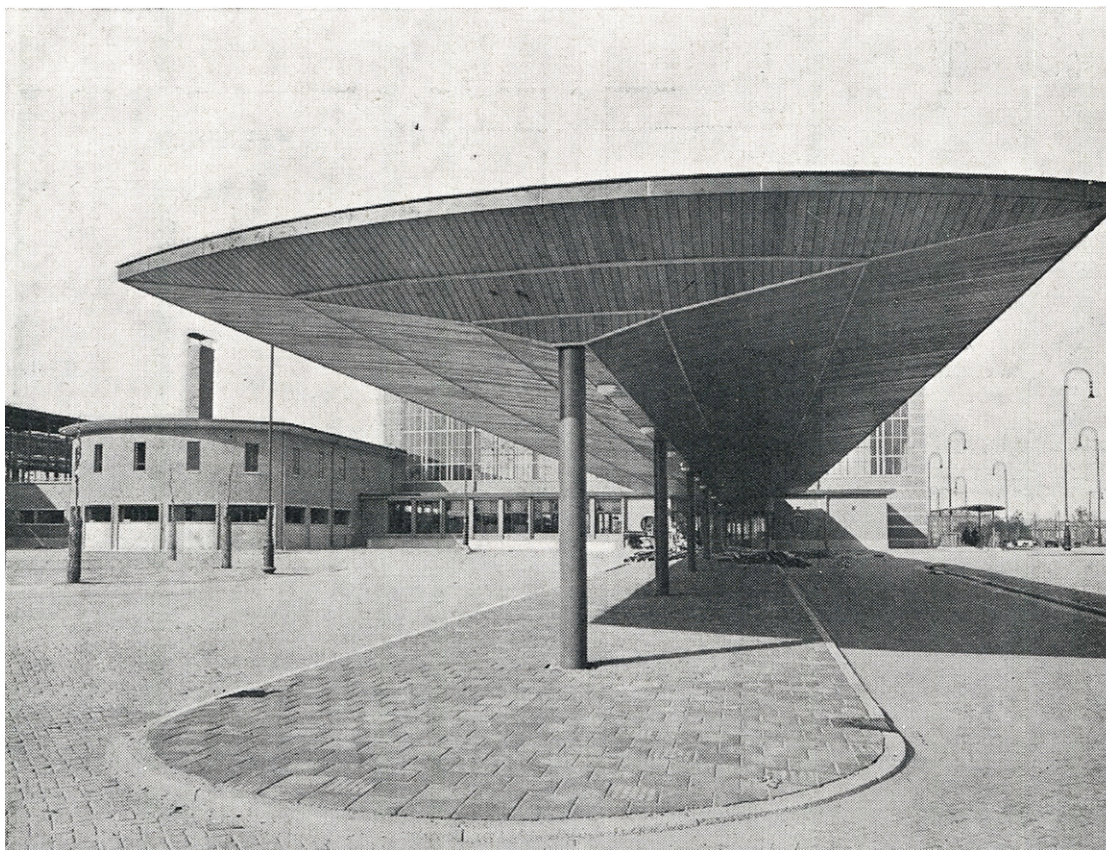


STATION AMSTERDAM AMSTEL

AANVULLENDE RANDVOORWAARDEN VOOR DE LUIFEL
VAN HET BUSSTATION



S TE EN
HUIS
MEU JRS



Luifel van de zuidelijke entree van het station, 1939. [Bouwkundig Weekblad]



Huidige situatie luifel van de zuidelijke entree van het station.

INLEIDING

Station Amsterdam Amstel werd in 1939 geopend en is een van de meest innovatieve stations uit de Nederlandse spoorgeschiedenis. Architecten H.G.J. Schelling (1888-1978) en J. Leupen (1901-1985) ontwierpen een ruimtelijke stationsgebouw dat de omliggende openbare ruimte domineert en organiseert. Het gebouw is niet alleen een icoon voor de stad maar ook een terminal waar de stromen van voetgangers, fietsers, auto's, taxi's, bussen en trams op zijn gericht. De waarde van het station is evident, het station is aangewezen als rijksmonument.

