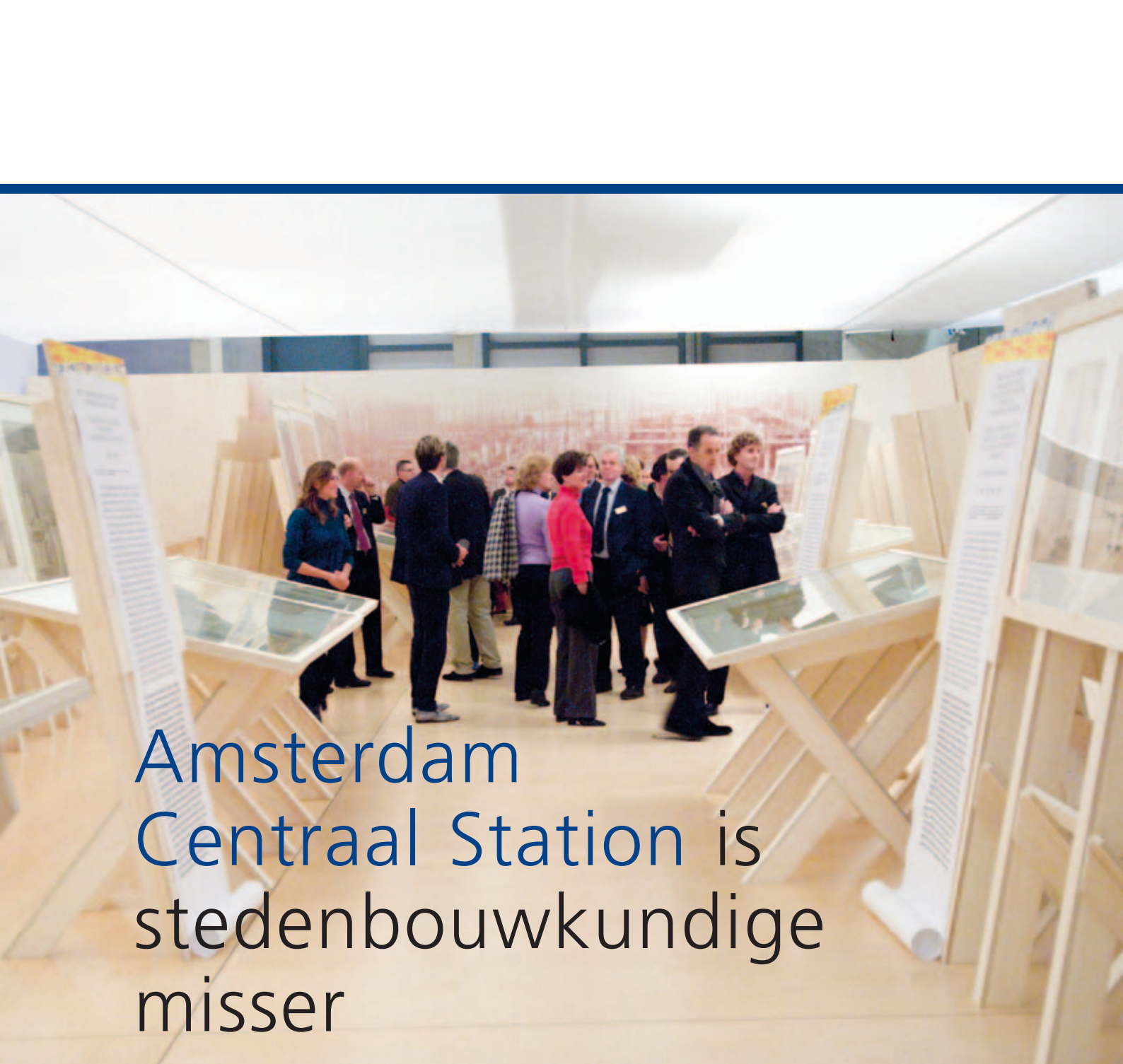


A group of people, including men and women in business attire, are gathered in a modern museum gallery. They are looking at large architectural models and information panels. The models are made of light-colored wood and have glass tops. The panels are tall and white with text and images. The background is a large wall with a red-tinted architectural drawing.

