

De stad als monument: de plaats van het Centraal Station in Amsterdam

DAVID SMIDT
VAN GELDER

Met de huidige grootstedelijke ontwikkeling van de Amsterdamse IJ-oever is de plaats van het Centraal Station, gelegen tussen stad en IJ, honderd jaar na dato weer een actueel onderwerp. Waar men in de 19e eeuw vreesde dat Amsterdam van haar economische levensader zou worden beroofd, voert men het debat tegenwoordig vanuit geografisch en stedenbouwkundig perspectief, waarbij wordt aangevoerd dat het station Amsterdam haar prachtige IJ heeft ontnomen. Voor of tegen, feit is dat de plaatsing van het Centraal Station grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen teweeg heeft gebracht, die het aanzien van de stad in de 20e eeuw ingrijpend hebben veranderd. Tijd om de positie van het Centraal Station binnen het stedelijk weefsel opnieuw te overdenken.

Amsterdam ontstaat eind 13e eeuw op het punt waar de Amstel uitmondt in het IJ (Speet, 2004). Het IJ was destijds een zeearm met bij de dam in de Amstel een kleine vissers- en handelshaven. Deze vormden samen de kern van de oude binnenstad. De zeeschepen konden de stad nog binnenvaren tot de huidige Dam. De andere bekende structuur van Amsterdam, de grachtengordel, stamt uit de 17e eeuw. Deze twee structuren gaven Amsterdam het karakter van een halve maan. Tot op heden waaiert de stad vanuit dit principe in westelijke, zuidelijke en oostelijke richting uit. In noorde-

lijke richting, oftewel naar het IJ toe, bleef Amsterdam binnen haar 13e-eeuwse grens, gevormd door de huidige Prins Hendrikkade en het Open Havenfront. De stad behield zodoende tot midden 19e eeuw haar open karakter richting het IJ (Bakker en Van de Pol, 1992). Het Open Havenfront werd mettertijd steeds minder open. Ter ooster- en westzijde ontplooiden zich steeds meer bouwactiviteiten met een behoorlijke vernauwing van het havenfront als gevolg. Verder was bij de aanleg van het Ooster- en Westerdok in 1832-1834 het Open Havenfront niet bedijkt, zodat tussen de dokken

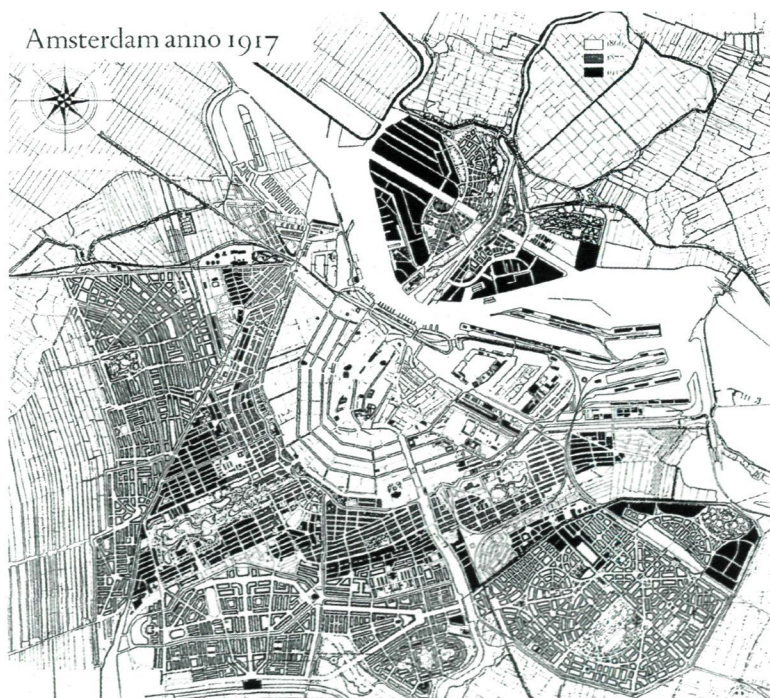
De groei van Amsterdam in kaart gebracht, links en rechts Amsterdam anno 1544 en 1795. Op de volgende pagina Amsterdam anno 1917. De noordgrens uit de

