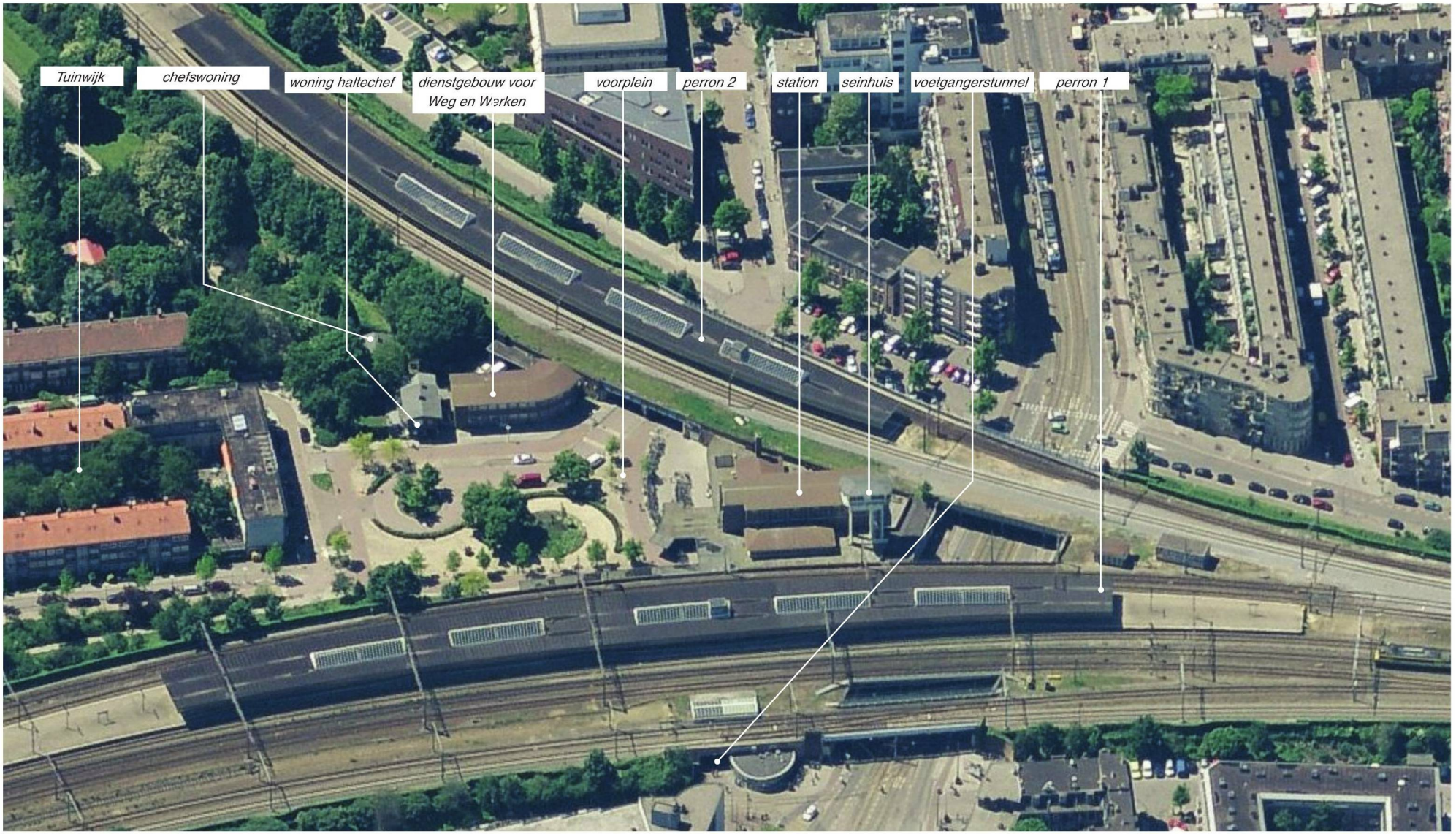
STATION MUIDERPOORT

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING EN WAARDESTELLING



STEENHUISMEURS


Tuinwijk
chefswoning
woning haltechef
dienstgebouw voor Weg en Werken
voorplein
perron 2
station
seinhuis
voetgangerstunnel
perron 1

INHOUD

INLEIDING **07**

1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS **09**
1.1 het station in de geschiedenis van de spoorontwikkeling 09
1.2 het station in het oeuvre van de architect en de architectuurgeschiedenis 13
1.3 gebruiksgeschiedenis, latere verbouwingen, bijzondere onderwerpen 15
1.4 overzicht, samenvatting en conclusies 23

2. STEDENBOUWKUNDIGE & EMPLACEMENT CONTEXT **25**
2.1 het station en de stedelijke ontwikkeling 25
2.2 geschiedenis van het emplacement 33
2.3 geschiedenis van de inrichting van de openbare ruimte 39
2.3 overzicht, samenvatting en conclusies 43

3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS **45**
3.1 hoofdgebouw 45
3.2 interieur 53
3.3 bijgebouwen 59
3.4 perronoverkapping 63
3.5 overzicht, samenvatting en conclusies 65

4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS **67**
4.1 bouwhistorische waardering 67
4.2 cultuurhistorische waarden en essenties 71

5. HOE NU VERDER? **72**

BRONNEN **74**

COLOFON **75**

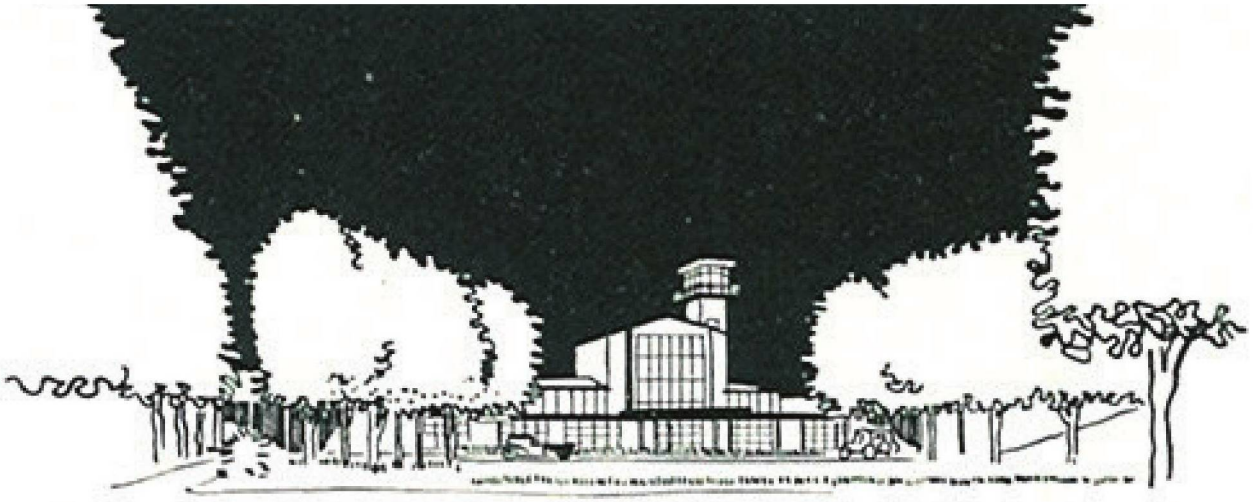
Luchtfoto van station Muiderpoort met aanduiding van de belangrijkste onderdelen. [Bing]



Station Muiderpoort vanaf de spoordijk naar Utrecht [SAA]

‘Bij het ontwerpen van de stationsgebouwen, de straten en pleinen, waaraan zij zijn gelegen, is er van uitgegaan, dat zij in aanleg en opbouw te zamen een eenheid dienen te vormen, zoowel ten opzichte van het gebruik als ten aanzien van de vormgeving.’

Van Eesteren, Leupen en Schelling, 1938



Schets van het Oosterspoorplein, 1938. [Bouwkundig Weekblad] 1938]

INLEIDING

Station Amsterdam Muiderpoort werd in 1939 geopend op het punt van splitsing van de spoorlijnen Utrecht-Amsterdam en Amersfoort-Amsterdam. Samen met station Amsterdam Amstel was de nieuwbouw onderdeel van de ‘Spoorwegwerken-Oost’: een grootscheepse verbeterslag van het Amsterdamse spoorwegnetwerk in de jaren dertig. Het ontwerp van de twee stations betekende een breuk in de geschiedenis van de stationsarchitectuur. De architecten Ir. H.G.J. Schelling en J. Leupen maakten het logistieke vraagstuk van de afhandeling van reizigers- en bagagestromen niet langer ondergeschikt aan het architectonisch ontwerp, maar leidend voor de situering van de gebouwen in de stad en voor de ordening van bouwvolumes. Om de reizigersstromen zo efficiënt mogelijk af te kunnen wikkelen werden de stationsgebouwen en het voorplein in gebruik en vormgeving als een eenheid ontworpen.

Hoewel station Amstel en station Muiderpoort op het eerste gezicht veel op elkaar lijken, gaven de architecten elk station een eigen uitwerking. Het geringere belang van Muiderpoort in het spoorwegennet en het onregelmatige perceel tussen de spoordijken vroegen om andere ontwerpoplossingen dan station Amstel. In de besloten ruimte tussen de dijken ontwierpen de architecten een samenhangend stedenbouwkundig en functioneel ensemble van stationsgebouw, seinhuis, voorplein, dienstgebouw en dienstwoningen. Het gebied vormt een overzichtelijke miniwereld, die door twee massieve spoordijken is afgeschermd van de stad, en daar met poorten op aansluit. De locatie in Amsterdam-Oost, de verscholen ligging achter de spoordijken en de lange, donkere tunneltoegangen tot de perrons gaven het station echter lang ook een bedenkelijke reputatie. Eind jaren negentig werd het station ingrijpend verbouwd om het gevoel van veiligheid te verhogen en de looplijnen naar het perron te verkorten. In de onderdoorgangen onder de twee viaducten werden nieuwe toegangen tot de perrons en de bijbehorende kaartautomaten en winkelvoorzieningen aangelegd. De stationshal en tunnels verloren daarbij hun functie en werden afgesloten. Het karakteristiek ensemble van stationsgebouw, dienstgebouw en dienstwoningen bleef bij de verbouwing wel gespaard en is op hoofdvorm en in detaillering relatief gaaf gebleven. Het ensemble (Oosterspoorsplein 1, 3, 4, 5 en 6) werd in 2014 aangewezen tot gemeentelijk monument. Het hoge seinhuis dat het station flankeert werd al in 2003 aangewezen tot rijksmonument.

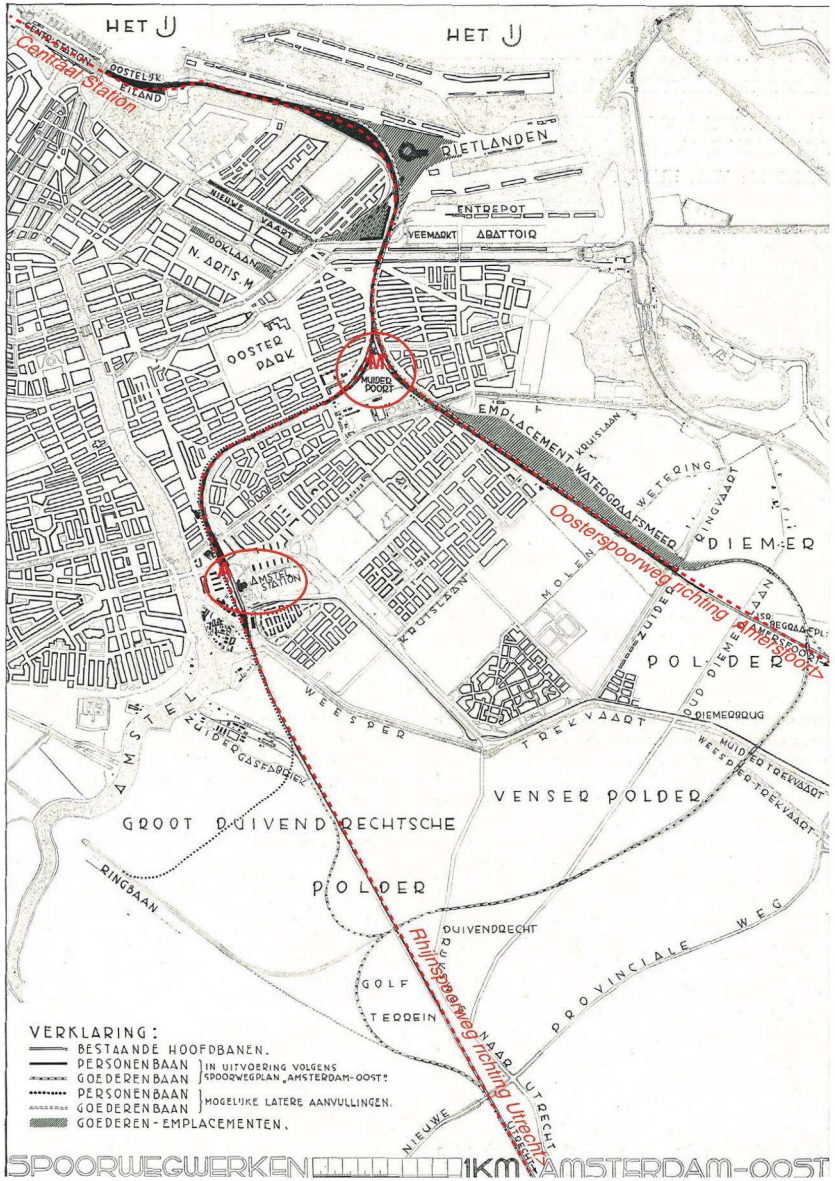
Momenteel worden er plannen voor nieuwbouw in het gebied en een herbestemming van het stationsgebouw en de dienstgebouwen voorbereid. In deze rapportage, opgesteld in opdracht van NS Stations, zijn de cultuurhistorische waarden van het ensemble van station Muiderpoort onderzocht en vertaalt naar een waardering en aanbevelingen voor het station, het dienstgebouw en de dienstwoningen aan het Oosterspoorplein (Oosterspoorplein 1, 3, 4, 5 en 6). Deze rapportage is opgesteld volgens de ‘Briefing Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardestelling’ (NS Vastgoed, 2012) en kwam in overleg met Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam tot stand.

SteenhuisMeurs, februari 2016



De ligging van station Muiderpoort in het stedelijk net van verkeers- en spoorwegen, 1934. De locatie voor het nieuwe station Muiderpoort is rood omcirkeld. Vlak daarboven is ook de locatie van het oude Muiderpoortstation aangegeven , dat in 1938 zou worden gesloten (in wit omcirkeld). [Topotijdreis]

1. HISTORISCHE CONTEXT: DE BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

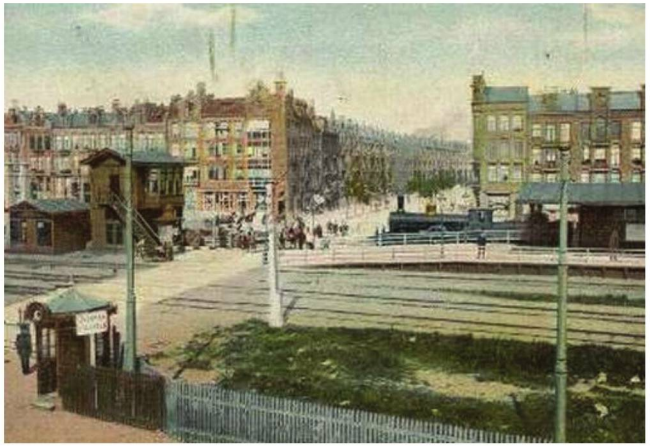


Spoorwegplan Amsterdam-Oost, 1934. De belangrijkste verbeteringen zijn de aanleg van hoogspoor, de sloop van het kopstation Weesperpoort, het onafhankelijk van elkaar maken van de lijnen naar Utrecht en Amersfoort, de bouw van het nieuwe doorgangsstation Amsterdam Amstel (letter A in rode cirkel), de vervanging van het station Muiderpoort (letter M in rode cirkel) en het concentreren van de rangeerterreinen in de Watergraafsmeer en in de Rietlanden. [Bouwkundig Weekblad 1938]

In dit eerste hoofdstuk wordt de bouw- en gebruiksgeschiedenis van station Muiderpoort beschreven. Welke rol speelde station Muiderpoort in de geschiedenis van de spoorontwikkeling (1.1), wie was de ontwerper (1.2) en hoe is het stationsgebouw door de tijd gebruikt en aangepast (1.3)?

1.1 HET STATION IN DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORONTWIKKELING

Station Muiderpoort werd geopend in 1939 als onderdeel van de 'Spoorwegwerken Oost': een grootscheepse ingreep die de infrastructuur in dit deel van Amsterdam moest verbeteren. Het station ligt op plek waar de spoorlijnen Amsterdam-Amersfoort en Amsterdam-Utrecht samen komen. De overheid hield zich in het midden van de negentiende eeuw afzijdig van de aanleg en exploitatie van spoorlijnen. Net als in naburige landen kwam het initiatief voor de opbouw van het spoorwegennet van particuliere maatschappijen, die veelal regionaal actief waren. Pas in 1860 onderkende de Staat zijn verantwoordelijkheid voor de aanleg van spoorwegen met het aannemen van de Spoorwegwet. Kort hierna begon de aanleg van tien lijnen, de zogenaamde Staatslijnen, en ontstond een landelijk spoorwegnetwerk. Voor de operationalisering van de nieuwe lijnen kregen twee grote particuliere partijen toestemming de staatslijnen te exploiteren: Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen (MESS) en de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM). Geleidelijk namen de bedrijven ook veel regionale maatschappijen over. De twee bedrijven gingen in 1917 intensief samenwerken en fuseerden in 1938 tot een nieuw bedrijf: de Nederlandse Spoorwegen (NS). De gevolgen van de versnipperde opbouw van het spoorwegnet werden vooral in de grote steden duidelijk: de verschillende (kop)stations



De gelijkvloerse spoorwegovergang bij station Muiderpoort I, 1910. [HUA]



Houten eilandstation Muiderpoort I, 1910. [HUA]



Aanleg van de spoordijken, 1936. Op de achtergrond het voormalige station Muiderpoort I. [HUA]

met emplacementen, rangeerterreinen en gelijkvloerse kruisingen zorgden voor inefficiënt vervoer op het spoor en waren bovendien een belemmering voor de groei van de bebouwing en het gemotoriseerd verkeer.

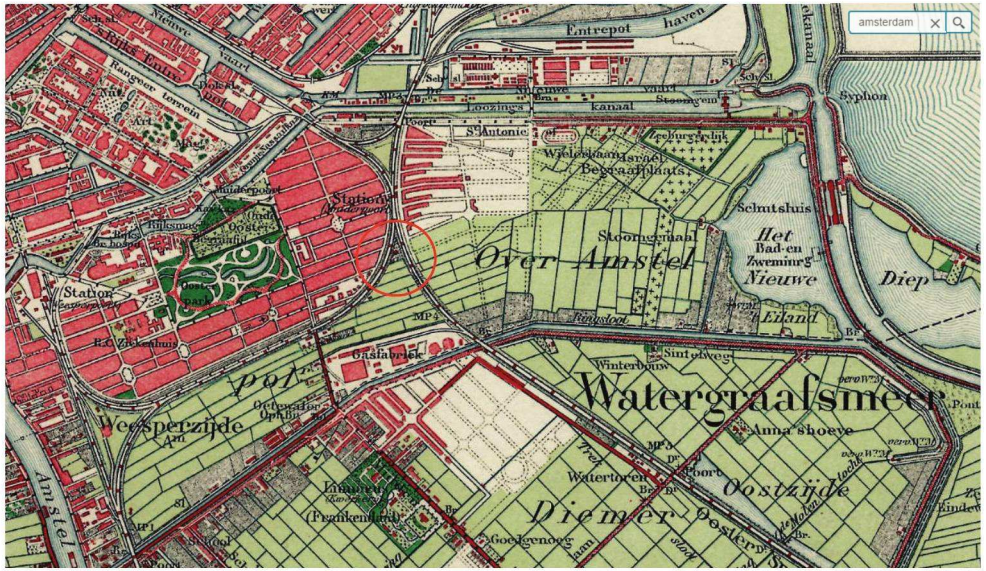
Aan de oostzijde van Amsterdam lopen twee spoorlijnen. De Rhijnspoorweg naar Utrecht werd aangelegd tussen 1843 en 1845. Eindpunt werd het Weesperpoortstation, vlak buiten de zeventiende-eeuwse Singelgracht. In 1874 werd de Oosterspoorweg naar Amersfoort-Apeldoorn-Zutphen geopend, bedoeld als verbinding tussen de hoofdstad en het Duitse Ruhrgebied (HSM). Eindstation was oorspronkelijk het tijdelijke station Amsterdam Oosterdok (1874) op het Oosterdokeiland. Het station werd, evenals het tijdelijk station Westerdok (1878) voor de lijnen naar Haarlem en Zaandam, gebouwd in afwachting van de nieuwbouw van het Centraal Station. Het Oosterdokstation brandde in 1879 af, waarna de Oosterspoorweg werd doorgetrokken naar het Westerdokstation. Na de opening van Amsterdam Centraal in 1889 nam dit station de functie van het Westerdokstation over. Even daarvoor, in 1880 was ook de Rhijnspoorweg naar Utrecht met een verbindingsbaan door de Overamstelsepolder aangesloten op de Oosterspoorweg, het Oostelijk havengebied en het Centraal Station. Tweehonderd meter ten noorden van het kruispunt van de sporen werd in mei 1896 de halte Muiderpoort geopend, ter hoogte van de Javastraat en Eerste van Swindenstraat.[1] Het wat provisorisch station bestond uit een eilandperron, met twee eenvoudige houten gebouwen met perronoverkappingen.

In Amsterdam-Oost vormden de spoorlijnen naar Utrecht (Rhijnspoorweg) en Amersfoort (Oosterspoorweg) een grote barrière voor het groeiende wegverkeer. De veertien gelijkvloerse kruisingen maakten de Indische Buurt en het Oostelijk Havengebied zeer slecht bereikbaar. Op basis van een gezamenlijk studie ontwierpen de gemeente Amsterdam en de NS een herziening van de spoorwegwerken in Amsterdam Oost (Ir. De Kanter, NS en Ir. Biemond, gemeente Amsterdam). In januari 1934 sloten het Rijk, de gemeente en de NS een overeenkomst voor de uitvoering van het plan. De NS zou 10 miljoen van de begrote 28 miljoen bijdragen, de gemeente en het Rijk namen de rest van de kosten voor hun rekening. Onderdeel waren onder meer de aanleg van een hoogspoor met onderdoorgangen, de samenvoeging van rangeerterreinen, de afbraak van het Weesperpoortstation, vernieuwing van het station Muiderpoort en de bouw van een nieuw doorgangsstation aan de Amstel: Amsterdam Amstel. In de vork waar de twee lijnen samenkwamen werd het nieuwe station Muiderpoort gepland. Het station werd voorzien van perrons aan beide spoorlijnen. De verbeteringen waren evident: geen verkeersopstoppingen meer en bovendien één station in de binnenstad voor reizen naar zowel Utrecht als Amersfoort. Minder zichtbaar voor de Amsterdammers en reizigers, maar wel een belangrijke verbetering was ook de scheiding tussen het personen- en goederenvervoer door de aanleg van een zelfstandige goederenringbaan naar de gezamenlijke rangeerterreinen in de Watergraafsmeer en de Rietlanden.

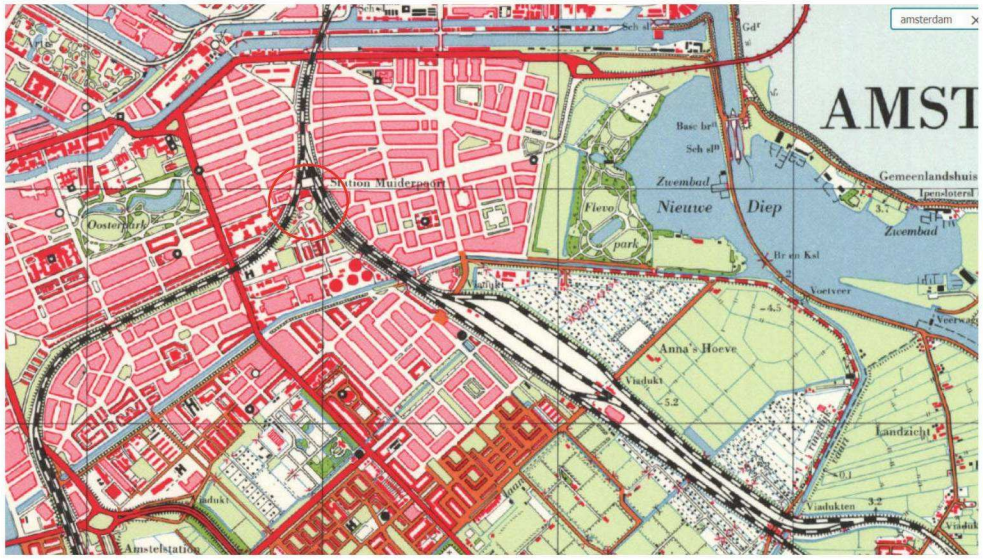
De werkzaamheden gingen van start in 1934. Vijf jaar later, in oktober 1939, konden een groot deel van het hoogspoor, de stations Muiderpoort en Amstel, de goederenringbaan en een deel van het rangeerterrein in de Watergraafsmeer in gebruik worden genomen. Een groot deel van het werk werd, net als de aanleg van het Amsterdamse Bos, uitgevoerd in het kader van de werkverschaffing, volgens het plan van wethouder S.R. de Miranda



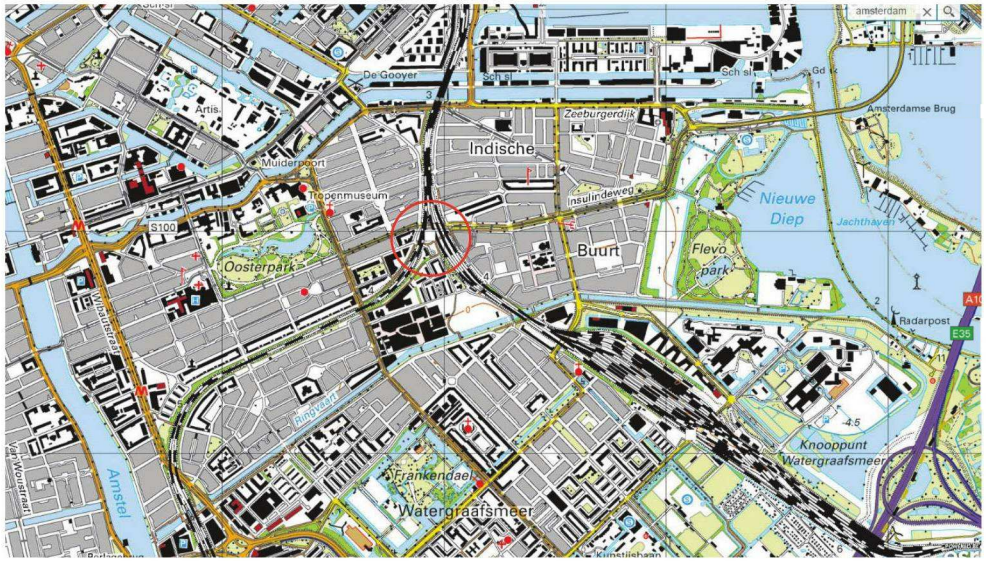
1887 [Topotijdreis]



1913 [Topotijdreis]



1955 [Topotijdreis]



2015 [Topotijdreis]



Ir. Schelling tijdens zijn toespraak bij de opening van het nieuwe station Hengelo, in de wachtkamer derde klasse van het station in 1951 [HUA]



Sittard (1923, gesloopt)



Naarden-Bussum (1925)



Putten (1929)



Krommenie-Assendelft (1930,gesloopt)



Koog-Zaandijk (1930, gesloopt)



Boskoop (1934)



Waddinxveen (1934, gesloopt)



Amsterdam Muiderpoort (1939)



Amsterdam Amstel (1939)



Enschede (1950)



Hengelo (1951)



Zutphen (1952)



Leiden (1953, gesloopt)



Arnhem (1954, gesloopt)

Ontworpen stations door Ir H.G.J. Schelling

1.2 HET STATION IN HET OEUVRE VAN DE ARCHITECT EN DE ARCHITECTUURGESCHIEDENIS

Tijdens de zogenaamde eerste staatsaanleg van de spoorwegen (vanaf 1860) stond de staat voor een grote opgave: kilometers spoorlijn en grote aantallen stations. Om te besparen op tijd en kosten werd gewerkt met een reeks standaardontwerpen voor stations. In de twintigste eeuw veranderde deze ontwerppraktijk. Het aantal te bouwen stations was minder groot en de spoorwegmaatschappijen lieten stations steeds vaker ontwerpen door architecten, die bij de grote maatschappijen zelfs in vaste dienst waren. Bekend werden architecten als H.G.J. Schelling (1888-1978) en S. van Ravesteyn (1889-1983). Het station ontwikkelde zich in deze periode van een utilitair gebouw met seriematige architectuur, tot een openbaar gebouw voor een efficiënte afhandeling van reizigersstromen en met een eigen identiteit, ontleend aan en versterkt door de locatie.

