



Amsterdam  
Sloterdijk

Station

---

Amsterdam Sloterdijk

Cultuurhistorische waardestelling

---

SteenhuisMeurs

---



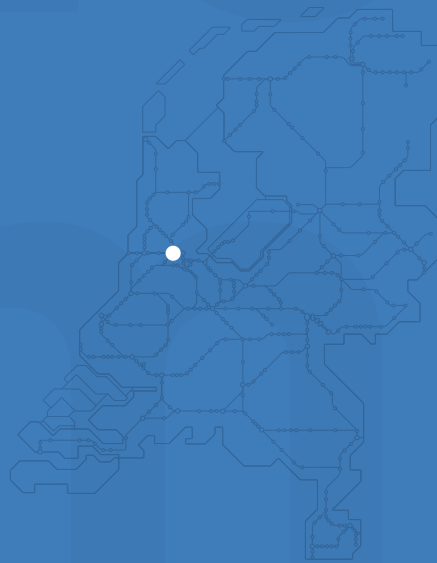
ProRail

Spoorbeeld  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Station

---

## Amsterdam Sloterdijk



### Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

## Cultuurhistorische waardestelling

---

**SteenhuisMeurs** 12 augustus 2010

---



**ProRail**

**Spoorbeeld**  
door Bureau Spoorbouwmeester

# Stations in een wereld van verandering

---

Het is meer dan 175 jaar geleden dat de eerste trein ging rijden in Nederland. In al die jaren is een unieke verzameling van stationsgebouwen ontstaan met een veelheid aan afmetingen, stijlen en materialen. De historische ontwikkeling van de spoorwegen en stationsgebouwen is in deze diversiteit terug te zien. De stations zijn ongeacht hun bouwperiode continu aan veranderingen onderhevig: Van het verdwijnen van aparte bagage afhandeling tot het inpassen van OV-chipkaart poortjes. Het is bijzonder dat ondanks deze grote veranderingen, de stationsgebouwen uit de 19e eeuw dagelijks nog tienduizenden mensen bedienen met uiteenlopende voorzieningen. Dit oude en jongere stationserfgoed verdient dan ook speciale aandacht. Het stationserfgoed is een enorme kans om reizigers en betrokkenen mee te nemen in het verhaal van de spoorwegen in Nederland door de tijd heen. Door het bewaken, herstellen en 'oppoetsen' van de unieke kwaliteiten van het stationserfgoed blijven stations bijzondere en aansprekende plekken.

## Stationserfgoed en De Collectie

ProRail en NS Stations voelen zich als gezamenlijk eigenaar van alle stations in Nederland verantwoordelijk voor dit vastgoed met maatschappelijke waarde. Daarom is samen met Bureau Spoorbouwmeester door Crimson Architectural Historians, Urban Fabric en SteenhuisMeurs onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van voor- en naoorlogse stations. Aan de hand van inventarisaties zijn vijftig stations geselecteerd met de hoogste cultuurhistorische waarde die zijn omgedoopt tot De Collectie. Daarbij is uit ieder cluster van gelijksoortige stations telkens het gaafste, beste exemplaar, qua interieur en exterieur, toegevoegd. NS Stations en ProRail hebben De Collectie sindsdien omarmd en de verantwoorde omgang met deze waardevolle stations als belangrijk thema aangemerkt.

## Waardestellingen

Na vaststelling van De Collectie bleek diepgaand onderzoek nodig om bij het plannen van stationsverbouwingen gerichte aanpassingen te kunnen doen om de cultuurhistorische waarde te herstellen en te bewaken. In 2012 is besloten om voor alle stations uit De Collectie een Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardestelling, kortweg Waardestelling, uit te laten voeren door gespecialiseerde onderzoeksbureaus. De mate waarin een stationsgebouw kan functioneren als station blijkt essentieel voor de cultuurhistorische waarde. Daarom zijn door Bureau SteenhuisMeurs speciale richtlijnen opgesteld, waardoor het functioneren van het station als rode draad door iedere Waardestelling loopt.

De Waardestellingen geven waardevolle inzichten voor het ontwikkelen van een visie en ontwerp bij stationsverbouwingen en worden zodoende al vanaf de eerste fase van ieder project geraadpleegd. De meerwaarde van deze rapportages heeft ProRail en NS Stations doen besluiten om ook voor monumentale stations buiten De Collectie een waardestellend onderzoek op te laten stellen.

ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn trots op de reeks Waardestellingen die door jaren van succesvolle en nauwe samenwerking tot stand zijn gekomen. Met de kennis die door de Waardestellingen aanwezig is zal de cultuurhistorische waarde van de Nederlandse stations de aandacht krijgen die het verdient.

Veel leesplezier met de beschrijving van de rijke cultuurhistorie en architectonische kwaliteiten van de stations.

April 2016

NS Stations  
ProRail  
Bureau Spoorbouwmeester

## Kaders van aanbevelingen

---

ProRail en NS Stations zijn zich bewust van de kracht en waarde van het stationserfgoed. Vanuit dit perspectief zijn onafhankelijk experts gevraagd om de Waardestellingen op te stellen. Vooropgesteld, NS Stations en ProRail hebben de intentie om de conclusies en aanbevelingen uit de Waardestellingen te volgen. Echter, functionele eisen of financiële en juridische kaders kunnen maken dat sommige aanbevelingen niet, niet geheel of niet direct haalbaar zijn. Desondanks nemen NS Stations en ProRail alle aanbevelingen serieus omdat hiermee de juiste discussies gevoerd kunnen worden. We willen graag met de belanghebbenden in gesprek gaan over hoe we gezamenlijk de cultuurhistorische waarde van het stationserfgoed kunnen borgen. Met als doel om de reizigers goed functionerende en aangename stations te bieden.

---

Contact:  
waardestellingen@nsstations.nl



# STATION AMSTERDAM SLOTERDIJK

ARCHITECTONISCHE BESCHRIJVING EN ANALYSE



STEEN  
HUIS  
MEURS

# INHOUD

VERANTWOORDING	3
CONTEXT	4
EERSTE BOUWFASE 1983-1986	6
TWEEDE BOUWFASE 1997	10
STATIONS H.C.H. REIJNDERS	12
ATLAS STATION SLOTERDIJK	13
Huidige situatie	
Centraliteit en routing naar omgeving	
Ruimtelijke opbouw	
Afwerking	
SAMENGEVAT EN ONTWERPTHEMA'S	24
BRONNEN	25
COLOFON	25





# VERANTWOORDING

Amsterdam Sloterdijk is in de jaren tachtig gerealiseerd en zal de komende tijd ingrijpend worden verbouwd. Het station heeft geen formele monumentenstatus, maar dat neemt niet weg dat het gebouw voor zijn tijd belangrijk was. Station Sloterdijk gold na de oplevering als een voorbeeld van de vernieuwing van stationsarchitectuur op het gebied van sociale veiligheid ('veel zien is gezien worden'), ruimtelijke organisatie en de koppeling met gebiedsontwikkeling. De stationshal biedt een ruimtelijk en technisch spektakel, waarin treinen op verschillende niveaus binnenrijden en (in de oorspronkelijke opzet) de hal aan alle zijden contact maakt met de omgeving. Het station heeft ook zijn gebreken. De ambities om een alzijdig gebouw te realiseren, als centraal punt op de locatie zijn niet uit de verf gekomen. De sporen op de lijn naar Haarlem en Zaandam vormen een benauwende, betonnen onderwereld met een niet zo positief verblijfsklimaat. Ook in de hal zijn niet alle bedoelingen overleefd.

Ten behoeve van de herontwikkeling van het complex is er behoefte aan een architectonische beschrijving en analyse van het bestaande station. Behalve een uiteenzetting over het station en de achterliggende ontwerpideeën gaat het om het benoemen van de belangrijkste kwaliteiten. Daarmee kunnen de cruciale ontwerptheema's (van toen) worden gedefinieerd en suggesties worden gegeven voor de toekomst.

SteenhuisMeurs, 12 augustus 2010

# CONTEXT

Station Amsterdam Sloterdijk werd in 1956 gebouwd langs de spoorlijn van Amsterdam naar Haarlem. Het stationsgebouw, ontworpen door architect Koen van der Gaast, lag pal naast de oude dorpskern van Sloterdijk. In de jaren tachtig verhuisde het station naar een locatie enkele honderden meters naar het noordwesten. De reden hiervoor was de aanleg van het ringspoor ten westen van Amsterdam (de Schiphollijn, geopend in 1986) en de bouw van de Hemtunnel voor de spoorlijn naar Zaandam (geopend in 1983). Op de nieuwe locatie, een buitenpolder in het havengebied, kruisen beide spoorlijnen elkaar loodrecht. Destijds was het gebied een desolate vlakte. Van der Gaast ontwierp de infrastructurele knoop (het viaduct met de spoorbanen) nog voordat over de uitwerking van het station werd nagedacht. Behalve de plaats van de sporen, lagen ook de stijpunten vast. Het stationsontwerp werd vervolgens gemaakt door Harry Reijnders (1954), architect in dienst van de NS.

## Amsterdam Sloterdijk: voorgeschiedenis

- |      |  |
|------|--|
| 1839 | Opening spoorlijn Amsterdam-Haarlem met halte in het dorp Sloterdijk                           |
| 1878 | Opening spoortraject Zaandam - Amsterdam Willemspoort (Hemlijn).                               |
| 1888 | Verbinding paardentram, in 1916 omgezet in elektrische tram en in 1957 busverbinding.          |
| 1956 | Bouw tijdelijk station Amsterdam Sloterdijk Zuid   |
| 1966 | Opening Coentunnelweg  |
| 1983 | Nieuwe locatie Station Amsterdam Sloterdijk Noord. Later in 1986 Station Amsterdam Sloterdijk. |
| 1986 | Schiphollijn langs Sloterdijk gereed.  |
| 2006 | Verbinding Schiphollijn met Hemlijn via de Hemboog (150 m ten zuiden van Station Sloterdijk).  |



Station Sloterdijk Zuid, gezien vanuit de Molenwerf. [SAA]



