# Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit

ZJA Zwarts & Jansma Architecten | Braaksma & Roos | IGG Bointon de Groot

november 2019

# PHS Amsterdam Centraal

RUIMTE VOOR DE REIZIGER

# INHOUDSOPGAVE

Dit Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit voor de scopeonderdelen oosttunnel, westknoop, IJgebouw en perrons & stijgpunten bevat:


INLEIDING iv

CONTEXT v

HOOFDSTUK 1 SCOPEONDERDELEN vi

HOOFDSTUK 2 HET MONUMENTALE STATIONSCOMPLEX 1

HOOFDSTUK 3 DE INTEGRALE TOEKOMSTVISIE 9

HOOFDSTUK 4 ONTWERPUITGANGSPUNTEN 15
- Beschrijving uitgangspunten PACS
- Overkoepelende uitgangspunten 16
  - Geheel
  - Monumentale aanbeveling
  - Nieuwbouwelementen
  - Begrenzing
  - Informatie / Commercie
  - Materiaalgebruik
- Specifieke uitgangspunten reizigerstunnels 22
  - Geheel
  - Monumentale aanbeveling
  - Nieuwbouwelementen
  - Constructie
  - Verlichting
  - Informatie / Commercie
  - Materiaalgebruik
- Specifieke uitgangspunten reizigersknopen 30
  - Geheel
- Specifieke uitgangspunten perrons 32
  - Geheel
  - Monumentale aanbeveling
  - Nieuwbouwelementen
  - Constructie
  - Verlichting
  - Informatie
  - Positie en vormgeving stijgpunten
  - Perron 1
  - Materiaalgebruik
- Specifieke uitgangspunten IJgebouw 42
  - Monumentale aanbeveling
  - Materiaalgebruik

SAMENVATTING 45

## INLEIDING

De kern van de ambities van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is zes intercity's en zes sprinters per uur in de drukste delen van het land en meer ruimte voor spoorgoederenvervoer. Voor Amsterdam Centraal betekent dit een frequentieverhoging van intercity's en sprinters. Om dit te realiseren zijn op Amsterdam Centraal de volgende aanpassingen nodig:

- het verbreden van de oosttunnel;
- het verbreden van de perrons;
- het verplaatsen van de stijgpunten;
- het aanpassen van de westknoop;
- het constructief versterken van het IJviaduct.

Voorliggend Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) is opgesteld om de ambitie vast te leggen met betrekking tot de gewenste monumentale, ruimtelijke en architectonische kwaliteit van station Amsterdam Centraal. Het ARK brengt de inpassing en vormgeving van alle scopeonderdelen van PHS Station met elkaar in verband. Het is een leidraad voor het architectonische ontwerp dat voor de hierboven genoemde scopeonderdelen wordt gemaakt. Alle ontwerpen die worden voorgesteld in het kader van PHS Amsterdam Centraal Station (PACS) moeten worden getoetst aan de uitgangspunten in het ARK.

De onderstaande documenten waren bouwstenen bij het opstellen van dit ambitiedocument:

- Waardestelling Amsterdam CS – TAK architecten
- Masterplan Stationseiland 2005 – Benthem Crouwel / Merkx + Girod
- Visie op het Monument 2009 - Benthem Crouwel / Merkx + Girod / TAK architecten

Het Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit wordt ter afstemming voorgelegd aan het supervisieteam en ter kennisgeving aangeboden aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Amsterdam. Na vaststelling door de opdrachtgever vormt het voor het supervisieteam het ruimtelijke toetsingskader voor de verdere planuitwerking. Daarnaast kan het ook als communicatiemiddel naar omgevingspartijen en het Ministerie van I&W fungeren.

## LEESWIJZER

Dit Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit begint met een uiteenzetting van de scopeonderdelen die binnen PHS Station vallen en hun relatie tot het gehele station. Het tweede hoofdstuk is een analyse van de monumentale kwaliteiten van station Amsterdam Centraal. Op basis hiervan worden er aanbevelingen gedaan. Hoofdstuk 3 beschrijft de ambitie voor de ruimtelijke kwaliteit van het station.

Als vervolg op deze drie hoofdstukken worden in hoofdstuk 4 de uitgangspunten toegelicht die bij het ontwerp van PACS worden gehanteerd.

# CONTEXT

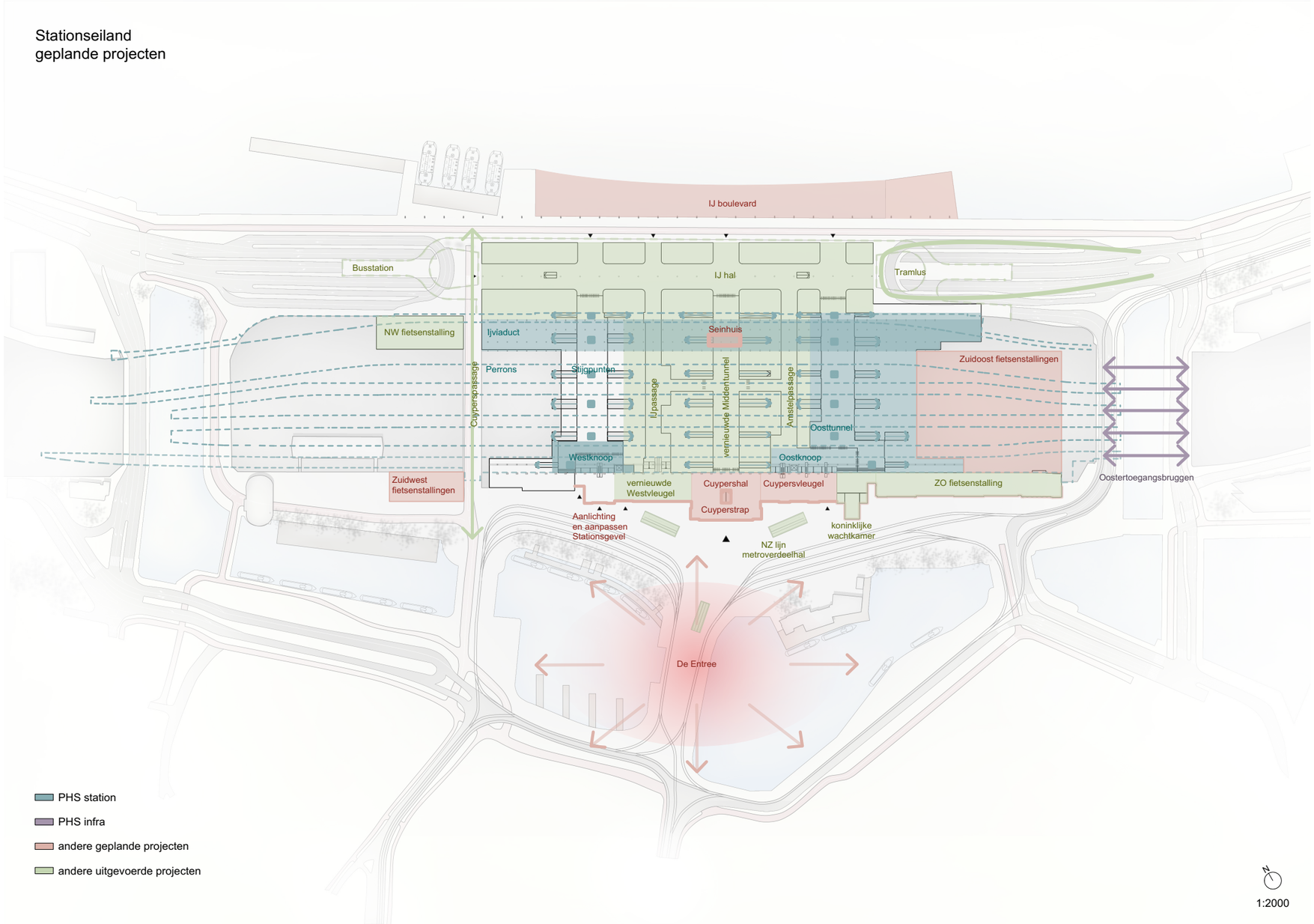
Het Amsterdam Centraal Station is gedurende zijn gehele leven regelmatig onder handen genomen met grootschalige aanpassingen. Voorbeelden tijdens de 20ste eeuw waren tweede stoomkap boven sporen 11 t/m 15, het aanleggen van de Oostlijn en de verbreding van eerst de Middentunnel en later de Westtunnel. Tijdens de laatste 10 jaar zijn o.a. onderstaande projecten op het Stationseiland uitgevoerd:

- NZ lijn perrons en metroverdeelhal
- Vernieuwde Middentunnel
- IJhal en busstation
- IJpassage en Amstelpassage
- Vernieuwde Westvleugel
- Cuyperspassage
- Tramlus
- NW fietsenstalling
- ZO fietsenstalling
- Horeca Boulevard (Cuypersgebouw, 1e etage)

Het Masterplan Stationseiland (2005) geeft de onderlinge samenhang tussen die verschillende projecten weer voor de openbare ruimte, het stationsgebouw en de gebouwen er omheen. Dit Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit borduurt voort op dat doel van een samenhangend geheel en beschrijft de ambitie voor en de relatie tussen de scopeonderdelen van het project PHS Amsterdam Centraal.

Gedurende dit project zullen ook andere projecten, buiten de scope van het stationsdeel van PHS Amsterdam Centraal, op het Stationseiland worden opgestart overwogen, ontwikkeld en gerealiseerd. Enkele projecten die op moment van schrijven in beeld zijn:

- Cuyperstrap; de directe verbinding tussen het metrostation en de centrale Cuypershal in het treinstation
- Vernieuwing stationsplein (De Entrée)
- Vernieuwing Cuypershal, Oostvleugel en gevel
- Aanlichting stationsgevel
- Vervanging ZW fietsenstalling
- Uitbreding ZO fietsenstalling
- Seinhuis
- Vervanging Oostertoegangsbruggen (PHS Infra)
- IJboulevard

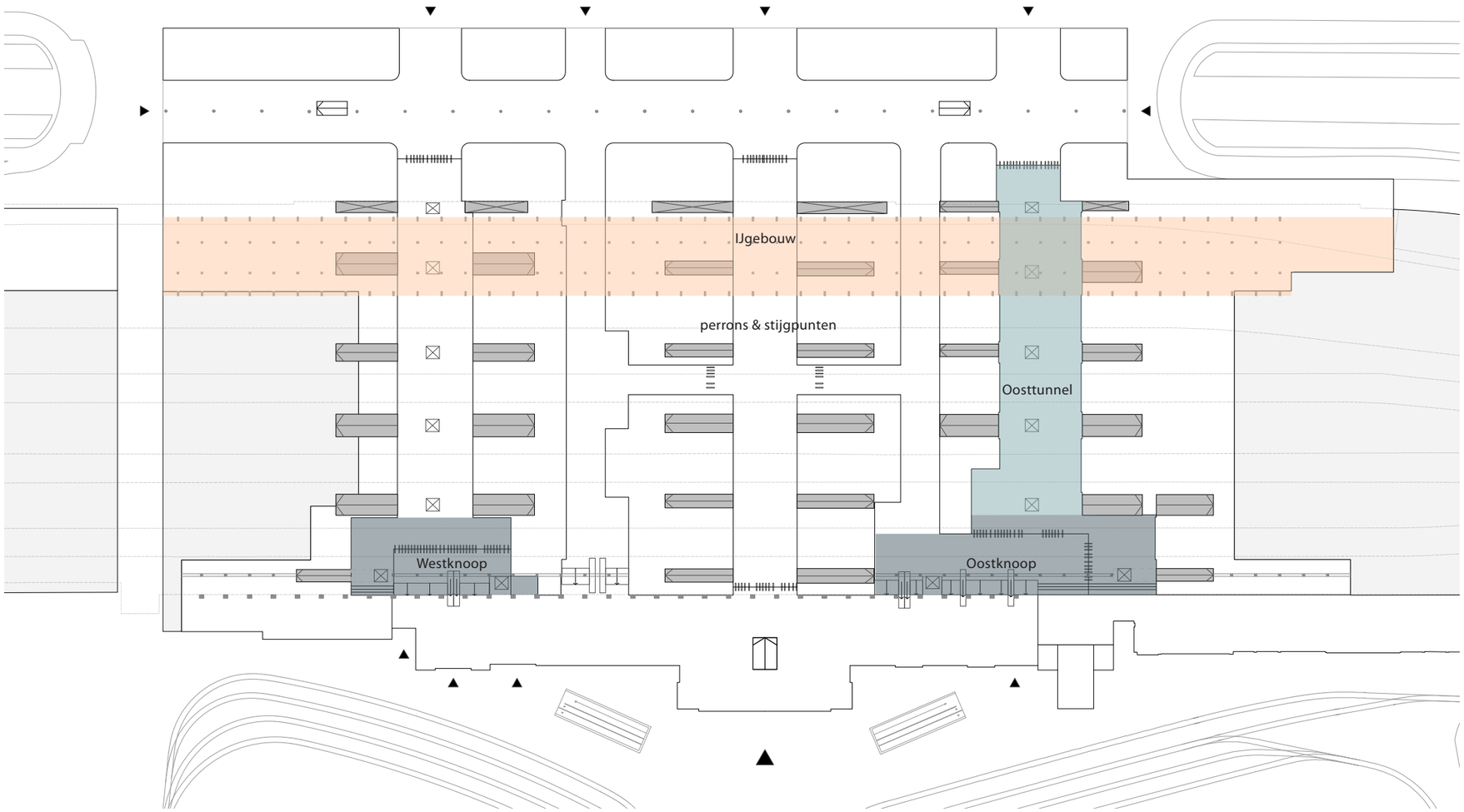


# 1. SCOPEONDERDELEN

## SCOPEONDERDELEN OOSTTUNNEL, WESTKNOOP, IJGEBOUW EN PERRONS & STIJGPUNTEN

De scopeonderdelen oosttunnel, westknoop, IJgebouw (waarbij de spoordragende constructie het IJviaduct genoemd wordt) en perrons & stijgpunten beschouwen we niet als op zichzelf staande projecten. Het onderling verband zorgt ervoor dat Amsterdam Centraal weer tot één samenhangend geheel beleefd gaat worden, waarbij de specifieke gebouwdelen wel hun eigen identiteit behouden.

Integrale benadering:
Wij kijken verder dan alleen de opgave en zien synergie tussen de verschillende scopeonderdelen. Door die te beschouwen als communicerende vaten voorkomen we dat we verzanden in ad-hoc oplossingen en wordt de opgave integraal bekeken.




Oosttunnel

Oost- en westknoop

IJgebouw

Perrons & stijgpunten

## 2. HET MONUMENTALE STATION

### SYMBOOL VOOR VEERKRACHT EN ONTWIKKELING

Van stadspoort naar verkeersknooppunt
In de jaren ’80 van de negentiende eeuw ontwierp P.J.H. Cuypers het iconische stationsgebouw als baken in de stad en als tegenhanger van het monumentale Rijksmuseum. Het gebouw was een gesamtkunstwerk, waarin vorm, structuur, ruimtelijke beleving en decoratieve elementen een harmonisch samenspel vormden met als doel de reiziger via een geënsceneerde route naar de drie perrons te leiden. De stromen van reizigers en treinen werden in dit zogenaamde verdiepingsstation gescheiden in een ondergrondse en een bovengrondse wereld. In het ontwerp was een duidelijke hiërarchie aanwezig met een sterke relatie en overgang tussen exterieur en interieur.

Van een gebouw breidde Amsterdam Centraal zich reeds in de jaren ’20 van de twintigste eeuw uit tot een complex, met de toevoeging van postgebouw De Oost ter gedeeltelijke vervanging van de oostvleugel, het IJgebouw als dienstvleugel ten behoeve van het toenemende goederenvervoer en de toevoeging van nog eens drie perrons en een tweede spoorkap.

Van een gestileerd en harmonisch geheel transformeerde het station in de tweede helft van de twintigste eeuw in een doelmatig vervoersknooppunt – reizigers moesten zich er zo efficiënt mogelijk kunnen verplaatsen. Moderne vormgeving en materialisering contrasteerden met het oorspronkelijke gebouw van Cuypers, begrenzingen tussen de gebouwdelen vervaagden en functies versmolten.

Vandaag de dag is Amsterdam Centraal één groot transfergebied. Een station dat in 1889 nog werd gezien als de noordelijke poort van de stad, heeft zich na meer dan een eeuw getransformeerd tot een multimodale vervoersknoop. Het stationscomplex van Amsterdam Centraal kan dan ook worden gezien als een van de meest veerkrachtige monumenten van Nederland. Het station is het resultaat van continue transformatie en uitbreiding. Het heeft zich altijd weten aan te passen aan de toenemende stroom reizigers en modaliteiten met elk hun specifieke ruimtebehoeften, voorzieningen en gebruik.

Amsterdam Centraal Station in aanbouw, 1889

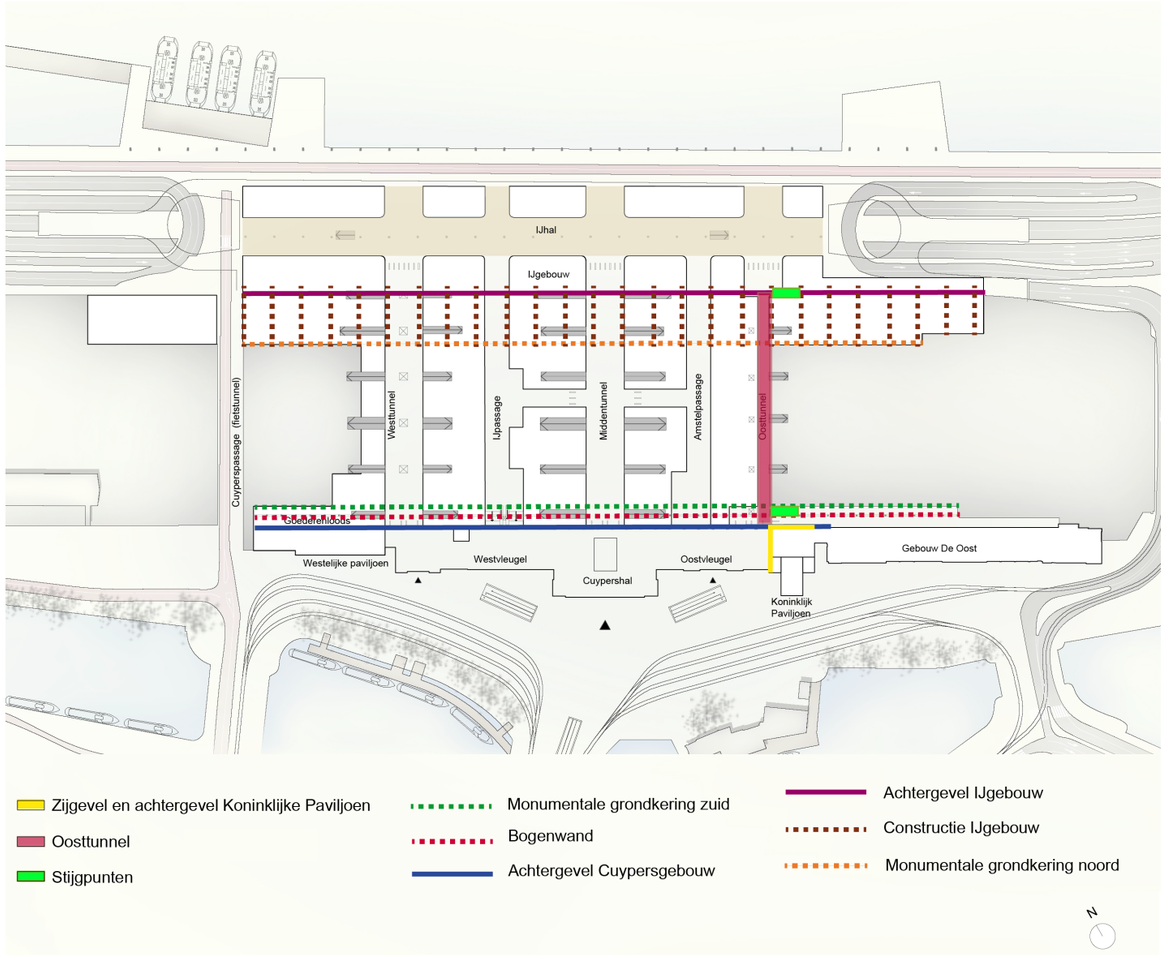
Amsterdam Centraal heeft zich in meer dan 100 jaar steeds weten aan te passen binnen de historische structuur. Ondanks de hedendaagse veelheid van sferen vormen de hieronder genoemde monumentale gebouwdelen nog altijd de backbone van het stationscomplex:

Het Cuypersgebouw, de bogenwand & grondkering
De centrale ontvangsthal, de oostelijke en westelijke vleugels, de paviljoens en de westelijke goederenvleugel behoren tot het oorspronkelijke ontwerp van Cuypers (1889). Constructieve elementen als de bogenwand, de grondkering en de achterwand van het Cuypersgebouw vormden belangrijke overgangen naar de reizigerstunnels.
Door de verschillende aanpassingen in het verleden is het Cuypersgebouw verworden tot één groot transfergebied. De oorspronkelijke hiërarchie, de herkenbaarheid van én de overgang/relatie tussen de verschillende monumentale gebouwdelen zijn daardoor vertroebeld. Zo is de relatie tussen het Cuypersgebouw en de tunnels bijvoorbeeld minder voelbaar door het (plaatselijk) verwijderen van constructieve elementen. In de huidige vormgeving is bovendien geen eenduidige materialisering/detaillering toegepast die de overgang tussen verschillende gebouwdelen duidelijk zou kunnen markeren.

Perrons & stijgpunten
De perrons vormen samen met de indrukwekkende spoorkappen en de achterzijde van het Cuypersgebouw één grote ruimte met een belangrijke lengtewerking die zorgt voor een ruimtelijke beleving van “oneindigheid”. In de loop der jaren heeft de wereld boven de sporen zich gevuld met vele verschillende vormen en materialen, zoals de (dichte) hekken, stationsoutillage, reclame en de materialisering van de perrons en de looptrappen, roltrappen en liften. Hierdoor is de stilistische eenheid en lengtewerking in de wereld van de sporen en perrons vertroebeld geraakt.

Oosttunnel
Hoewel met z’n huidige afwerking nauwelijks meer herkenbaar als zodanig, is de oosttunnel de enige resterende smalle reizigerstunnel uit het oorspronkelijke ontwerp van Cuypers. Ook de trappen in deze tunnel hebben nog hun oorspronkelijke smalle opzet en hier en daar oorspronkelijke materialisering/hekken. De ruimtelijke beleving en functionaliteit van de oosttunnel laat voor de reiziger echter sterk te wensen over en sluit niet aan bij de overige tunnels.

IJgebouw en erker
Het IJgebouw behoort samen met de laatste drie perrons en de zuidkap tot de tweede bouwfase van het station (1924). Aangespannen over de gehele breedte van het station is het IJgebouw verbonden met alle reizigerstunnels en passages van het station. In de wereld boven de perrons vormt de erker van het IJgebouw een belangrijk herkenbaar element. Het IJgebouw, met z’n bijzondere stalen constructie, subtiele verfijning in de bakstenen gevels en de erker, vormt een belangrijk bouwhistorisch onderdeel van het monument en een essentiële overgang en begrenzing tussen de nieuwe IJhal en de reizigerstunnels en de poortvrije passages. Vanuit de IJhal gezien vormt de achtergevel van het IJgebouw de historische begrenzing van het monumentale station, maar deze is slechts nog plaatselijk zichtbaar – bij de passages en bij de ingang van de oosttunnel.




Monumentale onderdelen binnen de scope

Overkoepelende uitgangspunten
Bovengenoemde gebouwdelen vatten de essentie van het monument samen. Bij de onderhavige PACS-opgave worden deze gebouwdelen allen aangeraakt. Het is dan ook van belang om bij de toekomstige aanpassingen de volgende uitgangspunten voor het monument te hanteren:

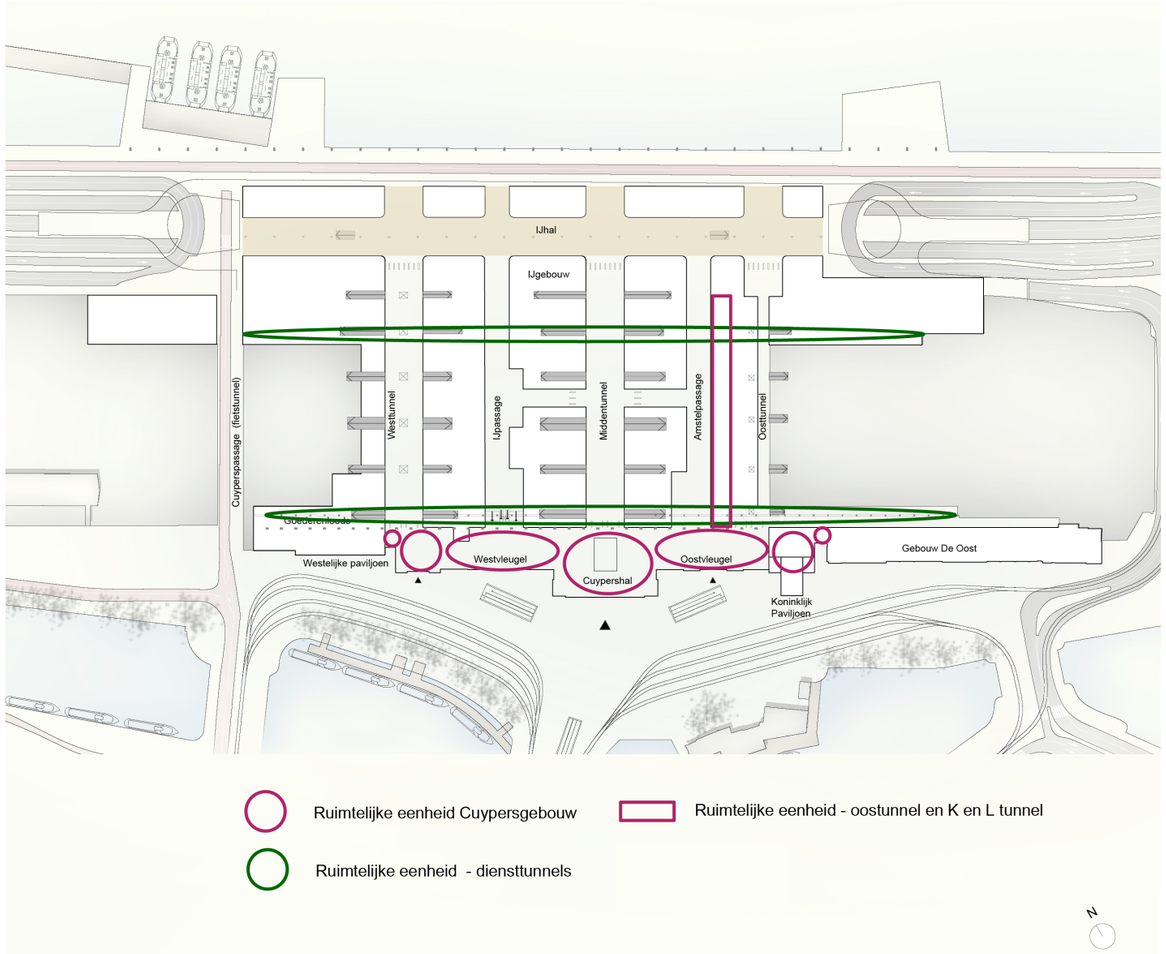
1. Behoud en versterken van de ruimtelijke structuur van Amsterdam Centraal. De oorspronkelijke structuur van de verschillende gebouwdelen is nog duidelijk aanwezig in het stationscomplex, maar plaatselijk minder afleesbaar. Binnen deze structuur zijn bepaalde elementen al flink opgerekt – zoals de verbrede west- en middentunnel (en straks ook de oosttunnel), de toegevoegde poortvrije passages en de nieuwe "terminal" IJhal aan de noordzijde van het station. Voor toekomstige ontwikkelingen is het van belang om de historische structuur te versterken en in te zetten voor een optimale functionaliteit van het station.