Het ontwerp en de uitvoering van het Spoorwegplan in Amsterdam vormden de eerste grootschalige planologische samenwerking tussen het Rijk, de gemeente en de spoorwegen. Het ontwerp voor het integrale plan uit 1934 kwam van Ir. De Kanter van de NS en Ir. Biemond van de gemeente Amsterdam.[2] Ook het ontwerp van de stations Amstel en Muiderpoort was een coproductie, waarbij vanuit de gemeente stedenbouwkundige C. van Eesteren (hoofd van de ontwerpafdeling van de afdeling Stadsontwikkeling binnen de Dienst Publieke Werken) en de architect J. Leupen (afdeling Gebouwen, Dienst Publieke Werken) betrokken waren, en vanuit de NS architect Schelling.[3] Hoe deze samenwerking precies vorm kreeg en hoe de rolverdeling moet zijn geweest tussen Van Eesteren en de architecten Leupen en Schelling is (nog) niet duidelijk. Met name naar de invloed van Leupen op het ontwerp van de twee stationscomplexen is verder (archief)onderzoek noodzakelijk.

Ir. H.G.J. Schelling was al sinds 1913 in dienst van het Staatsspoor en ontwierp eerst tien jaar aan verschillende “spoorse” gebouwen voordat in 1923 station Sittard naar zijn ontwerp werd geopend. Station Sittard (gesloopt in 1993) had hetzelfde karakter als stations en spoorse gebouwen van ir. G .W. van Heukelom (1870 - 1952). Representatieve werken uit Van Heukeloms oeuvre zijn een familie van stations in Zuid-Limburg, het imposante station Maastricht en het Derde Administratiekantoor in Utrecht (De Inktpot), gebouwd na het begin van de samenwerking van de HSM en MESS in 1917.

Schelling trad wat architectuur betreft aanvankelijk in de voetsporen van Van Heukelom, met als hoogtepunt Naarden-Bussum in 1929. De ontwerpen voor Amstel en Muiderpoort kwamen voort uit de logica van de reizigersstromen en zijn (in de woorden van nu) te typeren als voorlopers van de multimodale knooppunten. De stations zetten de toon voor de naoorlogse stationsbouw in Nederland. C.Douma schreef in zijn standaardwerk over naoorlogse stations dat Amstel en Muiderpoort, ‘maar vooral Amstel, de opmaat vormden voor een geheel nieuwe opzet van stationsbouw en zo veel innoverende ideeën opleverde, dat station Amstel nog steeds een bron van inspiratie vormt voor een generatie jongere spoorwegarchitecten.’[4] In het ontwerp voor de stations Amstel en Muiderpoort was het logistieke vraagstuk van de afhandeling van reizigers- en bagagestromen niet langer ondergeschikt aan het architectonisch ontwerp, maar leidend voor de situering in de stad en voor de ordening van bouwvolumes. Plein en gebouw werden zo ontworpen dat een snelle en vloeiende afwikkeling van het aan- en afrijdend verkeer mogelijk werd. In de stedenbouwkundige opzet kregen alle verkeersstromen een plek: trein, tram, bus, auto, fiets en voetganger. De architectonische uitwerking stond ten dienste van het maken van verbindingen tussen al die stromen met aantrekkelijke en overzichtelijke routes. In het ontwerp konden reizigers die op het station arriveerden per tram, auto, fiets of te voet via zo kort mogelijke looplijnen en kruisingsvrij, dus veilig, de stationshal bereiken. Op gebouwniveau werd deze aanpak voortgezet: reizigers- en bagagestromen liepen van stationshal naar perrons langs elkaar en nooit door elkaar heen. Om ook de bedrijfsvoering te optimaliseren, werden ruimten soms samengevoegd of gesplitst. Dankzij deze werkwijze ontstond een grote samenhang tussen het stationsgebouw en de openbare ruimte eromheen zowel in gebruik als in de vormgeving.

De stations Amstel en Muiderpoort werden volgens hetzelfde innovatieve concept ontworpen. Door het geringere belang van Muiderpoort in het spoorwegennet werd het verkeersconcept hier echter minder ver doorgevoerd.[5] De besloten ligging van Muiderpoort tussen de spoordijken en de onregelmatige vorm van het perceel beperkten daarnaast ook de mogelijkheden, waardoor op onderdelen voor andere ontwerpoplossingen gekozen werd dan bij het Amstelstation. De ligging tussen de spoordijken is vermoedelijk uniek in de spoorgeschiedenis in Nederland. Er zijn geen vergelijkbare stations bekend. Voor het station Muiderpoort werd daarom een zeer plekspecifieke oplossing ontworpen.



Station Muiderpoort, gezien vanaf de Oosterspoortplein, 1939. [SAA]

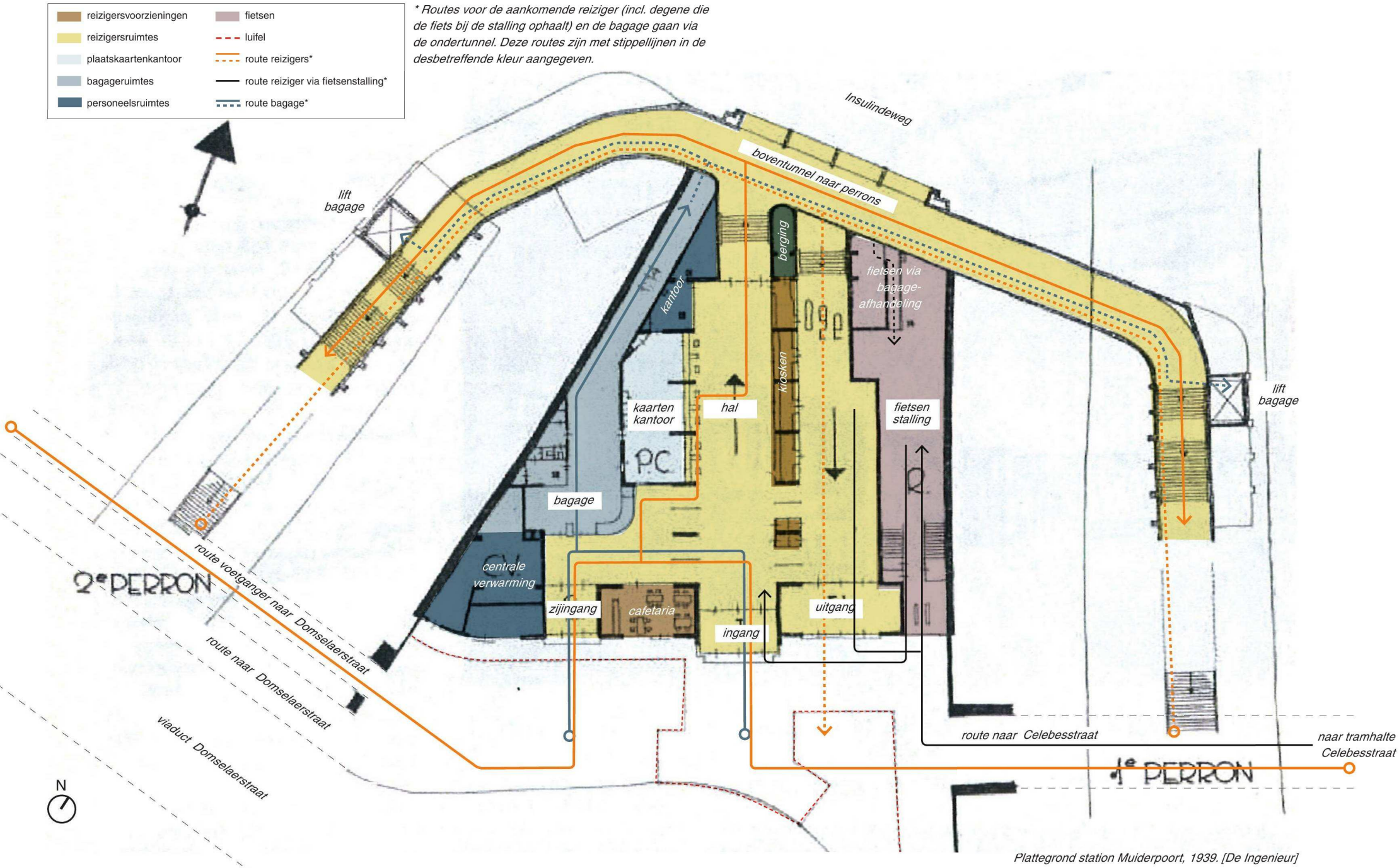
1.3 GEBRUIKSGESCHIEDENIS, LATERE VERBOUWINGEN, BIJZONDERE ONDERWERPEN

Een van de verbeteringen van het Spoorwegplan-Oost was de scheiding van het reizigers- en goederenvervoer. De stations Amstel en Muiderpoort werden geheel bestemd voor het reizigersvervoer. Bij station Muiderpoort werden de ruimten voor de bedrijfsdienst (seinhuis, telegraaf, magazijnen, dienstlokalen etc.) en de woning voor de stationschef helemaal buiten het station ondergebracht, in zelfstandige gebouwen aan het voorplein. Dit in tegenstelling tot de vroegere stationstypes waarin deze functies vaak in het hoofdgebouw werden gehuisvest. Het hoge seinhuis, met een vrij uitzicht over de drie op dit punt samenkomende richtingen, kreeg een plek als torenaccent ten noordoosten van het stationsgebouw. Het dienstgebouw voor Weg en Werken en een woning voor de haltechef en een chefswoning werden aan de westkant van het voorplein gesitueerd. Het twee bouwlagen tellende dienstgebouw bood ruimte aan voorzieningen voor het onderhoud van het spoor en opslag: een smederij en bankwerkerij, een timmerwerkplaats, een ruimte voor de elektriciens en telegraafwerken, ruimten voor schilders en een aantal magazijnen. Direct aan de keermuur van de spoordijk lag een overdekte opslagruimte.[6]

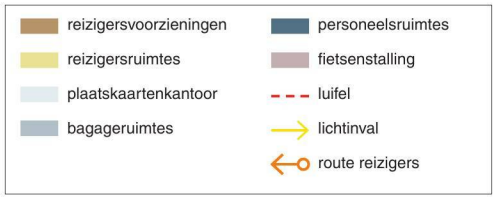
Het station zelf werd door Schelling en Leupen ontworpen om de stromen van de reiziger zo efficient mogelijk te organiseren. In een voordracht voor het Koninklijk Instituut voor Ingenieurs over de nieuwe stations in Amsterdam besprak Schelling vier algemene richtlijnen voor de groepering van ruimten in een station: 1) de wegen van vertrekkende en aankomende reizigers moesten veilig, duidelijk, kort en gemakkelijk zijn, 2) de wegen van bagage en reizigers mochten elkaar niet kruisen, 3) met het oog op een zo klein mogelijke personeelsbezetting moesten de ruimten doelmatig worden verenigd en gesplitst en 4) de controle moest functioneel en met weinig personeel te bedienen zijn. Om dat laatste te bereiken had het de voorkeur om geen gescheiden tunnels te maken voor de vertrekkende en aankomende reizigers. In elk van de stations die Schelling ontwierp zocht hij, afhankelijk van de omstandigheden, hierin naar de meest efficiënte oplossing. Tot slot vond Schelling dat de looproutes in stationsgebouwen zoveel mogelijk rekening moesten houden met de Nederlandse gewoonte om rechts te houden. In het ideale station waren de loketten volgens Schelling dan ook rechts van de ingang gepositioneerd om botsingen tussen in- en uitgaande reizigers te voorkomen. Deze uitgangspunten konden bij Amstel worden verwezenlijkt, maar aan Muiderpoort hadden Schelling en Leupen echter een lastige dobber. Het relatief onregelmatig gevormde perceel tussen de twee spoordijken bood weinig ruimte voor de inpassing van de verkeersstromen. De afstand tussen het laaggelegen station en de twee gescheiden eilandperrons op de spoordijken leverde een andere ontwerpuitdaging. Hierdoor konden de gecombineerde tunnel en de korte loopstromen niet verwezenlijkt worden. Schelling schreef hierover: ‘Dat u aan de Muiderpoort een ander situatie aantreft, nl. de loketten links van den binnenkomenden reiziger, wordt verklaard uit de omstandigheid, dat daar afzonderlijke tunnels voor vertrekkend en voor aankomende reizigers zijn gebouwd, die boven elkaar zijn uitgevoerd. Het onregelmatige trapeziumvormige terrein kon op die wijze het best worden benut.’[7]

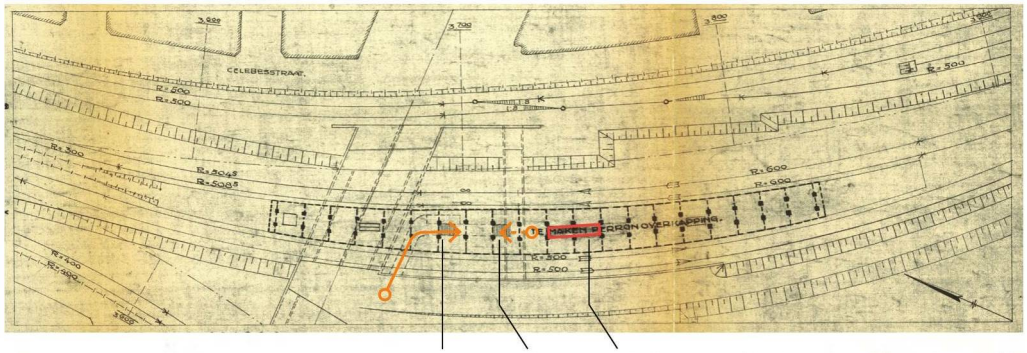
Tot in de twintigste eeuw waren stations opgezet met aparte ingangen en routes voor aankomende en vertrekkende reizigers. In het Amstelstation braken de architecten met dit concept van scheiden op basis van aankomst en vertrek. In plaats daarvan werden de stromen gescheiden op basis van het transportmiddel waarmee de reiziger op het station aankwam of vertrok. De hal kreeg voor elk vervoermiddel een eigen toegang: de hoofdentree voor voetgangers en reizigers die per auto werden afgezet, hellingbanen naar de fietsenkelder en een ondergrondse entree voor trampassagiers. Bij de indeling van station Muiderpoort hielden de architecten, vermoedelijk in verband met de plekspecifieke omstandigheden, vast aan het oude onderscheid tussen de vertrekkende en arriverende reiziger, met een gescheiden in- en uitgang en een gescheiden routing door het ensemble van stationsgebouw, tunnels en perrons. Het plaatskaartenkantoor en de bagageafhandeling voor de vertrekkende reiziger bevonden zich aan de westzijde – links in het station. Na het kopen van een kaartje kon de reiziger via de boventunnel perron 1 of 2 bereiken. De bagageruimten hadden ook een eigen, smallere toegang tot het voorplein, met alleen naar binnen openende deuren. De bagage zelf werd via een hellingbaan afgevoerd naar de benedentunnel, waar het via een lift naar de perrons werd gebracht. Tussen de ingangshal en de bagagetoegang lag een klein cafetaria, waar de reiziger even kon zitten voor een kop koffie of thee. Ten noorden van het plaatskaartenkantoor bevond zich nog een ruimte voor de stationschef. De arriverende reiziger kwam vanaf de perrons via een trap in de benedentunnel uit en liep via de oostkant het station uit. Een rij met winkeltjes en telefooncellen – aan weerszijden toegankelijk – scheidde beide verkeersstromen. De kaartcontrole vond plaats na aankomst, bij de uitgang van de benedentunnel. Schelling en Leupen plaatsen het controlehuisje in het midden van de twee tunneltoegangen, zodat één man kon controleren, maar bij geringe drukte ook de vertrekkende reizigers in de gaten kon houden. De fietsenstalling kreeg, net als in het Amstelstation, een plek in het station zelf, aan de oostkant van de uitgangshal. De stalling bood echter geen doorgang naar de perrrontunnels. De reiziger kon via de toegang aan de Oosterspoorlijn de in- en uitgangshal bereiken. Alleen fietsen die door aankomende reizigers niet direct bij de trein werden opgehaald (bagage), konden via een deur in

STATIONSGEBOUW 1939



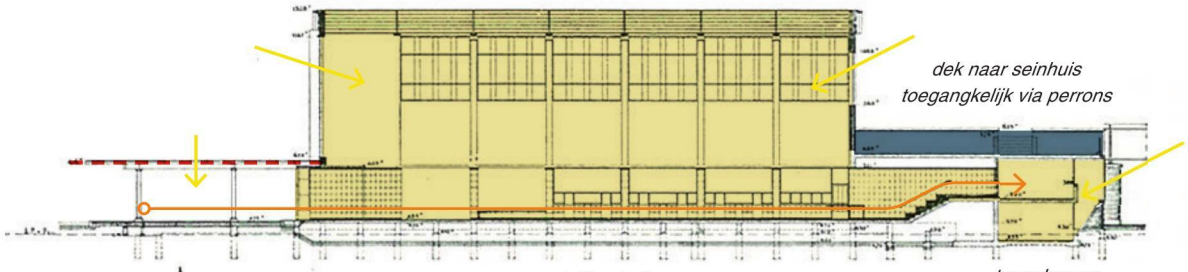
Plattegrond station Muiderpoort, 1939. [De Ingenieur]





trap vertrekkende reiziger *trap aankomende reiziger* *kiosk*

Situatie perron 1 (oostzijde), 1936. [NS stations]

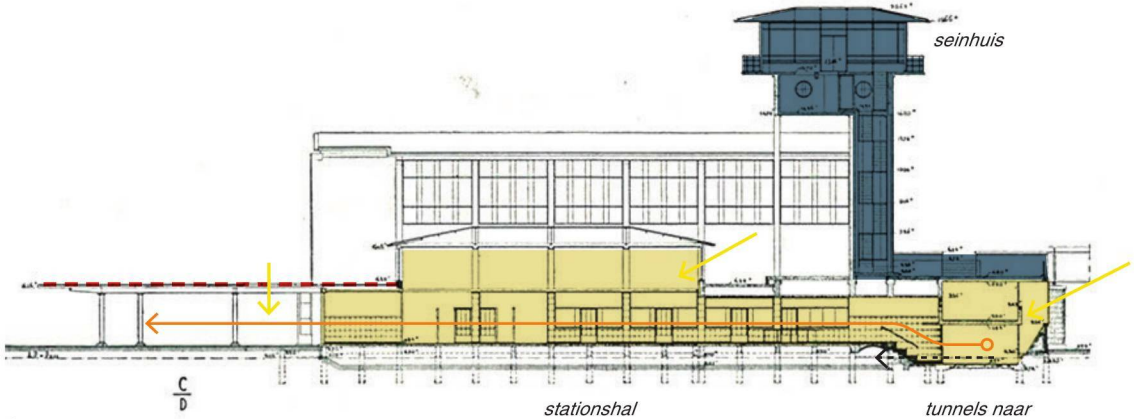


dek naar seinhuis toegangkelijk via perrons

Oosterspoorplein

stationshal route vertrekkende reizigers

tunnels naar perrons

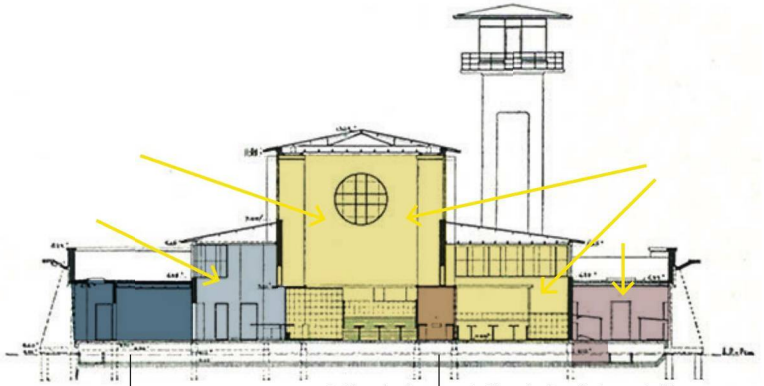


seinhuis

Oosterspoorplein

stationshal route aankomende reizigers

tunnels naar perrons



bagageaflevering

installatieruimte

stationshal vertrekkende reiziger

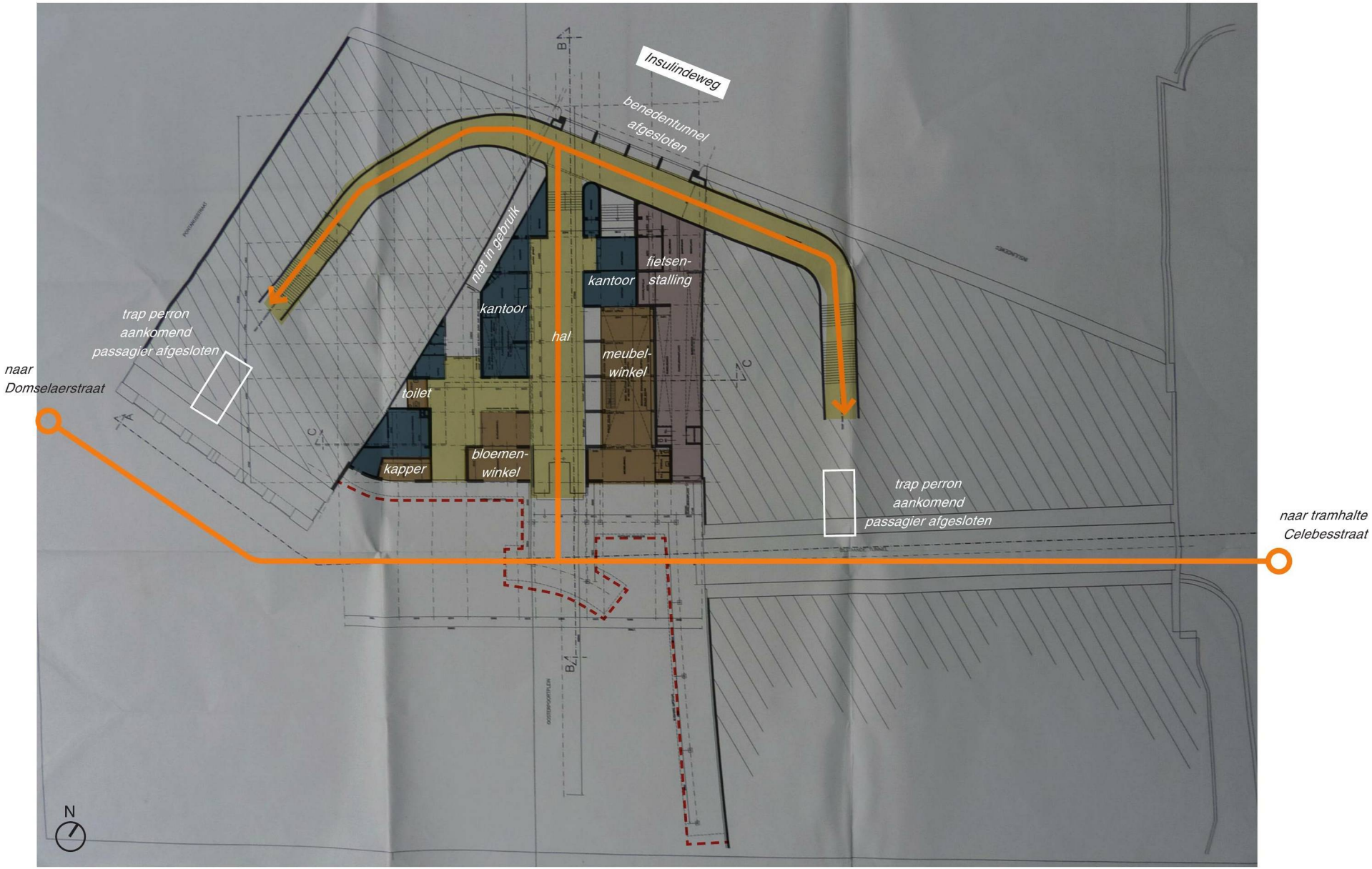
stationshal aankomende reiziger

fietsenstalling

kiosken

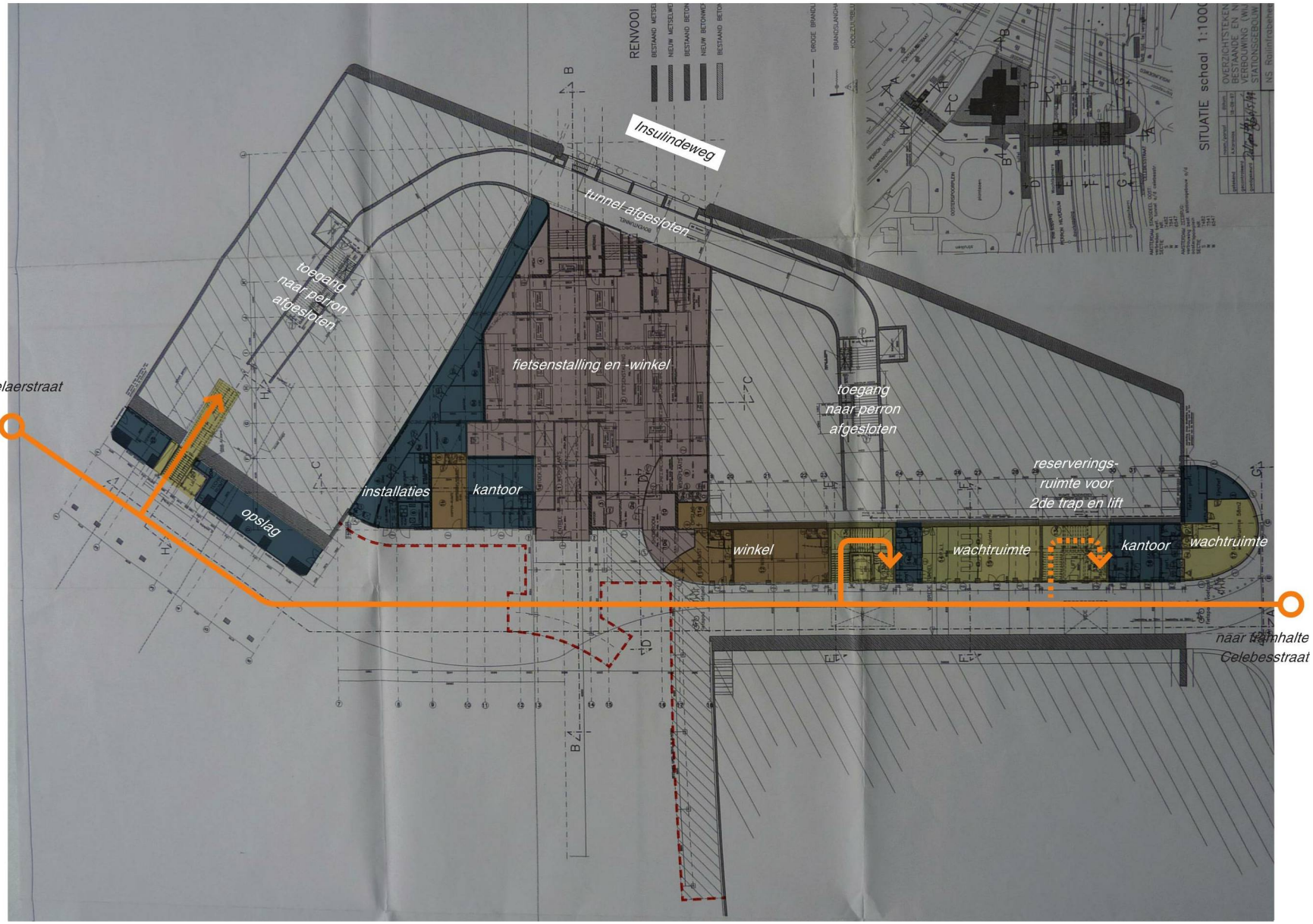
Doorsneden van station Muiderpoort, 1938. [Bouwkundig Weekblad]

SITUATIE VÓÓR 1999



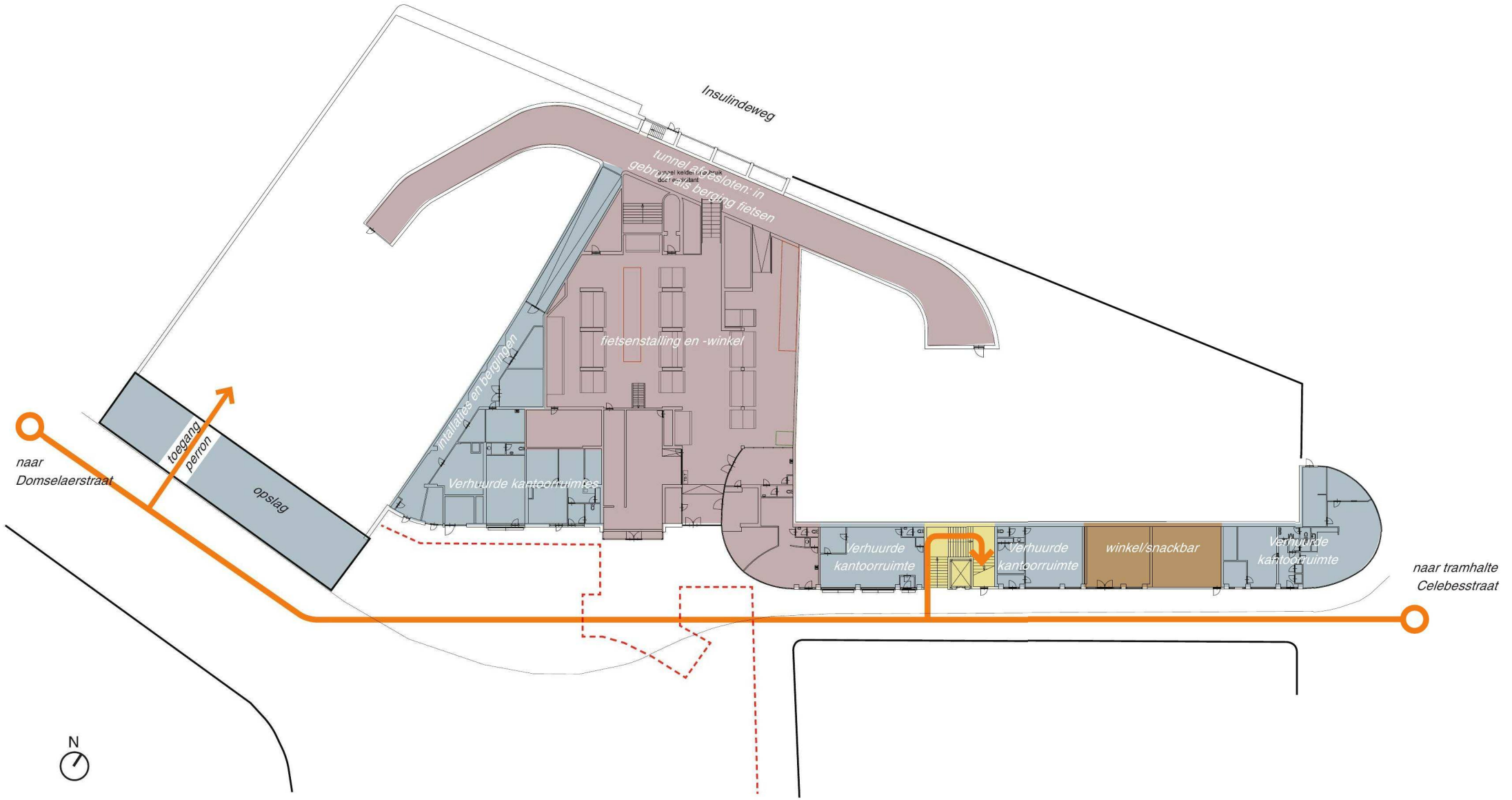
Plattegrond station Muiderpoort, ongedateerd. [NS stations]

SITUATIE 1999



Plattegrond station Muiderpoort met aanpassingen door Holland Railconsult, 1999. [NS stations]

HUIDIGE SITUATIE



Plattegrond station Muiderpoort, 2008. [NS-Stations]

de benedentunnel in de fietsenstalling worden gestald. Een lange luifel (van de toegang van de in- en uitgangshal en de fietsenstalling, naar het viaduct bij de Celebesstraat en langs de keerwand van het spoor naar Amersfoort) bood de reiziger de mogelijkheid droog over te stappen tussen trein, auto, fiets en tram. Met deze ingrepen loste Schelling het 'verkeersprobleem' van Muiderpoort zo goed mogelijk op.