13e eeuw, die de stad met het IJ verbond, bleef tot midden 19e eeuw intact. Met de komst van station en spoor veranderde dit drastisch.



een inham ontstond die in snel tempo dicht-slibde (Lansink, 1982). Het Damrak was daarentegen nog geheel open, hoewel via het Damrak de stad invaren niet meer mogelijk was. Economisch ging het Amsterdam wat betreft de havenactiviteiten echter niet meer voor de wind. Amsterdam had zijn positie als stapelmarkt van Europa verloren. Om als havenstad te overleven moest het een aandeel zien te verwerven in de transitohandel op Duitsland, waarvoor snelle overslag en goede verbindingen met het achterland essentieel waren. Dit maakte de weg vrij voor een debat over de plaats van een goederenstation dat deze verbindingen mogelijk kon maken. Minister Thorbecke stelde in 1864 voor een gecombineerd personen- en goederenstation te bouwen aan het Open Havenfront. Het belangrijkste motief voor het aanwijzen van het Open Havenfront was de concentratie van het goederenverkeer. Het personenvervoer speelde slechts een kleine rol (Oxenaar, 1989). De bezwaren tegen de plaats van dit station wa-

ren in die tijd met name van economische aard; men was bang dat Amsterdam van haar levensader zou worden afgesneden. De spoordijk, als een muur gelegen tussen de stad en de havens, en de noodzakelijke spoorbruggen zouden het scheepvaartverkeer ernstig verstoren. Verder vreesde men belemmeringen voor de scheepvaart doordat het IJ zou versmallen. Men was bang dat het station zou uitbreiden ten koste van de scheepvaart en het wateroppervlak te klein zou worden voor de havenactiviteiten. De tegenstanders konden vanwege hun uiteenlopende belangen en ideeën geen consensus bereiken over wat er dan wèl diende te geschieden. Zo kwamen er plannen voor een Centraal Station bij het Sarphatipark, de Westerdoksdijk en het Waterlooplein. Omdat de tegenstand wegens het ontbreken van consensus weinig effectief bleek, begon het oorspronkelijke voorstel langzamerhand aan kracht te winnen. Alle voor- en nadelen tegen elkaar afgewegend kwamen tot de conclusie dat het Open Havenfront



Amsterdam anno 1917.



Een weergave van het Open Havenfront voor de bouw van het Centraal Station, met in de verte de Prins Hendrikkade.

de juiste plek was, met name omdat elk alternatief tot een onmogelijke verkeerssituatie zou leiden. Na vijf jaar discussie, in 1869, was de gemeenteraad van Amsterdam dan ook om en stemden ook de Eerste en Tweede Kamer voor het plan (Lansink, 1982).

DE PLAATS VAN HET GEBOUW

Het door Cuypers ontworpen Centraal Station werd in 1864 als relatief bescheiden gebouw gepresenteerd, maar groeide in 25 jaar uit tot één van de grootste stations van zijn tijd, met een totale lengte van 307 meter en een diepte van 30 meter. Het gebouw vormt de afsluiting van het Damrak en is vanuit de stad een tegenwicht voor het water van het Havenfront. Dit zijn waarschijnlijk de redenen geweest om voor zoveel massa, lengte en hoogte te kiezen. Cuypers

had met de vormgeving van het gebouw een verbinding tussen de intimiteit van de stad en het oneindig bereik van de spoorwegen voor ogen. Het gevolg is echter dat de dynamiek van het spoor verhuld is door een statisch bouwwerk. Het is een controverse tussen het station als utilitaire inrichting voor vervoer en Cuypers' keuze om dit onder te brengen in een monumentaal vormgegeven spoorwegpaleis. Voor het ontwerp van het stationsgebouw liet Cuypers zich inspireren door het paleis van Fontainebleau.

