

# Het spoorwegstation: van monument naar multifunctionele terminal

## Het geval van het Amsterdamse Centraal Station

Roberto Cavallo

De typologie van het spoorwegstation is aan continue verandering onderhevig. Technische en functionele vernieuwingen, voortdurend veranderende, uiteenlopende commerciële activiteiten, restyling en de aanpassing aan hogesnelheidslijnen zijn nog maar enkele van de gedaanteverwisselingen die bestaande spoorwegstations tegenwoordig ondergaan. Bovendien is er de aanhoudende noodzaak de verbindingen tussen spoorwegstations en het openbaar vervoer onder en boven de grond te optimaliseren. Als direct gevolg daarvan worden de bouwprogramma's zo complex dat het bijna onmogelijk lijkt om een passende architectonische oplossing voor deze problemen te vinden. Vanuit een functioneel standpunt is de meest voorkomende keuze tegenwoordig die voor een multifunctionele terminal, een gebouw dat vaak wordt gekenmerkt door een onduidelijke relatie met het stedelijk weefsel en waarin de transportfunctie secundair is geworden. Nog afgezien van andere kwesties, is het in dit kader zinvol om de vraag te stellen naar de toekomst van het huidige spoorwegstation, een gebouw dat sterk verbonden is met de stedelijke context en vaak deel uitmaakt van het collectieve geheugen van de stad.

De hierboven omschreven situatie is van toepassing op verschillende spoorwegstations in Nederland. Pogingen om een antwoord te vinden op gecompliceerde programma's van eisen worden vaak vertaald in interventies die variëren van een gedeeltelijke vervanging tot de complete sloop van bestaande stations, ten gunste van nieuwe, multifunctionele terminals. Er zijn maar een paar stations die deze operationele logica hebben overleefd, gewoonlijk vanwege hun historische en architectonische waarde.

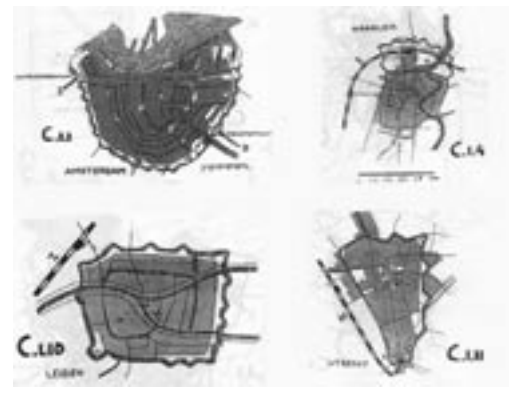
Dit is het geval bij het Centraal Station in Amsterdam. Het Centraal Station, één van de belangrijkste monumenten van de hoofdstad, is een gebouw met een markante uitstraling en een algemeen bekend symbool van Amsterdam. Het gebied rond het station, met inbegrip van het historische gebouw, staat ook bekend als één van de

grootste bouwterreinen van Nederland.

We beginnen met een beschrijving van de oorspronkelijke situatie van het spoorwegemplacement in Amsterdam en de bouw van het Centraal Station, en concentreren ons dan op de gedaanteveranderingen die de betreffende locatie op het moment ondergaat, met speciale aandacht voor de manier waarop het historische gebouw en de recente interventies bij elkaar komen.

### De eerste Nederlandse spoorlijnen en het stedelijke kader van het Centraal Station Amsterdam

Op 20 september 1839 werd de eerste spoorweg in Nederland in gebruik genomen tussen Amsterdam en Haarlem, veertien jaar na de eerste spoorlijn ooit, de Stockton & Darlington line in Engeland. Om een groot aantal redenen was de introductie van de spoorweg in Nederland niet gemakkelijk. Als het traject eenmaal was vastgelegd, vergde de bouw van een spoorlijn het verwerven van veel bureaucratische vergunningen, een duidelijk plan voor de onteigening van grond, en, *last but not least*, een enorme hoeveelheid geld. Daarom kostte de ontwikkeling van spoorlijnen in het algemeen meer tijd dan oorspronkelijk was gepland. Bovendien bestonden er, in economisch opzicht, in Nederland meer onzekerheden dan elders. De investeerders die de eerste Nederlandse spoorlijn wilden financieren, moesten concurreren met een bestaand systeem van openbaar vervoer over water. Al meer dan tweehonderd jaar steunde de Nederlandse economie op een uitgebreid netwerk van kanalen waar, naast het transport van goederen, ook een breed aanbod van goedkope passagiersdiensten bestond. Het was daarom geen toeval dat de eerste Nederlandse spoorlijn parallel aan het bestaande kanaal werd aangelegd dat Amsterdam met Haarlem verbond. Op die manier kon de eerste Nederlandse spoorwegmaatschappij, HIJSM, ofwel Hollandse IJzeren Spoorweg



002

Tekening positie spoorweg t.o.v. vier Hollandse steden. Bron: R. Dijksterhuis, *Spoorwegtracering en Stedenbouw in Nederland*, proefschrift TU Delft 1984. Vervaardiger: R. Dijksterhuis.

002

Drawing position railroads in relation to four Dutch cities. Source: R. Dijksterhuis, *Spoorwegtracering en Stedenbouw in Nederland* PhD thesis TU Delft 1984. Author: R. Dijksterhuis.

Maatschappij, letterlijk het passagiersverkeer overnemen van de trekschuiten die een dienst onderhielden op het naburige kanaal. De twee eindstations Willemspoort in Amsterdam en Amsterdamsche Poort in Haarlem waren aan het begin en einde van de jaagpaden gesitueerd. De snellere treinen betekenden dat er, na tweehonderd jaar dienst te hebben gedaan, de trekvaart tussen de twee steden in verval raakte.

Behalve de spoorweg naar Haarlem, begon die naar Utrecht vanaf een eindstation, dat Station Weesperpoort werd genoemd (1843), gelegen aan de oostzijde van Amsterdam. In 1860 gaf de Nederlandse regering opdracht voor de aanleg van een nieuwe verbinding tussen Amsterdam en de stad Den Helder, in het noorden. Vanwege deze nieuwe spoorlijn moest er in Amsterdam een derde kopstation komen. Om uiteenlopende redenen was het onmogelijk om de nieuwe lijn te laten eindigen in een van de bestaande stations. De nachtmerrie opgescheept te worden met drie kopstations dreigde toen werkelijkheid te worden, en de stad verwierp het idee. Ondertussen werd de discussie over de aanleg van een nationaal spoorwegnet, zonder onderbrekingen in de hoofdstad, een steeds belangrijker kwestie en bood de gelegenheid om plannen te maken voor een centraal station in de stad. Het debat over waar en hoe het nieuwe station moest worden gebouwd nam tenminste 10 jaar in beslag. In 1865 werd een commissie opgericht onder leiding van J. A. Waldorp, die hoofdingenieur was van de staatspoorwegen, om een onderzoek te doen naar de beste plaats voor het station. Behalve met de spoorweg, had Amsterdam ook problemen met de ontwikkeling van zijn havens. Ondanks de aanleg van het Noordhollands kanaal (1824) en de bouw van het nieuwe Wester- en Oosterdok (1832 en 1834), bleven de havens van Amsterdam problemen houden met verzanding door [vanuit het IJ] binnestromend water, terwijl de gemiddelde grootte van de schepen geleidelijk toenam. Niettemin adviseerde de commissie Waldorp een centraal station aan het IJ te bouwen, de zee-inham tegenover het stadscentrum. De voornaamste reden voor dit besluit had te maken met de groei van de scheepvaart in de haven van Amsterdam en de belangrijke impuls die een nabijgelegen spoorwegnet daaraan zou geven.