RUIMTELIJKHEID: DE ROUTING BEGELEIDT DOOR LICHT EN KUNSTWERKEN

De routing van de reizigersstromen was voor Schelling en Leupen niet alleen een kwestie van een goede plattegrond, maar ook een ruimtelijke opgave. Voor de reiziger was er een duidelijke opeenvolging van ruimtes te ervaren, van de trein naar de stad. De routebeleving was een dynamisch concept, waarbij de architecten ruimtelijkheid, niveauverschillen en licht als instrumenten inzette. Ook in station Muiderpoort speelden licht en transparantie een rol in het ontwerp en de beleving van het station, zij het op een kleinere schaal dan in het Amstelstation.

De ingangshal van station Muiderpoort ziet er, net als in het Amstelstation, in de grondvorm uit als een basiliek met een lichtbeuk en zijbeuken. Het licht en de vormgeving van de ruimten staan hier in dienst van dynamiek en de vlotte doorstroom. De tunneltoegangen waren gescheiden. Vanuit de ingangshal had de reiziger alleen toegang tot de boventunnel. Het ronde glas-in-lood-raam in de noordgevel boven de tunneltoegang, bood een extra orientatiepunt op de tunneltoegang. De gescheiden toegang naar de uitgangstunnel kwam uit in de uitgangshal. De tunnelbuizen zelf waren relatief laag en donker. Alleen een raamstrook onder het viaduct aan de Wijttenbachstraat-Insulindeweg bracht door middel van een koekoek daglicht in beide gangen. De reiziger kwam hierdoor van de ene sfeer in de andere, van hoog naar laag, van licht naar donker en van smal naar breed. De zijbeuk van de ingangshal is uitgevoerd en gedetailleerd als coulisse waar de reizigers allerlei voorzieningen konden vinden (bagageafhandeling, plaatskaartenkantoor), zonder dat deze obstakels werden voor de hoofdstroom. Met de voorzieningen in de luwte, kon de hoge ingangshal zelf goeddeels leeg blijven.

TWEEDE WERELDOORLOG: VERTREKPUNT NAAR KAMP WESTERBORK

In de Tweede Wereldoorlog werd het station in gebruik genomen door de Duitse bezetter. Ten zuidwesten van station Muiderpoort lag de Transvaalbuurt, waar veel Joden woonden. Tussen 1942 en 1944 werden vanaf het station meer dan 10.000 joden per trein weggevoerd naar kamp Westerbork, en van daaruit verder naar de concentratie- en vernietigingskampen in Midden-Europa. Een gedenkbank op het voorplein herinnert aan deze geschiedenis.[8]

NA DE TWEEDE WERELDOORLOG

Tot eind jaren negentig vonden relatief weinig verbouwingen plaats. Belangrijk voor het functioneren van station Muiderpoort was de opheffing van de in- en uitgangscontrole van het station eind jaren zestig. Voortaan was het niet meer nodig om de stromen van vertrekkende en arriverende reiziger te scheiden. Op station Muiderpoort werden de loopstromen samengevoegd in de boventunnel. De benedentunnel verloor zijn functie en ging dicht. Hierdoor werd ook de uitgangshal in de oostelijke zijbeuk overbodig. De hal werd later hergebruikt als fietsenstalling. In het begin van de jaren tachtig werden de perronoverkappingen vernieuwd.
Rode draad in de gebruiksgeschiedenis is ook het gevoel van onveiligheid dat het station lang opriep. De lange, geknikte en donkere tunneltoegangen werden door veel reizigers als onprettig ervaren. Na een moord op een 41-jarige vrouw in 1987 in de boventunnel was de maat vol en eisten vrouwenorganisaties in Amsterdam-Oost dat de gemeente en NS direct maatregelen zouden nemen om station en omgeving veiliger te maken. In 1993 werden door kunstenaar Fabrice Hund kleurrijke wandschilderingen in de boventunnel aangebracht, in een poging de beleving van de route te verbeteren. In 1998 startte uiteindelijk een ingrijpende verbouwing met het doel het station veiliger te maken, maar bovenal om de looplijnen tussen plein en perron te verkorten. In 1998 schreef de oud-spoorbouwmeester C. Douma over Muiderpoort: 'Ondanks de innoverende uitgangspunten – die overigens in Amstel aanzienlijk sterker zijn uitgewerkt – is station Muiderpoort het slachtoffer van zijn situering en omgeving geworden. Het sombere, eenzame stationspleintje in de oksel, met geen enkele gegroeide relatie met het omringende dichtbebouwde stadsdeel, de onoverzichtelijke geknikte reizigerstunnels, het gebrek aan levendige herbestemming van de commerciële ruimten en de per definitie solitair gelegen eilandperrons – ver verwijderd van het hoofdgebouw – hebben in een verloederde omgeving geleid tot een sociaal onveilig station'.[9] Om de route naar het perron te verbeteren en te verkorten werden onder het viaduct naar de Domselaerstraat en het voor dit doel verbrede viaduct naar de Celebesstraat nieuwe toegangen naar de perrons aangelegd. Ook werden liften geïnstalleerd. Onder aan de trappen en op het perron zelf zijn later OV-poortjes toegevoegd. Door de aanleg van de nieuwe toegangen hoefde de reiziger niet langer door het stationsgebouw en de tunnel te lopen op het perron te bereiken. De kaartautomaten en de winkels op het station kregen een plek in de onderdoorgang naar de Celebesstraat. Het stationsgebouw zelf verloor daarmee haar functie voor de reiziger en kwam buiten de looproute te liggen. De in- en uitgangshal zijn op dit moment in gebruik als fietsenstalling.



Stationsgebouw, seinhuis en voorplein, 1941. [SAA]



Tussen 1942 en 1944 werden meer dan 10.000 joden vanaf station Muiderpoort weggevoerd. [SAA]



Interieur van de ingangshal, 1990. Op de achtergrond is de trap naar de boventunnel te zien. [SAA]



Interieur van de boventunnel, 1990. [SAA]

1.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Station Amsterdam Muiderpoort werd in 1939 geopend als onderdeel van de Spoorwegwerken Oost. De spoorwegwerken moesten eenheid brengen in het chaotisch gegroeide spoorwegstelsel aan deze kant van de stad. De aanleg vanaf het midden van de negentiende eeuw van de Rhijnspoorweg naar Utrecht en de Oosterspoorweg richting Amersfoort, inclusief alle kopstations, rangeerterreinen en emplacementen had tot een kluwen van spoorwegwerken geleid, die steeds meer een belemmering begon te vormen voor zowel efficiënt treinverkeer als de ontwikkeling van de stad en het verkeer.

Door de aanleg van een hoogspoor met 25 nieuwe viaducten, het onafhankelijk van elkaar maken van de lijnen naar Amersfoort en Utrecht en het scheiden van de personen en goederenbanen, alsmede door het bundelen van de rangeerterreinen en de nieuwbouw van de stations Amstel en Muiderpoort in de jaren dertig en begin jaren veertig werd de situatie op en om het spoor in Amsterdam-Oost sterk verbeterd.

Het ontwerp en de uitvoering van het Spoorwegplan vormde de eerste grootschalige planologische samenwerking tussen het Rijk, de gemeente en de spoorwegen. Het plan werd gezamenlijk ontworpen door de diensten van de gemeente Amsterdam en de NS. Aan station Amstel en station Muiderpoort en hun omgeving werkten de stedenbouwkundige C. van Eesteren en architect ir. J. Leupen van de Dienst Publieke Werken en architect-ingenieur ir. H.G.J. Schelling van de NS mee.

De twee stations en hun voorpleinen waren vernieuwend voor de stationsarchitectuur in Nederland. De ontwerpers maakten het logistieke vraagstuk van de afhandeling van reizigers- en bagagestromen niet langer ondergeschikt aan het architectonisch ontwerp, maar leidend voor de situering van de gebouwen in de stad en voor de ordening van bouwvolumes. Voorplein en station werden daarbij als een eenheid ontworpen.

De architecten gaven aan dit logistieke concept in ieder station een eigen uitwerking. Door het geringere belang van Muiderpoort in het spoorwegennet werd het verkeersconcept bij dit station minder streng doorgevoerd. Het onregelmatige perceel in de oksel van de spoordijken vroeg bovendien om een andere opzet van de reizigersstromen, met gescheiden loopstromen voor de vertrekkende en aankomende reiziger. De ruimten voor de bedrijfsdienst en de dienstwoningen werden niet opgenomen in het stationsgebouw, maar kregen als ensemble een eigen plek aan het voorplein.

Het stationsgebouw heeft sinds de opening in 1939 verschillende wijzigingen ondergaan. De vernieuwingen konden jarenlang binnen het bestaande gebouw worden ingepast. Het exterieur van het stationsgebouw en de bijgebouwen is om deze reden relatief gaaf gebleven. In het interieur heeft het stationsgebouw echter een aantal wijzigingen ondergaan die de ervaring van de logica en ruimtelijkheid van het gebouw sterk hebben verminderd. Na de verbouwing eind jaren negentig, waarbij de toegangen tot het perron, voorzieningen en kaartverkoop werden verplaatst naar de onderdoorgangen onder de viaducten, verloren de stationshal en de tunnelverbinding hun functie en werden in gebruik genomen als fietsenstalling en opslag. Het interieur van het station is hierdoor alleen nog door de fietsparkeerder te ervaren.

Door de ingreep is de ervaring van het station als één centraal gebouw geheel verloren gegaan. In de huidige situatie is er bijna sprake van twee gescheiden stations (Muiderpoort Oost en Muiderpoort West). De toevoeging van voorzieningen en poortjes in de onderdoorgangen en op de perrons heeft de overgangen van omgevingsdomein, ontvangstdomein en reisdomein verder vervaagd. Voor de reiziger is het station daardoor minder als een geheel ervaarbaar.



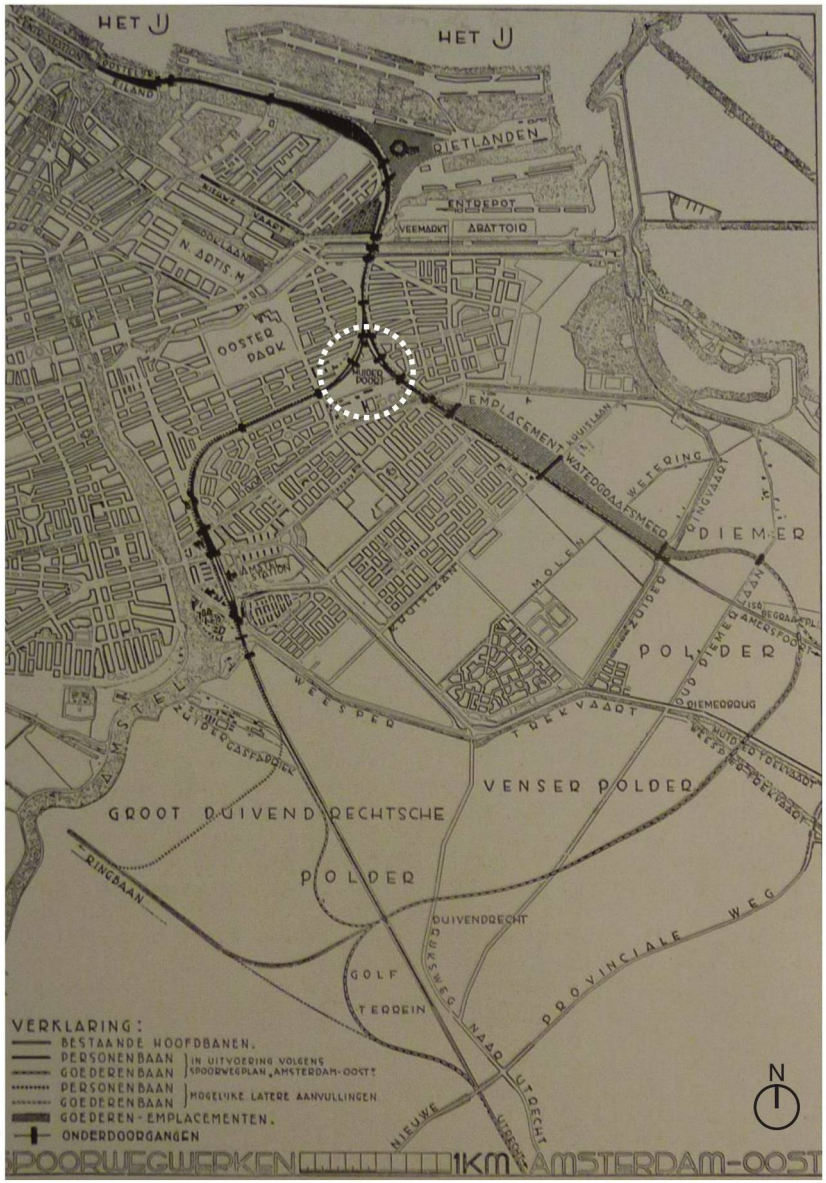
Amsterdam, 1922. De lichtroze gebieden laten de geplande stadsuitbreidingen zien. De gelijkvloerse kruisingen van het spoor in Amsterdam-Oost vormden een grote barrière voor het verkeer naar de nieuwe wijken en de industrie in het Oostelijk Havengebied. Op de kaart is met de letter W de locatie van het kopstation Weesperpoort aangegeven (dit station werd gesloten in 1939). Met de letter M is de locatie van het oude Muiderpoortstation aangegeven, de gestippelde cirkels geven de locaties aan van het nieuwe station Muiderpoort (M2) en Amsterdam Amstel (A).[Hameleers 2002]

2. STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT EN DE ONTWIKKELING VAN HET EMPLACEMENT

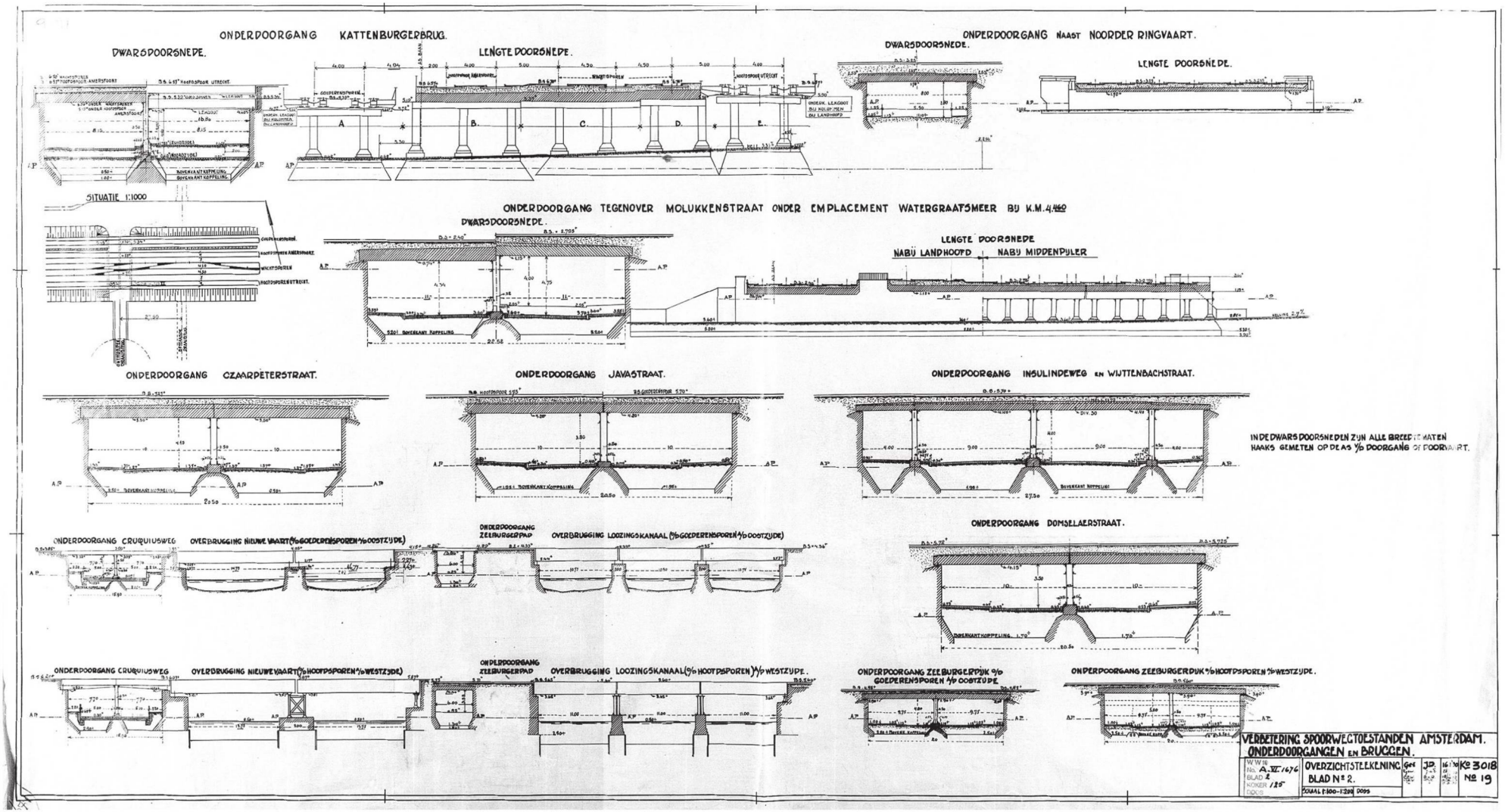
Station Muiderpoort ligt op het punt van splitsing van de spoorlijnen naar Utrecht en Amersfoort, omsloten door machtige spoordijken. Het onderzoek van de historisch stedenbouwkundige context kan helpen te begrijpen hoe het station op zijn omgeving is georiënteerd en hoe het ensemble van station, voorplein en dienstgebouwen is ontworpen. Welke rol speelde het station in de groei en ontwikkeling van Amsterdam (2.1)? Welke weerslag had dat op de ontwikkeling van het emplacement (2.2)? En hoe was de ruimte direct rond het station ingericht (2.3)?

2.1 HET STATION EN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

De nieuwbouw van station Muiderpoort was sterk verbonden met de stedelijke ontwikkeling van Amsterdam en de ambitie om het verkeer in de stad in goede banen te leiden. De Rhijnspoorweg en Oosterspoorweg lagen ooit aan de rand van de stad, in het buitengebied van de Overamstelse Polder en Watergraafsmeer, vlak buiten de Singelgracht. Aan het eind van de negentiende eeuw breidde de stad buiten de voormalige vestingwerken uit. Op basis van het uitbreidingsplan van J.Kalff uit 1875-1876 werd aan het eind van de negentiende eeuw onder meer de Oosterparkbuurt gebouwd in het gebied tussen de Singelgracht en de Rhijnspoorweg. Door de annexatie van een aantal buurgemeenten in 1896, waaronder Nieuwer-Amstel met de Overamstelse Polder, ontstond ruimte voor verdere stadsuitbreiding. Met de nieuwbouw van de Indische Buurt, ten oosten van de Oosterspoorweg, werd de sprong over het spoor gemaakt. Ten zuiden van de Oosterparkbuurt, tussen het spoor en de ringvaart van de Watergraafsmeerpolder, werd in de jaren tien en twintig de Transvaalbuurt gebouwd. Begin jaren dertig werden ook



Overzichtstekening van de spoorwegwerken in Amsterdam-Oost, 1940. De zwarte dikke streepjes geven de nieuwe viaducten aan. De locatie van station Muiderpoort is in zwart omcirkeld. [Publieke Werken]



Overzicht van de onderdoorgangen en bruggen bij de spoorverbetering van Amsterdam-Oost, 1933. [SAA]



Spoorviaduct met daarop het tijdelijk seinhuis tussen het Oosterspoorplein en Domselaerstraat, 1940. [SAA]



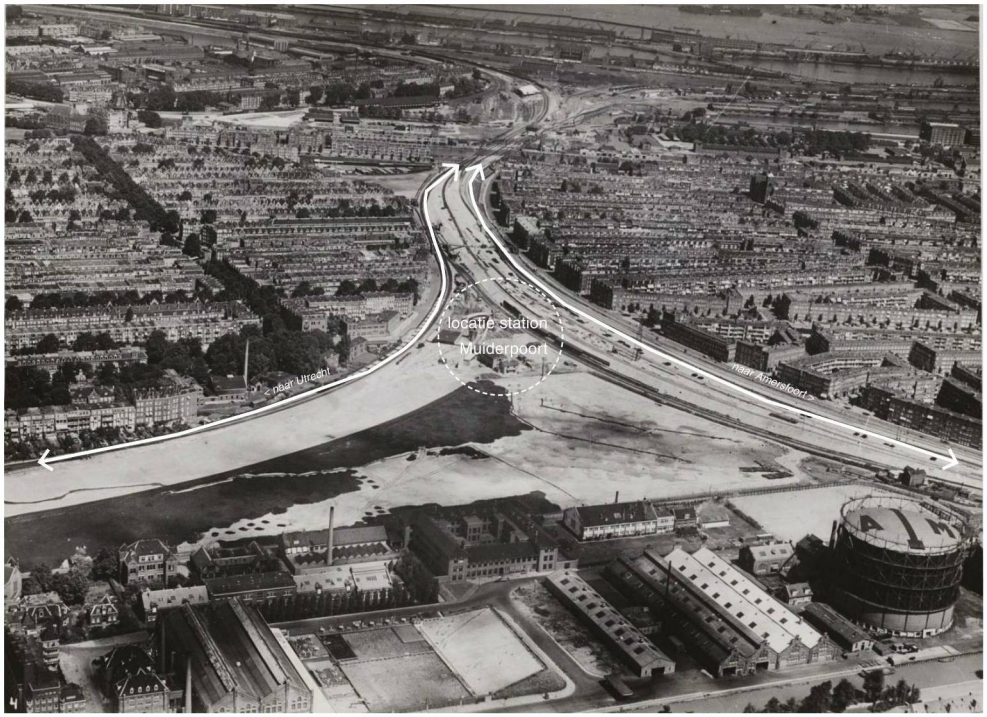
Gezicht op het nieuwe spoorviaduct over de Molukkenstraat in Amsterdam, 1938. [SAA]

plannen ontwikkeld voor nieuwbouw in de Watergraafsmeer.

Door de groei van de stad werden de spoorbanen in Oost steeds meer een belemmering voor het snel toenemend gemotoriseerd verkeer. De krant Het Vaderland vatte de situatie in 1939 samen: 'In heel Amsterdam Oost waren de spoorbanen hinderpalen voor het verkeer en niet zoo weinig ook. De verbinding van de Indische buurt bijv. ondervond reusachtigen hinder van de lijn en de talrijke overwegen waren eigenlijk veel meer gesloten dan open. Het was gansch geen zeldzaamheid als een overweg een kwartier en langer gesloten bleef om na luttele minuten voor het verkeer vrij te zijn geweest, dat zich natuurlijk had opgehoopt, weer een even langen termijn gesloten te worden.'[10] Het Spoorwegplan-Oost, waaraan in 1934 werd begonnen, moest niet alleen eenheid brengen in het chaotisch gegroeide spoorwegenstelsel, maar ook de belemmeringen voor het verkeer in de stad opheffen. De veertien gelijkvloerse kruisingen werden vervangen door een hooggelegen spoor, met vijfentwintig onderdoorgangen met een doorrijdhoogte van ongeveer vier meter.[11]

Het Spoorwegplan was een integraal ontwerp. Hierdoor ontstond een eenheid in de aanleg, opbouw en vormgeving van de spoorwegwerken, de openbare ruimte en de stationsensembles en gebouwen. De vormgeving van station Amstel en Muiderpoort met hun voorpleinen vormden daarbinnen min of meer zelfstandige eenheden.

Hoe de inpassing van het ontwerp van station en voorplein binnen het Spoorwegplan vorm kreeg, is binnen het onderzoek voor dit rapport niet duidelijk geworden. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen of het ontwerp van de spoordijken en viaducten al gereed was voor aan het ontwerp van het station en voorplein begonnen werd, of dat Schelling en Leupen nog invloed konden uitoefenen op de situering en vormgeving van de viaducten. Het vermoeden bestaat wel dat de vijfentwintig onderdoorgangen, 'welke men door een weloverwogen vormgeving en door eene bekleding met duurzame blijvend een goedverzorgd uiterlijk heeft willen geven', als een geheel zijn ontworpen.[12] Op foto's van vlak na de oplevering is te zien dat alle viaducten in gelijksoortige materialisering werden uitgevoerd (stalen



Vogelvlucht locatie station Muiderpoort, 1937. [SAA]



Station Muiderpoort in aanbouw, 1939. [SAA]



Plan Tuinwijk, 1939. Station Muiderpoort is wit omcirkeld. [SAA]



Herzien plan voor Tuinwijk, 1949. Het complex van station Muiderpoort is integraal in het plan overgenomen. [SAA]

liggers onder de spoorbanen en gemetselde keerwanden, met onder het viaduct een bekleding van keramische tegels). De viaducten hebben geen beschermde status.

