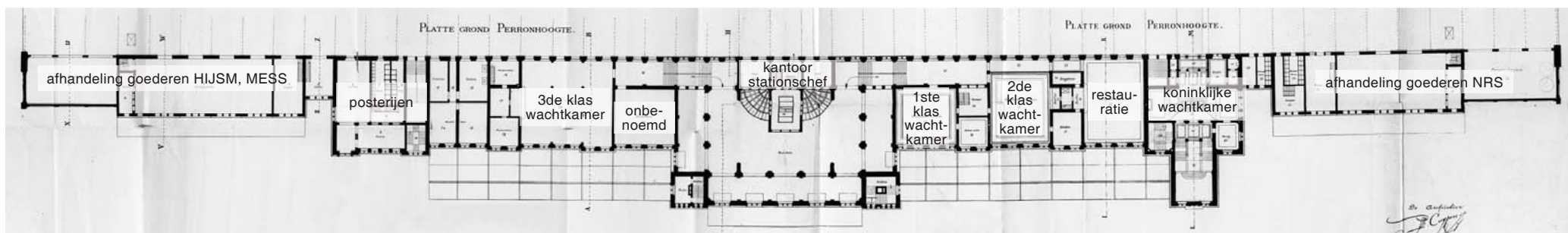
(7) Faber, J.A. (red.); Het spoor. 150 jaar spoorwegen in Nederland; Amsterdam 1989

(8) Museum voor de Communicatie; Postvervoer per spoor; via: www.muscom.nl/collecties/postvervoerperspoor.php

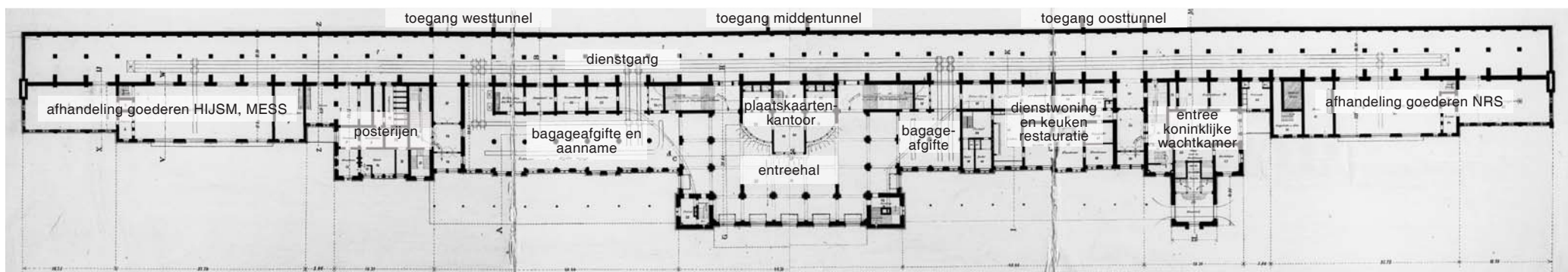
(9) Zie voor meer informatie over de functie van de verdiepingen: TAK architecten; Analyse van de architectuur verdiepingen Cuypersgebouw; Delft/Arnhem 2013



(afb. 89) plattegrond van de 2de verdieping / tekening 1889 GAA



(afb. 90) plattegrond van de 1ste verdieping (perronhoogte) / tekening 1889 GAA



(afb. 91) plattegrond van de begane grond (pleinniveau) / tekening 1889 GAA

het architectonisch ontwerp⁽¹⁰⁾

de opzet van de architectuur

Cuypers ontwerpt het stationsgebouw als een symbolische stadspoort aan het einde van de as van het Damrak. Hij doet dit volgens de principes van zijn eigen gotisch rationalistische opvattingen, waarin hij bepaalde stijkenmerken overneemt van de door de opdrachtgever gewenste neorenaissance. De architectuur van het gebouw is volledig hiërarchisch opgezet, waarbij Cuypers de hiërarchie van de (symbolische) functies die zich in het gebouw bevinden of die het gebouw vertegenwoordigt als leidend ontwerpprincipe toepast.

Het hoofdgebouw heeft een bijna volledig symmetrische opzet van middenrisaliet met hoektorens, vleugels en hoekpaviljoens. Het middenrisaliet ligt in het verlengde van het Damrak, waar het de poort tussen de stad en de buitenwereld vormt. De middenbouw, waarachter zich de entreehal bevindt, symboliseert de poort doordat deze hoger en risalerend is. De beide torens versterken dit effect. De gevels van de beide vleugels liggen terug ten opzichte van het middenrisaliet en weerspiegelen zo de dienende functie. De vleugels worden geflankeerd door de hoekpaviljoens, waar zich aan de oostzijde het koninklijk paviljoen met de koninklijke wachtkamer en aan de westzijde de posterijen en dienstwoningen bevinden. Doordat de hoekpaviljoens, in lijn

met de verschillende functies, verschillend zijn vormgegeven, wordt hier de symmetrie van het gebouw doorbroken. Het oostelijk paviljoen risaleert meer dan het westelijk paviljoen. Dit weerspiegelt de hogere hiërarchische positie van de koninklijke wachtkamer ten opzichte van de vleugels en het westelijk paviljoen. Het oostelijk paviljoen steekt zelfs één pilasterdikte verder naar voren dan de middenbouw, om de, voor deze belangrijke functie, ondergeschikte plek aan de zijkant van het gebouw te compenseren. Aan weerszijden van gebouw bevindt zich een goederenvleugel, die een bouwlaag minder heeft en door toepassing van een tussenlid visueel los staat van het hoofdgebouw. De goederenvleugels bestaan uit twee onderdelen, eerst een hogere loods en daarna lagere, open bergplaatsen. Het stationsgebouw wordt hiermee op subtiele wijze beëindigd. Wanneer men op het voorplein staat kan alleen boven de goederenloodsen de grote overkapping worden aanschouwd, die achter het stationsgebouw de perrons en sporen overdekt.

Het hoofdgebouw bestaat uit drie bouwlagen en een kap: begane grond (pleinniveau), 1e verdieping (perronniveau), 2e verdieping en de ruimte onder de kap (zolder). Deze drie bouwlagen geven het gebouw voldoende hoogte en massa om een waardige beëindiging te zijn van de as van het Damrak. In de eerste instantie mist een functionele bestemming voor de tweede verdieping. Het functioneel programma dat Cuypers

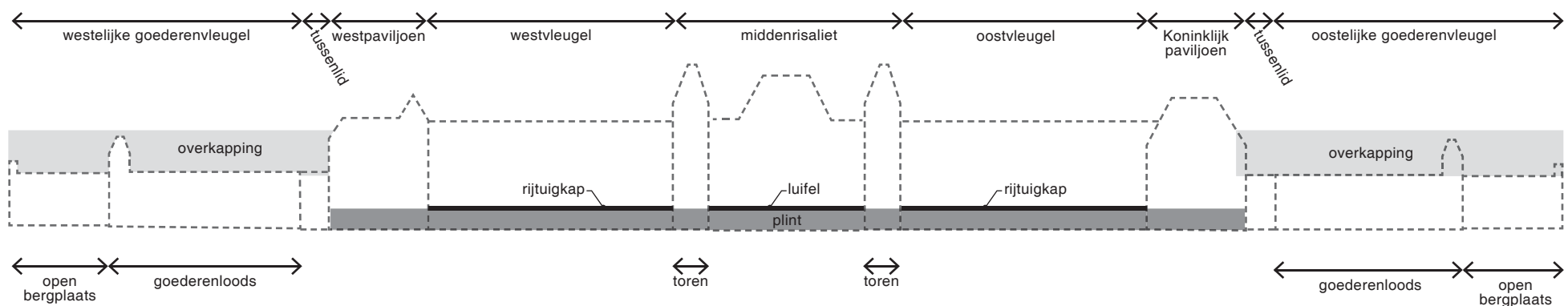
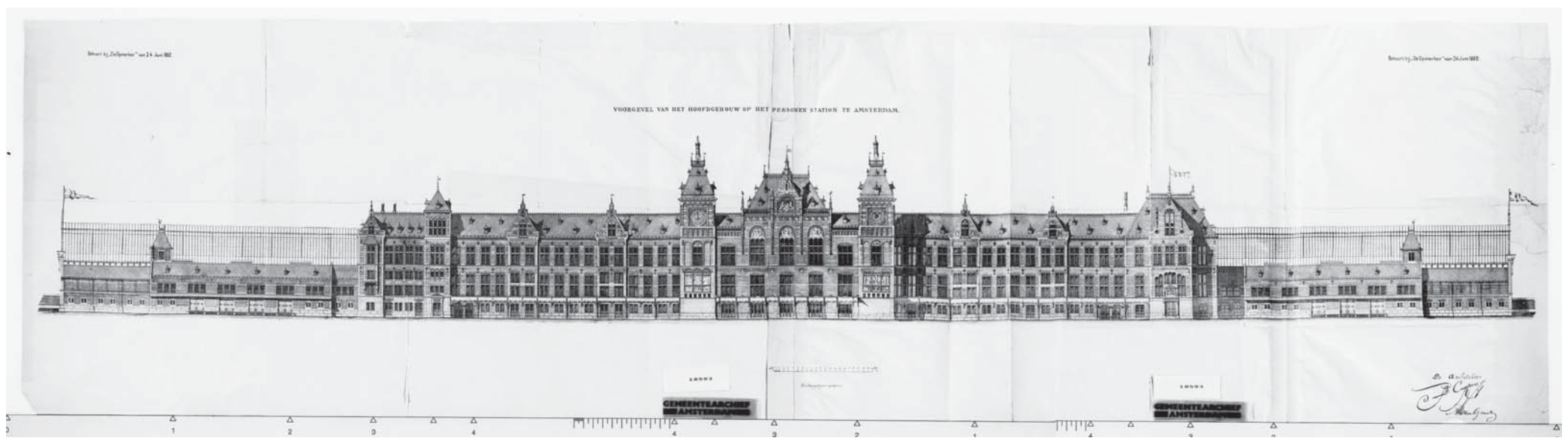
moet verwerken in zijn stationsgebouw is voor de middenbouw en vleugels slechts voldoende om de begane grond en de eerste verdieping te vullen waardoor geen tweede verdieping nodig is. Echter, Cuypers voorziet dat zonder tweede bouwlaag er onvoldoende hoogte is om als gevelwand tegenwicht te kunnen bieden aan de belangrijke zichtas vanaf de Dam. Hij voegt daarom een volledige verdieping toe, met kantoren en vergaderzalen, die aanvankelijk geen ander doel dient dan de gevel meer hoogte te geven. Hoewel eindstations vaak worden gebruikt als hoofdkantoor van de spoorwegmaatschappij, die de sporen vanaf het station exploiteren, is dit bij het Centraal Station van Amsterdam niet het geval. De HIJSM en de NRS, hebben beiden al een hoofdkantoor: de NRS heeft een hoofdkantoor in Utrecht en het hoofdkantoor van de HIJSM is zelfs vlak naast het Centraal Station gevestigd in het gebouw 'de Droogbak'.

(10) Het betreft hier een beknopte omschrijving van de architectuur van het stationsgebouw. Voor een uitgebreide omschrijving verwijzen wij naar de volgende rapporten:

- 'Centraal Station te Amsterdam. bouwhistorische verkenning' door Vlaardingerbroek & Wevers uit 1999;
- 'Amsterdam Centraal Station. Aanvulling bouwhistorische verkenning

1.0' door TAK architecten i.s.m. Arcadis uit 2009.

- 'Analyse van de architectuur. Cuypersgebouw Amsterdam C.S.' door TAK architecten uit 2012;
- 'Analyse van de architectuur. Verdiepingen Cuypersgebouw Amsterdam C.S.' door TAK architecten uit 2013.



(afb. 92) overzicht van de voorgevel (boven) met schematische benaming van de verschillende onderdelen (onder) / tekening 1889 GAA

het exterieur

Cuypers ontwerpt het stationsgebouw als een geled volume, met verspringingen in de hoogte, maar ook naar voren en naar achter, in lijn met de hiërarchie van de achterliggende functies. Zo is de middenpartij als accent hoger en meer naar voren geplaatst waarbij de torens aan weerszijde dit effect versterken.

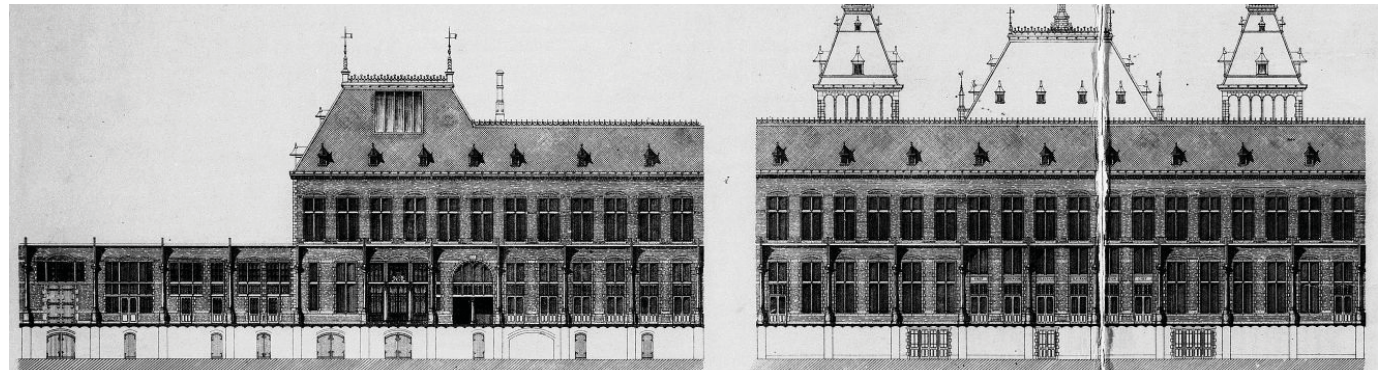
Cuypers is zich ervan bewust dat men het gebouw niet alleen frontaal vanaf de Damrak zal benaderen en hecht veel belang aan het overhoekse zicht op het gebouw. Hij ontwerpt daarom een voorgevel die zich als het ware om het gebouw heen vouwt. (afb. 93) Ter plaatse van de middenbouw is dit misschien nog het sterkst, waar ook de hoofdentredeuren, aan weerszijden van de gesloten torens, de hoek om zijn doorgezet.

Cuypers maakt gebruik van verschillende schaalniveaus in de



(afb. 93) overhoeks zicht op de gevel van het station / ansichtkaart 1910 SWM

gevel, waardoor de beleving van de gevel verandert naarmate men verder weg van of dichterbij het gebouw staat. Wanneer men bijvoorbeeld het station benadert vanaf de stadszijde zorgen de verspringingen in de gevel, gecombineerd met de plaatsing van de luifel en rijtuigkappen ervoor dat de (hoofd) entrees worden ervaren als vijf donkere 'gaten' in het duidelijk naar voren geplaatste middendeel. De rijtuigkappen worden ervaren als één donkere strook, waardoor het middendeel nog meer wordt benadrukt. De rand van de luifel en rijtuigkappen werkt als een duidelijk horizontaal element in het gevelbeeld. Wanneer men dichterbij komt en het stationsplein betreedt, wordt de ervaring van de gevel genuanceerd. Men ervaart dan niet meer de gevel als geheel, maar juist de onderdelen. (afb. 95) Het stationsgebouw ligt een klein beetje verhoogd ten opzichte van het niveau van het stationsplein, waardoor de



(afb. 94) bouwtekening uit 1889 van delen van de perrongevel / tekening 1889 GAA

toegangen van twee treden zijn voorzien. De achtergevel (afb. 94) valt geheel onder de spoorkap en is veel minder uitgesproken dan de voor- en zijgevels. De verticale geleding en een hiërarchie tussen de verschillende bouwdelen is hier minder uitgesproken aanwezig. De gevel ter plaatse van de hal, de uitgangen (de 'sortie-trappen') en de koninklijke wachtkamer zijn verbijzonderd.

materialisering

De gevels zijn voorzien van een plint ter hoogte van de begane grond van het gebouw, die is uitgevoerd in een combinatie van hardsteen en zandsteen. Boven de plint worden vlakken van rode baksteen afgewisseld met decoratieve speklagen, horizontale zandstenen banden, die binnen de verticale geleding van de massa's het gebouw een horizontaal aanzicht

geven. Het toepassen van speklagen is een typisch kenmerk van de Hollandse renaissance stijl. De neorenaissancestijl is verder te herkennen aan de symmetrische opzet, de kruisvensters en rondbogen boven de muuropeningen. Hieraan is een aantal neogotische elementen toegevoegd, zoals de pinakels en torentjes.

ornament

De ornamentatie van de voorgevel voegt Cuypers op eigen initiatief toe aan het ontwerp. Het iconografisch programma verbeeldt het algemeen belang van de spoorwegen voor de handel, het verkeer en de nijverheid. Hij benadrukt hiermee het Centraal Station als één van de belangrijkste openbare gebouwen van de stad.

Het middenrisaliet verbeeldt de belangrijkste aanleiding voor de bouw van het station: de concentratie van verschillende verkeersstromen ten bate van de handel. Hier zijn het rijkswapen, het stadswapen van Amsterdam en verbonden Europese steden opgenomen en zijn de handel, scheepvaart en de windrichtingen verbeeld. Het westpaviljoen symboliseert de technische prestatie die de spoorwegen zijn. Ter plaatse van de vleugels worden de nijverheid en industrie uitgebeeld, samen met de elf provinciewapens. Het koninklijk paviljoen staat in het teken van het gezag van het koningshuis, met de Nederlandse vlag en het wapen van het vorstenpaar.



(afb. 95) detail van de voorgevel van het station: door materialisering en ornament ontstaat een levendig beeld. Ook zijn ter plaatse van de toegangen de treden te zien die nodig zijn om het stationsgebouw, dat iets verhoogd ligt ten opzichte van het pleinniveau te kunnen betreden. / foto 1889 SWM

het interieur

de functionele hiërarchie in het interieur

De hiërarchie van de architectuur wordt ook in het interieur doorgezet, wat inhoudt dat de belangrijkste ruimten het rijkst zijn gedecoreerd en de ondergeschikte ruimten een meer sober karakter kennen. De mate van en het type ornamentatie houdt ook verband met de route van de reiziger, de geënceneerde wandeling die doorloopt tot in het gebouw. De hal wordt daarom door Cuypers ook afgewerkt als een buitenruimte: de stad loopt door tot in het gebouw. Hier zijn de wanden dan ook niet gepleisterd, maar is schoon metselwerk met speklagen te zien, zoals dat ook in het exterieur is te zien. (afb. 98) Dit thema loopt door ter plaatse van de opgangen naar de wachtkamers, waar een geleidelijke overgang plaats vindt via pleisterwerk met geschilderde voegen van metselwerk (afb. 100) naar gedecoreerd pleisterwerk met houten lambriseringen in de wachtkamers (zie blz. 82). Deze ruimten bevinden zich op de hoofdroute van de reizigers. De vleugels en de gang onder het eerste perron worden veel soberder afgewerkt (afb. 101), deze bevinden zich dan ook lager in de functionele hiërarchie van het station. Dit geldt ook voor de tunnels, die eveneens letterlijk lager liggen dan het Cuypersgebouw - op het zelfde niveau als het voorplein - en zijn soberder afgewerkt. Het rijkst gedecoreerd zijn de hal en de 1ste klas wachtkamer,

de dienstruimten zijn sober vormgegeven. Ook tussen de dienstruimten onderling bevindt zich een eigen hiërarchie: de kantoren zijn voornamer afgewerkt dan een opslagruimte als de zolder. De grote vergaderzaal op de tweede verdieping is juist weer rijk gedecoreerd, passend bij de representatieve functie. Cuypers heeft echter grotere ambities voor deze ruimte dan slechts het creëren van een vergaderzaal. Hij ontwerpt het decoratief en allegorisch programma van de grote vergaderzaal als een erezaal voor belangrijke figuren uit de geschiedenis van Amsterdam die de handel, nijverheid en scheepvaart, en dus de economie van de stad, hebben bevorderd. Deze 'burgerzaal voor de Amsterdammers' vertelt de geschiedenis van de stad en geeft uitzicht over Amsterdam.⁽¹¹⁾ Op dezelfde verdieping, ter plaatse van het oostelijk paviljoen ontwerpt Cuypers nog een kleine vergaderzaal. Deze is eveneens rijk gedecoreerd, maar wel ondergeschikt aan de grote vergaderzaal.

Ook bij de verschillende dienstwoningen is de functionele hiërarchie afleesbaar. De woning van de stationschef in het westelijk paviljoen heeft welliswaar dezelfde plattegrond als de woning van de opzichter die zich daaronder bevindt, maar is twee keer zo hoog en voorzien van rijkere wandafwerkingen en detaillering. De conciërgewoning boven de koninklijke wachtkamer in het oostelijk paviljoen is het eenvoudigst uitgevoerd.

ter lering en vermaak: de allegorische schilderijen
Naast de rijke afwerking verwerkt Cuypers, net als in de gevel, een iconografisch programma, waarbij hij, in samenspraak met Alberdingk Thijm en De Steurs per ruimte en functie passende allegorische voorstellingen bedenkt. De schilderijen worden ontworpen door Georg Sturm, een Oostenrijkse schilder, die eveneens aan het Rijksmuseum heeft gewerkt. In de hal zijn verschillende maatschappelijke bezigheden en beroepen uitgebeeld, afgewisseld met enkele gemeentewapens (afb. 98). Cuypers doorspekt de voorstellingen met moraliserende spreuken, zoals bijvoorbeeld in de 3de klas wachtkamer: *"Denk dus om aan te vullen, maar neem uw lafenis bij glazen en niet bij pullen"*⁽¹²⁾. Hier worden de reizigers aangezet tot hard werken, met voorstellingen van verschillende ambachten (afb. 108). De wanden in de 3de klas wachtkamer zijn voorzien van grote spoorwegkaarten van Nederland en Europa, vermoedelijk vanuit het oogpunt van educatie van de werkende klasse (afb. 109). De 1ste en 2de klas wachtkamers (zie blz. 82) zijn voorzien van schilderijen rond het thema van de ondernemende burger en handelsman, met spreuken als: *"Gheen heerlijk leven kiemt uyt Rust, die roest alleen"*.⁽¹³⁾ In de koninklijke wachtkamer past Cuypers geen moraliserende spreuken toe, maar kiest hij voor het thema 'tijd' en verwijzingen naar het koningshuis.⁽¹⁴⁾

(11) De reeks begint met Floris V die door tolvrijheid aan Amsterdam te verlenen als een van de eersten de handel van de stad stimuleerde, en eindigt met J.G. Jäger, een van de initiators van de aanleg van het Noordzeekanaal, waarmee een belangrijke stap is gezet voor de economische opbloei van Amsterdam.

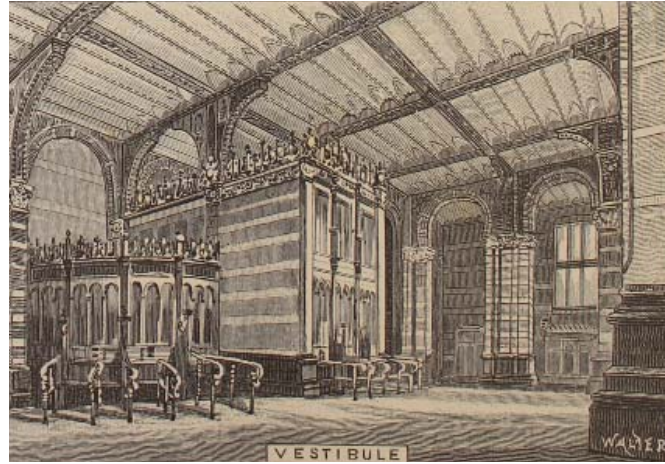
(12) Oxenaar (1989); p. 77

(13) Oxenaar (1989); p. 80

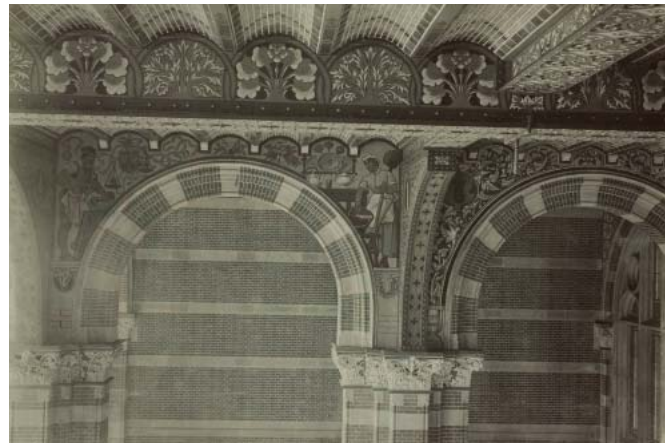
(14) Voor een uitgebreidere omschrijving van het decoratieprogramma in de koninklijke wachtkamer zie: Oxenaar (1989); p. 76-85



(afb. 96) de hal met rechts het plaatskaartenkantoor met daarachter de opgang naar de wachtkamers en het perron / foto 1889 SWM



(afb. 97) overzicht van de hal ('vestibule') met het plaatskaartenkantoor / detail van tekening 1889 NAI



(afb. 98) detail van de boogzwicken met daarop uitgebeeld een vleeschhouwer (links) en een werkmeid (rechts) / foto 1889 SWM



(afb. 99) detail van de gedecoreerde bogen en boogzwicken in de hal / foto 1889 SWM



(afb. 100) zicht op de toegang van de restauratie, links is de overgang te zien van schoon metselwerk naar geschilderd metselwerk / foto 1889 SWM



(afb. 101) foto van de ruimte onder het 1ste perron met in het midden de trap naar het perron en rechts de toegang tot de middentunnel, die verlaagd ligt ten opzichte van het Cuypersgebouw / foto 1889 SWM



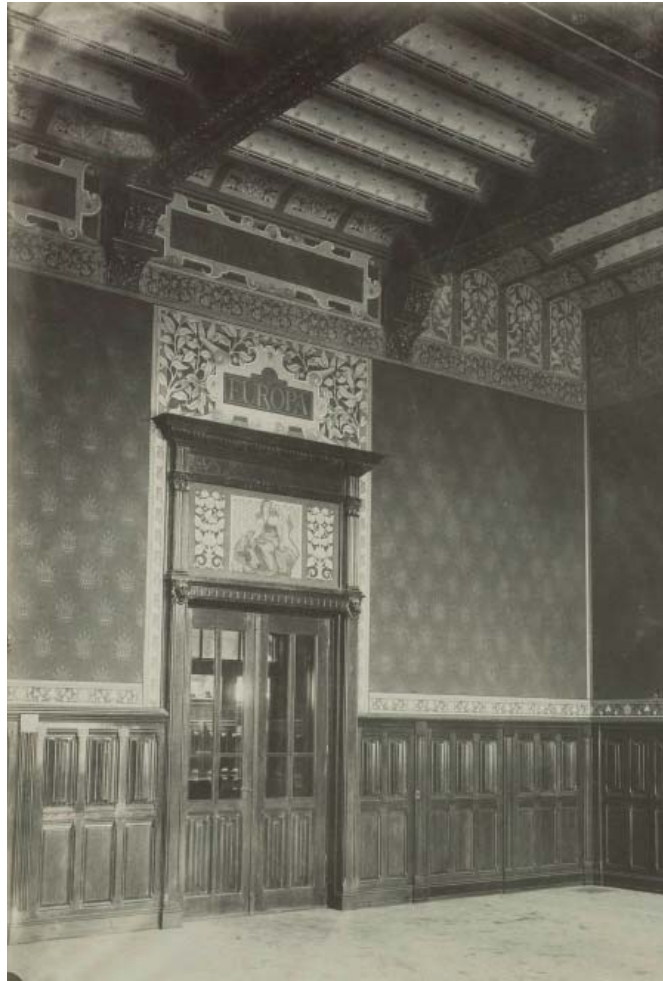
(afb. 102) de zeer rijk gedecoreerde entreehal en opgang naar de koninklijke wachtkamer in het oostelijk paviljoen / foto 1978 GAA



(afb. 103) het interieur van de koninklijke wachtkamer / foto 1889 GAA



(afb. 104) het buffet van de eerste en tweede klas restauratie / foto 1889 SWM



(afb. 105) zicht op de noordwand van de eerste klas wachtkamer / foto 1889 SWM



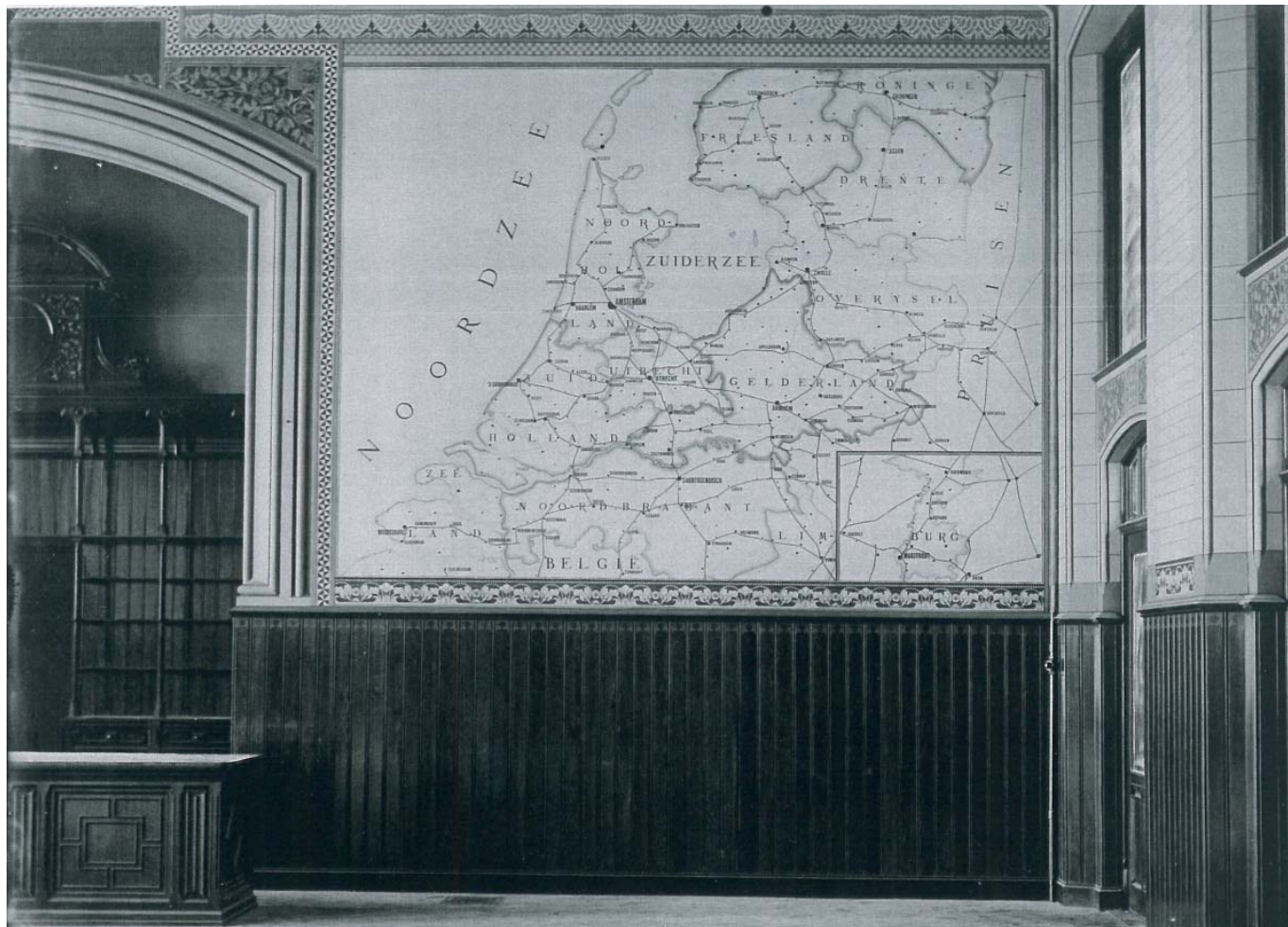
(afb. 106) zicht op de noord- en westwand van de tweede klas wachtkamer / foto 1889 SWM



(afb. 107) detail van het fraai gedecoreerde plafond, bestaande uit gepleisterde metselwerken troggewelfjes tussen stalen constructie / foto 1889 SWM



(afb. 108) zicht op de oostwand van de derde klas wachtkamer met de toegang / foto 1889 SWM



(afb. 109) de westwand van de derde klas wachtkamer met links het buffet en rechts de doorgangen naar het perron; op de wand is een grote spoorwegkaart afgebeeld / foto 1889 SWM



(afb. 110) de opgang vanuit de hal via de toren naar de gang van de tweede verdieping / foto 1889 SWM



(afb. 111) zicht op de doorgang naar het archief in de westwand van de grote vergaderzaal / foto 1889 NAI



(afb. 112) fragment van de vorige afbeelding, gedeelte van de schildering Floris V verleent tolvrijheid aan Amsterdam / foto 1889 NAI



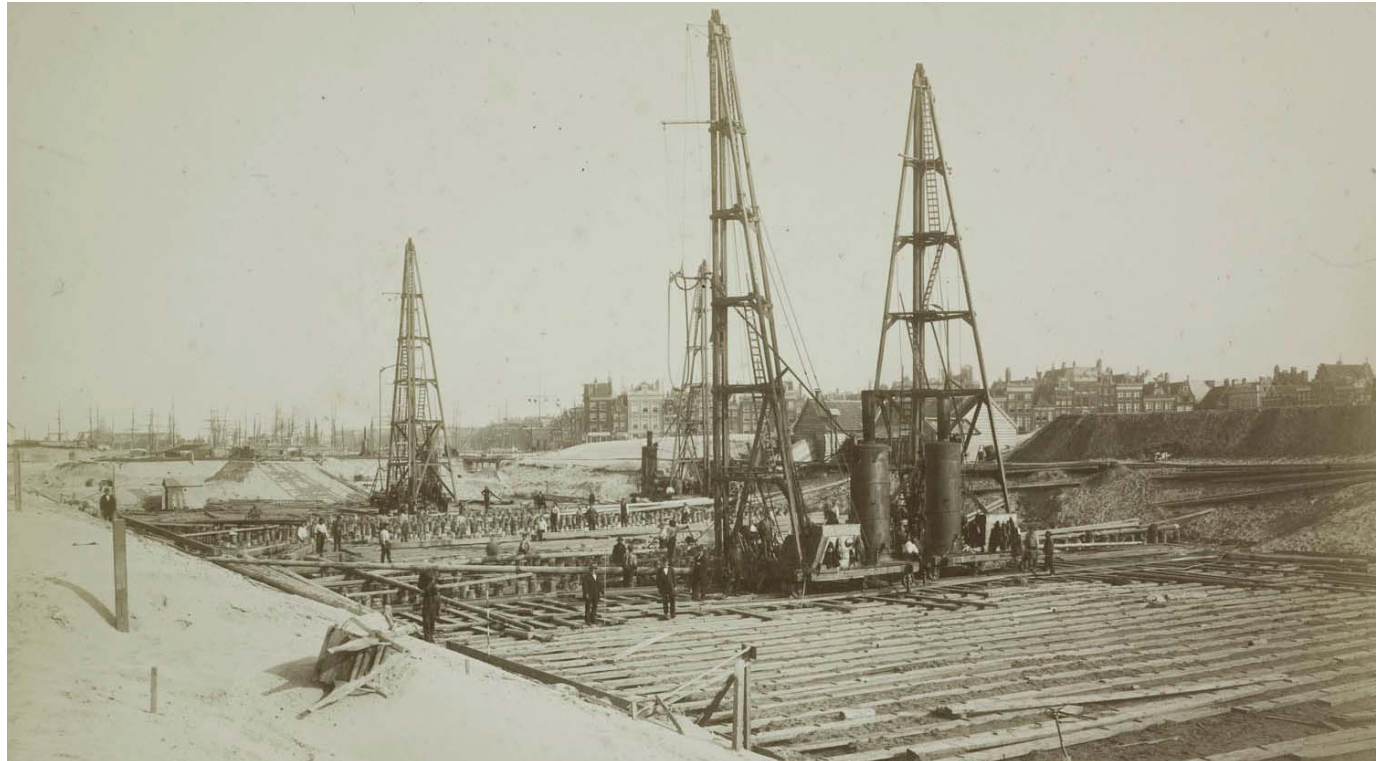
(afb. 113) de gang naar de kantoren op de tweede verdieping, de afwerking is hier sober, helaas zijn er geen foto's van het interieur van de kantoren zelf / foto 1889 SWM



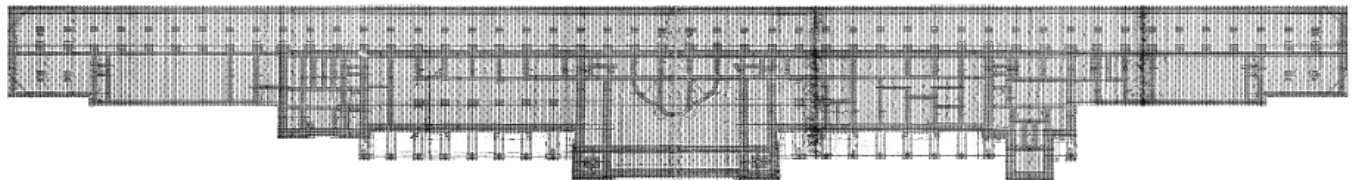
(afb. 114) de opslagruimte onder de kap / foto 1889 SWM

de constructie

Het stationsgebouw is gefundeerd op circa 8.700 houten palen en opgebouwd uit baksteen, natuursteen en staal, waarbij de dragende elementen (gemetselde wanden, kolommen en bogen) nagenoeg altijd de begrenzingen van de functionele ruimten vormen. Voor vloeren en overspanningen wordt staal gebruikt, een voor die tijd nieuwe techniek. Dat deze techniek schoorvoetend wordt vertrouwd, is te zien aan de overdimensionering en vaak traditionele toepassingen. Zo wordt de vloer van de zaal boven de entreehal door stalen liggers (moerbalken) en kleinere stalen 'kinderbinten' gedragen en zijn bij de opleggingen in het metselwerk (stalen) schoren gebruikt.⁽¹⁵⁾ Alleen in de ijzeren vakwerkspanten voor het dak en de ver uitkragende luifels voor de goederenloodsen is gebruik gemaakt van de nieuwe mogelijkheden van staal als constructiemateriaal. In deze onderdelen van de constructie is duidelijk de invloed van Van Gendt zichtbaar, die bekend stond om zijn ijzeren kapconstructies. Tamelijk nieuw is ook de toepassing van in baksteen gemetselde troggewelven tussen stalen liggers, waarmee grotere overspanningen mogelijk zijn. Op een aantal plekken past Cuypers de dragende baksteengewelven toe, zoals in de entreehal en de trapzaal van het koninklijk paviljoen, waar grotere overspanningen mee geconstrueerd kunnen worden.



(afb. 115) foto van de funderingswerkzaamheden aan het station / foto 1884 SWM



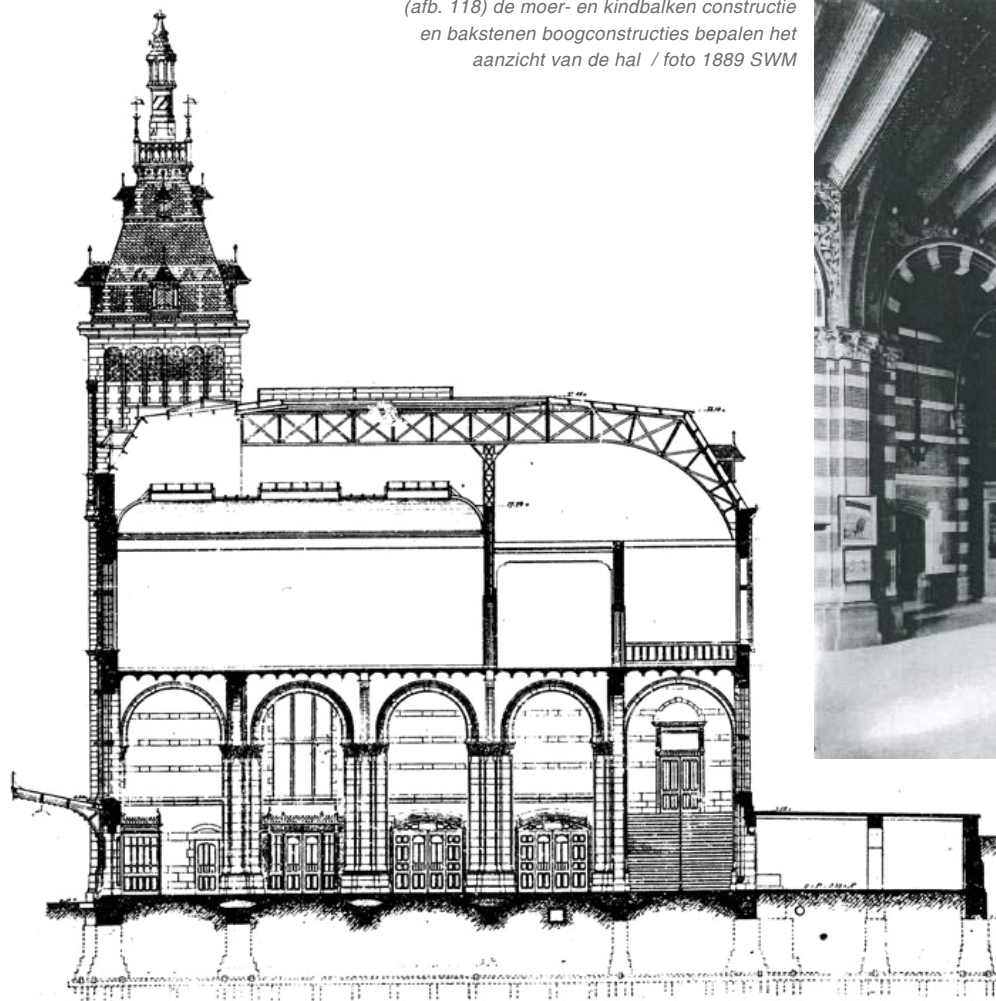
(afb. 116) funderingstekening van het station met de locatie van alle houten palen / tekening 1889 GAA

(15) Een vloerconstructie als een samengestelde houten vloer.

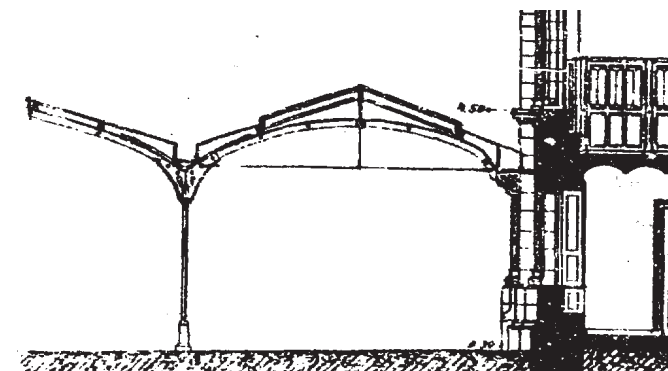
(afb. 118) de moeder- en kindbalken constructie en bakstenen boogconstructies bepalen het aanzicht van de hal / foto 1889 SWM



(afb. 119) zicht onder de luifel waar de repeterende constructie het beeld bepaald / foto 1889 SWM



(afb. 117) doorsnede over de hal met de baksteen bogen, stalen binten en kapconstructie / tekening 1889 GAA



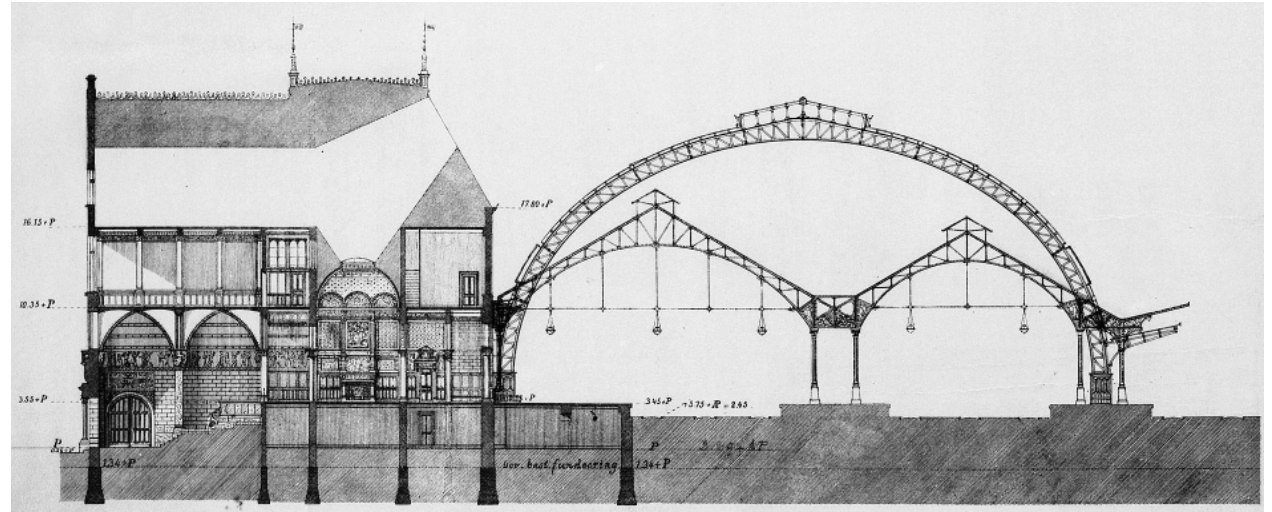
(afb. 120) doorsnede over luifel met het schema van de staalconstructie met trekstangen / tekening 1889 GAA

de overkapping

De overkapping heeft als functie om de perrons vrij van regen te houden, maar ook om de stoom van de stoomlocomotieven op te vangen. De kolendamp, die veel zwavel bevat en daarmee baksteen aantast, wordt door de spookap weggehouden van de gevels van de gebouwen. Maar de opdrachtgever - de MESS - ziet de bouw van de overkapping vooral als een mogelijkheid om het technische kunnen van het eigen spoorwegbedrijf te demonsteren. De overkapping van de perrons wordt ontworpen door civiel-ingenieur L.J. Eijmer, die een 'reusachtig ijzeren gewelf' ontwerpt met een lengte van 306 meter en daarmee in deze tijd de langste kap ter wereld. Dit alles zeer tegen de wil van Cuypers, die vreest dat de grote kap die Eijmer heeft ontworpen te overheersend is en zijn stationsgebouw tot een coulisse zal degraderen.