Amsterdam Centraal Station is stedenbouwkundige misser

Bijeenkomst voor relaties van NS Poort

Nederlands Architectuur Instituut,
Rotterdam, 14 november 2007

In combinatie met de
tentoonstelling *Cuypers*.
Architectuur met een visie



De ‘muur’ die de Limburgse bouwmeester Pierre Cuypers honderdtwintig jaar geleden optrok tussen de binnenstad van Amsterdam en het IJ zorgt nog steeds voor discussie. Past het Centraal Station nog in zijn stedelijke omgeving? Kan de

‘icoonarchitectuur’ van Cuypers nog functioneren of kunnen we stationsfuncties beter ondergronds stoppen, zoals nu wordt overwogen voor de Amsterdamse Zuidas? Verslag van een boeiende discussiemiddag, georganiseerd door NS Poort, rond de tentoonstelling over het werk van Cuypers.

INHOUD

- 3 Architectuur maakt nog geen stad
Patrick van Mil, NAI
- 4 Het gebied is belangrijker dan het station
Paul Rutte, NS Poort Ontwikkeling
- 5 Het station was de redder van de binnenstad
David Smidt van Gelder, Claus en Kaan Architecten
- 6 Nieuwe glorie voor Centraal Station
Ton Schaap, gemeente Amsterdam
- 7 Beter op zijn plek dan ooit
Discussie
- 8 NS Poort



Architectuur maakt nog geen stad

De ontwikkeling van een levendig stationsgebied is niet alleen een stedenbouwkundige uitdaging, aldus adjunct-directeur Patrick van Mil van het NAI. Het is ook een culturele opgave.

Van Mil verwees in zijn welkomstwoord naar de opmerkingen die drie buitenlandse critici recentelijk hadden gemaakt op een internationale conferentie, 'Reviewing Rotterdam'. Zij vonden dat er in Rotterdam veel indrukwekkende hoogbouw is verrezen, maar dat het nog ontbreekt aan echt stedelijk leven: drukte van verkeer, winkels en activiteiten op straat. 'Kortom, een ontmoetingsplek voor mensen. Alleen architectuur is niet genoeg om een bloeiend stedelijk leven te creëren.' Opmerkelijk genoeg waren de buitenlandse kenners nog het meest enthousiast over de 'koopgoot', die in de jaren negentig werd gebouwd en door veel architectuurkenners is verguisd. 'Zij prezen de opzet van het winkelgebied vanwege de slimme infrastructuur, waarin verkeersstromen en verschillende stedelijke functies effectief zijn samengebracht.'

Of het nou gaat om een stad of om de ontwikkeling van een stationsgebied, er is niet alleen sprake van stedenbouwkundige opgaven, ook van een culturele uitdaging, die op het kruispunt van programma en ontwerp moet worden gerealiseerd, stelde Van Mil. 'Wat kan een stationsgebied opleveren aan stedelijkheid?'

De expositie in het NAI over het werk van Cuyper bevat

onder andere de bouwtekeningen voor het Centraal Station in Amsterdam. 'Daardoor kun je hier het gedachtegoed achter dergelijke stedelijke ontwerpen zien. Dat maakt het NAI tot een ideale plek om de discussie aan te zwengelen over de toekomstige inrichting van de stedelijke ruimte.'

'Wat kan een stationsgebied opleveren aan stedelijkheid?'



Het gebied is belangrijker dan het station

De stedenbouwkundige problematiek rond het Amsterdamse Centraal Station vertoont sterke parallellen met de uitdagingen rond de Amsterdamse Zuidas, meent directeur Paul Rutte van NS Poort Ontwikkeling. Want hoe integreer je een station in de stad? Wat hem betreft komt er geen 'nieuwe Cuypers' aan de Zuidas.

Is het Centraal Station van Amsterdam een stedenbouwkundige misser? Met deze provocerende vraag opende Rutte zijn uiteenzetting over het monumentale ontwerp van Cuypers. Het treinstation, dat in 1889 in gebruik werd genomen, blokkeert immers het zicht op het IJ. Had het ook anders gekund? Rutte illustreerde dit aan de hand van drie vergezichten op het IJ, gezien vanuit de binnenstad, waarop het



Centraal Station met beeldmanipulatie is verwijderd – hetgeen in de zaal tot verbazing en hilariteit leidde. Het eerste beeld toonde een vrij uitzicht op Amsterdam-Noord, het tweede een jachthaven op de plek van het stationseiland en het derde een serie Bijlmerachtige, betonnen kantoren langs de IJ-oeveren. De beelden, stelde Rutte, benadrukken de opgave waarvoor de makers van het masterplan zich zagen gesteld: hoe integreer je het Centraal Station op een goede manier in zijn omgeving? 'Hoe maak je van het stationsgebied een verblijfplaats waar mensen elkaar ontmoeten en hoe zorg je dat mensen gemakkelijk vanuit de stad naar het water kunnen komen?'