2. Versterken van de eenheid en samenhang binnen het stationsensemble. Een van de belangrijkste thema's van het monument is de typologie van het verdiepingsstation. Van oorsprong was er een wereld boven de perrons, waar een duidelijke eenheid heerste. Ook het reizigersdomein daaronder kende een duidelijke samenhang. In de huidige situatie is de eenheid zowel boven als onder de perrons vertroebeld en heerst er een veelheid aan sferen. Dit komt noch de beleving van het monument noch de routing en oriëntatie binnen het stationscomplex ten goede. Versterken van de eenheid en bewerkstelligen van meer samenhang binnen het monument is dan ook een belangrijk uitgangspunt bij de toekomstige ontwikkeling van het station.

3. Het creëren van een evenwichtige balans van de onderdelen binnen de hoofdstructuur - symmetrie
Met de transformatie van het stationscomplex zijn de verschillende gebouwdelen min of meer samengevoegd tot één groot reizigersdomein. De oorspronkelijke sterk symmetrische opzet is daardoor vertroebeld geraakt. Waar het Cuypersgebouw van oorsprong was opgebouwd uit een centraal ontvangstdomein, twee zijvleugels met kantoorfuncties en twee zijpaviljoens waarin zich de Koninklijke Wachtkamer (oostelijk paviljoen) en de stationschefswoning (westelijke paviljoen) bevonden – is het Cuypersgebouw vandaag de dag één langgerekt ontvangstdomein. Met de ontwikkelingen ten behoeve van PACS ligt er nu een kans om het thema symmetrie te herintroduceren en daarmee de leesbaarheid van en de oriëntatie binnen het monument te versterken. Met het verbreden van de oosttunnel bijvoorbeeld zullen alle tunnels nagenoeg gelijk zijn. Van belang is daarbij dat de te creëren oost- en westknoop op dezelfde wijze worden uitgevoerd ter versterking van de symmetrie en oriëntatie/leesbaarheid binnen het Cuypersgebouw.

4. Herstellen van de vertroebelde hiërarchie van de oorspronkelijke opzet. Cuypers bracht in zijn ontwerp een duidelijk hiërarchie in de architectuur aan tussen de verschillende onderdelen van het gebouw en gaf zo in de gevel uitdrukking aan de innerlijke bestemming. Deze hiërarchie hielp de reiziger bij de oriëntatie – zo was de hoofdentree in het hoge centrale paviljoen bijvoorbeeld al van veraf duidelijk zichtbaar. De relatie tussen gevels en interieur is echter in de huidige situatie sterk vertroebeld. Zo corresponderen de ingangen slechts nog deels met de achterliggende tunnels. Bij de westknoop bijvoorbeeld is het gehele westelijke paviljoen en het tussenlid aan de westkant ingezet als entrees voor de westtunnel – deze entrees liggen grotendeels schuin ten opzichte van de tunnel. Het westelijk paviljoen maakt nu integraal onderdeel uit van de westvleugel van het Cuypersgebouw en is niet meer als afzonderlijk gebouwdeel herkenbaar. Omwille van de leesbaarheid en beleving van het monumentale complex is het van belang om herstel van deze vertroebelde hiërarchie als uitgangspunt te nemen.

5. Het versterken van de begrenzingen en overgangen tussen verschillende sferen. De verschillende monumentale gebouwdelen binnen het stationscomplex vormen samen de essentie van het station. De afleesbaarheid van de elementen draagt niet alleen bij aan de beleving van de historische gelaagdheid van het monument, maar ook aan de oriëntatie binnen het station. De begrenzingen van ieder gebouwdeel vormen een natuurlijke overgang van sferen binnen het stationscomplex. Door de transformaties in het verleden zijn deze verschillende gebouwdelen echter niet overal even goed herkenbaar. Een belangrijk uitgangspunt bij de toekomstige ontwikkeling van het station is dan ook het versterken van de begrenzingen en overgangen tussen de verschillende monumentale gebouwdelen. Het herstellen en opnieuw activeren van constructieve elementen als de monumentale bogenwand, de grondkering en de achterwand van het Cuypersgebouw kan bijvoorbeeld een sterke begrenzing en overgang bewerkstelligen tussen het Cuypersgebouw en de verschillende tunnels. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de toepassing van hoogwaardige materialen.




Ruimtelijke eenheden (kamers) binnen de scope

## WAARDERING PER GEBOUWDEEL

### CUYPERSGEBOUW, DE BOGENWAND EN GRONDKERING

### WAARDERING

In onderstaande thema's wordt de monumentale waarde van het Cuypersgebouw samengevat.

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

Hiërarchie
Cuypers bracht in zijn ontwerp een duidelijk hiërarchie in de architectuur aan tussen de verschillende onderdelen van het gebouw en gaf zo in de gevel uitdrukking aan de innerlijke bestemming. Deze hiërarchie helpt de reiziger bij de oriëntatie – van veraf is bijvoorbeeld de hoofdentree in de middenbouw zichtbaar. De hiërarchie is echter in de huidige situatie vertroebeld door de vele aanpassingen die in de loop der tijd zijn gedaan in de gevels én in de interne structuur van het station. Zo corresponderen de ingangen slechts nog deels met de achterliggende tunnels.

Ontvangst en transfergebied
Binnen het stationscomplex vormt het Cuypersgebouw als ontvangstgebied een herkenbaar onderdeel ten opzichte van de overige onderdelen – zoals de tunnels, overkappingen, perrons en sporen.

Herkenbaarheid structuur en interieur
Ondanks de vele aanpassingen van het Cuypersgebouw de afgelopen eeuw is de hoofdstructuur van het Cuypersgebouw nog grotendeels herkenbaar in het interieur. Deze wordt grofweg ingedeeld in de volgende onderdelen:

- De hal: ondanks het feit dat de Cuypershal door de jaren heen steeds is aangepast aan de gewijzigde visie op de reizigersroute, is het oorspronkelijke karakter van de hal, deels verstopt, nog wel aanwezig en blijft de hal herkenbaar als de belangrijkste ontvangstruimte van het station.
- De vleugels: van oorsprong waren de vleugels ingedeeld met verschillende ondersteunende functies zoals bagage dropoff ruimten, kantoren, e.a.. De oorspronkelijke interne structuur en interieurafwerking is nu grotendeels verdwenen. In de huidige situatie zijn de vleugels één groot transfergebied.
- De paviljoens: deze zijn in de huidige situatie intern slechts matig herkenbaar/te beleven en dragen momenteel niet bij aan de natuurlijke oriëntatie binnen het station.
- Beide tussenleden: aan de westzijde is deze getransformeerd tot ontvangstdomein met entree. Het oostelijke tussenlid is in de loop der jaren ook meerdere malen verbouwd.
- De goederenloodsen: aan de westzijde is deze nog aanwezig – de achtergevel, bogenwand en grondkering zijn hier nog aanwezig – zie thema "constructie" hieronder. Aan de oostzijde is deze in 1924 vervangen door gebouw De Oost.

Constructie
Naast de vernieuwende constructiemethodes van de stoomkappen en rijtuigkappen (stalen trekspanten) zijn op verschillende plaatsen in het gebouw baksteengewelven (boven de centrale hal) en troggewelven (zijvleugels) toegepast. Andere waardevolle constructieonderdelen zijn:

- De funderingen onder het Cuypersgebouw
- De grondkering markeert de beëindiging van het Cuypersgebouw aan de spoorzijde en vormt een van de wanden van de voormalige dienstgang. Zodoende vormt de grondkering een essentiële overgang tussen het Cuypersgebouw en de tunnels.
- De bogenwand vormt net als de grondkering een essentieel element in de herkenbaarheid van het Cuypersgebouw en de overgang naar de tunnels
- De achtergevel Cuypersgebouw - deze is op perron 1 nog duidelijk aanwezig, maar op begane grond niveau nauwelijks nog beleefbaar door de verschillende aanpassingen in het gebouw.

Deze dragende elementen vormden nagenoeg altijd de begrenzingen van de functionele ruimten.

Westvleugel van het Cuypersgebouw

Cuypershal

Oostvleugel van het Cuypersgebouw

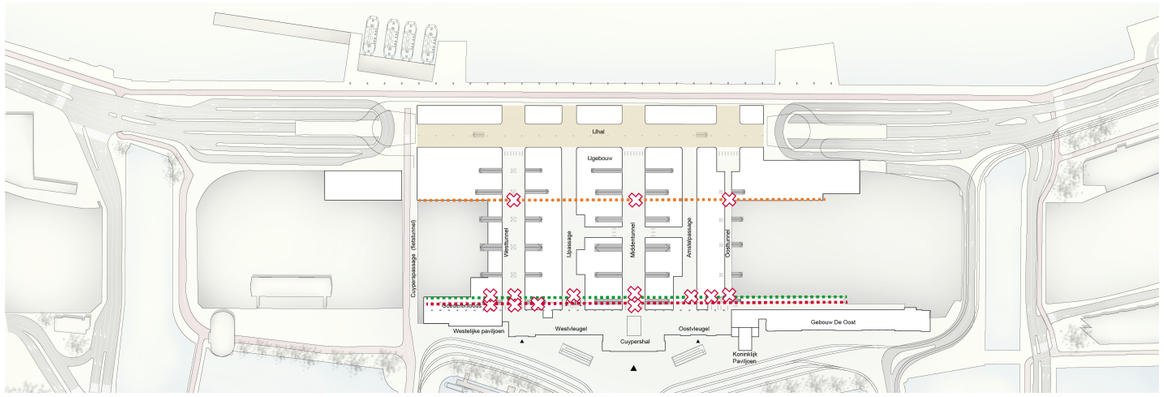
Bogenwand ter hoogte van de middentunnel - 1889

Westvleugel ter hoogte van de westtunnel

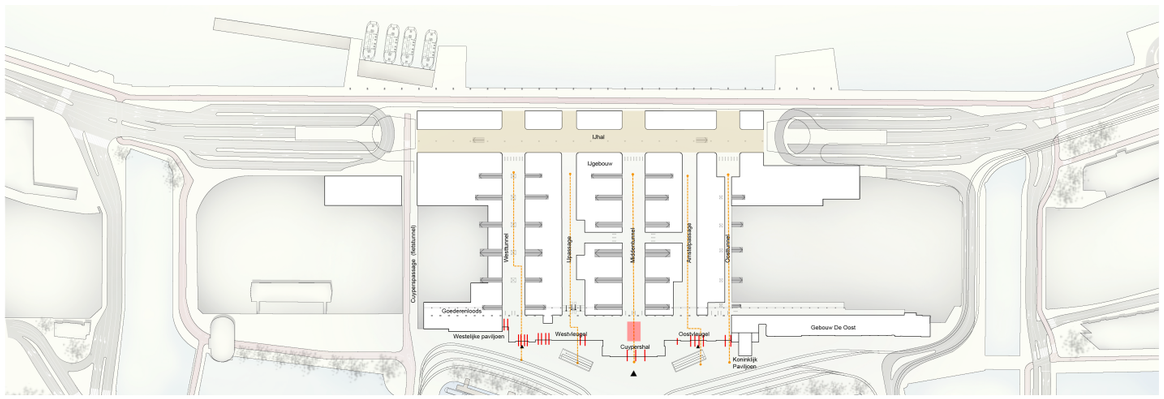
Cuypershal ter hoogte van de middentunnel

Oostvleugel ter hoogte van de oosttunnel

Gereconstrueerde bogenwand ter hoogte van de Amstelpassage




Bogenwand · Grondkering Cuypersgebouw · Grondkering IJgebouw · Huidige aantastingen bogenwand en grondkering




Huidige toegangen Cuypersgebouw · Relatie tussen de toegangen van het Cuypersgebouw en de tunnels

## PERRONS & STIJGPUNTEN

### WAARDERING PERRONS

Oneindigheid
De perrons vormen samen met de overkappingen één grote ruimte, die een duidelijke gerichtheid kent in de lengterichting, dwars op de tunnels. Deze lengtewerking van de perrons en de daaraan grenzende sporen zorgt voor een ruimtelijke beleving van "oneindigheid" die hoog gewaardeerd wordt.

Eenheid Cuypersgebouw en perron 1
Het eerste perron moeten worden gezien als onderdeel van het Cuypersgebouw. De vloer van het perron is echter grotendeels vervangen bij het verbreden van de tunnels (vooral rondom de middentunnel en westtunnel). De baksteen gemetselde rand met de basalt afdekking refereren ondanks de aanpassingen aan de oorspronkelijke opzet en zijn van waarde.

Materialisering, lengte- en breedtewerking
De gemetselde perronwanden van perron 6 en 1 zijn nog grotendeels oorspronkelijk en waardevol. Boven enkele delen van de gemetselde perronwanden bevindt zich daarnaast nog een waardevolle basaltafdekking. De materialisering van de perronvloeren heeft geen monumentale waarde. Dit geldt voor alle perrons. De overige perrons zijn vooral van waarde in hun vorm, hun oorspronkelijke breedte en de lengtewerking en hun functionele betekenis. De op de perrons aangebrachte elementen zijn zodanig gepositioneerd dat het aspect van lengtewerking sterk wordt aangetast. De materialisering/afwerking van de perrons en daarop geplaatste elementen hebben geen monumentale waarde.

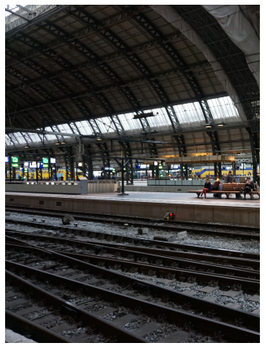
### WAARDERING STIJGPUNTEN

Monumentale trappen
De positie van de trappen in de oosttunnel/oostknoop en onder perron vijf en zes in het IJgebouw zijn, als onderdeel van de eerste twee bouwfasen van het monument, van hoge waarde. De hekken van de trappen op perron 1 en 3 t/m 6 zijn waardevol. Het metselwerk van de wanden van de trap bij perron 5 is eveneens oorspronkelijk en van waarde.

Positie van de stijgpunten
De meeste stijgpunten zijn in de loop der tijd verlegd/vernieuwd/verbreed bij het verbreden van de tunnels. De stijgpunten in de west- en middentunnel en in/onder het IJgebouw hebben geen bijzondere monumentale waarde. De positie van de stijgpunten echter, uitgelijnd en uitkomend in het midden van de perrons – zorgt voor een harmonie in het beeld op de perrons.

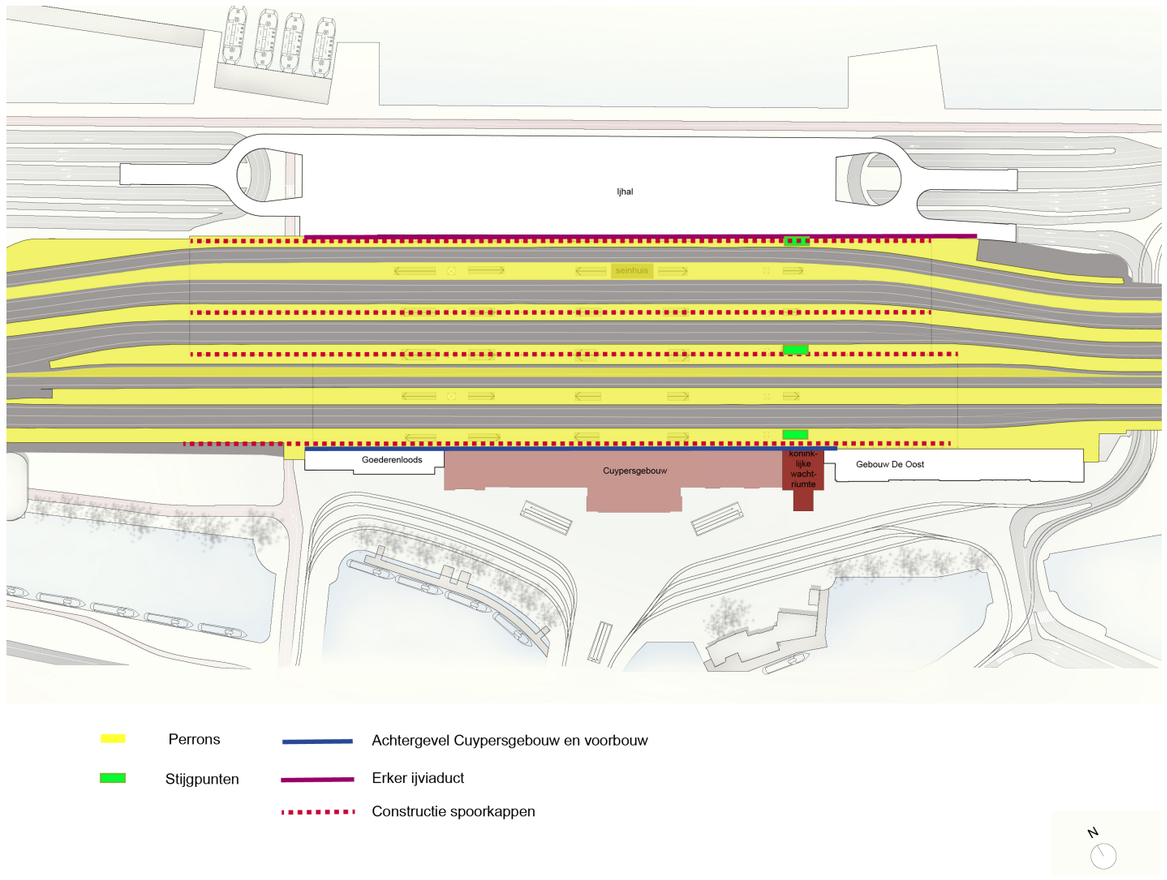
Beeld boven het spoor
Het zeer rommelige/gesloten beeld dat is ontstaan door de toepassing van vele verschillende vormen van (dichte) hekken/materialisering van de stijgpunten doet sterk afbreuk aan de eenheid en lengtewerking op de perrons.

Perron 1 met gemetselde perronwand en stijgpunt met oorspronkelijk stalen hekwerk



Stijgpunten ter hoogte van de middentunnel - dichte hekken

Elementen op de perrons verstoren de eenheid en lange zichtlijnen



## WAARDERING PER GEBOUWDEEL

### OOSTTUNNEL, OOST- EN WESTKNOOP

WAARDERING

Structuur
De oosttunnel vormt, samen met de direct ernaast gelegen dienstgang, van oudsher een essentieel verbindend element – niet alleen binnen het stationscomplex als toegang van en naar de perrons, maar ook als knooppunt tussen het stadscentrum en de IJzijde/Amsterdam-Noord. Het is de enige tunnel die z'n oorspronkelijke structuur heeft behouden – deze structuur heeft dan ook een belangrijke monumentale waarde.

De ruimtelijke beleving/materialisering van de tunnel is echter zeer matig. De oorspronkelijke afwerking is op de meeste plaatsen niet meer aanwezig. De huidige materialisering is niet eenduidig over de gehele lengte van de tunnel en is van zeer matige kwaliteit – waardoor een rommelig beeld is ontstaan. Er is op dit moment geen samenhang tussen de ruimtelijke beleving van de oosttunnel en de andere reizigerstunnels.

Overgang oosttunnel en perrons
Bij perron 1 en perron 6 is oorspronkelijk afwerkingsmateriaal aanwezig – in hun verscheidingsvorm dragen deze historische fragmenten echter niet bij aan de samenhang én natuurlijke oriëntatie binnen het stationscomplex.

Heldere begrenzingen en overgangen
De oorspronkelijke duidelijke begrenzingen en overgangen tussen het Cuypersgebouw en de tunnels en het IJgebouw zijn in de huidige opzet sterk vertroebeld.

- Binnen het Cuypersgebouw zijn de oorspronkelijke duidelijke losse gebouwdelen nog matig te onderscheiden. Bij het betreden van het station via de oostelijke entree naar de oostknoop bijvoorbeeld is een onduidelijke situatie ontstaan waarbij het ontvangstdomein met OV-poortjes direct overvloeit in de oostvleugel. De (matige) materialisering markeert geen duidelijke overgang tussen de gebouwdelen. De duidelijke scheidingswand van de Koninklijke Wachtkamer is nog gedeeltelijk aanwezig en gedeeltelijk kenbaar gemaakt met een natuurstenen materialisering, maar vormt in de huidige opzet geen duidelijke begrenzing meer tussen het oostelijke paviljoen en de oostvleugel.
- Bij de westknoop is de oorspronkelijke begrenzing/overgang tussen het westelijke paviljoen, de westvleugel en de tunnel geheel verdwenen. Waar van oorsprong drie verschillende gebouwdelen waren te onderscheiden zijn deze in de huidige situatie samengevloeid tot één ontvangstdomein. De huidige materialisering van de ruimten is niet eenduidig en van hoge kwaliteit en draagt bovendien niet bij aan een sterke ruimtelijke beleving van de ruimten en herkenning/oriëntatie binnen de verschillende gebouwdelen.
- De overgang tussen de oosttunnel en het IJgebouw is ín de tunnel nauwelijks te beleven. In deze oorspronkelijke smalle opzet van de tunnel waren de constructieve elementen van het IJgebouw voor de in- en uitgaande reizigers niet zichtbaar. Bij de entree aan de oostzijde is het IJgebouw nog wel te beleven – hier bevindt zich nog de oorspronkelijke gemetselde achterwand en zijn de troggewelven en de stalen constructie van de erker te zien.

Symmetrie tunnels en knopen
- Van oorsprong waren alle drie de reizigerstunnels gelijk in breedte. De huidige (nog oorspronkelijke) smalle opzet van de oosttunnel staat in sterk contrast tot de ruime midden- en westtunnel en nieuwe poortvrije passages.
- De relatie tussen de voorgevel van het Cuypersgebouw en de middentunnel is nog steeds sterk aanwezig – deze liggen in het verlengde van elkaar. Van oorsprong was dit de hoofdentree van het station. De oost- en westtunnel hadden hun uitgang in de voorgevel van het Cuypersgebouw – ook die lag van oorsprong in het verlengde van de tunnels. In de huidige situatie gelden deze oorspronkelijke uitgangen als belangrijke toegangen tot het station. De relatie tussen tunnels, knopen en entrees is echter door de vele transformaties (verbredingen/verschuivingen tunnels) vertroebeld geraakt. Bij de oosttunnel is deze relatie nog wel intact en wordt hoog gewaardeerd.
- Door het verschil tussen de situatie van de oost- en westknoop is de heldere symmetrische opzet van het station vertroebeld geraakt.

