

Amersfoort

Station

Amersfoort

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Van Meijel en Bouma



ProRail

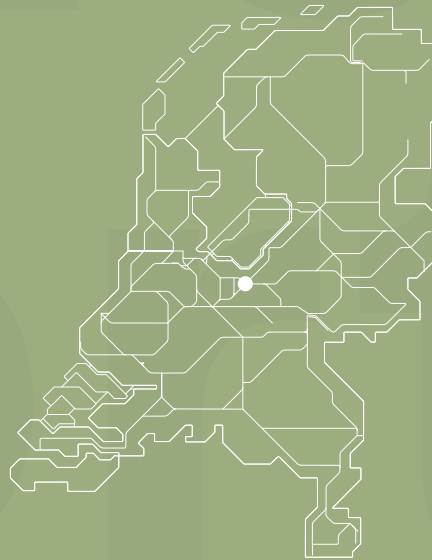
Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Amersfoort

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Van Meijel en Bouma november 2013



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 Amersfoort

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK EN WAARDESTELLING





Zicht vanuit de stationshal op het Stationsplein.

Station Amersfoort

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK EN WAARDESTELLING

Leon van Meijel

Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie

Teake Bouma

Teake Bouma architectuur / stedenbouw

Nijmegen, november 2013

IN OPDRACHT VAN

NS en ProRail



Zicht van boven op reizigers in de stationshal.

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	5	ARCHITECTONISCHE CONTEXT	53
aanleiding	5	functies	53
afbakening	5	stationshal (voor)	55
onderzoeksmethode	5	stationshal (achter)	57
team	7	passerelle	59
leeswijzer	7	voetbrug	61
		perron 1	63
SAMENVATTING	9	perron 2	65
historie	9	perron 3	67
stad	9	kapconstructies	69
emplacement	9	kunst / ornamentiek	71
gebouw	9	wijzigingen	73
		architectonische erfenis	75
HISTORISCHE CONTEXT	11		
ankerpunt in de stadsontwikkeling	11	WAARDESTELLING	76
architectuurhistorische plaatsbepaling	21	systematiek	76
historische erfenis	35	overwegingen	77
STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT	37	AANBEVELINGEN	86
verbinding	37	inleiding	86
route	41	eigenaar, opdrachtgevers en ontwikkelaars	86
stedenbouwkundige erfenis	41	beheerder	87
		ontwerper	87
EMPLACEMENT CONTEXT	43	plantoetser	88
hoogteverschil	43		
vervoerslijnen	45	BIJLAGE: GERAADPLEEGDE BRONNEN	89
reizigerstromen	47		
oriëntatie	49	COLOFON	90
ruimtelijke erfenis	51		



Het Stationsplein met fietsenstalling onder de oude kastanjeboom, kantoorvleugels en dominante stationsentree met vooruitgeschoven bakens op kolommen.

INLEIDING

AANLEIDING

In 2009 verscheen op initiatief van Bureau Spoorbouwmeester een bundeling van vijftig stations in Nederland die cultuurhistorisch het meest waardevol werden geacht: de zogeheten Collectie. Deze verzameling gebouwen vormt sindsdien de basis voor initiatieven om het spoorerfgoed te bewaken. NS en ProRail hebben daarom opdracht gegeven deze gebouwen cultuurhistorisch te onderzoeken. In de waardestellende rapporten moeten de karakteristieken en kwaliteiten van de betreffende gebouwen worden benoemd, de sterke en zwakke punten in beeld gebracht. Station Amersfoort maakt deel uit van De Collectie. Omdat van dit station nog geen cultuurhistorische waardestelling voorhanden was, kreeg Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie opdracht dit onderzoek uit te voeren als onderdeel van het cluster NS Tech (Almere Centrum, Leiden Centraal en Amersfoort).

AFBAKENING

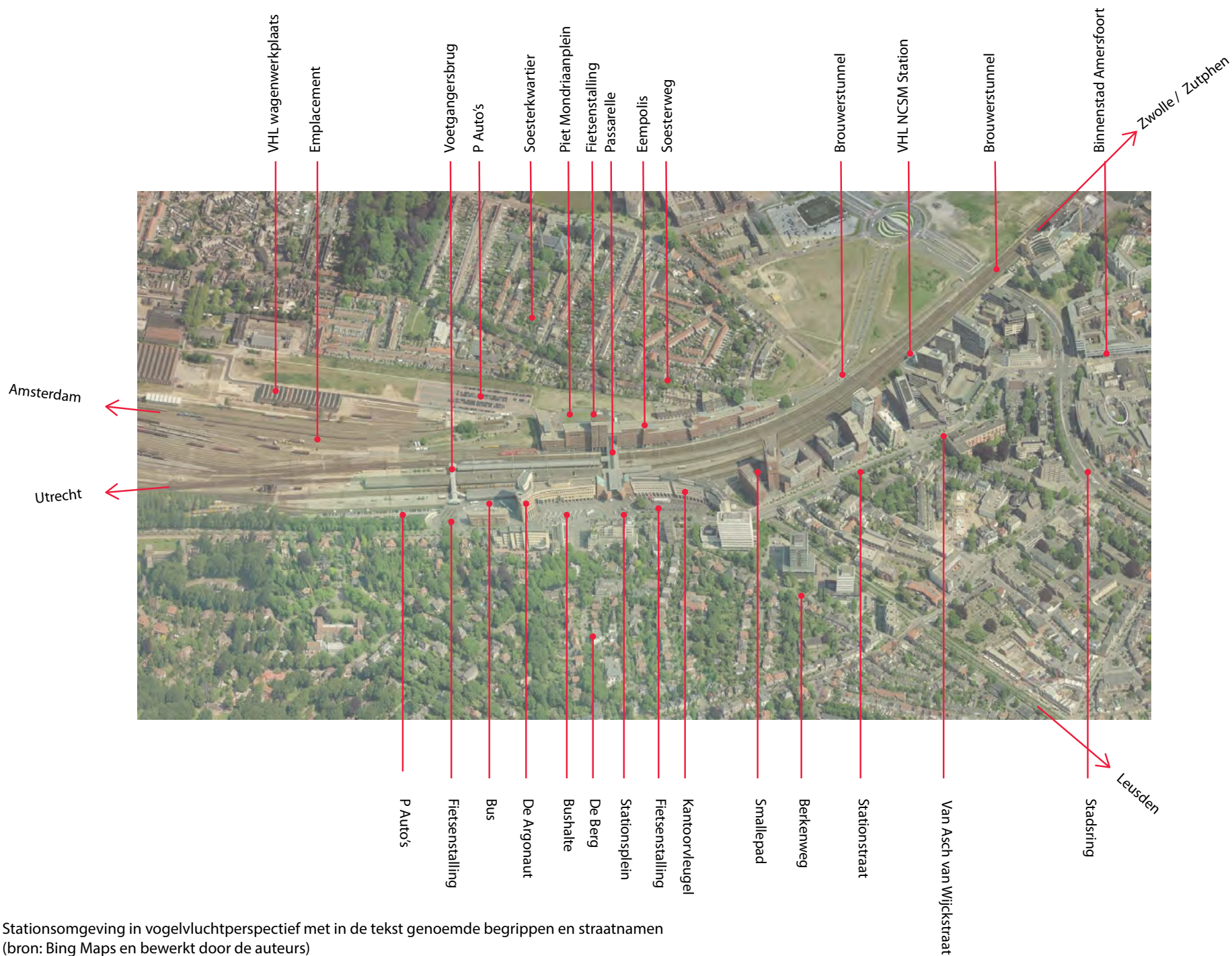
Het onderzoek heeft primair betrekking op het station. Dat wil zeggen, de stationshallen met entrees aan beide zijden van het spoor, de verbindende passarelle en de onderliggende perrons met gebouwen, kappen en verbindende voetbrug. Omdat dit station deel uitmaakt van een kantorencentrum dat gelijktijdig is ontwikkeld naar ontwerp van dezelfde architect, is op stadsniveau gekeken naar de kantoorvleugels aan het Stationsplein en het Piet Mondriaanplein. Tevens komt de positie van het station binnen het centrumgebied van Amersfoort aan bod. Aldus worden de verschillende schaalniveaus doorlopen en met

elkaar verbonden. De belangrijkste basisgegevens van het station zijn:

adres	Stationsplein 41 3818 LE Amersfoort
bouw	1995-1997 (zuidzijde), 2003-2004 (noordzijde)
opdrachtgever	NV Nederlandse Spoorwegen
architect	ir. J.A. (Jan) van Belkum (ARCADIS)
kunstenaar	J. (Joost) van Santen: glasapplicatie voorgevel

ONDERZOEKSMETHODE

Uitgangspunt voor de werkwijze is de Briefing Cultuurhistorisch Onderzoek & Waardestelling (2012) van de opdrachtgevers. De gehanteerde werkwijze bestaat uit de componenten archiefonderzoek, literatuurstudie, veldwerk en *oral history*, en de stappen inventariseren, analyseren, waarderen en adviseren. In dat traject wordt steeds door de schaalniveaus heen gewerkt: van stedenbouwkundige context tot architectonisch detail. De verschillende onderdelen, de oorspronkelijke ideeën, de belangrijkste wijzigingen en de aanwezige kwaliteiten worden getypeerd en in beeld gebracht. Vanwege het specifieke gebouwtype is naast de gebruikelijke architectonische en stedenbouwkundige onderzoeksthema's ook aandacht voor de dynamiek van het vervoer, de beleving van de reiziger en de rol van de commercie. Op basis van al deze onderzoeksgegevens worden actuele ontwerpthema's benoemd en suggesties voor de toekomst gedaan. Architect Jan van Belkum (ARCADIS) heeft als hoofdrolspeler van het eerste uur het conceptrapport van commentaar voorzien. Zijn opmerkingen en aanvullingen zijn in deze versie verwerkt.



Stationsomgeving in vogelvluchtperspectief met in de tekst genoemde begrippen en straatnamen
(bron: Bing Maps en bewerkt door de auteurs)

TEAM

Het onderzoek is in de eerste helft van 2013 uitgevoerd door architectuurhistoricus Leon van Meijel van bureau *Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie* uit Nijmegen en architect Teake Bouma van bureau *Teake Bouma architectuur / stedenbouw* uit Delft. Zij hebben de inventarisatie en analyse verricht en de waardestelling en adviezen opgesteld. Bij het archiefonderzoek is assistentie verleend door historicus Boudewijn Wijnacker.

LEESWIJZER

In het eerste hoofdstuk worden de historische achtergronden van station Amersfoort geschetst. De daarop volgende analytische en typerende hoofdstukken verlopen van groot naar klein schaalniveau. Allereerst komen in het hoofdstuk 'schaal van de stad' aan bod: de stedenbouwkundige situatie van het station en de route tussen het station en de binnenstad. vervolgens gaat het in het hoofdstuk 'schaal van het emplacement' over hoogteverschillen, vervoerslijnen en reizigersstromen, transparantie en oriëntatie. Tot slot worden in het hoofdstuk 'schaal van het gebouw' besproken: het ontwerpprincipie, de functies, de verschijningsvorm van de verschillende onderdelen, de toegepaste ornamentiek en de latere wijzigingen. In de laatste hoofdstukken 'waardestelling' en 'aanbevelingen' wordt vanuit cultuurhistorisch perspectief de balans opgemaakt. Voorin is een bondige samenvatting opgenomen met de belangrijkste bevindingen. Achterin bevindt zich een bijlage met geraadpleegde bronnen. Op de luchtfoto hiernaast zijn straatnamen, plaatsaanduidingen en termen aangegeven die in het rapport worden gebruikt.

SAMENVATTING

HISTORIE

Amersfoort en haar centrale station hebben al anderhalve eeuw een moeizame relatie. Aanvankelijk waren er teveel stationsgebouwen en toen er uiteindelijk één station was, lag het te ver weg en ontbrak - ook na de nieuwbouw - een duidelijke oriëntatie op de binnenstad. De stedenbouwkundige uitgangspositie is historisch verklaarbaar vanuit de loop van de kruisende spoorlijnen, de belangen van de betrokken spoorwegmaatschappijen, de ligging van de vier (!) oudere stationsgebouwen en de relatie met het uitgestrekte spooremlacement enerzijds en de chique woonwijk De Berg anderzijds. In het laatste kwart van de twintigste eeuw werd de aanhechting van het station op de stad op allerlei fronten verbeterd. Aanleiding daarvoor waren de groeiende mobiliteit, de aanwijzing van Amersfoort als groeikern, het Rijksbeleid voor verdichting rond stationslocaties en een nieuw dienstregelingmodel. Die ingrepen leidden voor het stationsgebouw zelf tot een gevarieerd totaalbeeld van gemengde functies en een historische gelaagdheid van allerlei complexonderdelen in verschillende ontwerphandschriften van in hoofdzaak vier architecten. Het huidige station is samengesteld uit onderdelen van de architecten Dirk Margadant (bouwphase 1901-1902), Koen van der Gaast en Hans Bak (bouwphase 1969-1975) en bovenal Jan van Belkum (1988-2004, ARCADIS).

STAD

Op stedenbouwkundig niveau ging en gaat het bij het station vooral om een heldere verbinding met de binnenstad

en om een logistiek goed functionerend Stationsplein. Om de verbinding te optimaliseren is onder andere gebruik gemaakt van zichtlijnen, de passerelle als 'venster op de stad', richtinggevend bebouwingswanden langs het voorplein, commerciële functies in de plint als voorbode op de binnenstad en gebogen rooilijnen in de looprichting. Tussen het Stationsplein en de binnenstad ontbreekt het echter voor de voetganger nog aan een levendige programmering in de plint.

Om de verkeersstromen op het Stationsplein te optimaliseren is het plein fors vergroot, functioneel gezoned (elke verkeerssoort een eigen plek) en deels ondergronds toegankelijk gemaakt (fietsenstalling). Om er een omsloten plek van te maken is het plein rondom afgebakend door middelhoge pleinwanden met 'poorten' aan de korte zijden en een dominante stationsentree halverwege de lange zijde. Niettemin is het Stationsplein vooral een verkeersmachine met te weinig sfeer en verblijfskwaliteit voor de voetganger.

EMPLACEMENT

Op het schaalniveau van het emplacement ging en gaat het vooral om aankomst, verblijf, overstap en vertrek. De belangrijkste opgaven daarbij in Amersfoort waren het overbruggen van de hoogteverschillen, het organiseren van het vervoersknooppunt en het bieden van overzicht, veiligheid en doorstroming voor de reizigers. De oplossing voor het hoogteverschil is de gelijkvloerse passerelle met verdiept gelegen sporen. De verkeersknoop is ontrafeld door een heldere scheiding van verschillende verkeerssoorten. Aan de behoeften van de reiziger is gedacht door een efficiënte opzet met flankerende zones voor verplaatsing en rust, en door deze te koppelen aan zichtlijnen, ingangen,

stijgpunten, informatiepunten en natuurlijk invallend licht. De overzichtelijkheid en transparantie die daarbij hoort, staat onder druk van de hoeveelheid meubilair en reclameuitingen.

GEBOUW

Op architectonisch niveau ging en gaat het bij dit station vooral om de integratie van station en flankerende functies: het fenomeen van de combibouw. Station Amersfoort is onlosmakelijk onderdeel geworden van een nieuw en langgerekt kantorencentrum aan weerszijden van de spoorzone en flankerende nieuwe verkeersdoorbraken die de verbinding met de binnenstad maken. Toch sneeuwt het station niet onder in het geweld van omvangrijke kantoorgebouwen. De haaks kruisende NS onderdelen (perrons, passerelle, hallen) onderscheiden zich door een hightech-achtige constructie esthetiek in neutrale kleuren met veel natuurlijke lichtinval en uitsluitend spoorgebonden functies. Die uitstraling en programmering maken het station herkenbaar. De commerciële verhuurdelen binnen de combibouw worden daarentegen gekenmerkt door een veelvormig en veelkleurig postmodernisme met golvende contouren, gekromde gevels en verbindende arcades. Deze tweeledige ontwerpbenadering is niet alleen uniek in de Nederlandse stationsarchitectuur, maar heeft bovendien op de plek waar beide stijlen en programma's bij elkaar komen geleid tot een expressief en duidelijk herkenbaar NS gezicht aan de zijde van het Stationsplein. Daar zijn station en kantoren weliswaar functioneel van elkaar gescheiden, maar ruimtelijk via de hal op elkaar betrokken en architectonisch op expressieve wijze met elkaar verweven door zwevende, naar voren reikende 'havenhoofden'.

Naast een functionele integratie is er ook nog sprake van een integratie van oude relict en nieuwe toevoegingen. Dat heeft onder andere geleid tot het opnemen van enkele decoratieve bouwfragmenten van de gesloopte oudbouw in de nieuwbouw, én tot een typologisch en stilistisch interessante dwarsdoorsnede van spoorgerelateerde kapconstructies en perrongebouwtjes uit de twintigste eeuw. De perrongebouwtjes kampen met leegstand. Dat vraagt om aandacht, ook in relatie tot de OV-chippootjes.



Spoorwegenkaart (1897): Utrecht als centraal knooppunt voor de Staatsspoorwegen (blauw), en Amersfoort voor de NCSM (oranje) en de HIJSM (rood). Bron: NVBS.



Het gesloopte station Amersfoort Staat uit 1886 (bron: stationsweb.nl).



Voormalig station Amersfoort NCSM uit 1863 / 1875 aan het Smallepad.



Het gesloopte station Amersfoort uit 1902: zicht vanaf het verlaagde tweede perron in westelijke richting op het gelijkvloerse station en passerelle (bron: stationsweb.nl).

HISTORISCHE CONTEXT

Amersfoort en haar centrale station hebben al anderhalve eeuw een moeizame relatie. Aanvankelijk waren er teveel stationsgebouwen en toen er uiteindelijk één station was, lag het te ver weg en bleef ook na de nieuwbouw een duidelijke oriëntatie op de binnenstad uit. Daar komt bij dat het huidige stationsgebouw zich niet eenduidig manifesteert. De integratie in een kantorencomplex, de historische gelaagdheid van de onderdelen en de verschillende ontwerphandschriften zorgen voor een samengesteld totaalbeeld dat je niet meteen overziet en begrijpt. Daarvoor is inzicht in de historische achtergronden nodig.

ANKERPUNT IN DE STADSONTWIKKELING

stationslocatie

Station Amersfoort ligt opmerkelijk ver van de binnenstad verwijderd. Die plek is te begrijpen vanuit de lokale spoorgeschiedenis: een verhaal van kruisende spoorlijnen, verschillende spoorwegmaatschappijen en vier (!) oudere stationsgebouwen. Daarom ter verklaring een korte terugblik in de tijd (voor een beeldende ondersteuning hiervan zie de kaartenreeks op de volgende pagina).

- De spoorlijn Utrecht - Amersfoort - Zwolle van de *Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij* (NCSM) kwam in 1863-1864 gereed en kreeg nabij de binnenstad een station aan het Smallepad. Architect N.J. Kamperdijk leverde hiervoor een standaardontwerp in neoclassicistische stijl. Station Amersfoort NCSM heeft de status van rijksmonument en is herbestemd.
- De spoorlijn Amsterdam - Amersfoort - Zutphen van de *Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij* (HIJSM) kwam in 1874-1876 gereed en kruiste in Amersfoort de oudere

lijn van de NCSM. Station Amersfoort NCSM aan het Smallepad ging als gezamenlijk station dienen en werd daartoe aan weerszijden uitgebreid.

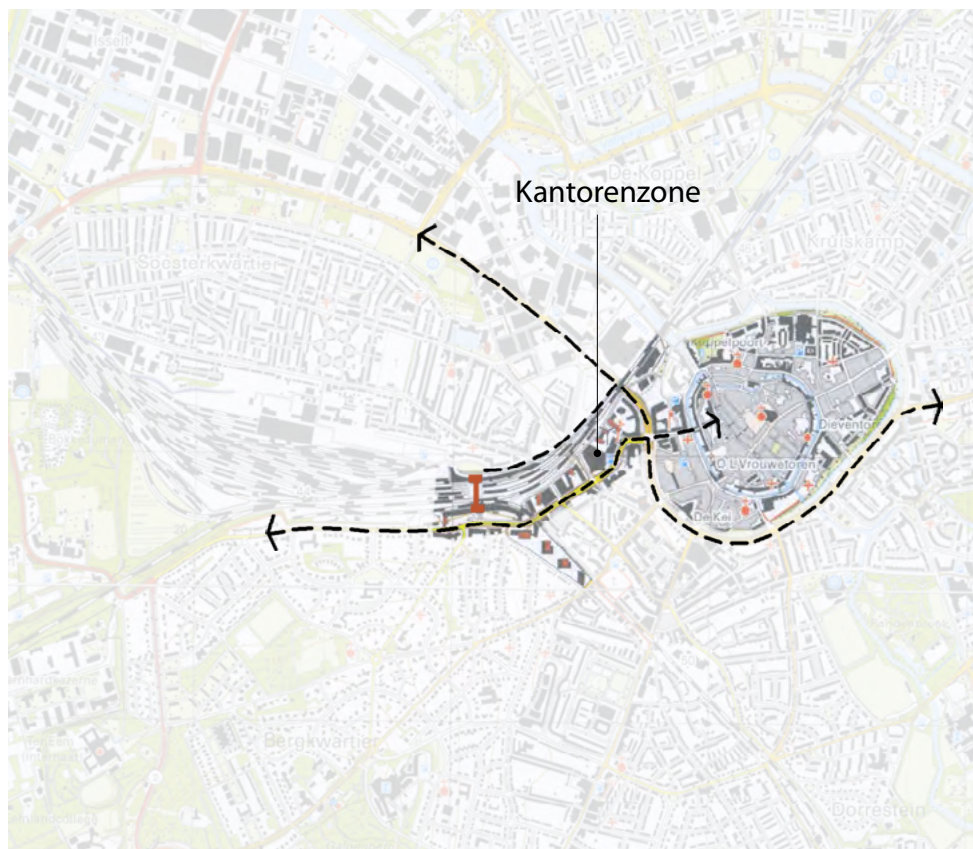
- De spoorlijn Amersfoort – Kesteren met aansluiting op Nijmegen en Duitsland kwam in 1886 gereed en werd in exploitatie gegeven bij de HIJSM. Deze lijn liep in Amersfoort aanvankelijk dood en had een eigen kopstation ter plaatse van het huidige viaduct in de Stationsstraat. Deze halte kreeg de naam station Amersfoort Staat (gesloopt). In 1889 kwam een verbinding met de oudere spoorlijnen tot stand en werd een overstapstation gebouwd vóór de splitsing naar de stations NCSM en Staat. Dit station met de naam Aansluiting had geen in- of uitgang, maar was uitsluitend bestemd voor het splitsen van treinen en voor het overstappen van treinreizigers.
- Om een einde te maken aan de onpraktische situatie van drie stations op korte afstand van elkaar werd in 1896 besloten tot de bouw van een nieuw gezamenlijk station. Dat vierde stationsgebouw werd in 1902 gerealiseerd naar ontwerp van architect D.A.N. Margadant. Over de locatie werd jarenlang gediscussieerd, omdat de gemeente en de spoorwegmaatschappijen het niet eens waren over de afstand van het station tot de binnenstad enerzijds en het emplacement anderzijds. Als compromis rolde er een locatie uit op tien minuten lopen van de binnenstad: vanuit de binnenstad gezien de eerst mogelijke plek waar de verschillende spoorlijnen bij elkaar kwamen en een recht stuk spoor vormden.
- De locatie van dit station bleef ongewijzigd toen in 1995-1997 een nieuw station werd gebouwd op de oude plek omdat dichterbij de binnenstad onvoldoende ruimte was. Wel werd destijds getracht de ruimtelijke relatie tussen station en binnenstad te versterken (later meer hierover).



Topografische kaart uit 1890: het spoorwegennet bij Amersfoort met de opeenvolgende stationsgebouwen Amersfoort NCSM (1), Staat (2), Aansluiting (3) en de stationslocatie die in 1902 werd gerealiseerd (4). De eerste drie afzonderlijke stations komen uiteindelijk samen op één locatie, maar de afstand tot de binnenstad is groot.