'De tijd om alleen een station te maken als icoon in de stad is voorbij'

Strippen van commercie

Die vragen zijn nog steeds actueel. Een mogelijkheid zou zijn om de centrale entree van het gebouw, de zogeheten Cuypershal, meer terug te brengen in zijn oorspronkelijke staat. 'Dat betekent het strippen van commerciële uitingen, zoals Burger King-reclame.' Wat ook zal helpen is de nieuw te bouwen IJ-hal van architectenbureau Benthem Crouwel, aan de achterzijde van het station. 'Onder de kap komt een busstation, waar het autoverkeer onderdoor gaat. Aan de IJ-oever ontstaat een plein met verschillende functies, zoals detailhandel en horeca.'

Blijft de vraag: hoe zorg je dat het Centraal Station geen blokkade vormt tussen stad en water? Rutte vertelde hoe er drie tunnels in het station worden gecreëerd: een brede in het midden voor de 'rustige reiziger' en twee snelle doorgangen aan de zijkanten. Een snelle verwerking van reizigers blijft lastig, onder andere omdat de oude perrons smal zijn.

Wat betreft de integratie in de stedelijke omgeving ziet Rutte parallellen met de plannen voor een nieuw treinstation aan de Zuidas. 'De gemeente Amsterdam wil een iconstation op de Minerva-As. Wij van NS Poort zeggen: ontwikkel meer de kant van de Beethovenstraat en houd de Minerva-As vrij.'

Rutte is wel voorstander van een duidelijke entree. 'Dan moet je denken aan een hal met daarin diverse activiteiten, zoals winkels.' Verder wil hij niet gaan. 'Mijn stelling is: bouw geen nieuwe Cuypers aan de Zuidas. De tijd om alleen een station te maken als icoon in de stad is voorbij. Het gebied is belangrijker dan het object.'



Het station was de redder van de binnenstad

Ook in de negentiende eeuw was er al discussie over de ligging van het Centraal Station, dat het IJ zou afsluiten van de binnenstad. Die angst bleek ongegrond, aldus David Smidt van Gelder van Claus en Kaan Architecten. 'Het station was een economisch succes.'

Het IJ was eeuwenlang de natuurlijke levensader van Amsterdam, het centrum van handel en stedelijke drukte. Het CS was daarmee inderdaad niet in harmonie, stelde Smidt van Gelder. Maar aan het eind van de negentiende eeuw was het station wel hard nodig. 'Het IJ was uitgeput als economisch centrum. De haven kreeg een overslagfunctie voor het achterland en daarvoor was een goede spoorverbinding nodig.' Smidt van Gelder schetste hoe er rond 1880 al felle

'Bij het CS is nooit een poging gedaan om het aan de omgeving te relateren'

discussies waren over de plek van het station. Er waren plannen voor alternatieve locaties aan het Museumplein en het Sarphatipark. 'Men vreesde ook toen voor de gevolgen van een station dat het IJ afsloot, maar de vrees bleek ongegrond: het station was een economisch succes. Het was zelfs de redding van de binnenstad.'

Achterkant van de stad

Het station werd als het ware een 'beëindiging' van de stad: een muur tussen de technische wereld van de haven en het stedelijk leven in de binnenstad. 'Daarin verschilt het CS ook van dat andere icoon van Cuypers, het Rijksmuseum. Dat was wel een versmelting van de binnenstad en het



achterland. Bij het CS is nooit een poging gedaan om het aan de omgeving van het IJ te relateren: het bleef de achterkant van de stad.'

'Er moet nog meer gebeuren om het gebied een stedelijk aanzien te geven'

Toch staat het CS volgens Smidt van Gelder het stedelijke imago van het IJ niet in de weg. 'Het droeg er juist aan bij. Het heeft een overtuigende rol gespeeld en het heeft tegelijkertijd het IJ in zijn waarde gelaten. Er waren immers ooit plannen om het water vol te bouwen.'

Met de recente ontwikkeling van het Oosterdok is de 'muurfunctie' van het CS echter versterkt, meent Smidt van Gelder, waarbij de achterzijde een onduidelijke relatie met de omgeving heeft. 'De nieuwbouw langs de IJ-oeveren biedt wel volume, maar nog te weinig een overtuigende visie aangaande de stedelijke uitstraling van het gebied. De extra IJ-kap die Benthem en Crouwel hebben ontworpen is het begin van een oplossing, waarmee duidelijk wordt dat de twee zijden van het IJ en de structuur van Cuypers elkaar niet bijten. Maar er moet nog wel meer gebeuren om het gebied een stedelijk aanzien te geven.'