Toegang westtunnel

Westvleugel ter hoogte van de voormalige woning stationschef

Huidige situatie achter de toegangspoortjes westtunnel

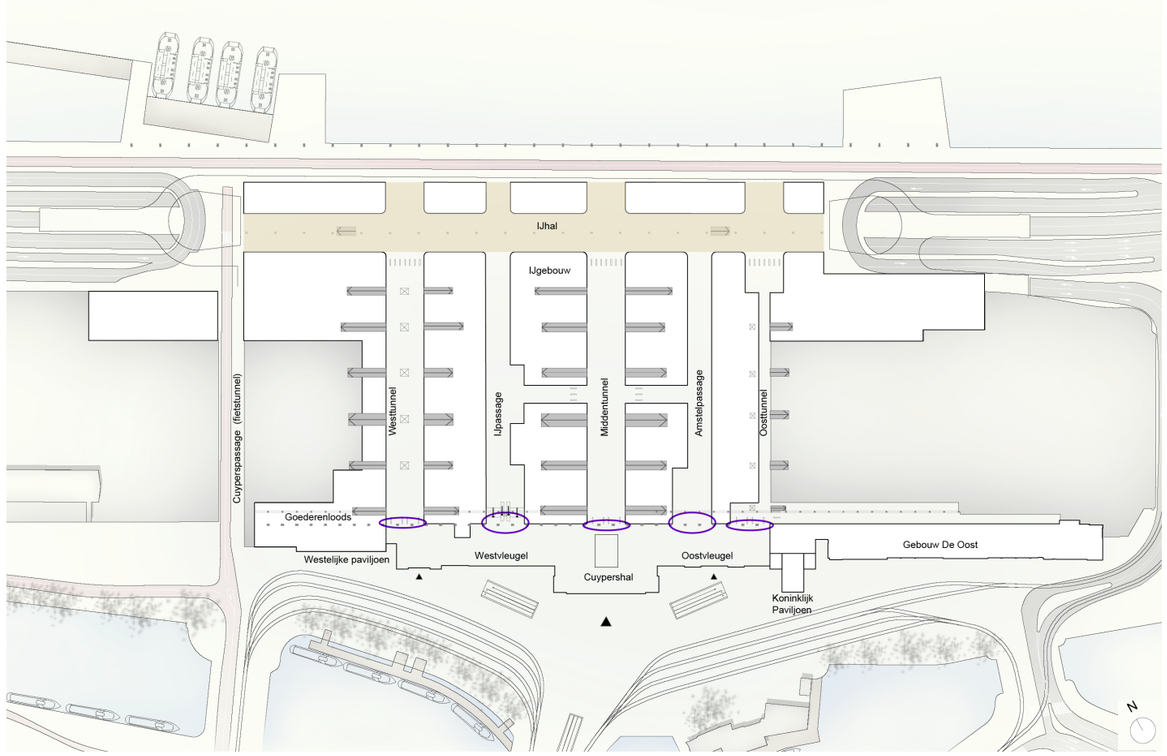
Toegang westtunnel vanuit het westelijk paviljoen

Oostknoop vanaf de oostvleugel

Toegang oosttunnel

Huidige situatie achter de toegangspoortjes oosttunnel

Toegangspoortjes voor de perstrap van het Koninklijk Paviljoen




Overgangsgebieden tussen het Cuypersgebouw en de tunnels

## WAARDERING PER GEBOUWDEEL

### IJVIADUCT EN ERKER

#### WAARDERING

Functionele waarde
De dienende functie van het IJgebouw binnen het stationscomplex wordt als waardevol gezien:

- Dienstverbinding tussen de tunnels aan de IJzijde: de lange dienstgang over de gehele lengte van het IJgebouw vormt een belangrijke dwarsverbinding tussen de tunnels, die daarvoor niet aanwezig was. Deze verbinding tussen de tunnels is niet toegankelijk voor reizigers, maar is als dienstgang tot op de dag van vandaag zeer waardevol gebleken, ook voor bijvoorbeeld de doorvoer van kabels en leidingen.
- Dienstruimte: Het IJgebouw is gebouwd als dienstruimte voor het station, ten behoeve van het goederenvervoer. In de huidige situatie heeft het IJgebouw nog steeds een dienende functie, nu meer ten behoeve van de functies in het station, zoals de stalling van fietsen, magazijnruimte van winkels en technische ruimte.
- Draagconstructie: De dragende functie voor de sporen, perrons en kap is een belangrijke functionele kwaliteit van het gebouw. De indeling van het IJgebouw is in de loop der tijd grotendeels verloren gegaan.

Architectuurhistorische waarde

- De ontwikkeling van de ontwerpstijl van P.J.H. Cuypers: het IJgebouw is ontworpen in een rationele architectuur, waarbij de functie en constructie de belangrijkste uitgangspunten vormden. Toch is in de subtiele verfijning (sobere baksteenornamentiek, verspringing van de gevels), het vakmanschap van de architecten duidelijk te herkennen.
- Ontwikkeling van de bouwtechniek: in het Cuypersgebouw werd het nieuwe materiaal staal voor het eerst toegepast en werd gebruik gemaakt van de bekende aan hout ontleende constructiemethodes. In het IJgebouw, dat twee decennia later werd gebouwd, is het materiaal met zijn specifieke eigenschappen omarmd en benut. Hierdoor wordt in de combinatie van deze twee gebouwen de ontwikkeling van het bouwen aan het begin van de 20e eeuw weergegeven.
- Ontwikkeling van het stationsgebouw: Het IJgebouw vormt een belangrijke laag in de tijd in de ontwikkeling van het station. Het IJgebouw markeert het punt in de tijd dat het station voor het eerst een toegang kreeg vanaf de IJzijde en een duidelijke achtergevel kreeg, die door de jaren heen steeds belangrijker is geworden.

Achterzijde van het IJgebouw met de erker - ca. 1930

Herinterpretatie stalen puien IJgebouw ter hoogte van de IJpassage

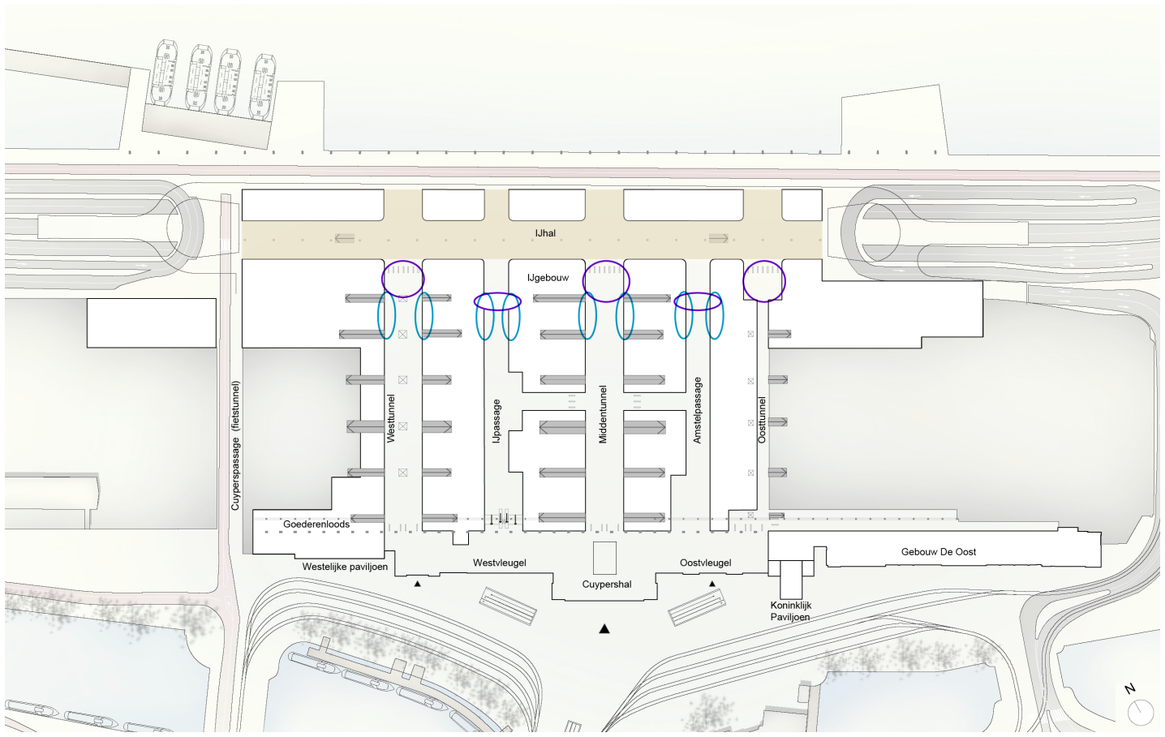
Troggewelven onder de erker ter hoogte van de IJpassage

Achterzijde van het IJgebouw met de erker - ca. 1930

Achterzijde van het IJgebouw en erker ter hoogte van de oosttunnel

Westtunnel ter hoogte van het IJgebouw

Bij overgang naar middentunnel is het IJgebouw nauwelijks aanwezig



Overgangsgebied tussen het IJgebouw en de IJhal

Toegangspuien tussen de tunnels en de dienstruimten van het IJgebouw

# 3. DE INTEGRALE TOEKOMSTVISIE

## GEBOUWDELEN:
## TUNNELS & PASSAGES BESTAAND

Dit Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit borduurt voort op het Masterplan Stationseiland dat sinds 2005 in uitvoering is en tot doel heeft de toenemende stroom reizigers op een efficiënte, veilige manier in de toekomst te kunnen verwerken en het station daarnaast tot een prettige verblijfsplek te maken in de stad. Zo is de afgelopen jaren onder andere de westtunnel verbreed, zijn de twee poortvrije passages gerealiseerd en is een nieuw ontvangst- en winkeldomein aan de noordzijde van het station gerealiseerd: de IJhal.

Deze deelprojecten hebben een belangrijke functionele boost aan het station gegeven. Echter is er door verschillende ontwerpers van de verschillende deelprojecten een zeer uiteenlopend palet aan sferen gecreëerd waardoor de oorspronkelijke heldere eenheid binnen het stationscomplex enigzins vertroebeld is geraakt.

Bij PACS ligt er voor het ontwerpteam dan ook een belangrijke kans om een goede balans te vinden tussen de noodzakelijke interventies ten behoeve van een betere functionaliteit en leesbaarheid van het station én het bewerkstelligen van een betere eenheid in de grote verscheidenheid aan sferen. Het monumentale station, dat van oorsprong was ontworpen als een geënsceneerde wandeling vanuit de stad naar het spoor, vervult weer een essentiële rol als belangrijkste bewegwijzering. Door de nog aanwezige monumentale aspecten te koesteren en in hun herkenbaarheid te versterken, wordt de reiziger op een natuurlijke wijze door het station geleid. Het is daarbij noch de intentie noch de opgave om interventies uit het verleden terug te draaien of aan te passen.

Onze visie geeft de (historische) structuur van Amsterdam Centraal de flexibiliteit om zich opnieuw aan te passen aan de toenemende reizigersstromen zonder de unieke structuur van het station aan te tasten. Op een vanzelfsprekende wijze vindt de reiziger ook in de toekomst zijn weg door het station, met behulp van bewegwijzering, doordat we de ruimtelijke structuur met haar waardevolle zichtlijnen versterken met de toevoeging van twee ontvangstdomeinen.

Westtunnel

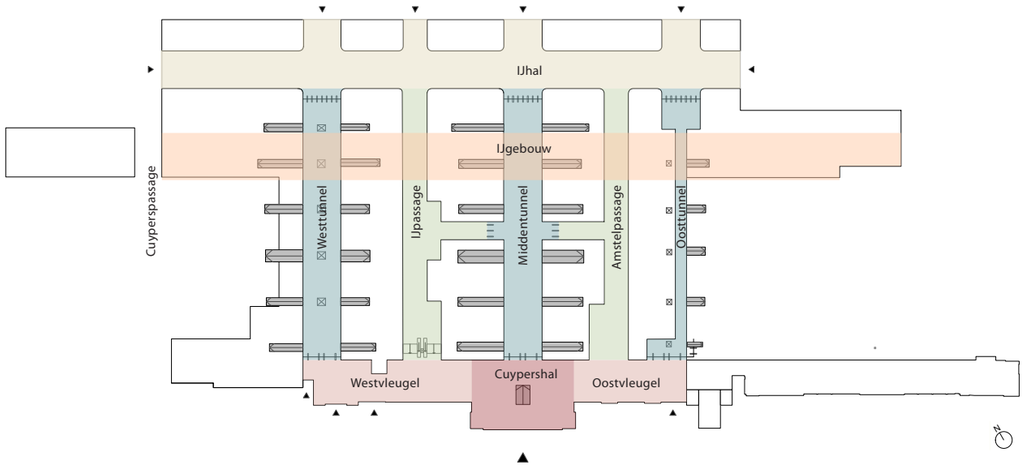
IJpassage
Plan Benthem Crouwel/
Merk X/Powerhouse

Middentunnel
Plan Benthem Crouwel/
Merk X

Amstelpassage
Plan Benthem Crouwel/
Merk X/Powerhouse

Oosttunnel

IJgebouw



IJhal
Plan Wiel Arets

Westvleugel
Benthem Crouwel/Merk X

Cuypershal
Pierre Cuypers

Oostvleugel
Benthem Crouwel/Merk X

commercie, logistiek, informatie, techniek
cuypershal
vleugels
oost- en westknoop
passages
reizigertunnels
IJhal
IJgebouw
stijgpunten

situatie bestaand

GEBOUWDELEN:
PERRONS BESTAAND

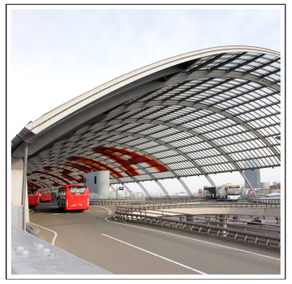
De perrons worden gekenmerkt door het monumentale beeld van het Cuypersgebouw, de stoomkappen met de stoere industriële uitstraling van de staalconstructie en het seinhuis. De vloerafwerking is gefragmenteerd en de vormgeving van de hekwerken van de stijgpunten verschilt per tunnel.

stoomkappen

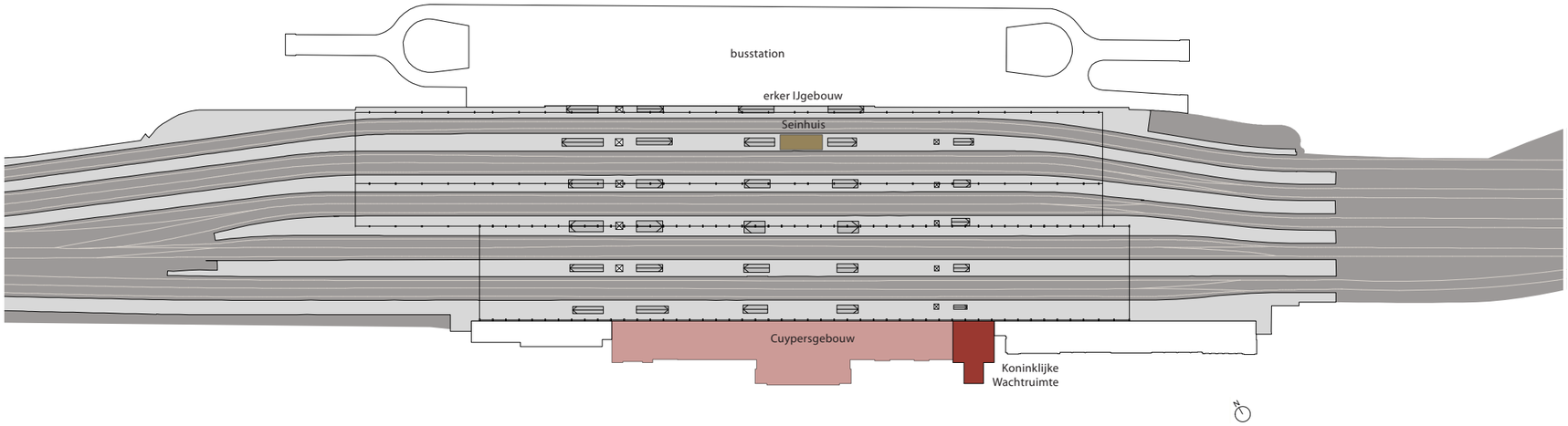
perrons

stijgpunten hekwerk

Seinhuis



busstation



liften

trap opgangen

Cuypersgebouw

Koninklijke Wachtruimte

Erker IJgebouw

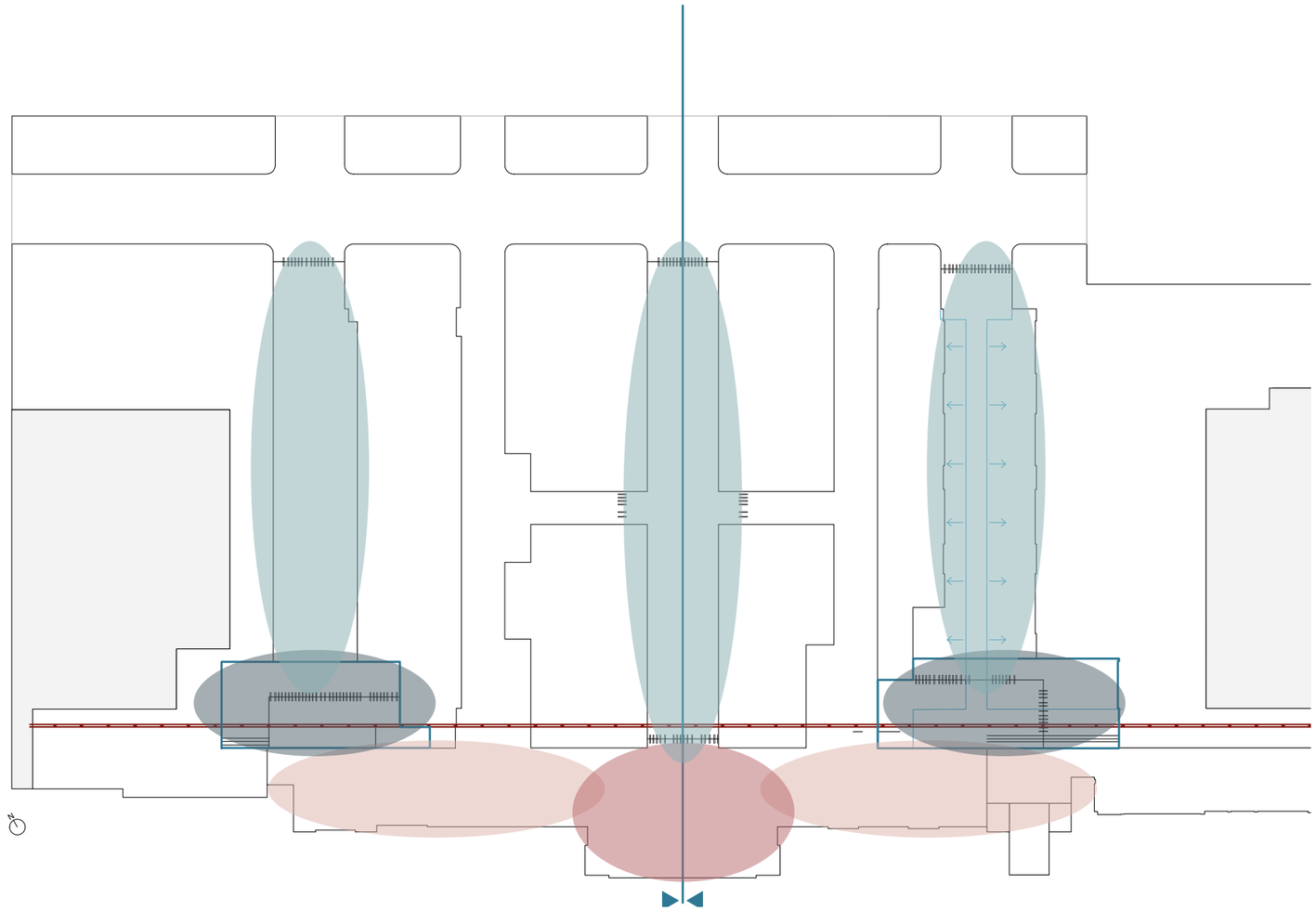
- perron
- stijgpunten
- busstation, bijgebouwen
- Seinhuis
- Cuypersgebouw
- koninklijke wachtruimte

situatie perrons bestaand

## SYMMETRIE ALS INSPIRATIE VOOR INTERVENTIES

Het verbreden van de Oosttunnel naar het niveau van de midden- en westtunnel, zorgt voor een evenwichtige balans van de onderdelen binnen de hoofdstructuur. Daarnaast zijn er kansen om uniformiteit aan te brengen in de manier waarop de oost- en westtunnels aansluiten op de vleugels van het Cuypersgebouw met het aanpassen van de westknoop. Met het voorstel voor aanpak westknoop wordt de 'symmetrie' van het oorspronkelijke ontwerp van Cuypers hersteld door de toevoeging van twee herkenbare verdeelhallen. Met de oost- en de westknoop, zijn alle gebouwdelen onderling herkenbaar geordend en leesbaar. De begrenzing van de oost- en de westknoop naar de vleugels van het Cuypersgebouw  wordt versterkt door het herstellen van de oorspronkelijke bogenwand onder perron 1. De herstelde bogenwand vormt een ruggengraat, een organiserend element in de aansluitingen met het Cuypersgebouw.

Met de aanpassing van de oosttunnel, de westknoop en de perrons wordt het ensemble van verschillende gebouwdelen en sferen van Amsterdam Centraal als samenhangend geheel versterkt. De verwantschap tussen de oost- en westknoop brengt samenhang in de richting van het Cuypersgebouw (oost-westrichting).
Met het terugbrengen van de arcade en het creëren van de oost- en westhal als nieuwe ontvangstdomeinen in de oost- en westtunnel wordt een heldere scheiding en overgang gemaakt tussen het Cuypersgebouw en de tunnels. Het vrijmaken van de monumentale onderdelen, zoals de kolommen in de tunnels en de wanden van het Koninklijke Paviljoen, draagt bij aan de oriëntatie van de reiziger en ook aan de herkenbaarheid en beleving van de monumentale gebouwdelen en de historische gelaagdheid binnen het ensemble. Het verbreden van de oosttunnel biedt de aanleiding om zowel de samenhang als de herkenbare overgang tussen alle tunnels en het IJgebouw te versterken. De constructie van het IJviaduct kan in alle tunnels op een gelijkwaardige manier weer zichtbaar worden gemaakt waardoor deze elementen en het IJgebouw als gebouwdeel weer worden ervaren. Tenslotte versterkt de interventie de typologische waarde van het verdiepingsstation. In de reizigerstunnels en bij de perrons en stijgpunten worden een duidelijke afbakening en overgang tussen de onder- en bovengrondse wereld gerealiseerd.
De interventies van PACS lossen alle essentiële dilemma's op. Door een optimalisatie van de functionaliteit van het station worden niet alleen de logistieke knelpunten opgelost maar wordt bovendien een kans benut om de structuur van het gehele ensemble in te zetten voor een optimale beleving, herkenbaarheid, oriëntatie en routing.



reizigertunnels

oost- en westknoop

Cuypershal

vleugels

## STATIONSDOMEINEN

Amsterdam Centraal kent vier stationsdomeinen. Omgevingsdomein, ontvangstdomein, reisdomein en verblijfsdomein. De stationsdomeinen worden door loopstromen met elkaar verbonden. In het hiernaast weergegeven schema worden de 4 stationsdomeinen en de daarbij behorende loopstromen geïllustreerd, conform het Stationsconcept.

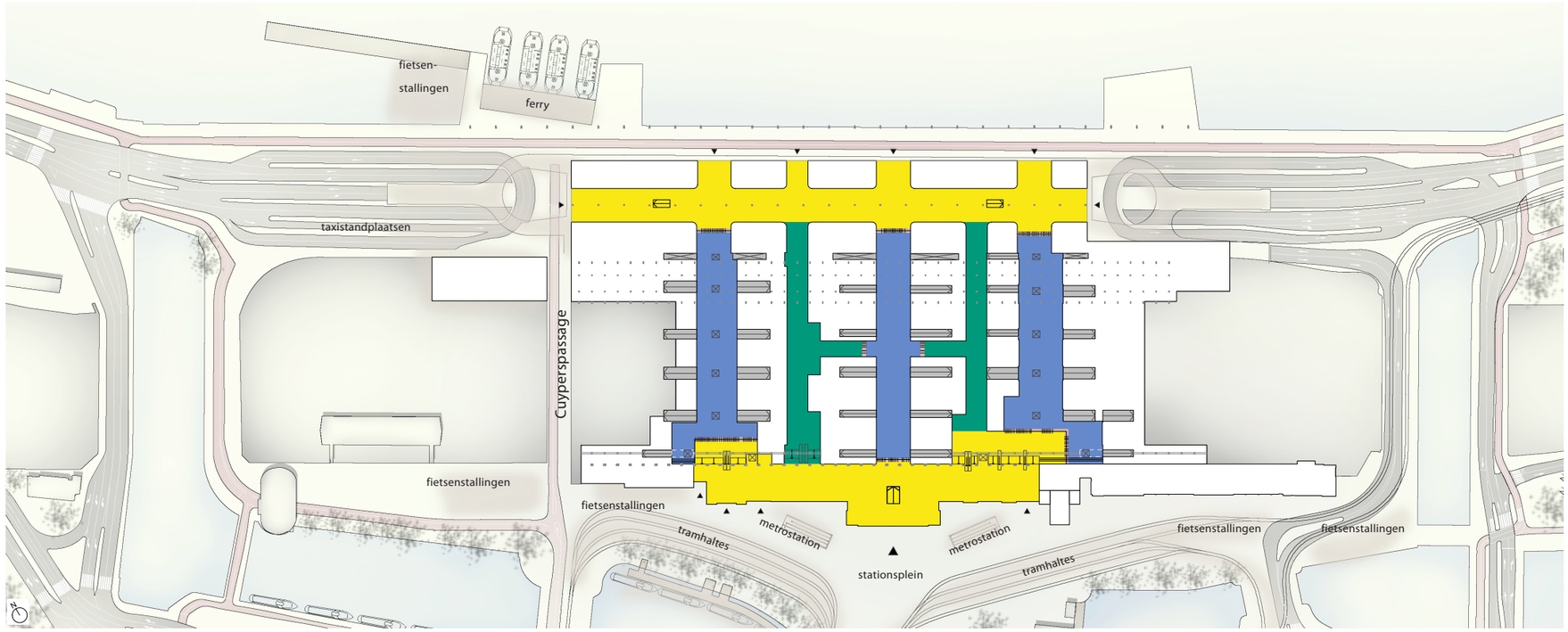
omgevingsdomein:
- zorgt dat de reiziger het station veilig en gemakkelijk kan vinden;
- het is de ruimtelijke en programmatische hechting van het station aan haar omgeving;
- helpt reizigers 'modelleren' naar andere vervoersvormen;
- omgevingsdomein is verwant aan het ontvangstdomein;
- omgevingsdomein heeft een lokale identiteit.

ontvangstdomein:
- ontvangstdomein ontvangt en verwelkomt de reiziger;
- vertrekkende reizigers bereiden zich hier voor op de reis;
- biedt reizigersinformatie;
- opgeruimd, helder en overzichtelijk;
- soepele overgang naar omgeving;
- plek om af te spreken of afscheid te nemen;
- ruimte voor tijdelijke culturele evenementen en tentoonstellingen;
- ontvangstdomein heeft een publiek karakter;
- vormt de overgang naar het omgevingsdomein en reisdomein.

reisdomein:
- gemakkelijk en efficient verplaatsen van en naar de trein;
- bedient aankomende en vetrekkende reizigers;
- vervlochten met trein en spoornetwerk;
- ervaring van beweging;
- onverwachte en onvoorspelbare activiteiten zijn beperkt;
- alleen toegankelijk met chipkaart en barcode;
- gericht op functionaliteit maar heeft wel de mogelijkheid voor zitplekken.

verblijfsdomein:
- vormt eigen wereld binnen station;
- vormt de verbinding tussen noord en zuid;
- comfortable wachtgebied "eigen tijd";
- bezoeker hoeft geen reiziger te zijn (publieke toegankelijkheid);
- horeca, winkels, diensten, wachtruimten, evenementen, commerciële voorzieningen.

