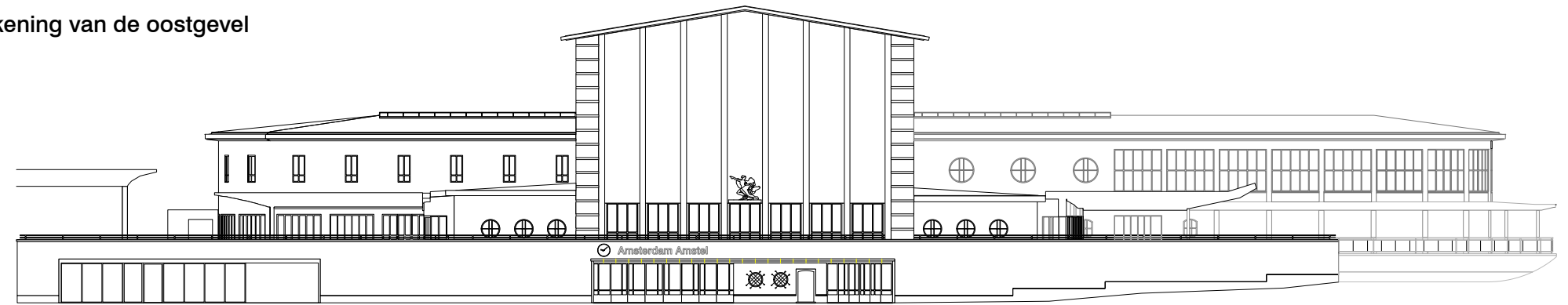


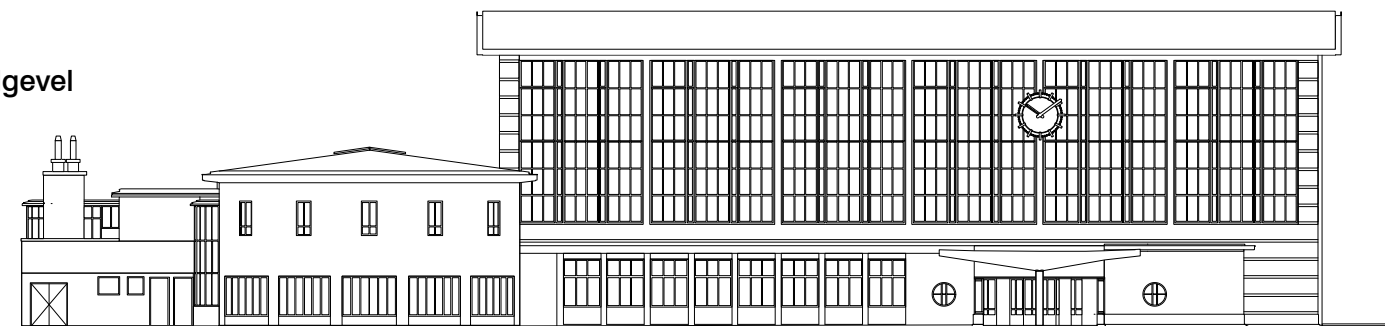
Gemoderniseerd Station Amsterdam Amstel, een reis door de tijd

Het Station Amsterdam Amstel, dat werd geopend in 1939, was het resultaat van de gezamenlijke inspanningen van spoorarchitect H.G.J. Schelling en stadsarchitect J. Leupen en paste binnen het stedenbouwkundige ontwerp van Cor van Eesteren voor de Watergraafsmeer. Het werd gezien als het meesterwerk van Schelling, die van grote invloed is geweest op de twintigste-eeuwse spoorarchitectuur, en werd in 2004 aangewezen als Rijksmonument. De renovatie en uitbreiding van het station zijn gericht op herstel van de monumentale waarden enerzijds, anderzijds op het aanpassen van het station aan het groeiende, intensieve gebruik ervan, en aan de eigentijdse eisen aan toegankelijkheid en comfort van reizigers. Het oorspronkelijke functionalistische idee van de ‘geoptimaliseerde vervoersmachine’ is daarbij een waardevol en nog steeds actueel uitgangspunt voor het ontwerp van de renovatie. Na de afronding van de renovatie van de historische oostzijde zullen in de komende jaren nog diverse aanpassingen plaatsvinden in het reizigersdomein. Op termijn zal het station voorzien worden van een nieuwe stationshal aan de westzijde. Het ontwerp voor het vernieuwde Station Amsterdam Amstel is verzorgd door Office Winhov in samenwerking met Gottlieb Paludan Architects in opdracht van Prorail, NS stations, het gemeentelijk vervoersbedrijf GVB en de gemeente Amsterdam.