Nieuwe glorie voor Centraal Station

Wie moet kiezen tussen de Zuidas en het CS kiest altijd voor het laatste, meent Ton Schaap, stedenbouwkundige voor de gemeente Amsterdam. Hij ziet een prachtige toekomst glore voor het station dat zo lang is verwaarloosd.



Ik ben niet zo'n Cuypers-fan. Hoeveel roomsgheid kan een mens verdragen op een dag?', vroeg Ton Schaap zich aan het begin van zijn bijdrage af. Toch maakte Schaap zich sterk voor het heden en de toekomst van het CS, dat onmisbaar is voor de functie die het historisch gedeelte van Amsterdam nu heeft als binnenstad van Nederland.

Die binnenstad is voor auto's slecht bereikbaar. De mensen komen per fiets en per openbaar vervoer.

Binnenstad en CS zijn op

elkaar aangewezen. Ook de Zuidas zal een belangrijk knooppunt worden, maar gelet op hoeveelheden mensen, bebouwing, functies en op de aansluitende bus- en tramlijnen zal het CS deze eeuw toch verreweg het drukste station van Nederland blijven.

Schaap noemde de uitgangstelling van de bijeenkomst, dat

het CS een 'stedenbouwkundige misser' is, dus 'onzinnig'. De binnenstad en de IJ-oeveren hebben samen tien miljoen vierkante meter vloeroppervlakte, aan de Zuidas is 3,6 miljoen vierkante meter voorzien. De Zuidas is goed bereikbaar voor auto's en ruim voorzien van parkeerplaatsen. Openbaar vervoer zal daar aanvullend zijn. De Minerva-As is

voorlopig geen Damrak. Wil het op het Damrak zo druk blijven als nu, dan heeft Amsterdam het CS en alle ov-lijnen nodig, evenals voldoende fietsparkeerplaatsen.

Even naar de lucht kijken

'Het Centraal Station was lange tijd het meest liefdeloos behandelde gebouw van Nederland', zei Schaap. 'Lage plafonds en donkere gangen, geen lijn in het ontwerp van interieurs en perrons. De oorspronkelijke helderheid in het plan van Cuypers verdween. Gezien de belangrijke functie van het CS is het de moeite waard het weer bij de tijd te brengen.'

Wat de relatie tussen het CS en zijn omgeving betreft, verwacht Schaap veel van het 'opruimen' van de ruimte aan de zuidzijde. 'Daar is een stuk open ruimte voor je de stad inloopt en de rode loper van het Damrak opgaat. Er is tijd voor een moment van niet-winkelen, even naar de lucht kijken, de stad zien liggen.'

Waar de stedenbouwkundige nog niet over tevreden is, dat is het plan voor een fietspassage onder het station, in het verlengde van de Martelaarsgracht. 'Dat dreigt nu allemaal te worden wegvergaderd. Voor het fietsparkeren wil de

meest voor de hand liggende oplossing – stallingsruimte aansluitend op de fietspassage en direct onder de perrons – maar niet gevonden worden. De meest wonderlijke varianten passeren de revue.'

Toch is er al veel progressie.

'Vergeet niet: tien jaar geleden was het achter het station nog een afwerkplek. Nu wordt er gebouwd aan de nieuwe IJ-kap, waar een fietspad onder komt dat langs de boulevard loopt, en waar je uitkijkt op het pontje en de schepen op het IJ. Het is er een stuk prettiger op geworden. Aan de overkant verrijst het nieuwe Overhoeks, compleet met Filmmuseum.'

'Het Centraal Station was lange tijd het meest liefdeloos behandelde gebouw van Nederland, met lage plafonds en donkere gangen'

Beter op zijn plek dan ooit

Het Centraal Station heeft nooit beter op zijn plek gelegen dan nu, zo was te horen tijdens de discussie onder leiding van Lucas Verweij. En: 'Er is behoefte aan herkenbare plekken.'

Ton Schaap wil geen iconarchitectuur zoals Cuypers die voorstond, maar ziet wel het belang van grote ruimtes binnen stations. 'Ik ben een fan van het oude Grand Central in New York. Dat is recent in oude staat hersteld. Er bestaat een stroming die alle activiteiten in een flow wil onderbrengen, dus van alles een shopping mall maken. Ik denk dat er behoefte is aan herkenbare plekken. Dat zie je ook op Schiphol: daar is de hal het mooiste gedeelte, een soort moskee, een sacrale ruimte.'

