

Station

Amsterdam Amstel

Onderdeel van

De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs

ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Amsterdam Amstel

Onderdeel van

De Collectie



Redactie
Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester
Noor Scheltema - NS Stations
Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

SteenhuisMeurs juni 2014

ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

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

Stationserfgoed en De Collectie

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

Waardestellingen

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

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

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

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

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

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

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

STATION AMSTERDAM AMSTEL

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK EN WAARDESTELLING



STE EN HUIS MEU JRS
121 | 2014

INHOUD

VERANTWOORDING 3

HISTORISCHE CONTEXT 5

SCHAAL VAN DE STAD
aansluiting op stedelijke verkeersstromen 11

SCHAAL VAN HET EMPLACEMENT
efficiente reizigers- en bagagestromen 15

SCHAAL VAN HET HOOFDGEBOUW
doelmatig aankomen, wachten en vertrekken 23

SCHAAL VAN HET SPOOR
goede toegang en overzicht voor de reiziger 41

ATLAS STATION AMSTERDAM AMSTEL 49

WAARDERING 68

KWALITEITEN 80

KNELPUNTEN 82

CONCLUSIES 84

AANBEVELINGEN EN ONTWERPTHEMA'S 86

BRONNEN 88

COLOFON 89





VERANTWOORDING

Station Amsterdam Amstel werd in 1939 geopend. Samen met Muiderpoort ging het in de eerste stations van de in 1938 opgerichte Nederlandse Spoorwegen. Bij oplevering was Amsterdam Amstel modern en zijn tijd ver vooruit, zowel wat betreft de omgang met reizigersstromen als in de architectonische uitwerking. Het station was een voorbeeld voor vele stations die na de oorlog gebouwd zouden worden.

Station Amstel was het resultaat van een vruchtbare samenwerking tussen de gemeente Amsterdam (architect-stedenbouwkundige C. van Eesteren en architect J. Leupen) en de NS (architect-ingenieur H.G.J. Schelling). Bij de oplevering stond station Amsterdam Amstel vrij in de stedelijke ruimte, pas later werden de kantoorgebouwen aan de achterkant en de woningbouw aan de voorkant gebouwd. Ook binnen het gebouw waren de wijzigingen ingrijpend: de komst van de metro en een nieuwe uitgang aan de achterkant. Het oorspronkelijke concept bleek duurzaam genoeg om deze wijzigingen op te vangen.

Net als andere stations staat ook station Amsterdam Amstel onder constante druk wat betreft ruimtelijke en functionele wijzigingen. Om de cultuurhistorische waarde van het station te behouden is er behoefte aan een beschrijving en analyse van het station en zijn geschiedenis. Behalve een overzicht van het oorspronkelijke stationsconcept en de belangrijkste ruimtelijke wijzingen gaat het over het benoemen van de belangrijkste kwaliteiten. Daarmee kunnen de cruciale ontwerpthema's worden gedefinieerd en suggesties worden gedaan voor de toekomst.

SteenhuisMeurs, juni 2014



Amsterdam, 1922. De lichtroze gebieden laten de geplande stadsuitbreidingen zien. De gelijkvloerse kruisingen van het spoor in Amsterdam-Oost vormden een grote barrière 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 cirkel geeft de locatie aan van het nieuwe station Amsterdam Amstel.[Hameleers 2002]

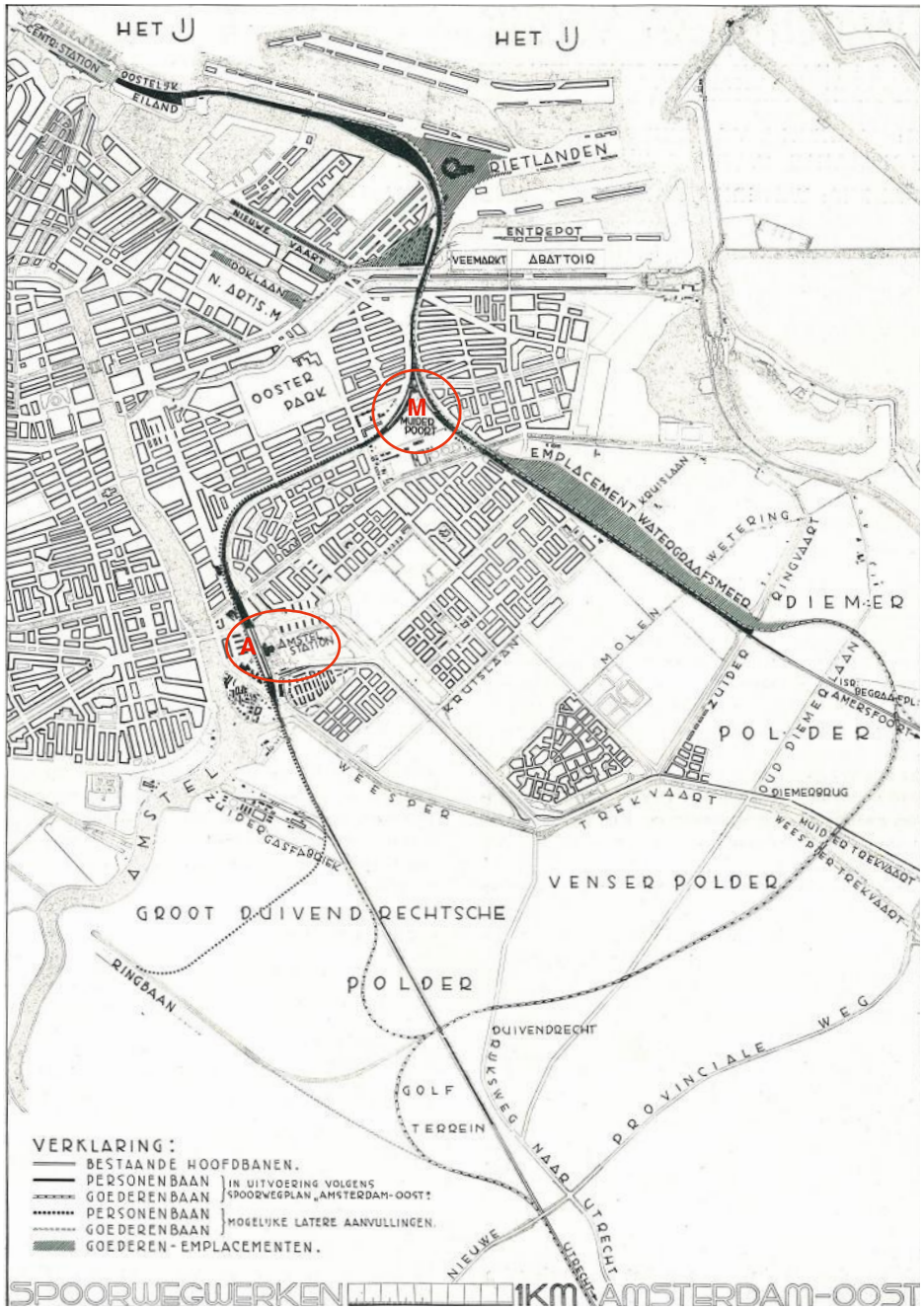
HISTORISCHE CONTEXT

INLEIDING

Station Amsterdam Amstel staat symbool voor enkele belangrijke ontwikkelingen in de Nederlandse spoorweggeschiedenis. Het station is, samen met Muiderpoort, het eerste station gebouwd in opdracht van de nieuwe Nederlandse Spoorwegen en markeert daarmee de overgang van de exploitatie door verschillende, vooral regionale en particuliere maatschappijen naar één staatsbedrijf dat het gehele spoorbedrijf in beheer heeft.

Een tweede ontwikkeling is het station Amsterdam Amstel als voorbeeld van de samenwerking met de gemeente in ruimtelijke vraagstukken. Vanwege het bestaan van verschillende spoormaatschappijen met een eigen spoorlijn naar een eigen station in Amsterdam waren de spoorwerken op enkele plaatsen in de stad barrières geworden, versterkt door de stedelijke groei. In de jaren dertig was de situatie in Amsterdam-Oost zodanig dat de gemeente in samenwerking met de spoorwegen en de rijksoverheid een stedenbouwkundig plan voor deze zone opstelde. Behalve een verhoging van het spoor om gelijkvloerse kruisingen op te heffen, zijn de stations Amsterdam Amstel en Muiderpoort het resultaat van het ingrijpende plan dat deels werd uitgevoerd in het kader van de werkverschaffing.

Tenslotte is station Amsterdam Amstel een vooroorlogs voorbeeld voor de naoorlogse stationsbouw, door het ensemble te organiseren rondom de verkeersstromen. Het ontwerp kenmerkt zich door een grote doelmatigheid wat betreft reizigersstromen, inzet van personeel en gebruik van bouwmateriaal.



Spoorwegplan Amsterdam-Oost, 1934. De belangrijkste verbeteringen zijn de aanleg van hoogspoor, de sloop van het kopstation Weesperpoort, 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]

DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN EN GEMEENTELIJKE PLANNEN

SPOORWEGVRAAGSTUK AMSTERDAM-OOST

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 nam de overheid de aanleg van spoorwegen ter hand, waarna de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen (Staatsspoor) werd opgericht. De staat legde kort hierna voortvarend tien landelijke lijnen aan, de zogenaamde Staatslijnen, om enige samenhang te brengen in het spoorwegennet. Tegelijkertijd nam het Staatsspoor geleidelijk vele regionale maatschappijen over. In de jaren dertig van de vorige eeuw bleven twee grote maatschappijen over, het Staatsspoor en de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM), die echter al sinds 1917 nauw samenwerkten. In 1938 werd de samenwerking omgezet in een nieuw bedrijf: de Nederlandse Spoorwegen. De ruimtelijke gevolgen van de aanleg van het spoorwegennet door verschillende partijen in een eeuw tijd waren duidelijk, vooral in de grote steden: verschillende (kop)stations met emplacementen, rangeerterreinen en gelijkvloerse kruisingen betekenden een grote aanslag op de beperkte ruimte in de binnensteden, waar de vraag naar bouwgrond sterk groeide om het toenemend aantal inwoners te kunnen huisvesten.

In Amsterdam-Oost vormden de spoorlijnen naar Utrecht (Staatspoor) en Amersfoort (HSM), respectievelijk vanaf station Weesperpoort en station Muiderpoort, een grote barrière voor het groeiende wegverkeer. De veertien gelijkvloerse kruisingen maakten de Indische Buurt en het Oostelijk Havengebied zeer slecht bereikbaar. Na een gezamenlijke studie kwamen de gemeente Amsterdam en de spoorbedrijven in 1934 met een spoorwegplan: aanleg van hoogspoor met onderdoorgangen, samenvoeging van rangeerterreinen, vernieuwing van het station Muiderpooort, sloop van kopstation Weesperpoort en bouw van een nieuw doorgangsstation aan de Amstel.
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 de scheiding tussen het personen- en goederenvervoer met de aanleg van rangeerterrein Watergraafsmeer.
Om in de toekomst ruimtelijke vraagstukken als in Amsterdam-Oost te voorkomen was in het plan al rekening gehouden met de zo gewenste ringspoorbaan om heel Amsterdam, die het nieuwe station Amsterdam Amstel met een grote boog ten westen van de stad met station Sloterdijk zou verbinden. De bouw van de Amsterdam Amstel en Muiderpoort ging van start in 1934 en was voltooid in 1939. Een groot deel van het werk werd uitgevoerd in het kader van de werkverschaffing, volgens het plan van wethouder S.R. de Miranda, waar ook de aanleg van het Amsterdamse Bos deel van uitmaakte.



Het station ligt in een open terrein zonder omringende bebouwing, omstreeks 1955. [SAA]

DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN EN NAOORLOGSE STATIONSBOUW

SCHELLING EN HET EERSTE NS-STATION

Tijdens de zogenaamde eerste Staatsaanleg (na 1860) stond het Staatsspoor voor een grote opgave: kilometers spoorlijn en grote aantallen stations. Om te besparen op tijd en kosten werd gewerkt met een reeks standaardontwerpen. 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. Het station ontwikkelde zich van een utilitair gebouw met seriematige architectuur, zonder eigen identiteit of zonder binding met de locatie tot een openbaar gebouw voor een efficiënte afhandeling van reizigersstromen en met een eigen identiteit, ontleend aan en versterkt door de locatie. Vooral in de steden verrezen monumentale stations met een eigen karakter.

Een andere ontwikkeling in de twintigste eeuw was de toenemende concurrentie van ander openbaar vervoer (tram, bus), maar ook van persoonlijk vervoer (fiets, motor, auto). Van beide ontwikkelingen in het spoorbedrijf was ir. H.G.J. Schelling (1888 - 1978) goed op de hoogte toen hij in de tweede helft van de jaren dertig een ontwerp maakte voor beide stations in het spoorwegplan voor Amsterdam-Oost, in samenwerking met collega's van de gemeente Amsterdam.

CONCEPT VAN SCHELLING VOOR STATION AMSTERDAM AMSTEL

OPTIMALE AANSLUITING EN VERBINDING VAN VERKEERSTROMEN

Wat architectuur betreft trad Schelling aanvankelijk in de voetsporen van Van Heukelom, met als hoogtepunt Naarden-Bussum in 1929. Zijn ontwerp voor station Amsterdam Amstel betekende een breuk in zowel zijn eigen oeuvre als in de geschiedenis van de stationsarchitectuur. Het logistieke vraagstuk van de afhandeling van reizigers- en bagagestromen was niet langer ondergeschikt aan het architectonisch ontwerp, maar leidend voor de situering in de stad en voor de ordening van bouwvolumes. In plaats van de concurrentie aan te gaan met tram, bus en auto maakte Schelling het station op stedenbouwkundig niveau een knooppunt voor openbaar en persoonlijk vervoer. In zijn ontwerp konden reizigers die op het station arriveerden per tram, bus, auto, fiets of te voet naar de stationshal, zonder dat hier kruisingen voor nodig waren. Ook op gebouwniveau zette hij deze werkwijze voort: reizigers- en bagagestromen liepen van de stationshal naar de perrons gesmeerd langs en nooit door elkaar heen. Vervolgens vond hij het van belang het spoorwegpersoneel zo doelmatig mogelijk in te zetten, door ruimten samen te voegen of juist te splitsen. Om aan beide eisen te voldoen moest het stationsgebouw en de openbare ruimte eromheen een eenheid in zowel aanleg, opbouw als vormgeving vormen. Schelling herhaalde deze ontwerpprincipes op kleinere schaal voor het station Amsterdam Muiderpoort, dat gelijktijdig werd gebouwd. Aan beide stations droegen vanuit de gemeente Amsterdam de stedenbouwkundige C. van Eesteren en de architect J. Leupen bij. Hoe precies deze samenwerking zijn beslag kreeg is niet (nog) niet duidelijk.

OEUVRE IR. H.G.J. SCHELLING



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

N.S - ARCHITECT

1888-1978

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 sobere karakter als stations en spoorse gebouwen van ir. G .W. van Heukelom (1870 - 1952), die als spoorbouwmeester aan het Staatsspoor een nieuwe richting gaf. Representatieve werken uit Van Heukeloms oeuvre zijn een familie van stations in Zuid-Limburg, het imposante station Maastricht en het internationaal bekende hoofdgebouw van het Staatsspoor (De Inktpot).

Schelling trad wat architectuur betreft aanvankelijk in de voetsporen van Van Heukelom, met als hoogtepunt Naarden-Bussum in 1929. Zijn ontwerp voor station Amsterdam Amstel betekende een breuk in zowel zijn eigen oeuvre als in de geschiedenis van de stationsarchitectuur.

Na de Tweede Wereldoorlog ontwierp Schelling een reeks stations die voortbouwde op station Amsterdam Amstel, wat betreft massacompositie en materialisering.

Ontworpen stations door Ir H.G.J. Schelling



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)



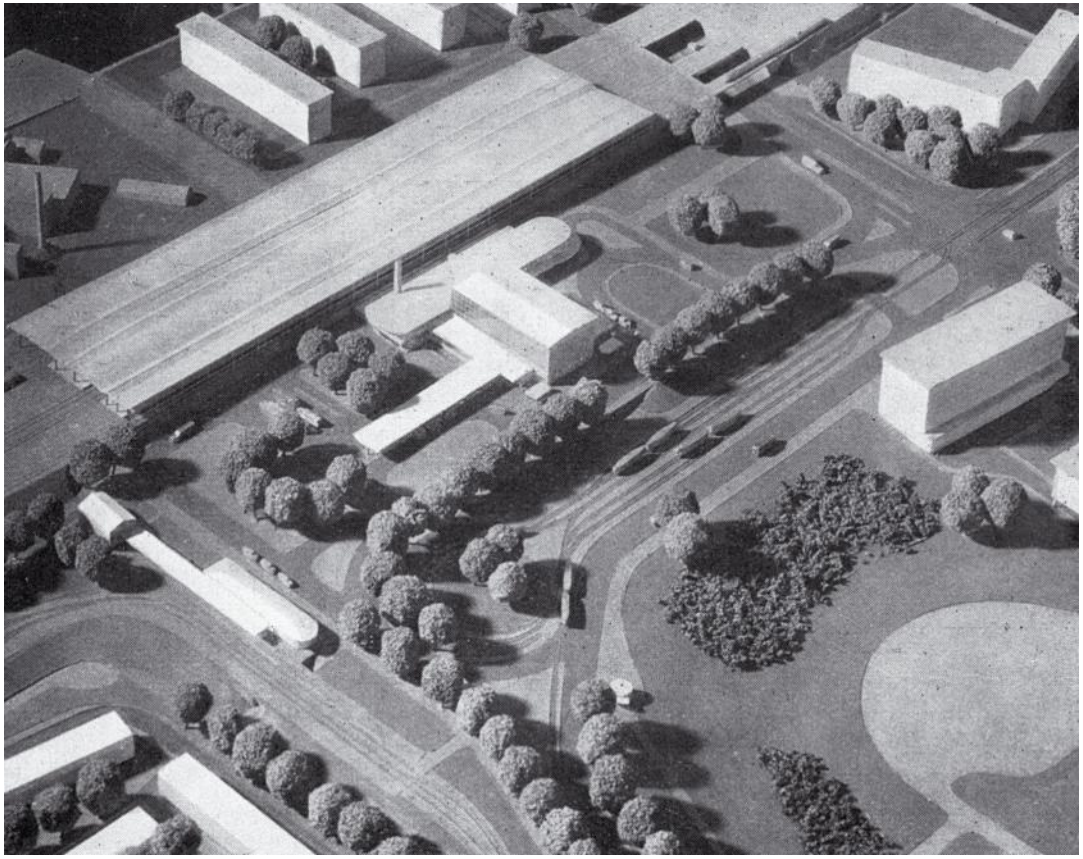
Zutphen (1952)



Leiden (1953, gesloopt)



Arnhem (1954, gesloopt)

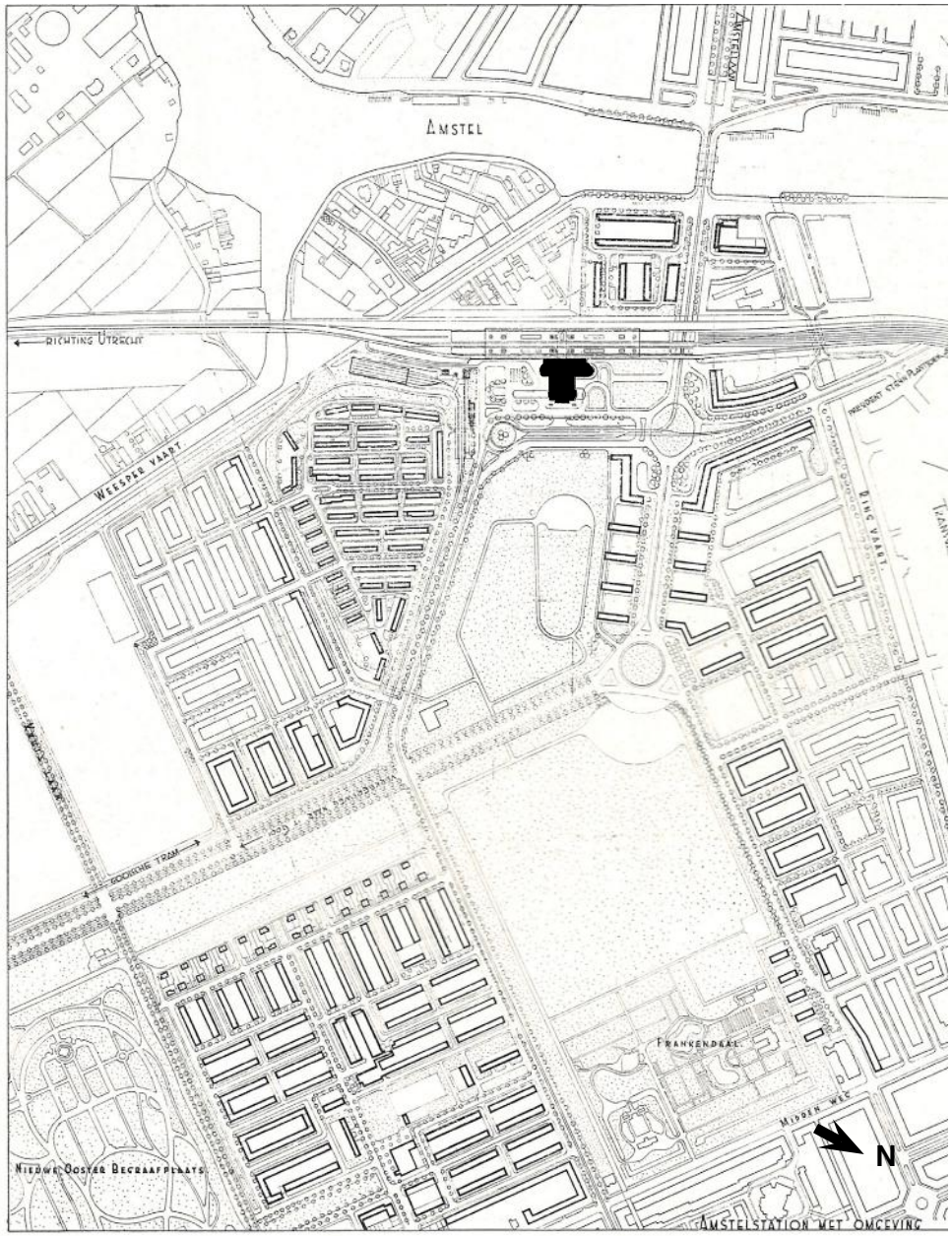


Maquette van het oorspronkelijk ontwerp van station Amsterdam Amstel.[*Bouwkundig Weekblad* 1938]

OVERZICHT HISTORISCHE CONTEXT

Station Amsterdam Amstel is van waarde als
- markering van de oprichting van de Nederlandse Spoorwegen in 1938.
- onderdeel van de eerste grootschalige planologische samenwerking tussen het rijk, de gemeente en de spoorwegen.
- een omslag in het oeuvre van Schelling en een vooroorlogs voorbeeld voor de naoorlogse stationsbouw.

Concept van Schelling
- architectuur ondergeschikt aan logistieke opzet, waarbij reizigersstromen op een vanzelfsprekende manier door het station worden geleid
- ruimtelijke opzet, gericht op overzichtelijkheid en een aangename verblijfsruimte
- knooppunt voor openbaar en persoonlijk vervoer
- doelmatigheid op alle schaalniveaus
- eenheid in aanleg, opbouw en vormgeving van het stationsensemble, de openbare ruimte en het stationsgebouw.



Ontwerp van de omgeving van station Amsterdam Amstel. [*Bouwkundig Weekblad* 1938]

SCHAAL VAN DE STAD

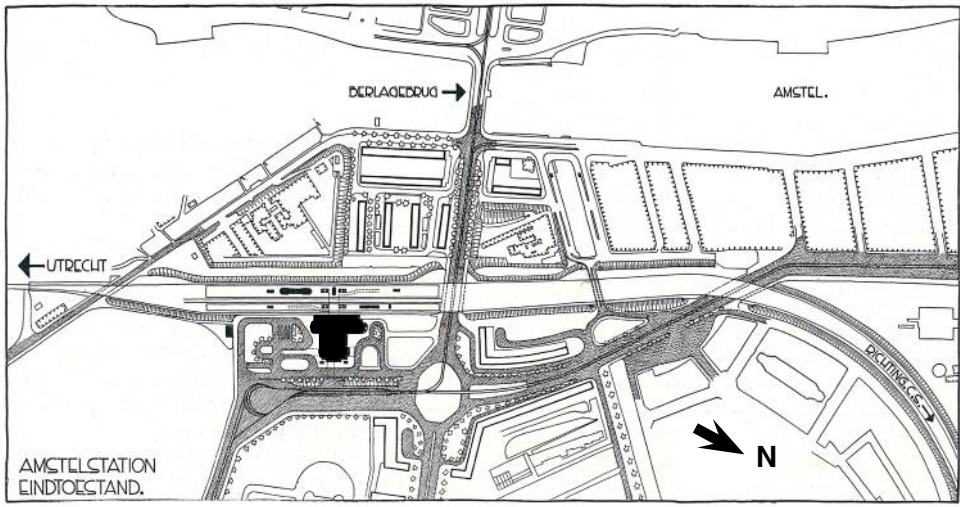
AANSLUITING OP STEDELIJKE VERKEERSSTROMEN

Concept

De uitwerking van de eerste richtlijn die voor station Amsterdam Amstel, een soepele afwikkeling van alle reizigersstromen, begon op het hoogste schaalniveau, dat van de stad. De locatie van station Amsterdam Amstel was bepaald door de bestaande spoorlijn van Utrecht naar station Weesperpoort en door de plannen voor een hoofdwegennet in oostelijk Amsterdam. Het aan te leggen Prins Bernhardplein speelde een sleutelrol in de aansluiting van het station op de stad. Vanaf dit verkeersplein, *rond-pointe* zoals het toen genoemd werd, waren in de toekomst alle hoeken van de stad en daarbuiten bereikbaar: de westelijke en zuidelijke buurten over de Berlagebrug, het centrum via de Wibautstraat (aan te leggen over de oude spoorbaan naar station Weesperpoort) en de nieuwbouw in de Watergraafsmeer over de aan te leggen Gooiseweg.



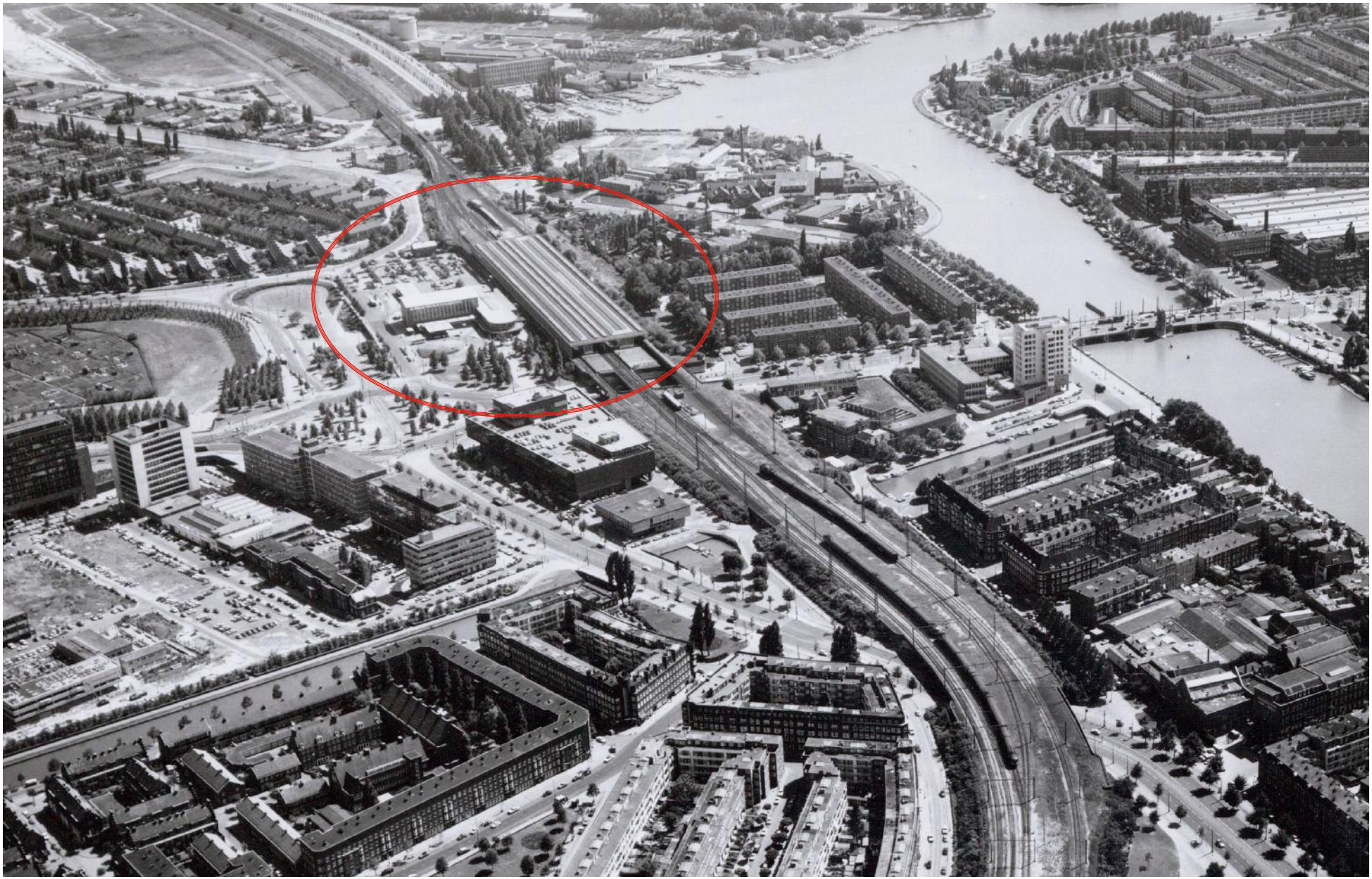
Aanzicht uit het westen (zijde Amstel). Het terrein was in 1951 nog in gebruik door Blookers chocoladefabriek. [SAA]



Het terrein tussen de hoge spoordijk en de Amstel was tot in de jaren zeventig nauwelijks ontwikkeld. Na de bouw van een kleinschalig woningbouwcomplex in de jaren vijftig gebeurde er twee decennia weinig. [*Bouwkundig Weekblad* 1939]



Aanzicht uit het westen (zijde Amstel). Het terrein lag in 1972 braak in afwachting op de bouw van grote kantoorgebouwen. [SAA]



De stad is opgerukt richting station Amsterdam Amstel (in rode cirkel) door de bouw van Amsteldorp en de bouw van grote stedelijke bouwvolumes aan de Wibautstraat, omstreeks 1975. [SAA]

Toevoegingen

Lange tijd was station Amsterdam Amstel een logistiek meesterwerk aan de rand van de stad, geschikt om grote mensenmassa's te verwerken, maar door gebrek aan reizigers bleef het vooral een architectonisch pronkstuk. Met de bouw van woningen in de Watergraafsmeer in de jaren na de oorlog groeide het aantal reizigers enigszins, maar het station kwam pas goed tot zijn recht met de aanleg van de metro. In 1977 opende het Gemeentevervoerbedrijf (GVB) een metrolijn die het Centraal Station via station Amsterdam Amstel verbond met de nieuwe woonwijk de Bijlmer. Door de oorspronkelijke ruime opzet van de spoorbanen, een dubbel spoor naar Utrecht en een dubbel spoor naar het Centraal Station, was er voldoende ruimte voor de metro. Zonder uitbreidingen of wijzingen aan de perrons volstond het om twee treinsporen te vervangen door geëlektrificeerde metrosporen. Het concept bewees hiermee na veertig jaar zijn bestendigheid: reizigers hoefden niet eens het perron te verlaten om van trein naar metro en andersom over te stappen. Deze reizigersroute was nog korter dan eertijds was voorzien.