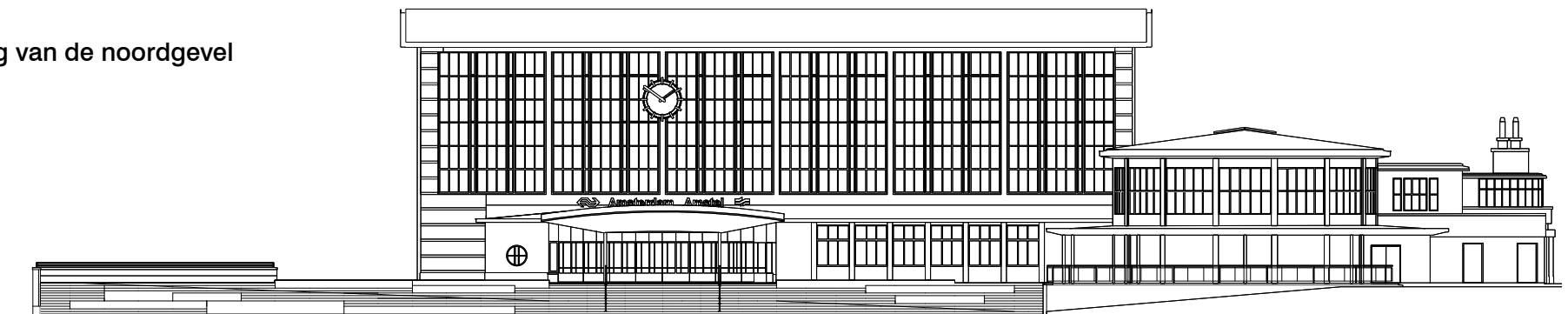
Tekening van de oostgevel



Tekening van de zuidgevel



Tekening van de noordgevel



Zicht vanaf het busstation



Doorsnede van de stationshal

Baken van moderniteit

Het Amstelstation begon als werkverschaffingsproject in de crisisjaren. Die idealistische oorsprong is nog altijd zichtbaar in de centrale hal, waar twee onlangs gerestaureerde sociaal-realistische wandschilderingen van Peter Alma de democratische kracht, de romantiek en de dynamiek van de spoorwegen verbeelden.

In die jaren was het een imposant beeld: het station, het ultieme symbool van modern stedelijk leven, neergezet aan de uiterste rand van de stad. Met daarnaast alleen nog boerderijen, weilanden en water. Dankzij de bijzondere combinatie van een aan de industrie gerelateerd functionalisme en een bijzonder materialenpalet – onder meer verfijnde baksteen, staal en natuursteen –

was dit gebouw zijn tijd ver vooruit. Toch kent het station ook historische verwijzingen, zoals de basisvorm van de centrale hal, die teruggrijpt op de typologie van de kerkelijke basiliek. Het resultaat is een publieke ruimte die middelt tussen het functionele, het romantische en het sacrale, en die tot op de dag van vandaag niets aan zeggingskracht heeft ingeboet.

Zorgen dat het functionalisme weer functioneert
Het gebouw bleef indrukwekkend tot ver in de 21ste eeuw, maar de grandeur verwaterde in de loop der tijd: vele grote en kleine interventies hadden geleid tot afgebroken zichtlijnen, verrommeling en het verlies van de ruimtelijke sequentie: de oorspronkelijke kleuren werden overgeschilderd en eigentijdse eisen aan de vervoersmachine werden ad hoc en met weinig gevoel voor de oorspronkelijke kwaliteiten ingepast.