De strijd tussen Eijmer en Cuypers over het ontwerp van de kap wordt geïllustreerd door de bestektekeningen van de aanbesteding in 1882 (afb. 121), waar het ontwerp van Eijmer - een hoge, enkele kap - en het ontwerp van Cuypers - een lage tweeling kap - door elkaar zijn getekend.⁽¹⁶⁾ Uiteindelijk maakt Cuypers de grote kap onderdeel van zijn ontwerp, door aan weerszijden van de eindspanten torens toe te voegen, waardoor hier het motief van het station als stadspoort wordt doorgezet en de kap onderdeel wordt van de zijgevels. (afb. 122)

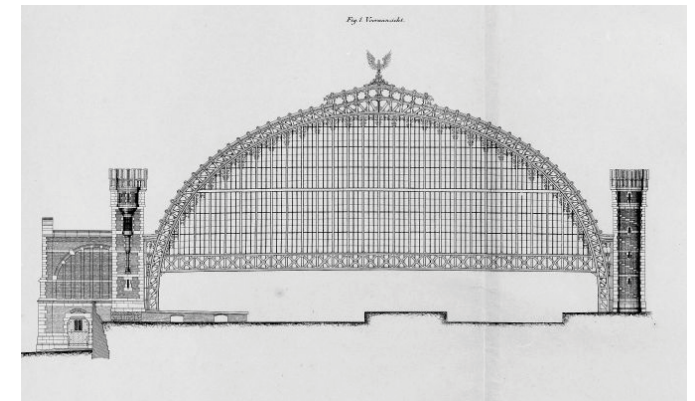
(16) Oxenaar (1989); p. 88



(afb. 121) doorsnede van een van de begeleidende tekeningen bij het bestek uit 1882 / tekening 1882 GAA

De kap is uitgevoerd in stalen vakwerkspanten van het type drie-scharnierspanten. Hierbij zijn twee helften in het midden bovenaan door middel van een gietijzeren scharnier met elkaar verbonden. Onderaan, waar de spanten op een fundering staan, zijn eveneens scharnierende gietijzeren constructies aangebracht. De spanten zijn samengesteld uit standaard elementen die met elkaar verbonden worden door middel van klinknagels. Ze zijn gefundeerd op baksteen gemetselde poeren en - daar waar ze doorlopen tot in de tunnels - op gewapend betonnen kolommen (17). Aan de noordzijde van de kap is een luifel bevestigd tot over het laatste deel van het perron (afb. 123).

(17) Door de introductie van gewapend beton rond 1880 krijgt de opkomst van beton als bouw materiaal in met name utiliteitsbouw in Nederland die halverwege de 19de eeuw is ingezet aan het einde van de 19de eeuw een flinke impuls.



(afb. 122) tekening van het eindspant van de overkapping met links de kopgevel van de goederenloods en rechts een tweede toren, waardoor bijna letterlijk een stadspoort wordt uitgebeeld / tekening 1889 GAA

STAATS - SPOORWEGEN.
LUN K. SECTIE 1.

Behoort bij Bestek N° 922.
PLAAT 2.

Overkapping van het Centraal-Personenstation te Amsterdam.

Normaalspant.
Schaal 1 à 100.

Fig. 1. Dwarsdoorsnede.

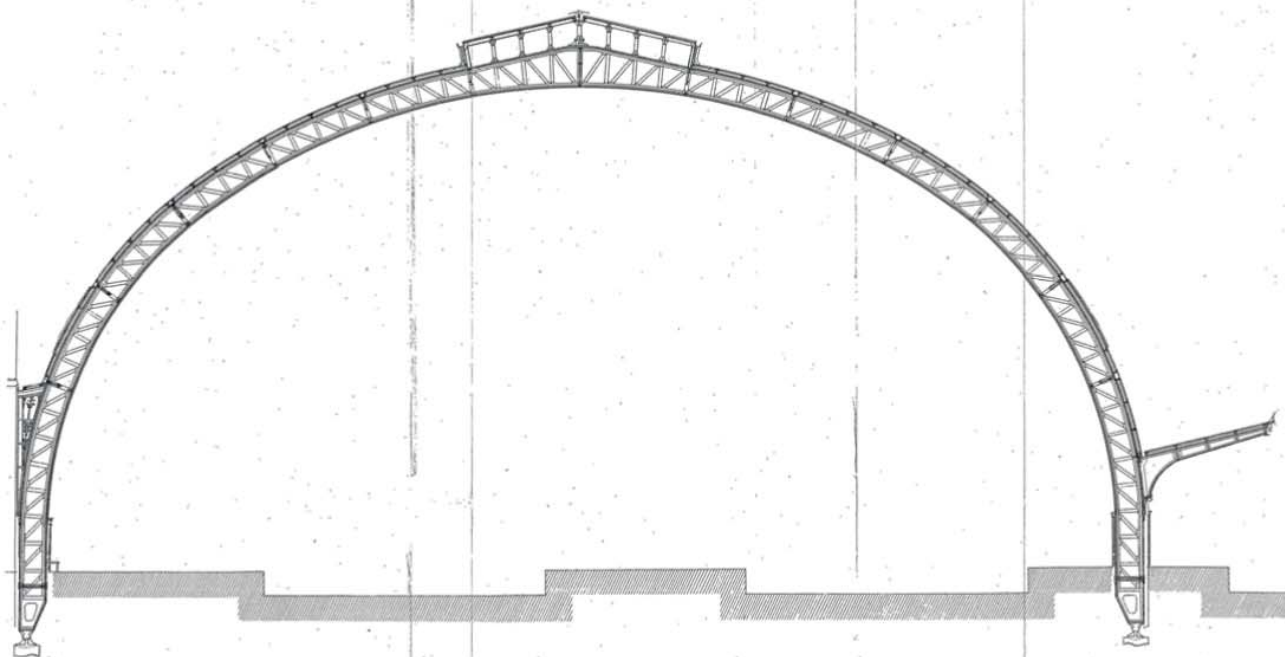
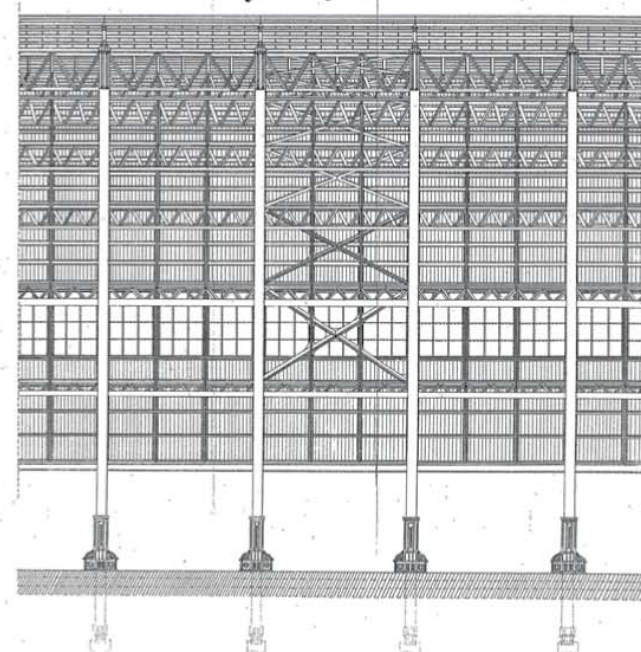


Fig. 2. Lengtedoorsnede.



(afb. 123) links de dwarsdoorsnede van de overkapping met het driescharnierspant en rechts een fragment van de langsdoorsnede / tekening 1881 GAA

de perrons en tunnels

Het station is voorzien van drie tunnels, één toegangstunnel (de middentunnel) en twee uitgangstunnels (de oost- en westtunnel), die op hetzelfde niveau liggen als de entreehal en het voorplein. De oost- en westtunnel bestaan beide uit twee delen, een reizigersdeel en een goederendeel. De westelijke goederentunnel loopt door tot aan een goederenloods aan de IJ-zijde van het emplacement, de overige tunnels eindigen onder het derde perron. De reizigerstunnels worden verbonden met de perrons door middel van trappen, vanuit de goederentunnels lopen liften naar de perrons. De trappen vanuit de tunnels naar de perrons zijn voorzien van granieten treden en smeedijzeren hekken met leuning van hout. (afb. 126) De ruimte onder het 1ste perron wordt benut als doorgang naar de tunnels en als dienstgang. Hier bevinden zich ook nog aparte opgangen naar het 1ste perron.

Het station telt in de oorspronkelijke situatie drie perrons en vijf sporen. Het 1ste perron is te bereiken via de wachtkamers of direct via de trap vanuit de ruimte onder het 1ste perron. (afb. 125) Men kan vanaf het 1ste perron het station verlaten via de 'sortie-trappen' (afb. 124). Op het 2de perron staat het hoofdseinhuis, van waaruit het treinverkeer wordt geregeld. Onder het seinhuis zijn toiletten ('privaten') opgenomen en er bevinden zich zitbanken op dit perron. Op het 3de perron

zijn alleen vier urinoirs opgenomen. Deze zijn vermoedelijk bestemd voor gebruik door de werklui die zich bezighouden met het goedertransport dat voornamelijk via dit perron wordt overgeslagen.

De perronwanden zijn opgetrokken uit baksteen metselwerk en aan de bovenzijde afgedekt met een rand van basaltblokken. Het 1ste perron is afgewerkt met een laag asphalt mastiek. Op foto's uit deze tijd is te zien dat het 2de en 3de perron niet zijn voorzien van asphalt, maar van (beton)tegels.



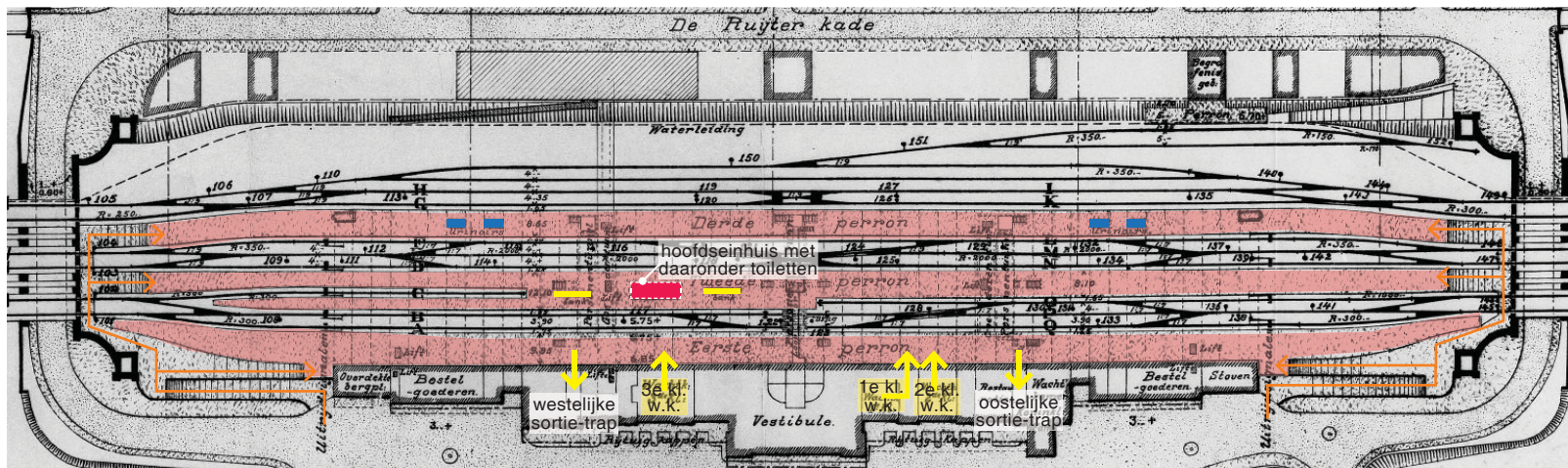
(afb. 124) vanaf het 1ste perron kan men direct uitkomen bij de uitgang van het stationsgebouw via de sortie-trappen, zo genoemd omdat zowel in het Nederlands als in het Frans is aangeduid dat zich hier de uitgang bevindt / foto 1889 SWM



(afb. 125) zicht vanuit de ruimte onder het 1ste perron met links de opgang naar het 1ste perron en rechts de toegang tot de tunnel / foto 1889 SWM



(afb. 126) zicht op de trapopgang vanuit de middentunnel naar het 3de perron / foto 1889 SWM

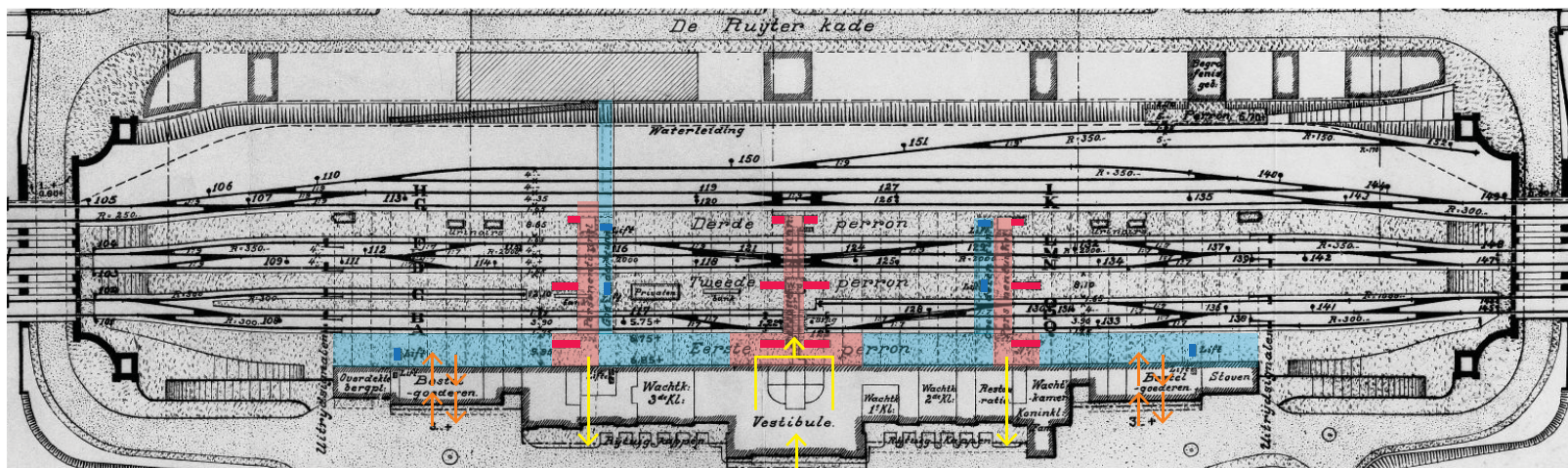


- perron
- toiletten
- urinoirs
- zitbanken
- in- / uitgang reizigers
- toe- / afvoer goederen

↑ overkapping

↓ stationsgebouw

(afb. 127) functioneren van de perrons / tekening 1889 GAA



- reizigerstunnel
- trap naar perron
- in- / uitgang reizigers
- goederentunnel / dienstgang
- goederenlift
- toe- / afvoer goederen

↑ tunnels

↓ ruimte onder het 1e perron

↓ stationsgebouw

(afb. 128) functioneren van de tunnels / tekening 1889 GAA

samenvatting

Het station wordt gebouwd in opdracht van de MESS op basis van het functioneel ontwerp van Van Gendt gebouwd als een verdiepingsstation met ingangs-controle. Treinen, vertrekkende en aankomende reizigers en goederen zijn structureel van elkaar gescheiden. De route van de reizigers wordt sterk gedictieerd: afhankelijk van de reisklasse en beschikbare tijd zijn er slechts enkele mogelijke routes die de reiziger af kan leggen vanaf het voorplein, via de entreehal, wachtkamers en tunnels, naar het perron. Er is slechts één ingang, via de entreehal, en twee uitgangen in het verlengde van de oost- en westtunnel. Er zijn geen in- of uitgangen aan de IJzijde van het station. Het stationsgebouw wordt gebruikt door drie spoorwegmaatschappijen (MESS, HIJSM en NRS) en herbergt naast het personenvervoer en goederenvervoer ook postvervoer, dienst ruimten en dienstwoningen.

De architectuur van het gebouw is volledig hiërarchisch opgezet, waarbij Cuypers de hiërarchie van de (symbolische) functies als leidend ontwerpprincipe toepaste. Het hoofdgebouw heeft een bijna volledig symmetrische opzet van middenrisaliet met hoektorens, vleugels en hoekpaviljoens en bestaat uit drie bouwlagen en een kap: de begane grond, 1ste verdieping, 2de verdieping en de ruimte onder de kap.

Cuypers ontwerpt het stationsgebouw als een geleed volume, met verspringingen in de hoogte en naar voren en naar achter, in lijn met de hiërarchie van de achterliggende functies. Hierdoor vouwt de voorgevel zich als het ware om het gebouw heen. Het iconografisch programma, dat Cuypers op eigen initiatief toevoegde aan het ontwerp, verbeeldt het algemeen belang van de spoorwegen voor de handel, het verkeer en de nijverheid en daarmee het belang van het gebouw voor de stad. De hiërarchie van de architectuur wordt ook in het interieur doorgezet, wat betekent dat de belangrijkste ruimten het rijkst zijn gedecoreerd en de ondergeschikte ruimten een meer sober karakter kennen. Cuypers zet zijn geësceneerde wandeling door de stad (zie deel 1, blz. 68) door in het interieur, waar hij de route van de reiziger architectonisch begeleidt door gebruik te maken van zichtlijnen en decoraties.

Het station is opgebouwd uit baksteen, natuursteen en staal op een houten paalfundering met ter plaatse van de overkapping enkele betonnen kolommen. Voor vloeren en overspanningen wordt staal gebruikt, een dan nieuwe techniek. De toepassing van staal in het stationsgebouw is voornamelijk traditioneel en gebaseerd op houtconstructieprincipes, maar soms ook vernieuwend, zoals de vakwerkspanten voor dak en luifels. Vermoedelijk is in deze laatste elementen de invloed van Van Gendt te herkennen. Eveneens bijzonder zijn de

overspanningen met gemetselde (trog)gewelven.

De 306 meter lange overkapping wordt ontworpen door L.J. Eijmer en is in deze tijd de langste kap ter wereld. Cuypers neemt de grote kap op in zijn ontwerp door aan weerszijden van de eindspanten torens toe te voegen, waardoor hier in het motief van het station als stadspoort wordt doorgezet. De kap is uitgevoerd als een geklonken constructie, opgebouwd uit driescharnier-vakwerkspanten.

Het station is voorzien van drie tunnels, één toegangstunnel (de middentunnel) en twee uitgangstunnels (de oost- en westtunnel). De oost- en westtunnel bestaan beide uit twee delen, een personeeldeel en een goederendeel. De tunnels worden door middel van trappen met de perrons verbonden. Er zijn drie perrons en vijf sporen. Het 1ste en 2de perron zijn voornamelijk in gebruik voor het personenvervoer, het 3de perron voor de overslag van goederen.

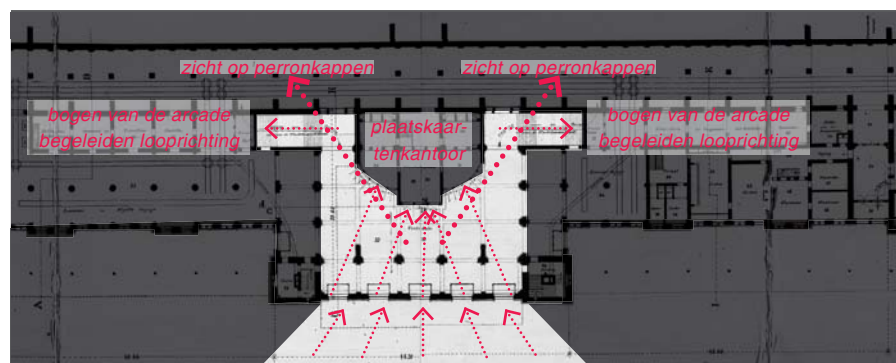
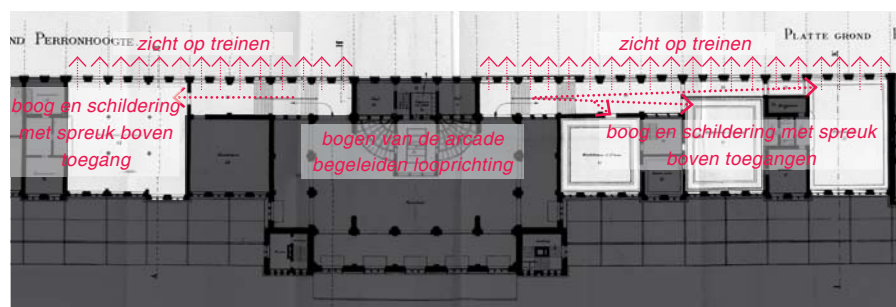
conclusie

1. Het functionele principe van het station, gekozen door Van Gendt, was het startpunt voor het ontwerp van Cuypers:

- De keuze van Van Gendt om het station te organiseren als een verdiepingstation, met tunnels onder de sporen

en perrons door, was vernieuwend en vormde als eerste toepassing de aanzet voor de algemene toepassing van dit principe voor stations in Nederland.

- Cuypers ontwierp de route van de reizigers door het station als een geënceneerde wandeling.



(afb. 129) Cuypers maakte van de route van de reizigers door het station een geënceneerde wandeling: de reiziger werd door zichtlijnen, lichtinval en architectonische elementen begeleid / tekening 2015 TAK

2. De sterke visie en grote (maatschappelijke) invloed van Cuypers zijn cruciaal geweest voor het totstandbrengen van een stationsgebouw dat werkelijk een gesamt-kunstwerk is van functionaliteit, techniek, ruimte en decoratie:

- De samenwerking met de ingenieurs Van Gendt en Eijmer was zeer van belang voor de toepassing van staal in het station, waarmee het station een bijzondere technische prestatie werd, die door Cuypers werd opgenomen in het ontwerp.

- De functionele hiërarchie als leidend ontwerpprincipe voor elk onderdeel van het ontwerp, was van belang voor zowel de eenheid in het ontwerp als voor het gebruik van, en de oriëntatie binnen het station.

- Cuypers week op een aantal cruciale punten af van zijn functionalistische principes ten behoeve van het totaalbeeld. Het belangrijkste voorbeeld daarvan is dat hij, ten behoeve van de kracht van het gevelfront, een tweede verdieping toevoegde aan het stationsgebouw, waar in eerste instantie geen functioneel programma voor was.

3. Het stationsgebouw is ontworpen als een stadspoort en vormde de noordelijke beëindiging van de stad:

- Ook in het gebouw was er sprake van een éézijdige oriëntatie naar de stadszijde, doordat de reizigerstunnels eindigden onder het derde perron.
- In de opzet van het station werd ervan uitgegaan dat de IJzijde van het station alleen van belang was voor het goederenvervoer. Slechts één tunnel (de westelijke goederentunnel) liep door tot aan een goederenloods aan de IJzijde.

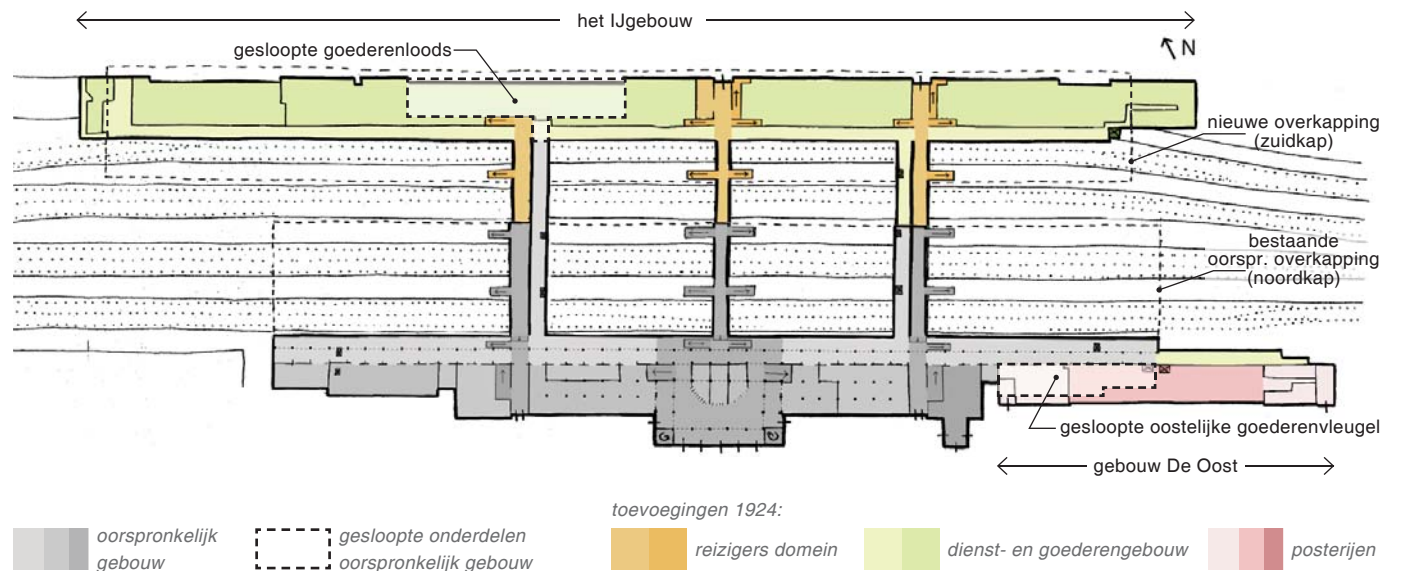
1924

gebouw

de eerste grote uitbreiding

Het aantal treinen dat per dag het station passeert is in 1904, ten opzichte van het aantal waarop was gerekend tijdens de bouw van het station, meer dan vertienvoudigd, van 38 naar 404. De toename van het treinverkeer is daarmee zo groot dat, ondanks het feit dat het station ruim was opgezet, steeds vaker sprake is van storingen en oponthoud als gevolg van ruimtetekort. Goederen- en reizigersverkeer zitten elkaar

steeds vaker in de weg. Ook het postverkeer per trein neemt toe, waardoor meer ruimte nodig is op het station voor de postverwerking. Deze ontwikkelingen vormen de aanleiding dat men slechts 15 jaar na de voltooiing van het station begint met nadenken over een mogelijke uitbreiding van het station, die uiteindelijk 20 jaar later, in 1924 worden voltooid. (afb. 130) (afb. 131) Om het goederenvervoer meer ruimte te geven zijn dan aan de noordzijde van het station drie nieuwe perrons en zes extra sporen aangelegd, overdekt door een tweede overkapping, de



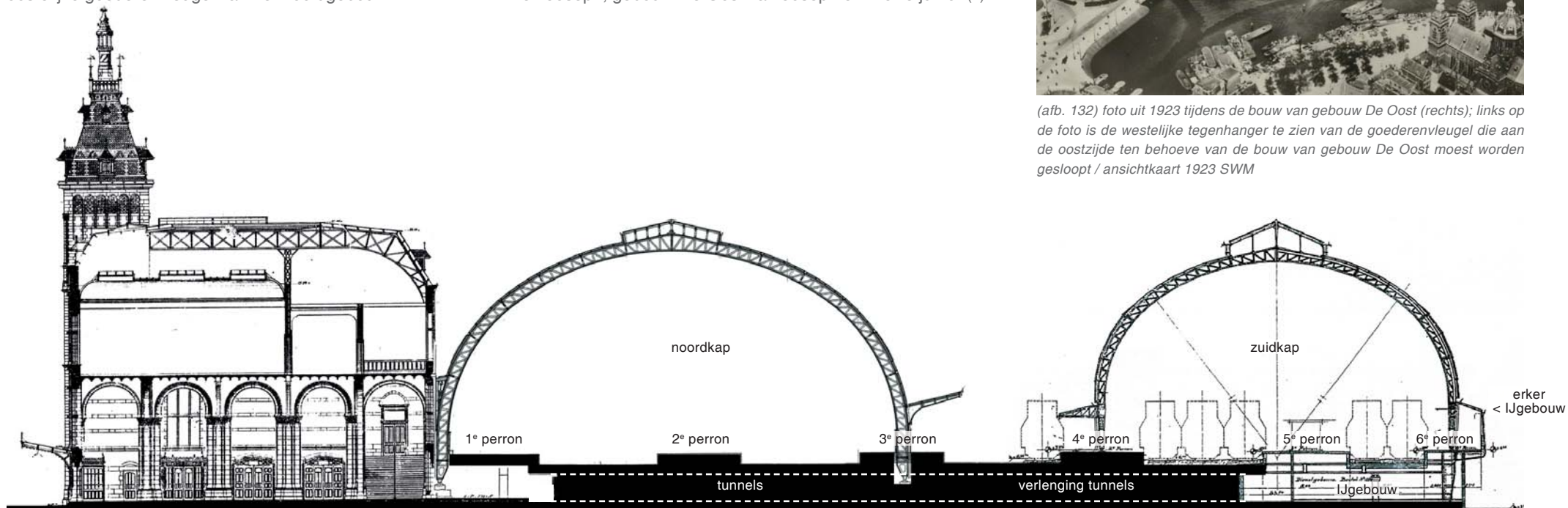
(afb. 130) schematisch overzicht van de aanpassingen en toevoegingen in 1924 / tekening 2013 TAK

Zuidkap. De ruimte onder de nieuwe sporen en perrons wordt benut als dienstgebouw met goederenloodsen: het IJgebouw. De tunnels worden verlengd tot aan het IJgebouw dat uitgaat op de De Ruyterkade. In het verlengde van de midden- en oosttunnel worden respectievelijk een in- en uitgang voor het station aan de IJzijde gemaakt. Voor de posterijen wordt een geheel nieuw postgebouw gebouwd op de plek van de oostelijke goederenvleugel van het hoofdbouwwerk.

De ontwerpogave voor de nieuwe gebouwen van het station wordt door de opdrachtgevers weer bij architectenbureau Cuypers neergelegd, maar daar zwaait niet langer alleen Pierre Cuypers de scepter. Hij werkt samen met zijn zoon Joseph Cuypers, die, als Pierre in 1921 overlijdt, een samenwerkingsverband aangaat met zijn eigen zoon, Pierre junior. Het IJgebouw is daardoor een ontwerp van Pierre senior en Joseph, gebouw De Oost van Joseph en Pierre junior (1).



(afb. 132) foto uit 1923 tijdens de bouw van gebouw De Oost (rechts); links op de foto is de westelijke tegenhanger te zien van de goederenvleugel die aan de oostzijde ten behoeve van de bouw van gebouw De Oost moest worden gesloopt / ansichtkaart 1923 SWM



(afb. 131) uit archieftekeningen samengestelde dwarsdoorsnede over het uitgebreide station / tekeningen 1889 en 1924 NSS

(1) zie voor meer informatie over het oeuvre van Joseph en Pierre junior de bijlage: joseph cuypers en pierre jr. op blz. 204

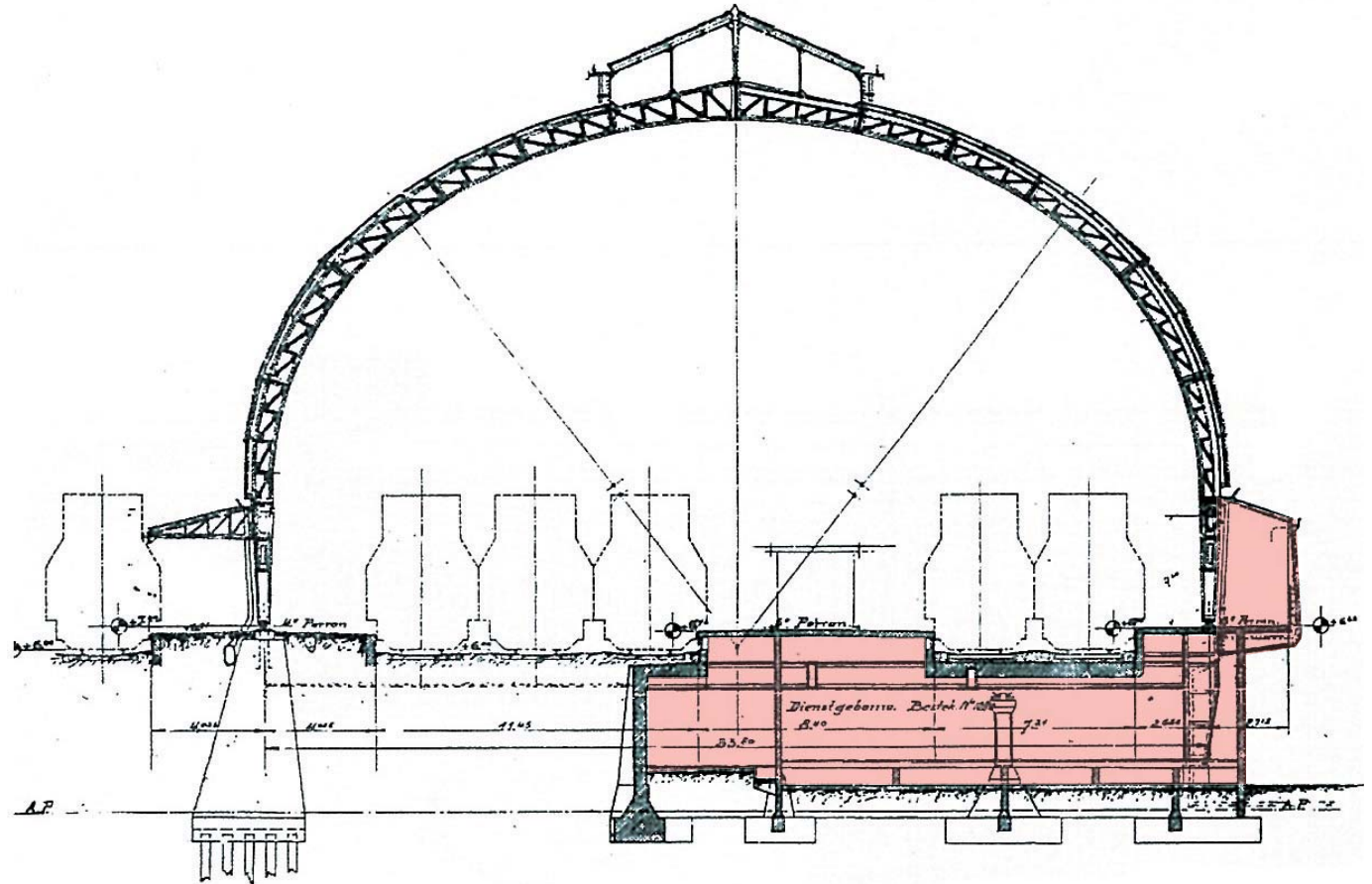
de zuidkap en het IJgebouw

een tweede overkapping voor het station: de zuidkap

De tweede overkapping van het station (zuidkap) staat los van de eerste overkapping, maar heeft dezelfde constructieve opbouw als de eerste kap (noordkap), met stalen vakwerkspanten van het type drie-scharnierspanten. De zuidkap is minder gedetailleerd en geornamenteerd dan de noordkap en voorzien van veel grotere glasoppervlakken om meer daglicht toe te laten op de perrons. De constructie is aan de zijde van het stationsgebouw gefundeerd op betonnen poeren. Aan de IJzijde is de overkapping, samen met het 5de en 6de perron, gefundeerd op een samengestelde, stalen constructie, die het IJgebouw vormt.



(afb. 133) foto's van de zuidkap tijdens de bouw, die veel grotere glasoppervlakken krijgt dan de noordkap / foto's 1924 SSP



(afb. 134) schematisch overzicht van de aanpassingen en toevoegingen in 1924 / tekening 2013 TAK

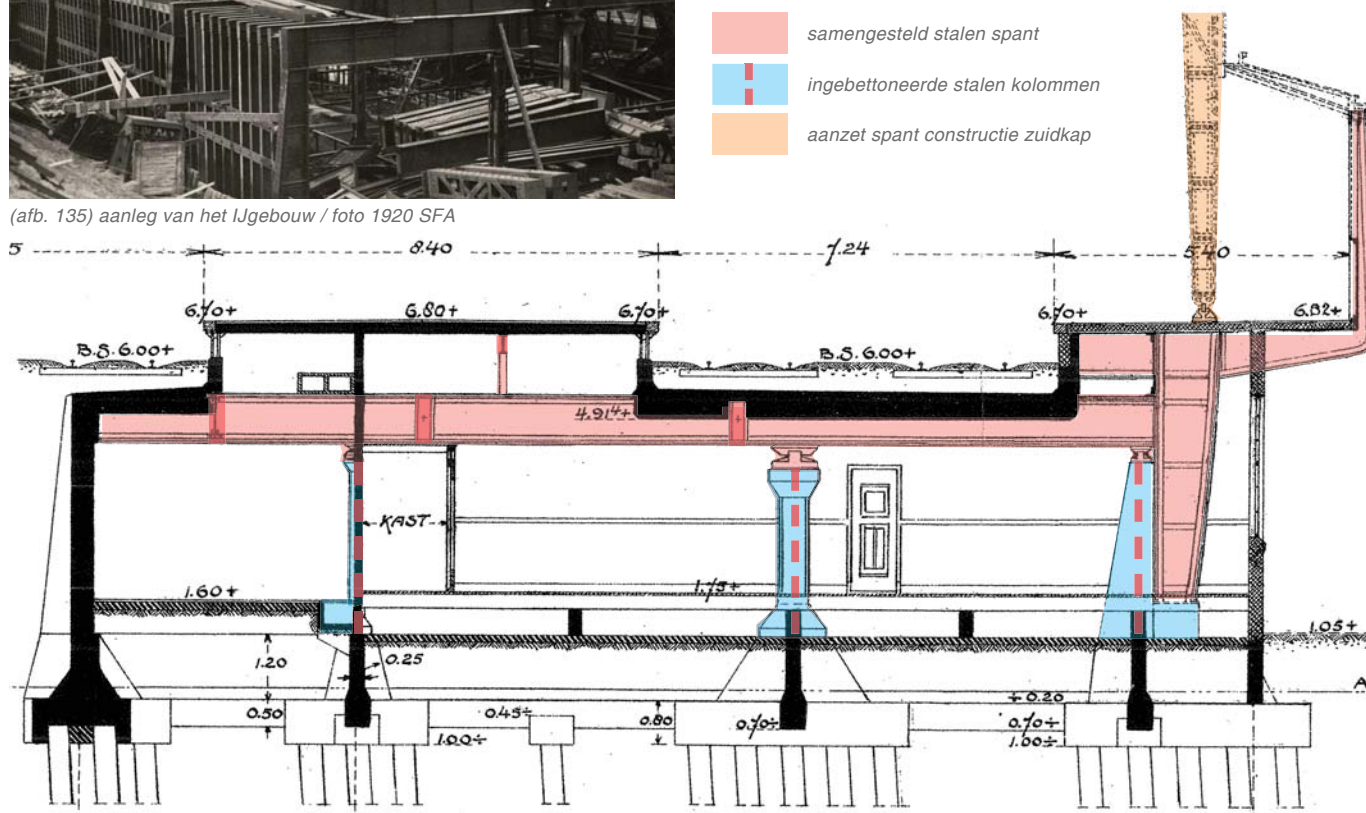
het IJgebouw: opzet en constructie

Paste Cuypers in het hoofdgebouw staal vooral nog toe als een goedkoop en sterk alternatief voor hout, een aantal jaar later lijkt de architect, in samenwerking met zijn zoon Joseph, het materiaal te hebben omarmd. Voor het ontwerp van het IJgebouw past hij staal toe volgens de rationalistische principes van Viollet-le-Duc, wat betekende dat hij de specifieke eigenschappen van het materiaal benutte voor het ontwerp van de constructie. De stalen draagconstructie is dan ook letterlijk de basis van de architectuur van het IJgebouw, met als belangrijkste onderdeel de samengestelde, geknikte spanten. Door de spanten met een knik uit te voeren, ontstaat ruimte voor het 6de perron in een erker, die over vrijwel de gehele lengte van de gevel doorloopt.

De spanten zijn met een scharnierende verbinding opgelegd op ingebetoneerde stalen kolommen, die tezamen een raster vormen. De binnenwanden in het gebouw zijn deels uit beton en deels uit baksteen opgebouwd. In hoofdlijnen bestaat het gebouw uit een dienstgang, die zich over de gehele lengte van het gebouw uitstrekt en de drie tunnels met elkaar verbindt (2), en dienstruimtes. De dienstruimtes zijn opgedeeld in loodsen en kantoren en werkplaatsen. De midden- en oosttunnel vormen ter plaatse van het IJgebouw respectievelijk een in- en uitgang voor het station aan de IJzijde (3).



(afb. 135) aanleg van het IJgebouw / foto 1920 SFA



(afb. 136) schematisch overzicht van de aanpassingen en toevoegingen in 1924 / tekening 2013 TAK

(2) Deze verbinding is overigens alleen te gebruiken door personeel en niet voor reizigers.

(3) Zie voor de gevolgen voor de routing van de reizigers blz. 122.

de gevel

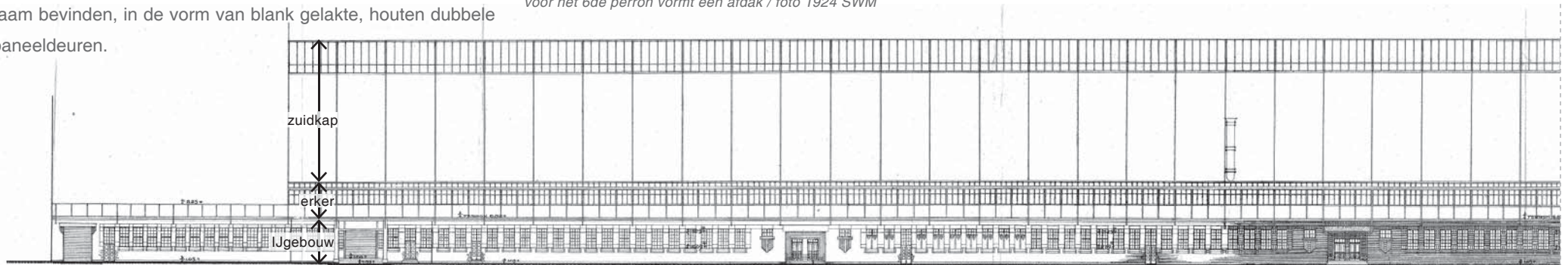
De gevel is opgebouwd uit baksteen metselwerk en springt, afhankelijk van de achterliggende functie, naar voren of naar achteren. Het spantbeen valt hierdoor soms buiten, en soms binnen de bakstenen gevel. Ter plaatse van de kantoren en werkplaatsen staat de gevel in lijn met de constructie, ter plaatse van de roldeuren waarachter de loodsen liggen, ligt de gevel terug. Hierdoor vormt de erker met het 6de perron op deze plekken een afdak, dat van pas komt wanneer men moet laden en lossen bij regen. De kantoorruimten krijgen door de meer naar voren geplaatste gevel weer meer daglicht binnen. Er zijn twee fraai gemetselde doorgangen die toegang bieden tot de achterliggende midden- en oosttunnel en trappen naar het perron. Door gebruik te maken van een combinatie van graniet en baksteen worden deze entrees verbijzonderd ten opzichte van de dienstingangen, die zich op de plek van een raam bevinden, in de vorm van blank gelakte, houten dubbele paneeldeuren.



