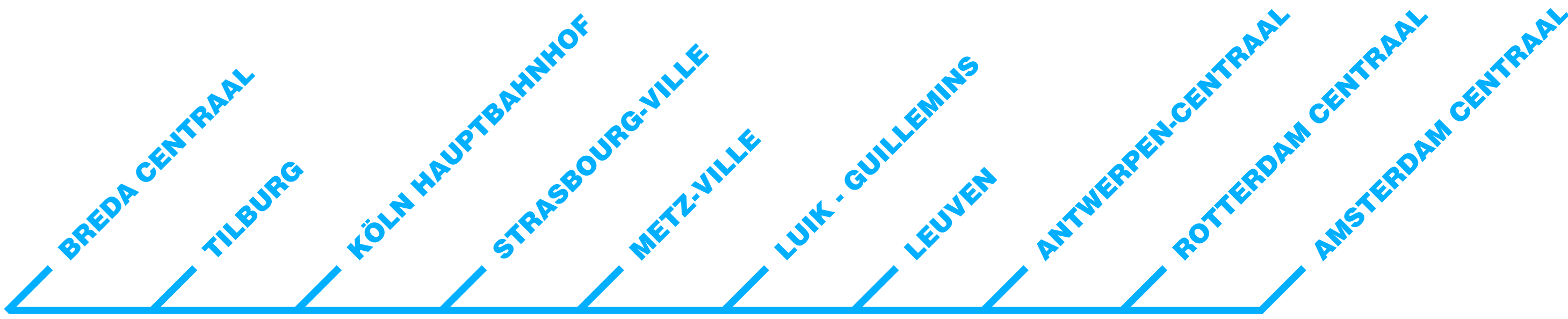




# ARCHITECTUUR PER SPOOR



REISVERSLAGEN





25 Station Amsterdam centraal  
- verslag door Heike Löhmann

22 Station Rotterdam centraal  
- verslag door Ruud Wilmink

6 Station Breda centraal  
- verslag door Betty Aarts

8 Station Tilburg  
- verslag door Luce van Rooy

19 Station Antwerpen centraal  
- verslag door Evgeniya Mednikova

17 Station Leuven  
- verslag door Corinne Bouwers

10 Station Köln hauptbahnhof  
- verslag door Liesbeth Boeter

15 Station Luik-Guillemins  
- verslag door Hester Wolters

14 Station Metz-Ville  
- verslag door Tijmen Ploeg

12 Station Strasbourg-Ville  
- verslag door Chris Vegter



Tijdschema vrijdag

9.15 verzamelen bij station Breda centraal op het Stationsplein voor de entree

9.45-10.40 rondleiding door Koen van Velsen

10.54 vertrek Breda spoor 2

11.13 aankomst Tilburg verzamelen op perron van aankomst

11.13-12.15 rondleiding door Leon van Meijel en Albertien Kers

12.36 vertrek Tilburg spoor 1

13.42 aankomst Venlo

14.05 vertrek Venlo spoor 1a

15.08 aankomst Dusseldorf

15.27 vertrek Dusseldorf spoor 16

15.49 aankomst Keulen verzamelen bij DB information in Haupthalle, Domseitig

15.49-17.40 rondleiding door Peter Kradepohl

17.55 vertrek Keulen spoor 6

19.23 aankomst Mannheim

19.36 vertrek Mannheim spoor 4

19.58 aankomst Karlsruhe

20.06 vertrek Karlsruhe spoor 6

21.01 aankomst Strasbourg-Ville

21.01 inchecken in Hotel Nid de Cigognes en dineren

Tijdschema zaterdag

8.30 verzamelen bij het meetingpoint in de centrale hal van station Strasbourg-Ville

8.40-9.35 rondleiding door Lionel Treussard

9.50 vertrek Strasbourg-Ville spoor ?

11.26 aankomst Metz-Ville verzamelen op perron van aankomst

11.26-13.45 bezichtigen station Metz + Centre Pompidou (vrij programma)

14.00 vertrek Metz-Ville spoor ?

14.45 aankomst Luxembourg

15.15 vertrek Luxembourg spoor ?

17.42 aankomst Luik-Guillemins verzamelen op perron van aankomst

17.42-18.42 rondleiding door Martine Doutreleau

ca. 18.42 inchecken in Huis de la Couronne en vrije avond

# Tijdschema zondag

8.45 verzamelen bij station Luik-Guillemins

9.00 vertrek Luik-Guillemins spoor 3

9.33 aankomst Leuven verzamelen op het perron van aankomst

9.33-10.50 rondleiding door Philippe Samyn

11.05 vertrek Leuven spoor 9

12.13 aankomst Antwerpen centraal verzamelen op perron van aankomst (14)

12.13-13.35 ontvangst in perszaal 6 door Koen van Lancker, een korte presentatie en rondleiding

13.50 vertrek Antwerpen centraal spoor ?

14.38 aankomst Roosendaal

14.43 vertrek Roosendaal spoor 4b

15.20 aankomst Rotterdam centraal verzamelen onder het grote videoscherm van het havenbedrijf in de entreehal aan de centrumzijde

15.20-16.40 rondleiding door Jan Benthem en Maarten Struijs

16.55 vertrek Rotterdam centraal spoor 10b

17.35 aankomst Amsterdam centraal verzamelen in de Cuypershal, de monumentale entreehal aan de centrumzijde

17.35-18.35 rondleiding door Jan Benthem

18.35-19.15 rondleiding Koninklijke wachtkamer door Ton Honing

ca. 19.30 afsluitend een borrel in de Eetkamer



Huidig stationscomplex door Koen van der Gaast (1972)  
Nieuw stationscomplex door Koen van Velsen (2015)

Op vrijdagochtend verzamelden de vrienden zich voor het oude station van Breda, aan de stadszijde. Het bestaande station is een ontwerp van Koen van der Gaast, en was volledig gericht op het centrum van de stad. Het station is aan vernieuwing toe, nu het een knooppunt gaat worden in het openbaar vervoer netwerk. De stad wordt aangesloten op het Highspeed netwerk doormiddel van een shuttle verbinding naar Rotterdam, en op een hoogwaardig openbaar vervoer netwerk. Ook zal het nieuwe station de barrière die het spoor vormt tussen de het centrum en de Noordzijde van de stad moeten verkleinen, zeker vooruitlopend op de ontwikkeling van het oude terrein van de Suikerfabriek.

Na het handen schudden en gedag zoenen liepen de vrienden over de hoge voetgangersbrug naar de achterzijde van het spoor, richting de bouwkeet. In de bouwkeet werden we welkom geheten door Koen van Velsen. Koen hield een enthousiaste presentatie over het ontwerp dat hij en zijn bureau maakte voor het nieuwe station. Een totaal ontwerp dat niet alleen antwoord geeft op de technische vraag vanuit het spoor, maar ook een nieuw stukje stad maakt.



rondleiding door Koen van Velsen



In 2004 won Koen van Velsen de Europese aanbesteding, en begon het lange ontwerptraject. Koen vond zijn eerste inspiratie voor de beleving van het nieuw te ontwerpen station in een wandeltochtje naar station Hilversum. Zoals vele Nederlandse stations werd dit station gekenmerkt door bergen fietsen, smalle perrons en allerlei spullen en bouwwerkjes waarmee men geld probeert te verdienen aan de treinfores. En dan die almaar aanwezige lucht van pizza en patat.

De reis van Koen voert verder naar station Breda, wat in zijn ogen met de immense overkapping meer lijkt op een oversized benzine pomp, dan op een waardige plek in de stad waar de reiziger binnenkomt. Volgens Koen is er voldoende ambitie aanwezig in de stad om een prachtig station te maken en hier begint de reis van Koen om aan deze ambitie vorm aan te geven. Koen reist verder en vindt zijn belangrijkste inspiratie in het station van Moskou, een station ontworpen als paleis voor het volk. Dat wil hij maken, "een paleis voor het volk".

Het nieuwe station moet ervoor zorgen dat je zin hebt om met de trein te gaan. Het ontwerp gaat echter niet alleen over de beleving van het reizen, het programma vraagt om een totaal aanpak, zowel architectonisch als stedenbouwkundig. Het multifunctionele gebouw zal woningen, een spoorstation, een OV-terminal, parkeren voor auto's en fietsen, winkels, kantoren





# STATION BREDA CENTRAAL (VERVOLG)

en pleinen herbergen. Door de integrale ontwerpaanpak is het niet mogelijk een programma onderdeel weg te halen en maakt het ontwerp zichzelf vanzelfsprekend. Het grote programma zal het station 24/7 levendig laten zijn.

De relatie met de stad aan beide zijden van het spoor wordt gelegd, door twee groene pleinen die het station in worden getrokken. Omdat de stationshal niet op maaiveld niveau ligt wordt je langzaam naar binnen gezogen. Er is een aparte fietstunnel gemaakt, en vanuit de centrale voetgangers zone heb je zicht op de langs zoevende fietsers. De alom aanwezige reclames op huidige stations is opgelost in een 120 meter lange wand, waar alle communicatie met de reiziger kan plaatsen vinden.

Belangrijk uitgangspunt is om alle verschillende programmaonderdelen te vatten in een totaal architectuur. Koen van Velsen heeft gekozen voor een bakstenen gebouw waarin verschillende lagen zijn gemaakt. Koen heeft zich hierbij laten inspireren door oude metselwerkwanden van pakhuizen, waar openingen zijn gemaakt en weer dichtgemetseld met net andere steen- of voegkleur. Hierin kun je de geschiedenis van een gebouw aflezen. De zelfde gelaagdheid heeft Koen in de gevels gebracht door de verschillende ontwerpstudies over elkaar heen te leggen en uit voeren in verschillende tinten metselwerk. Dit zal een levendige gemêleerde gevel opleveren.

Door deze doorwrochte ontwerpmethode zal het station zijn waarde voor langere periode behouden. En nu? Bouwen maar! De bouw is in volle gang, de komende maanden zullen zo'n 1000 mensen per dag op de bouw aanwezig om dit paleis voor het volk te realiseren.

Na deze presentatie hebben allen zin om per trein via het nieuwe station in 2020 naar de stad Breda te gaan.





Huidig stationscomplex door Koen van der Gaast (1965)  
Nieuw stationscomplex door Cepezed (2016)

Staan met onze groep aan de overzijde voor station Tilburg met Albertien Kers van Cepezed begon het mij langzaam te dagen. Begin jaren zestig, toen enkele van de deelnemers aan deze treinstation- excursie nog niet eens geboren waren, werkte ik als textiel- en tapijontwerper bij handdrukkerij en - knoperij 'het Paapje' te Voorschoten en werd in die hoedanigheid door mijn baas, Hans Polak, meerdere malen naar wolspinnerijen Pieter van Dooren en Janssens op de Heuvelring in Tilburg gestuurd om wol in te kopen. Zodoende heb ik vage herinneringen aan de totstandkoming van het nieuwe station en het daarbij behorende chaotische en vooral opgebroken gebied aan de Spoorlaan waar, naar ik nu weet, het gloednieuwe en dynamische 'paraplu-concept' van ir. Koenraad van der Gaast in uitvoering verkeerde.



Ir. K van der Gaast (1923-1993) was van 1953 tot 1983 hoofdarchitect van de Nederlandse Spoorwegen. Binnen zijn oeuvre werd Station Tilburg van meet af aan algemeen beschouwd als zijn meesterwerk omdat het 'paraplu-concept' van transparante gebouwen onder één dak in dit station zijn volledige ontplooiing vond. Het gebouw werd een belangrijke inspiratiebron voor de stationsarchitectuur in de daarop volgende decennia.

Naast deze hoofdmotieven zijn de toepassing van duurzame materialen en de rijkdom aan zorgvuldig ontworpen details kenmerkend voor het werk van ir. K. van der Gaast. De mooie jaren 60 glas-mozaïeken van Piet Buys gaan we hopelijk weer terugzien in de nieuwe restauratie-plannen van Cepezed. Van alle tijden de excursie bezichtigde stations is die van Tilburg eigenlijk de enige waar nog niet aan de herinrichting is begonnen dus is er feitelijk nog weinig nieuws te zien.....eigenlijk niks.

rondleiding door Leon van Meijel (cultuurhistoricus)  
en Albertien Kers (Cepezed)



Maar de plannen van Cepezed zien er veelbelovend uit en hebben tot doel een opschoning naar het oorspronkelijke ontwerp van van der Gaast, een gedegen kleurenonderzoek, behoud van de geliefde wasknijper en een uitbreiding tot volwaardig modern OV-knooppunt (inclusief natuurlijk de onvermijdelijke Starbucks!).

Uit de presentatie van Albertien Kers is het heel goed voor te stellen hoe de ingreep er straks uit gaat zien. Bescheiden en vooral transparant met een nieuwe, brede passage aan de Oostzijde.