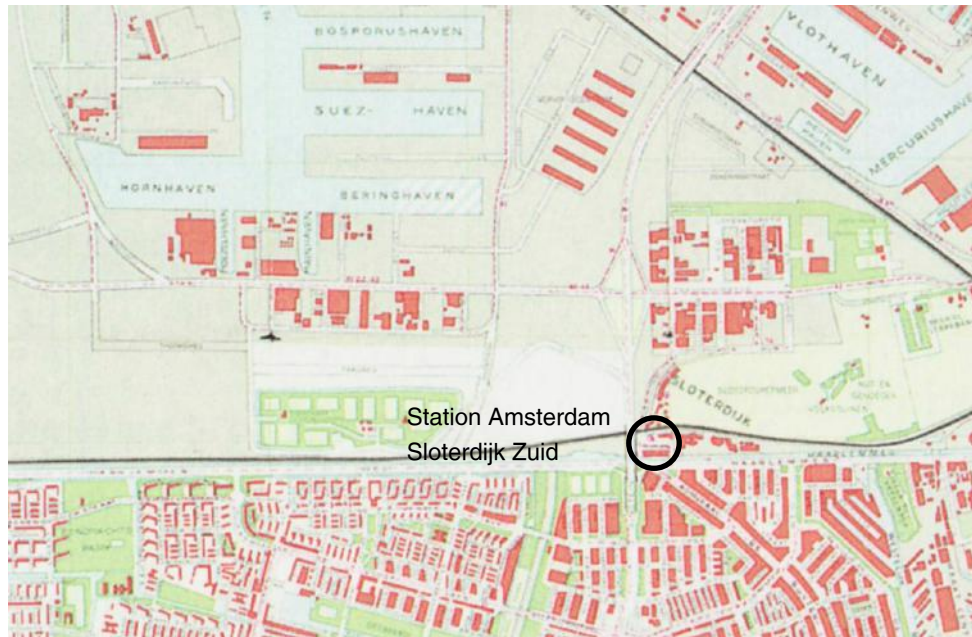
Centrale hal van station Sloterdijk Zuid, ontwerp Koen van der Gaast. [SAA]



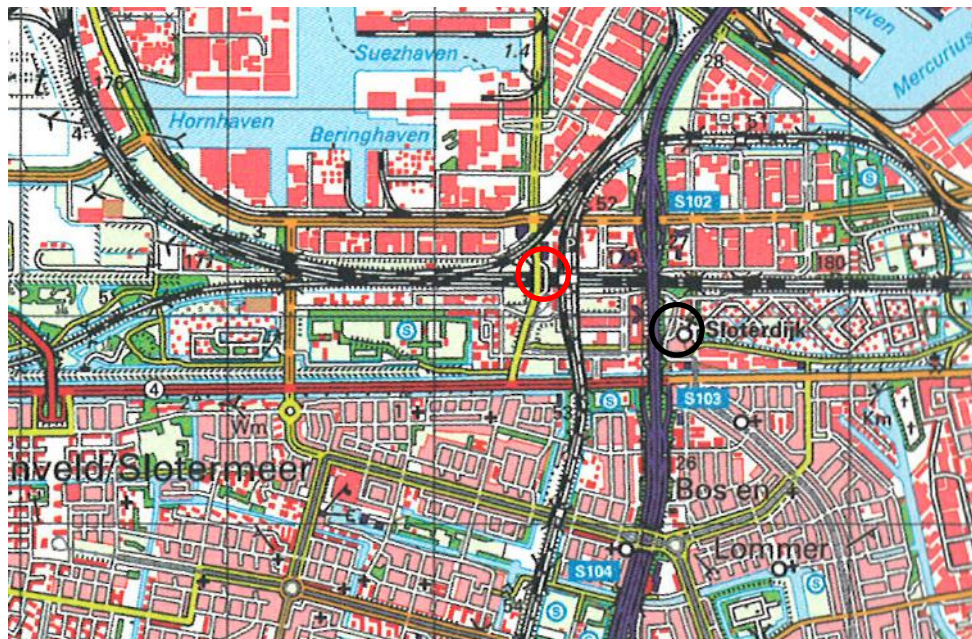
Station Sloterdijk Zuid, gezien vanaf de Velservweg, 1970. [SAA]



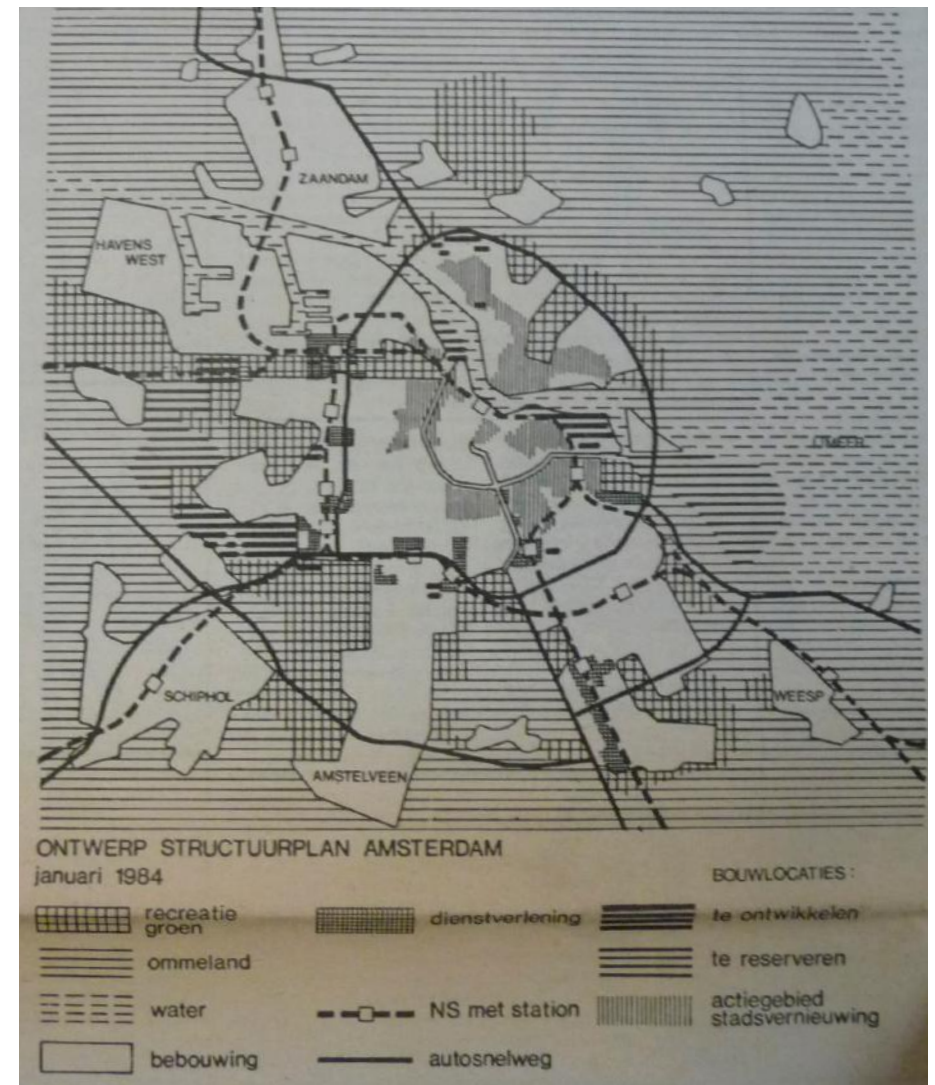
Bouw van het viaduct station Sloterdijk Noord (nu Amsterdam Sloterdijk), gezien in zuidelijke richting, 1983. Onder het viaduct komen de sporen voor de Haarlem- en de Hemlijn. Op de achtergrond: Bos en Lommer en Slotermeer. [SAA]



Amsterdam Sloterdijk en omgeving, 1961. Omcirkeld is de locatie van het treinstation Sloterdijk Zuid.  
 [Topografische dubbel atlas Noord- Holland, 2007/2008]



Amsterdam Sloterdijk en omgeving, 2004. ○ is de nieuwe stationslocatie (vanaf 1986) en ○ is de oude stationslocatie (1956-1986). [Topografische dubbel atlas Noord- Holland, 2007/2008]

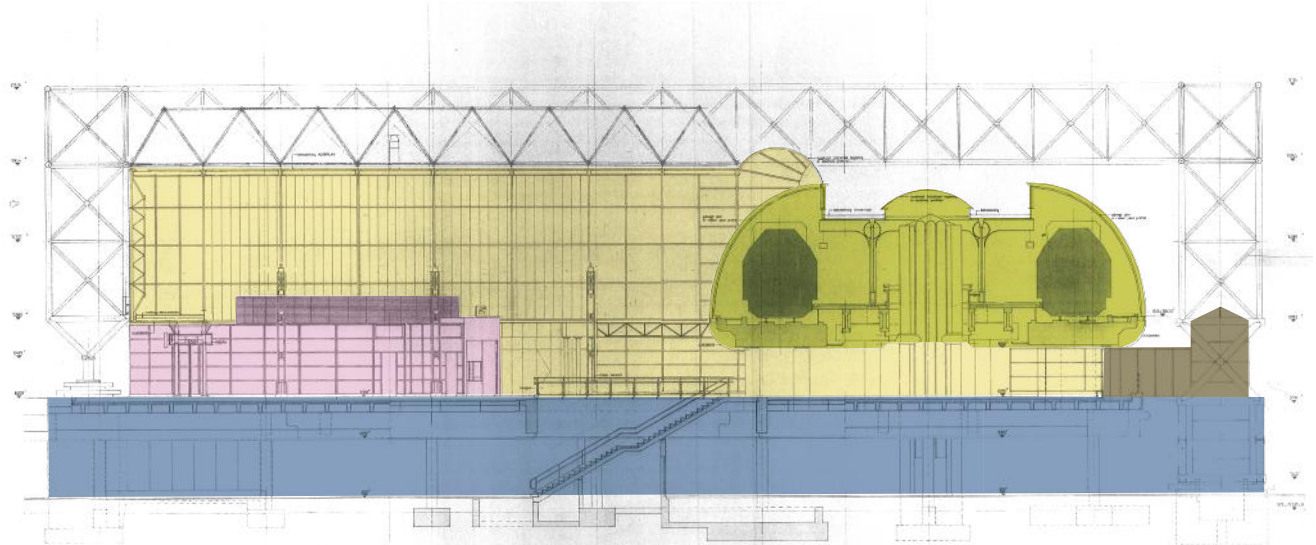


Structuurplan van Amsterdam, 1984. Langs de ringweg is voorzien in een ringspoor met verschillende stations, waaronder Sloterdijk. Het idee was om de stad ook voor het openbaar vervoer beter bereikbaar te maken. Daarnaast zouden rond deze stations nieuwe kantoorlocaties ontwikkeld kunnen worden, als nevencentra om de binnenstad heen. [NAi, archief krantenknipsels]