De komende tijd zullen het station en de directe omgeving in het teken staan van transformatie. In en rondom het station worden grotere en kleinere ingrepen uitgevoerd in het kader van het Masterplan Amstelstation. Het stedenbouwkundig plan (vastgesteld in 2009) zet in op de realisering van een uitnodigend, levendig en veilig stationsplein waar tram en bus een nieuwe plek dichtbij het historische stationsgebouw krijgen. In verband met de plannen voor het busstation zijn aanpassingen nodig aan de luifel ten zuiden van het stationsgebouw. De nieuwe luifel wordt grotendeels opgetild, waarbij een deel van de oorspronkelijke luifel overblijft. Onder de luifel komt het busstation, met verschillende haltes. Voor het busstation wordt nog een aantal varianten onderzocht. Vanwege de hoge monumentale waarde van de luifel bleek het gewenst om aanvullende randvoorwaarden op te stellen, die als criteria voor de toetsing van de plannen kunnen dienen. In het kader hiervan is dit advies opgesteld.

Dit document begint met een korte samenvatting van de kernwaarden van het stationsensemble (ontleend aan het cultuurhistorisch onderzoek dat we in 2011 hebben opgesteld in opdracht van NS-stations). Op basis van het concept van architecten Schelling en Leupen is een aantal ontwerpthema's vastgesteld. Hieruit zijn de randvoorwaarden voor ingrepen aan de luifel en het busstation afgeleid.

SteenhuisMeurs, mei 2015

STATION AMSTERDAM AMSTEL: EEN RESUME

Bij de oplevering in 1939 was station Amsterdam Amstel zeer modern, met een ruimtelijk concept dat zijn tijd ver vooruit was. Schelling en Leupen introduceerden hier het concept van de multimodale vervoersterminal (ook al bestond die term destijds nog niet) en ontwierp het station op basis van alle reizigers- en bagagestromen. Dit concept werd ruimtelijk uitgewerkt met gebruikmaking van verschillende sferen, een zorgvuldige materialisatie en detaillering, het benutten van hoogteverschillen, de toepassing van kunstwerken en daglicht - met tal van innovaties, zoals in de perronkap. Het functionele concept van de terminal is duurzaam gebleken en kon tal van veranderingen opnemen: uitbreiding naar het westen met een nieuwe ingang, het toevoegen van de metro en de autotrein. Hieronder volgt een resume van de kernwaarden uit de cultuurhistorische waardestelling van het station (2011).

KERNWAARDEN VAN HET RUIMTELIJK CONCEPT:

- Station als knooppunt van openbaar vervoer, met een doelmatige opzet zowel op de schaal van de stad, als op de schaal van het gebouw.
- Ontwerp en uitwerking gericht op efficiency van de passagiers- en bagagestromen en de kwaliteit van de reizigersbeleving.
- Vanzelfsprekende organisatie en oriëntatie (overzicht, ruimtelijkheid, licht, kunst).
- Geënceneerde route door het station, met opeenvolging van ruimten en sferen (licht-donker, groot-klein, breed-hoog, centraal-perifeer) en met kunstwerken gemarkeerde overgangen van sfeer tot sfeer.

SCHAAL VAN DE STAD:

- Gunstige positionering van het station in de stad bij het Prins Bernhardplein.
- Soepele afwikkeling van reizigersstromen: voetgangers, fietsers, auto's, taxi's, bussen, tram en trein, metro.