Vanaf het begin was de aanleg van spoorwegen het domein van de ingenieur. Behalve over de technische aspecten van de spoorweg, besloten ingenieurs ook welke gebouwen en infrastructuren voor de spoorwegen nodig waren. De noodzaak om standaardisatie aan te brengen bij de aanleg van spoorwegen bood de Nederlandse ingenieurs in de gelegenheid om ook stations te ontwerpen.

Hoewel de resultaten goed waren in de zin

van de snelheid waarmee werd gebouwd, was het gebrek aan architectonische ervaring zichtbaar in het werk van de ingenieurs. Aart Oxenaar benadrukt in zijn boek *Centraal Station Amsterdam, Het paleis voor de reiziger*, dat de discussie over de locatie van het Amsterdamse Centraal Station aan het IJ geen rekening hield met aspecten zoals de schoonheid van de stad. Veel historici, onder wie ook Brugmans, beschouwen dit ontwerp nog steeds als een geweldige belediging van het centrum van Amsterdam. Eigenlijk waren alle argumenten en overwegingen voornamelijk gebaseerd op de economische ontwikkeling van de stad.

In 1878, toen het contract tussen de regering en de gemeente ten slotte werd getekend, had de stad Amsterdam al toestemming gegeven om het bestaande tramnet te centraliseren op de plaats van het toekomstige centraal station. Lange dijken, viaducten, hoge en ten dele beweegbare bruggen werden in hoog tempo gebouwd, en het spoorwegtraject tussen Zaandam en Amsterdam werd al in 1878 in gebruik genomen.

Het beeld van Amsterdam vanaf het water veranderde snel toen de fysieke barrière van het spoorwegemplacement de historische muren van de vestingwerken verving. Het nieuwe emplacement beïnvloedde niet alleen het beeld, maar ook de morfologie van de stad. De scherpe en ook nu nog waarneembare scheiding tussen de historische stad en de ontwikkelingen ten noorden van de spoorweg werden oorspronkelijk veroorzaakt door de aanwezigheid van het emplacement.

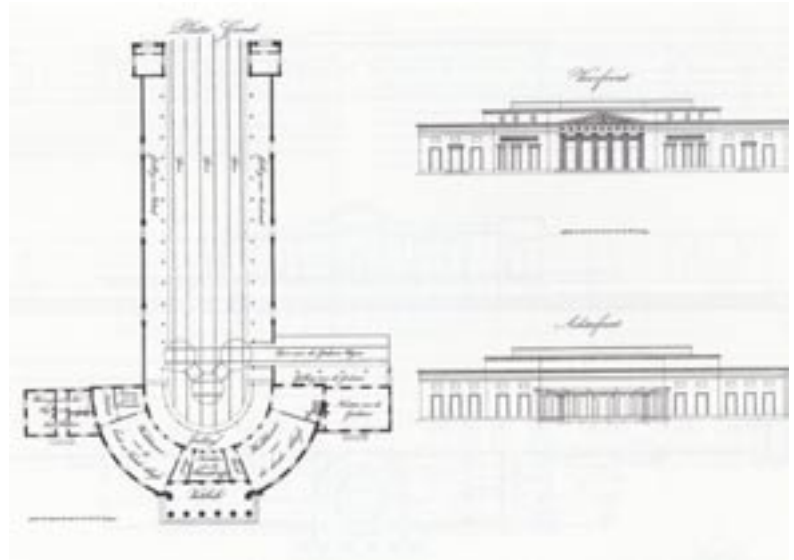
Evenals in andere Europese landen speelden architecten in Nederland maar een marginale rol bij de bouw van spoorwegstations. Zoals boven al werd vermeld, werden stations, evenals spoorwegemplacements, als infrastructuur beschouwd en ze werden daarom volgens een hoofdzakelijk functionele benadering gebouwd. Gelukkig lag dit in Amsterdam enigszins anders, hoewel er geen helder begrip was van wat dit project werkelijk voor de stad zou betekenen. De belangrijkste ideeën hadden betrekking op de status van Amsterdam als hoofdstad van Nederland en de positie van de stad binnen Europa. De geplande wereldtentoonstelling van 1883 vormde, samen met projecten als het Rijksmuseum en het nieuwe Centraal Station een gelegenheid om Amsterdam duidelijke op de Europese kaart te zetten.

Toen Pierre Cuypers in 1876 tot hoofdarchitect van het Amsterdamse Centraal Station werd benoemd, was het voor het eerst dat een dergelijke opdracht van de Nederlandse Spoorwegen niet naar een ingenieur ging. Het was ook een uitdrukkelijke erkenning van het feit dat het station een belangrijk openbaar gebouw voor de stad was.

003



004



005



003

Foto Station Amsterdam Willemspoort (gebouwd in 1842). Datering foto onbekend.

Bron: H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland*, Zutphen (Walburg Pers) 2000.

004

Tekeningen Station Amsterdam Willemspoort (gebouwd in 1842). Datering tekeningen onbekend.

Bron: H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland*, Zutphen (Walburg Pers) 2000.

005

Tekening Station Amsterdam Weesperpoort (gebouwd in 1843). Datering tekening onbekend.

Bron: H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland*, Zutphen (Walburg Pers) 2000.

003

Photograph Station Amsterdam Willemspoort (built in 1842). Date unknown.

Source: H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland*, Zutphen (Walburg Pers) 2000.

004

Drawings Station Amsterdam Willemspoort (built in 1842). Date unknown.

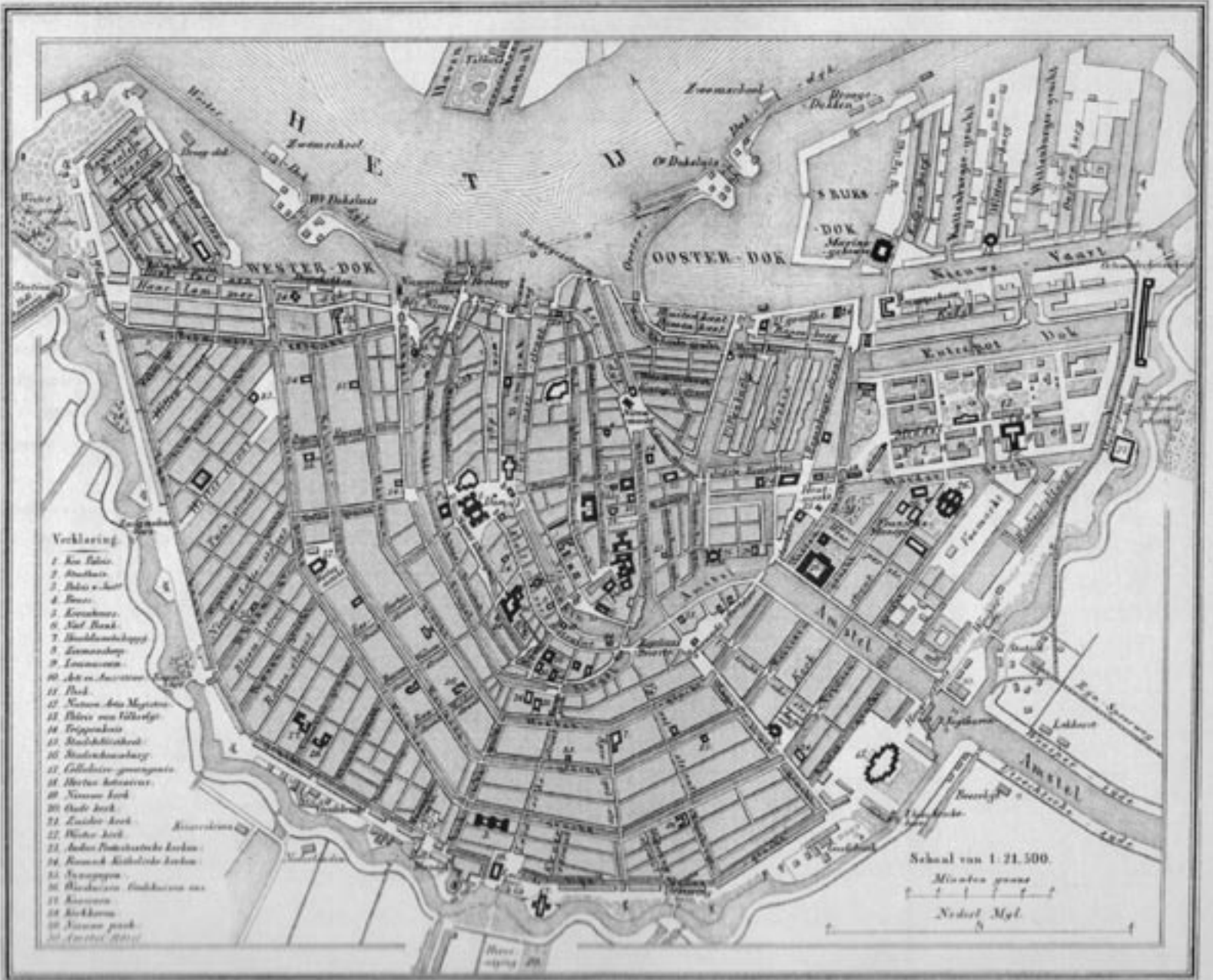
Source: H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland*, Zutphen (Walburg Pers) 2000.