In de jaren dertig lag station Amsterdam Amstel duidelijk naar het oosten gericht, met zijn rug naar de Amstel. Vanaf de jaren vijftig werd echter tussen Amstel en spoordijk gebouwd: eerst enkele woningbouwcomplexen, maar vanaf de jaren zeventig ook grote kantoorgebouwen. Met de aanleg van de metro kwam ook het besluit om de personentunnel door te breken en een entree aan de westzijde toe te voegen. Door deze wijziging werd de reizigersstroom vanaf de kantoren achter het station vereenvoudigd door een kortere, veiligere en duidelijkere route, in lijn met de opzet om alle reizigersstromen optimaal aan te laten sluiten op het station. Hoewel de huidige entree ruimtelijk goed in het logistieke concept past, geldt dit niet voor de architectonische vormgeving.



Nieuwe westelijke entree na de doorbraak van de personentunnel, 1978. Aanleiding voor de nieuwe entree was de komst van de metro en de toename van reizigers voor de kantoren achter het station. [SAA]



Huidige westelijke entree, met links (blauw gebouwtje) de snackkiosk en onderaan de trap een uitgebreide open fietsenstalling. Deze entree komt uit op de Weesperzijde en gebouw Leeuwenburg (Hogeschool Amsterdam).

OVERZICHT SCHAAL VAN DE STAD
AANSLUITING OP STEDELIJKEVERKEERSTROMEN

Concept

- Eén station in de binnenstad voor reizen naar zowel Utrecht als Amersfoort en verbonden met Amsterdam CS en Amsterdam Sloterdijk.
- Gescheiden personen- en goederenvervoer.
- Goede verbinding van en naar het station vanuit het centrum via de Wibautstraat en de zuidelijke buurten via de Berlagebrug.

Ruimtelijke uitvoering

Gunstige positionering van station Amsterdam Amstel bij het Prins Bernhardplein. Vanaf dit knooppunt werden alle hoeken van de stad en daarbuiten bereikbaar: de westelijke en zuidelijke buurten (over de Berlageweg), de binnenstad (via de Wibautstraat) en de nieuwbouw in Watergraafsmeer (via Gooseweg).

Ruimtelijke erfenis

Station Amsterdam Amstel functioneert nog steeds als een knooppunt tussen verschillende delen van de stad, door de ligging naast het Prins Bernardplein.

Toevoeging na 1977:

- Aanleg metrolijn.
- Ingang westzijde station (personentunnel doorgetrokken).

Conclusie

Op stedenbouwkundig niveau kreeg Amsterdam Amstel een duurzaam en toekomstbestendig ontwerp voor het station en zijn omgeving in relatie tot de stad. Het oorspronkelijke logistieke concept is nog steeds herkenbaar en werd versterkt door de aanleg van de metro en een nieuwe ingang aan de achterkant.



1966 [SAA]

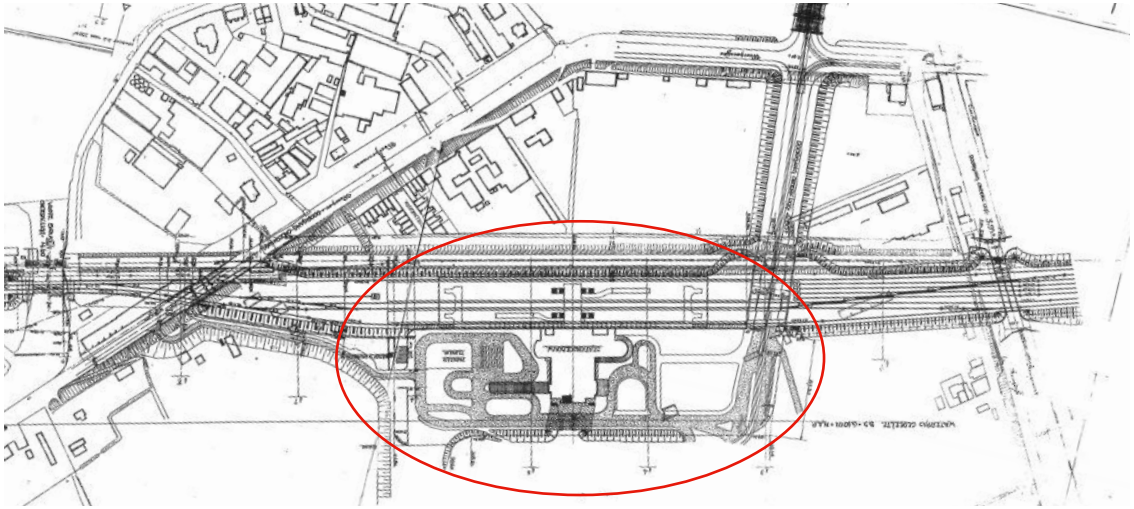
SCHAAL VAN HET EMPLACEMENT

EFFICIËNTE REIZIGERS- EN BAGAGESTROMEN

Concept

Tot in de twintigste eeuw waren stations opgezet met aparte ingangen en routes voor aankomende en vertrekkende reizigers. Voor het station Amsterdam Amstel ontwikkelden de ontwerpers een ensemble waarin een efficiënte logistiek voorop stond. Er werd afgerekend met het ouderwetse concept van gescheiden aankomst en vertrek. In plaats daarvan ontstond een sterk logistiek concept: een ensemble dat is opgebouwd uit pleinen, het stationsgebouw, tunnels, perrons, sporen en kappen. C.Douma schreef in zijn standaardwerk over naoorlogse (!) stations dat Amsterdam Amstel 'de opmaat vormde voor een geheel nieuwe opzet van stationsbouw en zo veel innoverende ideeën opleverde, dat [het] nog steeds een bron van inspiratie vormt voor een generatie jongere spoorwegarchitecten.' (Douma 1998, 14)

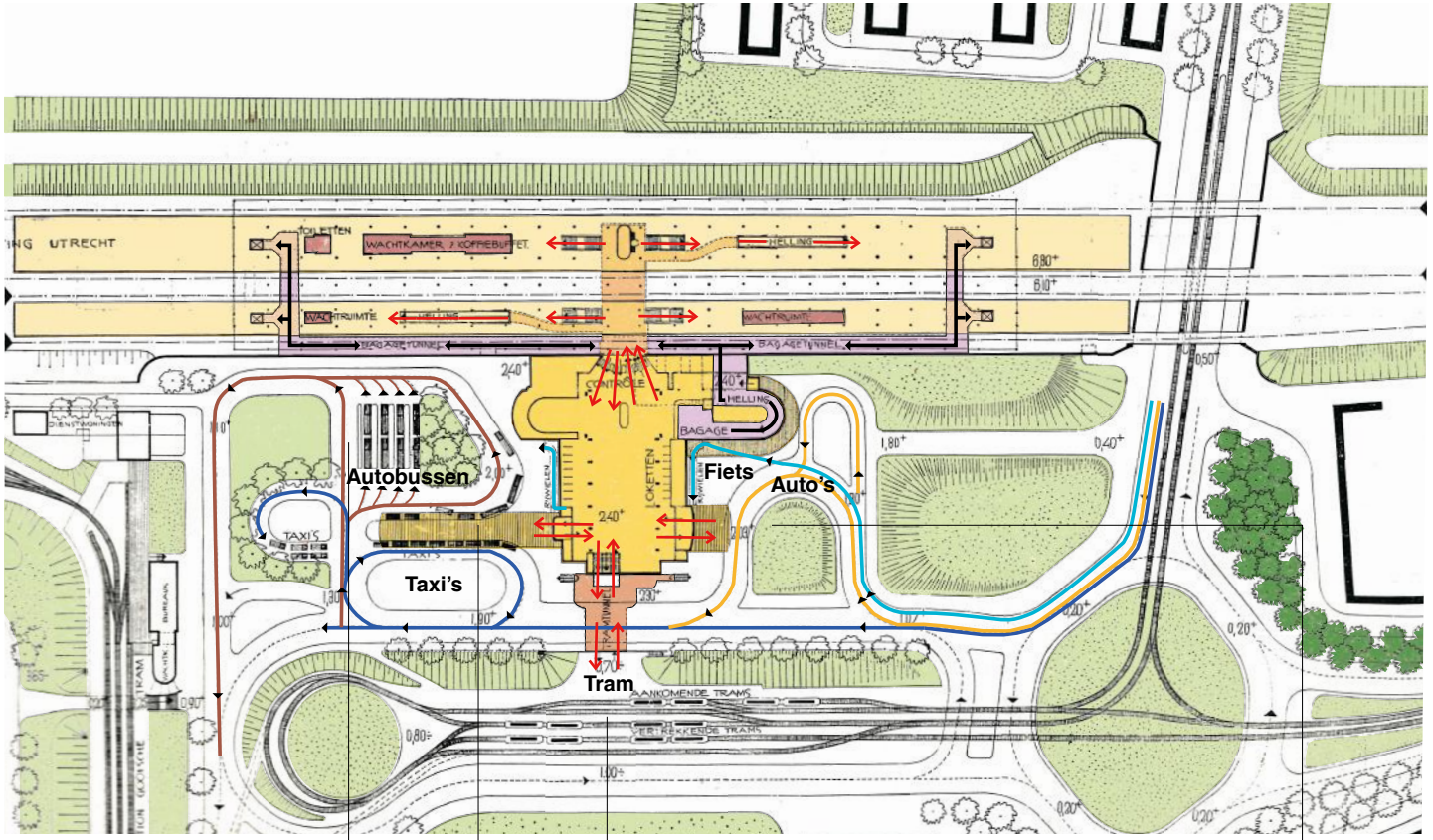
Het stationsensemble werd rondom de reizigersstromen van en naar de stad ontworpen: voetgangers, fietsers, auto's, taxi's, bussen en trams. Voor elk vervoermiddel creëerden de architecten een eigen toegang tot de stationshal: de hoofdentree in de noordgevel voor voetgangers en door auto's gebrachte of gehaalde reizigers; hellingbanen langs de noord- en zuidgevel naar de fietsenkelder voor respectievelijk aankomende en vertrekkende fietsers; een ingang in de zuidgevel verbonden met een lange overkapping voor de reizigers per taxi of bus; en een ondergrondse entree in de kopgevel voor trampassagiers. Vooral de ondergrondse verbinding met de tram was een noviteit. Het kunstmatige hoogteverschil tussen het treinspoor, de stationshal en de tramhalte maakte het mogelijk om een tunnel onder de verkeersweg langs het station te maken, met trappen naar de stationshal. Zo konden tramreizigers het station bereiken zonder de drukke verkeersweg, met alle taxi's, auto's, bussen en fietsen, over te steken. Bovendien stond de ondergrondse entree in directe verbinding met de fietsenkelder, zodat ook fietsers na het stallen van hun fiets de stationshal veilig en droog konden bereiken. Schelling rekende erop dat veel reizigers per fiets naar het station zouden komen en bestemde de kelder tot fietsenstalling. Het was bijzonder dat de kelder van een station een openbare bestemming kreeg. De tramtunnel en hellingbanen aan weerszijden van de stationshal ontsloten de kelder.



Verbetering spoorwegtoestanden Amsterdam emplacement Amstellaan [HUA]

Een in onbruik geraakte route is die van de bagage. Oorspronkelijk werd bagage ingenomen in het noordelijk deel van de dwarshal (nu AH to go) en via een hellingbaan met bocht naar de kelder gebracht. Vanaf hier was een bagagetunnel bereikbaar die onder het eerste spoor lag en aan het einde verbonden was met twee dwarsgangen onder beide perrons. In deze dwarsgangen bevonden zich liften die bagage naar de perroneinden omhoog brachten.

Een bijzondere en incidentele reizigersstroom was die van de autoslaaptrein. Deze stroom van auto's was niet opgenomen in het programma van eisen, maar het ontwerp bleek na de oorlog duurzaam genoeg om de auto's van het stationsplein via het stationsgebouw naar de treinen te rijden. In de jaren zestig en zeventig vertrokken van station Amsterdam Amstel treinen naar Frankrijk en Italië. De auto's kwamen het station binnen via een ingang in de noordelijke dwarshal, reden door de personentunnel en kwamen via de hellingbaan naast de trappen het tweede perron op, waar ze vanaf de kop van het perron een speciaal autotreinstel opreden.



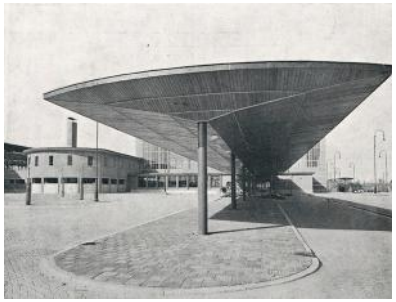
Situatie Amsterdam Amstel 1939

- Amsterdam Amstel
- Perron
- Perrongebouwen
- Bagagetunnel
- Personentunnel
- Tramtunnel
- Gebouwen omgeving
- Groen
- Bomen
- Passagiersroute
- Fietsroute
- Autoroute
- Taxiroute
- Busroute
- Tramlijn

N

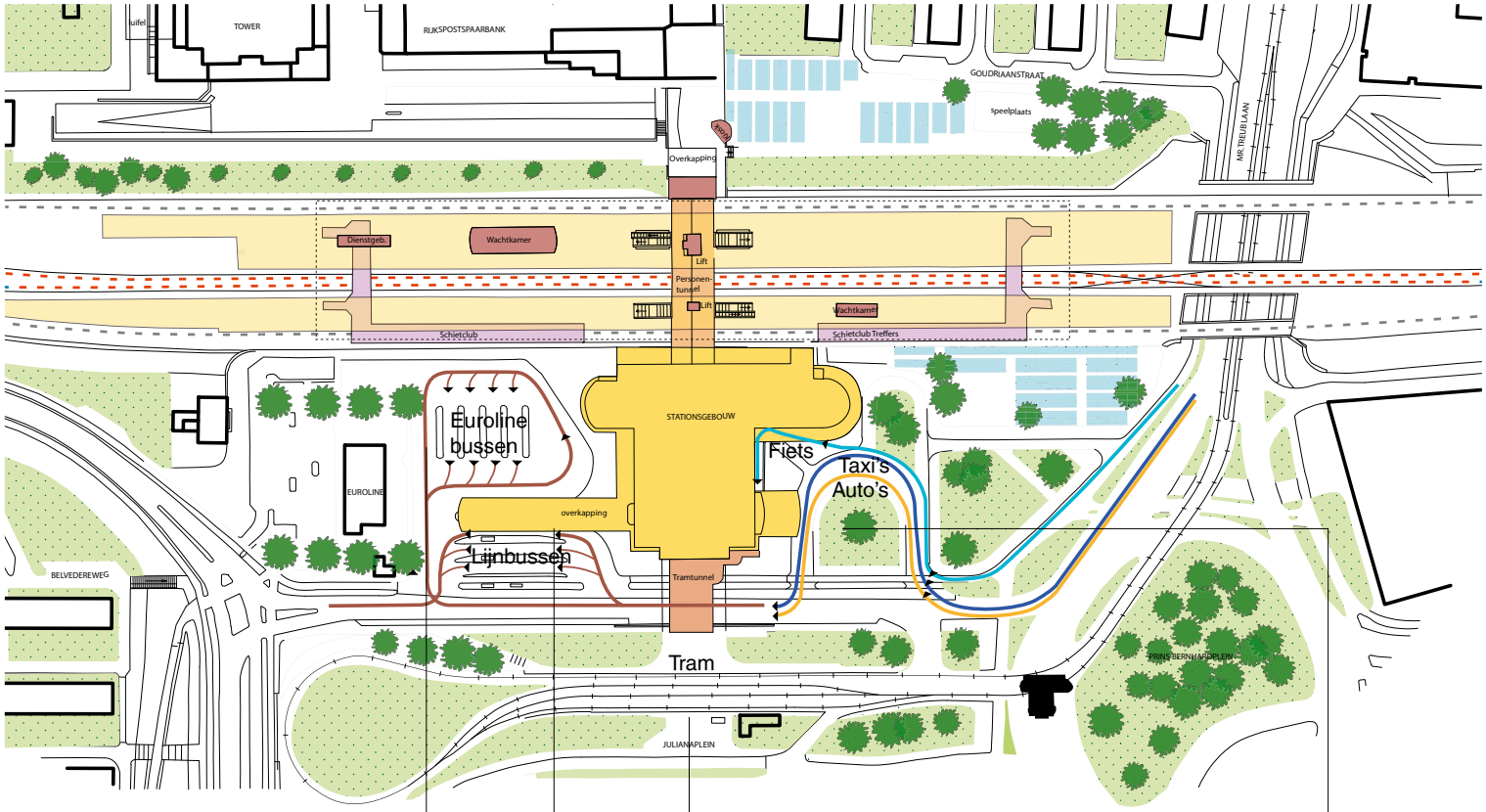
SITUATIE 1939











SITUATIE 2011

SITUATIE 1939 VERSUS 2011

1 Verplaatsing van de taxi's.

2 Afsluiting van de hellingbaan langs de zuidgevel.

3 Vervanging van de taxistandplaats voor busperrons.

4 Vervanging van het regionale busstation door Eurolines.

5 Vervanging van treinsporen door metrosporen.

6 Opheffen hellingbanen tussen personentunnel en perrons; trappen werden roltrappen.

7 Doorbraak van de personentunnel.

8 Sloop van de trappen van straatniveau naar fietsenkelder.











1 Verplaatsing van de taxi's van het zuidelijke naar het noordelijke plein.





2 Afsluiting van de fietsershellingbaan langs de zuidgevel, fietsershellingbaan aan de noordgevel is tegenwoordig zowel de in- en uitgang voor de fietsenstalling.



4 Vervanging van het regionale busstation door een afgesloten terrein voor Europese busdiensten (Eurolines).



5 Vervanging van twee treinsporen door twee metrosporen.



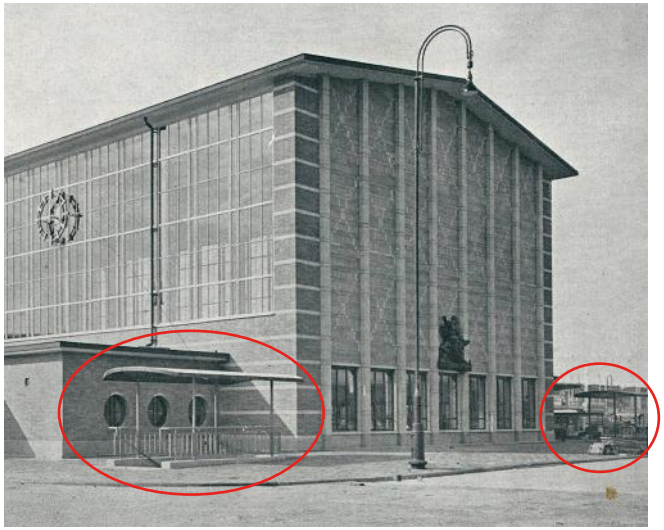
6 Trappen vanuit de personentunnel naar de perrons zijn vervangen door rolstrappen. Toevoeging van liften in de tunnel en afsluiting hellingbanen.



3 Vervanging van de taxistandplaats door busperrons.



7 Doorbraak van de personentunnel tot westelijke entree.

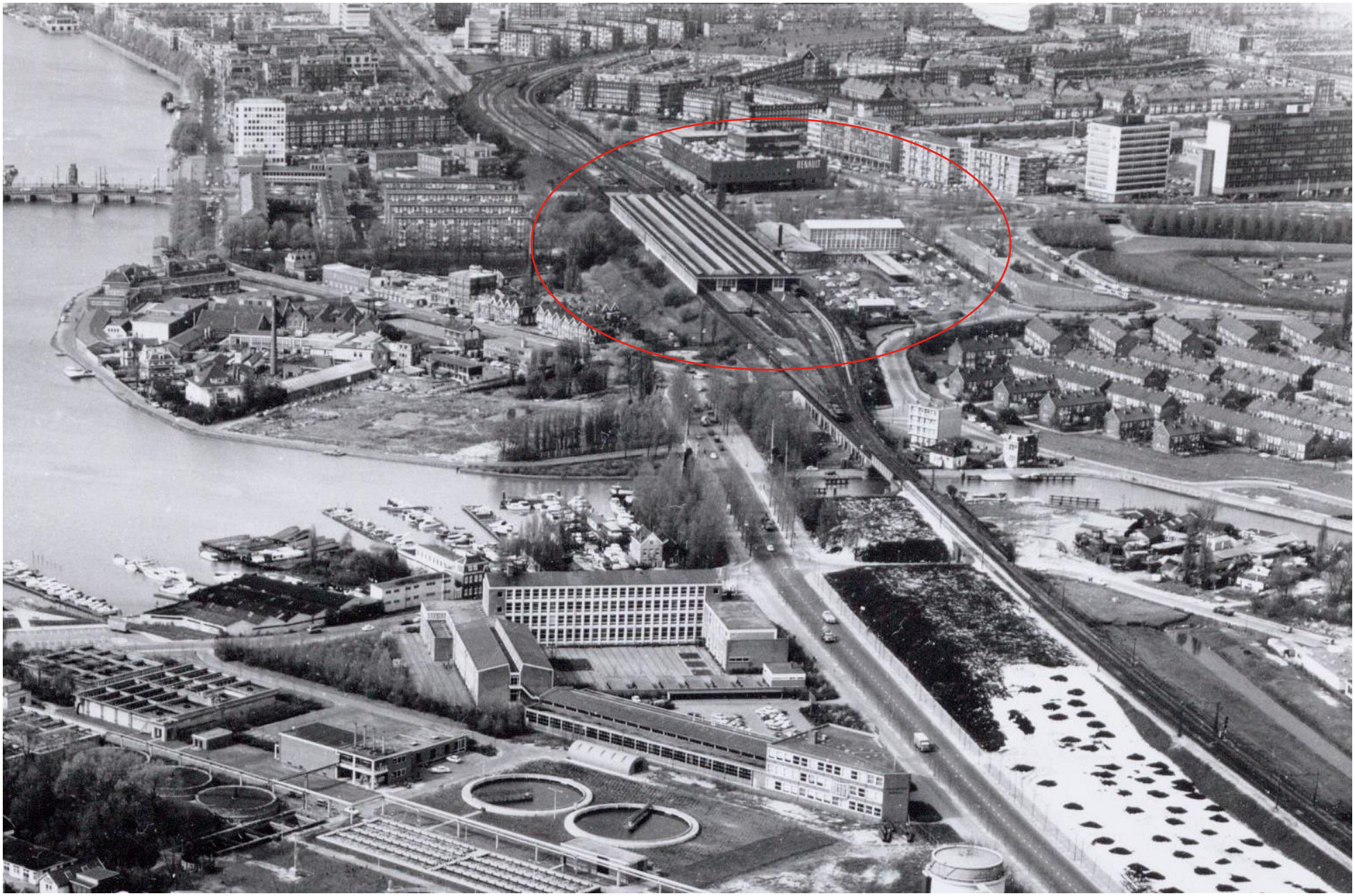


8 Sloop van de trappen van straatniveau naar fietsenkelder aan de oostgevel van de stationshal.

Wijzigingen

De wijzigingen (zie afbeeldingen) hebben de ruimtelijke eenheid van het ensemble grotendeels gespaard, maar doen hier en daar wel afbreuk aan het oorspronkelijke logistieke concept. Onder andere de ingenieuze route voor fietsers (aan de noordkant naar beneden en aan de zuidkant weer naar boven) ging verloren, net als de regelmatige reizigersstromen naar de regionale bussen en taxi's. Hiervoor kwam het afgesloten terrein van Eurolines in de plaats, met slechts een incidentele reizigersstroom, waarmee de oorspronkelijke levendigheid is verminderd.

De komst van de metro betekende twee ingrepen: het vervangen van twee treinsporen voor metrosporen en de doorbraak van de personentunnel tot westelijke entree. Deze wijzigingen passen prima in het logistieke concept: het vervoersknooppunt wordt immers uitgebreid en versterkt. De entree is afwijkend in vormgeving van de architectuur: zwaarder, minder ruimtelijk (vergelijk luifels p. 16-17). De vorm is niet louter afgeleid van van de constructieve en logistieke logica (en zou lichter, simpeler en terughoudender kunnen).



Situatie voor de doorbraak van de personentunnel en entree westzijde station [SAA]



Doorbraak personentunnel aan westzijde station. [SAA]



Entree (metro) aan westzijde station in 1977. [SAA]



Huidige entree westzijde station met fietsenstalling.

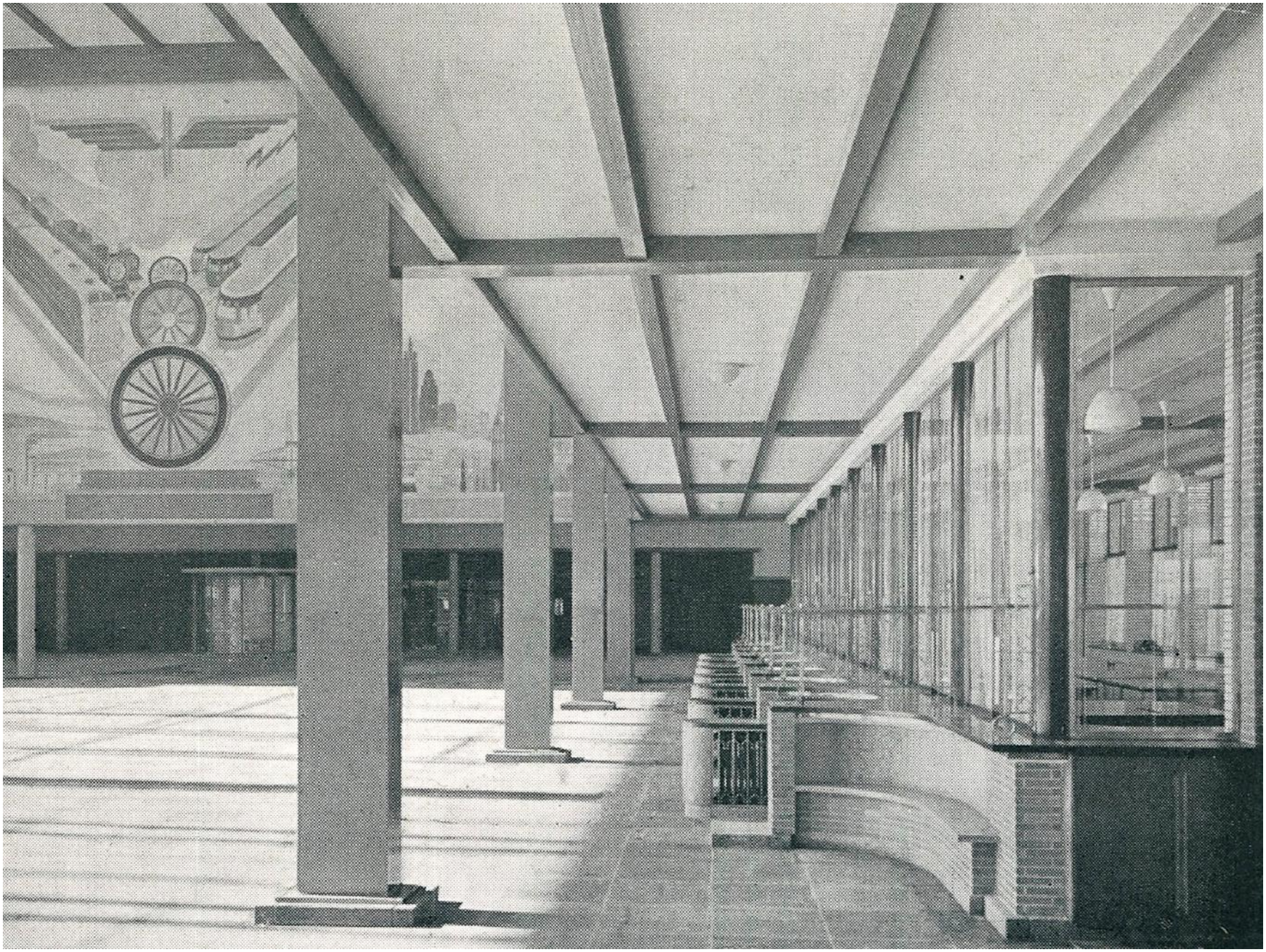
SCHAAL VAN HET EMPLACEMENT
EFFICIËNTE REIZIGERS- EN BAGAGESTROMEN

Concept
Gescheiden reizigersstromen, ieder met een eigen entree en uitgang (voetganger, fietser, auto, taxi, autobus, tram en later ook de autoslaaptrein).