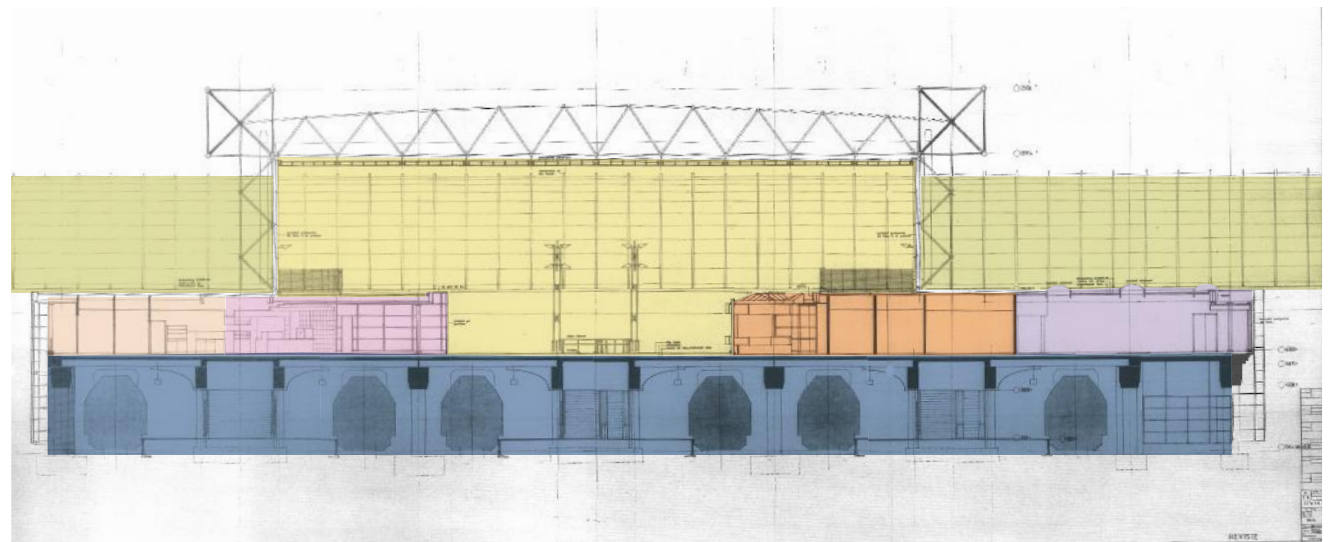
# EERSTE BOUWFASE

## 1983-1986: KRUISING VAN TWEE LIJNEN

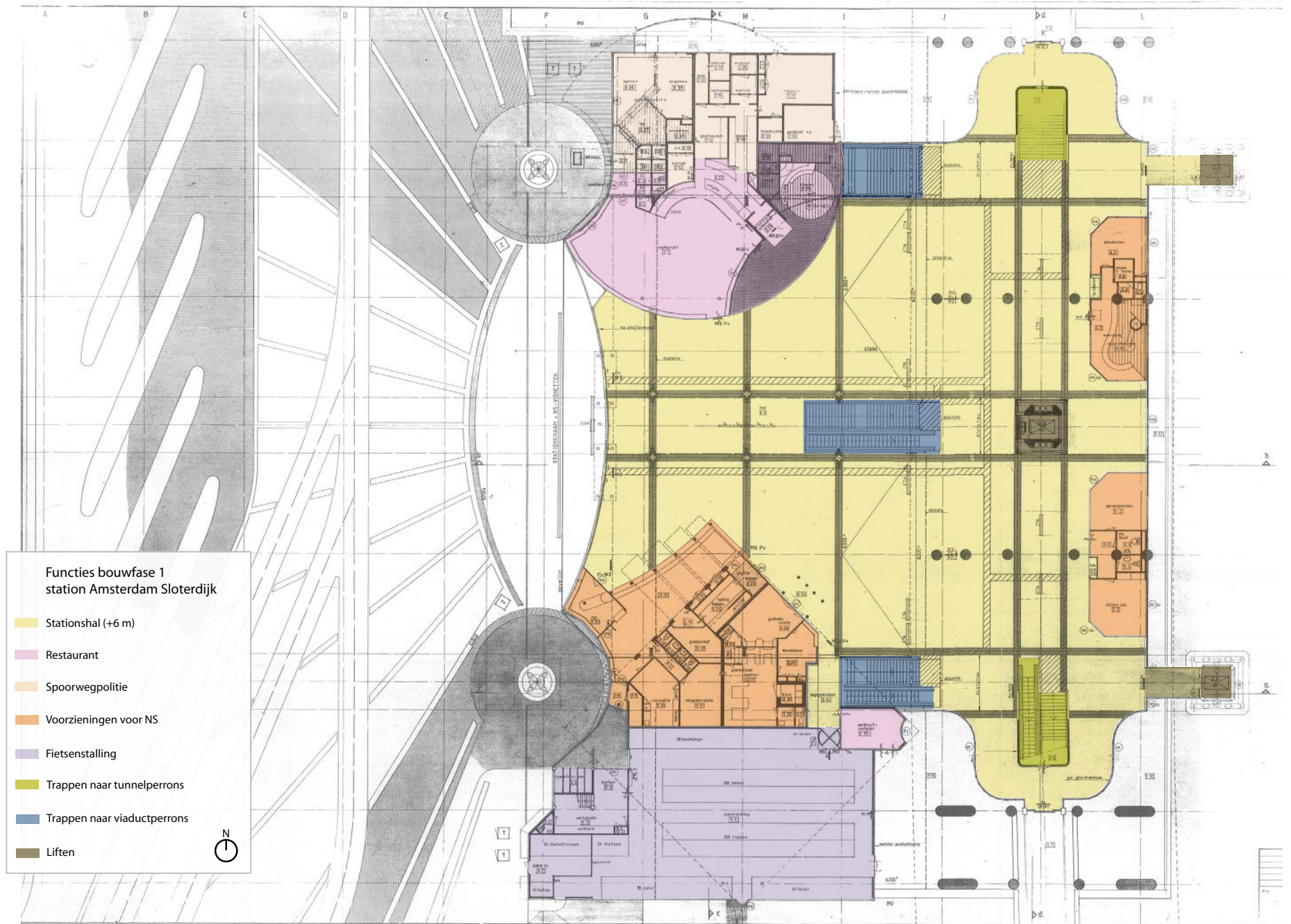
In het ontwerpproces waren voor Reijnders drie thema's leidend: 1) het scheppen van een herbergzame plaats in de gure leegte van de locatie, 2) sociale veiligheid en 3) een compacte opzet met korte looplijnen voor transfer passagiers. Door over het betonnen viaduct een enorme stalen 'tafel' te plaatsen, werden al deze ambities met een groot gebaar verwezenlijkt. Onder deze constructie ontstond een kolomvrij plein, als hart van de terminal. Vanuit de stationshal kon naar alle windstreken contact worden gemaakt. Onder de hal is de betonconstructie van Van der Gaast (lijnen naar Haarlem en Zaandam), die waar mogelijk werd geopend om daglicht op de perrons te brengen. Dit werd evenwel bemoeilijkt door de noodzaak om ten noorden en ten zuiden van de spoorbaan betonstenen wanden te plaatsen in verband met de behaaglijkheid op de perrons (glas was hier niet mogelijk). Op het plein en langs de verhoogde spoorlijn naar Schiphol ontstond, mede als reactie op al het beton van het viaduct, een wereld van glas en staal. De openheid en transparantie zorgen niet alleen voor een prettig verblijfsklimaat, maar werden ook gezien als de remedie tegen sociale onveiligheid: 'veel zien, is gezien worden'. In de uitwerking van de kap over de Schiphollijn is het effect maximaal. Dankzij de glazen kap is vanaf het perron de stationshal te zien en andersom. De doorsnede is afgeleid van de Londense metrostations vandaar de bijnaam de 'tube'.



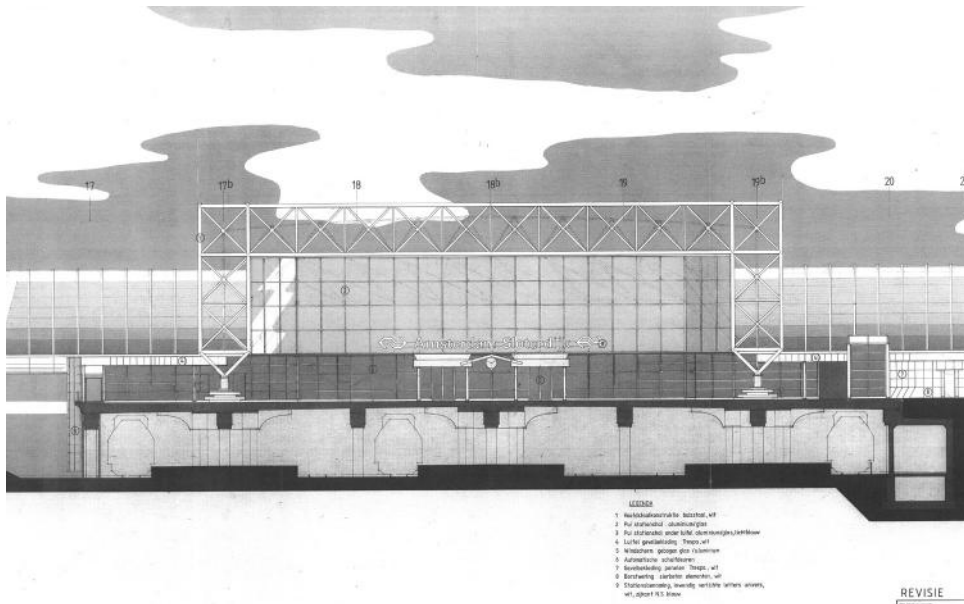
Oost-west doorsnede van de eerste bouwfase van station Sloterdijk. De oorspronkelijk functies zijn in kleur aangegeven: blauw = benedensporen onder het viaduct, geel = stationshal, roze = restaurant, groen = de bovensporen in de 'tube'. [Archief NS Poort]



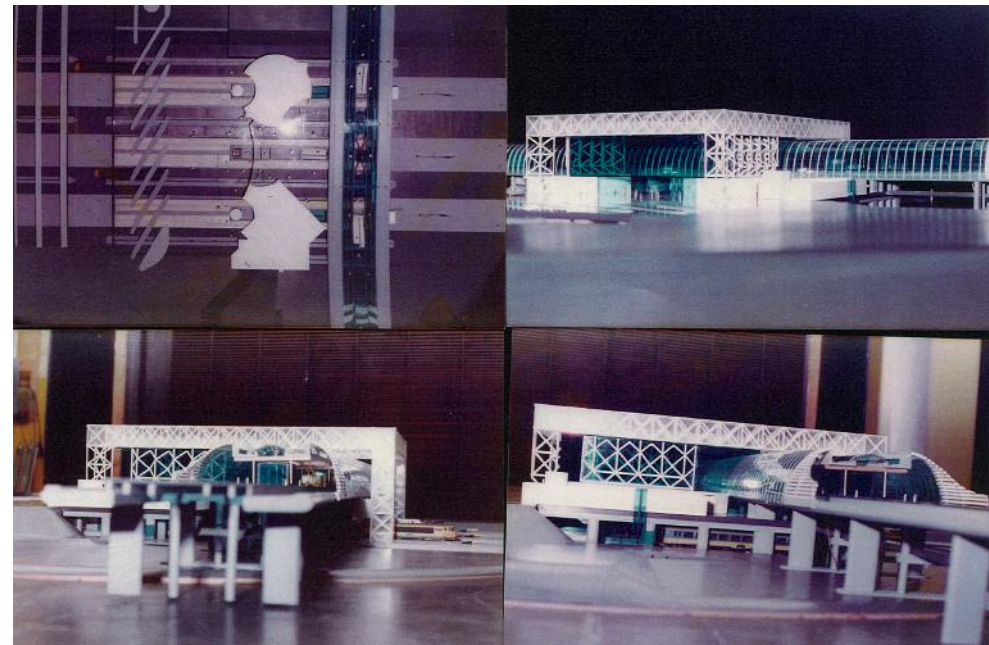
Noord-zuid doorsnede van de eerste bouwfase van station Sloterdijk. De oorspronkelijk functies zijn in kleur aangegeven: blauw = benedensporen onder het viaduct, geel = stationshal, roze = restaurant, oranje = kaartverkoop en kantoren NS, paars = fietsenstalling, licht oranje = kantoor spoorwegpolitie, groen = bovensporen in de 'tube'. [Archief NS Poort]



Plattegrond van de eerste bouwfase van station Sloterdijk op zes meter boven het maaiveld. [Archief NS Poort]



Geveltekening van de eerste bouw fase van station Sloterdijk. [Archief NS Poort]



Foto's van de maquette van het nieuwe station. [Archief Spoorbouwmeester]

Zo werd met drie gebaren treinstation Sloterdijk gemaakt: een viaduct van beton, een 'tafel' van staal en een 'tube' van glas. De wanden en daken zijn aan de binnenzijde van de tafel gehangen. De inrichting van de hal en de perrons is grotendeels met losse elementen ('strooigoed') gedaan, die terzijde van de passagiersstroom liggen: plaatskaartenkantoor, wisselkantoor, restauratie, wachtruimten, etc. In de uitwerking zijn postmoderne details gebruikt, vanuit de overtuiging dat de klanten van de NS in contact moesten worden gebracht met de toenmalige architectonische avant-garde.