Cepezed heeft zijn sporen in Tilburg reeds verdiend met de renovatie en uitbreiding van het textielmuseum en de toevoeging van een fraai nieuw bouwglas paleisje aan dit unieke industriële monument. Voormalig textielstad Tilburg bezit, met het museum voor



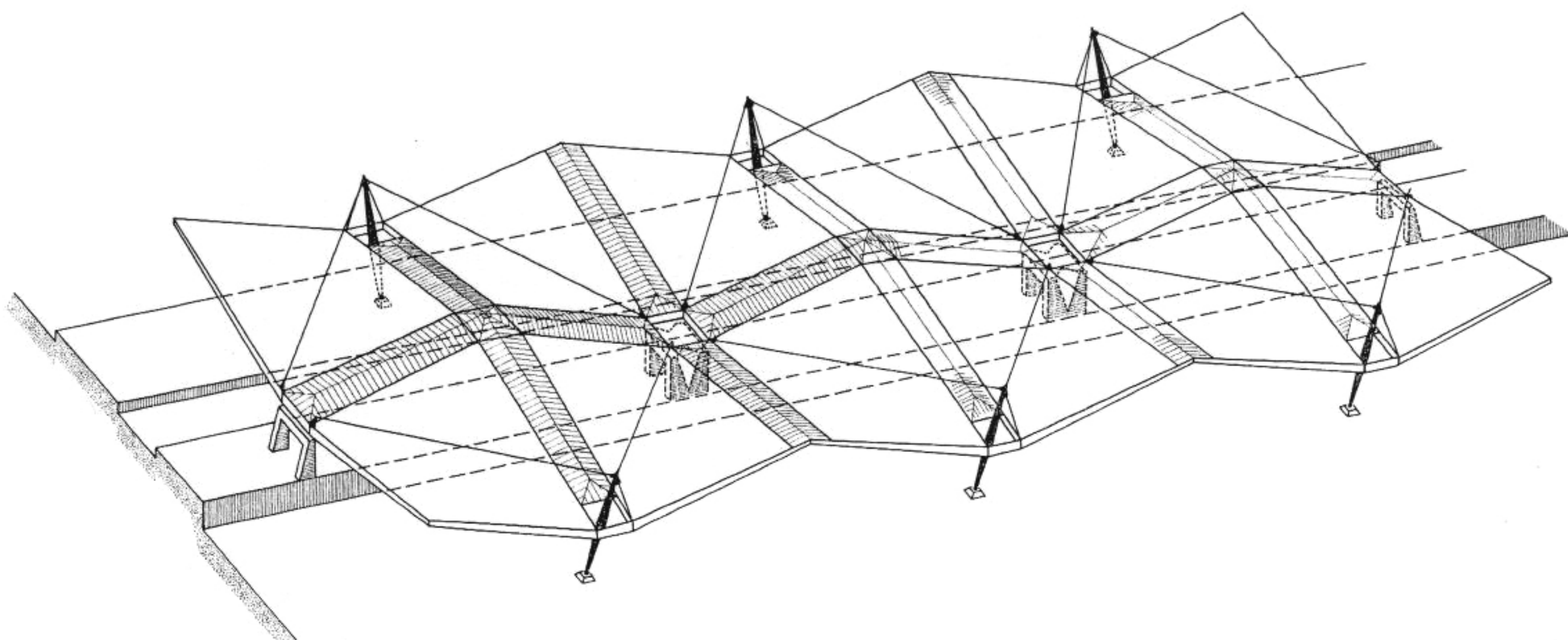


## STATION TILBURG CENTRAAL (VERVOLG)

hedendaagse kunst de Pont, een ander fraai industrieel erfgoed. De nog tot 1989 in werking zijnde wolspinnerij de Beer werd na sluiting in opdracht van Stichting de Pont door Benthem en Crouwel op sublieme wijze verbouwd tot een van de mooiste expo-ruimtes van Nederland waarin je nog de 'wolkamertjes' terug kunt vinden, die als intieme kabinetten functioneren voor het tentoongestelde.

Mijn verbazing was groot toen ik ontdekte dat de ingang van de Pont ook een 'parapluutje' heeft. Een hommage aan van der Gaast?

En nu maar afwachten hoe het. na bijna een halve eeuw, gaat uitpakken met die opschoning van dit fraaie Tilburgse stations-uitspannel, dynamisch icoon van de wederopbouw.





## STATION KÖLN HAUPTBAHNHOF

verslag door **Liesbeth Boeter**

Origineel stationscomplex door Hermann Otto Pflaume (1859)  
Nieuw entreehal door Architectenburo BHBFH (1999)

rondleiding door Peter Kradepohl



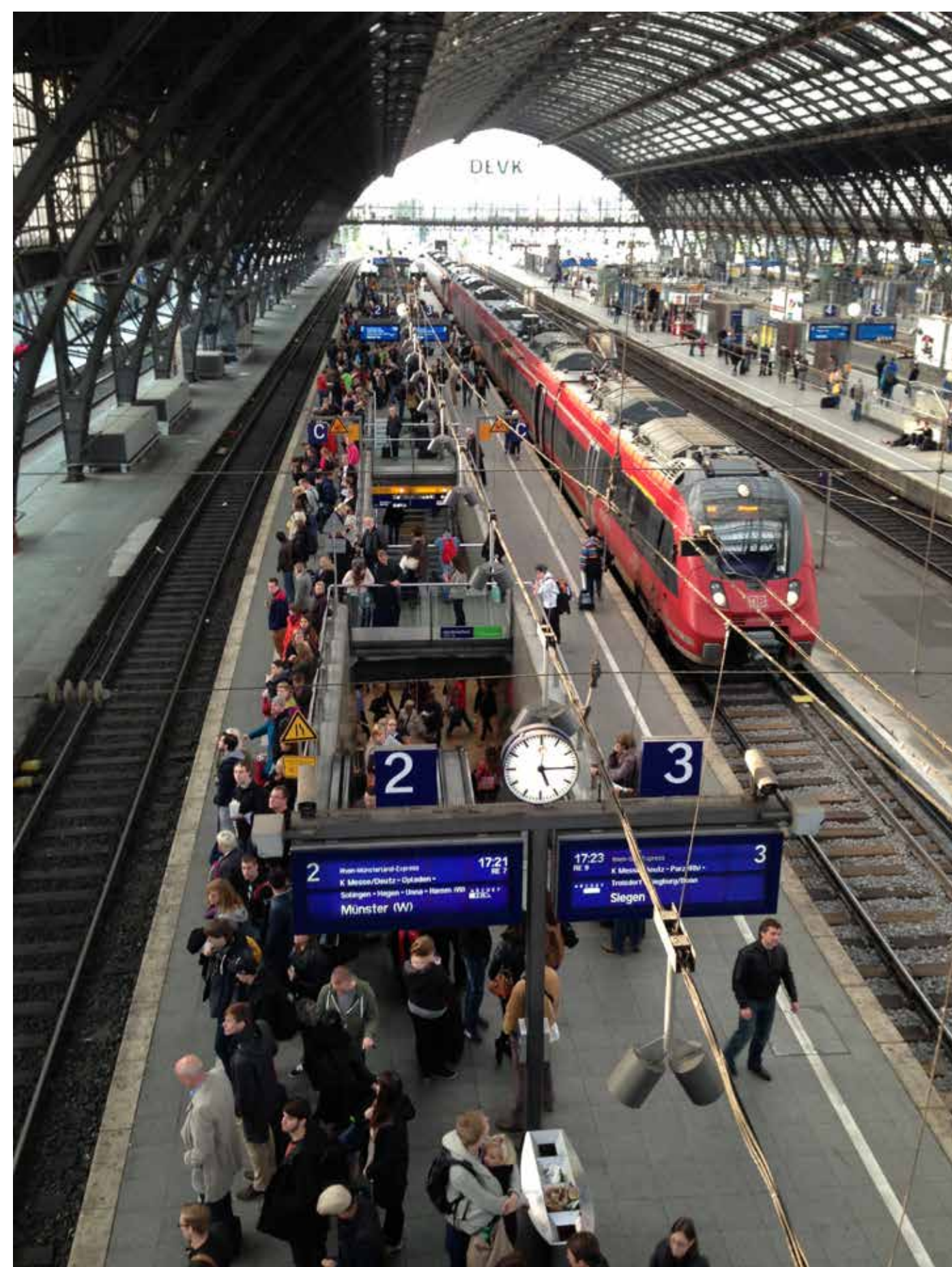
We werden in Köln ontvangen door Peter Kradepohl, architect en hoofd van de facilitaire dienst. Wat ik me niet realiseerde is dat een station een groot bedrijf is, waar in het geval van Köln, circa duizend mensen werkzaam zijn. Een enorm logistieke puzzel, dat was waar onze rondleider het meest trots op was. Achter de enorme foodcourts schuilt een onzichtbare wereld. Deze hele machinerie is vrijwel onzichtbaar voor de reiziger die dagelijks gebruik maakt van het station. Dat is het verhaal dat Peter ons vertelde.

Helaas miste ik het eerste stuk van de lezing, want er moest (samen met Heike) een bratwurst gescoord worden, iets wat Peter volgens mij kon waarderen.



Köln Hauptbahnhof is een belangrijk knooppunt voor het Duitse en internationale treinverkeer, vanaf dit station vertrekken dagelijks ruim 1200 treinen en 250.000 reizigers.

Eigenlijk is het station te klein voor de enorme stroom reizigers, maar uitbreiding is niet mogelijk. Het station ligt letterlijk ingeklemd in de stad: je rijdt bijna de dom binnen. Door logistieke slimmigheden kunnen er bijvoorbeeld drie treinen achter elkaar staan. Wat ook opvalt is dat de perrons heel smal zijn (daardoor waarschijnlijk ook meer capaciteit). Dankzij de





# STATION KÖLN HAUPTBAHNHOF (VERVOLG)

aanleg van een tweede brug is ervoor gezorgd dat een groot deel van het goederenvervoer omgeleid wordt. Dit scheelt ook in de capaciteit.

De Duitse stations stralen degelijkheid uit. De outillage echter (meubilair, bewegwijzering) op de stations is sterk verouderd en sleets. Hier kan de DB een voorbeeld nemen aan de Fransen met hun elegante design en ook Nederland heeft daarin een mooie traditie (zie ook het nieuwe meubilair dat de komende jaren geplaatst gaat worden).

Zou het gebrek aan ruimte ervoor zorgen dat de punctualiteit niet geweldig is? Uiteindelijk hebben we in Duitsland meer dan een uur vertraging opgelopen.

Köln Hauptbahnhof is echt ouderwets station, een beetje zoals een station hoort te zijn: stomend, bruisend, zwart, een machinerie, een beetje het gevoel dat je de hellemond binnen gaat. Een mooie tegenhanger van de strakke en gedesignde stations die we onderweg ook tegenkwamen.

Hoogtepunt van het bezoek was dan ook niet zozeer het station of de nieuwe entreehal: maar genieten van de enorme bedrijvigheid, een kijkje op het dak en een blik op de enorme chaos van vertrekkende en binnenrijdende treinen. Het glazen dak, dat als een licht gevouwen servetje over de sporen ligt is prachtig. Als toetje hadden we vanaf het stationsdak geweldig zicht op de dom.