Wat betreft het Open Havenfront was Cuypers van mening dat de 'restpartijen' water tussen station en stad niet noodzakelijk meer waren nu het station de stad van het IJ afsneed. Een voorbeeld hiervan is Cuypers' plan voor de plaatsing van een beursgebouw op het stationsplein, hetgeen het stedenbouwkundig en economisch nut beter zou dienen dan het overgebleven water (Lansink, 1982). De stedenbouwkundige context die Cuypers zich voor zijn station wenste, dien-

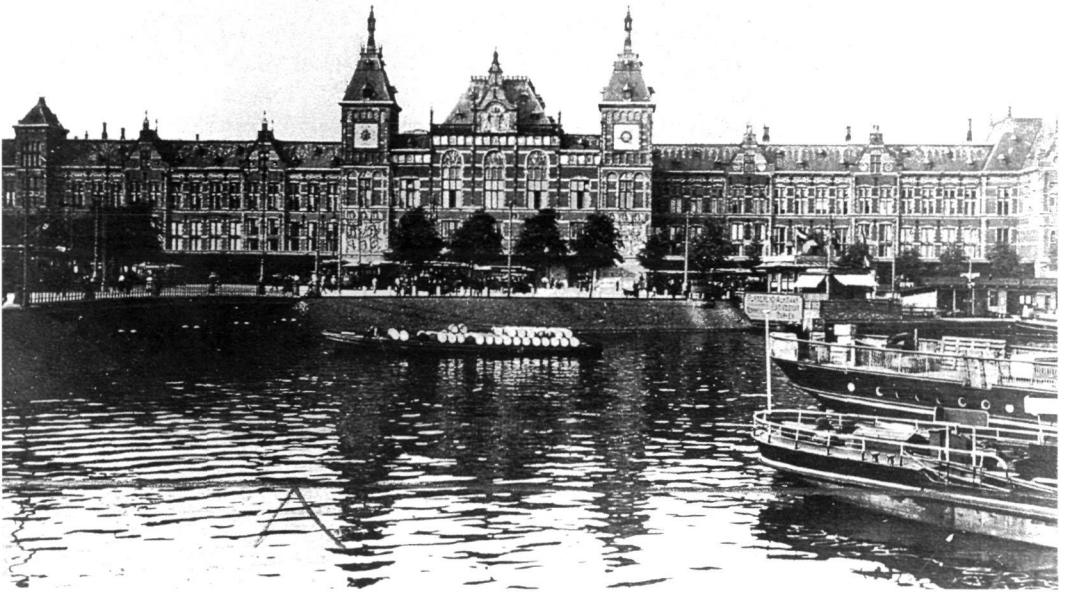


de dus vooral de formele expressie van het gebouw. Het was niet de bedoeling het water op te nemen in het plan, laat staan om het belang ervan in morfologische zin te benadrukken. Ook aan de noordzijde trekt het gebouw zich weinig aan van het water (het IJ). In tegenstelling tot het Rijksmuseum, dat Cuypers in dezelfde tijd ontwierp (1877-1885) en waarvan voor- en achterzijde met elkaar in evenwicht zijn, heeft hij hier niet voor gekozen bij het Centraal Station. De noordzijde is duidelijk ontworpen als een achterkant. Er is nauwelijks een poging gedaan om het gebouw aan die zijde aan de omgeving te laten relateren. Waar het stationsplein, zeker in de oorspronkelijke vorm, nog een theateraal vormgegeven encenering kent die de bezoeker van gebouw naar stad brengt en andersom, is de grens aan de noordzijde een stuk harder en directer.