'Ik denk dat er behoefte is aan herkenbare plekken. Dat zie je ook op Schiphol: daar is de hal het mooiste gedeelte, een sacrale ruimte'

'herkenbaarheid', en dat een reiziger 'in één oogopslag kan zien waarom hij ergens is'. Concentreren op de Minerva-As

is onzinnig, zei David Smidt van Gelder, want dat is een overschatte villawijk zonder stedelijke allure. Het station kan beter worden gericht op de Beethovenstraat.

De mix van Cuypers

Directeur Piet Geurts van NS Poort sloot de discussie af. Hij ziet duidelijke overeenkomsten tussen het felle debat nu en de discussies rond 1880, toen de neogotische en de neoklassieke stroming tegenover elkaar stonden. 'Nu spitst het debat zich toe op "iconen buiten" en "sacraal binnen", en staat de groep van de IJ-oever tegenover die van de Zuidas. Misschien moet je kiezen voor de 'mix van Cuypers': meer dan zeventig kerken bouwen en toch goed geld verdienen.'

Rutte sloot zich hierbij aan. 'Een hal op het Centraal Station is een ontmoetingsplek, niet zozeer een object. Een eindeloze sluit winkels, zoals in Tokio, is daar niet gewenst. Die benadering zie je ook op Utrecht Centraal, dat is ons eigen Tokio. Daar zijn we doorgeslagen.' Jan Benthem, de

ontwerper van de nieuwe IJ-hal, vond dat er meer dan ooit reden was tot tevredenheid. 'Het station heeft nooit beter op zijn plek gelegen dan nu. De laatste twintig jaar is in Amsterdam veel gebouwd langs het IJ. Het CS wordt nu dus een poort naar alle kanten toe. Het is nog nooit zo'n goed knooppunt én een entree naar de stad geweest.'

Vallen daar nog lessen uit te trekken voor de Zuidas? Verschillende sprekers pleitten voor





NS Poort

De stations ontwikkelen zich tot multifunctionele stadsporalen, die van alle gemakken zijn voorzien. Het worden strategische gebieden waar bedrijven, scholen en andere organisaties zich graag vestigen. Gebieden waar mensen prettig kunnen winkelen, werken, wonen en recreëren: het station en het stationsgebied als warm kloppend hart van de gemeenschap. Aangenaam, schoon en veilig. Dynamisch en uitstekend bereikbaar. Waar wegen elkaar kruisen en mensen elkaar ontmoeten.

Brede kijk

NS Poort richt zich op alle activiteiten in en rond stations. Ontwikkelen, exploiteren en beheren van stationslocaties vergt visie. Visie op het bereikbaarheids-vraagstuk en op hoe veelzijdige en aantrekkelijke stationslocaties een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing daarvan. Visie op het economische belang van een sterke stedelijke identiteit en de rol van stationsgebieden daarin. En zicht op de wensen van onze klanten. Alleen vanuit een dergelijke brede kijk kunnen wij de mogelijkheden van stationsgebieden optimaal benutten. Commercieel en sociaal-maatschappelijk. Samenwerking staat daarin voor NS Poort centraal. Wij werken niet voor, maar het liefst met onze opdrachtgevers. Of het nu gaat om de ontwikkeling en exploitatie van kantoren, winkels, woningen en scholen op en rondom stations, het beheren en exploiteren van winkelactiviteiten of de zorg voor de aantrekkelijkheid van de stations zelf. Samen stationslocaties tot leven brengen. Dat is waar NS Poort voor staat.

Hoe is NS Poort opgebouwd?

Pamela Boumeester is de directievoorzitter van NS Poort. Te onderscheiden activiteiten zijn:

Vastgoed Vermogensbeheer o.l.v. Jaap Reijnders

Het beleggen en managen van het vastgoed voor zowel NS als de institutionele beleggingsmarkt.

Ontwikkeling o.l.v. Paul Rutte

Het ontwikkelen van bestaande en nieuwe stationslocaties tot aantrekkelijke gebieden, waar mensen kunnen wonen, werken, winkelen en recreëren. Aangenaam, veilig en altijd uitstekend bereikbaar.

Operationeel Vastgoed management o.l.v. Paul Fölsche

Het operationeel managen van het vastgoed met oog voor de kwaliteit en de opwaardering van locaties.

Horeca/Retail o.l.v. Jan Kooiker

Het verrassen en verwennen van reizigers en passanten op vervoersknooppunten met een aansprekend aanbod van producten en diensten.

Overige activiteiten

NS Fiets BV, NS ProjectConsult en Passenger Terminal Amsterdam.