Topografische kaart uit 1930 met de toenmalige relatie van het station met de omgeving. Het station is primair georiënteerd in zuidelijke richting op De Berg met drie zichtassen. De verbindingen met de rest van de stad zijn gebrekkig: geknikte naar de binnenstad (oosten) en indirect via een omweg met het Soesterkwartier (noorden). Aan de achterzijde van het station vormt het emplacement de aanhechting met de Wagenwerkplaats, maar creëert ook een barrière.



Overzicht van de locatie en positie van het station in de stad aangegeven op een reeks bewerkte historische topografische kaarten

(bron: Dienst voor het Kadaster en Openbare Registers, Topografische Dienst, Apeldoorn 2013).

Legenda:

-  Spoor
-  Station
-  Verbinding
-  Rangeerterrein

Topografische kaart uit 2012. Het vernieuwde station (rode I) heeft een tweezijdige oriëntatie en ontsluiting en maakt primair onderdeel uit van een kantorenreeks aan weerszijden van de spoorzone richting de binnenstad. De verbindingen tussen station en binnenstad / Soesterkwartier zijn verbeterd. De structurele relatie met De Berg is sterk afgezwakt.



1. Uitsnede uit het plan voor villapark De Berg uit 1900 van de tuinarchitecten Smits en Schulz. De rode vlek linksonder met de hoofdletter S is het station (bron: Museum Flehite).



2. De rotonde met plantsoen als scharnierpunt tussen station en villapark (bron: stationsweb.nl).



3. Overzicht van de Wagenwerkplaats in de richting van de binnenstad in het derde kwart van de twintigste eeuw (bron: wagenwerkplaats.eu).



4. Gesloopte voetbrug ter plaatse van de huidige Brouwerstunnel (bron: NVBS).

stationsomgeving

Het karakter van de huidige stationsomgeving werd in belangrijke mate gevormd aan het begin van de twintigste eeuw. Enerzijds door de aanleg van een uitgestrekt spooreplacement met Wagenwerkplaats en Spoorbuurt ten noorden van het station. Anderzijds door de bouw van een chique woonwijk ten zuiden ervan.

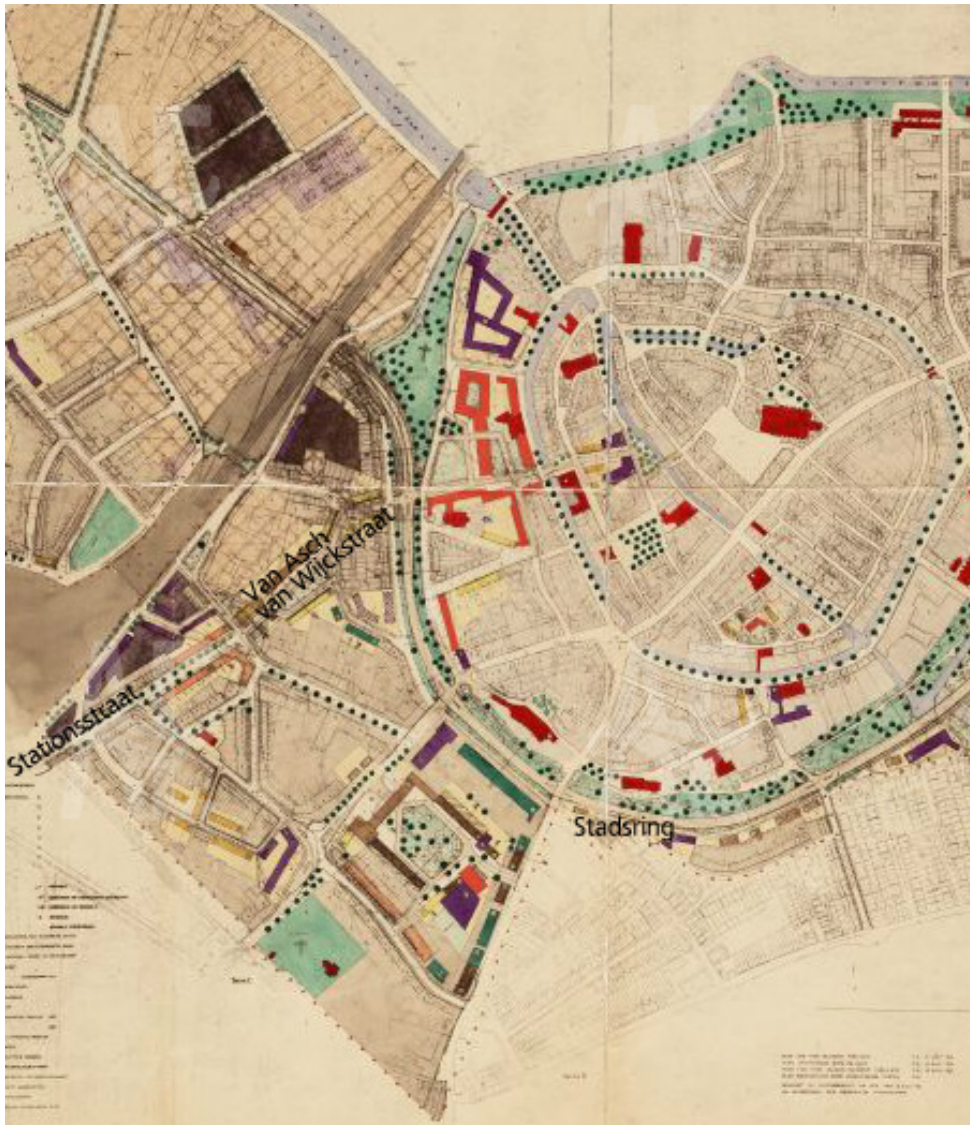
Bij afbeelding 1 en 2

Het in 1902 geopende nieuwe station was een katalysator voor de ontwikkeling van De Berg; een geaccidenteerde groene uitloper van de Utrechtse Heuvelrug. In opdracht van de *NV Amersfoort, Maatschappij tot exploitatie van onroerende goederen* hadden de tuinarchitecten Smits en Schultz in 1900 voor De Berg een villapark in Engelse landschapsstijl ontworpen. Gedurende de eerste helft van de twintigste eeuw werden de fraaie landschappelijke omgeving en de nabijheid van het station actief ingezet om mensen van buiten Amersfoort naar dit villapark te lokken. Het gerealiseerde stratenpatroon was met drie lange zichtassen gericht op de rotonde met bloemperk op het stationsplein. Omgekeerd was het station met de voorgevel gericht naar het villapark. De structurele samenhang tussen station en villapark was destijds daardoor groter dan die met de binnenstad.

Bij afbeelding 3 en 4

Kort na de bouw van het nieuwe station besloot de HIJSM om de Wagenwerkplaats voor onderhoud te verplaatsen van Haarlem naar het meer centraal gelegen Amersfoort. Temidden van een uitgestrekt spooreplacement verzezen vanaf 1904 o.a. een hoofdgebouw met tien evenwijdige sporen, magazijnen, ketelhuis, veerensmederij en

rijtuigloods (deels naar ontwerp van architect D.A.N. Margadant). De arbeiders van de Wagenwerkplaats werden hoofdzakelijk gehuisvest in de Spoorwijk, het latere Soesterkwartier, aanvankelijk in barakken en vanaf 1915 in permanente woningen. Deze door spoorlijnen omgeven woonbuurt lag weliswaar dicht bij het werk maar geïsoleerd ten opzichte van de stad: de twee spoorwegovergangen aan de stadzijde waren vaak en lang dicht. Enige verlichting bood de luchtbrug voor voetgangers die vanaf 1902 het Smallepad met de Soesterweg verbond. Kortom, aan de achterzijde van het station zorgden de spoorlijnen voor een functionele verbinding met de Wagenwerkplaats én voor een barrière tussen het Soesterkwartier en de rest van de stad.



Om de verkeersdoorstroming in Amersfoort te verbeteren werd in het Kernplan (D. Zuiderhoek, 1951) voorgesteld: de aanleg van een Stadsring met spoortunnel en daarop aansluitend een verkeersdoorbraak (Van Asch Van Wijkstraat) tussen binnenstad en Stationsstraat. Deze planelementen zijn later ook gerealiseerd. Het station ligt net buiten de kaart, links van het woord Stationsstraat (bron: gemeente Amersfoort).



De status van groeikern werd aangegrepen om de commerciële centrumfuncties te versterken (blauw), de spoorzone te transformeren in een kantoren- en dienstencentrum (rood) en de eerder voorgestelde doorbraak tussen Stationsstraat en binnenstad te realiseren. Het station is aangegeven met de hoofdletter S. Uitsnede uit de stadsvernieuwingskaart voor het Centraal StadsGebied (bron: gemeente Amersfoort).

Deze tweedeling in de stationsomgeving onderging in de tweede helft van de twintigste eeuw grote veranderingen. De ontwikkelingen waren er toen vooral op gericht om de verkeersdoorstroming in de stad te verbeteren, de capaciteit van het railverkeer te vergroten en de economische activiteit in de spoorzone nieuw leven in te blazen. Belangrijke aanjagers daarvoor waren:

- De groeiende mobiliteit (zie linker kaart en p.13). De ontsluiting van de stationsomgeving werd in de jaren vijftig, zestig en zeventig grondig verbeterd door een reconstructie van het Stationsplein (rotonde werd rechthoekig plein met gescheiden functies), de aanleg van de Brouwerstunnel voor fietsers en voetgangers (voetbrug uit 1902 kwam daardoor te vervallen), de aanleg van het zuidwestelijke deel van de Stadsring (singel werd daarvoor gedempt), de aanleg van een verkeerstunnel onder het spoor in het verlengde van de Stadsring en het forceren van een verkeersdoorbraak tussen de Stadsring en de Stationsstraat (aanleg van de Van Asch van Wijckstraat). Het Stationsplein weekte zich zo los van De Berg, ontwikkelde zich ruimtelijk en programmatisch meer naar de Stationsstraat en kreeg via de doorbraak, de Stadsring en de verkeerstunnel een betere aansluiting op het stedelijk netwerk.
- Het groeikernenbeleid (zie rechter kaart). Begin jaren tachtig werd Amersfoort door het Rijk aangewezen als groeikern met als doelstelling om in ruim tien jaar

vijftienduizend woningen te realiseren. De voorzieningen en de werkgelegenheid in de stad moesten met de sterke bevolkingstoename meegroeien. De gemeente zag daarvoor kansen in de binnenstad en omgeving, en initieerde daarom het project *Centraal Stadsgebied* (CSG). Omdat de industriële bedrijvigheid steeds verder in het slop raakte en winkeluitbreiding buiten de Stadsring geen optie was, werd specifiek voor de spoorzone ingezet op de ontwikkeling van een kantoren- en dienstencentrum. Daarmee werd voortgeborduurd op de kantoren die sinds de jaren zestig al waren gebouwd aan het Stationsplein, de Stationsstraat en de Berkenweg.

- Het A-locatie beleid. Met de kantoorontwikkeling werd aangesloten op het Rijksbeleid inzake verdichting op A-locaties. Dat wil zeggen, de ontwikkeling van kantoren met een minimum aan parkeerplaatsen in een straal van vijfhonderd meter rond een station dat hiermee uit zijn solitaire positie werd bevrijd. Het stationsgebied nam een sleutelpositie in: voor de gemeente Amersfoort omdat zo de ruimtelijke relatie met de binnenstad verbeterd kon worden, en voor NS vanwege haar omvangrijke grondposities die beschikbaar kwamen voor commerciële exploitatie. Voor NS speelde destijds ook nog de volgende kwestie.
- Het nieuwe dienstregelingsmodel. Om het landelijke spoornet beter te benutten

begon NS in 1988 met *Rail21* een omvangrijk investeringsprogramma. De inzet hiervan was het formeren van een samenhangend netwerk van intercity's, sneltreinen en stoptreinen. Voor het landelijk centraal gelegen station Amersfoort betekende dit onder andere een verdubbeling van het aantal sporen en verlenging van de perrons. Deze opgave ging hand in hand met het vorige punt: als onderdeel van de geleidelijke transformatie van de spoorzone in een kantorencentrum kreeg Amersfoort in de periode 1995-2004 een nieuw, efficiënt en groot station met door kantoren geflankeerde entrees aan beide zijden van het spoor.

De ruimtelijke relatie van het station met De Berg werd grotendeels verbroken en omgebogen richting de binnenstad, en aan de andere spoorzijde werd de relatie met het Soesterkwartier juist versterkt door het doortrekken van een passerelle naar een tweede stationsentree aan de 'achterzijde' (zie kaart p.13). De functionele relatie van het station met de Wagenwerkplaats werd in 2000 verbroken: de werkplaats sloot haar deuren, een deel van de bebouwing kreeg de status van rijksmonument en werd herbestemd. Ook het gebruik van de spoorlijn naar Kesteren wijzigde. Deze lijn was sinds 1944 alleen nog in gebruik voor goederenvervoer en sinds 1988 zelfs uitsluitend voor vervoer van auto's van en naar importeur PON in Leusden (verder zuidwaarts werd de spoorlijn opgebroken).

Het Stationsplein in de opeenvolgende ontwikkelingsfasen.



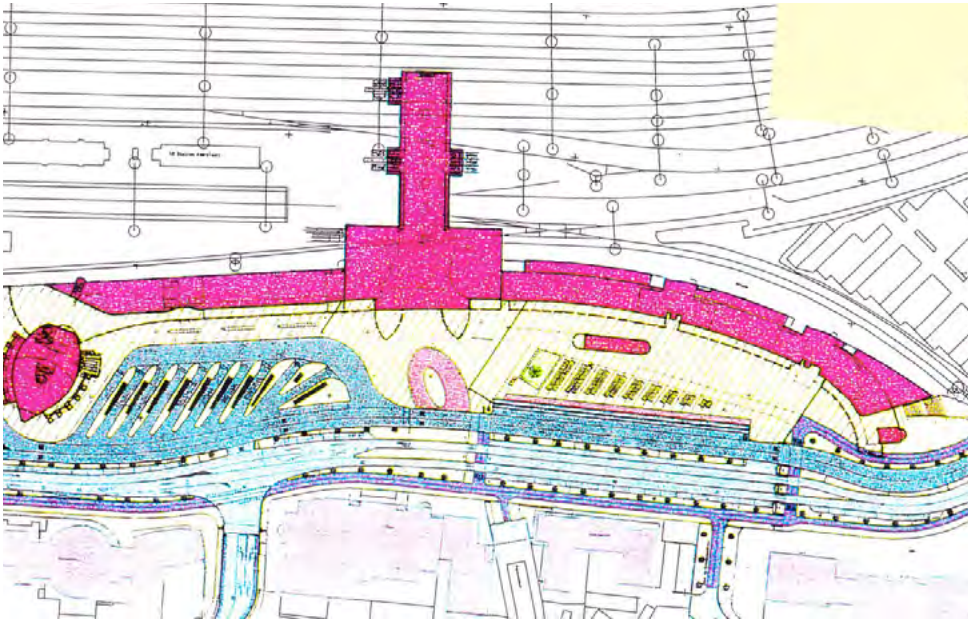
Het Stationsplein in verschillende fasen. Hier de oorspronkelijke situatie waarbij de wegen uit villapark De Berg samenkomen bij de rotonde op het Stationsplein (bron: stationsweb.nl, vogelvluchtperspectief uit 1950).



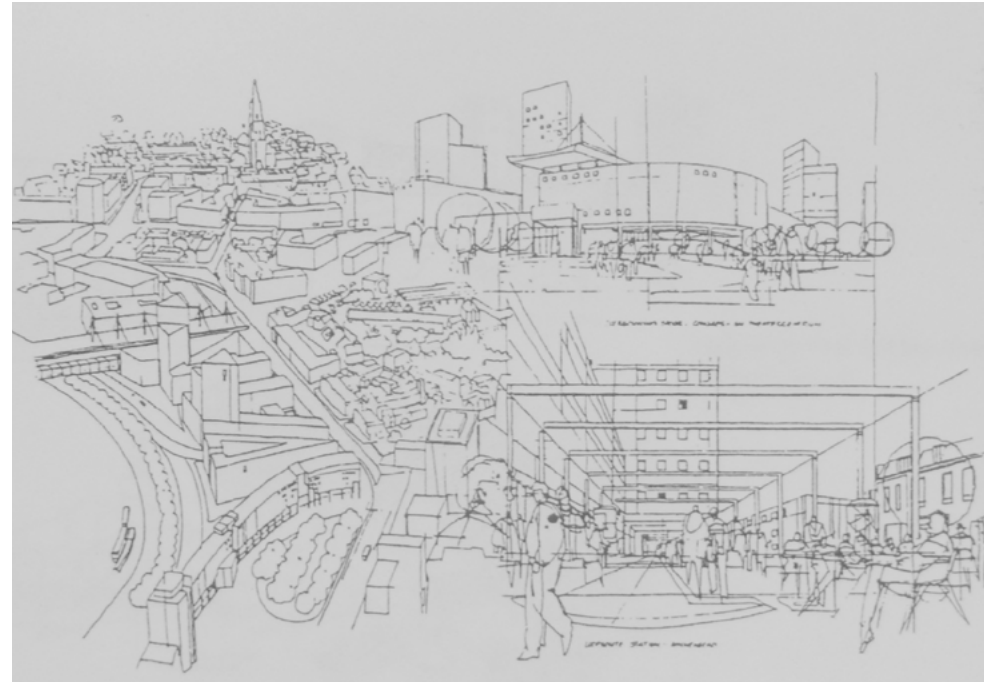
Het Stationsplein in verschillende fasen. Hier een vogelvluchtperspectief uit 1980 in de andere richting na de herinrichting en vergroting van het Stationsplein. Aan de overzijde is de wand met kantoorgebouwen in aanbouw (bron: stationsweb.nl).



Het Stationsplein in verschillende fasen. Hier een vogelvluchtperspectief van de huidige situatie waarin het Stationsplein fors is opgerekt en functioneel is gezoneerd: links de bussen, in het midden kiss and ride en rechts de fietsen en de taxi's. Uitgevoerd in 1997-1999 naar ontwerp van VHP (bron: archiefzeeland.nl).



Het Stationsplein naar ontwerp van VHP uit 1997-1999. Duidelijk zichtbaar is de functionele zonering met links de bushalte, in het midden de kiss and ride lus en rechts de boven- en ondergrondse fietsenstalling. De lichtgeel gekleurde verblijfsruimte was aanvankelijk voorzien met bomen maar wordt thans voor een groot deel ingenomen door gestalde fietsen hetgeen de beleving en kwaliteit van het plein geen goed doet. Ook goed zichtbaar is het dikke pakket van evenwijdige taxi-, bus-, auto- en fietsbanen alsmede de reeks grootschalige kantoorgebouwen (roze) als verkeerskundige en fysieke barriere tussen het Stationsplein en villawijk De Berg aan de zuidzijde. Oorspronkelijk leidden drie straten vanuit De Berg recht naar het station. De buitenste twee zijn op het uiteinde iets omgeknikt en de rechter twee zijn bovendien niet meer toegankelijk voor snelverkeer. De hoofdrichting is op het nieuwe Stationsplein aldus een kwartslag gedraaid in de richting van de binnenstad (bron: J. van Belkum).



In de verbindingszone tussen het station en de binnenstad was aanvankelijk een bonte en levendige mengeling van functies voorzien met woningen, horeca, terrassen, kantoren en culturele voorzieningen. Deze compilatietekening schets een beeld van deze ambitie. Bij de realisatie ervan gold een flexibele planning op basis van allerlei deelplannen. Bij gebrek aan een planmatig totaalconcept en een stedenbouwkundige supervisie ontstond uiteindelijk een monofunctionele en voor de passant onaantrekkelijke reeks van kolossale op zichzelf staande kantoorgebouwen. De aansluiting hiervan op de kantoorvleugel van het Stationsplein ontbreekt. Ook de horeca in de plint van het Stationsplein krijgt geen vervolg in het kantorenlint richting de binnenstad. Bovendien is in afwijking van de tekening de voetganger in de gerealiseerde route ondergeschikt gemaakt aan het snelverkeer. Meer hierover in het hoofdstuk stedenbouwkundige context (bron: gemeente Amersfoort).



Combibouw: station Steenwijk, C. Douma 1972 (bron: Douma, 1998).



Combibouw: station Veenendaal Centrum, C. Douma 1981 (bron: Douma, 1998).



Combibouw: station Eindhoven Noordzijde, J. Bak 1991 (bron: Douma, 1998).



Combibouw: station 's-Hertogenbosch, R. Steenhuis 1998 (bron: Douma, 1998).

ARCHITECTUURHISTORISCHE PLAATSBEPALING

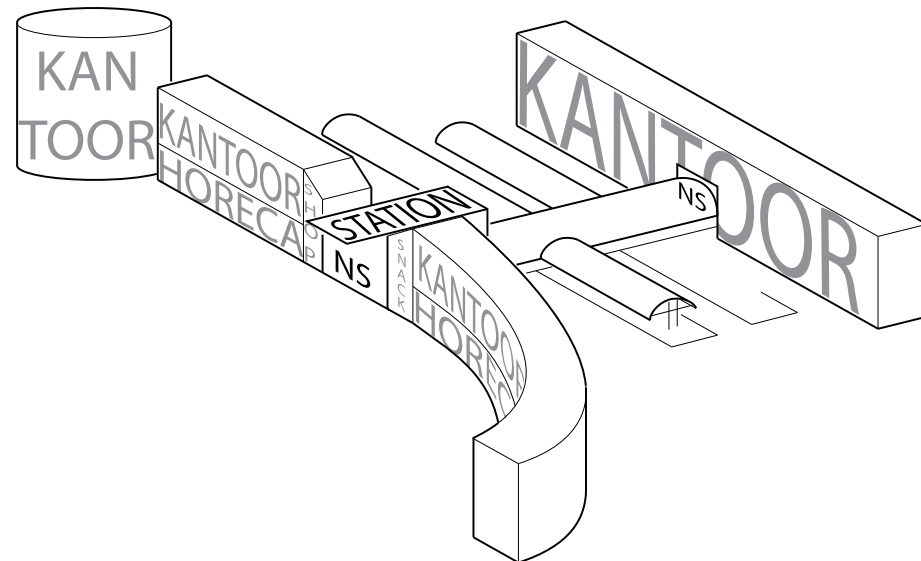
typologie: combibouw

Opvallend aan station Amersfoort is dat het niet op zichzelf maar in combinatie met andere functies is ontworpen. Het fenomeen combibouw deed zich voor het eerst voor in Heemskerk (D.J. Wagenaar, 1969) waar het station onderdeel werd van een supermarkt, en in Steenwijk (C. Douma, 1972) waar het station en het flankerende postkantoor architectonisch gelijkwaardig aan elkaar werden ontworpen. Combibouw ontstond destijds vanuit:

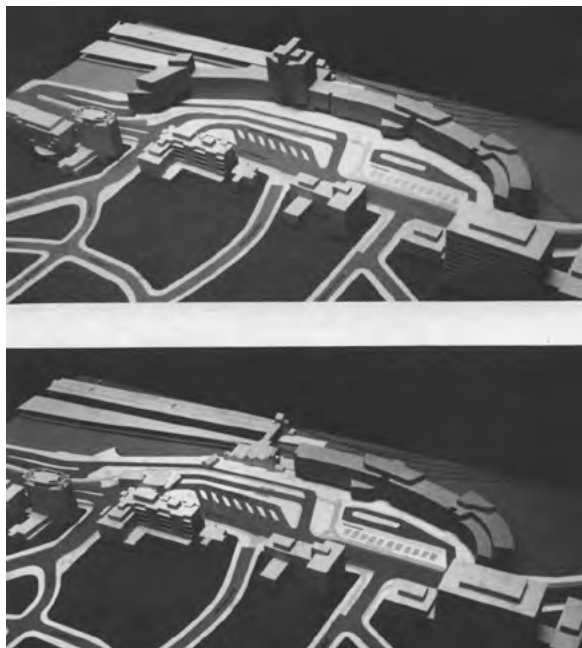
- De behoefte om de kleiner wordende stations omvang te geven door combinaties met andere functies aan te gaan.
- De verwachting van wederzijdse klantenbinding.
- Een streven naar levendigheid en sociale veiligheid.
- De wens om in het woon-werkverkeer het openbaar vervoer te bevorderen.
- De mogelijkheden om het eigen grondbezit rond stations financieel en functioneel beter te benutten.