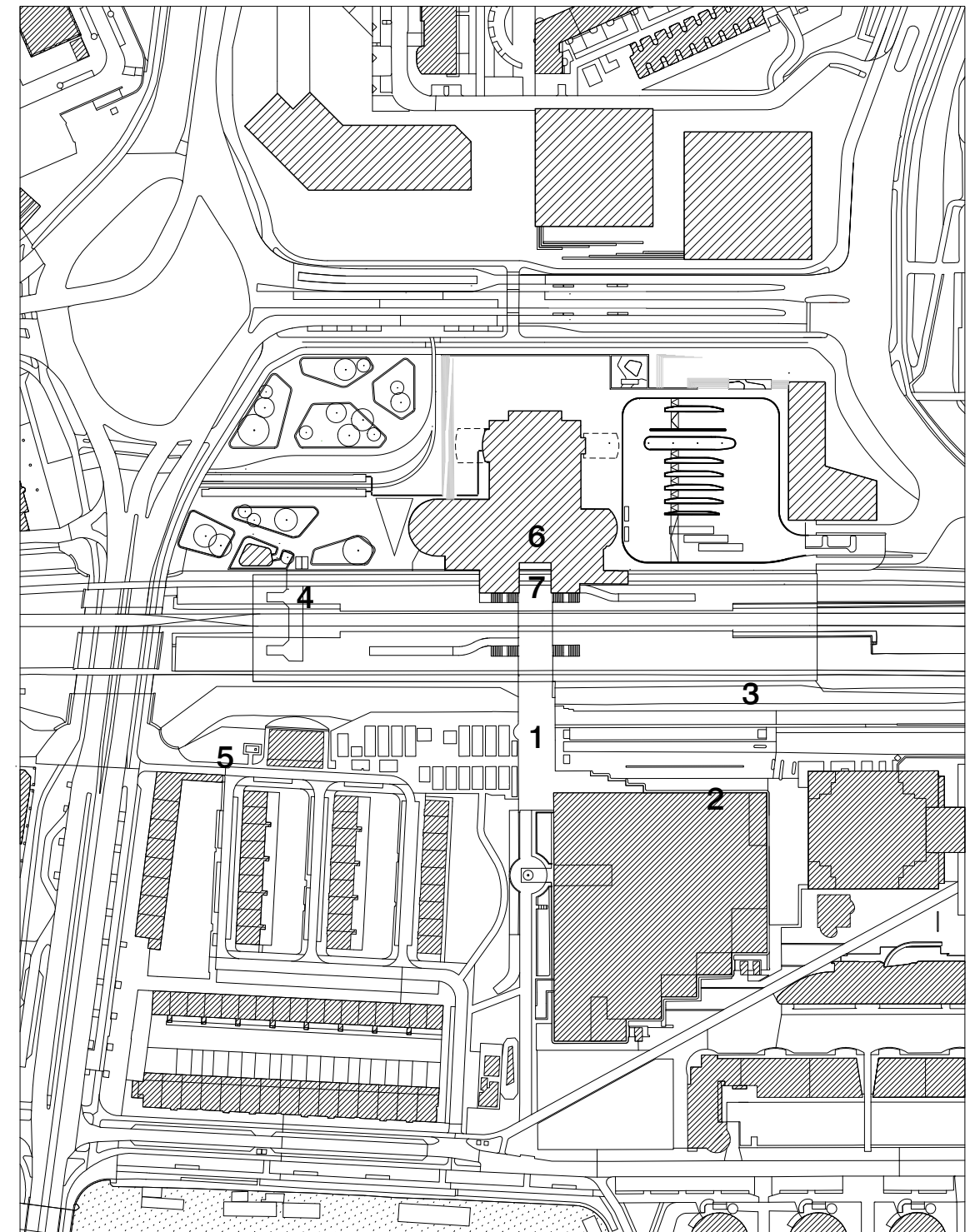
Restauratie van muurschildering (1937-1939) van Peter Alma.

Het station functioneerde niet meer zoals het ooit bedoeld was. Het was niet meer de 'geoptimaliseerde vervoersmachine', die moderne wissel die op elegante wijze eenheid aanbracht tussen de verschillende niveaus van het gebouw, elk verantwoordelijk voor een andere vorm van vervoer: trein, bus, fiets, voetgangers, auto, tram, en (later in de jaren zeventig) metro. Niet langer was het gebouw afgestemd op de intuïtie van de gebruikers – die 50.000 dagelijkse reizigers die alleen maar in aantal zullen toenemen.