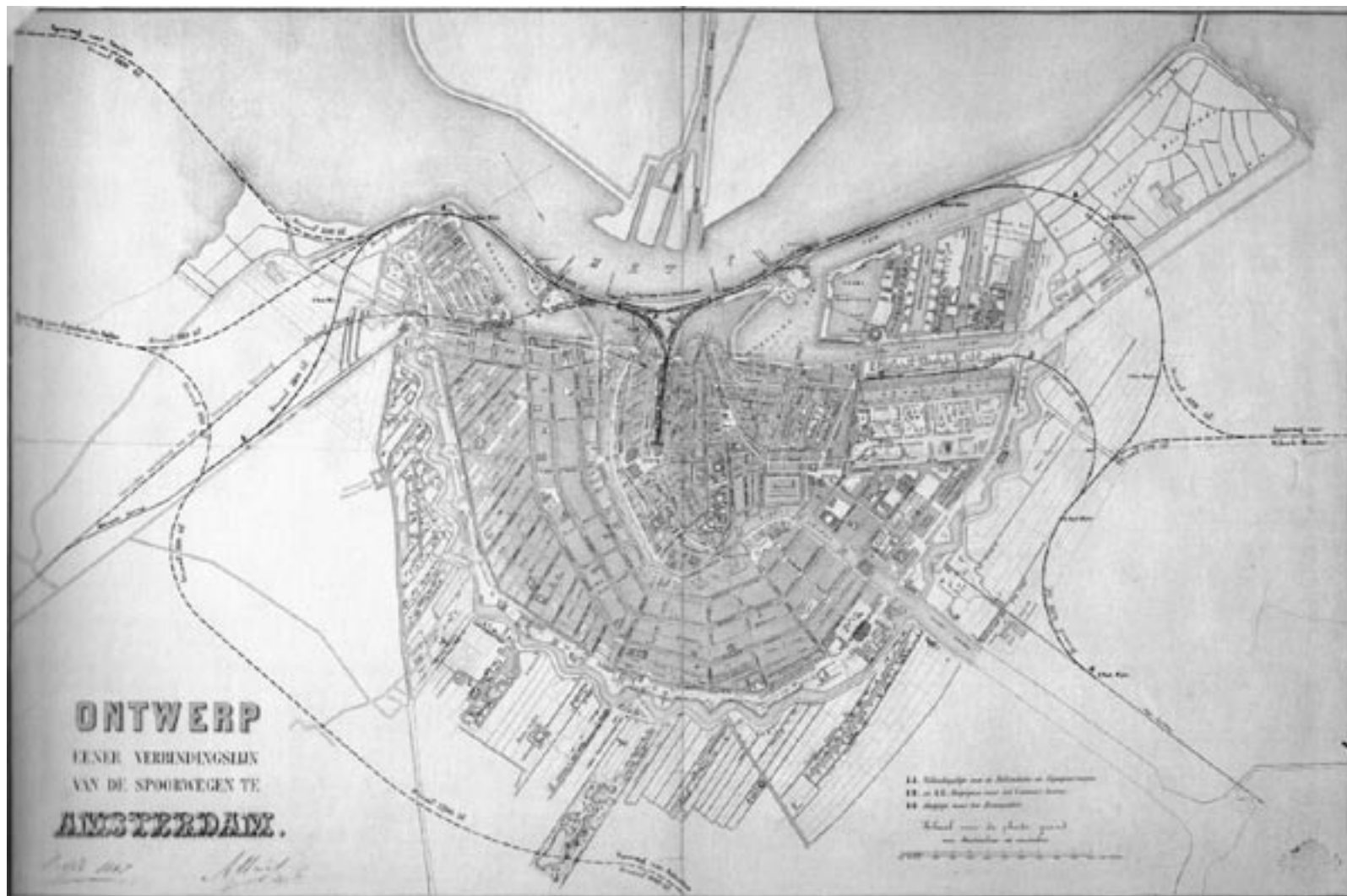
005

Drawing Station Amsterdam Weesperpoort (built in 1843). Date unknown.

Source: H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland*, Zutphen (Walburg Pers) 2000.

## PROVINCIE NOORD - HOLLAND.

GEMEENTE AMSTERDAM (N<sup>o</sup>2. de Stad.)



006

Kaart van Amsterdam uit 1866. Op deze kaart worden de positie aangegeven van de twee kopstation van Amsterdam. Station Willemspoort (in de linkerhoek van de kaart) en station Weesperpoort (rechts onder).  
Bron: M. Hameleers, *Kaarten van Amsterdam 1866-2000*, (Thoth & Gemeentearchief Amsterdam) 2002.

007

Plan van A.Huet voor een centraal station op de Dam in Amsterdam, kaart uit 1867.  
Bron: M. Hameleers, *Kaarten van Amsterdam 1866-2000*, (Thoth & Gemeentearchief Amsterdam) 2002.

006

Plan of Amsterdam from 1866. On this plan one can see the position of the two terminus stations of Amsterdam. Station Willemspoort (left above in the map) and station Weesperpoort (right low).  
Source: M. Hameleers, *Kaarten van Amsterdam 1866-2000*, (Thoth & Gemeentearchief Amsterdam) 2002.

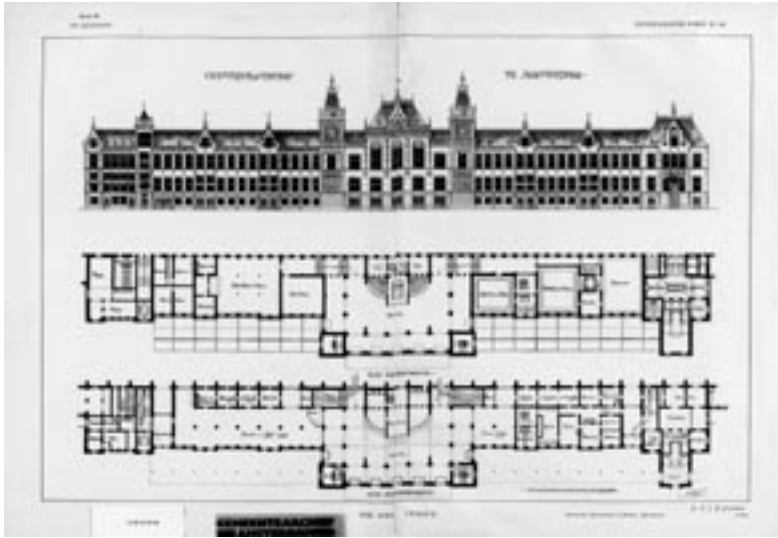
007

Plan by A.Huet for a central station on the Dam square in Amsterdam, plan from 1867.  
Source: M. Hameleers, *Kaarten van Amsterdam 1866-2000*, (Thoth & Gemeentearchief Amsterdam) 2002.