Amsterdam: de IJ-as in vogelvlucht, gezien vanuit het noordwesten, 1988. Het gebied om station Amsterdam Sloterdijk, Telepoort, is een van de werkgebieden langs het IJ, voor bedrijven gericht op telecommunicatie en informatica. De IJ-as hoort bij het streven van Amsterdam om de internationale concurrentiepositie te versterken. De stad concurreert in dit geval met Parijs, Londen, Dusseldorf en Milaan. [NAi]



Amsterdam Sloterdijk met het Orlyplein. [Archief Spoorbouwmeester / Teo Krijgsman fotograaf]



Doorzicht tussen de stationshal en de 'tube' van de bovensporen. [Archief Spoorbouwmeester / Teo Krijgsman fotograaf]



Oostzijde van het station voor de uitbreiding. De oostgevel werkte als een groot venster met zicht op de spoorbundel en Amsterdam. [Archief Spoorbouwmeester / Teo Krijgsman fotograaf]



Trap naar de bovensporen. In de vide van het trappenhuis naar het Schiphollijnperron hangt een kunstwerk van Charles Marks in de kleuren van het NS-pallet. [Archief Spoorbouwmeester / Teo Krijgsman fotograaf]

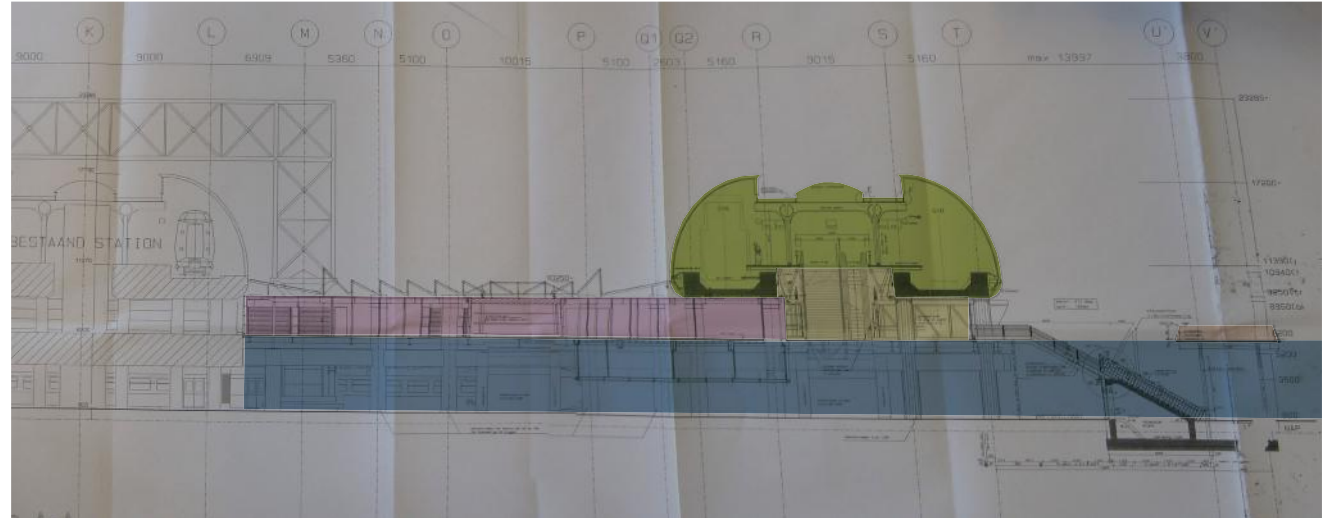
# TWEEDE BOUWFASE

## 1997: BRUG TUSSEN TREIN EN METRO

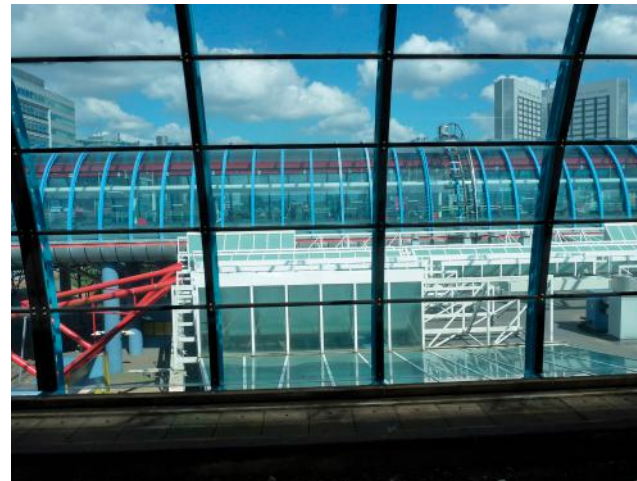
Het station Amsterdam werd in 1997 uitgebreid met een halte voor de metro van het Gemeentelijke Vervoerbedrijf (GVB). De metrolijn loopt evenwijdig aan de westelijke tak van het spoor (Schiphollijn). De ruimte tussen het trein- en metrospoor is het gevolg van eventuele toekomstige plannen voor een verdubbeling van de spoorlijnen, die tot op heden niet zijn uitgevoerd. Om de samenhang van de terminal te behouden kreeg Reijnders ruim een decennium later ook opdracht voor het uitbreiden van het station.

Het ontwerp van Reijnders voor de uitbreiding voegt drie onderdelen toe aan het complex: een tweede 'tube', een winkelbrug en een voetgangersbrug. Het eigenlijke metrostation is als een 'tube' vormgegeven, analoog aan het bovenspoor van de treinbaan. Het verschil zit vooral in de verbeterde relatie met het onderspoor en de lichtere uitvoering van de constructie. De schakel tussen de stationshal en de metro bestaat uit een als tijdelijk gedachte brug met winkels op een trapeziumvormige plattegrond, die zo veel mogelijk daglicht toe laat in de stationshal en op de onderperrons. Bij een eventuele verdubbeling van de spoorbaan zou deze brug moeten wijken. Een voetgangersbrug aan de oostzijde verbindt de terminal met de kantoren aan de noord- en zuidkant en geeft het station een nieuwe entree aan de achterkant.

Met de uitbreiding is niet langer sprake van een centrale stationshal. Wel blijft de terminal compact en zijn de verbindingen naar noord en zuid verbeterd.



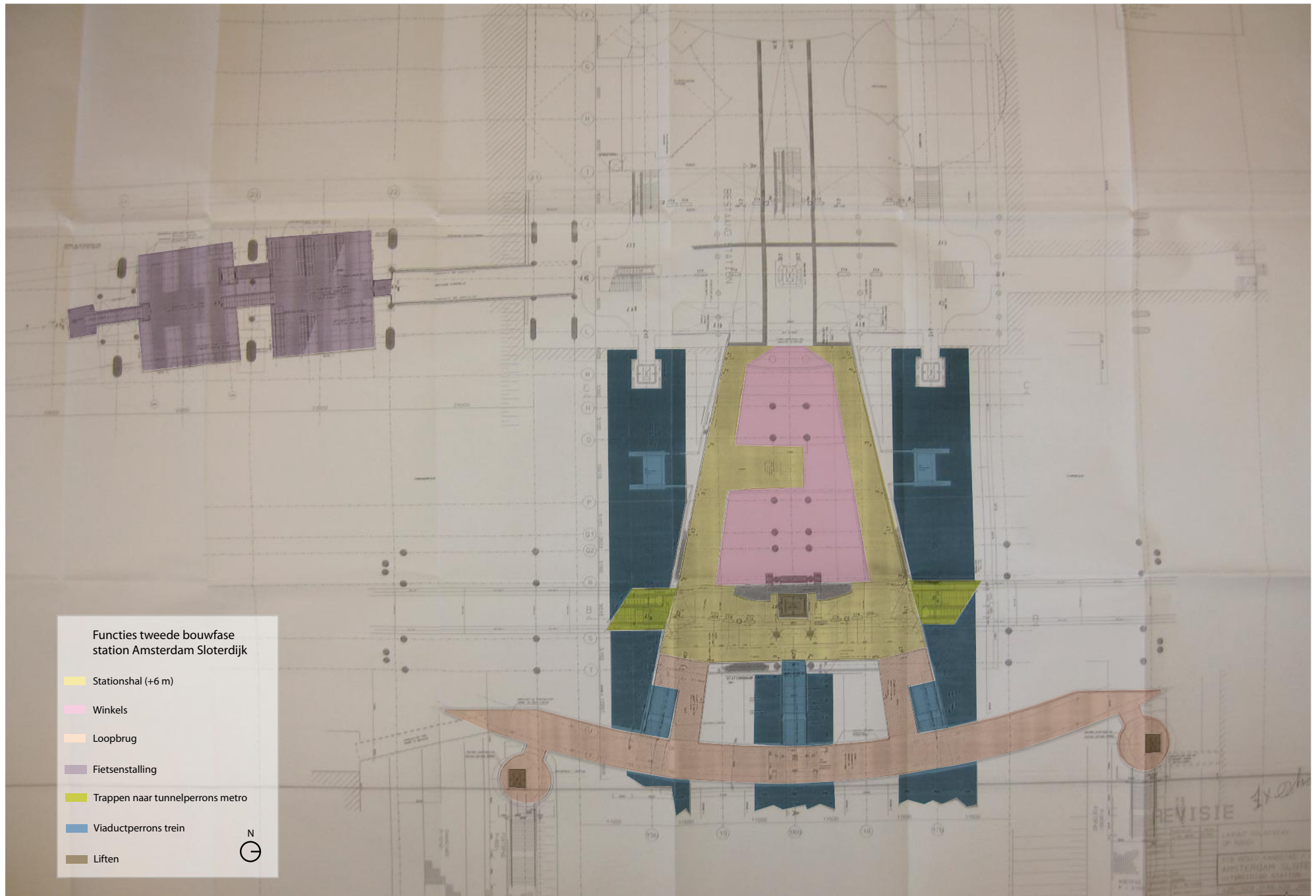
Oost-west doorsnede van de uitbreiding van station Sloterdijk, 1994. De functies van het nieuwe deel zijn in kleur weergegeven: Blauw = benedenspoor Haarlemlijn en Hemlijn, geel = hal van het GVB (metro), roze = winkels, groen = bovenspoor van het GVB (metro), oranje = loopbrug met noord-zuid verbinding. [Archief NS Poort]



Zicht vanuit de 'tube' van het treinstation naar het dak van de uitbreiding en de nieuwe 'tube' met 'de metrolijn'.