Dit is echter ook het gevolg van de wijze waarop de overkapping van de sporen is uitgevoerd. Cuypers beschouwde de kap als een soort re-

Het zicht vanaf IJ (links) en Damrak (rechts) na de komst van het Centraal Station.

genscherm, dat het interieur aan de achterzijde van het gebouw naar het water opent, zoals de trapsgewijze terrassen bij een paleis de tuinen betrekken bij het gebouw. Leyds, als spoorwengenieur verantwoordelijk voor de overkapping, vond dat alleen een gedurfdere constructie van de kap het technische kunnen kon uitdrukken dat de spoorwegen en de vooruitgang mogelijk hadden gemaakt. Hij meende dat het station, als reanimatie van het verleden en de overkapping, als stapsteen naar de technische toekomst lijnrecht tegenover elkaar stonden (Oxenaar, 1989). Cuypers kwam uiteindelijk als winnaar uit de strijd door Leyds' monument van techniek en vooruitgang met behulp van twee torens tot stadspoort te transformeren. Verder valt er te wijzen op het historisch belang van het station. Het heeft het transport ingrijpend veranderd, zowel wat betreft de handel als

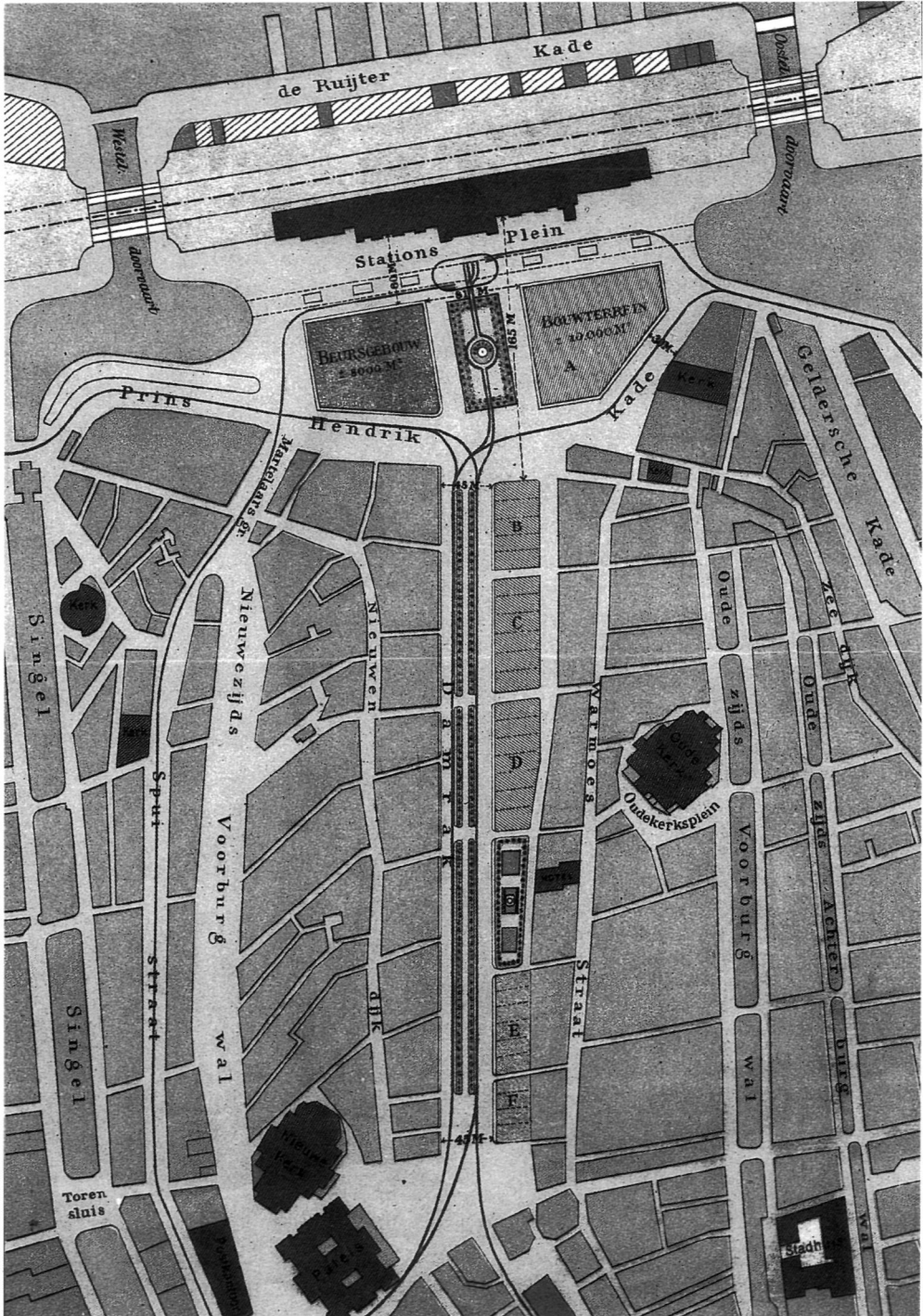


het vervoer van personen. Dankzij het station kwam de nadruk in de binnenstad op het vervoer over land te liggen, ook al omdat het Damrak, de Nieuwezijds Voorburgwal en de Martelaarsgracht werden gedempt (Oxenaar, 1989). Het Centraal Station werd zo de fysieke uitdrukking van het knooppunt Amsterdam in een stedelijk, maar ook nationaal en internationaal verkeersnet. Bovendien kreeg de scheepvaart dankzij de plaatsing van het station een optimale verbinding met het spoor, wat de scheepvaart economisch goed deed. Het station is dan ook in die zin het gedenkteken van een cruciale ontwikkeling: een economische herleving van de stad door infrastructurele vernieuwing.

VERANDERINGEN