Combibouw leidde veelal tot de transformatie van verkeersknopen in stedelijke knooppunten en daardoor tot een betere verwevenheid van station en stad. Maar het betekende meestal ook gezichtsverlies voor NS. Binnen het gedeelde gebouwconcept was het station veelal een ondergeschikt onderdeel, en daardoor onherkenbaar en onvindbaar. Dat gold vooral in de vroege combinatie met kantoorontwikkeling, zoals in Den Haag CS (K. van der Gaast en J. Bak, 1970-1975), Veenendaal Centrum (C. Douma, 1981), Goes (K. van der Gaast, 1982) en Den Haag Mariahoeve (Kraayvanger, 1984). NEMEOG - een dochteronderneming van NS en voorganger van NS Vastgoed - ontwikkelde kantoren op grond van NS en verkocht deze na realisatie aan beleggers. Het station werd gereduceerd tot een

onbeduidende entree in een grootschalige kantoorwand. Als reactie daarop kregen latere combistations een herkenbaarder gezicht qua uitstraling, materialisatie en ruimtewerking. Die omslag in de combibouw voltrekt zich in de jaren negentig en is goed te zien bij de stations Eindhoven Noordzijde (J. Bak, 1991), Hilversum (J. van Belkum ARCADIS, 1992) en 's-Hertogenbosch (R. Steenhuis, 1998). Een echt overtuigende uitwerking is Amersfoort waar het station een dominante en herkenbare entree heeft gekregen: hoge hal, royale glazen gevelpui en plastische kantoorannexen die het station vooral op het voorplein smoel geven maar functioneel gescheiden zijn van de hal (entrees aan de buitenzijde). Op de volgende pagina meer over de overwegingen daarbij.



Schematische weergave van het principe combibouw, zoals dat in Amersfoort gestalte heeft gekregen.



Maquette met boven de aanvankelijke voorkeursvariant met toren boven de stationshal en onder de gefaseerde uitvoering (bron: gemeente Amersfoort).



Gefaseerde uitvoering: links het oude station en rechts de eerste kantoorvleugel in aanbouw omstreeks 1988-1989 (bron: stationsweb.nl).



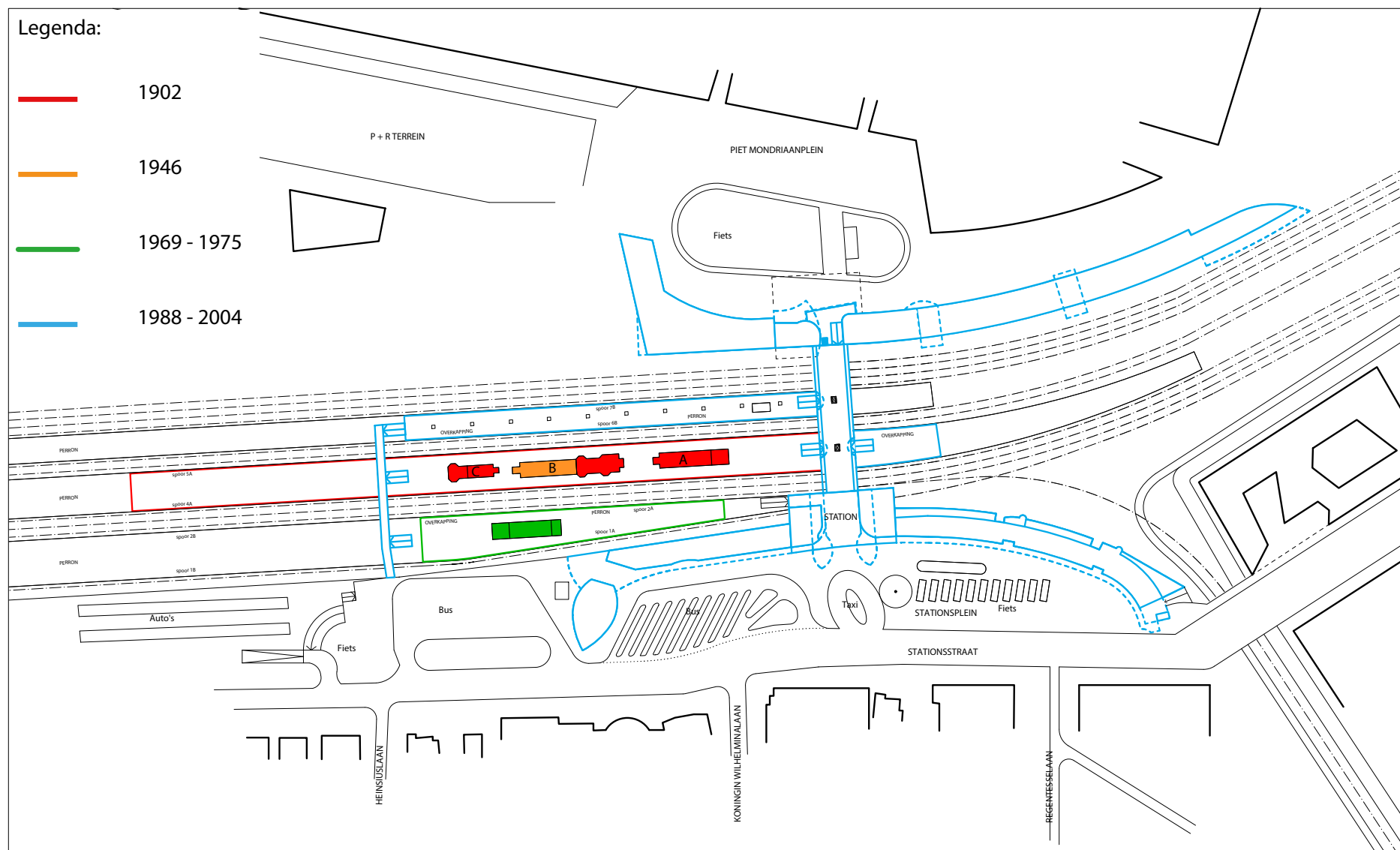
Eerste concept voor de noordwand van het station: vrijstaande stationshal geflankeerd door kantoren (bron: Vreeze, 2012).



Uitgevoerde concept voor de noordwand van het station: stationshal geïntegreerd in een ononderbroken kantoorwand (bron: Vreeze, 2012).

In Amersfoort gingen in de jaren tachtig de planvorming voor de transformatie van de spoorzone in een kantorencentrum en de planontwikkeling voor een nieuw station gelijk op (zie vorige paragraaf). Combibouw lag dan ook voor de hand. De eerste ontwerpschetsen halverwege de jaren tachtig tonen op hoofdlijnen het uiteindelijk gerealiseerde concept: een station met aan weerszijden gebogen kantoorvleugels die een langgerekt en vergroot stationsplein omarmen. Daarvoor moesten onder andere het oude station, het voormalige tramstation en een gebouwde fietsenstalling wijken. De manier waarop de stationshal een plek in de kantorenwand moest krijgen, was jarenlang onderwerp van studie. De uitgewerkte opties varieerden van een hal met hoge kantoortoren, een hal met enkele kantoorlagen gelijkwaardig aan de flankerende kantoorvleugels of een hal zonder verhuurverdiepingen. Aanvankelijk ging de voorkeur uit naar de goedkoopste torenvariant, maar omstreeks 1988 raakte de stationsnieuwbouw door *Rail21* in een stroomversnelling en namen NS en onroerend goedmaatschappij NEMEOG afscheid van deze variant. Beide partijen wilden namelijk voorkomen dat er mogelijk vertraging bij de bouw van het station op zou treden door afhankelijkheid van kantoorhuurders, zoals eerder in Hilversum het geval was. De versmelting van station en kantoren bleek op dat punt namelijk zijn beperkingen te hebben in tijden dat de vastgoedontwikkeling in het slob zat. De gebogen oostvleugel voor Twijnstra Gudde in de kromming van de spoorlijn naar Leusden was toen al in aanbouw, voor de westvleugel was een huurder gevonden maar voor de kantoortoren boven de hal nog niet. Daarom viel de uiteindelijke keuze op een hal zonder bovenliggende verhuurverdiepingen. De hal werd als het

ware het atrium voor de flankerende kantoorunits die - omwille van de flexibiliteit - entrees buiten de hal kregen: functioneel gescheiden, ruimtelijk op elkaar betrokken en architectonisch benut om het station smoel te geven. Dat betekende een letterlijke doorbraak in de kantorenwand aan het Stationsplein, en een figuurlijke doorbraak in de eerder geschetste ontwikkeling van de combibouw. Want meer dan in de eerdere combistations en de eerdere ontwerpvarianten kreeg station Amersfoort bij deze oplossing een zelfstandig en herkenbaar NS-gezicht. Dit geslaagde model van combibouw is elders niet meer herhaald als gevolg van situationele gegevens, financiële kaders en/of ambities. Zo werd ook aan de minder prominente 'achterzijde' van station Amersfoort de in 2003-2004 gerealiseerde secundaire stationshal weer volledig geïntegreerd in een kantorenwand (Eempolis): geen zelfstandig onderdeel zoals aan het Stationsplein, maar de inspringende bouwmassa, grote glazen pui en vide vestigen wel de aandacht op de stationsentree.



Station Amersfoort: periodiseringskaart.

bouwgeschiedenis: historisch gelaagd

Station Amersfoort is - zoals hiervoor besproken – als onderdeel van combibouw gefaseerd tot stand gekomen. Deze jongste bouwphase (1988-2004) is weliswaar dominant aanwezig, maar ook van de vroegste en tussentijdse bouwfasen van de oudbouw zijn restanten bewaard gebleven. Station Amersfoort is kortom een samengesteld geheel met onderdelen uit verschillende bouwfasen. Hier volgt een overzicht.

- 1902: eerste station

Architect D.A.N Margadant ontwierp destijds een volledig nieuwe accommodatie met stationsgebouw, doodlopende passarelle, perronkappen en perrongebouwen. Van deze bouwphase resteren anno 2013 de volgende onderdelen:

- Overkapping tweede perron ten westen van de nieuwe passarelle.
- Perrongebouwen A, B en C op het tweede perron.
- Bouwsculpturen naar ontwerp van P.E. van den Bossche: zes zandstenen gevelfragmenten van het gesloopte stationsgebouw zijn als decoratie geplaatst op glazen kolommen voor de drie liftschachten in de passerelle, en twee zandstenen gevelreliëfs van het gesloopte stationsgebouw zijn geplaatst tegen de kopgevel aan de achterzijde van perrongebouw B.

- 1946: wederopbouw

In het najaar van 1944 voerden de geallieerden driemaal een luchtaanval uit op station Amersfoort. Daarbij raakte o.a. perrongebouw B op het tweede perron gedeeltelijk beschadigd. Deze schade werd in 1946 hersteld. Van de wederopbouwwerkzaamheden resteren anno 2013 de volgende onderdelen:

- De achterste helft van perrongebouw B.

- 1969-1975: aanpassing eerste perron

Voor de wijziging van het eerste spoor van een doodlopend in een doorgaand traject werd de achterzijde van het station gesloopt en waren diverse nieuwe voorzieningen nodig. Van deze verbouwing resteren anno 2013 de volgende onderdelen:

- Perronoverkapping eerste perron ten westen van de nieuwe passarelle (architect Koen van der Gaast).
- Perrongebouw eerste perron met kiosk, wachtkamer en kantoor (architect Hans Bak).

- 1988-2004: nieuwbouw station

Omdat NS het oude verbouwde station te klein, te verouderd, te weinig flexibel en onvoldoende voorzieningen en uitstraling vond hebben, ontwierp architect Jan van Belkum (ARCADIS) ter plaatse een nieuw stationscomplex met entrees en kantoorvleugels aan de voor- en achterzijde, een verbindende passarelle en een extra derde perron. Deze onderdelen kwamen gefaseerd tot stand, met achtereenvolgens:

- De oostelijke kantoorvleugel (Twinstra Gudde).
- De stationshal met de passarelle.
- Het derde perron inclusief de overkapping.
- Het oostwaarts verlengde tweede perron inclusief de overkapping.
- De westelijke kantoorvleugel (De Argonaut).
- De westelijke loopbrug over de perrons.
- De noordelijke kantoorvleugel (Eempolis) met stationsentree en aansluiting op de passarelle.

NB. Tijdens deze bouwphase kwamen aan de westzijde de kopsporen in het eerste en tweede perron te vervallen (nog herkenbaar in de bestrating van beide perrons: andere kleur betonnen stoeptegel). Dat verklaart de enorme lengte- en breedtemaat van deze perrons en de hoogtemaat van de kap op het tweede perron.



Resterende onderdelen uit de bouwphase 1902.



Resterende onderdelen uit de bouwfasen 1946 (links) en 1969-1975 (overige).



Onderdelen uit de bouwphase 1988-2004.

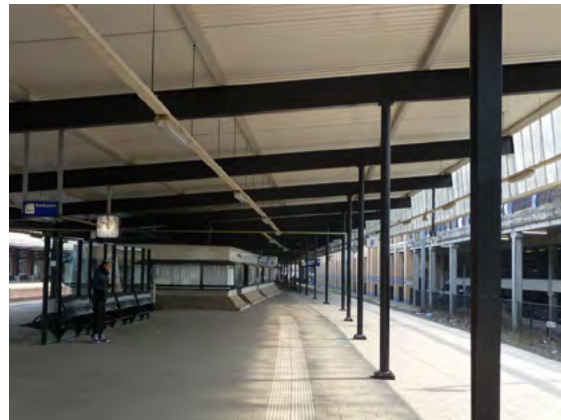




Het handschrift van architect D. Margadant.



Het handschrift van architect K. van der Gaast.



Het handschrift van architect J. Bak.



architecten: oeuvre en handschrift

Door de specifieke bouwgeschiedenis is station Amersfoort een historisch gelaagd complex waarin verschillende ontwerphandschriften uit opeenvolgende bouwfases herkenbaar zijn. Architect Jan van Belkum (ARCADIS) heeft in de jongste bouwfase een sterk stempel op het station gedrukt. Niettemin zijn er sporen achtergebleven van zijn voorgangers Dirk Margadant, Koen van der Gaast en Hans Bak.

- Margadant, Van der Gaast en Bak

In de paragraaf 'bouwgeschiedenis' is aangegeven dat van Margadant's schepping slechts enkele restanten bewaard zijn gebleven, en dat de architecten Van der Gaast en Bak alleen bescheiden toevoegingen aan het station hebben verzorgd. Deze restanten en secundaire onderdelen van station Amersfoort zijn voor de oeuvres van genoemde architecten niet bijzonder van belang. Daarom wordt hier volstaan met een kort overzicht van hun werk.

- Architect Dirk Antonie Nicolaas Margadant (1849-1915) was van 1870 tot 1909 als huisarchitect in vaste dienst bij de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). Hij ontwierp in het westen van Nederland een tiental stations in uiteenlopende bouwstijlen die destijds gangbaar waren, zoals de rondboogstijl van het neoclassicisme (Leiden 1880, gesloopt 1951), de decoratieve stijl van de neorenaissance (Schiedam 1888, gesloopt 1963) en de rationalistische overgangsstijl met invloeden van Berlage en Jugendstil (Amersfoort 1902, gesloopt 1995). De resterende perrongebouwen op perron 2 zijn architectonisch familie van elkaar en hebben een fraai verzorgd gevelbeeld in de toenmalige mode: metselwerk met plint, lisenen en segmentboogfries, samengestelde meerruits segmentboogvensters, hardstenen lijsten en zandstenen ornamenten. Zijn belangrijkste stationsontwerpen zijn

evenwel die van Den Haag Hollands Spoor (1891) en Haarlem (1906), waar hij de scherpe scheiding tussen hoofdgebouw en sporen ophief door de introductie van een verhoogde spoorbaan met tunnels en een breed eilandperron met voorzieningen.

- Architect Koenraad van der Gaast (1923-1993) trad in 1950 in dienst bij NS. Drie jaar later volgde hij Van Ravesteyn en Schelling op als hoofd van het architectenbureau. In die functie bepaalde hij tot begin jaren tachtig met meer dan dertig stationsontwerpen het gezicht van NS. Van der Gaast hanteerde een functionalistische bouwstijl, was gericht op een efficiënte logistiek en legde meestal meer nadruk op de kap als beeldbepalend element dan op de façade van het station. Tot zijn belangrijkste werk horen de stations van Eindhoven (1956), Venlo (1958), Almelo (1962) en vooral Tilburg (1965). De overkapping van het eerste perron in Amersfoort is in zijn functionele eenvoud kenmerkend voor Van der Gaast maar neemt in zijn oeuvre geen belangrijke plaats in.
- Architect Hans Bak (1929) kwam in 1962 in dienst bij de afdeling gebouwen van NS en stapte in 1974 over naar Articon in Amersfoort. Hij ontwierp een groot aantal stations en kunstwerken voor NS. Daarbij liet hij zich inspireren door het functionalisme van het naoorlogs modernisme. Kenmerkend voor de talrijke voorstadstations die hij ontwierp, is het modulaire concept waarbij standaardcomponenten in wisselende samenstellingen voor variatie zorgen en één taal spreken. Opvallend aan zijn perrongebouw in Amersfoort zijn het gewassen grondbeton, de afgeschuinde hoeken en de plastiek van de gevels. Deze kenmerken zien we achtereenvolgens terug in 'zijn' stations Den Haag CS, Breda en Rotterdam Alexander (i.s.m. W. Trabski). Het incident in Amersfoort speelt in zijn oeuvre geen rol van betekenis.



Station Heerenveen 1983 (bron: Douma, 1998).



Station Dordrecht Stadspolders 1990 (bron: Douma, 1998).



Station Hilversum 1990-1992 (bron: Douma, 1998).



Station Sittard 1993 (bron: Douma, 1998).



Station Amsterdam CS IJ-zijde 1997 (bron: Douma, 1998).



Station Amsterdam Bijlmer ArenA 2006 (bron: Douma, 1998).



Station Schiedam 1998-2000 (bron: stationsweb.nl).

- Van Belkum
ir. J.A. (Jan) van Belkum (1937) studeerde bouwkunde aan de Technische Universiteit Delft, waar hij in 1969 het diploma behaalde. Daarna werkte hij tot 1976 bij verschillende architectenbureaus, doceerde hij in 1977 aan de TU Delft en trad hij in 1978 in dienst bij NS-dochteronderneming Articon te Amersfoort (later Arcadis). In die jaren werd bij Articon en het Ingenieursbureau van NS een aantal veelbelovende en getalenteerde architecten aangesteld: naast Van Belkum waren dat P.A.M. Kilsdonk, H.C.H. Reijnders en R.M.J.A. Steenhuis. Deze jonge garde had onderling veel contact en ging bij C. Douma (hoofd Afdeling Gebouwen, Stedebouw en Vormgeving) en K. van der Gaast (chef Ingenieursbureau) de strijd aan om vernieuwingen gestalte te kunnen geven. Zo ontstond gaandeweg de jaren tachtig in hun werk een aantal gemeenschappelijke kenmerken die als leidraad gingen dienen bij de bouw van nieuwe stations. In hoofdzaak ging het om de volgende uitgangspunten:
 - Architectonische kwaliteit als onderdeel van marketing en klantenwerving. Het besef drong namelijk door dat spectaculaire, monumentale en herkenbare stationsgebouwen het imago van het product en bedrijf konden versterken.
 - Locatiegebonden maatwerk in uiteenlopende bouwstijlen om de gebruikelijke standaardoplossingen en herhalingen te voorkomen.
 - Herkenbare NS huisstijl van bewegwijzering, pictogrammen, kleuren en perronmeubilair als bindend element in de architectonische veelvormigheid.
 - Maximale transparantie, daglichttoetreding en overzichtelijkheid, korte looproutes zonder obstakels,

- duurzame en graffitibestendige materialen omwille van sociale veiligheid en het terugdringen van vandalisme.
- Doorontwikkeling van het door K. van der Gaast geïntroduceerde parapluconcept: een overkoepelende, verbindende en uitnodigende kap als het belangrijkste architectonische element.
- Grote bebouwingsdichtheden met commerciële projectontwikkeling rond het station omwille van de stedenbouwkundige integratie van station en stad.
- Een zorgvuldige omgang met het resterende spoorse erfgoed. C. Douma hanteerde destijds de stelling dat, ondanks de bedrijfseigen dynamiek, van elk stationstype en /of van elke stationsarchitect minstens één representatief voorbeeld behouden mocht blijven. In die gedachtegang mocht de oudbouw van Amersfoort worden gesloopt, omdat van architect Margadant twee spectaculaire stations werden gekoesterd: Den Haag Hollands Spoor en Haarlem. Bovendien was station Amersfoort te klein en te onpraktisch geworden.

Na een periode van sobere en gestandaardiseerde stations in de jaren zestig en zeventig leefde de stationsarchitectuur in de jaren tachtig weer op. De typologische standaarden, de architectonische eenduidigheid en de voorkeur voor oranje en bruin maakten plaats voor spectaculaire stationsgebouwen in uiteenlopende, experimentele, expressieve en kleurrijke architectuurstijlen. Van Belkum droeg aan deze omslag bij met zijn stationsontwerpen voor Heerenveen (1983), Dordrecht Stadspolders (1990, kap gesloopt), Hilversum (1990-1992), Sittard (1993), Amersfoort (1995-1997/2003-2004), Amsterdam IJ-zijde (1997), Schiedam Centrum (1998-2000, met behoud kap uit 1963) en Amsterdam Bijlmer ArenA (2006, co-architect).



Architect J. van Belkum (ARCADIS) combineert in station Amersfoort een hightech-benadering in staal, glas en neutrale kleuren voor de stationsonderdelen (bovenste rij foto's) met een veelvormig en veelkleurig postmodernisme in beton en baksteen voor de zakelijke verhuurdelen (onderste rij foto's).

Het handschrift van Van Belkum is vooral herkenbaar aan opvallende cq. golvende contouren, licht gekromde gevels, beschutte arcades als verbindend elementen, een vanzelfsprekende geleiding van de verkeersstromen, heldere constructies en lichte baksteenkleuren. Dat zien we al in zijn eerste grootschalige werk: de knikkende kantorenwand 'Het Hunzehuys' uit 1981 naast het station in Groningen. In zijn ondogmatische, contextuele benadering tracht hij functionaliteit en luchtigheid samen te brengen met sprekende vormen en stevigheid. Dat uit zich bij station Amersfoort in een hightech-achtige benadering voor de stationsonderdelen (functionaliteit en luchtigheid) en een postmodernistische benadering voor de kantoorvleugels (sprekende vormen en stevigheid). Nadere toelichting: De bovenste rij foto's toont een accent op een hightech-achtige benadering in het NS deel van de combibouw. De constructie esthetiek van vakwerk, liggers, bogen, glazen puien, gladde materialen en neutrale kleuren zorgt voor een transparant en fris beeld, dat aansluit bij het dynamische karakter van het vervoer. In deze benadering gingen twee architecten hem voor: Kilsdonk op een kleurrijke wijze bij de stations in Almere en Lelystad (1987-1988), en Reijnders in een witte variant bij Amsterdam Sloterdijk (1983-1986) en Rotterdam Blaak (1993). De NS versie van de hightech-architectuur bleef ook daarna populair, zoals onder andere blijkt uit de stations Leiden Centraal (Reijnders, 1996), Amsterdam Arena (1997, J. van de Steeg) en Amsterdam Bijlmer ArenA (2007, Van Belkum/ARCADIS en Neven Sidor/Grimshaw).