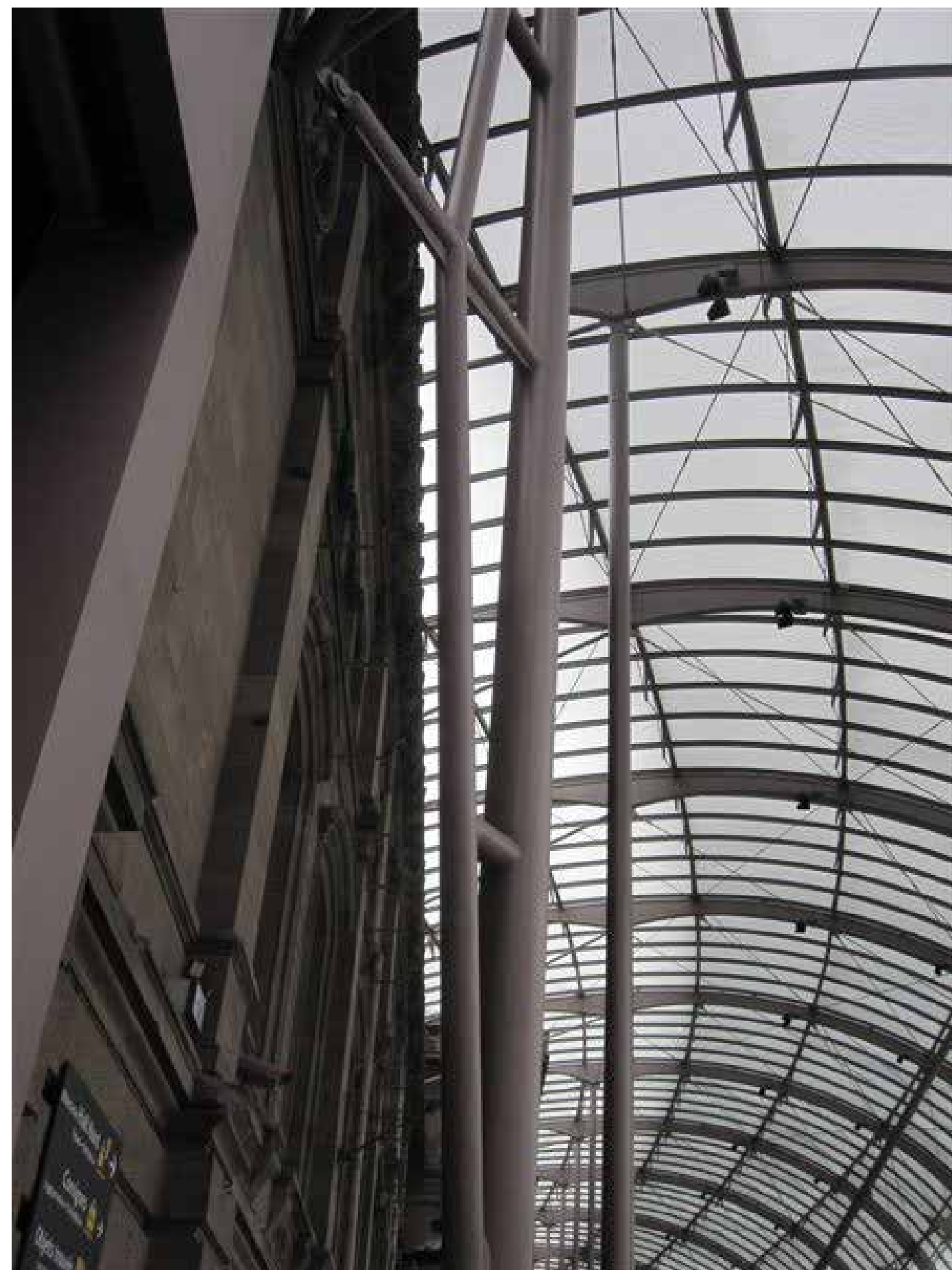


# STATION STRASBOURG-VILLE

verslag door **Chris Vegter**

Origineel stationscomplex door Johann Eduard Jacobsthal (1883)  
Huidig stationscomplex door Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud, François Bonnefille (2008)

rondleiding door Lionel Treussard



Een foto die historie maakte, was de ontmoeting van president de Gaulle en bondskanselier Audenauer, voor de kathedraal in Straatsburg.

Hèt beeld van de overtuiging van de vroegere tegenstanders op het krijgstoneel dat zij – op juist deze plaats – zich als de eerste generatie naoorlogse Europeanen lieten zien. Straatsburg – hoofdstad van langdurig omstreden Elzas – Frans – Duits – Frans – Duits en nu weer Frans. In de Duitse Keizerlijke periode werd het station gebouwd. Op de geografisch typische ligging aan de westkant van een vlakte die deel is van het stroomgebied van de Rijn.

In de ontwikkeling van het spoor is er nog iets opmerkelijks. Waar zich, zowel in Duitsland als in Frankrijk de weg en de spoorweg evenwijdig aan de Rijn hebben ontwikkeld, is Straatsburg thans een kopstation, gezien vanuit Parijs per TGV. Een selling point voor de EU instituties.

De bebouwing van het stationsplein met zijn vele hotels, is in een ruime boog op het station gericht. Evenals de radiale

stadswegen die op de weg langs de pleinwand uitkomen. Voor de verbetering van de ontsluiting van de perrons via roltrappen, liften en onderdoorgangen; voor de aansluiting op de (hier ondergrondse) tram en voor het maken van een publieke ruimte als onderdeel van het station, werd een vrijstaande glazen hal gekozen. Alle ‘vaste functies’ kregen een plaats in het bestaande station. De hal heeft een kromming in de buitengevel en in de doorsnede.

De gekromde halve spanten langs de glaswand en slanke ronde kolommen, dragen de glaskap. De klassieke natuursteengevel behoudt op overtuigende wijze zijn zelfstandigheid. De hal biedt dus als ontvangst – en circulatiegebied ook beschutting voor een 19e eeuwse monument. Goed bedacht, zorgvuldig gedetailleerd en uitgevoerd. Tot en met belangrijke zaken als de mooie verlichting, de overzichtelijke bewegwijzering en – de aangename aanwezigheid van klassieke pianomuziek! Het verdiepte deel van de hal stort de ruimtelijkheid niet – in tegendeel. Overzicht en doorzicht zijn dankzij goede zichtlijnen, goed verzorgd. Alleen de afstand tot de tram op min 2 is onverwacht groot.



# STATION STRASBOURG-VILLE (VERVOLG)



Met aanstekelijk enthousiasme leiden M. Lionel Treussard (van het SNCF architecten / ingenieursbureau AREP) en de vrouwelijke stationschef, ons rond door het complex. Door de regen wagen we ons niet of nauwelijks op het stationsplein. We missen zo de waarneming van de effectiviteit van het vernieuwde groene plein. Omdat de aankomst in de stad per taxi en niet per trein was, kennen we eigenlijk maar de helft van de ervaring van het

stationsgebruik. Desalniettemin is het resultaat overtuigend. De onverwachte vergelijking met het station van Luxemburg, enige tijd later – ook 19e eeuws, ook natuursteen en ook AREP – leert dat wat in Straatsburg zeer geslaagd is, op de kleinere schaal in Luxemburg minder overtuigend werkt.

Al met al – het was een ‘bon voyage’!



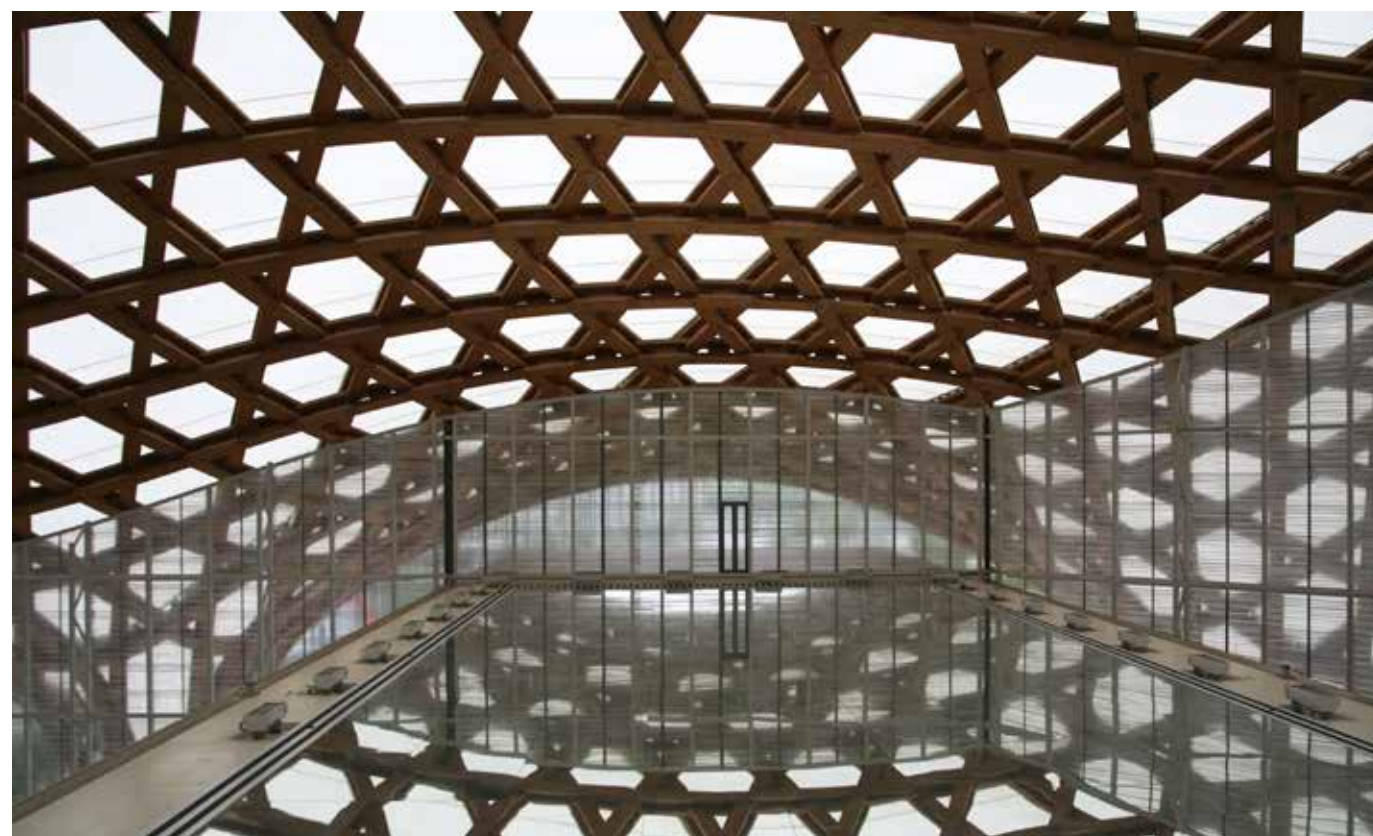


Stationscomplex door Jürgen Kröger (1905-1908)  
Centre Pompidou door Shigeru Ban (2006-2010)

vrij programma

## Parapluies en wasknijpers

Het heeft wel iets van een Franse film om, onder een parapluie in de stromende regen een station uit te lopen. Ons bezoek bleek samen te vallen met hoog bezoek van de Franse president Hollande. Ter ere daarvan was het indrukwekkende stationsplein versierd met containers en supersized wasknijpers. Ja, daarmee moesten wij ook even over nadenken en enigszins confuus zochten we onze weg langs de stalen hekken. Aan het einde openbaarde zich de prachtige stationsgevel. Nogal een contrast met de rest van het station (1905-1908) dat tijdens de rondgang- in eerste instantie- doet nogal verlopen aandeed.



Onder deze zware hoed lijkt later een museum aangebracht te zijn. Voor bezoekers weinig toegankelijk en gastvrij. Wat ook niet hielp was de volstrekt zinloze tassencontrole aan het begin van een open hal, waar de brandweerauto's zojuist uit vertrokken waren. Een geheel spiegelende functionele doos maakte de verwarring alleen maar groter.

Via nogal lastige trappen, die uitzicht boden op volstrekt zinloze balkons (onder het tentdoek), bereikten we... gelukkig wel... prachtige tentoonstellingen: 'De Beatgeneration' met Allen Ginsburg en Daniel Buren 'From Above' Helemaal boven in het gebouw, onder het tentdoek, tenslotte een hele lege ruimte met een adembenemend gevelbreed uitzicht over Metz in de regen..



Het regende het nog steeds en president Hollande liet nog op zich wachten. Quel chance (!) om het nabije Museum Pompidou, bereikbaar door een nauwe tunnel, en een open luchtbrug, die tevens als rivier dienst deed eindigend in een ramp naar de entree, te bekijken.

Het Museum Pompidou van de Japanse architect Shigeru Ban (met Jean de Castines) is drie jaar geleden geopend en zorgde toen voor de nodige ophef. Eerder werk van deze architect is o.a. het zeer geprezen Japanse Paviljoen in Hannover (staat nog op mijn bucketlist).

Museum Pompidou lijkt een uit bamboe vormgegeven overkapping waarvan de functie niet meteen duidelijk wordt. Om 'begrijpelijke redenen' uitgevoerd in hout, maar door materiaalkeuze heel zwaar voor zo'n, nu al op meerdere plekken gerepareerd, dun dekje.

Time for a little something in het restaurant op de begane grond. Ook daar weer hekken (veiligheid?) waardoor het nogal propen werd voor de bezoekers onder het tentdoek om niet nat te regenen. Nog wat na mijmerend over wat we gezien hadden en het raadsel van de supersize wasknijpers op het stationsplein van Metz werden we aangesproken door een ouder echtpaar. Zij hadden ons horen praten, over de raadselachtige supersize wasknijpers. Welnu, voilà, zij hadden de vorige avond de generale repetitie aangaande het bezoek van president Hollande bijgewoond en zodoende hadden zij uit eerste hand vernomen dat aan deze wasknijpers auto's kwamen te hangen.

Ja, echt iets voor een Franse film.