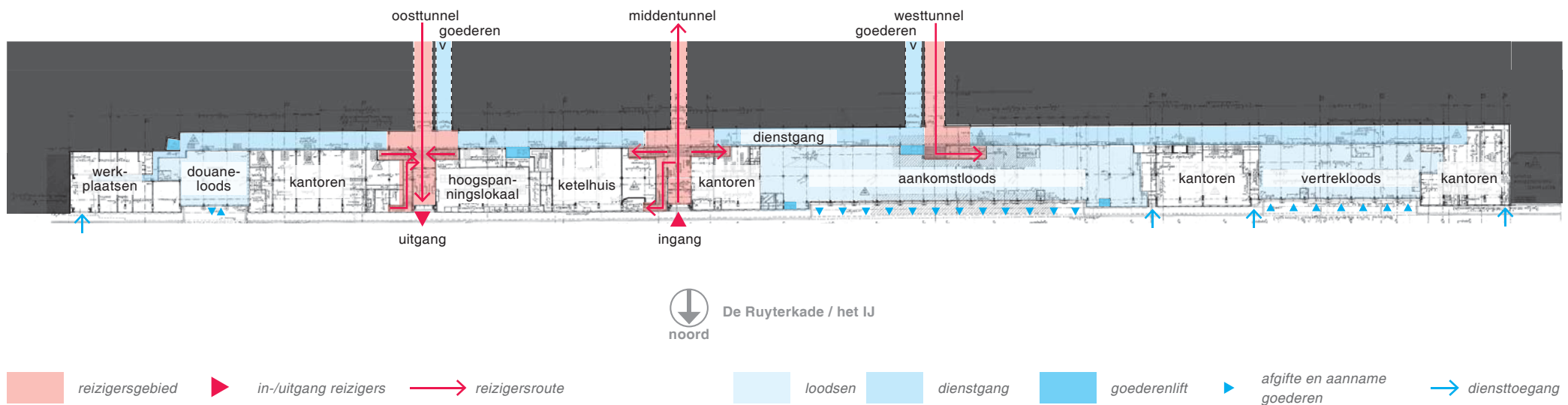
(afb. 137) de gevel verspringt naar achteren ter plaatse van de loodsen (links onder) en naar voren ter plaatse van de kantoren (rechts onder); de uitstekende erker voor het 6de perron vormt een afdak / foto 1924 SWM



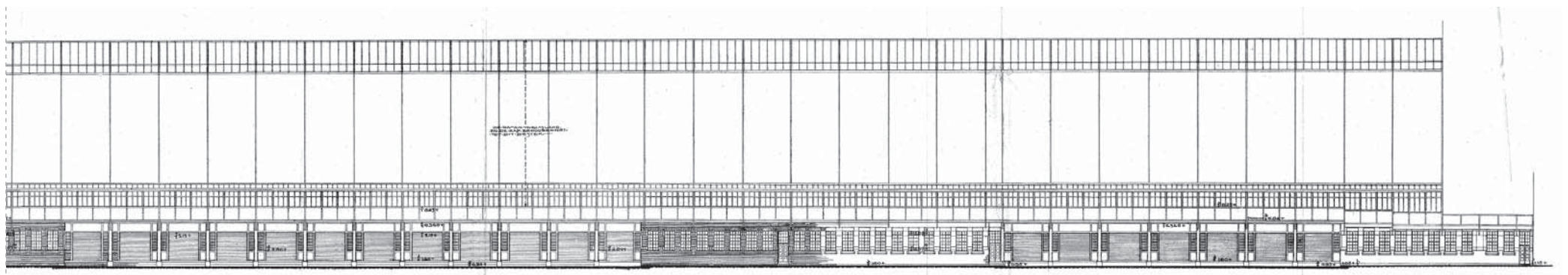
(afb. 138) foto van de entree in de gevel van het IJgebouw ter plaatse van de middentunnel, oor die door middel van een metselwerken omlijsting is verbijzonderd / foto 1927 SWM



(afb. 139) oorspronkelijke geveltekening van het IJgebouw / tekening 1924 HUA



(afb. 140) overzicht van de oorspronkelijke functie-indeling van het IJgebouw / basis tekening 1924 HUA



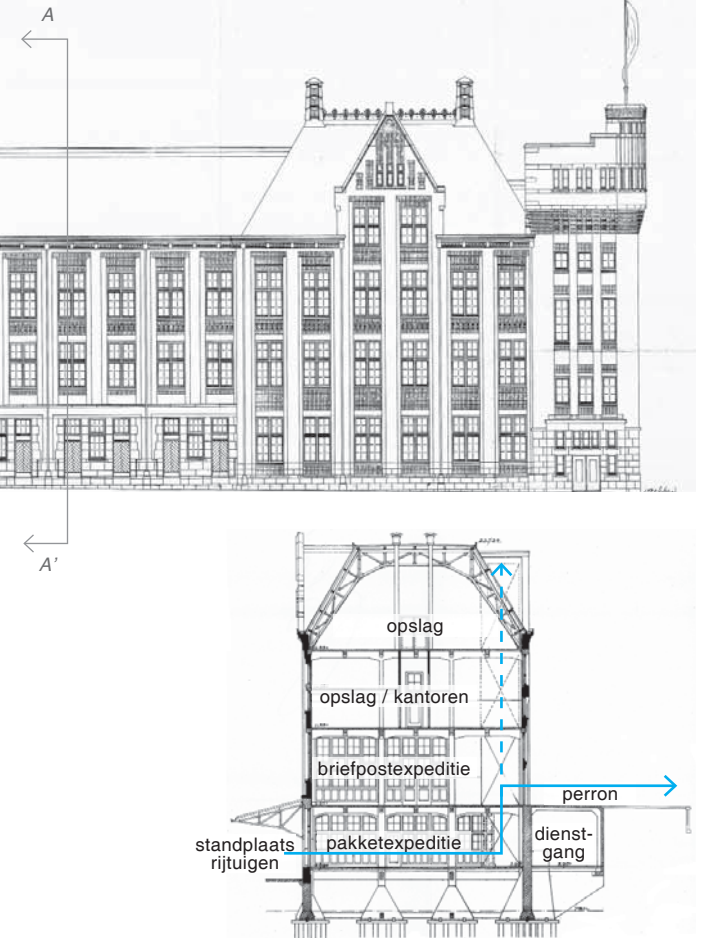


(afb. 141) oorspronkelijke tekeningen van de voor- en achtergevel / tekening 1922 NAI

gebouw De Oost

Gebouw De Oost wordt gebouwd op de plaats van de oostelijke goederenvleugel om het sterk groeiende postbedrijf te kunnen huisvesten. Het gebouw wordt ontworpen door de zoon en kleinzoon van Pierre Cuypers, Joseph en Pierre junior. Zij zorgen voor een aansluiting op het hoofdgebouw door gebruik te maken van eenzelfde opbouw van middenrisaliet, vleugels en hoekpaviljoens. Daarbinnen worden verbijzonderingen

aangeduid door middel van torentjes en risaleringen. De toepassing van een middenrisaliet is een duidelijke verwijzing naar het hoofdgebouw, aangezien hier functioneel geen aanleiding voor is (hier bevinden zich geen ingangen, alleen in de hoekpaviljoens). De gevel van gebouw De Oost is echter eenvoudiger en meer sober, met minder ornament. Bij gebouw De Oost is geen iconografisch decoratieprogramma toegepast zoals bij het hoofdgebouw, maar wel expressieve baksteenarchitectuur waar stijkenmerken van de



(afb. 142) dwarsdoorsnede AA' / tekening 1922 NAI



(afb. 143) zich op de subtiële aansluiting van gebouw De Oost op het hoofdgebouw op een foto uit 1971 met op de voorgrond het Noord-Zuid Hollandsch koffiehuis (ontworpen door architect J.H.W. Leliman) / foto 1971 GAA

Amsterdamse School in te herkennen zijn, een voor deze tijd vaak toegepaste bouwstijl. Net als bij het hoofdgebouw wordt de symmetrie van de voorgevel doorbroken door verschillend vormgegeven paviljoens. Aan de westzijde benadrukt een zware en rijkgedecoreerde omlijsting de hoofdentree tot het gebouw. Aan deze zijde is ook de verbinding gemaakt met het oorspronkelijke stationsgebouw, door middel van een terugliggend geveldeel als verbindend element. Aan de oostzijde is de kop van het gebouw vormgegeven als een toren, waarmee tegelijk een 'landmark' en een duidelijke beëindiging van het gebouw ontstaat in lijn met het Cuypersgebouw. Het middengedeelte wordt gekenmerkt door de plint, voorzien van een luifel en bedrijfsdeuren ten behoeve van het laden- en lossen van de postkoetsen. De achtergevel wordt gekenmerkt door de aansluiting op het perron en de perronkappen. Hier is het middengedeelte ontworpen voor het efficiënt laden en lossen van de treinen. De indeling van de beide zijgevels weerspiegelt de achterliggende trappenhuizen.

Het gebouw is opgebouwd uit een skelet van gewapend beton, deels op de oude fundering van de gesloopte goederenvleugel en deels op een nieuwe paalfundering.⁽⁴⁾ Voor de interne draagstructuur is gebruik gemaakt van de moderne paddenstoelkolommen van gewapend beton; een constructiewijze die in het begin van de twintigste eeuw volop wordt toegepast door moderne architecten. Door de

kolommen ontstaat de mogelijkheid om de plattegronden van het middendeel van elke verdieping, afgezien van de twee goederenliften, vrij in te delen. De kap is geconstrueerd uit een stalen vakwerk constructie.

Het gebouw wordt aan de westzijde tegen het hoofdgebouw van het station en aan de noordzijde tegen de treinsporen aan gebouwd. Aan de voorzijde sluit de begane grond aan op het maaiveld en aan de achterzijde op de dienstunnel onder de perrons. De perrons zijn via de eerste verdieping bereikbaar. Het gebouw wordt aan de voorzijde bevoorraad; hier komen onder de luifel de postkoetsen aan. Aan de achterzijde is de aansluiting op het spoor. Aan de kopse kanten van het gebouw zijn de trappenhuizen en een lift opgenomen aan de voorzijde en toiletgroepen aan de achterzijde. De hoekpaviljoens zijn onderverdeeld in kantoren met een middengang. Op de begane grond wordt het grote open middengedeelte gebruikt voor expeditie. Op de eerste verdieping bevindt zich tegenover de twee goederenliften een ruimte voor de aangetekende post, met aan de ene zijde het aankomstlokaal en aan de andere zijde het expeditielokaal voor de briefpost. De tweede verdieping is in gebruik als groot opslaglokaal en kantoren. De zolderverdieping is ingericht als bergruimte. De kelder is niet toegankelijk, afgezien van twee relatief kleine fietsenstallingen aan de twee uiteinden van het gebouw, die zijn te bereiken via twee trappen vanaf het maaiveldniveau.

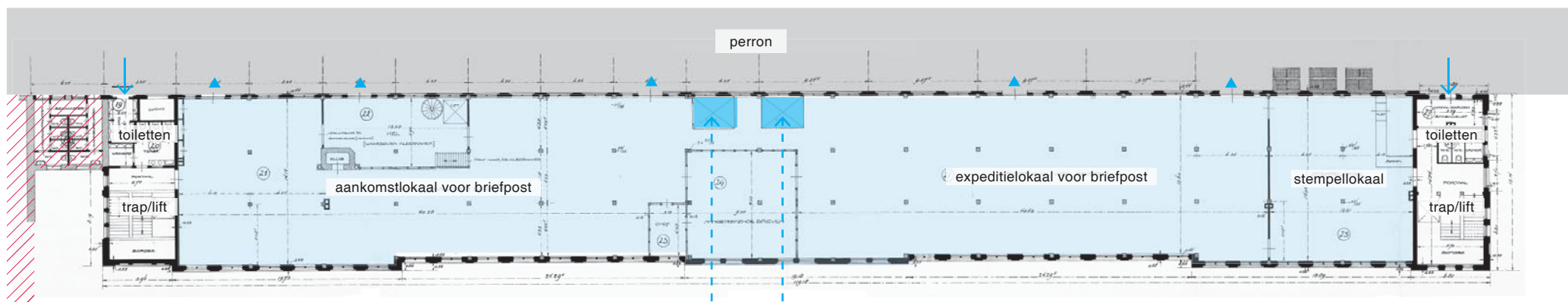


(afb. 144) foto van de wachtende postkoetsen onder de luifel aan de voorgevel van gebouw De Oost / foto 1932 GAA

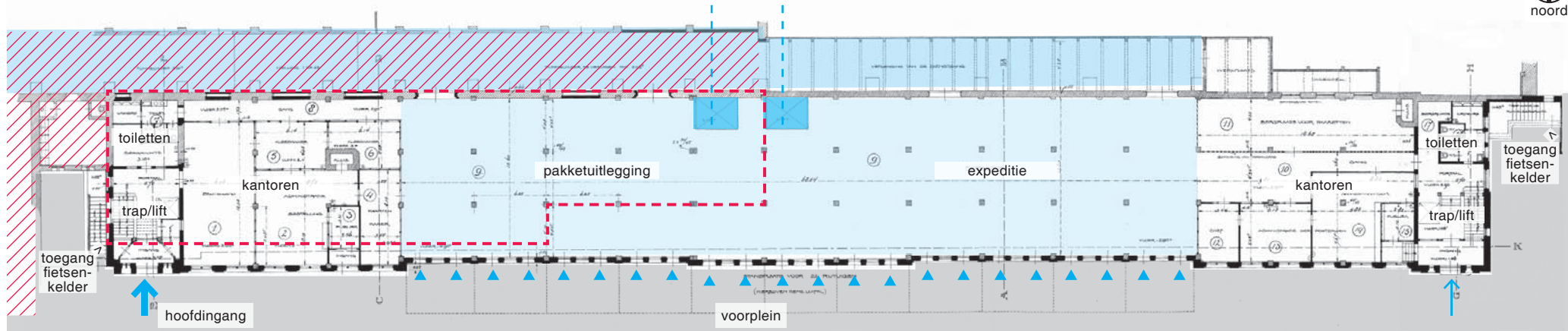


(afb. 145) foto uit 1965 van het interieur van gebouw De Oost in bedrijf / foto 1965 GAA

(4) NAI (M. Potters, S. de Jong); Inventaris van het dossier Centraal Station Amsterdam. onderdeel van het Cuypers-archief 1876-1925; Rotterdam 2008



(afb. 146) oorspronkelijke plattegrond eerste verdieping (perronniveau) met functieaanduidingen / basis tekening 1922 NAI



(afb. 147) oorspronkelijke plattegrond begane grond (pleinniveau) met functieaanduidingen / basis tekening 1922 NAI



de routing van de reizigers

Door de toevoeging van het IJgebouw met de nieuwe perrons, sporen en overkapping en gebouw De Oost, is een nieuwe eenheid gevormd en is het stationsgebouw een stationscomplex geworden. De belangrijkste wijziging in deze fase met betrekking tot het functioneren van het stationsgebouw is het doortrekken van de tunnels onder de sporen door naar de IJzijde om daar ook een toegang tot het station te maken. Toch wordt dit in 1924 nog niet verwacht dat de nieuwe in- en uitgang daadwerkelijk door het publiek zullen worden gebruikt, getuige berichten in de krant uit deze periode: *“het ligt niet in de bedoeling deze toegang geregeld in dienst te houden, doch hem te reserveren voor dagen van bijzondere drukte, b.v. als er tentoonstellingen zijn aan de overzijde van het IJ.”* Maar: *‘mocht in de toekomst het verkeer met de overkant het noodig maken, dat de toegang geregeld wordt gebruikt, dan is hij in elk geval aanwezig.’* (5) Maar in de loop van de jaren 1920 steken er steeds meer geluiden op voor de ingebruikname van de toegang tot het station aan de noordzijde. Aanvankelijk wijzen de Spoorwegen de verzoeken steeds af, op grond van de extra (personeels-)kosten die deze openstelling met zich mee zou brengen. Later zal de directie zwichten onder de toenemende druk van vakbonden en de Kamer van Koophandel, en gaan op 16 november 1927 de achterin- en uitgang open. De

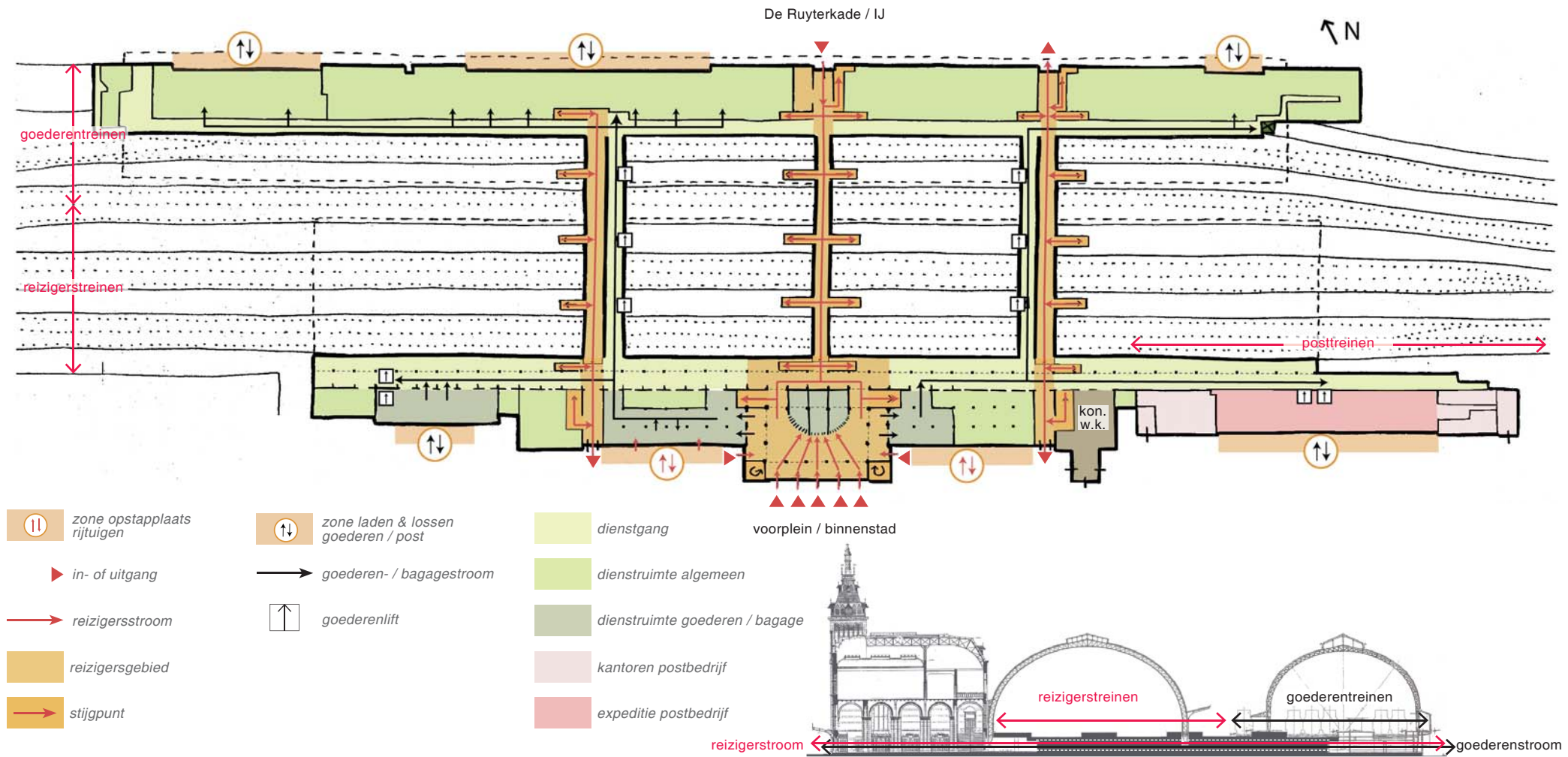
ingang kan dan alleen worden gebruikt door reizigers die al in het bezit zijn van een plaatsbewijs; er bevindt zich aan deze zijde van het station namelijk geen plaatskaartenkantoor. Omdat er geen extra plaatskaartenkantoor of wachtkamers bij komen blijft de rest van de routing van de reizigers gelijk. Wel krijgen zowel goederen- als personenvervoer meer ruimte en worden de stromen ‘ontvlecht’ door de toevoeging van de extra sporen en perrons. De aan- en afgifte van de goederen verplaatst grotendeels naar de achterzijde van het station bij

de loodsdeuren aan de De Ruyterkade in plaats van op het voorplein, waardoor hier meer ruimte ontstaat voor de reizigers. De extra sporen en perrons worden toegewezen aan het goederenvervoer, de overige sporen voor de reizigerstreinen, door deze scheiding van stromen zijn er minder storingen en oponthoud. Net als de toe- en uitgangen aan de IJzijde werden de nieuwe perrons ook wel geschikt en toegankelijk gemaakt voor reizigers, al was de verwachting niet dat deze daadwerkelijk daartoe gebruikt zouden gaan worden.



(afb. 148) foto van de IJzijde van het station in 1935 met fietsers wachtend op de pont; het aantal reizigers dat vanaf de IJzijde het station benaderde was veel groter dan aanvankelijk gedacht / foto 1935 SFA

(5) Algemeen Handelsblad van zaterdag 5 mei 1923, bij berichten Uit de Staatscourant. Uit: het historische krantenarchief van de Koninklijke Bibliotheek.



(afb. 149) schematisch overzicht van de routing van de reizigers in 1924 / tekening 2013 TAK

samenvatting

De enorme toename van zowel het personen- als het goederenvervoer zijn aanleiding voor de eerste grote uitbreidingen van het station. Het goederenvervoer krijgt meer ruimte en wordt gescheiden van het reizigersvervoer door de bouw van drie nieuwe perrons en zes extra sporen, met daaronder een dienstgebouw (IJgebouw), en overdekt door een tweede overkapping (zuidkap). De tunnels worden verlengd tot in het IJgebouw dat uitsteekt op de De Ruijterkade. In het verlengde van de midden- en oosttunnel worden respectievelijk een in- en uitgang voor het station aan de IJzijde gemaakt. Voor de posterijen wordt een geheel nieuw postgebouw gebouwd op de plek van de oostelijke goederenvleugel van het hoofdgebouw (gebouw De Oost).

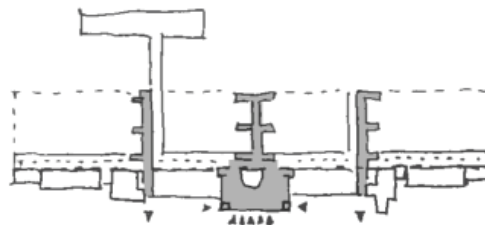
Aan het ontwerp van de uitbreiding van het station werken drie generaties Cuypers mee: het IJgebouw wordt ontworpen door Pierre senior en Joseph, gebouw De Oost door Joseph en Pierre junior.

De zuidkap heeft dezelfde constructieve opbouw als de noordkap, maar is minder geornamenteerd en voorzien van veel grotere glasoppervlakken. Aan de IJzijde is de overkapping, gefundeerd op een samengestelde staalconstructie, die een deel van het IJgebouw vormt. Het gebouw bestaat uit dienstruimten en een dienstgang, die zich over de gehele

lengte van het gebouw uitstrekt en de drie tunnels met elkaar verbindt.

Gebouw De Oost wordt gebouwd om het sterk groeiende postbedrijf te kunnen huisvesten. De gevel van gebouw De Oost is ontworpen in een expressieve baksteenarchitectuur met stijkenmerken van de Amsterdamse School. Het gebouw is opgebouwd uit een skelet van gewapend beton met paddenstoelkolommen, waardoor de plattegrond vrij in te delen is.

Door de toevoeging van het IJgebouw met de nieuwe perrons, sporen en zuidkap en gebouw De Oost, is een nieuwe eenheid gevormd en is het stationsgebouw een stationscomplex geworden. De belangrijkste wijziging in deze fase met betrekking tot het functioneren van het stationsgebouw is het doortrekken van de tunnels onder de sporen door naar de IJzijde om daar ook een in- en uitgang tot het station te maken.

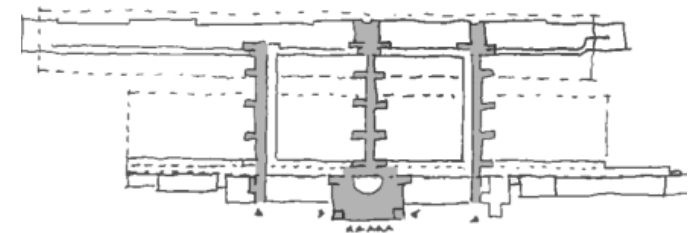


(afb. 150) schematische weergave van het station in 1889

conclusie

Door de toevoeging van het IJgebouw met de nieuwe perrons, sporen en overkapping en gebouw De Oost, is een nieuwe eenheid gevormd en is het stationsgebouw een stationscomplex geworden, waarbij:

- Zowel het IJgebouw als gebouw De Oost zijn uitgevoerd in een eigentijdse architectuur, maar steeds passend binnen het bestaande stationsgebouw en concept, waarbij de functionele hiërarchie bepalend is voor de plaats in de hiërarchie van de architectuur.
- Gebouw de Oost is onderdeel geworden van het front van het stationsgebouw. De architectuur van De Oost is passend bij het hoofdgebouw en in een voor die tijd moderne bouwstijl (Amsterdamse School) uitgevoerd.



(afb. 151) schematische weergave van het station in 1924

- Het IJgebouw vormt geen front zoals het hoofdgebouw, maar een functionele zone, waarbij de overkapping bepalend is voor het beeld.

Het principe van een verdiepingsstation waarin de verschillende stromen structureel van elkaar worden gescheiden wordt in deze fase doorgezet en uitgebreid:

- Door de toevoeging van het IJgebouw met de extra sporen, perrons en overkapping, konden het personen- en goederenvervoer weer geheel gescheiden verlopen.
- Door de verbinding van de IJzijde met het station ten behoeve van het goederenvervoer, ontstond eveneens een verbinding met deze zijde voor reizigers. Alhoewel deze verbinding voor de reizigers in eerste instantie geen belangrijke betekenis had, zorgde deze er wel voor dat de toegang tot het station vanaf de IJzijde voor reizigers belangrijker kon worden.

(afb. 152) overzicht van het stationscomplex zoals dat is gevormd in 1924 / foto datum onbekend RWS



1959

gebouw

de modernisering van het centraal station

In de jaren 1950 wordt het Centraal Station verbouwd naar ontwerp en visie van ir. H.G.J. Schelling (1888-1978), op dat moment Chef Architectuur Noord van de NS. Zijn eigentijdse visie op het reizen per trein is duidelijk zichtbaar in de aanpassingen aan het stationscomplex. De reizigers hoeven niet lang meer te wachten op hun treinen, waardoor op stations de wachtkamers steeds minder belangrijk worden. Daarnaast gaat commercie juist een steeds grotere rol spelen en wordt onderdeel van de looproute van de reizigers.

snel en efficiënt

De hal wordt aangepast om een grote stroom reizigers zo snel en efficiënt mogelijk van het voorplein naar de perrons te leiden. (afb. 156) op p. 110 In de oorspronkelijke opzet biedt de hal voor het toegenomen aantal reizigers te weinig ruimte en te weinig loketcapaciteit. Door een technische ontwikkeling (1) in het opbergsysteem van de vervoersbewijzen is het mogelijk om kleinere lokketten te maken. Het grote plaatskaartenkantoor in het midden van de hal, 'het orgel', wordt gesloopt en in plaats daarvan worden vijftien nieuwe loketten in de achterste arcade van de hal geplaatst, op de plek van de opgangen naar de wachtkamers. De directe verbinding van de hal met de wachtkamers op de 1ste verdieping komt daarmee te

vervallen, in plaats daarvan wordt in de middelste travee van de nieuwe lokettenwand een grote centrale doorgang naar de achterliggende middentunnel opgenomen. (afb. 154) Alhoewel de hoofdopzet van de oorspronkelijke routing door de tunnels - vertrekkende reizigers via de middentunnel, aankomende reizigers via de zijtunnels - ongewijzigd blijft, komt hiermee wel de gestileerde route van Cuypers, waarbij de reiziger van plein naar perron via de wachtkamers wordt geleid, te vervallen. Deze wordt door de wijzigingen van Schelling vervangen door een doelmatige route waarbij de reiziger zo efficiënt mogelijk van plein naar perron zijn weg vindt. De wachtkamers zijn nu alleen nog te bereiken via het 1ste perron. De wachtkamer 3de klasse, wordt de 2de klas wachtkamer, de oorspronkelijke 2de klas wachtkamer wordt een zogenaamde 'stille wachtkamer', de oorspronkelijke 1ste klas wachtkamer wordt koffiekamer. De stationsrestaurant blijft zijn functie behouden, maar wordt voor alle reizigers toegankelijk. De belangrijkste bouwkundige wijziging aan de wachtkamers is het toevoegen van twee balkons (afb. 158) op p. 112 aan weerszijden van de hal, grenzend aan de stille wachtkamer en aan de andere zijde aan een ontvangstaal. Om deze ruimtes met de balkons te verbinden maakt Schelling een aantal doorgangen door de wanden van de hal.

Ook de toegang tot het station wordt gemoderniseerd om de doorstroom te bevorderen, door, naast het toevoegen van de

(1) Doordat de zogenaamde 'Müllerkasten' (een verticaal opbergsysteem van de kaartjes) worden vervangen door de 'Bollmannkasten', die de kaartjes horizontaal herbergen, is veel minder ruimte nodig.

voetgangerstunnel (afb. 155) vanaf het voorplein onder de steeds drukker autoweg door, de buitenste twee oorspronkelijke klapdeuren te vervangen door twee ruime portieken. De middelste drie entreeuren worden dichtgezet om ook hier extra loketten te kunnen plaatsen. (afb. 153) Schelling verwijderd naast het plaatskaartenkantoor ook alle andere losse objecten, zoals kioskjes, uit de hal om deze overzichtelijk en als één geheel beleefbaar te maken. (afb. 157) op p. 112 Bij binnenkomst in de entreehal krijgt de reiziger vanaf nu direct zicht op de tunnel naar de perrons. Zelf omschrijft hij in een interview de aanpassing als volgt: *“Deze verruiming heeft als architectonische winst meegebracht, dat de hal thans een duidelijke gerichtheid heeft meegekregen”* (2). Het vervallen van de directe verbinding tussen de hal en de wachtkamers is de voortzetting van een ontwikkeling die al

eerder werd ingezet. Het belang van de wachtkamers en de bijbehorende horecafunctie is door de steeds hogere frequentie waarmee de treinen rijden, in de loop der jaren steeds minder geworden. Zo is in 1932 al een aantal kiosken geplaatst in de middentunnel als onderdeel van de route van de reiziger naar het perron (afb. 165) op p. 116. Door het verplaatsen van de twee trappen naar het 1ste perron vanuit de middentunnel ontstaat ruimte voor vier kiosken aan weerszijden van de middentunnel. Aan het begin van de middentunnel worden nog een aantal krantenkiosken geplaatst.

Het station wordt in de periode tot 1959 ook aangepast aan het toenemende aantal reizigers dat per fiets het station bereikt. Het goederenvervoer per trein daarentegen wordt steeds minder. De gehele westelijke goederenvleugel wordt in deze fase dan ook geschikt gemaakt voor de stalling van fietsen.



(afb. 153) zicht op de entrees tot het station na 1959 met op de voorgrond de toegangen tot de tunnel en op de achtergrond links en rechts de grote portieken onder de nieuwe, plexiglazen luifel / foto 1955 GAA

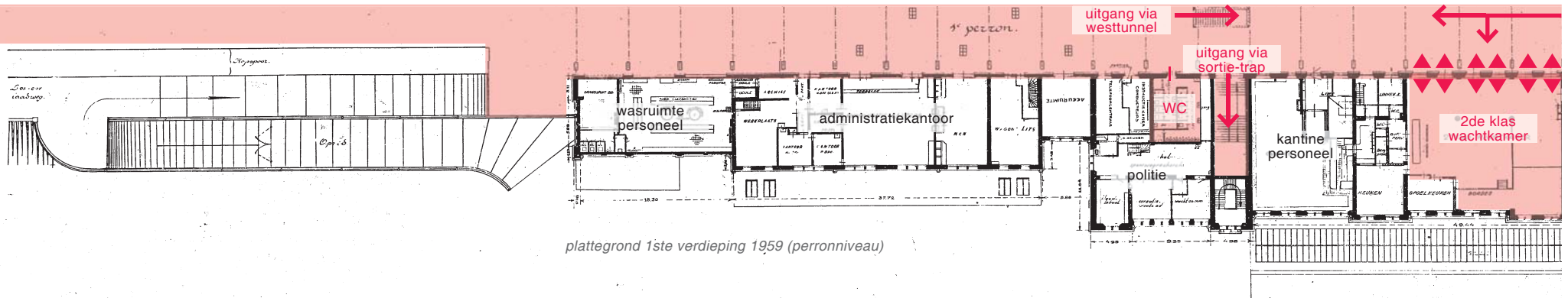


(afb. 154) de hal na 1959 in gebruik / foto 1955 SFA

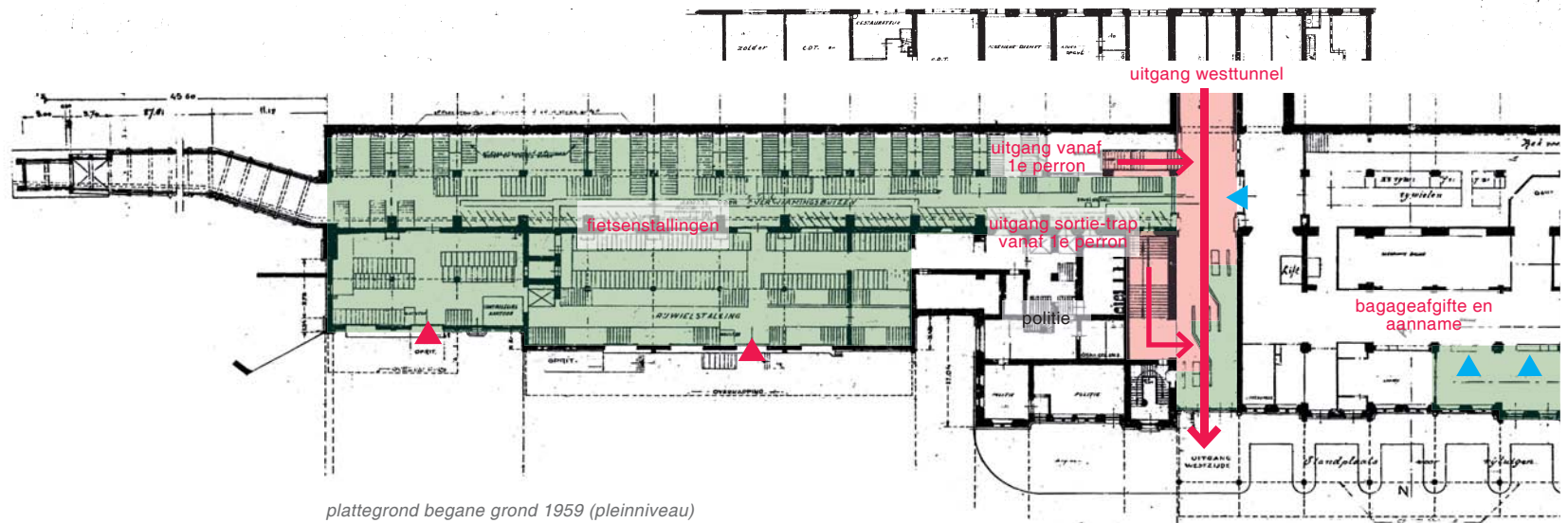


(afb. 155) zicht door de voetgangerstunnel vanaf het plein naar de hal, gezien richting de opgangen aan de pleinzijde / foto 1955 SFA

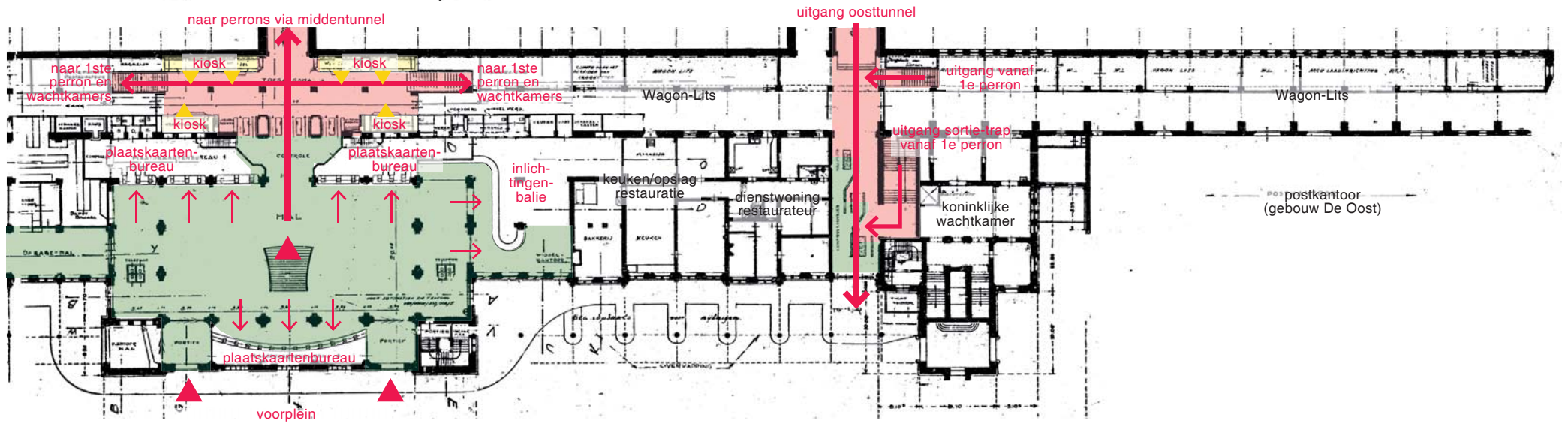
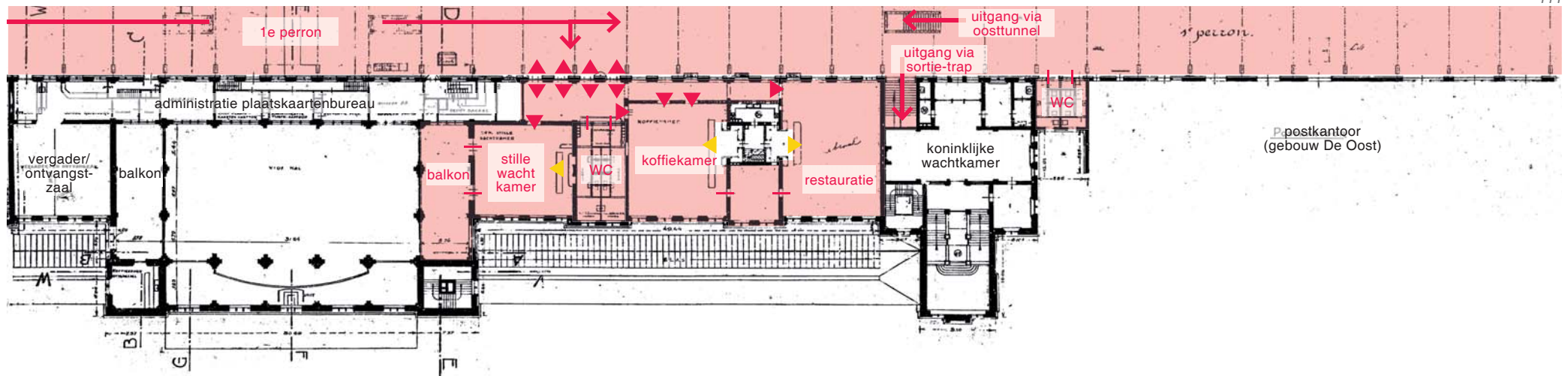
(2) Uit "Interview met H.G.J. Schelling" in: De Tijd van zaterdag 3 november 1951



- reizigersgebied openbaar toegankelijk gebied
- reizigersgebied alleen toegankelijk met plaatsbewijs
- doorgang reizigers
- afgifte en aanname bagage
- uitgifte horeca / commercie
- functie functie onderdeel reizigersroute
- functie functie overig



(afb. 156) schematisch overzicht van de routing van de reizigers in 1959 / basistekening 1959 NSS





(afb. 157) zicht op de noordwesthoek van de hal na 1957, met rechts in het midden de doorgang naar de middentunnel op de plek van het voormalige plaatskaartenkantoor, met daarboven de kantoren op de plek van de voormalige opgangen naar de wachtkamers en het 1ste perron / foto 1957 GAA



(afb. 158) ter plaatse van de oostelijke en westelijke arcade maakte Schelling balkons; foto genomen vanaf het oostelijke balkon, grenzend aan de zgn. stille wachtkamer voor de 1ste klas reizigers / foto 1956 GAA



(afb. 159) de inlichtingenbalie in de noordoosthoek van de hal / foto 1955 GAA

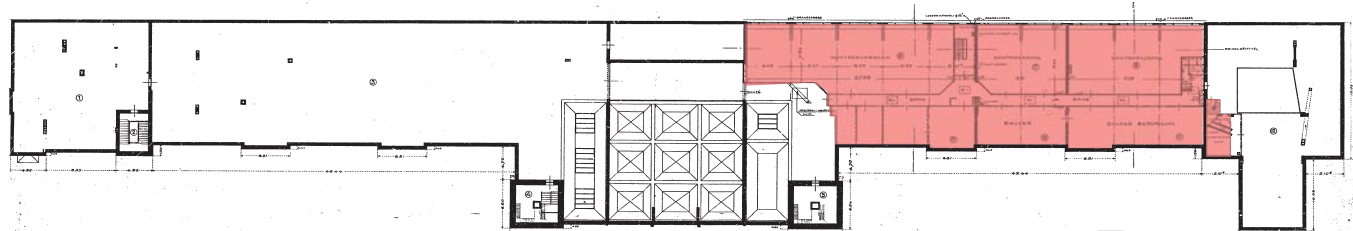
volwaardige toegang vanaf de IJzijde

Waar tot op heden de toegang via het IJgebouw alleen kon worden gebruikt door reizigers die al in het bezit zijn van een kaartje, wordt de noordelijke toegang inmiddels als een volwaardige toegang gezien: de toegang wordt voorzien van een loket en controle. (afb. 165) op p. 116

meer kantoorruimte op 2de verdieping en de zolder

Voorafgaand aan de wijzigingen ter plaatse van de begane grond en 1ste verdieping worden eind jaren 1930 en begin jaren 1940 al een aantal aanpassingen gedaan om aan de behoefte aan meer kantoorruimte in het Cuypersgebouw tegemoet te komen. Vermoedelijk is de aanleiding voor de toegenomen behoefte aan kantoorruimte de voltooiing van de fusie tussen de H.I.J.S.M. en de S.S. tot de N.V. Nederlandsche Spoorwegen die in 1937 plaatsvindt met de daarmee gepaard gaande totale reorganisatie van de bedrijfsstructuur.

De grote ruimte op de zolder wordt bruikbaar gemaakt door de oostvleugel te voorzien van een erker aan de perronzijde en de grote ruimte in te delen als kantoren. Op de tweede verdieping wordt meer kantoorruimte gecreëerd door de grote vergaderzaal op te delen in meerdere kantoorruimtes. Hierbij worden de oorspronkelijke plafondgewelven afgeschermd met een verlaagd plafond, maar wel behouden. Ook worden de dwarsgangen ter plaatse van de achtergevel dichtgezet.



(afb. 59) plattegrond zolderverdieping / 1937 HUA

 gewijzigde delen van het gebouw



(afb. 60) plattegrond verdieping met indeling kantoren / 1937 HUA

de ontwerpstyl van Schelling

Schelling gebruikt voor zijn ingrepen een moderne vormtaal, passend bij het moderne spoorwegbedrijf, contrasterend met de oorspronkelijke architectuur. Echter, daar waar nodig om de hoofdlijnen van de oorspronkelijke architectuur in stand te houden, werkt hij in lijn met de oorspronkelijke vormgeving. Schelling omschrijft dat in een interview zelf als volgt: *“Waar strenge zakelijkheid eis was is dit in vorm en materiaal uitgedrukt; waar een decoratieve behandeling nodig was is deze aangepast aan kleur en vorm van het bestaande. Met name is dit zichtbaar in de behandeling der grote ondervangingsbalken en in de veelkleurige mozaïekvloer in de hal.”*⁽³⁾

De aanpassingen van Schelling aan het stationsgebouw zijn door deze duale aanpak dan ook soms heel duidelijk, maar soms ook helemaal niet te herkennen. Ze hebben de nieuwe lokketten een strakke, zakelijke en daarmee een duidelijk moderne vormgeving. Hetzelfde geldt voor het ontwerp van de trapopgang vanuit de voetgangerstunnel in de hal. Schelling ontwerpt de balustrade op een heel eigentijdse manier als onderdeel van de vloer, die naar boven toe steeds lichter wordt van kleur en eindigt in een subtiel vormgegeven reling. Hierdoor wordt het stijgpunt onderdeel van de vloer van de hal, in plaats van een los element in de ruimte, en wordt de

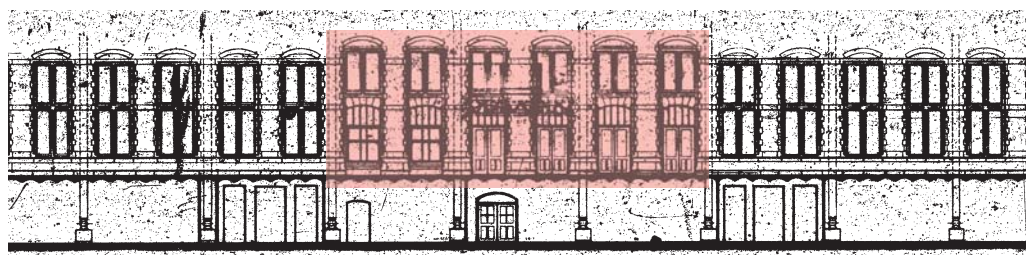
ruimtelijkheid van de hal behouden. (afb. 160)

Daar tegenover staan bijvoorbeeld de aanpassingen aan de perrongevel ter plaatse van het voormalige plaatskaartenkantoor: Schelling voegt zich hier volledig naar de vormgeving van Cuypers. Schelling zet niet alleen ter plaatse van de begane grond ten behoeve van loketten de achterste arcade dicht. Hij gebruikt ook de ruimte daarboven om kantoren in te vestigen. Schelling past de indeling van deze wand aan aan de nieuwe invulling, maar gebruikt daarvoor een vormgeving die geheel aansluit bij het bestaande, oorspronkelijke werk. De verbijzondering in de perrongevel ter plaatse van het voormalige plaatskaartenkantoor verdwijnt hiermee. Het verwijderen van het plaatskaartenkantoor betekent ook een constructieve wijziging: de zijwanden van het kantoor zijn onderdeel van de overspanning van de hal. Schelling moet hierdoor vier grote ondervangingsbalken plaatsen in de dwarsrichting van de hal. Hij voorziet deze nieuwe toevoegingen van een patroon om ze niet af te laten steken ten opzichte van het rijk gedecoreerde plafond van Cuypers. (afb. 157) op p. 112

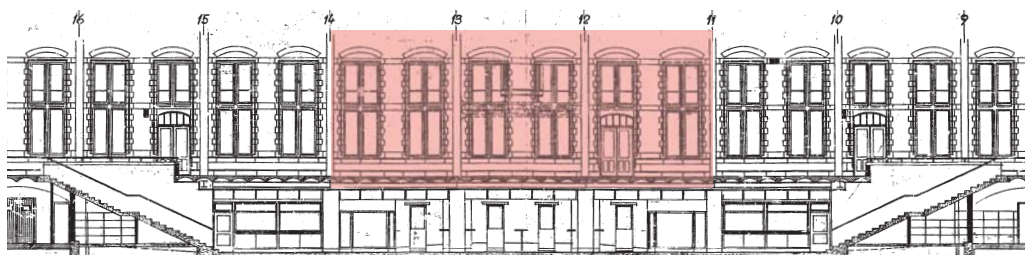


(afb. 160) zicht langs de opgang vanuit de voetgangers richting de toegang tot de middentunnel / foto 1960 GAA

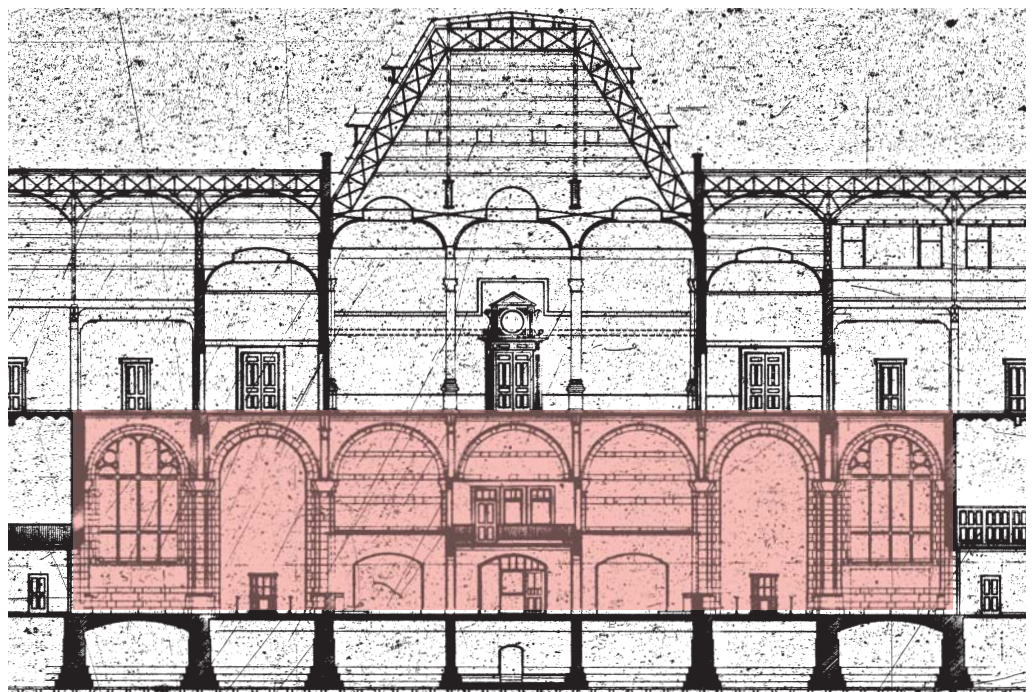
(3) Uit "Interview met H.G.J. Schelling" in: De Tijd van zaterdag 3 november 1951