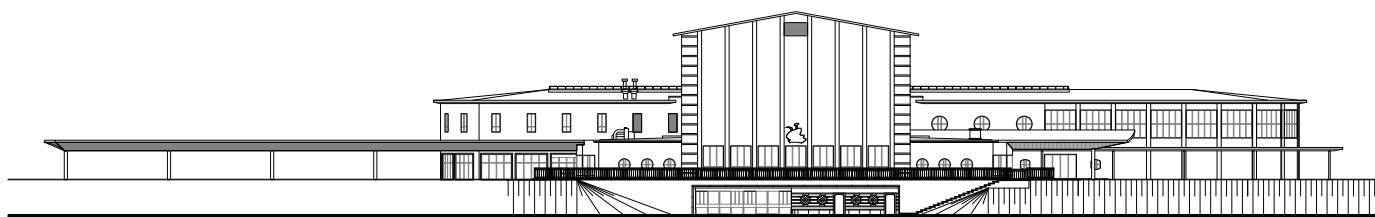
SCHAAL VAN HET EMPLACEMENT:

Het emplacement bestaat uit een ensemble van pleinen, het stationsgebouw, tunnels, perrons, sporen en kappen waarin een efficiënte logistiek voorop stond. Het stationsgebouw is de centrale schakel in de vervoersstromen (en geen station dat zich voordoet als stadspoort). Voor elk vervoermiddel ontwierpen Schelling en Leupen een eigen toegang tot de stationshal:

- de hoofdentree in de noordgevel voor voetgangers en door auto's gebrachte of gehaalde reizigers;
- hellingbanen langs de noord-zuidgevel naar de fietsenkelder;
- een ingang in de zuidgevel verbonden met een lange overkapping voor reizigers per taxi of bus;
- een ondergrondse verbinding met de tram was een noviteit

SCHAAL VAN HET HOOFDGEBOUW:

- Architectuur van het station is in dienst van de logistieke opzet.
- De ruimtelijke opzet is gericht op overzichtelijkheid en een aangename verblijfsruimte.
- Eenheid in aanleg, opbouw en vormgeving van het stationsensemble, de openbare ruimte, en het stationsgebouw.



Huidige compositie van de oostgevel. [NS Stations]

RANDVOORWAARDEN VOOR DE TOEKOMST

De ambitie voor de toekomst is om het zuidelijke plein opnieuw in te richten als een volwaardig busstation waarin de luifel als markering van de zuidelijke entree naar de stationshal behouden blijft. Voor de oorspronkelijke luifel zullen aanpassingen nodig opdat bussen eronderdoor kunnen rijden. Momenteel wordt gedacht om een deel van de bestaande luifel in te korten en te vervangen door een nieuwe luifel.

In het document met randvoorwaarden droogloopluifel (We Love The City in samenspraak met BMA) is al veel vastgelegd voor de nieuwe luifel: de hoogte, het stramien van de constructie, de dikte van de kap. Met impressies is weergegeven wat de intenties voor de nieuwe luifel zijn en hoe deze eruit kan zien. In het document Programma van Eisen Amstelstation (2011, niet vastgesteld) wordt gezegd dat aansluiting op de bestaande materialisatie van het station gezocht dient te worden, maar wordt verder niet expliciet gemaakt wat daar mee wordt bedoeld.

In de cultuurhistorische waardestelling heeft de luifel, net als het stationsgebouw een hoge waarde. De luifel is een van de onderdelen die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept. Een hoge monumentwaarde betekent dat:

- behoud van deze onderdelen voorop staat;
- aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarde versterken.

Uitgangspunt voor wijzigingen zou moeten zijn dat het concept van het station herkenbaar blijft en dat in de uitwerking de architectuur van het station gerespecteerd wordt en waar mogelijk versterkt wordt. Het stationsensemble is op te vatten als een lichaam met ledematen, waarbij de luifels aan weerszijden van de stationshal te zien zijn als de armen. Wijzigingen zouden de vorm moeten krijgen van een prothese die duidelijk bij dat lichaam hoort. Eén op één reconstructie van de luifel is daarbij niet noodzakelijk. De wijzigingen van de luifel mogen eigentijds zijn zolang ze maar wel herkenbaar blijven als onderdeel van het lichaam. Hieronder volgen aanvullende randvoorwaarden vanuit cultuurhistorie voor de beeldkwaliteit van de nieuwe luifel en de inrichting van het nieuwe busstation. De randvoorwaarden zijn opgesteld aan de hand van thema's ontleend aan het concept van Schelling en Leupen.