EEN BESLOTEN LIGGING IN DE OKSEL VAN DE SPOORDIJKEN

Station Muiderpoort kreeg een plek op het punt van splitsing van de twee spoorlijnen, in de oksel van de twee spoordijken. De ruimte om te bouwen was hier beperkt. In de dichtbevolkte Oosterparkbuurt en Indische Buurt, ten westen en ten oosten van de spoordijken was geen plek voor stationsbebouwing. Ten noorden van de splitsing lag de ringweg Insulindeweg-Wyttenbachstraat-Eerste Oosterparkstraat-Ceintuurbaan, een belangrijke doorgaande verkeersroute. De enige open ruimte was het driehoekige perceel tussen de spoordijken, gelegen in de Overamstelsepolder.Ten zuiden van deze locatie lagen het tuinencomplex Tuinwijk en de Oostergasfabriek. Het ontwerpteam situeerde het station zover mogelijk in de noorden, in de oksel van beide spoordijken. Hierdoor werd de verbinding tussen het stationsgebouw en de twee perrons zo kort mogelijk. Het eiland- of vorkstation werd door twee tunnels verbonden met de hooggelegen perrons. Omdat een stationsplein aan de doorgaande Insulindeweg ruimtelijk onmogelijk zou zijn, werd het voorplein eveneens tussen de spoordijken gesitueerd, ten zuiden van de hoofdingang van het station. Dit is het Oosterspoorplein

Station en voorplein lagen daarmee als een zelfstandig ensemble besloten tussen de twee verhoogde spoordijken. Twee viaducten in de spoordijken verbonden het station met de stad. De reizigers kregen zo vanaf het station direct aansluiting op het stedelijk wegennet, terwijl het



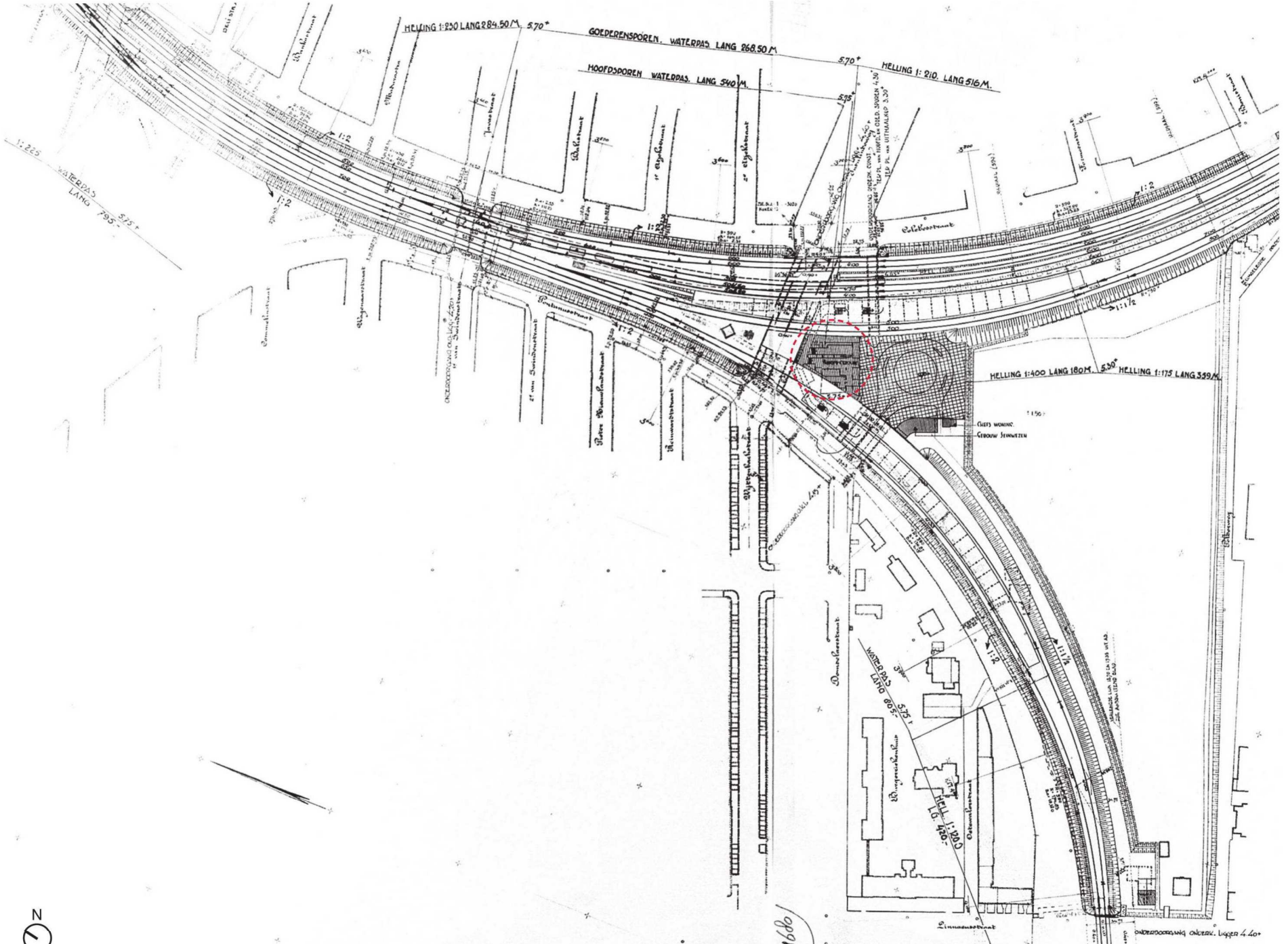
Huidige situatie van station Muiderpoort en omgeving, 2015. [Bing]

stationsplein zelf van doorgaand verkeer werd gevrijwaard. Terwijl de aanleg van de spoordijken en de bouw van het station vorderden, nam de gemeente in 1936 het besluit om het volkstuinencomplex Tuinwijck ten zuiden van het station op te heffen ten behoeve van een woonbuurt in laagbouw en een stadspark als ‘welkom ontspanningsgebied voor de omringende dichtbevolkte woonbuurten’, aldus de wethouder van Publieke Werken. In 1939 werd het uitbreidingsplan Tuinwijk vastgesteld, dat voorzag in een aansluiting op het stationsplein.[13]

NA DE TWEEDE WERELDOORLOG

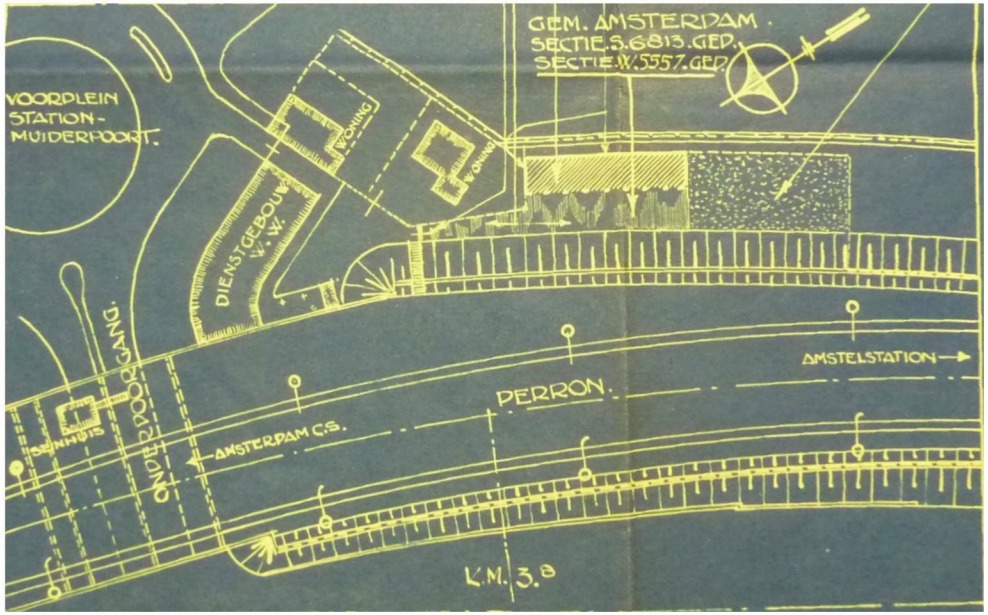
Het ontworpen bebouwingsplan voor Tuinwijk (1938) kwam voor de oorlog slechts gedeeltelijk tot stand, met de woonblokken aan de Ter Gouw- en Van der Vijverstraat en de ‘doktersvilla’ aan de Nicolaas de Roeverstraat. Na een herziening in 1949 werd Tuinwijk in 1952 alsnog voltooid.[14] Het bedrijfsgebouw (proefstation voor Stichting Instituut voor Grafische Techniek TNO, tegenwoordig Mirror Centre; werd in twee fases gebouwd) aan de zuidkant van het plein dateert uit de jaren vijftig. Het is in de waardering van de AUP-gebieden door de gemeente Amsterdam gewaardeerd als een gebouw met middelhoge waarde (orde 3).[15] Met de nieuwbouw werd het stationsplein aan de zuidzijde afgesloten door bebouwing. De pleinruimte zelf werd doorgetrokken tot aan het bouwblok. De inrichting van het plein met een verkeerslus voor het aan- en afrijdend verkeer bleef echter behouden.

Door de besloten ligging tussen de spoordijken had de ontwikkeling van de stad rondom weinig impact op het plein en stationsensemble. Zichtbaar is alleen de meer grootschalige recente nieuwbouw aan de Polderweg ten zuidwesten van het station.



Emplacement station Muiderpoort, 1937. Station Muiderpoort is rood gestippeld. [HUA]

2.2 GESCHIEDENIS VAN HET EMPLACEMENT



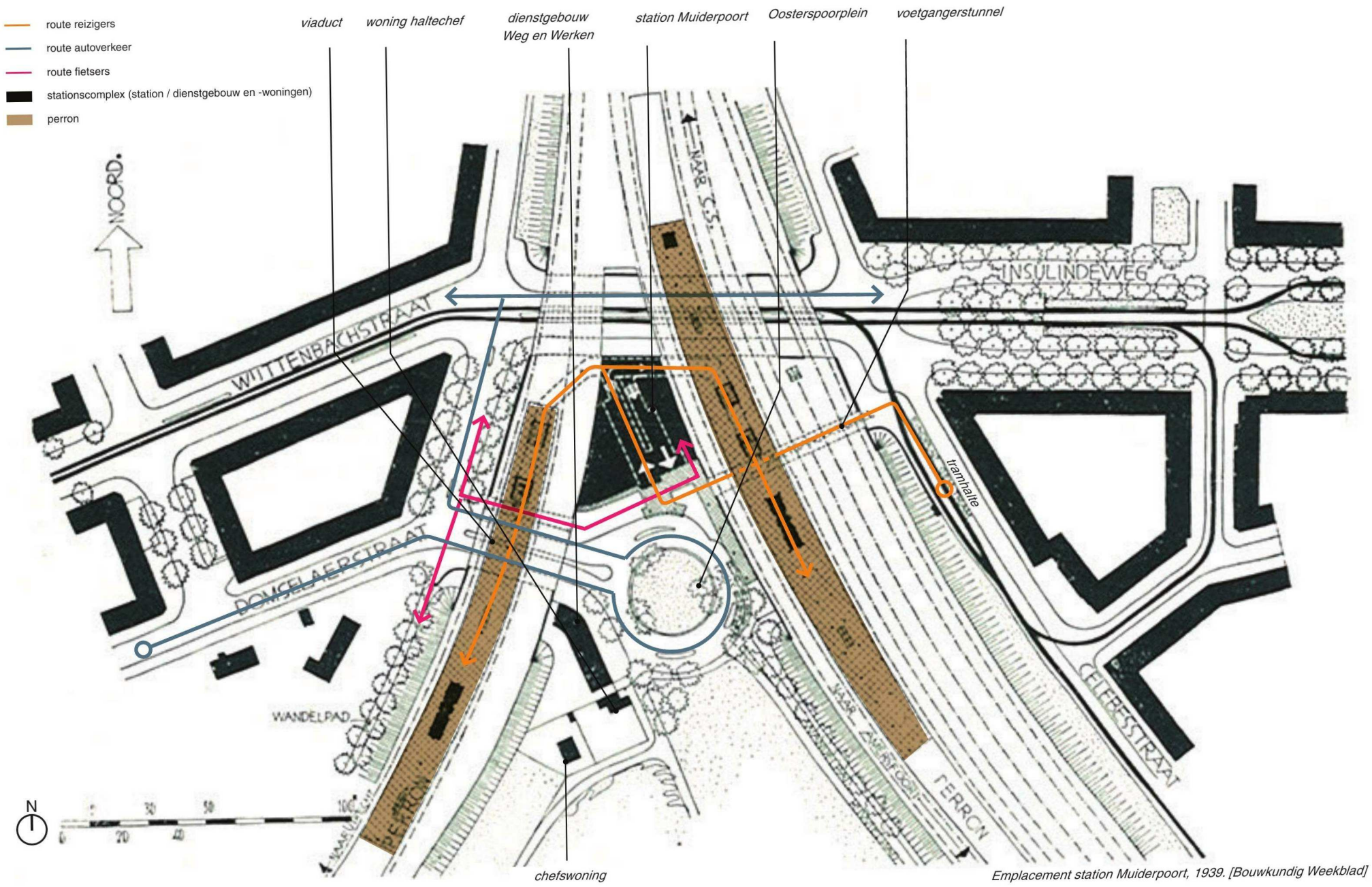
Situatietekening behorend bij de tekeningen voor de werkplaats voor het seinwezen aan de westzijde van het dienstgebouw voor Weg en Werken en de dienstwoningen, 1940. De werkplaats werd evenwijdig aan het talud gebouwd. [SAA]

Het stationsemplacement, zoals dat in 1939 werd opgeleverd, bestond uit het hoofdgebouw dat met twee tunnelbuizen werd verbonden met het hooggelegen perrons 1 (lijn naar Amersfoort) en 2 (lijn naar Utrecht), een seinhuis ten noordwesten van het hoofdgebouw, een tijdelijk seinhuis, bovenop het viaduct naar de Domselaerstraat, een dienstgebouw voor Weg en Werken, een woning voor de haltechef aan het voorplein en een tweede chefswoning tussen het voorplein en de oostelijke spoordijk. Ook de twee viaducten naar de Domselaerstraat en de Celebesstraat maken deel uit van het het emplacement. Voor de beginsituatie zijn alleen tekeningen teruggevonden, een geschreven bestek ontbreekt.

Een van de verbeteringen van het Spoorwegplan was de splitsing van het treinverkeer tussen Amsterdam Centraal en Utrecht en Amsterdam Centraal en Amersfoort door de aanleg van twee keer een dubbelspoor tussen Muiderpoort en het Centraal Station. Bij aankomst op station Muiderpoort werden de twee dubbelsporen langs de twee eilandperrons geleidt. De sporen naar Amersfoort splitsten zich vlak ten noordwesten van het station via een wissel in twee sporen: een spoor voor doorgaand treinverkeer en een spoorbaan aan het eilandperron waar de reiziger in en uit kon stappen. Ten oosten van de spoorbundel lagen nog drie sporen voor doorgaand treinverkeer die leidden naar het nabijgelegen rangeer- en opstelterrein in de Watergraafsmeer.

Het voorplein zelf (Oosterspoorplein) werd geheel bestemd voor de afwikkeling van het reizigersverkeer en de dienstgebouwen bij het station. Aan de westzijde werd het plein begrensd door een dienstwoning voor de haltechef en een langgerekt dienstgebouw voor Weg en Werken. Het dienstgebouw van twee bouwlagen boog met de bocht naar het spoorviaduct mee en sloot aan op de spoordijk. Op de tweede lijn, schuin achter de woning van de haltechef werd een tweede dienstwoning gesitueerd, die in de bronnen consequent wordt aangeduid als ‘chefswoning’.[16] De voorgevel van de woning werd eveneens georiënteerd op het voorplein. Van de chefswoning zijn in het archief geen plattegronden terug gevonden. De woning leek aanvankelijk ook niet gepland. Op de eerste tekeningen van het emplacement uit 1936 staat de woning niet ingetekend. Pas op tekeningen uit 1938 is de woning toegevoegd. In 1940 werd achter de chefswoning tegen de keerdijk ook

OORSPRONKELIJK EMPLACEMENT 1939



Emplacement station Muiderpoort, 1939. [Bouwkundig Weekblad]

een werkplaats voor het seinwezen toegevoegd. Het is gissen naar de reden om de chefswoning in de tweede lijn achter de woning van de haltechef te plaatsen en niet in de rooilijn van het Oosterspoorplein. Een verklaring kan liggen in de vorm van het perceel. Door het ontwerp voor plan Tuinwijk ten zuiden van het Oosterspoorplein was er geen ruimte om de twee woningen en tuinen naast elkaar te positioneren, aan de westkant van het stationsplein. Door de chefswoning terug te leggen ontstonden twee ruime, min of meer vierkante kavels. Consequentie van deze opzet was de noodzaak om in het verlengde van de zuidwand van het stationsplein een straatje te maken, voor de ontsluiting van de chefswoning. Dit is inderdaad zo getekend in het bebouwingsplan voor Tuinwijk (1938). De gekozen positionering van de woningen hing mogelijk ook samen met het ontwerp van de groenstructuur voor plan Tuinwijk en het voorplein. Door de woningen trapsgewijs ten opzichte van elkaar te situeren liep het groen van het talud via de tuinen van de woningen door tot aan het voorplein, en ging over in de twee boomgroepen die aan de zuidkant het voorplein afsloten. In het vastgestelde uitbreidingsplan voor Tuinwijk uit 1939 waren verderop langs de spoorbanen eveneens ruime plantsoenstroken ontworpen, met onder meer een zandspeelplaats en een speelvijver voor kinderen.[17] Door de dienstwoningen niet naast elkaar, maar schuin achter elkaar te situeren werd de groenstrook tussen talud en voorplein niet onderbroken. Bovendien ontstond zo een mooie, groene ruimte voor de aantakking van de Ter Gouwstraat op het Oosterspoorplein. De dienstwoningen vormden daarbij de begrenzing van de groenstrook aan de noordzijde.

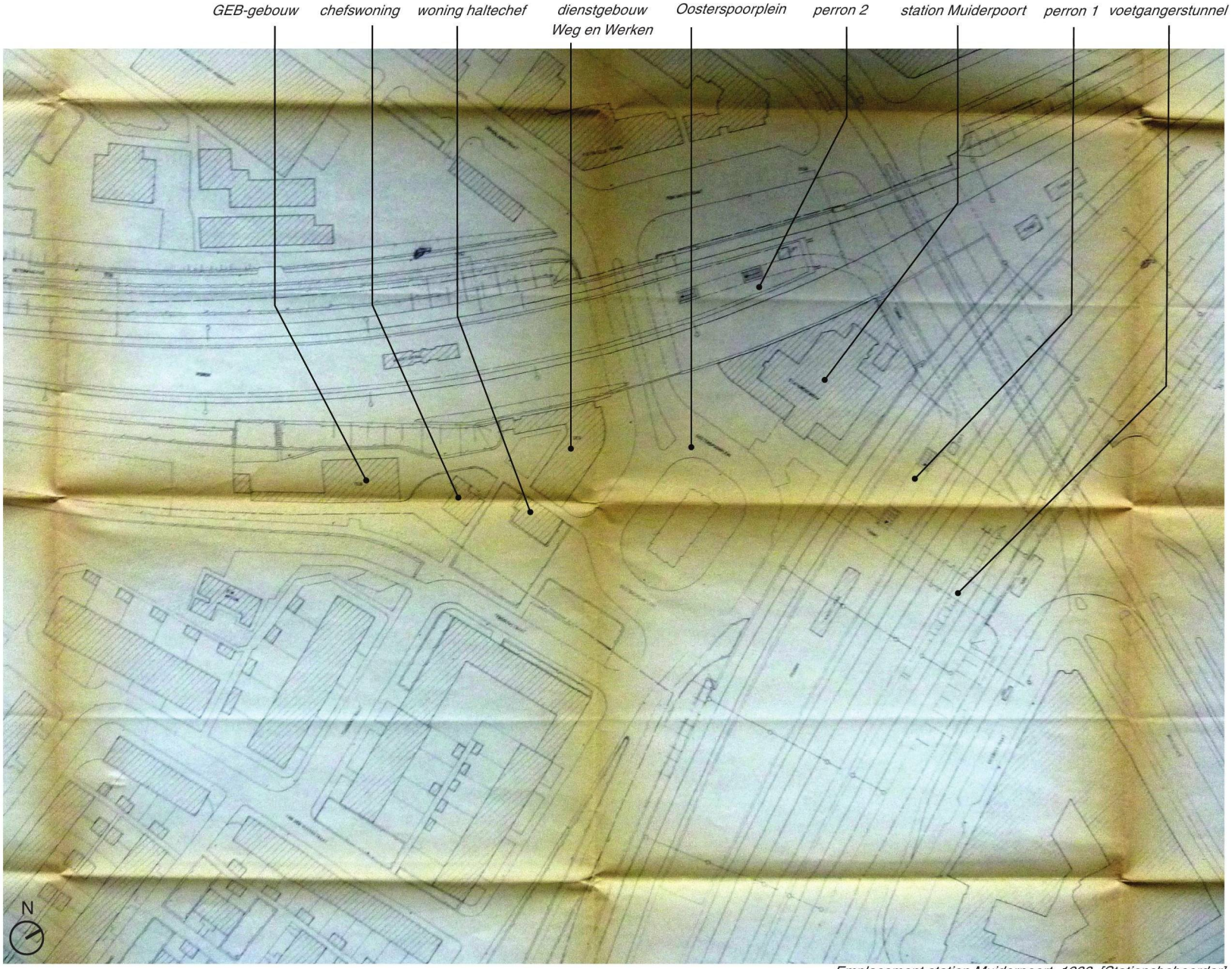
Evenals bij het Amstelstation werden de verschillende reizigersstromen op het voorplein zelf van elkaar gescheiden. Het aankomend en vertrekkend autoverkeer (personenauto's en taxi's) bereikte het plein via de onderdoorgang in de spoordijk naar Utrecht. Het rijverkeer kwam uit op een verkeerslus, waaraan de in- en uitgang van het station en de taxistandplaatsen lagen. De aansluiting van het tramverkeer op de stationshal kon bij station Muiderpoort ruimtelijk en visueel echter minder efficient worden vormgegeven dan bij het Amstelstation. Door de besloten ligging van het voorplein tussen de spoordijken, afgesloten van de doorgaande verkeerswegen, kreeg de tramhalte een plek buiten de spoordijken, aan de Celebesstraat. Een voetgangerstunnel in de spoordijk naar Amersfoort verbond het station met de tramhalte en de Indische Buurt. Door het ontwerp van een luifel boven het trottoir voor de in- en uitgangshal en langs de spoordijk naar Amersfoort kon de reiziger droog overstappen op tram, auto, fiets en taxi.

NA DE TWEEDE WERELDOORLOG

De spoorwegbundel lijkt na de aanleg niet te zijn gewijzigd: in de archieven zijn geen stukken gevonden over de wijziging van het emplacement. Het ensemble van dienstgebouwen is eveneens vrijwel onveranderd. Het samenhangend ensemble van hoofdgebouw, seinhuis, dienstgebouw voor Weg en Werken en de twee dienstwoningen is nog altijd intact, al is de hoofdvorm van een van de woningen iets gewijzigd door een bescheiden uitbreiding. Alleen het tijdelijk seinhuis op het westelijk viaduct en de werkplaats voor het seinwezen zijn verdwenen. Verscholen achter de dichte begroeiing van het talud en de aangrenzende parkstrook is op de plek van de werkplaats nog wel bestrating en een opslagruimte aanwezig. Op het emplacement en het voorplein zijn ook geen gebouwen toegevoegd. Door de aanwezigheid van de viaducten vormde het spoor niet direct een barrière en zijn geen extra tunnels of voetbruggen toegevoegd.

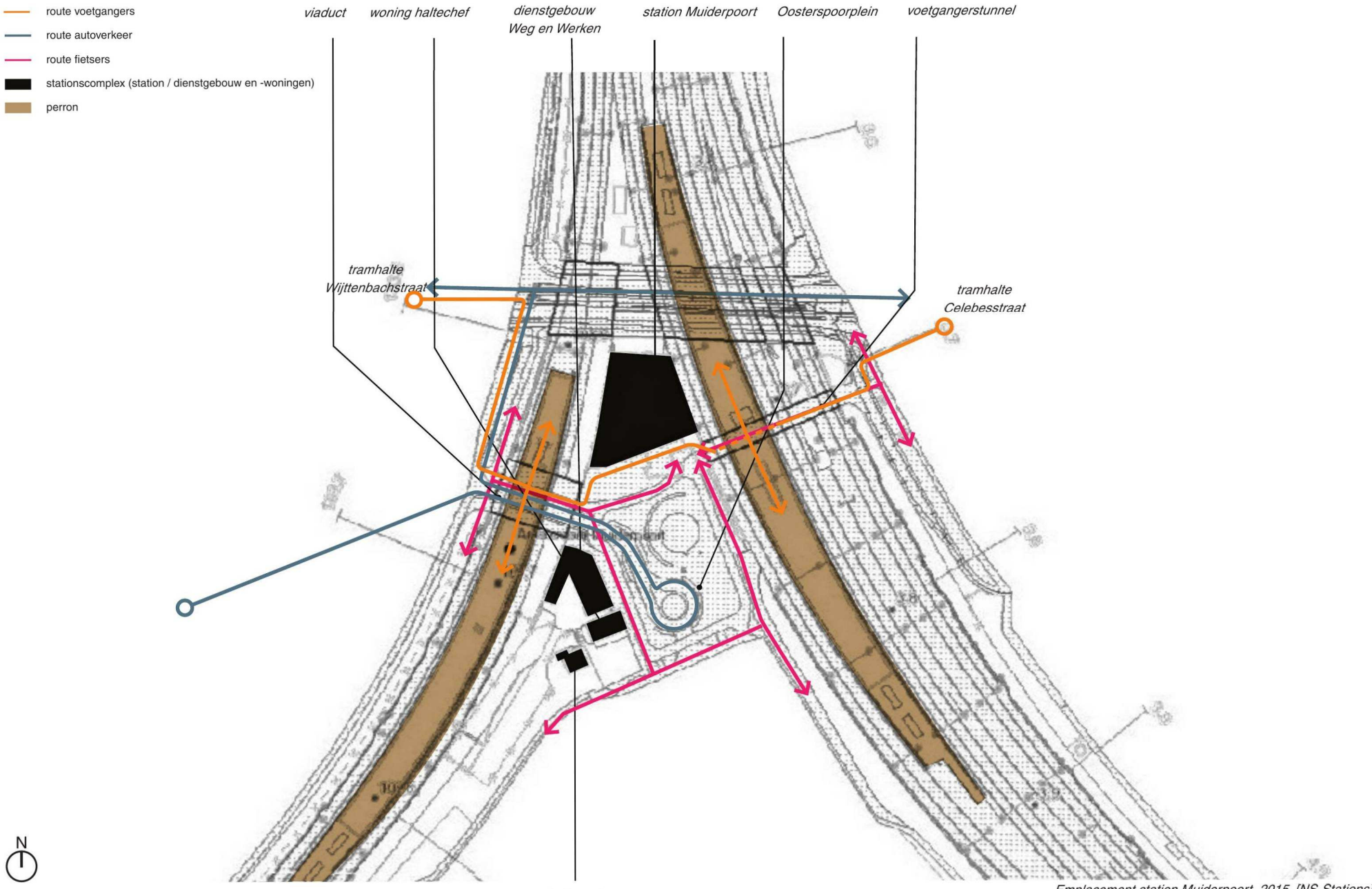
Bus- en tramhalte bevinden zich buiten de spoordijken, aan de Celebesstraat en Insulindeweg-Wijtenbachstraat. De inrichting en vernieuwing van de halteplaatsen heeft geen impact gehad op de beleving en inrichting van het emplacement.