Met de bouw van de IJhal is het station voorzien van een nieuw ontvangstdomein aan de IJzijde. De poortvrije passages hebben als verblijfsdomein een toegevoegde waarde voor het monument. Ze dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het station en de gebruiksgeschiedenis van Amsterdam Centraal als publiek gebouw.




stationsdomeinen

omgevingsdomein
ontvangstdomein
reisdomein
verblijfsdomein
in/uitchecken

## GEBOUWDELEN:
## TUNNELS & PASSAGES AMBITIE

Binnen de hoofdstructuur onderscheiden we de volgende zeven publiek toegankelijke gebouwdelen met elk zijn eigen sfeer en herkenbare begrenzing: Cuypershal, vleugels, reizigerstunnels, passages, IJhal, IJviaduct, perrons & stijgpunten en de nieuw ontvangstdomeinen: oost- en westknoop.

Binnen de geïdentificeerde publieke gebouwdelen wordt het ontwerp uitgewerkt volgens de ontwerpuitgangspunten die voor het betreffende gebouwdeel van toepassing zijn. Hiermee zijn wij in staat om uniformiteit en verscheidenheid van oplossingen te creëren die bijdragen aan een leefbaar, leesbaar en herkenbaar station.

Architectuur is terughoudend, sober en doelmatig:
- Het is een neutrale achtergrond voor de functies zodat het ruimte biedt voor wisselende invullingen.

Complementair aan bestaande context:
- In onze ogen vraagt de opgave voor het ontwerp van nieuwe elementen dan ook niet om een losstaand, zeer uitgesproken architectuurstatement maar om een krachtig en helder ontwerp dat inpasbaar is en complementair aan de bestaande context.

Voortbouwen op bestaande structuren:
- Succesvolle onderdelen binnen de bestaande structuur, zoals de opzet en uitstraling van de recent opgeleverde middentunnel en het in beeld brengen van de monumentale bogenwand in de poortvrije passages vormen de basis van het ontwerp. Zie voor een gedetailleerdere beschrijving de paragrafen met specifieke uitgangspunten.

Optimale balans:
- Met onze invulling van het onderhavige PHS-project Amsterdam Centraal zetten wij de karakteristieke architectuur, samenstelling en vormgeving van het gehele monumentale ensemble in voor een sterke beleving, een goede herkenbaarheid en heldere oriëntatie binnen het station; een optimale balans tussen monumentaliteit en functionaliteit.

Geënsceneerde route 2.0:
- In het oorspronkelijke ontwerp creëerde Cuypers een geënsceneerde wandeling vanuit de stad door het ontvangstgebied, de reizigerstunnels en wachtkamers naar de sporen. In het interieur begeleidde hij de route van de reiziger door middel van zichtlijnen en decoraties en heldere overgangen. In ons ontwerp creëren wij een evenwichtige ontmoeting tussen oude en nieuwe elementen – niet contrasterend of historiserend maar passend. Met het thema 'de nieuwe geënsceneerde route' wordt de reiziger op een heldere wijze door de verschillende sferen van het station geleid.

Westtunnel

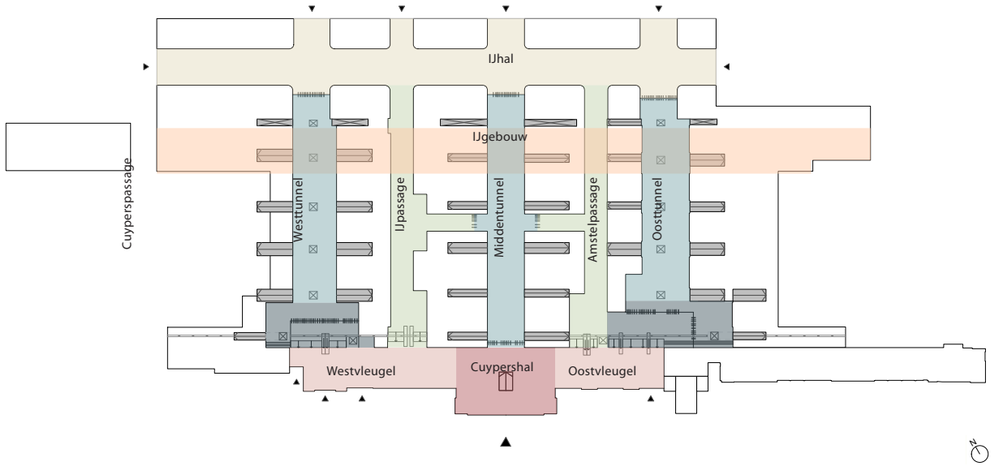
IJpassage
Plan Benthem Crouwel/
Merk X/Powerhouse

Middentunnel
Plan Benthem Crouwel/
Merk X

Amstelpassage
Plan Benthem Crouwel/
Merk X/Powerhouse

Oosttunnel

IJgebouw



IJhal
Plan Wiel Arets

Westknoop

Westvleugel
Benthem Crouwel/Merk X

Cuypershal
Pierre Cuypers

Oostvleugel
Benthem Crouwel/Merk X

Oostknoop

commercie, logistiek, informatie, techniek
Cuypershal
vleugels
oost- en westknoop
passages
reizigertunnels
IJhal
IJgebouw
stijgpunten

situatie nieuw

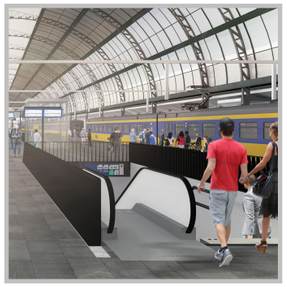
## GEBOUWDELEN:
## PERRONS AMBITIE

Door PACS zal de positie en de afmeting van de stijgpunten worden aangepast. Dit geeft aanleiding om de uniformiteit op de perrons te vergroten. De volgende aspecten spelen hierbij een positieve rol

- uniforme vormgeving van de hekwerken;
- hekwerken zo slank mogelijk uitvoeren afgestemd op het industriele karakter van de stoomkappen;
- vloerafwerking heeft een uniforme uitstraling;
- aandacht besteden aan uitlijning van stijgpunten;
- liften zo tranparant mogelijk uitvoeren;
- Het Seinhuis wordt behouden als bestaand, het is echter geen onderdeel van de scope PHS.
- het herkenbaar maken van de stijgpunten in de navigatie van de reiziger

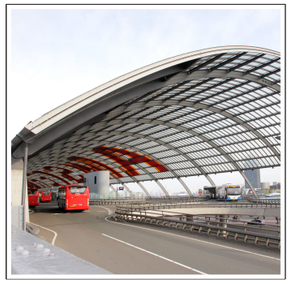
stoomkappen

perrons

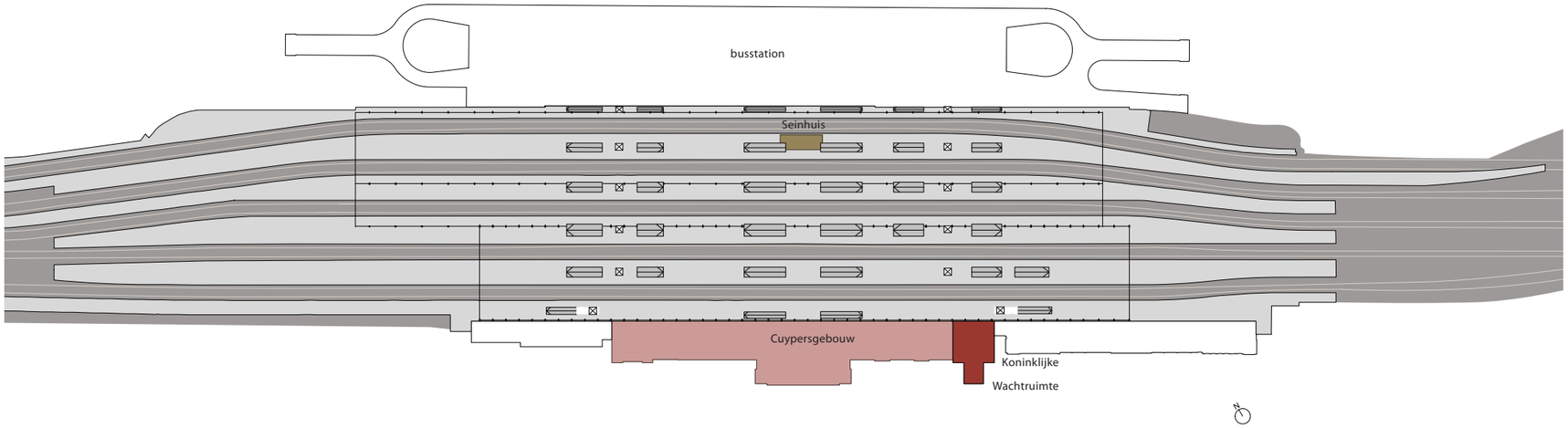


stijgpunten hekwerk

Seinhuis



busstation



liften

trap opgangen

Cuypersgebouw

Koninklijke Wachtruimte

Erker IJgebouw

- perron
- stijgpunten
- busstation, bijgebouwen
- Seinhuis
- Cuypersgebouw
- Koninklijke Wachtruimte

situatie perrons nieuw

# 4. ONTWERPUITGANGSPUNTEN

## BESCHRIJVING UITGANGSPUNTEN PACS

De uitgangspunten hebben we onderverdeeld in twee categorieën:

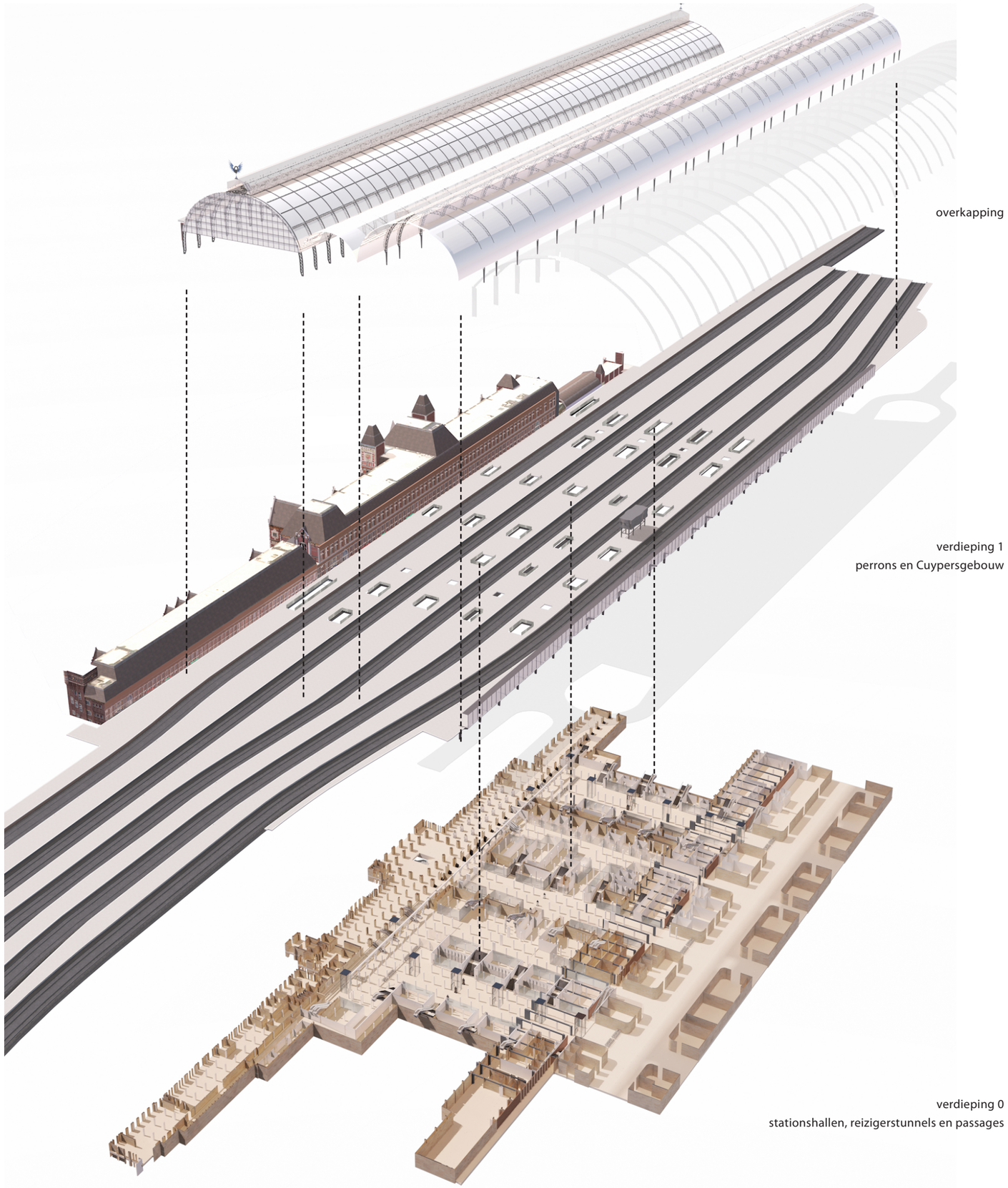
- Overkoepelende uitgangspunten:
  deze zijn van toepassing op het gehele station

- Specifieke uitgangspunten:
  deze zijn van toepassing op een gebouwdeel

## OVERKOEPELENDE UITGANGSPUNTEN

Geheel:

- Amsterdam Centraal is een karakteristiek gebouw dat comfortabel, functioneel, robuust en aantrekkelijk is.
- De beleving, zichtlijnen en sociale veiligheid van de reizigers en bezoekers van het Stationseiland gelden als leidraad.
- De reiziger mag geen kwaliteitsverschil zien tussen verschillende vormen van vervoer en de voorzieningen. De zorg voor de functionaliteit en het kwaliteitsniveau van alle voorzieningen vindt integraal plaats en komt overeen met de ambities in de algemene inrichtingsvisie.
- Reisdomeinen zijn licht en ruimtelijk en bieden de reizigers overzicht.
- Verblijfsdomeinen zijn intiem en warm van uitstraling.
- Amsterdam Centraal wordt gekenmerkt door eenheid in verscheidenheid. Het doorvoeren van PACS zal dit aspect moeten versterken. Binnen de gebouwdelen wordt de eenheid verbeterd en het onderlinge verschil tussen de gebouwdelen zal worden versterkt.
- Visie op Reclamedragers is van toepassing bij het plaatsen en ontwerpen van reclamevoorzieningen.
- Visie op Stationsoutillage is van toepassing bij het plaatsen en ontwerpen van stationsoutillage.
- Visie op Informatie op stations is van toepassing bij het plaatsen en ontwerpen van informatie.
- Het Stationsconcept is van toepassing bij het realiseren van de gewenste beleving, uitstraling en inrichting van het station.



## OVERKOEPELENDE UITGANGSPUNTEN

Monumentale Aanbeveling:

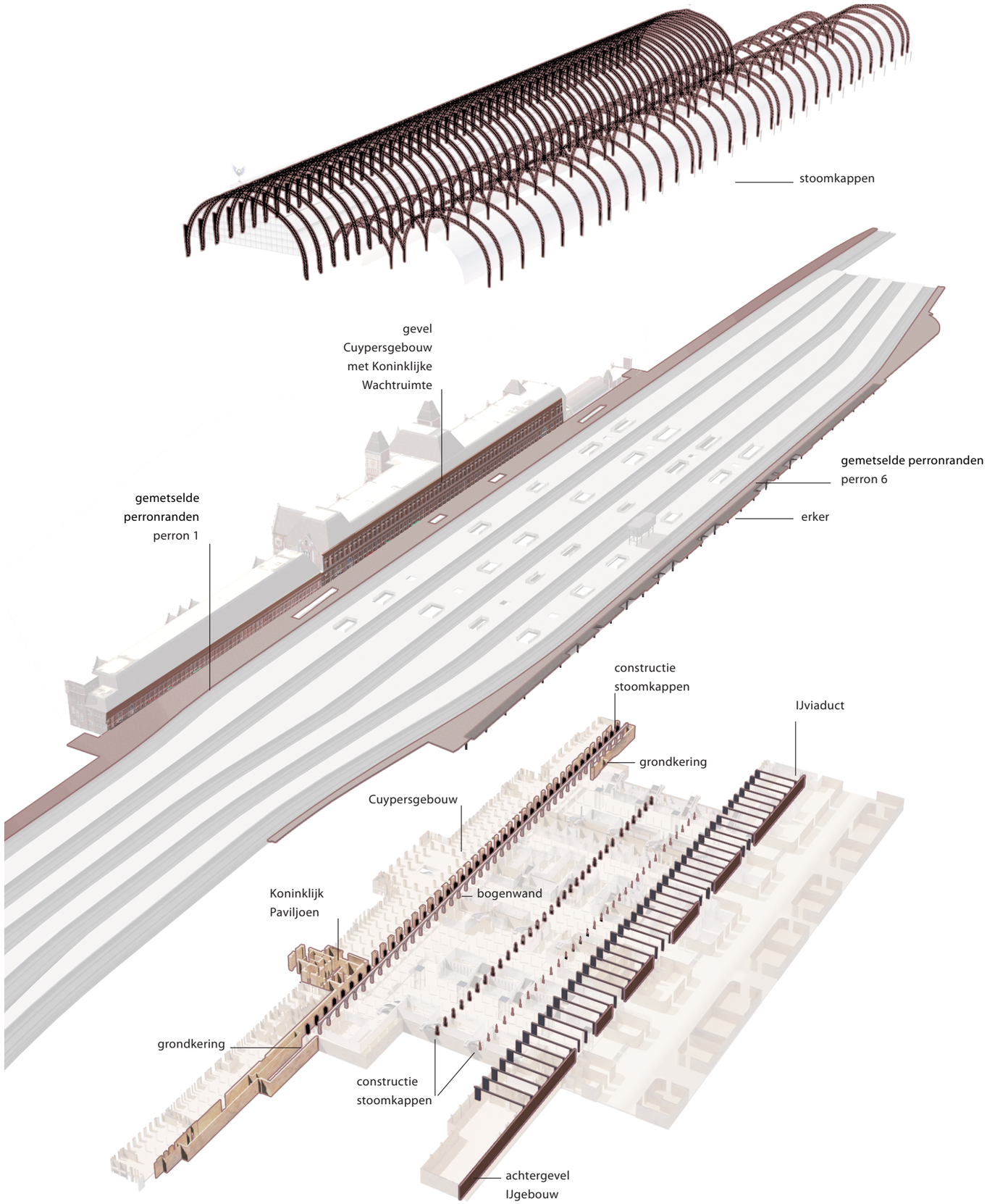
Hiërarchie "herstellen":
Omwille van de leesbaarheid en beleving van het monumentale Cuypersgebouw is het van belang om "herstel" van de vertroebelde hiërarchie – de relatie tussen de opzet van de gevels en de interne structuur - als belangrijk uitgangspunt te nemen bij verdere aanpassingen van het station. Het maken van nieuwe openingen in de gevel t.b.v. een betere doorstroming/routing/ natuurlijke wayfinding moet in lijn zijn met de symmetrische opzet van de gevel van het Cuypersgebouw.

Versterken van de geleding/herkenbaarheid constructieve elementen:
Door de verschillende aanpassingen is het Cuypersgebouw verworden tot één groot transfergebied. De herkenbaarheid van én de overgang/relatie tussen de verschillende monumentale gebouwdelen is daardoor vertroebeld. Aandachtspunt bij verdere aanpassingen aan het stationscomplex zijn dan ook het versterken van de herkenbaarheid en beleving van de verschillende monumentale gebouwdelen en de overgangen daartussen. Dit met oog op de natuurlijke wayfinding in het monument. Belangrijke elementen die over de gehele lengte van het Cuypersgebouw aanwezig zijn:

- De grondkering
  als herkenbare overgang tussen het Cuypersgebouw en de tunnels/passages - hoewel deze in de huidige en toekomstige situatie nauwelijks meer een functie heeft, vormt deze wel een belangrijk bouwhistorisch en cultuurhistorisch element.
- De bogenwand
  als herkenbare overgang tussen het Cuypersgebouw en de tunnels/passages
- De achterwand
  van het Cuypersgebouw als beëindiging van het Cuypersgebouw

Oorspronkelijk vormden deze drie lijnen een ruimtelijk ensemble; een langgerekte dienstgang aangespannen tussen het spoor en de voorbouw van het Cuypersgebouw. In de dwarsrichting vormden de openingen in de grondkering de overgang tussen dienstgang/ontvangst en de tunnels. Dit ensemble is essentieel voor de herkenbaarheid van de oorspronkelijke opzet van Amsterdam Centraal. De vertroebeling wordt opgelost door plaatselijk de relatie tussen deze drie elementen te herstellen/versterken. Het koesteren van de symmetrische opzet is daarbij het uitgangspunt.

Van de twee zijpaviljoens is alleen de Koninklijke Wachtkamer nog aanwezig en duidelijk herkenbaar. Bij ingrepen in de toekomst dient dit gebouwdeel te worden gekoesterd en in z'n beleving versterkt.



## OVERKOEPELENDE UITGANGSPUNTEN

Nieuwbouwelementen:

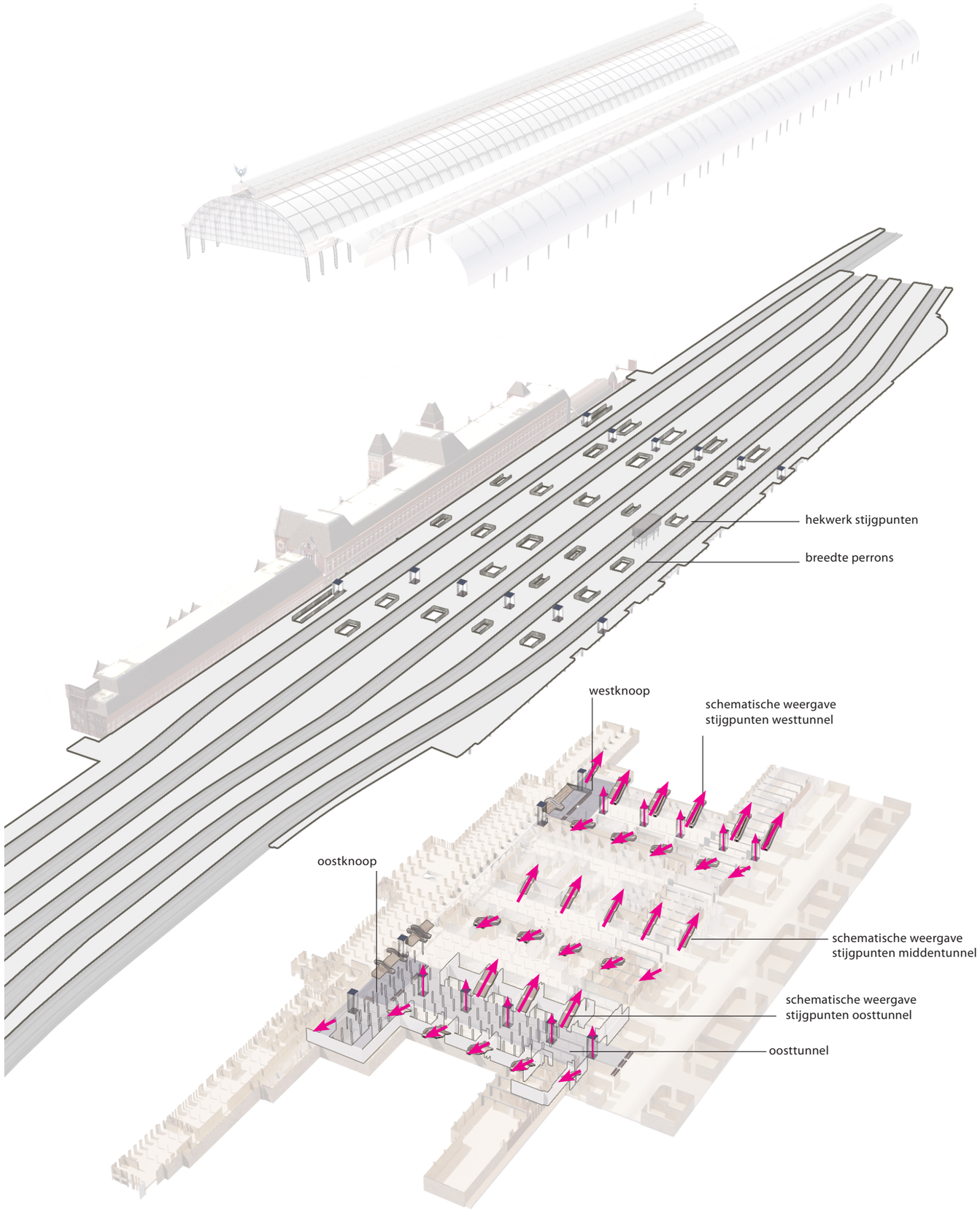
- De nieuwe inrichtingen worden steeds afgestemd op de bestaande structuur. Deze structuur blijft intact en de nieuwe functie past zich aan deze structuur aan.

- Door een integrale benadering van de opgaven worden ad-hoc oplossingen voorkomen. De focus blijft, ook op detailniveau, altijd op het grotere geheel.

- Nieuwe elementen sluiten aan bij de bestaande ruimtelijke en constructieve structuur, maar zijn er niet ondergeschikt aan op functioneel niveau.

- Nieuwe details zijn herkenbaar als eigentijdse oplossingen, maar verhouden zich in maat en schaal tot het oude gebouw.

- Licht zorgt voor een beleving van veiligheid, maar brengt ook sfeerverschillen aan tussen bijvoorbeeld verblijven en verplaatsen.