De verbinding tussen het treinstation en de sporen van de metro bestaat uit een brug met winkels tussen de twee 'tubes'. De winkels zijn in het midden van het bouwdeel geplaatst. Hierdoor is vanuit de hal uitzicht op het benedenperron en de omgeving.



Plattegrond van de uitbreiding. Naast de toevoeging van een metrostation is in deze fase de fietsenstalling uitgebreid (onder de bovensporen van het treinstation). [Archief NS Poort]

# STATIONS

ARCHITECT H.C.H. REIJNDERS

- 1990 Verbouwing station Zoetermeer Stadhuis
- 1993 Stationsgebouw II Rotterdam Zuid
- 1993 Stationsgebouw II Rotterdam Blaak
- 1996 Station Almere Parkwijk
- 1996 Stationsgebouw IV Leiden Centraal



Halte station Zoetermeer Stadhuis. [Douma, 1998]



Station Rotterdam Blaak. [Douma, 1998]



Station Rotterdam Zuid. [Douma, 1998]



Station Almere Parkwijk. [Douma, 1998]



Station Leiden Centraal. [Douma, 1998]

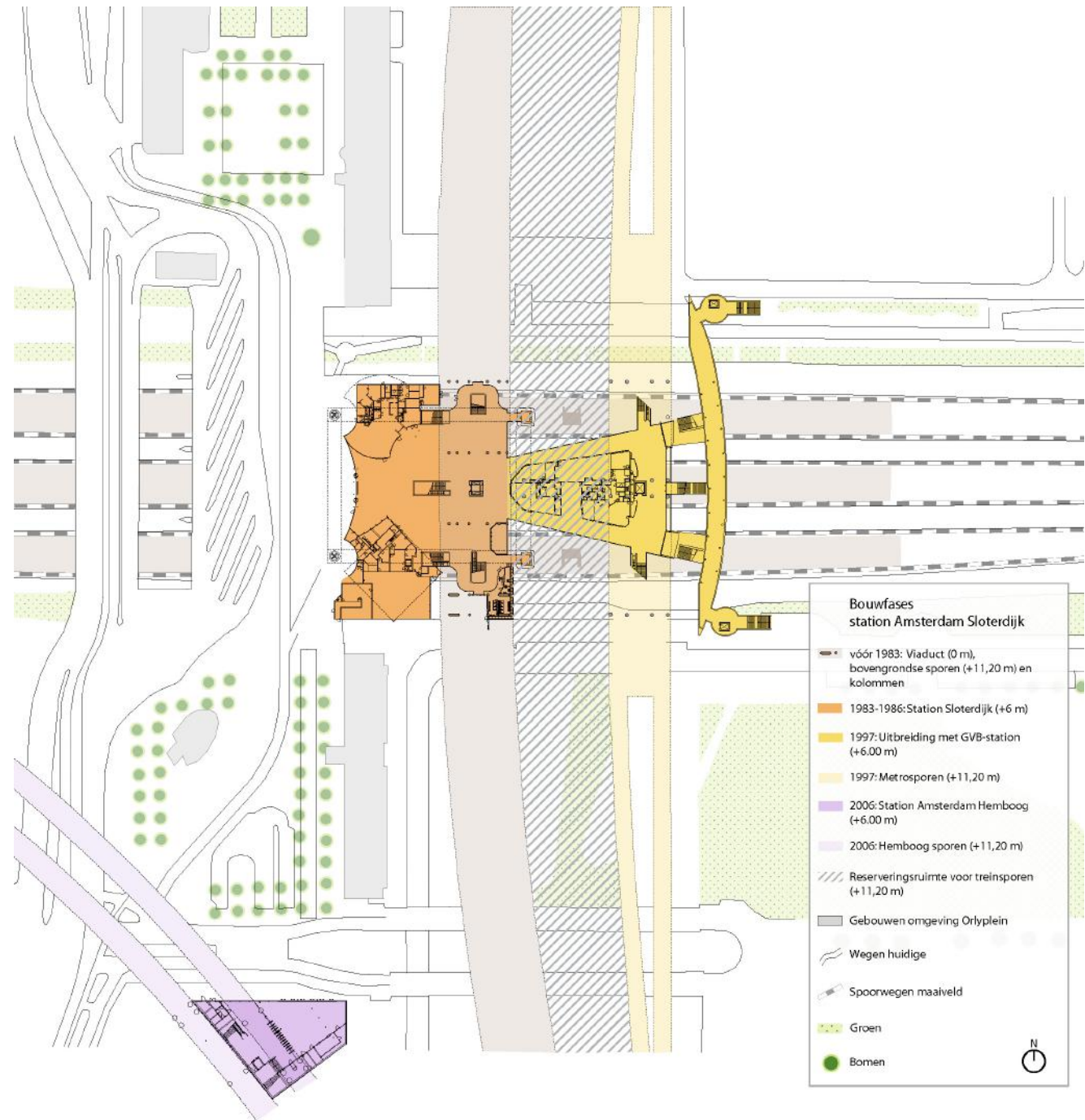


# ATLAS STATION SLOTERDIJK

# HUIDIGE SITUATIE

## DE OPBOUW VAN AMSTERDAM SLOTERDIJK:

1. De constructie van het onderspoor (viaduct) en het bovenspoor (kolommen en tracé) lagen al vast voor het station werd ontworpen in 1983.
2. Het treinstation bestaat uit een stationshal met ondersporen en bovensporen (aangeduid als de 'tube').
3. Het metrostation (GVB) heeft bovensporen, toegang tot de ondersporen van het treinstation en een loopbrug voor de noord/zuid verbinding naar de omgeving.
4. Tussen de bovensporen van de trein en de metro is een reservering (die nog steeds van toepassing is) voor extra treinsporen (ter plaatse van de brug met winkels). Dit verklaart de tussenruimte tussen trein- en metrostation.





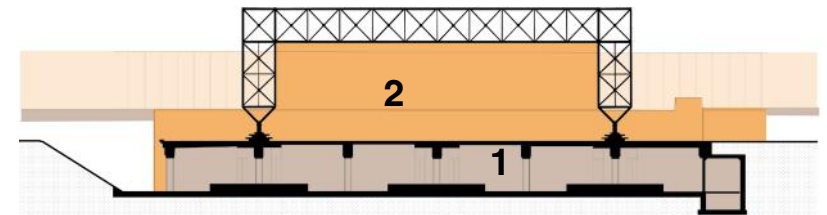
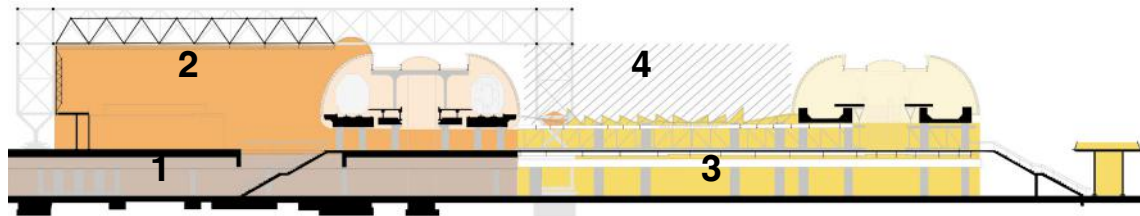
1. Viaduct Orlyplein, gezien vanaf de perrons van het onderspoor. De betonnen constructie (liggers, platen en kolommen) was al aangelegd vóór het station werd ontworpen.



2. Orlyplein, zes meter boven het maaiveld. Het stationsgebouw bestaat uit een tafel, die het kruispunt van oost-west en noord-zuid sporen overspant. De stalen constructie van het gebouw contrasteert met de betonnen 'onderwereld'.

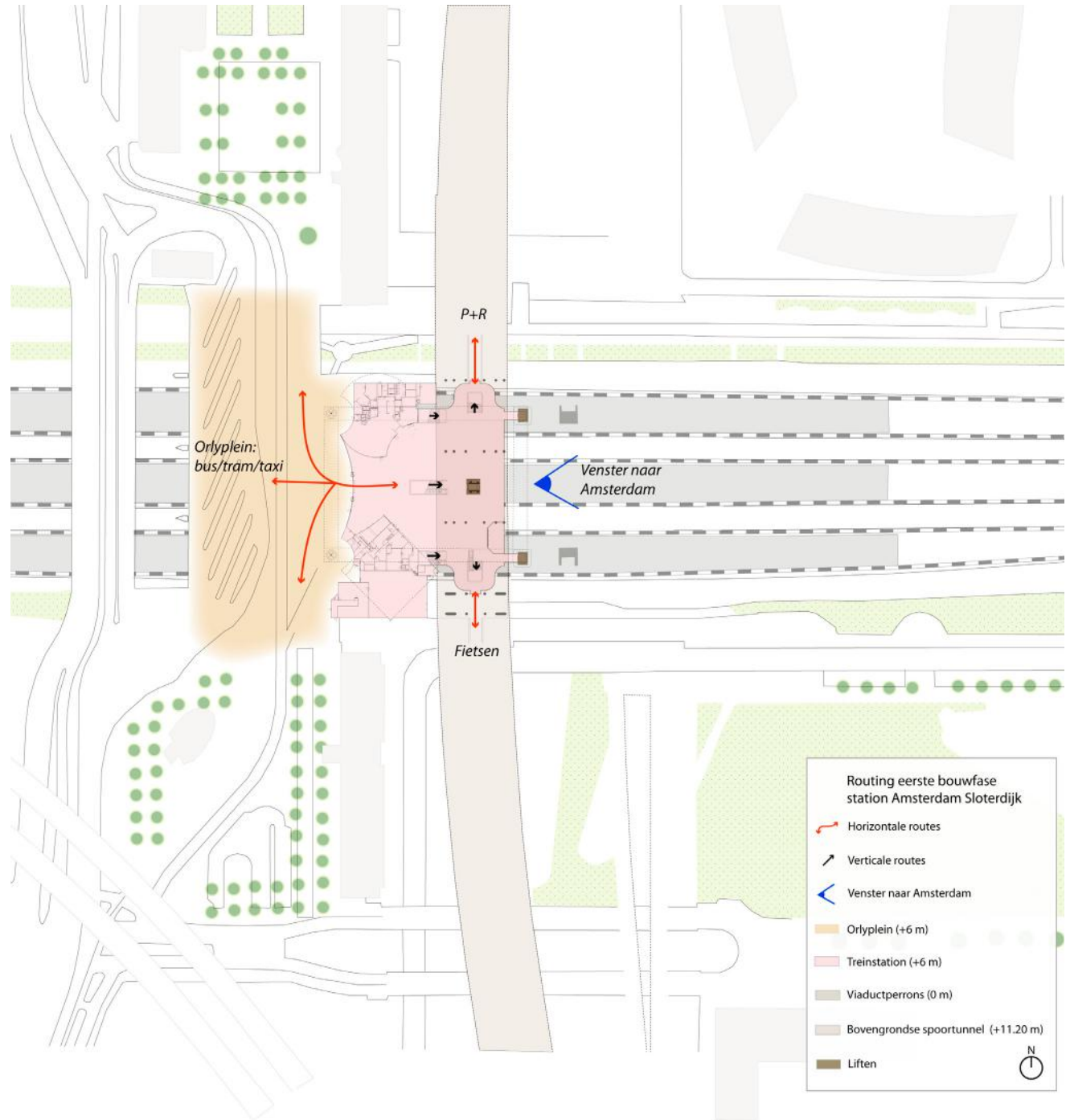


3. Uitbreiding van het station met een metroterminal (GVB). De uitbreiding heeft een trapeziumvormig plattegrond, de draagconstructie staat in lijn met het treinstation, maar is uitgevoerd in staal.