De onderste rij foto's toont een accent op een postmoderne benadering bij het zakelijke verhuurdeel van de combibouw. Een collage van allerlei geometrische vormen, contrasterende kleuren en klassieke ontwerpprincipes leidt tot een beeldbepalende bouwmassa met sculpturale en monumentale kwaliteiten. Dit expressieve architectuurbeeld sluit aan bij het commerciële karakter van de toenmalige

opbloeiende kantorenmarkt. Het postmoderne idioom was al eerder door diverse architecten ingezet bij een groot aantal NS stations, zoals Heerenveen (J. van Belkum, 1983), Gouda (M.W. Markenhof, 1984), Arnhem Velperpoort (R. Steenhuis, 1988) en Helmond 't Hout (C.M. Laboyrie, 1992). Stationsgebouwen in hightech of postmoderne architectuur zijn er te over. Wat Amersfoort in dat opzicht uniek maakt, is de gecombineerde benadering van hightech voor de stationsonderdelen en postmodernisme voor de aansluitende kantoorvleugels. Beide hoofdfuncties binnen de combibouw hebben zo elk een onderscheidende eigen architectonische beeldtaal. Op de plek waar deze hoofdfuncties cq. beeldtalen elkaar ontmoeten - dat wil zeggen, ter plaatse van de stationshal - is sprake van een interessante architectonische en functionele vervlechting. De 'zwevende' kantoorunits met verbindende luchtbrug dringen namelijk de stationshal binnen (functionele vervlechting) en steken als massieve havenhoofden door de vlakke glazen gevelpui heen (architectonische vervlechting). Zo zijn op deze plek beide hoofdfuncties en beeldtalen op expressieve wijze met elkaar verbonden.



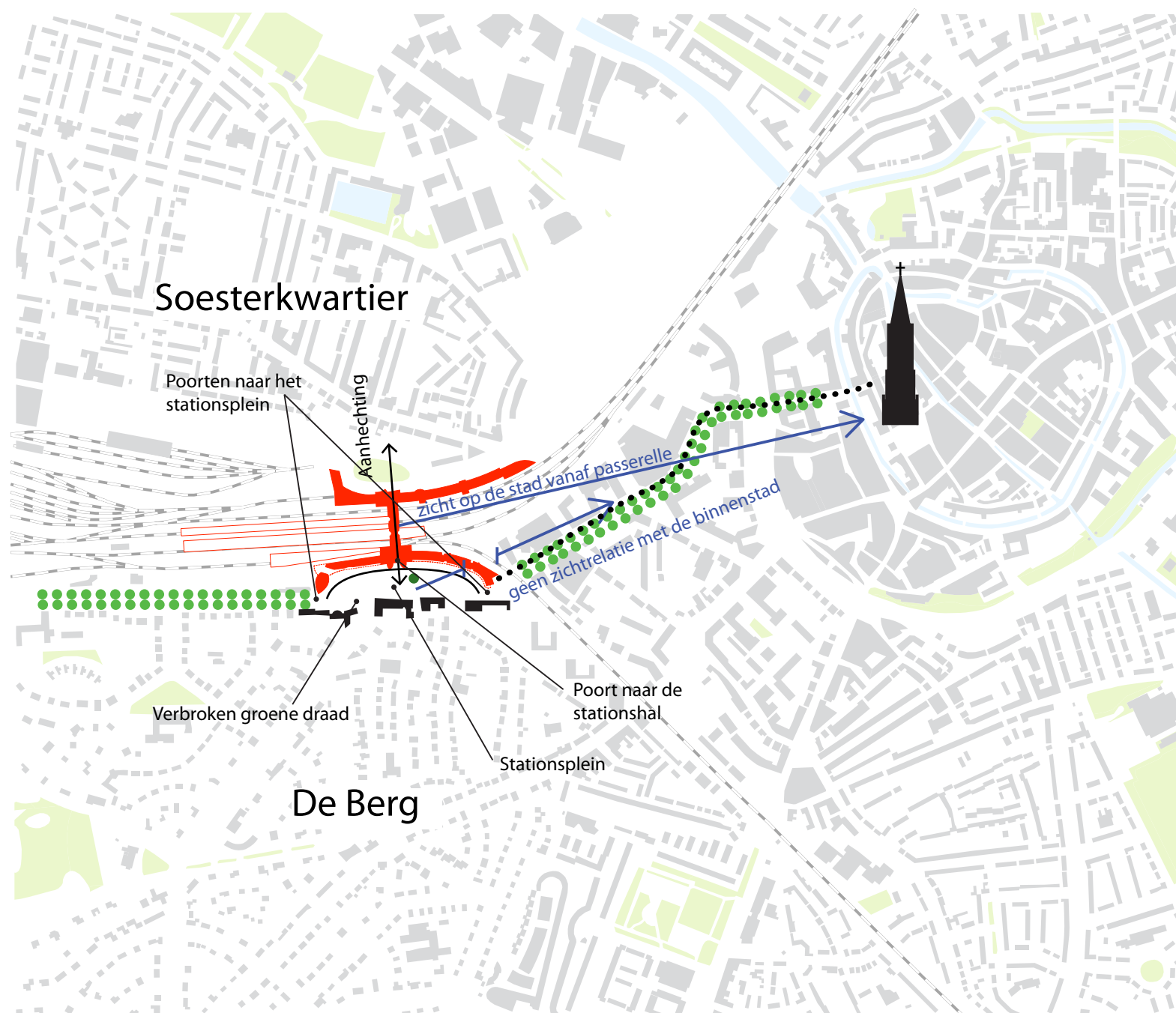
Het Hunzehuys naast station Groningen.



Het oude uit 1902 (links) als inspiratiebron voor het nieuwe uit 1995-1997 (rechts).

HISTORISCHE ERFENIS

- De niet optimale plek en oriëntatie van het station als resultante van anderhalve eeuw schuiven qua positie van de vier opeenvolgende stations in de stad. Dat als gevolg van het samengaan van verschillende spoorwegmaatschappijen met elk hun eigen lijnen en stations in de stad (zie paragraaf 'stationslocatie').
- Het vernieuwde en vergrote station als uitdrukking van de toegenomen mobiliteit cq. Rail21 operatie, de aanwijzing van Amersfoort als groeistad, het verdichtingsbeleid rond stations op A-locaties en de herwonnen eigenwaarde van NS.
- Station Amersfoort als letterlijke en figuurlijke doorbraak in de typologische ontwikkeling van de combibouw van stations en kantoren.
- De relictten uit eerdere bouwfases (historische gelaagdheid), waarbij vooral de reeks perronkappen een interessante dwarsdoorsnede biedt door de ontwikkeling van spoorgerelateerde kapconstructies.
- De unieke tweeledige ontwerpbenadering: hightech voor de stationsonderdelen, postmodern voor de kantoorvleugels en een expressieve versmelting van beide beeldtalen in de voorgevel van de stationshal.



STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT

VERBINDING

Bij de nieuwbouw van het station waren op stedenbouwkundig niveau de opgaven om een betere integratie met de stad tot stand te brengen en een ruimer, beter functionerend Stationsplein te ontwerpen. Voor de historische context van deze opgave zie pagina 10-19. Omdat het stationsgebouw een kwartslag gedraaid is ten opzichte van de binnenstad heeft de reiziger op het voorplein geen zicht op de binnenstad. Ter compensatie van dit gemis en ter voorkoming van de voor de hand liggende gedachte dat de binnenstad recht vooruit ligt, heeft de treinreiziger al eerder op zijn route oriënterend zicht op de binnenstad. Namelijk als hij van het perron omhoog loopt naar de passerelle: de vensterstrook van de passerelle is een 'venster op de stad'. Daarnaast zijn de stevige wanden rond het Stationsplein ook sturend in de dwarsrichting: de wand aan de overzijde van het Stationsplein blokkeert richting De Berg en de gebogen vleugel naast het station geeft vloeiend de looprichting aan naar de binnenstad. Bovendien wordt deze looproute vanuit de hal programmatisch ondersteund door een aaneengesloten lint van commerciële functies op de begane grond, én qua belijning begeleid door de

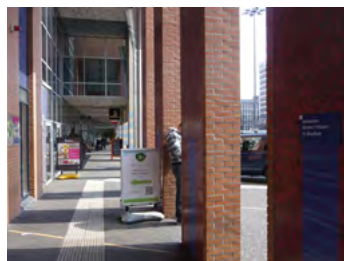
meebuigende rooilijn van de winkels in de hal en de arcade in het verlengde daarvan. Een doorgaande bomenlaan als verbindende 'groene draad' tussen station en binnenstad was oorspronkelijk wel voorzien maar niet gerealiseerd. Op het Stationsplein staat slechts één oude (verplaatste) kastanjeboom. Aan de 'achterzijde' zijn de tweede secundaire stationshal en het Piet Mondriaanplein een evidente aanwinst in de aanhechting van het station op de stad en het voorheen geïsoleerde Soesterkwartier. Het Stationsplein is rondom afgebakend door middelhoge pleinwanden, met hoogte-accenten ('poorten') bij de toegangen aan de twee korte zijden. Zo is van het grote, langgerekte plein een omsloten plek gemaakt. De gebogen kantoovleugels verwelkomen de reizigers - als ware het gespreide, uitnodigende armen - en begeleiden de reiziger naar de dominante stationsentree in het midden. Deze driedeling is door bureau VHP in 1997-1999 ook doorgevoerd bij de inrichting en functionele zonering van het Stationsplein: *kiss and ride* op het voorplein voor de stationshal, fietsen en taxi's op het rechter zijplein en een dynamisch busstation op het linker zijplein. Voor de wachtende bussen is een parkeerbuffer uit het zicht gerealiseerd, achter De Argonaut.



Zicht op Lange Jan.



Richtinggevende gebogen wand.



Richtinggevende arcade.



Poortaccenten op het plein.



Richtinggevende pleinwand.



Bakens als markering.

VAN STATION NAAR BINNENSTAD



| station >



< arcade >



< poort >



ROUTE

De betrekkelijk lange route tussen het station en de binnenstad en vise versa strekt zich uit over het tracé Stationsplein, Stationsstraat en Van Asch van Wijckstraat. Deze route wordt begeleid en begrijpelijk gemaakt in de flankerende bebouwing. De bebouwing is een afwisseling van gestrekte

wanden en verticale accenten. De gestrekte wanden begeleiden de rechte stukken van de route, en verbijzonderingen markeren de knikken, scharnierpunten en bestemmingen in de route. Het resultaat is een afwisselende *route architecturale*. Door de aaneenschakeling van hoofdzakelijk grootschalige kantoorgebouwen mist deze route een



< wand >



< scharnierpunt >



< toren |



binnenstedelijke sfeer, uitstraling en levendigheid. Slechts sporadisch is er een afwijkende, kleinschalige en publieke functie in de plint. De gecombineerde bomen en hagen maken primair onderdeel uit van de rijbaan voor het snelverkeer. De ruimte voor langzaam verkeer is hieraan ondergeschikt.

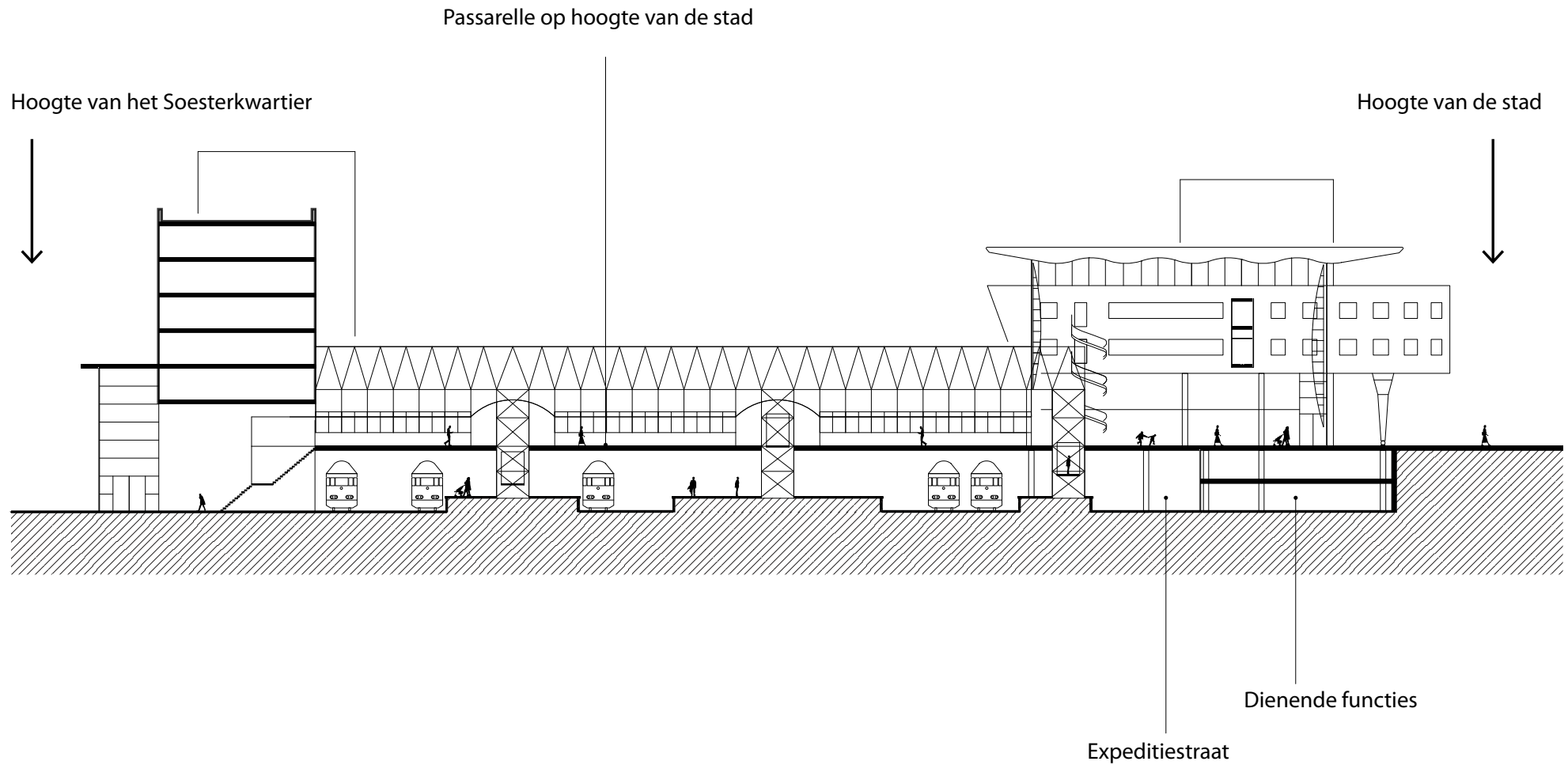
VAN BINNENSTAD NAAR STATION



Overzicht van het Stationsplein in oostelijke richting.

STEDENBOUWKUNDIGE ERFENIS

- Een verbeterde maar nog niet optimale verbinding tussen het station en de binnenstad. De wandelroute is in de architectuur sturend en richtinggevend uitgewerkt, maar blijft op onderdelen onaantrekkelijk omdat levendigheid en stevig groen ontbreken.
- Een beter functionerend Stationsplein waar de verschillende verkeerssoorten elk hun eigen plek hebben. Het uitgestrekte plein is weliswaar een omsloten plek met wanden en poorten, maar mist nog menselijke maat voor de voetganger en sfeer door het grote aantal gestalde fietsen.
- Oriënterend zicht vanuit de passerelle op de binnenstad (Lange Jan). Deze voor de oriëntatie essentiële zichtlijn is al aardig dichtgezet door kantoren. De kerktoren steekt er nog net bovenuit.
- Enerzijds het ruimtelijk losweken van De Berg ten gunste van een betere aansluiting op de binnenstad en het stedelijk netwerk, en anderzijds een betere aanhechting op het Soesterkwartier door een tweede stationsentree aan het Piet Mondriaanplein.



Weergave van de hoogteverschillen in een dwarsdoorsnede van het station. De stationshal en de gelijkvloerse passerelle liggen op gelijke hoogte met de stad. De sporen, perrons en de noordelijke stationshal liggen op gelijke hoogte met het Soesterkwartier.

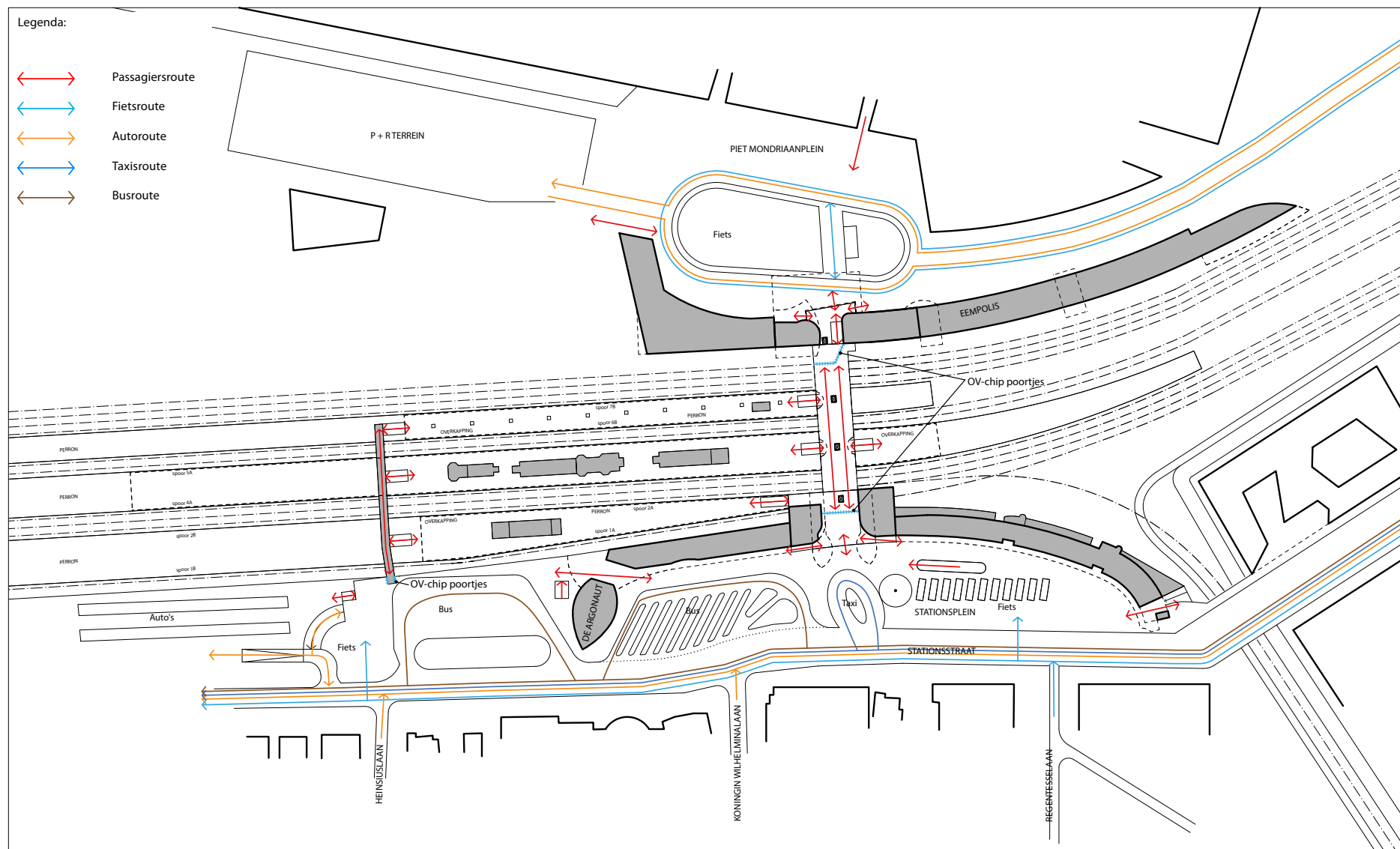
EMPLACEMENT CONTEXT

HOOGTEVERSCHIL

Op het schaalniveau van het Amersfoortse emplacement zijn de on-Nederlandse hoogteverschillen een karakteristiek gegeven. Station Amersfoort is gebouwd op een uitloper van de Utrechtse Heuvelrug, op gelijke hoogte met het tegenover liggende villapark De Berg. De binnenstad ten oosten en het Soesterkwartier ten noorden van het station liggen lager. De heuvelrug is in de negentiende eeuw gedeeltelijk afgegraven voor de aanleg van de spoortracés. Het hoogteverschil tussen station en spoor dat zo ontstond, werd bij de bouw van de voorganger in 1902 opgelost met een doodlopende passerelle die op het niveau van de stationshal over de sporen leidde, met trappen naar de perrons. Dit principe is bij de nieuwbouw in 1995-1997 overleefd, alleen ruimer opgezet, voorzien van roltrappen en liften, en doorgetrokken via een toegevoegd derde perron naar een extra stationshal aan de zijde van het Soesterkwartier. Omdat het Soesterkwartier lager ligt, wordt daar het niveauverschil tussen hal en passerelle overbrugd door een trap, roltrap en lift.

Het gegeven van een stationshal met gelijkvloerse passerelle op het niveau van de stad met lager liggende sporen en perrons is uniek in Nederland. Bij andere voorbeelden van passerelles liggen stationshal en sporen meestal gelijkvloers en voert de passerelle over de perrons ('s-Hertogenbosch), of liggen stationshal en passerelle beide verhoogd boven het maaiveld met sporen (Utrecht CS). Alleen de secundaire ingang Sonsbeekzijde van Station Arnhem heeft een met Amersfoort vergelijkbare oplossing voor de overbrugging van het hoogteverschil.





VERVOERSLIJNEN

Bij Station Amersfoort komen veel en verschillende verkeerslijnen bij elkaar. Bij de inrichting van de voorpleinen is een functionele zonering toegepast. De bus, auto, taxi, fiets en voetganger hebben allemaal een eigen plek op of onder het plein.

- Parkeergelegenheden voor auto's liggen het verst weg in de marge van het station. De afstand tot het station wordt met het oprekken van de parkeerterreinen steeds groter en heeft langere aanlooplijnen tot gevolg.
- Stallingen voor fietsen liggen juist direct bij de verschillende stationentrees. De enorme hoeveelheid gestalde fietsen op het maaiveld zet de belevingswaarde van het Stationsplein zwaar onder druk. Er is nauwelijks nog plek voor aangenaam verblijf en groen op het plein. Tegelijkertijd wordt de betaalde fietskelder niet optimaal benut.
- Bussen hebben alle ruimte op het linker zijplein en taxi's op het rechter zijplein. De ruimte recht voor de hoofdentree is ingericht als *kiss and ride*.
- De directe omgeving van het station is primair voetgangersgebied (rode pijlen). Door de plaatsing van OV chip poortjes op de koppen van de passerelle en voetgangersbrug zijn de perrons alleen toegankelijk voor reizigers.
- De overige vervoersmiddelen bus, auto, taxi en fiets komen evenwijdig aan elkaar via gescheiden rijbanen over de Stationsstraat aan, en steken elk op hun eigen plek het Stationsplein op. Die evenwijdige organisatie van allerlei verkeersstromen in de langsrichting bemoeilijkt de oversteekbaarheid van het plein voor voetgangers in de dwarsrichting van het plein.



Voorplein links: busstation.