## OVERKOEPELENDE UITGANGSPUNTEN

Begrenzing:

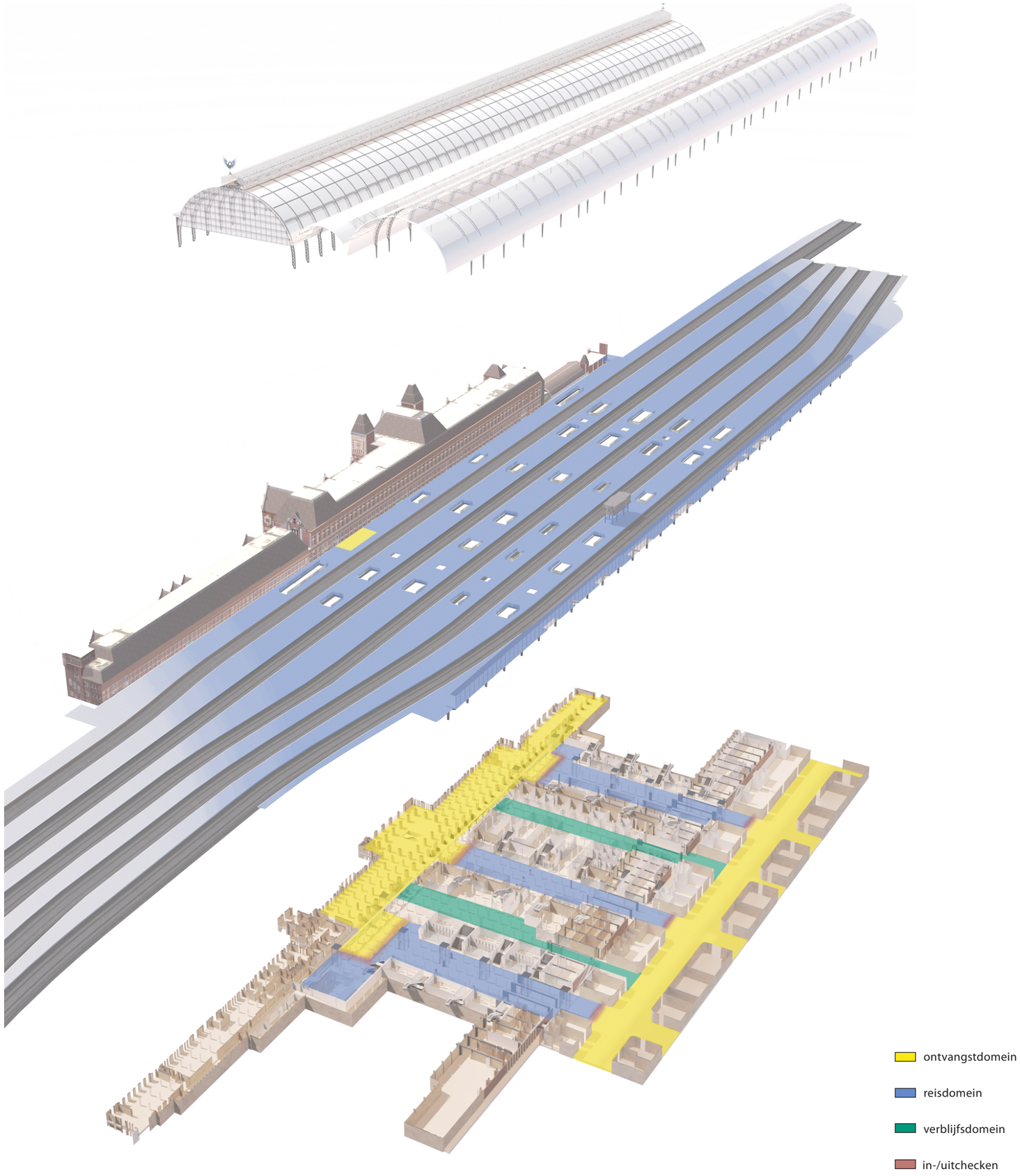
- De markering van de monumentale ruimten door toepassing van specifieke materialen ondersteunt de architectonische kwaliteiten van het bestaande gebouw en de nieuwe gebouwdelen.

- Verschillende domeinen voor ontvangst, reis en verblijf zijn duidelijk afgebakend.

- De OVCP poortjes vormen de begrenzing tussen het ontvangstdomein en het reisdomein.

- Visie op Stationsoutillage en het Stationsconcept zijn hiervoor het uitgangspunt en maken een integraal onderdeel uit van het Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit.

- In de reizigerstunnels worden de winkels op een soepele manier gescheiden van de gebieden waarin mensen bewegen. Het verkeersgebied blijft zoveel mogelijk leeg t.b.v. doorstroming en zichtlijnen. Commercie wordt duidelijk begrensd; geen commercie in het middengebied.



## OVERKOEPELENDE UITGANGSPUNTEN

Informatie:

- Reizigersinformatie gaat boven commerciële informatie. Reclame-uitingen krijgen een strikte plaatsbepaling en zijn altijd parallel aan de looprichting georiënteerd.

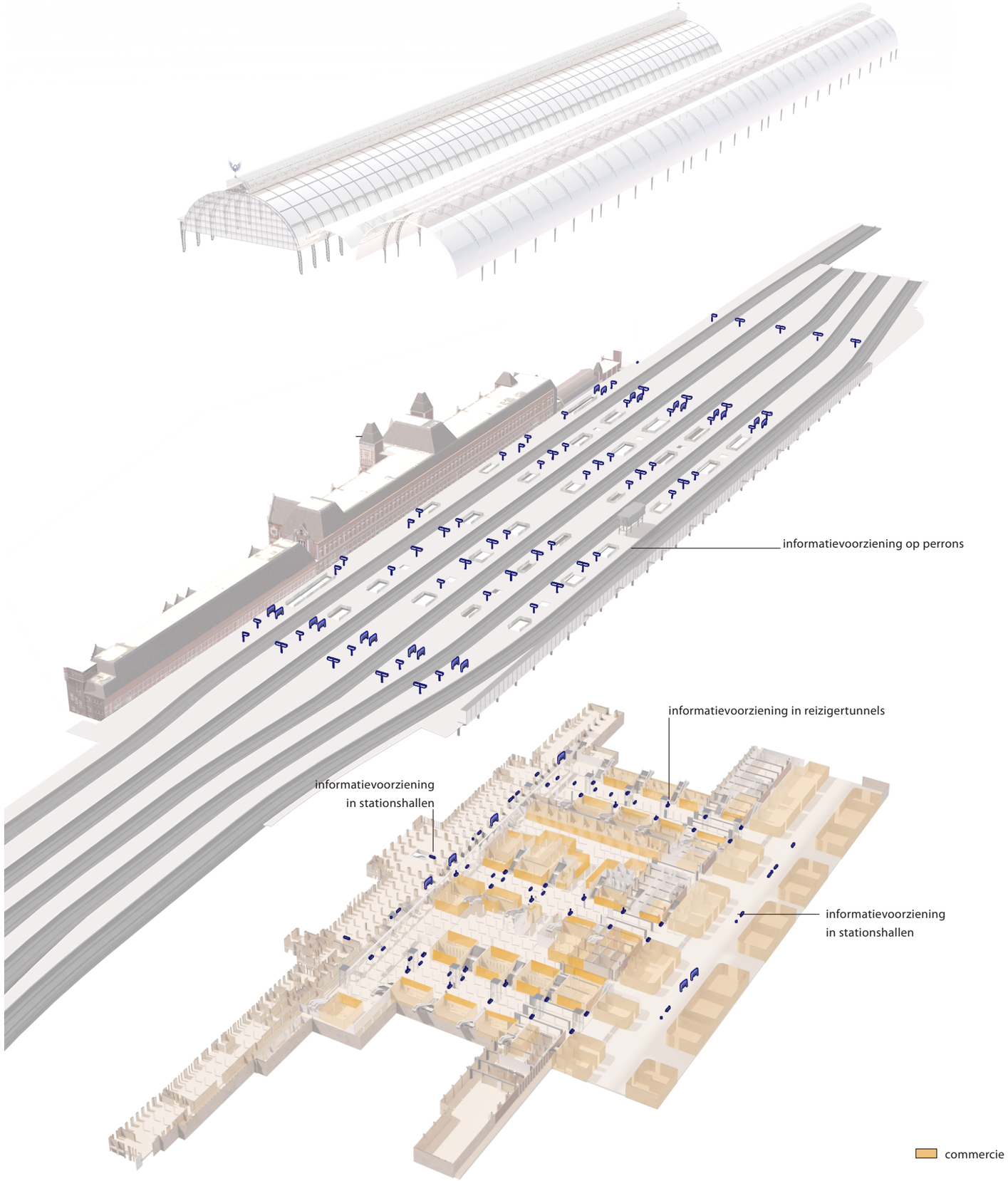
- De Visie op Stationsoutillage, de Visie op informatie, de Deelvisie reclamedragers op stations en het Handboek belettering en bewegwijzering zijn hiervoor het uitgangspunt en maken een integraal onderdeel uit van het Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit.

Commercie:

- Winkels zijn zodanig geplaatst dat ze een attractieve aanvulling vormen bij het op- of overstappen.

- Entreegevels van de winkels liggen parallel aan de reizigersstromen.

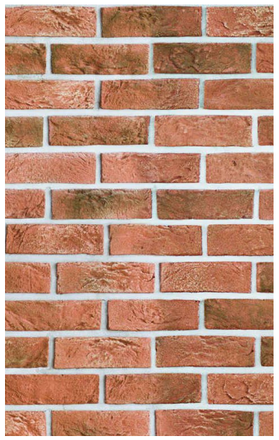
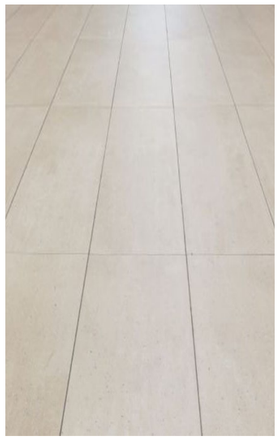
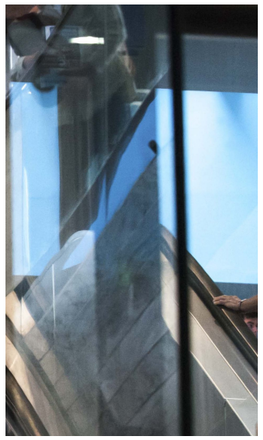
- Handboek Retail & Services is hiervoor het uitgangspunt en maakt een integraal onderdeel uit van het Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit.

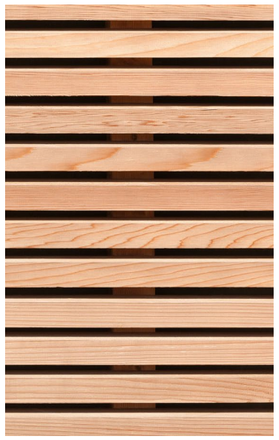


## OVERKOEPELENDE UITGANGSPUNTEN

Materiaalgebruik:

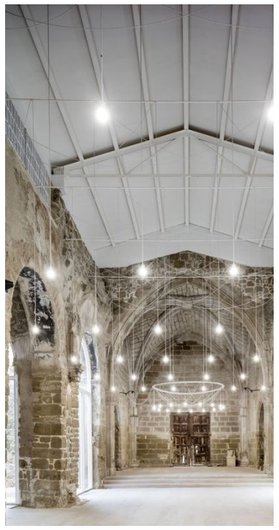
- Alle te gebruiken materialen zijn duurzaam en hebben een kwalitatief hoogwaardige uitstraling.
- In een gebouw dat op elk uur van de dag door duizenden mensen wordt gebruikt, moeten de materialen mooier door gebruik worden.
- In de nieuwbouw van het station wordt een beperkt aantal materialen gebruikt.
- Materialisering en vloerpatronen worden op een eenduidige manier toegepast.
- Zinvolle overgang tussen monument en nieuwe elementen: harmonie van de materialen.
- Primaire kleuren zijn gereserveerd voor objecten voor navigatie, informatie en instructie en worden niet gebruikt voor andere elementen.
- Circulair materiaalgebruik overwegen bij de materiaal keuzes.
- Materialisering, kleurstelling en ordening van installatiecomponenten wordt afgestemd op het monument en het nieuwbouwontwerp.
- Camera's worden conform beleid Prorail en NS geplaatst.
- Uitgangspunten hiervoor zijn Aandachtspuntenlijst Duurzame Stations en het essay Circulaire Stations.

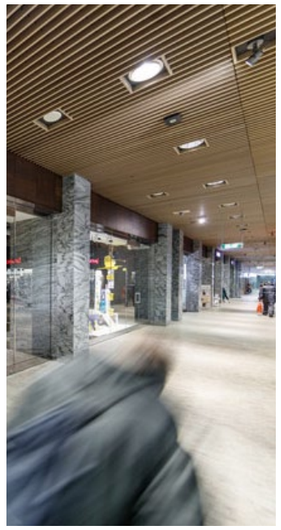




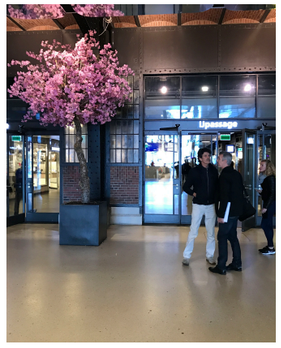


Newcastle Central Station van Ryder

St Pancras International van Chapman Taylor


María de Vilanova de la Barca van AleaOlea architecture


Station Breda van Koen van Velsen



huidige situatie Centraal Station

## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN REIZIGERSTUNNELS

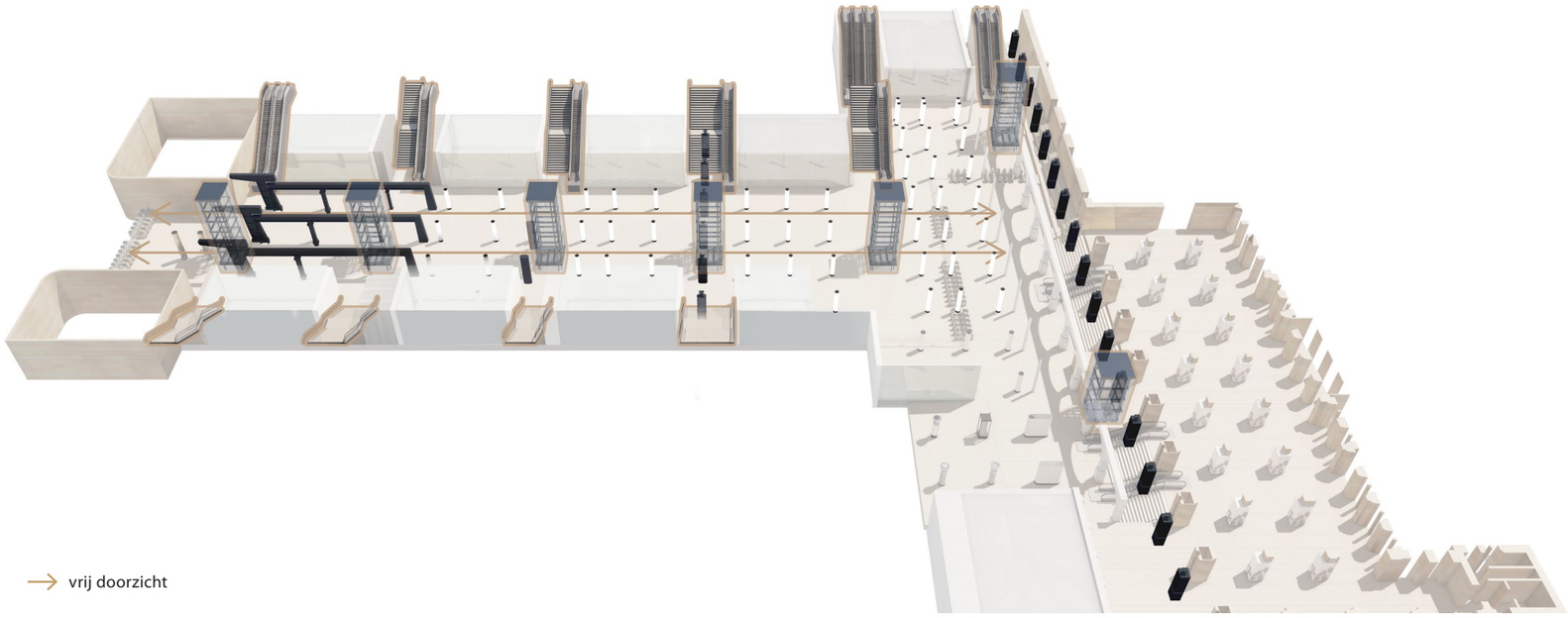
Geheel:

- Door de extra stijgpunten in de verbrede oosttunnel wordt meer transfercapaciteit geboden voor de toenemende reizigersstromen.
- Beleving in de reizigerstunnels is gebaseerd op snelheid, doelgerichtheid, efficiëntie en focus.
- Vrij doorzicht is van groot belang voor de ruimtelijke beleving en de oriëntatie.
- Lichte kleuren worden toegepast. De bestaande stationsstructuur levert de aanleiding voor het kleurgebruik.
- De sfeer en ruimtelijkheid van de middentunnel fungeert als voorbeeld.
- De oriëntatie op de stijgpunten voert de boventoon.

toekomstvisie voor oosttunnel

toekomstvisie voor stijgpunten in oosttunnel

referentie: ontwerpprincipes van middentunnel



vrij doorzicht

nieuwe stijgpunten

Monumentale aanbeveling

Structuur oosttunnel:
Bij het verbreden en verleggen van de oosttunnel gaat de oorspronkelijke ruimtelijke (smalle) opzet van de tunnel integraal verloren. Er zullen dus weinig fysieke sporen van de oorspronkelijke opzet behouden kunnen blijven. De enige plek waar dit nog zichtbaar zou kunnen blijven is de perronwand van perron 1 – waarin zich getoogd metselwerk bevindt die de tunnel aanwijzen. Het is van belang om dit fysieke bouwspoor te behouden.

De ruimtelijke beleving/materialisering oosttunnel:
Omwille van een sterke ruimtelijke beleving en goede oriëntatie binnen het monumentale stationscomplex is de aanbeveling om de afwerking voor de verbrede oosttunnel goed af te stemmen op de recent gerenoveerde middentunnel.

Overgang oosttunnel en perrons:
Bij het verbreden en verschuiven van de oosttunnel zullen de oorspronkelijke stijgpunten verloren gaan. Hiermee gaan ook de sporadisch aanwezige historische fragmenten (geglazuurde bakstenen, granieten treden, stalen hekwerken/leuningen) verloren. De aanbeveling is om deze fragmenten goed te documenteren en mogelijkerwijs te behouden als donormateriaal.

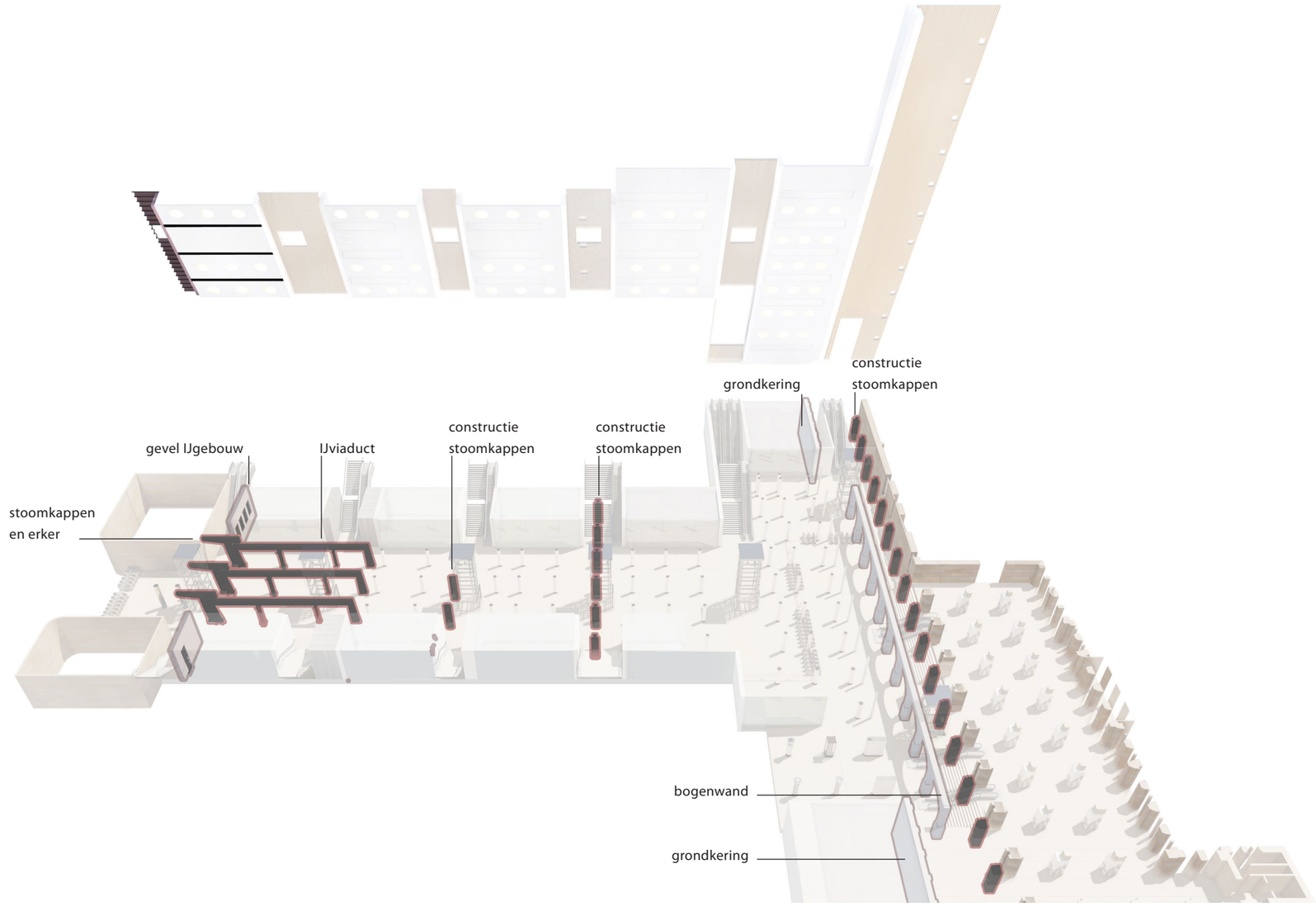
Heldere begrenzingen en overgangen:
- Oostknoop
  Omwille van het creëren van heldere overgangen en begrenzingen tussen de entree, de oostvleugel en de oosttunnel dient een nieuwe ruimte te worden gerealiseerd waarin deze elementen aan elkaar worden geschakeld: de oostknoop. Om dit nieuwe reizigersknooppunt te kunnen definiëren is het essentieel om de nog aanwezige monumentale elementen, zoals de bogenwand/achtergevel Cuypersgebouw/grondkering en de Koninklijke Wachtkamer sterk in te zetten
- Overgang oosttunnel en IJgebouw
  het is van belang dat de constructie van het IJviaduct behouden wordt en zichtbaar wordt gemaakt als duidelijke overgang – net zoals in de midden- en westtunnel. Bij verbreding van de oosttunnel moet aandacht zijn voor de vormgeving van de toegangen van de dienstruimten in het IJgebouw en de vormgeving van de reizigerstoegangen.
- Er moet een goede afweging worden gemaakt tussen behoud van nog aanwezige elementen van het IJgebouw (gemetselde achtergevel, erker, troggewelven) én herstel van de symmetrie/hiërarchie in het station i.r.t. de aanpak westtunnel.

Symmetrie tunnels en knopen:
Het zoeken naar samenhang bij de interventies van de oosttunnel, oostknoop en westknoop is van groot belang. De oorspronkelijke symmetrische opzet van Cuypers is in de huidige situatie slechts in hoofdlijnen nog aanwezig. Het gaat niet om puristisch herstellen van deze symmetrie bij de toekomstige ingrepen, maar het ervan omwille van een leesbare ruimtelijke opzet.

referentie: Erker bij IJpassage

referentie: Stoomkappen bij stijgpunten in middentunnel

referentie: Bogenwand bij IJpassage



## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN REIZIGERSTUNNELS

Nieuwbouwelementen:

- De tunnelwanden tussen de stijgpunten worden ingevuld met uitspringende transparante winkelpuien. Indien er geen winkel wordt gepositioneerd, wordt de loze ruimte afgewerkt met een ondoorzichtig glazen afwerking. De uitspringing houdt rekening met de looplijnen van de reizigers naar de stijgpunten.

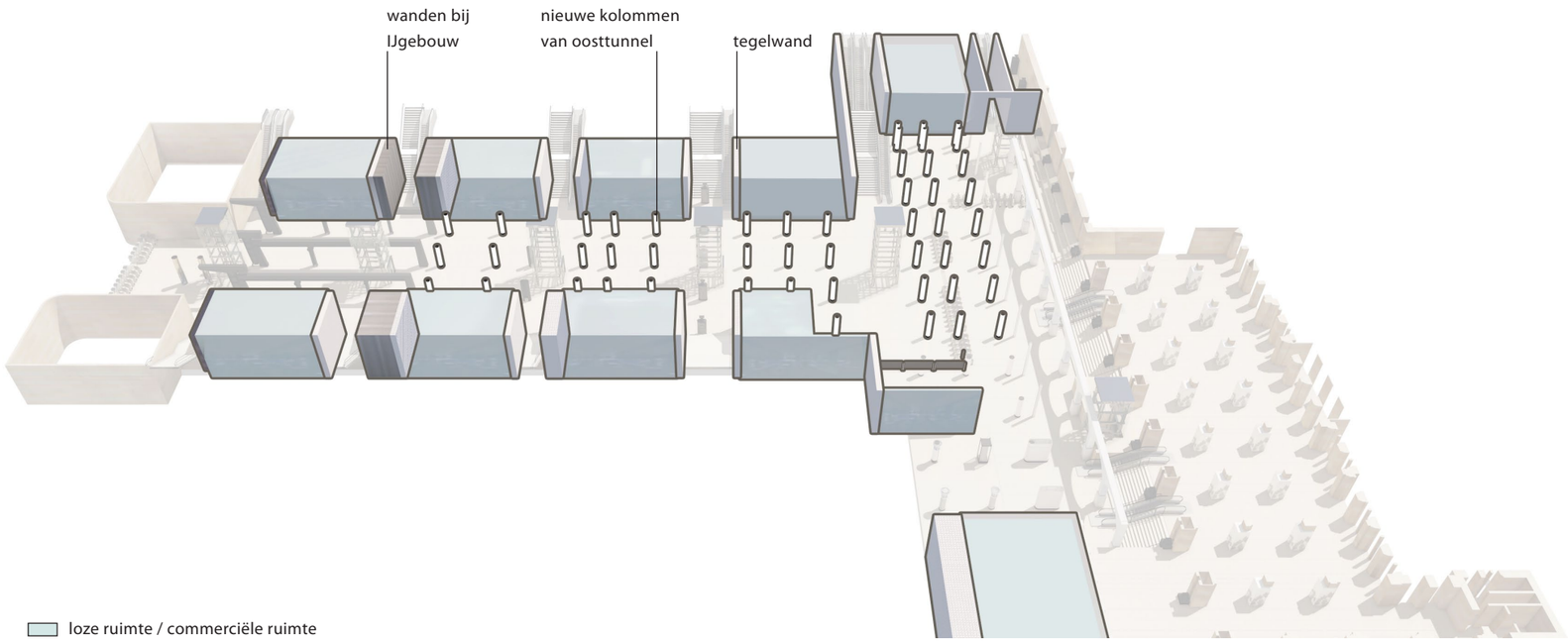
- Alle stijgpunten per perron worden met dwarsstroken in het plafond tot één ruimtelijke eenheid verbonden.