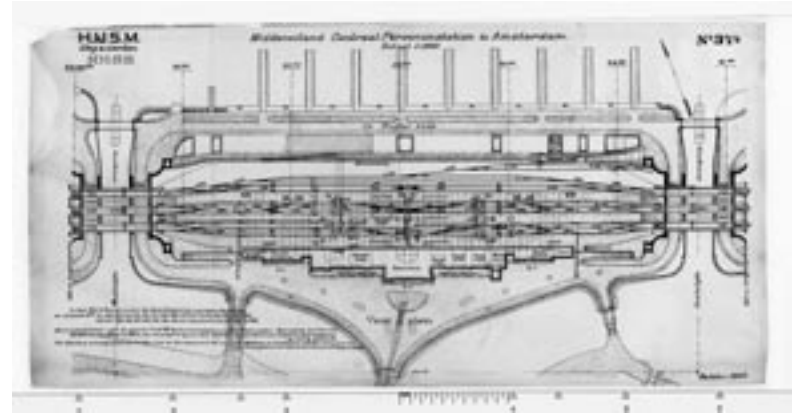


008

Het spoorwegstation: van monument naar multifunctionele terminal – Roberto Cavallo

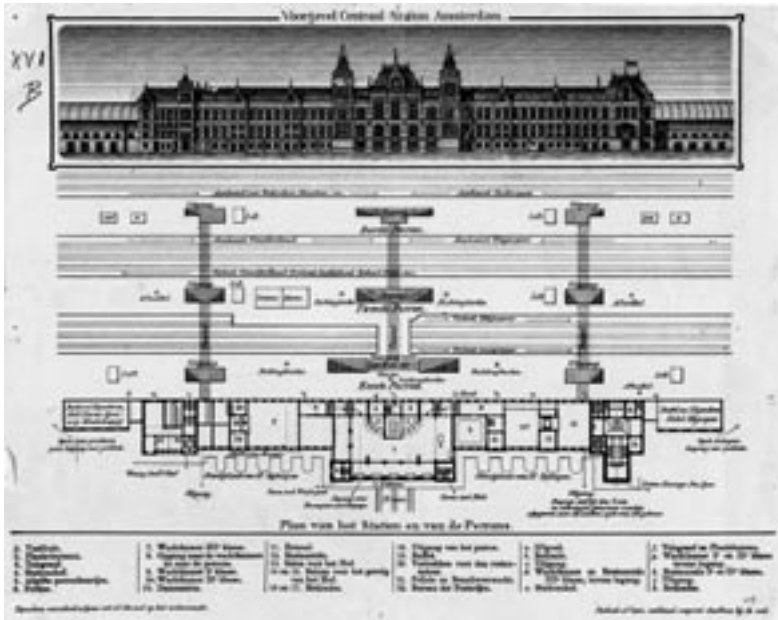


009

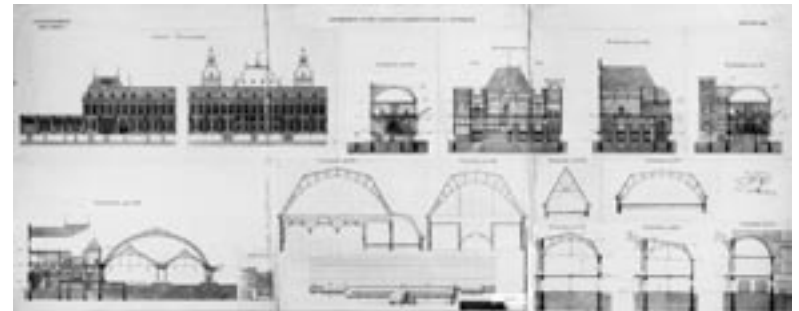


010

72



011





OVERKAPPING VAN HET CENTRAAL PERSEERSTATION TE AMSTERDAM

1889

Ontwerp van de Overkapping Station 'Haven' van 1888 tot 1889 door A. van Gendt.

GEMEENTEARCHIEF AMSTERDAM

**008**

Centraal Station Amsterdam. Aanzicht voorgevel, plattegrond perronhoogte, plattegrond sous-basement. Architect: P.J.H. Cuypers. Collectie: Bouwtekeningen, Gemeentearchief Amsterdam. Vervaardiger: onbekend

**009**

Centraal Station Amsterdam. Plattegrond middeneiland, datering: 10.1889. Collectie: Bouwtekeningen, Gemeentearchief Amsterdam. Vervaardiger: onbekend

**010**

Centraal Station Amsterdam. Aanzicht voorgevel, plattegronden eerste, tweede en derde perron en hoofdgebouw.

Collectie: Bouwtekeningen, Gemeentearchief Amsterdam. Vervaardiger: onbekend

**011**

Centraal Station Amsterdam. Gevel spoorzijde, doorsneden stationsgebouw en overkapping, aanzicht zijgevels. Architect: P.J.H. Cuypers, A.L. van Gendt. Collectie: Bouwtekeningen, Gemeentearchief Amsterdam.

**012**

Centraal Station Amsterdam. Overkapping. Collectie: Bouwtekeningen, Gemeentearchief Amsterdam. Vervaardiger: onbekend

**013**

Stationsplein  
Stationsplein gezien vanuit het Victoria Hotel. Collectie: Foto-afdrucken, Gemeentearchief Amsterdam. Vervaardiger: onbekend

**014**

Stationsgebouw Amsterdam  
Detail van het Centraal Station: reliëf aan de Westoren, voorstellende Landbouw en Veeteelt, Electriciteit, Nijverheid en Stoom. Datering foto: 13.11.1986  
Collectie: Archiefdienst gemeente Amsterdam; eigen foto's. Vervaardiger: Alberts, Martin (fotograaf)  
Auteursrecht: Gemeentearchief Amsterdam

**008**

Central Station Amsterdam  
View front elevation, plan train-platforms level, plan basement. Architect: P.J.H. Cuypers. Collection: Bouwtekeningen, Gemeentearchief Amsterdam. Author: unknown.

**009**

Central Station Amsterdam  
Plan middle zone, date: october. 1889. Collection: Bouwtekeningen, Gemeentearchief Amsterdam. Author: unknown.

**010**

Central Station Amsterdam  
View front elevation, plan first, second and third platforms and main building. Collection: Bouwtekeningen, Gemeentearchief Amsterdam. Author: unknown.

**011**

Central Station Amsterdam  
View elevation railway side, sections building of station and roof, views side-elevations. Architect: P.J.H. Cuypers, A.L. van Gendt. Collection: Bouwtekeningen, Gemeentearchief Amsterdam.

**012**

Central Station Amsterdam  
Roof. Collection: Bouwtekeningen, Gemeentearchief Amsterdam. Author: unknown.

**013**

Station square  
Station square seen from the Victoria Hotel. Collection: Foto-afdrucken, Gemeentearchief Amsterdam. Author: unknown.