Plattegrond van de openbare ruimte rondom het station, 1986. De stationshal is het middelpunt van de ruimte. Weergegeven in donkergrijs zijn de gebieden op maaiveldniveau (benedenperrons en het p+R plaats), in lichtgrijs zijn de gebieden op 6 m boven maaiveld (Orlyplein en omgeving en de stationshal) en in lichtste grijs is de treintube op 11,20 m boven maaiveld aangegeven. [Archief NS-poort]



## CENTRALITEIT EN RELATIE MET DE OMGEVING

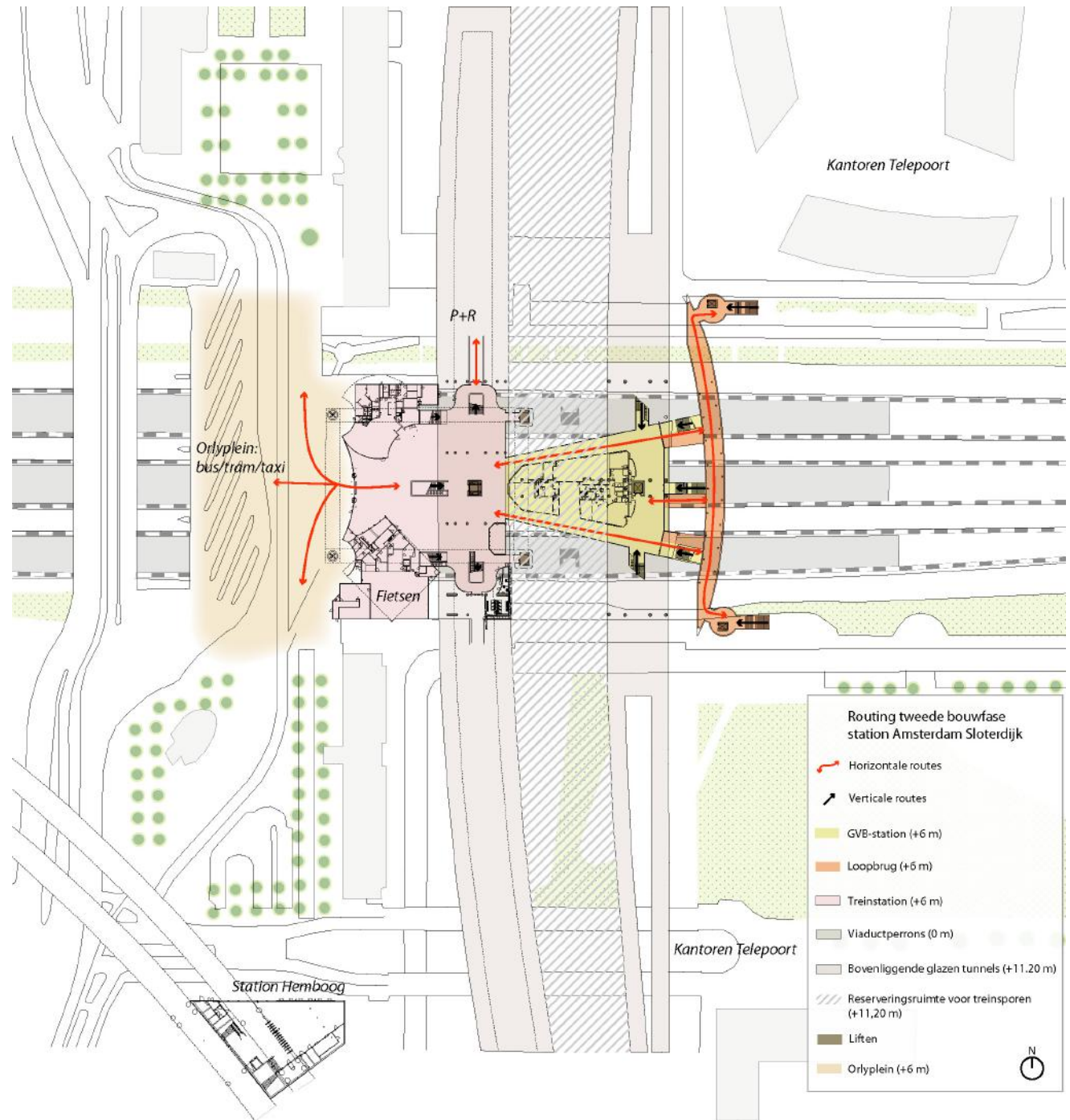
Het station is ontworpen als het centrale punt in een (destijds braakliggende) omgeving. Treinen komen uit vier richtingen aan, onder en boven een centrale hal - die een heel duidelijk middelpunt vormt. Rondom de hal zijn de andere vervoersstromen compact georganiseerd: bus, tram, auto, fiets en voetganger.

### Eerste bouwfase: de stationshal als middelpunt

De gevels van het gebouw zijn alzijdig ontworpen. De westzijde richt zich op het Orlyplein, waar bus/tram/taxi te vinden zijn. Aan de noordzijde is de P+R en aan de zuidzijde het fietsverkeer, met behulp van loopbruggen. De oostzijde van het station is een groot venster met zicht op de spoorbundel en Amsterdam. De stationshal is het centrale punt, waarin alle stromen samenkomen.

### Tweede bouwfase: gestructureerde stromen

In de tweede bouwfase krijgt het station aan de oostzijde een nieuw gezicht met de tweede 'tube' (metrobuis) als dominant element. Door de nieuwe loopbrug over de sporen ontstaat aansluiting met de kantoorlocaties aan de noord- en zuidzijde van het station. De oostzijde (oorspronkelijk een 'achterkant' met uitzicht op de stad) wordt een belangrijke entree en het Orlyplein aan de westzijde boet aan betekenis in. De zone tussen trein en metro (overbrugging van de spoorreservering) is uitgevoerd als een brug met winkels. Zo krijgt de uitbreiding vooral gestalte in de vorm van looproutes en verschuift het zwaartepunt van Amsterdam Sloterdijk van de stationshal naar het trapeziumvormige tussenlid. Het Orlyplein krijgt een ietwat perifere ligging in dit nieuwe geheel.



## GEVELS

### WESTGEVEL



Westzijde van het station: het Orlyplein met het busstation. Aan de westgevel is de tafelconstructie van fase 1 het meest zichtbaar. Onder de tafel is de glazen doos van de stationshal. Op de hoeken bevinden zich de bouwvolumes van de restauratie (rond) en de kaartenverkoop (vierkant).



De poten van de tafel zijn aan deze zijde op 'naaldhakken' gezet. Ze zijn niet ingeklemd, zodat de stalen tafelconstructie niet schuift maar wel uit kan zetten.



De hoofdentree van het station is verbijzonderd en ligt iets terug van de rooilijn van de glazen gevel.

### NOORDGEVEL



Noordzijde van fase 1: rechts steekt het ronde bouwvolume van de restauratie uit. Aan deze gevel is ook de constructie zichtbaar van de gevel van de stationshal die aan de tafelconstructie hangt. De gevelpanelen van de stationshal boven de restauratie is mat.



De glazen gevel van het ronde bouwvolume loopt tot aan het maaiveld zodat daglicht in het viaduct naar binnen treedt. Onder de treintube is een loopbrug die in verbinding staat met de P+R.



Noordzijde van fase 2: links is de uitbreiding met winkels in het midden. De gevels zijn transparant. De uitbreiding hangt aan de kolommen met een rode hijsconstructie. De metrotube ligt boven de uitbreiding op een eigen draagconstructie.

## OOSTGEVEL



Oostzijde van het station: metrotube en loopbrug tussen de zuid- en de noordkwadrant van Telepoort.



De metrotube is net als de treintube van glas en biedt uitzicht naar de omgeving. Vanuit de loopbrug is het metroperron zichtbaar.



De loopbrug heeft een ander karakter dan de uitbreiding: deze is onderdeel van de openbare ruimte en niet van het station.

## ZUIDGEVEL



De zuidzijde van fase 1: aan deze zijde steekt het vierkante bouwvolume uit van de fietsenstalling.



Onder de treintube bevindt zich de uitbreiding van de fietsenstalling uit fase 2. Via een loopbrug onder de tube is deze verbonden met de oorspronkelijke fietsenstalling.



Vanuit de uitbreiding is er uitzicht naar de omgeving door de glazen gevel. Hier zicht op het Carrascoplein met rechts de treintube en links de metrotube.

## ONDERDELEN VAN HET COMPLEX

### Eerste bouwfase: Tafel met 'tube'

De opbouw van het station op zes meter boven het maaiveld werd in staal uitgevoerd, als tegenhanger van de betonstructuur van de onderbouw. De tafelconstructie ligt over het kruispunt van de vier spoorrichtingen (noord, oost, zuid en west). Het frame van de tafel bestaat uit een vakwerkconstructie in vier richtingen, die de grote maat van het gebouw en de kolomvrije binnenruimte mogelijk maken. De poten aan de oostzijde zijn op 'naaldhakken' en kunnen bewegen. De poten aan de westzijde zijn vast en voeren de krachten af naar de grond. Hierdoor kan de tafelconstructie niet schuiven maar wel uitzetten. Tevens bevinden zich in de westpoten de liften.