In de 20e eeuw zijn er talloze veranderingen doorgevoerd op het stationseiland. Allereerst is het spoor zelf meerdere malen verbreed, waardoor een tweede overkapping nodig was en bredere bruggen. Daarnaast zijn er vele veranderingen

aangebracht aan het stationsplein. In morfologisch opzicht hebben de veranderingen hetzelfde resultaat gehad; het water van het Open Havenfront heeft nog meer terrein moeten prijs geven en de relatie tussen Amsterdam en het IJ is nog verder vertroebeld. Kenmerkend voor de plannen is de prioriteit die wordt toegekend aan verkeerstechnische en utilitaire aspecten. Aan een zorgvuldige vormgeving van het plein en het ervaren van de ruimte met betrekking tot de typologie en morfologie van de stad is echter veel minder aandacht besteed. Stedenbouwkundig blijft het dus behelpen met het stationsplein; het lukt maar niet om de vorm van het stationsplein en het gebouw in overeenstemming te brengen met de functie die het heeft in infrastructurele zin. Hetzelfde geldt voor de IJ-zijde, waar alle veranderingen het beeld van de De Ruyterkade als 'achterkant' niet hebben weggenomen. De intensivering van het autoverkeer, de gesloten façade van de tweede kap en het gebrek aan zonlicht hebben vertoeven aan het IJ





Luchtfoto van het Centraal Station en omgeving, 20 augustus 1951, AVIODROME Luchtfotografie, Lelystad. Het Centraal Station en het spoor werpen zich op als een muur tussen stad en IJ. Duidelijk zichtbaar zijn de voormalige grens tussen stad en IJ, (de Prins Hendrikkade) en de monding van de Amstel in het IJ (nu het Damrak) (Bron: KLM Aerocarto).

nog minder aangenaam gemaakt. Slechts het meest recente plan, de plaatsing van een busstation met een overdekte boulevard waar snel en langzaam verkeer gescheiden wordt en waarbij de kade een verlengstuk wordt van de interne structuur van het station, lijken tot verbetering te leiden.