Voorplein midden: kiss and ride



Voorplein rechts: fietsen en taxi's



Zijplein: auto's in parkeergarage



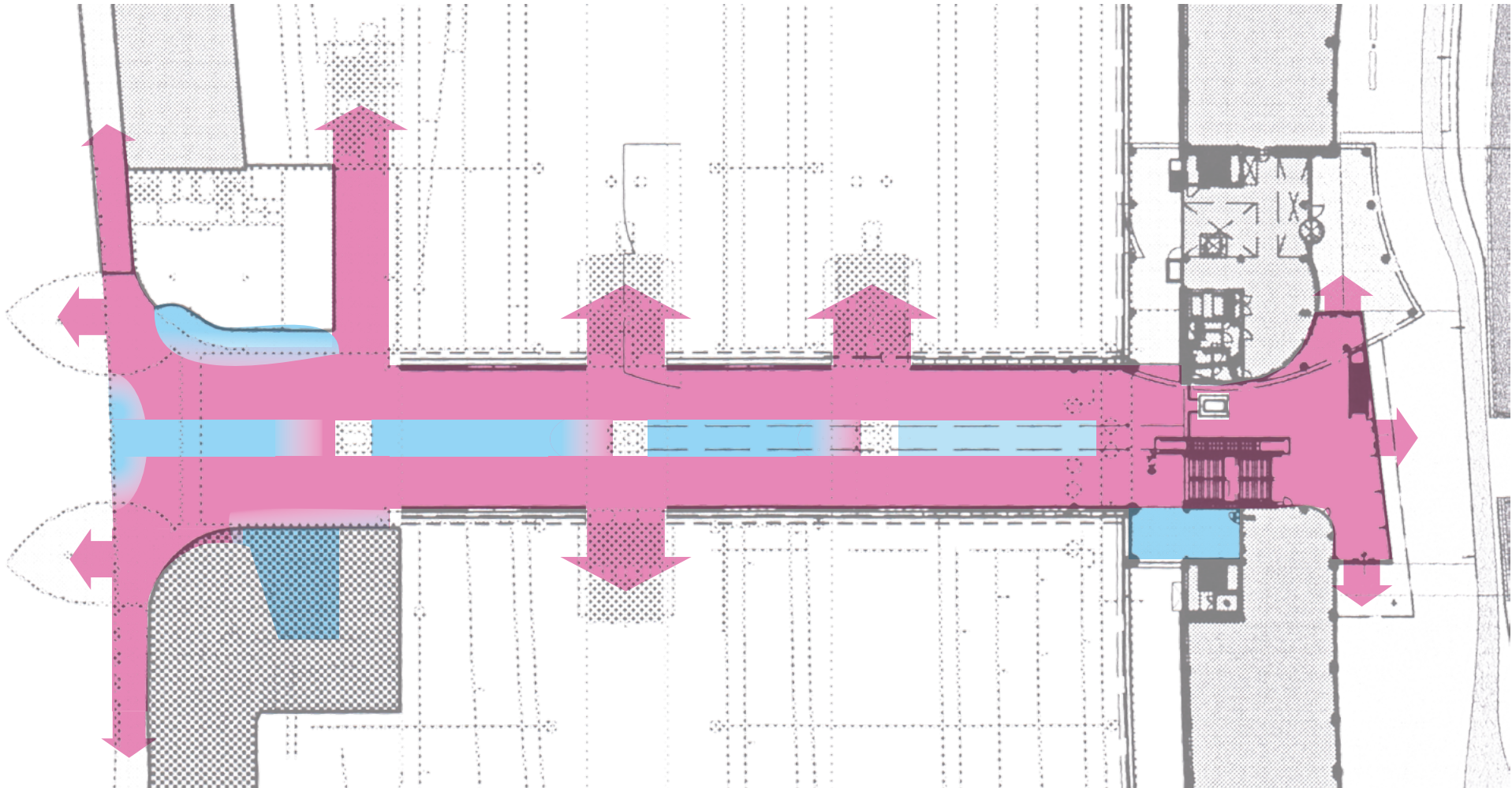
Zijplein: fietsenstalling



fietsenstalling bij noordingang.

Legenda:

- Beweging / stroom
- Rust / luwte



Schematische weergave van zonering in stromende beweging enerzijds en rustige luwte anderzijds.

REIZIGERSTROMEN

Op Station Amersfoort is niet alleen volop ruimte gegeven aan de reiziger, maar er is ook in ruimtelijke zin onderscheid gemaakt in zones voor de lopende reiziger en flankerende zones voor de stilstaande reiziger. De roze zones voor beweging zijn gekoppeld aan de ingangen en de stijgpunten naar de perrons, en zijn zoveel mogelijk vrij van obstakels. In de flankerende blauwe zones voor rust is plaats voor oriëntatie, wachten, informatievoorziening en shops. Hier is plek voor borden en bankjes. De zones voor rust en beweging zitten elkaar op die manier zo min mogelijk in de weg. De ene reiziger kan ongehinderd wachten voor een lift en kijken naar een infobord of winkelatalage. De gehaaste reiziger kan vlot van A naar B.



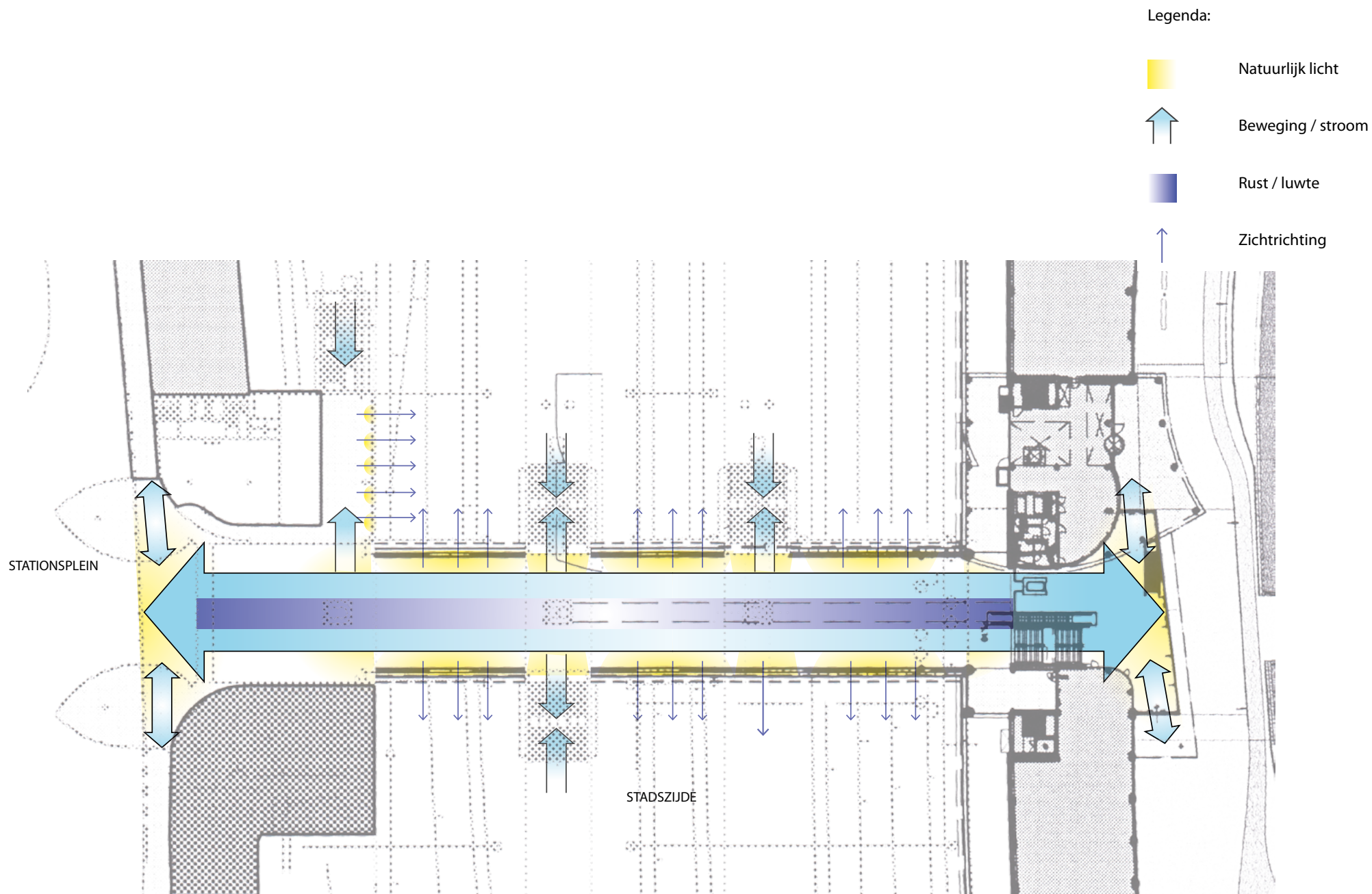
Stationshal zuid: stroming aan weerszijde van de luwte.



Passerelle: stroming aan weerszijden van de luwte.



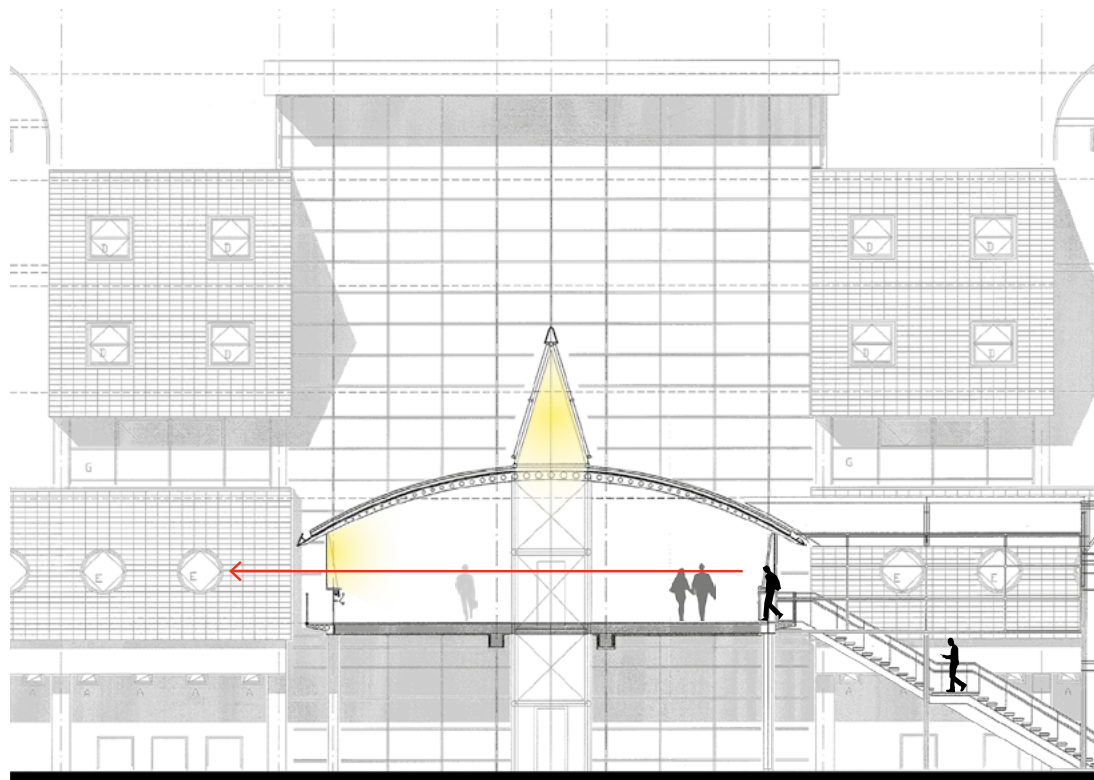
Stationshal noord: de lift staat hier niet in de middenas omdat er anders een ophoping van reizigers ontstaat tussen de trap en de roltrap (loopbarriere).



Schematische weergave van de betekenis van de natuurlijke lichtinval op de reizigersstromen en de zichtrelaties.

ORIËNTATIE

In Station Amersfoort spelen zichtlijnen en natuurlijk licht een belangrijke rol in de oriëntatie van de reiziger. In de passerelle is zijwaarts invallend licht met raamstroken die oriënterend zicht bieden op de perrons (voor de reiziger die vertrekt) en op de binnenstad (voor de reiziger die arriveert). De langgerekte lichtstraat in de kap van de passerelle markeert de rustige zone én geeft richting aan de loop naar de stationshallen aan de voor- en achterzijde. Ook dan loop je weer naar het licht dat via de gigantische glazen voorgevels naar binnen valt. Deze gevels bieden bovendien goed zicht op de voorpleinen. Omdat het primaat ligt bij overzichtelijkheid voor de reiziger is dit deel van het station transparant uitgevoerd in helder glas en open vakwerkconstructies en voorzien van neutrale lichte kleuren.



Schematische weergave van de betekenis van de natuurlijke lichtinval op de reizigersstromen en de zichtrelaties.



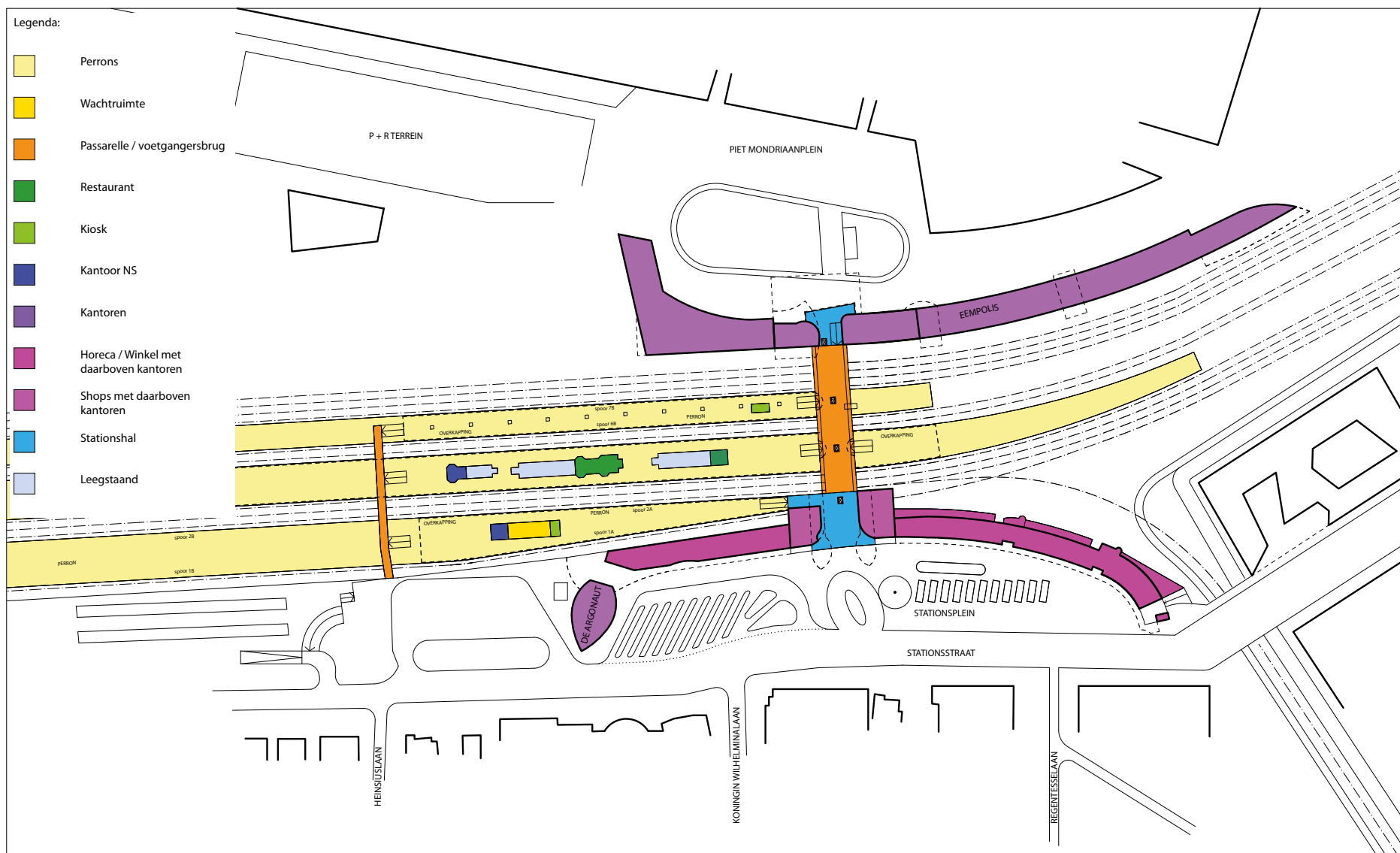
De glazen voorgevels op beide uiteinden van de passerelle bieden een venster op de stad.



Zicht vanaf het tweede perron in westelijke richting op het station. Goed zichtbaar is het hoogteverschil tussen de perrons en de passerelle. De passerelle sluit links bij de oranje gevels gelijkvloers aan op het niveau van de binnenstad (buiten beeld). Ten opzichte daarvan liggen de perrons en sporen dus verdiept.

RUIMTELIJKE ERFENIS

- Een karakteristiek niveauverschil in de dwarsdoorsnede van het emplacement, met een unieke overbrugging waarbij stationshal en passerelle gelijkvloers liggen en de sporen een niveau lager.
- Een ruime en efficiënte opzet van de verkeersruimten met gescheiden zones voor de stilstaande en lopende reiziger.
- Een functioneel heldere scheiding van de verschillende verkeerssoorten op de voorpleinen, waarbij de zoom direct rondom het station is voorbehouden voor de voetganger.
- Een door natuurlijk licht en open zichtlijnen gestuurde oriëntatie vanuit het gebouw op de omgeving, met een dienende functie voor de open hightech-architectuur in neutrale kleuren binnen het NS deel van het station (sprekende kleuren in baksteen voor de aansluitende kantoordeelen).

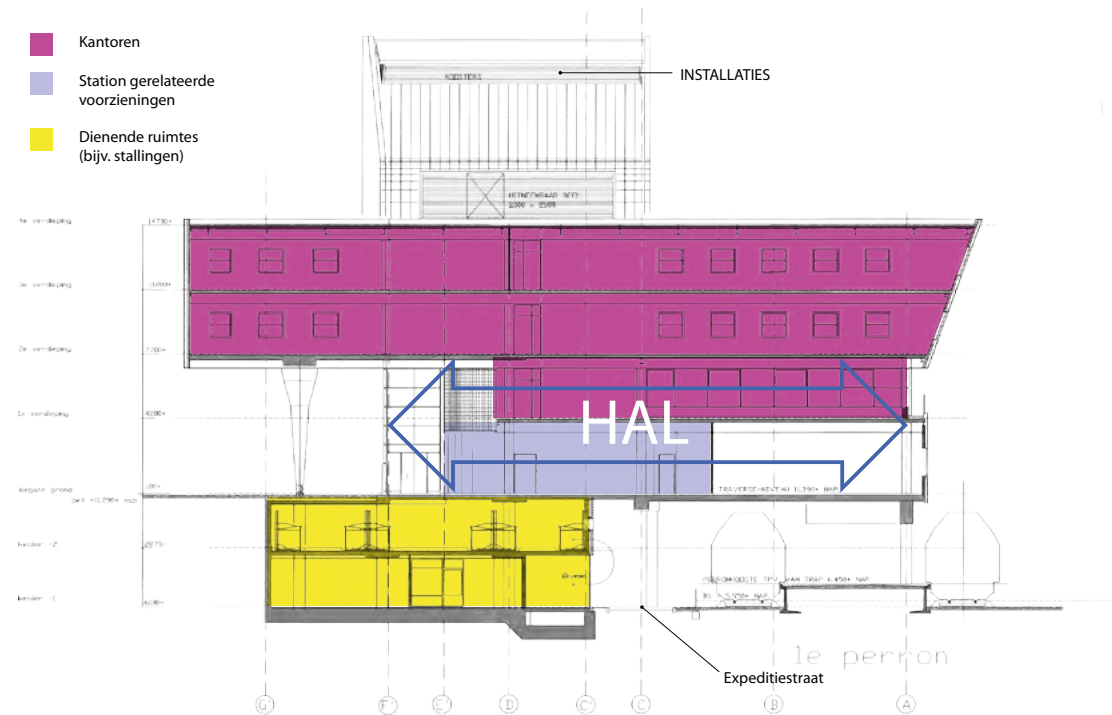


Schematische weergave van de verschillende functies in de stationsomgeving.

ARCHITECTONISCHE CONTEXT

FUNCTIES

Op Station Amersfoort is een groot aantal functies gecombineerd. Binnen die combibouw is getracht stationsgebonden functies en andere functies duidelijk te groeperen en naast en/of boven elkaar te situeren. De haaks kruisende assen van enerzijds sporen en perrons, en anderzijds passerelle en stationshallen hebben exclusief spoorgebonden functies die de reizigersfunctionaliteit geen geweld aandoen. In de dwarsrichting aansluitend op de hallen is ruimte voor commerciële activiteiten: horeca en winkels in de plint voor de levendigheid op het plein en als voorbode van de binnenstad, en kantoren op de verdiepingen. Door de verbeterde reisschema's en automatisering kampen de perrongebouwtjes met functieverlies omdat wachtruimtes en kantoorfuncties op de perrons overbodig worden. Het zoeken van passende nieuwe functies is een belangrijke opgave. Het restaurant 'Perron 4-5' is een voorbeeldige herbestemming. De publieke toegankelijkheid ervan komt in de knel door de OV chip poortjes op de koppen van de passerelle.



Schematische weergave van de verschillende functies in de dwarsdoorsnede van het stationsgebouw.



Vooraanzicht.



Voorgevel.



Achtergevel.



Luchtbrug.



Zijwanden.



Materiaalgebruik.



Gebogen linker wand.



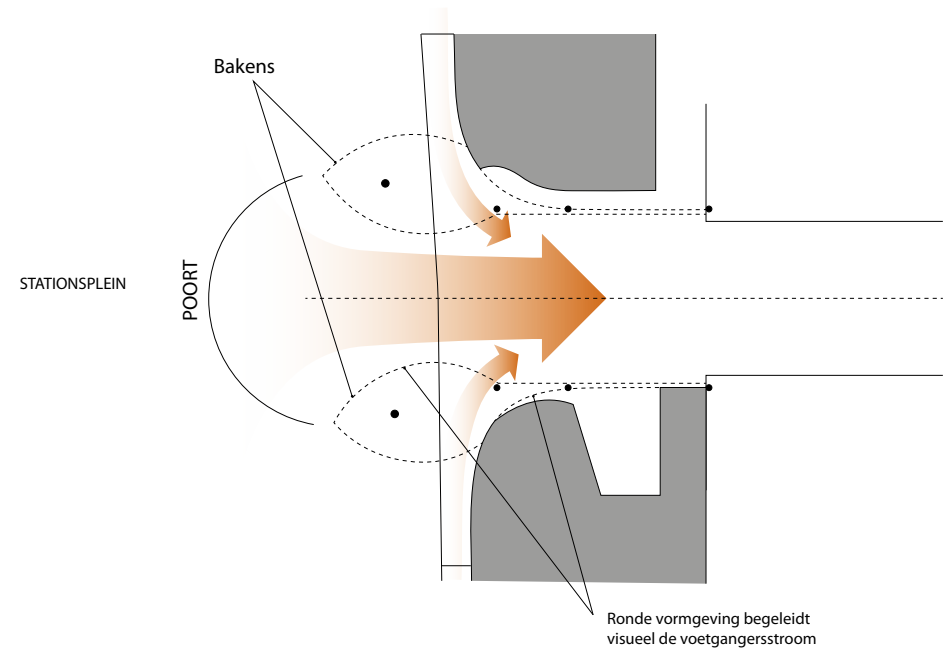
Tegelvloer.



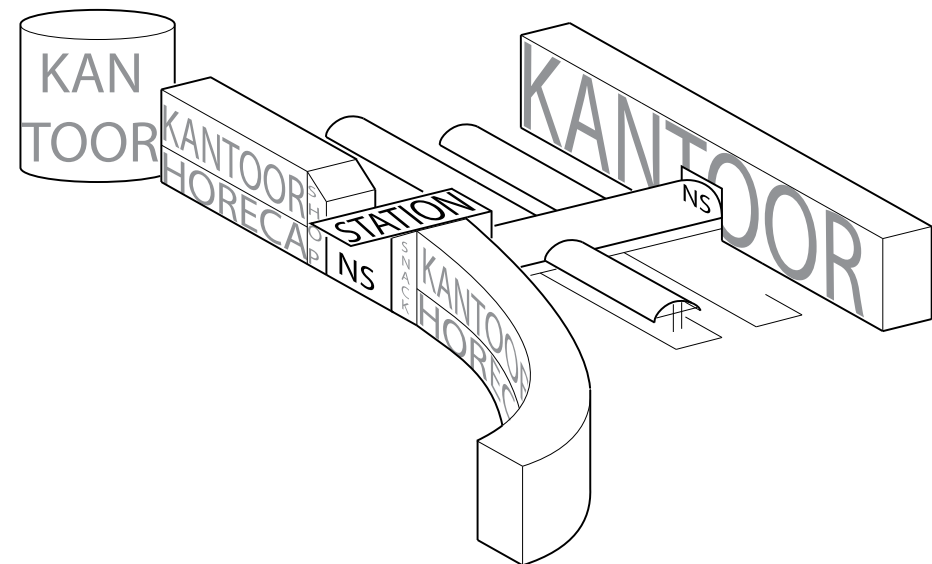
Gebogen rechter wand.