EMPLACEMENT 1988

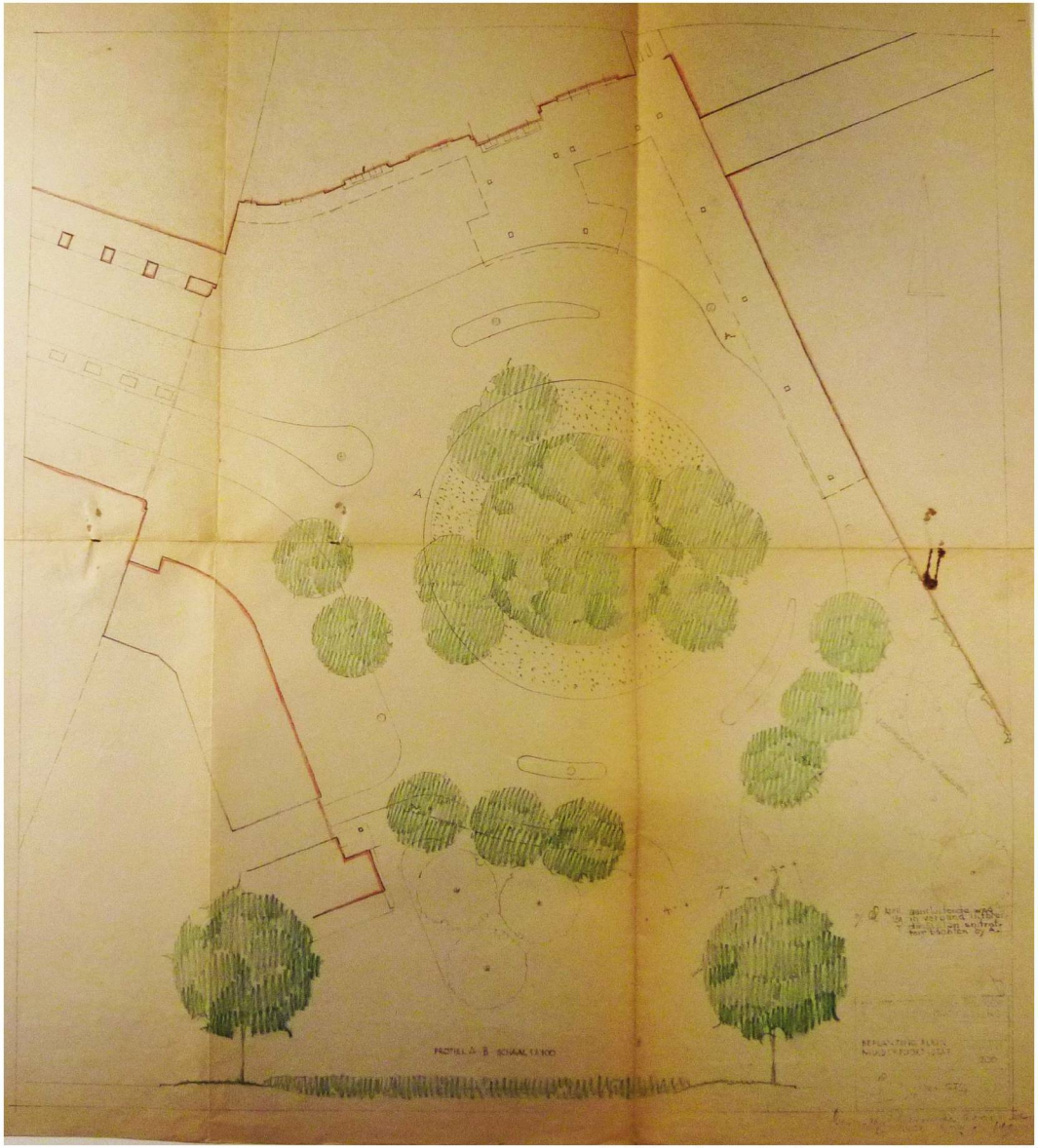


Emplacement station Muiderpoort, 1988. [Stationsbeheerder]

HUIDIGE EMPLACEMENT



Emplacement station Muiderpoort, 2015. [NS-Stations]



Inrichtingsplan van het Oosterspoorplein, 1938. [SAA]



Groene inrichting van de spoordijk ter hoogte van het oostelijk perron van station Muiderpoort, 1989. [SAA]



Groene inrichting van de spoordijk ter hoogte van de Polderweg, 1997. [SAA]

2.3 GESCHIEDENIS VAN DE INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE

Door de samenwerking tussen gemeente en NS werd de vormgeving van de openbare ruimte ook nadrukkelijk onderdeel van het ontwerp van het Spoorwegplan en de stationsensembles. In een artikel in Publieke Werken beschreef J.J. Sterkenburg, ingenieur bij Publieke Werken, de 'uiterlijke verzorging der werken' en de 'opneming in het geheel van de stadsbebouwing'.[18]

GROENE TALUDS

Nieuw was de aandacht die uitging naar de vormgeving van de baangedeelten tussen de viaducten en stations. De hoge spoordijken vormden, aldus Sterkenburg, 'van nature een minder fraai element in een stadsbebouwing'. Het spoorwegterrein werd tot op dat moment door een bielsafrastering dicht langs de straat van de openbare ruimte afgescheiden. Het talud zelf had geen functie en inrichting, waardoor het gevoelig was voor het dumpen van afval en snel verwilderde. Nadelig aldus Sterkenburg was ook de begrenzing van de dijken door de achterterreinen van woningblokken, wat de indruk van de stad vanuit de trein 'bedorf' en het spoor tot 'doode en leelijke strooken' maakte. In het Spoorwegplan kregen de stroken door middel van een aantal ingrepen een prettiger aanzien. Het talud werd onder een flauwere helling aangelegd dan technisch noodzakelijk was en ging zonder afscheiding over in het aangrenzend terrein. De afrastering werd bovenaan de dijk geplaatst, in plaats van de bielzen aan de voet van het talud. Het talud zelf werd aangelegd als openbaar plantsoen, dat waar mogelijk verder werd verbreed met een strook aan de voet van het talud. De beplanting bestond uit kort gemaaid gras (gazon), afgewisseld door heesters en plantgroepen. De spoordijken werden daarmee aan de openbare ruimte toegevoegd en kregen een groen aanzien.

HET VOORPLEIN

Een panoramafoto uit september 1939, genomen vlak voor de opening van het station, geeft een goed beeld van de inrichting van het voorplein bij de oplevering van het Muiderpoortstation. Bij de inrichting van het plein stond een efficiënte afwikkeling van de verkeersstromen centraal. Het rechthoekige plein werd gedomineerd door de centrale verkeerslus met een klinkerweg voor het aan- en afrijdend verkeer. In het midden van de lus lag een openbaar plantsoen, afgescheiden van de weg door een laag hekwerk en beplant met gras, een plantvak met heesters, plantgroepen en enkele bomen. Opvallend zijn ook de hoge lantarenpalen rondom de verkeerslus, die de cirkelvorm herhalen en benadrukken. De verkeersstromen (gemotoriseerd en langzaam verkeer) werden in de inrichting nadrukkelijk van elkaar gescheiden. Via het verhoogd trottoir van betontegels bereikten fietsers en voetgangers het voorplein. Het trottoir verbreedde zich voor het station en liep verder door met de bocht van de verkeerslus mee langs de spoordijk richting Amersfoort. Een doorlopende luifel hield de reiziger droog. In het station kwam een fietsenberging. De verdere inrichting van het voorplein bood het autoverkeer de ruimte.

De zuidrand van het plein werd op de hoeken afgesloten door twee grasvakken met boomgroepen. De wegaanleg verraadt dat al rekening werd gehouden met het uitbreidingsplan voor Tuinwijk, dat in 1939 zou worden vastgesteld. Het begin van de Polderweg is al aangegeven in het trottoir en de klinkerbestrating, maar wordt nog abrupt afgesneden door de gronden van de volkstuintjes, die op dat moment hier nog lagen.

NA DE TWEEDE WERELDOORLOG: MEER AANDACHT VOOR FIETSER EN VOETGANGER

In de jaren vijftig werd het voorplein in samenhang met het herziene uitbreidingsplan Tuinwijk in zuidelijke richting vergroot. De pleinruimte werd doorgetrokken tot aan het nieuwe bouwblok aan de zuidkant van het plein en de pleininrichting vernieuwd. De verkeerslus voor het gemotoriseerd verkeer bleef gehandhaafd, maar werd als het ware verlengd van een cirkel tot een ellipsvorm. Het hekwerk rond het plantsoen verdween en het groen werd opnieuw ingericht met gras, cirkelvormige plantvakken met heesters en losse bomen. Op foto's van het voorplein uit de jaren zeventig is te zien dat de hoge lantarenpalen hebben plaatsgemaakt, voor een meer kleinschalige, moderne variant.

Pas in de jaren negentig van de twintigste eeuw werden de opzet en inrichting van het voorplein ingrijpend gewijzigd, als onderdeel van de herontwikkeling van het station. De verkeerslus voor het rijdend verkeer verschoof meer naar de zuidkant van het plein. De pleinruimte direct voor de luifel en de hoofdingang van het station onderging een herinrichting, met als doel ruimte te winnen voor fietsers. Voor het station en onder de viaducten werd een doorlopend fietspad aangelegd, met ook een afslag langs de spoordijk naar Amersfoort, richting Tuinwijk en de Watergraafsmeer. Op het trottoir voor het station en onder de luifel tegen de spoordijk werden fietsenstallingen neergezet. Het ingenieuze systeem van gescheiden vervoersstromen voor de aankomende en vertrekkende reizigers op het voorplein en in het station is sindsdien minder herkenbaar geworden.



Panorama van het Oosterspoorplein vanaf de spoordijk naar Utrecht, 1939. [SAA]



Station en voorplein, 1941. [SAA]



Voorplein met dienstgebouw, 1941. [SAA]



Station en voorplein, 1989. [SAA]



Zicht op de oostelijke spoordijk en perron 1, 1989. [SAA]



Herinrichting van het Oosterspoorplein, 2000 . [SAA]



Fietsenstalling onder de luifel bij het oostelijke spoordijk, 2015.



Panorama van het Oosterspoorplein, 2015.



Fietsen aan de voorzijde van het station.

2.4 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

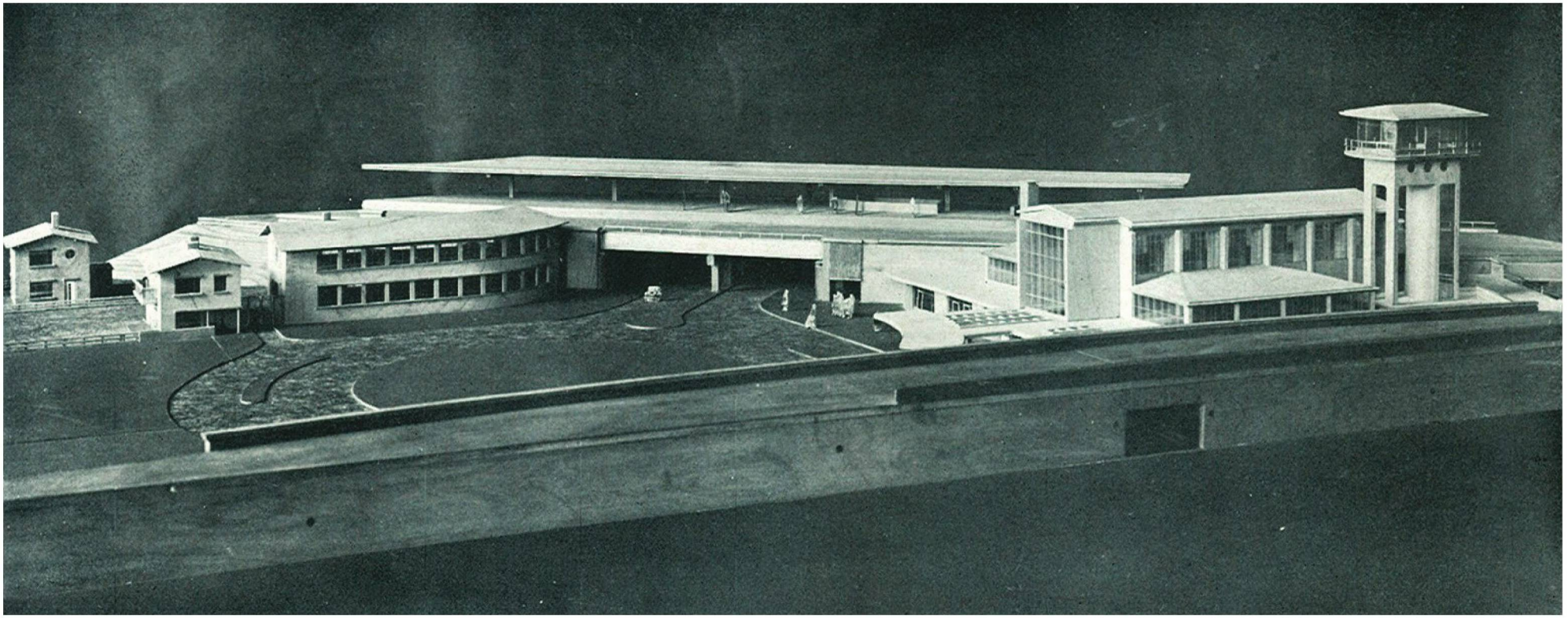
Het Spoorwegplan Oost bood niet alleen een verbetering voor de spoorwegwerken, maar ook voor het wegverkeer in Amsterdam-Oost. De 25 viaducten vervingen de 14 gelijkvloerse overgangen, die veel hinder veroorzaakten voor het drukke wegverkeer. Door de samenwerking tussen de gemeente en NS ontstond een eenheid in de opbouw en vormgeving van de spoorwegwerken, viaducten, openbare ruimte en de stationsensembles. Nieuw was de aandacht die uitging naar de inrichting van de baanvakken tussen de viaducten en stations. De taluds werden aangelegd als openbaar plantsoen en waar mogelijk vergroot met een terreinstrook aan de voet van het talud. Het groene karakter van de taluds is tot op heden behouden en herkenbaar gebleven.

Station Muiderpoort werd gesitueerd op de plek waar de lijnen naar Utrecht en Amersfoort samenkwamen, in de oksel van de twee spoordijken. Het eiland- of vorkstation kreeg een perron aan elk van de twee lijnen, bereikbaar via gescheiden tunnelverbindingen voor de vertrekkende en arriverende reiziger. Station en het voorplein met dienstgebouwen lagen als een zelfstandig ensemble besloten tussen de twee verhoogde spoordijken. Twee onderdoorgangen in de dijken verbonden het station met de rest van de stad. De besloten ligging in de oksel van de spoordijken is uitzondelijk. Er zijn in Nederland geen andere voorbeelden bekend van dit type station.

De nieuwbouw van Tuinwijk in de jaren vijftig versterkte de beslotenheid van het plein. De tot dan toe open pleinwand aan de zuidzijde werd afgesloten door een bouwblok van drie bouwlagen. Na de jaren vijftig is geen bebouwing meer toegevoegd aan het plein. De besloten ligging tussen de spoordijken bepaalt tot op heden het karakter van station Muiderpoort. Het stationsensemble vormt een eigen ‘dorpje’ of binnenwereld tussen de twee machtige dijken en de aangrenzende dichtbebouwde woonwijken (Dapperbuurt, Indische Buurt). Het voorplein werd ingericht voor de afwikkeling van de reizigersstromen. De nadruk in de inrichting lag daarbij op het autoverkeer, met een grote verkeerslus voor het aan- en afrijdend verkeer via het viaduct naar de Domselaerstraat. De tram en bus kregen een plek buiten de spoordijken. Een voetgangerstunnel verbond het station met de tramhalte aan de Celebesstraat. De fietsenstalling werd in het station opgenomen.

De verplaatsing van de perrontoegangen naar de onderdoorgangen onder de spoordijken eind jaren negentig heeft grote impact gehad op het functioneren en de beleving van het stationsensemble en het voorplein. In de huidige situatie is er bijna sprake van twee gescheiden stations (Muiderpoort Oost en Muiderpoort West): de perrontoegangen zijn nauwelijks aangesloten op het voorplein. Door de ingreep is het ontvangstdomein verschoven naar de ruimten aan de buitenzijde (stadszijde) van de viaducten. Deze ruimtebeleving wordt versterkt door de plaatsing van de signing (o.a. de naamgeving) boven de viaducten en op de perronkappen aan de buitenkant van de spoordijken, in plaats van op het stationsgebouw zelf. De toevoeging van voorzieningen en poortjes in de onderdoorgangen en op de perrons heeft de overgangen van omgevingsdomein, ontvangstdomein en reisdomein verder vervaagd. Voor de reiziger is het station daardoor minder als een geheel ervaarbaar.

Het Oosterspoorplein zelf heeft door de ingreep een groot deel van zijn betekenis als overstapdomein verloren. Ook de luifel is niet meer als zodanig leesbaar. Op dit moment domineren de fietsen op het voorplein. Na het sluiten van de perrontoegangen in het stationsgebouw werd de ruimte direct voor het station heringericht voor de fietser, door de aanleg van een doorgaand fietspad en fietsenstallingen op het plein en onder het viaduct naar de Domselaersstraat. Het plein, met daaraan het stationsgebouw, is hiermee verworden tot een doorgangsgebied tussen de twee perrontoegangen, in plaats van het hart van het ensemble.



Maquette ensemble station Muiderpoort, 1938. [Bouwkundig Weekblad]

3. ARCHITECTONISCHE CONTEXT: DE GEBOUWEN TOT IN DE DETAILS

Dit hoofdstuk geeft gedetailleerde beschrijvingen van het stationsgebouw en de bijgebouwen die in de huidige situatie op het emplacement staan. De bouwkundige ontwerpen worden beschreven en geanalyseerd, met aandacht voor de architectonische opzet, de constructieve opbouw, etc.
Per onderdeel wordt de oorspronkelijke situatie beschreven, met daaropvolgend onder het kopje 'wijzigingen' wat in de loop van der tijd is verdwenen of toegevoegd en hoe zich dat tot de oorspronkelijke situatie verhoudt.

3.1. STATIONSGEBOUW

De bestektekeningen van station Muiderpoort geven een duidelijk beeld van het architectonisch ontwerp en de detaillering van het exterieur en interieur van het station en de bijgebouwen. Het ontwerp van het station werd bepaald door het onregelmatige perceel tussen de spoordijken en de benadering van het station als 'verkeersprobleem'. Het logistieke vraagstuk van de afhandeling van reizigers- en bagagestromen was niet ondergeschikt aan het architectonisch ontwerp, maar leidend voor de situering in de stad en voor de ordening van bouwvolumes.

Het bouwvolume van het stationsgebouw is opgebouwd uit een hoog oprijzende stationshal, met de kopse zijde naar het Oosterspoorplein, met naastgelegen lagere bouwdelen en een vrijstaand seinhuis. De trapeziumvormige plattegrond heeft een asymmetrische opzet waarbij het perceel tussen de spoordijken helemaal wordt opgevuld. De stroom van vertrekkende en aankomende reizigers werd in de oorspronkelijke opzet van Schelling en Leupen op een vanzelfsprekende manier door het ensemble van voorplein, gebouw, tunnel en perron geleid. In de hoge middenbeuk bevond zich de ingangshal voor de vertrekkende reiziger. In de zijbeuk aan de westzijde van de hal lagen het plaatskaartenkantoor en de bagageafhandeling voor de vertrekkende reizigers. De twee hooggelegen perrons waren alleen toegankelijk via de stationshal, door middel van een boven- en benedentunnel aan de noordzijde van de hal. De stroom van vertrekkende reizigers vond zijn weg via de boventunnel. De aankomende reizigers werden via de benedentunnel naar de uitgangshal in de zijbeuk aan de oostkant van het station geleid. Een rij winkeltjes, telefooncellen en het controlehuisje scheidde de beide verkeerstromen. De basis voor de maatvoering van de plattegrond was de maat van de loketten, met een 'hartafstand' van 2,20 meter. Hieruit werd een modulemaat afgeleid, die 'aan de geheele indeling ten grondslag [werd] gelegd'.[19]

In de vormgeving en materiaalkeuze is het station een voorbeeld van het functionalisme, met invloeden uit traditionele Nederlandse baksteenarchitectuur. Het hoge seinhuis van onbekleed gewapend beton met de grote raamstroken met stalen kozijnen is een uitgesproken voorbeeld van functionalistische spoorwegarchitectuur. In het ontwerp voor het hoofdgebouw combineerden de architecten het gebruik van beton en staal, met bakstenen gevelwanden en een flauw hellend zadeldak. Deze vormgeving is ook zichtbaar in het dienstgebouw en de twee dienstwoningen op het voorplein.

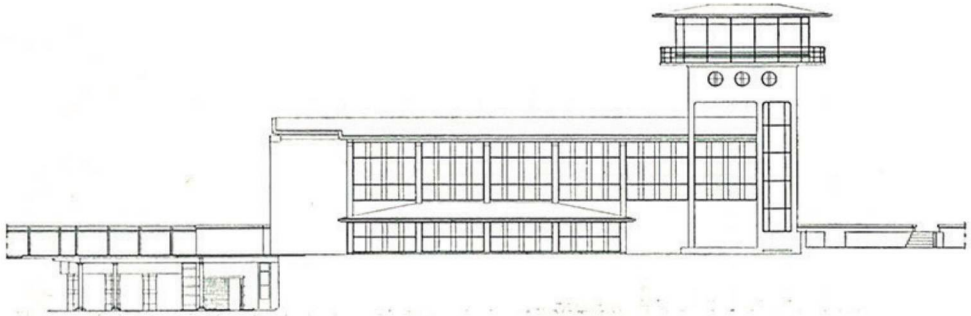
De materialisatie en kleurstelling in het ontwerp van het station Muiderpoort is sober. De buitengevels zijn opgetrokken uit grijsbruine, kantige, dunne handvormstenen die in kettingverband zijn gemetseld en hebben een ritmische venster- en deurindeling. De stalen kozijnen werden ingevuld met enkele beglazing en een geometrische roedeverdeling. De geveldecoratie beperkt zich, naast de horizontale geleding van de baksteen, tot de natuurstenen dekblokken op de bovenkanten van de steunberen van de hal. Het uniforme materiaalgebruik van het stationsgebouw en de omliggende bijgebouwen versterkt het ensemblegevoel.

GEVEL OOSTERSPOORPLEIN (ZUIDGEVEL)

De gevel aan het Oosterspoorplein valt op door het hoog oprijzende bouwvolume van de ingangshal, omsloten door een samenstel van lagere volumes. De gevel is opgebouwd uit een plint met daarin de toegangen naar de bagageruimte, de ingangshal en uitgangshal en de fietsenberging. De toegang naar de ingangshal is architectonisch benadrukt door het portaal iets naar voren te laten springen. De plint wordt afgesloten door een breed overkragend dakvlak en de asymmetrische luifel. Boven de plint springt het hoge bouwdeel van de ingangshal naar voren. Kenmerkend is de transparantie van de gevel door de inpassing van een hoog stalen raam met een geometrische roedeverdeling, dat de hal van daglicht voorziet. Twee bakstenen steunberen, afgesloten door natuurstenen dekblokken kaderen het teruggelegen glasvlak in. Het bouwvolume wordt aan weerszijden geflankeerd door twee lager gelegen zijbeuken. Raamstroken over de hele breedte van de gevel verlichten de achtergelegen bagageruimten en uitgangshal. De compositie van verspringende bouwvolumes wordt verder verlevendigd door de schoorsteen van de CV-installatie aan de westkant en het hoge seinhuis aan de oostkant van het hoofdgebouw.



Zuidgevel



Oostgevel



Noordgevel



Westgevel



Zuidgevel aan het Oosterspoorplein



Oostgevel, gezien vanaf het spoor naar Amersfoort



Noordgevel tussen de viaducten over de Insulindeweg. De raamstrook verlichtte voorheen de achtergelegen tunnels, de openingen zijn nu van binnenuit dichtgezet.

WIJZIGINGEN

- Bij de verbouwing in 1998-2000 werden de authentieke stalen raamkozijnen in de plint vervangen door nieuwe kozijnen met een gewijzigde roedeverdeling. De oorspronkelijke openingen bleven behouden. Voor een deel van de openingen zijn rolluiken aangebracht. Een deel van de puien is dichtgeplakt.
- Boven het glasvenster van de ingangshal is een (reversibel) lichtpunt aangebracht. De gevel is verder gaaf gebleven.
- De winkelstrook in de onderdoorgang naar Celebesstraat loopt door tot aan het stationsgebouw, ter hoogte van de oorspronkelijke fietsenstalling. De toevoeging is gedeeltelijk voor de oorspronkelijke gevel geplaatst.

LUIFEL

Boven de toegangen tot de ingang- en uitgangshal en de fietsenstalling en langs de spoordijk naar Amersfoort werd een luifel aangebracht, zodat de reiziger droog op de auto, fiets, tram of taxi kon overstappen. De luifel sprong voor de hoofdingang (de ingangshal) verder naar voren, tot aan de verkeerslus, en volgde de ronding van de lus. In het platte dak werden boven de toegangen bovenlichten aangebracht: drie boven de toegang naar de ingangshal en drie boven de uitgangshal. Het daglicht werd hier wederom gebruikt als begeleiding van het aankomende en vertrekkende reizigersverkeer.

WIJZIGINGEN

De zes daklichten in de luifel zijn vermoedelijk bij de verbouwing in 1998-2000 dichtgezet door middel van een bitumen afdekking.

GEVEL INSULINDEWEG (NOORDGEVEL)

Het gevelbeeld aan de Insulindeweg is opgebouwd uit vier volumes: de gevelwand tussen de viaducten, de noordgevel van de hoog oprijzende ingangshal, geflankeerd door de zijbeuken, de bakstenen schoorsteen van de CV-installatie tegen de westzijbeuk en het vrijstaande seinhuis. In de gevelwand van het viaduct is een raamstrook aanwezig, met stalen kozijnen in een geometrische roedeverdeling. De raamstrook bracht door middel van een koekoek licht in de achtergelegen boven- en benedentunnel (zie ook de tekening op pag. 17). De koekoek werd aan de tunnelzijde eveneens afgesloten door de raamstrook. Kenmerkend is het ronde glas-in-lood-venster in de noordelijke kopgevel van de hoog oprijzende ingangshal, naar ontwerp van H. Campendonk.

WIJZIGINGEN

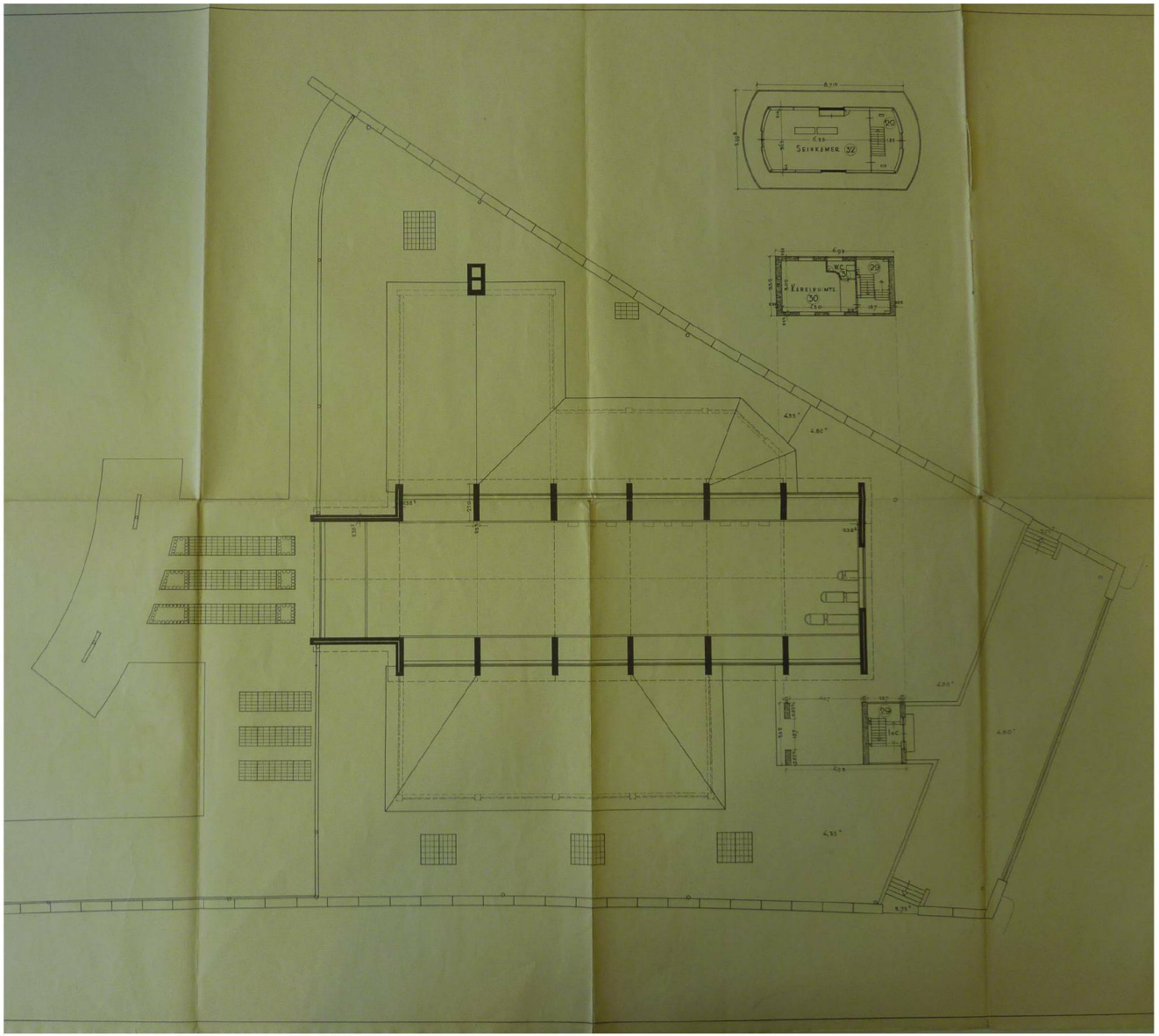
- Boven het venster van de ingangshal is een (reversibel) lichtpunt aangebracht. De gevel is verder gaaf gebleven.
- De roedeverdeling van het rechterraam (west) in de raamstrook in de viaductgevel is gewijzigd. Ook is in de gevelwand en raamstrook in ieder geval na 1983 een deuropening (nooddeur) en een ventilatierooster aangebracht.
- De opening/raamstrook naar de koekoek in de tunnel is dichtgezet.