Stationscomplex door Santiago Calatrava (2009)

rondleiding door Martine Doutreleau

## STATION LUIK-GUILLEMINS – WOW!

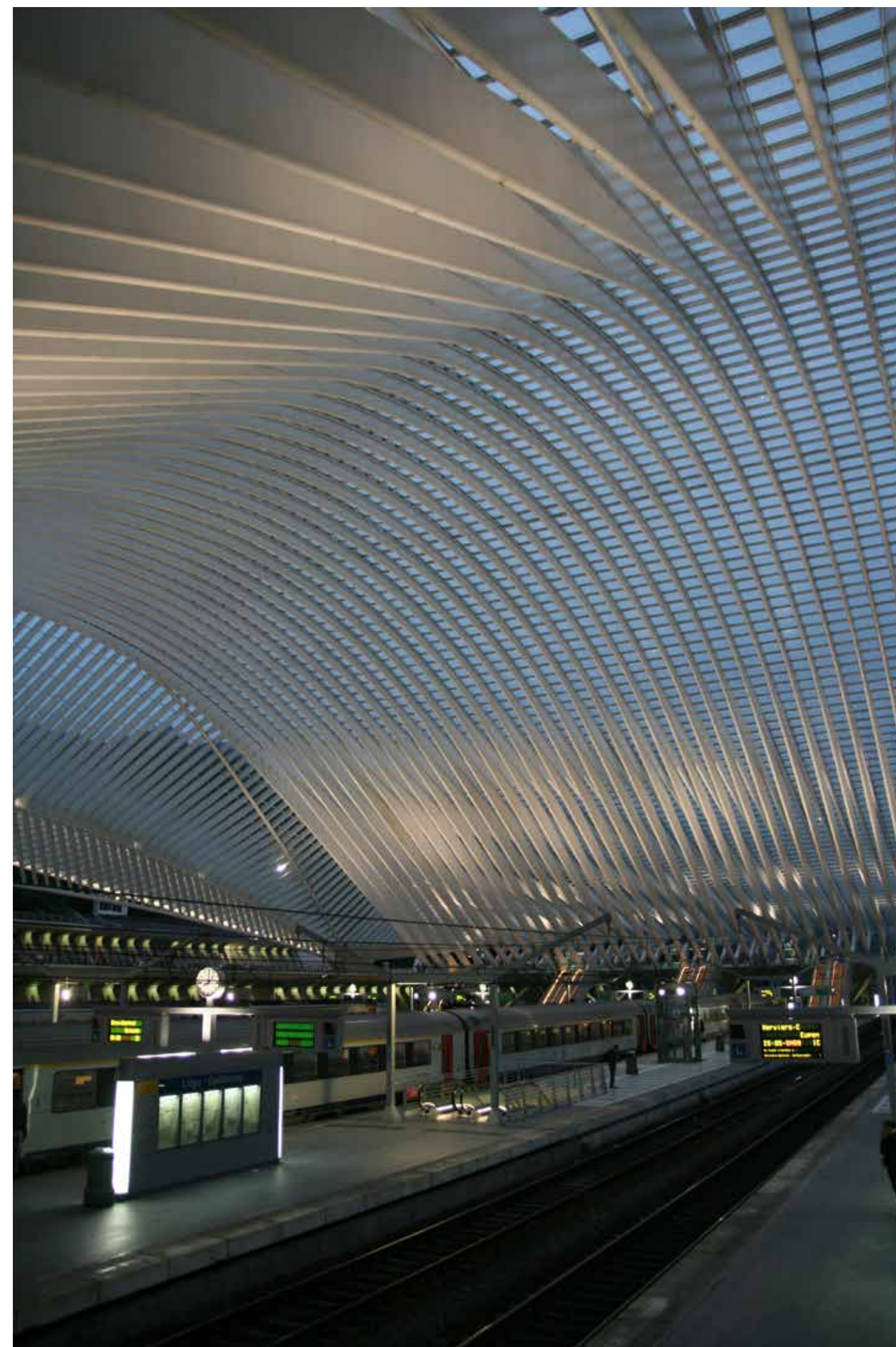
Na urenlang vanaf Straatsburg door het Luxemburgse en Belgische geboemeld te hebben waarbij we vele troosteloze 'haltes' aandeden – slechts een perronnetje midden in een veld zoals we de volgende dag hoorden van onze Antwerpse gids - doemden daar ineens de stralend witte 'tongen' van het station Luik-Guillemins op. WOW!, was de eerste reactie. Ook als de brug die we daarvoor passeerden je was ontgaan, werd meteen duidelijk dat we met een echte Calatrava te maken hadden.

Deze vijf witte tongen blijken de overkappingen te zijn van de perrons. Door de verschillende lengte (corresponderend met de lengte van de perrons) lijken ze - komend uit het 'lichaam' van het station - op de poten van een gigantisch insect, zoals we later constateerden toen we buiten stonden en in een van de – eveneens van Calatrava - bijgebouwen een presentatie kregen.



Daar werden we door Martine Doutreleau overstelpd met feiten: dat er 9 sporen zijn en 5 vertrekperrons (3 van 450 meter en 2 van 350 meter); dat er per dag 35.000 reizigers in 580 treinen worden vervoerd waarvan 50% richting Duitsland; dat er 2 voetbruggen, 2 luifels en 2 ingangen zijn (in totaal is de overkapping 1xb:410x160); dat er 3 lagen (publieke doorgang onder de grond, perrons, aansluiting op weg en voetbruggen) zijn. Dat het gebruikte materiaal wit beton, glas, staal en Belgische natuursteen (maar liefst 24.000m<sup>2</sup>) is.

Veel daarvan hadden we al kunnen lezen in de prachtige gids die de organisatie – met name René - had samengesteld. Maar wat we niet wisten was bijvoorbeeld hoe moeizaam sommige constructies tot stand waren gekomen. Zo heeft het plaatsen van de 35 meter hoge koepel – die inmiddels op de monumentenlijst staat - wel twee jaar geduurd: stukje bij beetje werd de koepel - waarvan de onderdelen gemaakt waren in workshops (zoals



85% van alles)– opgekrikt om daarna te laten zakken op 10 supports.

Het vervangen van het oude station was om verschillende redenen nodig. Om de ambitie van een HSL-station waar te maken moesten er extra sporen bij komen, moesten voor de veiligheid de perrons verbreed, langer en rechter worden, en moest de doorstroming worden verbeterd door veel minder wissels.

Maar misschien wel de belangrijkste reden voor het wat in verval geraakte Luik met een negatief imago was om de stad 'op te tillen' naar een 'hoger niveau'. Daarom werd ook geen prijsvraag of iets dergelijks uitgeschreven, maar is meteen gekozen voor een beroemde, uitgesproken architect die een spectaculair gebouw zou kunnen neerzetten. En dat hebben ze gekregen.



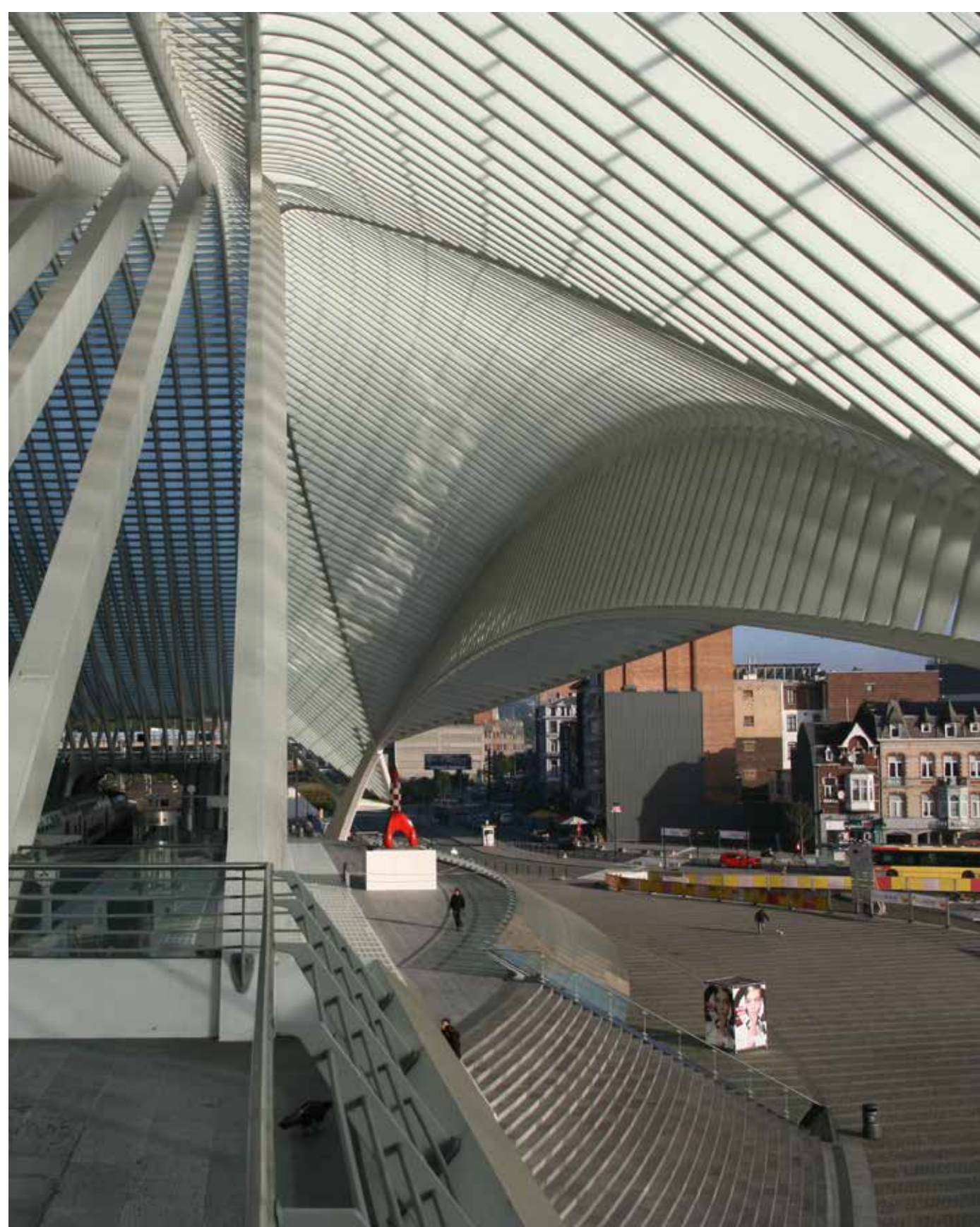
# STATION LUIK-GUILLEMINS (VERVOLG)



Voor het zichtbaar maken van de Maas werd het station 150 meter verplaatst. Daarvoor moesten – weliswaar niet de mooiste – gebouwen worden gesloopt, inclusief het oude station van 1958. Voorlopig ziet de omgeving van het station er daarom nog vrij desolaat uit, maar daaraan wordt gewerkt.

Om het gevoel van ‘snelheid’ te bewerkstelligen loopt de as – in tegenstelling tot bij de meeste stations – met de sporen mee en heeft het station geen voor- en achtergevel, maar zijn die kanten van glas. Door deze tweezijdige openheid zijn beide stadsdelen zichtbaar, ook voor elkaar, en is het station geen barrière, maar een punt van verbinding. Wanneer je bij de roltrappen omhoog gaat – daar waar de meeste beweging is – heb je een mooi uitzicht naar beide kanten, als het ware een venster op de stad en de heuvels waarlangs de Maas stroomt. ‘Net een ansichtkaart’.

Het hele station is in witte beton uitgevoerd dat op verschillende tijdstippen van kleur verandert: ‘s ochtends is het een beetje groenig, ‘s nachts is het een stralend verlicht monster zoals we vanuit onze hotelkamers konden zien, maar op alle momenten van de dag is het een feest om naar te kijken. Misschien een beetje te veel pracht en praal voor Luik - over de top - of zoals iemand opmerkte: te veel ‘een vlag op een modderschuit’. Maar dan wel een zo uitbundige vlag dat die de ‘nu nog lelijke schuit’ aan het zicht onttrekt. Vaut un detour, zou Michelin zeggen.





Origineel stationscomplex door H. Fouquet (1875)  
Nieuwe stationsoverkapping door Philippe Samyn & Partners (va. 2000)

Na 's ochtends een laatste blik te hebben geworpen op het imposante, overweldigende station van Luik, ging ik de informatie over station Leuven, onze volgende bestemming, bestuderen. De plaatjes van de overkapping deden een spectaculaire overkapping vermoeden, welke (evenals Luik) evenwijdig aan het spoor is gesitueerd en ook stralend wit oogde. De bijbehorende tekst in de gids gaf de intentie van de stad Leuven weer, waarbij gesproken werd over de betekenis van het station voor zijn omgeving, de symbolische werking van de overkapping voor de band tussen de twee stadshelften en het comfort voor de reiziger.



De opbouw van de overkapping bestaat uit 7m hoge vier- c.q driepotige kolommen waarop parabolische tweelingliggers zijn opgelegd. Een raster van vijf maal vier opvolgende liggers vormt de overspanning van de vier perrons. De ruimte tussen de liggers is gevuld met gebogen geperforeerde staalplaat, de ruimte tussen de twee balken van de tweelingliggers zelf is afgedekt met glasplaten, hetgeen veel licht op de perrons toelaat. Ik zag ernaar uit de architect, Philippe Samyn, te ontmoeten en zijn verhaal te horen.