**014**

Station building Amsterdam  
Detail of Central Station: relief on the Western Tower, proposing Agriculture and Stock-breeding, Electricity, Industry and Steam. Date photograph: 13.11.1986  
Collection: Archiefdienst gemeente Amsterdam; own picture. Author: Alberts, Martin (photographer).  
Copyrights: Gemeentearchief Amsterdam

014



015



016



017



018







**015**  
Stationsgebouw Amsterdam  
De stationshal van het  
Centraal Station. Detail van  
de pilaren en het plafond.  
Datering foto: 11.1981  
Collectie: Archiefdienst  
gemeente Amsterdam;  
eigen foto's. Vervaardiger:  
Roëll, Ino (fotograaf).  
Auteursrecht: Gemeente-  
archief Amsterdam

**016**  
Stationsgebouw Amsterdam  
Interieur van het Centraal  
Station. Wachthuisjes en  
wachtkamers: interieur  
Koninklijke Wachtkamer.  
Collectie: Foto-afdrucken,  
Gemeentearchief Amster-  
dam. Vervaardiger: onbe-  
kend

**017**  
Stationsplein  
Centraal Station, gezien in  
noordelijke richting.  
Collectie: Deenik, C. Ver-  
vaardiger: Fotobureau  
Deenik (fotograaf). Auteurs-  
recht: Onbekend

**018**  
Stationsplein  
Het Stationsplein met tram-  
wachthuisje.  
Datering foto: 1951 (ca.)  
Collectie: Dienst Ruimtelijke  
Ordering  
Amsterdam; foto's. Vervaar-  
diger: onbekend

**019**  
Stationsplein  
Het VVV-kantoor en de  
ingang van de voetgangers-  
tunnel naar de hal van het  
Centraal Station.  
Datering foto: 08.1956  
Collectie: Dienst Ruimtelijke  
Ordering Amsterdam; foto's  
Vervaardiger: onbekend

**020**  
Stationsplein  
Werkzaamheden rondom  
N.Z.-Hollands Koffiehuis.  
Aanleg nieuwe haltes voor  
tram en bus en werkzaam-  
heden metro. Rechts:  
Centraal Station. Midden:  
ingang metro.  
Datering foto: 23.06.1981.  
Collectie: Foto-afdrucken,  
Gemeente-archief Amster-  
dam. Vervaardiger: onbe-  
kend

**015**  
Station building Amsterdam  
De main hall of the station.  
Detail van of the pillars and  
the sealing. Date photo-  
graph: november 1981  
Collection: Archiefdienst  
gemeente Amsterdam; own  
picture. Author: Roëll, Ino  
(photographer). Copyrights:  
Gemeentearchief Amster-  
dam

**016**  
Station building Amsterdam  
Central Station - Interior.  
Guardhouse and en waiting  
rooms: interior Koninklijke  
Wachtkamer.  
Collection: Foto-afdrucken,  
Gemeentearchief Amster-  
dam. Author: unknown.

**017**  
Station square  
Central Station, seen facing  
north.  
Collection: Deenik, C.  
Author: Fotobureau Deenik  
(photographer). Copyrights:  
Unknown.

**018**  
Station square  
Station square with tram  
waiting room.  
Date photograph: 1951  
approx.  
Collection: Dienst Ruimte-  
lijke Ordering Amsterdam;  
pictures. Author: Unknown.

**019**  
Station square  
The tourist office V.V.Vand  
and the entrance to the  
pedestrian tunnel leading to  
the main hall of central  
station.  
Date photograph: august  
1956 approx.  
Collection: Dienst Ruimte-  
lijke Ordering Amsterdam;  
pictures. Author: Unknown.

**020**  
Station square  
Works around the N.Z.-  
Hollands Koffiehuis. Con-  
struction of new stops for  
tram and bus and realization  
of the subway. Right: Cen-  
tral Station. Middle: en-  
trance subway.  
Date photograph: 23.06.  
1981.  
Collection: Foto-afdrucken,  
Gemeentearchief Amster-  
dam. Author: Unknown.



021



021

Stationsgebouw  
De stationshal van het Centraal Station. Overzicht vanaf de eerste etage over de grote hal, rechts naar de perrons.

Datering foto: 11.1981

Collectie: Archiefdienst gemeente Amsterdam; eigen foto's

Vervaardiger: Roëll, Ino (fotograaf)

Auteursrecht: Gemeentearchief Amsterdam

022

Stationsplein

Centraal Station: de overkapping tussen de hoofdingang en de Koninklijke Wachtkamer met de ingang van het metrostation.

Datering foto: 05.11.1981

Collectie: Archiefdienst gemeente Amsterdam; eigen foto's

Vervaardiger: Roëll, Ino (fotograaf)

Auteursrecht: Gemeentearchief Amsterdam

023

Metrobouw Centraal Station

Datering foto: 07.04.1979

Collectie: Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam; foto's

Vervaardiger: onbekend

021

Station building Amsterdam  
The main hall of Central Station. Overview from the first floor on the main hall - on the right way to the train platforms.

Date photograph: november 1981

Collection: Archiefdienst gemeente Amsterdam; own pictures

Author: Roëll, Ino (photographer)

Copyrights: Gemeentearchief Amsterdam  
Station square

022

Central Station: The roof between the main entrance and the Koninklijke Wachtkamer with the entrance to the subway station.

Date photograph:

05.11.1981

Collection: Archiefdienst gemeente Amsterdam; own pictures

Author: Roëll, Ino (photographer)

Copyrights: Gemeentearchief Amsterdam

023

Building site subway at Central Station

Date photograph:

07.04.1979

Collection: Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam; pictures

Author: unknown.

022



023



## Het project van Cuypers

Zoals hierboven al is benadrukt, was het bouwen van een spoorwegstation in de negentiende eeuw de taak van een spoorwegingenieur. De Nederlandse spoorwegwetgeving uit 1862 bevatte een lijst van voorwaarden voor het bouwen van stations en het opstellen van de bouwprogramma's ervoor, die de Nederlandse ingenieurs rechtstreeks toepasten op het ontwerp van stations. Om precies te zijn waren de Nederlandse stations onderverdeeld in vijf verschillende klassen, waarvoor allemaal standaardbouwtekeningen bestonden. Dit is waarschijnlijk de reden waarom er geen documenten bestaan over een bouwprogramma dat speciaal voor het Amsterdamse Centraal Station werd toegepast. De regeringsvertegenwoordiger vond de voorwaarden die vervat waren in de wet van 1882, samen met de standaardbouwtekening van het grootste type station, wel voldoende voor deze opdracht.

Volgens de overeenkomst met de stad Amsterdam, moest Cuypers voor deze opdracht samenwerken met A.L. van Gendt, die ervaring had met het bouwen van spoorwegen. Over hun samenwerking is niets bekend. Het is echter wel bekend dat Van Gendt geen enkele rol speelde in het feitelijke ontwerpwerk voor het station. De compositie van het gebouw is duidelijk van Cuypers, geïnspireerd door paleizen uit de renaissance en de barok. De langgerekte, symmetrische plattegrond heeft ook veel gemeen met de opzet van sommige villa's van Palladio en lijkt niet erg op de bouwtekeningen voor een standaardstation. De keuze voor dit behoorlijk lange gebouw schreef Cuypers toe aan het formaat en de vorm van de bouwplaats. In de tekst die zijn eerste voorontwerp begeleidde, wijst hij er op dat er vóór het station een plein van voldoende grootte zou moeten liggen om plaats te kunnen bieden aan andere vormen van vervoer, zoals bussen, rijtuigen enzovoort. Voor wat de stijl betreft hadden de opdrachtgevers van Cuypers al vooraf besloten dat het station in oud-Hollandse stijl moest worden gebouwd, zonder duidelijk te maken wat dat precies betekende. Cuypers hield daar rekening mee en probeerde in zijn toelichting op het ontwerp elementen te benoemen die zowel bij een station horen als bij een typisch oud-Hollands huis. In weerwil van Cuypers pogingen was het wel duidelijk dat de twee niet veel gemeenschappelijk hadden. Ook drukte de minister van Transport in een briefje zijn teleurstelling uit over de stijlkeuzes van de architect uit. Niettemin werd het voorstel na maanden discussie binnen en buiten officiële kringen, het voorstel geaccepteerd en kon Cuypers doorgaan met zijn werk.