Het station heeft ook geleid tot grote verande-

Een niet uitgevoerd 'plan Beurs' voor het stationsplein naar een ontwerp van P.J.H. Cuypers, 1883. (Bron: Stadsarchief Amsterdam).

ringen in het Westelijk en Oostelijk Havengebied. Verdere uitbreiding van het havengebied was noodzakelijk omdat de spoorlijnen de beide sluisen van het Wester- en Oosterdok afsloten. De Oostelijke Handelskade werd in 1883 aangelegd, waarna tussen 1896 en 1927 de verdere voltooiing van het Oostelijk Havengebied volgde (Bakker en Van de Pol, 1992). Inmiddels zijn de havenactiviteiten verplaatst naar het westen van Amsterdam. Het havengebied van Amsterdam-Oost verloor in de jaren 1970 dan ook zijn economische betekenis en is omgevormd tot een woonbuurt. Met het verschuiven van de havenactiviteiten verloren niet veel later ook de gebouwen aan de Westerdoksdijk, tegelijkertijd met het overslagstation, hun functie. De laatste tien jaar zijn er daarom ook aan de westzijde van het station steeds meer plannen ontstaan en gerealiseerd om woningen aan het IJ te bouwen. Daarnaast valt de stormachtige ontwikkeling op

die Amsterdam-Noord de laatste 150 jaar heeft gemaakt (Jolles, 2003). Tot aan de 19e eeuw had men vanaf Noord een wijs en magnifiek uitzicht op de binnenstad en de haven. Ook de stadskant had een ruim en schitterend zicht op de afmerende schepen, het IJ, en de daarachter gelegen weilanden van Noord. De bouw van het Centraal Station leidde tot een definitieve visuele scheiding tussen de binnenstad en Amsterdam-Noord. Sindsdien heeft Amsterdam-Noord zich spectaculair ontwikkeld als woongebied en mag het zich inmiddels wat betreft omvang en inwoners het grootste stadsdeel van Amsterdam noemen. Met de sanering van de laatste scheepsbouwbedrijven, ondergaat de noordoever momenteel een metamorfose waarvan tal van publieke voorzieningen, woningbouw en bedrijvigheid onderdeel zijn (Koolhaas, 1989). Dit wordt door de gemeente omschreven in het masterplan voor de Noorderlijke IJ-oever (Dienst Ruimtelijke Ordening en BVR adviseurs, 2000 en 2003). De vorm van Amsterdam is zodoende in een eeuw tijd gewijzigd van een halve maanstructuur naar een concentrische structuur rondom het IJ.

BEDENKINGEN

Het voorgaande historisch overzicht biedt een kader om de plaats van het Centraal Station kritisch te beschouwen. Het feit dat de stad een concentrische vorm heeft gekregen, waar het IJ als een grote rivier doorheen meandert, impliceert dat het IJ in stedenbouwkundig opzicht een rehabilitatie verdient (vergelijk Mulder, 1994). Door de binnenstad met een (spoor)muur af te sluiten van het IJ, doet het Centraal Station zich voor als stadspoort, waarbij alles achter deze poort niet bij de stad zou horen. Het gebied erachter leidt dan ook een eigen bestaan. Hoewel dit op sommige stukken juist een voordeel lijkt, geldt dat zeker niet voor het centrale deel van de IJ-oever, waar de indruk blijft bestaan van een achterkant. In stedenbouwkundig opzicht is het Centraal Station dus in tegenstelling met de algemene structuur van Amsterdam.