Bij zo'n project is het de rol van de architect om onzichtbaar te zijn. Het gaat in essentie over het herstel van de monumentale kwaliteiten en elementen en het tegelijk zorgvuldig inpassen van comfortverbetering en nieuwe functies die aan de verwachtingen van de reizigers voldoen. Dat vraagt om een zeer terughoudende aanpak, waarbij nieuwe toevoegingen ontworpen worden binnen het historische, ruimtelijke en vormgevingsidee van het bestaande gebouw. Het is verder bouwen met de historische gereedschapskist die door Schelling en Leupen is aangereikt.

Bijzondere samenwerkingen en processen
Net als de oorspronkelijke bouw kende de renovatie bijzondere samenwerkingen. Bij het project waren onder meer ProRail, de NS en de Gemeente Amsterdam betrokken. Office Winhov bracht ook de expertise in van Gottlieb Paludan Architects, onder meer vermaard om projecten als het Nørreport Station en het Centraal Station in Kopenhagen. De verbindingen tussen de verschillende vormen van vervoer werden aangepakt, en ook met de directe omgeving en de snel veranderende stad die er inmiddels omheen ontstaan was, moest het Amstelstation een hernieuwde verbinding aangaan.

Anders dan bij projecten met één specifieke opleverdatum bestond de renovatie uit een serie discrete interventies: vanaf de reconstructie van de historische overkapping van het busstation, via de uitbreiding van de fietsenstalling, naar de herinrichting van het voorplein en uiteindelijk de renovatie van de historische vertrekhal.