Ruimtelijke uitvoering
Het station is een emplacement met pleinen, taxistandplaats, bushaltes, fiets- en autoroutes, een tramaansluiting, tunnels, een stationsgebouw en sporen. Door de plaatsing van de stationshal, gedraaid ten opzichte van het spoor en omgeven door pleinen, nestelt het station zich in zijn omgeving. De stationshal doet zich niet voor als een stadspoort (zoals Amsterdam Centraal), maar is de centrale schakel in de vervoersstromen. Hiermee werkt het logistieke concept door op de omgeving: iedere verkeerstroom heeft zijn eigen entree en eigen plek. De tramtunnel was een noviteit, die een kruisingsvrije voetgangersverbinding mogelijk maakte. Hier werd bovendien strategisch gebruik gemaakt van hoogteverschillen (tram en trein) in het kunstmatige landschap. Het is bijzonder dat de kelder een openbare functie (tramhal en fietsenstalling) kreeg en als zodanig ontsloot (tramtunnel, hellingbanen).

Ruimtelijke erfenis
Het gehele emplacement is bewaard gebleven met uitzondering van de taxistandplaats en de fietsersuitgang/helling.

Conclusie
Het ingenieuze systeem waarbij fietsers, voetgangers, automobilisten, tram-, bus- en taxipassagiers van buiten naar binnen worden geleid is enigszins gewijzigd door verplaatsing van o.a. de taxistandplaats en bushaltes. Ook is de opzet met voorpleinen enigszins verwaterd door het afsluiten van het zuidelijke plein (terrein voor Europese busdiensten).



Plaatskaarten
loketten
[*Bouwkundig Weekblad* 1939]

SCHAAL VAN HET HOOFDGEBOUW

DOELMATIG AANKOMEN, WACHTEN EN VERTREKKEN

Concept

Het hart van het stationsensemble is de stationshal. Anders dan gebruikelijk ligt deze niet evenwijdig aan het spoor, als een poort naar de stad. Bij station Amstel staat de hal haaks op het spoor en is daarmee het centrale element van het stationsplein. Binnen komen alle loopstromen samen en ontstond een overzichtelijke route naar de personentunnel en de perrons. Om personeel doelmatig in te zetten werden de treinkaartjes gecontroleerd bij de smalle ingang naar de tunnel, zodat één man kon controleren, maar bij geringe drukte ook de aankomende reizigers in de gaten kon houden. Het probleem van een mogelijke kruising van de aankomende en vertrekkende reizigers losten de architecten eenvoudig op, in de toelichting in het *Bouwkundig Weekblad* in 1939 schreven zij: 'De omstandigheid dat in Nederland rechts wordt gehouden is van merkbaren invloed op de groepeering der ruimten.' Dit betekende dat hij de loketten waar vertrekkende reizigers hun kaartjes kochten rechts van de hoofdingang plaatste, waardoor automatisch de gewenste circulatie ontstond.

De routing van de reizigersstromen was een ruimtelijke opgave.Voor de reiziger werd een duidelijke opeenvolging van ruimtes ontworpen, van de trein naar de stad en andersom. De routebeleving was een dynamisch concept, waarbij werd gewerkt met ruimte, niveauverschillen en lichtinval. De schilderingen en andere kunstwerken markeerden de overgangen van de ene ruimte naar de andere.

De stationshal ziet er in de grondvorm uit als een basiliek met zijkapellen en een transept. De beleving en ruimtelijke opzet heeft echter weinig kerkelijks, omdat licht en ruimte ten dienste staan van dynamiek en de vlotte doorstroom. De kunstwerken op de koppen helpen passagiers om zich te oriënteren op de tram- en spoortunnel, waarbij zij van de ene sfeer in de anderen komen (hoog-laag, licht-donker, smal-breed). De zijkapellen en de dwarshal van de stationshal zijn uitgevoerd en gedetailleerd als coulissen - waar de reizigers allerlei voorzieningen konden vinden, zonder zelf obstakels te worden voor de hoofdstroom. Zo bevatte de zuidelijke dwarsvleugel een heren- en dameskapper, kiosken en een kleine winkel. In de noordvleugel, naast de loketten, zat de bagage-afhandeling, waar bagage ingeleverd kon worden. Met de voorzieningen in de luwte, kon de hoge en grote stationshal goeddeels leeg bljiven.

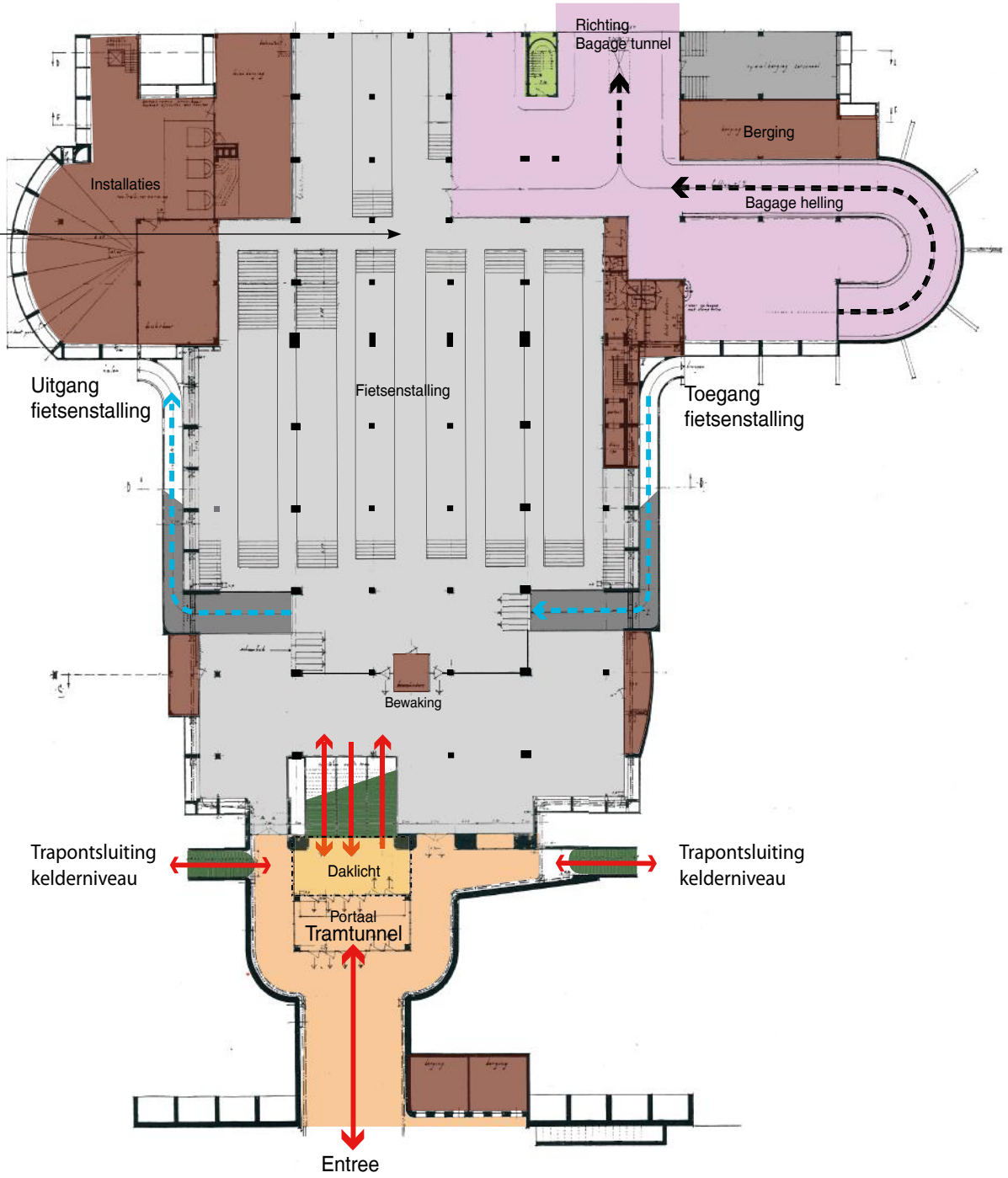
Onlosmakelijk verbonden met de ruimtelijke opzet van het station was de omgang met licht. Daglicht is optimaal ingezet om de loopstromen een vanzelfsprekende organisatie te geven. In het *Bouwkundig Weekblad* schreven de ontwerpers in 1938: 'In de verlichting van de ruimten, welke de aankomende reiziger achtereenvolgens passeert, is een zekere climax gezocht. In den tunnel is het nog vrij donker. Hij wordt dan aangetrokken door het licht, dat in het plafond boven de contrôlehuisjes is aangebracht. Komt hij daarna in de dwarshal, dan is daar de verlichting nog weer sterker. En ten slotte in de plaatskaartenhal komend, geven de grote ramen in de beide zijgevels een verlichting, die bijna gelijk is aan het volle daglicht.'



Daglichttoetreding in de dwarshal van het stationsgebouw door een over de gehele lengte aangebracht daklicht.

1939 KELDER





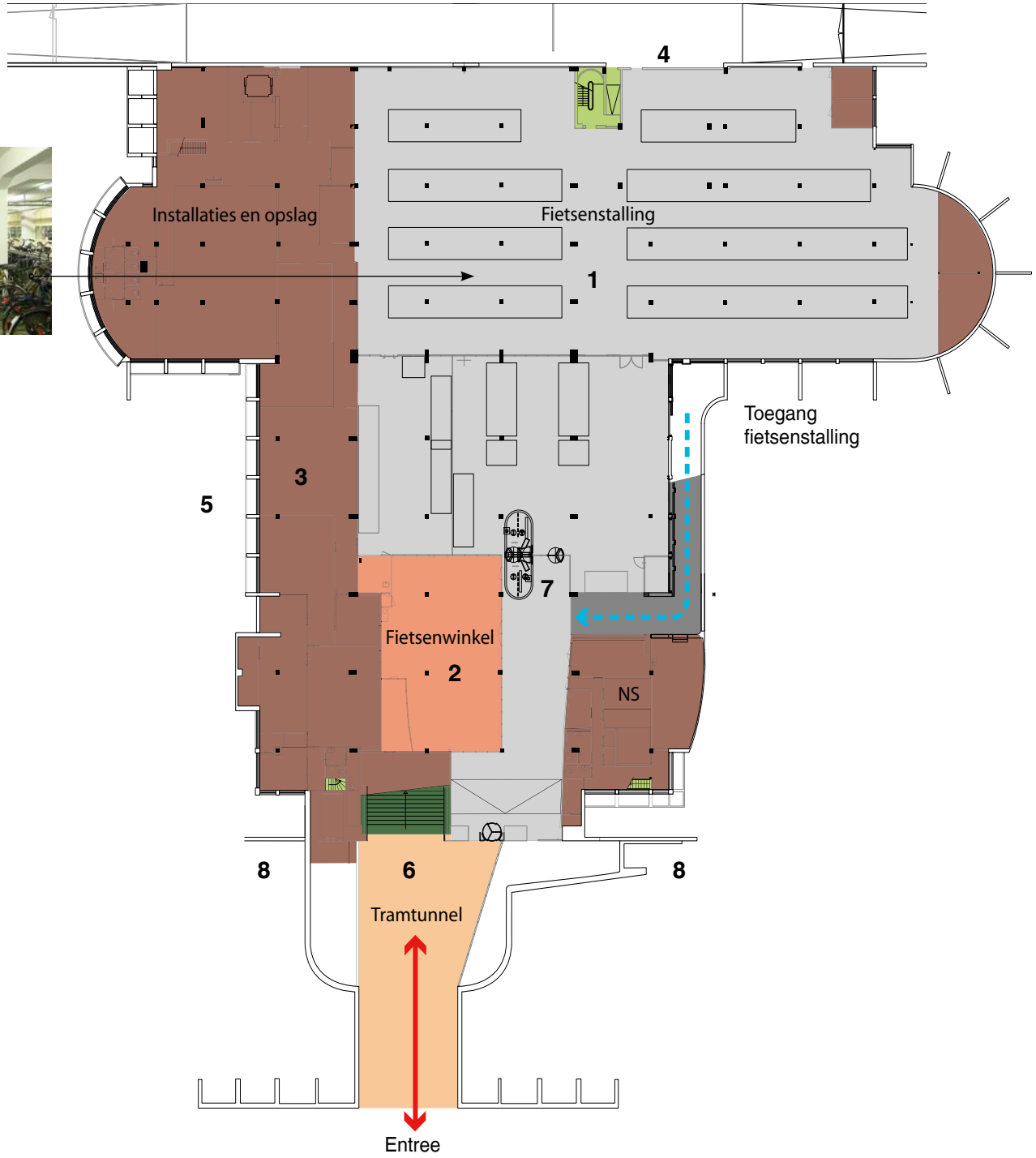
Functies Amsterdam Amstel 1939

- Stationshal
- Bagage
- Tramtunnel
- Reizigersvoorzieningen
- Personeelsruimten
- Toegang passagiers
- Toegang personeel
- Fietsenhelling
- Fietsenstalling
- Daklicht
- Entree
- Fietsroute
- Bagageroute

N

2011 KELDER





WIJZIGINGEN

1 Uitbreiding fietsparkeerruimte.

2 Toevoeging fietsenwinkel.

3 Uitbreiding technische ruimte.

4 Bagagestroom buiten gebruik.

5 Zuidelijke hellingbaan is verwijderd.

6 Tochtportaal en daklicht in tramtunnel verwijderd.

7 Oorspronkelijk bewakershuisje verdwenen, vervangen door een controlepoort.

8 Trappen van tramtunnel naar buiten (verkeersweg voor station) verdwenen.



1 De uitgebreide fietsenstalling



2 & 7 Toevoeging fietsenwinkel en vervanging controle-/bewakingspoort.



3 Uitbreiding technische ruimte.



4 Bagagestroom buiten gebruik (bagagetunnels nu gedeeltelijk in gebruik door twee schietclubs en als opslagruimte).



5 Noordelijke fietsershellingbaan nu in gebruik als in- en uitgang voor fietsers. Hellingbaan aan zuidzijde is verwijderd.



6 Het tochtportaal in de tramtunnel is verwijderd, de tunnel is versmald met een etalage aan de noordzijde. Daklicht is eveneens verwijderd.



8 De trapontsluiting aan weerszijden van de oostzijde van het station is verwijderd. Aan de linkerkant van de oostgevel is nog de contour van de oorspronkelijke ballustrade bewaard gebleven.

WIJZIGINGEN KELDER

De kelder was oorspronkelijk vooral in gebruik als fietsenstalling, met bijbehorende ontsluiting voor fietsers (hellingbanen). Overige ruimten waren voor technische installaties en voor bagage-afhandeling. De organisatie van de ruimtes is gewijzigd: de bagage-afhandeling is opgeheven en in gebruik genomen voor de stalling van fietsen; de ruimte voor technische installaties is uitgebreid ten koste van een deel van de oorspronkelijke fietsenstalling en van de zuidelijke hellingbaan. Tenslotte is de oorspronkelijke ruimte tussen de bewakersloge en de tramtunnel sterk verkleind door meer technische ruimten en een fietsenwinkel met etalage. De tramtunnel functioneert nog steeds als ondergrondse doorgang van tram naar de stationshal, maar de tochtportalen en de trapontsluiting aan weerszijde van de oostgevel zijn verwijderd.

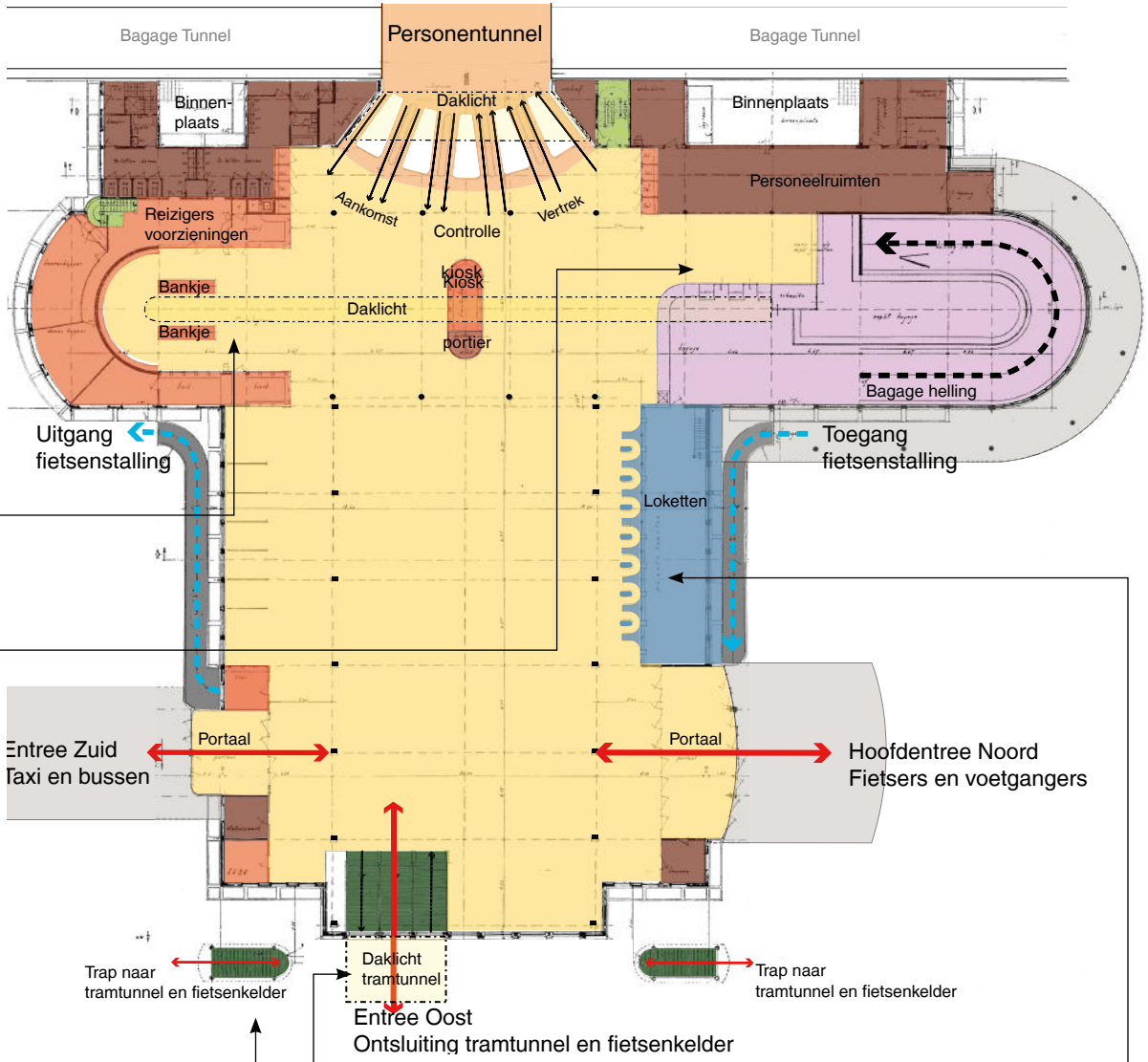
1939 BEGANE GROND











Functies Amsterdam Amstel 1939

- Entree
- Routing
- Stationshal
- Plaatskaarten/ loketten
- Bagage
- Controle en toegang personentunnel
- Reizigersvoorzieningen
- Personeelsruimten
- Toegang passagiers
- Toegang personeel
- Overkapping
- Fietsenhelling
- Daklicht

N



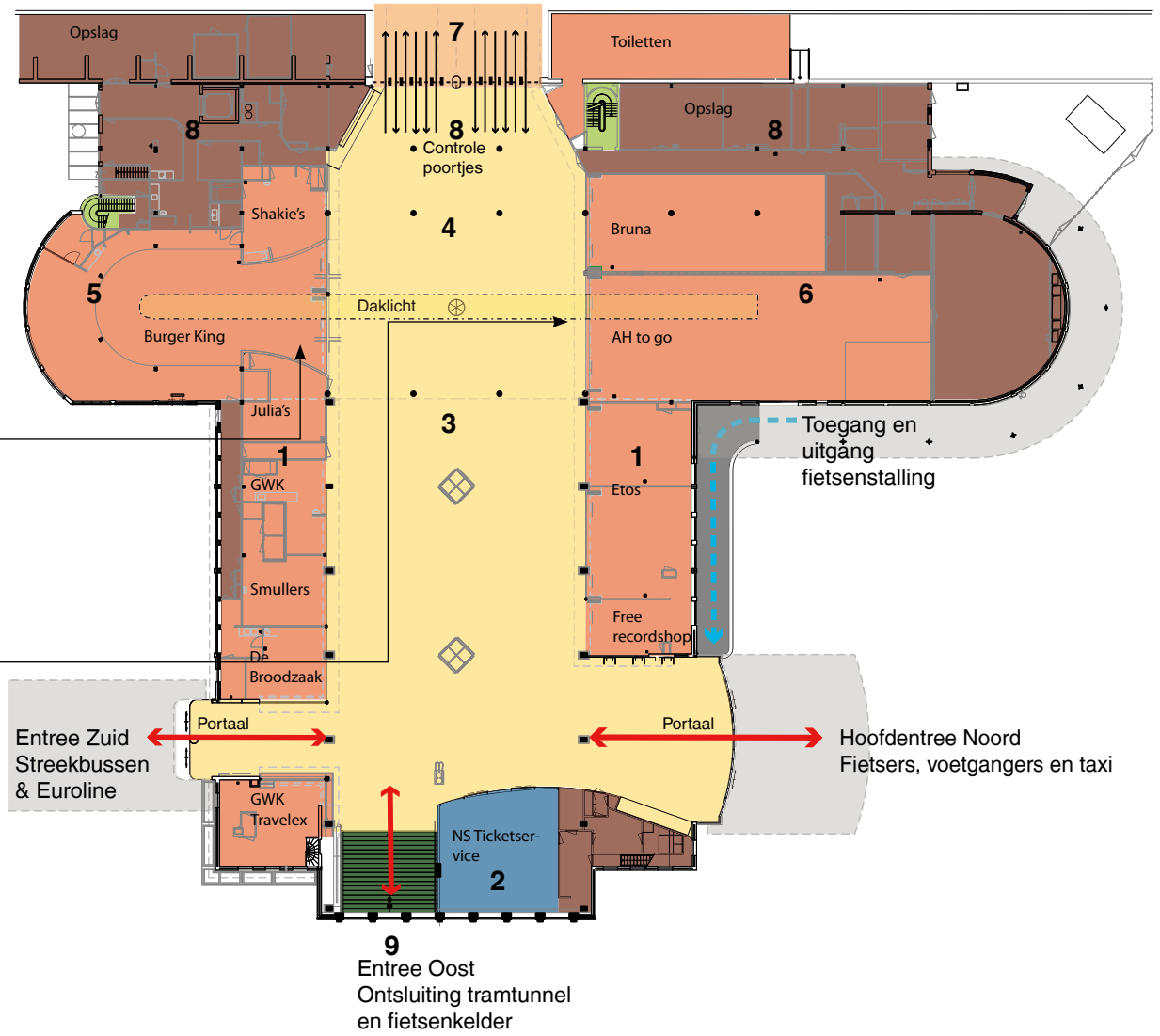
2011 BEGANE GROND











WIJZIGINGEN

1 De oorspronkelijke lage en open ruimte achter de dragende kolommen aan de noord- en zuidwand is dichtgezet door winkelpuien.

2 Nieuw bouwvolume voor de NS Ticket Service tegen de oostwand.

3 Nieuw zitmeubilair centraal in de stationshal.

4 Sloop van kiosk centraal in dwarshal.

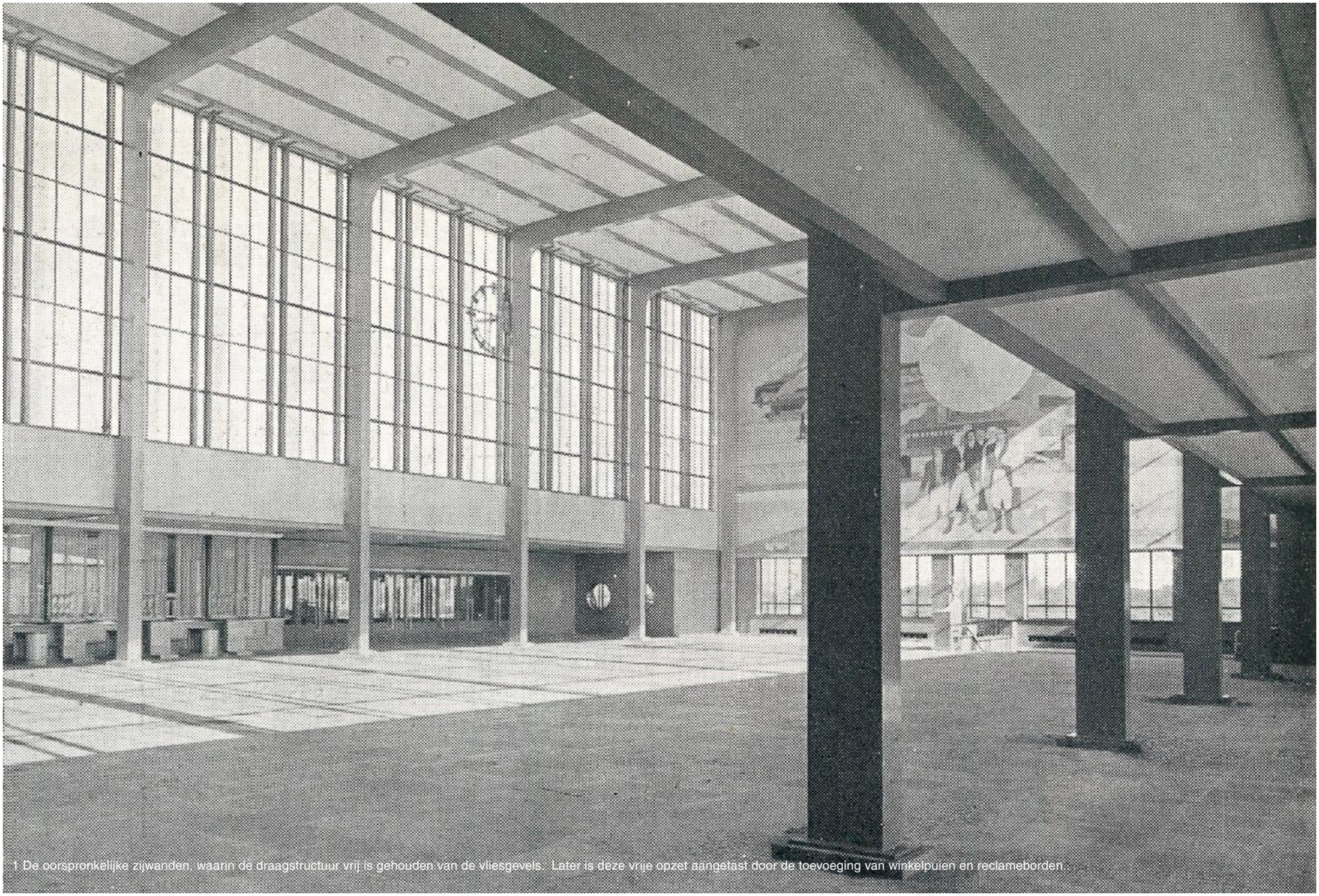
5 Oorspronkelijk afgesloten kapperszaken in linkervleugel afgebroken voor geheel open ruimte voor fastfoodrestaurant (Burger King).

6 Oorspronkelijke bagage-afdeling in rechtervleugel eerst vervangen door telefooncelen en daarna door winkelruimte (Bruna en AH to go).

7 Oorspronkelijke controlepoortjes in toegang naar personentunnel zijn vervangen door controlepoortjes voor OV-chip.

8 Binnenplaatsen overdekt en daklicht boven controle poortjes dichtgezet.

9 Daklicht naar tramtunnel en trapontsluiting verwijderd.



1 De oorspronkelijke zijwanden, waarin de draagstructuur vrij is gehouden van de vliesgevels. Later is deze vrije opzet aangetast door de toevoeging van winkelpuien en reclameborden.



2 Nieuw bouwvolume voor de NS Ticket Service tegen de oostwand.



3 & 4 Nieuw zitmeubilair in de stationshal en sloop kiosk in dwarshal.



5 Oorspronkelijk afgesloten kapperszaken in linkervleugel afgebroken voor geheel open ruimte voor fastfood-restaurant (Burger King).