Wat dat betreft is het station als spoorpaleis op discutabele wijze uitgevoerd. Zo presenteren de paleizen van de renaissance zich altijd naar twee kanten; formeel naar de voorkant en informeler doch met zorg vormgegeven naar de achterkant, waarbij de omliggende ruimtes sterk betrokken zijn op het gebouw. Cuypers was zich wel degelijk van dit principe bewust, aangezien het Rijksmuseum wel twee zorgvuldig vormgegeven kanten heeft. Het lijkt er dan ook op dat Cuypers het IJ in stedenbouwkundig en historisch opzicht van ondergeschikt belang vond en bewust heeft aangestuurd op een breuk. Het decor en de structuur van de stad zijn radicaal veranderd door het dominante vervoermiddel. De schepen en de haven die het decor oorspronkelijk domineerden, zijn in Cuypers plan locomotieven op een stadsmuur geworden, met als middelpunt het gebouw zelf dat als aankomsthaven fungeerde: *vanwaar de stad zich voor het oog ontvouwt gelijk aan een waaier* (Oxenaar, 1989, p.101). De structuur was in het verleden veel evenwichtiger: niet alleen de reiziger ervoer dit, maar ook de stad en haar bewoners zelf. Doordat Cuypers door het poortidee in zijn ontwerp vooral aandacht vroeg voor het reizen per spoor vanuit de stad naar buiten, heeft die manier van verplaatsing teveel nadruk gekregen. Het lijkt er dan ook op dat Cuypers de delicate symbiose van de plek waar historie, morfologie, geografie, economie en transport samenkwamen, niet heeft willen begrijpen. In plaats van voorzichtig om te gaan met de plek snijdt het gebouw de navelstreng van Amsterdam door. Projecten ten westen en ten oosten van het station hebben aangetoond dat het niet noodzakelijk was om angstvallig aan de Prins Hendrikkaade als rooilijn vast te houden om de historische relatie tussen IJ en stad te benadrukken. Daarentegen is er bij het stationseiland geen sprake geweest van een bouwontwikkeling richting IJ, maar van een extreme afsluiting. Wanneer er pal achter het station verder richting het IJ gebouwd zou worden, dan kan er wel degelijk een plek ontstaan met een eigen kwaliteit. De vraag

De nieuwbouw van het station richting IJ-zijde ontworpen door Benthem Crouwel Architecten BV bna. Het ontwerp bouwt voort op de typologie van de stationskappen en voorziet de IJ-zijde van een representatieve kant.



is of uitvoering van dergelijke plannen een verbetering zou zijn. De relatie met het water en het IJ zou daardoor misschien wel verbeteren. Het gebied zou zich dan kunnen ontdoen van het 'achterkant imago'. Maar de structuur van de stad zou nog minder in overeenstemming zijn met haar ontstaansgeschiedenis dan nu het geval is. Ook zou het IJ, als voormalige zeearm, veel aan kracht moeten inboeten.

BESLUIT

Het is onterecht om te concluderen dat men het Centraal Station nooit in het Open Havenfront had moeten bouwen. Zoals gezegd bleek vanuit het infrastructurele perspectief het Open Havenfront de beste oplossing en zorgde het station voor een enorme economische impuls. Ook is het maar de vraag of het centrum zonder het station en haar infrastructurele consequenties de door de industriële revolutie veroorzaakte heftige veranderingen had kunnen bolwerken. Vanwege de technische beperkingen had de plaatsing van het station impliciet tot gevolg dat men een 'muur' moest optrekken tussen IJ

en stad. Ongetwijfeld had dat bij het station gepaard kunnen gaan met een minder heftige verdichting en afsluiting van het IJ, maar de sporen zelf konden niet 'transpanter'. Bovendien heeft het station, juist doordat het de stad van het IJ afsluit, verdere bouwontwikkelingen in het Open Havenfront richting het IJ tegengehouden. Hoewel de ingreep als consequentie heeft gehad dat de historische structuur van de stad dramatisch veranderde, is het dus maar de vraag wat er anders met het Open Havenfront en de binnenstad zou zijn gebeurd, zeker als men bedenkt dat de relatie tussen Amsterdam en IJ slechts vanuit economisch perspectief werd beschouwd. Mede dankzij de dwingende structuur van station en spoor heeft de rest van het havengebied zich wel in relatie tot de historische en morfologische structuur van de stad kunnen ontwikkelen. Feit is wel dat de historische structuur en de infrastructuur in de huidige situatie diametraal tegenover elkaar lijken te staan. Met het oog hierop heeft de gemeente recentelijk verwoord dat het bouwwerk niet langer een barrière dient te zijn, omdat de relatie met het IJ van levensbe-

lang is voor een blijvende attractiviteit van de binnenstad (Benthem en Crouwel, 2005). Het is de vraag of dit met het handhaven van het station in de huidige vorm überhaupt wel mogelijk is. Met de nieuwe plannen krijgt de stadsmuur een representatieve achterkant, maar daarmee is nog niet voorzien in het herstel van de morfologische en historische relatie. Paradoxaal genoeg is de vorm van het station dus noodzakelijk geweest voor het behoud van de historische structuur, maar zolang zij blijft staan is zij in tegenpraak met deze structuur.