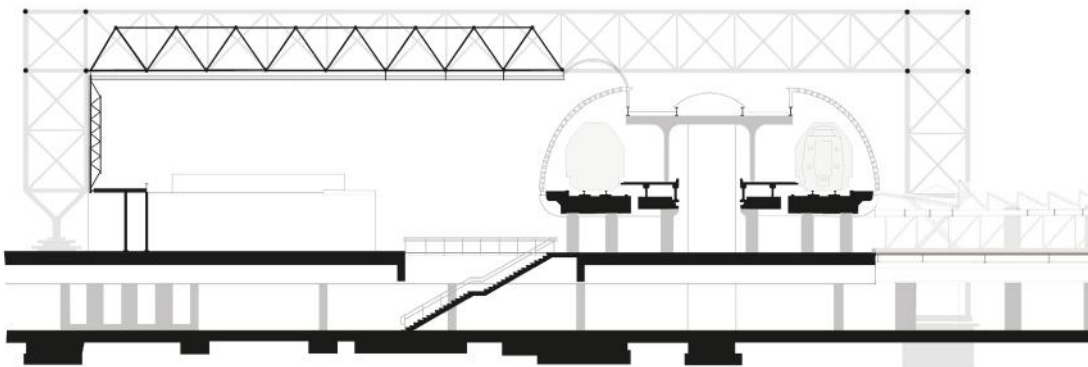
De tafel wordt aan de binnenzijde afgedekt (gevels en dak) door een constructie van staal en glas die aan de tafel is opgehangen. De tafelconstructie is hierdoor aan de buitenzijde goed zichtbaar. De 'tube' met bovensporen heeft een zelfstandige constructie van beton, stalen raatliggers en glas en steekt onder de tafel langs.



Poten van de tafelconstructie aan de oostzijde. In de poten zitten de liften die het maaiveld met de stationshal verbinden.



Betonnen constructie van de bovenperrons. De constructie is aan de onderkant afgedekt met aluminium panelen. Aan de bovenzijde is de tube afgedekt met raatliggers en glas.



- ← Stalen tafelconstructie.
- ← Bovensporen: betonnen constructie afgedekt met stalen raatliggers en glas.
- ← Viaduct met ondersporen: betonnen kolommen, afgedekt met een betonnen plaat.

### Tweede bouwfase: trapezium met tweede 'tube'

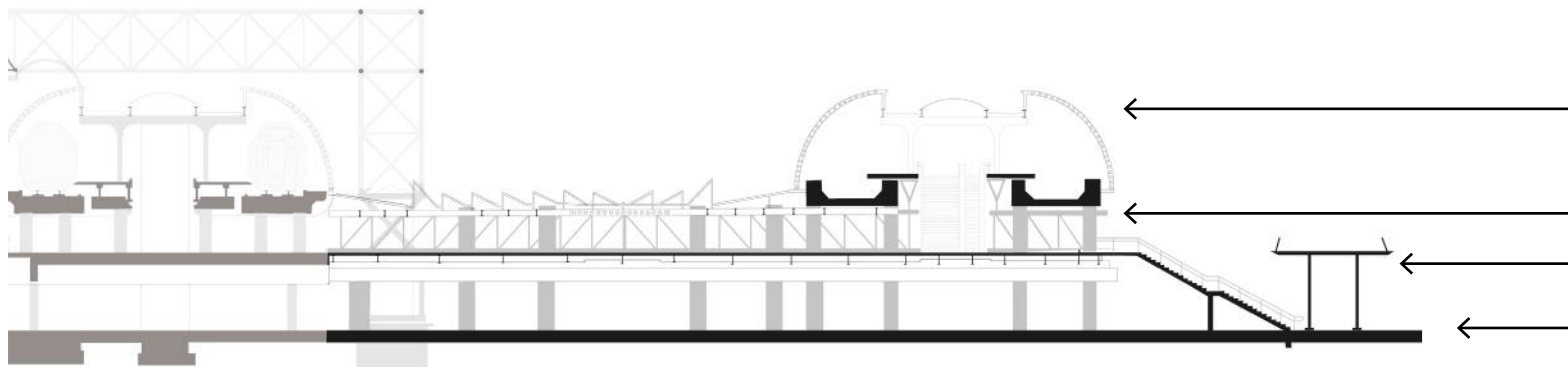
De uitbreiding van de het station heeft een ander karakter dan de tafel. De perrons zijn gevat in een 'tube' op een eigen draagstructuur. Het verbindende element is een trapeziumvormige brug met winkels. Zowel bij de metrohalte als het verbindingsstuk is geprobeerd om zoveel mogelijk daglicht op de ondersporen van het treinstation te brengen. Door de trapeziumvormige plattegrond van de verbindingsbrug, is bovendien voldoende licht en zicht in de stationshal uit de eerste fase gegarandeerd. De kolommen van de winkelbrug staan op het middelste benedenperron. De constructie rust verder op een stalen hijs- en vakwerkconstructie aan de zijkant. In vergelijking met de 'tube' van het treinstation heeft het metroperron slankere kolommen en deltaliggers. De kolommen van de uitbreiding zijn in oost/west richting uitgelijnd met de bestaande kolommen van de bovensporen, met de bedoeling om een rustig beeld te creëren op het maaiveld. Aan de oostzijde van de uitbreiding is een stalen loopbrug naar de kantoorlocaties aan de noord- en zuidzijde.



De constructie van de uitbreiding is als een brug vormgegeven. De vakwerkconstructie aan de zijkanten hangt aan een hijsconstructie van staal met betonnen poten (de oude liften van vóór 1983). In het midden steunt de uitbreiding op betonnen kolommen.



Betonnen kolommen op het middelste onderperron. Dit zijn de enige kolommen van de uitbreiding op de perrons.



'Tube' voor bovensporen op betonnen kolommen en deltaliggers.

Trapeziumbrug met stalen vakwerk, aan de zijkanten geschoord en in het midden op kolommen steunend.

Stalen loopbrug met trappen en liften.  
Ondersporen met aan de zijkanten daglichtvides en zicht naar de omgeving.

## RUIMTELIJKE OPBOUW

### Korte looproutes naar de perrons

Amsterdam Sloterdijk is ontworpen als een overstapstation. Het treinverkeer komt uit vier richtingen en daarnaast is het station aangesloten op het metrostelsel van Amsterdam. Om het overstappen makkelijk te maken zijn de korte loopafstanden een belangrijk thema, zowel verticaal als horizontaal. Verticale verbindingen (trappen en liften) naar beneden- en bovensporen zijn op korte horizontale afstanden van elkaar geplaatst. Deze gedachte is in de eerste bouwfase goed te zien aan de stapeling van bovensporen op benedensporen. In de tweede bouwfase is de terminal zo compact mogelijk gehouden. Tussen de 'tube' van de trein en de 'tube' van de metro wordt ruimte voor een tweede treinbuis gereserveerd.

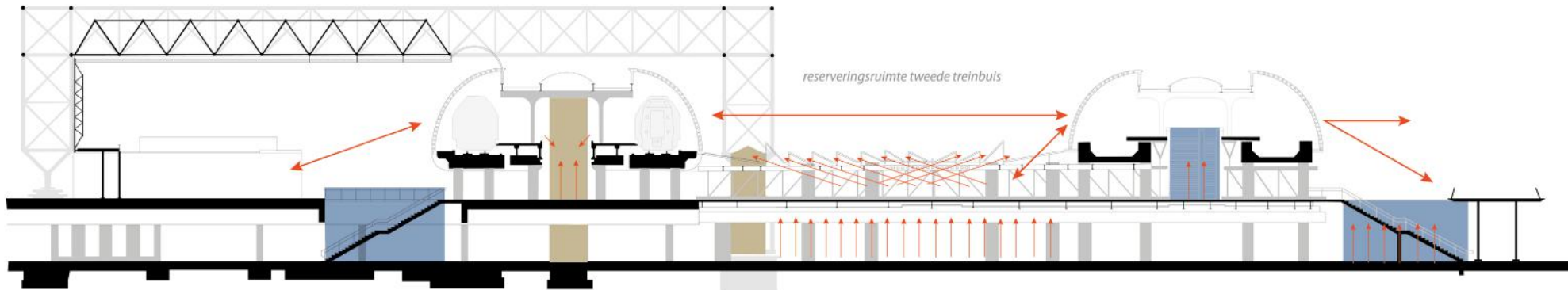
### 'Veel zien is gezien worden'

In Amsterdam Sloterdijk is sociale veiligheid een belangrijk thema. Dit werd in de jaren tachtig vooral opgevat als het geven van zoveel mogelijk doorzicht. Vanuit de hallen zijn de bovensporen zichtbaar en de bovensporen zijn omgeven door een glazen kap.

Verticale doorzichten naar de benedensporen waren in de eerste bouwfase moeilijk te realiseren, omdat de betonconstructie al bestond. Wel zijn de zijkanten (noord- en zuidgevel) waar mogelijk open gemaakt om zicht op de omgeving te geven. In de uitbreiding is de relatie tussen de stationsvloer en de onderperrons beter uitgewerkt, door de trapeziumvormige plattegrond.

### Funcities

De ingang van de stationshal ligt aan het Orlyplein (westzijde). De functies voor de reizigers zijn in fase 1 zoveel mogelijk aan de zijkanten van de hal geplaatst. De entree is centraal, aan de noordzijde van de hal is de restauratie en aan de zuidzijde de kaartverkoop. In de uitbreiding zijn de winkels en andere voorzieningen om de reizigersstromen geplaatst. De winkels liggen middenin het trapezium, de reizigers lopen langs de gevel en hebben zicht op de benedensporen. De loopbrug aan de oostzijde van het station heeft de functie van het Orlyplein als entree van Amsterdam Sloterdijk gedeeltelijk overgenomen, maar heeft geen verblijfsfunctie.



Doorsnede met de verbindingen en de doorzichten van het station: ■ = trappen, ■ = liften, → = de doorzichten tussen ruimtes.