Helaas was Philippe verhinderd en werden wij op het perron verwelkomd door Jacques Ceyssens, een van de partners van het bureau en betrokken bij het project. Zijn negatieve houding was niet bevorderlijk voor een juichende beoordeling van dit station. Ook het nogal smoetziche uiterlijk werkte niet mee, in plaats van stralend wit oogde het staal gelig en vervuild.

Jacques vertelde dat ze zoveel mogelijk van standaard materiaal waren uitgegaan, zoals gewone betontegels in plaats van duur natuursteen voor de perrons en makkelijk te reinigen materialen als staal en glas. De verbinding in de vorm van een voetgangers/fietsersbrug dwars door het station onder de overkapping was

rondleiding door Jacques Ceyssens

helaas nog niet gereed.

Door de grote hoeveelheid glas in het dak oogt het station inderdaad heel licht en op zich erg ruimtelijk. Maar zodra je vanaf een perron afdalt naar de onderdoorgang wordt het donker en nauw. Jacques leidde ons eerst naar de uitgang aan de achterzijde, waar veel grootse nieuwbouw is verzezen met een verdiept plein op het niveau van de spooronderdoorgang.

Hoge trappen verbinden het plein met de achtergelegen stad. Vanaf het plein terugkijkend naar de entree van het station werd heel duidelijk dat inbedding van het station in de omgeving duidelijk toch geen deel uitmaakte van de opdracht. Het donkere gat, opgeleukt met vrolijk gekleurde bogen, waar je in moet voor het station heeft geen enkele relatie met de lichtheid van de stationsoverkapping.





# STATION LEUVEN (VERVOLG)



De uitgang aan de stadszijde van de onderdoorgang sloot ook niet fijn aan op het stedelijke patroon, maar omdat het geheel nog niet af is hebben we goede hoop dat de ontsluiting vanaf het (nu met tijdelijke units volgezette) stationsplein in de toekomst de stad een waardiger entree naar de stationshal zal bieden.

Na de sprankelende sensatie van station Luik was station Leuven helaas teleurstellend en niet alleen omdat er natuurlijk een groot verschil in budgettering was, maar vooral doordat de frustratie die Ceyssens uitstraalde ook in het gebouw en haar inpassing voelbaar was.





Originele stationsoverkapping door Clement Van Bogaert (1898)  
 Originele ontvangstgebouw door Louis Delacenserie (1905)  
 Huidig stationscomplex door Jacques Voncke

rondleiding door Koen van Lancker



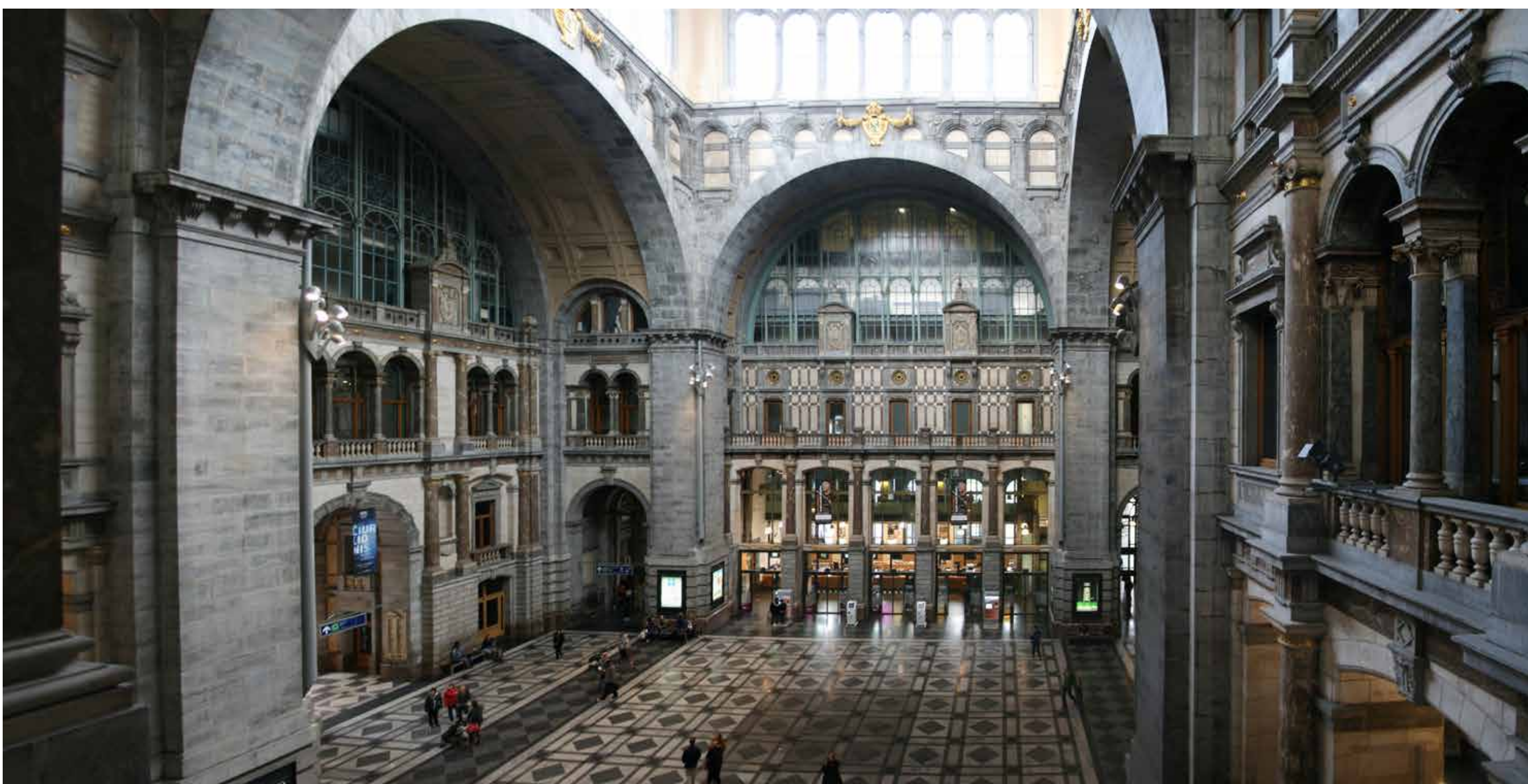
Groep bestaat uit de NMBS-holding, verantwoordelijk voor de grote stations en alle ondersteunende diensten; de NMBS, verantwoordelijk voor de kleine stations; en tenslotte Infrabel, vergelijkbaar met ProRail, verantwoordelijk voor de sporen, stops, perrons en tunnels. Vanaf 1 januari 2014 verdwijnt de holding, en worden de eerste twee samengevoegd. De architect is ook voor honderd procent onderdeel van de bouwheer. Hoofdarchitect was Jacques Voncke, wie met een team van ongeveer veertig architecten het project heeft ontworpen. Het derde deel van het project zijn de aannemers. De totaalopdracht is opgedeeld onder verschillende partijen.

Het station van Antwerpen was oorspronkelijk een kopstation. Om het station geschikt te maken voor doorgaande hogesnelheidslijnen, is gekozen om twee sporen onder het oude station door te laten lopen. Om een wirwar met de metrolijnen te voorkomen, is er voor gekozen om deze sporen op twintig meter diepte te leggen. Zodoende was er niet alleen plaats voor twee niveaus, maar kon er nog een extra niveau tussen gestoken worden. Het nieuwe station heeft dan ook perrons op drie niveaus. Alleen de middelste twee sporen van het onderste niveau gaan onder het station door. Het bedrijf wat de metro heeft gebouwd, heeft ook met het treinstation geholpen.

Eerst is er een tunnel onder het bestaande gebouw gegraven. Om te voorkomen dat het bestaande gebouw schade op zou lopen, is het vol geplaatst met sensoren. Wanneer een sensor

We komen enige tijd eerder dan gepland in het station van Antwerpen aan en hebben zodoende enige tijd om het station te verkennen, voordat Koen van Lancker ons ontvangt voor een introductie in het oude stationsgebouw en een rondleiding door de nieuwe stations.

In het oude station vertelt Koen ons niet alleen over het ontwerp, maar ook over de situatie rond het project. Hij werkt voor de NMBS. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen is de bouwheer, zoals dat zo mooi in België heet, van de renovatie en uitbreiding van het centraal station van Antwerpen. De NMBS





# STATION ANTWERPEN CENTRAAL (VERVOLG)

meer dan drie millimeter verzakking constateerde, werd de bouw stilgelegd en met een ingenieus systeem werd de grond onder de verzakking lokaal verstevigd. Om er toch zeker van te zijn dat er geen onderdelen van de koepel op zeventig meter de hal in zou vallen, is op veertig meter tijdelijk een extra vloer geplaatst. De tunnel zelf is met de hand uitgegraven, met behulp van een tijdelijke hulpconstructie om gronddruk te weerstaan, omdat machines uitlaatgassen onder het station vrij zouden laten en vervolgens is de tunnel gestort.

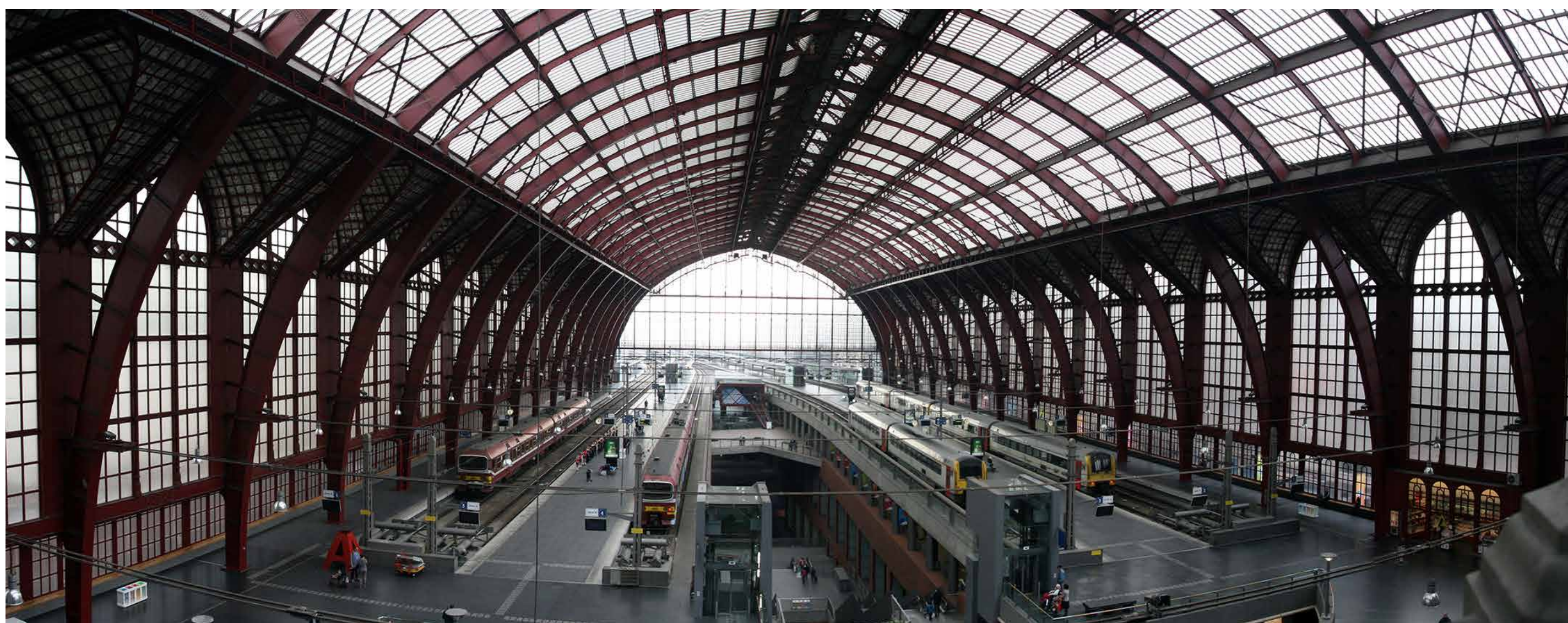
Na een introductie in het oude stationsgebouw, begint Koen de rondleiding op het Koninklijke terras van het oude gebouw en geeft een inleiding op het ontstaan van gebouwen, en de spoorwegen in het toen jonge België. België ontstond in 1830 toen het zich afscheidde van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden. In 1835 reed de eerste trein op het Europese vasteland, in België van Brussel naar Mechelen. Het station in Antwerpen werd in 1836 gebouwd, buiten de stadsmuur maar op schootsafstand. Jong en welvarend België reist intensief met de trein, maar er vallen veel doden doordat de sporen op straatniveau liggen. De oplossing wordt in 1880 geboden door het spoor op +1 te leggen, maar is stedenbouwkundig wel een ramp. In 1895 wordt de stationskap door Van Boogaert gebouwd, geheel naar de mode van die tijd. De kap is een driescharnierboog, waarbij één zijde aan het oude gebouw vast zit en de andere zijde vrij kan bewegen door temperatuurswisselingen en wind. Het stenen stationsgebouw werd gebouwd tussen 1899 en 1905 door Delacenserie.