ZIJGEVELS (OOST- EN WESTGEVEL)

De zijgevels van de ingangshal worden geleed door een ritmische opeenvolging van bakstenen steunberen, bekroond door natuurstenen dekstenen. Tussen de steunberen bevinden zich zes hoge raampartijen met stalen kozijnen met een geometrische roedeverdeling die de achtergelegen hal verlichten. Op de uitbouw van de hal aan het Oosterspoorplein is aan de westgevel een stationsklok aangebracht. De reiziger die via het viaduct aan de Domselaerstraat het plein betreed heeft zo direct zicht op de tijd. Tegen de zijgevel van de L-vormige zijbeuk aan de westzijde (bagageafhandeling en plaatskaartenkantoor) bevindt zich een bakstenen schoorsteen. Het lager gelegen bouwvolume aan de oostzijde (uitgangshal) is rechthoekig, met een noklijn evenwijdig aan de ingangshal. In de gevelwanden van de zijbeuken bevinden zich eveneens raamstroken met eenzelfde roedeverdeling als de ramen van de ingangshal.

WIJZIGING

De zijgevels zijn praktisch geheel intact, en analoog aan het oorspronkelijke ontwerp. De stationsklok is nog aanwezig.



Bestektekening vide ingangshal en plattegronden seinhuis, zonder jaartal. In de luifel en het platte dak zijn de bovenlichten zichtbaar. Deze zijn op dit moment dichtgezet. [NS stations]



Oostgevel en dak van de vleugel met oorspronkelijke fietsenstalling gezien vanaf het spoor naar Amersfoort.

DAK

De flauw hellende zadel- en schilddaken van de hal en zijbeuken waren afgedekt met een asfaltviltlei, die met dun koper was bekleed (onbekend of het om tecuta gaat). De eenlaagse bouwlaag rondom de zijbeuken werd afgedekt door een plat dak. In het dakvlak waren een aantal daklichten aanwezig: drie boven de fietsenstalling en twee daklichten boven de C.V.-ruimte en de bagageafhandeling. Het is onbekend of het dak nog bedekt is met koper.

WIJZIGINGEN

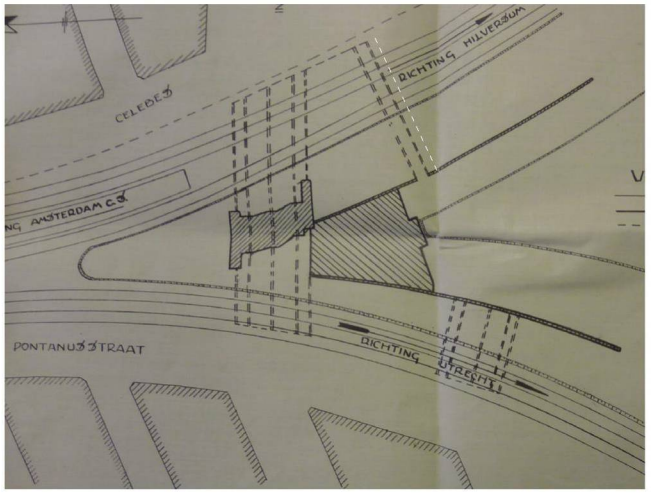
De vijf daklichten in het platte dak zijn vermoedelijk bij de verbouwing in 1998-2000 dichtgezet door middel van een bitumen afdekking. De contouren van de daklichten zijn aan de bovenzijde van het dak nog zichtbaar.



De uitgang van de voetgangerstunnel aan de Celebesstraat. Het halfronde paviljoen is toegevoegd bij de verbouwing in 1998-2000. De groene wand op het viaduct is aangebracht in het kader van het Programma Prettig Wachten rond 2014



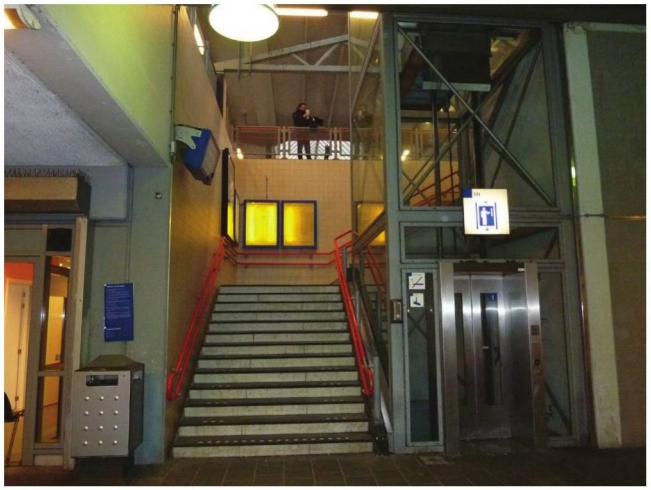
Het viaduct naar de Domselaerstraat. De signing bevindt zich op het viaduct en de perronkap en niet meer op het stationsgebouw. Voor de reiziger is hierdoor niet direct duidelijk dat het station ook nog een ander perron kent.



Situatietekening, jaartal onbekend . De onderdoorgangen naar de Domselaerstraat en Celebesstraat en voor de Wijttenbachstraat-Insulindeweg zijn in zwart stippellijnen aangegeven. Bij de verbouwing in 1998-2000 werd de tunnel naar de Celebesstraat verbreed en het fietspad toegevoegd (in wit gestippeld). [HUA]



Voetgangers- en fietstunnel naar de Celebesstraat. Bij de verbouwing in 1998-2000 werd de tunnel verbreed en het fietspad toegevoegd.



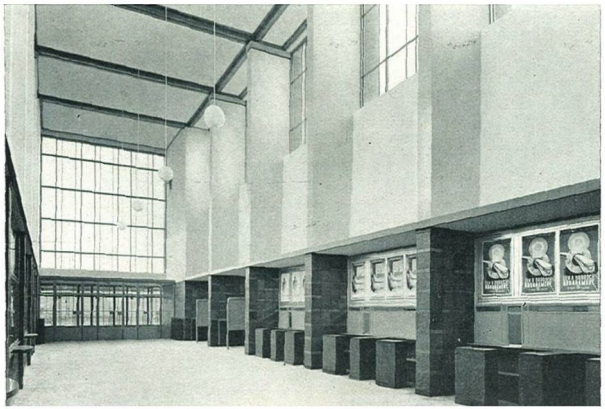
Perrontoegang in de onderdoorgang naar de Celebesstraat, aangelegd bij de verbouwing in 1998-2000.

VIADUCTEN

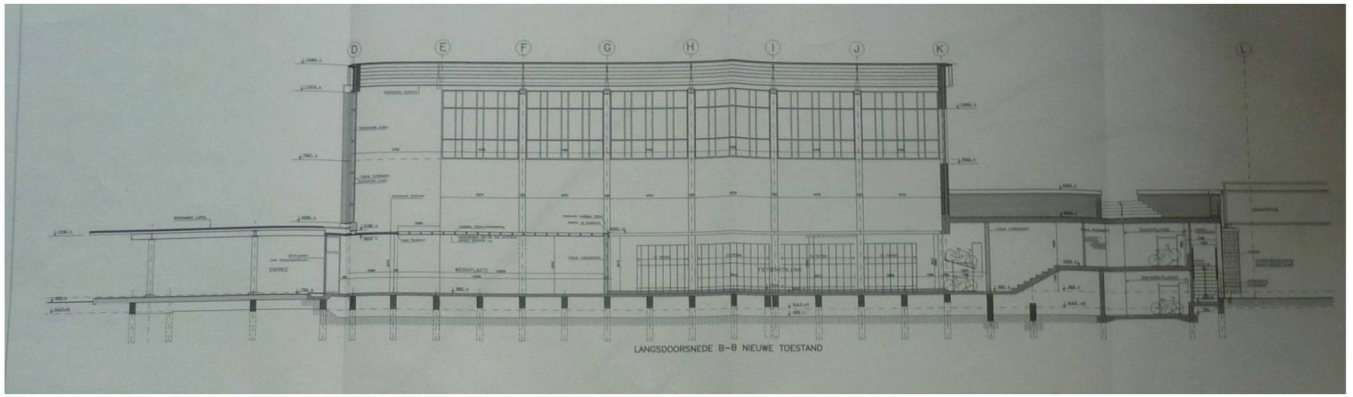
Het Muiderpoortstation wordt geflankeerd door de viaducten in de twee spoordijken die in het westen aansluiten op de Domselaerstraat en in het oosten op de Celebesstraat. De viaducten verbinden het stationsplein voor langzaam verkeer met de bus- en tramhaltes en de omliggende wijken. Auto's bereiken het station via het viaduct naar de Domselaerstraat. Het viaduct naar de Domselaerstraat had twee gescheiden rijbanen voor het aan- en afrijdend autoverkeer en een smallere onderdoorgang voor voetgangers aan de stationszijde. De voetgangerstunnel naar de Celebesstraat had één doorgang. De viaducten uit het Spoorwegplan werden allen in een gelijksoortige materialisering uitgevoerd, met een stalen ligger onder de spoorbaan, bakstenen keerwanden en onder de viaducten een bekleding van keramische tegels in een licht-donker streeppatroon. Op de zwart-wit foto's van na de oplevering is lastig zichtbaar of de kleurstelling van tegels voor elk viaduct ook gelijk was.

WIJZIGINGEN

Bij de verbouwing in 1998-2000 werden onder de viaducten nieuwe toegangen met trappen en liften tot de daarboven gelegen perrons gerealiseerd (buiten het stationsgebouw), zodat de looplijn van plein en vanuit de omgeving naar perron aanzienlijk verkort werd. De onderdoorgang naar de Celebesstraat werd verbreed, zodat ruimte ontstond voor de aanleg van een fietspad en voetpad en een strook met kantoor- en winkelruimten, een wachtruimte en de liften naar perron 1. In een halfrond paviljoen aan de Celebesstraat werd de wachtruimte voor de GVB gesitueerd. In de smalle, afgescheiden doorgang in het viaduct naar de Domselaerstraat werden technische ruimten en opslag ondergebracht. De ruimte tussen de kolommen werd dichtgezet met glazen bouwstenen. De oorspronkelijke bekleding van de wand met keramische tegels in een licht-donker streeppatroon lijkt daarbij te zijn gehandhaafd. De rijbaan voor het aankomend autoverkeer werd heringericht tot fietspad en troittoir. In de afgelopen jaren is een deel van het troittoir afgescheiden voor de toegang via OV-poortjes en zijn er fitsenrekken op de andere rijbaan toegevoegd. Het aan- en afrijdend autoverkeer is gebundeld op de meest zuidelijke rijbaan. Op de stoep tegen de zuidwand zijn fietsenrekken toegevoegd.



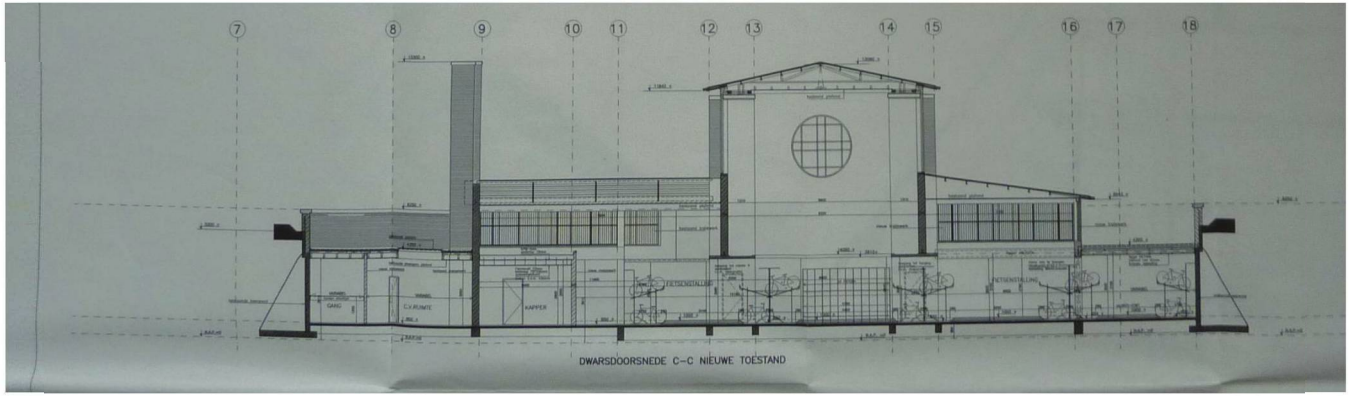
Ingangshal, gezien naar de toegang in de zuidgevel. Rechts de loketten, met daarboven reclameborden [Schelling 1939 b].



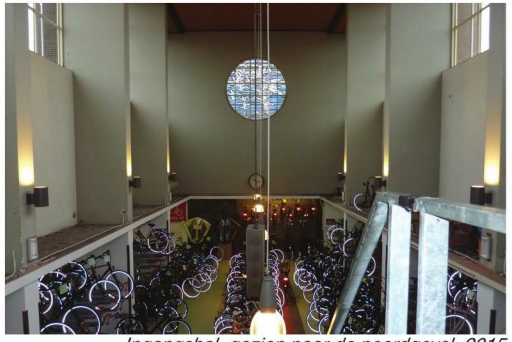
Langsdoorsnede met de nieuwe toestand na de verbouwing in 1998-2000, getekend 1996 [NS stations]



Ingangshal. Het glas-in-loodraam in de noordgevel markeert de toegang naar de perrontunnel [Schelling 1939 b].



Dwarsdoorsnede met de nieuwe toestand na de verbouwing in 1998-2000, getekend 1996 [NS stations]



Ingangshal, gezien naar de noordgevel, 2015
Het glas-in-loodraam is nog aanwezig



Ingangshal, gezien naar de zuidgevel, 2015

3.2. INTERIEUR

HAL

De stationshal, met de in- en uitgangshal, de bagageafhandeling en het plaatskaartenkantoor vormde de kern van het stationsgebouw. Via een drietal deuren betrad de reiziger een diepliggend portaal en vervolgens de hal.[20] Omwille van een doelmatige doorstroming van reizigers kreeg de hal een open en functionele indeling, met gescheiden loopstromen voor de vertrekkende en arriverende reiziger. Alleen van de hoge ingangshal is beeld teruggevonden van de oorspronkelijke situatie. Het interieur van de hal werd geleed door een ritmiek van steunberen, met daartussen de raampartijen (lichtbeuk). De indeling en ervaring van de ruimte werden verder georganiseerd door een afwisseling van licht- en donker kleur- en materiaalgebruik. De vloeren en traptreden naar de tunnels werden uitgevoerd in een lichte Noorse kwartsiettegel van 60x60 cm. De plint met daarin de toegangen, het plaatskaartenkantoor en de winkeltjes kreeg een donkere materialisering, door een bekleding met een zwarte Noorse leisteen in tegels van afwisselende hoogte. Boven de zes loketten ontwierpen de architecten een strook bedoeld voor reclame, ‘voor speciaal aan het publiek bekend te maken reismogelijkheden’. De reclame werd gegroepeerd drie groepen van vijf reclameplaten – in lijn met de geometrie van de roedeverdeling, steunberen en de plafondbekleding.[21] De hoge wanden boven de toegangen en voorzieningen, met daarin de lichtbeuk, kregen een lichte materialisering. Karakteristiek is het ronde glas-in-loodvenster in de noordgevel, naar ontwerp van H. Campendonk. Het venster bevond zich boven de toegang naar de boventunnel en versterkt de sacrale uitstraling van de het station als ‘kathedraal van het spoor’.

WIJZIGINGEN

- De voorzieningen en de loopstromen in de hal zijn in de loop der jaren een aantal keer gewijzigd. Na de verbouwing in 1998-2000 werd de hal helemaal afgesloten voor de treinreiziger. De in- en uitgangshal zijn op dit moment in gebruik als fietsenstalling. De indeling is hierdoor niet meer oorspronkelijk: een aantal wanden zijn nog origineel (zie de waarderingstekening in hoofdstuk 4), maar op een aantal plekken zijn tussenwanden aangebracht.
- De plinten met daarin de toegangen, het plaatskaartenkantoor en de winkeltjes zijn bij de verbouwingen sterk gewijzigd. Het merendeel van de wanden in de plint is op dit moment bekleed met een betimmering. Het vermoeden bestaat dat de oorspronkelijke natuurstenen bekleding nog achter de betimmering aanwezig is. Op een aantal plekken is de natuurstenen bekleding ook zichtbaar gebleven. De wanden daarboven, met daarin de lichtbeuken en het glas-in-loodraam, en de plafondindeling zijn bij de verbouwingen relatief gaaf gebleven.
- De bolvormige hanglampen zijn vervangen door moderne exemplaren. Tussen de steunberen in de zijwanden zijn lampen aangebracht.



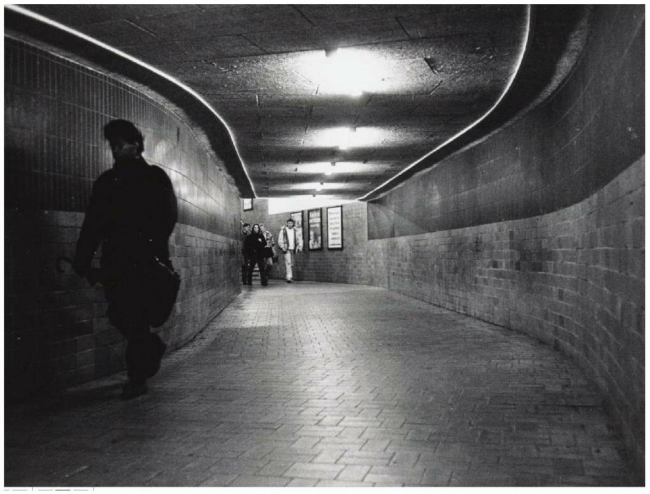
Toegang tot het perron vanuit de perrontunnel, 1989. [SAA]



Perrontunnel 1990. Het daglicht via de koekoek is verdwenen doordat bij de tunnels de raamstrook is dichtgezet. De koekoek lag ter hoogte van de informatiebord op de foto. [SAA]



Perrontunnel met de muurschilderingen van kunstenaar Fabrice Hund, 1993. [SAA]



Perrontunnel 1990 [SAA]



Perrontunnel 2015. Een deel van de oorspronkelijke stenen vloer en de tegelbekleding op de wanden is nog aanwezig.



Perrontunnel 2015. Op de achtergrond de afsluiting van de niet meer gebruikte trap naar perron 1 (oostzijde).

TUNNELS

De in- en uitgangshal werden door midden van een boven- en benedentunnel verbonden met de hooggelegen perrons. De gescheiden tunnels voor de vertrekkende en aankomende reizigersstromen lagen boven elkaar. De vloerafwerking bestond uit stroef gebakken tegels in blokverband. De wanden werden uitgevoerd in doorgezaagde gele stenen, die op het zaagvlak doorschijnend werden geglazuurd.[22]

In de tegenstelling tot de licht hal waren de lange, geknikte tunnels relatief donker. Alleen een strategisch geplaatste raamstrook (in de vorm van een koekoek), onder het viaduct aan de Wijttenbachstraat-Insulindeweg zorgde voor de nodige daglichttoetreding tot de ondergrondse tunnelinfrastructuur.

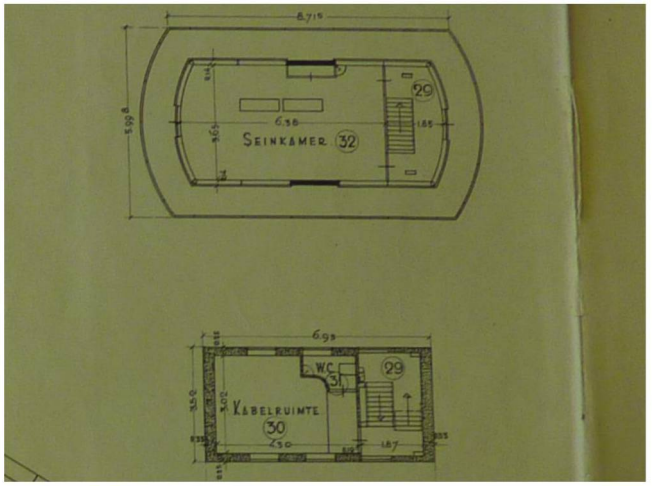
WIJZIGINGEN

De benedentunnel werd na de afschaffing van de in- en uitgangscontrole eind jaren zestig afgesloten voor publiek. Na de aanleg van de nieuwe perrontoegangen onder de viaducten bij de verbouwing in 1998-2000 werd ook de boventunnel afgesloten voor de reiziger. De tunnel is op dit moment in gebruik als fietsenstalling en opslagruimte voor de fietsenwinkel in het stationsgebouw. De originele tegelvloer en een deel van de wandbekleding is nog aanwezig.

De raamstrook in de vorm van een koekoek die beide tunnels van daglicht voorzag (ter hoogte van de toegangen naar de aankomende en vertrekkende hal), is vanuit de tunnels dichtgezet.



Het seinhuis, gezien vanaf de spoorijk naar Amersfoort



Bestektekening van het seinhuis, 1938. Beneden is de kabelruimte en trap. Boven is de seinkamer. [NS-Stations]

SEINHUIS

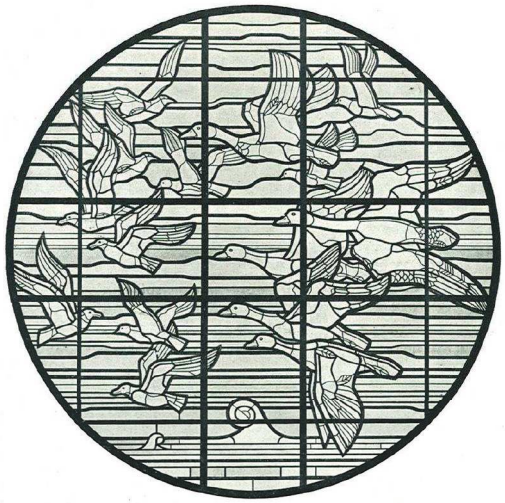
Het hoofdgebouw van station Muiderpoort wordt aan de noordoostzijde geflankeerd door een vrijstaand seinhuis dat tussen 1936 en 1938 gebouwd werd. Het is toegankelijk vanaf beide perrons, over het dak van het stationsgebouw. De medewerker moest daarbij het spoor oversteken. Het station bezat voor de voltooiing van het huidige seinhuis een tijdelijke seinhuis op het westelijke spoorwegviaduct. Deze tijdelijke structuur verdween zeker voor 1972.

Het seinhuis met zijn circa. 20 meter hoge torenachtige schacht op een rechthoekig grondplan en een uitkragende bedieningsruimte, vormt een opvallend architectonisch gegeven in het ensemble van het station Muiderpoort. Het seinhuis bood een vrij uitzicht op de drie spoorrichtingen die op dit knooppunt samenkwamen en verzorgde, in samenwerking met het noordelijker gelegen seinhuis in de buurt van de Nieuwe Vaart de beveiliging rond het station Muiderpoort en een deel van het rangeerterrein de Rietlanden.[23]

Het seinhuis is opgetrokken uit onbekleed gewapend beton. De bovenbouw wordt gedragen door twee hoge vierkante pijlers aan de zuidzijde en door een trappenhuis met gelede glasgevels en hoge muurdammen aan de noordzijde. De witgeschilderde opbouw heeft zowel ronde als gelede vensters, met boven op de bovenbouw het eigenlijke seinhuis dat grotendeels uit glazen gevelwanden, met de kenmerkende stalen kozijnen bestaat, met rondom een uitkragende balkonzone. Het platte dak met brede uitkragende luifel werd afgerond aan de korte zijden. Het seinhuis werd in 2003 aangewezen tot rijksmonument.[24]

WIJZIGINGEN

Het seinhuis bleef tot en met 1976 in functie. Tussen 2003 en 2006 vonden er kunst- en lichtvoorstellingen plaats.



Het glas-in-loodvenster in de noordgevel naar ontwerp van H. Campendonk, 1939. [Schelling 1939b]



Het glas-in-loodraam in 2015



Perrontunnel met de muurschilderingen van Fabrice Hund, 2015



Gevelmozaiek 'Scherven van beschaving' van Fabrice Hund, op de hoek van het Oeterwalerpad en de Wijttenbachstraat.



Viaduct naar de Celebestraat, 2015. Op de rechterwand van het viaduct zijn de wandschilderingen van de buurkinderen uit het Buurtatelier te zien.

KUNSTTOEPASSINGEN

Bij het betreden van het stationsgebouw springt het prominent aanwezige oculusvenster in de noordelijke kopwand van de stationshal in het oog. Het gebrandschilderde venster (1939) is van de hand van prof. Heinrich Campendonk, destijds hoogleraar Monumentale Kunsten aan de Rijksacademie in Amsterdam (1889-1957). Het figuratief vormgegeven raam verbeeldt een vlucht meeuwen en ganzen, die de lust tot reizen symboliseerden.[25]

WIJZIGINGEN

Het glas-in-loodraam is nog altijd aanwezig. In de loop der tijd zijn in de tunnels en viaducten een aantal kunstwerken toegevoegd om het station een vrolijker aanzicht te geven:

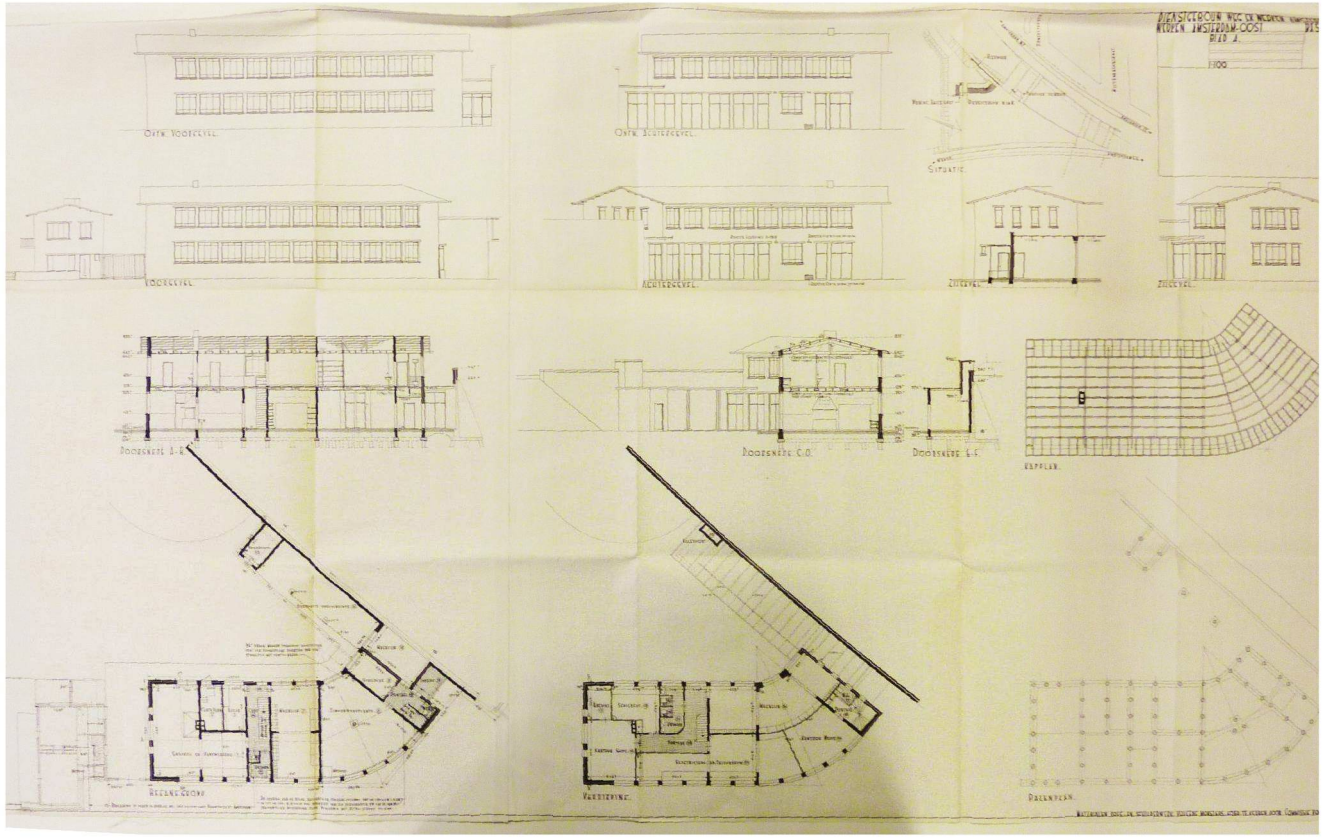
- De wanden van de boventunnel werden in 1993 beschilderd met clownsgezichten, dieren- en mensenfiguren door de Amsterdamse kunstenaar Fabrice Hund. Het doel was om het negatieve imago van de stationsbuurt tegen te gaan. ‘De gehaaste treinpassagier zou zich er minder eenzaam en dus veiliger voelen als hij er door mensen en dieren zou worden omringd’, in de woorden van de kunstenaar.[26]
- In 2010 verwezenlijkte Hund de gevelmozaïek ‘Scherven van beschaving’ op de keermuur van de spoordijk naar Utrecht, op de hoek van het Oeterwalerpad en de Wijttenbachstraat.
- De fiets- en voetgangerstunnel naar de Celebesstraat werd in 2013 opgefleurd door kleurrijke wandschilderingen van de buurtkinderen uit het Buurtatelier met het thema ‘reizen en seizoenen’.[27]



Het Oosterspoorplein met rechts het dienstgebouw



Voorgevel dienstgebouw



Bestektekening van het dienstgebouw Weg en Werken en de woning van de haltechef, zonder jaartal. [HUA]

3.3. BIJGEBOUWEN

Het oorspronkelijke emplacement van het station Muiderpoort uit 1939 bestaat uit het stationsgebouw, het seinhuis, het dienstgebouw, de woning van de haltechef en de achterliggende chefswoning. Alle gebouwen zijn met de voorgevel op het Oosterspoorplein gericht. De architecten Schelling en Leupen werkten het ensemble uit tot een eenheid, met hetzelfde baksteenformaat in een grijsbruine kleur, ranke stalen kozijnen en uitkragende dakkappen als referenties aan het hoofdgebouw. De bijgebouwen waren in vormgeving wel ondergeschikt aan het hoofdgebouw met seinhuis van station Muiderpoort.