1. DE REIZIGERSBELEVING: FUNCTIE VAN HET PLEIN EN DE LUIFEL

De routing binnen en buiten het station werd door Schelling zorgvuldig ontworpen en was gericht op de reizigersbeleving. Zo markeerde Schelling en Leupen de ingangen van de zuidelijke en noordelijke zijde van het station door middel van overkappingen die de reizigersstromen vanuit de voorpleinen begeleidden. De zuidelijke overkapping werd ontworpen als drooglooproute van en naar het plein voor bussen, auto's en taxi's. Het plein was overzichtelijk en eenvoudig ingericht, de reiziger kon zich gemakkelijk oriënteren. Ten westen van de luifel lag de halteplaats voor de bussen. Hier waren vier halteplaatsen haaks op de luifel. Reizigers konden onder de luifel doorlopen van en naar de stationshal of wachten op de bus, om vervolgens het plein over te steken naar een van de halteplaatsen. De standplaats voor de taxi's en de auto's lag ten oosten van de luifel. Auto's konden langs de luifel stoppen zodat de passagiers beschut konden uitstappen.

De ruimte onder de luifel was het domein voor de voetgangers, de ruimte daaromheen voor het bus- en het autoverkeer. Het domein voor de voetganger (bij de luifel en de halteplaatsen) werd ingericht met betonnen tegels en bomen. De rest van het plein werd met klinkers bestraat. De routes van het auto- en busverkeer werden begeleid met lantaarnpalen.

De regelmatige route en levendige reizigersstroom naar de bussen en de taxi's wijzigde bij de afsluiting van het terrein ten westen van de luifel voor Europese lijnbussen. Onder de luifel kwam een hek en de halteplaats voor taxi's maakte plaats voor de stadsbussen.

Huidige kwaliteiten:

- Het plein is ontworpen als buitenruimte die onderdeel uitmaakt van het station. De functie van het plein als busstation sluit aan bij de functie van het station als hub van verschillende verkeersstromen.
- De luifel markeert het plein aan de zuidzijde van het station. De luifel is ontworpen als begeleider van en naar de stationshal en fungeert nog steeds zo.
- Onder de luifel is het domein van de voetganger op het plein. De luifel is op een trottoir gelegd met dezelfde breedte als de overkapping. Het domein van de voetganger op het plein ligt op hetzelfde niveau als de stationshal.

Randvoorwaarden:

- Zorg dat de voorpleinen aan weerszijden van het stationonderdeel blijven van de buitenruimte van het station. Hierbij is het van belang dat het busplein functioneel verbonden blijft met het station. De luifel is hierin een



Oorspronkelijke inrichting van het zuidelijk plein, 1939. [SAA]



Zuidelijke entree van het station en voormalige overkappingen van de trappen naar de fietsenkelder, 1939. [Bouwkundig Weekblad]

belangrijke schakel omdat hij letterlijk het plein met het stationsgebouw verbindt. In de toekomst kunnen bussen onder de luifel doorrijden, maar het is niet wenselijk dat bussen of auto's volledig onder de luifel halt parkeren.

- Bouw voort op het principe van een eenvoudig en overzichtelijk plein waarin de reiziger zich gemakkelijk kan oriënteren. Zet bestrating, beplanting en verlichting in om de verschillende domeinen (voor bussen, auto's, fietsers en voetgangers) herkenbaar te maken.
- Bouw voort op het principe van de luifel als onderdeel van het domein van de voetganger. Zorg hierbij dat de luifel als begeleider van de looproute van en naar het stationshal blijft functioneren. Voor de reizigersbeleving is het ook van belang dat het domein van de voetganger op hetzelfde niveau komt te liggen als de stationshal.