STATIONSHAL (VOOR)

Combibouw leidt al snel tot gezichtsverlies voor de kleinere functies met weinig gevelfront. Om herkenbaarheid te geven aan de verschillende functies in het algemeen en het NS station in het bijzonder heeft architect Van Belkum sterk ingezet op plasticiteit, vorm, materiaal en kleur. De plastisch vormgegeven voorgevel met vooruitstekende bakens en een golvend dak met overstek vestigt van ver de aandacht op de representatieve stationsentree. Het glaskunstwerk van Joost van Santen versterkt dat effect (meer over het kunstwerk verderop in de paragraaf 'kunst / ornamentiek'). De expressief gebogen vormen van deze elementen zetten zich voort in de hal en geleiden de reizigers als vanzelf naar binnen. Om de functionele leesbaarheid nog te vergroten heeft elk onderdeel zijn eigen materiaal- en kleurgebruik: glas voor de twintig meter hoge gevels, de luchtbrug en de winkels op de begane grond, glazen bouwstenen voor de NS kantoren op de eerste verdieping, terracotta tegels voor de commerciële kantoorlagen daarboven en oranje baksteen voor de aanpalende kantoren (als contrast met de licht- en donkergele baksteen van de flankerende kantoorvleugels). De open naden tussen de terracotta wandtegels en het golvende plafond dragen bij aan een goede akoestiek in de hal. De grijze tegelvoer met blokmotief is een rustige basis.



Schematische weergave van de vormgeving op de reizigersstromen.



Schematische weergave van het principe combibouw: links is het stationsgebouw een dominant en autonoom onderdeel binnen de wand, rechts is de NS-entree een geïntegreerd onderdeel van de wand.



Voorgevel stationsentree Piet Mondriaanplein.

STATIONSHAL (ACHTER)

Combibouw leidt al snel tot gezichtsverlies voor de kleinere functies met weinig gevelfront. Om herkenbaarheid te geven aan de twee functies heeft architect Van Belkum aan deze secundaire zijde van het station sterk ingezet op het plastische en monolitische karakter van het kantoor (getrapte en slingerende opbouw in één donkere kleur baksteen) en op transparantie voor de NS-entree. De klok en het logo moeten het doen. Binnen is de vloer een uniforme voortzetting van de iets oudere delen. De lift is hier niet in lijn met de liften van de passerelle gesitueerd, omdat er anders een ongewenste ophoping van reizigers zou ontstaat tussen de trap en de roltrap.



Entree noordzijde.



Hal richting passerelle.



Hal richting entreegevel aan het P. Mondriaanplein.



Aansluiting passerelle op Eempolis



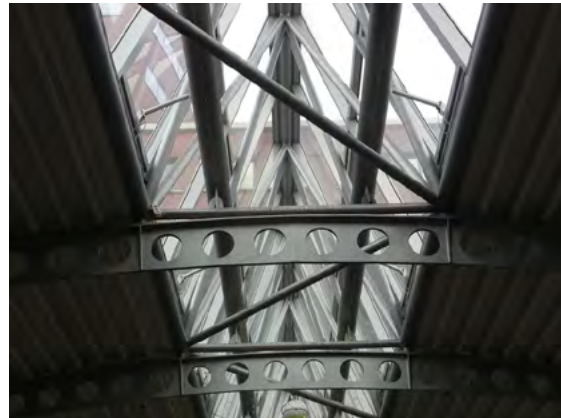
Onderzijde passerelle.



Passerelle vanuit de hal.



Zonering van de passerelle.



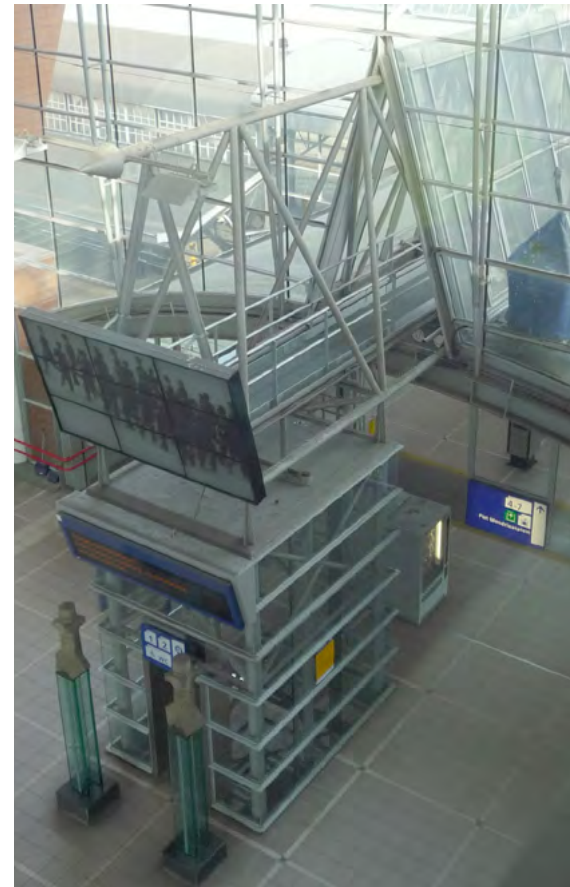
Deltaligger als lichtstraat.



Glazen zuilen met oude bouwfragmenten.



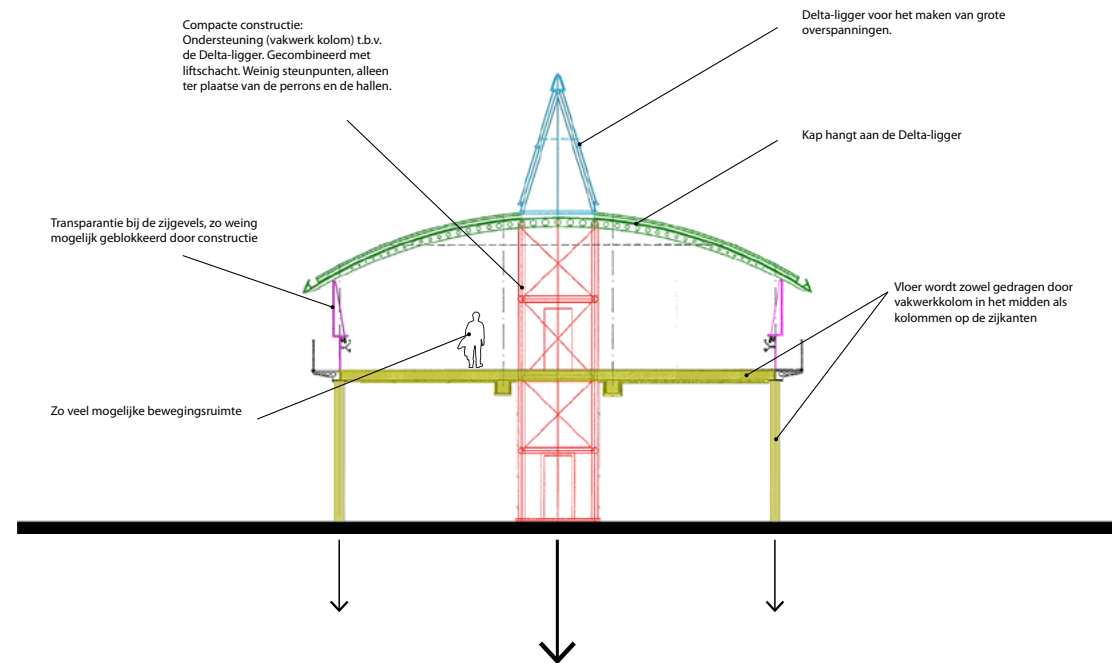
Glazen zijwanden.



Deltaligger rust op liften.

PASSERELLE

In de passerelle komen alle looplijnen samen en kruisen elkaar daar haaks. Overzicht, transparantie en visueel contact zijn daarom belangrijke gegevens. Daarom is gekozen voor ruime maatvoering, neutrale kleuren, open vakwerkconstructies, glas en natuurlijke lichtinval die richting geeft aan de looprichtingen. De constructie bestaat uit drie liftschachten van vakwerk met glazen gevels, waarop een driehoeksligger die tevens als lichtstraat fungeert. Aan de ligger hangt een gebogen kap met geperforeerde spanten die op de uiteinden zijn voorzien van stabilisatie-elementen naar de vloer. Deze constructie zorgt in alle richtingen voor een luchtig en overzichtelijk ruimtebeeld. Ronde gaatjes in de dakplaten zorgen in combinatie met glaswol voor een goede akoestiek.



Schematische weergave van het constructieprincipe van de passerelle.



Entree van de voetbrug.

VOETBRUG

De voetbrug aan de westzijde van de perrons is de kleine tegenhanger van de passerelle. In tegenstelling tot de passerelle loopt de voetbrug (nog) dood en ontbreken hier liften. Ook hier komen looplijnen samen en kruisen elkaar haaks. Overzicht, transparantie en visueel contact zijn daarom belangrijke gegevens. Daarom is gekozen voor neutrale kleuren, zichtbare constructies, geperforeerde wanden (zicht op de treinen en de perrons) en natuurlijke lichtinval ter plaatse van de stijgpunten. Ronde gaatjes in de dakplaten zorgen in combinatie met glaswol voor een goede akoestiek. Omdat deze brug meer op zichzelf staat dan de passerelle zijn hier meer sprekende vormen toegepast: golvende luifels boven de perrontrappen en ter markering van de entree.



Aansluiting van de voetbrug op de perronkappen.



Zichtrelaties in de voetbrug.



Constructieve opbouw van de voetbrug.

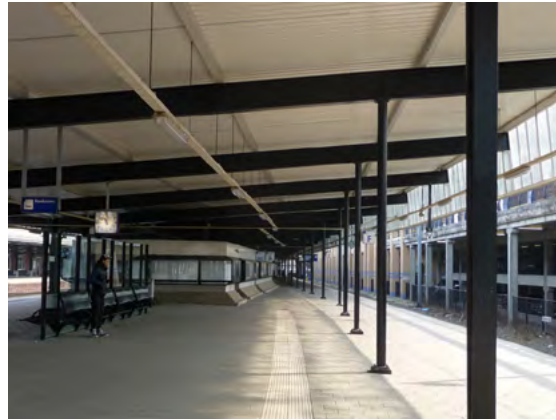




Overzicht eerste perron.

PERRON 1

Voor de wijziging van het eerste spoor van een doodlopend in een doorgaand traject werd in de periode 1969-1975 de achterzijde van het oude station gesloopt en diverse nieuwe voorzieningen gerealiseerd. Dat betrof in hoofdzaak de perronoverkapping van architect Koen van der Gaast in de voor hem kenmerkende functionele eenvoud, en het plastische perrongebouw in gewassen grondbeton met kiosk, wachtkamer en kantoor van architect Hans Bak. Beide elementen vormen in stilistisch opzicht afwijkende incidenten binnen het stationscomplex.



Kapconstructie.



Kapondersteuning.



Glazen kapluifel.



Perrongebouw.



Perrongebouw entree.



Perrongebouw detail.



Overzicht en details perronkap.



Overzicht en details perronbebauwing.



Details en interieur perrongebouw B.



PERRON 2

Van het oude station op deze plek uit 1902 resteren alleen de overkapping en de perrongebouwen A, B en C op het tweede perron ten westen van de passerelle. Deze in samenhang met elkaar ontworpen onderdelen zijn van de hand van architect Dirk Margadant. De gebouwen zijn architectonisch familie van elkaar en hebben een fraai verzorgd gevelbeeld in rationalistische overgangsstijl met invloeden van Berlage en Jugendstil: metselwerk met plint, lisenen en segmentboogfries, samengestelde meerruits segmentboogvensters, hardstenen lijsten en zandstenen ornamenten. Fraai is de bewaard gebleven kap in het interieur van perrongebouw B.



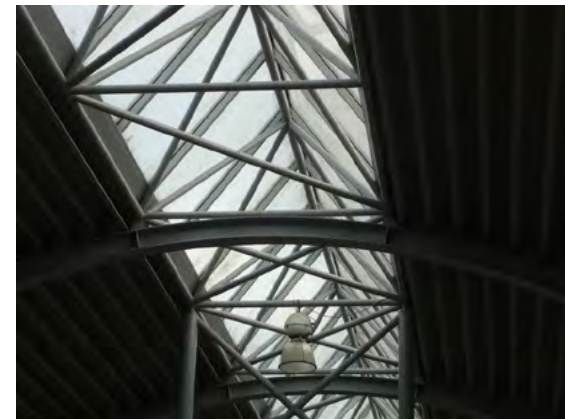
Kap en geïntegreerde bebouwing op perron 2.



Toegevoegde overkapping oostelijke deel perron 2.



Overzicht, constructie en lichtstraat overkapping perron 3.



Details kapconstructie perron 3.

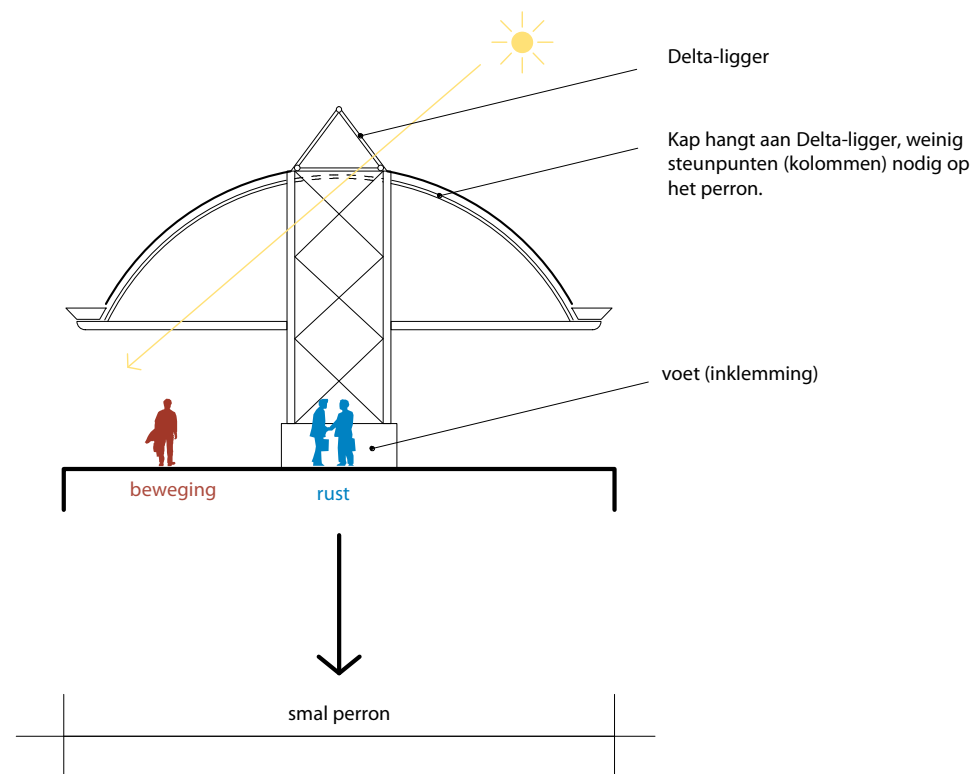
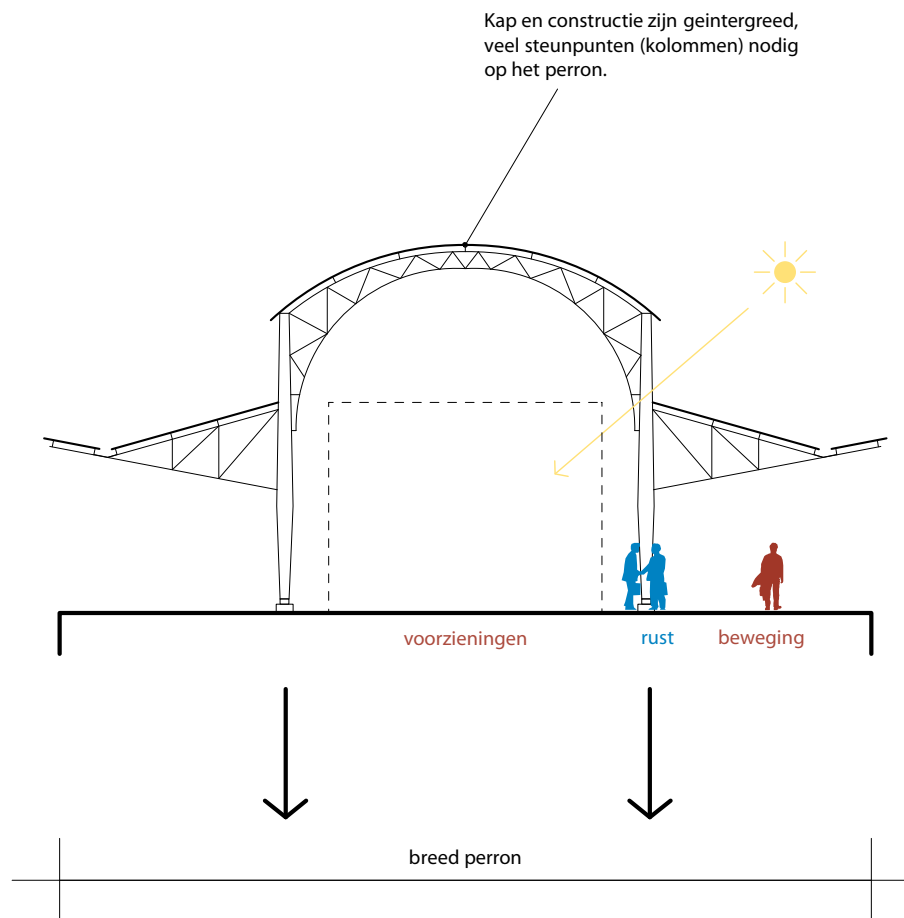


PERRON 3

Het derde perron is in de periode 1995-1997 nieuw aangelegd als onderdeel van een algehele vernieuwing van Station Amersfoort. De gebogen kapvorm borduurt voort op de oudere aanwezige kappen. De constructie daarentegen is anders en komt overeen met die van de passerelle: dragende vakwerkpijlers in het midden met daarop een driehoeksligger die tevens als lichtstraat fungeert. Aan de ligger hangt een gebogen kap met stabilisatie-elementen richting de pijlers. Deze constructie in neutrale kleuren zorgt voor een overzichtelijk ruimtebeeld en houdt de perronzijden vrij. Deze constructie esthetiek van vakwerk, liggers, bogen, gladde materialen en neutrale kleuren is kenmerkend voor het ontwerp van architect Jan van Belkum (ARCADIS). Hij koos bij de nieuwe kap in het verlengde van de oude kap op perron 2 voor een moderne interpretatie van het historische voorbeeld (bovenste rij foto's) omwille van de aansluiting.



Overzicht perron 3 en overkapping.



Schematische weergave van het 'klassieke' (links) en het nieuwe kapprincipe (rechts).

KAPCONSTRUCTIES

Station Amersfoort heeft een bijzondere reeks perronkappen uit het begin, het midden en het einde van de twintigste eeuw. In typologisch opzicht is er sprake van twee typen. Eén type waarbij de kap, de constructie en de gebouwde voorzieningen zijn geïntegreerd. In dat geval zijn twee reeksen kolommen en een breed perron nodig, zoals te zien op de linker tekening en in de eerste t/m derde fotokolom. Dit is het klassieke principe met de gebogen kap over het middendeel en luifels aan weerszijden. Bij het tweede type zijn de kap en de constructie aanvullend. Dat leidt tot minder kolommen in één rij en een smaller perron, zoals te zien is op de rechter tekening en in de vierde fotokolom. Dit is het paraplu-principe zoals dat door Van Belkum is gehanteerd op het nieuw toegevoegde perron.



Kap perron 1.



Oude kap perron 2.



Nieuwe kap perron 2.



Kap perron 3.





Bouwfragmenten van het gesloopte stationsgebouw op glazen zuilen voor de liften.



Herplaatste figuratieve gevelstenen van het gesloopte stationsgebouw tegen perrongebouw B.



Kleurrijke plinten en speklagen in baksteen en mozaïek begeleiden de looprichtingen langs de gevels aan de pleinzijden.

KUNST / ORNAMENTIEK

De meest in het oog springende kunstuiting op Station Amersfoort is het kunstwerk van gelamineerd gekleurd glas in de glazen voorgevel aan het Stationsplein. Deze *Ellips of Light* van kunstenaar Joost van Santen uit 2001 is georiënteerd op het zonnige zuiden en brengt daardoor kleur in de hal. De 'afdruk' van de ellips op de vloer beweegt mee met de stand van de zon. Eveneens kleurrijk zijn de 'plinten' van felgekleurde baksteen en mozaïek (rood, blauw) in de voorgevels aan het Stationsplein en het Piet Mondriaanplein. Deze kleurdecoraties geleiden de voetganger naar de entrees.

Van een meer museale orde zijn de herplaatste ornamenten van het in 1995 gesloopte oude station. Fraai zijn de twee figuratieve gevelstenen naar ontwerp van Eduard Cuypers die oorspronkelijk boven de hoofdingang zaten en thans de kopgevel van perrongebouw B sieren: enerzijds een leerling machinist die kolen op het vuur werpt waarbij de machinist de druk onder controle houdt, en anderzijds een arbeider die de wielas smeert terwijl een andere arbeider een koppelstang vasthoudt. Op zes glazen kolommen voor de drie liftschachten in de passerelle zijn als decoraties natuurstenen bouwsculpturen geplaatst. Deze gevelfragmenten van P.E. van den Bossche zijn eveneens afkomstig van het oude gesloopte station.



Gelamineerd gekleurd glaskunstwerk 'Ellips of Light' in de voorgevel van de stationshal (J. van Santen, 2001).



Opslag, beplakte ruiten en reclamebanieren zetten het zicht naar de glazen voorgevel dicht.
De transparantie gaat verloren.

WIJZIGINGEN

Sinds de oplevering van Station Amersfoort in 1997 (voorzijde) en 2004 (achterzijde) hebben zich betrekkelijk weinig wijzigingen voorgedaan. De meest in het oog springende veranderingen zijn doorgevoerd in de stationshal. Doordat de kantoorruimtes in de 'havenhoofden' aan weerszijden van de hal niet meer in gebruik zijn bij NS maar bij andere commerciële partijen, is de verbindende luchtbrug beplakt met reclame, is de bovenste luchtbrug in gebruik als berging (!) en zijn er aan de onderzijde banieren opgehangen. Al deze ingrepen zetten het transparante doorzicht dicht van de passerelle via de glazen voorgevel op de stad. Een andere in het oog springende wijziging voltrok zich op het tweede perron bij gebouw B. De herbestemming tot restaurant is geslaagd, de meubilering van het voorterras met houten picknicktafels niet. Verder zijn er OV chip poortjes geplaatst op de koppen van de passerelle en de voetgangersbrug. Hierdoor gaat de passage als poortvrije interwijkse verbinding verloren.



Banieren, krantenbakken, bankjes en picknicktafels als storende elementen in de ruimte.



Detail van de voorgevel.