6 & 7 Oorspronkelijke bagage-afdeling in rechtervleugel vervangen voor winkelruimte en vide is dichtgezet maar ontoegankelijk



7 Oorspronkelijke controlepoortjes personentunnel zijn vervangen



8 Binnenplaatsen overdekt en daklicht boven controlepoortjes dichtgezet.

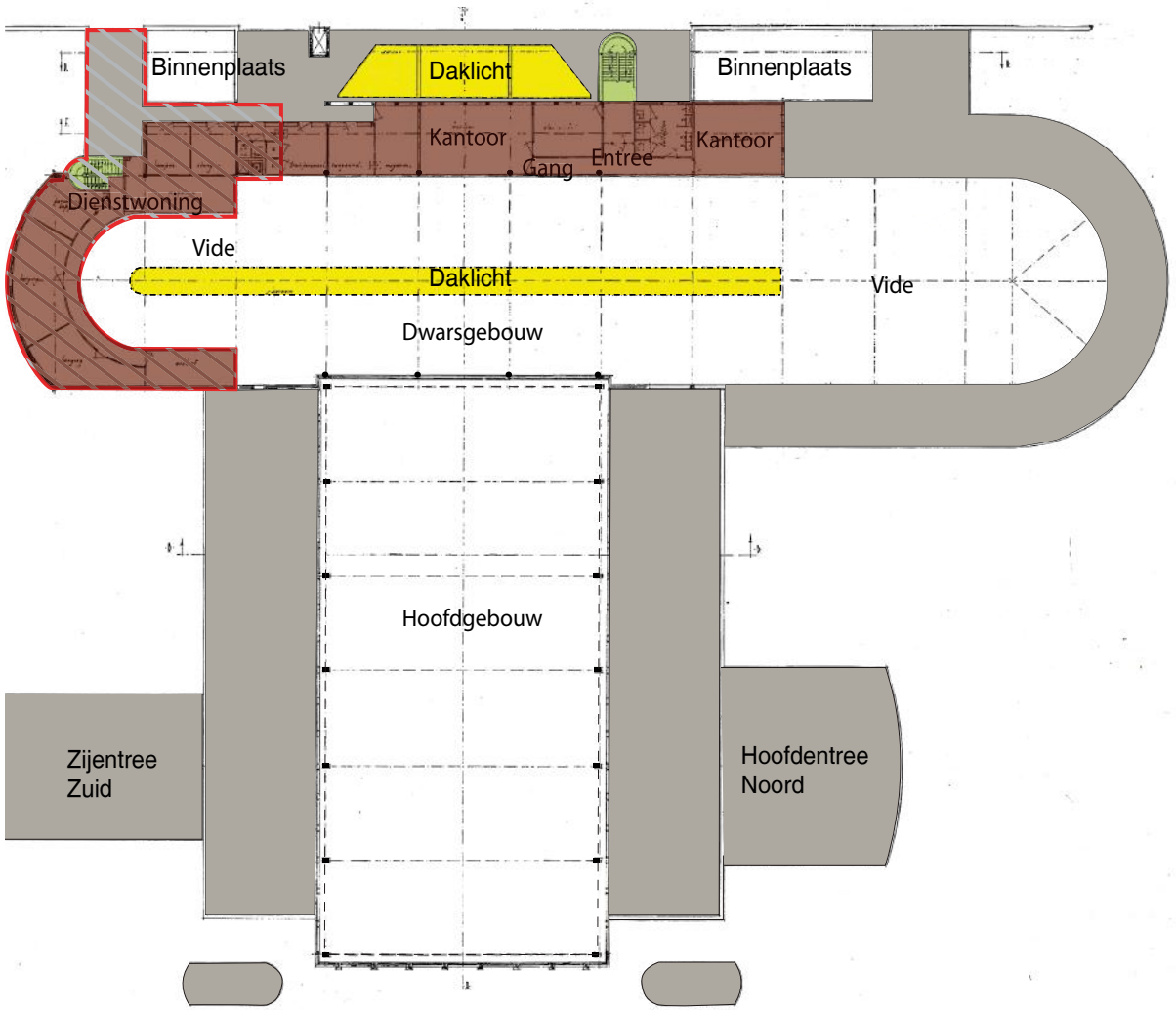


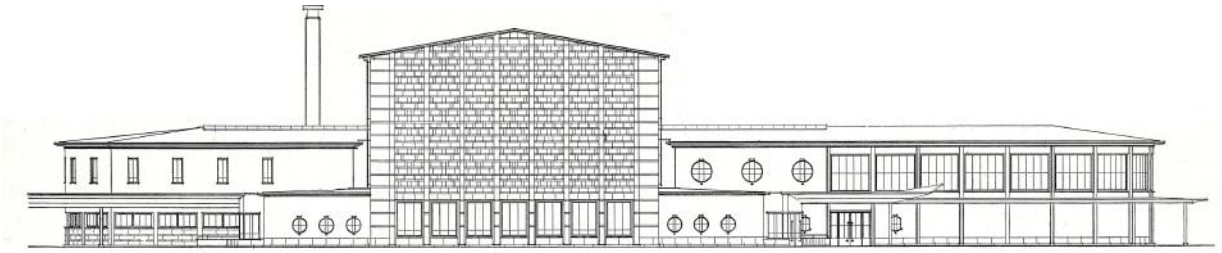
9 Daklicht naar tramtunnel en trapontsluiting verwijderd

WIJZIGINGEN BEGANE GROND

De stationshal had oorspronkelijk een wijds en open karakter, door de lage, maar open ruimten achter de kolommen, de grote hoogte en het grote glasoppervlak. Dit ruimtelijk karakter wordt versterkt door de bijzondere draagconstructie: betonnen spanten met een vliesgevel, die los van de constructie lijkt te staan.
De ruimtelijkheid is aangetast door forse ingrepen, zoals het dichtzetten van de ruimten achter de kolommen, inclusief de vide in de dwarshal, en het plaatsen van doorlopende reclameborden boven de winkels. Verder werden de loketten verplaatst naar een nieuw bouwvolume aan de oostwand van de stationshal. Tenslotte is centraal in de hal recent nieuw zitmeubilair geplaatst voor de wachtende reiziger. Dit strookt niet geheel met het oorspronkelijke concept van Schelling, dat de reizigersvoorzieningen geen obstakel mochten vormen voor de reizigersstromen.

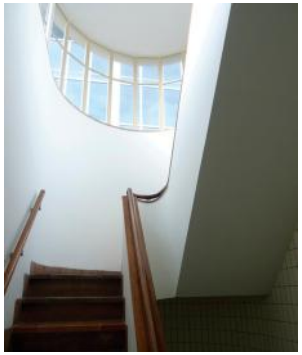
1939 1STE VERDIEPING





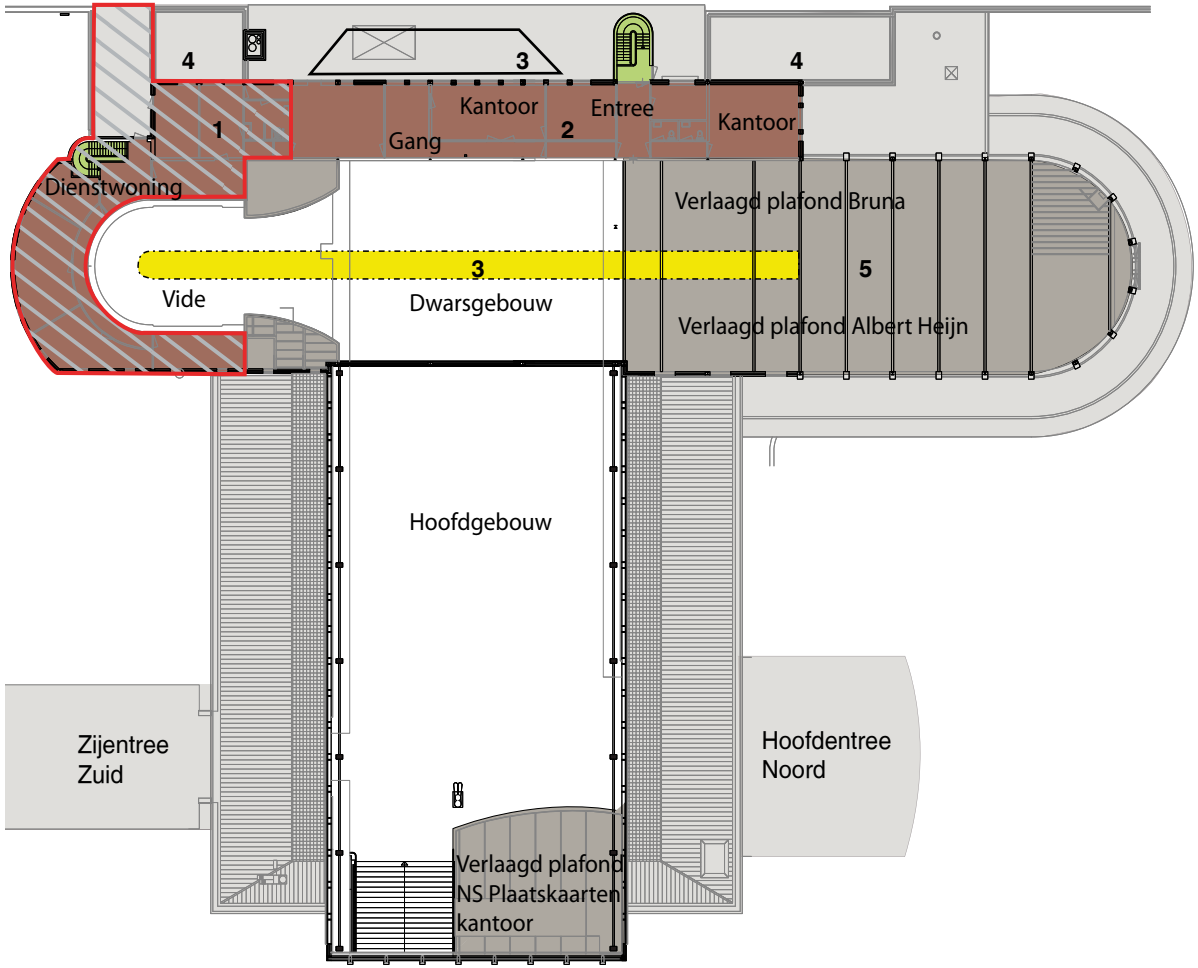


2011 1STE VERDIEPING









WIJZIGINGEN

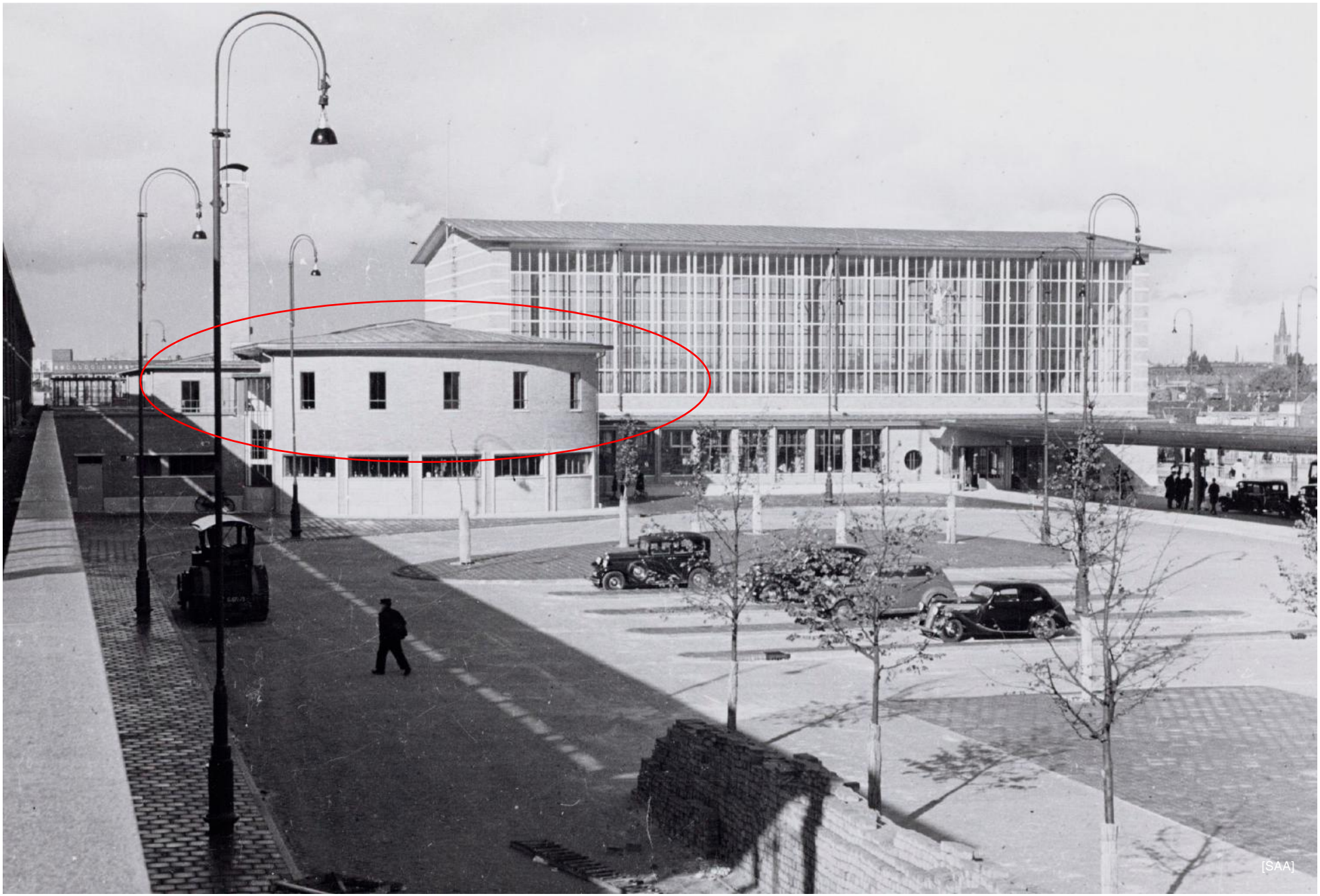
1 Personeelswoning is sinds 2010 niet meer in gebruik en staat leeg.

2 Personeelskantoren worden minimaal gebruikt en staan grotendeels leeg.

3. Daklicht in verbindingsstuk tussen dwarshal en perrontunnel, is dichtgezet. Daklicht in de dwarsbeuk is nog steeds aanwezig, maar onderbroken door het verlaagde plafond van de AH to go en Bruna en de rolluiken van de Burger King.

4. Binnenplaatsen zijn dichtgezet.

5. De vide in de rechter zijvleugel is dichtgezet, door het plafond van de Bruna en AH to go.


[SAA]





1 Personeelswoning is sinds 2010 niet meer in gebruik en staat leeg (op foto links aangegegeven met een rode cirkel)



2 Personeelskantoren worden minimaal gebruikt en staan grotendeels leeg.



3. Daklicht in verbindingsstuk tussen dwarshal en perrontunnel, is dichtgezet.



4 Binnenplaatsen zijn dichtgezet.





5 De vide in de rechterzijvleugel is dichtgezet, door het plafond van de Bruna en AH to go, maar is ontoegankelijk.

WIJZIGINGEN EERSTE VERDIEPING

De eerste verdieping is altijd in gebruik geweest als dienstwoning en personeelskantoren/opslag. Sinds een jaar staat de personeelswoning leeg, ook worden de kantoren op deze verdieping minimaal gebruikt. De binnenplaatsen zijn dichtgezet, evenals het daklicht boven de controlepoortjes. Op het dak zijn zonnepanelen geplaatst voor het opwekken van energie voor de perronzuilen. In de dwarsbeuk is de vide in de rechter zijvleugel dichtgezet door het verlaagde plafond (niet dragend) van de AH to go en Bruna. Door het dichtzetten van deze vide is de oorspronkelijke ruimtelijkheid verloren gegaan en wordt het licht dat door het grote raamoppervlak in deze ruimte binnenvalt, tegengehouden. De ruimte is nu ontoegankelijk en onbenut.

VOOR (1939) EN NA (2011)



Opening in dwarshal: oorspronkelijke toegang naar de bagagetunnel en in de jaren zestig en zeventig toegang voor auto's naar de autoslaaptrein.



Opening in dwarsbeuk aan de noordzijde station: de opening is dichtgezet en beplakt evenals de ovale raamkozijnen, achter deze ruimte bevind zich nu de AH to Go.



Trapentree vanuit de tramtunnel aan oostgevel.



Trapentree vanuit de tramtunnel aan oostgevel: in de open ruimte naast de trap is NS Ticket & Service geplaatst en het standbeeld is verplaatst.



Verlaagd deel stationshal: onder het verlaagde deel aan de noordzijde bevinden zich de loketten



Verlaagd deel stationshal: tegenwoordig zijn de verlaagde delen aan de noordzijde en zuidzijde opgevuld met winkels; de kolomstructuur wordt onderbroken door reclameborden.



Stationshal: één grote lege open ruimte. [HUA]



Zuidzijde: hier bevond zich een terras. [HUA]



Zuidzijde station [HUA]



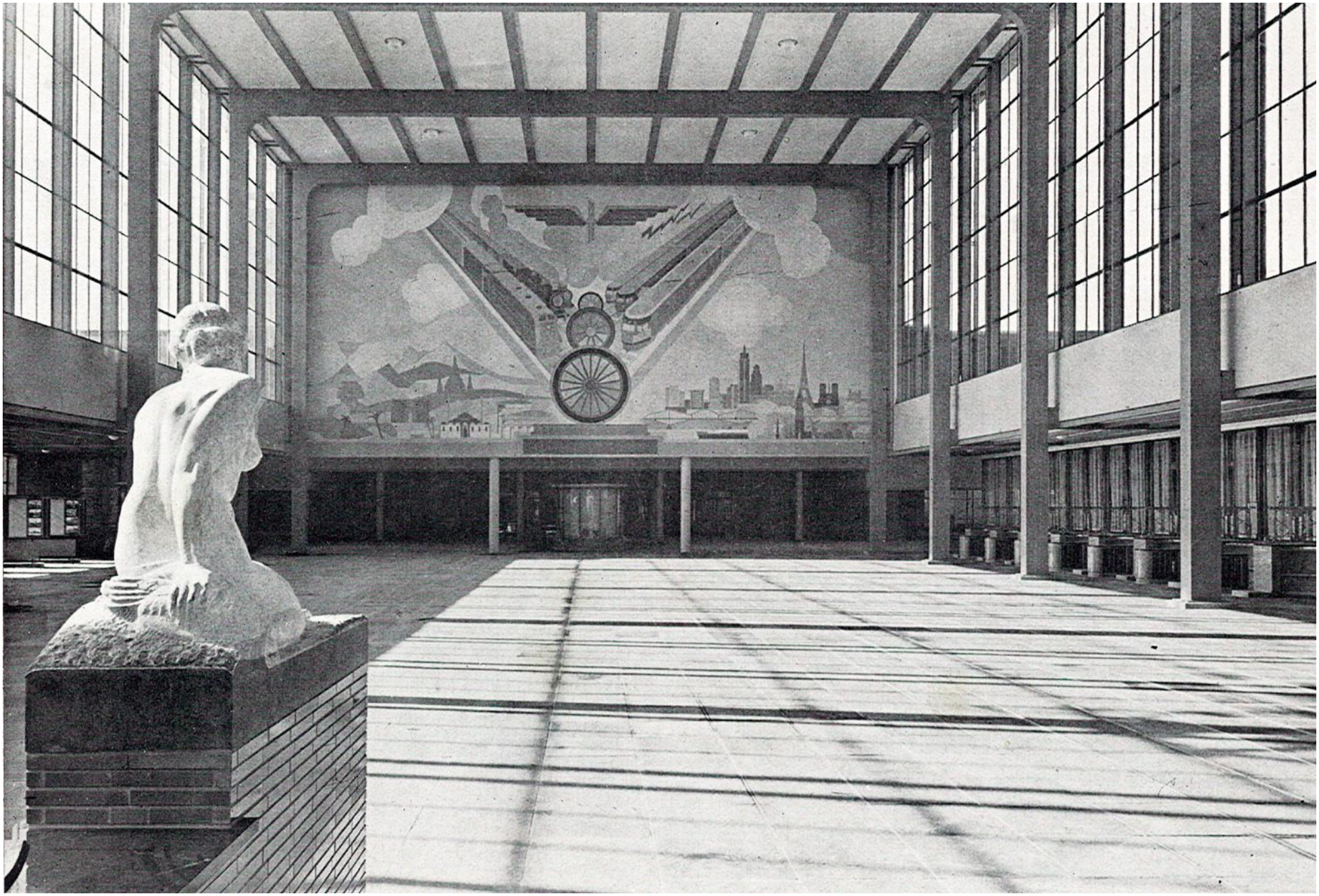
Stationshal: nog steeds één grote open ruimte, maar nu met meubilair in het midden van de ruimte en winkels in de verlaagde zijbeuken.



Zuidzijde: nu afgeschermd met hekken en niet meer direct toegankelijk, ook zijn de vensters aan deze zijde dichtgeplakt door de winkels die zich hierachter bevinden.



Zuidzijde station



OVERZICHT SCHAAL VAN HET HOOFDGEBOUW
DOELMATIG AANKOMEN, WACHTEN EN VERTREKKEN

Concept

Doelmatige inzet van personeel en verwerking van reizigers- en bagagestromen. Routebeleving is gericht op een reeks ruimtes met elk een eigen karakter. In het ontwerp is gebruik gemaakt van ruimtelijkheid, niveauverschillen, kunst en licht. De reiziger wordt als het ware bij de hand genomen en door het station geleid.

Ruimtelijke uitvoering

Het hoofdgebouw is een ruimtelijke opeenvolging van een lichte, hoge en open stationshal via een minder lichte, lagere en brede dwarshal naar een donkere en lage passagierstunnel.
De detaillering benadrukt de ruimtelijke eigenschappen van de opeenvolgende ruimtes. De draagconstructie van de stationshal leek oorspronkelijk los te staan van de glazen vliesgevel, wat de ruimtelijkheid versterkte. Tegenwoordig zijn de verlaagde delen aan beide zijden van de stationshal dichtgezet met winkels en reclameborden. De draagconstructie lijkt niet meer los te staan van de vliesgevel. Dit wordt nog eens versterkt doordat de draagspanten van de hal eveneens wit zijn geschilderd.
Onderdeel van de ontworpen route was het spel met licht en donker. Dit bereikte een climax in de overgang van de donkere tunnel naar de open en lichte stationshal. Zo bevond er zich een daklicht aan het einde van de passagierstunnel boven de controlepoortjes (tegenwoordig dichtgezet), een lichtstraat in de dwarshal en een grote, hoge glazen vliesgevel in de stationshal.
De overgang van de grote hal naar de dwarshal wordt gemarkeerd door de aanwezigheid van grootse wandschilderingen.

Ruimtelijke erfenis

De opeenvolging van ruimtes is aangetast door wijzigingen in het ruimtelijk karakter van de ruimtes en door wijzigingen op kleinere schaal. In de stationshal is het ruimtelijk karakter aangetast door het dichtzetten van de ruimtes achter de draagconstructie met winkels en door NS Tickets & Service. Op kleine schaal zijn wijzigingen als reclameborden en vast meubilair centraal in de hal van invloed geweest.
In de dwarshal is het ruimtelijk karakter gewijzigd door het plaatsen van wanden,



Door het dichtzetten van de verlaagde delen in de stationshal gaat een stuk ruimtelijkheid in de hal verloren. Ook lijkt de draagcontructie niet meer los te staan van de vliesgevel, dit wordt nog eens versterkt doordat azowel de draagconstructuie als de vliesgevel in dezelfde kleur wit zijn geschilderd.

veiligheidshekken en een verlaagd plafond in de rechtervleugel t.b.v. de aanwezige horeca en winkels. Hierdoor worden de lichtstraat en de halfronde beëindiging van de raampartij onderbroken. Door het dichtzetten van het daklicht boven de controlepoortjes en de vele ingrepen in de personentunnel (nieuwe bekleding plafond en constructie, grote lichtbakken, reclame en bewegwijzering), doet de tunnel nog donkerder en benauwder aan dan in het oorspronkelijk ontwerp.

Conclusie

Het ruimtelijke concept voor een stationsgebouw waar alle reizigers zich doelmatig van stad naar trein verplaatsen is nog herkenbaar maar sterk gewijzigd (en aangetast). De ruimtelijkheid wordt bepaald door hoogte- en breedteverhoudingen, niveauverschillen en licht. Deze basiswaarden zijn in de stationshal en dwarshal in meer of mindere mate verloren gegaan.


AMSTERDAM
AMSTELSTATION
2DE PERRON
Swift



SCHAAL VAN ‘T SPOOR

GOEDE TOEGANG EN OVERZICHT VOOR DE REIZIGERS

Concept

Het spoorgedeelte achter het hoofdgebouw bestaat uit de personentunnel met trappen en liften naar de perrons; de bagagetunnels met hellingbanen en liften; de perrons met wachtruimten; en de overkapping over een groot deel van het perron. Het uitgangspunt wat betreft het scheiden van de reizigers- en bagagestromen werd in het spoorgedeelte streng doorgevoerd. De bagage werd in de dwarshal ingenomen en verdween dan via de kelder naar een eigen tunnelstelsel onder de sporen en perrons. Pas aan het einde van de perrons kwam de bagage weer omhoog. De bagageliften waren aparte bouwwerken op de uiteinden van de perrons (zie p. 16). De reizigers gingen door de personentunnel via trappen of hellingbanen naast de trappen naar de perrons. De hellingbaan was een vooroorlogse vervanging van een personenlift en was volgens de architecten bedoeld voor zowel ‘gebrekkigen, ouden van dagen, en aankomende reizigers, die hun fiets aan den trein in ontvangst hebben genomen.’ (*Bouwkundig Weekblad* 1938).

Om de perrons ruimtelijk en overzichtelijk te houden, net als de grootse en weidse stationshal, werden op de perrons vooral bouwwerken voor reizigers geplaatst (wachtruimten, restauratie, toiletten) en niet voor spoorwegpersoneel. De dienstruimten werden daarom ondergebracht in de dwarshal van het hoofdgebouw. De perrongebouwen waren net als de stationshal gebouwtjes met een ruimtelijk en licht karakter door de ranke constructie en het gebruik van glas.

De perrons waren voor het grootste deel overdekt met een zelfstandige overkapping. De overkapping wijkt af van de gangbare vooroorlogse overkappingen. Voor kleine stations was er of geen of een heel bescheiden afdak, vaak aan het stationsgebouw vast en alleen het perron overdekkend. Grote stations hadden grote en hoge overkappingen met boogvormige spanten. De afmetingen waren zodanig dat meerdere sporen overkapt werden en dat de stoom van de stoomtreinen de reizigers op de perrons niet hinderde. Voor station Amsterdam Amstel werd een ander soort kap ontworpen: een vlakke en lage kap die alle sporen overdekte. Net als in het stationsgebouw maakte werd gebruik van staal en glas gemaakt om een zelfde ruimtelijk en licht effect te bereiken. Een lage kap betekende minder lichtinval, wat werd ondervangen door lichtstraten boven de perrons en glazen wanden langs het eerste en laatste spoor. Om de stoom van de nog sporadisch rijdende stoomtreinen af te voeren, liepen de glaswanden langs de sporen niet helemaal door tot de overkapping.


TELEFOON

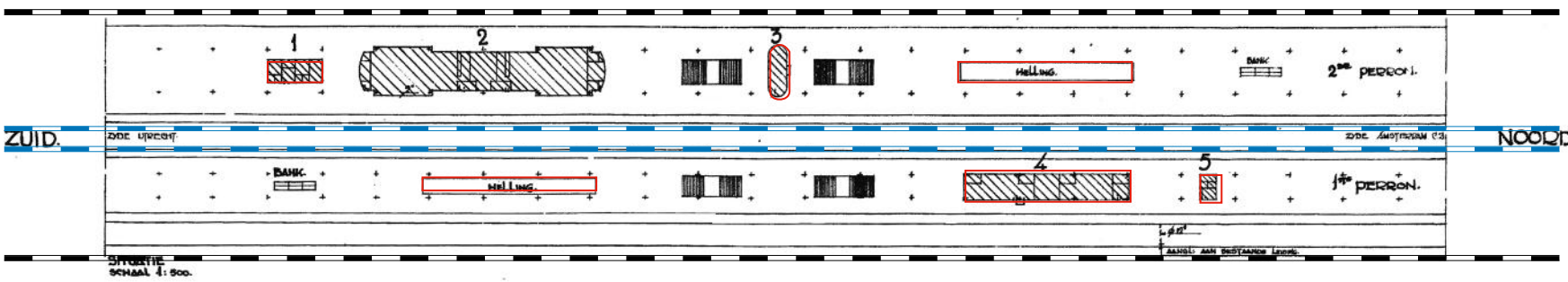




De verharde hellingbaan van de personentunnel naar het perron in gebruik door auto's die vervolgens aan de kop van het perron de autotrein oprijden. [SAA]





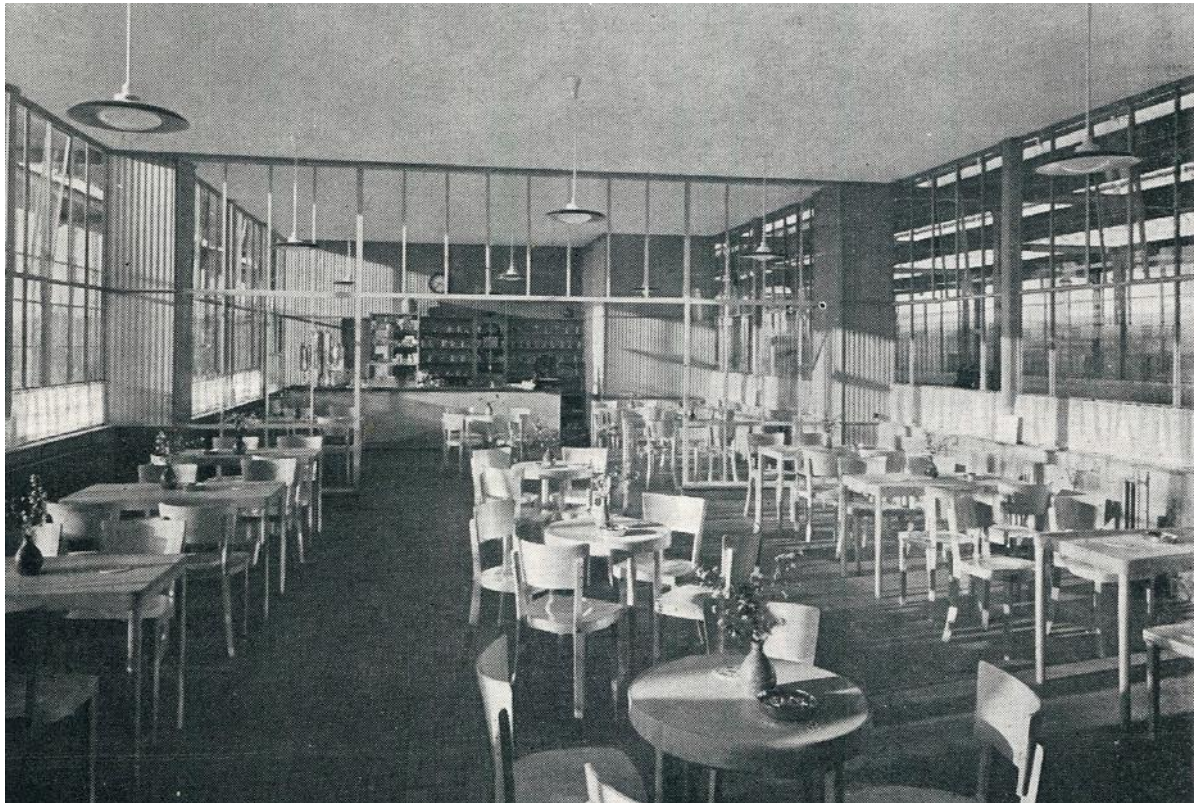


Perron plattegrond met de oorspronkelijke perrongebouwen en treinsporen

1&2 De binnenste treinsporen zijn vervangen door twee metrosporen. De perrongebouwen 1, 3, 4 en 5 zijn verwijderd, evenals de hellingbanen (allen in rood gemarkeerd). De trappen werden vervangen door roltrappen.