DIENSTGEBOUW WEG EN WERKEN

Het langgerekte dienstgebouw voor Weg en Werken buigt met de bocht mee naar het spoorviaduct en sluit aan op de spoordijk. Het gebouw van twee bouwlagen onder een flauw hellend zadeldak kreeg, een uniforme gevelindeling van ranke handgevormde grijsbruine bakstenen afgewisseld door stalen raamkozijnen. De toegang van het gebouw bevond zich oorspronkelijk in de achtergevel.[28] Het achterterrein werd ontsloten door middel van een toegangsweg tussen het dienstgebouw en de naastgelegen dienstwoning voor de haltechef. Op het achterterrein tegen de spoordijk aan bevond zich ook een overdekte opslagruimte.

WIJZIGINGEN

De functie van het gebouw is in de loop der tijd een aantal keer gewijzigd. Een tekening uit het archief van NS stations (zonder jaartal) laat zien dat op een later moment een woning in het dienstgebouw is ingepast.[29] Vermoedelijk is toen ook de toegang in de voorgevel gemaakt, in eenzelfde vormgeving als de oorspronkelijke raamkozijnen. De functieveranderingen leidden verder alleen tot interne wijzingen in de indeling van het gebouw. De voorgevel is, met uitzondering van de toegang, gaaf gebleven.

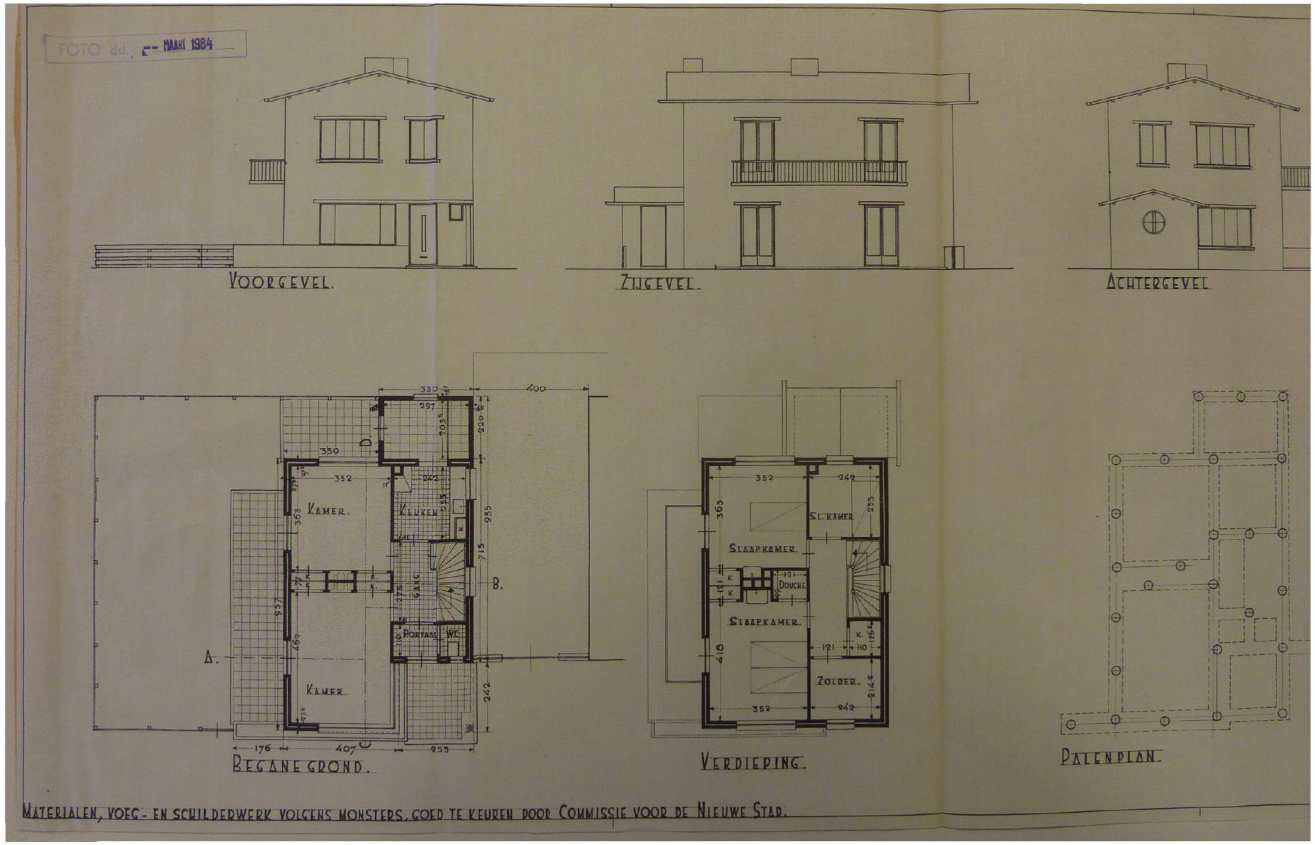
WONING HALTECHEF



Voorgevel woning haltechef en dienstgebouw



Zuidgevel woning haltechef. De aanbouw aan de achterzijde in een lichtere baksteenkleur is later toegevoegd.



Bestektekening van de woning voor de haltechef, zonder jaartal [HUA]

WONING HALTECHEF

De vrijstaande woning van de haltechef kreeg een plek ten zuiden van het dienstgebouw, met een voorgevel direct aan het voorplein. De woning heeft een rechthoekige plattegrond met twee bouwlagen gelegen onder een flauw hellend zadeldak. Opvallend gevelelement is het hoekportiek, waarin de woningtoegang is teruggelegd.

WIJZIGINGEN

- De dienstwoning is nog in gebruik als woning.

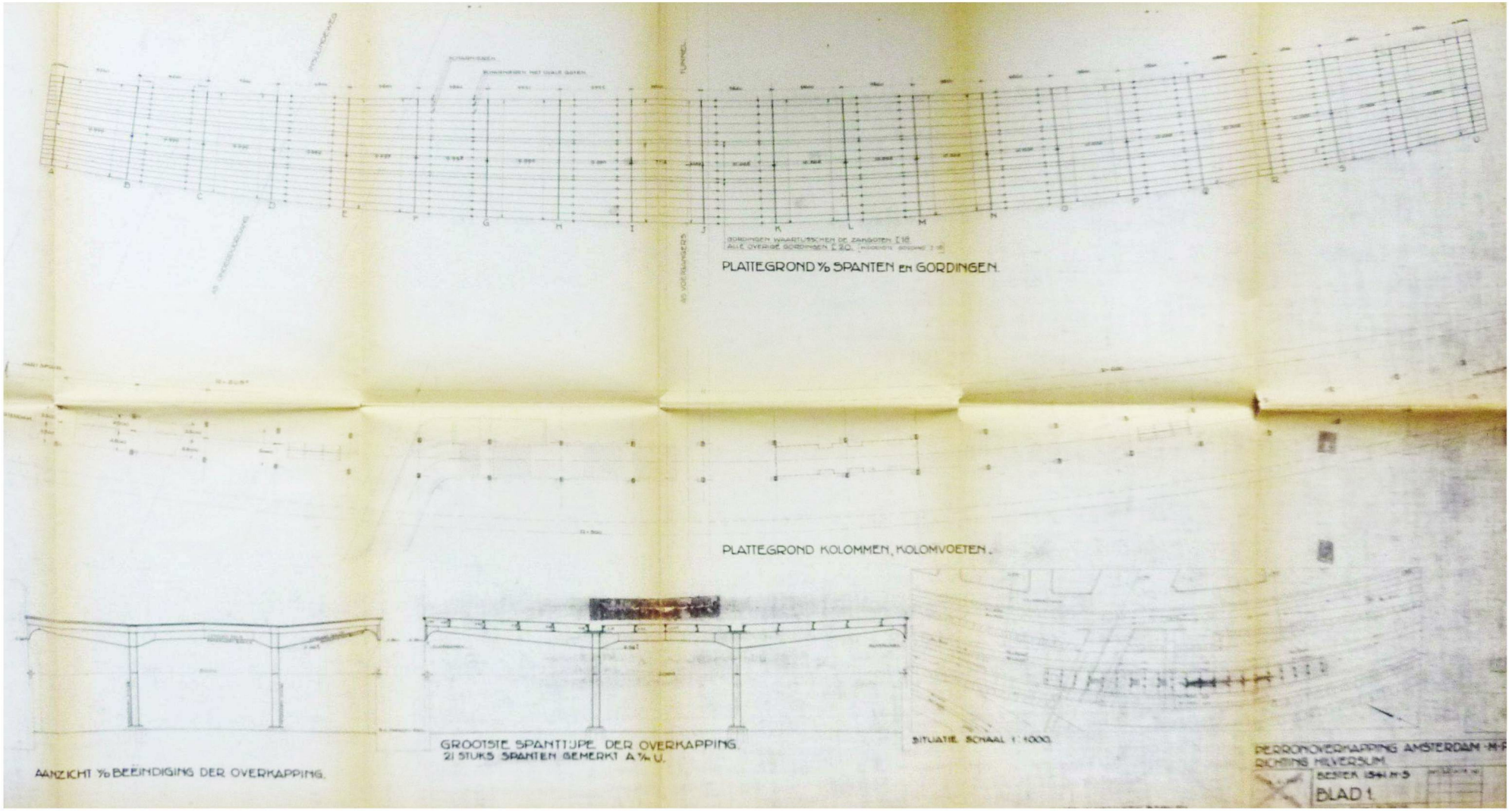
De woning van de haltechef bezat oorspronkelijk een uitbouw aan de achterzijde, met oculusvenster. Deze is enkele jaren geleden vervangen door een bescheiden en bij de architectuur van de woning passende uitbreiding.

CHEFSWONING

De vrijstaande chefswoning, in de tweede lijn schuin achter de woning van de haltechef, is in bouwstijl en materialisatie vergelijkbaar met de eerste dienstwoning. De woning heeft twee bouwlagen, onder een breed overstekend zadeldak, en kent een sobere gevelindeling van grijsbruine baksteen en stalen raamkozijnen. In architectuur en opzet is de woning iets eenvoudiger: de woning is wat kleiner en het diepliggend portiek en zijbalkon ontbreken. Een opvallend element is het oculusvenster in de voorgevel boven de entree. De raamvorm is een herhaling van de oculusramen in de noordgevel van het stationsgebouw en in het seinhuis. Ook bij station Amstel werd een soortgelijke dienstwoning gerealiseerd, die niet meer bestaat.

WIJZIGINGEN

- De chefswoning is nog in gebruik als woning.
- Van de chefswoning zijn geen oorspronkelijke tekeningen in het archief terug gevonden. De glazen luifel boven de toegang is vermoedelijk later toegevoegd.



Bestektekening van de perronoverkapping richting Hilversum (perron 1) [NS stations]

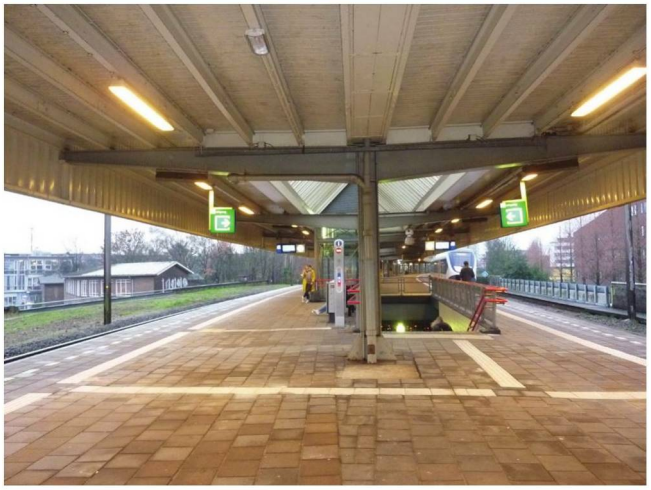
3.4. PERRONOVERKAPPINGEN



Perronoverkapping van de lijn naar Amersfoort (perron 1). De daklichten zijn vermoedelijk bij de verbouwing in 1998-2000 aangebracht.



Aanzicht van de perronoverkapping met de daklichten en de golfplaten afdekking van de zijkanten.



Perronoverkapping van de lijn naar Utrecht (perron 2). In tegenstelling tot perron 1 heeft de overkapping maar een rij staanders.

Een deel van perron 1 en 2 werden beschut door perronoverkappingen. Uit het planmateriaal van perron 1 is af te leiden dat de basisstructuur van de overkapping bestond uit gelaste ijzeren spanten met daarop betonnen platen, rustend op twee rijen staanders. De betonnen platen werden aan de spoorzijden afgesloten door sierlijke glasramen.[30] Onder de kap van perron 1 naar Amersfoort bevonden zich wachtruimten, zitbanken, toiletten en een privaatgebouw. Dit perrongebouwtje vormt de oudste kern van station Muiderpoort. Het deed in van 1937-1939 dienst als tijdelijk stationsgebouw voordat de monumentale glazen hal voltooid was.[31] De vloerafwerking werd uitgevoerd in cementtegels. Een opvallend gegeven is dat het tegenoverliggende perron 2, richting Utrecht, niet analoog vorm gegeven werd. Het perron was hier iets smaller, waardoor de overkapping minder wijds hoefde te zijn en één rij staanders voldoende was.

WIJZIGINGEN

- Aan het begin van de jaren tachtig werden de perronoverkappingen vernieuwd. De sierlijke koppen van de spanten met daaraan de glazen ramen werden verwijderd. Door het verwijderen van de koppen werden de spanten korter, waardoor de overkappingen iets smaller werden. De afsluiting van de spanten met glasramen werd vervangen door een golfplaten afdekking.[32]
- De puntdakige lichtstroken in de perronkappen zijn vermoedelijk bij de verbouwing in 1998-2000 aangebracht om meer licht te brengen op de perrons. In de perronkap van perron 1 zijn vijf lichtstroken toegevoegd, en op perron 2 vier. De voormalige wachtruimte is herbestemd tot een KIOSK.



Kiosk op perron 1 (oostzijde). Voorheen was dit een wachtruimte op het perron.



Station Muiderpoort met het seinhuis, gezien vanaf de spoordijk naar Amersfoort (perron 1)

3.5 OVERZICHT, SAMENVATTING EN CONCLUSIES

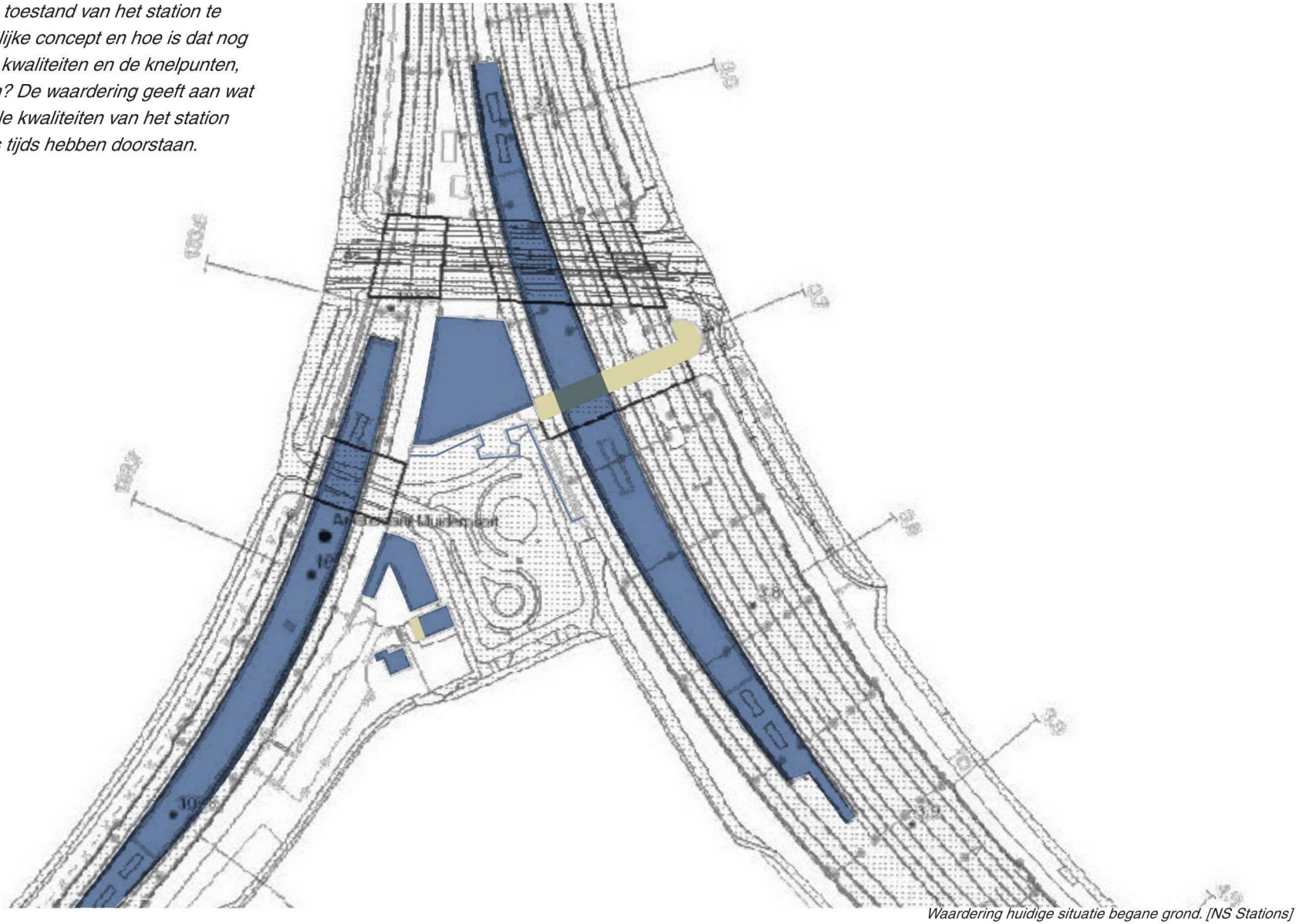
Door de jaren heen is het stationsensemble met de bijgebouwen (1939) op hoofdvorm en in detaillering relatief gaaf gebleven. Met uitzondering van de uitbouw achter de woning van de haltechef zijn uitbouwen of kapvergrotingen aan het station en de bijgebouwen achterwege gebleven. Ook bij de verbouwing in 1998-2000 werden het karakteristieke stationsgebouw en het seinhuis gespaard. Alleen in de plinten aan de noord- en zuidzijde zijn (delen van) de kozijnen en roedeverdeling gewijzigd. Aan de zuidzijde is het afsluitend deel van de winkelstrook in de onderdoorgang naar de Celebesstraat tegen de oorspronkelijke gevelwand geplaatst.

De nieuwe perrontoegangen, de publieks- en personeelsruimten en de winkelruimten onder de viaducten, die bij de verbouwing in 1998-2000 werden toegevoegd, zijn in een moderne vormentaal gebouwd. De architectonische uitwerking sluit niet aan bij het historisch stationsensemble. Door het dichtzetten van de voetgangersdoorgang in het viaduct naar de Domselaerstraat werd eveneens de toegankelijkheid van het Oosterspoorplein verminderd.

In het interieur zijn de indeling en functionaliteit in de loop er jaren sterk gewijzigd. Na de verbouwing in 1998-2000 werden de stationshal en boventunnel afgesloten voor publiek. De benedentunnel was eerder al afgesloten. De in- en uitgangshal en de perrontunnels zijn op dit moment in gebruik als fietsenstalling en opslagruimte – waardoor de ervaring van de ruimtelijkheid en het licht van de hal sterk is verminderd. Bij de verbouwingen zijn een aantal wanden verdwenen en zijn nieuwe scheidingswanden toegevoegd. Ook zijn trappen en tunnels dichtgezet. De materialisering is echter relatief gaaf gebleven. In de plint in de ingangshal is de oorspronkelijke bekleding van donkere natuurstenen tegels vermoedelijk behouden gebleven achter de betimmering voor de fietsenstallingen. De tegels zijn op een aantal plekken nog zichtbaar. Ook in de tunnelwanden zijn grote delen van de vloeren en tegelbekleding behouden gebleven. Boven de plint zijn de geleding van steunberen, de raampartijen en roedeverdeling, het glas-in-loodraam van Campendonk en de vlakverdeling van het plafond behouden. Het oorspronkelijk interieur is daardoor op onderdelen nog goed te herkennen.

4. WAARDESTELLING: DE GEBOUWDE ERFENIS

Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarderen. Wat is het ruimtelijke concept en hoe is dat nog herkenbaar? Waar liggen de kwaliteiten en de knelpunten, is er mogelijk wat misgegaan? De waardering geeft aan wat de uitzonderlijke en essentiële kwaliteiten van het station zijn en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan.



Waardering huidige situatie begane grond. [NS Stations]

4.1 BOUWHISTORISCHE WAARDERING

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel). In de waardering worden detonerende onderdelen niet op kaart aangegeven. Deze komen in de aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

Uitgangspunten bij het toekennen van de waarden zijn:
- Wanneer wanden worden gewaardeerd dan horen daar alle originele details en afwerking bij inclusief de kozijnen;
- Elementen die niet meer origineel zijn of afbreuk doen aan de herkenbaarheid van het gebouw zijn als indifferent gewaardeerd.

HOGE MONUMENTWAARDE
Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1939) of die naar origineel ontwerp zijn gerenoveerd en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde.

Dit zijn:
- de gevels van zowel het stationsgebouw als het seinhuis, de dienstgebouw en -woningen inclusief raam- en deuropeningen en decoratie,
- de kozijnen in de gevels van het stationsgebouw en van de bijgebouwen die niet zijn aangepast (bovenzijde stationsgebouw),
- de bouwmassa en het dak van het stationsgebouw, inclusief de stalen luifel aan de buitenzijde, de kapconstructie en de schoorsteen,
- de originele trappen en hellingen naar de tunnels,
- de vorm van de gevelopeningen aan alle zijden van het stationsgebouw (met uitzondering van de gevelpui bij de voetgangerstunnel naar de Celebesstraat),
- de plafond- en wanddecoraties en de nog aanwezige betegeling in het interieur van het stationsgebouw,
- het gebrandschilderd glas van H. Campendonk in de ingangshal,
- de constructie van de perronoverkapping en de beplating van de kap (NB: de glasramen en de koppen van de spanten aan de zijkanten zijn verwijderd),
- de boven en ondertunnel naar beide perrons (inclusief de raamstroom met koekoek),
- de trappen vanuit de tunnels naar de perrons,
- de perronkappen en de voormalige wachtruimtes op de perrons (nu in gebruik als kiosk). Dit is exclusief de latere dakopeningen in de perronkappen.
- de viaducten naar de Domselaerstraat en de Celebestraat (exclusief de latere aanpassingen),
- oorspronkelijke elementen (kolommen en de openingen in de gevelwand voor de smallere voetgangersdoorgang) van het viaduct Domselaerstraat en de keerwanden van beide viaducten. NB. de opvulling van de openingen met glazen bouwstenen bij de Domselaerstraat valt hierbuiten (toevoeging 1998).
- het seingebouw (zowel volume als gevels).

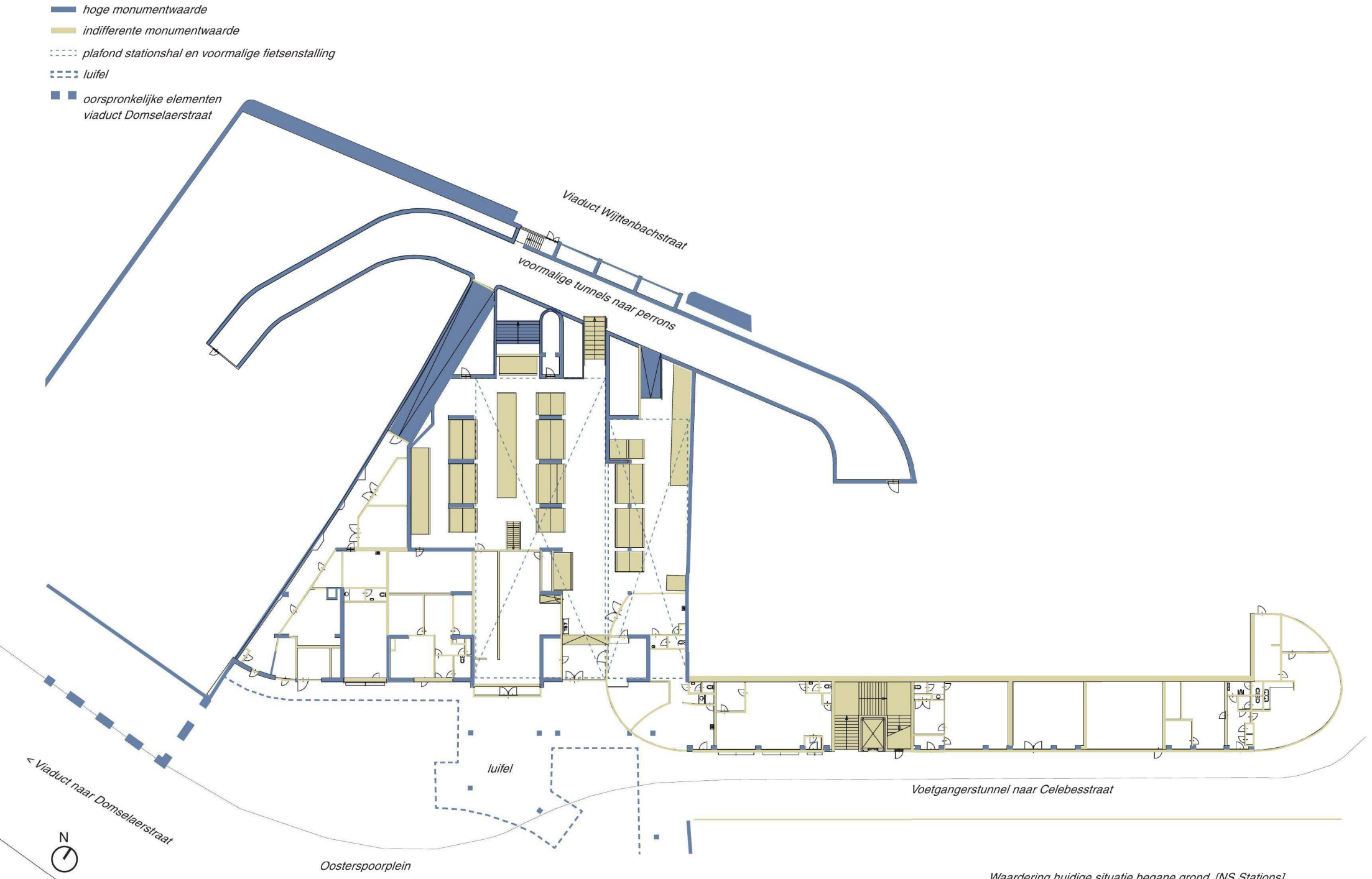
Een hoge monumentwaarde betekent dat:
- behoud van deze onderdelen voorop staat,
- aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarde versterken.