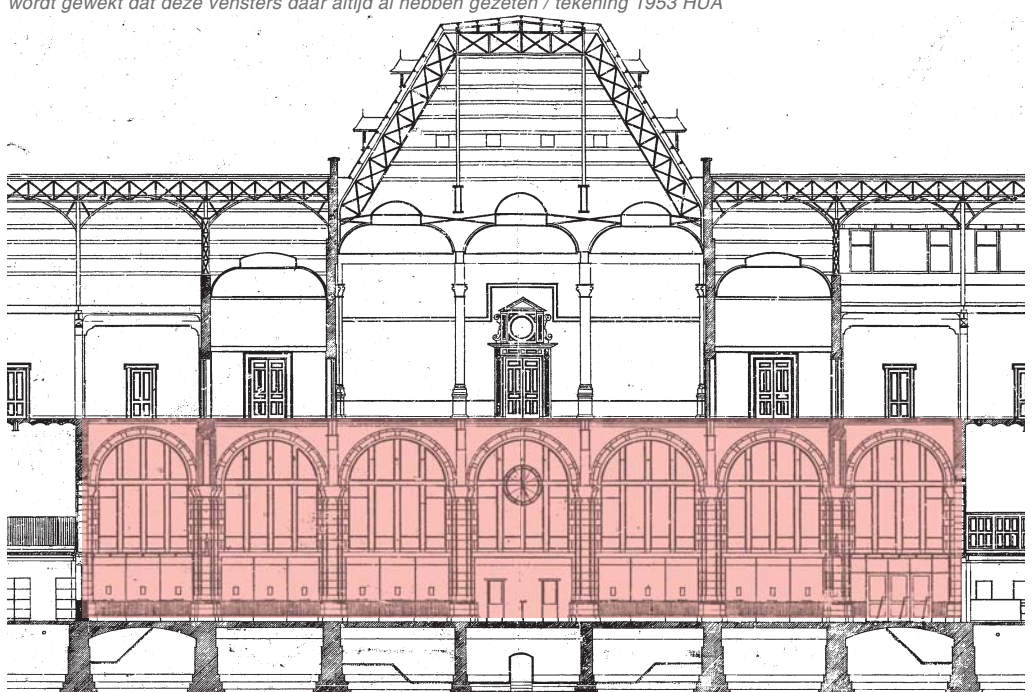
(afb. 161) doorsnede over het perron met zicht op de achtergevel, tekening uit 1953 van de toenmalige bestaande situatie zoals ontworpen door Cuypers / tekening 1953 HUA



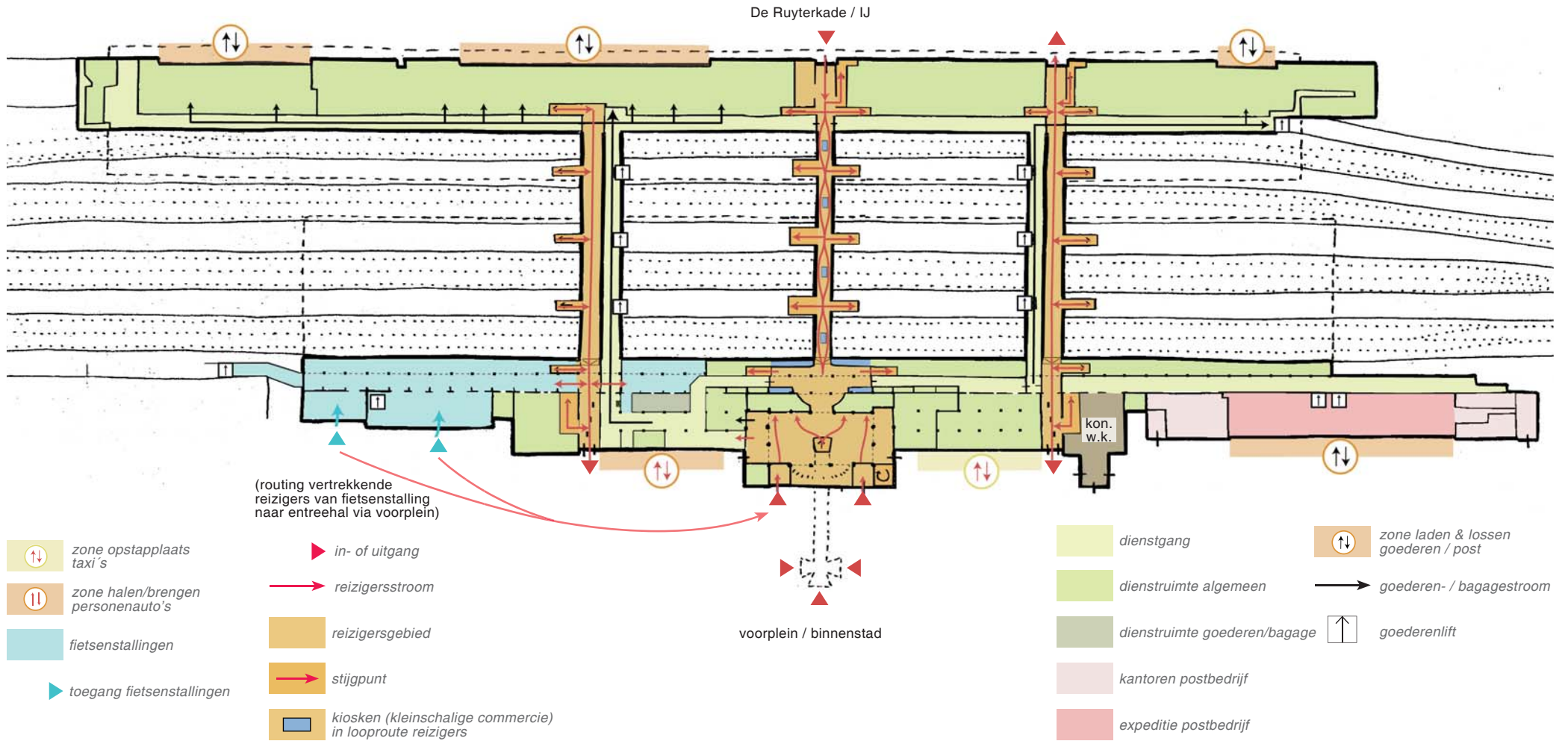
(afb. 163) tekening van de nieuwe situatie zoals ontworpen door Schelling, waarop is te zien dat hij de oorspronkelijke indeling met deuren heeft vervangen door vensters volledig volgens het ontwerp van Cuypers, waardoor de suggestie wordt gewekt dat deze vensters daar altijd al hebben gezeten / tekening 1953 HUA



(afb. 162) doorsnede over de hal met de oorspronkelijke situatie van de achterwand / tekening 1953 HUA



(afb. 164) doorsnede over de hal met de nieuwe situatie volgens ontwerp van Schelling / tekening 1953 HUA

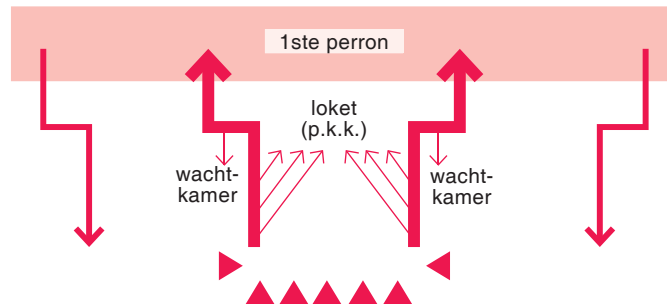


(afb. 165) schematisch overzicht van de routing van de reizigers door het stationscomplex na 1959 / tekening 2013 TAK

samenvatting

In de jaren 1950 wordt het Centraal Station gemoderniseerd naar ontwerp en visie van ir. H.G.J. Schelling, Chef Architectuur Noord van de NS. Schelling gebruikt voor zijn ingrepen een moderne vormtaal, passend bij het moderne spoorwegbedrijf, contrasterend met de oorspronkelijke architectuur. Echter, daar waar nodig om de hoofdlijnen van de oorspronkelijke architectuur in stand te houden, werkt hij in lijn met de oorspronkelijke vormgeving.

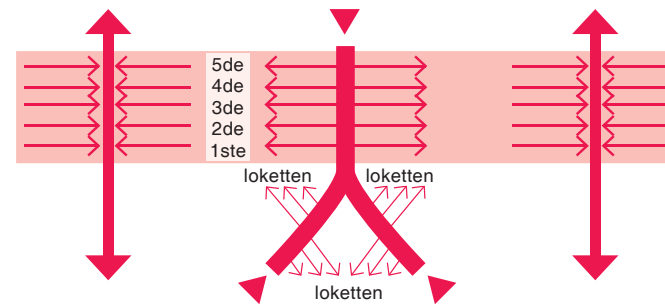
De hal wordt aangepast om een grote stroom reizigers zo snel en efficiënt mogelijk van het voorplein naar de perrons te leiden door het verwijderen van het plaatskaartenkantoor en in plaats daarvan een grote doorgang naar de middentunnel te creëren. Ook de entreedeuuren worden aangepast van meerdere kleine naar twee grote doorgangen. De loketten worden aan de



(afb. 166) principe oorspronkelijke route reizigers / tekening 2013 TAK

randen van de hal gesitueerd. De directe verbinding tussen de hal en de wachtkamers komt hiermee te vervallen, deze zijn alleen nog via het 1ste perron te bereiken. Door de snellere doorstroom van reizigers is het belang van wachtkamers steeds kleiner en ontstaat juist de behoefte aan kleinschalige commercie in de looproute van de reiziger. Aan deze behoefte wordt tegemoet gekomen aan het eind van de jaren 1930 door de plaatsing van een aantal kiosken aan het begin van en in de middentunnel.

De gehele westelijke goederenvleugel wordt ingericht als fietsenstalling. De noordelijke toegang tot het station via het IJgebouw wordt nu gezien als een volwaardige toegang met controle en een loket. Voorafgaand aan de wijzigingen ter plaatse van de begane grond en 1ste verdieping worden eind jaren 1930 en begin jaren 1940 al een aantal wijzigingen aangebracht om aan de behoefte aan meer kantoorruimte in het Cuypersgebouw tegemoet te komen.



(afb. 167) principe nieuwe route reizigers 1959 / tekening 2013 TAK

conclusie

- De gestileerde route van Cuypers, waarbij de reiziger van het plein via de wachtkamers naar het perron wordt geleid, wordt door Schelling vervangen door een doelmatige route waarbij de reiziger zo snel mogelijk van het plein naar de trein zijn weg vindt.
- Door de aanleg van de voetgangerstunnel en aangepaste entree wordt de routing van plein naar stationshal sneller en efficiënter.
- Door de aanpassingen aan de achterste arcade van de hal verdwijnt de visuele relatie met de perrons, maar wordt de routing van hal naar perron juist directer.
- Door de duale ontwerpstyl van Schelling, waarbij hij enerzijds een moderne vormtaal gebruikt, maar anderzijds, daar waar nodig om de oorspronkelijke architectuur in stand te houden, zich aanpaste aan het oorspronkelijke werk, kon het stationsgebouw geheel worden gemoderniseerd binnen de grenzen van de oorspronkelijke architectuur.
- In deze fase wordt voor het eerste de invloed van de fiets op de stationsomgeving duidelijk zichtbaar.
- Schelling verwijdert alle losse elementen uit de hal om deze overzichtelijk en als één geheel beleefbaar te maken.

1985

gebouw

In de jaren 1960 tot 1980 worden enkele belangrijke veranderingen in het beleid van de NS doorgevoerd. Allereerst wordt in de jaren 1960 de in- en uitgangscntrole afgeschaft, omdat hier veel personeel voor nodig is. Dit heeft grote invloed op het gebruik van stationsgebouwen, omdat de strikte scheiding van vertrekkende en aankomende reizigers en daarmee tussen in- en uitgang niet meer nodig is.

Daarnaast krijgt de NS in de loop van de jaren 1980 steeds meer een commerciële doelstelling. Een heldere opzet van het station en emplacement en goede ketenvoorzieningen zullen meer reizigers trekken. Dit in combinatie met meer commercie op stations, zorgt voor meer omzet.⁽¹⁾

Tevens wordt een metrolijn door de stad Amsterdam aangelegd, die aan het eind van de jaren 1980 wordt voltooid tot aan het Centraal Station. Het metrostation wordt onder het voorplein gebouwd. Dit betekent een betere aansluiting van het station op de rest van de stad, waardoor de NS een grote groei in het aantal reizigers verwacht. Ook door de aanleg van de nieuwe Schiphol- en Flevolijn wordt een toename verwacht van het aantal reizigers. Om hierop te anticiperen wordt het stationscomplex met een grootse verbouwing aangepast. Deze verbouwing wordt ontworpen door het ingenieursbureau van de NS onder leiding van architect M.W. Markenhof. In tegenstelling tot de vorige fasen was hier geen sprake meer van een zelfstandige architect die een eigen stempel op het station

drukte, Markenhof werkte duidelijk als vertegenwoordiger van de NS. Uiteindelijk groeit het aantal reizigers dat dagelijks het Centraal Station passeert van 100.000 in 1975 tot 120.000 in 1985.

de vergroting van het transfergebied

de vleugels worden onderdeel van de hal

Door de afschaffing van de in- en uitgangscntrole in de jaren 1960 verdwijnt de scheiding van de vertrekkende en aankomende reizigersstromen. Dit betekent voor het Centraal Station dat de scheiding tussen de midden- en zijtunnels kan worden opgeheven. De grootste wijziging aan de entreehal is dat de loketten en informatiebalies naar de vleugels worden verplaatst. De hal wordt daardoor als het ware uitgebreid tot in de vleugels. Doordat hiermee de tunnels via de vleugels met elkaar worden verbonden, wordt het gebied dat beschikbaar is voor zowel vertrekkende als aankomende reizigers aanzienlijk vergroot. Er wordt een centrale treinaanwijzer (het 'blauwe bord') geïntroduceerd, die de reiziger van informatie voorziet. De loketten onder de kantoorverdiepingen in de achterste travee van de hal worden verwijderd ter bevordering van de doorstroom naar de middentunnel.

Door het autovrij-maken van het voorplein is de

(1) Hoogewoud 2000:14

voetgangerstunnel overbodig geworden en deze wordt dan ook verwijderd. Daardoor wordt de loopstroom van plein naar middentunnel niet meer onderbroken door het stijgpunt in het midden van de hal. De hal is nu tot één doorgang gevormd. Hierop aansluitend wordt wederom een wijziging in de entreedeuken van het middendeel doorgevoerd. Waar in de vorige fase alleen de buitenste twee deuren open waren, worden deze nu juist dichtgezet en de middelste drie traveeën weer open gemaakt. De hal wordt voorzien van een nieuwe vloer met mozaïek van dubbelhard gebakken tegels, dat de ruimte een andere uitstraling geeft. Over de gehele lengte van de vleugels worden langs de achterwand nieuwe loketten gebouwd. De loketten nemen in de breedte twee van de vijf traveeën in beslag; de rest wordt transferegebied. In deze fase krijgen de reclame-uitingen een steeds belangrijkere plek in het station algemeen en in de hal specifiek: rondom de hal wordt een band met reclame-uitingen opgenomen. Hierdoor komt de focus van de reizigers op de reclame te liggen, met als gevolg dat de beleving van het gebouw en de ruimte hieraan ondergeschikt raken.

de tunnels

De middentunnel wordt vijf keer zo breed, van 4,5 naar 20 meter en over de volle breedte doorgetrokken tot aan de toegang in het IJgebouw. Hiertoe wordt de tunnel bouwkundig

volledig vernieuwd, voorzien van een volledig nieuwe draagconstructie van vrijstaande kolommen en winkels langs de wanden van de tunnel. In het midden van de tunnel, waar in de vorige fase nog kioskjes stonden, komen nieuwe stijpunten naar de perrons. Tevens worden nu ook de trappen naar de perrons aan de oostzijde van de tunnel verbreed, in aansluiting op de verbreding van de opgangen aan de westzijde in de vorige fase. Ook worden vanuit het midden van de tunnel trappen gemaakt naar het perron. Met deze aanpassingen wordt antwoord gegeven op het groeiend aantal reizigers, die nu ruim baan hebben om van en naar de treinen te lopen. Onderweg kunnen zij gebruik maken van de commercie (kioskjes), aan weerszijden van de tunnel. Hierdoor wordt de tunnel, naast transferruimte, ook een plaats waar reizigers kort zullen stoppen voor een eventuele aankoop.

De uitstraling van de transferruimte in hal, vleugels en tunnels verandert in deze periode volledig doordat deze wordt aangepast aan het beeld dat de NS wil uitstralen van een moderne vervoershub: functioneel en bestendig. De kolommen worden voorzien van RVS-beplating, de binnengevels van een natuursteen beplating. De vloer wordt voorzien van dezelfde afwerking als in de hal. De plafonds worden voorzien van roosters, waarboven kabels en leidingen worden weggewerkt.

(afb. 179) (afb. 180) op p. 123

wachtkamers vervangen door horeca

In de jaren 1980 hebben de wachtkamers hun functie geheel verloren. De 1e klas restauratie op de verdieping - oorspronkelijk behorend bij de wachtkamer - is door de veranderde routing van de reizigers met een snelle doorstroom en de komst van commercie in de tunnels overbodig geworden; een ontwikkeling die al werd ingezet in de jaren 1950. Het plan van de NS om de 1e klas stationsrestauratie ingrijpend te verbouwen en her te bestemmen, omdat zij geen kansen meer zien voor het uitbaten ervan, stuit op luid protest. Een aantal ondernemers, verenigd onder de naam 'redt de restauratie van het Centraal Station te Amsterdam' krijgt uiteindelijk toestemming om het restaurant uit te baten, waardoor het kan worden gerestaureerd. Dit is het begin van de ontwikkeling van commerciële horeca op de 1ste verdieping van het Cuypersgebouw. (afb. 178) op p. 123



(afb. 168) overzicht van de hal richting het westen; het brede reclamefries dat rondom loopt neemt het zicht op de balkons van Schelling weg / foto 1981 GAA



(afb. 169) de achterzijde van het stationscomplex zoals deze in de jaren 1980 tot stand is gekomen, met links de ingang tot de oosttunnel en rechts de toegang tot de middentunnel / foto 1994 GAA



(afb. 170) de toegang tot de westtunnel / foto 1994 GAA

entrees IJzijde station

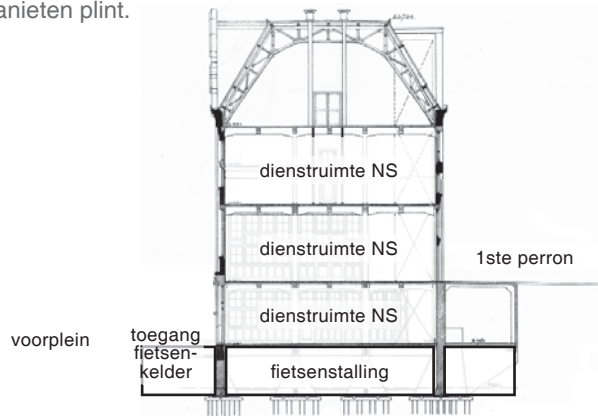
De verbreding van de middentunnel wordt doorgezet tot in het IJgebouw en de entreehal wordt hierbij verbreed. Er kan nu voor het eerst worden gesproken over een echte entree

aan de De Ruyterkade, waar de bedrijvigheid en het verkeer toenemen. Ook in het verlengde van de westtunnel wordt nu een entree gemaakt.

ook fietsen in gebouw de oost

Met de bouw van het nieuwe postkantoor op Westerdokseiland, vervalt de functie van gebouw De Oost. Op de verdiepingen worden kantoren, kleed- en wasruimten voor het personeel van de NS gehuisvest.

Ook wordt de kelder van het gebouw in 1979 verdiept om ruimte te maken voor een rijwielstalling voor reizigers. Hiermee wordt ingespeeld op het nog steeds groeiende aantal reizigers dat met de fiets naar het station komt. De kelder wordt toegankelijk gemaakt via een hellingbaan en een trap aan de voorgevel. De nieuwe toegang is ontworpen als een doorzetting van de plint onder het maaiveld, waarbij in afmeting en materiaalgebruik met de gevelbeplating is aangesloten op de bovenliggende granieten plint.



(afb. 171) schematische weergave functies



(afb. 172) de hellingbaan langs de voorgevel / foto 2012 TAK



(afb. 173) zicht op de oostkant van gebouw De Oost / foto 2012 TAK



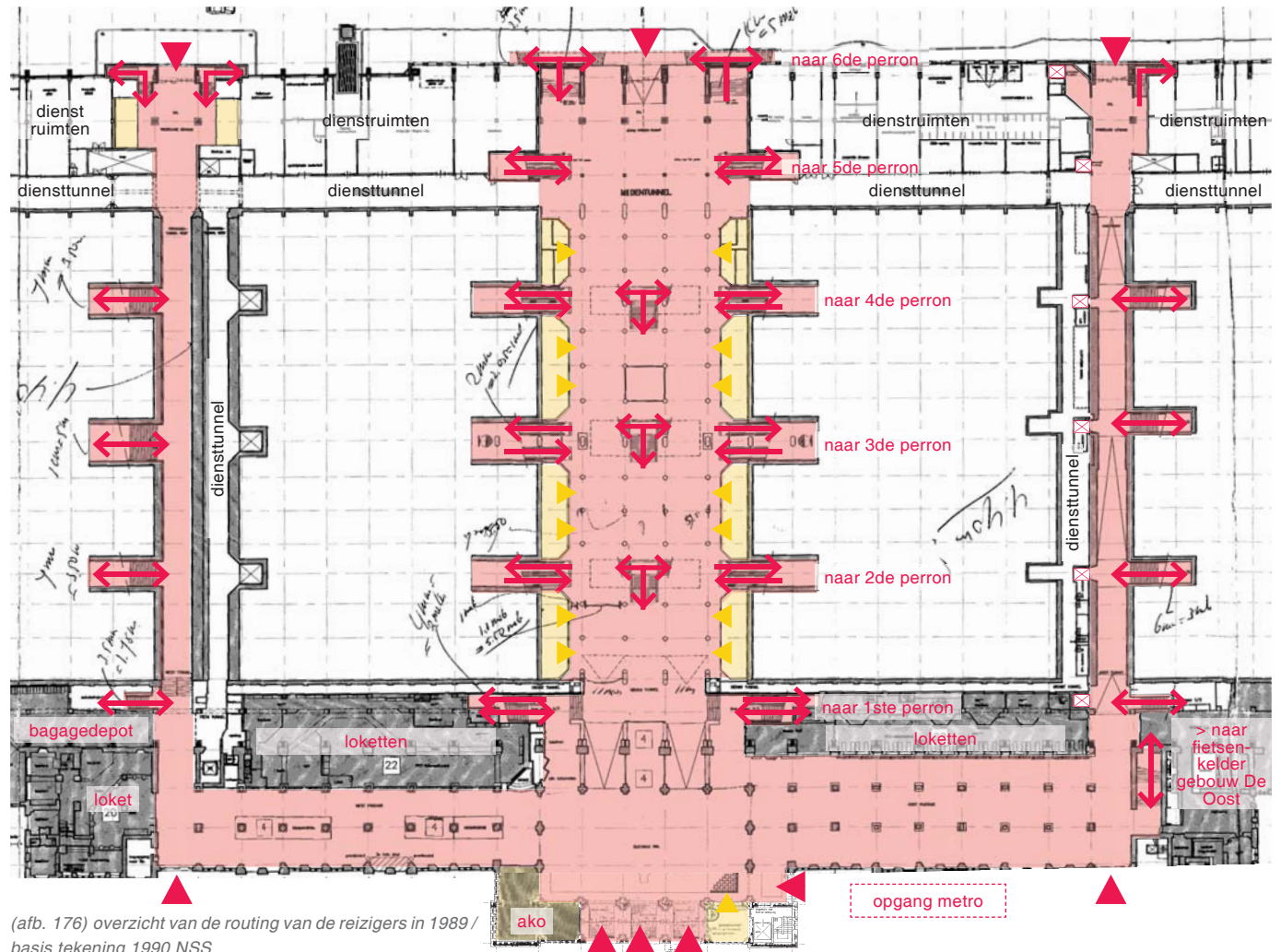
(afb. 174) interieur fietsenkelder / foto 2012 TAK



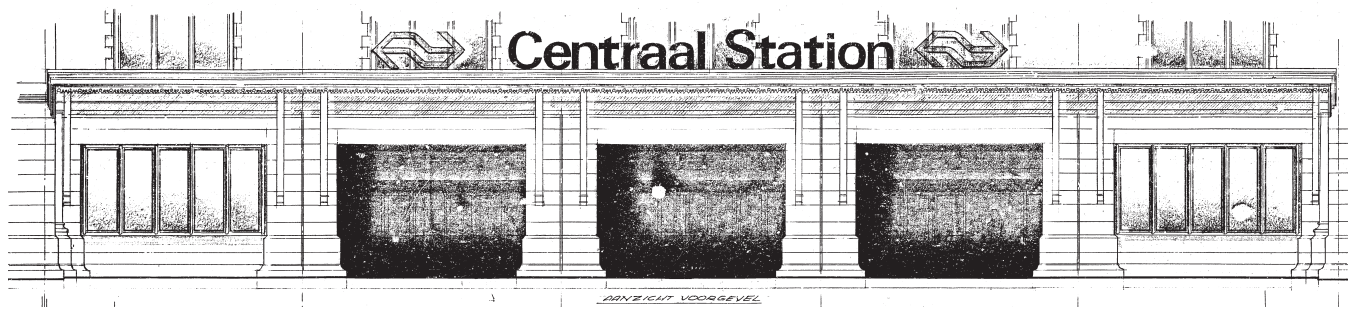
(afb. 175) interieur fietsenkelder / foto 2012 TAK

de routing van de reizigers

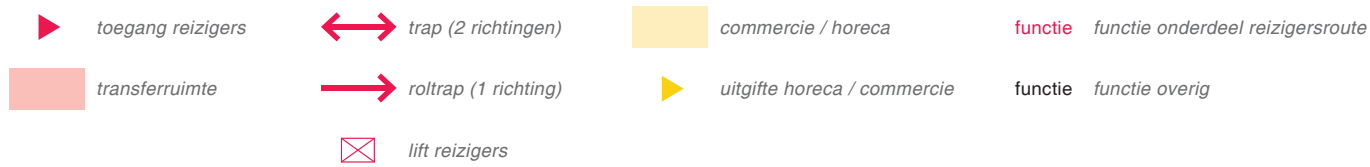
Door de afschaffing van de in- en uitgangscntrole en de wijzigingen aan het stationscomplex, zijn alle tunnels nu als in- en uitgangen in gebruik. De entree bij de middenbouw blijft duidelijk nog het belangrijkste, door het aantal entreedeuuren, de breedte van de tunnel en het aantal stijgpunten vanaf de tunnel naar de perrons. Dit wordt benadrukt door de stijgpunten van het metrostation onder het voorplein, die zich ten oosten van de middenbouw bevinden. Ten behoeve van de metroreizigers wordt een nieuwe entree gerealiseerd in de oostflank van de middenbouw. Bij binnenkomst in de hal kunnen de reizigers met een abonnement rechtdoor naar de tunnel en de treinen. Voor de reizigers die een kaartje moeten kopen, verloopt de routing via de loketten in de vleugels, waarna zij terugkeren naar de hal voor de middentunnel of via de zij-tunnels naar de perrons lopen. Vanaf de IJzijde zullen de meeste reizigers het station betreden via de verruimde toegang tot de middentunnel, maar ook de oosttunnel is nu vanaf de IJzijde toegankelijk. De aankomende reizigers kunnen gebruik maken van het gehele transfergebied om het station te verlaten. De belangrijkste route loopt via de verbrede middentunnel, langs de kiosken via de hal naar de uitgang. In deze periode vervalt de westelijke 'sortie-trap' (de trap vanaf het 1ste perron naar de westelijke uitgang): deze is overbodig geworden in de reizigersrouting en wordt gesloopt om ruimte te maken voor loketten.



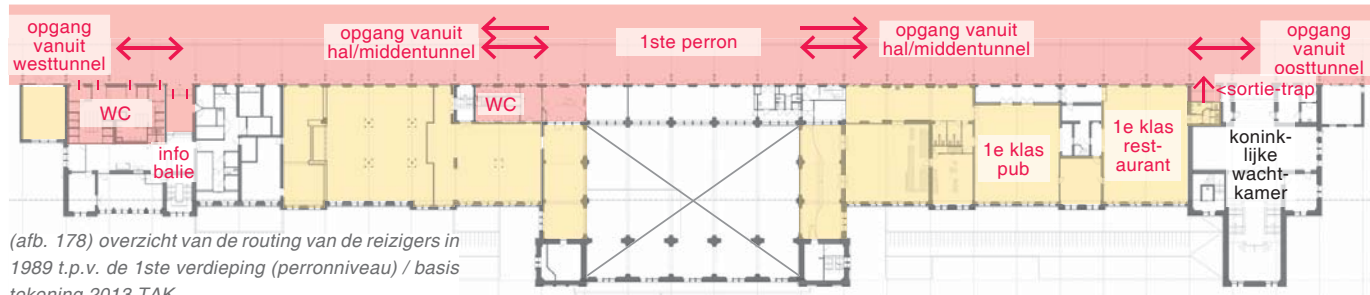
(afb. 176) overzicht van de routing van de reizigers in 1989 / basis tekening 1990 NSS



(afb. 177) de nieuwe entree / tekening 1980 HUA



legenda (afb. 178) en (afb. 176) op p. 122



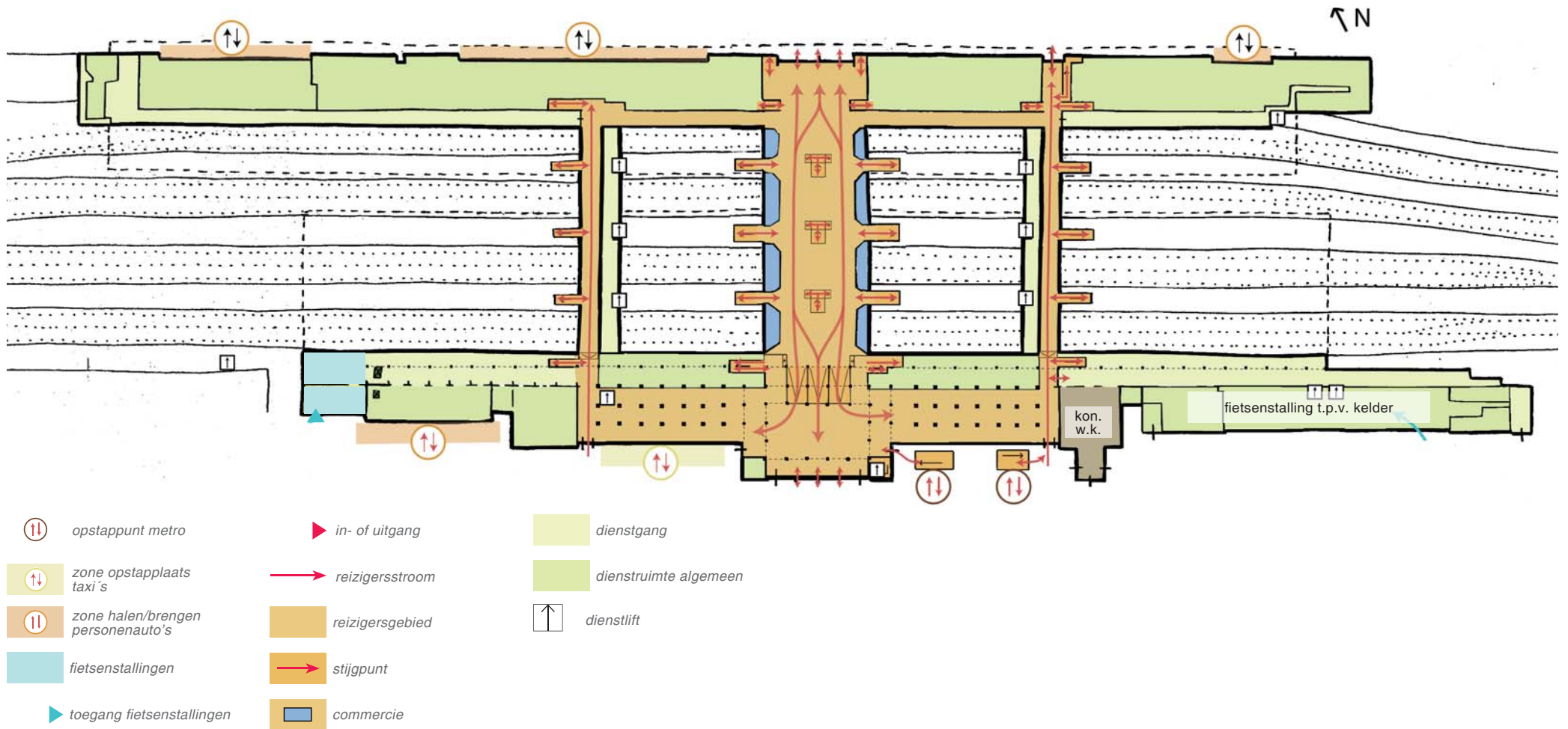
(afb. 178) overzicht van de routing van de reizigers in 1989 t.p.v. de 1ste verdieping (perronniveau) / basis tekening 2013 TAK



(afb. 179) foto van de middentunnel 1984 / foto 1984 GAA



(afb. 180) de middentunnel / foto 1984 GAA



(afb. 181) schematisch overzicht van de routing van de reizigers door het stationscomplex na 1989 / tekening 2013 TAK

samenvatting

De aansluiting van het station op de metro en de aanleg van de Schiphol- en Flevolijn zorgen voor een toename van het aantal reizigers. De reizigerstoename in combinatie met de afschaffing van de in- en uitgangscntrole leiden ertoe dat het stationscomplex moet worden aangepast. De aanpassingen worden ontworpen door het ingenieursbureau van de NS onder leiding van architect M.W. Markenhof.

Door de afschaffing van de in- en uitgangscntrole hoeven aankomende en vertrekkende reizigers niet meer van elkaar gescheiden te worden. Hierop besluit de NS om de vleugels als transfergebied te bestemmen en hiermee de oost- en westtunnel en de hal met elkaar te verbinden. De vleugels worden onderdeel van de hal, door hier de loketten in onder te brengen. Ten behoeve van een betere doorstroom wordt de middentunnel verbreedt, zodat meer reizigers kunnen passeren, maar ook meer ruimte ontstaat voor commercie in het transfergebied. De vormgeving en materialisatie van de vleugels en verbrede tunnel is functioneel en bestendig.

De verbrede middentunnel wordt doorgezet tot in het IJgebouw, dat nu erkend wordt als in- en uitgang met een echte entree en entreehal. Ook wordt in het verlengde van de westtunnel een toegang gemaakt.

Gebouw De Oost verliest zijn functie als postkantoor, maar

wordt in gebruik genomen door de NS met kantoren en een fietsenstalling voor reizigers ter plaatse van de kelder.

conclusie

- De afschaffing van de in- en uitgangscntrole maakt de strikte scheiding tussen vertrekkende en aankomende reizigers overbodig.
- De vleugels van het Cuypersgebouw worden onderdeel van het transfergebied, waarmee de drie tunnels onderling met elkaar worden verbonden.
- Door commercie in de tunnel te plaatsen, krijgt deze een extra functie boven op de transferfunctie: namelijk een plaats waar reizigers kort kunnen stoppen voor een eventuele aankoop.
- Bij de verbreding van de middentunnel en de entree in het verlengde van de middentunnel wordt ook de toegang tot het station aan de IJzijde van meer belang. Er kan nu voor het eerst gesproken worden van een echte entree met entreehal aan de De Ruyterkade.
- Met de horeca exploitatie van de 1ste klas restauratie wordt de 1ste verdieping weer van belang in de routing van de reizigers.

2004
2017

gebouw

De ontwikkelingen die sinds de jaren 1980 op de schaal van de stad plaatsvinden, maken het noodzakelijk om ook het stationsgebouw aan te passen. Het aantal reizigers dat dagelijks het station passeert, is sterk gestegen en zal door de aansluiting van het station op de Noord-Zuidlijn nog meer toenemen. Met de invoering van de OV-chipkaart zal er weer sprake zijn van in- en uitgangscntrole op stations, ook hiervoor moet het stationsgebouw worden aangepast. In het geval van Amsterdam Centraal is dit specifiek van belang omdat ook de functie van het station in de stad is veranderd: in plaats van als 'noordelijke begrenzing' wordt het station steeds meer van belang voor de stad als 'stedelijke verbinding' tussen de binnenstad, IJ-oeveren en Amsterdam-Noord.

het Masterplan Reizigersmachine

Om het station aan te passen aan deze veranderde context wordt door Benthem Crouwel Architects het Masterplan Reizigersmachine opgesteld. Dit plan weerspiegelt de veranderde kijk op het reizen met de trein, waarbij de aandacht voor de route van de reiziger als geheel steeds belangrijker wordt en de beleving van de reiziger centraal staat. Maar ook wordt, sterker nog dan daarvoor, gekeken naar de relatie tussen het station en de omgeving.

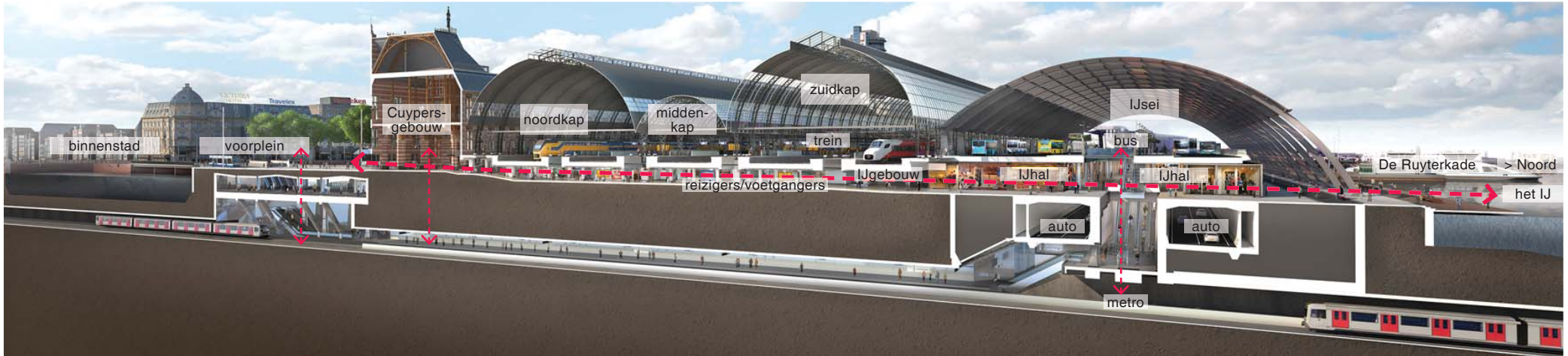
het principe van verdiepingstation verder uitgebreid

In het Masterplan Reizigersmachine wordt de oorspronkelijke opzet van het station als een verdiepingstation, waarbij gelijkvloerse kruisingen tussen verschillende stromen worden voorkomen door deze te scheiden in verschillende niveaus, verder uitgebreid door ook de bussen, autoweg en metro op te nemen.

Aan de IJ-zijde wordt de autoweg onder het maaiveld door geleid en het busstation op een platform boven het maaiveld gelegd. Hierdoor is het maaiveldniveau zelf beschikbaar voor voetgangers en fietsers, die ongehinderd vanuit het stationsgebouw naar de oever van het IJ en de opstapplaatsen van de pontjes kunnen lopen. De Noord-Zuidlijn van de metro loopt onder de autoweg en het IJ door. Vanaf het voorplein, vanuit de hal van het Cuypersgebouw en vanuit de nieuwe IJhal zijn verbindingen gemaakt met dit niveau vanaf maaiveld.

ij-zijde van het station krijgt gestapeld stationsplein

Aan de IJzijde komen de reizigerstunnels en passages uit in de IJhal. Hiermee is er ook aan de IJzijde sprake van een ruimte van waaruit de reiziger zich kan oriënteren en de route kan vervolgen. Anders dan het Cuypersgebouw aan de voorzijde is hier niet echt sprake van een stationshal, maar eerder van een gestapeld plein. Ook fungeren de IJhal en de nieuwe overkapping niet als front, zoals dat aan de voorzijde wel het

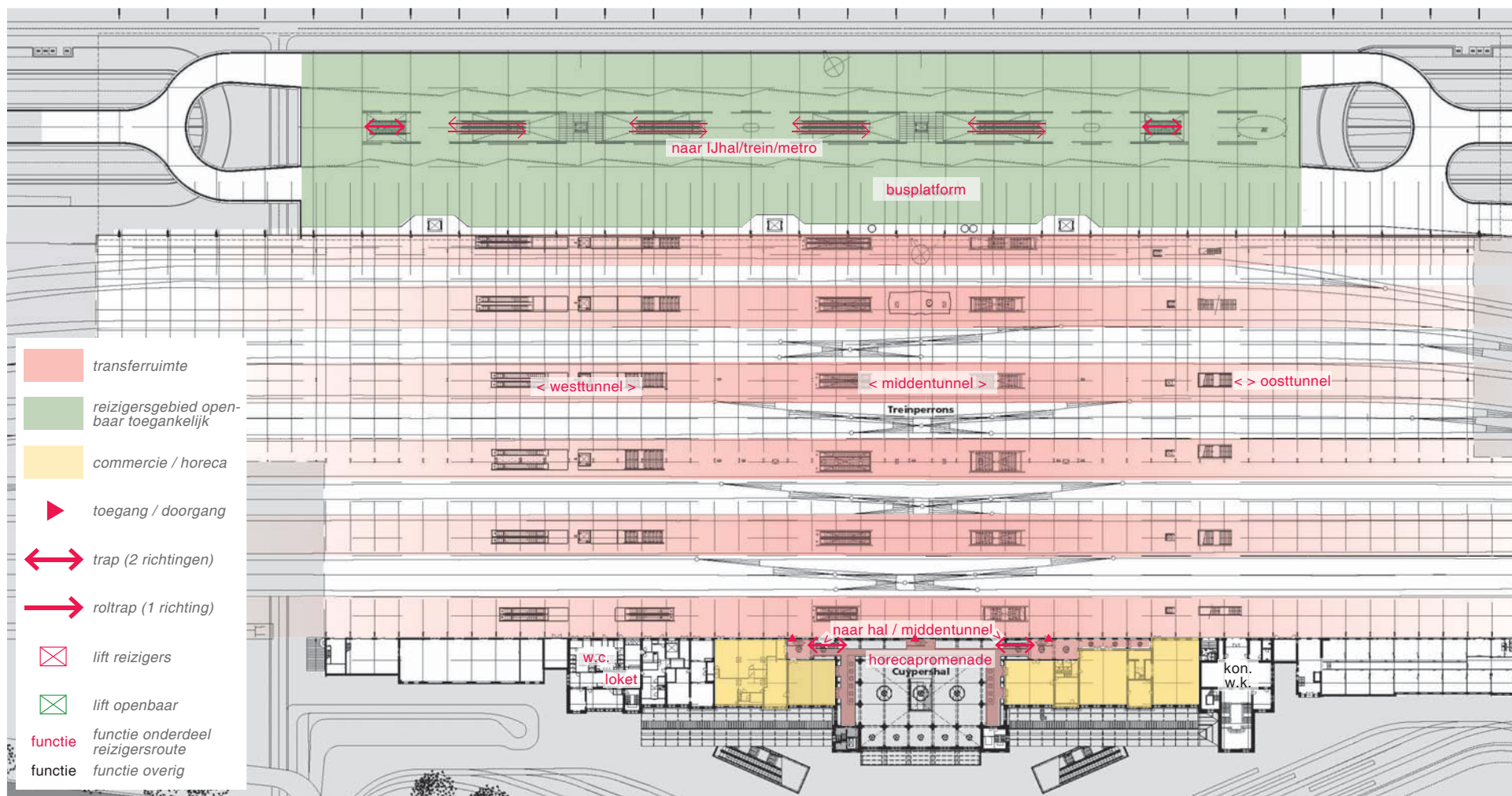


(afb. 182) doorsnede van het Masterplan Reizigersmachine, waarbij de verschillende stromen over vier verschillende niveau's van elkaar worden gescheiden / beeld 2015 Gemeente Amsterdam

geval is, maar als een verbindende stedelijke structuur: een verankering van het station in de omgeving, doordat het een verbinding maakt met het IJ, de IJ-oeveren en Amsterdam-Noord. De nieuwe IJhal wordt voor het IJgebouw geplaatst, die hierdoor een andere functie binnen het stationscomplex krijgt. Het oorspronkelijke dienstgebouw zal als gebouw voor de reizigers niet meer herkenbaar zijn, maar voor de huisvesting van ondersteunende functies en als dwarsverbinding tussen de verschillende tunnels dienen. Alleen ter plaatse van de entree naar de poortvrijepassages aan de IJzijde en vanaf de De Ruyterkade aan de westzijde (Fietsenstalling West) is het IJgebouw nog zichtbaar.



(afb. 183) impressie van het stationscomplex na uitvoering van het Masterplan Reizigersmachine / impressie 2005 BCA



(afb. 185) overzicht van de 1ste verdieping (perronniveau) met schematische weergave van de route van de reizigers / basis tekening BCA 2015



(afb. 186) impressie van de toekomstige situatie van de hal, gezien richting het zuidwesten, met links de doorgangen naar het stationsplein en rechts de doorgangen naar de westvleugel; daarboven de horecapromenade / visual: Benthem Crouwel / Merk X; 2015

Cuypersgebouw en Cuypershal als oriëntatiepunt

De hal en vleugels van het Cuypersgebouw vormen in deze nieuwe opzet een samenhangend hoofdontvangstdomein, gericht op de historische binnenstad, waar de reiziger zich kan oriënteren op de rest van de reis ofwel de keuze maakt om via één van de poortvrije passages naar de andere kant van het station te lopen. Het historische karakter, de sterke identiteit en herkenbaarheid van dit gebouw zijn hierbij heel belangrijke

eigenschappen, omdat deze bijdragen aan de oriëntatie van de reiziger: binnen het stationscomplex, maar ook in de stad en tijdens de reis. De al aanwezige horeca op de verdieping van het Cuypersgebouw, die alleen bereikbaar is via het eerste perron, wordt uitgebreid en weer toegankelijk gemaakt direct vanuit de Cuypershal door middel van een zogenaamde horecapromenade.



(afb. 187) impressie van de hal, gezien richting het noordoosten, met de doorgangen naar de middentunnel; boven de horecapromenade en het doorzicht naar de spoorwagens / visual: Benthem Crouwel / Merk X; 2015



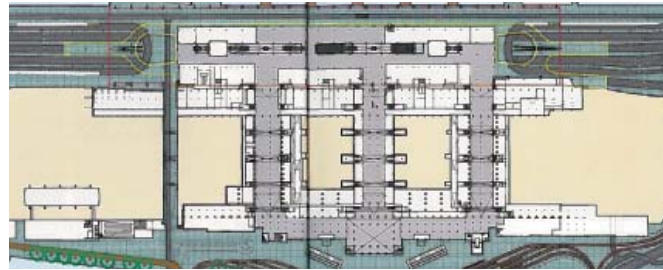
(afb. 188) impressie van de horecapromenade / visual: Benthem Crouwel / Merk X; 2015

reizigerstunnels en stedelijke passages

Vanuit het Cuypersgebouw worden via de reizigerstunnels de perrons bereikt. De oost-, midden- en westtunnel worden verbreed om grotere reizigersstromen te kunnen verwerken en te voorzien van meer commercie. Met de invoering van de OV-chipkaart worden deze tunnels alleen nog beschikbaar als transfergebied voor treinreizigers.