Het jonge koninkrijk wilde aantonen, dat het bestond en gebouwen uit die tijd zijn redelijk megalomaan. Antwerpen was een belangrijke stad, omdat van hieruit de boten naar Congo vertrokken. Het station is gebouwd naar model van het station in Luzerne en toen de koning het opende was hij teleurgesteld, dat het zo'n "klein" station was. Leopold 2 stond niet bekend om bescheidenheid. Het gebouw pakt groots uit, en de show-off weerspiegelt de samenleving van die tijd; bourgeoisie, macht en geweld.



De bogen van de kap droegen oorspronkelijk marmeren en glazen panelen, maar bezweken onder dit gewicht. Het marmer en glas is vervangen door staalplaat met emaille en poly-carbonaat. Het oude gebouw is gerenoveerd naar het oorspronkelijke ontwerp, maar er is wel enige vrijheid genomen. Zo was de oorspronkelijke vloer in de hal van Belgisch steen, om de nationale trots uit te dragen. Door honderd jaar gebruik en soms desastreuze ontwerpbeslissingen was deze grotendeels aan vervanging toe. Dit is gedaan met dezelfde steen, gewonnen in Frankrijk.

De oorspronkelijke kap was tweehonderd meter lang. De EU-eisen vragen om 400 meter overkapping, en het station is dan ook verlengd tot een nieuw gebouwde tweede stationsgebouw. Door de extra lengte zijn twee extra circulatiepunten en glazen wanden als brandscheiding nodig. Tussen de twee stationshallen bevinden zich een winkelcentrum en een diamantcentrum. Van oudsher was er rond het station veel diamanthandel en men heeft deze bezigheid in het station een plaats willen geven. De diamanthandel is echter veelal business2business en heeft dus weinig aandacht voor publieke ruimte. Dit deel van het station is ook niet zeer succesvol en er wordt gezocht naar een andere gebruik van deze ruimten.



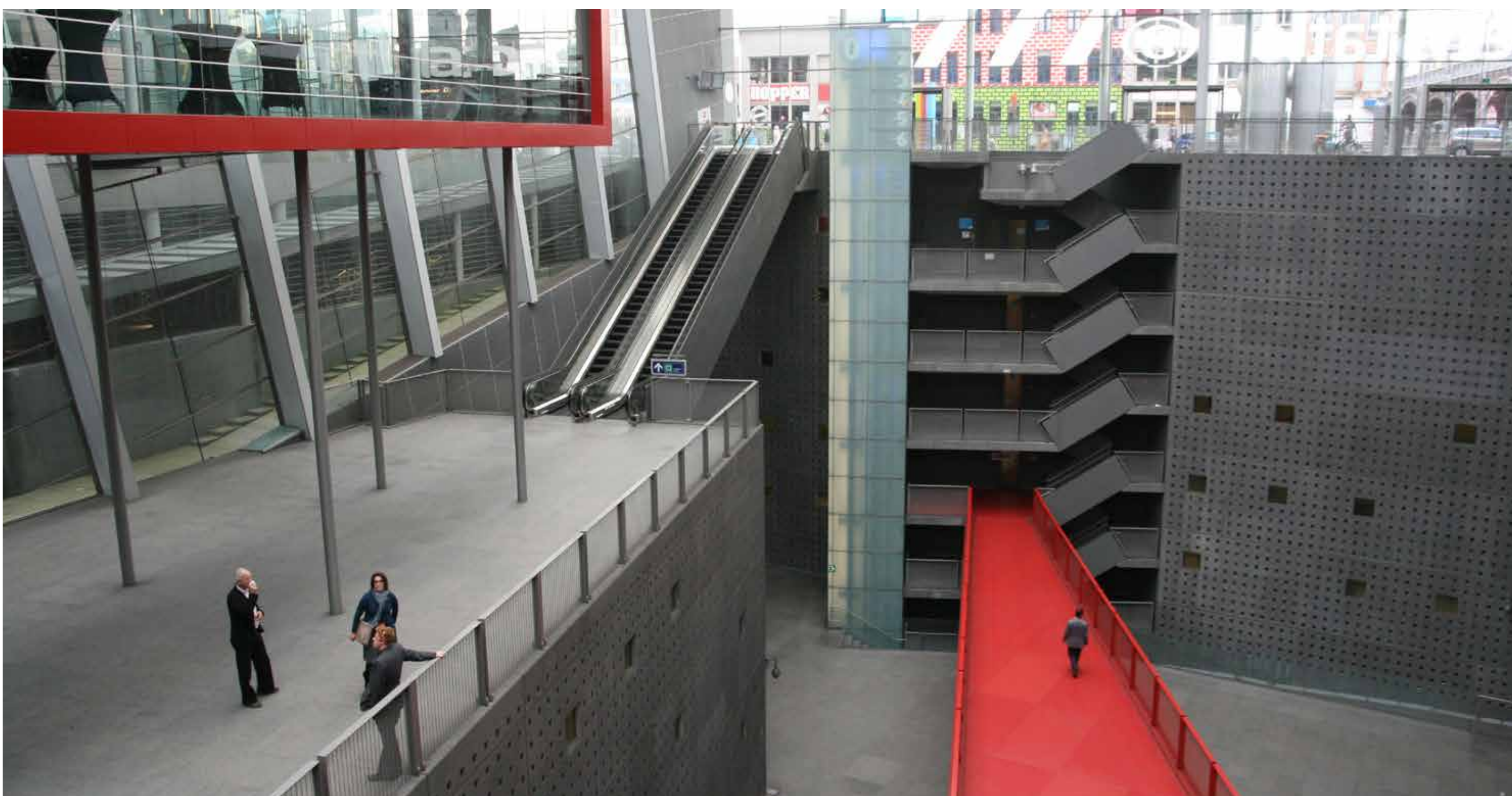


# STATION ANTWERPEN CENTRAAL (VERVOLG)



Het tweede station is ook een volwaardig station, eveneens ontworpen door Jacques Voncke, en biedt daarnaast plaats aan een fietsenstalling en parkeergarage. Het ontwerp speelt in op de ontmoeting van twee assenstelsels, het orthogonale assenstelsel van het spoor en het lichtgedraaide grid van de stad. Het volledige ontwerp volgt deze logica, tot aan de constructieve uitwerking, hetgeen het project moeilijk maakte. De stad zelf hoopt dat de commerciële ontwikkeling van nieuwe stationsgebied bijdraagt aan een opwaardering van het van oorsprong arme gebied.

Koen kent het station tot in de finesses en wist ons dan ook exact op de juiste tijd op de juiste plaats te brengen. Onze trein vertrok vanaf het laagste niveau, 20 meter onder straatniveau, na een laatste spectaculaire blik het atrium in. Bepakt met broodjes en koffie, zonder Belgische wafels, vervolgden we onze reis naar Rotterdam.

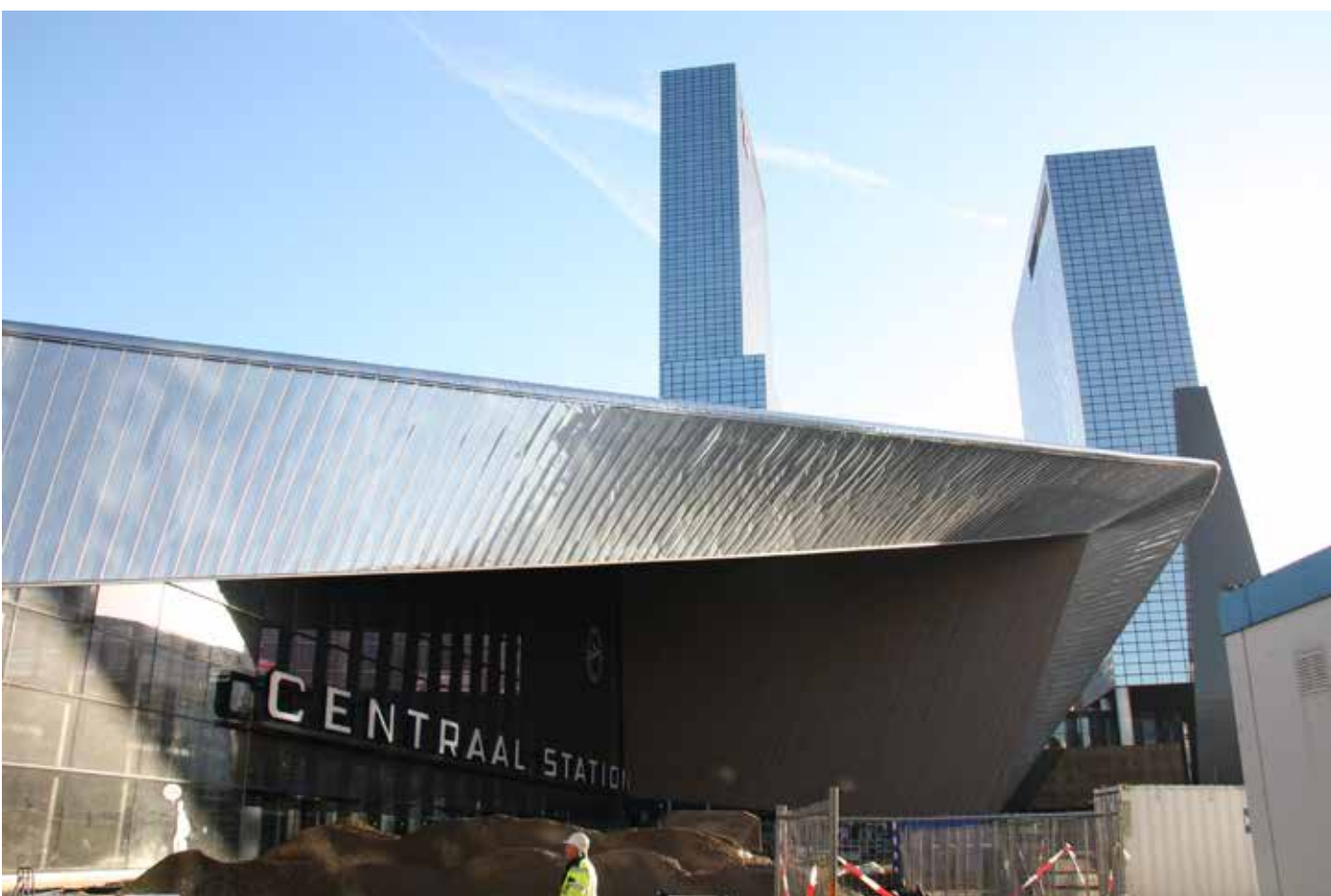




# STATION ROTTERDAM CENTRAAL

verslag door **Ruud Wilmink**

Origineel stationscomplex door Sybold van Ravesteyn (1957-2007)  
Nieuw stationscomplex door Bentham Crouwel Architects (2014)



Rotterdam Centraal is het één na laatste project op onze driedaagse treintoer van meer dan 2000 km, als één van de deelnemers het tenminste goed heeft uitgerekend. We komen via Roosendaal vanuit Antwerpen en zijn dan stations gepasseerd met buitenissige namen als: “Luchtbal” en “Kijkuit”. Voor iemand die zelden gebruik maakt van het openbaar vervoer een bijzondere ervaring. De tocht heeft overigens ook geleerd dat vertragingen en zelfs het uitvallen van treinen tot de normale praktijk behoren en dat de Duitse treinen aanmerkelijk minder “pünktlich” rijden dan gedacht.



In Rotterdam worden we opgewacht door Jan Bentham, coördinator van het Team CS: de architecten van de “bovenwereld”, en Maarten Struijs, verantwoordelijk ontwerper van de omvangrijke “onderwereld”. Jan legt uit dat Bentham Crouwel zich voor deze meervoudige opdracht verbond met Meyer en Van Schooten en West 8, omdat ze anders weinig kans dachten te maken om te winnen. Immers ze waren al betrokken bij de nieuwe stations van Amsterdam, Utrecht en Den Haag. Slechts twee van de zes sleutelprojecten worden ontworpen

rondleiding door Jan Bentham en Maarten Struijs

door andere architecten: Arnhem Centraal door Ben van Berkel (UNStudio) en Breda Stationskwartier door Koen van Velsen.