Alleen perrongebouw 2 is bewaard gebleven.



De restauratie op het tweede perron in 1939. [*Bouwkundig Weekblad* 1939

Wijzigingen

Perrons

1 Vervanging van twee treinsporen door metrosporen.
2 Hellingbaan van personentunnel naar perron afgebroken.
3 Bagageliften aan uiteinde perron afgebroken.
4 Roltrap gebouwd op plaats van vaste trap.
5 Eerste perron: sloop van oorspronkelijke wachtruimten.
6 Tweede perron: sloop van toiletgebouw voor bouw van dienstruimte
7. Restauratie in perrongebouw 2 is vervangen door een kleine kiosk

Tunnels

8 Doorbraak van de personentunnel tot westelijke entree.
9 Plaatsing van twee liften in de personentunnel.
10 Plaatsing van OV-chippoortjes aan beide kanten van de tunnel.
11 Bekleding van kolommen, verlaging van het plafond en toevoegen van wandverlichting.
12 Afsluiting bagagetunnels, herbestemd tot schietbaan.

Overkapping

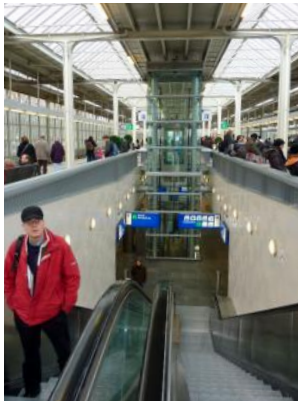
13 Semi-transparante reproductie van schilderingen van Alma op kleiner formaat op het glas aangebracht.



7. Kiosk op de kop van perrongebouw 2 (rest van het gebouw is prive)



8. Westelijke entree door doorbraak personentunnel aan westzijde.



4&8 Lift en roltrap



9, Lift in de personentunnel





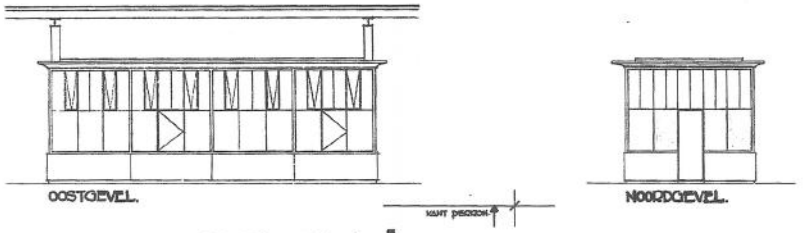
11.Beklede kolom en de verlaaging van het plafond en wandverlichting.



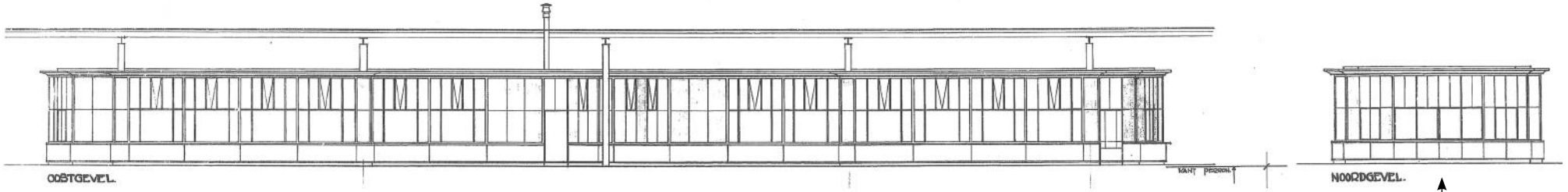
12. Schietbaan Treffers



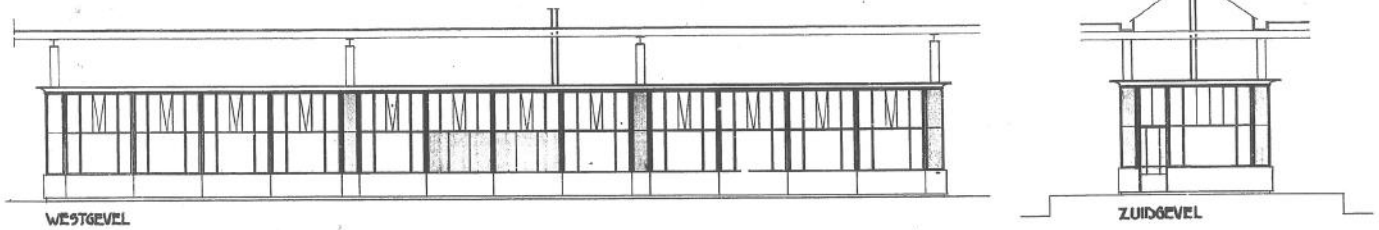
13 Semi-transparante reproductie van schilderingen van Alma op kleiner formaat op het glas aangebracht.



PERRONGEBOUW 1



PERRONGEBOUW 2





PERRONGEBOUW 4



PERRONGEBOUW 5.

De wijzigingen in de personentunnel zijn het meest ingrijpend. De plaatsing van twee liften en de verlaging van het plafond doen afbreuk aan het oorspronkelijke concept, dat voorzag in een ruimtelijke doorgang. Hoewel oorspronkelijk voor de toegang van de tunnel controlepoortjes stonden, staan de huidige OV-chippoortjes verder in de tunnel, wat een nauwer beeld oplevert.

Uit de herbestemming van de bagagetunnel tot schietbanen blijkt de duurzaamheid van het concept: als één van de stromen in het station, in dit geval die van de bagage, overbodig wordt, kan de structuur hiervoor afgesloten worden, zonder dat dit effect heeft op de andere stromen.

De wijzigingen op de perrons beperken zich tot het verdwijnen van wachtruimte, toiletgebouw, hellingbanen en bagageliften.

OVERZICHT SCHAAL VAN HET SPOOR

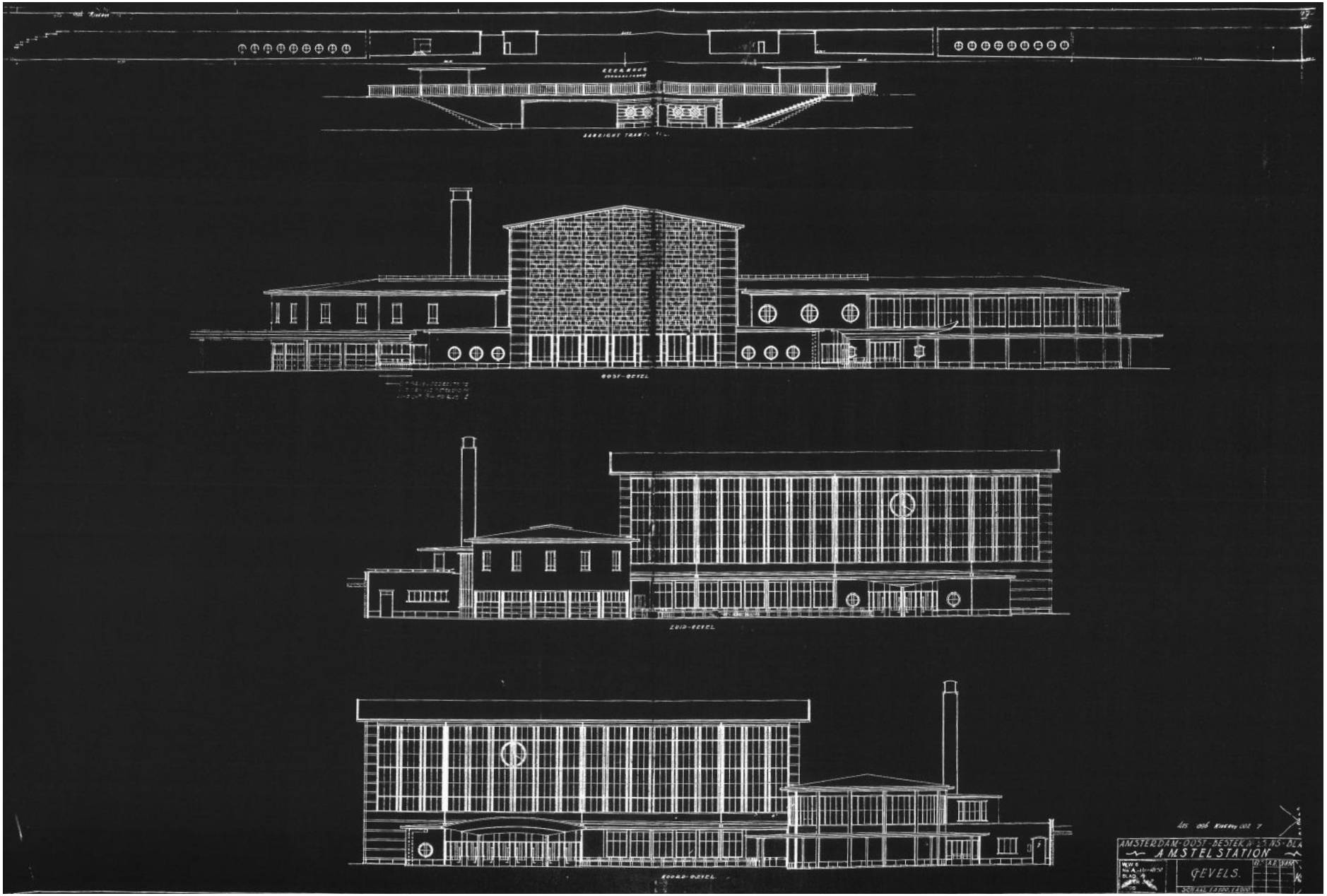
Concept
Het ruimtelijk concept op de schaal van het spoor bestaat uit het scheiden van passagiers- en bagagestromen. Hier werden dezelfde ontwerp instrumenten gebruikt als in de stationshal: licht, ruimtelijkheid en niveauverschillen.

Ruimtelijke uitvoering
Reizigers komen van de reizigerstunnel via trappen en hellingbanen naar de perrons. De bagage heeft een eigen route van de kelder van het stationsgebouw via tunnels onder de perrons naar liften aan het einde van de perrons. De perrons hebben eenzelfde ruimtelijkheid als de stationshal door een minimum aan perrongebouwen, met een zeer transparant karakter (staal en glas). De lage, maar door toepassing van glaswanden en lichtstraten lichte overkapping versterkt de ruimtelijke opzet en zet de perrons vol in het licht.

Ruimtelijke erfenis
De bagageroute is niet meer in gebruik. De route voor de reizigers veranderde, van hellingbanen + trappen naar liften + roltrappen, maar bleef in essentie bewaard. Eén perrongebouw (no. 2) is gespaard en heringericht. Wachten en restaureren in de sfeer van toen is er niet meer bij. Wel bleef de lichte en ruimtelijke opzet van de perrons, dankzij de oorspronkelijke kap met lichtstraat. De ruimtelijkheid in de reizigerstunnel is deels verloren gegaan door een verkleining van het profiel. De uitbreiding met een entree aan de achterzijde had daarentegen een positief effect op de ruimtelijkheid.

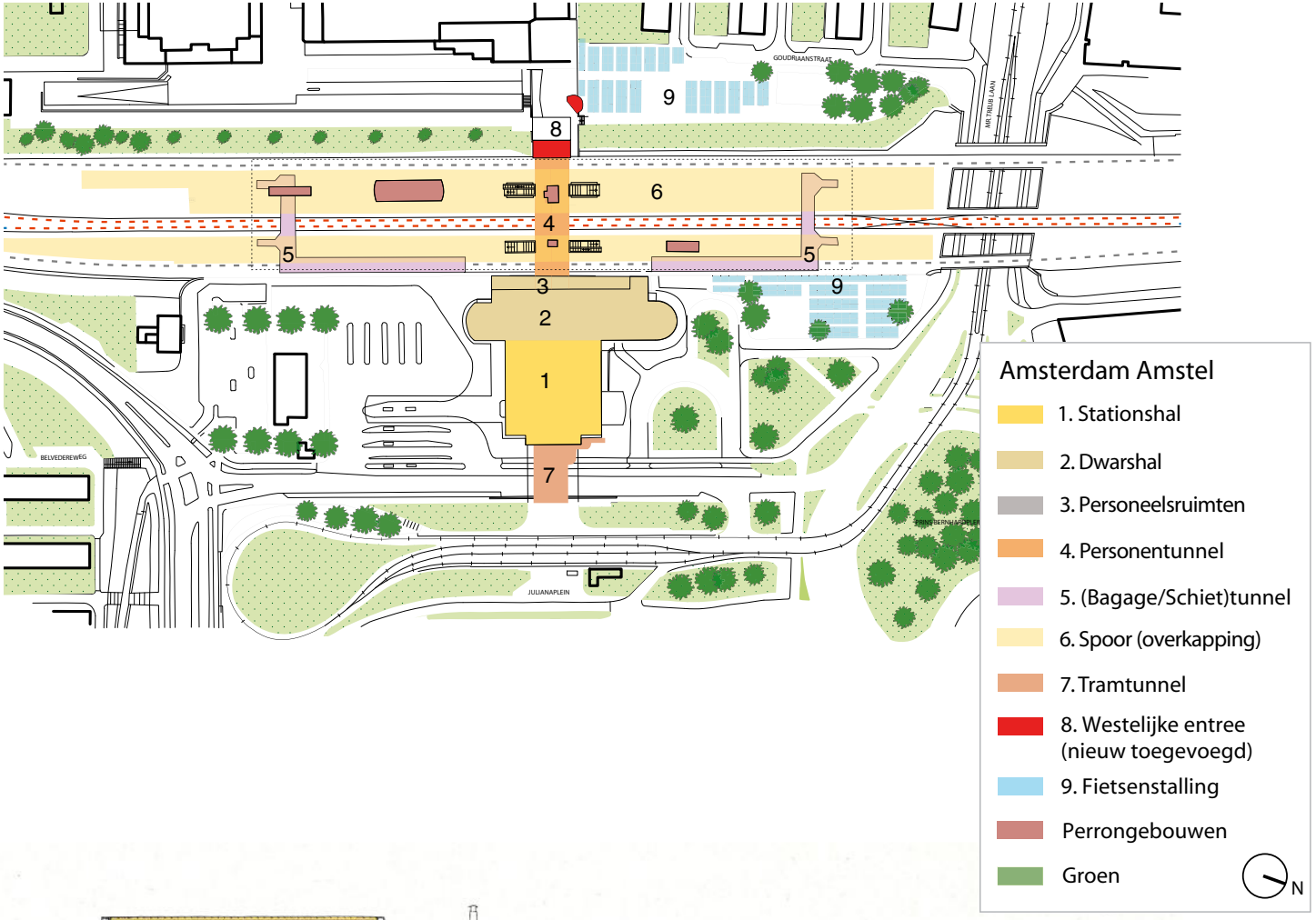
Conclusie
Het oorspronkelijk concept is deels verloren gegaan (verdwenen bagageroute en sloop van perrongebouwen). Maar deze wijzigingen hebben geen nadelig effect op de ruimtelijkheid op de perrons. De beleving van de oorspronkelijke reizigerstunnel is afgenomen door verlaging van het plafond, bekleding van de kolommen en het wegvallen van het (dak)licht aan het einde van de tunnel (bij de stationshal).

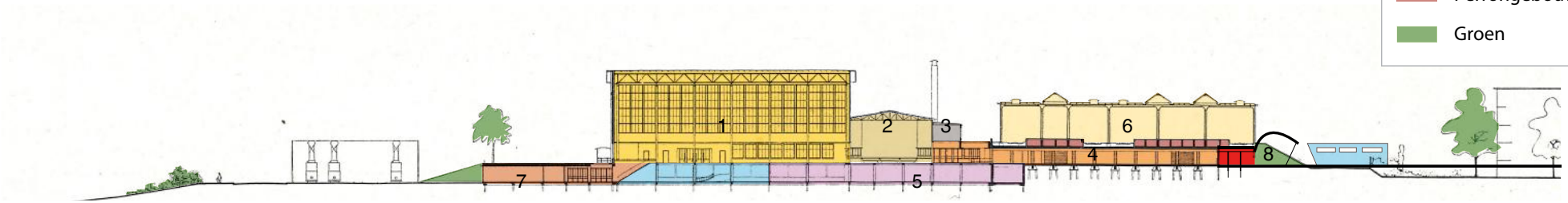
ATLAS STATION AMSTEL



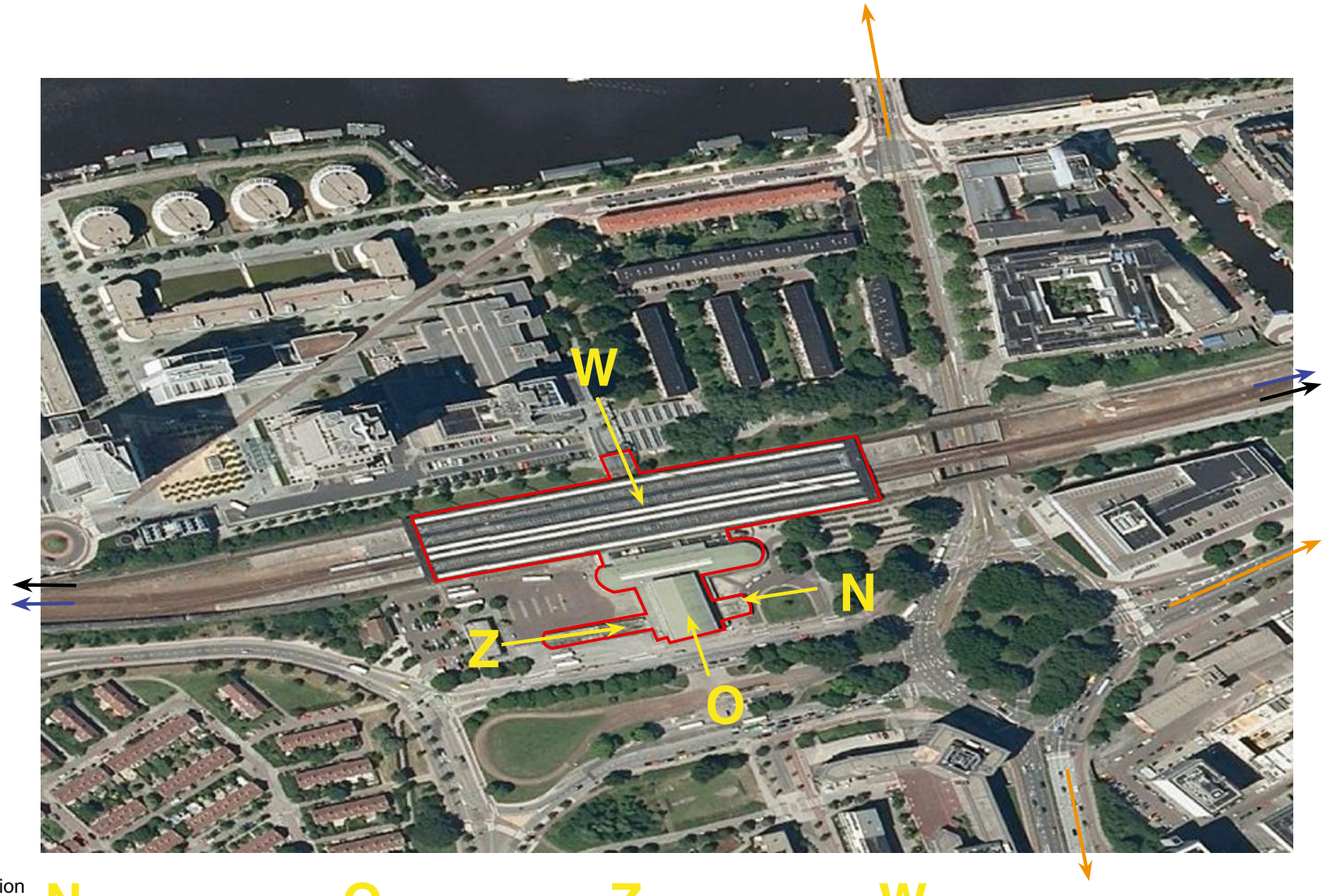
OPBOUW AMSTERDAM AMSTEL

In station Amsterdam Amstel zijn de volgende delen te onderscheiden:
- Stationshal (1): aankomst- en vertrekhal
- Dwarshal (2): overgangszone (wachtruimte)
- Perron en spoor (6): aankomst/vertrek trein en metro
- Personeelsruimte (3): eerste verdieping en alleen toegankelijk voor het personeel.
- Bagage/schiettunnel (5): via kelderniveau verbinding tussen hoofgebouw en perron.
- Personentunnel (4): begane grondverbinding tussen hoofdgebouw, perrons en entree westzijde.
- Tramtunnel (7): verbinding met tram- en fietsenkelder
- Fietsenstalling (9)





ALZIJDIGHEID STATION



Legenda

- Omtrek station
- Trein
- Metro
- Auto
- Entree

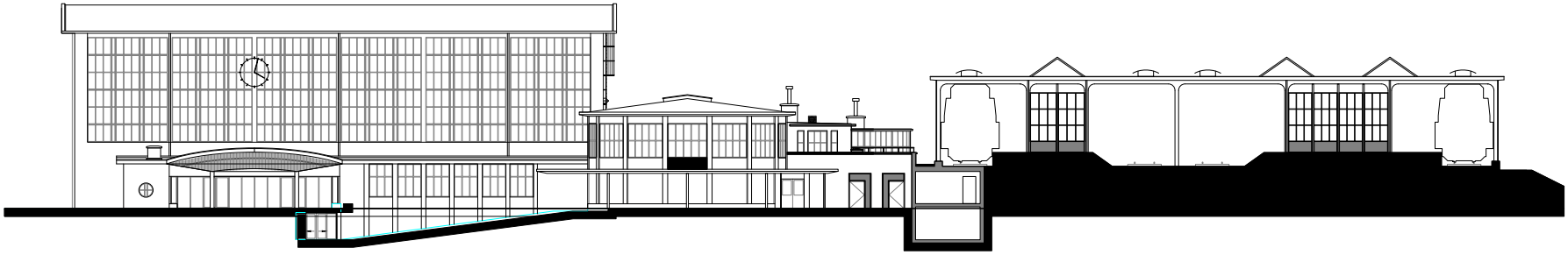
N Noordzijde
Hoofdentree en entree fietsenstalling.

O Oostzijde
Entree tramtunnel

Z Zuidzijde
Entree bussen

W Westzijde
Nieuw toegevoegde entree met een directe verbinding met de treinsporen en de metro.

GEVELS



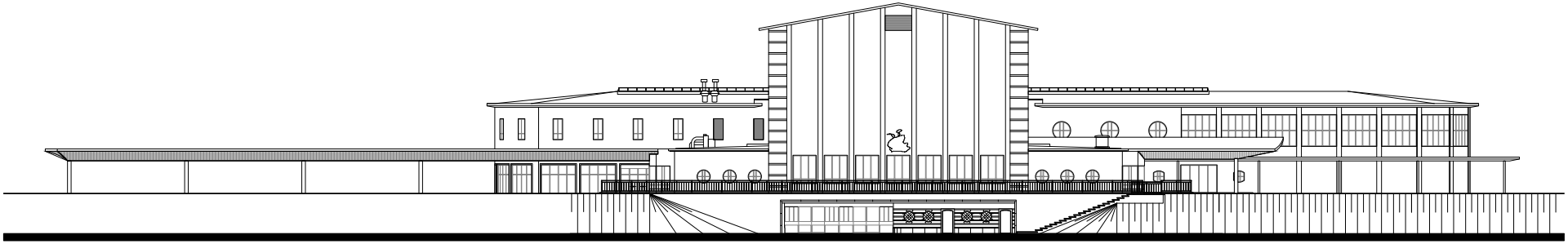
Noordgevel
Hoofdentree en gevel entree fietsenstalling

NOORDGEVEL









Oostgevel
Gevel entree tramtunnel

OOSTGEVEL







GEVELS



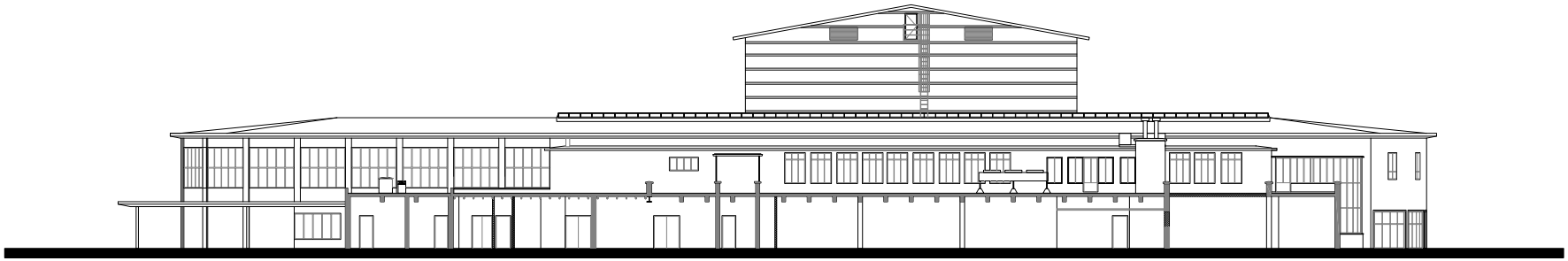
Zuidgevel
Gevel entree bussen

ZUIDGEVEL









Westgevel hoofdgebouw
Doorsnede overgang hoofdgebouw en sporen met passagierstunnel

WESTGEVEL





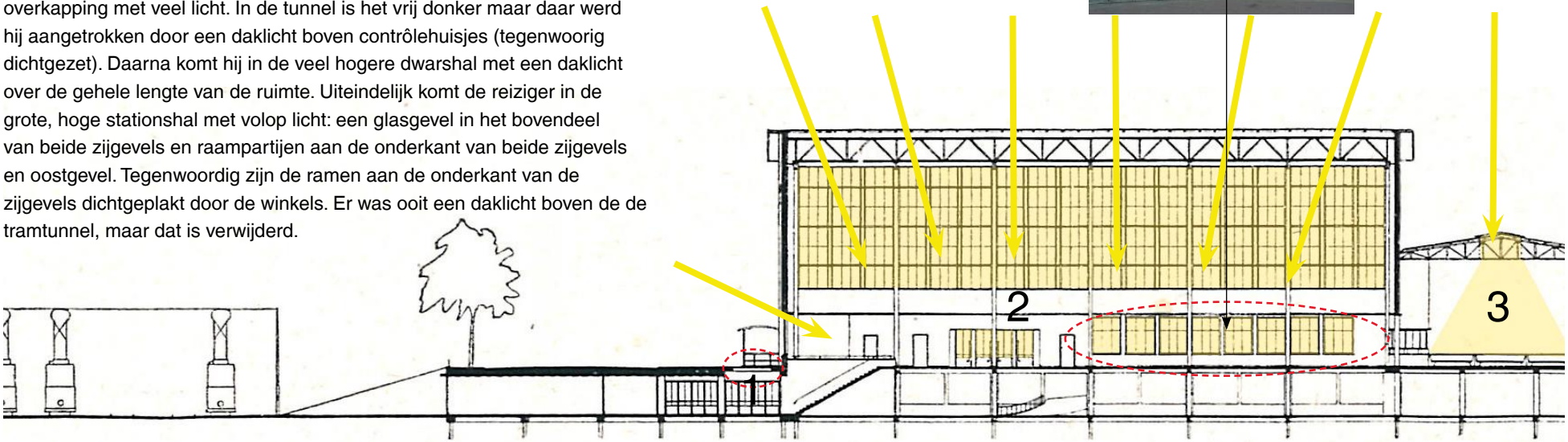


ROUTING BEGELEID DOOR DAGLICHT EN KUNSTLICHT

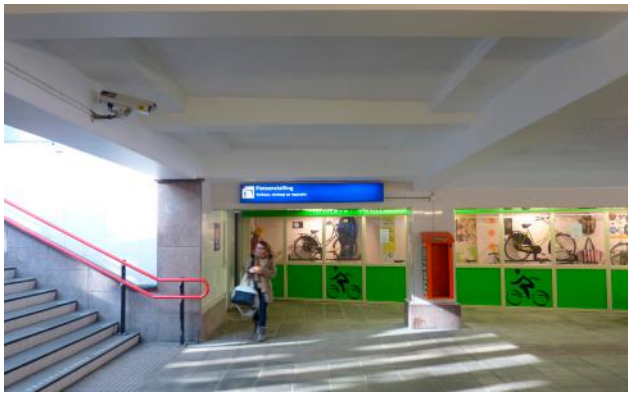
Licht speelt een belangrijke rol in het concept. Het is een bepalend element in de reizigersbeleving, helpt de oriëntatie en markeert de overgangen. Met behulp van daklichten had iedere ruimte zijn eigen daglichttoetreding. Bij aankomst op het perron wordt de reiziger ontvangen onder een ruime overkapping met veel licht. In de tunnel is het vrij donker maar daar werd hij aangetrokken door een daklicht boven contrôlehuisjes (tegenwoorig dichtgezet). Daarna komt hij in de veel hogere dwarshal met een daklicht over de gehele lengte van de ruimte. Uiteindelijk komt de reiziger in de grote, hoge stationshal met volop licht: een glasgevel in het bovendeel van beide zijgevels en raampartijen aan de onderkant van beide zijgevels en oostgevel. Tegenwoordig zijn de ramen aan de onderkant van de zijgevels dichtgeplakt door de winkels. Er was ooit een daklicht boven de de tramtunnel, maar dat is verwijderd.