- Nieuwe kolommen zijn voorzien van een lichte kleur.

referentie: ontwerpprincipes van middentunnel

toekomstvisie voor oosttunnel

toekomstvisie voor oosttunnel



## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN REIZIGERSTUNNELS

Constructie:

- Positie nieuwe kolommen oosttunnel: wenselijk om dit conform midden- en westtunnel uit te voeren. De positie van de kolommen hangt nauw samen met de nieuwe positionering van de stijgpunten in de oosttunnel.

- De constructie van de stoomkappen en het IJviaduct vormt een duidelijk contrast met de constructie van de reizigerstunnel.

- Zoals in midden- en westtunnel worden de spanten van de stoomkappen doorgezet in stijgpunten.

- Nieuwe kolommen in oosttunnel krijgen een lichte kleur, met een donkerdere plint. Dit beschermt kolommen in het onderste gedeelte tegen vuil.

- De verzwaarde strook is zichtbaar en voegt de kolommen visueel samen (vergelijkbaar met middentunnel).

- Ontwerp voor kolommen in oostvleugel worden overgenomen van ontwerp westvleugel (Benthem Crouwel/ Merk X).

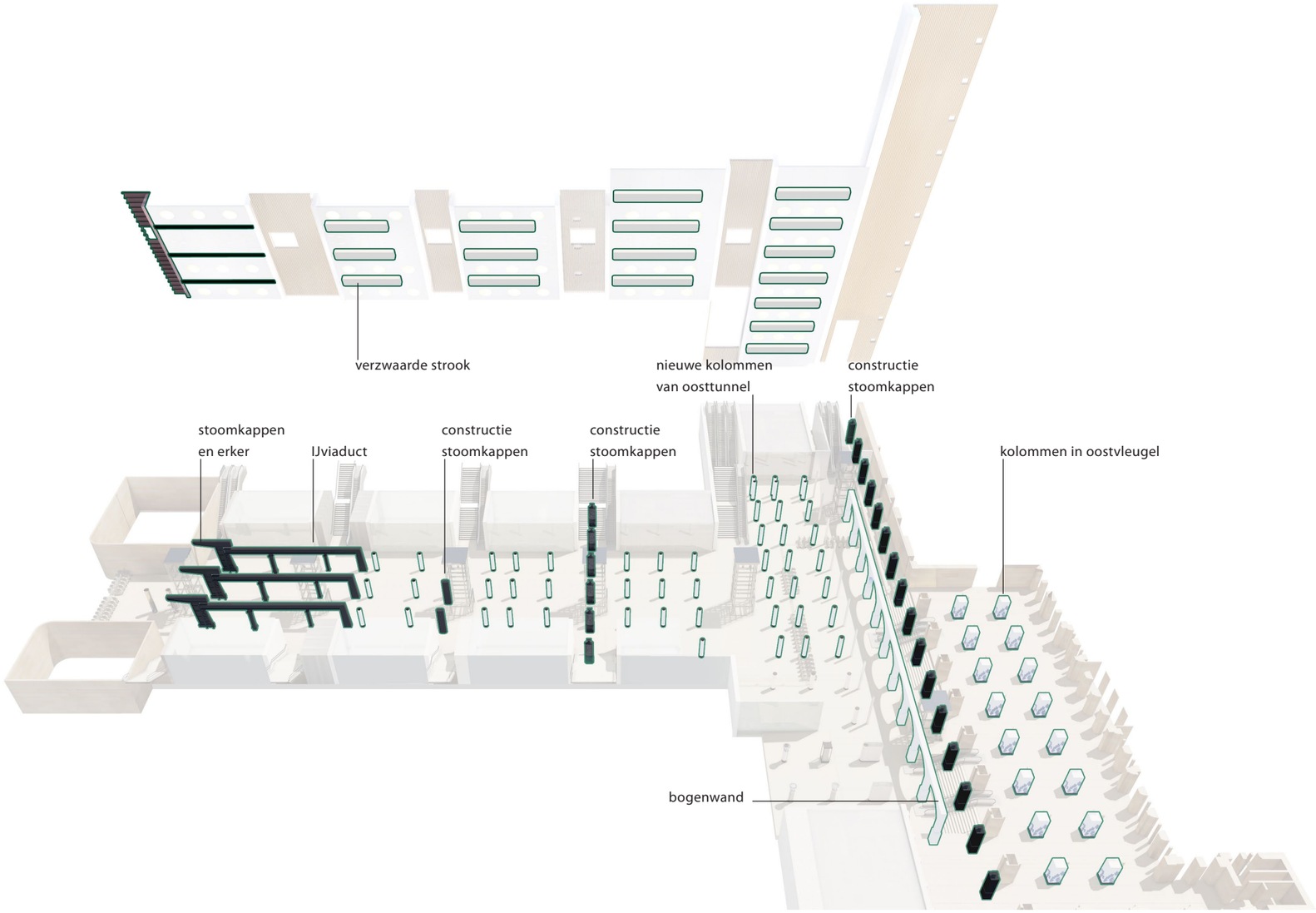
referentie: doorzetten van stoomkappen in westtunnel

toekomstvisie van IJviaduct in oosttunnel

toekomstvisie van nieuwe kolommen in oosttunnel

toekomstvisie voor bogenwand en stoomkappen in oostknoop

referentie: westvleugel



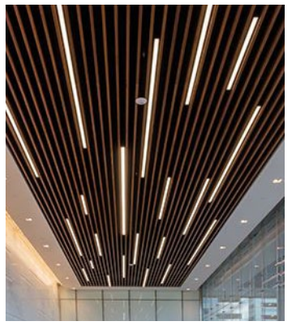
## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN REIZIGERSTUNNELS

Verlichting:

- Daglichtlampen worden geplaatst in een doorgaand ritme tot aan de IJhal.
- De dwarsstroken met daglichtlampen attenderen de reiziger op de posities van de stijgpunten.
- Uitgangspunt is een neutraal plafond dat niet teveel aandacht opeist.
- Prorail voorschrift RLN00012 "Verlichting van de transferfunctie" is van toepassing, waarvan de Visie op verlichting een integraal onderdeel uitmaakt.

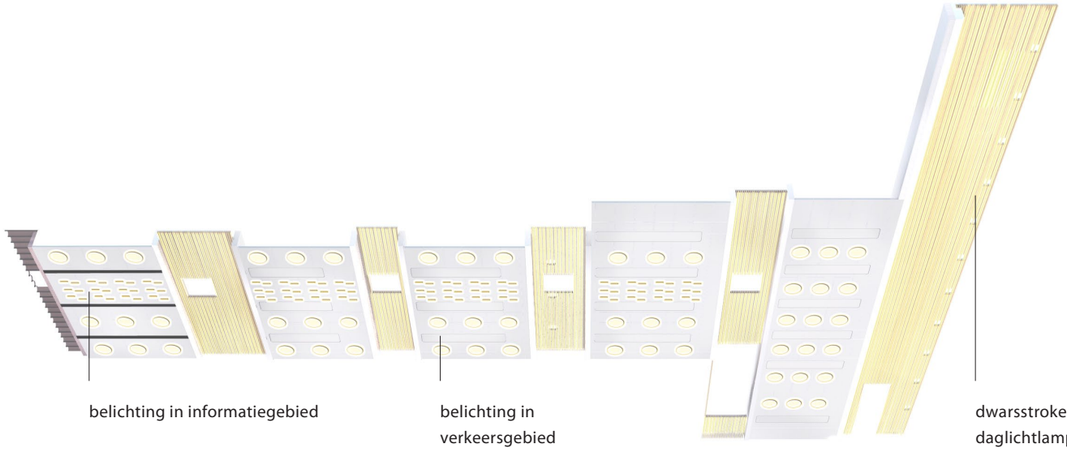
toekomstvisie voor verlichting in oosttunnel

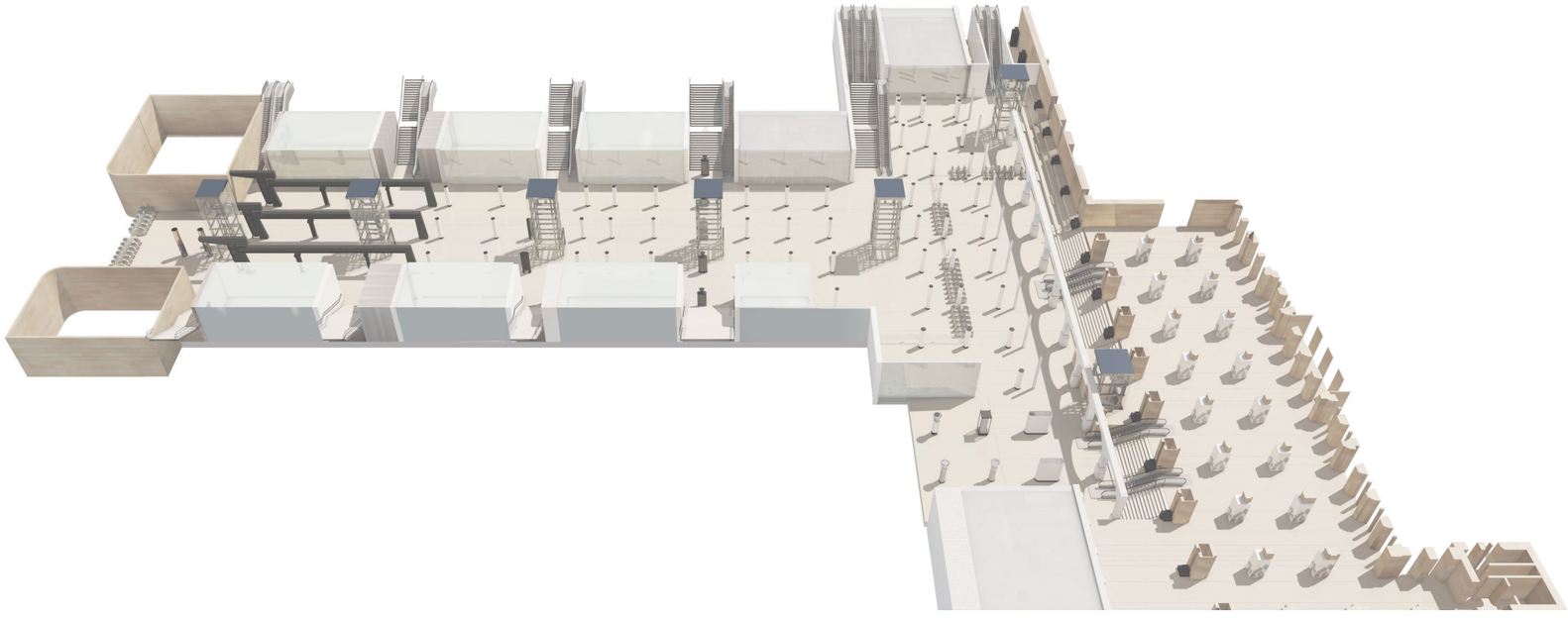
referentie voor neutraal plafond



Energy Center 4 van
Hunter Douglas Architectural

Station Hameln van
Scheidt Kasprusch Architekten



## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN REIZIGERSTUNNELS

Informatie:

- De Visie op Informatie op stations is hiervoor het uitgangspunt en maakt een integraal onderdeel uit van dit Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit.
- Perronnummers zijn op de tegelwanden bij de stijgpunten geprojecteerd in lettertype NS Sign.
- Een strook tegels met goed voelbare ribbels (de geleidelijn) geeft de meest logische en obstakelvrije hoofdroute aan langs alle voorzieningen die van wezenlijk belang zijn voor de treinreis.

Commercie:

- De gevels van de commerciële ruimten hebben een rustige, abstracte uitstraling en overspannen zonder tussenregel van vloer tot plafond. Dit geldt ook voor de gevels van commerciële ruimten die (tijdelijk) niet in gebruik worden genomen.
- Signing vindt plaats achter de pui.
- Reclamedragers worden opgenomen in de puien, parallel aan de loopricht ing.

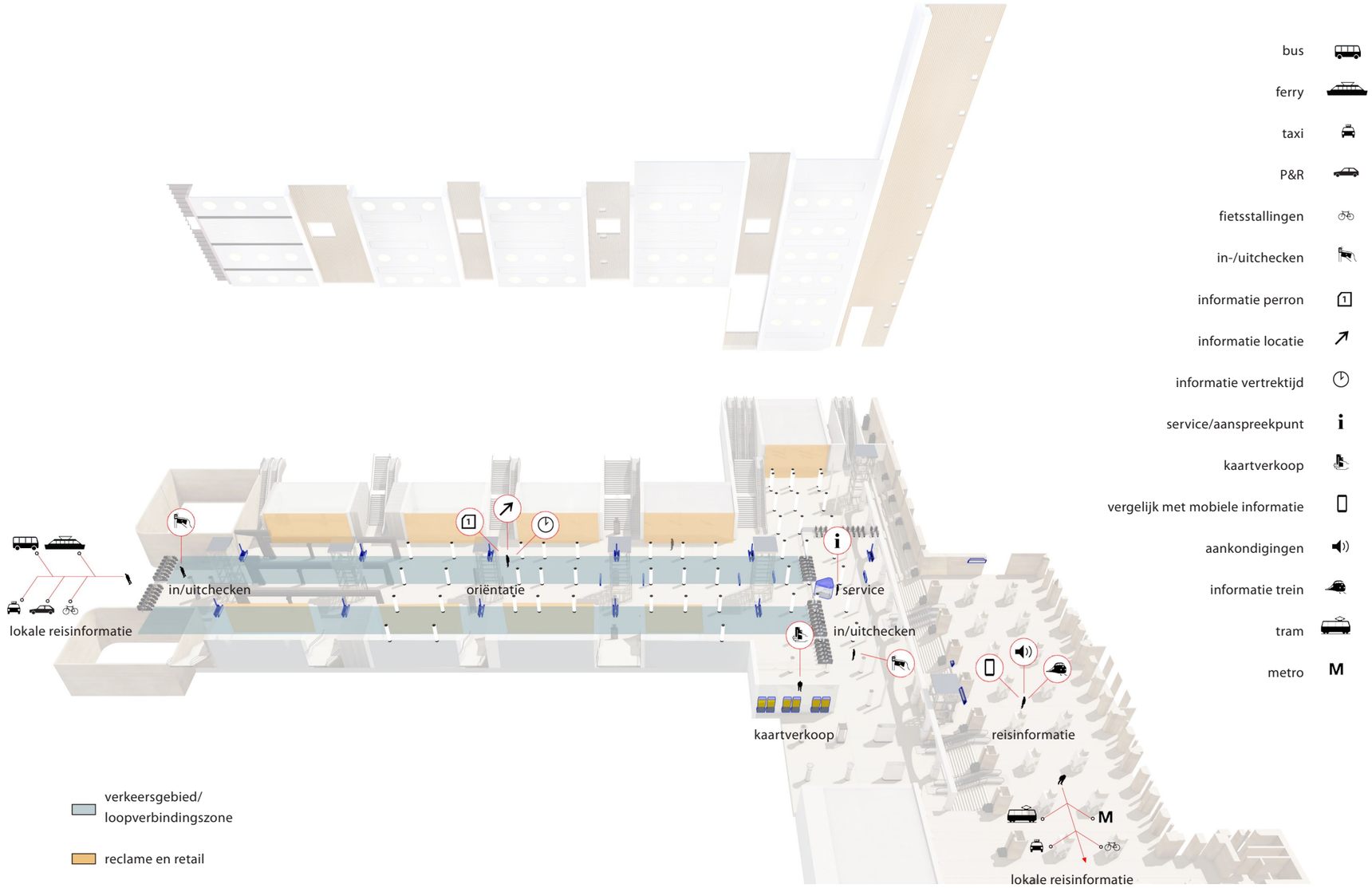
Aanbevelingen buiten de PHS-scope:

- De uitgangspunten voor de oosttunnel vormen de basis van het ontwerp van de westtunnel wanneer deze wordt herontworpen.

toekomstvisie voor informatie in oosttunnel

toekomstvisie voor informatie in oosttunnel

referentie: ontwerpprincipes van middentunnel



## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN REIZIGERSTUNNELS

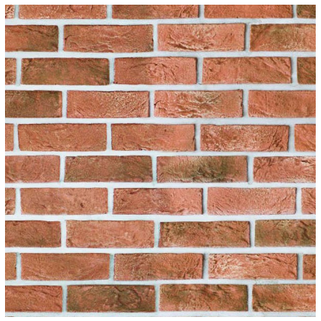
Materiaalgebruik:

Voor de vormgeving van de reizigerstunnels houden we de volgende ontwerpprincipes van de middentunnel aan:

- De vloertegel is dezelfde als de toegepaste vloertegel in de middentunnel (Mosa tegel: micro-reliëf TGF oker-vergrijsd). Verblijfsgebieden krijgen een ander patroon dan de verkeersgebieden.
- De trappen worden afgewerkt met een contrasterende op- en aantrede, waarbij de vloertegel uit de tunnel wordt gebruikt voor de aantrede.
- De plafonds en videwanden krijgen een lichte kleur. Videwanden worden afgewerkt met speciaal te ontwikkelen, goed te reinigen tegels.
- Primair criterium bij de keuze voor materiaalgebruik is duurzaamheid en onderhoudsvriendelijkheid.
- Het plafond van de tunnel buiten de stijgpuntzones is voorzien van akoestische plafondplaten. In het plafond zijn daglichtarmaturen geïntegreerd.
- Het plafond tussen de stijgpunten wordt voorzien van houten lamellen met daartussen daglichtarmaturen.
- Kolomondersteuningen van de stoomkappen zijn voorzien van een donkere tegel (gelijk aan de westtunnel).
- Kleurgebruik: Het kleurgebruik is ton-sur-ton en evenwichtig. De bouwkundige basiselementen vormen een rustig decor voor de drukte en het bonte kleurenpalet van de reizigers.
- Materialen zorgen voor rustige, neutrale achtergrond waarin bewegwijzering, informatie, retail en horeca optimaal tot hun recht kunnen komen.
- Waar de middentunnel door PHS-gerelateerde ingrepen wordt aangepast, vormen de uitgangspunten van bestaande materialisering in de middentunnel de basis van het ontwerp.

Aanbevelingen buiten de PHS-scope:

- De uitgangspunten voor de oosttunnel vormen de basis van het ontwerp van de westtunnel wanneer deze wordt herontworpen.



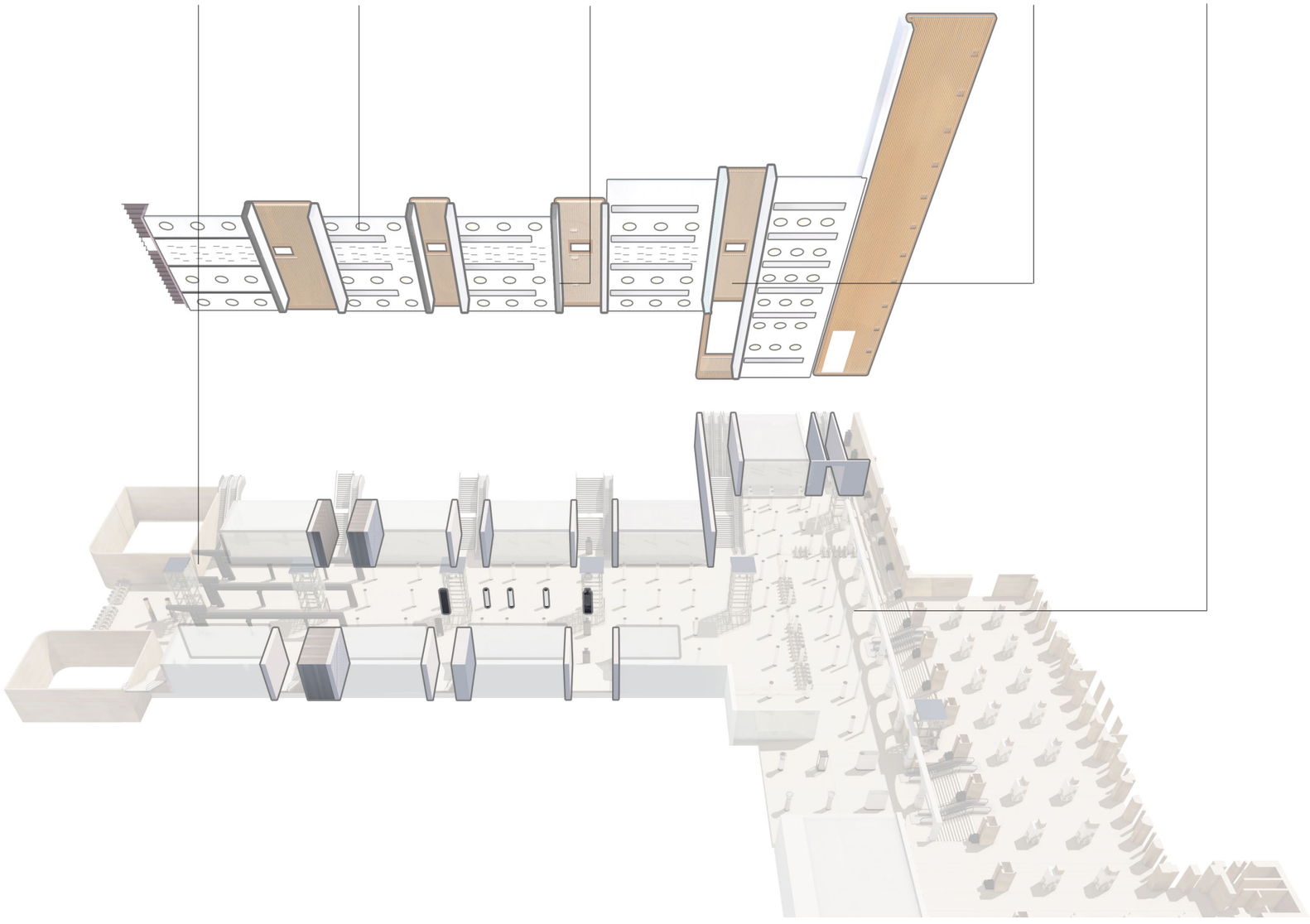
bestaand metselwerk achtergevel IJgebouw

toekomstvisie voor plafond oosttunnel

toekomstvisie voor wandafwerking oosttunnel

toekomstvisie voor lamellen stijgpunten in oosttunnel

toekomstvisie voor vloertegel in oosttunnel



3D oosttunnel - Zicht door de oosttunnel

## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN REIZIGERSKNOPEN

Geheel:

- zichtbaar maken van bogenwand.
- meer ruimte voor in- en uitchecken.
- duidelijke begrenzing tussen vleugel en knoop door verschil in niveau. Verbinding met trap, lift en roltrap.
- gelijke materialiteit en uitstraling, zoals aangeduid in hoofdstuk Reizigerstunnels.
- doorzetten van constructie stoomkappen.

toekomstvisie voor westknoop

toekomstvisie voor westknoop

toekomstvisie voor westvleugel kaartverkoop

Symmetrie tunnels en knopen:

Het zoeken naar samenhang bij de interventies van de oosttunnel, oostknoop en westknoop is van groot belang. De oorspronkelijke symmetrische opzet van Cuypers is in de huidige situatie slechts in hoofdlijnen nog aanwezig. Het gaat niet om puristisch herstellen van deze symmetrie bij de toekomstige ingrepen, maar om het principe ervan als inspiratie te gebruiken voor een evenwichtige, leesbare ruimtelijke opzet.

Aanbeveling Koninklijk Paviljoen en Westelijk Paviljoen

In het oorspronkelijke ontwerp van het stationsgebouw vormden het Westelijke Paviljoen en het Koninklijke Paviljoen twee beeldbepalende en structurerende elementen. Zowel in het exterieur als het interieur markeerden de paviljoens de beëindiging van het Cuypersgebouw. Vandaag de dag zijn de hoekpaviljoens enkel nog in het gevelbeeld goed herkenbaar. Door de vele aanpassingen van het stationsgebouw in de afgelopen 130 jaar is de oorspronkelijke interne structuur grotendeels verloren gegaan. De wanden van de paviljoens die nog aanwezig zijn, hebben in het verleden een natuurstenen materialisering gekregen van matige kwaliteit, die afbreuk doet aan de monumentale gebouwdelen.

De twee paviljoens vallen grotendeels buiten de scope van PHS Amsterdam Centraal. Slechts de achterwand van het Koninklijk Paviljoen valt binnen het scope-onderdeel Oostknoop. De paviljoens vormen echter ook geen onderdeel van het ontwerp voor renovatie van de oost- en westvleugel van het Cuypersgebouw.