Het qua hoofdpzet eenvoudige station, met een budget van ca. 180 miljoen, kon er komen omdat “Leefbaar Rotterdam”, na een eclatante verkiezingswinst, het op één miljard begrote plan van Will Alsop uit 2001 naar de prullenbak verwees. Exit “De Wijnglazen”, zoals de kelkvormige gebouwen in de volksmond werden genoemd. Daarvoor in de plaats hebben we nu: “De Puntzak”, “De Haaibek”, of, naar believen, “Station Kapsalon” in associatie met de aluminium bakjes waar de typisch Rotterdamse hap met friet, shoarma, kaas en salade in wordt opgediend. Een variant is nog: “Dakkie Kapsalon”, een verbastering van “Bakkie Kapsalon”. Voorwaar een teken dat het project nu al verankerd is in de Rotterdamse samenleving.

De gebutste roestvrij stalen bekleding van de overweldigende “Haaibek” riep in het begin nogal wat weerstand op, zoals





# STATION ROTTERDAM CENTRAAL (VERVOLG)



Jan vertelt. De geprononceerde vorm staat in schril contrast met het bescheiden, uitnodigende gebaar dat de gekromde gevel van het voormalige station van Van Ravesteijn zo dierbaar maakte. Aan dat jarenvijftiggebouw herinneren alleen nog de gevelbelettering, de klok en de “spekulaasjes” boven de toegangen naar de fietstunnel.

De ontvangsthal is groots van opzet en straalt luxe uit. De treinen kun je op één hoog al zien staan en de perrons zijn gemakkelijk bereikbaar via een verbrede onderdoorgang, waar daglicht in doordringt middels de trapopgangen. De hellende

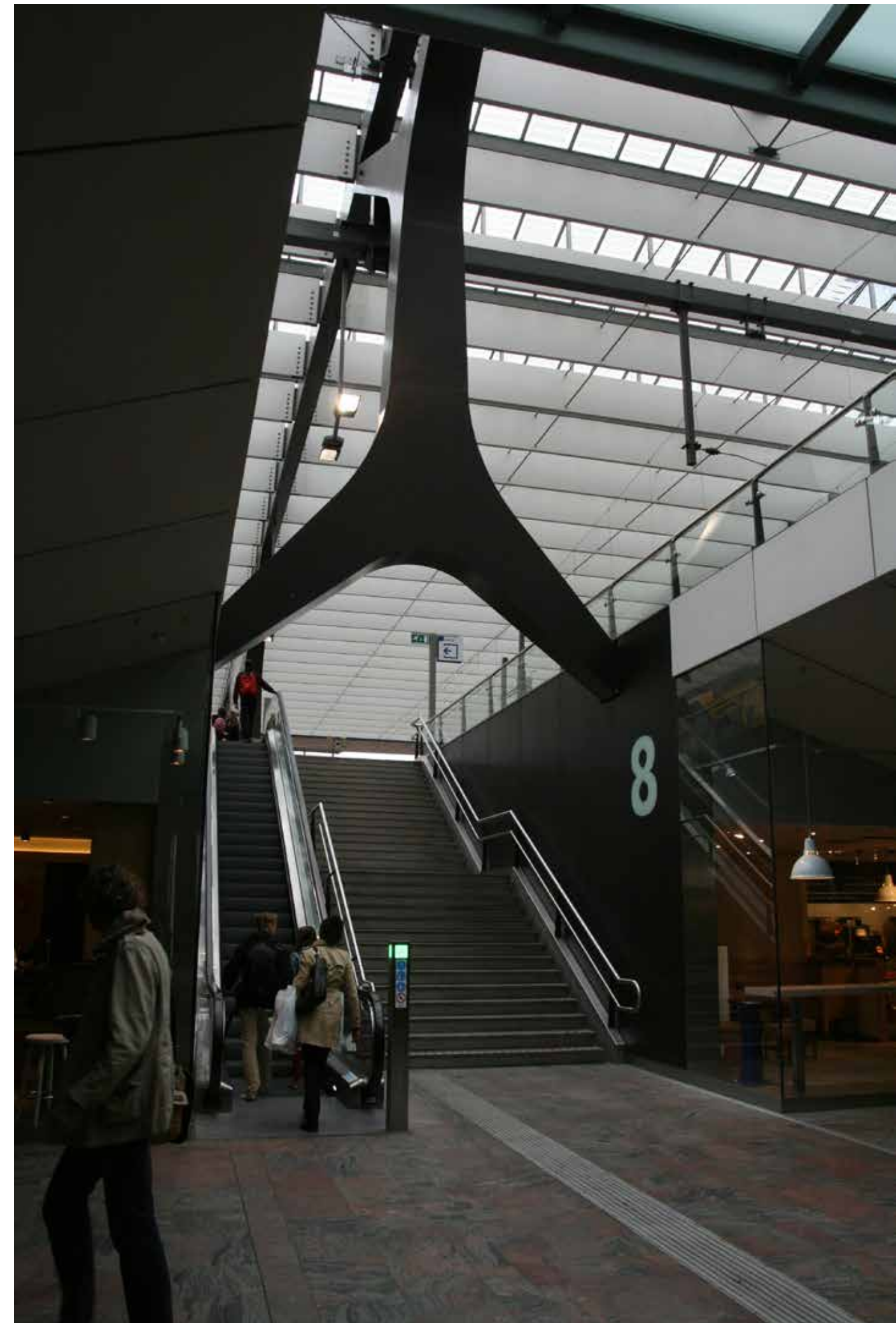
kap van de hal sluit aan op de lichte overkapping van de perrons, die gemodelleerd lijkt naar de glaskappen van de Westlandse kassen. Het glasdak rust op grijs geverfde houten liggers die, op hun beurt, weer gedragen worden door donkere Y-vormige, stalen kolommen die zijn geënt op de pijlers van de vroegere perronabri's van Van Ravesteijn.

Als wij er zijn is het zwaar bewolkt weer, maar hoe het zonlicht speelt met de patronen van de zonnecellen op het glasdak hebben we eerder kunnen ervaren, toen we hier een paar weken geleden waren, op weg met een ander AetA gezelschap naar Londen.





# STATION ROTTERDAM CENTRAAL (VERVOLG)



Het station heeft aan de noordzijde een bescheiden vormgegeven zigzaggende glasgevel, maar die is dan wel weer 250 meter lang. Een forse maat ten opzichte van de kleinschalige negentiende eeuwse woonwijk die er aan grenst. Medewerking van de bewoners werd dan ook niet verkregen.

Met onze bagage immer hobbelen achter ons aan, gunt Maarten Struijs ons nog een blik in het ondergrondse metrostation, dat rechtstreeks vanuit de ontvangsthal bereikbaar is. Voor zover

hij geen dubbele hoogte heeft kunnen toepassen, heeft hij de geringe beschikbare hoogte weten te maskeren door een hoog verlichtingsniveau en spiegelende wanden en plafonds. De langzaam van kleur veranderende verlichting op de wanden veraangenaamt de sfeer.

Na anderhalf uur is het dan alweer tijd om op de sneltrein naar Amsterdam Centraal te stappen, waar de leerzame excursie wordt beëindigd.





Origineel stationscomplex door Pierre Cuypers (1889)  
Nieuw stationscomplex door Bentham Crouwel Architects (2014)

rondleiding door Jan Bentham

## De verbeelding van Amsterdam Centraal

“Hier onder bevindt zich de kathedraal.” Jan Bentham wijst naar de nieuw getegelde vloer onder onze voeten.

Wij staan 3 meter onder het voorplein aan de zuidkant van het Centraal Station in Amsterdam, op een plek waar drie dominante looprichtingen bij elkaar komen: de trap van en naar de ingang van het treinstation, de trap richting het stadscentrum en de lange tunnel die naar het perron van de bestaande metrolijn richting zuidoost leidt. De drie richtingen vormen een ‘Y’ en wij staan op het knooppunt van deze ‘Y’.

De tunnel van de nieuwe Noord-Zuidlijn moest 22 meter diep duiken om onder de binnenstad van Amsterdam doorgetrokken te kunnen worden.

Dit getal, 22 meter, heb ik vandaag al eerder gehoord. In Antwerpen was het de nieuwe Hogesnelheidslijn, die precies 22 meter onder de grond geboord moest worden. Toeval? Wat is dat toch met deze getallen? Ondanks dat men er overal van overtuigd is dat de berekeningen en beslissingen specifiek voor elke situatie nauwkeurig zijn onderzocht, komen telkens dezelfde getallen terug.

Jan weet enthousiast een beeld te schetsen hoe deze 22 meter hoge verdeelhal van de metrolijnen onder dit voorplein van het station er uit komt te zien.



*San Carlo alle Quattro Fontane, F. Borromini 1634-1677, foto: Heike Löhmann, 2008*

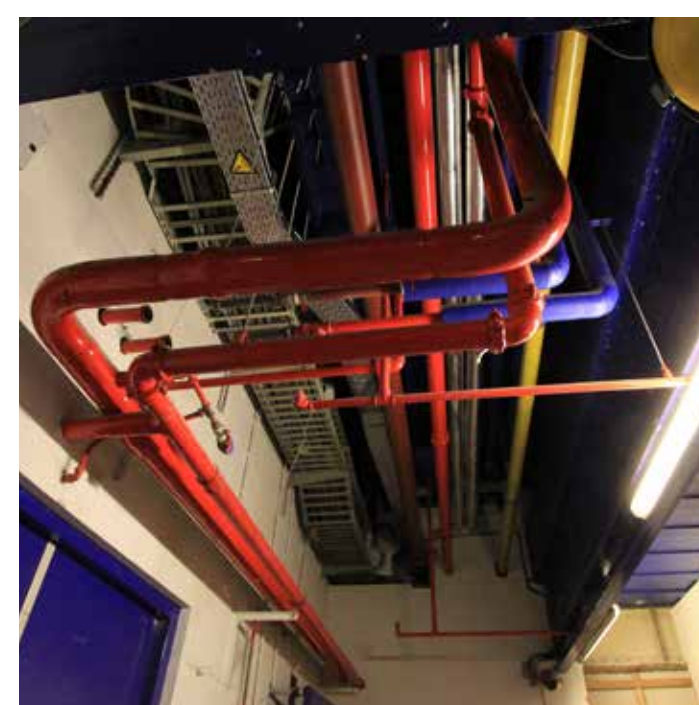
Daarnaast heeft het begrip ‘kathedraal’ zijn uitwerking waardoor er mooie beelden in mijn hoofd ontstaan. Ik denk aan de over gedimensioneerde gebedshuizen, die, gelovig of niet, diepe emotionele indruk maken. Met hun bovenmenselijke maat reduceren zij het individu weliswaar tot een , zandkorrel’ maar tegelijkertijd stimuleren ze een blij gevoel door de verrassende en feestelijke ensceneringen van het binnenkomende licht.

In de nieuwe verdeelhal zal volgens Jan Bentham op één punt

- langs de zuidoost wand, als ik het goed heb begrepen - een sleuf komen waardoor het daglicht tot op het diepste punt van de hal neer kan strijken. Dit is het niveau waar zich de perrons van de Noord-Zuidlijn bevinden.

Door die grote hoogteafstand tussen Noord-Zuidlijn en maaiveld kan hier ook de Oostlijn naar het westen door getrokken worden. Ik begrijp, dat dit laatste vooralsnog niet in de planning is opgenomen.

Wel zal vanuit deze verdeelhal een directe toegang ontstaan die midden in het Station uitkomt, of beter: midden in het gebied waar de sporen liggen, achter de historische Stationshal van Cuypers.



*Verbindingsgang onder het spoor*

Jan laat ons later de plek zien waar deze toekomstige verbinding uitkomt: tussen de grote, bestaande toegangsroutes naar de treinen, via een verbindingsgang en een vergrendelde deur betreden we een donkere, nog wat natte en naar vers beton ruikende ruimte.

Ook hier moeten we het grotendeels met onze eigen verbeeldingskracht doen. Maar onze fantasie wordt royaal gevoed door de verbeeldende woorden van Jan. Jan kan de toekomst van deze plek toelichten op een manier alsof het er al is. Je ‘ziet’ de roltrappen omhoog komen vanaf de ‘kathedraal’ voor het station. Naar boven kijkend denk je het allemaal reeds te zien: de perrons met mensen en treinen, het daglicht dat via de overkappingen naar beneden komt en zelfs een glimp van de historische bakstenen Noordgevel van het Cuypers gebouw.

Voor de ‘aankleding’ van deze midden toegang naar de perrons, de winkels, de wanden, de balustrades enzovoort, als ook voor de historische hal van Cuypers is de bekende interieurarchitect Evelyne Merckx aangetrokken. Een voorproefje van het ontwerp voor de wanden en de balustrades van de trappen naar het perron kunnen we bij de oost-opgang van perron 13 -14 zien: smalle keramische tegels in een fris wit - met een vleugje groen?-, met een tactiele, onregelmatige oppervlakte



*De nieuwe balustrades van de trappen naar het spoor*



# STATION AMSTERDAM CENTRAAL (VERVOLG)

en beëindigingen van de wanden boven aan de balustrade door geborsteld roestvast staal in de breedte van de wand. Alle aansluitingen van de materialen zijn zorgvuldig gedetailleerd.