POSITIEVE MONUMENTWAARDE
Onderdelen die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, maar (de herkenbaarheid van) het concept versterken hebben een positieve monumentwaarde. Dit zijn:
- er zijn geen onderdelen in het gebouw met een positieve monumentwaarde

Een positieve monumentwaarde betekent dat:
- in principe gestreefd wordt naar behoud,
- aanpassingen mogelijk zijn, mits deze het bestaande karakter als uitgangspunt nemen en de monumentwaarde niet verstoren of liever versterken.

INDIFFERENTE MONUMENTWAARDE
Onderdelen die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Het gaat hierbij om:
- nieuwe toevoegingen in de viaducten (nieuwe entrees naar de perrons en de winkels in de voetgangerstunnel tussen het Oosterspoorplein en de Celebesstraat,
- de aanpassingen (toevoegen van scheidingswanden en dichtzetten van trappen en tunnels) uit de verbouwing in 1998-2000 in het stationsgebouw.
- de aanpassingen aan de kozijnen in de plint van het stationsgebouw aan zowel de noord- en zuidgevel,
- de uitbouw aan de oostzijde van de woning haltechef,
- de aanpassingen aan de bekleding van de perronoverkappingen (dichtzetten van de glasramen aan de uiteinden.
- de dichtzetting van de daklichten in de luifels
- dichtzetting voetgangerstunnel Domselaerstraat
- Een deel van de ronde uitbouw op de hoek van het viaduct naar de Celebesstraat blokkeert het zicht op de oorspronkelijke gevel.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:
- behoud geen eis is;
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk;
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.



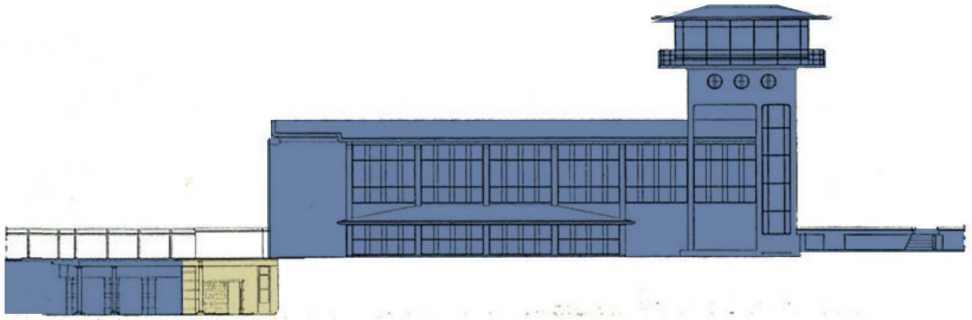
Waardering huidige situatie begane grond. [NS Stations]

hoge monumentwaarde

indifferente monumentwaarde



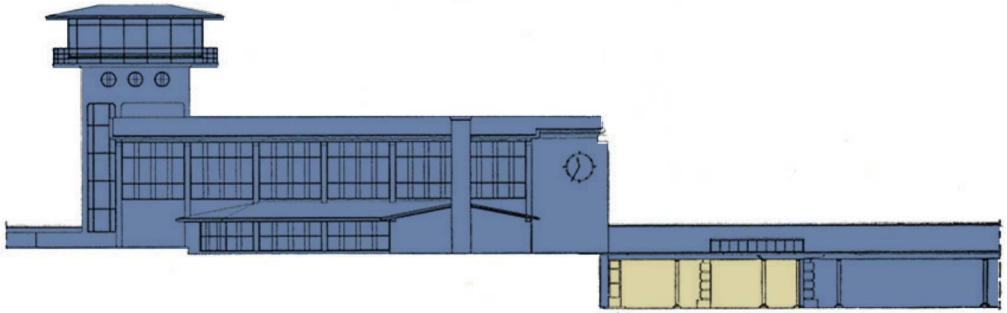
Zuidgevel



Oostgevel

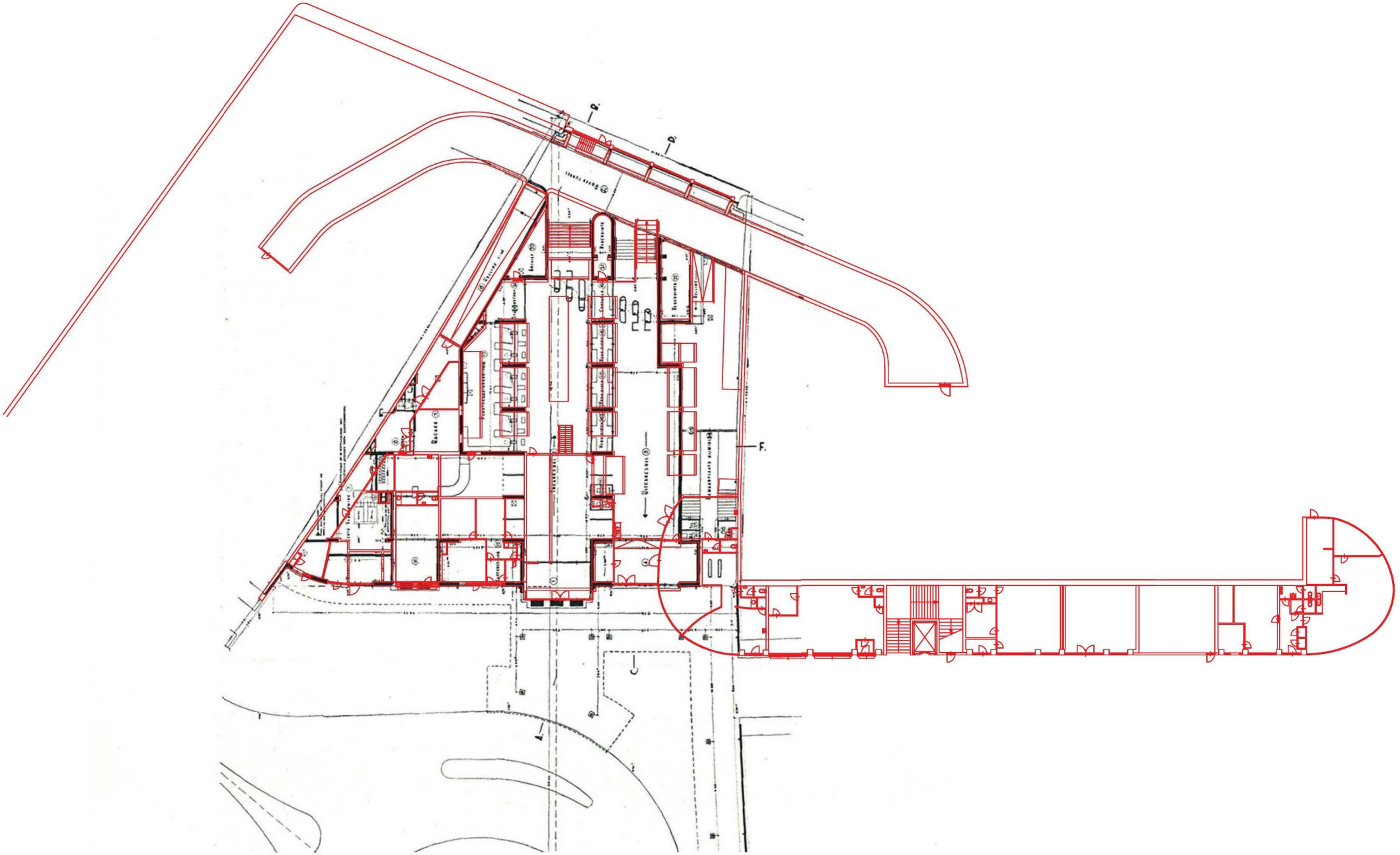


Noordgevel



Westgevel

Waardering gevels [Bouwkundig Weekblad]



Huidige situatie geprojecteerd op de plattegronden uit 1939

4.2 CULTUURHISTORISCHE WAARDEN EN ESSENTIES

CULTUURHISTORISCHE WAARDE

- Het station is van cultuurhistorische waarde als een vroeg voorbeeld van de samenwerking tussen de NS en de gemeente in ruimtelijke vraagstukken en onderdeel van de eerste grootschalige planologische samenwerking tussen rijk, gemeente en spoorwegen. Met de Spoorwegenwerken Oost werd door de verschillende partijen gezamenlijk een infrastructureel probleem opgelost, door een integraal ontwerp voor het spoor, de wegenstructuur en de inrichting van de openbare ruimte.
- Het station is van cultuurhistorische waarde als herinneringslocatie voor de Jodenvervolging tijdens de Tweede Wereldoorlog. Tussen 1942 en 1944 was het Muiderpoortstation het vertrekpunt voor ruim 11.000 joden die vanuit de Hollandse Schouwburg per trein werden afgevoerd naar kamp Westerbork. Een gedenkbank op het Oosterspoorplein herinnert aan deze geschiedenis.

STEDENBOUWKUNDIGE EN ENSEMBLEWAARDE

- De besloten ligging van station en voorplein (Oosterspoorplein), ingebed tussen de spoordijken is bijzonder. Het station is onderdeel van een grote infrastructurele ingreep (de verhoogde spoorbanen) en schept de luwte van een stedelijk interieur (het stationsplein) tussen de omringende woonwijken in.
- Het station, het seinhuis, de dienstwoningen, het dienstgebouw en de viaducten zijn ontworpen als een samenhangend stedenbouwkundig en functioneel ensemble – dat de verkeersstromen begeleidt en opvangt.
- Het dienstgebouw en de chefswoning zorgen voor de westelijke begrenzing van het voorplein. De rooilijn van de gebouwen (ronding bij het dienstgebouw en verspringing bij de chefswoning) sluit aan op het viaduct in de spoordijk.
- Oorspronkelijk vormden ook voorplein en het station in functie en vormgeving een samenhangend geheel. Deze ensemblewaarde is bij de verbouwing eind jaren negentig echter verloren gegaan (daarbij verdween ook de geënsceneerde routing van stad tot trein).
- De doorgangen onder de spoordijk naar de Domselaerstraat en de Celebesstraat: één voor het autoverkeer naar het voorplein en één voor de voetgangers naar de tramhalte zijn van waarde; ze koppelen het ensemble aan de spoorinfra en verbinden het stationsplein met de stad. De viaducten zijn, met andere woorden, de entrees van het station; het besloten stationsplein is opgezet als een beschutte ‘stationshal’ in de open lucht.
- Het seinhuis is een icoon in de omgeving en zorgt dat het station, ondanks de afgeschermde ligging, zichtbaar is vanaf het voorplein, de Insulindeweg, Wittebachstraat, Celebstraat, Pontanusstraat en Domselaerstraat.
- De viaducten bij station Muiderpoort zijn in samenhang met de overige viaducten binnen het spoorwegplan Oost ontworpen. Ze zijn dus tegelijk onderdeel van het stationsensemble Muiderpoort, als van de ‘Spoorwegwerken Oost’ als geheel
- Stedenbouwkundig is ligging van de woning van de haltechef aan het plein belangrijker dan die van de terugliggende chefwoning. Deze woning is onderdeel van de pleinwand en vormt een prominent onderdeel van het ensemble. De chefswoning staat in de tweede lijn en is daarmee minder prominent in het ensemble. Beide woningen zijn architectonisch van waarde (en beide zijn gemeentelijk monument).

ARCHITECTUURHISTORISCHE WAARDE

- Het ensemble van station, seinhuis, dienstwoningen, dienstgebouw en viaducten vormt een relatief gaaf voorbeeld van stationsbouw uit de periode vlak voor de Tweede Wereldoorlog.
- De architectuur van het ensemble is ontworpen in samenhang met de verkeersstromen, zodat reizigers in alle modaliteiten zich vanzelfsprekend kunnen oriënteren. Tegelijk is de architectuur ook een esthetische compositie, met allerlei motieven: de schakeling van volumes, het ontwerpen met daglicht en licht- donkercontrasten, de materialisatie. Dit is manifest in het vooraanzicht – met entrees, lage volumes, de hoge ingangshal , dijklichamen en het seinhuis. Ook aan weerszijden van het autoviaduct naar de Domselaerstraat is sprake van een duidelijke compositie, in dit geval van het gebogen dienstgebouw en de lage voorzijde van het station.
- Het station is, evenals het tegelijk gebouwde Amstelstation, een vroeg voorbeeld van een station dat werd ontwerpen als knooppunt voor openbaar en persoonlijk vervoer, waarbij de reizigersstromen zo veilig en doelmatig mogelijk waren en zoveel mogelijk overdekt. Hier werd vorm aan gegeven door de scheiding van vertrekkende en aankomende reizigers in het station en de tunnels en de toepassing van drooglooopluifels aan de voorzijde van het station.
- De gebouwen hebben dezelfde architectonische vormentaal. De architecten hebben voor de uitwerking van het ensemble hetzelfde baksteenformaat en -kleur, ranke stalen kozijnen, uitkragende dakkappen gebruikt. De dienstwoningen en het dienstgebouw zijn in vormgeving wel ondergeschikt aan het stationsgebouw met seinhuis (soberder in vorm en materialisering).
- Het gebrandschilderd glas van H. Campendonk in de noordgevel van de stationshal.

5. HOE NU VERDER?

5.1 AANBEVELINGEN VOOR EIGENAAR, OPDRACHTGEVER EN ONTWIKKELAAR

Koester de locatie van station Muiderpoort als een bijzonder stedenbouwkundig ensemble, dat is ontworpen in de oksel van beide dijklichamen rondom het stationsplein. Dit ensemble bestaat uit de spoordijklichamen met viaducten, het plein, het dienstgebouw, de dienstwoningen, het seinhuis en het stationsgebouw. Het stationscomplex treed je als het ware al binnen op het moment dat je de doorgangen onder de spoordijken passeert. Het biedt een dorpse setting in een stedelijke omgeving.

Zorg voor een nieuwe bezieling van de locatie. Probeer bij een eventuele herbestemming het plein te versterken en streef naar een functionele verbinding van de verschillende gebouwen (station, viaducten, eventueel seinhuis, dienstgebouw). Door het dienstgebouw (en eventueel de achterliggende locatie) te betrekken bij een herbestemming kan het voorplein als vanouds weer de rol van lobby en vestibule van Muiderpoort krijgen.

Nu het stationsgebouw aan het Oosterspoorplein niet meer als station in gebruik is, is het de uitdaging om de herkenbaarheid van het exterieur van het station te behouden en te versterken. Behoud van het volume en de hoofdvorm van het exterieur en de indeling van de gevels staan daarbij voorop. Het is voor te stellen dat het interieur van het station in de toekomst weer een functie en/of betekenis krijgt voor de reiziger. Toekomstige aanpassingen van het interieur zouden dit niet onmogelijk moeten maken.

De ervaring van het station met één centraal gebouw is geheel verloren gegaan, in de huidige situatie is er bijna sprake van twee gescheiden stations (Muiderpoort Oost en Muiderpoort West). De toevoeging van voorzieningen en poortjes in de viaducten en op de perrons heeft de overgangen van omgevingsdomein- ontvangstdomein en reisdomein verder vervaagd. Voor de reiziger is het station daardoor minder als een geheel ervaarbaar. Probeer het stationsgebouw te activeren als centraal onderdeel langs de reizigersrouting en stimuleer (nieuw) gebruik van het stationsgebouw. Hierbij is het niet noodzakelijk het stationsgebouw als station weer te activeren, maar het is wenselijk dat het gebouw weer een spil in het ensemble wordt.

De ingrepen onder de viaducten zijn van een lage ruimtelijke kwaliteit en zorgen voor een onoverzichtelijke routing naar de perrons. Zorg voor een betere inrichting en uitstraling van deze routes en geef ze in samenhang met het ensemble vorm - inclusief poortjes, automaten en bewegwijzering. Herstel de materialisering en de oorspronkelijke inrichting van het viaduct bij de Domselaerstraat.

Betrek het monumentale seinhuis bij de herontwikkeling van het stationsgebouw. Zorg dan wel dat het seinhuis bereikbaar wordt. Dit betekent een wijziging van de toegang die nu via de perrons en het dak van het stationsgebouw loopt.

Houd de compositie van het ensemble (voorplein, dienstgebouwen, stationsgebouw met seinhuis en perrons op de spoordijken) herkenbaar. Op de maquettefoto op p. 44 is deze compositie goed zichtbaar. Nieuwe bouwvolumes kunnen eventueel worden geplaatst in de tweede lijn, achter de ensemblebebouwing van het station (dienstgebouw en woning haltechef) waar ooit het werkplaatsgebouw stond. Voor de bouwhoogte van de nieuwbouw betekent dit dat deze (door zijn plek in de tweede lijn) vanaf het stationsplein niet dominant is en die van het stationsgebouw en van de perronkappen niet overstijgt.

De chefswoning in de tweede lijn aan het voorplein is onderdeel van het ensemble en mede beschermd als gemeentelijk monument. Zet de woning in bij een eventuele herontwikkeling van het ensemble.

Behoud de zichtlijnen, vanaf het plein naar de viaducten, op de voorgevel van het hoofdgebouw en (van alle kanten) op het seingebouw.

In het stationsgebouw zijn in de loop der tijd een aantal routes en ruimtes dichtgezet die belangrijk zijn voor de logica van het gebouw, zoals de routing tussen perrons en stationshal en de ruimtelijke indeling van het stationshal. Herstel de ruimtelijke en bouwkundige logica van het ontwerp (routing, lichtontwerp, ruimtelijkheid, detaillering) – al dan niet met een spoorgerelateerd of nieuw programma of een combinatie daarvan.

Alle gebouwen van het ensemble zijn gemaakt met dezelfde materialen, kleur en detaillering. Zorg dat toekomstige ingrepen aansluiten op de bestaande materialisatie en dat ze van een gelijke architectonische kwaliteit te zijn.

De materialisering van de ingangshal en tunnels is relatief gaaf gebleven. De donkere natuurstenen bekleding van de plint in de ingangshal is vermoedelijk achter de betimmering behouden gebleven. Zet bij een eventuele herontwikkeling in op behoud van de oorspronkelijke materialisering en probeer deze weer zichtbaar te maken in het ontwerp. Herstel de daklichten in de luifel en het platte dak van het hoofdgebouw.

5.2 AANBEVELINGEN VOOR BEHEER

Houd bij het plaatsen van prullenbakken, ov-chipkaartpalen, banken, verkoopautomaten, technische voorzieningen en borden op maaiveld, gebouwen en perrons, rekening met het monumentale karakter van het gebouw. Een verkeerde plaatsing kan afbreuk doen aan de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het station.

Voor zowel grote als kleine ingrepen in het gebouw is de bouwhistorische waardenkaart, die in hoofdstuk 4 is opgenomen, leidend.

Zorg dat de gevel in de plint zijn openheid terugkrijgt. Voorkom een gesloten beeld door het gebruik van rolluiken of het dichtplakken van ramen e.d.

5.3 AANBEVELINGEN VOOR DE STEDENBOUWKUNDIGE

Zorg dat de inrichting van het plein verbeterd. De ruimte onder de luifels is momenteel in gebruik als fietsenstalling en zorgt voor een onoverzichtelijke en rommelig uitstraling. Probeer de stalling van de fietsen op een andere manier op te lossen zodat de kans ontstaat om de ruimte onder de luifel in te richten als representatief gebied vóór het stationsgebouw.

De stalling van fietsen bij station Muiderpoort vraagt om verbetering. Ze verrommelen het ensemble (rommelig en onsamenhangend geplaatst onder luifels, spooronderdoorgangen en op het plein). Zorg dat de fietsenstallingen met aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het ensemble worden geïntegreerd (bijvoorbeeld onder het plein of de spooronderdoorgangen of buiten de spoordijken). Houd hierbij rekening met de herkenbaarheid en samenhang van het gehele stationsensemble als ook met het groene karakter van de spoortaluds. Een oplossing die het voorplein als centraal punt in het stationsensemble activeert (ondergrondse stalling) is aan te bevelen.

Zorg dat de stationshal met het achterliggende seinhuis het dominante element op het Oosterspoorplein blijft.

Zorg dat het zicht tussen de perrons onderling en het stationsgebouw in stand blijft.

De winkelvoorzieningen en perrontoegang in de voetgangerstunnel hebben op dit moment een lage ruimtelijke kwaliteit (laag, donker, benauwd) en zijn slecht zichtbaar. Wanneer de voorzieningen in de tunnel gehandhaafd worden, zet dan in op een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit.

Zorg dat het groene karakter van de taluds, de groenstroken aan de voet van de spoordijken en van het plein herkenbaar blijft.

De viaducten van station Muiderpoort zijn oorspronkelijk in samenhang ontworpen met de overige viaducten in het Spoorwegplan Oost en zijn daarom als een eenheid te beschouwen. Houd bij een eventuele ingreep aan de viaducten en in de materialisatie rekening met deze samenhang.

Versterk de herkenbaarheid van de viaducten als toegangen naar het voorplein.

5.4 AANBEVELINGEN VOOR PLANTOETSERS: WELSTAND OF MONUMENTENZORG

Het stationsensemble van Muiderpoort (stationsgebouw, dienstgebouwen en de perrons) heeft de status van gemeentelijk monument. Voor het behoud van de monumentwaarde en historische betekenis van Station Muiderpoort is het van essentieel belang om de integriteit en samenhang van het monument te behouden en te versterken.

5.5 POTENTIES EN AANBEVELINGEN VANUIT CULTUURHISTORIE

Het ensemble van station Muiderpoort is een relatief gaaf gebleven ensemble uit de jaren dertig en de wederopbouwperiode (Tuinwijk). Door de ligging tussen de spoordijken is het besloten stukje stad in alle drukte eromheen. Probeer bij een herontwikkeling het ensemble als geheel te activeren.

De ruimtelijkheid van de ingangshal, met zijn hoogte, lichtbeuk en het glas-in-loodraam is een van de sterkste elementen van het station. Door de voorzieningen in de luwte van de zijbeuk onder te brengen (coulissen) kon de hal zelf grotendeels open blijven. Deze ruimtelijke indeling kan een leidraad vormen voor een eventuele herontwikkeling van de stationshal. De tunnel kan mogelijk een rol krijgen voor expeditie en opslag.

BRONNEN

NOTEN

1 ‘Opening van het station Amsterdam Muiderpoort’, *De Standaard* 6 mei 1896.
2 Plomp 1940, p. 86.
3 Van Eesteren, Leupen en Schelling 1938, p. 216.
4 Douma 1998, p. 14.
5 Van Eesteren, Leupen en Schelling 1938, p. 207.
6 Zie de bestektekening ‘Dienstgebouw Weg en Werken Amsterdam-Muiderpoort’, in: HUA 914 Hollandsche ijzeren spoorwegmaatschappij: bestekken, inv.nr. 1539.
7 Schelling 1939, p. 210.
8 www.iamsterdam.com/nl/amsterdam-qr/oost-watergraafsmeer/muiderpoortstation, geraadpleegd 11 januari 2016.
9 Douma 1998, p. 17.
10 ‘Muiderpoortstation en Amstelstation komen Zondag in gebruik’, *Het Vaderland* 12 oktober 1939.
11 Van Eesteren, Leupen en Schelling 1938, p. 205; Sterkenburg 1940, p. 89.
12 Sterkenburg 1940, p. 90.
13 SAA 5344 Stadsontwikkeling, inv.nr. 235 Tuinwijck 1939-1951.
14 SAA 5344 Stadsontwikkeling, inv.nr. 235 Tuinwijck 1939-1951.
15 Van der Werf, Roosebeek, Schilt e.a. (red.) 2013, p. 109 en ordekaart 4 achter.
16 Zie bijvoorbeeld Van Eesteren, Leupen en Schelling 1938, p. 208 en de bestektekening ‘Amsterdam Oost. Halte Muiderpoort. Perron richting Utrecht, bestek 27 N.S. [archief NS Stations].
17 Gemeenteblad afd. 1, ‘Uitbreidingsplan Tuinwijck’, 20 januari 1939. Uit: SAA 5344 Stadsontwikkeling, inv.nr. 235 Tuinwijck 1939-1951.
18 Sterkenburg 1940, p. 90.
19 Schelling 1939 (b), p. 471.
20 Van Hest 2007.
21 Schelling 1939 (b), p. 471-472.
22 Schelling 1939 (b), p. 472.
23 http://www.stationsinfo.nl/AmsterdamMuiderpoort3.htm, geraadpleegd 7 januari 2016.
24 ‘Rijksmonument: seinhuis Muiderpoortstation, monumentennummer 526982’, 2003.
25 Schelling 1939 (b), p. 472.
26 Dobber 1994, z.p.
27 Hof 2014, z.p.
28 Zie de bestektekening ‘Dienstgebouw Weg en Werken Amsterdam Muiderpoort’, HUA 914, inv.nr. 1539.
29 Tekening dienstgebouw, zonder jaartal, archief NS Stations.
30 Archief NS Stations, bestektekening ‘Perronoverkapping Amsterdam MP richting Hilversum’. Bestek 1541 HS, 1936.
31 http://www.stationsinfo.nl/AmsterdamMuiderpoort3.htm, geraadpleegd 7 januari 2016.
32 http://www.stationsinfo.nl/AmsterdamMuiderpoort4.htm, geraadpleegd 7 januari 2016.

ARCHIEVEN

Stadsarchief Amsterdam [SAA]
Het Utrechts Archief [HUA]
Archief NS Stations [NS]

LITERATUUR

L. Dobber, ‘De engste tunnels van Nederland’, *Trouw* 10 september 1994.

C. Douma, *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998*, Zutphen 1998.

C. van Eesteren, J. Leupen en H.G.J. Schelling, ‘Nieuwe stations te Amsterdam’, *Bouwkundig Weekblad Architectura* 59 (1938) 25, p. 205-216.

R. Hof, ‘Eng tunneltje bij Muiderpoort opgevrolijkt met zonnige tekeningen’, *Het Parool* 7 januari 2014.

A. Plomp, ‘Verbetering van de spoorwegtoestanden in Amsterdam-Oost. Algemeen overzicht, verbetering van het spoorwegstelsel’, *Publieke Werken. Officieel orgaan van de vereniging van directeuren van gemeentewerken, openbare werken, bouw- en woningtoezicht en woningdienst* 9 (1940) 7, p. 85-88.

H.G.J. Schelling, ‘Nieuwe stations te Amsterdam. Voordracht gehouden voor de Afdeling voor Verkeer en Verkeerstechniek van het Kon. Instituut van Ingenieurs op 24 oktober 1939 te Amsterdam’, gepubliceerd in *De Ingenieur* 54 (1939) 51, p. 210-221 (a).

H.G.J. Schelling, ‘De in gebruik genomen nieuwe stations te Amsterdam I’, *Bouwkundig Weekblad Architectura* 60 (1939) 51, p. 469-475 (b).

COLOFON

J.J. Sterkenburg, ‘Verbetering van de spoorwegtoestanden in Amsterdam-Oost. Verbeteringen voor het wegverkeer en van den stadsaanleg’, *Publieke Werken. Officieel orgaan van de vereeniging van directeuren van gemeentewerken, openbare werken, bouw- en woningtoezicht en woningdienst* 9 (1940) 7, p. 88-92.

SteenhuisMeurs, *Station Amsterdam Amstel – cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling*, Schiedam, juli 2011.

J. van der Werf, M. Roosebeek, J. Schilt e.a. (red.), *Atlas AUP Gebieden Amsterdam*, Amsterdam 2013.

‘Opening van het station Amsterdam Muiderpoort’, *De Standaard* 6 mei 1896.

‘Muiderpoortstation en Amstelstation komen Zondag in gebruik’, *Het Vaderland*, 12 oktober 1939.

MONUMENTENBESCHRIJVINGEN
Rijksmonument: seinhuis Muiderpoortstation, monumentennummer 526982, aanwijzing in 2003.

Gemeentelijk monument: J. van Hest, ‘Beschrijving van Oosterspoorplein 1, 3, 4, 5 en 6’, Bureau Monumenten en Archeologie Amsterdam 8 februari 2007.

WEBSITES

www.watwaswaar.nl
www.topotijdreis.nl
www.cultureelerfgoed.nl
www.amsterdam.nl/kunstencultuur/monumenten/
www.opdekaart.amsterdam.nl/bma/monumenten2014
www.stationsweb.nl
www.stationsinfo.nl
www.iamsterdam.com/nl/amsterdam-qr/oost-watergraafsmeer/muiderpoortstation

© SteenhuisMeurs BV, februari 2016.

Dit onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Paterswolde - Rotterdam in opdracht van NS-Stations.

Projectteam: prof.dr.ir. Paul Meurs, Minke Walda MA, ir. Johanna van Doorn, Charlotte Thomas MA.

SteenhuisMeurs
Hoofdweg 255
9765 CH Paterswolde
www.steenhuismeurs.nl

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



© STEENHUISMEURS BV, FEBRUARI 2016