Het eerste ontwerp voor het station moest verschillende malen gewijzigd worden voor het werd gebouwd. Cuypers had wat moeite met het integreren van de standaardelementen van de Nederlandse stations, zoals de perronoverkappingen in het ontwerp van het hoofdgebouw. Een ander probleem was het kruisen van onverenigbare verkeersstromen die zouden ontstaan doordat het station op hetzelfde niveau zowel door treinen als passagiers werd gebruikt. In vergelijking met de eerste versie van het ontwerp is de plattegrond en de indeling van het gebouw in het uiteindelijke ontwerp gewijzigd, en verbeterd, door het opnemen van passagierstunnels. De perrons bij de treinen werden door trappen verbonden met deze tunnels, waardoor ze direct in verbinding kwamen te staan met de grote hal. Het uiteindelijke ontwerp laat een middenpartij zien met torens, met rechts en links vleugels, en aan het einde de gebouwen die in verbinding staan met de vleugels voor de installaties. Cuypers weet al deze delen in een heldere compositie samen te brengen. De gevel, met zijn symmetrische ensemble, is ook heel helder. In de configuratie van de gevels zijn de entree, de vertrekhal en de koninklijke wachtkamer geaccentueerd door verhoogde daken, die overeenkomen met de meest representatieve delen van het gebouw. De torens in het centrale deel van het gebouw refereren duidelijk aan het architectonische thema van het station dat als toegangspoort tot de stad fungeert.

In het algemeen bood de utilitaire taak van de spoorweg gedurende de negentiende eeuw ruimschoots gelegenheid om met nieuwe materialen en technieken te experimenteren. Hoewel het niet als het meest superieure materiaal gold, is ijzer vooral bij de aanleg van spoorwegen veel toegepast. Niet alleen voor de rails, maar ook voor het bouwen van wachtruimtes en andere overkappingen, en zelfs voor de hoofdgebouwen van de stations werd ijzer toegepast. Het bleek een betrouwbaar materiaal te zijn met veel mogelijkheden. Cuypers was zich daarvan bewust, maar in de grondideeën van zijn bouwkunst hield hij bij voorkeur vast aan de middeleeuwse traditie van gewelven. Zoals Oxenaar opmerkte: het was juist door het optimaliseren van traditionele constructies dat Cuypers doorwrochte resultaten boekte. In een van zijn artikelen over het gebouw vermeldde Cuypers uitdrukkelijk dat de materialen hoofdzakelijk uit nationale hulpbronnen afkomstig dienen te zijn, wat de reden is waarom baksteen een belangrijke rol speelt in het Centraal Station van Amsterdam. De architect ontwierp zelfdragende bakstenen muren voor de gevels en paste ijzer alleen voor het dakskelet en de constructie van de luifel toe. Verder werden er halfcirkelvormige overkappingen van staal en glas boven de sporen gebouwd, een

noodzakelijke constructie waar de architect niet aan kon ontkomen.

Een interessant aspect van het gebouw van Cuypers is de veelvormigheid van de decoraties. Elk van de verschillende delen van het complex kan in de voorgevel worden herkend, dankzij herkenbare en passende decoratieve patronen. Net als bij het Rijksmuseum in Amsterdam, brengt Cuypers een breed ontwikkeld iconografisch programma aan op het station, met als hoofdthema de Nederlandse spoorwegen en de actoren die daarin een rol hebben gespeeld. Voor de reconstructie van de feiten en de voorstellingen op de panelen werd Cuypers geadviseerd door zijn zwager, de beroemde katholieke emancipator en kunsthistoricus J. A. Alberdingk Thijm.

De bouw van het Centraal Station betekende veel voor de stad. Het station werd al snel de belangrijkste toegangspoort tot de stad en een van de meest representatieve gebouwen van Nederland. Als het belangrijkste verkeersknooppunt in de binnenstad zou de plaats van het station een belangrijke invloed hebben op een aantal opmerkelijke ontwerpen, zoals de reconstructie van het Damrak, de Beurs van Berlage, het Damplein en het Rokin.

## De huidige interventie: Stationseiland

Met zo'n 250.000 tot 300.000 reizigers per dag is het Amsterdamse Centraal Station momenteel het drukste station van Nederland en een van de belangrijkste verkeersknooppunten van het land. Treinen, veerponten, bussen, trams, de metro, taxi's, voetgangers en fietsers komen hier allemaal samen, wat dagelijks tot verkeersopstoppingen leidt. Behalve het grote verkeersvolume draagt ook het gebrek aan goede onderlinge verbindingen tussen deze transportmiddelen bij aan de dagelijkse chaos in en om het station.

Hoewel de stad voortdurend aan de bouwplaats heeft gewerkt, moet het station momenteel worden verbouwd om klaar te worden gemaakt voor de hogesnelheidstrein. Eigenlijk is het niet de hogesnelheidstrein, maar de aanleg van een nieuwe metrolijn onder het historische station die de belangrijkste reden is voor een totale reorganisatie van dit verkeersknooppunt. Het doel van het nieuwe voorstel is om alle transportmiddelen met elkaar te verbinden in een gebouw met meerdere verdiepingen. Het gehele project is het resultaat van de samenwerking tussen Benthem Crouwel architecten en de ingenieurs van de stad Amsterdam.

Het historische gebouw, dat is gebouwd op circa 9.000 houten heipalen, is momenteel een

van de grootste bouwputten in het centrum van Amsterdam. Om het metrostation eronder te kunnen bouwen wordt een deel van de oorspronkelijke fundering verwijderd met behulp van een ondergrondse betonnen plaat die in staat is het centrale deel van het gebouw te dragen. Alleen de grond wordt verwijderd, niet het water, waardoor de rest van de bestaande fundering geen gevaar loopt. De reusachtige bouwplaats rond het station dient niet alleen voor de bouw van de nieuwe metrolijn, maar ook van de nieuwe terminals voor veerboten en bussen, in een nieuwe uitbreiding aan de kant van het water. De bouw van een nieuwe tramlijn naar IJburg (de nieuwe woonwijk op een kunstmatig eiland in het IJ) en de herinrichting van het plein voor het station completeren deze reusachtige ingreep.

De bouw van dit project is in fasen verdeeld. Op dit moment is de bouw aan de gang van de tunnel voor de nieuwe metrolijn en het nieuwe station, dat op een diepte van vijftien meter beneden het maaiveld loodrecht op de oriëntatie van het historische stationsgebouw wordt geplaatst. Voor de architecten is dit de kans om alle vormen van openbaar vervoer in één verkeersknooppunt te integreren, wat de gelegenheid schept om de kwaliteit van de omringende openbare ruimtes te verbeteren. In een volgende fase van deze interventie zal het busstation aan de voorzijde van het station naar de achterzijde worden verplaatst, waardoor kostbare ruimte wordt vrijgemaakt en er een betere interactie tussen het bestaande gebouw en het stadscentrum tot stand kan komen. Het nieuwe busstation zal direct naast, en op dezelfde hoogte als de spoorlijnen langs het water worden gebouwd, waardoor het hoger dan het niveau van de straat komt te liggen. Al het gemotoriseerde verkeer zal gebruik maken van een nieuwe tunnel, die ondergronds parallel loopt aan de spoorlijnen, tussen de metrotunnel en het maaiveld. Door deze oplossing toe te passen, verbeteren de architecten niet alleen de verkeersdoorstroming, maar creëren ze een grotere hal voor voetgangers op de begane grond, en verbinden ze tegelijkertijd het veer- en busstation met de nieuwe en de oude metrolijn.