ARCHITECTONISCHE ERFENIS

- De relictten uit eerdere bouwfases (historische gelaagdheid), waarbij vooral de reeks perronkappen een interessante dwarsdoorsnede biedt door de ontwikkeling van spoorgerelateerde kapconstructies uit de twintigste eeuw (verschillende stijlen en typologieën).
- De unieke tweeledige ontwerpbenadering: hightech voor de stationsonderdelen, postmodern voor de kantoorvleugels en een expressieve versmelting van beide beeldtalen in de voorgevel van de stationshal. De dominante en herkenbare stationsentree is een markant focuspunt in de lange, gebogen kantorenwand.
- Het beeldbepalende glaskunstwerk in de voorgevel en enkele decoratieve bouwfragmenten van de gesloopte voorganger als decoratieve elementen in de passerelle en tegen perrongebouw B.
- Vier perrongebouwen die met functieverlies en gedeeltelijke leegstand kampen.

Legenda:

	Hoge cultuurhistorische waarde fysiek
	Hoge cultuurhistorische waarde ruimtelijk
	Positieve cultuurhistorische waarde fysiek
	Positieve cultuurhistorische waarde ruimtelijk
	Indifferente cultuurhistorische waarde fysiek
	Indifferente cultuurhistorische waarde ruimtelijk
	Waardevol plafond

WAARDESTELLING

SYSTEMATIEK

Op basis van de historie, de typering en de analyse op de verschillende schaalniveaus wordt de huidige situatie van het station gewaardeerd. Omwille van de onafhankelijkheid en objectiviteit wordt de waardestelling uitsluitend gebaseerd op cultuurhistorische overwegingen. Bouwtechnische toestanden, gebruikersbelangen, actuele ontwerpoverwegingen en/of financiële aspecten worden buiten beschouwing gelaten. Op bouwtekeningen is – conform de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek uit 2009 – in drie kleuren aangegeven welke onderdelen in meer of mindere mate vanuit cultuurhistorisch perspectief worden gewaardeerd. Daarbij zijn de volgende kleuren gebruikt. Elke kleur heeft zijn eigen betekenis, uitgangspunt en strategie.

Blauw: hoge cultuurhistorische waarde

- Onderscheid: donker blauw voor fysieke elementen, licht blauw voor ruimtelijke aspecten en een gestippeld kruis voor een waardevol plafond (NB. er is niet achter verlaagde systeemplafonds gekeken).
- Uitgangspunt: min of meer gave onderdelen die essentieel zijn voor de herkenbaarheid van het gebouwconcept. Vooral bij de jongste bouwphase gaat het daarbij veeleer om hun bijdrage aan specifieke ontwerpprincipes als

transparantie, symmetrie of plasticiteit, dan om de waarde van elk fysiek detail op zichzelf.

- Strategie: behoud van het gebouwconcept staat voorop. Voor wijzigingen geldt het uitgangspunt 'Nee, tenzij ...'. Met 'tenzij' staat de deur open voor goed beargumenteerde en zorgvuldig ontworpen aanpassingen die de bestaande cultuurhistorische waarden cq. het gebouwconcept ondersteunen of versterken.

Groen: positieve cultuurhistorische waarde

- Onderscheid: donker groen voor fysieke elementen en licht groen voor ruimtelijke aspecten.
- Uitgangspunt: onderdelen (eventueel met aantastingen) die karakteristiek zijn voor het gebouwconcept. Vooral bij de jongste bouwphase gaat het daarbij veeleer om hun bijdrage aan specifieke ontwerpprincipes als transparantie, symmetrie of plasticiteit, dan om de waarde van elk fysiek detail op zichzelf.
- Strategie: streven naar behoud of reconstructie van het gebouwconcept is in principe wenselijk. Voor noodzakelijke wijzigingen geldt het behoedzame uitgangspunt 'Ja, mits ...'. Aanpassingen zijn mogelijk wanneer ze het oorspronkelijke karakter cq. handschrift als uitgangspunt nemen (respect) en de bestaande cultuurhistorische waarde niet verstoren (zorgvuldigheid).

Geel: indifferente cultuurhistorische waarde

- Onderscheid: donker geel voor fysieke elementen en licht geel voor ruimtelijke aspecten.
- Uitgangspunt: onderdelen die niet bepalend zijn voor het gebouwconcept of daar afbreuk aan doen.
- Strategie: behoud is geen voorwaarde. Wijzigingen of sloop zijn zonder voorbehoud mogelijk zolang ze de bestaande monumentale waarde in de omgeving niet verstoren (zorgvuldigheid).

OVERWEGINGEN

Station Amersfoort is bij een eerdere waardestellende inventarisatie van stationsgebouwen in Nederland aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol. Dit station maakt daarom deel uit van de zogeheten Collectie en wordt om die reden onderworpen aan een graduele waardestelling voor de samenstellende onderdelen. Bij de overwegingen om een onderdeel een hoge, positieve of indifferente cultuurhistorische waarde toe te kennen, is doorslaggevend: de mate waarin het fysieke of ruimtelijke onderdeel bijdraagt aan de herkenbaarheid van het gebouwconcept en in meer of mindere mate gaaf bewaard is gebleven.

hoge cultuurhistorische waarde

Gave onderdelen die dateren uit de eerste

bouwfase van Margadant (1902) en de laatste bouwfase van Van Belkum (1988-2004, ARCADIS), en die essentieel zijn voor hun ontwerpen die in menig opzicht in elkaars verlengde liggen: een stationsgebouw met hal en passerelle op stadsniveau en overkapt perrons met gebouwtjes op een lager niveau. Het betreft de onderdelen:

- Stationsgebouw Stationsplein: voorgevel, silhouet, glazen deel achtergevel, hal en arcade (ruimtelijk), wanden hal op de verdiepingen, plafond hal.
- Passerelle: integraal met uitzondering van de trappen.
- Stationsgebouw Piet Mondriaanplein: glazen voorgevel en hal (ruimtelijk).
- Tweede en derde perron: overkappingen, de buitenschil van perrongebouw A en C, de buitenschil en het interieur van het oorspronkelijke deel van perrongebouw B.

positieve cultuurhistorische waarde

Min of meer gave onderdelen die dateren uit de laatste bouwfase van Van Belkum (1988-2004, ARCADIS) die karakteristiek zijn voor het gebouwconcept maar niet beeldbepalend, en de wederopgebouwde onderdelen van Margadant's schepping (1946). Dit zijn:

- Stationsgebouw Stationsplein: gemetselde delen achtergevel, binnenwand arcades, dubbele luchtbrug in de hal.
- Voetgangersbrug: integraal met uitzondering van de trappen.

- Tweede perron: buitenschil van het herbouwde deel van perrongebouw B.

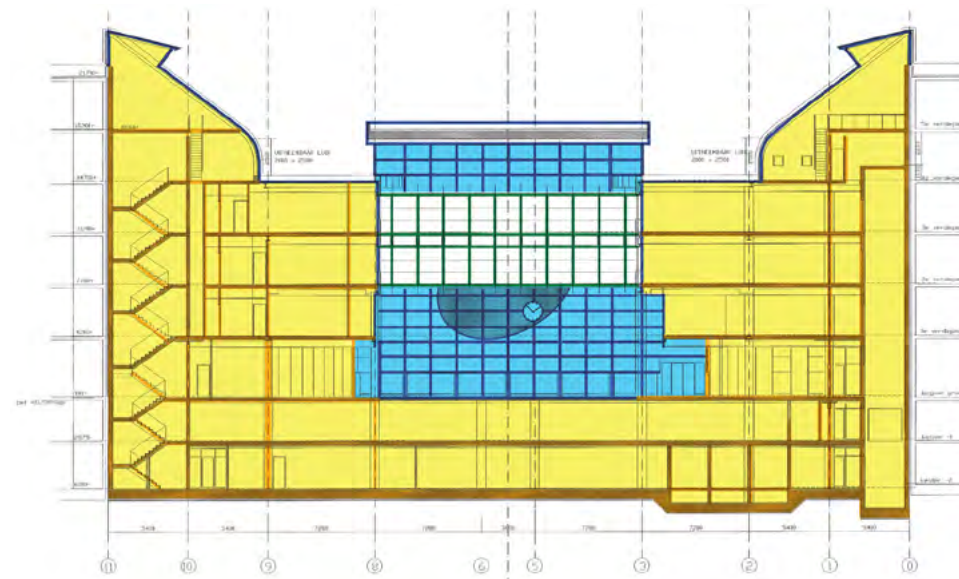
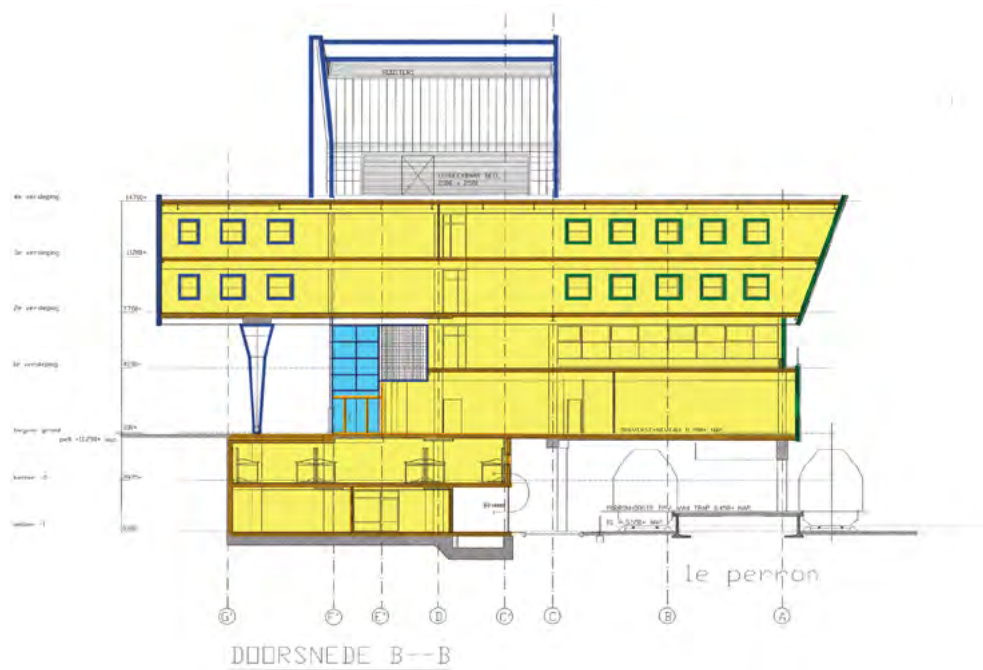
indifferente cultuurhistorische waarde

Onderdelen die niet bepalend zijn voor het gebouwconcept, er als incident in een afwijkende handschrift aan zijn toegevoegd en/of afbreuk doen aan het oorspronkelijke concept cq. ontwerp. Dit zijn:

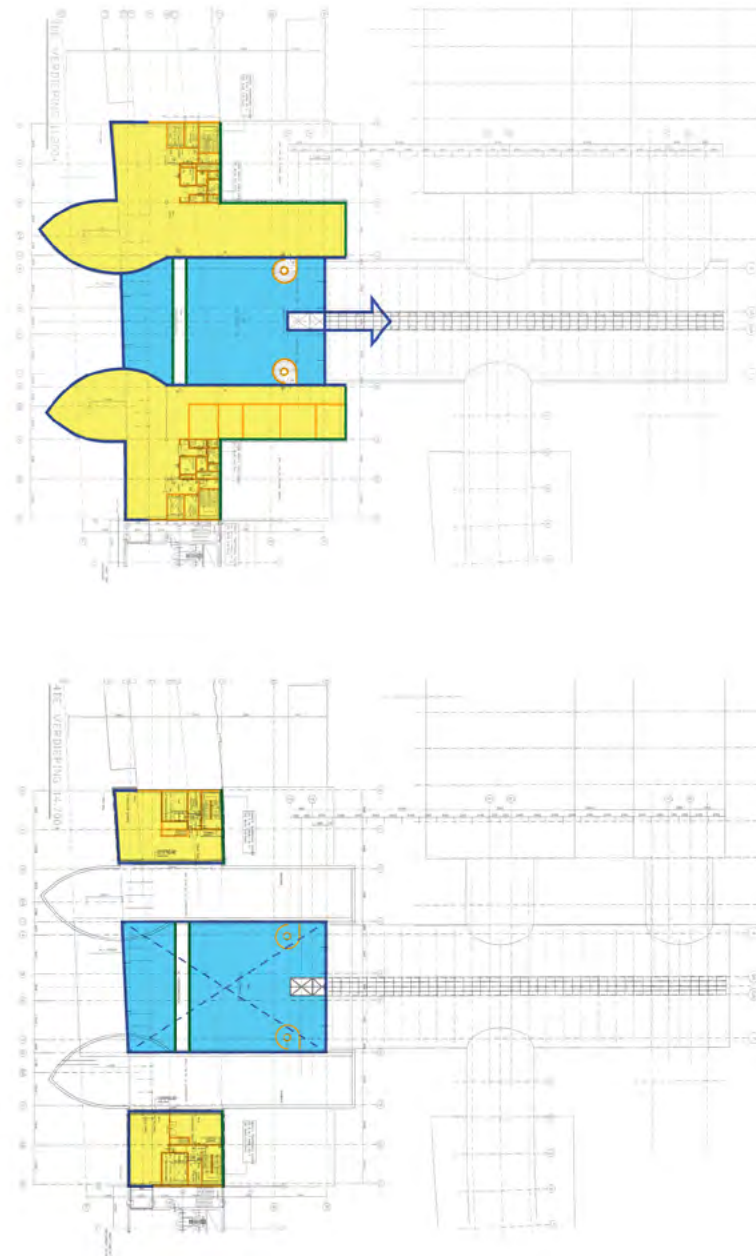
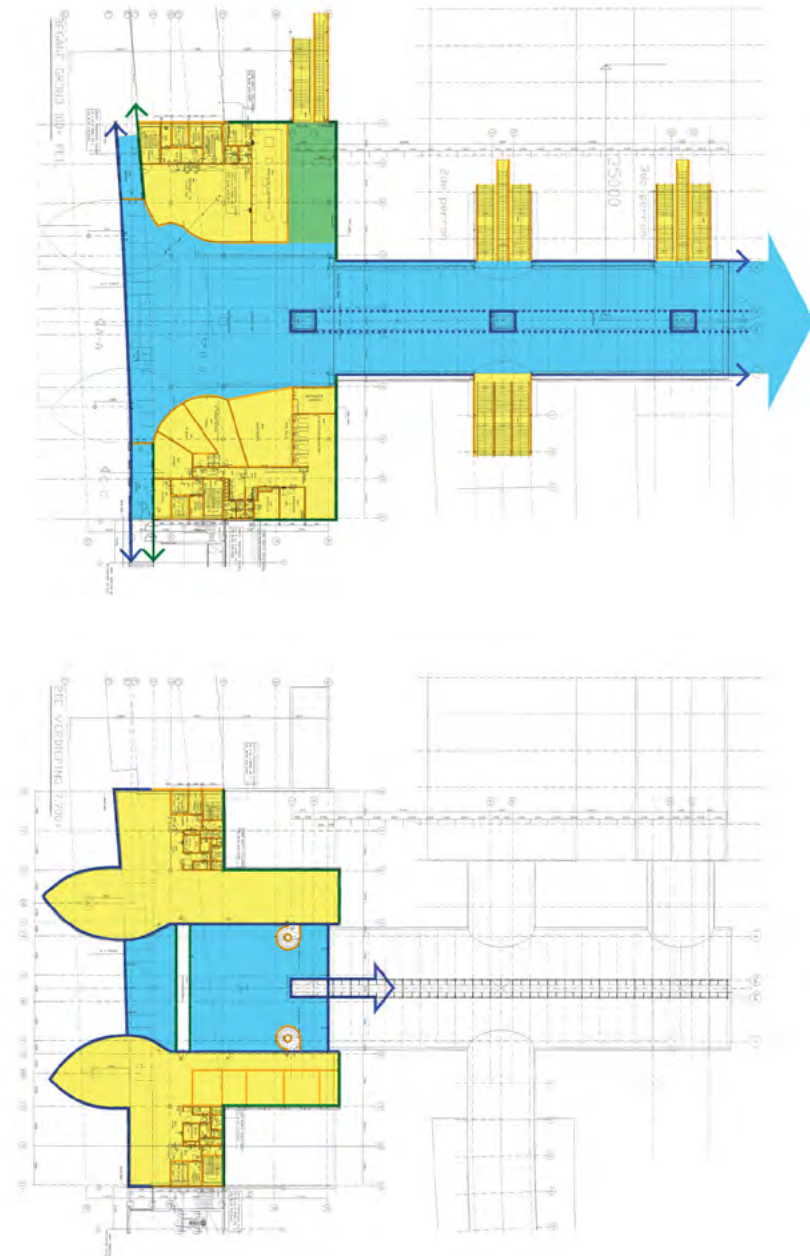
- Stationsgebouw Stationsplein: wanden hal op begane grond (winkelpuilen), schuifdeuren naar arcade, binnenwanden en ruimtes van winkel-/kantoorunits aan weerszijden van de hal, vluchttrappen in de hal, kelderverdiepingen inclusief binnenwanden en achtergevel op het niveau van de bevoorradingsweg.
- Passerelle en voetgangersbrug: alle rol-/trappen.
- Eerste perron: overkapping en perrongebouw.
- Tweede perron: de interieurs van de drie perrongebouwen met uitzondering van het oorspronkelijke deel van perrongebouw B.



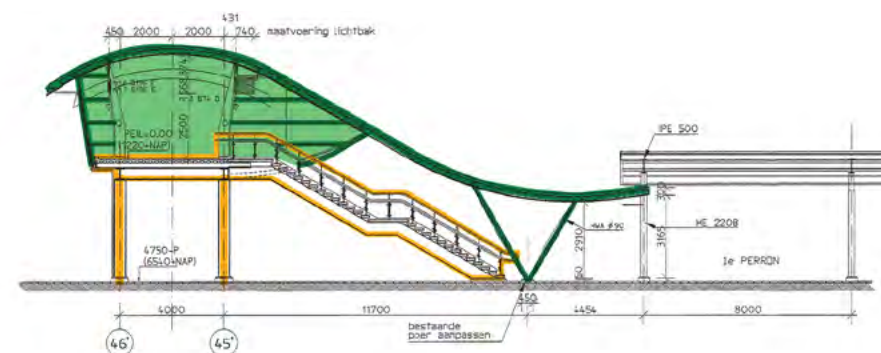
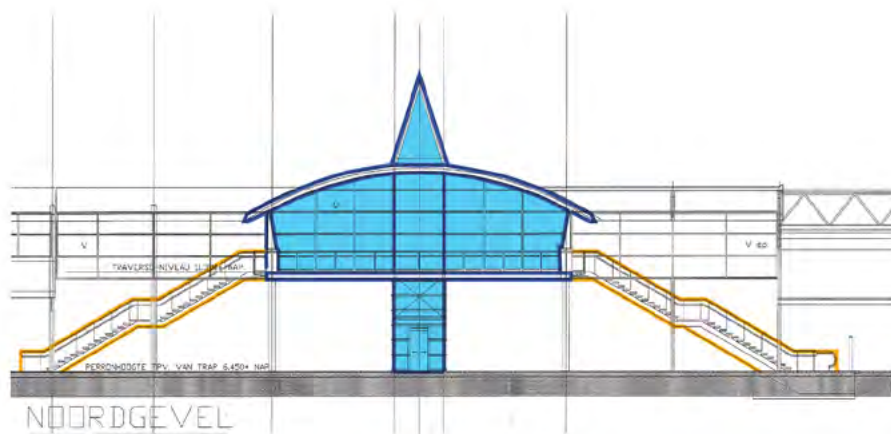
Waarderingskaarten voor- en achtergevel stationshal.
Voor de interpretatie van de kleuren zie p.76-77.



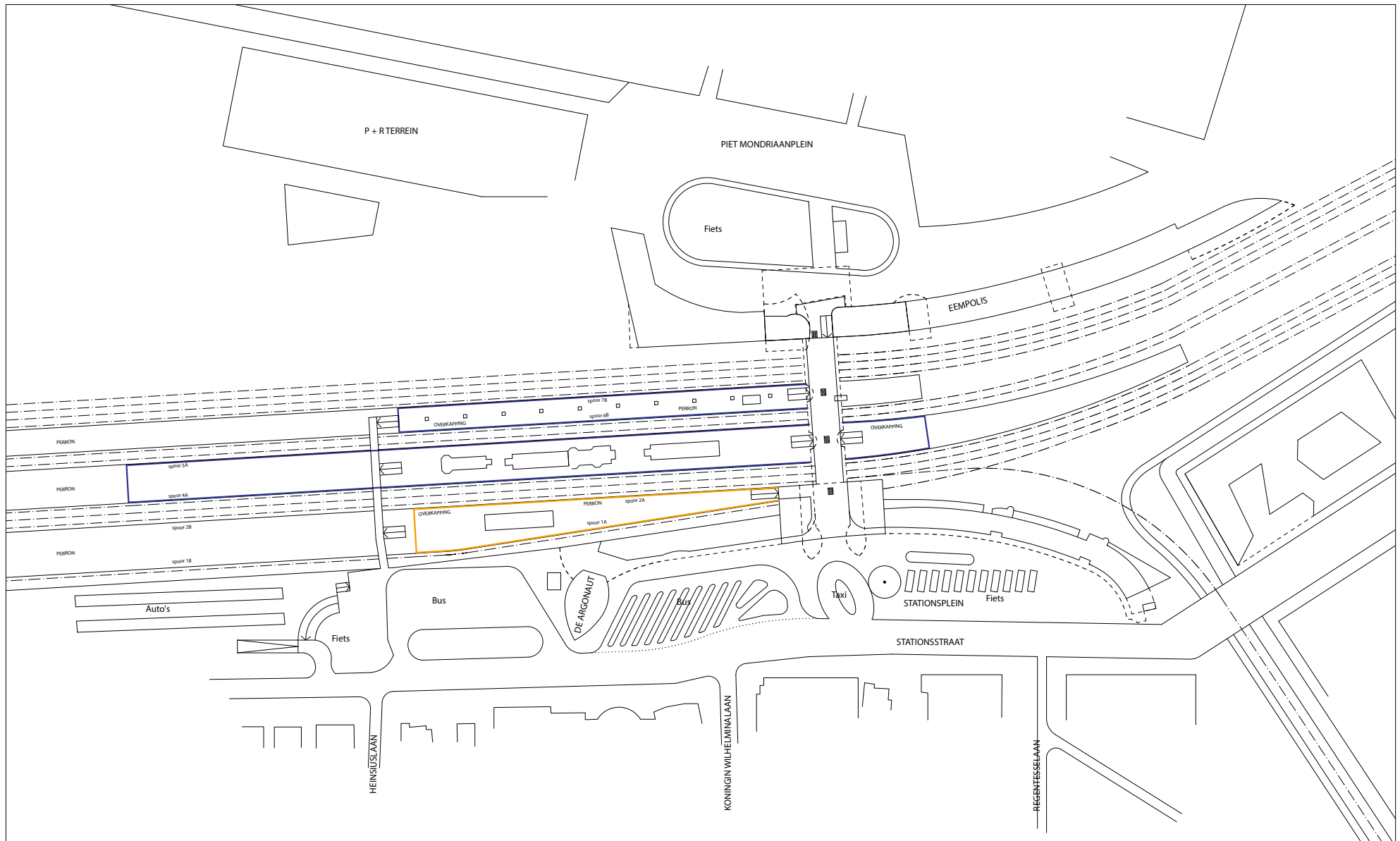
Waarderingskaarten station: doorsneden.
Voor de interpretatie van de kleuren zie p.76-77.