Tijdens de vorming van het Masterplan Reizigersmachine is de ontwikkeling van het OV-chipkaartsysteem in volle gang (1). Bij de presentatie van het Masterplan in 1997 zijn weliswaar al toegangspoortjes ten behoeve van het 'elektronische kaartstelsel' en een voetgangers- en fietserstunnel van het voorplein naar de IJzijde net naast het stationsgebouw getekend, toch leidt de verdere uitwerking en ontwikkeling van het systeem rond 2005 tot een ingrijpende wijziging van het Masterplan. In lijn met het toegenomen belang van het Centraal Station als verbinding tussen Noord en Zuid, worden er naast de langzaamverkeerspassage, nog twee extra tunnels geïntroduceerd aan weerszijden van de middentunnel, die niet worden afgesloten door de OV-chipkaartpoortjes. Deze zogenaamde poortvrije passages moeten fungeren als hoogwaardige, openbaar winkelpassages die de verbindende functie van het station tussen de binnenstad en het IJ nog meer versterken.

(1) Vanaf de jaren 1980 worden door verschillende partijen proeven gedaan met elektronische betaalsystemen in het Nederlandse openbaar vervoer. Een werkbezoek aan Hongkong door de top van de NS geeft in 1999 de aanzet tot de ontwikkeling van de huidige OV Chipkaart, op basis van het Hongkongse systeem. In 2000 wordt door de overheid het principebesluit genomen tot landelijke invoering van de OV-chipkaart. In 2001 wordt hiertoe de joint venture Trans Link Systems opgericht door



(afb. 189) het Masterplan in 2005 / tekening BCA 2005



(afb. 190) tekening uit de ruimtelijke plannen van de gemeente met de drie stedelijke verbindingen door het station / tekening Gemeente Amsterdam 2005



(afb. 191) het Masterplan in 2015 / tekening BCA 2015

de vijf grootste openbaarvervoerbedrijven: NS, Connexxion, GVB, HTM en RET. In 2002 worden de eerste testen gedaan met het gebruik van toegangspoortjes in Rotterdam. In 2005 is het systeem zover ontwikkeld dat kan worden begonnen met de invoering van het systeem. In 2012 is het systeem landelijk geïmplementeerd.

de architectuur

Met het Masterplan Reizigersmachine transformeert het station van een hoofdgebouw met ondergeschiede tunnels, in een cluster van verschillende gebouwdelen en ruimtes. De verschillende onderdelen krijgen allemaal een eigen identiteit en karakter en worden ook door verschillende architecten uitgewerkt. De nieuwe toevoegingen zijn eigentijds vormgegeven en daardoor duidelijk leesbaar als nieuwe toevoegingen. Voor de benodigde ingrijpende aanpassingen aan het bestaande gebouw is TAK architecten verantwoordelijk. TAK heeft voor de opgave de leesbaarheid van de historische hoofdstructuur van het gebouw en de oorspronkelijke hiërarchie van de architectuur als uitgangspunt genomen.

busplatform en overkapping IJzijde

Het busplatform met de nieuwe overkapping is ontworpen door Benthem Crouwel Architects (BCA). Voor de nieuwe overkapping is gekozen voor een eigentijdse, grotendeels glazen, versie van de historische, ronde overkappingen. Aan de Noordzijde lopen de spanten door tot aan de IJ-oever, waardoor letterlijk de verbinding wordt gelegd tussen het historische station en het IJ – en daarmee de verbinding tussen de historische stad en het verstedelijkte IJ-oevers.



(afb. 192) impressie van de De Ruijterkade na voltooiing van de geplande werkzaamheden, met de nieuwe overkapping en het busplatform (IJsei) met daaronder de IJhal, die tezamen een gestapeld plein vormen / beeld 2015 Gemeente Amsterdam

De betonnen constructie van het busplatform wordt op korte afstand van het IJgebouw geplaatst. Hierdoor ontstaat een zone tussen de constructie van het platform en het IJgebouw, overdekt door de erker van het IJgebouw.

IJhal

De IJhal is ontworpen door Wiel Arets Architects (WAA). Een reeks secundaire doorgangen in de noord-zuidrichting zorgen voor een directe visuele verbinding tussen het IJ en het station. Het plafond is voorzien van afgeronde, reflecterende elementen om zo de stralende en golvende eigenschappen van het water van het IJ te weerspiegelen in de hele hal.



(afb. 193) foto van een van de doorkijkjes naar het IJ in de net voltooide IJhal / foto 2015 WAA



(afb. 194) impressie van het interieur van de IJhal / visual: Wiel Arets Architects; 2014



(afb. 195) impressie van de middentunnel / visual: Benthem Crouwel / Merk X; 2015



(afb. 196) impressie van de ('poortvrije') westpassage/visual: Benthem Crouwel / Merk X; 2015



(afb. 197) impressie van de toegang tot de langzaamverkeerspassage ten westen van het stationsgebouw / visual: Benthem Crouwel / Merk X; 2015

tunnels en poortvrije passages

De nieuwe reizigerstunnels zijn ontworpen door BCA en MerkX. Voor de tunnels zijn een doelmatige routing, met licht en transparantie voor een goede oriëntatie van de reizigers de belangrijkste uitgangspunten. Om dit te bereiken wordt gebruik gemaakt van lichte materialen en veel glas voor de commerciële voorzieningen.

De Poortvrije Passages zijn ontworpen door BCA, MerkX en Powerhouse Company en worden vormgegeven als verblijfsgebied, zonder de doelmatige verbinding tussen Zuid

en Noord uit het oog te verliezen. De route wordt begeleid door de verlichting die is geïntegreerd in de kolommen en zo als lantaarns fungeren. De puien van winkels aan weerszijden van de passages zijn geïnspireerd op historische winkelstraatjes in grote steden. In de IJ-passage (de westelijke passage) komen voornamelijk kledingwinkels en de Amstel-passage (oostelijke passage) zal gericht zijn op eten en drinken. Door dit onderscheid te maken krijgen de passages elk hun eigen identiteit.

de Langzaamverkeerspassage

De Langzaamverkeerspassage is ontworpen door BCA. Helderheid en eenvoud zijn de uitgangspunten voor deze tunnel voor voetgangers en fietsers van de voor- naar de IJzijde van het station. De route door de tunnel wordt begeleid door een kunstwerk van Irma Boom, geïnspireerd op Delftsblauwe tegels.



(afb. 198) foto van de overgang van het Cuypersgebouw naar de IJ-passage vlak na de opening / foto TAK 2015

Cuypersgebouw

Het Cuypersgebouw (hal en vleugels) is ontworpen door het team: BCA, Merk X, TAK architecten en VOF Stationseiland. Het uitgangspunt is het leesbaar houden van de historische structuur. Door de omvang van het toegevoegde programma is door TAK architecten uitgebreid (cultuur)historisch en architectonisch onderzoek uitgevoerd om zo de maximale ruimte te vinden binnen de grenzen van het Rijksmonument. Dit heeft geleid tot een duale restauratieaanpak, vergelijkbaar met die van Schelling in de jaren 1950, waar enerzijds wordt

gekozen voor contrasterende ingrepen en anderzijds wordt gewerkt in lijn met het gedachtegoed van Cuypers wanneer dit van belang is om de historische structuur te herstellen of aan te helen om hem zo leesbaar te maken.

IJgebouw

Het IJgebouw is gerestaureerd door TAK architecten, inclusief de overgangen in samenwerking met de architecten van de IJhal en de poortvrije passages. Hier is de aanpak en restauratievisie vergelijkbaar met die van het Cuypersgebouw,



(afb. 199) foto van de overgang van de IJhal naar de IJ-passage, met zicht op het IJgebouw / foto TAK 2015

de uitwerking is echter anders door de andere functie van het gebouw binnen het stationscomplex.

de fiets in de stationsomgeving

Met het toegenomen aantal reizigers is ook het aantal fietsen toegenomen dat gestald moet worden op het station. De bestaande fietsenstalling in de kelder van het gebouw De Oost wordt uitgebreid tot op de begane grond. Ook in het IJgebouw wordt ruimte gemaakt voor de stalling van fietsen. De westelijke kop van het gebouw zal worden ingericht als fietsenstalling.

routing van de reiziger

De reizigers komen binnen in één van de ontvangstdomeinen, het Cuypersgebouw of de IJhal. Vanuit deze twee hallen kunnen de reizigers via de drie reizigerstunnels de perrons bereiken. Deze tunnels zijn afgesloten met toegangspoortjes en alleen toegankelijk voor treinreizigers met een OV-chipkaart. Aan de IJzijde betekent dit een belangrijke verandering in de beleving van de reiziger, omdat voorheen aan deze zijde voor iedere tunnel een aparte toegang was in het IJgebouw.

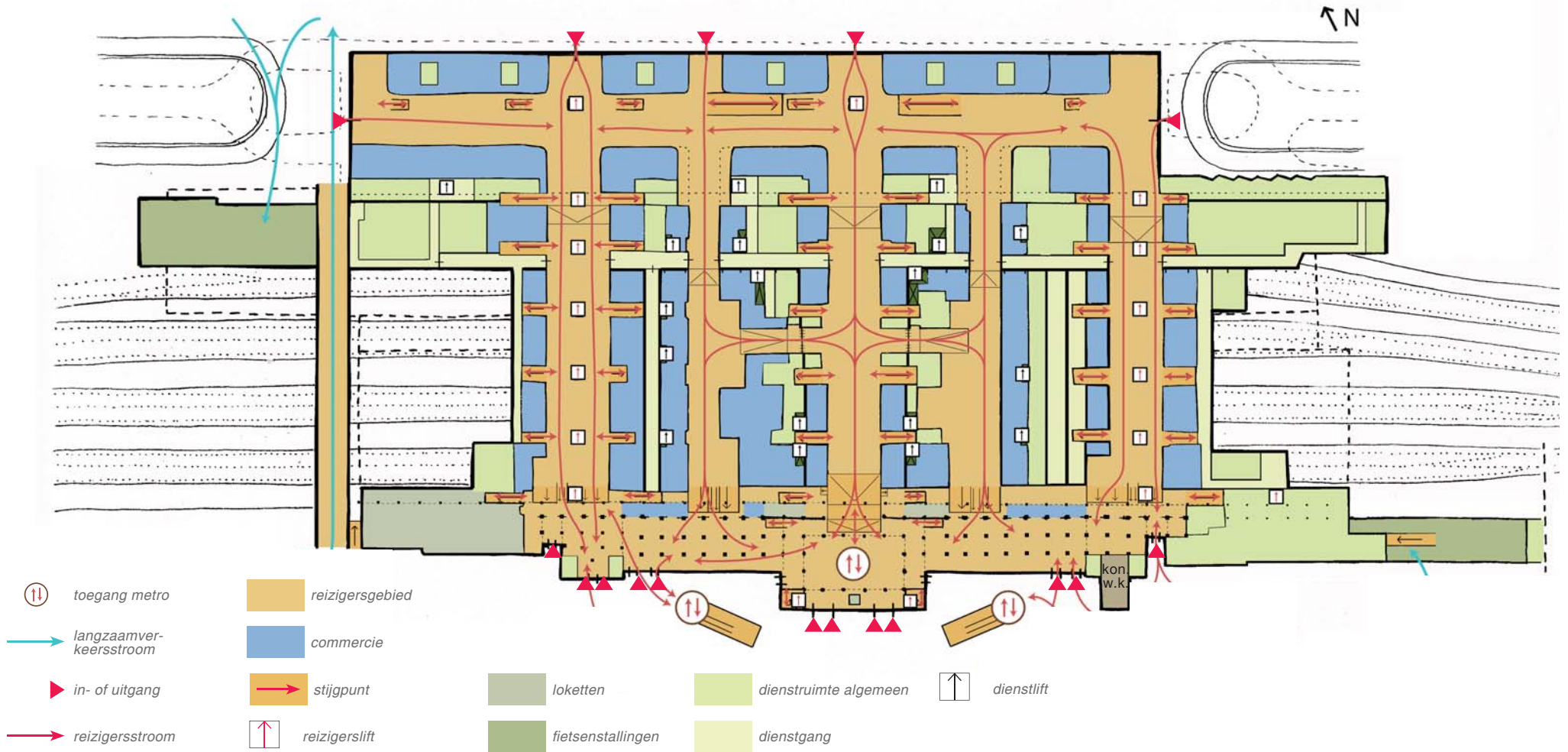
In de Cuypershal is het herstel van de grenzen en daarmee de ruimtelijkheid van de hal, de belangrijkste verandering in de reizigersbeleving, waardoor ook de historische structuur van het gebouw weer herkenbaar wordt. Ook is vanuit de hal weer zicht op de treinen mogelijk en is de verdieping van het Cuypersgebouw, waar een belangrijk deel van de horeca van het station is gevestigd, weer direct bereikbaar vanuit de hal en niet meer alleen via het eerste perron. (afb. 182) op p. 132

De aansluiting op de bus is sterk verbeterd door de aanleg van het busplatform aan de IJzijde. Reizigers hoeven niet meer te zoeken of ze aan de voor- of achterzijde van het station moeten zijn, op het Stationsplein of op de Prins Hendrikkade. Voor de metro geldt dat deze nu voor het eerst toegankelijk is vanuit het stationsgebouw, via de Cuypershal en de IJhal. Om bij de pontjes te komen hoeft geen drukke weg meer te



(afb. 200) de reeds uitgevoerde nieuwe opgangen naar het metrostation / foto 2014 TAK

worden overgestoken, maar men kan meteen doorlopen vanuit de IJhal. De poortvrije passages zijn geen onderdeel van de transferruimte, maar openbaar toegankelijk.



(afb. 201) overzicht van het stationsgebouw in 2015, gebaseerd op de huidige staat van de planvorming

samenvatting

De toename van het aantal reizigers, de invoering van de OV-chipkaart en de veranderde functie van de stationslocatie binnen de stad vormen de aanleiding om het stationsgebouw aan te passen. Hiervoor wordt het Masterplan Reizigersmachine opgesteld, waarin de route en beleving van de reiziger en het station als stedelijke verbindingstructuur centraal staan.

Het plan behelst een uitbreiding van het principe van verdiepingsstation door alle vervoersstromen die samenkomen op het station een eigen niveau toe te kennen. Aan de IJzijde van het station ontstaat hierdoor met de IJhal een gestapeld plein en de metro (Noord-Zuidlijn) kan ook toegankelijk worden gemaakt vanuit het stationsgebouw. Het stationsgebouw krijgt hiermee niet een duidelijk front zoals de gevel van het Cuypersgebouw aan de voorzijde, maar wel een belangrijke verankering in de omgeving. Het IJgebouw behoudt zijn belangrijke ondersteunende functie als dienstruimte, als dwarsverbinding tussen de verschillende tunnels en als drager van de tweede spoorak, sporen en perrons, maar zal voor de reizigers als gebouw van buitenaf alleen nog maar ter plaatse van de entree naar de poortvrije passages en aan de noordwestzijde herkenbaar zijn. Het Cuypersgebouw wordt in deze nieuwe opzet het ontvangstdomein waar de

reiziger zich kan oriënteren op de rest van de reis. De oost-, midden- en westtunnel zullen worden verbreed. De poortvrije passages zorgen ervoor dat, ondanks de invoering van in- en uitgangscntrole, het station als stedelijke verbindingstructuur kan fungeren. In gebouw De Oost en het IJgebouw komen fietsenstallingen. Met de IJhal is er aan de IJzijde ook een ontvangstdomein van waaruit reizigers zich kunnen oriënteren. De aansluiting op de bus, de metro en de pontjes zijn door de aanpassingen efficiënter geworden. Er is nu voor het eerst in de geschiedenis van het station sprake van een volwaardige aansluiting op het IJ en Amsterdam-Noord. Het station is daarmee niet meer enkelzijdig geïntendeerd op de binnenstad, maar een alzijdige spil in de stedelijke ontwikkeling geworden. De toevoegingen en aanpassingen aan het stationsgebouw zijn ontworpen door Benthem Crouwel Architects, Wiel Arets Architects, MerkX, Powerhouse Company en TAK architecten. De nieuwe toevoegingen zijn ontworpen in een eigentijdse architectuur en daardoor als zodanig ook herkenbaar, voor de aanpassingen aan het bestaande gebouw zijn de historische structuur en oorspronkelijke hiërarchie van de architectuur als uitgangspunt genomen.

conclusie

- De oorspronkelijke hoofdopzet van een verdiepingsstation heeft zich door alle periodes als zeer robuust en aanpasbaar bewezen. De hoofdopzet van het Masterplan Reizigersmachine heeft deze oorspronkelijke logica van het verdiepingsstation overgenomen en doorvertaald naar de huidige eisen en behoeftes.
- IJhal en busstation vormen als gestapelde pleinen samen een nieuw functioneel front naar het IJ, maar kennen niet het monumentale karakter van het Cuypersgebouw aan de centrumzijde. De IJhal zorgt daarmee voor een verankering van het station in de veranderde stedelijke omgeving enerzijds en voor de oriëntatie van de reiziger op de verschillende vervoersstromen anderzijds.
- De poortvrije passages zijn cruciaal om het station de stedelijke verbindingstructuur te laten zijn die nodig is op deze plek in de stad.
- De identiteit en herkenbaarheid van het Cuypersgebouw zijn van groot belang voor zowel de oriëntatie als de beleving van de routing van de reiziger.

deel 3

cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

conclusies en aanbevelingen

amsterdam centraal station



(afb. 202) entree Cuypersgebouw in augustus 2014 / foto 2014 TAK





(afb. 203) de nieuwe metro opgang aan de oostzijde in augustus 2014 / foto 2014 TAK



(afb. 204) zicht op het IJ vanaf het busplatform onder de overkapping IJzijde foto mei 2015 / foto 2015 TAK

uitgangspunten voor de waardering

In dit deel van het rapport zullen achtereenvolgens de kwaliteiten, knelpunten en aanbevelingen voor het stationscomplex worden behandeld. Om deze onderdelen op de juiste manier te kunnen lezen is het van belang om begrip te hebben van de uitgangspunten die gehanteerd zijn voor het bepalen hiervan. Dat het Centraal Station een grote (cultuurhistorische) waarde vertegenwoordigt staat buiten kijf, maar wat die waarde precies is, of waar deze precies in ligt, is afhankelijk van de manier waarop je naar het complex kijkt. Voor deze cultuurhistorische waardestelling is gekeken naar de eigenschappen die de beleving van het station, als zijnde een rijksmonument, maar ook een functionerend stationsgebouw, positief bepalen (kwaliteiten), negatief of mogelijk negatief kunnen beïnvloeden (knelpunten en aandachtspunten) en mogelijk positief kunnen beïnvloeden (aanbevelingen en ontwerpthema's). Voor dit uitgangspunt is gekozen juist omdat die twee elementen, waarvan de combinatie zo kenmerkend is voor dit object, samenkomen in de beleving ervan.

De waardering is als volgt opgebouwd. Allereerst wordt de kwaliteit van het samengesteld geheel omschreven. Vervolgens wordt de kwaliteit van de gebouwen en gebouwdelen die voor 1985 tot stand gekomen zijn omschreven. Daarna wordt, zoals in de inleiding van dit rapport aangegeven, op structuurniveau de kwaliteit van de ontwikkelingen na 2004 beschreven.

1 kwaliteiten

kwaliteiten op de schaal van de stad

1. het station als markering van de historische ontwikkeling van de stad

keerpunt in de ontwikkeling van de haven

- Het Centraal Station vertegenwoordigt op zijn plek in de stad een belangrijk keerpunt in de geschiedenis van Amsterdam, omdat na de komst van het station de betekenis van de haven voor de stad veranderde. De haven was altijd de belangrijkste economische motor geweest voor de stad, maar dreigde haar prominente positie te verliezen, doordat haar van nature ongunstige ligging steeds meer parten begon te spelen met de modernisering van de scheepvaart. Juist op dat moment kwam het Centraal Station, waardoor de havenactiviteit weer een impuls kreeg, maar waardoor ook andere economische activiteiten, zoals de industrie en toerisme, zich konden gaan ontwikkelen.

het Amsterdam van Cuypers

- Cuypers ontwierp aan het eind van de 19de eeuw twee beeldbepalende gebouwen, die altijd van grote betekenis zijn gebleven voor Amsterdam: het Centraal Station en het Rijksmuseum. Hij gebruikte in de architectuur van beide

gebouwen het motief van de stadspoort: het Centraal Station als noordelijke en het Rijksmuseum als zuidelijke stadspoort.

- De manier waarop het front van het station de belangrijke stedenbouwkundige as van het Damrak beëindigd, is zeer van belang voor de beleving van de stad. Cuypers zag de manier waarop het station werd benaderd als onderdeel van een gestileerde route door de stad tussen 'zijn' twee stadspoorten. De as van het Damrak heeft hij daarom zeer bewust meegenomen in zijn ontwerp en deze is dan ook bepalend geweest voor de vormgeving van het front.

2. het station als vervoersknooppunt

gebouwd als knooppunt

- Met de bouw van het Centraal Station konden de drie bestaande spoorlijnen naar de stad voor het eerst met elkaar worden verbonden. Het station kreeg hiermee dan ook meteen de functie van knooppunt. Door de jaren heen is het station uitgegroeid van een interstedelijk tot een intermodaal binnenstedelijk, regionaal en, met de aanleg van de Schiphollijn, zelfs internationaal vervoersknooppunt. Door de groei en ontwikkelingscapaciteit van het station heeft het uit kunnen groeien tot het knooppunt dat het nu is.

enorme groei- en ontwikkelingscapaciteit

De groei en ontwikkelingscapaciteit zit enerzijds in de plek van het station in de stad en anderzijds in de hoofdopzet als verdiepingsstation.

- plek in de stad
De bouw van het station op drie eilanden in het IJ aan de rand van de stad in het havengebied, heeft ervoor gezorgd dat het station door de jaren heen steeds de

ruimte heeft gehad om zich uit te breiden. Het water heeft als een buffer gefungeerd rond het station, die voorkwam dat de stad tegen het station aan groeide, waardoor de uitbreidingsmogelijkheden van het station zouden zijn beperkt. De bouw van het IJgebouw en gebouw De Oost, maar ook de toename van het aantal vervoersstromen dat samenkwam bij het station en de laatste toevoeging aan het station in de vorm van het IJsei, waren hierdoor mogelijk.

- de hoofdopzet als verdiepingsstation
De oorspronkelijke hoofdopzet van een verdiepingsstation heeft zich door alle perioden heen als enorm robuust en aanpasbaar bewezen. Het Masterplan Reizigersmachine heeft de oorspronkelijke logica overgenomen en vertaald naar de huidige eisen en behoeftes. Met de komst van de IJhal heeft men gekozen voor een pragmatische ontvlechting van verkeersstromen.

3. van grens naar stedelijke verbindingsstructuur

historische begrenzing van de stad

- Het IJ vormde de historische noordelijke begrenzing van de stad. De locatie van het station op eilanden in het IJ, markeert nog deze oude stadsgrens in de stedelijke structuur.

voorplein als verbinding met de stad

- Aan de centrumzijde vormen de havenkommen en het voorplein een zeer waardevolle opmaat voor het station en een kwalitatieve stedelijke ruimte.
- Doordat de perronkap boven de lage goederenvleugels uitsteekt, werden de achterliggende perronkappen vanaf het voorplein zichtbaar. De functie van het statige Cuypersgebouw als station was hierdoor al vanaf het voorplein herkenbaar.

verbinding met Amsterdam-Noord

- De komst van het IJgebouw in 1924 is bepalend geweest in de ontwikkeling van het station, omdat hiermee de tunnels werden doorgetrokken naar de IJ-zijde van het station en het station ook aan deze zijde een gezicht kreeg. Het station keerde zich hierdoor niet langer af van het water, maar verbond het station met het water. Alhoewel deze ingreep werd gedaan om het station ten behoeve van het goederenvervoer een betere aansluiting te geven op de haven, heeft het ook mogelijk gemaakt dat dit gebied zich kon gaan ontwikkelen.
- Echter bleef door de jaren heen de ontwikkeling van de IJzijde van het station steeds achter bij de ontwikkeling van Noord. Met de komst van de IJhal en nieuwe de overkapping komt daar verandering in.
- Het station is in de loop der jaren veranderd van noordelijke begrenzing van de stad naar een verbinding tussen de stad ten noorden en ten zuiden van het IJ. Deze functie als stedelijke verbindingsstructuur zal worden versterkt door de aanleg van de Noord-Zuidlijn en de poortvrije passages. Hiermee wordt het station meer een verbindende stedelijke structuur dan een autonoom gebouw in de stad.

verbinding met het IJ

- Met de bouw van het station in 1889 verliest Amsterdam de visuele verbinding tussen de binnenstad en het IJ. Door de recente ontwikkeling van het voormalige havengebied tot onderdeel van de binnenstad vindt de stad in de beleving langzaam weer aansluiting met het water. Met de uitvoering van de IJhal en het busplatform wordt een plek gecreëerd waar de relatie tussen stad en het IJ door elke reiziger kan worden ervaren.

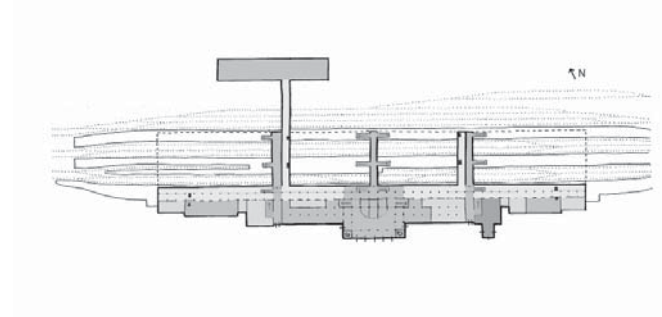
kwaliteiten op de schaal van het stationscomplex

1. samengesteld geheel

Het stationscomplex is in 1889 op drie eilanden in het IJ gebouwd. Ondanks deze ligging en dankzij de hoofdopzet als verdiepingsstation is zij in staat gebleken om in de loop der jaren uit te kunnen groeien tot een intermodaal vervoersknooppunt. De volgende (bouw)fasen zijn bepalend geweest voor de totstandkoming van, en zijn als 'jaarringen' te herkennen in, het huidige complex.

groei maaiveldniveau

- totstandkomen hoofdstructuur
- oprekken hoofdstructuur
- verdichting van de hoofdstructuur
- uitbreiding van de hoofdstructuur



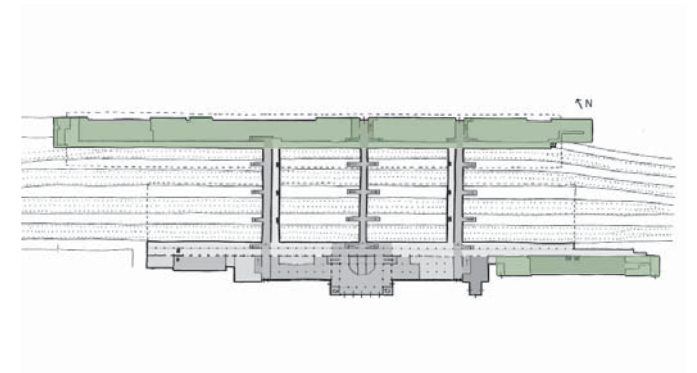
Cuypers I: symmetrische opzet

1889: Cuypers I

- het Cuypersgebouw: de hal, vleugels, paviljoens en goederenvleugels
- het eerste t/m het derde perron en de Zuidkap

1924: Cuypers II

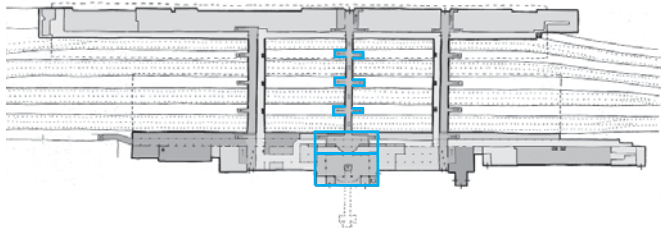
- gebouw de Oost ter vervanging van de oostelijke goederenvleugel
- het IJgebouw, de perrons en de Noordkap
- beide uitbreidingen worden ontworpen door het architectenbureau Cuypers
- de historische hoofdstructuur wordt voltooid



Cuypers II: de nieuwe eenheid

1950: Cuypers IIa, oprekken hoofdstructuur

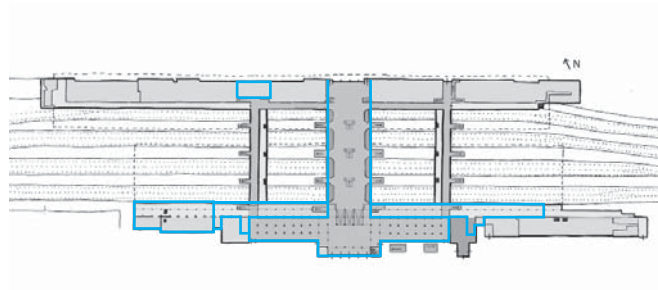
- doelmatige routing: De eerste ingrijpende verbouwing van de begane grond en de eerste verdieping van de Cuypershal waarin de gestileerde route van Cuypers via de wachtkamers wordt vervangen door een doelmatige route vanuit de hal direct naar de middentunnel.
- restauratievisie Schelling: Schelling had een duale aanpak, enerzijds gaf hij de wijzigingen op een eigentijdse manier vorm, anderzijds werkte hij, daar waar nodig was om de structuur van Cuypers te herstellen, in lijn met het ontwerp van Cuypers. In het Masterplan Reizigersmachine zijn van het eerste type wijzigingen geen zichtbare delen meer over, maar wel voor de manier waarop hij een deel van de achterste arcade, de voorgevel en de doorgangen naar de vleugels en de torens op de 1ste verdieping heeft vormgegeven.



Cuypers IIa: ontwikkelingen binnen de grenzen I

1980: Cuypers IIb, oprekken hoofdstructuur

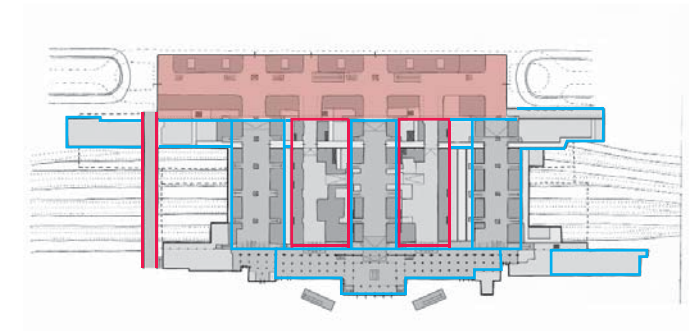
- de vleugels worden bestemd als transferegebied
- gehele begane grond van het Cuypersgebouw wordt ingenomen door reizigersgerelateerde functies: De ruimte onder perron 1 en een deel van de paviljoens worden voorzien van voorzieningen voor de reizigers en de westelijke goederenvleugel wordt bestemd tot fietsenstalling.
- de middentunnel wordt verbreed en voorzien van roltrappen en winkels
- uitgang westtunnel aan de IJzijde
- Alle onderdelen van de transferruimte, inclusief de Cuypershal, worden voorzien van dezelfde functionalistische uitstraling passend bij het station als vervoersknooppunt. In het Masterplan Reizigersmachine wordt deze afwerking geheel vervangen.



Cuypers IIb: ontwikkelingen binnen de grenzen

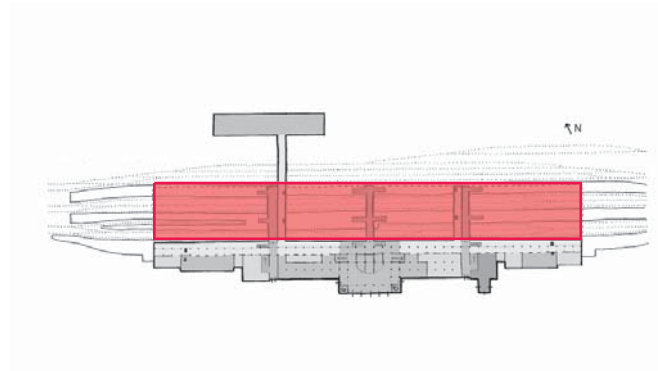
1985-2016: Masterplan Reizigersmachine, verdichting en uitbreiding van de hoofdstructuur

- het station als stedelijke verbindingsstructuur:
 - de Langzaamverkeerpassage
 - de poortvrije IJ- en Amstelpassage
- uitbreiding van het verdiepingstation voor voetgangers, bus, auto en metro
 - overkapping IJsei
 - IJhal
- herstel van de beleving van de historische hoofdstructuur
- herstel van de hal
- herstel directe verbinding tussen de hal en de 1ste verdieping van het Cuypersgebouw
- herstel van de zichtlijn vanuit de hal naar de treinen

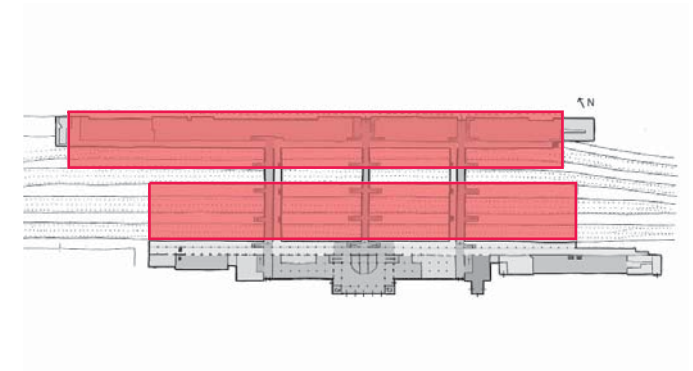


aanloop Masterplan en Masterplan Reizigersmachine en poortvrije passages

groei perronniveau



Cuypers I: symmetrische opzet

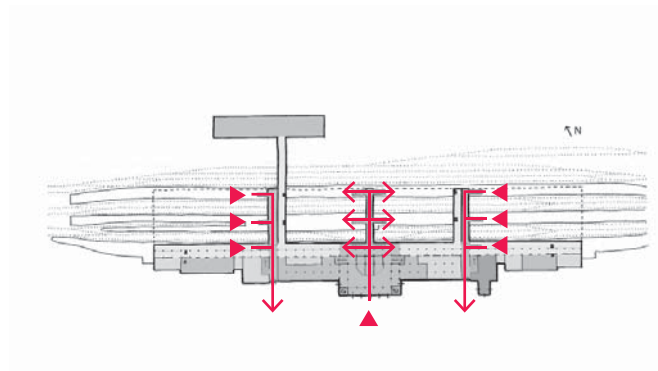


Cuypers II: de nieuwe eenheid

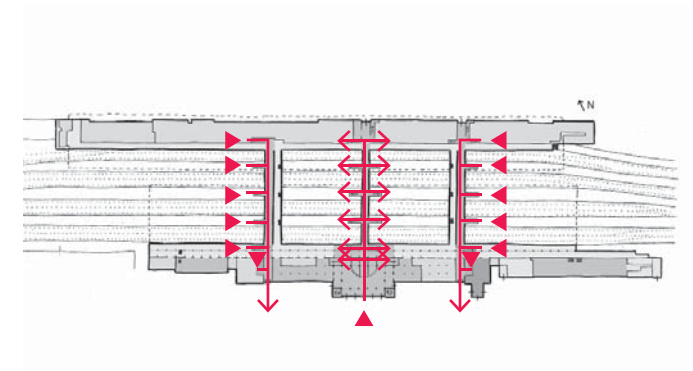
route reiziger

- ▶ toegang reizigers
- looproute reizigers
- uitgang reizigers

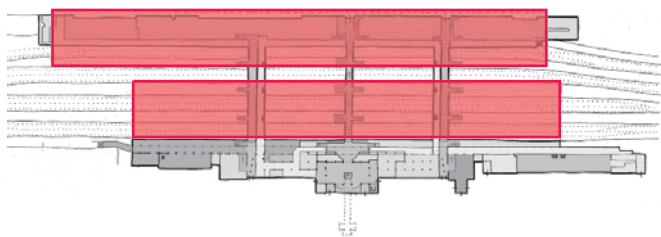
- ▶ toegang stedelijke passage
- stedelijke passage
- uitgang stedelijke passage



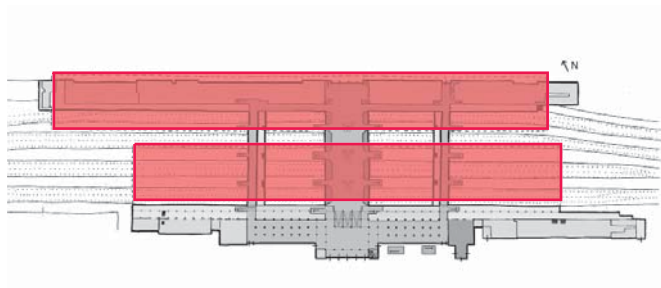
Cuypers I: symmetrische opzet



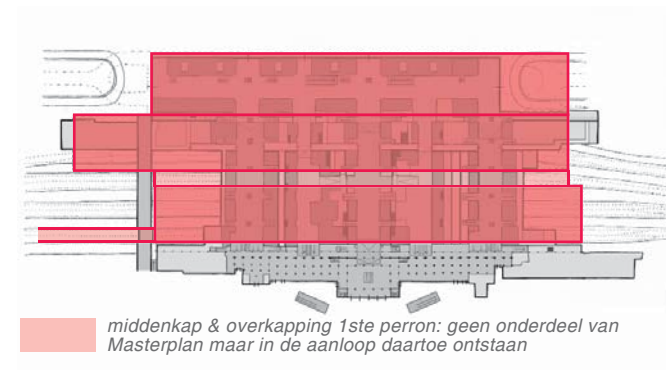
Cuypers II: de nieuwe eenheid



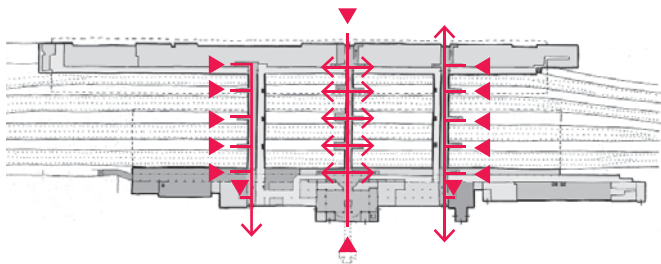
Cuypers IIa: ontwikkelingen binnen de grenzen



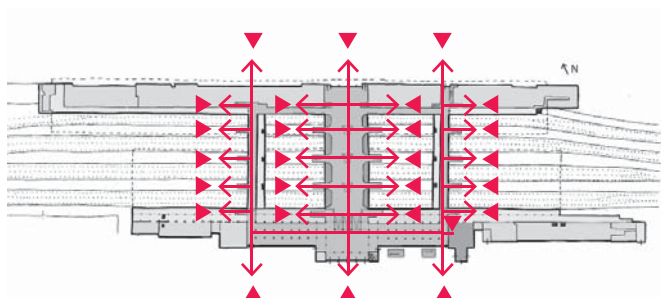
Cuypers IIb: ontwikkelingen binnen de grenzen II



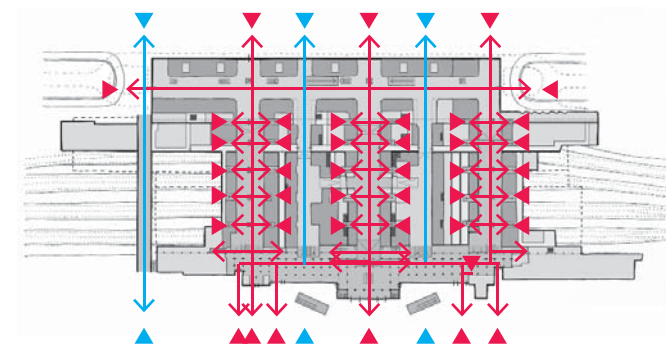
aanloop Masterplan en Masterplan reizigersmachine en poortvrije passages



Cuypers IIa: ontwikkelingen binnen de grenzen



Cuypers IIb: ontwikkelingen binnen de grenzen II



aanloop Masterplan en Masterplan reizigersmachine en poortvrije passages

structuur

Het is bijzonder om te constateren dat het oorspronkelijke gebouw zoveel wijzigingen in zich op heeft kunnen nemen en daardoor zijn functie al meer dan 125 jaar heeft kunnen behouden. Het gebouw heeft niet alleen de grote toename van reizigers op kunnen vangen, maar ook de toename van het aantal verschillende vervoersstromen en de gewijzigde stedenbouwkundige context. Dit is mogelijk geweest doordat de belangrijkste aanpassingen in lijn met de oorspronkelijke hoofdstructuur zijn ontworpen. In het Masterplan Reizigersmachine wordt nu, net zoals dat in de omliggende stad gebeurt, de extra benodigde ruimte voor het station gevonden door een sterke verdichting van de historische structuur.

Door het oprekken van de hoofdstructuur in de jaren 1950 en 1980 is wel significant afbreuk gedaan aan de cultuurhistorische en architectonische kwaliteiten van de historische kern van het station en dan met name de Cuypershal ter plaatse van de begane grond en 1ste verdieping. Met de uitvoering van het Masterplan worden de kernkwaliteiten van de hal, op basis van een architectonische analyse van het Rijksmonument, weer hersteld (1).

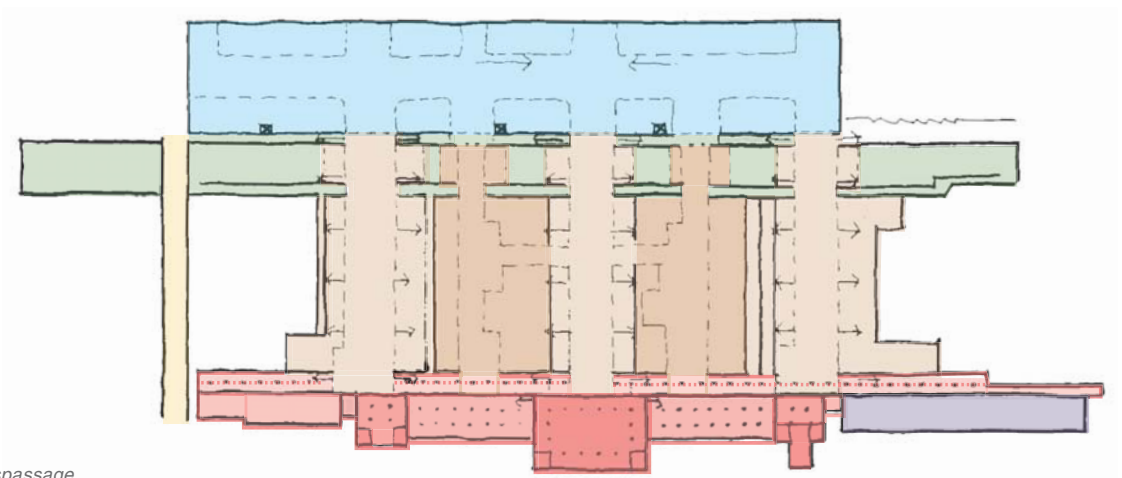
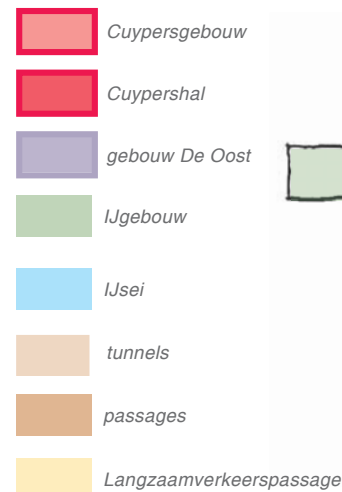
Binnen deze hoofdstructuur zijn zowel de begrenzingen als de uitstraling (sfeer) van de afzonderlijke gebouwdelen onderling van essentieel belang voor beleving van het monument en de reiziger.

Hierin worden de volgende verschillende onderdelen onderscheiden:

- het Cuypersgebouw;
- de Cuypershal met aan de west- en oostzijde de vleugels, paviljoens, tussenlid en goederenvleugel resp. gebouw De Oost, inclusief de ruimte onder het 1ste perron;

- de tunnels die toegang geven tot de perrons;
- het IJgebouw;
- de passages tussen het Cuypersgebouw en de IJhal;
- de IJhal;
- IJsei;
- de Langzaamverkeerpassage.

— de hoofdstructuur



(afb. 205) schematische weergave van de historische hoofdstructuur met de verschillende onderdelen / tekening 2015 TAK

(1) Dit is uitgaande van de huidige stand van de planvorming.

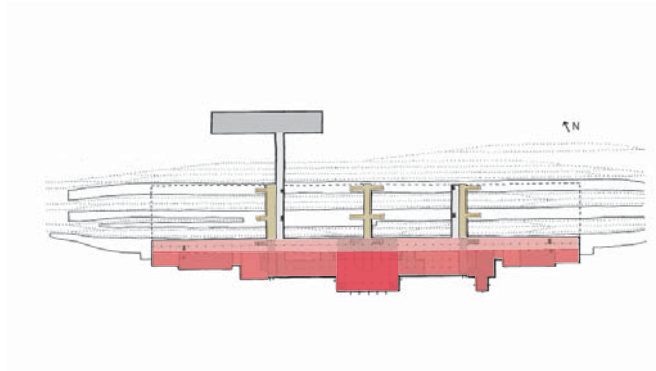
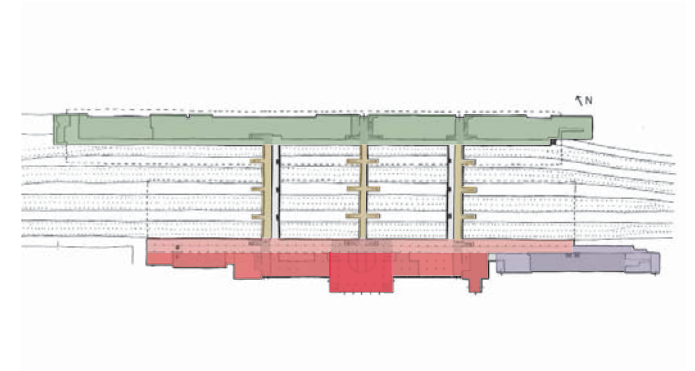
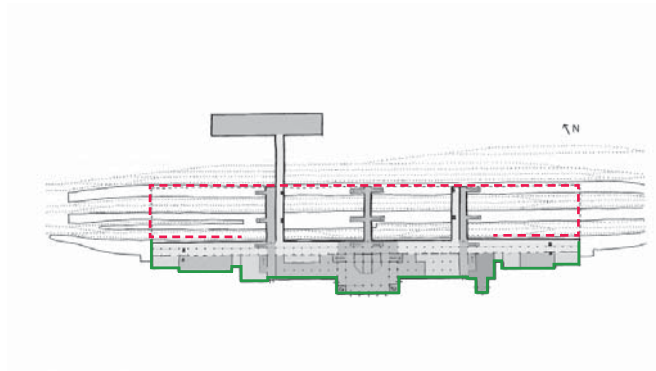
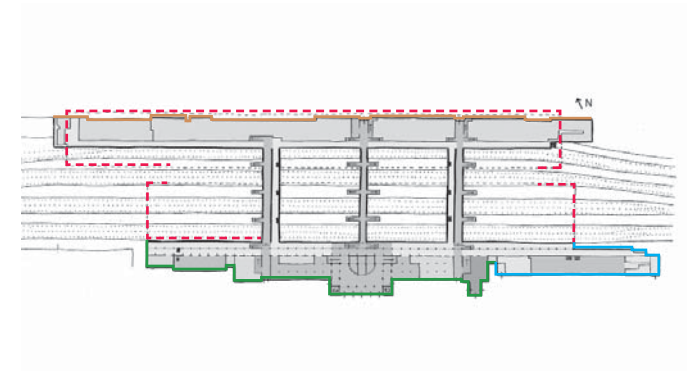
uitstraling

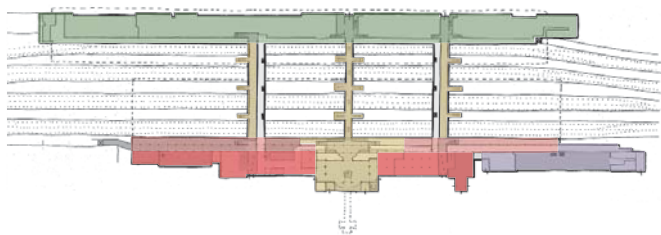
exterieur

Wat betreft de uitstraling van het exterieur is de oorspronkelijke opzet nog steeds aanwezig: een frontgebouw als beëindiging van een geënceneerde wandeling, met daarachter een immense spookkap, die de verbinding met de rest van Europa symboliseert. Waar de gevel van het Cuypersgebouw zich richt op de binnenstad van Amsterdam, is het IJsei gericht op het IJ en, in voortzetting van de oorspronkelijke opzet van verdiepingsstation, ontworpen als een gestapeld plein waarmee de verschillende vervoersstromen worden ontvlecht. Hierdoor blijft er sprake van een duidelijk frontgebouw met daarachter een landschap van kappen, waar de oostwest georiënteerde vervoersstromen onderdoor lopen en straalt het samengestelde geheel toch een duidelijke eenheid uit.