De bouwvolumes van het bestaande stationscomplex worden alleen aan de noordzijde langs het water gewijzigd. Hier zijn de aannemers momenteel bezig met het leggen van de funderingen onder de nieuwe busterminal. Het ontwerp van Benthem Crouwel voorziet in de bouw van een nieuwe megaconstructie, waarin vrijwel de gehele uitbreiding is ondergebracht. In formele termen komen de bestaande, halfcirkelvormige overkappingen terug in deze constructie uit staal en gebogen glas. De voorgestelde oplossing biedt veel mogelijkheden met betrekking tot de toekomstige

openheid van het spoorwegstation in de richting van het IJ en de nieuwe veerterminal. Op stedelijk niveau beoogt het plan een lange voetgangersas te creëren, die begint bij het water, door het bestaande station loopt en via het Damrak uitkomt op het Damplein. Afgezien van de trams, die er zullen blijven, zal het meest representatieve deel van de Amsterdamse binnenstad dan worden gekarakteriseerd door een lange voetgangersboulevard.

Wat het historische gebouw van Cuypers betreft, is de benadering van Benthem Crouwel Architecten heel expliciet: ze proberen het gebouw zoveel mogelijk te restaureren en het in zijn oorspronkelijke staat terug te brengen. In het verleden is dit gebouw vaak gewijzigd door ingrepen waarbij nooit een verband werd gelegd tussen het bestaande interieur en de nieuwe toevoegingen. Behalve in sommige delen van de grote hal hebben de veranderingen tot gevolg gehad dat de rijke interieurs van Cuypers nagenoeg onzichtbaar werden. Ook het voortdurend groeiende aantal commerciële activiteiten, allemaal met hun eigen verschillende stijl, draagt bij tot de verdere fragmentering van de binnenruimte. Het ontwerp van Benthem Crouwel ademt een sterk verlangen om de bestaande hallen van het gebouw op te knappen en de commerciële activiteiten opnieuw te ordenen in een gezamenlijk interieurplan. Het doel is om de formele desoriëntatie van het interieur zoveel mogelijk te reduceren en de binnenruimtes van het gebouw volgens een duidelijke structuur te ordenen.

In combinatie met deze opdracht werkt het bureau Benthem Crouwel aan alle stations van de nieuwe metrolijn in Amsterdam, alsmede aan de stations Den Haag CS, Utrecht CS en Rotterdam CS, waar ze samenwerken met Meyer & van Schooten, Venhoeven, en met West 8 voor de landschapsarchitectuur. Hun werk zal dan ook een grote invloed uitoefenen op de manier waarop stationsgebouwen in Nederland er in de nabije toekomst uit zullen zien.

Een snelle analyse van bovengenoemde interventies leert dat er geen eenduidige architectonische benadering is. De vraag hoe het huidige spoorwegstation als deel van het collectieve geheugen van de stad architectonisch kan worden opgenomen in de logica van de nieuwe multifunctionele spoorwegterminal kan nog niet worden beantwoord. Ieder afzonderlijk ontwerp is te sterk afhankelijk van specifieke omstandigheden en daardoor is er geen sprake van een overkoepelend architectonisch thema. In dit kader kan het Amsterdamse Centraal Station als een uitzondering worden beschouwd. Het bureau Benthem Crouwel probeert in dit ontwerp het multifunctionele karakter van hedendaagse stations te inte-

grenen in het romantische idee van het spoorwegbouwwerk als toegangspoort van de stad.

## Bibliografie

A.A.V.V. *Bronnen op het spoor*. Utrecht (Uitgeverij Matrijs) 2000.

A.A.V.V. *Deltametropolis. Progettare la metropoli d'Olanda*. Milan (Libreria CLUP) 2005.

A.A.V.V., *Randstad, constructie van een metropool*. Delft (Publikatieburo Faculteit der Bouwkunde) 1989.

Brugmans, H. *Geschiedenis van Amsterdam*. 6 delen. Utrecht, 1973, 2e druk.

Burke, G.L. *The making of Dutch Towns*. Londen (Cleaver Hume Press) 1956.

Dijksterhuis, R. *Spoorwegtracering en Stedenbouw in Nederland*. Delft (Proefschrift TU Delft) 1984.

Doedens, A en L. Mulder, *Een spoor van verandering*. Baarn (Bosch & Keuning) 1989.

Faber, J.A. *Het spoor, 150 jaar spoorwegen in Nederland*. Amsterdam (Meulenhoff Informatief) 1989.

Engel, H. *'Randstad Holland in kaart', OverHolland 2*. Amsterdam (SUN) 2005.

Hoeven, C van der en J. Louwe, *Amsterdam als stedelijk bouwwerk*. Nijmegen (SUN) 1985, Amsterdam (SUN), 2003<sup>2</sup>.

Jonckers Nieboer, J.H. *Geschiedenis der Nederlandse Spoorwegen 1832-1938*. Rotterdam (Nijgh & van Ditmar) 1938.

Kellett, J.R. *The impact of railways on Victorian cities*. Londen (Routledge & Kegan Paul) 1969.

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

Romers, H. *Spoorwegarchitectuur in Nederland*. Zut-

phen (Walburg Pers) 2000.

Roth, R & M. N. Polino, *The City and the Railway in Europe*. England (Ashgate Publishing Limited) 2003.

Schivelbusch, W. *The Railway Journey, the industrialization of time and space in the 19<sup>th</sup> century*. Los Angeles (University of California Press) 1986.

Veenendaal, V. *Spoorwegen in Nederland, van 1834 tot nu*. Amsterdam (Boom) 2004.

Vries, J. de. *Barges & Capitalism. Passenger transportation in the Dutch Economy (1632-1839)*. Utrecht (Hes Publishers) 1981.





**024**

Luchtfoto Centraal Station Amsterdam  
Bestaande situatie.  
Bron afbeelding: Benthem  
Crouwel Architecten

**027a-b**

Situatie Centraal Station Amsterdam  
Tekeningen project Station-  
eiland  
Bron afbeelding: Benthem  
Crouwel Architecten

**024**

Aerial photograph Central  
Station Amsterdam  
Existing situation, project  
Stationeiland  
Source: Benthem Crouwel  
Architects

**027a-b**

Central Station Amsterdam  
– situation  
Drawings project Station-  
eiland  
Source: Benthem Crouwel  
Architects

027a





025

Luchtfoto Centraal Station Amsterdam

Montage met nieuwe situatie, project Stationeiland  
Bron afbeelding: Benthem  
Crouwel Architecten

026

Luchtfoto Centraal Station Amsterdam

Montage met nieuwe situatie westzijde, project Stationeiland  
Bron afbeelding: Benthem  
Crouwel Architecten

025

Aerial photograph Central Station Amsterdam  
Composition with new situation, project Stationeiland  
Source: Benthem Crouwel Architects

026

Aerial photograph Central Station Amsterdam  
Composition with new situation at the west side, project Stationeiland  
Source: Benthem Crouwel Architects