2. SAMENHANG IN FORMGEVING VAN HET STATIONSENSEMBLE

De luifel werd in samenhang met de rest van het station ontworpen. Schelling en Leupen plaatsten de luifels aan weerszijden van het station en de dwarshal asymmetrisch ten opzichte van de hoge stationshal. Dit resulteerde in een compositie van de oostgevel met aan de zuidzijde van de stationshal een lange luifel (van 52 meter) met een korte arm van de dwarshal en aan de noordzijde een korte luifel met een lange arm van de dwarshal. Met de asymmetrische opbouw van luifels en dwarshal brachten de architecten de compositie van het geheel in balans.

De hoogte van de luifel werd afgeleid van de hoogte van de zijbeuken van de stationshal. De luifel heeft dezelfde hoogte als de zijbeuken en is onderdeel van de horizontale lijn die de plint van het station markeert. De luifel is daarom te zien als verlenging van de zijbeuken. De ritmiek van de luifel past bij de ritmiek van het station. De stramienmaat van de luifel (met kolommen om de 10 meter) is consistent doorgevoerd en afgeleid van de stramienmaat van de perronoverkapping en de gevels van het station. Dit is goed te zien in de compositie van de oostgevel, waarbij de kolommen van de luifel overeen vallen met de penanten van de dwarshal (zie afbeelding oostgevel).

Alle luifels aan de voorpleinen kregen een gelijke vorm en uitwerking. De zuidelijke luifel kreeg een licht gebogen dakvorm met een verdikte onderzijde naar de kolommen toe. Dit resulteerde in een luifel die rank en licht oogt, ondanks de grote afmetingen van 52 meter lang bij 10 meter breed. Opvallend was ook dat de overkappingen van de voormalige trappen naar de fietsenkelder aan de oostzijde van de stationshal (inmiddels gesloopt) een gelijkwaardige vormgeving hadden (zie foto).

Huidige kwaliteiten:

- Compositie van de oostgevel van het station. Hierbij is een balans tussen de asymmetrische plaatsing van de luifels en de dwarshal ten opzichte van de stationshal. De lange luifel aan de zuidzijde correspondeert met het lange deel van de dwarshal aan de noordzijde.
- De hoogte en lengte van de luifel is in verhouding met de rest van het stationsensemble. De ritmiek van de luifel sluit aan op de ritmiek van het station (perronoverkapping en gevels het van station).
- De vorm van de luifel is in samenhang met de andere luifels van het station ontworpen en bestaat uit een dakvorm met een lichte kromming en met een verdikte onderzijde naar de kolommen toe.

Randvoorwaarden:

- Bouw voort op de samenhang in de architectuur, kies hier niet voor een contrast. De luifels zijn onderdeel van het ensemble van het station en ontworpen in nauwe relatie tot het hoofdgebouw. Zorg dat de nieuwe luifel aansluit op de vormgeving van de oorspronkelijke luifel. Dit betekent een gelijkwaardige vorm met kolommen in het midden en een overkapping met een lichte kromming en een verdikte onderzijde naar de kolommen toe.
- Zorg bij aanpassingen aan de luifel dat de compositie van de oostgevel niet verstoord wordt. Dit betekent dat de lengte van de nieuwe luifel zich zoveel mogelijk dient te verhouden tot de oorspronkelijke lengte van 52 meter.
- Sluit met de bouwhoogte en de stramienmaat van de nieuwe luifel zoveel mogelijk aan op het ritme en de geleding van de oorspronkelijke luifel en de gevels van het stationsgebouw. Hierbij is het ook van belang dat de lengte en breedte van de nieuwe luifel in samenhang blijven met het geheel.

Dit advies werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Paterswolde - Schiedam in opdracht van de Gemeente Amsterdam Grond en Ontwikkeling Gebiedsontwikkeling Oost.

Projectteam:
Prof. dr. ir. Paul Meurs en ir. Johanna van Doorn.

SteenhuisMeurs BV, Paterswolde - Schiedam
Hoofdweg 255 9765 CH Paterswolde
050 3080100
www.steenhuismeurs.nl

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