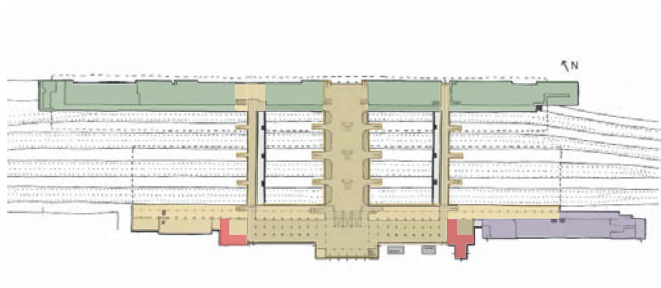
interieur

De toevoegingen van het Masterplan Reizigersmachine staan wat betreft uitstraling en functionaliteit ver weg van het oorspronkelijke station van Cuypers, maar haken desalniettemin wel aan op de oorspronkelijke hoofdopzet. Op maaiveldniveau is het stationcomplex te zien als een cluster van gebouwen of gebouwonderdelen met elk een duidelijke eigen identiteit. De verschillende sferen die hierdoor ontstaan zijn van belang voor zowel de beleving van het monument als de oriëntatie van de reiziger, omdat zij enerzijds uitdrukking geven aan de verschillende bouwperiodes (de jaarringen van het station) en anderzijds ervoor zorgen dat de reiziger herkent waar hij zich bevindt. De verschillende onderdelen van de laatste tijdslaag van het station zijn door de architecten voorzien van duidelijk verschillende uitstralingen. Als een rode draad verbindt de nieuwe lichte vloer het transfergebied dat zich over de verschillende gebouwdelen uitstrekt. Om de structuur van het 'weefsel' herkenbaar te houden (of te maken) is een duidelijke begrenzing van de afzonderlijke gebouwen en gebouwdelen van wezenlijk belang.

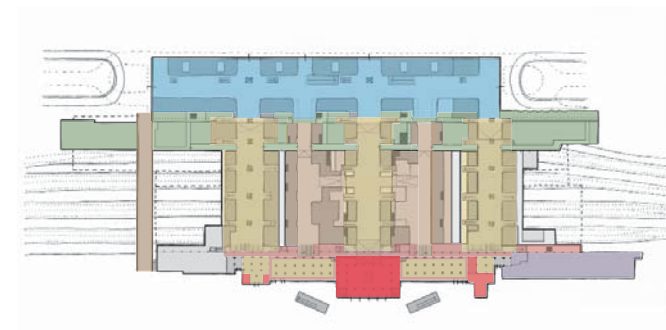
uitstraling interieur*Cuypers I: symmetrische opzet**Cuypers II: de nieuwe eenheid***uitstraling exterieur***Cuypers I: symmetrische opzet**Cuypers II: de nieuwe eenheid*



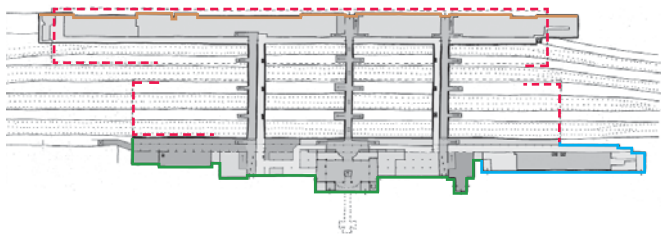
Cuypers IIa: ontwikkelingen binnen de grenzen



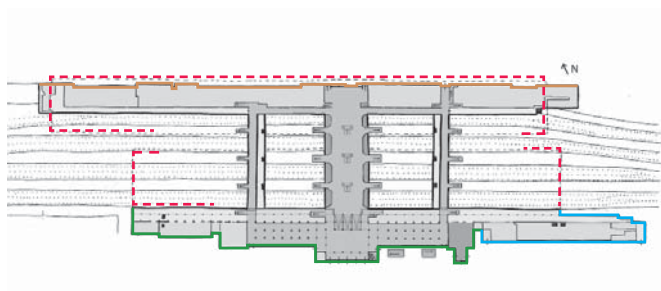
Cuypers IIb: ontwikkelingen binnen de grenzen II



aanloop Masterplan en Masterplan reizigersmachine en poortvrije passages



Cuypers IIa: ontwikkelingen binnen de grenzen I



Cuypers IIb: ontwikkelingen binnen de grenzen



aanloop Masterplan en Masterplan Reizigersmachine en poortvrije passages

2. het Cuypersgebouw

functie binnen het stationscomplex: visitekaartje

Het front van het Cuypersgebouw vormt het zeer karakteristieke en daardoor herkenbare visitekaartje van het station. Dit front, dat door Cuypers expliciet werd ontworpen als beëindiging van de as van het Damrak, is het belangrijkste herkenningspunt van het station.

De gevels (voor, zij en achtergevels) van het stationsgebouw zijn grotendeels ongewijzigd. De meeste aanpassingen zijn gedaan ter plaatse van de plint, omdat hier de doorgangen door de jaren heen steeds zijn gewijzigd. In de huidige situatie zijn grote delen van de oorspronkelijke rijtuigkappen tijdelijk gedemonteerd ten behoeve van de restauratie.

gevel als uitdrukking van de innerlijke bestemming

- Cuypers bracht in zijn ontwerp een duidelijke hiërarchie in de architectuur aan tussen de verschillende onderdelen van het gebouw en gaf zo in de gevel uitdrukking aan de innerlijke bestemming. Door deze hiërarchie wordt de reiziger geholpen bij de oriëntatie, van ver af is het bijvoorbeeld al duidelijk dat de hoofdentree zich in de middenbouw van het gebouw bevindt.

de voorgevel loopt de hoek om

- Niet alleen de zichtas vanaf het Damrak was van belang voor het ontwerp van het station. Ook wanneer men het station vanaf de zijkant zou benaderen moest het front spreken. Cuypers bereikte dit door de gevel niet op één rechte lijn te zetten, maar door deze, afhankelijk van de functionele hiërarchie, te laten verspringen, waardoor een levendig en karakteristiek geheel ontstond. Daarbij ontwierp hij de zijgevels even sprekend en representatief als de voorgevel en gaf hij ze in de hiërarchie van de architectuur hetzelfde belang als de voorgevel.

functie binnen het stationscomplex: ontvangstruimte

Binnen het stationscomplex fungeren de begane grond en 1ste verdieping van het Cuypersgebouw als ontvangstgebied van waaruit men zich oriënteert op de route door het station. Door de geleedheid in de structuur en hiërarchie en daarmee de verscheidenheid tussen de verschillende bouwdelen en ruimten is het Cuypersgebouw herkenbaar binnen het stationscomplex, ten opzichte van de grote gebaren van de overige onderdelen van het stationscomplex, zoals de tunnels, overkappingen, perrons en sporen.

structuur

De hoofdstructuur (begrenzings) van het gebouw is zeer van belang voor de oriëntatie van de reiziger, omdat hiermee de overgangen tussen de verschillende bouwdelen herkenbaar zijn, wanneer hij zich door het gebouw beweegt. Deze hoofdstructuur is, op enkele uitzonderingen na, nog grotendeels herkenbaar in het interieur en kan grofweg als volgt worden ingedeeld:

- de hal
Ondanks het feit dat de Cuypershal door de jaren heen steeds is aangepast aan de gewijzigde visie op de reizigersrouting, is het oorspronkelijke karakter van de hal,

deels verstopt, nog wel aanwezig en blijft de hal herkenbaar als de belangrijkste ontvangstruimte van het station.

- vleugels,
- paviljoens,
- beide tussenleden,
- de goederenloodsen of: aan de westzijde en gebouw de Oost aan de oostzijde.

functionele opzet

In hoofdlijnen is de oorspronkelijke functionele opzet van het gebouw in de huidige situatie nog steeds bruikbaar. De hal en reizigerstunnels op de begane grond en de horeca in plaats van wachtkamers op de perronverdieping.

- begane grond: ontvangstdomein
- 1ste verdieping: verblijfsgebied
- 2de verdieping: ondersteunende functie

Het feit dat het oorspronkelijke stationsgebouw is voorzien van een tweede verdieping was voor die tijd uitzonderlijk, omdat er in die tijd geen directe functionele bestemming voor gevonden kon worden. De aanwezigheid van deze 'extra' ruimte in het station heeft zich door de jaren heen steeds weer bewezen als een belangrijke kwaliteit van het gebouw, voor het huisvesten van steeds meer spoor gerelateerde (kantoor) functies.

afwerking weerspiegelt hiërarchie van de architectuur. De belangrijkste ruimtes zijn het rijkst gedecoreerd en zijn in de gevel herkenbaar aanwezig. Deze ruimten hebben zeker waar zij aanvankelijk een onderdeel vormden van de gestileerde wandeling voor de reiziger een rijke afwerking (hal, wachtkamers, koninklijke wachtkamer, grote vergaderzaal 1ste verdieping).

- de hal
De oorspronkelijke schilderingen aan het plafond en op de boogzwikken van de hal van het station zijn nog grotendeels aanwezig.
- de voormalige wachtkamers 1e en 2e klas en restauratie
De rijk gedecoreerde oorspronkelijke wachtkamers op de perronverdieping van het Cuypersgebouw zijn ter plaatse van de oostvleugel nog grotendeels behouden. In de oorspronkelijke 1e klas wachtkamer bevindt zich in de huidige situatie een Starbucks, in de oorspronkelijke 2e klas wachtkamer bevindt zich de 1e klas Pub, in de voormalige stationsrestaurant is nu het 1e klas Grand Café gevestigd.
- de Koninklijke wachtkamer
De Koninklijke Wachtkamer inclusief de toegang vanaf de straatzijde is geheel in de oorspronkelijke staat behouden.

constructie

- De dragende elementen vormden nagenoeg altijd de begrenzingen van de functionele ruimten.
- In het Cuypersgebouw zijn een aantal voor die tijd vernieuwende constructiemethodes toegepast. Zo werd voor de kapconstructie gebruik gemaakt van stalen trekspanten, evenals voor de luifels en rijtuigkappen. Ook de toepassing van baksteengewelven, zoals de troggewelfjes die op veel plaatsen in het gebouw zijn toegepast en het baksteengewelf boven de entreehal van de koninklijke wachtkamer, is hier een voorbeeld van.

3. tunnels

- De tunnels zijn van belang als verbinding tussen het stationsgebouw (en daarmee met het plein / de stad / de omgeving) en de sporen en perrons en met de komst van de poortvrije passages ook tussen de stad ten noorden en ten zuiden van het station. Voor de tunnels geldt dat wijzigingen van beleid, reizigersaantallen e.d. de tunnels dicteren. De aanwezigheid van de drie tunnels, de functie, de verbinding krijgt een hoge waardering.
- Het zandpakket onder de sporen en perrons is gaandeweg steeds meer toegeëigend aan deze verbinding en de daaraangelegen commercie. Het is daarbij van belang dat deze tunnels een duidelijke gerichtheid dwars op de sporen hebben.



(afb. 206) de tunnels kennen een duidelijke gerichtheid en zijn van waarde vanwege de verbindende functie / schema 2015 TAK

4. overkappingen en perrons

perrons

- De perrons vormen samen met de overkappingen één grote ruimte, die een duidelijke gerichtheid kent in de lengterichting, dwars op de tunnels. Hier wordt beleefd wat door Oxenaar werd omschreven als *“het schier oneindige bereik van de spoorwegen”*(2).
- Het 1ste perron moet worden gezien als onderdeel van het Cuypersgebouw.
- Het 5de en 6de perron moeten worden gezien als onderdeel van het IJgebouw.
- Het seinhuis op het 5de perron uit 1924 is van belang vanwege de gebruiksgeschiedenis van het perron, als tastbare herinnering aan de wijze waarop vroeger het treinverkeer en de wissels werden geregeld.

de zuidkap

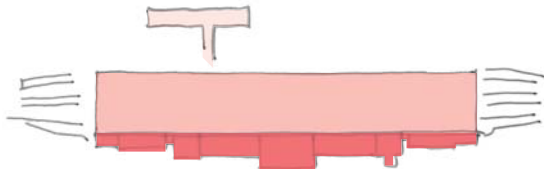
de zuidkap als stadspoort

- De zuidkap moet worden gezien als onderdeel van het Cuypersgebouw, de stadspoort die Cuypers ontwierp. Cuypers gaf de beëindigingen van de eerste overkapping vorm als een stadspoort, waarbij de gebogen kap aan twee zijdes werd geflankeerd door torens. Alhoewel de noordelijke torens, die op het derde perron stonden, niet meer aanwezig zijn, heeft de kap nog wel de uitstraling van een imposante poort.

(2) Oxenaar (1989); p.100

de zuidkap als representatie van het technische kunnen van de spoorwegen.

- De zuidkap is van belang vanwege de bijzonder constructie, de geklonken constructie die op dat moment de langste was ter wereld. De eerste overkapping van het station, ontworpen door Eijmer, was ten tijde van de bouw de langste overkapping ter wereld. Opdrachtgever M.E.S.S. wilde de reizigers imponeren met dit ambitieuze bouwwerk en zo de grote technische vooruitgang benadrukken die de spoorwegen hadden mogelijk gemaakt. De kap is een geklonken constructie, dat wil zeggen dat gebruik is gemaakt van klinknagels als bevestigingsmiddel. De klinknagels zijn zeer kenmerkend voor de bouwperiode en ook zeer beeldbepalend.

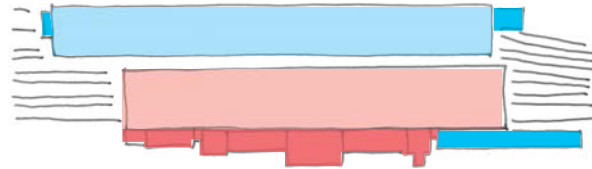


(afb. 207) dakaanzicht van het station in 1889 met alleen de zuidkap / schema 2015 TAK

de noordkap

De tweede kap van het station wordt gebouwd volgens hetzelfde principe als de eerste kap, maar wordt minder rijk gedecoreerd uitgevoerd. Van belang voor de noordkap zijn:

- De lichtinval als gevolg van de enorme glasoppervlakken is een belangrijke kwaliteit van de noordkap.
- Door middel van de erker werd een (zicht)relatie gelegd vanaf de perrons met het IJ.



(afb. 208) dakaanzicht van het station in 1924 met de zuidkap en de noordkap / schema 2015 TAK

middenkap

De middenkap is van belang als verbinding tussen noord- en zuidkap tot een samengesteld geheel:

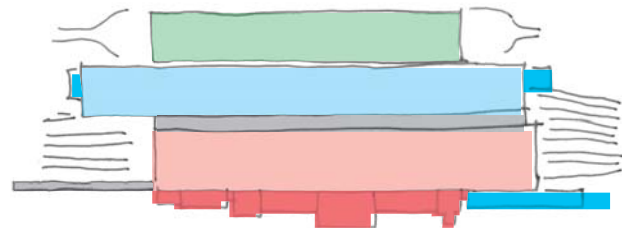
- Door de manier waarop de overkappingen aansluiten op de perrons en elkaar wordt de ruimte op de perrons, ondanks de omvang en het samenstel uit drie verschillende kappen, toch ervaren als één ruimte, van waaruit overal zowel het zicht op het IJ en het Cuypersgebouw mogelijk is. Alleen de af en aan rijdende treinen onderbreken steeds op een andere manier deze zichtlijnen. De middenkap draagt af op het perron via de twee historische kappen. Hierdoor is het doorzicht intact gebleven.

overkapping 1ste perron

- De overkapping van het 1ste perron is niet van een specifiek belang voor de waarde van het stationscomplex.

overkapping IJzijde

- De overkapping herbergt de ontvlechting van de verschillende vervoersstromen aan de IJzijde van het stationsgebouw.
- Doordat de overkapping IJzijde, anders dan de overige overkappingen van het stationscomplex, doorloopt tot op het maaiveld vormt deze overkapping een verbinding met het stedelijk weefsel algemeen en specifiek het IJ.



(afb. 209) dakaanzicht van het station in 2015 met de zuidkap, de noordkap, de middenkap, de overkapping 1ste perron en de overkapping IJzijde / schema 2015 TAK

5. het IJgebouw

Het belang van het IJgebouw als functioneel onderdeel van het stationscomplex kan worden gezien als dienend:

dienstverbinding tussen de tunnels aan de IJzijde

- De lange dienstgang over de gehele lengte van het IJgebouw vormt een belangrijke dwarsverbinding tussen de tunnels, die daarvoor niet aanwezig was. Deze verbinding tussen de tunnels is niet toegankelijk voor reizigers, maar is als dienstgang tot op de dag van vandaag zeer waardevol gebleken ook voor bijvoorbeeld de doorvoer van kabels en leidingen.

dienstruimte

- Het IJgebouw is gebouwd als dienstruimte voor het station, ten behoeve van het goederenvervoer. In de huidige situatie heeft het IJgebouw nog steeds een dienende functie, nu meer ten behoeve van de functies in het station, zoals de stalling van fietsen, magazijnruimte van winkels en technische ruimte.

draagconstructief

- De dragende functie voor de sporen, perrons en kap is een belangrijke functionele kwaliteit van het gebouw.

architectuurhistorie

Vanuit architectuurhistorisch oogpunt zijn de volgende elementen van belang.

ontwikkeling van de ontwerpstyl van P.j.h. Cuypers en zijn bureau

- Het IJgebouw is door Pierre Cuypers in samenwerking met zijn zoon Jos Cuypers ontworpen in een rationele architectuur, waarbij functie en constructie de belangrijkste uitgangspunten vormden. Toch is in de subtiele verfijning die is aangebracht in de gevel, door de sobere baksteenornamentiek, maar ook in de manier waarop in de gevel uitdrukking wordt gegeven aan de achterliggende functie door het verspringen van de gevel, het vakmanschap van vader en zoon Cuypers duidelijk te herkennen.

ontwikkeling van bouwtechniek

- In het Cuypersgebouw werd het nieuwe materiaal staal nog schoorvoetend toegepast en werd gebruikt gemaakt van de bekende aan hout ontleende constructiemethodes. In het IJgebouw, dat twee decennia later werd gebouwd door dezelfde architect (weliswaar in samenwerking met zijn zoon), is het materiaal met zijn specifieke eigenschappen omarmt en benut. Hierdoor wordt in de

combinatie van deze twee gebouwen de ontwikkeling van het bouwen aan het begin van de 20ste eeuw weergegeven.

ontwikkeling van het stationsgebouw

- Het IJgebouw als laag in de tijd van de ontwikkeling van het station. Het IJgebouw markeert het punt in de tijd dat het station voor het eerst een toegang kreeg vanaf de IJzijde, die door de jaren heen steeds belangrijker is geworden.

6. gebouw De Oost

functie binnen het stationscomplex: onderdeel van het stationscomplex met eigen identiteit.

- Gebouw De Oost is op de plek van de oostelijke goederenvleugel gebouwd. Hiermee wordt het gebouw onderdeel van het front van het station. Het gebouw sluit in vormgeving aan bij het Cuypersgebouw, maar is er wel duidelijk ondergeschikt aan.
- Grote potentie voor functie binnen het stationscomplex, hier is nog ruimte beschikbaar voor uitbreiding van de reizigers- en publieke functies van het stationsgebouw.

representeert landelijke historische ontwikkeling van de posterijen in combinatie met de spoorwegen

- Gebouw De Oost symboliseert de ontwikkeling van het postbedrijf aan het begin van de 20ste eeuw; dankzij de komst van de spoorwegen kon de post door het hele land veel sneller bezorgd worden.

architectuurhistorisch

- ontwikkeling van de ontwerpstyl van bureau Cuypers
Gebouw De Oost is ontworpen door de zoon en kleinzoon van Pierre Cuypers: Jos en Pierre junior. De gevels, in een voor 1924 moderne Amsterdamse School stijl, zijn grotendeels ongewijzigd.
- ontwikkeling van bouwtechniek
De hoofdstructuur van het gebouw, met de voor deze bouwperiode kenmerkende paddenstoelkolommen, met stijlpunten en ondersteunende functies in de twee koppen van het gebouw en een liftschacht centraal in het gebouw, zorgt ervoor dat de verdiepingen grotendeels vrij indeelbaar zijn.

7. toevoegingen na 2004

IJsei

- IJsei fungeert als een gestapeld plein waardoor ruimte ontstaat voor reizigers, passanten, auto's, bussen, de metro en laden en lossen.
- Zowel vanaf maaiveldniveau (de IJhal) als vanaf de eerste verdieping (de busbaan) is IJsei gericht op het IJ en Amsterdam-Noord.
- De keuze voor het ontvlechten van de verschillende vervoersstromen tussen het IJ en het stationscomplex in aansluiting op de oorspronkelijke hoofdopzet als verdiepingsstation, krijgt een hoge waardering.
- De keuze voor het stapelen van de verschillende benodigde functies in lijn met de wijze van verdichting van de omringende binnenstad, krijgt een hoge waardering.

overkapping IJzijde

- De overkapping herbergt de ontvlechting van de verschillende vervoersstromen aan de IJzijde van het stationsgebouw.
- Doordat de overkapping IJzijde, anders dan de overige overkappingen van het stationscomplex, doorloopt tot op het maaiveld vormt deze overkapping een verbinding met het stedelijk weefsel algemeen en specifiek het IJ.
- De keuze om de uitbreiding van het station aan de IJzijde vorm te geven als een derde overkapping in plaats van het creëren van een tweede frontgebouw, krijgt een hoge waardering.

de IJhal

horizontale verbinding

- De IJhal vormt voor het eerst een verbinding tussen de tunnels aan de IJzijde van het station voor reizigers.
- De IJhal fungeert op maaiveldniveau voor reizigers en passanten als een (gestapeld) plein met toegang tot de metro, treinen, bussen, winkels en horecavoorzieningen.
- Het patroon van het stedelijk weefsel loopt in de IJhal door, zowel in oost-west-, als noord-zuidrichting. Vanuit de tunnels blijven de zichtlijnen op het IJ gewaarborgd.

verticale verbinding

- Met de komst van de IJhal is er niet meer alleen ter plaatse van het Cuypersgebouw verticaal transport tussen de lagen van het verdiepingsstation mogelijk, maar ook aan de IJzijde van het station.

de poortvrije passages

IJ-passage en Amstel-passage

- De poortvrije passages zijn voor voetgangers van belang als verbinding tussen de stad ten noorden en ten zuiden van het station en is daarmee onderdeel van het stedelijk weefsel.
- Voor de passages geldt dat zij zich qua uitstraling dienen te differentiëren van de voor de reiziger als transfergebied bedoelde tunnels, specifiek van belang hiervoor is de aansluiting op het Cuypers- en IJgebouw.

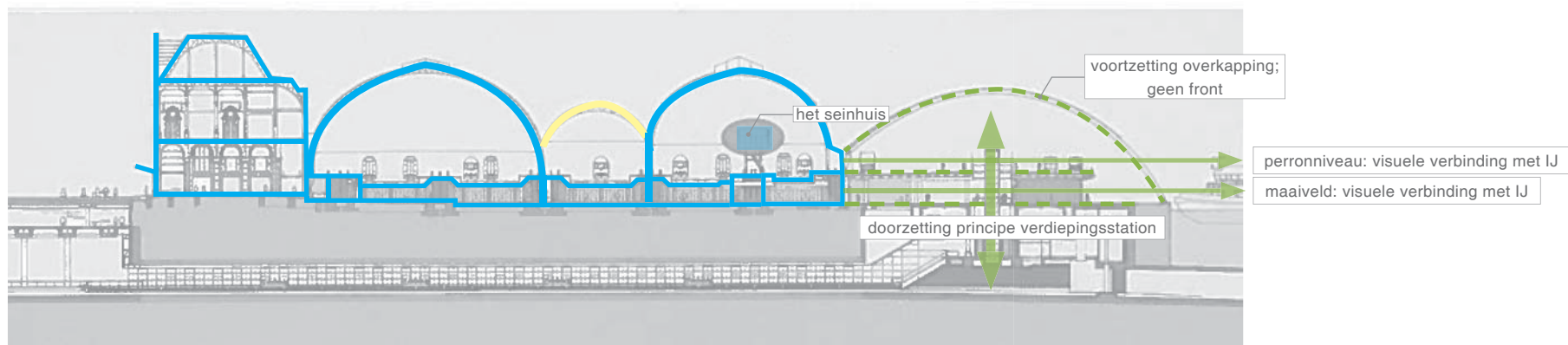
de Langzaamverkeerspassage

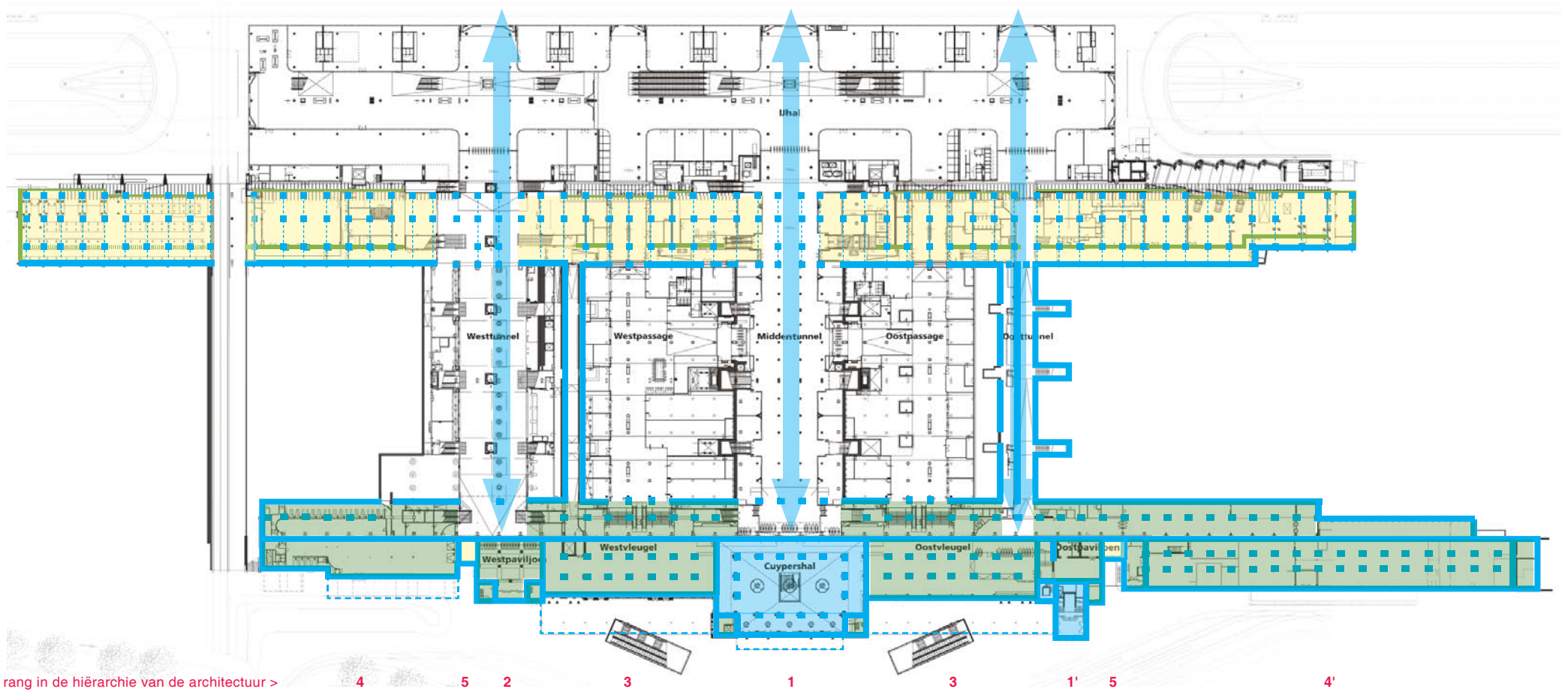
- De Langzaamverkeerspassage is als fiets- en voetgangers-tunnel van belang als verbinding tussen de stad ten noorden en ten zuiden van het station. De afbeelding van het kunstwerk symboliseert de overgang van het historisch stadcentrum naar de nieuwe ontwikkelingen aan het IJ.
-

waarderingstekeningen

Vanwege de grootte van het stationscomplex, gaat het hier nadrukkelijk niet over een bouwhistorische, maar over een cultuurhistorische waardering. De tekeningen zijn dan ook op structuurniveau, met daar waar van cultuurhistorisch belang de ruimte of de afwerkingen specifiek zijn aangeduid. Bij wijzigingen van onderdelen dient er altijd aanvullend onderzoek plaats te vinden.

De personentunnel heeft in de waarderingstekeningen een hoge monumentale waarde toegekend gekregen, maar dit geldt met name voor de functie als verbinding tussen noord en zuid. Van begin af aan zijn de west- en middentunnel aangepast en verbreed om de enorme toename in het aantal reizigers op te kunnen vangen. Ook de oosttunnel zal uiteindelijk aangepast dienen te worden om enerzijds de stroom aan reizigers op te kunnen vangen en anderzijds om als onderdeel van het geheel aan tunnels binnen het stationscomplex een (noodzakelijke) gelijkwaardige positie te houden.





rang in de hiërarchie van de architectuur >

4 5 2 3 1 3 1' 5 4'

monumentale waarde van de **structuur**:



hoge monumentale waarde

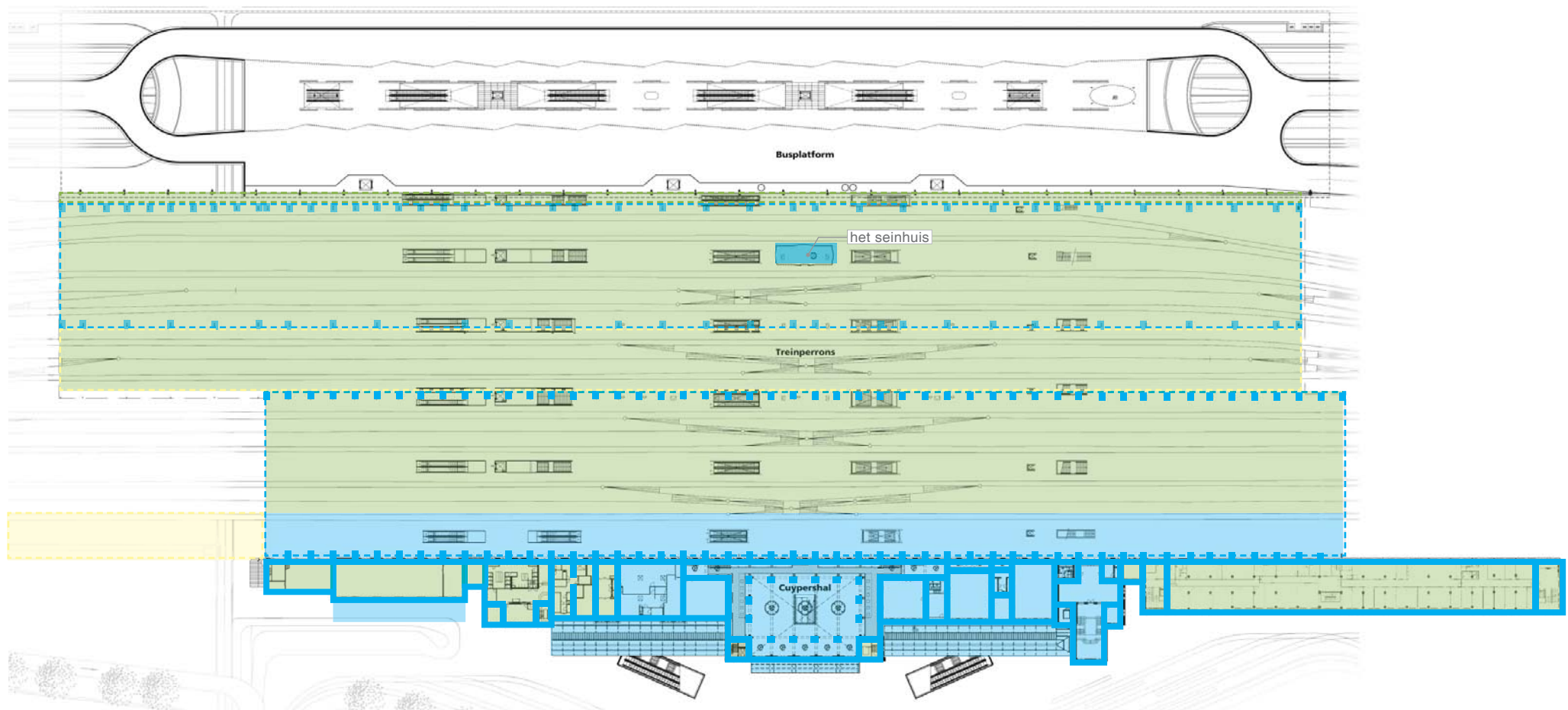


positieve monumentale waarde



neutraal

(afb. 210) waardering van de historische structuur van het stationscomplex ter plaatse van de begane grond (pleinniveau)



monumentale waarde van de **structuur**:



hoge monumentale waarde



positieve monumentale waarde



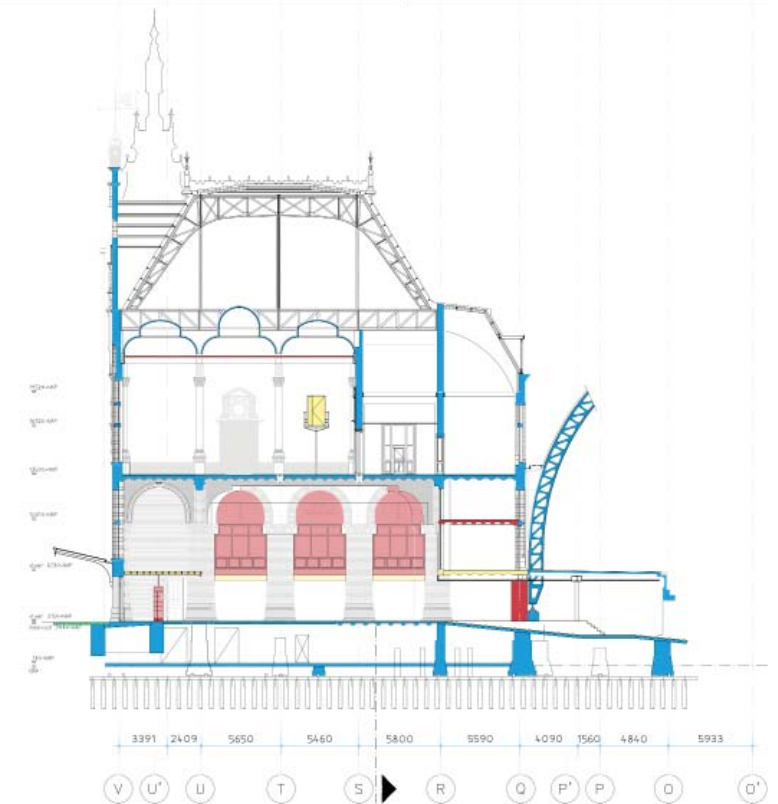
neutraal

(afb. 211) waardering van de historische structuur van het stationscomplex ter plaatse van de 1ste verdieping (perronniveau)

bouwhistorische waarderingstekeningen

Cuypersgebouw

Op de volgende pagina's zijn de waardestellingstekeningen van de bouwsubstantie van het Cuypersgebouw opgenomen, zoals die zijn in 2009 opgesteld door TAK architecten in samenwerking met Arcadis ten behoeve van het rapport *Amsterdam Centraal Station. Aanvulling bouwhistorische verkenning 1.0*.



(afb. 212) dwarsdoorsnede over de middenbouw

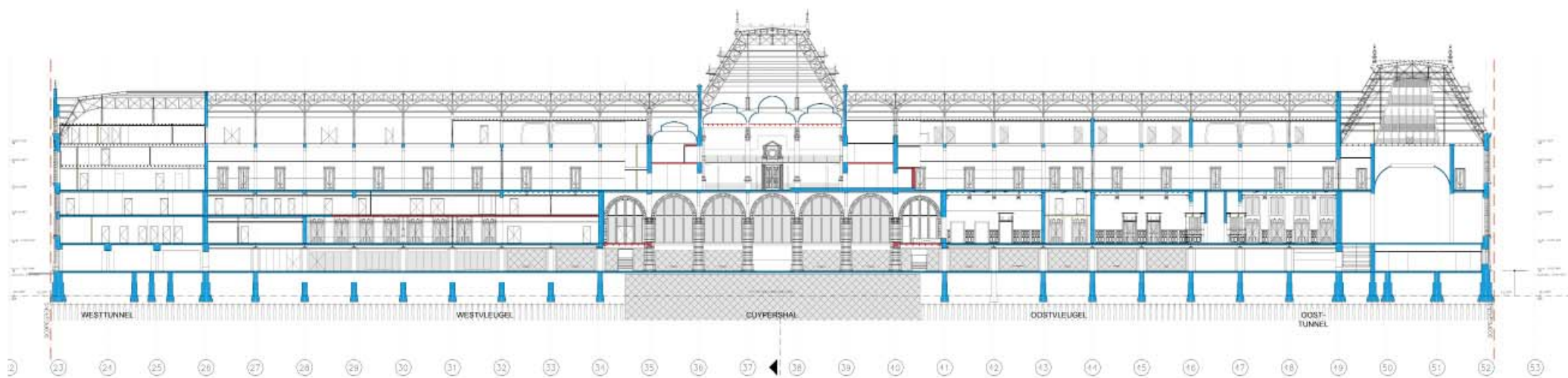
monumentale waarde van de **bouwsubstantie**:

■ hoge monumentale waarde (cat. 1)

■ positieve monumentale waarde (cat. 2)

■ neutraal (cat. 3)

■ verstorend (cat. 4)



(afb. 213) langsdoornede nabij stramien S

monumentale waarde van de **bouwsubstantie**:



hoge monumentale waarde (cat. 1)



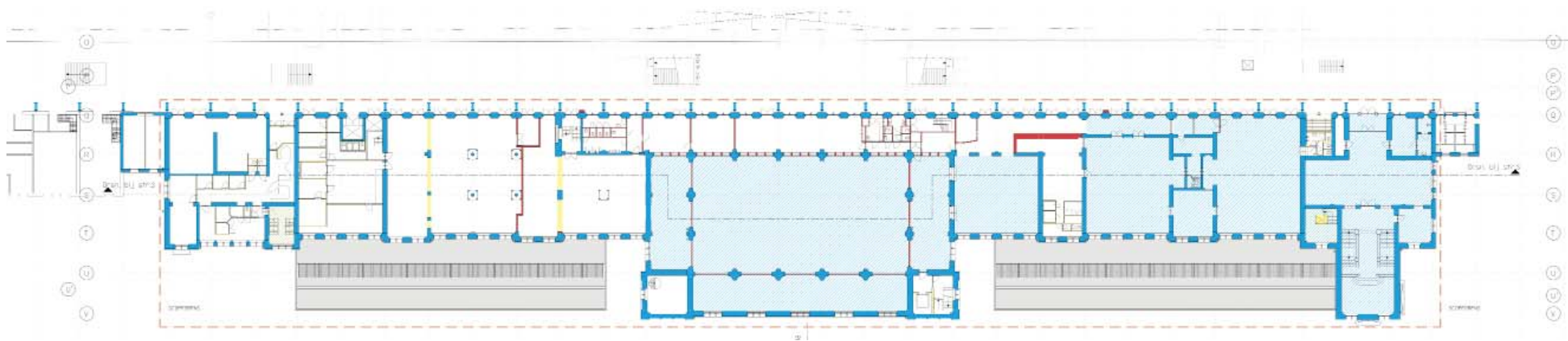
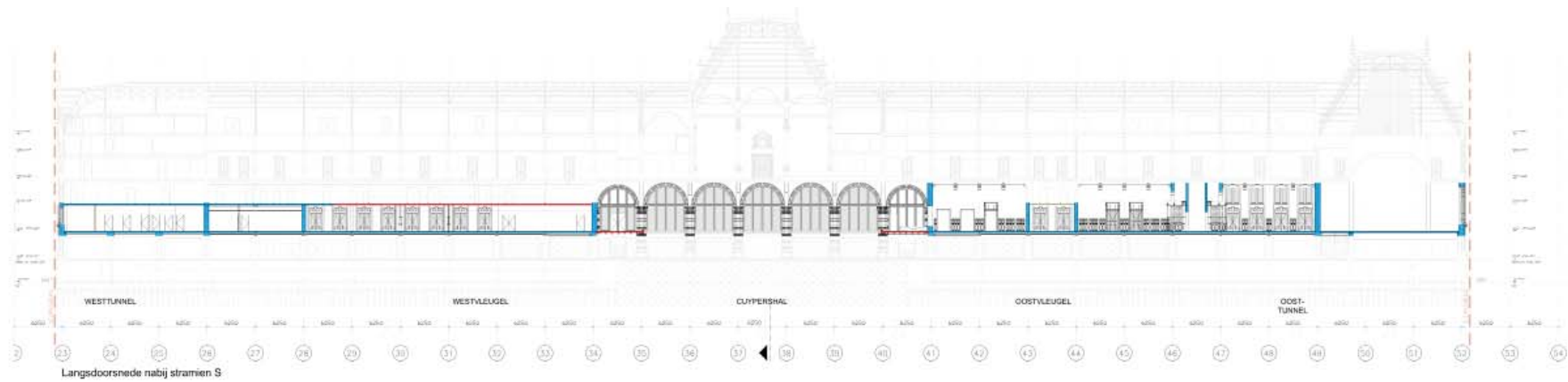
positieve monumentale waarde (cat. 2)



neutraal (cat. 3)

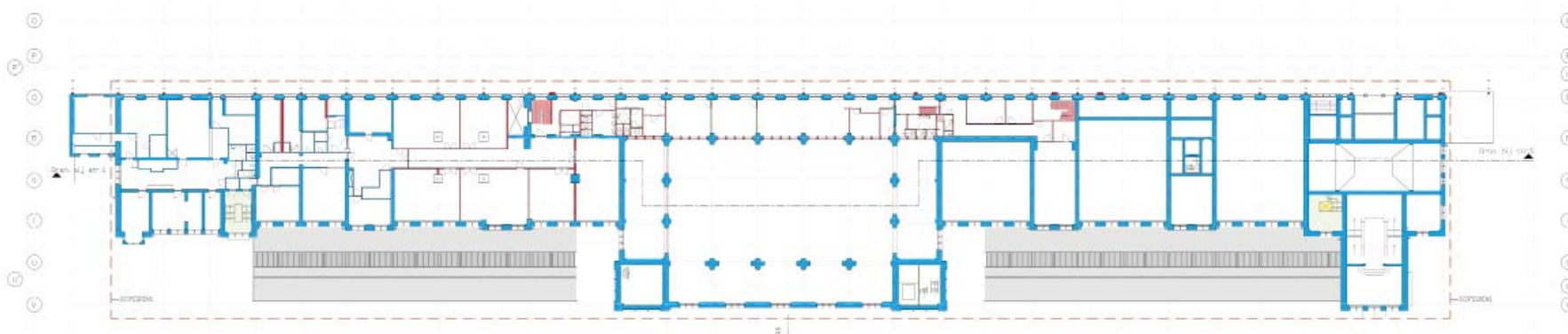
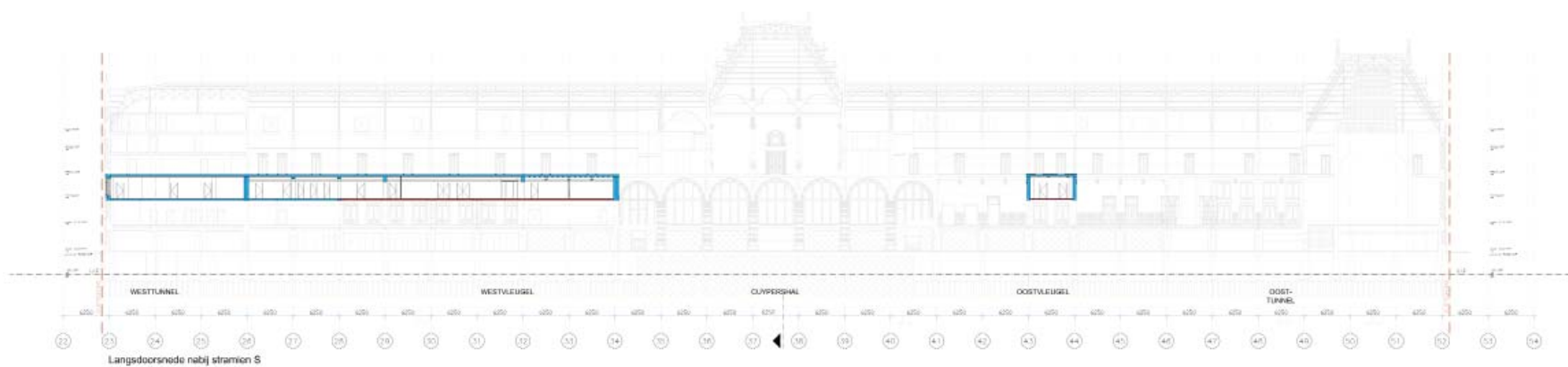


verstorend (cat. 4)