027b

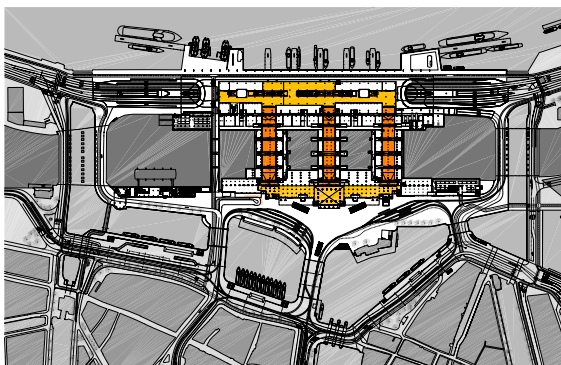


026

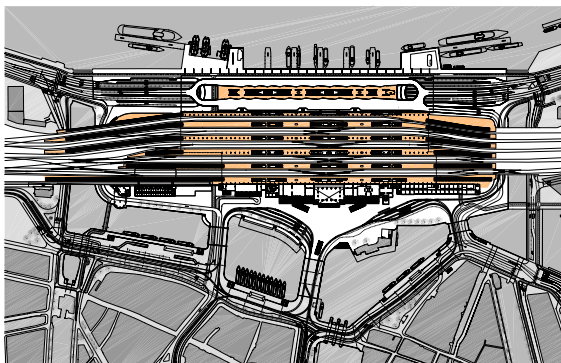




028



029



030



031



032



033



028

Centraal Station Amsterdam  
Plattegrond begane grond  
nieuw, project Stationeiland  
Bron afbeelding: Benthem  
Crouwel Architecten

029

Centraal Station Amsterdam  
Plattegrond niveau +1, treinen  
en busstation, project Stationeiland  
Bron afbeelding: Benthem  
Crouwel Architecten

030

Centraal Station Amsterdam  
Interieur nieuw station,  
project Stationeiland  
Bron afbeelding: Benthem  
Crouwel Architecten

031

Centraal Station Amsterdam  
Interieur nieuw station,  
project Stationeiland  
Bron afbeelding: Benthem  
Crouwel Architecten

032

Centraal Station Amsterdam  
Interieur nieuw station,  
project Stationeiland  
Bron afbeelding: Benthem  
Crouwel Architecten

033

Centraal Station Amsterdam  
Busstation nieuw, project  
Stationeiland  
Bron afbeelding: Benthem  
Crouwel Architecten

033

Centraal Station Amsterdam  
Busstation nieuw, project  
Stationeiland  
Bron afbeelding: Benthem  
Crouwel Architecten

028

Central Station Amsterdam  
Ground floor plan new situation,  
project Stationeiland  
Source: Benthem Crouwel  
Architects

029

Central Station Amsterdam  
Plan level +1, train and bus  
station, project Stationeiland  
Source: Benthem Crouwel  
Architects

030

Central Station Amsterdam  
Interior new station, project  
Stationeiland  
Source: Benthem Crouwel  
Architects

031

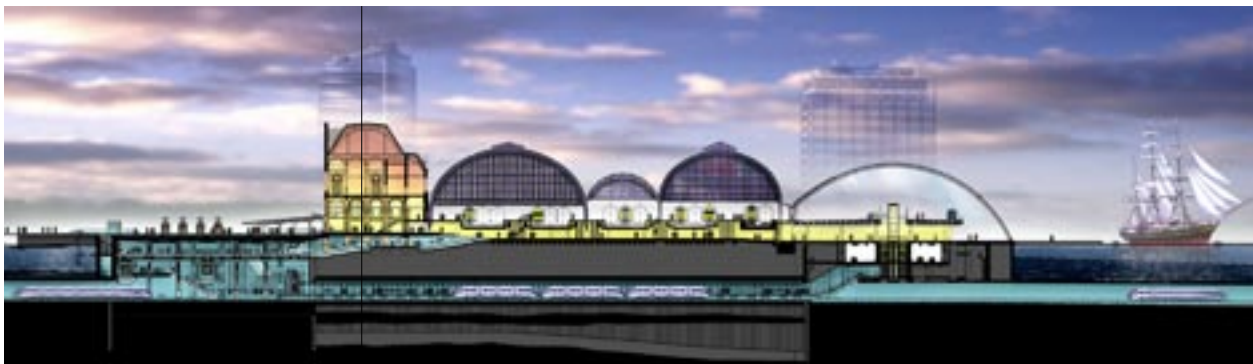
Central Station Amsterdam  
Interior new station, project  
Stationeiland  
Source: Benthem Crouwel  
Architects

032

Central Station Amsterdam  
Kiss and ride new station,  
project Stationeiland  
Source: Benthem Crouwel  
Architects

033

Central Station Amsterdam  
New bus station, project  
Stationeiland  
Source: Benthem Crouwel  
Architects



**034**  
 Centraal Station Amsterdam  
 Dwarsdoorsnede nieuw,  
 project Stationeiland  
 Bron afbeelding: Benthem  
 Crouwel Architecten

**035**  
 Centraal Station Amsterdam  
 Noord- Zuidlijn, ingang  
 noord, project Stationeiland  
 Bron afbeelding: Benthem  
 Crouwel Architecten

**036**  
 Centraal Station Amsterdam  
 Beeld noordwestzijde  
 nieuw, project Stationeiland  
 Bron afbeelding: Benthem  
 Crouwel Architecten

**037**  
 Centraal Station Amsterdam  
 Beeld zuidgevel en plein  
 nieuw, project Stationeiland  
 Bron afbeelding: Benthem  
 Crouwel Architecten

**038**  
 Centraal Station Amsterdam  
 Noord- Zuidlijn, ingang zuid,  
 project Stationeiland  
 Bron afbeelding: Benthem  
 Crouwel Architecten

**037**  
 Central Station Amsterdam  
 Section new situation, pro-  
 ject Stationeiland  
 Source: Benthem Crouwel  
 Architects

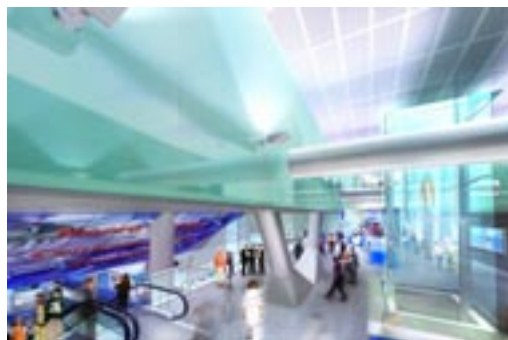
**035**  
 Central Station Amsterdam  
 North-South metro line,  
 entrance north, project  
 Stationeiland  
 Source: Benthem Crouwel  
 Architects

**036**  
 Central Station Amsterdam  
 Image north-west side, new  
 situation, project Stationei-  
 land  
 Source: Benthem Crouwel  
 Architects

**037**  
 Central Station Amsterdam  
 Image southern elevation  
 and station square, new  
 situation, project Stationei-  
 land  
 Source: Benthem Crouwel  
 Architects

**038**  
 Central Station Amsterdam  
 North-South metro line,  
 entrance south, project  
 Stationeiland  
 Source: Benthem Crouwel  
 Architects

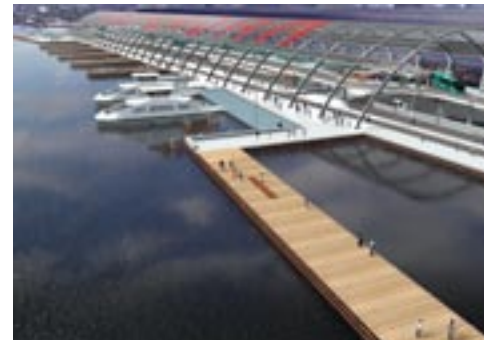
035



037



036



038