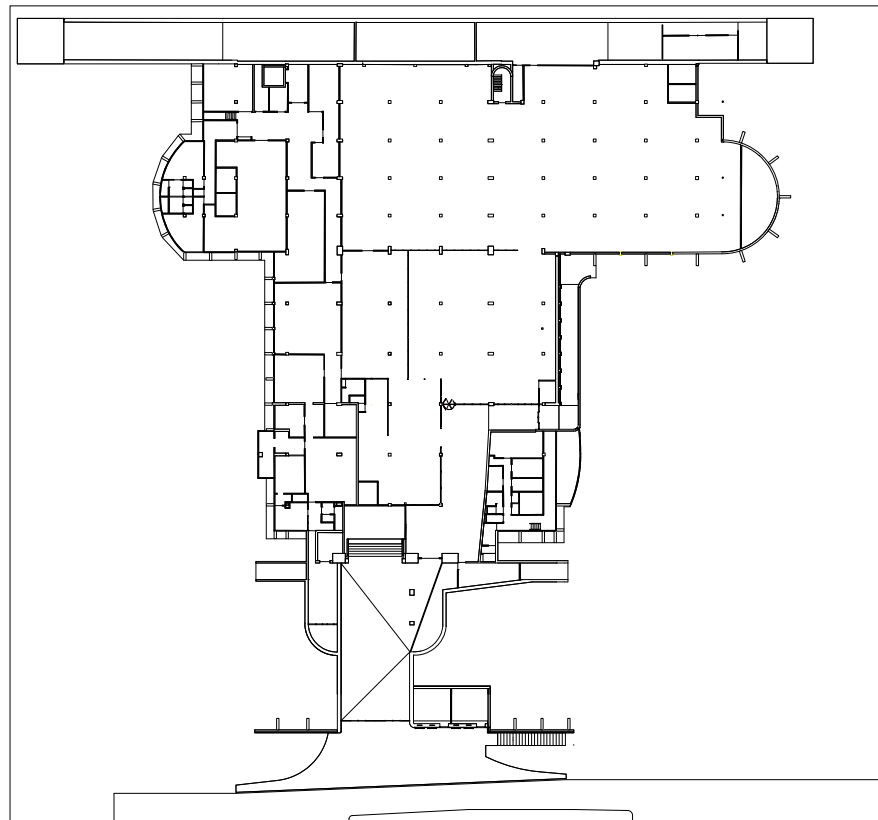


Situatietekening

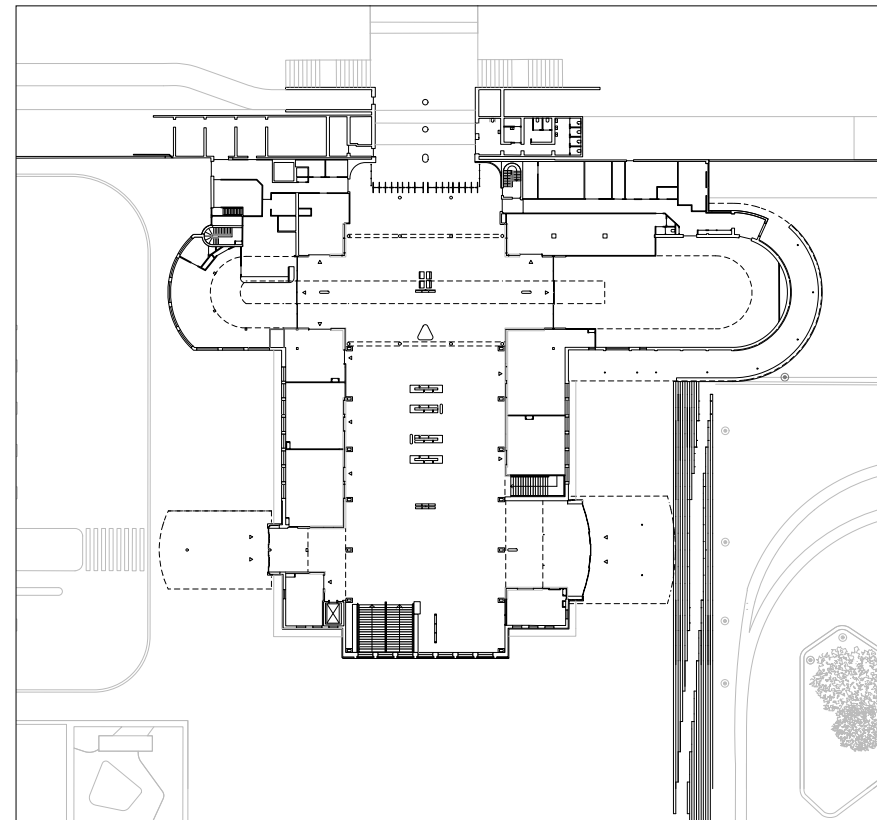
- 1: Stationshal
- 2: Perron
- 3: Busstation

4: Tramhaltes

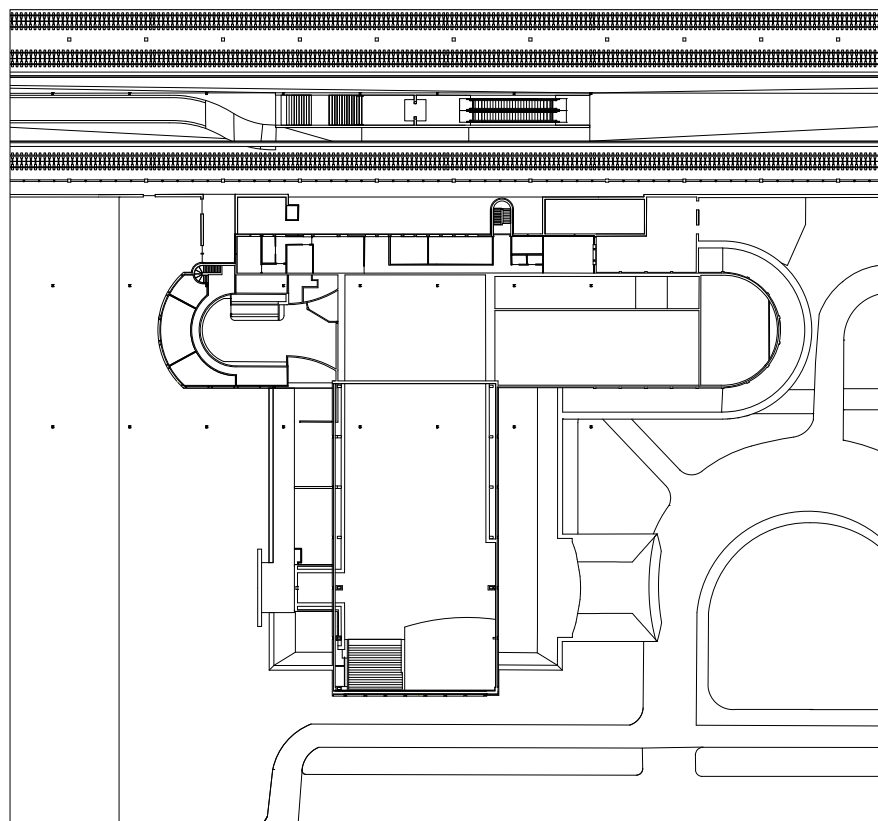
- 5: GVB paviljoen
- 6: Oostelijke ingang
- 7: Stationsplein