(afb. 214) plattegrond 1ste verdieping

monumentale waarde van de ruimte:  hoge monumentale waarde (cat. 1)  positieve monumentale waarde (cat. 2)  neutraal (cat. 3)  verstorend (cat. 4)



(afb. 215) plattegrond 1ste tussenverdieping

monumentale waarde van de **bouwsubstantie**:



hoge monumentale waarde (cat. 1)



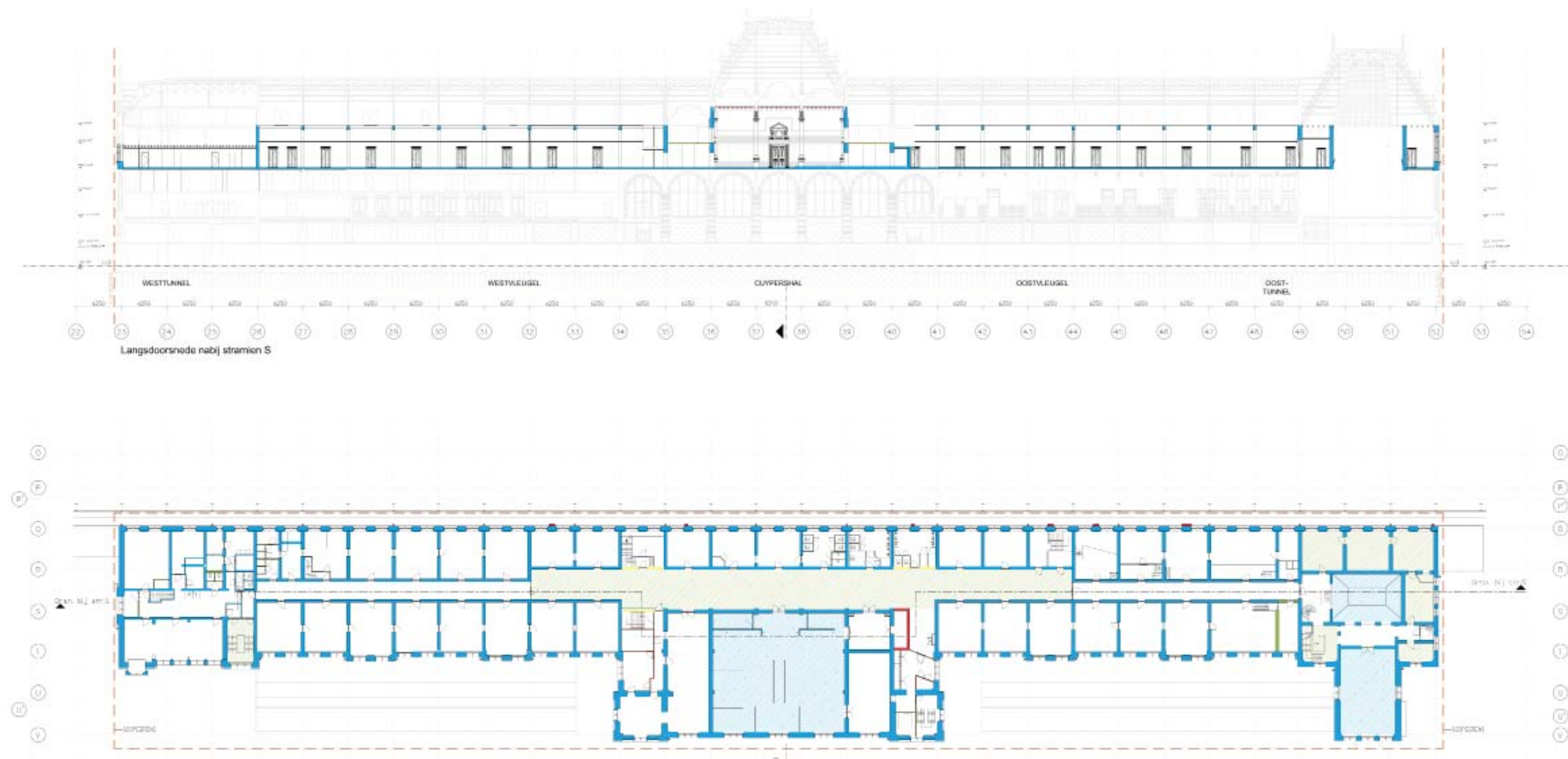
positieve monumentale waarde (cat. 2)



neutraal (cat. 3)

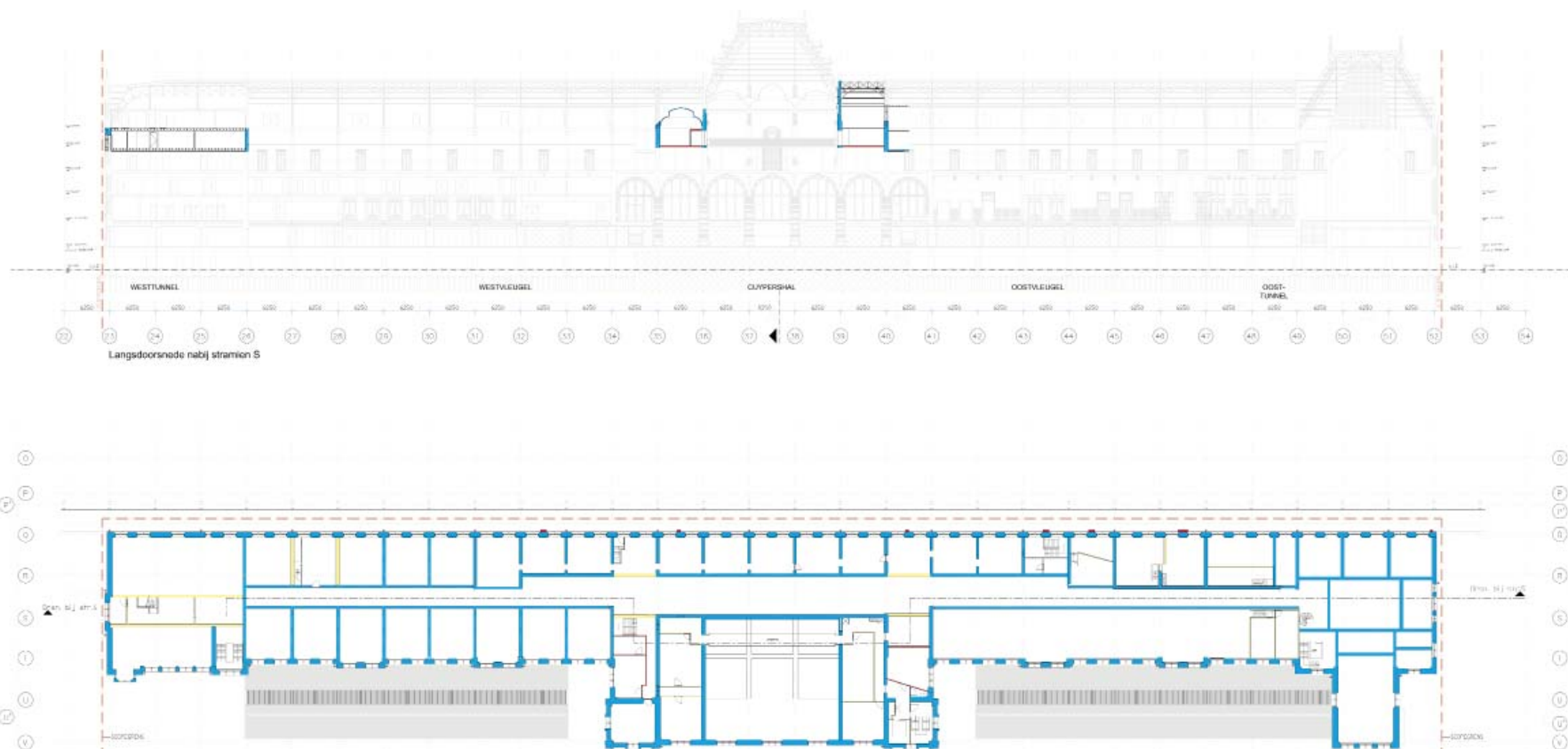


verstorend (cat. 4)



(afb. 216) plattegrond 2de verdieping

monumentale waarde van de ruimte:  hoge monumentale waarde (cat. 1)  positieve monumentale waarde (cat. 2)  neutraal (cat. 3)  verstorend (cat. 4)



(afb. 217) plattegrond 2de tussenverdieping

monumentale waarde van de **bouwsubstantie**:



hoge monumentale waarde (cat. 1)



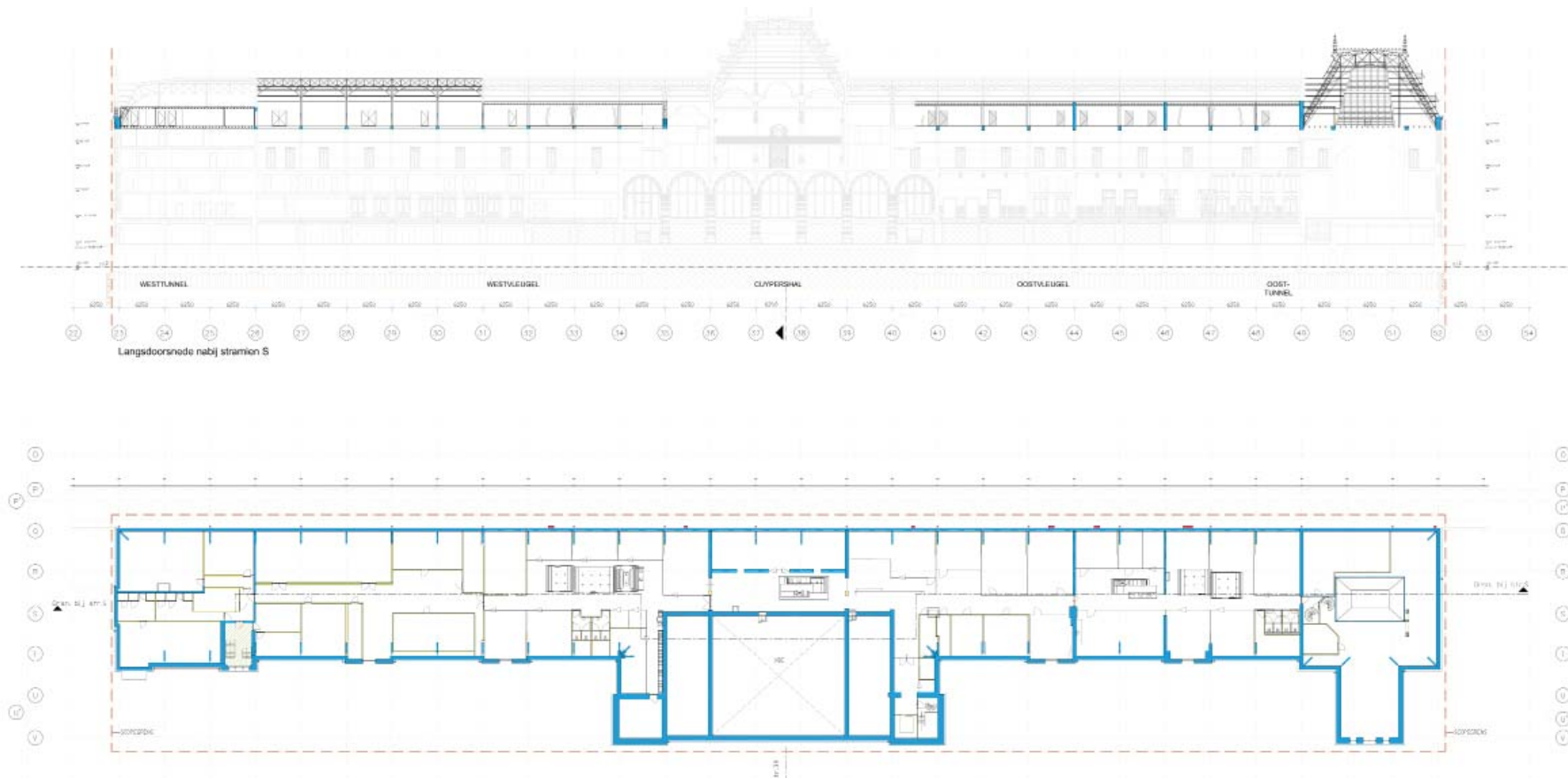
positieve monumentale waarde (cat. 2)



neutraal (cat. 3)

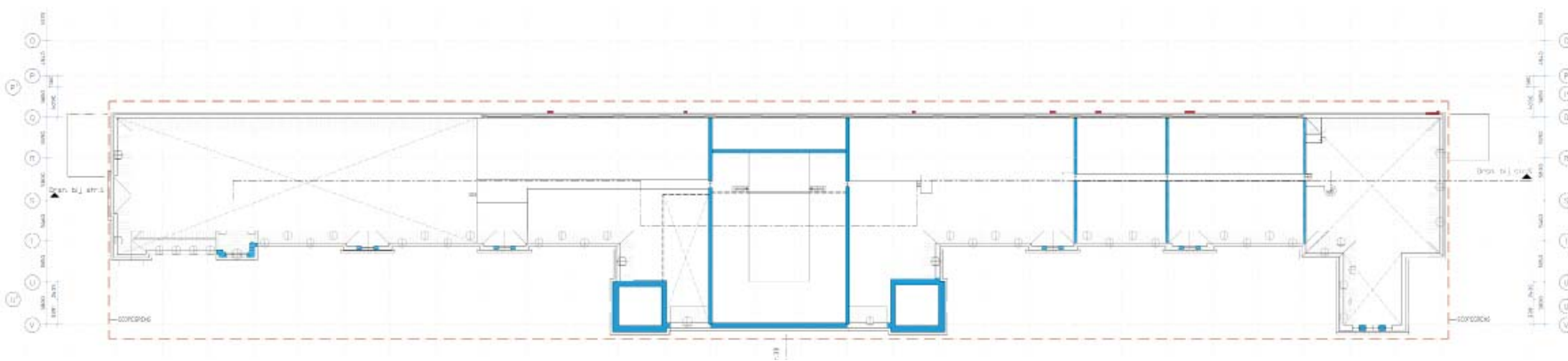
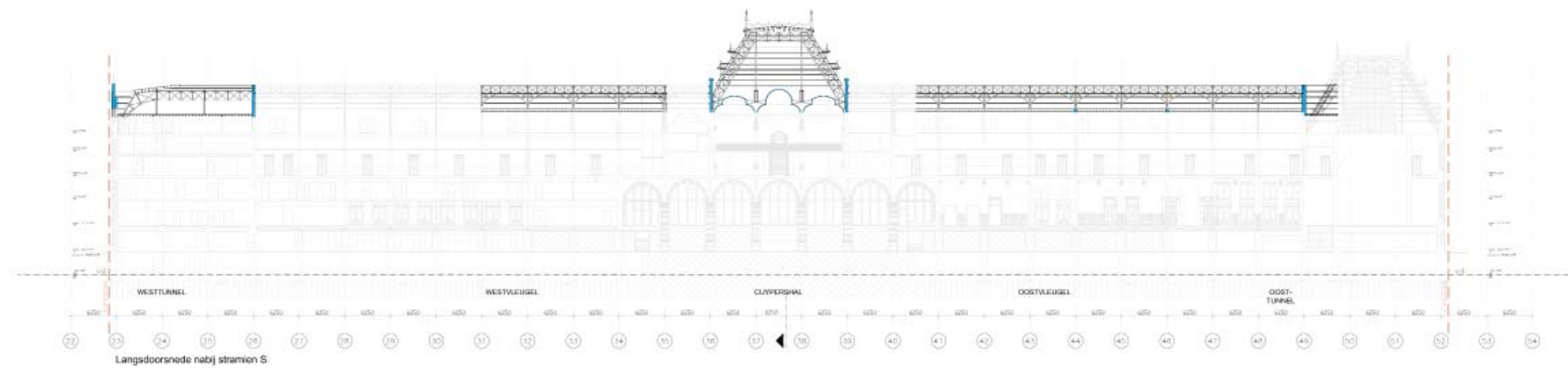


verstorend (cat. 4)



(afb. 218) plattegrond 3de verdieping

monumentale waarde van de ruimte:  hoge monumentale waarde (cat. 1)  positieve monumentale waarde (cat. 2)  neutraal (cat. 3)  verstorend (cat. 4)



(afb. 219) plattegrond 3de tussenverdieping

2 knelpunten

Ten tijde van dit schrijven is het Masterplan Reizigersmachine volop in uitvoering. De westvleugel van het Cuypersgebouw en de eerste fase van de IJzijde (het westelijk deel van de IJhal, de poortvrije passage (IJpassage) en het IJgebouw) zijn in de eerste helft van 2015 opgeleverd, de uitvoering van de tweede fase (oostelijk deel) is aansluitend gestart. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste knelpunten genoemd, die al zijn meegenomen in de plannen. De Cuypershal en de oostvleugel zijn medio 2015 nog niet aanbesteed. Als (onder)delen om wat voor reden dan ook niet of in een gewijzigde vorm ten opzichte van de huidige planvorming uitgevoerd worden, blijven deze punten als aandachtspunten staan.

knelpunten die zijn meegenomen in de planvorming van het masterplan reizigersmachine

knelpunten die al zijn meegenomen in de plannen

De belangrijkste knelpunten die zijn meegenomen in het Masterplan Reizigersmachine zijn:

stationsomgeving

- Door de verspreiding van de bushaltes over de stationsomgeving, is een onoverzichtelijke situatie ontstaan.
- Op het voorplein zijn steeds meer elementen toegevoegd, waardoor het voorplein is verrommeld.
- Dat geldt specifiek ook voor de havenkommen, die niet meer goed zijn te beleven.
- De uitstraling van de IJzijde van het station, is niet meer passend bij het belang van deze zijde van het station.
- De drukke autoweg die over de De Ruyterkade vlak langs het station loopt, onderbreekt de looproute van de reizigers aan deze zijde van het station.

het Cuypersgebouw

- Met name door de aanpassingen in de jaren 1980, waarbij de vleugels onderdeel van de hal werden, zijn de grenzen van de hal op begane grondniveau niet meer goed te beleven. Dit doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van de hal.
- Door de aanpassingen in de jaren 1950, waarbij de arcaden van de hal werd voorzien van tussenverdiepingen en een pui, is zowel de fysieke als de visuele verbinding van de hal met de perrons en treinen verloren gegaan. Dit heeft afbreuk gedaan aan de ruimtelijke kwaliteit van de hal, maar heeft ook de werking van de hal als oriëntatiepunt verslechterd.
- In de jaren 1950 werd ook de directe verbinding van hal met voormalige wachtkamers en huidige horeca op de perronverdieping verbroken. Deze zijn nu alleen nog bereikbaar via het eerste perron.
- Alle arcaden van de hal zijn voorzien van een tussenlaag, met of zonder pui, waardoor de ruimtelijkheid van de hal verloren is gegaan.

3 hoe nu verder?

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar hoe het nu verder moet. Vanwege de grootte van het stationscomplex en de behoefte aan een overzichtelijk beeld is ervoor gekozen niet te veel in detail te gaan. Voor een meer gedetailleerde omschrijving verwijzen we naar de deelrapporten, waarvan een overzicht is gegeven in bijlage 1.

Het hoofdstuk is opgebouwd uit twee delen. Eerst worden aanbevelingen gedaan voor het versterken van de cultuurhistorische waarde van het complex, daarna wordt een aantal ontwerpthema's gegeven die belangrijke ontwerpvragestukken aanstippen.

aandachtspunten

de afleesbaarheid van de hiërarchie van de architectuur

- De begane grond van het Cuypersgebouw wordt vrijwel geheel in beslag genomen als transfergebied en doet in zijn geheel dienst als ontvangstdomein. Alhoewel de Cuypershal het middelpunt vormt en zich hier de officiële hoofdentrees naar het station bevinden, zullen de oost- en westentree in de routing van de reizigers ongeveer gelijkwaardig zijn. De duidelijke hiërarchie die Cuypers in de gevel aanbracht, komt daarmee niet meer overeen met de wijze waarop de begane grond van het gebouw wordt gebruikt en hierdoor wordt het gebouw minder leesbaar. De plaats van de entrees in de plint van het gebouw en de vormgeving en detaillering zijn en blijven hierin belangrijke aandachtspunten.

beleefbaar houden van de begrenzingen afleesbaarheid van de structuur

- Ten behoeve van de verbrede tunnels en nieuwe passages worden steeds meer doorbraken gemaakt door de noordelijke begrenzing van het Cuypersgebouw. Voor elke doorbraak die door deze structuur wordt gemaakt is het van belang om ervoor te zorgen dat de totale structuur door middel van de begrenzingen nog beleefbaar blijft en de verschillende ruimten niet in elkaar overlopen.
- De bogenwand en perronwand onder perron 1 hebben hierin een belangrijke functie. Als onderdeel van het Cuypersgebouw kunnen zij een overgangszone creëren, waardoor de noordelijke grens, ondanks de doorbraken, sterk aanwezig blijft. Afhankelijk van de plaats van de (rol) trappen is het wel of niet mogelijk om de bogenwand te handhaven. Streven is om de bogenwand, waar mogelijk te handhaven, zoals dat ook bij de poortvrije passages gedaan is en zoals bij de Oosttunnel nog aanwezig is.
- Behalve ter plaatse van het Cuypersgebouw geldt het beleefbaar houden van de begrenzingen ook voor de overige delen van de historische structuur van het stationsgebouw, zijnde gebouw De Oost en het IJgebouw.

- Ook de verschillende gebouwdelen binnen het Cuypersgebouw dienen duidelijk afleesbaar te zijn en begrensd te worden. In de planvorming is dit voor de vleugels en de hal al meegenomen, voor de oost- en westknoop (paviljoen oost en west, beide tussenleden en de overgang naar de westelijke goederenloods en gebouw De Oost) dient de planvorming hiervoor nog opgestart te worden.

Specifieke aandachtspunten vormen de begrenzingen ter plaatse van de knooppunten in de paviljoens:

- Het beleefbaar houden van de begrenzingen ter plaatse van het oostelijk paviljoen in relatie tot de verbreding van de oosttunnel.
- Het herstellen van de begrenzingen ter plaatse van het westpaviljoen.

verscheidenheid aan functies

- In de laatste decennia is het station een multifunctioneel gebouw geworden, waarin verschillende vervoersstromen samenkomen en waarin een grote verscheidenheid aan commerciële functies is gehuisvest. Hierdoor is de hoeveelheid aan visuele elementen in de vorm van signing en reclame in belangrijke mate toegenomen, samen met een grote hoeveelheid functionele elementen als kabels en leidingen en verlichting, maar ook bijvoorbeeld spreekwennetten. Dit geldt voor het hele station, maar vormt voor de perrons en de overkappingen een specifiek aandachtspunt. Hier is de beleving van de constructie cruciaal voor de ruimtelijke kwaliteit, maar deze constructie wordt ook gebruikt als drager voor alle hierboven bedoelde 'visuele elementen'. Hierdoor ontstaat een zeer verrommeld beeld.

afleesbaarheid van de verschillende (historische) onderdelen

- Het is een belangrijke kwaliteit van het stationsgebouw dat de ontwikkeling van het station afleesbaar is aan de verschillende onderdelen. Het IJgebouw heeft een nieuwe, veel meer ondergeschikte functie gekregen in de beleving van de reiziger, maar biedt ook belangrijke kansen. De zichtbaarheid van het IJgebouw ter plaatse van de poortvrije passages en het inzetten van het IJgebouw als fietsenstalling is hier een voorbeeld van.

aansluiting van gebouw De Oost op het stationsplein

- De aansluiting van gebouw De Oost op het stationsplein is door de jaren heen sterk verslechterd. Belangrijke aanpassingen die hiertoe geleid hebben zijn enerzijds de bouw van de hellingbaan naar de kelder langs de voorgevel, anderzijds het verwijderen van de luifel. Daarbij hebben de tot nu toe relatief gesloten functies op de begane grond hier ook aan bijgedragen. Met de verbouwing en uitbreiding van de nieuwe fietsenstalling en daarbij het verwijderen van de hellingbaan langs de gevel zal de aansluiting op het plein en de sociale veiligheid een belangrijke verbetering ondergaan. Toch blijven de functies op de rest van de begane grond een relatief gesloten karakter houden en blijft de afwezigheid van de luifel langs het gebouw een belangrijk aandachtspunt.
-

aanbevelingen voor het versterken van de cultuurhistorische waarden

schaal van de stad

het station in het open havenfront

De eilanden in het water dienen zoveel mogelijk beleefbaar worden gemaakt en het zicht erop dient niet te worden belemmerd door verrommeling aan de kaderanden van de havenkommen.

het front

Op stedenbouwkundige schaal is het front van het stationsgebouw als beëindiging van de as van het Damrak een zeer waardevolle structuur. Daarbij moet 'het front' als volgt worden begrepen:

- Het front loopt de hoek om: dat wil zeggen dat het niet alleen de voorgevel betreft, maar (juist) ook de zijgevels en de zijkanten van de risaleringen in de gevel.
- Zowel de westelijke goederenvleugel als gebouw De Oost zijn onderdeel van het front. De westelijke goederenvleugel is nog de oorspronkelijke beëindiging, zoals deze door Pierre Cuypers is ontworpen, waarachter de grote spookkappen zichtbaar zijn. Gebouw de Oost is duidelijk ondergeschikt aan het hoofdgebouw ontworpen, maar wel duidelijk als representatie van het belang dat de posterijen op dat moment vertegenwoordigden.

Voor het versterken van de waarde van het front dienen de volgende aanbevelingen in acht te worden genomen:

- De gevel dient zoveel mogelijk in oorspronkelijke staat behouden te blijven.
- Visuele obstakels op het voorplein, met name wanneer deze versnipperd zijn, waardoor de ervaring van het front wordt belemmerd, moeten worden voorkomen.
- De oorspronkelijke hiërarchie van de architectuur moet in acht worden genomen. Binnen de hiërarchie van de gevel dienen nieuwe openingen en/of aanpassingen van de openingen uniform te worden ontworpen.
- Openingen in de plint dienen binnen de traveemaat van de gevel te worden ontworpen.
- Ter plaatse van de plint dient een evenwicht tussen openingen en geslotenheid (vensters) te zijn, zodat wordt voorkomen dat de plint door een teveel aan openingen haar massa verliest. Tevens dient er gewaakt te worden voor het te veel slopen van vensters ten gunste van doorgangen (bijvoorbeeld: zoals ter plaatse van het westpaviljoen gedaan is).
- Ter plaatse van het middendeel (inclusief de zijgevels van het risaliet) dient de geslotenheid van de torens tegenover de openheid van de entrees te worden behouden.

schaal van stationscomplex

Zoals bij de uitgangspunten van deze waardering al is genoemd, draagt het feit dat Amsterdam Centraal én een belangrijk rijksmonument maar tegelijkertijd ook het grootste station van Nederland is, bij aan de cultuurhistorische waarde van het geheel. Dit heeft gevolgen voor de wijze waarop wordt omgegaan met het monument, omdat hierdoor minder dan bij bijvoorbeeld tegenhanger het Rijksmuseum, de historische bouwmassa de grootste waarde vertegenwoordigt. In dit geval zijn ook juist andere elementen van belang voor de cultuurhistorische waarde:

- De typologische waarde van het verdiepingsstation toen en nu.
- De leesbaarheid van de verschillende bouwperiodes aan de hand van de verschillende stijlen.
- De discussie over het dilemma tussen 'functionaliteit' en 'originaliteit' van het materiaal moet daarom ook voor elke ingreep opnieuw expliciet worden gevoerd.

de gebouwen: Cuypersgebouw (incl. westelijke goederenvleugel), IJgebouw en gebouw De Oost

Om te voorkomen dat het stationsgebouw wordt gereduceerd tot een front, dient tijdens toekomstige aanpassingen altijd de oorspronkelijke structuur van het gebouw, d.w.z. de situatie van 1924, ook in het interieur te ervaren zijn. Dit kan worden bereikt door het duidelijk leesbaar maken van de begrenzingen tussen de verschillende bouwdelen en door binnen deze gebouwdelen te zoeken naar uniformiteit in materialisatie en kleur van de afwerkingen.

relatie gevel-interieur

Voor de leesbaarheid van de structuur is het zeer van belang dat bij aanpassingen in het interieur steeds een betekenisvolle relatie met de gevel blijft behouden. Een voorbeeld dat heeft geleid tot onduidelijkheid in de structuur is de entree tot de westtunnel in het Cuypersgebouw. Hier wordt de overgang tussen de bouwdelen paviljoen, vleugel en tunnel slecht ervaren. Een ander voorbeeld is de wijze waarop de tussenverdiepingen aansluiten op de voorgevel. Het niet los houden van de vloeren zorgt ervoor dat de vloeren vanaf het stationsplein zichtbaar achter de ramen op de eerste verdieping van het Cuypersgebouw en komt het gevelbeeld en de achterliggende functie niet meer overeen.

hiërarchie

De oorspronkelijke hiërarchie binnen de hoofdstructuur dient te worden benadrukt, door de wijze van afwerken. Bij de gebouwdelen die het hoogst in de hiërarchie zijn geplaatst, d.w.z. de hal, de wachtkamers en de overige delen van de gestilleerde route van Cuypers en de Koninklijke wachtkamer, is de oorspronkelijke toestand zoveel mogelijk het uitgangspunt. Bij de ruimtes die lager in hiërarchie zijn geplaatst kan worden gezocht naar een meer eigentijdse benadering.

begrenzingen

De begrenzingen tussen de verschillende bouwdelen kunnen worden benadrukt door doorbraken uit te voeren als 'gaten in de wand', waardoor de structuur leesbaar blijft.

afwerkingen

Door gelijke ruimtes uniform af te werken wordt de structuur van een bouwdeel benadrukt, doordat deze ruimtes als gelijk worden ervaren. Dit geldt ook voor de afwerking van doorbraken door wand of gevel. Nieuwe openingen en/of aanpassingen van de openingen dienen uniform te worden ontworpen. Dit geldt met name voor de achtergevel.

verwijderen van verstoringen

Door de jaren heen is de oorspronkelijke structuur van

het gebouw vertroebeld en het interieur verrommeld door aangebrachte verstoringen. Van deze elementen dient het nut te worden vastgesteld en indien mogelijk verwijderd. Dit geldt met name voor de grote hoeveelheid kabels en leidingen en andersoortige installatiemateriaal, maar ook voor de tussenverdiepingen en puien die zijn aangebracht in de hal.

overkappingen en perrons

De inrichting van de perrons is zeer verrommeld door een veelheid aan verschillende objecten en afwerkingen, waardoor de ruimtebeleving negatief wordt beïnvloed. Het is aan te bevelen om hier te zorgen voor een eenduidige, heldere, herkenbare inrichting, door:

- losse elementen op perrons zoveel mogelijk te clusteren en standaardoplossingen te ontwerpen voor bijvoorbeeld de ophangsystemen en bewegwijzering;
- de constructie zoveel mogelijk zichtbaar te houden. Door de huidige spreuwenwering (netten) wordt de zichtbaarheid verstoord;
- de afwerking van de perrons eenduidig te ontwerpen. Dit geldt zowel voor de vloeren als de perronranden. (n.b. let op: de monumentale onderdelen kunnen afwijkend blijven);
- het doorzicht tussen zuid- en noordkap zoveel mogelijk open te houden.
- Specifiek dient hier de erker van het IJgebouw genoemd

te worden. Deze erker is een belangrijk onderdeel van de noordkap van het station en dient daarom ook als onderdeel van, en in samenhang met deze kap te worden behandeld.

het seinhuis

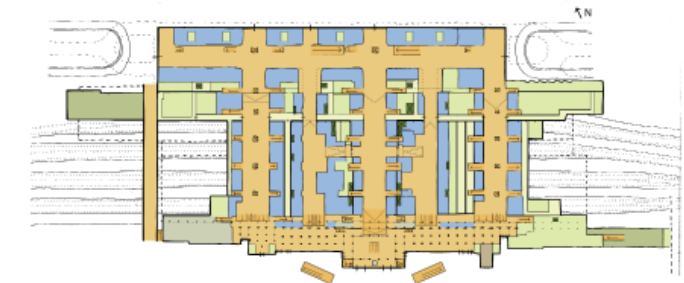
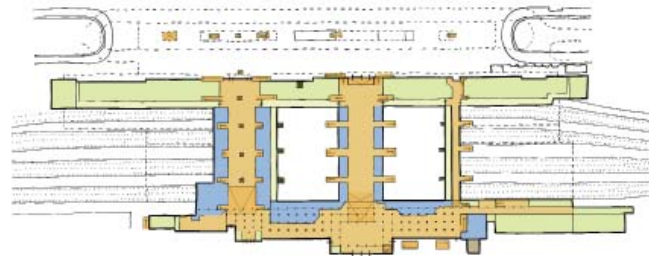
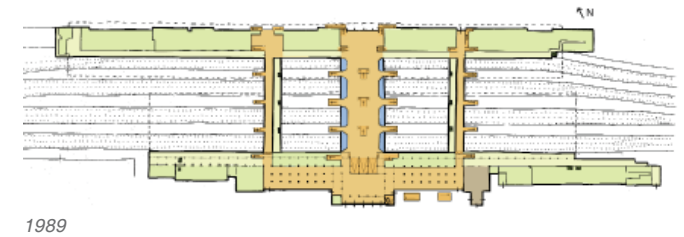
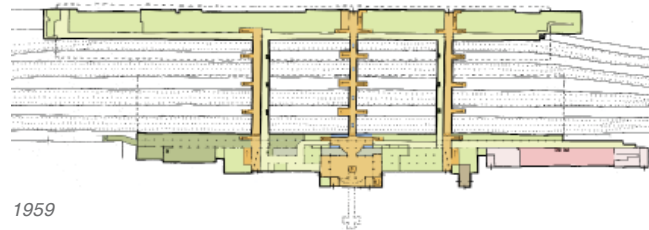
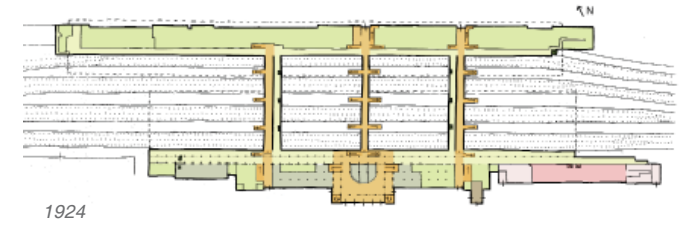
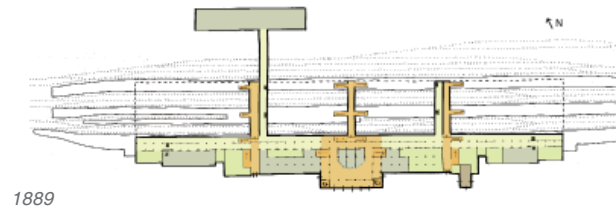
- Het seinhuis is een belangrijk, maar ook markant, historisch element en zou ook meer als zodanig tot zijn recht kunnen komen wanneer deze door middel van bijvoorbeeld een nieuwe functie meer zichtbaar gemaakt kan worden.

beheer

De omvang en complexiteit van het station stellen beheerders van het complex voor een lastige opgave. Het is met name van belang om overzicht op het geheel te houden waardoor ad-hocoplossingen en verrommeling als gevolg daarvan, kan worden voorkomen. Om dit te bereiken gelden de volgende aanbevelingen:

- stem nieuwe inrichtingen steeds af op de bestaande structuur. Deze structuur dient intact te blijven en de nieuwe functie dient zich aan te passen aan deze structuur;
- voorkom ad-hocoplossingen door opgaves integraal te bekijken, d.w.z. niet alleen op details focussen, maar deze afstemmen op het grotere geheel;
- stel beheerdocumenten (ruimteboeken) op waarin materialen, kleuren, installaties, 'do's&dont's', bewegwijzering, kabel- en leidingverloop e.d. zijn vastgelegd. Deze kunnen niet alleen voor beheerders dienen, maar ook voor huurders;
- handhaaf de betrokkenheid van architecten als supervisors niet alleen voor eventuele verbouwingen, maar ook voor eventuele kleinere ingrepen.

ontwerpthema's voor transformatie



(afb. 220) op zoek naar ruimte na het Masterplan Reizigersmachine

grenzen aan de groei?

Het masterplan reizigersmachine zorgt ervoor dat het stationscomplex zowel kwalitatief als kwantitatief een enorme groei doormaakt. Deze groei lost niet alleen de problemen op die door de toename van reizigers zijn ontstaan, maar biedt ook nog ruimte voor een verdere toename van het aantal reizigers. Toch rijst de vraag: zijn met het Masterplan Reizigersmachine de grenzen van de groei bereikt?

Wanneer in de toekomst ontwikkelingen in de context aanleiding zijn voor de transformatie van het station, is een belangrijk ontwerpsthema het vinden van ruimte zonder de leesbaarheid van het samengestelde geheel te verliezen.

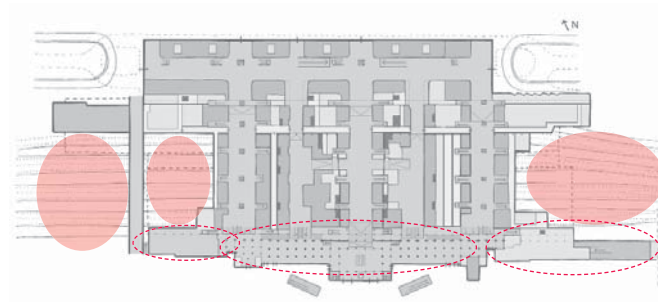
ruimte

Na de uitvoering van het Masterplan Reizigersmachine zijn er nog een aantal plekken waar deze ruimte mogelijk te vinden is (afb. 220):

- ruimte onder de sporen en perrons;
- ruimte op de verdiepingen van het Cuypersgebouw en in gebouw De Oost die nu in gebruik is voor niet-publieke functies.

installaties

Door de jaren heen zijn de installaties in het stationsgebouw een steeds grotere rol gaan spelen en dit zullen zij in de toekomst wellicht nog meer doen. De vraag is dan ook hoe ervoor gezorgd kan worden dat de installaties niet te veel de structuur verstoren? Het neerleggen van een eenduidige leidraad voor de inpassing van installaties, kabels en leidingen in het gebouw, zonder dat deze te veel verstoren is zeer van belang. Hierbij moet gedacht worden aan clustering en aanhaken op de structuur van het gebouw.



(afb. 221) plekken waar zich potentieel ruimte bevindt

(stations)gebouw of stedelijke ruimte?

Met de bouw van de langzaamverkeer- en poortvrije passages en de overkapping met de IJhal en het busplatform is het stationscomplex niet meer alleen een stationsgebouw, maar ook een stedelijke verbingsstructuur geworden.

Als in de toekomst het stationscomplex weer gaat transformeren onder invloed van de veranderde context wordt deze vraag steeds meer van belang. Is het een station of is het een stedelijke verbingsstructuur? Is het een gebouw of is het openbare ruimte?



(afb. 222) zijn de grenzen van de groei van het stationsgebouw van Cuypers bereikt?

TAK architecten

literatuurlijst

cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling

amsterdam c.s.

boeken

Berens (red.) • *P.J.H. Cuypers (1827-1921). Het complete werk* • Amsterdam 2007.

Bleich, A.N. • *Joop den Uyl 1919-1987. Dromer en doordouwer* (dissertatie) • Amsterdam 2008

Bureau Voorlichting van de Gemeente Amsterdam • *Plan Stadsspoor* (huis aan huis krant) • Amsterdam 1986.

Crimson Architectural Historians, Urban Fabric • *De Collectie. Bijzondere stationsgebouwen in Nederland* • Rotterdam/Utrecht 2009.

Faber, J.A. (red.) • *Het spoor. 150 jaar spoorwegen in Nederland* • Amsterdam/Utrecht 1989.

Feddes, F. • *1000 jaar Amsterdam. Ruimtelijke geschiedenis van een wonderbaarlijke stad* • Bussum 2012.

Hellenburg Hubar, B. van • *Arbeid & bezieling. De esthetica van P.J.H. Cuypers, J.A. Alberdingk Thijm en V.E.L. de Steurs* (dissertatie) • Nijmegen 1997.

Hoogewoud, G., J.J. Kuyt en A. Oxenaar • *P.J.H. Cuypers en Amsterdam* • Amsterdam/Den Haag 1985.

Jonckers Nieboer, J.H. • *Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen 1832-1938* • Rotterdam 1938.

Lansink, L. • *Geschiedenis van het Amsterdamse stationsplein* • Amsterdam 1982.

Misset (red.) • *De haven van Amsterdam. Zeven eeuwen ontwikkeling* • Amsterdam/Bussum 2009.

Oxenaar, A. • *Centraal Station Amsterdam. Het paleis voor de reiziger* • Den Haag 1989.

Oxenaar, A. • *P.J.H. Cuypers en het gotisch rationalisme* • Rotterdam 2009.

Romers, H. • *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841/1938* • Zutphen 2000.

Sluiter, J.W. • *Tram en trein lichtig en grondig bekeken* • Leiden 1981.

Watkin, D. • *De Westerse architectuur. Een geschiedenis* • Londen 2000.

artikelen

Bilsen, H.P. e.a. • “Middenkap Amsterdam CS. Kleiner, maar niet minder groots dan de burenen” • in: *Bouwen met Staal* 1997 (nr. 136) • pp. 20-25.

Boheemen, R.H.M. van en L.I. Vákár • “Perronkap Amsterdam CS. Waterafvoer en verlichting geïntegreerd in de draagconstructie” • in: *Bouwen met Staal* 1995 (nr. 124) • pp. 21-23.

Broek, J.M. ten • “Het Amsterdamse Centraalstation uitgebreid” • in: *Op de rails* 2004 (nr. 1) • pp. 433-441.

Davids, K. • “Sporen in de stad. De metro en de strijd om de ruimtelijk ordening in Amsterdam” • in: *Historisch Tijdschrift Holland* 2000 (nr. 3/4) • pp. 157-182.

Fritschy, W. • “Amsterdam en de verbinding van de IJ-oeveren. Vier eeuwen ruimtelijke ontwikkeling” • in:

Historisch Tijdschrift Holland 2000 (nr. 3/4) • pp. 116-142.

Huisman, J. • “Knooppunt spoorwegen in Amsterdam komt geleidelijk uit de steigers NS-verkeerscentrum gemaakt als cake” • in: *Volkscrant* 25 juni 1994.

Jongh, J.C. de • “Het Amsterdamse Centraalstation” • in: *Op de rails* 1989 (nr. 10) • pp. 314-325.

Kromhout, B. • “Pierre Cuypers. Architect met een goddelijke missie” • in: *Historisch Nieuwsblad* 2000 (nr. 10).

Winkels, P.J.A. • “Pierre Cuypers, architect en vormgever” • in: *Ons Erfdeel* 1985 (nr. 28).

rapporten

SteenhuisMeurs • *Station Amsterdam Amstel. Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling* • Schiedam 2011.

SteenhuisMeurs • *Staatsspoor in Nederland* (conceptversie) • Schiedam 2013.

TAK architecten • *Analyse van de architectuur. Cuypersgebouw Amsterdam C.S.* • Delft/Arnhem 2012.

TAK architecten • *Fietsenstalling gebouw De Oost Amsterdam C.S.* • Delft/Arnhem 2012.

TAK architecten • *Visie IJgebouw Amsterdam C.S.* • Delft/Arnhem 2013.

websites

- www.arcam.nl
- www.amsterdam.nl/noordzuidlijn
- www.watwaswaar.nl
- www.hetgeheugenvannederland.nl

geraadpleegde archieven

- Stadsarchief Amsterdam
- Het Utrechts archief
- Collectie NAI
- Beeldbank Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Katholiek Documentatie Centrum Nijmegen
- Collectie Cuypershuis Roermond

1. overzicht van relevante rapporten
2. ornamentiek voorgevel Cuypersgebouw
3. P.J.H. Cuypers
4. A.L. van Gendt
5. L.J. Eijmer
6. Jos Cuypers en Pierre jr.
7. H.G.J. Schelling

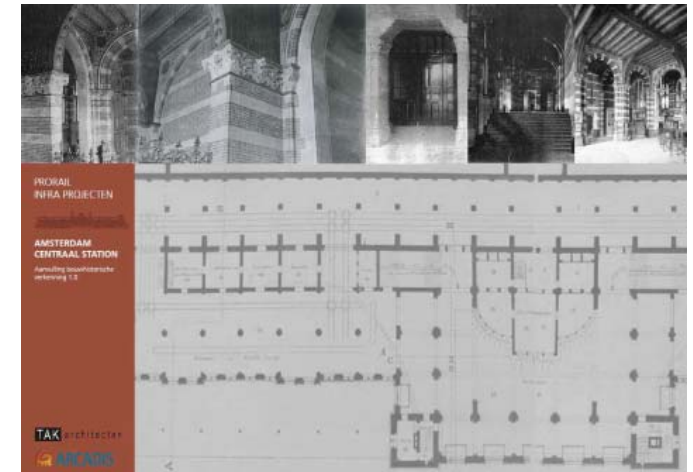
1 overzicht van relevante rapporten



Centraal Station te Amsterdam. Bouwhistorische verkenning

Vlaardingebroek & Wevers, 1999

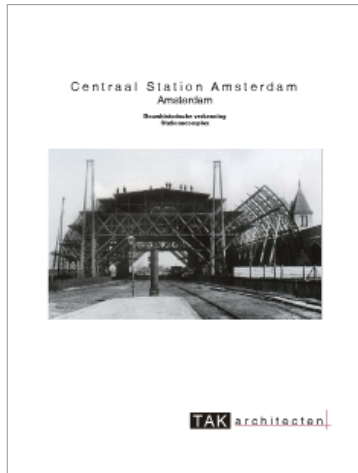
Deze bouwhistorische verkenning is uitgevoerd voor het Cuypersgebouw, inclusief de westelijke goederenvleugel. In het eerste deel van dit rapport is een korte geschiedkundige inleiding gegeven over de aanleiding voor de bouw van het station. Daarna volgt een uitgebreide omschrijving van de huidige situatie van het gebouw. Vervolgens is een overzicht gegeven van de verschillende bouwfasen. Ten slotte is de monumentale waarde van het gebouw omschreven en worden aanbevelingen gedaan voor nader onderzoek.



Amsterdam Centraal Station. Aanvulling bouwhistorische verkenning 1.0

TAK architecten i.s.m. Arcadis, 2009

In deze aanvullende bouwhistorische verkenning zijn de veranderingen die na 1999 zijn aangebracht opgenomen. Het rapport is daarmee een actualisatie van de gegevens, naar aanleiding van de veranderingen die sinds die tijd hebben plaatsgevonden. Daarnaast is deze verkenning meer gericht op de geplande nieuwe ontwikkelingen, zodat dit document kan dienen als onderlegger voor het behoud van de monumentale waarde van de aan te pakken onderdelen. In dit rapport zijn gedetailleerde waarderingstekeningen opgenomen.



