

## BOUWEN IN DE BIJLMER

Tekst: Marijke Beek Foto's: Jaap Schippers

In Zuidoost kent iedereen station Amsterdam Bijlmer ArenA, hét knooppunt voor trein, metro en bus tussen de Amsterdamse Poort en het Arena-gebied. Het staat er al een tijdje, maar verdient zeker een plek in deze rubriek over bijzondere (nieuw)bouw in de Bijlmer. Wie onder het station door loopt of op de roltrappen staat, ziet een uitzonderlijke ruimte waarin boven en beneden, binnen en buiten, licht en schaduw in elkaar overlopen. Met zijn opvallende kappen trekt het station van verre de aandacht.

### Twee voorgangers

Het station zoals we dat nu kennen heeft in zijn toch vrij korte bestaan alweer twee voorgangers gehad. Het eerste station Bijlmer werd in 1971 in gebruik genomen, toen de in aanbouw zijnde Bijlmer inmiddels voldoende bewoners had voor een eigen treinstation. Dat was bedoeld als tijdelijke halte, met een houten keet voor de kaartverkoop

# Station Amsterdam Bijlmer ArenA

langs het in die tijd nog laaggelegen spoor.

Vijf jaar later, in 1976, werd het spoor omhoog gebracht en is een dubbelstation gebouwd dat fungeerde voor de trein én voor de metro. Als enige NS-station is het gebouw niet door een eigen NS-architect ontworpen. In de ogen van de gemeente Amsterdam was het namelijk in de eerste plaats onderdeel van de Oostlijn van de metro. En dus moest het passen binnen de metro-vormgeving, waarvan alle stations als een 'familie' werden ontworpen door architecten van Publieke Werken, Ben Spångberg en Sier van Rhijn. Vanwege de markante architectuur daarvan ontvingen zij in 1979 de architectuurprijs van de stad Amsterdam. Alle metrostations hadden (en vele hebben nog steeds) een verwante, strakke vormgeving in ongepolijst beton met zichtbaar gelaten constructies. Zo ook station Bijlmer dat daardoor trou-

wens prima bij de rest van de Bijlmer paste.

Maar het station was niet berekend op de grote aantallen bezoekers van het evenementengebied dat vlak ernaast was ontstaan, met grote hoeveelheden reizigers in één keer. Er ontstonden gevaarlijke situaties waarbij menigten supporters uit de ArenA en concertgangers vanuit de evenementenhal zich over veel te smalle en overvolle perrons moesten persen waar intercity's met hoge snelheid voorbij denderden. Toen ook het aantal sporen moest worden verdubbeld van vier naar acht - zes voor de NS en twee voor de metro - kwam een nieuw station in beeld.

### Een nieuw station en een Boulevard

Voor de gemeente Amsterdam kwam nieuwbouw op een prima moment. Want de spoorlijn en het oude station waren te zeer een barrière geworden tussen aan de ene kant winkelcentrum de Amsterdamse Poort en het woongedeelte van de Bijlmer en aan de andere kant werkgebied Amstel III en het uitgaansgebied. De smalle, donkere en lage onderdoorgang was op dat moment de enige verbinding. Bij nieuwbouw zou hier een boulevard moeten komen die beide delen met elkaar zou verbinden. Daarin kon het nieuwe station een belangrijke schakel zijn. De gemeente Amsterdam zou een derde van de totale kosten betalen vanwege het stedenbouwkundige belang van het project voor de stad. Er werd niet alleen rekening gehouden met grote aantallen reizigers met af en toe een piek, maar ook met andere faciliteiten als winkels en horeca. Bovendien wilde de gemeente dat het station een blikvanger zou worden, die de hele omgeving een upgrade zou geven.



Het oude station Bijlmer in 1987, foto: Stadsarchief Amsterdam



Oude station Bijlmer met aankondiging van realisatie van het nieuwe station, 2002 © Bijlmermuseum

**Ontwerper Grimshaw Architects**

Voor deze bijzondere en ook lastige opdracht benaderden eind jaren '90 de gemeente Amsterdam en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat twee architecten die nauw zouden gaan samenwerken: het op dat moment al internationaal bekende Britse bureau Grimshaw Architects (projectarchitect: Neven Sidor) via een Europese aanbesteding en het Nederlandse Arcadis Architecten (projectarchitect: Jan van Belkum). De Nederlanders hielden zich vooral bezig met de constructies en de installaties, en de Britten met de vormgeving.