Men zou het Centraal Station dus kunnen beschouwen als een tijdelijk, maar prachtig decorstuk, dat tot op heden noodzakelijk is geweest om de stad haar 'definitieve' vorm te kunnen geven, maar inmiddels zijn rol heeft volbracht en als een obstakel in de weg staat. Een klein probleem daarbij is dat de keuze viel op een in architectonische zin markant en pontificaal gebouw dat zich een plaats in de geschiedenis van Amsterdam heeft weten te verwerven en daarom niet gemakkelijk te vervangen is. Een monument als het Centraal Station slopen is dan ook een ingewikkelde kwestie. Men moet zich echter wel realiseren dat het station de stad als geografisch monument onmogelijk maakt. Het blijft lastig om twee monumenten tegen elkaar af te wegen, maar feit is dat beide moeilijk samengaan. Wanneer men de historische en morfologische structuur van de stad als uitgangspunt neemt zijn er wel degelijk gronden om de positie van het Centraal Station te herzien.

The city as a monument: the location of the Central Station within the city of Amsterdam
The location of the Central Station built in the 19th century in the harbour in the IJ-inlet is at least controversial. The area, formerly characterized by a symbiosis between Amsterdam's history, morphology, geography, economy and transport, changed dramatically. The outcome was a station and railway, which constituted a wall between the city and the IJ, and brought the contiguity of the two to a radical end. Con-

sequently the structure of the city and the view of from the city changed; the IJ became a backside, disconnected from the old city, almost not belonging to it anymore. In view of the current redevelopment of the bank of the IJ, the location of the station on the IJ has become a live topic once again. Arguments in favour and against the station, depending on one's starting point, are being tabled. Either way, it is open to discussion whether a rehabilitation of the IJ is possible with the Central Station and its railways as they stand now.

LITERATUUR

- BAKKER, M. EN F. VAN DE POL (1992). Architectuur en Stedebouw in Amsterdam 1850-1940. Zwolle.
- BENTHEM EN CROUWEL EN DIENST RUIMTELIJKE ORDENING (2005). Masterplan Stationseiland. Amsterdam.
- DIENST RUIMTELIJKE ORDENING EN BVR adviseurs stedelijke ontwikkeling, landschap en infrastructuur (red.) (2000). Plan Openbare ruimte IJ-oever. Amsterdam.
- DIENST RUIMTELIJKE ORDENING EN BVR adviseurs stedelijke ontwikkeling, landschap en infrastructuur (red.) (2003). Masterplan Noordelijke IJ-oever. Amsterdam: Noord aan het IJ. Amsterdam.
- JOLLES, A., E.A. (RED.) (2003). Stadsplan Amsterdam: Toekomstvisie op de ruimtelijke ordening van de stad 1928-2003. Rotterdam.
- KOOLHAAS, R. (1989). IJ-plein Amsterdam; een speurtocht naar nieuwe compositorische middelen. Rotterdam.
- LANSINK, L. (1982). Geschiedenis van het Amsterdamse stationsplein. Amsterdam.
- MULDER, A. (1994). Beleid miskent karakter van Amsterdam als waterstad: Historische IJ-zone verdient rehabilitatie. In: Geografie, jaargang 3 (januari), pp. 13-17.
- Oxenaar, A. (1989). Centraal Station Amsterdam. Het paleis voor de reiziger. 's-Gravenhage.
- SPEET, B. (2004). Een kleine nederzetting in het veen. In: M. CARASSO-KOK (RED.), Geschiedenis van Amsterdam tot 1578. Een stad uit het niets. Amsterdam, pp. 21-62.