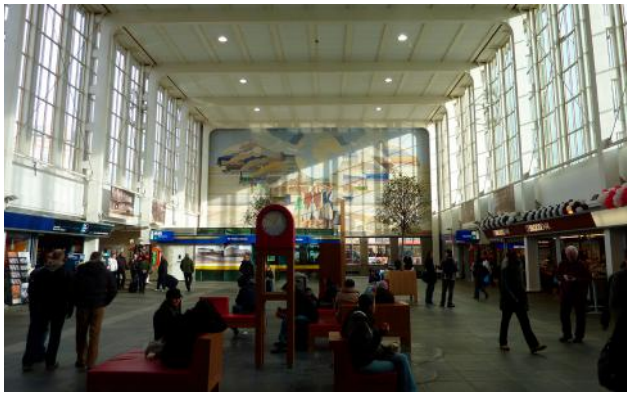
Dichtgeplakte zijramen door winkels



Doorsnede Amsterdam Amstel uit 1939 met het lichtplan in geel en oranje - waarbij cruciale bovenlichten bij de tramtunnel en de personentunnel later zijn dichtgezet. [*Bouwkundig Weekblad* 1939]



1. Tramtunnel: daklicht in tramtunnel is verwijderd.



2. Stationshal: grote glazen gevel aan beide zijden, de raampartijen aan de onderkant zijn dichtgezet door de winkels.

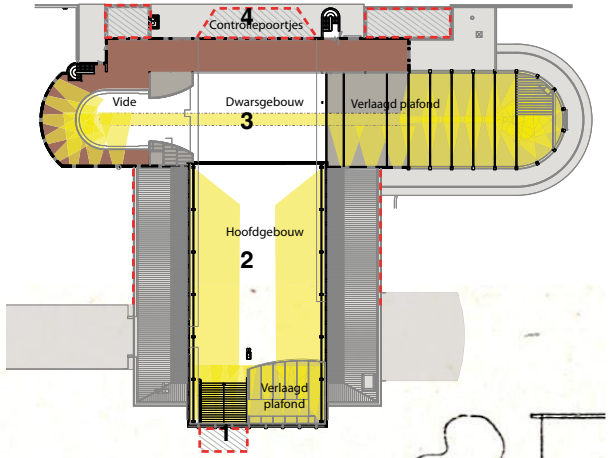


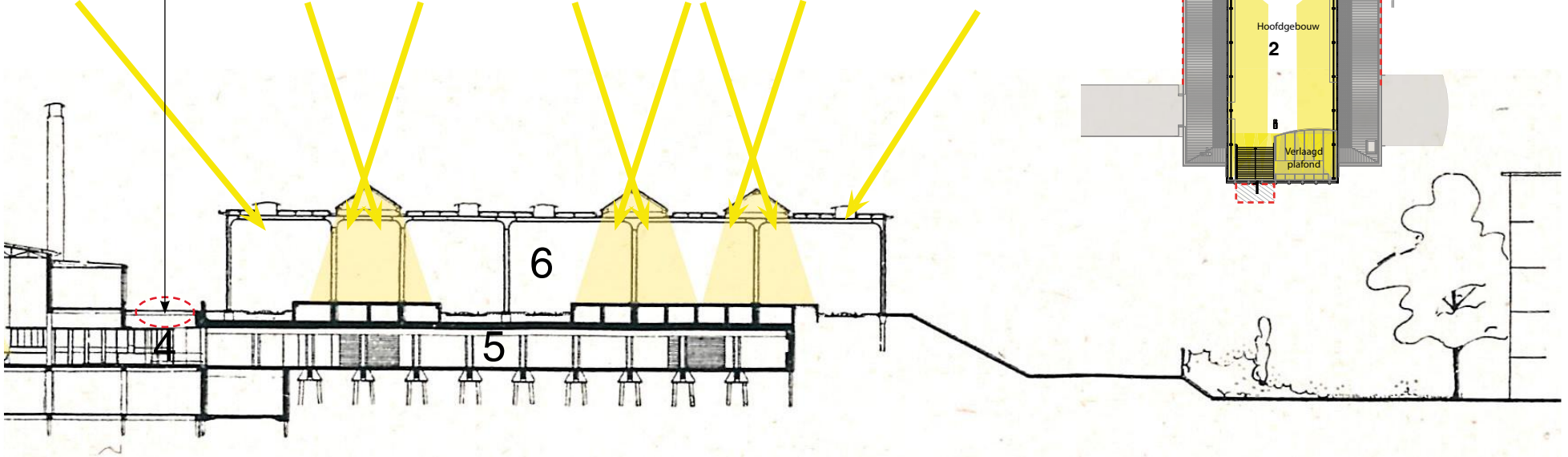
3. Dwarshal: daklicht over de gehele lengte van de dwarshal. Door het verlaagde plafond van de Bruna en AH to go, wordt het daglicht door de grote raampartijen in dit deel tegengehouden.



Dichtgezet daklicht en
binnenplaatsen

Daglichttoetreding
Kunstlicht
Verwijderde daklichten







4. Verlaagd deel boven de controlepoortjes: daklicht is verwijderd.



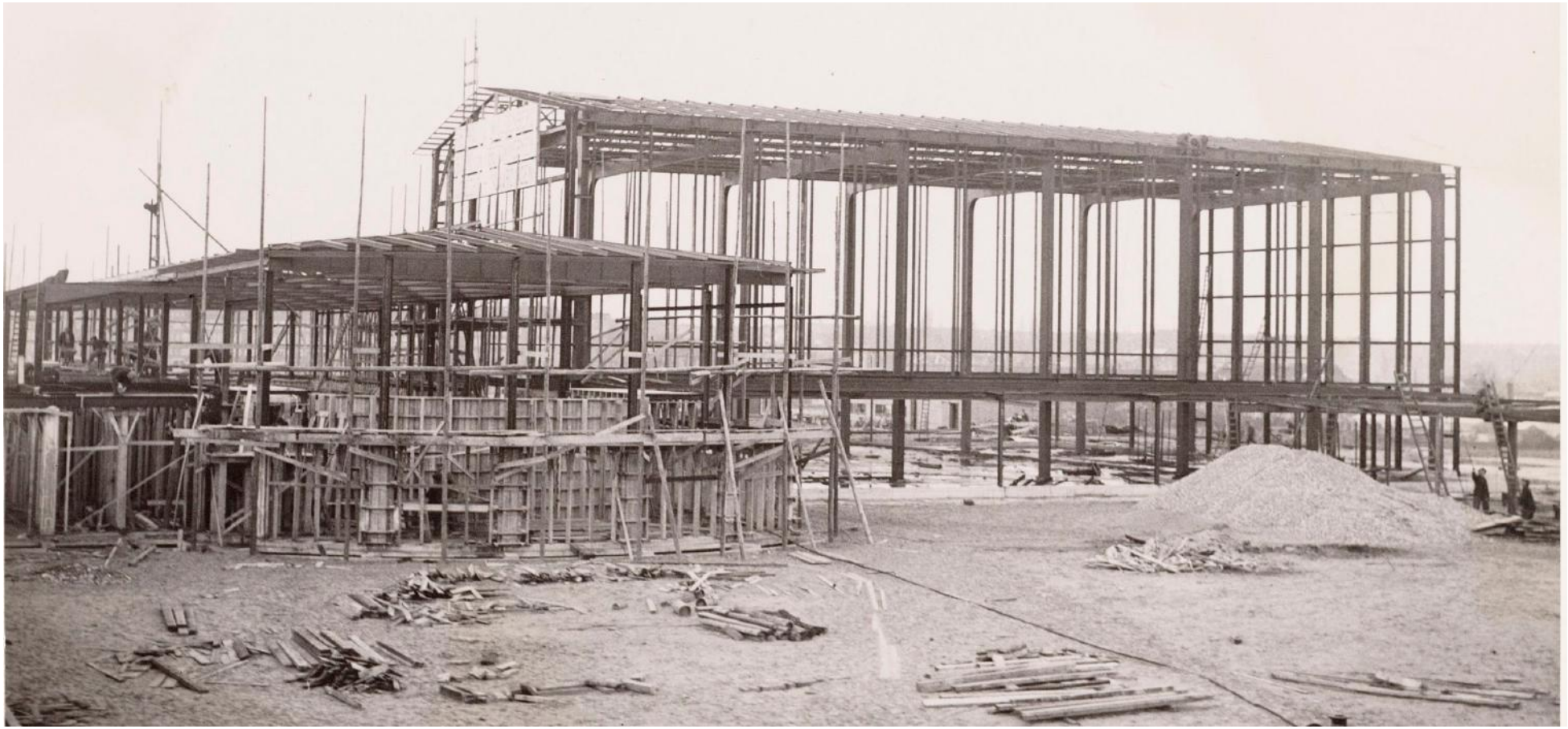
5. Personentunnel: vrij donker en alleen verlicht door kunstlicht.



6. Perron: veel lichtinval door de lichtstraten boven de perrons en glazen wanden langs het eerste en laatste spoor.

CONSTRUCTIE & INRICHTING

Het stationsgebouw is een staalskelet op een betonnen kelder (staal is opgenomen in beton), met grote glaspartijen. Door gebruik te maken van deze ‘moderne’ materialen was het mogelijk een grote overspanning te realiseren met voldoende ruimte voor alle reizigers- en bagagestromen. De hal is opgetrokken uit gelaste stalen portaalspanten met een glazen gevel los van de constructie.



Staalskelet op een betonnen kelder [SAA]

TRAMTUNNEL





De tramtunnel bestaat uit een betonnen constructie, met weinig originele details. Het dakraam is verwijderd, bij binnenkomst in het station is de tunnel versmald en rechtgetrokken. De kolommen van het voormalige portaal staan niet meer los in de ruimte maar zijn in de zuidwand van de tunnel opgenomen en in de noordzijde staan ze bijna tegen de huidige etalages aan. Door deze versmalling is de ruimtelijkheid en bufferzone (werking voormalig portaal) tussen tunnel en station verloren gegaan.

KELDER

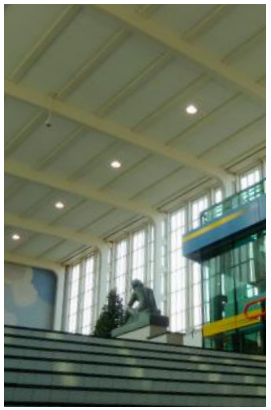
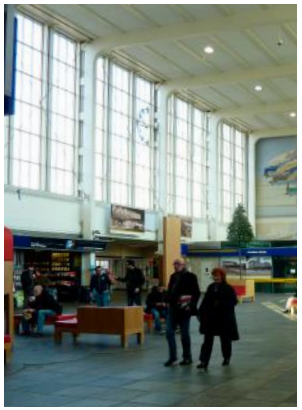


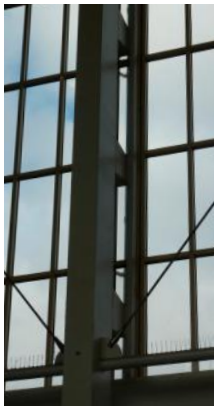




De kelder bestaat uit een karakteristieke betonnen constructie. Grootste gedeelte van de kelder is in gebruik als fietsenstalling. Het oude bagagegedeelte is bij de fietsenstalling getrokken, installatie en opslagruimte is aan de zuidzijde uitgebreid, fietsenwinkel in het midden geplaatst met controle/bewakingspoort, in de hoek (noord-oostzijde) is een ruimte afgeschermd voor NS Ticket & Service met daarnaast een draaideur richting de tramtunnel. Door deze ingrepen is de ruimtelijkheid van de kelder grotendeels verloren gegaan. Ook al is de stalling uitgebreid met de bagageruimte, door de enkele in- en uitgangshelling, en het dichtzetten van verschillende ruimtes is een benauwde entree ruimte ontstaan.

STATIONSHAL

De hal is opgetrokken uit gelaste stalen portaalspanten met een glazen gevel los van de constructie. De gevel van de lage zijdelen van de stationshal zijn opgetrokken uit baksteen met grote raampartijen. Beide zijdelen zijn dichtgezet met winkels, de ramen werden afgeplakt. Hierdoor verminderde het doorzicht en de ruimtelijkheid. De spantencontructie lijkt niet meer los te staan van de gevel. Naast de constructie zijn er nog enkele originele details in de hal te vinden. De vloer is geheel vernieuwd (was Kwartsiet-leisteen) en er zijn vele nieuwe tussenwanden geplaatst, sommige wanden zijn nog bekleed met de originele grijsverglaasde gebakken aardewerk-strips en sommige stalen deuren en vensters zijn behouden.

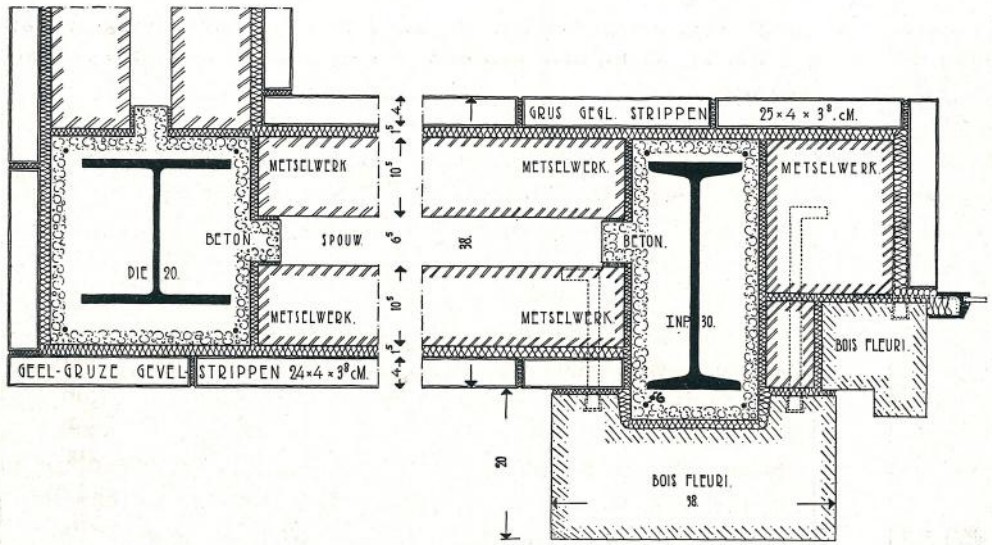
DWARSBEUK



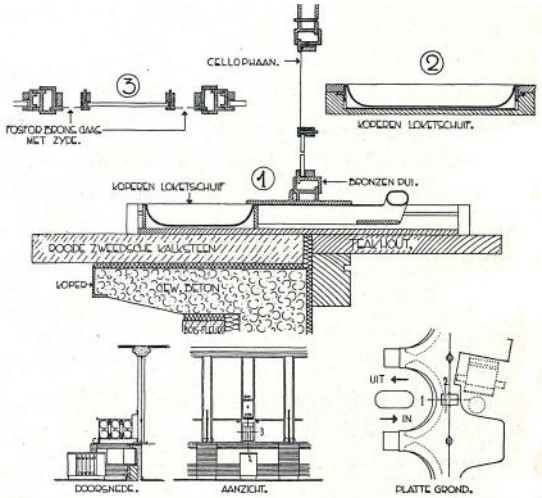





De dwarsbeuk is veel lager dan de stationshal maar evenens opgetrokken uit een stalen contructie en heeft een bakstenen gevel met in grote verschillende raampartijen. Meeste raamkozijnen zijn origineel, sommige zijn vervangen door kunststofkozijnen en meeste glas is vervangen door dubbel glas. De dwarsbeuk bestaat uit verschillende delen: een hoger deel met vide, een verdieping met personeelswoning en kantoren en een lager deel dat de verbinding vormt met de personentunnel. In dit laaste deel is een dakraam verwijderd en het plafond vervangen. Aan al deze delen is gesleuteld, door verschillend materiaalgebruik en plaatsen van nieuwe functies en meubilair. Hierdoor is de samenhang verdwenen, evenals een logische overgang naar de stationshal. De meeste originele details zijn nog te vinden in de dienstruimtes en personeelswoning op de 1ste verdieping waaronder de dienstentree.



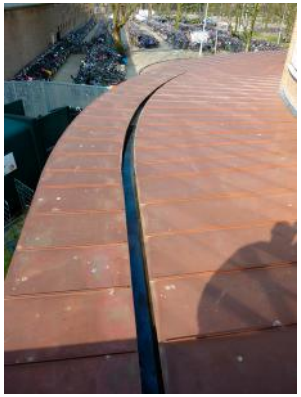
HORIZONTALE DOORSNEDE OVER HET MUURWERK VAN DE GROOTE HAL.



DETAILS VAN DE LOKETTEN

LUIFELS

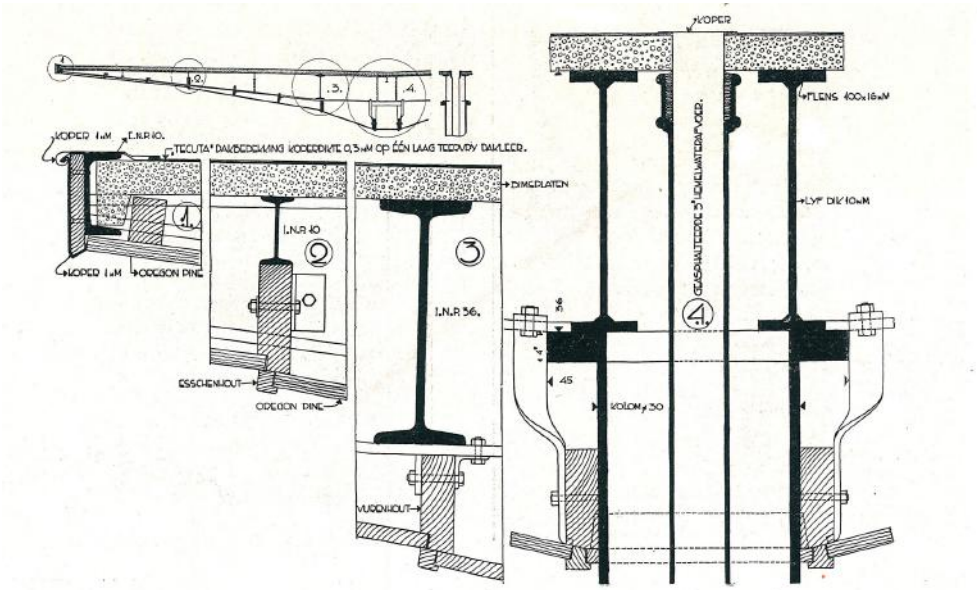




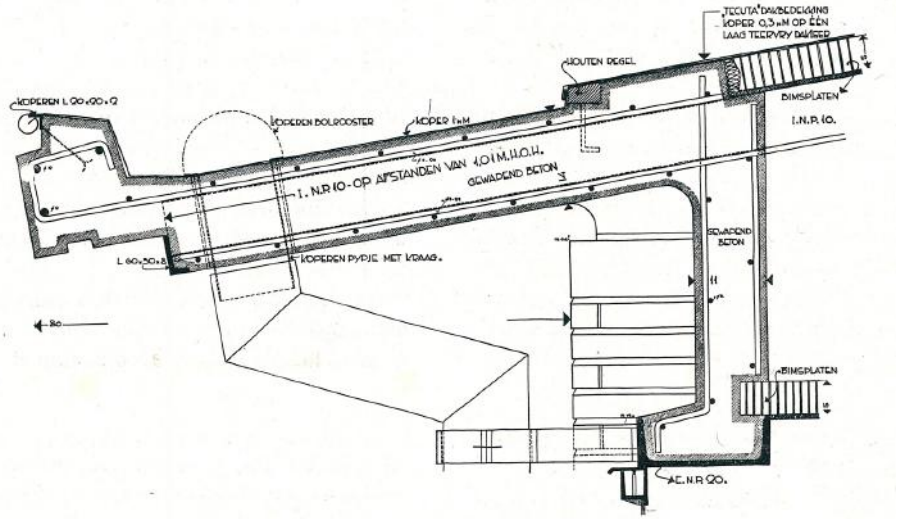




De luifels zijn te vinden boven de Noordentree, Zuidentree en in het rechterdeel van de dwarsbeuk. Alle luifels zijn nog oorspronkelijk en (recentelijk) opnieuw bedekt met koperen dakbedekking. De onderkant is afgewerkt met smalle houten latten.
De luifel aan de westzijde wijkt erg af van de andere entreeluifels qua vormgeving en materialisatie.



DETAILS VAN DE LUIFEL AUTOSTANDPLAATS



DETAIL DAKOVERSTEK GROOTE HAL

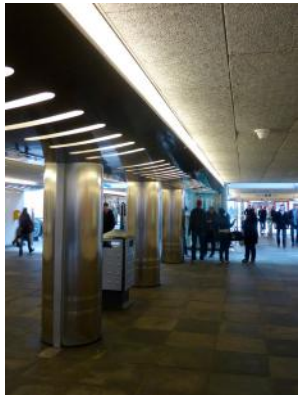
BAGAGETUNNEL






Onder het spoor lopen twee (bagage)tunnels die in elkaars verlengde liggen, tegenwoordig zijn ze van elkaar afgeschermd door een stalen hek en betonnen muur met deur, vroeger stonden ze in open verbinding met elkaar. De tunnels hebben een betonnen constructie en zijn via de kelder en via een deur op de begane grond aan beide zijden (buitenkant) van het spoor te bereiken. De tunnels zijn erg ruim en worden nu voornamelijk gebruikt als opslag en als schietbaan.

PERSONENTUNNEL



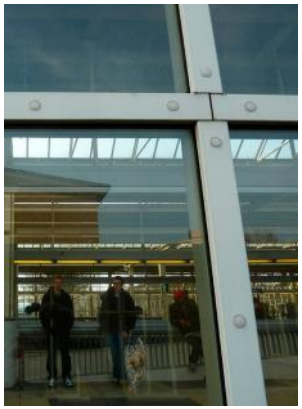
De personentunnel heeft een betonconstructie. In der loop der jaren zijn er vele toevoegingen gedaan in de tunnel. Nieuw is onder meer de materialisatie van de wanden, het brandwerende plafond, beklede kolommen, toevoeging van liften en nieuwe (rol)trappen en het toevoegen van losse elementen (krantenstand, prullenbakken, lichtbakken, reclameborden, bewegwijzering etc.). Al deze toevoegingen samen geven een verrommeld beeld en zijn een aantasting van het oorspronkelijk sobere karakter van de tunnel.

PERRON, SPOREN EN OVERKAPPING









RONDE VENSTERS

In het ontwerp zijn veel ronde vensters opgenomen. Oorspronkelijk waren de kozijnen van staal, maar veel zijn vervangen door kunststof kozijnen, die onderling verschillen.



Venster in tramtunnel met natuurstenenlijst en orginele stalen kozijn





Vensters in de personen- en bagagetunnel hebben allen nog een orgineel stalen kozijn



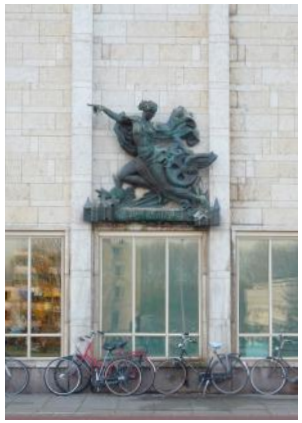
Venster boven de AH to Go. Al deze vensters zijn vervangen door kunststof kozijnen.

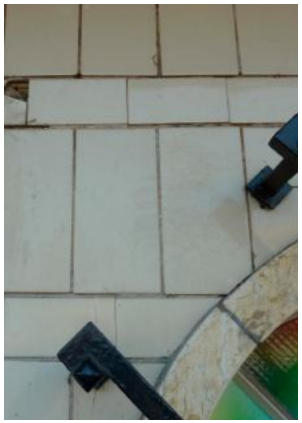


Venster in noordvleugel hoofdgebouw. Het kozijn is vervangen door een kunststof exemplaar en bovendien is de muur opnieuw opgemetseld met een andere baksteen en platte voeg

MATERIALISATIE & KLEURSTELLING

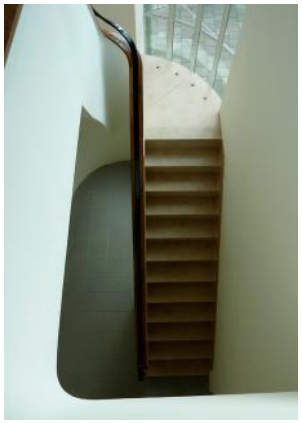
In tegenstelling tot de naoorlogse stations van Schelling werden voor station Amsterdam Amstel relatief veel verschillende materialen gebruikt. De buitengevels bestaan uit een natuurstenen plint met daarboven metselwerk van ranke bakstenen; verschillende soorten bakstenen zijn afgewisseld per geveldeel en worden soms geleed door speklagen van natuursteen. De kopgevel is uitgevoerd in natuursteen in bijzonder verband.
De kozijnen zijn oorspronkelijk van staal, de meeste zijn nog steeds oorspronkelijk maar het glas is vervangen door dubbel glas. Een aantal kozijnen is vervangen door kunststof kozijnen met dubbel glas, wel is vastgehouden aan de oorspronkelijke roedeverdeling en gestreefd naar een ranke detaillering.








Van de oorspronkelijke materialisatie in het interieur is nog maar weinig over gebleven. Veel binnenwanden zijn opnieuw bekleed, evenals de vloeren en plafonds. Nog enkele originele fragmenten van de binnenwandbekleding zijn te vinden in de personeelstoegang in de dwarshal (geglazuurde witte tegels), in de personeelswoning (de roze marmeren trap) en tegen de wanden boven de trap naar de tramtunnel (grijsverglaasde gebakken aardewerkstrips).



KUNST

WANDSCHILDERING EN -MOZAÏEK

Dominant in de stationshal zijn twee grote wandschilderingen op de west- en oostwand, bij voltooiing de grootste van Nederland. De schilderingen zijn het resultaat van een meervoudige opdracht aan vijf kunstenaars, geselecteerd door het Instituut voor Sier- en Nijverheidskunst in Den Haag: P. Alma, G. Hordijk, H. Koolen, G.V.A. Röling, L. Sengers. De opdracht, het maken van een schildering die paste bij het spoorbedrijf, leverde uiteenlopende voorstellingen op. De jury met onder andere professor H. Campendonk van het Instituut en Schelling koos voor het ontwerp van P. Alma (1886-1969), omdat zijn twee voorstellingen eenvoudig waren te begrijpen voor de reizigers die slechts korte tijd in de hal verbleven, maar ook vanwege de kleuren die zeer geschikt werden geacht bij het moderne karakter van het nieuwe station. Op de oostwand schilderde Alma de historische ontwikkeling van de locomotief met op de voorgrond de uitvinders en daarachter de eerste stoommachines tot aan de laatste gestroomlijnde exemplaren. Op de westwand, boven de personentunnel naar de perrons, toonde Alma het resultaat van de technische ontwikkeling: links de oude wereld met stoomlocomotieven en rechts de moderne wereld met elektrische treinen.

Voor het Marnixbad in Amsterdam maakte Peter Alma in 1958 een mozaïek getiteld ‘Compositie’. Toen het zwembad in 2003 werd gesloopt, verhuisde het mozaïek naar station Amsterdam Amstel. Het kunstwerk is aangebracht in de dwarshal, op de overgang naar de stationshal.

BEELDHOUWWERKEN

Theo van Rijn maakte voor station Amsterdam Amstel twee kunstwerken: een bronzen beeld op de oostgevel, getiteld ‘Toekomst der spoorwegen’ (die het thema snelheid en verkeer verbeeld) en een natuurstenen beeld in de stationshal getiteld ‘Terugblik’.















WAARDERING STATION AMSTERDAM AMSTEL

Op basis van de historische context en de beschrijving en analyse op de schaal van de stad, het emplacement en de gebouwen, is de tegenwoordige toestand van het station te waarderen. Wat zijn te koesteren waardes? Wat zijn bepalende kwaliteiten, wat is het ruimtelijke concept en hoe is dat nog herkenbaar? Waar liggen nu de grootste kwaliteiten, wat is er mogelijk misgegaan en waar liggen de knelpunten? De waardering geeft aan wat de uitzonderlijke en essentiële kwaliteiten van het station zijn en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan.

Voor de bouwhistorische 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). Omdat het station nog volledig in functie is, kon niet op alle plekken onderzocht worden uit welke tijdsperiode de bouwresten komen (bijvoorbeeld omdat iets verstopt zit achter nieuwere bouwdelen. Op sommige plekken is daarom sprake van een 'verwachtingswaarde'. Op deze plekken is het van belang tijdens verbouwingen, wanneer de bouwsubstantie blootgelegd wordt, nogmaals te kijken naar de herkomst ervan.

In een bouwhistorische waardering is het niet gebruikelijk detonerende onderdelen op kaart aan te geven. Deze komen in het overzicht van knelpunten, de conclusies en aanbevelingen aan bod die volgen op de waardestelling.

HOGE MONUMENTWAARDE
Onderdelen die dateren uit de eerste bouwfase van het station (1939) en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde.

Dit zijn:
- Alle gevels van stationshal, dwarshal, bagagetunnel, de perronoverkapping en het overgebleven perrongebouw 2;
- de stalen en betonnen draagconstructies van het hele stationsgebouw, de perronoverkapping en het perrongebouw 2;
- de oorspronkelijke afwerking van de plafonds (in de stationshal, bij de noord- en zuidportaal en bij de dwarshal;
- oorspronkelijke (dicht gebouwde) buitenplaatsen in het dwarsgebouw;
- de luifels bij de noord- en zuidingang van de stationshal
- de personentunnel inclusief toegangen naar de perrons (excl. afwerking);
- de bagage/schiet tunnels evenwijdig aan de dwarshal;
- de kelder inclusief toegangen naar tramtunnel (oostzijde stationshal)en fietsenkelder (noodzijde stationshal)
- de hellingbaan naar de fietsenstalling (noordzijde stationshal);
- de overgebleven (en deels dicht gebouwde) daklichten in de dwarshal;
- binnenwanden in de voormalige dienstwoning en de kantoren op de eerste verdieping;
- de halfronde trappenhuizen die toegang bieden tot de kelder en de eerste verdieping in de dwarshal;
- vrijwel alle binnenwanden van de voormalige dienstwoning op de eerste verdieping;
- de dakvormen van het stations- en dwarshal en perrongebouw 2, de luifels van de entrees en de perronoverkapping;
- de kunstuitingen uit deze periode in de stations- en dwarshal.

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 dateren uit de bouwtijd van het station (1939) of uit latere bouwperioden, maar niet direct essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het oorspronkelijke gebouwconcept en/of in authenticiteit zijn aangetast of onderdelen van na 1939 die het gebouwconcept versterkt hebben, hebben een positieve monumentwaarde.