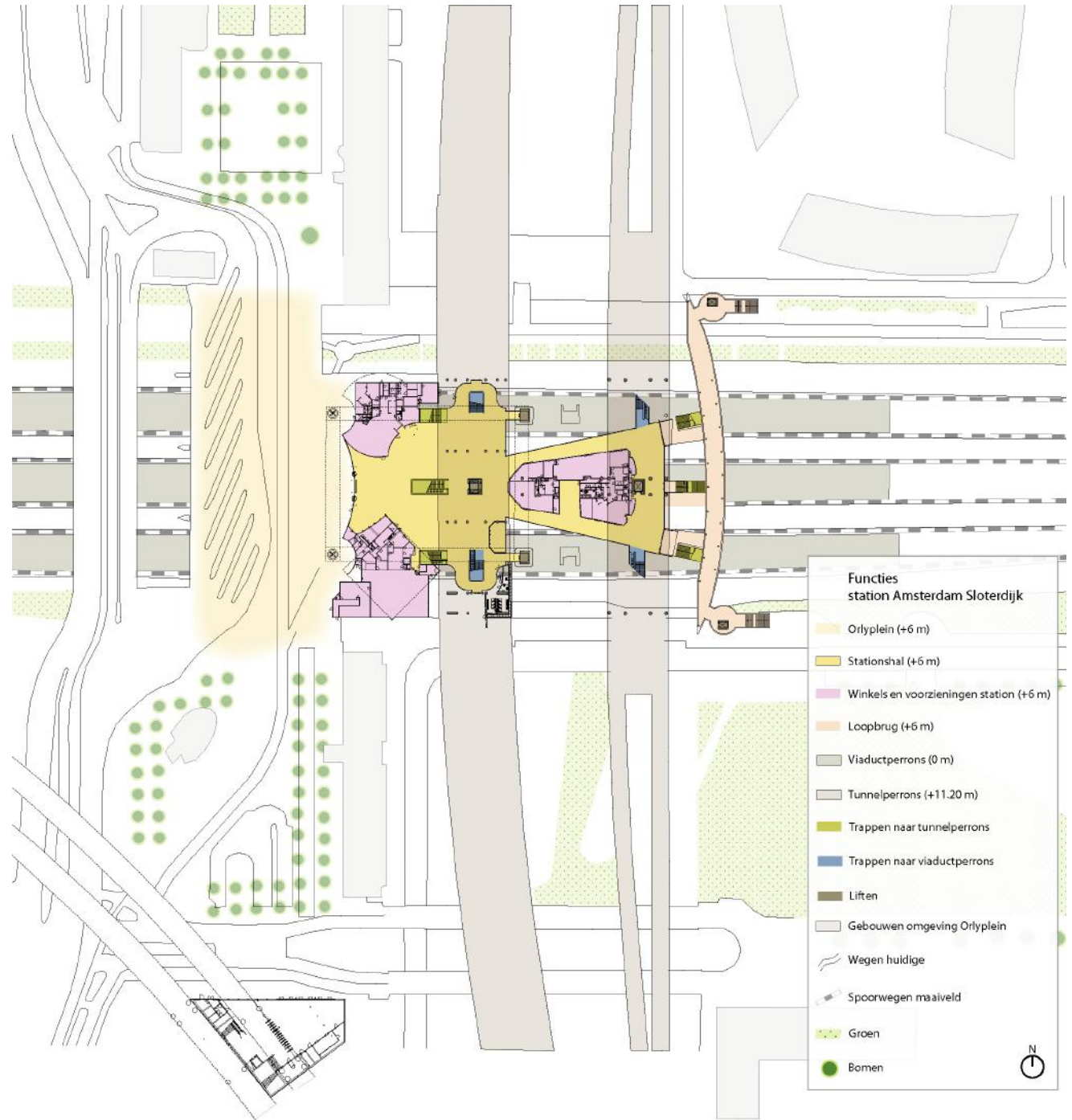
Korte looproutes tussen de boven- en benedenperrons.



Vanuit de stationshal is het bovenspoor zichtbaar en vice versa.



Winkels in de uitbreiding zijn in het midden geplaatst. De hal is naar buiten toe gericht.



## AFWERKING

De afwerking en de voorzieningen voor de reizigers zijn uitgevoerd als een soort strooigoed van objecten, kleuren en materialen. Ze maken de grote maat van het station, menselijk en aangenaam voor de gebruikers. De kleuren zijn ontleend aan het NS-pallet van die tijd: blauw, rood, geel, zwart, grijs, wit en groen. Constructieonderdelen, gevelementen, leidingen, en kleinere details bij de railingen hebben kleuren uit dat pallet. Betonnen elementen zijn bekleed met aluminiumplaten of tegelwerk. Kunst is te vinden in de eerste bouwfase en is eveneens uitgevoerd in NS-kleuren.

### Eerste bouwfase



Afdekken van de tafelconstructie aan de onderzijde door een zelfdragend dak en een gevelsysteem met glas.



In de 'tube' van de Schiphollijn zijn de hemelwaterafvoer en de constructie met elkaar geïntegreerd. De HWA valt op door de kleur en de rode sokkel.



Het stationshal is als een interne plein ingericht met lantaarntjes die voor de verlichting zorgen.



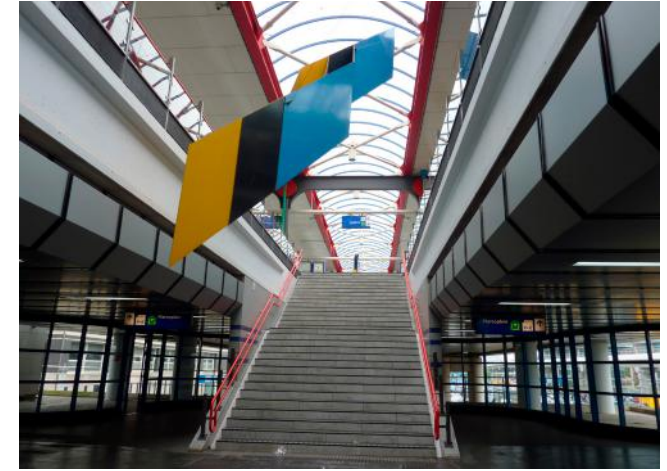
Net als het viaduct zijn de 'tubes' bekleed. Aan de onderzijde werden aluminium platen aangebracht, boven is gewerkt met gelaagd veiligheidsglas tussen de stalen raatliggers.



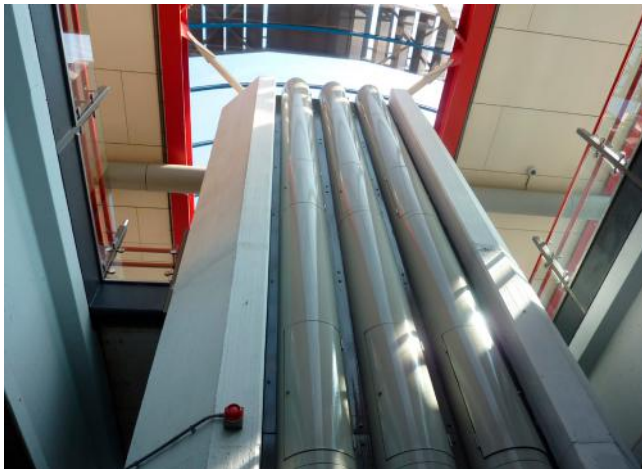
De benedenspoen hebben glazen wachtkamers. De betonnen kolommen zijn bekleed met tegels. Het plafond van de perrons werd verlaagd in verband met leidingen, wind en behaaglijkheid voor de reiziger.



De trapleuningen zijn verbijzonderd bij de aansluitingen op de vloer.



Bij de vides naar de bovenspoen is een kunstwerk opgehangen van Charles Marks in de kleuren van het NS-pallet.



De centrale liftconstructie dient ook als leidingskoker voor het gebouw,



De kolommen van de tafel dienen niet alleen als constructie maar ook als liftschacht en verblijfsplek voor reizigers.



Aan de noordzijde van het station is het maaiveld tussen viaduct en fietspad geaccentueerd met een aantal lopers van tegelwerk in blauw en geel.

## Tweede bouwfase



In de tweede fase kreeg het complex een lichtere uitstraling door het gebruik van lichtere kleuren en materiaalafwerkingen. De basementen van nooit gerealiseerde liften (afkomstig uit het ontwerp van Van der Gaast) zijn voorzien van gele tegels.



De vloer van de 'tube' van de metrolijn is afgewerkt met glazen bouwstenen voor een optimale daglichttoetreding in de hal van de uitbreiding.



De loopbrug ten oosten van de uitbreiding heeft een ander karakter dan het station, door kleur en vormgeving. Reden hiervoor is dat de brug onderdeel is van de openbare ruimte rondom het station.



De kolommen op het middelste perron zijn lichtblauw betegeld. De afwerking van de onderkant van de uitbreiding is in lichtere kleuren uitgevoerd.



De verkeersruimte van de uitbreiding is afgewerkt met een glazen dak dat doorzicht geeft naar de 'tubes'.

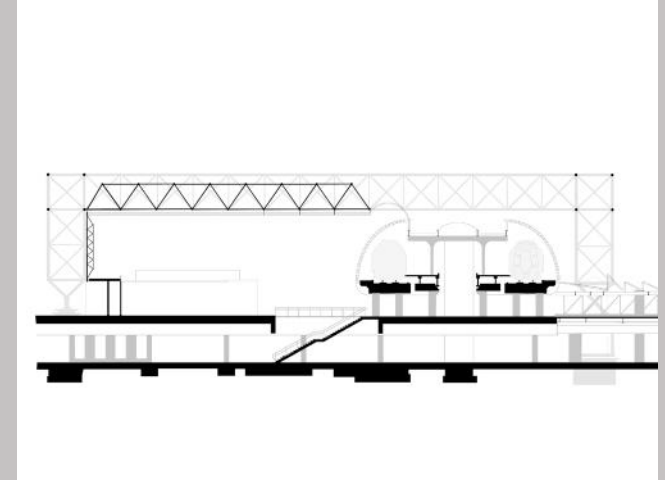
## KWALITEITEN STATION



Centraliteit in de omgeving van Telepoort.



Station als knooppunt van verschillende structuren, door de opstapeling van drie niveau's. [SAA]



Tafelconstructie: grote maat en flexibiliteit



Tube die onder de tafel door steekt.



Doorzichten tussen bovenperrons en de stationhallen.



Zichten naar de omgeving door transparante gevels.

## KNELPUNTEN STATION



Ontsluiting Orlyplein met maaiveld: de verbinding rondom het station tussen het plein (op 6 meter boven maaiveldniveau) en het maaiveld (op 0 meter) is minimaal.



Relatie tussen Orlyplein en stationshal ongedefinieerd. De verblijfsfunctie van plein en stationshal is minimaal.



Weinig heldere compositie van bouwvolumes (restaurant, kaartverkoop en fietsenstalling) levert drukke en onrustige zijgevels van fase 1 op.



Weinig daglicht in de benedenperrons van de eerste bouwphase. Daarnaast ook weinig contact met de omgeving.



Geen doorzichten tussen benedenperrons en de stationshal in de eerste bouwphase.



Smalle ontsluitingsruimte in de uitbreiding door oppervlakte van de winkels in het midden.





# BRONNEN

Interview met ir. Harry Reijnders op 23 juni 2010.

## Literatuur

'Drie stationsgebouwen te Amsterdam NV Nederlandse Spoorwegen, afdeling Gebouwen, Stedebouw en Vormgeving te Utrecht ontwerp ir. Harry Reijnders en ir. R.M.J.A. Steenhuis', *Bouw* 42 (1987) 5, 24-31

G. ten Cate, 'De face-lift van nieuwe stationsgebouwen', *Bouw* 41 (1986) 10, 11-15

G. ten Cate, 'Een overzicht', *Bouw* 49 (1994) 19, 45

Corpel, A.J., 'Het nieuwe station Sloterdijk en omgeving. Een ambitieus plan', *Ons Amsterdam* vol. 33 (1982), 72-77

-Ir. C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland*, Zutphen 1998.

# COLOFON

Dit onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Schiedam in opdracht van ProRail, mede namens NS Poort Ontwikkeling en gemeente Amsterdam.

Projectteam: prof. dr. ir. Paul Meurs, ir. Johanna van Doorn, ir. Merel Stolker, Hilde Sennema.

SteenhuisMeurs  
Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam  
[www.steenhuismeurs.nl](http://www.steenhuismeurs.nl)

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs.