Het herstel en versterken van symmetrie binnen het stationscomplex is een van de hoofdspeerpunten van de ontwerpvisie voor PHS Amsterdam Centraal. Het sterker herkenbaar maken van de verschillende monumentale gebouwdelen binnen het complex vormt daarnaast een essentieel uitgangspunt in de visie. Als onderdeel van twee van de belangrijkste entreegebieden van het Cuypersgebouw en als inleiding van de Oost- en Westknoop is het van essentieel belang dat deze uitgangspunten worden gehanteerd bij het ontwerp van de paviljoens  wanneer deze worden herontworpen.

zicht vanuit de westtunnel naar de westknoop met de bogenwand als verbindende factor tussen de tunnels en passages

zicht vanuit de oostvleugel naar de oostknoop met de bogenwand als verbindende factor tussen de tunnels en passages

## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN PERRONS

Geheel

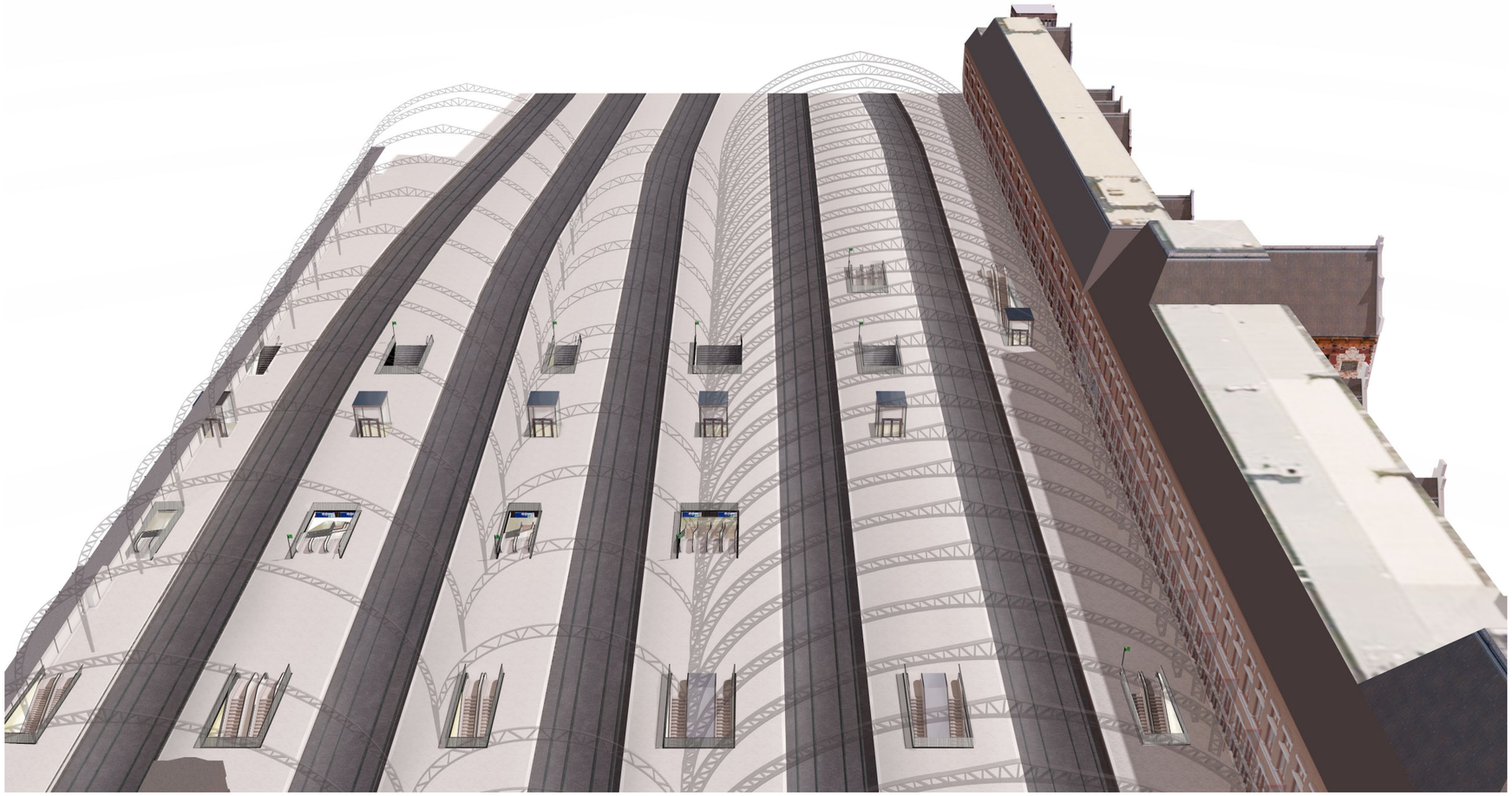
- De perrons worden optimaal ingericht voor de aankomende en vertrekkende reizigers.

- Afwerking op perrons heeft een uniforme uitstraling en sluit aan bij het industriële karakter van de stoomkappen.

huidige situatie van perrons

huidige situatie van perrons

huidige situatie van perron 1



## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN PERRONS

Monumentale aanbeveling

- De lengtewerking op de perrons: bij het verbreden van de perrons wordt de nadruk meer gelegd op de breedte van de perrons.

- Bevorderen van de eenheid boven de perrons in de vormgeving van alle trappen (inclusief balustrades), liften, roltrappen én stationsoutillage.

- Focus op vrijhouden van de zichtlijnen - stijgpunten (trappen, roltrappen en liften) én stationsoutillage onderling uitlijnen en zoveel mogelijk centreren.

- In de tunnels de stijgpunten zoveel mogelijk tegenover elkaar leggen.

- Op perron 1 de stijgpunten/stationsoutillage niet te dicht bij het Cuypersgebouw leggen, en bovendien qua locatie rekening houden met de relatie tussen perron en de verschillende toegangen tot het gebouw. Voor specifieke uitgangspunten perron 1 zie de subparagraaf 'Specifieke uitgangspunten perrons - perron 1'.

- Oorspronkelijk waren er twee soorten stijgpunten: goederenliften en looptrappen. Nu zijn er vier typologieën: goederenliften, personenliften, roltrappen en looptrappen. Bij het nieuwe inrichtingsplan dient er een heldere logica geformuleerd te worden hoe deze te integreren in de nieuwe layout van de perrons.

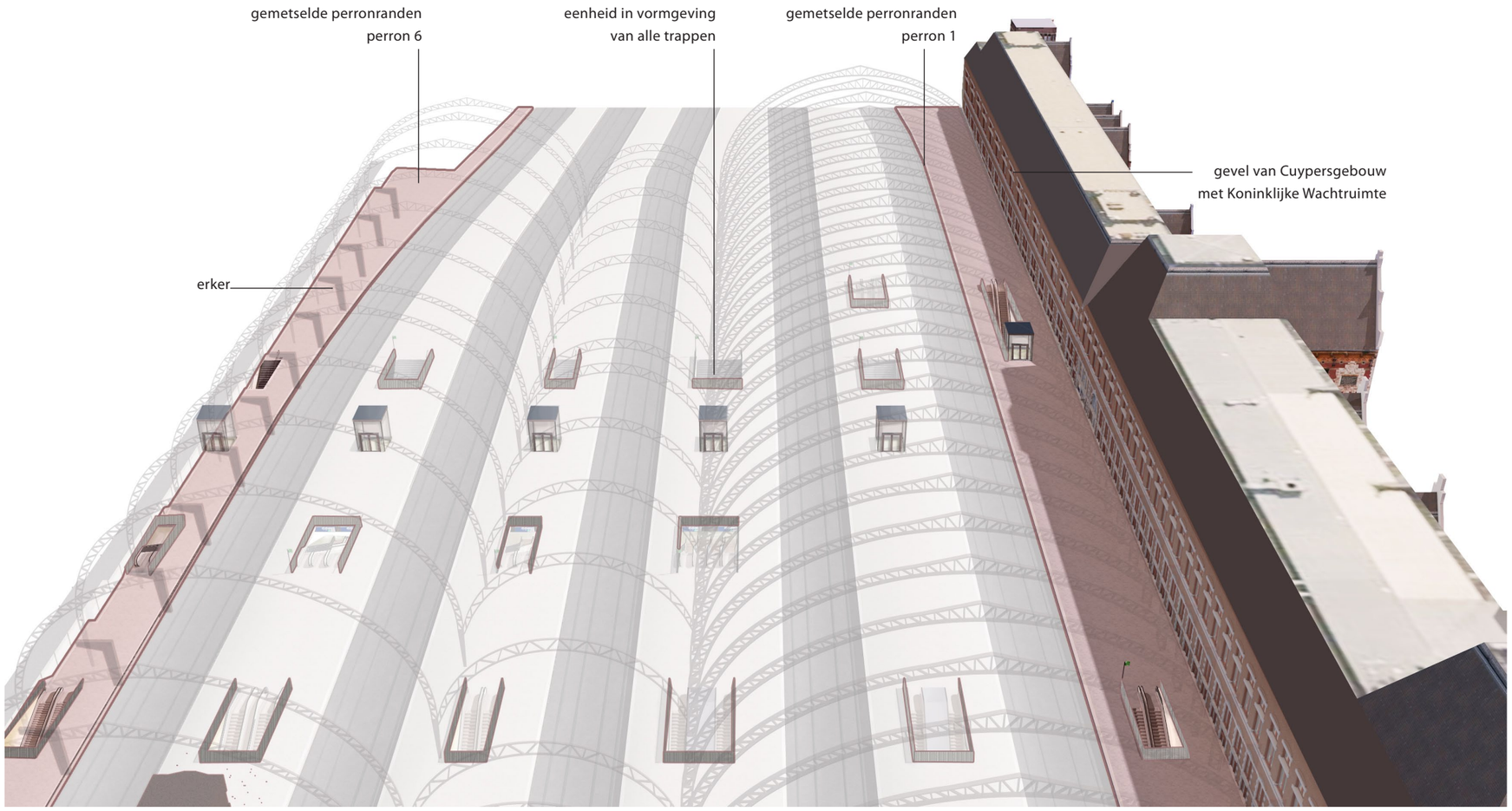
- Materiaalgebruik: aandacht voor nieuw materiaalgebruik / kleurstelling afstemmen op het monument. Gemetselde perronranden perron 1 en 6 behouden. Dit betekent dan ook dat perron 6 bij voorkeur niet verbreed wordt. Overige perronranden en bovenkant: materiaalgebruik afstemmen op het monument.

- Oorspronkelijke hekwerken (Cuypers I en II) zorgvuldig demonteren en mogelijk elders hergebruiken.

huidige situatie van perron 6

hekwerk van stijgpunten westtunnel

huidige situatie van perron 1 met Koninklijke Wachtruimte



## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN PERRONS

Nieuwbouwelementen

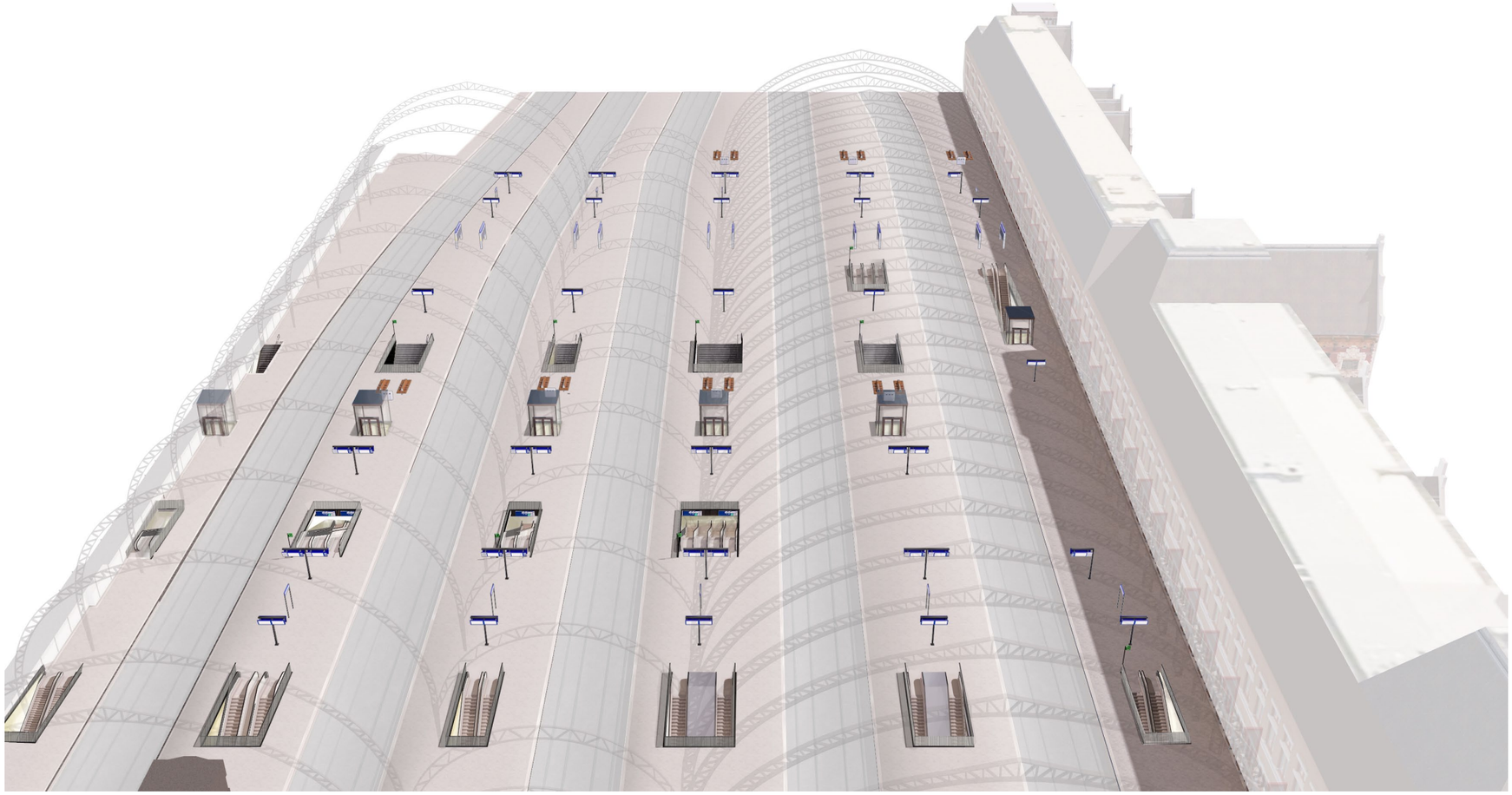
- Op de perrons krijgen alleen die elementen een plaats die bijdragen aan het reiscomfort en een positieve beleving.
- de Visie op Stationsoutillage is hiervoor het uitgangspunt en maakt een integraal onderdeel uit van dit Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit.
- Voor dit station worden barriers en liften speciaal ontworpen.
- Voor de inrichting van de perrons is de haltering van de treinen en de loopstromen maatgevend.
- De positionering van voorzieningen wordt bepaald door beslismomenten. Elementen worden zoveel als mogelijk uitgelijnd op het stramien van de kapspanten; ook op de perrons waar deze niet aanlanden.

voorbeeld voor comfortabel wachten

voorbeeld voor reisinformatie

voorbeeld voor groen op perron

voorbeeld voor informeel wachten



## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN PERRONS

### Constructie

De constructie van de stoomkappen loopt door tot in de reizigerstunnels. De voorgestelde materialisering van de nieuwe sokkels van de constructie in de reizigerstunnel krijgt een industrieel en stoer karakter dat goed aansluit bij de spanten waardoor zij goed herkenbaar worden en tevens als markeringen bij de stijgpunten en de entreegebieden van de tunnel worden ingezet. Bij de stijgpunten hebben wij gekozen voor een duidelijke scheiding en tevens vloeiende overgang tussen de wereld boven en onder de perrons. De materialisering en kleuren van de wanden en trappen – met lichte aantreden en donkere optreden begeleiden de reiziger op een natuurlijke wijze omhoog en naar beneden. Boven de perrons is uniformiteit de regel – soberheid en eenheid versterken het monumentale karakter van de stoomkappen en het Cuypersgebouw. Door het toepassen van één type hekwerk wordt het overzicht over de hele breedte van het station versterkt, terwijl deze in de langsrichting de geleding en lengtewerking van de perrons benadrukken.

### Monumentale aanbevelingen constructie

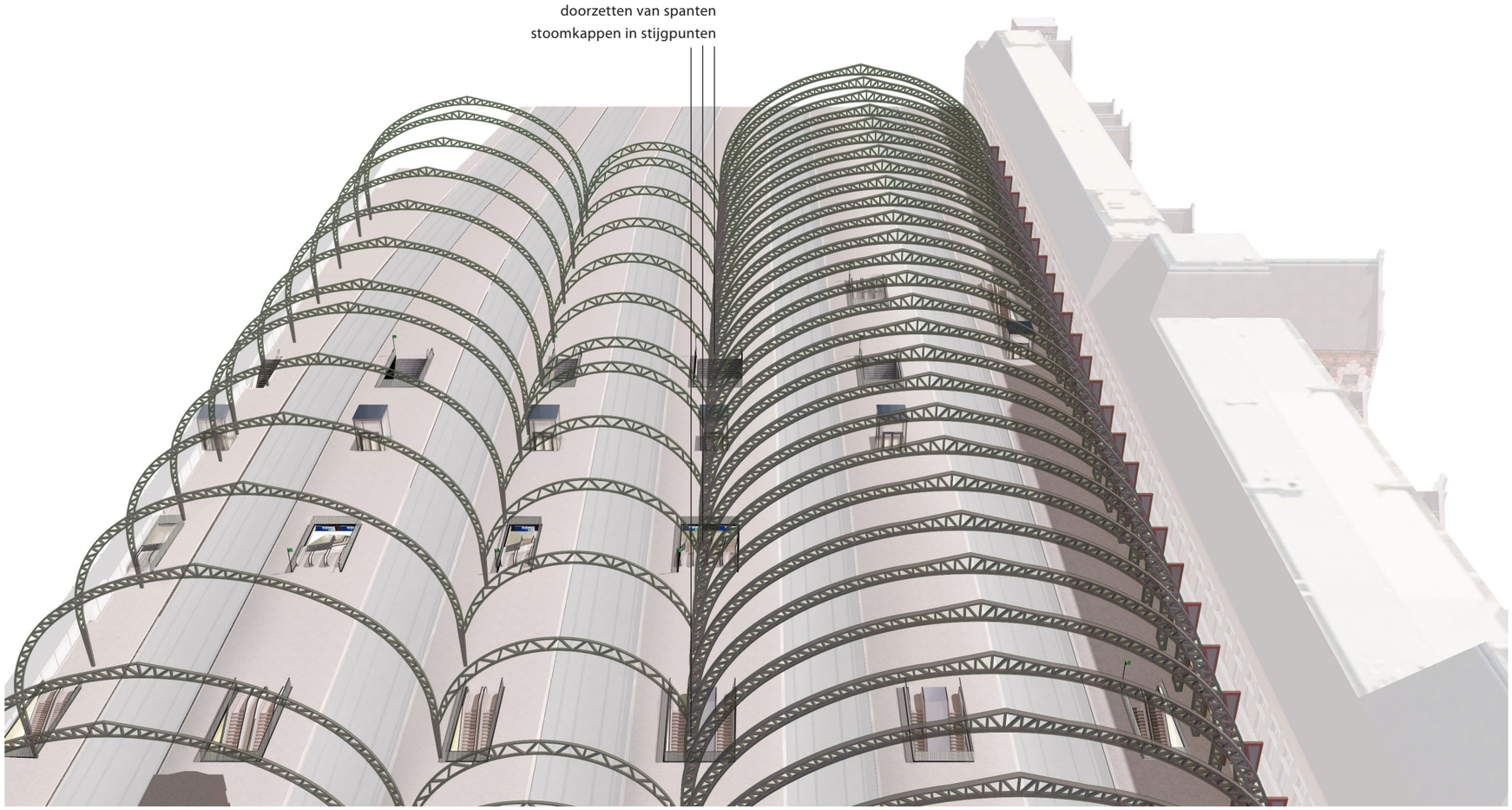
- Positie draagstructuur t.o.v. de perrons is belangrijk. Er is een relatie tussen stijgpunten en stramien van het monument.

- Met de positionering van de stijgpunten dient goed rekening te worden gehouden met de structuur van het station op het niveau van de reizigerstunnels – in het bijzonder met de bogenwand en de draagconstructie van de spoorkappen.

referenties westtunnel: doorzetten van de spanten stoomkappen in stijgpunten

referenties middentunnel: doorzetten van de spanten stoomkappen in stijgpunten

toekomstvisie van stijgpunten in oosttunnel



## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN PERRONS

Verlichting

- Prorail voorschrift RLN00012 "Verlichting van de transferfunctie" is van toepassing, waarvan de Visie op verlichting een integraal onderdeel uitmaakt.

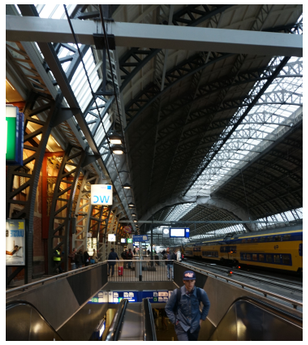
- Armaturen en luidsprekers voor gesproken woord worden gecombineerd en waar mogelijk bevestigd aan de kapspanten om het aantal masten op het perron te beperken.

- Elementen worden zoveel als mogelijk uitgelijnd op het stramien van de kapspanten; ook op de perrons waar deze niet aanlanden.

Aanbevelingen buiten de PHS-scope:

- Perron- en architectonische stoomkapverlichting als een samenhangend geheel ontwerpen.

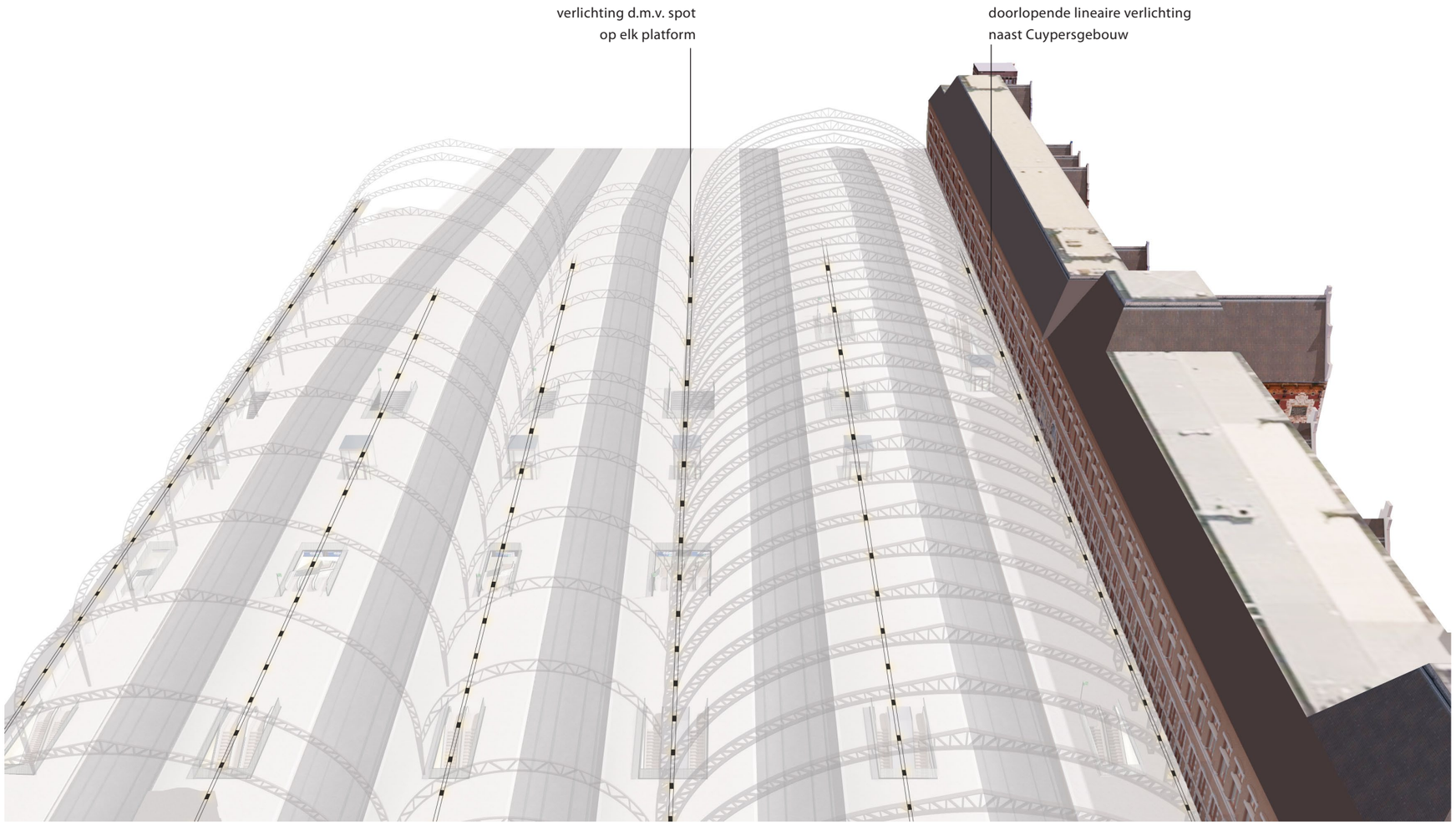
huidige situatie perrons



huidige situatie perrons

huidige situatie perrons

huidige situatie perrons



## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN PERRONS

Informatie

- de Visie op Informatie op stations is hiervoor het uitgangspunt en maakt een integraal onderdeel uit van dit Ambitiedocument Ruimtelijke Kwaliteit.