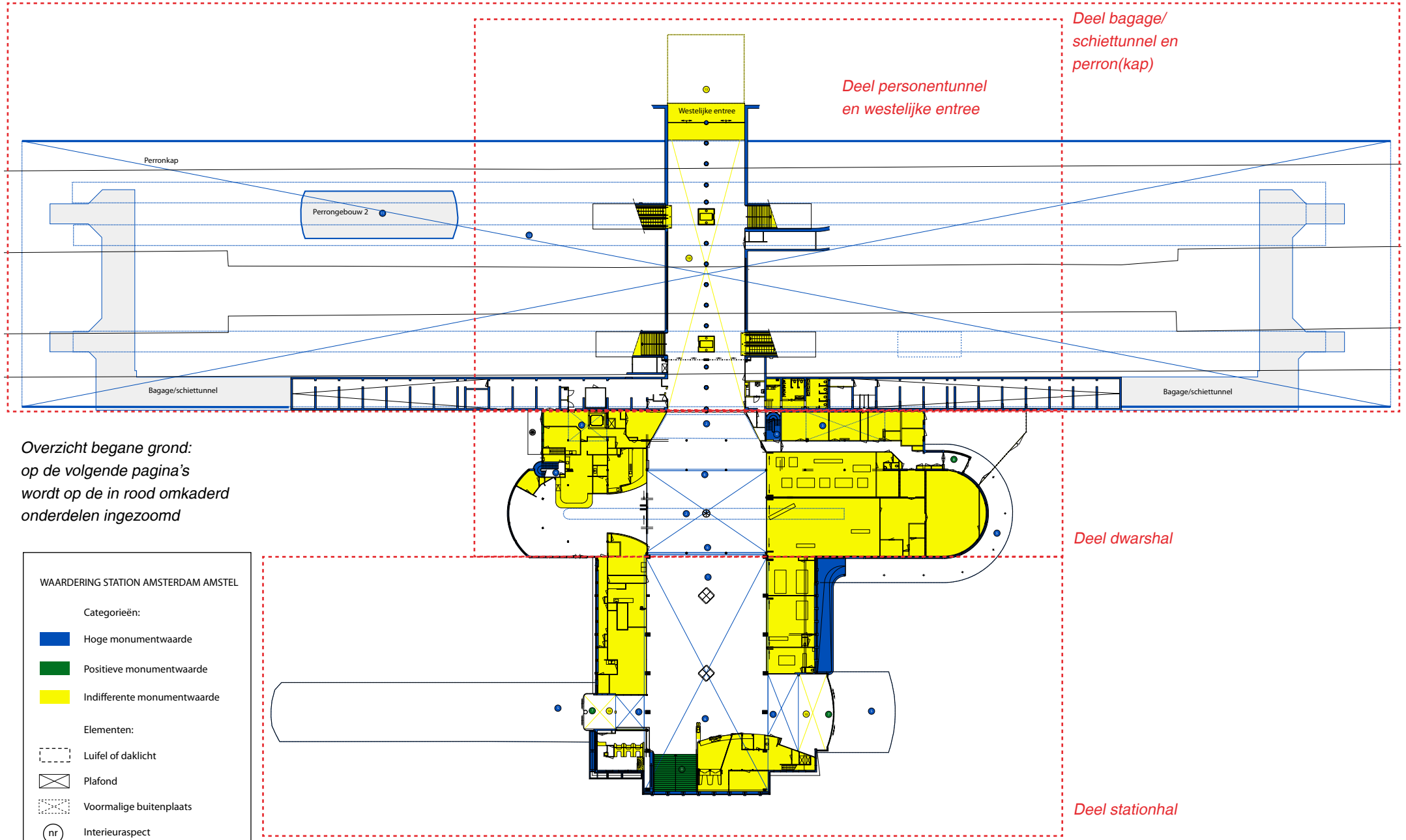
Dit zijn:
- Perrongebouw op perron 2. Deze is op de locatie van de voormalige wachtruimten gebouwd. In vormgeving past het gebouw bij de architectuur van de voormalige perrongebouwen;
- de deuren en vensters van de portalen aan de noord- en zuidzijde van de stationshal. Deze zijn uit en latere bouwperiode, maar sluiten aan op de oorspronkelijke vormgeving en indeling (zie interieuraspect nr. 7);
- de (ronde)uitbouw bij de voormalige personeelsingang aan de noordzijde van de dwarshal (zie interieuraspect nr.8);
- de trap in het stationshal naar de kelder en tramtunnel. De locatie van de trap is oorspronkelijk maar de inrichting is gemoderniseerd.

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

INDIFFERENTE WAARDE
Onderdelen die niet dateren uit de bouwtijd van het station (1939) of uit latere bouwperioden en/ of niet bepalend zijn voor of zelfs afdoen aan het oorspronkelijke gebouwconcept hebben een indifferente monumentwaarde.

Dit zijn:
- vrijwel alle binnenwanden, puien en verlaagde plafonds in de kelder en de stations- en dwarshal;
- onderdelen zoals trappen, liften en gevelopeningen die later aan het stations zijn toegevoegd;
- latere afwerkingen in de station- en dwarshal, de personen- en bagage/schiettunnels en het perrongebouw 2;
- de liftten en roltrappen van de personentunnel naar de perrons;
- de gevelpui en luifel van de westelijke entree van het station (westzijde personentunnel).

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:
- behoud geen eis is;
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk..



Overzicht begane grond:
op de volgende pagina's
wordt op de in rood omkaderd
onderdelen ingezoomd

WAARDERING STATION AMSTERDAM AMSTEL

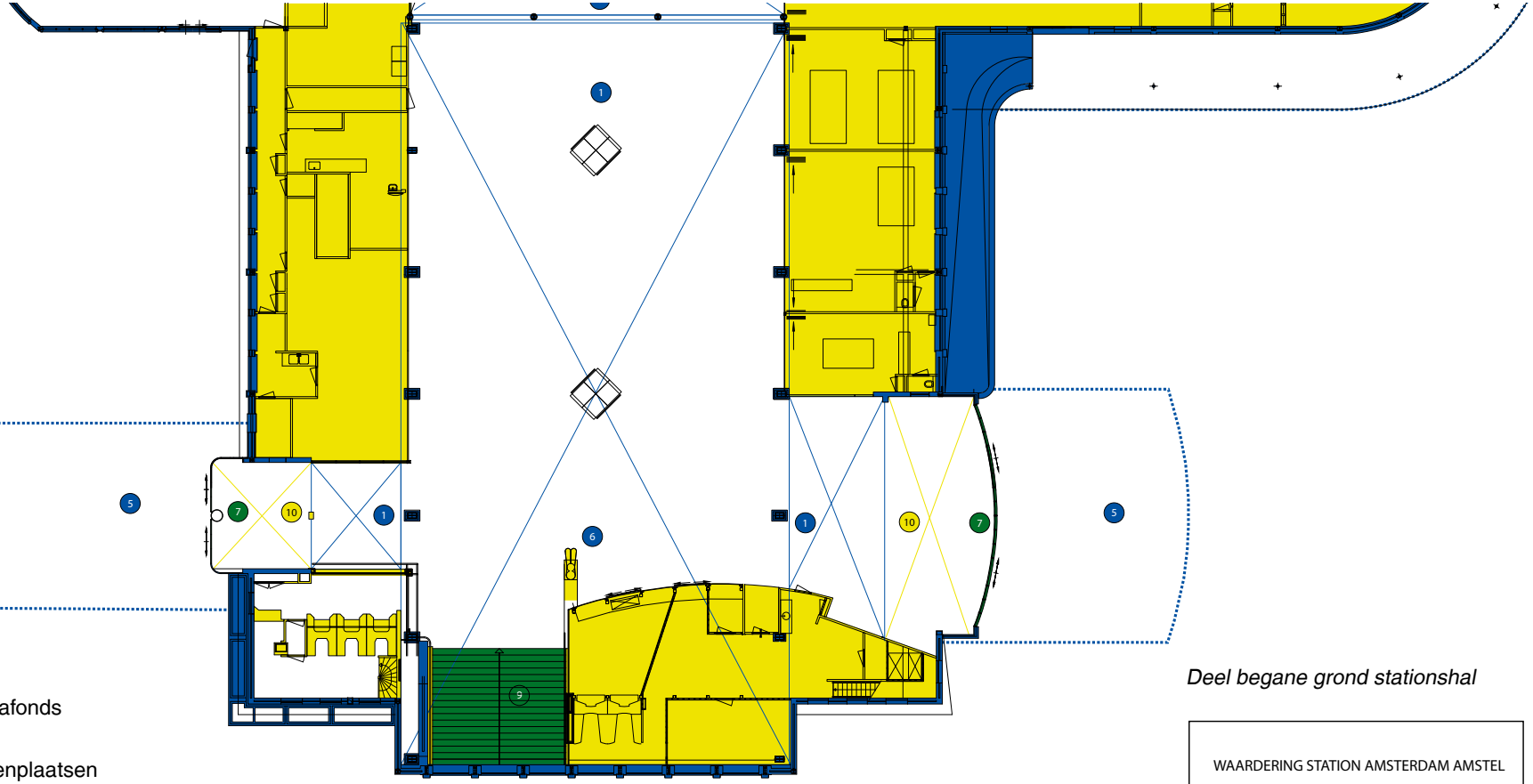
Categorieën:

- Hoge monumentwaarde
- Positieve monumentwaarde
- Indifferente monumentwaarde

Elementen:

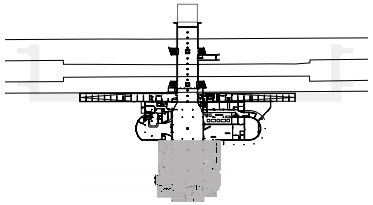
- Luifel of daklicht
- Plafond
- Voormalige buitenplaats
- (nr) Interieuraspect

N



Interieur aspecten:

1. Oorspronkelijke plafonds
2. Daklichten
3. Dichtgezette binnenplaatsen
4. Halfronde trappenhuizen
5. Luifels bij de entrees
6. Wandschilderingen, klok en beeldhouwwerk in stationshal
7. Gevelpuien portalen
8. Uitbreiding dienstentree aan de noordzijde van de dwarshal
9. Trap naar kelder en tramtunnel
10. Verlaagde plafonds in de portalen en de personentunnel
11. Perrongebouw 2
12. Perronkap (inclusief constructie en daklicht)
13. Luifel westelijke entree



Deel begane grond stationshal

WAARDERING STATION AMSTERDAM AMSTEL

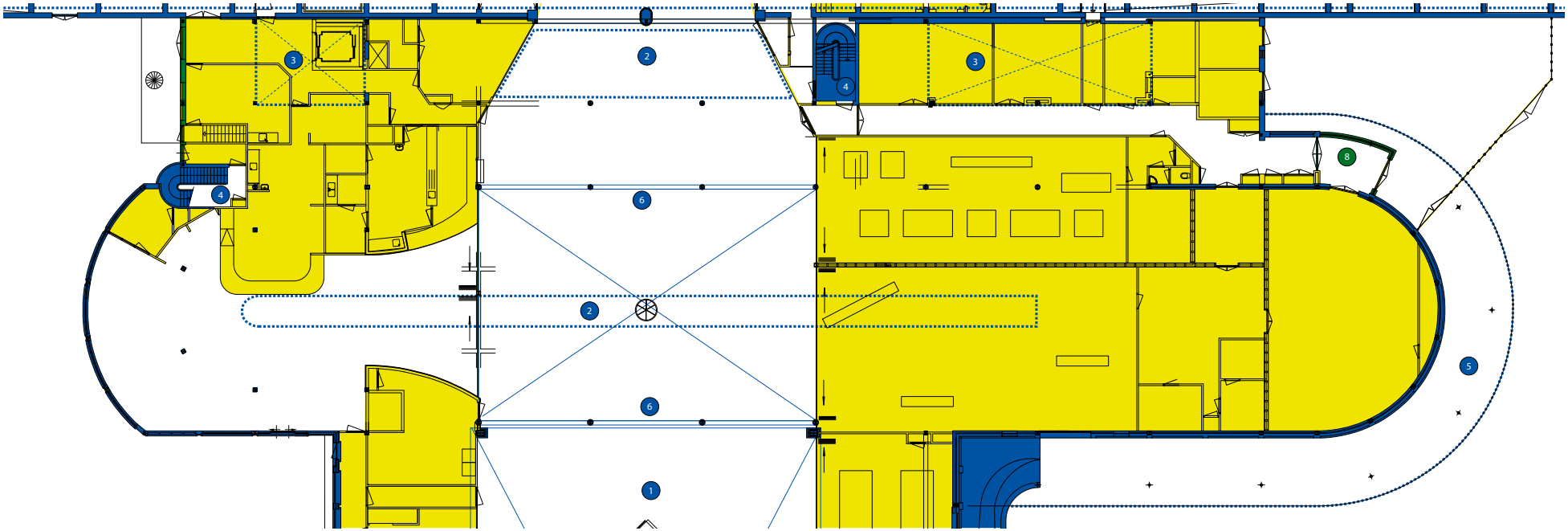
Categorieën:

- Hoge monumentwaarde
- Positieve monumentwaarde
- Indifferente monumentwaarde

Elementen:

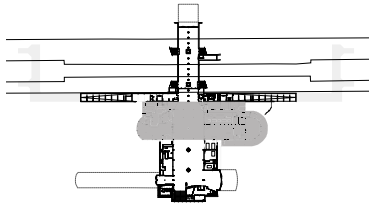
- Luifel of daklicht
- Plafond
- Voormalige buitenplaats
- (nr) Interieuraspect

N



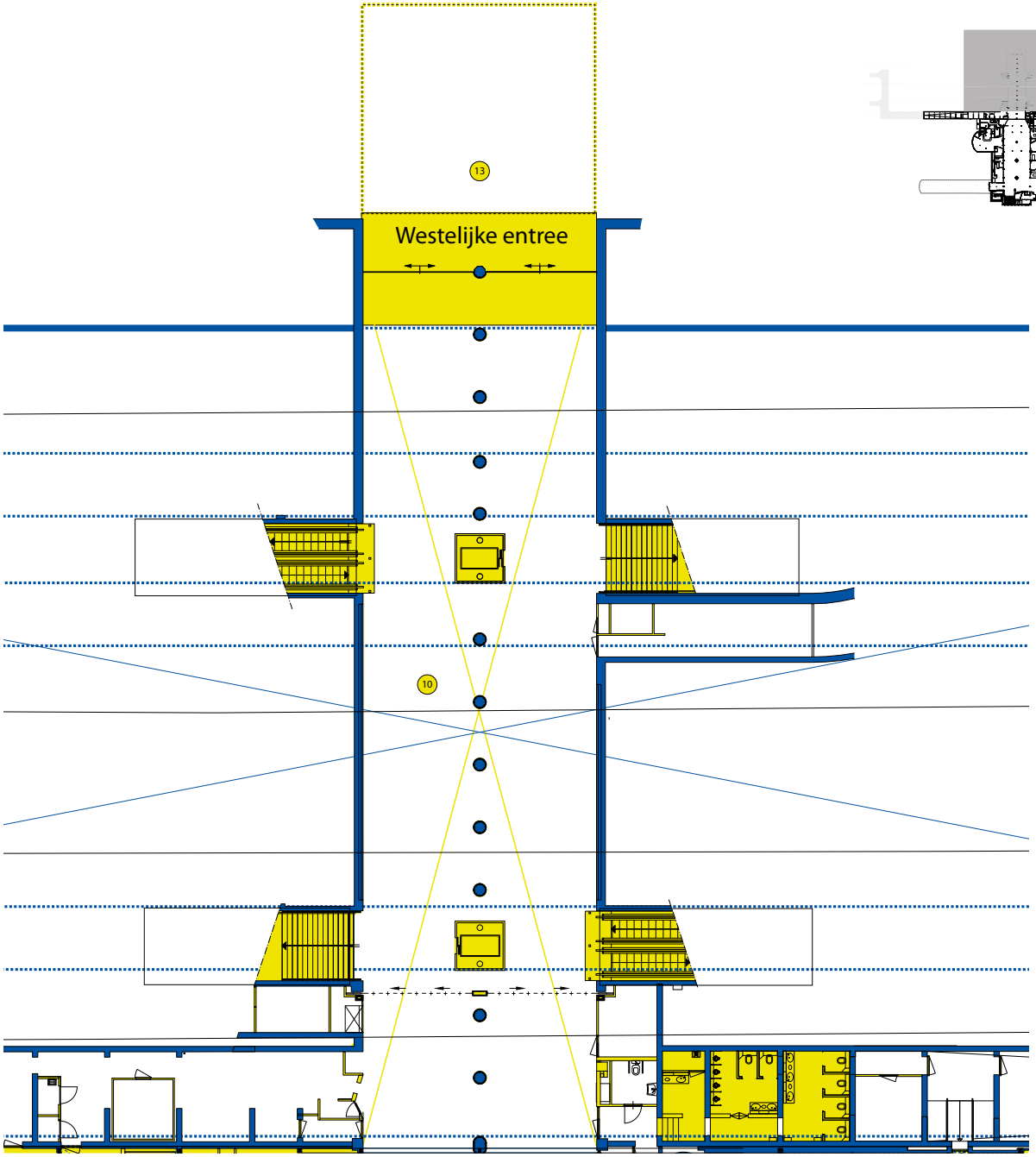
Deel begane grond dwarshal

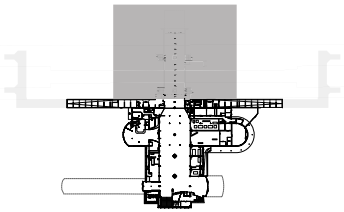




Interieur aspecten:

1. Oorspronkelijke plafonds
2. Daklichten
3. Dichtgezette binnenplaatsen
4. Halfronde trappenhuizen
5. Luifels bij de entrees
6. Wandschilderingen, klok en beeldhouwwerk in stationshal
7. Gevelpuien portalen
8. Uitbreiding dienstentree aan de noordzijde van de dwarshal
9. Trap naar kelder en tramtunnel
10. Verlaagde plafonds in de portalen en de personentunnel
11. Perrongebouw 2
12. Perronkap (inclusief constructie en daklicht)
13. Luifel westelijke entree





Interieur aspecten:

1. Oorspronkelijke plafonds
2. Daklichten
3. Dichtgezette binnenplaatsen
4. Halfronde trappenhuizen
5. Luifels bij de entrees
6. Wandschilderingen, klok en beeldhouwwerk in stationshal
7. Gevelpuien portalen
8. Uitbreiding dienstentree aan de noordzijde van de dwarshal
9. Trap naar kelder en tramtunnel
10. Verlaagde plafonds in de portalen en de personentunnel
11. Perrongebouw 2
12. Perronkap (inclusief constructie en daklicht)
13. Luifel westelijke entree

Deel begane grond personentunnel en westelijke entree

WAARDERING STATION AMSTERDAM AMSTEL

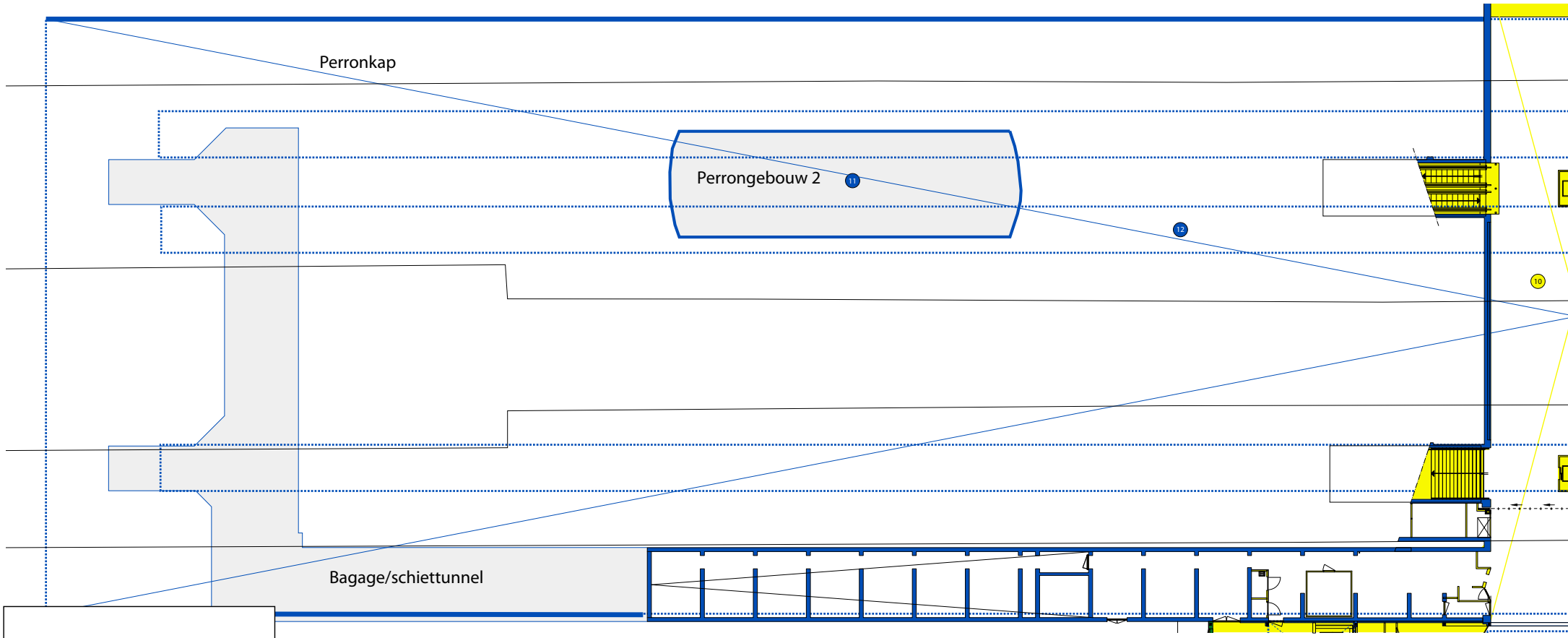
Categorieën:

- Hoge monumentwaarde
- Positieve monumentwaarde
- Indifferente monumentwaarde

Elementen:

- Luifel of daklicht
- Plafond
- Voormalige buitenplaats
- nr Interieuraspect

N



WAARDERING STATION AMSTERDAM AMSTEL

Categorieën:

- Hoge monumentwaarde
- Positieve monumentwaarde
- Indifferente monumentwaarde

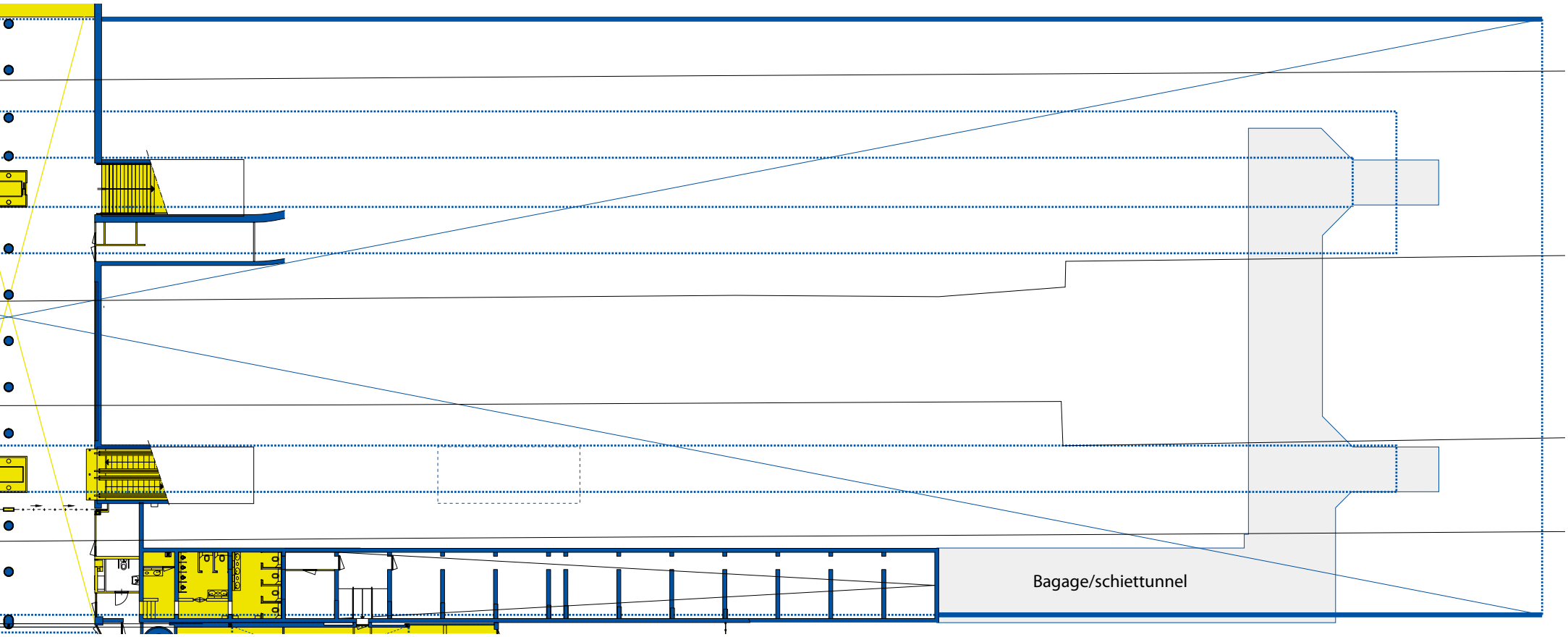
Elementen:

- Luifel of daklicht
- Plafond
- Voormalige buitenplaats
- (nr) Interieuraspect

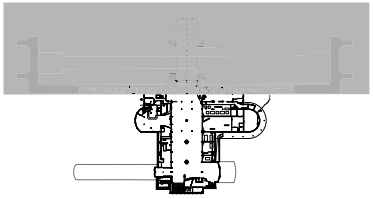
N

Interieur aspecten:

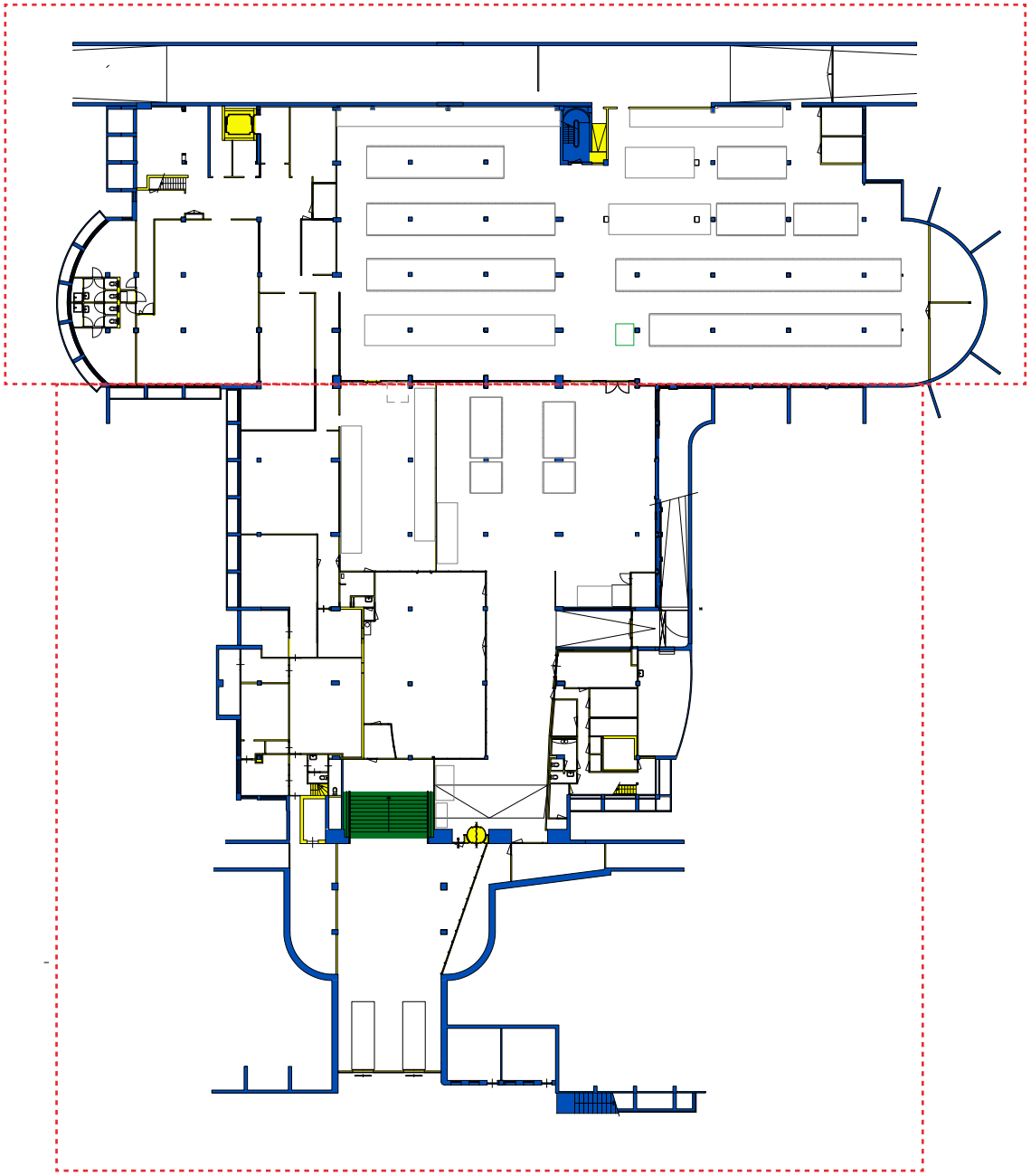
1. Oorspronkelijke plafonds
2. Daklichten
3. Dichtgezette binnenplaatsen
4. Halfronde trappenhuizen
5. Luifels bij de entrees
6. Wandschilderingen, klok en beeldhouwwerk in stationshal
7. Gevelpuien portalen
8. Uitbreiding dienstentree aan de noordzijde van de dwarshal
9. Trap naar kelder en tramtunnel
10. Verlaagde plafonds in de portalen en de personentunnel
11. Perrongebouw 2
12. Perronkap (inclusief constructie en daklicht)
13. Luifel westelijke entree



Perronkap en perrongebouw 2



Kelder onder dwarshal en bagagetunnel



Kelder onder stationshal

Overzicht kelder: op de volgende pagina's wordt op de in rood omkaderd onderdelen ingezoomd