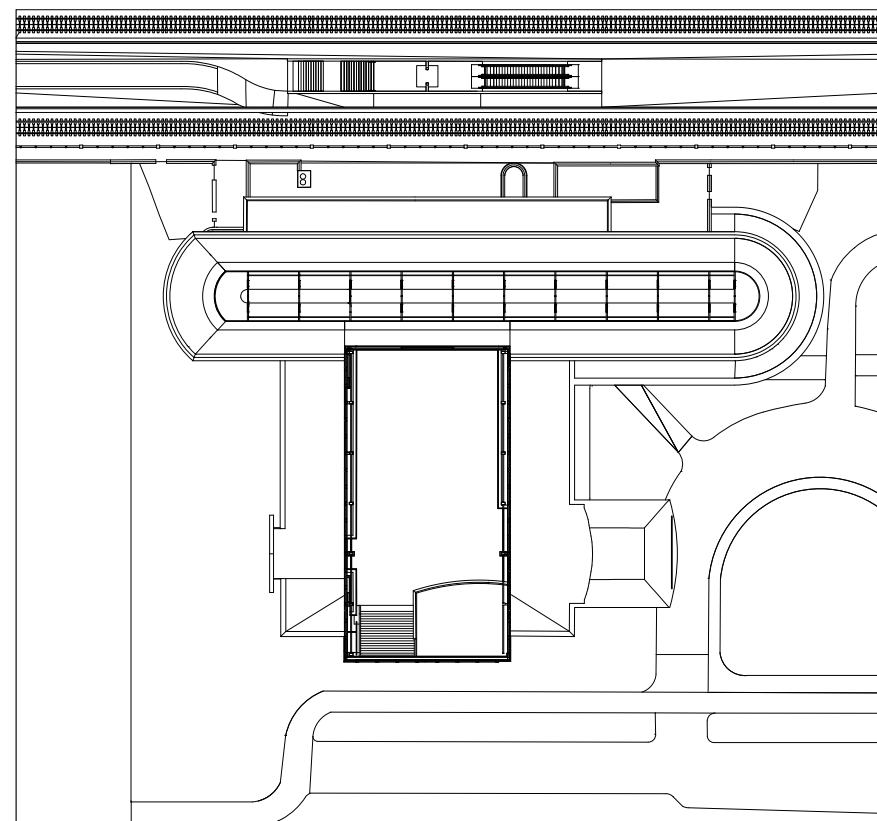
Plattegrond kelder



Plattegrond begane grond



Plattegrond eerste verdieping



Plattegrond tweede verdieping

Tuinieren voor nieuw leven
 ‘Ik vergelijk ons werk als stationsarchitect vaak met tuinieren. Het gaat over de verantwoordelijkheid nemen om ergens langere tijd voor te zorgen. Een transformatie die zich stap voor stap voltrekt in plaats van een groots en meeslepend project. Voor ons was dit een unieke ervaring,’ zegt Office Winhov-partner Jan Peter Wingender. ‘En het is precies wat een gebouw als het Amstelstation verdient.’

‘Dit proces helpt ook om een antwoord te formuleren op de grotere vraag hoe we moeten omgaan met bestaande, historische gebouwen in een dynamische, snel veranderende omgeving. Bij het uitstippelen van de toekomst van deze gebouwen is adaptief hergebruik een sterk uitgangspunt. Het is een volwaardige architectonische opgave, die van de architect een andere aanpak en houding vergt.’

In 2021 is met de opening van de historische hal de eerste serie ingrepen in het station gereed. In de volgende fase komen projecten aan de reizigerstunnel en de toegangen naar de perrons aan bod. Als laatste zal aan de westkant van het station een nieuwe hal worden gerealiseerd, waarmee Station Amsterdam Amstel een eigen, herkenbaar gezicht krijgt en zich opent naar de rivier.