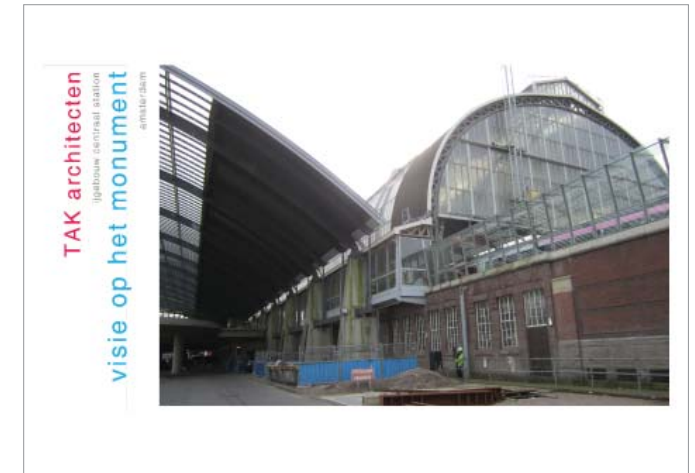
Centraal Station Amsterdam. Bouwhistorische verkenning stationscomplex

TAK architecten, 2011

In aanvulling op de hiervoor genoemde rapporten van het Cuypersgebouw is een bouwhistorische verkenning uitgevoerd van de overige delen van het stationscomplex, zijnde: de perrons, de spoorwagens, het IJgebouw, de gebieden tussen de tunnels en het seinhuis.

In het rapport wordt eerst een kort overzicht gegeven van de bouwfases die het heeft station gekend. Daarna volgt per onderdeel een beknopte omschrijving van de bouw- en gebruiksgeschiedenis. In een gedetailleerde bouwhistorische

beschrijving per onderdeel is het oorspronkelijk materiaal onderscheiden van latere toevoegingen of reparaties. Ten slotte worden de verschillende onderdelen gewaardeerd en aanbevelingen gedaan voor restauratie- of verbouwwerkzaamheden. Het rapport wordt afgesloten met waarderingstekeningen per onderdeel. Bij het opstellen van dit rapport is gewerkt volgens de Richtlijnen bouwhistorisch onderzoek 2009 zoals opgesteld door de RCE.

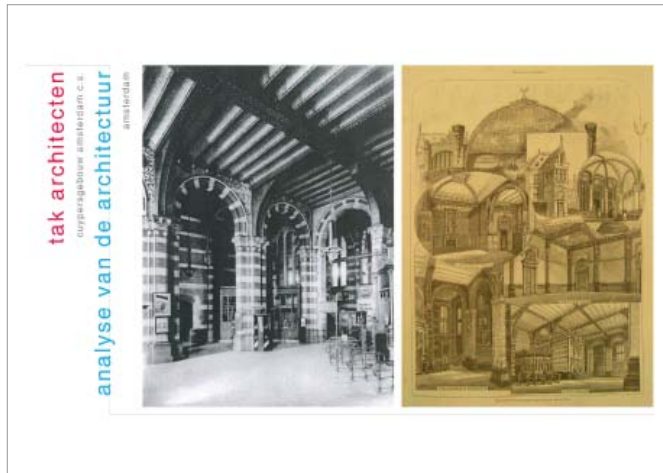


Visie op het monument. IJ gebouw Amsterdam C.S.

TAK architecten, 2012

Het doel van deze integrale visie op het IJgebouw is, om de betrokken partijen een praktisch handvat te geven om verantwoord om te kunnen gaan met het monument.

Eerst worden de bouw- en gebruiksgeschiedenis omschreven. Daarna wordt de structuur van het gebouw behandeld en een overzicht gegeven van de aanpassingen die aan het gebouw zijn gedaan. In het laatste hoofdstuk wordt de waardestelling beschreven met de belangrijkste kwaliteiten van het gebouw, die als uitgangspunten zullen dienen voor de huidige en geplande, toekomstige ingrepen.



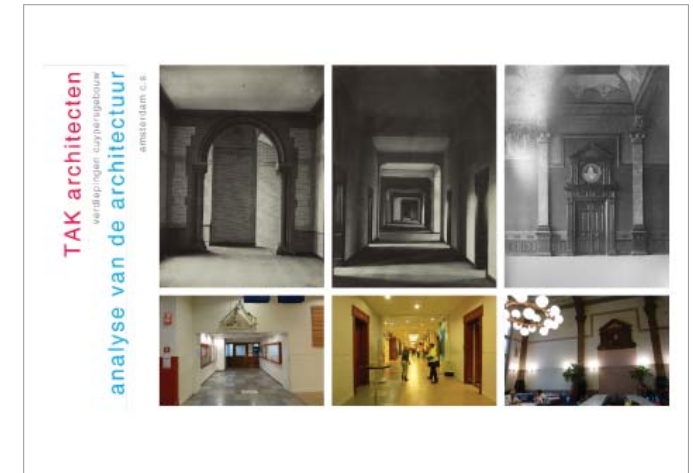
Analyse van de architectuur Cuypersgebouw Amsterdam C.S.

TAK architecten, 2012

Dit rapport is opgesteld om gefundeerde beslissingen te kunnen nemen tijdens het ontwerpproces. De oorspronkelijke architectuur en de uitgangspunten van Cuypers worden uitgebreid geanalyseerd. Deze dienen als richtlijnen voor de nieuwe situatie.

In het eerste deel worden maaiveld- en perronniveau behandeld in de volgende onderdelen: hal, vleugels, horecaboulevard, oostelijk en westelijk paviljoen en de ruimten onder het eerste perron. Per onderdeel wordt dezelfde opbouw gebruikt. Als

eerste worden de kwaliteiten benoemd van de structuur, de ruimtelijkheid, de afwerking en de uitstraling. Vervolgens worden de verstoringen weergegeven, die in de loop der jaren zijn ontstaan. Als laatste worden er uitgangspunten meegegeven en aanbevelingen gedaan voor het herstellen van de desbetreffende ruimte. Tevens wordt in de analyse besproken hoe er kan worden omgegaan met verlichting en hoe dit het ontwerp kan versterken.



Analyse van de architectuur verdiepingen Cuypersgebouw Amsterdam C.S.

TAK architecten, 2013

Dit is het vervolg op het hiervoor beschreven eerste deel van de Analyse van de architectuur. In dit deel zijn de 2de en 3de verdieping van de middenbouw, vleugels en paviljoens, inclusief de tussenverdiepingen behandeld.



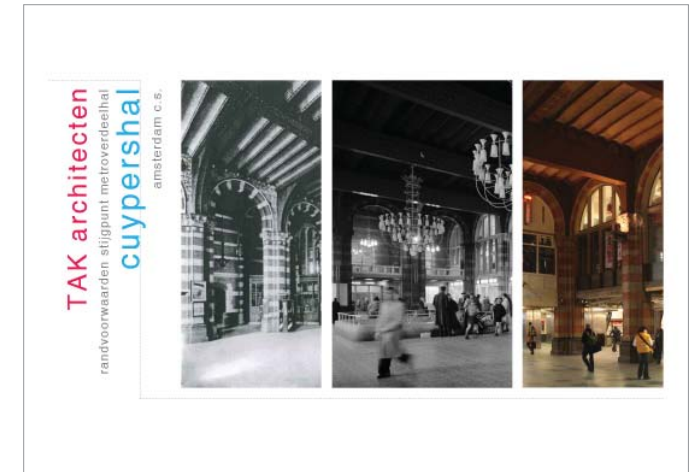
Architectonische waardestelling gebouw De Oost

TAK architecten, 2012, i.o.v. ProRail (R. Lemmens)

In dit rapport zijn de architectonische en bouwkundige kwaliteiten geanalyseerd en ontwerprichtlijnen opgesteld ten behoeve van de geplande rijwielstalling ter plaatse van de begane grond en de kelder van gebouw De Oost. Dit rapport is opgesteld specifiek voor de herinrichting delen en behandelt daarmee niet gedetailleerd het hele gebouw.

Het rapport geeft een beschrijving van de historische context (de bouw- en gebruiksgeschiedenis), de opbouw en de structuur van de gevel en het interieur en de huidige situatie, recente ontwikkelingen en toekomstige ontwikkelingen.

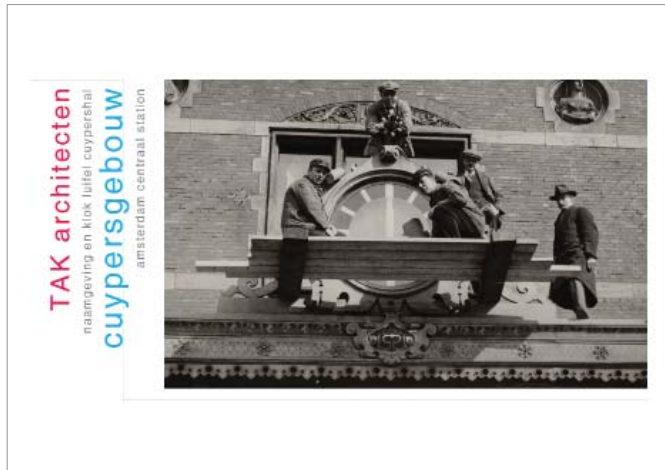
Het rapport eindigt met een analyse van de kwaliteiten en knelpunten van het gebouw en een omschrijving van de kansen en randvoorwaarden ten behoeve van de functionele en ruimtelijke indeling van de rijwielstalling, zowel wat betreft de gevel als het interieur.



Randvoorwaarden stijgpunt metroverdeelhal

TAK architecten, 2013, i.o.v. ProRail (J. Jacobs)

Dit rapport dient als cultuurhistorische onderlegger voor de realisatie van een stijgpunt vanuit de metroverdeelhal ter plaatse van de Cuypershal. Aan de hand van een analyse van de architectonische en ruimtelijke kwaliteiten van het monument zijn richtlijnen en randvoorwaarden opgesteld om deze kwaliteiten te waarborgen. Dit rapport spitst zich toe op de hal en bevat onder andere gedetailleerde informatie over de ontwikkeling ervan.



Naamgeving en klok luifel Cuypershal

TAK architecten, 2013, i.o.v. ProRail Projecten (E. Hendriks)

In dit rapport worden de mogelijkheden verkent of en hoe de klok en de naamgeving geïntegreerd kunnen worden in de nieuwe situatie, waarin ook de te restaureren luifel ter plaatse van de Cuypershal en de te restaureren rijtuigenkappen aan weerszijden van de Cuypershal meegenomen worden.

In het rapport worden achtereenvolgens de oorspronkelijke situatie, de belangrijkste wijzigingen en de huidige situatie in kaart gebracht. Afsluitend worden een aantal voorstellen getoond.



Onderzoek naar afwerking binnenzijde achtergevel Cuypershal

TAK architecten, 2013, i.o.v. ProRail en NS Stations (I. Klappe)

Dit rapport is opgesteld om te kunnen bepalen hoe de achterwand, na het verwijderen van alle bestaande, niet oorspronkelijke tussenvloeren en pui-invullingen, weer een rol kan spelen in de architectuur van de hal. De afwerking van deze buitenmuur moet samenhang krijgen met de overige wanden van de hal. Om hierin tot een verantwoorde keuze te komen zijn de volgende onderwerpen behandeld. In hoofdstuk 1 worden achtereenvolgens de oorspronkelijke situatie en de

belangrijkste wijzigingen in kaart gebracht. In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie na het verwijderen van de tussenvloeren en -wanden getoond. Hoofdstuk 3 toont een aantal mogelijkheden voor de nieuwe situatie.

2

ornamentiek voorgevel Cuypersgebouw

Cuypers heeft in 1889 het stationsgebouw ontworpen met een hiërarchische architectuur, die het belang van de achterliggende functies weerspiegelt. De ornamentatie van de voorgevel is eveneens hiërarchisch van opzet.⁽¹⁾ Hieronder is de ornamentatie toegelicht, de locatie aan de gevel is in naaststaande afbeelding aangegeven.

De middenbouw is het rijkst gedecoreerd en verbeeldt de belangrijkste aanleiding voor een Centraal Station: de concentratie van verschillende verkeersstromen ten bate van de handel.

1. Het Rijkswapen symboliseert de opdrachtgever, de Staat der Nederlanden.
2. In de tegeltableaus in de kroonlijst is centraal het stadswapen van Amsterdam opgenomen, met daaromheen de stadswapens van veertien Europese handelssteden die per spoor met Amsterdam zijn verbonden.
3. In de boogtrommels boven de drie grote vensters in de middenbouw zijn de 'volkeren der aarde' weergegeven die met hun producten (linker en rechter trommel) een eerbetoon brengen aan de stedenmaagd (middelste trommel).
4. Het grote reliëf aan de linker toren symboliseert de landbouw en veeteelt, de handel en nijverheid en de elektriciteit en stoom, met in de boogtrommels de met deze

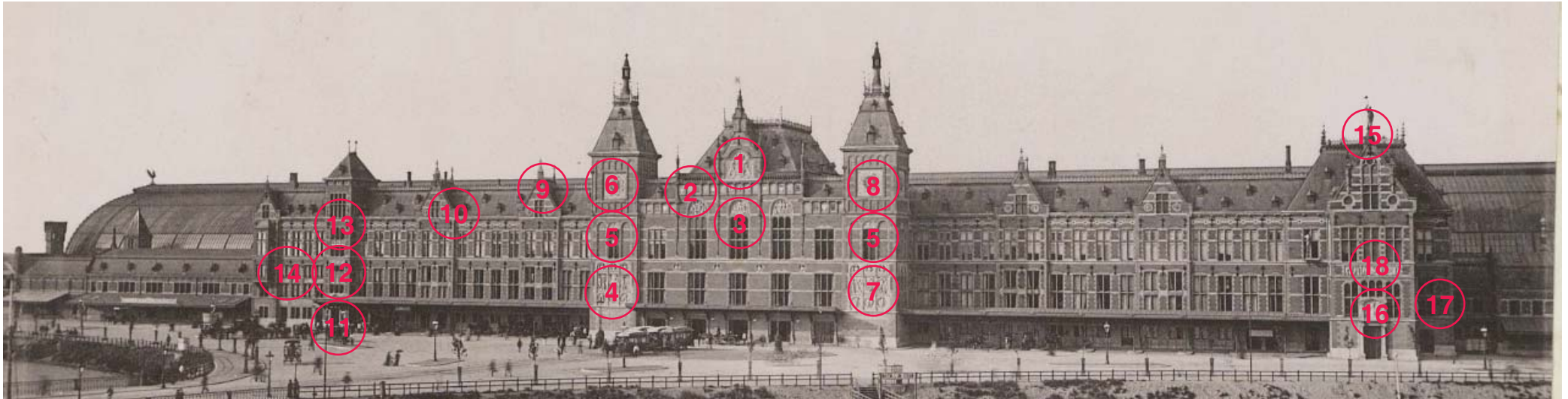
thema's corresponderende klassieke goden Ceres, Apollo en Vulcanus.

5. In de boogtrommel boven het raam van de torens zijn de vier elementen, water, vuur, lucht en aarde, weergegeven.
6. De linker toren is gewijd aan de tijd, met de klok.
7. Het grote reliëf aan de rechter toren symboliseert de visserij en scheepvaart, de beschaving en verbroedering der volkeren en de welvaart, met in de boogtrommels de met deze thema's corresponderende klassieke goden Neptunus, Nirvana en Mercurius.
8. De rechter toren is gewijd aan de vier winden met de windroos, wijzend op de verbinding tussen spoorwegen en scheepvaart.

Het decoratie programma aan de vleugels verwijst naar de nijverheid en de industrie:

9. In de topstukken van de risalieten zijn bijenkorven (symbool voor de nijverheid) en tandwielen (symbool voor de industrie).
10. In de tondo's symboliseren de elf provinciewapens en een rijkswapen de verbeterende verbinding tussen de provincies, als gevolg van de aansluiting van de spoorwegen.

(1) De beschrijving van de ornamentatie is gebaseerd op de beschrijving van Oxenaar (1989)



(afb. 223) overzicht van de voorgevel van het station met daarop de locatie van de verschillende decoraties aangeduid / prentbriefkaart 1891 GAA

Het westelijk paviljoen is gewijd aan de spoorwegen als technische prestatie:

- 11.** Boven toegang tot de woning van de stationschef is het symbool van de spoorwegen, een gevleugeld wiel, met het motto: "snel en zeker" opgenomen.
- 12.** In de middelste vlakvulling en boogtrommels zijn de drie, voor de aanleg van het station essentiële, hulpwetenschappen opgenomen: fysica, mathematica en mechanica.
- 13.** In de boogtrommels de portretten van drie grondleggers van de Nederlandse spoorwegen, de ingenieurs F.W.

Conrad (HIJSM), B.H. Goudriaan (NRS), L.J.A. van der Kun (NRS).

- 14.** In de medaillons zijn de vier tijden van de dag verbeeld: nacht, ochtend, middag, avond.
- De decoratie van het koninklijk paviljoen staat in het teken van het gezag van het koningshuis:
- 15.** Op de geveltop is een schild en wapendrager met de Nederlandse vlag aangebracht.
 - 16.** Boven de centrale entree is gezag en zachtmoedigheid

uitgebeeld.

- 17.** Boven de entree via de oostelijke zijgevel van het paviljoen is het alliantiewapen van koning Willem III en koningin Emma, het op dat moment regerend vorstenpaar.
- 18.** In een drieliuk dat zich over de drie zijdes uitspreid zijn de drie hoofdmomenten van de reis verbeeld: 1. de voorbereiding en het afscheid, 2. de reis zelf en 3. de aankomst en ontvangst.

3

p.j.h. cuypers

opleiding en carrière

Petrus Joseph Hubertus Cuypers (1827-1921) werd geboren in Roermond. Hij genoot zijn opleiding aan de Academie in Antwerpen, waar hij naast bouwkunst ook schilder- en beeldhouwkunst studeerde. De eerste grote opdracht van Cuypers betrof de restauratie van de Munsterkerk in Roermond in 1851. In dat jaar werd hij ook tot stadsarchitect van Roermond benoemd.⁽¹⁾ Voor het ontwerp van de restauratie van de Munsterkerk maakte Cuypers een reis langs de Rijn, waar hij in aanraking kwam met veel gotische kerken en kloosters. Hieropvolgende opdrachten bestonden overwegend uit kerk- en kloostergebouwen in het zuiden van het land.⁽²⁾ Tevens was Cuypers actief met restauratieprojecten, die gepaard gingen met een transformatie of uitbreidingen in neogotische stijl.

Door het grote aantal opdrachten dat Cuypers uitvoerde, werd hij al snel een bekende architect. Na een zeer positieve recensie van Joseph Alberdingk Thijm, voorvechter van de neogotiek, ontstond een briefwisseling tussen beide mannen die leidde tot een zeer hechte vriendschap.⁽³⁾ In Thijm vond Cuypers een medestander in de ware Nederlandse bouwkunst, die gebaseerd was op rationele principes en in lijn was met de inheemse bouwstijl, de gotiek.⁽⁴⁾

Door Thijm leerde Cuypers een belangrijk deel van vooraanstaande Europese architecten en architectuurtheoretici

kennen, waaronder Viollet-le-Duc.⁽⁵⁾ Viollet-le-Duc benadrukte in zijn betogen vooral de rationele aspecten van architectuur; het gebouw moest in zijn uiterlijke verschijning de uitdrukking zijn van zijn inwendige bestemming.⁽⁶⁾ Cuypers zag in Viollet-le-Duc zijn grote voorbeeld.

In 1863 verhuisde de architect zijn ontwerp bureau naar Amsterdam en daar begon hij zijn vakgebied uit te breiden naar seculiere architectuur.⁽⁷⁾ Onder invloed van de gedachten van Viollet-le-Duc verdiepte Cuypers zich in stedenbouwkundige opgaven; de relatie tussen de context van de omgeving en de monumentale gebouwen. In deze periode leerde Cuypers Victor de Stuers kennen. Beiden werden benoemd tot lid van het College van Adviseurs voor Monumenten en Geschiedenis. Het drietal Thijm, Cuypers en De Stuers waren van grote invloed op de verschijningsvorm van de stad Amsterdam: Cuypers kreeg er veel opdrachten en De Stuers verdedigde zijn ontwerpstijl tegenover critici.⁽⁸⁾ De Stuers zorgde er tevens voor dat Cuypers zowel door de gemeente als het rijk een veel gevraagd architect bleef ondanks dat Cuypers een veel gotischere ontwerpstijl toepaste dan vaak de wens was van de opdrachtgever.⁽⁹⁾

ontwerpstijl

Cuypers was een katholiek in hart en nieren en dat uitte zich in zijn kijk op de wereld en de architectuur. De herwaardering

(1) Van Hellenberg Hubar 1997:38

(2) Dit was een gevolg van het herstel van de bisschoppelijke hiërarchie in Nederland in 1853 waardoor de Katholieken het recht kregen kerken te bouwen zonder toezicht van de ingenieurs van het Ministerie van Waterstaat. Hierdoor nam de vraag naar Katholieke kerken en klooster enorm toe

(3) Hoogewoud, Kuyt en Oxenaar 1985:11

(4) Hoogewoud, Kuyt en Oxenaar 1985:12

(5) Van Hellenberg Hubar 1997:38

(6) Hoogewoud, Kuyt en Oxenaar 1985:14

(7) Van Hellenberg Hubar 1997:38

(8) Hoogewoud, Kuyt en Oxenaar 1985:18

(9) Van der Woud 1997:156-60



(afb. 224) foto van Cuypers in zijn werkkamer / foto 1880 CHR

van de middeleeuwen en de middeleeuwse bouwstijl van het katholicisme, de gotiek, speelden een grote rol. De gotiek werd door de aanhangers gezien als meer dan alleen een bouwstijl: het was de uiting van iets hogers; een waarachtige architectuurstijl.⁽¹⁰⁾ Cuypers hechtte met name belang aan de rationele principe van de gotiek: het uitdrukken van de

innerlijke bestemming (de functie) in de uiterlijke vorm.⁽¹¹⁾

Binnen de neogotische beweging ontstonden verschillende stijlen en richtingen. Cuypers veranderde van richting toen hij de archeologische 'zuivere' neogotiek achter zich liet en in een eclectische stijl ging werken, gebaseerd op de 'rationele' ontwerpmethodologie van de gotiek.⁽¹²⁾

oeuvre

Het oeuvre van Cuypers is te omvangrijk om in dit rapport in zijn geheel te beschrijven. Zo ontwierp hij in zijn carrière meer dan 80 kerken, zoals de Sint Willibrorduskerk buiten de Veste in Amsterdam en de Heilige Catharinakerk in Eindhoven. Tevens voerde hij spraakmakende restauraties uit en ontwierp hij onder andere preekstoelen voor de Wereldtentoonstelling van 1854 en de South Kensington Exhibition in Londen van 1862.⁽¹³⁾

Met bemiddeling van De Stuers kreeg Cuypers de opdracht voor het ontwerpen van het Rijksmuseum en het Centraal Station, die tot de belangrijkste werken binnen zijn oeuvre worden gerekend. Zowel het Rijksmuseum als het Centraal Station zijn niet puur neo-gotisch, maar als mengvorm met de in die tijd geëigende neorenaissance. Zo zijn in beide gebouwen zowel renaissance als gotische stijlelementen toegepast. Daarbij kwam de traditionele opzet van het Centraal Station overeen met de bekende plattegronden van andere stations (1ste klasse) in Nederland. Ook de stedenbouwkundige inbedding van de twee gebouwen speelden een rol. Het museum en het station werden niet meer als autonoom ontwerp gezien, maar kregen een stedenbouwkundige inbedding in de ruimtelijke context. Het Rijksmuseum werd gesitueerd als zuidelijke poort naar de stad, waarbij het Centraal Station als tegenhanger, de noordelijke poort, werd geplaatst.

(10) Montijn 2007:13

(11) Oxenaar 2009:655

(12) Oxenaar 2009:656

(13) Montijn 2007: 8-11

4 a.l. van gendt

opleiding en carrière

Adolf Leonard van Gendt (1835-1901) kwam uit een familie van architecten en ingenieurs. Na zijn opleiding aan de Koninklijke academie voor Beeldende Kunst in Amsterdam voerde hij in 1855 zijn eerste zelfstandige project uit, de Villa Flevo Rama in Huizen.⁽¹⁾

Bij Van Gendt stond het gebruik van het gebouw centraal: het belangrijkste was of een gebouw doeltreffend was ingericht. Hij stond bekend om zijn technische kennis en experimenteerde met gegoten en getrokken ijzer als bouwmateriaal, dat zeer vernieuwend was in zijn tijd. Zijn grote kennis van het gebruik van staal zal een rol hebben gespeeld voor zijn aanstelling bij de spoorwegen in 1857.⁽²⁾

Van 1857 tot 1861 was Van Gendt opzichter bij de uitvoering van spoorwegwerken in Rotterdam en tot 1874 werkte hij als bouw- en werktuigkundige tweede klasse bij de MESS onder ingenieur A.J. van Prehn, waar hij was belast met de aanleg van de spoorlijn Den Helder-Amsterdam (Lijn K). Het is niet bekend in hoeverre hij de stations en kunstwerken langs deze lijn ontwierp, maar door zijn publicaties over de stations langs de spoorlijn is het wel aannemelijk dat hij een rol heeft gespeeld bij de uitvoering van de stations langs de lijn.

Eveneens de stations van Utrecht, Hilversum en Baarn worden onder voorbehoud aan Van Gendt toegeschreven maar dan in opdracht van de HIJSM.⁽³⁾ Bij het Centraal Station van

Amsterdam was Van Gendt als ingenieur betrokken.

In 1874 werd Van Gendt eervol ontslagen bij de MESS en richtte hij zijn eigen architectenbureau op in Amsterdam.

De familie Van Gendt combineerde het architecten- en ingenieursvak met een rol die in de huidige tijd als projectontwikkelaar zou worden omschreven.⁽⁴⁾ Door veel grond in Amsterdam op te kopen en te bebouwen, creëerde de familie een enorm oeuvre. Door de handelsgeest en vergaande technische deskundigheid werd het architectenbureau van Van Gendt een groot succes. Na de dood van Van Gendt in 1901 namen zijn zoons het architectenbureau over.⁽⁵⁾

ontwerpstyl

De ontwerpstyl van Van Gendt werd in de 19de eeuw omschreven als een 'uiterst liberale stijl'. Zijn stijl leverde bij inzendingen voor prijsvragen nog weleens kritiek van de jury op; hij koos vaak stijlen die niet overeenkwamen met de typologie van het gebouw, dat ontworpen diende te worden.

Zijn zeer eclectische stijl is ook herkenbaar in zijn belangrijkste gerealiseerde gebouw: het Amsterdamse Concertgebouw (afb. 225). In tegenstelling tot Cuypers was Van Gendt geen theoreticus: hij kon zijn ontwerpen niet architectuur-theoretisch onderbouwen.

(1) Lansink, via www.nai.nl

(2) Keuning, Lansink, Roding, Boersma en Segaar 1999:22

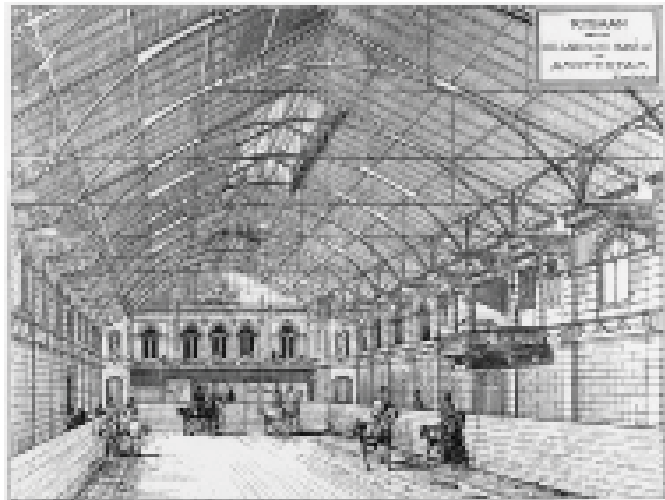
(3) Lansink via www.nai.nl

(4) Keuning, Lansink, Roding, Boersma en Segaar 1999:21

(5) Lansink via www.nai.nl



(afb. 225) het Concertgebouw / foto 2011 Flickr



(afb. 226) interieur van de Hollandsche Manege / ontwerptekening 1881 GAA

oeuvre

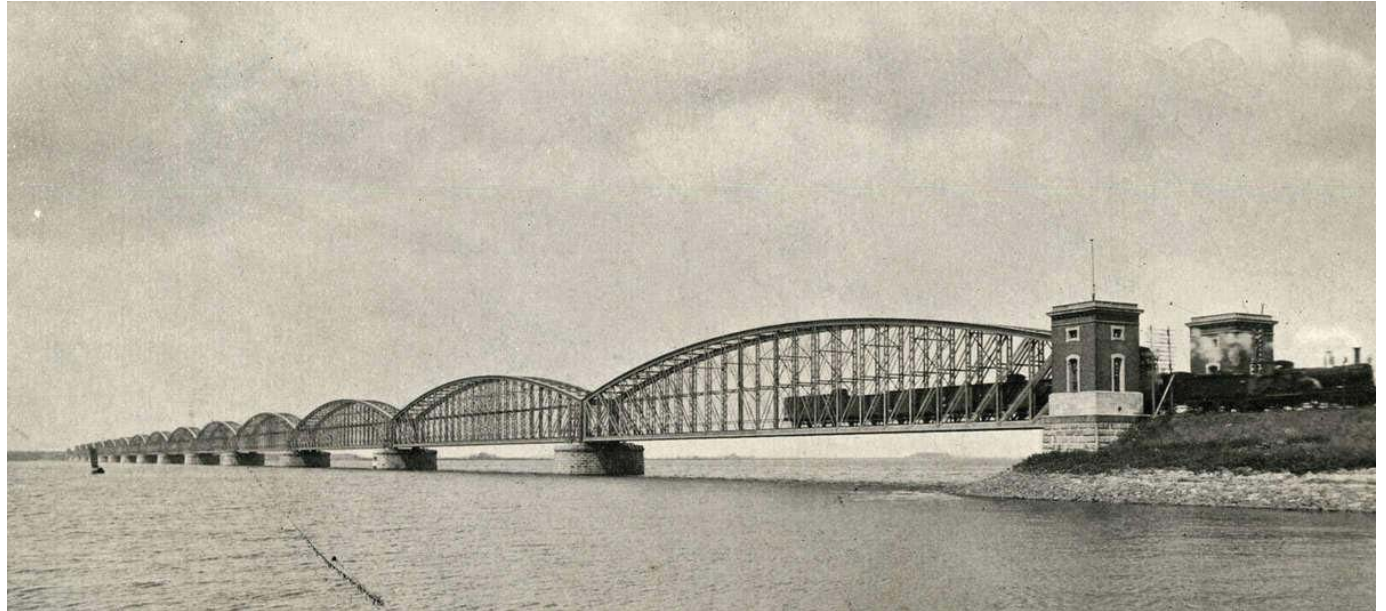
In het oeuvre van Van Gendt stonden de ijzeren constructies centraal. In zijn eigen ontwerpen bleven de constructies doorgaans in het zicht, zoals in het interieur van de Rotterdamsche Bankvereniging en in gebouw De Rijnstroom in Amsterdam.⁽⁶⁾ Naast zijn eigen projecten, ontwierp hij de constructies voor architecten als Van der Mey, De Bazel en Berlage. Echter werden hier de constructies vaak weggewerkt. Door de grote schaal waarop de familie grond aankocht en bebouwde, is het oeuvre te groot om hier te behandelen. Vanaf ongeveer 1880 ontwierp Van Gendt een aantal gezichtsbepalende gebouwen in Amsterdam, zoals de Hollandsche Manege in 1881, waar zijn eclectische ontwerpstyl duidelijk herkenbaar was. (afb. 226) De gevel waar de ingang zich bevond, had een paleisachtig voorkomen, terwijl de kap was ontleend aan de utiliteitsbouw.⁽⁷⁾ Ook dit gebouw werd voorzien van een herkenbare kapconstructie van Van Gendt. In 1888 bouwde de architect het Concertgebouw in Amsterdam. De stijl van het gebouw was omstreden aangezien men in deze tijd het neoclassicistische element in het ontwerp achterhaald vond. Toch werd het gebouw een groot succes door de toegepaste koepelconstructie en door de ornamentiek. De exacte rol van Van Gendt tijdens het ontwerp en bouw van het Centraal Station in Amsterdam is onbekend, echter was hij wel met zekerheid als ingenieur betrokken bij het project. Dit

was mogelijk door zijn grote kennis van constructies en zijn ervaring bij de MESS. Er zijn daarentegen geen aanwijzingen dat delen van het gebouw van de hand van Van Gendt zijn. Cuypers legde ontwerpen aan hem voor ter goedkeuring, te weten aan de handtekeningen die op de ontwerptekeningen zijn teruggevonden. Maar aangezien Cuypers een felle tegenstander was van een scheiding van de taken tussen ingenieur en architect, zal de samenwerking tussen de ingenieur en architect niet zonder problemen zijn verlopen. Wel zou Van Gendt een adviserende rol kunnen hebben gehad bij de constructie van het gebouw, zoals bij de ijzeren kapspanen en de luifels. Hier worden de specifieke eigenschappen van het staal benut, door gebruik te maken van trekkrachten, tegenover de toepassing van het staal in de entreehal, waar het materiaal wordt toegepast als zijnde een houtconstructie

(6) Keuning, Lansink, Roding, Boersma en Segaar 1999:23

(7) www.amsterdam.nl

5 L. J. Eijmer



(afb. 227) de spoorbrug over het Hollands Diep bij Moerdijk ontworpen door Eijmer; de enkelsporige vakwerkbrug bestond uit veertien boogvormige overspanningen van elk ruim honderd meter, waarmee de brug bij de opening in 1872 de langste brug van Europa was / foto 1918 SFA

opleiding en carrière

Leonard Johannus Eijmer (1843-1895) was de Nederlandse ingenieur die de opdracht kreeg voor het ontwerp van een spoorkap voor het Centraal Station. Er is niet veel bekend over zijn oeuvre en ontwerpgedachten, behalve dat Eijmer zich met name bezig hield met het ontwerpen van spoorbruggen.⁽¹⁾

Hij genoot zijn opleiding in Duitsland aan de technische hogescholen van Karlsruhe en Hannover. Na zijn studie werkte

hij in Nederland als ontwerper van verschillende spoorbruggen, over onder andere het Hollands Diep bij Moerdijk (afb. 227) en de Oude Maas bij Dordrecht. Hierna werkte Eijmer nog vier jaar in Duitsland in de fabrieken die het materiaal leverden voor de toekomstige bruggen, waar hij de kwaliteit beoordeelde.

Weer terug in Nederland ontwierp hij nog een aantal spoorbruggen rondom Den Bosch, voordat hij werd aangesteld als buitengewoon opzichter verantwoordelijk voor de bruggen

(1) Oxenaar (1989); p. 86-91

in Lijn K (Den Helder-Amsterdam). In 1877 kreeg hij de opdracht om de overkapping voor Amsterdam Centraal te ontwerpen.

De keuze van Eijmer voor het ontwerp van de spookap had vermoedelijk te maken met zijn ervaring met het bouwen van grootse, vernieuwende constructies, zoals de Moerdijkse brug (afb. 227). De opdrachtgever wilde dat het Centraal Station, en in het bijzonder de kapconstructie, de uitdrukking kreeg van het technische kunnen en de vooruitgang die de spoorwegen mogelijk hadden gemaakt. Eijmer ontwierp een kap die, met een lengte van 306 meter, op dat moment de langste kap ter wereld was en het station de status gaf die het verdiende. (afb. 228)

Na de voltooiing van het Centraal Station in 1889 was Eijmer nog enkele jaren actief in de omgeving van Rotterdam voor de bouw van bruggen op de spoorlijn Schiedam naar Hoek van Holland. Eijmer overleed enkele jaren later in 1895 te Maassluis.



(afb. 228) zicht op het stationsgebouw en de spookap inbouw / foto 1889 GAA

6

joseph cuypers en
pierre jr.**opleiding en carrière**

Josephus Theodorus Joannes (Jos) Cuypers (1862-1949) was de zoon van Pierre Cuypers. Hij volgde zijn middelbare opleiding aan de rooms-katholieke kostschool in Rolduc, vervolgens studeerde hij aan de Polytechnische school in Delft. In vier jaar tijd haalde hij daar zowel het diploma voor bouwkundig- als voor civielingenieur. In 1885 trad hij bij het bureau van zijn vader in dienst, waar hij in eerste instantie ontwerpen van zijn vader bestekklaar maakte.

Zijn eerste eigen ontwerp was het pension Oud Leyerhoven in 1884 in de Amsterdamse Vondelstraat, een straat die verder voor een groot deel beheerst wordt door werken van zijn vader. In 1888 ontwierp hij zijn eerste kerk, de Sint-Urbanus in Nes aan de Amstel die, net als andere kerken tijdens deze vroege periode, nog duidelijk de invloed van zijn vader vertoonde.

Van 1900 tot 1908 volgde een periode waarin Jos zich los begon te maken van de neogotiek, in een samenwerkingsverband dat hij aanging met architect Jan Stuyt. Jos bleef echter wel werkzaam bij het bureau van zijn vader, ook tijdens deze samenwerking.

Na het overlijden van zijn vader Pierre Cuypers sr. in 1921 zette Joseph het architectenbureau in Amsterdam voort. Kort daarop verbond Jos Cuypers zich zakelijk met zijn zoon, Pierre Jean Joseph Michel Cuypers jr (1891-1982)., die eerder met Dom Bellot (1876-1944), een bekende expressionistische architect,

samenwerkte en daardoor veel in de expressionistische stijl ontwierp.⁽¹⁾

ontwerpstijl

Kenmerkend voor Jos was dat hij zoekende was naar een eigen stijl, waarbij hij duidelijk werd beïnvloed door de samenwerkingsverbanden die hij aan ging met zijn vader en met Jan Stuyt.⁽²⁾ In 1893 kreeg Cuypers de opdracht voor het ontwerpen van de nieuwe Sint-Bavokathedraal te Haarlem. (afb. 229) De eerste plannen toonden nog een puur neogotische kerk, waar de invloed van zijn vader goed te herkennen was. Echter liet het definitieve ontwerp een andere stijl zien, waarin de invloed van Jan Stuyt duidelijk zichtbaar was in de Romaanse bogen en Moorse detaillering. Ook waren er details in de toen opkomende Art Nouveau stijl te herkennen.

Toen Jos in 1920 ging samenwerken met zijn zoon, was dit ook te herkennen aan een verandering in zijn stijl. Mede door de opleiding van Pierre Cuypers jr., vertoonde het meeste werk van de vader en zoon expressionistische stijlkenmerken. Dit was terug te zien in het postgebouw (gebouw De Oost) van het Centraal Station, dat in een gematigde expressionistische stijl werd uitgevoerd en waar de Amsterdamse School in de vormgeving te herkennen was. (afb. 231) Kenmerkend voor de Amsterdamse School was het gebruik van veel baksteen en het toepassen van ornamentatie in de gevels, in baksteen

(1) Architectuurgids Haarlem, 2005: 96

(2) Op zoek naar een eigen stijl. het archief van J.Th.J. Cuypers ontsloten via www.nai.nl

of gebeeldhouwd natuursteen. In gebouw De Oost werden elementen uit de Amsterdamse School toegepast, zoals de typische ladderventers in de toren. Ook de toren zelf en de steile daken waren elementen die veel werden toegepast in de Amsterdamse School. (afb. 230)



(afb. 229) de Sint-Bavokathedraal te Haarlem / foto 2008 Flickr



(afb. 230) het Scheepvaarthuis aan de Prins Hendrikkade van architect Johan M. van der Mey uit 1916 is een typisch voorbeeld van Amsterdamse School / foto 1982 GAA



(afb. 231) gebouw De Oost / foto 1999 GAA

7

h.g.j. schelling

opleiding en carrière

Hermanus Gerardus Jacob Schelling (1888-1987) studeerde van 1907 tot 1913 bouwkunde aan de Technische Hogeschool te Delft, waar hij werd opgeleid tot civiel ingenieur. Direct na zijn studie trad hij in dienst bij de MESS, maar hij ontwierp tevens stations voor de HIJSM. In 1938 trad hij in dienst bij de NS als 'Chef der architectuur Noord'; een functie die hij tot 1954 zou bekleden. Zijn collega ir. S. van Ravesteyn (1889-1983) was verantwoordelijk voor het zuidelijke gedeelte van Nederland. Maar waar Van Ravesteyn zijn stationsgebouwen vanuit het esthetische aspect ontwierp, hield Schelling er een andere visie op na.⁽¹⁾

ontwerpstijl

Schelling begon zijn loopbaan met ontwerpen in een zeer zakelijke baksteenarchitectuur, voorzien van stijkenmerken van de Haagse School. Hierbij werd hij geïnspireerd door architecten als W.M. Dudok, F.L. Wright en J.J.P. Oud. Hij maakte in zijn stationsontwerpen gebruik van rechte bouwblokken, die asymmetrisch van elkaar waren gerangschikt, platte daken en het weglaten van goten en daklijsten; voor die tijd vooruitstrevend kenmerken. Door de veelvuldige toepassing van luifels benadrukte hij de entree. (afb. 232) De bijzondere metselverbanden en siermetselwerk accentueerden de bouwvormen. Door de toepassing van

glas-in-lood vensters en geglazuurde metselstenen kregen de gebouwen rijkelijk gedecoreerde stationshallen.

Rond de Tweede Wereldoorlog ondervond de stijl en visie van de architect een verandering. De vensters gingen een grotere rol spelen in het gevelontwerp. De stations hielden de strakke vormen, maar bestonden nu uit een hoog hoofdgebouw met uitgestrekte vleugels. De daken werden voorzien van overstekken en er kwam een verticale geleding in de gevels door middel van bandvensters. In deze stijl werden de stations Amsterdam Muiderpoort (afb. 233) en Amsterdam Amstel gerealiseerd. De vensters zorgden bij deze stations voor verticale elementen temidden van een horizontaal lijnenspel van de gevel.⁽²⁾ Daarnaast kwam het accent te liggen op de verkeersstromen. De reizigers moesten een duidelijke looproute ervaren, dus werden er bredere verkeersruimten toegepast. Deze kenmerken in vormgeving en structuur kunnen worden gezien als een opmaat naar de moderne stationsgebouwen van Schelling, die hij na de Tweede Wereldoorlog ontwierp.

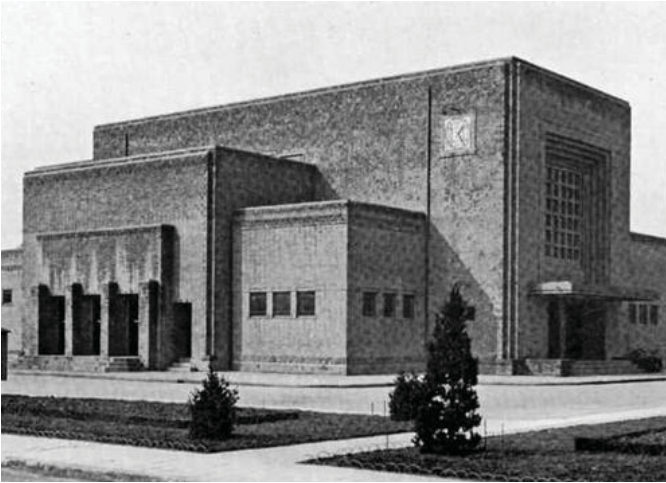
Vanaf 1950 volgde een geheel nieuw concept in de vormgeving van Schellings stations.⁽³⁾ De gebouwen toonden duidelijke overeenkomsten met elkaar, maar waren afzonderlijk voor elke stad ontworpen met een nieuw plan dat in overeenstemming was met de plaatselijke omstandigheden.⁽⁴⁾ Schelling hield rekening met de toenemende aantallen treinreizigers,

(1) Van Ravesteijn ontwierp zijn stationsgebouwen met rijkelijke ornamenten, decoraties, figuratieve sculpturen en klassieke middelen als een poort, pilasters en fonteinen. De gebouwen waren ingedeeld in duidelijk van elkaar gescheiden vertrekken. Deze elementen waren in contradictie met de stijkenmerken van Schelling. *Crimson Architectural Historians, De Collectie. Cultuurhistorische visie naoorlogse stationsgebouwen*, Rotterdam 2007, p. 8.

(2) C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland 1938/1998*, Zutphen 1998, p. 17.

(3) Hij ontwierp de stations Enschede (1950), Hengelo (1951), Zutphen (1952), Leiden (1953) en Arnhem (1954).

(4) 'Van onze speciale verslaggever', 'Sedert de bevrijding zijn reeds zeven nieuwe stations in Nederland gebouwd', in: *De Tijd. Dagblad voor Nederland*, 107e jaargang, 3 november 1951 (nr. 34877), p. 7.



(afb. 232) station Naarden Bussum / foto 1925 NAI

waardoor de looproutes meer en meer de aandacht kregen. De vernieuwde normen van de NS werden de uitgangspunten voor zijn moderne stations. Zo moesten de reizigers die aankwamen in dezelfde hal worden ontvangen als de reizigers die vertrokken, kwam het station op dezelfde hoogte te liggen als het voorplein en kreeg de hal een centrale rol in de positie van het station. De doelstelling lag bij een duidelijke route van het voorplein, door het station, naar het perron; openheid en doorstroom waren de kernwoorden van het ontwerp.

Schelling wilde de praktische inslag van openheid en doorstroom met een doeltreffende esthetiek van het gebouw



(afb. 233) station Muiderpoort / foto 1939 NAI

verenigen. Dit kwam tot uitdrukking in ranke gewapende betonskeletten, die werden ingevuld met onafgewerkte prefab betonelementen. Hierdoor ontstond een constant lijnenspel in de binnenruimten.

De ontvangsthallen kregen een behoorlijke hoogte waarmee een open beeld gecreëerd werd en de reizigers zonder veel moeite hun weg konden vinden. De hoge ingangspartijen kregen een uitnodigend karakter, door de rijen van ranke zuilen, grote en uitstekende luifels en pergola's.

Bijkomend kenmerkten de stationsgebouwen van Schelling zich vaak door de aanwezigheid van een ranke en hoge



(afb. 234) Schelling in de vernieuwde vergaderzaal van Amsterdam CS / foto 1956 HUA

klokkentoren en een symmetrisch opzet; het hoge middenschip met twee lage zijvleugels bleef een veel voorkomende structuur.

In 1954-'56 was Schelling verantwoordelijk voor de verbouwing aan het Centraal Station van Amsterdam. (afb. 234) Ook bij deze verbouwing stonden de verkeersroute en de doorstroom van de reizigers centraal. Bij deze verbouwing lag het belangrijkste doel bij het aanpassen van de entreehal..

TAK architecten

adres
delft

Zocherweg 2A
2613 ZV Delft
Tel: 015 212 59 03

arnhem

Van Oldenbarneveldtstraat 92-2
6827 AN Arnhem
Tel: 026 442 67 50

info@takarchitecten.nl
www.takarchitecten.nl