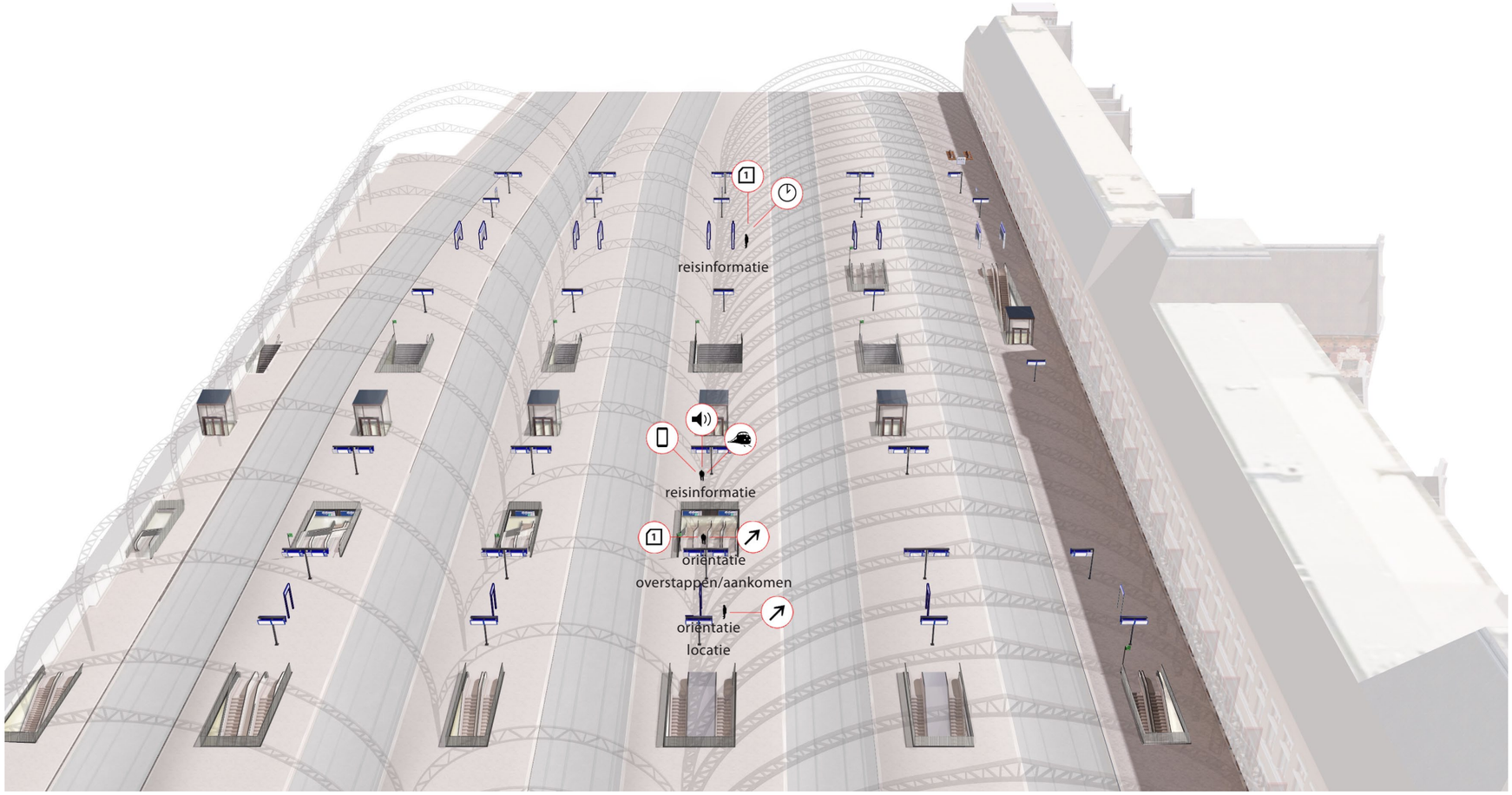
- Elementen worden zoveel als mogelijk uitgelijnd op het stramien van de kapspanten; ook op de perrons waar deze niet aanlanden.

- Voor specifieke uitgangspunten perron 1 zie de subparagraaf ‘Specifieke uitgangspunten perrons - perron 1’.

toekomstvisie perron 1 oostzijde

huidige situatie perrons

huidige situatie perrons




informatie

informatie locatie

informatie perron

informatie trein

vergelijk met mobiele informatie

aankondigingen

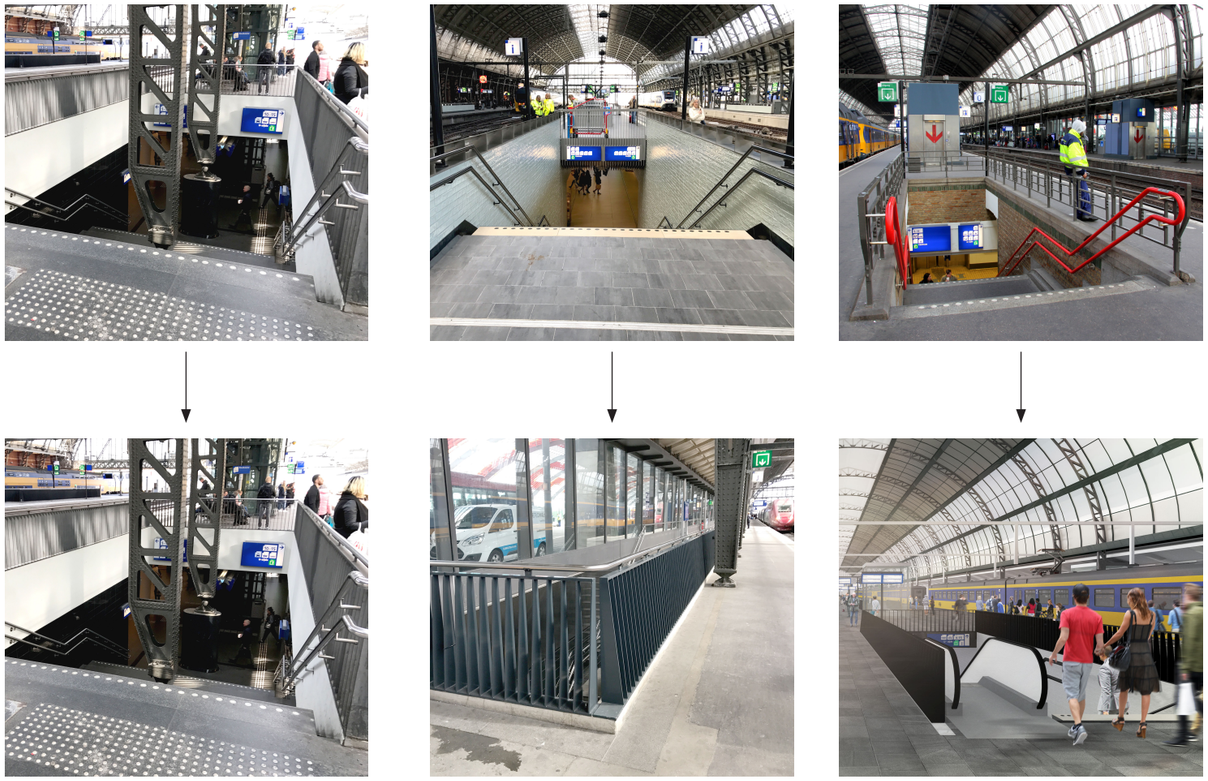
informatie vertrektijd

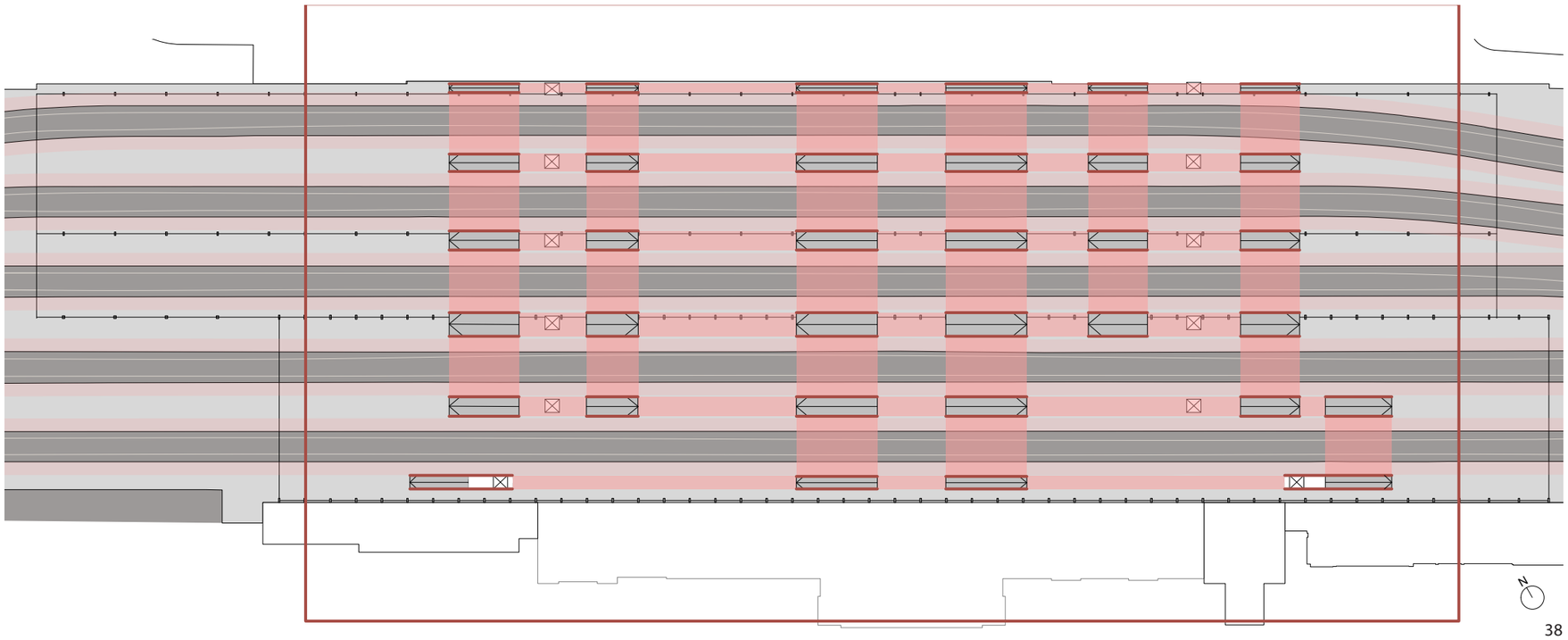
## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN PERRONS

Positie en vormgeving stijgpunten

Met de aanpassing van de perrons en stijgpunten is een verbeterde samenhang op perronniveau te bereiken. In de huidige situatie is er een grote verscheidenheid aan ontwerpoplossingen toegepast bij de balustrades van de verschillende stijgpunten. Wij stellen voor om de typologie van de hekwerken van de westtunnel over te nemen voor alle stijgpunten. Dit draagt bij aan een eenduidige en herkenbare inrichting van de perrons. De objecten zoals de hekwerken voegen zich naar het karakter van het ingenieurslandschap boven de perrons – het monumentale beeld van het Cuypersgebouw en de stoomkappen met de stoere industriële uitstraling van de staalconstructie.

- Om de veiligheid en transfercapaciteit te waarborgen moeten er stijgpunten verplaatst worden. Hierdoor is het mogelijk om de stijgpunten ten opzichte van elkaar uit te lijnen.
- Het materiaal van het hekwerk uniform uitvoeren en afstemmen op het industriële karakter van de stoomkappen.
- Vormgeving hekwerken zo slank mogelijk uitvoeren zodat deze zo min mogelijk ruimte inneemt.
- Hekwerken uitvoeren in een donkere tint die goed aansluit bij het kleurgebruik van de stoomkapspanten.
- Liftschachten krijgen een transparant karakter.
- Nieuwe roltrappen aan de oost- en westzijde krijgen een gelijkwaardig uiterlijk.
- Afwerking van de tunnelwanden loopt door tot aan perronniveau.
- Voor specifieke uitgangspunten perron 1 zie de subparagraaf ‘Specifieke uitgangspunten perrons - perron 1’.





3D perrons - Zicht op perron 5

Perron 1

Als stoep van het hoogmonumentale Cuypersgebouw krijgt het eerste perron bijzondere specifieke uitgangspunten die de kwaliteit van het monument waarborgen:

- Liften worden buiten het hoofdmoment van het Cuypersgebouw geplaatst; met andere woorden ten oosten van het Koninklijk Paviljoen en ten westen van het Westelijk Paviljoen.

- Liften worden uitgelijnd met de overige stijgpunten naar het perron.

- De liften bevinden zich in het reisdomein.

- Door deze configuratie komt het andere stijgpunt verholen achter de lift te liggen. Om de natural wayfinding naar dit stijgpunt te bevorderen worden de lift en het andere stijgpunt als ensemble ontworpen.

- OVCP-poorten ten behoeve van de sortietrap en restauratie eerste klas aan de oostzijde van het station worden parallel aan het Cuypersgebouw opgesteld en verholen achter een lijnvormig hekwerk, eveneens parallel aan het Cuypersgebouw.

- Het hekwerk sluit qua uitstraling aan op het industriële karakter van de stoomkapspanten.

- De kleur van staanders/portalen/uithouders ten behoeve van stationsoutillage wordt afgestemd op het monument.

- Signing en reclame uitvoeren conform Visie op informatie.

Aanbevelingen buiten de PHS-scope:

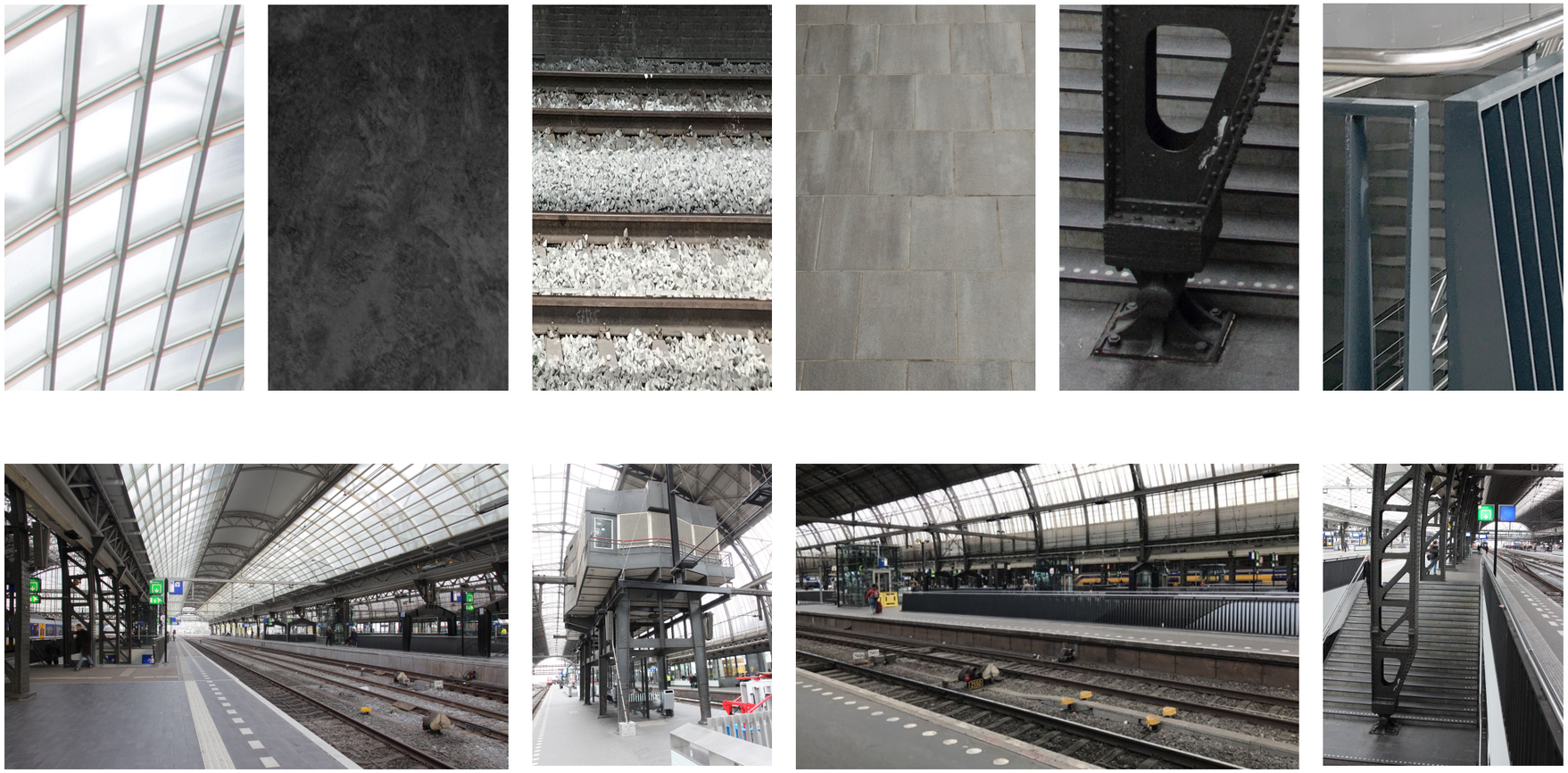
- Reclame-uitingen en signing behorend bij functies in het Cuypersgebouw dienen qua maatvoering en positionering in overeenstemming te zijn met het karakter en ritme van het Cuypersgebouw en de stoomkapspanten.

aanzicht perron 1

## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN PERRONS

Materiaalgebruik

- De afwerking van de perrons wordt eenduidig ontworpen. Dit geldt zowel voor de vloeren, hekwerken bij opgangen als de perronranden.
- Kleurkeuzes komen voort uit het industriële karakter van het monument, met inachtname van het Overzicht Stationsobjecten van Bureau Spoorbouwmeester.
- Losse elementen op perrons worden zoveel mogelijk samengebracht. Er worden standaardoplossingen gebruikt voor bijvoorbeeld de ophangsystemen en bewegwijzering.
- De constructie wordt zoveel mogelijk zichtbaar gehouden.
- Het doorzicht tussen zuid- en noordkap wordt open gehouden.
- Alle materialen al of niet voorzien van een afwerking dienen bestand te zijn tegen een aantasting van koperslijpsel, welke vrijkomt van de bovenleiding, en tegen een aantasting van ijzerslijpsel, afkomstig van de slijtage van wielen en spoorstaven en van vrijkomend remmateriaal tijdens het afremmen van de treinen, dan wel bestand zijn tegen vliegroest.
- Alle materialen al of niet voorzien van een afwerking dienen bestand te zijn tegen aantasting door organische stoffen en tegen alle weersinvloeden.



huidige situatie perrons op Centraal Station

## SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN IJGEBOUW

In de huidige situatie verschuilt het IJgebouw zich onder de perrons en is slechts een functionele restruimte. Het IJgebouw heeft de potentie om zich te manifesteren als  een duidelijke overgang naar de IJzijde van het station. In het ontwerp moet de overgang sterker gemaakt worden door z'n presentie beter te benadrukken. Hier wordt de constructie van het IJviaduct beter zichtbaar gemaakt.

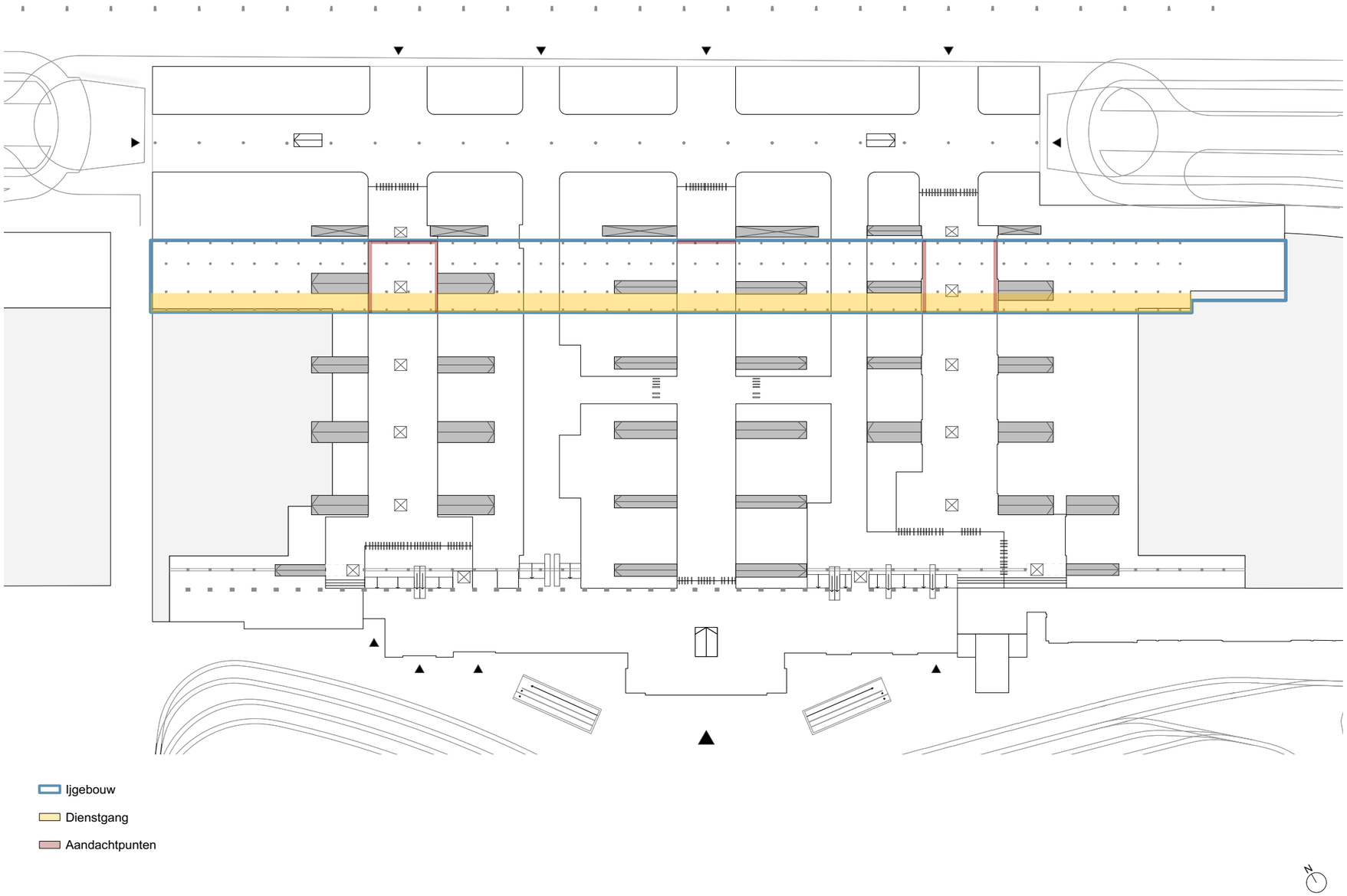
Monumentale aanbeveling

Dienende functie:
Het heeft de aanbeveling om het IJgebouw functioneel te blijven inzetten als dienstbaar aan het station – zoals nu nog steeds het geval is.

Restauratie constructie:
De oorspronkelijke stalen constructie van het IJviaduct heeft een hoge architectuur- en bouwhistorische waarde. De aanbeveling vanuit dit oogpunt is dan ook behoud en zorgvuldige restauratie.

Herkenbaarheid/overgangen:
Het IJgebouw heeft een nieuwe, veel meer ondergeschikte functie gekregen in de beleving van de reiziger. Per tunnel/passage is deze beleving overigens zeer verschillend:

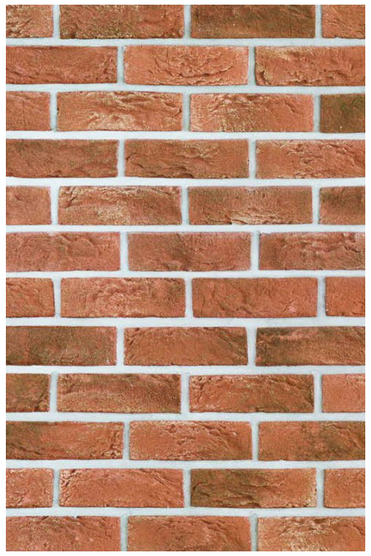
- Middentunnel:
  hier is enkel de staalconstructie van het IJviaduct nog te zien. De achterwand van het IJgebouw en troggewelven onder de erker zijn hier verwijderd.
- Passages:
  hier zijn de achtergevel van het IJgebouw – met de puien, bakstenen gevel en troggewelfjes – en de stalen kolommen nauwkeurig gerestaureerd. In de dwarsrichting is hier het IJgebouw niet meer te beleven – hier bevinden zich de puien van winkels.
- Westtunnel:
  de achterwand, erker en troggewelven zijn hier volledig verdwenen. Ingebetonneerde kolommen ter plaatse van het IJgebouw zijn de enige herkenbare elementen. Aan de westzijde is het IJgebouw hier ingevuld met een winkel. Aan de oostzijde van de tunnel bevindt zich een spiegelglazen pui die de tunnel van het dienstgedeelte scheidt.
- Oosttunnel:
  de oosttunnel bestaat nog in z'n oorspronkelijke smalle vorm. Het IJgebouw is hier zichtbaar in de nog oorspronkelijke gemetselde achtergevel en de zich daarboven bevindende stalen erker. Hoewel nu niet zichtbaar bevinden zich daaronder nog de troggewelven. De overgang tussen tunnel en IJgebouw is voelbaar in de natuurstenen geleding in de gang.




situatie IJgebouw

Materiaalgebruik

Hoewel dus nog beperkt beleefbaar vormt het IJgebouw op perronniveau nog altijd de beëindiging van het treinstation en daaronder een belangrijke overgang tussen de reizigerstunnels/passages en de IJhal. Het is van belang dat deze beëindiging/overgang duidelijk voelbaar blijft en mogelijk wordt versterkt. De constructie van het IJviaduct wordt duidelijk zichtbaar. De gevelafwerking in de tunnel speelt ook in op het feit dat de reizigerstunnel hier door het IJgebouw heen gaat. Tevens moet er een goede afweging worden gemaakt tussen behoud van nog maar schaars aanwezige elementen van het IJgebouw (zoals de gemetselde achtergevel, de erker, de troggewelven en de overgang tussen de tunnel en het IJgebouw) én het herstel van de symmetrie/hiërarchie in het station – i.r.t. aanpak westtunnel.



huidige situatie Centraal Station

3D IJviaduct - zicht uit oosttunnel

## SAMENVATTING

Deze opgave moet de reizigers op Amsterdam Centraal in de toekomst meer ruimte geven. Tegelijkertijd is het een gelegenheid om de monumentale eigenheid van Amsterdam Centraal te versterken en de beleving ervan krachtiger te maken. De ingrepen die we voorstellen scheppen ruimte, en hebben ook allemaal als effect de nu uit zicht geraakte symmetrie, ruimtelijke samenhang en gelaagde geschiedenis van Amsterdam Centraal weer zichtbaar te maken.
Dat geldt voor het vrijmaken van de wand van het Koninklijk Paviljoen, het vrijmaken en reconstrueren van de bogenwand, het zichtbaar maken van de kolommen van het IJviaduct en het herinrichten van de westknoop.
Het vrijmaken van de karakteristieke onderdelen van het gebouw vergroot de beleving van de monumentale kwaliteiten van Amsterdam Centraal; bovendien onthult het een ruimtelijke samenhang die versluierd was en dat is zowel functioneel (voor de oriëntatie) maar ook voor de beleving een kwaliteitsverbetering.

ZJA ZWARTS & JANSMA ARCHITECTEN
Pedro de Medinalaan 7e
1086 XK Amsterdam
t 020 535 22 00
e info@zja.nl

zja.nl

BRAAKSMA & ROOS ARCHITECTEN
Toussaintkade 52
2513 CL Den Haag
t 070 361 53 63
e info@braaksma-roos.nl

braaksma-roos.nl

IGG BOINTON DE GROOT
Prinses Catharina Amaliastraat 32
2496 XD Den Haag
t 070 514 54 20
e info@igg.nl

igg.nl