In deze context van intensief gebruik is een zorgvuldige en robuuste detaillering een noodzaak en de keuze voor een weerbaar materiaal zoals roestvast staal begrijpelijk. Ook zal er volgens de artist impressions veel glas aan te pas komen. Hoe deze materialen samen komen met het historische gebouw van Cuypers en de, door vuil en ouderdom, donkere staalconstructie van de spooroverkapping blijft vooralsnog gissen. Wordt dit een mooi verbinden van het oude en het nieuwe, die elkaar in zijn waarde laten en elkaars kwaliteiten zelfs gaan versterken? Of zullen hier straks twee werelden onafhankelijk naast elkaar bestaan? De ene kwetsbaar voor de tijd en zijn gebruik, de andere altijd glad, weerbarstig en stralend? En is dat dan erg of werkt het juist als poëzie?



*Het Centraal-Station Amsterdam (Een schoolplaat van J.B. Wolters uit ongeveer 1915)*  
[www.dierselhuis.net/bloma](http://www.dierselhuis.net/bloma)

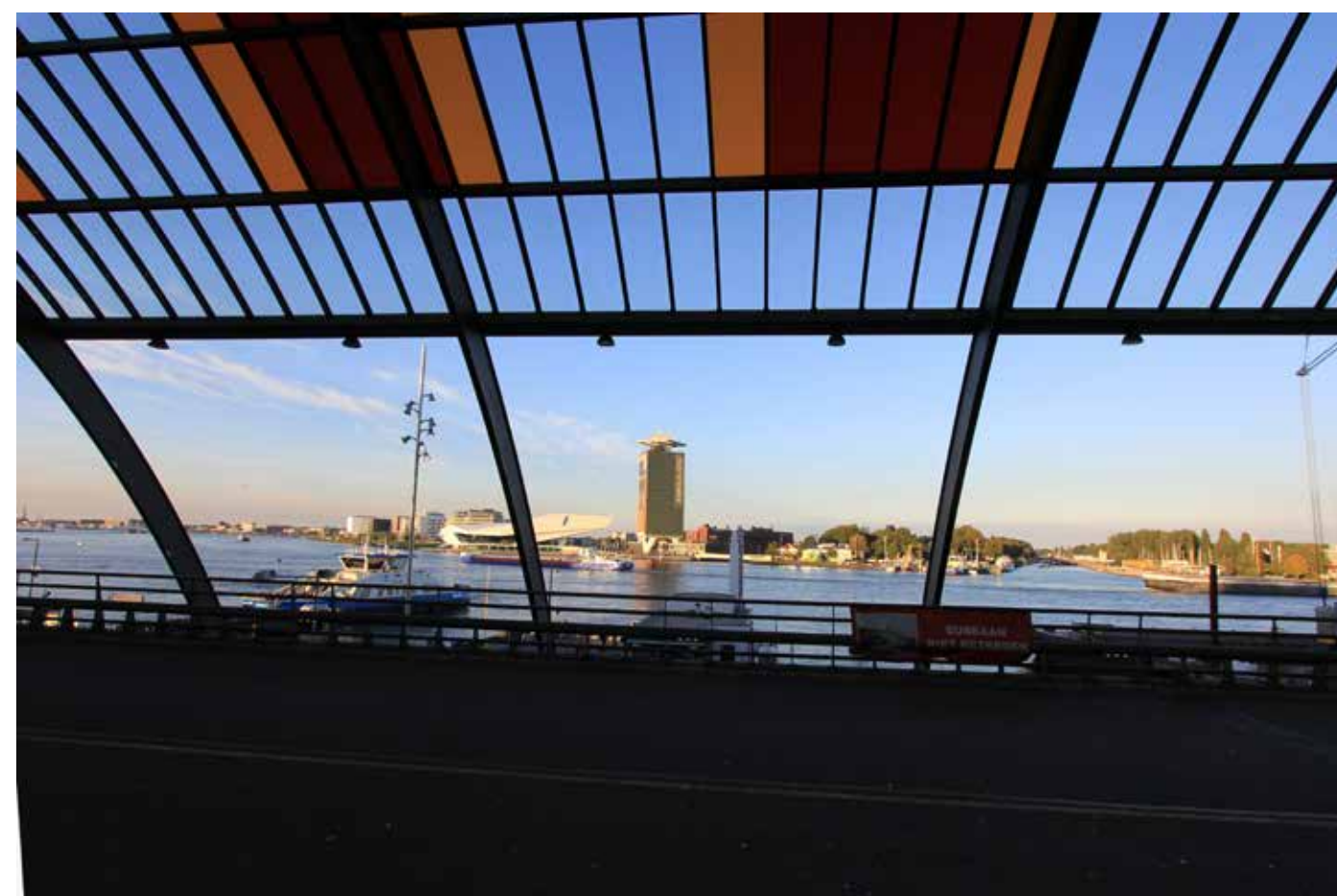
Het is zo veel wat men zich bij zo een ingreep vooraf zou moeten kunnen verbeelden als ontwerper. Naast al de, bij deze typologie behorende, logistieke samenhangen is er ook nog het haast ondoordringbare netwerk van directe en indirecte opdrachtgevers. Met name dat laatste vraagt nogal uitzonderlijke communicatieve creativiteit en vaardigheden. Jan Benthem licht in zijn rondleiding ook hierover een tip van de sluier op. Een apart verslag hiervan zou waarschijnlijk voldoende materiaal leveren voor een spannend leesboek, een theaterstuk en/of een film. Bovendien verdient het dan ook een ander schrijftalent en literair genre.

We kiezen er in dit stuk voor ons nauw langs de toelichtingen van de direct ruimtelijke beslissingen te bewegen. Die zijn al spannend genoeg. De informatie hierover werpt geregeld nieuwe vragen op, maakt nieuwsgierig en helpt geheimen te ontdekken. Tegelijkertijd worden wij ons ervan bewust dat we het openbaar worden van sommige van die geheimen wellicht nooit meer zullen mee maken. Zo vertelt Jan Benthem, na aankomst op

het platform van het nieuwe busstation aan de Noordkant, dat de planning voor dit station uitgaat van 25 jaar. 17 jaar is men nu al bezig de ingrepen, waarvan de meeste vooral onder de grond, te ontwerpen en te bouwen. Hierna zullen er nog zeker 7 jaar nodig zijn om alles tot in detail af te ronden en voor gebruik beschikbaar te kunnen stellen. Binnen die periode zal vast ook op de ene of andere plek een aanpassing of uitbreiding bedacht worden. “Dergelijk station is nooit af”. Dit besef neemt Jan mee uit zijn ervaring van, inmiddels al weer 25 jaar, ontwerpen aan de luchthaven Schiphol.

Maar wat zijn 25 jaar bij zo grootschalige ontwikkelingen?

Het zicht naar Noord, Noordwest en Oost vanaf dit platform presenteert een panorama dat in grote mate pas in de afgelopen 15 tot 20 jaar is ontstaan. En de grootschalige, structurele veranderingen in Amsterdam Noord zijn maar net begonnen.



*Uitzicht vanaf het busstation over het IJ naar Amsterdam Noord*

Het is pas tien tot vijftien jaar geleden dat de bekleding van de laatste overkapping van de sporen transparant werd gemaakt. Hierdoor kan men sindsdien vanaf spoor 15 het IJ zien. Voor velen was dit een echte eyeopener: niet alleen mensen van buiten de stad, maar zelfs veel Amsterdammers hadden zich nooit gerealiseerd, of waren het vergeten, dat het station aan dergelijk groot waterkanaal ligt.

De nieuwe overkapping van het plateau voor de bussen is een voortzetting van de bogen over het spoor naar het Noorden. Voor de ‘Noorderlingen’ en de met de cruiseschepen arriverende toeristen zal in toekomst geen twijfel meer bestaan: Dit is Amsterdam!

Daarvoor zorgen de grote, felrode glazen panelen in de nieuwe boogconstructie van de overkapping, die gezamenlijk het woord ‘Amsterdam’ vormen.

Dit rode glas komt voort uit een jeugdherinnering van Jan Benthem die hem altijd is bij gebleven. Op de beide uiteinden van de grote overkapping was vroeger op het glas de reclametekst van Blom & van der Aa geschilderd.

Jan vertelt meeslepend hoe gefascineerd hij als kind was door het licht dat door die rode letters heen straalde en zulke mooie rode vlekken en figuren op de grond en alles wat zich binnen deze hal bevond projecteerde. Door het instemmend knikken



## STATION AMSTERDAM CENTRAAL (VERVOLG)



*Op de overkapping staat een grote reclametekst van Blom & van der Aa, geschilderd door Gerard Sluijter, overleden in 1954 of 1955. Amsterdam CS, 13 september 1969; Foto: Fons van der Jagt. [http://www.nicospilt.com/index\\_reclame.htm](http://www.nicospilt.com/index_reclame.htm)*

van enkele excursiedeelnemers concludeer ik dat hij niet de enige is, die zich dit nog kan herinneren. Voor Jan Benthem was dit de meest indrukwekkende ervaring van hét Amsterdam Centraal uit die tijd.

Daarom 'moeten' de nieuwe letters aan de Noordkant voor hem vanzelfsprekend in rood glas. Een heel klein beetje kunnen we door de stralen van het zonlicht op deze late zondag middag een idee krijgen van de verzachtende werking die de rode lichtvlekken op de vloer en elementen onder deze koepel hebben.

De nieuwe boogconstructie overspant maar liefst 60 m. Naast het plateau voor het busstation ter hoogte van de sporen overdekt dit dak ook een van de ingangen naar de nieuwe Noord-Zuid lijn en de weg voor voetgangers ( en fietsers ?) op maaiveldniveau langs het IJ, de 'IJ-boulevard'.

Door de toelichting van Jan Benthem wordt mij pas echt duidelijk, dat hier, onder het busplatform en op het niveau van de stad, een ca. 40 m dik pakket met winkels, cafés en restaurants gaat komen. Dat is wat waarschijnlijk de meeste impact zal hebben op de beleving van het vernieuwde station als geheel. Een doel daarbij is om deze kant van het station als een volwaardige voorkant te laten functioneren en, zoals Jan Benthem het formuleert, als een 'modern pendant' tegenover de entreehal van Cuypers aan de Zuidkant.

Dit geschiedt dan zonder de articulatie van een hoofdentree, die toegang geeft tot een gebouw met een specifieke functie. In tegendeel. De moderne, toekomstige façade suggereert dat de stad doorloopt en haast geruisloos overgaat in het 'kwartier' van aankomst en vertrek met bus, trein, tram of metro. Een niet onbelangrijk paradox hierbij is alleen dat halverwege dit continuerende stadsinterieur toegangspoorten staan, die men vanaf 2015 (?) alleen met een chipkaart kan passeren. Dit zal direct een deel van de stadsbevolking buitensluiten, ondanks het plan om nog twee extra routes te maken, los van de drie hoofdroutes die de toegangen naar de sporen garanderen. Het zou goed zijn als personen zoals Jan Benthem, die een belangrijke

autoriteitspositie hebben opgebouwd binnen het web van het Nederlandse openbaar vervoer, dit voornemen van de NS nog een keer helpen ter discussie te stellen. Door de doorgang van de stations open te houden zou de functie van deze gebouwen niet alleen voor de verbindingen op afstand maar ook voor verbindingen op de schaal van de stad zorg kunnen dragen.

Met name met het zicht op de ontwikkelingen van Amsterdam Noord kan het station 'Amsterdam Centraal' zijn naam alle eer geven als dé verbindende poort tussen Noord en Zuid en als het bruisende knooppunt waar de informele ontmoeting van mensen uit alle windstreken plaats kan vinden.

Jan Benthem heeft ons met zijn boeiende verhalen en toelichting een beeld weten te schetsen van dit toekomstige station waar wij met nieuwsgierigheid en vol verwachting naar uitkijken.

Hartelijk dank hiervoor, Jan!



*Jan Benthem legt het allemaal uit*



deelnemers excursie

Francisca Benthem ([organisatie](#))

Betty Aarts

Paola Huijding

Chris Vegter

Tijmen Ploeg

Hester Wolters

Erik Wolters

Corinne Bouwers

Martijn Bauer

Rogier Dobma ([organisatie](#))

Evgeniya Mednikova

René van der Maten ([organisatie](#))

Petri te Brake

Ruud Wilmink

Joelma Rodrigues de Sousa

Heike Löhmann

Edward Schuurmans ([organisatie](#))

Aafke van Dijk ([organisatie](#))

Liesbeth Boeter

Luce van Rooy