WAARDERING STATION AMSTERDAM AMSTEL

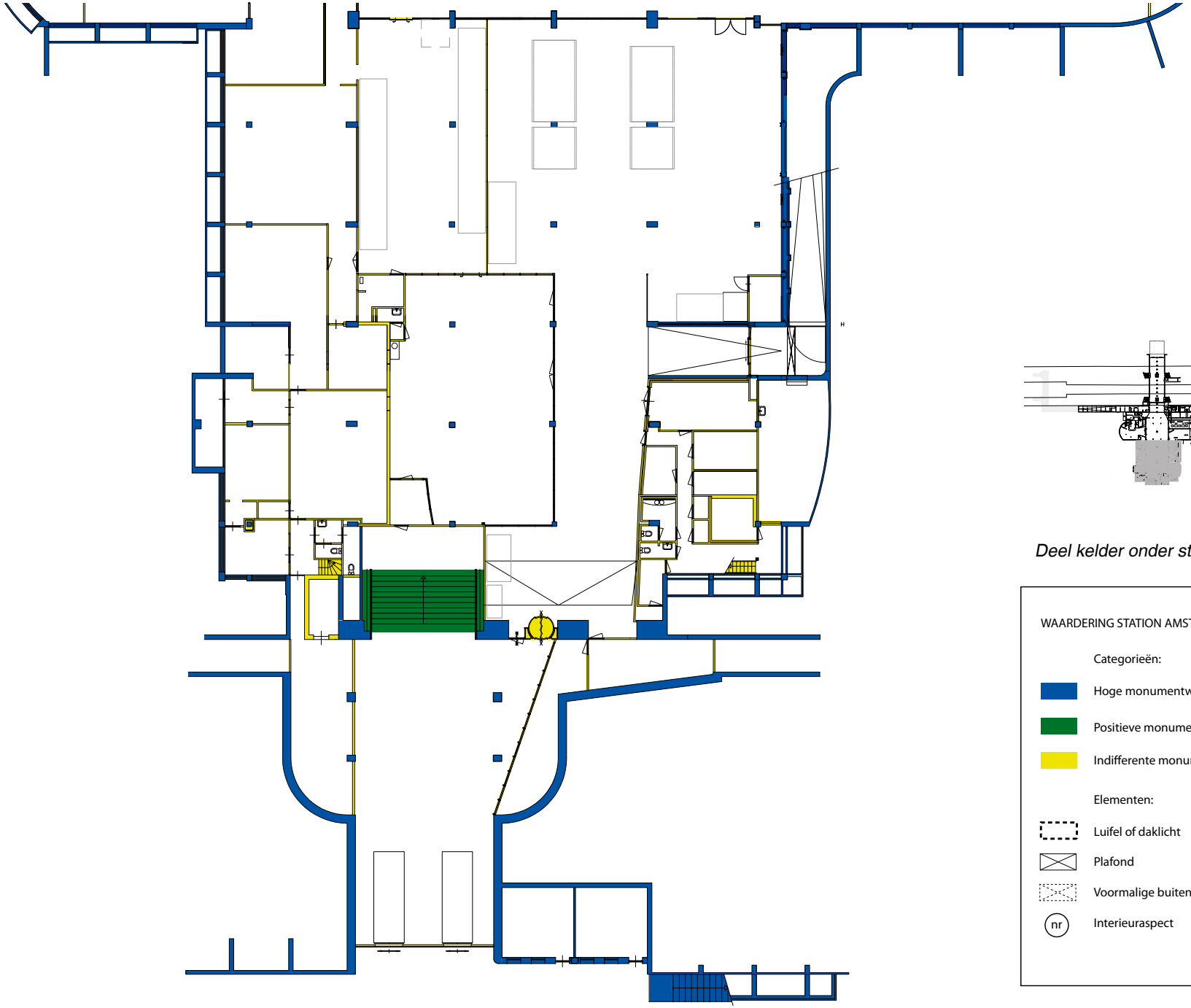
Categorieën:

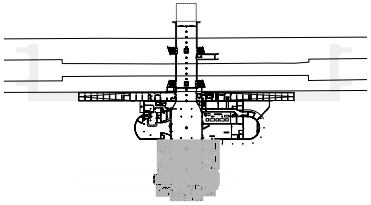
- Hoge monumentwaarde
- Positieve monumentwaarde
- Indifferente monumentwaarde

Elementen:

- Luifel of daklicht
- Plafond
- Voormalige buitenplaats
- nr Interieuraspect

N





Deel kelder onder stationshal

WAARDERING STATION AMSTERDAM AMSTEL

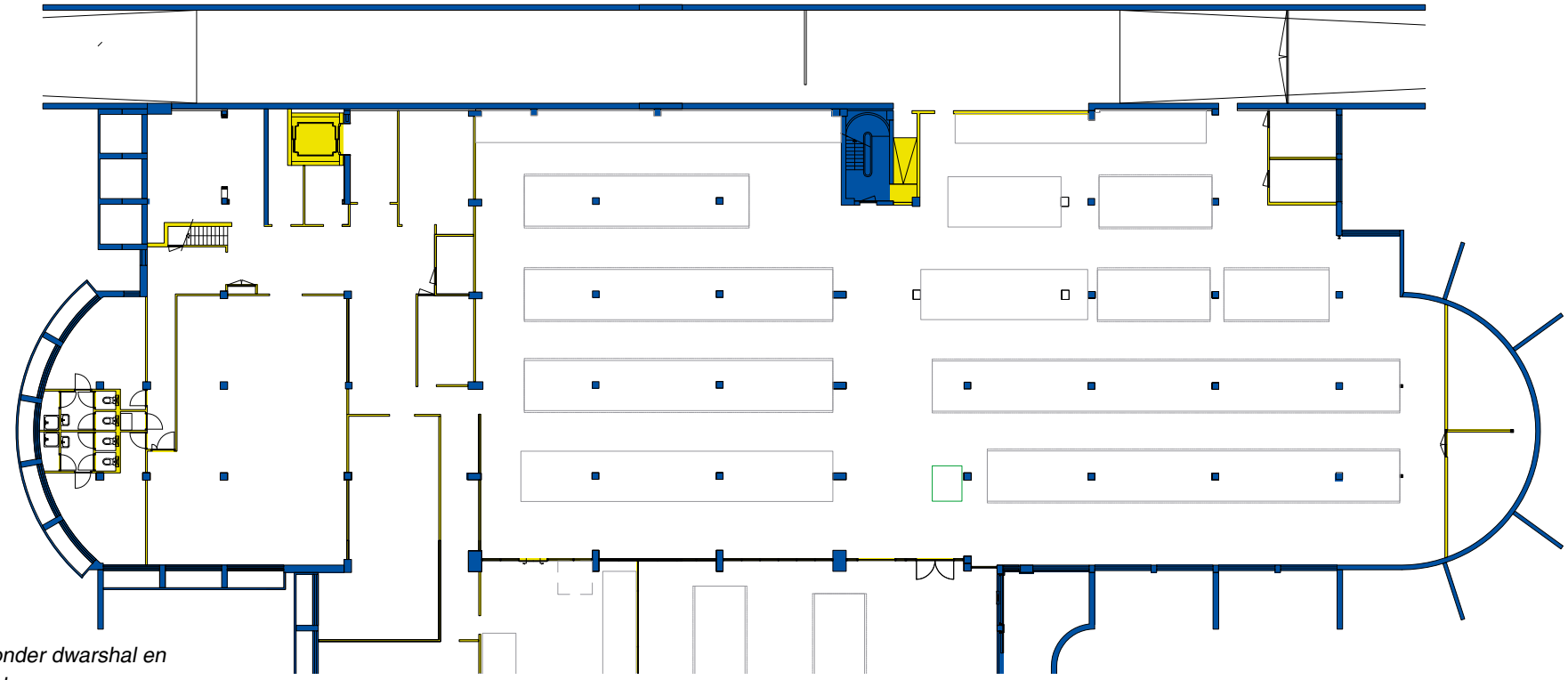
Categorieën:

- Hoge monumentwaarde
- Positieve monumentwaarde
- Indifferente monumentwaarde

Elementen:

- Luifel of daklicht
- Plafond
- Voormalige buitenplaats
- (nr) Interieuraspect

N



Deel kelder onder dwarshal en bagagetunnel

WAARDERING STATION AMSTERDAM AMSTEL

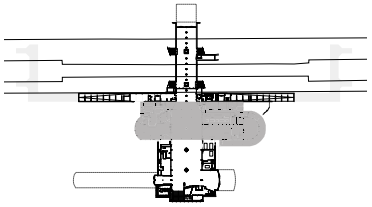
Categorieën:

- Hoge monumentwaarde
- Positieve monumentwaarde
- Indifferente monumentwaarde

Elementen:

- Luifel of daklicht
- Plafond
- Voormalige buitenplaats
- (nr) Interieuraspect

N





Eerste verdieping stations- en dwarshal

WAARDERING STATION AMSTERDAM AMSTEL

Categorieën:

- Hoge monumentwaarde
- Positieve monumentwaarde
- Indifferente monumentwaarde

Elementen:

- Luifel of daklicht
- Plafond
- Voormalige buitenplaats
- (nr) Interieuraspect

N

KWALITEITEN



Alom aanwezige oorspronkelijke architectuur, ondanks alle aanpassingen, verbouwingen en toevoegingen.



De centrale, open en lichte stationshal, als hart van de terminal - met een enorme ruimtelijkheid, kunsttoepassing en daglicht (ondanks het dichtslibben van de zijbeuken).



Onderdelen van het lichtontwerp, zoals het daklicht in dwarshal dat nog deels aanwezig is (maar onderbroken door het dichtzetten van de dwarsbeuk bij AH to go, Bruna en aan de andere zijde Burger King).



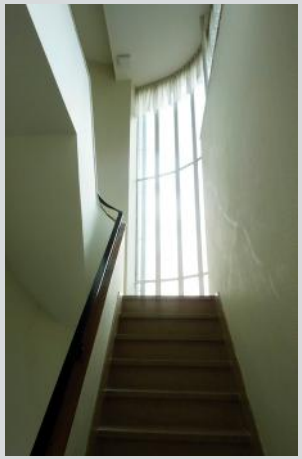
Karakteristieke constructies, zoals in de fietsenkelders.

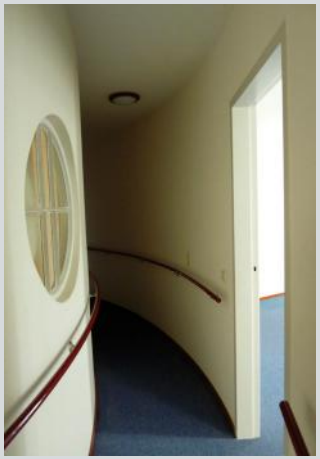


Lichte en overzichtelijke perrons, goed geïntegreerde metrolijn.

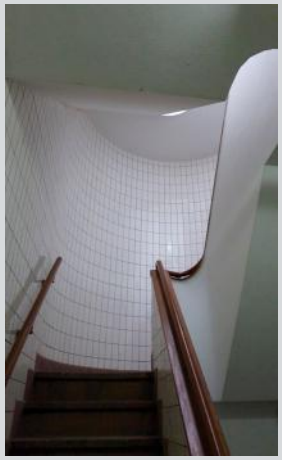


Bijzonder perronkap, met lichtstraten boven de perrons en glazen zijwanden.





Personeelswoning, met bewaard gebleven details.



Oorspronkelijke details nog steeds in originele staat aanwezig



Verborgen kwaliteiten, zoals de bagagetunnels die in gebruik zijn als schietbaan.



De meeste originele kozijnen zijn nog aanwezig en alleen de ramen zijn vervangen door dubbelglas. Enkele kozijnen zijn vervangen door kuststofkozijnen maar de oorspronkelijke roedeverdeling bleef behouden.



Pleinen: iedere zijde van het station heeft zijn eigen plein met een specifieke functie. Wel is er achterstallig onderhoud, klopt de inrichting niet overal en is de benutting niet optimaal.



Later toegevoegde entree en fietsvoorzieningen aan de westzijde, die passen in de logica van de terminal (hooguit zou de architectuur en stedenbouw meer in lijn kunnen worden gebracht met de uitwerking van Schelling).



Groene borders langs de treinsporen.

KNELPUNTEN



Door de vele aanpassingen in de loop der jaren is de samenhang tussen de verschillende bouwdelen verminderd. Door de inrichting van het interieur (informatiezuilen, informatiekiosk, bewegwijzering, prullenbakken etc.), het gebruik van nieuwe materialen en toevoegen van extra functies wordt deze samenhang nog eens extra afgezwakt.



Dichtzetten van verlaagde delen in stationshal geeft vooral bij de entrees een benauwd karakter, evenals de opeenstapeling van (reclame)borden en andere decoratie (historische foto's op groot formaat, ballonnen, etc)



NS Ticket & Service in de hal verhindert de oorspronkelijke doorkijk naar buiten. In de hal is de oorspronkelijke hiërarchie tussen constructie, vliesgevels, winkelpuiten en interieurs nauwelijks meer herkenbaar.



Weinig aandacht voor de openbare ruimtes om het station heen, versterkt door geparkeerde auto's, fietsen en scooters, die eveneens een goede doorgang naar het stationsgebouw belemmeren.



Door het afsluiten van het zuidelijke plein ontstaat er aan deze zijde een achterkant van het station en is de oorspronkelijke levendigheid verloren gegaan.



Expeditie en onbestemde ruimten in de hoeken van het stationsgebouw, afgeschermd door stalen hekken.



Met het dichtzetten van de vide in de dwarshal (boven de AH to go) is de oorspronkelijke ruimtelijkheid en samenhang van deze hal (aan weerzijden van de stationshal) verloren gegaan. De ruimtes op de verdieping worden niet optimaal gebruikt.



Door het dichtplakken van de winkelgevels ontbreekt de zichtrelatie van buiten naar de hal en v.v.. Deze zichtrelatie kan juist zorgen voor een levendige uitstraling en een gevoel van sociale veiligheid.



Fietsenkelder en oude bagagetunnels staan voor grote delen leeg en worden niet optimaal gebruikt. De in- en uitgang naar de fietsenkelder is erg smal, onduidelijk en onaantrekkelijk voor fietsers..



Door het grote aantal ingrepen (verlaagd plafond, bekleding, verlichting, bewegwijzering, controle, reclame etc.) in de personentunnel is een benauwend beeld ontstaan.



Combinatie van ingrepen geeft een onoverzichtelijk beeld.



Grote verscheidenheid in vormentaal en materiaal geven de westelijke entree een verrommeld karakter dat niet aansluit bij het oorspronkelijke concept van Schelling



Goed onderhouden groene borders / buitenruimten

CONCLUSIES

Amsterdam Amstel is een mijlpaal in de Nederlandse spoorweggeschiedenis :
1. Het station is, samen met Amsterdam Muiderpoort, het eerste station gebouwd in opdracht van de nieuwe Nederlandse Spoorwegen (opgericht in 1938) en markeert de overgang van de exploitatie door verschillende, vooral regionale en particuliere maatschappijen naar één staatsbedrijf dat het gehele spoorbedrijf in beheer heeft;
2. Amsterdam Amstel is een vroeg voorbeeld van de samenwerking tussen de NS en een gemeente in ruimtelijke vraagstukken, onderdeel van de eerste grootschalige planologische samenwerking tussen rijk, gemeente en spoorwegen.
3. Amsterdam Amstel is een van de meest innovatieve stations uit de Nederlandse spoorgeschiedenis. De ontwerpers introduceerden het concept van de multimodale vervoersterminal (ook al bestond die term destijds nog niet) en ontwierpen het station en zijn omgeving op basis van alle reizigers- en bagagestromen. Dit kreeg een zeer ruimtelijke uitwerking, 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 en kon tal van veranderingen opnemen: uitbreiding naar het westen, toevoegen van de metro en de autotrein.

Kernwaarden van het 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 efficiëncy van de passagiers- en bagagestromen en de kwaliteit van de reizigersbeleving.
- vanzelfsprekende organisatie en oriëntatie (overzicht, ruimtelijkheid, licht, kunst)
- geënsceneerde 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
Station Amsterdam Amstel domineert en organiseert de omliggende openbare ruimte (serie pleinen rondom de stationshal, tunnel naar de tram). Daarmee is het gebouw niet alleen een icoon in de stad, maar ook een terminal waar de stromen van voetgangers, fietsers, auto’s, taxi’s, bussen, trams op zijn gericht. Vanaf het

naastgelegen Prins Bernardplein wordt het verkeer verdeeld naar de Berlagebrug (zuidelijke en westelijke stadsdelen), de Wibautstraat (binnenstad) en de Gooiseweg (Watergraafsmeer en richting Utrecht).

Schaal van het emplacement.
Kenmerkend voor Amsterdam Amstel is de stationshal, die gedraaid staat ten opzichte van het spoor. Zo ontstaan voor- en zijpleinen, waarop de stedelijke vervoersstromen zijn georganiseerd (auto, taxi, bus, fiets, voetganger). Bijzonder is de tramentree met een tunnel, waardoor trampassagiers geen andere verkeersstromen kruisen en de kelder is opgewaardeerd tot tweede entreehal. Het stationsensemble is ontworpen vanuit de reizigersbeleving, met herkenbare plekken en uitgesproken sferen. De overgangen van kelder naar hal, van hal naar tunnel en van tunnel naar de perrons zijn met licht en/of kunstwerken verbijzonderd.
Het concept functioneert nog steeds, hoewel onderdelen zijn verwaterd of aan kwaliteit hebben ingeboet (buiten gebruik raken bagagerouting, wijzigingen in de routing voor fietsers, afsluiten van het zuidelijke plein voor Europese bussen, etc.).

Schaal van het hoofdgebouw
Schellings ideaal van een ruimtelijk gebouw (bereikt door een open indeling en een portaalconstructie) waar alle reizigers zich in alle vrijheid van en naar de treinen begeven is nog herkenbaar. Wel ging veel kwaliteit verloren door het dichtzetten van de verlaagde delen in de stationshal met winkels en het dichtplakken van de buitengevels waar de winkels zijn gevestigd (behalve Burger King). Ook de plaatsing van NS Ticket & Service tegen de oostgevel en veranderingen in het daglichtontwerp (bovenlichten), kleur, afwerking en materialisatie deden afbreuk aan de monumentwaarde.

Schaal van de tunnels en de perrons
De personentunnel is benauwend en onoverzichtelijk geworden door de vele ingrepen die de afgelopen jaren zijn gedaan (toevoegen van twee liftkokers, verlaagd plafond met verlichtingsbakken, bewegwijzering, reclame etc.). Op de perrons bleef de ruimtelijkheid bestaan, vooral dankzij de aanwezigheid van de perronkap met lichtstraten en glazen zijwanden. Van de perrongebouwen bleef alleen gebouw 2 bewaard. De niet meer bestaande gebouwen met reizigersvoorzieningen lieten vroeger de perrons overzichtelijk en ruimtelijk, dankzij hun transparante puien en de ijle inrichting.

AANBEVELINGEN EN ONTWERPTHEMA'S

Met het oog op de toekomstige ontwikkelingen in en rondom het station zijn de bestaande cultuurhistorische kwaliteiten van belang. De uitdaging is om ontwikkelingsvragen niet op slot te zetten, maar te zoeken naar de mogelijkheid voor transformatie op de verschillende schalen van het station zonder dat die kwaliteiten verloren gaan. Het logistieke concept van Amsterdam Amstel heeft bij ingrepen in het verleden (westentree, metro, autotrein) bewezen flexibel te zijn. Uitgangspunt voor nieuwe wijzigingen in en om het station zou moeten zijn dat het concept herkenbaar blijft en de oorspronkelijke opzet gerespecteerd en waar mogelijk versterkt wordt.

1. Concept

Amsterdam Amstel is binnen en buiten geconcipieerd als een samenhangend geheel, dat wordt georganiseerd rondom vervoersstromen en verblijfplaatsen. De reizigersbeleving was leidend voor de uitwerking (ruimtelijkheid, overzicht, sferen, overgangen), waarbij gebruik werd gemaakt van licht, kunst, ruimtelijkheid, niveauverschillen, kleur, materiaal en detaillering. Behoud van het concept betekent kiezen voor samenhang, functionele logica, routebeleving en terugkeer naar de architectonische middelen - al dan niet in een nieuwe interpretatie.

2. Stedenbouwkundige samenhang

Koester de stedenbouwkundige samenhang tussen de verschillende onderdelen van het stationsensemble: de relatie tussen hoofdgebouw, pleinen, tunnels, routes en entrees. De samenhang tussen deze onderdelen zorgt voor een heldere routing van de verschillende verkeersstromen in en om het station.

Belangrijk is om de alzijdigheid van het stationsgebouw te borgen en de ingangen voor de verschillende reizigersstromen (auto, tram, bus, taxi, fiets en te voet) helder en functioneel te houden. Maak de ontsluiting naar de fietsenkelder aantrekkelijker, zodat de ruimte beter wordt gebruikt. Wellicht biedt de oorspronkelijke oplossing hier een aanknopingspunt voor. De logica van de openbare ruimte aan de oostzijde zou kunnen worden voortgezet bij de later toegevoegde entree aan de westzijde.
Behoud en versterk de ruimtelijke kwaliteit van de (groene) openbare ruimte rond het station: de pleinen en plantsoenen aan voor- en achterkant.

3. Routebeleving
De routing binnen het stationsgebouw werd, net als buiten het gebouw, zorgvuldig door Schelling ontworpen en gericht op de reizigersstromen. De reiziger gaat van ruimte naar ruimte, van sfeer naar sfeer. Daarbij zijn duidelijke overgangen (gemarkeerd door kunstwerken en/of lichtstroken), bestaat de mogelijkheid zich te oriënteren en zijn terzijde van de hoofdstroom voorzieningen en verbijfsmogelijkheden geschapen. Behoud van de samenhang van de interne routing, inclusief overgangen en aangeschakelde ruimtes, is essentieel voor het monument.

Behoud en herstel het oorspronkelijk toegepaste architectuurvocabulaire op de route: daglicht, overgangen, doorzichten, opbouw met verschil tussen dragen (constructie) en scheiden (vliesgevels), heldere structuur en hiërarchie van hoofdhal en dwarhal, gebruik van terugliggende puien, kleur en materialenpallet. Dit betekent niet per se reconstructie of retro, het kan ook worden opgevat als eigentijdse ontwerpopgave om de vernieuwing zich te laten verhouden tot de oorspronkelijke uitwerking.

Een belangrijk thema in de uitwerking was destijds de daglichttoetreding. Het concept is op enkele plekken verstoord - en dat vraagt om correctie (kelder, personentunnel, dwarskap). Continueer de lichtlogica ook in de tunnel en aan de westzijde, door een integraal daglicht- en verlichtingsplan.

4. Ruimtelijkheid en zichtrelaties
Ruimtelijkheid en ruimteontwerp zijn essenties van Amsterdam Amstel. Het gaat om grote glasoppervlakten, ranke betonconstructies, weidse afmetingen, zicht, uitzicht, doorzicht, bovenlichten, glaskappen, glasstraten, transparante puien, perforaties, etc. Behoud en herstel van de ruimtelijkheid van Amsterdam Amstel is een belangrijke opgave, die onderdeel behoort te zijn van het dagelijks beheer. Tal van grote en kleine maatregelen zijn hierbij aan de orde: winkelpuien transparant houden en niet dichtplakken, reclames en puien ondergeschikt houden aan de constructieve en ruimtelijke structuur, vensters en daklichten terugbrengen en openmaken. Verplaats verstorende toevoegingen, zoals NS Tickets en Service, om de oostgevel van de hal te herstellen, de entree van de kelder op

te waarderen en het zicht op het voorplein terug te brengen. Herstel de samenhang (en daglichttoetreding) in de dwarshal.

Breng ruimtelijkheid terug in de passagierstunnel door het profiel zoveel mogelijk te herstellen. De aanwezigheid van een nieuwe afwerklaag en de toevoeging van liften vraagt om nieuwe ontwerpingrepen - ‘in de geest van 1939’.

Koester de ruimtelijkheid van de perrons en het prachtige daglicht. Eventuele toevoegingen, ter gerief van de reizigers, kunnen zich spiegelen aan de transparante perrongebouwen met hun ijle interieurs, die Schelling ontwierp.

5. Materialisering en architectonische uitwerking
Het integraal ontwerp van het station komt ook tot uiting in de architectonische uitwerking en de materialisering van het stationsensemble. Zorg dat nieuwe toevoegingen aansluiten bij de taal van het oorspronkelijke station, door de architectonische taal, de materialisatie en de detaillering als uitganspunt te nemen. Dit is in de architectonische uitwerking van de westelijke ingang niet gebeurd en ook niet in de uitwerking van de winkels in de hal.



BRONNEN

LITERATUUR

Crimson Architectural Historians, Urban Fabric, De Collectie, *Bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, NAi Uitgevers 2009.

C. Douma, *Het stationsgebouw van de Nederlandse Spoorwegen*, Utrecht 1964.

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

'Geen overwegen meer in Amsterdam', *De Kampioen* 56 (1939) 22, p 401.

M. Hameleers, *Kaarten van Amsterdam 1866-2000*, Bussum 2002.

B. Kempers, 'De moraal van de kunst. Opdrachten in overheidsgebouwen sinds de Gouden Eeuw', in: J.C. Dagevos (red), *Kunstzaken, Particulier initiatief en overheidsbeleid in de wereld van de beeldende kunst*, Kampen 1991, pp 79-147.

W.R.F. van Leeuwen, H. Romers, *Een spoor van verbeelding, 150 jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen*, Zutphen 1988.

'Nieuwe stations te Amsterdam', *Bouwkundig Weekblad Architectura* 59 (1938) 25, pp 205-216.

T.G. Nijland, 'Van Doornikse kalksteen tot beton "als het definitieve materiaal". Het materiaalgebruik van spoorwegarchitect H.G.J. Schelling', *KNOB Magazine* 108 (2009) 5/6, pp 210-216.

H.G.J. Schelling, "Meervoudige opdracht voor het ontwerpen van twee wandschilderingen in het nieuwe Amstelstation te Amsterdam", *Bouwkundig Weekblad* 60 (1939) 21, pp 225-230.

H.G.J. Schelling, J. Leupen en C. van Eesteren, 'De in gebruik genomen nieuwe stations te Amsterdam, I', *Bouwkundig Weekblad* 60 (1939) 51, pp 469-475.

H.G.J. Schelling, , J. Leupen en C. van Eesteren, 'De in gebruik genomen nieuwe stations te Amsterdam, II', *Bouwkundig Weekblad* 60 (1939) 51, pp 477-482.

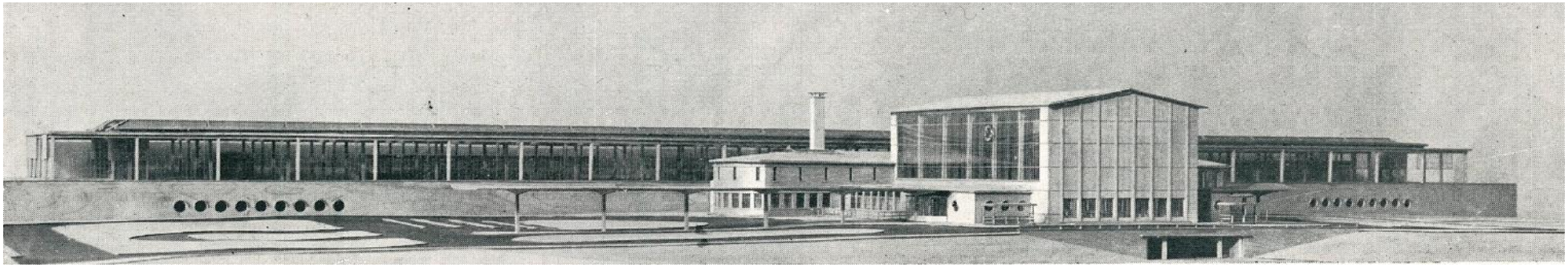


Foto van de maquette van het station Amsterdam Amstel. Zuidelijk pleindeel [Bouwkundig weekblad 1939]

COLOFON

ARCHIEVEN
Het Utrechts Archief [HUA]
Archief Nederlandse spoorwegen: tekeningen infrastructuur en tekeningen objecten (959)
Beeldbank

Stadsarchief Amsterdam [SA]
Beeldbank

© SteenhuisMeurs BV, juni 2014.

Dit onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Schiedam in opdracht van NS Poort, namens NS Vastgoed BV.

Projectteam: prof. dr. ir. Paul Meurs, ir. Merel Stolker, drs. Chawwah Six, ir. Johanna van Doorn.

SteenhuisMeurs
Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam
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.

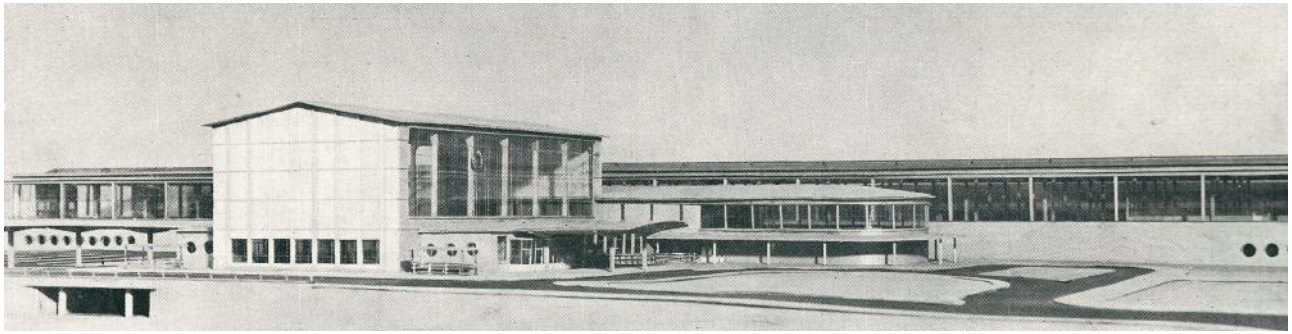


Foto van de maquette van station Amsterdam Amstel met links het noordelijke plein. [Bouwkundig weekblad 1939]



© STEENHUISMEURS BV, JUNI 2014