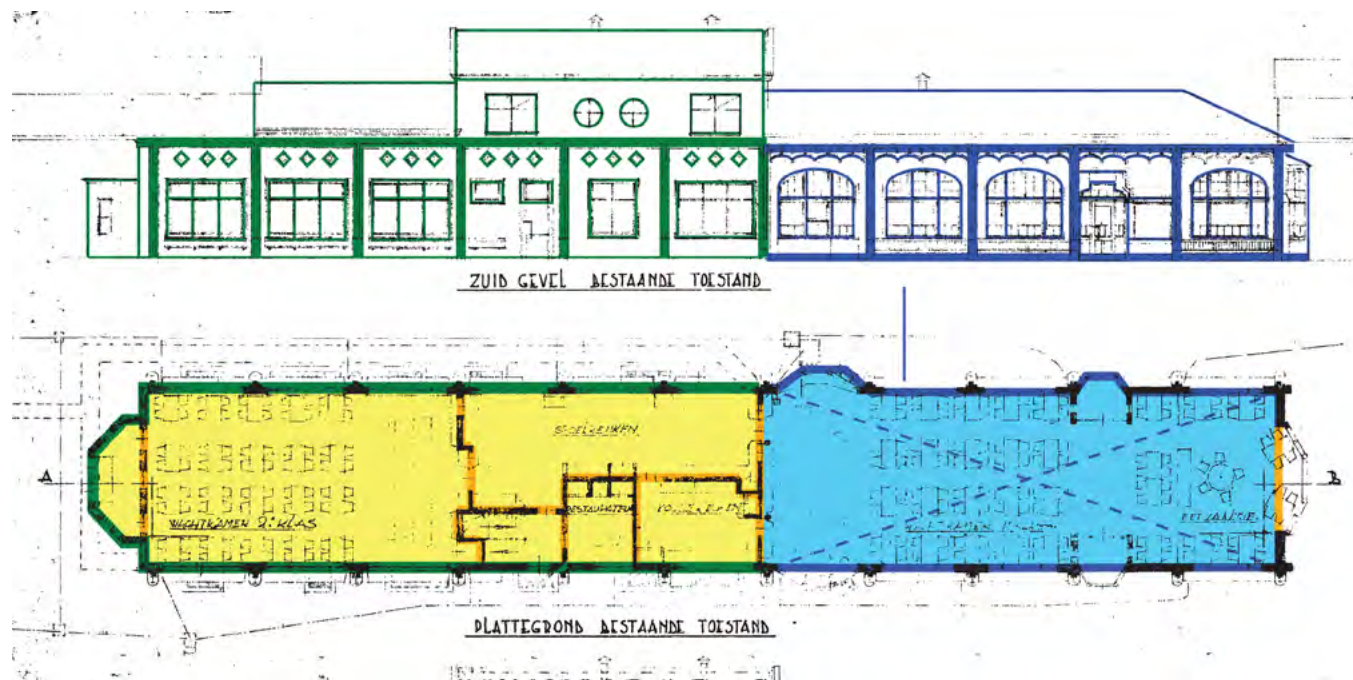
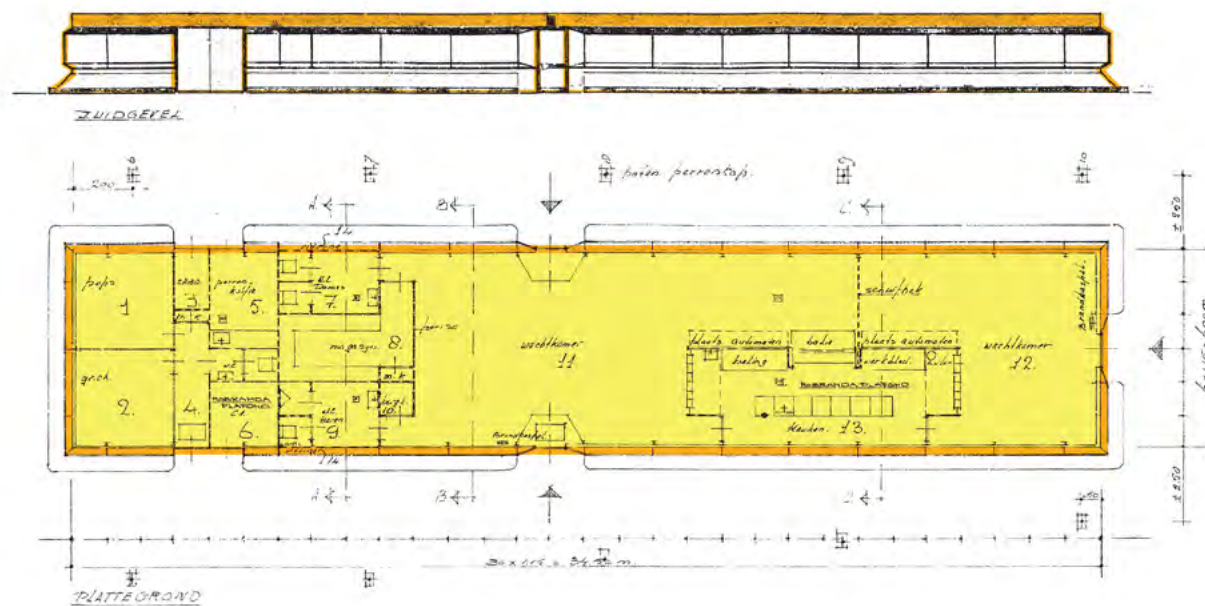


Waarderingskaarten plattegronden stationshal.
Voor de interpretatie van de kleuren zie p.76-77.

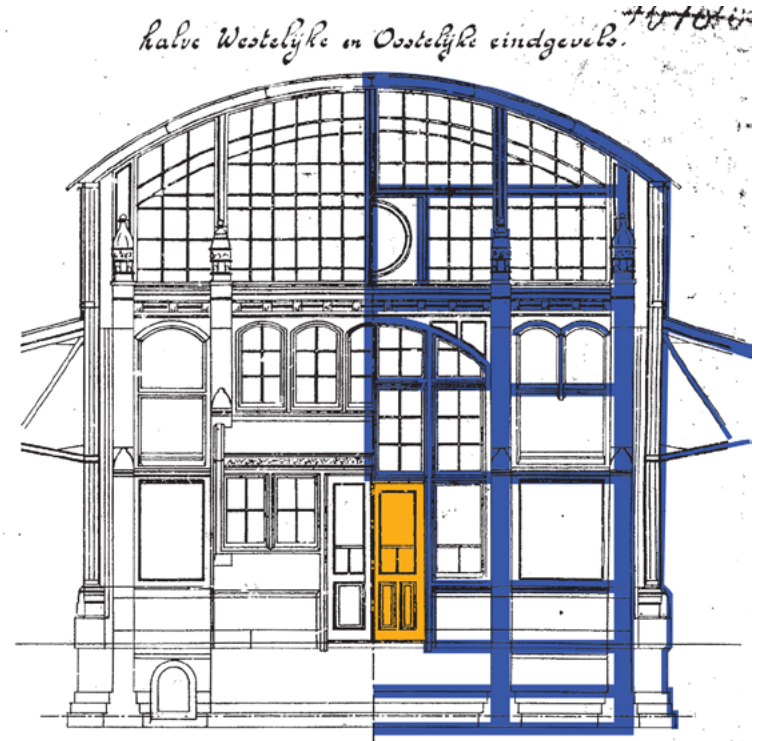


Waarderingskaarten passerelle (boven) en voetbrug (onder).
Voor de interpretatie van de kleuren zie p.76-77.

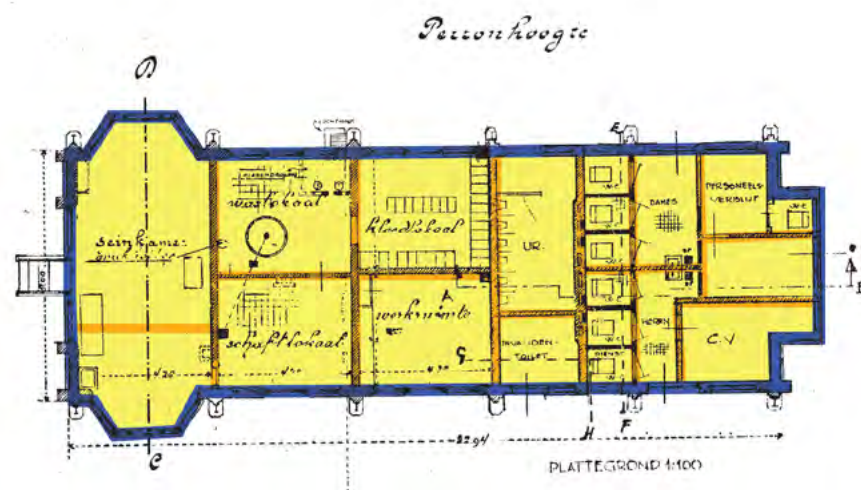
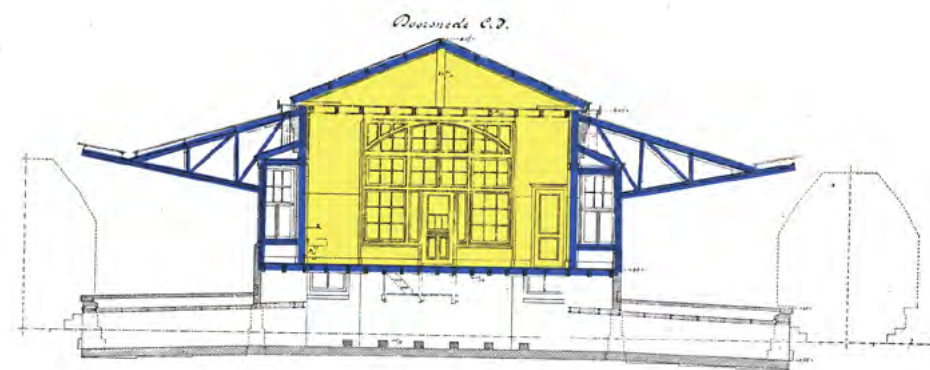
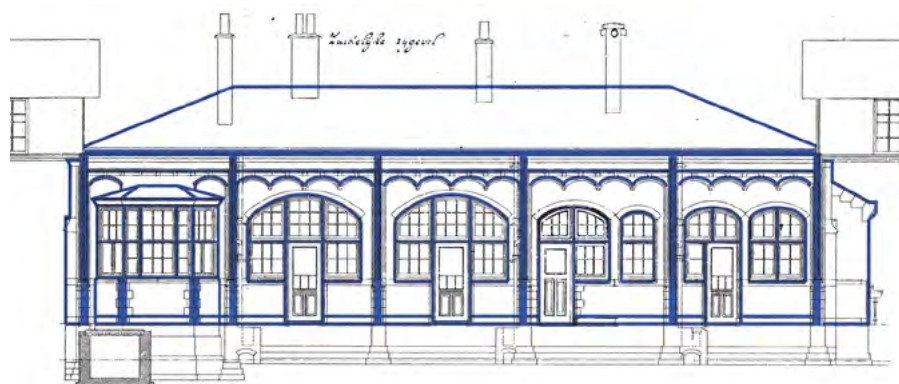




Waarderingskaarten gebouw perron 1 (boven) en gebouw B perron 2 (onder).
Voor de interpretatie van de kleuren zie p.76-77.



Waarderingskaarten gebouw A perron 2.
Voor de interpretatie van de kleuren zie p.76-77.



Waarderingskaarten gebouw C perron 2.
Voor de interpretatie van de kleuren zie p.76-77.

AANBEVELINGEN

INLEIDING

Aan het gedachtegoed, de typering en de analyse van de verschillende schaalniveaus, alsmede de cultuurhistorische waardestelling van de onderdelen worden in dit hoofdstuk conclusies verbonden in de sfeer van aanbevelingen en aandachtspunten. Daarbij gaat het vooral om het in kaart brengen van:

- De kansen en bedreigingen: welke waarden kunnen worden versterkt?
- De actuele ontwerpthema's: waar kan de ruimtelijke kwaliteit worden verbeterd?
- De lacunes in het onderzoek: welke aspecten vragen om nader vervolgonderzoek?

De aanbevelingen zijn gerangschikt naar de betrokken partijen die aan het station (zullen) werken.

EIGENAAR, OPDRACHTGEVERS EN ONTWIKKELAARS

- Station Amersfoort heeft meerdere 'familieverbanden' binnen de Nederlandse stations. Het station maakt deel uit van enkele samenhangende groepen: in stilistisch opzicht de clusters hightech en postmodernisme, in typologisch opzicht het cluster combibouw en qua auteurschap de oeuvres van vooral architect J. van Belkum (ARCADIS) en in mindere mate architect D. Margadant. Door de talrijke verbanden en verwijzingen kunnen de bevindingen voor Amersfoort in dit rapport (indirect) ook nuttig zijn voor andere stations binnen de genoemde 'families'.
- In het fenomeen combibouw zitten kwetsbaarheden op het vlak van herkenbaarheid en programmering. Naarmate de andere functies in omvang groeien of in uitstraling

meer naar de voorgrond treden, verliest de NS haar gezicht binnen het geheel. Zodra er veranderingen optreden in de flankerende programmering, deze vallen weg of dringen zich op ongewenste plekken op (andere bedrijvigheid, leegstand etc.), dan heeft dat meteen consequenties voor NS. Tot nu toe gaat dit nog redelijk goed. Voor het concept van combibouw in Amersfoort is in ieder geval van belang dat de commercie zich concentreert in de zoom van de hal en de aansluitende galerijen, en achterwege blijft in de passerelle.

- Onbelemmerd zicht door de zijwanden van de voetbrug en passerelle alsmede de hoge glazen gevels van de hallen zijn essentieel voor de oriëntatie in de dwars- en lengterichting van de reizigersstromen. In dat opzicht kan de transparantie van de zijwanden van de voetbrug nog worden versterkt. Ook het zicht door de hal naar de voorgevel dreigt dicht te slibben door het ophangen van reclamebanieren, het stallen van spullen in de luchtbrug en het plaatsen van banken, prullenbakken en krantenbakken voor de voorgevel.
- De voetgangersbrug aan de westzijde biedt de mogelijkheid om een extra verbinding richting de herbestemde Wagenwerkplaats te realiseren. Deze kans op een korte en veilige verbinding met de noordzijde van het station past in het gebouwconcept.
- Het creatief zoeken naar een nieuwe *magic mix* tussen station en toegevoegde functie, mocht deze worden veranderd.
- De perrongebouwen op het tweede perron staan gedeeltelijk leeg. Voor deze beeldbepalende gebouwen zou naar een passend programma gezocht moeten worden. Een geslaagd voorbeeld is het restaurant in één van deze gebouwen. Daarom zou het goed zijn de

toegankelijkheid van het restaurant voor niet reizigers te waarborgen, ondanks de OV chip poortjes.

BEHEERDER

- Voor zowel grote als kleine ingrepen in en rond het gebouw zijn de cultuurhistorische waardenkaarten van de verschillende niveaus leidend.
- Pas op met het ad hoc plaatsen van nieuwe afvalbakken, ov-chipkaartpalen, infokiosken, krantenbakken, automaten, OV-chip poorten, banken, borden en plantenbakken in de stationshal, de passerelle en op de perrons. De roerende zaken zijn oorspronkelijk weloverwogen geplaatst, en dat dient bij voorkeur zo te blijven.
- Het stramien van de liftschachten en de flankerende open zichtlijnen naar de volledig transparante gevels aan beide pleinzijden zijn essentieel voor de beleving van het gebouwconcept. Houd daarom de liftschachten rondom zoveel mogelijk vrij. Dat geldt ook voor de glazen gevelpuien aan beide pleinzijden.
- Gebruik de luwe zone in het midden voor het plaatsen van automaten en informatieborden (rust voor mensen die even de tijd nodig hebben) en de dynamische zones voor de bewegwijzering (lieft op hoogte).
- Hou vast aan het onderscheid van neutrale kleuren voor de spoorgerelateerde onderdelen (hal, passerelle, voetbrug, perrons) en sprekende kleuren voor de flankerende commerciële functies.
- De aanwezigheid van zwerf fietsen op het Stationsplein duidt erop dat het fietsenbeleid daar onvoldoende werkt. De ruimtelijke kwaliteit leidt daaronder.
- Koester de helderheid van de plattegrond en de looplijnen door het gebouw.

- Architect Van Belkum (ARCADIS) heeft veel aandacht besteed aan een goede verblijfskwaliteit in het stationsgebouw. Overzichtelijke ruimtes, veel daglicht en transparante gevels en wanden dragen bij aan een veilig gevoel. Open naden tussen de rode wandtegels in de hal en ronde gaatjes met glaswol in de overkapping van de passerelle zorgen voor een goede akoestiek. Koester deze goede verblijfskwaliteit en ga zorgvuldig om met het inpassen van nieuwe materialen.
- Oorspronkelijke kleurstelling terugbrengen op het derde perron: verloop van roze naar blauw in de postamenten.

ONTWERPER

- Bij elk voorstel staat een integrale ontwerpbenadering voorop. Wijzigingen aan delen van het complex (bijvoorbeeld busplein, stationshal of fietsenstalling) hebben consequenties voor het totaalbeeld. Geen plaatselijke ad hoc benadering dus. Dat vraagt om overleg en afstemming tussen de verschillende betrokken partijen.
- Vasthouden, versterken of herstellen van golvende contouren, licht gekromde gevels, beschutte arcades als verbindend elementen, een vanzelfsprekende geleiding van de verkeersstromen, heldere constructies, lichte baksteenkleuren en de combinatie van luchtige functionaliteit en vormrijke stevigheid. Deze aspecten zijn essentieel voor het ontwerphandschrift van architect J. van Belkum (ARCADIS).
- De verblijfskwaliteit van het Stationsplein laat (nog) te wensen over. De verschillende functies bus, taxi en fiets hebben weliswaar allemaal een duidelijke eigen plek op het plein, maar het stenige karakter, het vrijwel ontbreken van bomen, het dikke pakket evenwijdige rijbanen maken het vooral voor de voetganger onherbergzaam.

- Koester de helderheid van de plattegrond en de looplijnen door het gebouw
- Een typisch kenmerk van het station is het hoogteverschil in de dwarsdoorsnede. De zuidelijke stationshal en de passerelle liggen op gelijk niveau met de stad en de sporen en de noordelijke stationshal liggen lager. Dit hoogteverschil wordt in het huidige ontwerp niet expliciet zichtbaar gemaakt. In toekomstige voorstellen zou dit gegeven wel meer zichtbaar (voelbaar) gemaakt mogen worden.
- De parkeervoorziening voor auto's aan de zuid-westzijde van het station vormt geen coherent geheel: rommelig en onduidelijk voor bezoekers. Het parkeerterrein zou meer een geheel moeten vormen met het station en duidelijker vindbaar voor bezoekers.

PLANTOETSER

- In het algemeen recht doen aan de specifieke cultuurhistorische betekenis, de ontwikkelingsgeschiedenis en de architectonische karakteristiek van het gebouw en zijn stedenbouwkundige context zoals verwoord en verbeeld in de typering en gewaardeerd in de waardestelling. Eventuele ingrepen en nieuwe programma's zullen zich moeten verhouden tot die cultuurhistorische waarden.
- Essentieel voor het behoud van het gebouwconcept zijn de functionaliteit en luchtigheid in de hightech-achtige benadering van het NS deel van de combibouw, en de sterk sprekende vormen en stevigheid van de postmoderne benadering bij het zakelijke verhuurdeel van de combibouw. Die tweeledige benadering is in balans met elkaar ontworpen.
- Omdat de interieurs van de kelder, de

kantoorverdiepingen en de perrongebouwen niet bijdragen aan de herkenbaarheid van het gebouwconcept is daar relatief veel vrijheid voor aanpassingen, zolang ze de bestaande cultuurhistorische waarde in de omgeving niet verstoren.

BIJLAGE: GERAADPLEEGDE BRONNEN

ARCHIEVEN

- Het Utrechts Archief
 - collectie spoorbouwmeester Douma (toegang 941): inventaris 4, 5. Amersfoort Centraal, dossiers inzake de bouw en verbouw van stations en andere gebouwen, 1985-1994
 - collectie spoorbouwmeester Douma (toegang 941): inventaris 154. Amersfoort, dossiers inzake kleine verbouwingen en aanpassingen aan stations, rijwielstallingen en andere gebouwen, 1993-1994
 - beeldbank
- Pro Rail bedrijfsarchief: bouwdossiers (originale tekeningen en bestekken)
- Bureau Monumenten, gemeente Amersfoort

PUBLICATIES

- Boer, Matthijs de (1991), 'De aanval op het winderige stationsplein', *Architectuur in Nederland. Jaarboek 1990-1991*, Rotterdam (NAi uitgevers), p.12-17
- Bommel, P. van, *Stationsgebouw Amersfoort. Architect D.A.N.* Margadant, Amersfoort 1989 (3 delen)
- Cramer, M., e.a., *Een veranderend stadsbeeld*, Amersfoort 1988 (publicatie bij gelijknamige tentoonstelling in De Zonnehof)
- Crimson Architectural Historians (2007), *De Collectie. Cultuurhistorische visie naoorlogse stationsgebouwen*, Rotterdam (i.o.v. Bureau Spoorbouwmeester)
- Crimson Architectural Historians en Urban Fabric (2009), *De Collectie. Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam (NAi uitgevers)
- Douma, C., (1998), *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998*, Zutphen (Walburg Pers)
- Groenendijk, P. en P. Vollaard (2006), *Architectuurgids Nederland (1900-2000)*, Rotterdam (uitgeverij 010)

- Leeuwen, W. van en H. Romers (1988), *Een spoor van verbeelding. 150jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen*, Zutphen (Walburg Pers)
- Meene, K. van de, G. de Graaf, 'Station Amersfoort. NVBS centraal', in: *NVBS Centraal*, (2012), p.3-11, uitgave van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwezen
- Noorman, B., *Enkele hoogtepunten uit de stedenbouwkundige geschiedenis van Amersfoort*, Bunschoten – Spakenburg 1986 (scriptie)
- Taverne, E., 'het ontbreken van een ontwerp. Amersfoorts stationsgebied', in: *De Architect*, (1991) 4, p.75-79
- 'Themanummer Op het spoor! 150 jaar met de trein', in: *Kroniek. Tijdschrift historisch Amersfoort*, 15 (2013) 2, p.2-17.
- Veenendaal, G., (2004), *Spoorwegen in Nederland: van 1834 tot nu*, Amsterdam (uitgeverij Boom)
- Winden, W. van, 'Station en stad. Recente ontwikkelingen in stationsgebieden', in: *Archis* 6 (1998), p. 60-71.
- Vreeze, N., *Lange lijnen in de stadsontwikkeling. De ontwikkeling van Amersfoort 1945-2010*, uitgeverij Thoth 2012
- -, *De plannen voor het nieuwe Stationsplein. Reconstructie Stationsplein en oostelijke bebouwing*, maart 1987 (uitgave Bureau voorlichting Gemeente Amersfoort)

WEBSITES

- bonas.nl
- hetutrechtsarchief.nl
- nvbs.com
- stationsweb.nl
- wagenwerkplaats.eu
- watwaswaar.nl (topografische kaarten)

DESKUNDIGEN

- Jan van Belkum (architect)
- Max Cramer en Willem Oxener (gemeente Amersfoort)

COLOFON

titel	Station Amersfoort cultuurhistorische verkenning en waardestelling
datum	Nijmegen, november 2013
in opdracht van	NS en ProRail
contactpersoon	Roderick Jacobs
onderzoek	Leon van Meijel, Teake Bouma
archiefwerk	Leon van Meijel, Boudewijn Wijnacker
tekst ©	Leon van Meijel
tekeningen ©	Teake Bouma
foto's ©	Leon van Meijel (2013), tenzij anders vermeld in het bijschrift
layout	Franka van Loon
met speciale dank aan	architect Jan van Belkum (ARCADIS)
contact	Van Meijel - adviseurs in cultuurhistorie Alphons Sieberspad 16 6532 AG NIJMEGEN 06 – 539 39 806 vanmeijel@adviseursincultuurhistorie.nl www.adviseursincultuurhistorie.nl

Van Meijel  adviseurs in cultuurhistorie

Teake Bouma architectuur/stedenbouw
Oude Delft 51
2611 BC Delft
06 – 41 77 88 38
info@teakebouma.nl
www.teakebouma.nl

architectuur/stedenbouw
TEAKE BOUMA