Het Britse architectenbureau, dat nu kortweg Grimshaw heet, is in 1980 opgericht door - de naam zegt het al - Sir Nicolas Grimshaw. Het heeft nu vestigingen in de hele wereld en meer dan 650 medewerkers. Grimshaw had vóór de opdracht voor station Bijlmer gewerkt aan International Terminal Waterloo, London (1993). Na station Bijlmer heeft Grimshaw een aantal andere spraakmakende stations ontworpen, waaronder het zeer bekend geworden London Bridge Station, London (2016), samen met Arcadis. Bij het ontwerpen daarvan heeft Grimshaw nog eens goed naar hun eigen ontwerp voor station Bijlmer ArenA gekeken. Sindsdien heeft het bureau een groot aantal andere ontwerpen voor stations en vliegvelden - grootschalig personenvervoer - op zijn naam gezet, en er komen er nog heel wat aan... Kortom: Station Bijlmer heeft een trend gezet. Grimshaw kreeg kort na het station in Amsterdam ook op-

dracht voor de IJburgbrug (2001), nu Enneüs Heermabrug geheten.

**Twee werelden verbonden**

Om de twee werelden aan weerskanten van het spoor met elkaar te verbinden ontwierp de gemeente een diagonale as tussen het winkel- en entertainmentgebied bij ArenA en het winkelcentrum Amsterdamse Poort. Die as, toen de ArenA Boulevard geheten en sinds 2020 Johan Cruijff Boulevard, staat schuin op het bestaande strakke raster van straten. De boulevard heeft monumentale afmetingen gekregen en is de ruimtelijke drager van het gebied. Het station moest aansluiten bij zowel het bestaande stratenpatroon als bij de nieuwe verbinding. Met de boulevard mee verspringende perrons met opvallende kappen vormen die overgang.



London Bridge station (2018), met zeven kappen, station Bijlmer ArenA heeft er vier  
Foto: www.grimshaw.global

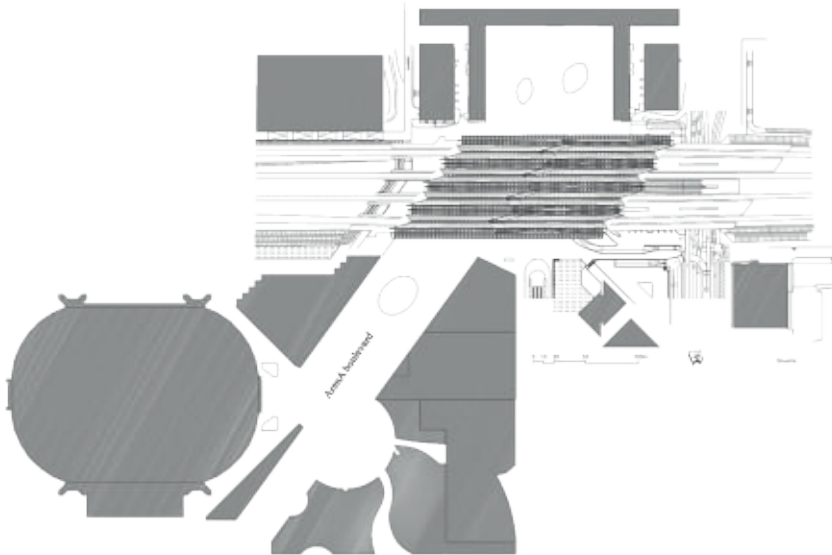
De sporen werden verhoogd tot maar liefst tien meter boven het maaiveld en de onderdoorgang kreeg de breedte van de ArenA Boulevard (70 meter). Hierdoor is van een barrière geen sprake meer en heeft het gebied een ruim en overzichtelijk aanzien gekregen. Tussen de onderdoorgang en de roltrappen naar de perrons is alleen een glazen scherm geplaatst, waardoor de openbare ruimte en het station vloeiend in elkaar overlopen. Maar bovenaan het wensenlijstje bij de opdrachtverlening stonden sociale veiligheid en comfort.

**Vormgeving**

Glazen stroken in het dak en grote sleuven tussen de perrons maken dat licht van boven doordringt op de straat eronder. Dit zorgt niet alleen voor licht op straatniveau, maar verbetert ook de oriëntatie. Als reiziger zie je onmiddellijk waar je bent en waar je heen moet. De brede opening in het midden geeft aan waar de roltrappen zijn.

Tegelijk doet het station zijn best om zo min mogelijk aanwezig te zijn. "In feite is het hele station niets meer en niets minder dan een schitterend overkapt bres in een breed spoortalud," schrijft de website Architectuur.nl. En zo is het ook!

Bestaat de onderbouw uit zware betonnen dragers, de perronoverkappingen hangen als V-vormige vleugels van glas, hout en staal daarboven, aan weerszijden van open ruggengraten waaraan de vleugels zijn bevestigd. Het is vast geen toeval dat ook de brug naar IJburg associaties oproept met een skelet van een dier.



Situering van station Bijlmer ArenA. Beeld: [www.gebouwdin.amsterdam.nl](http://www.gebouwdin.amsterdam.nl)

Langs de open dakspalten staan stalen roosters recht op die dienen om invallende regen tegen te houden. Tegelijk doen ze denken aan de gietijzeren decoraties op de nok van klassieke gietijzeren stationskappen.

De onderzijde van de kap is fraai afgewerkt met hout (oregon pine), dat niet alleen een comfortabel gevoel geeft maar ook een betere akoestiek. De keuze voor hout was zeker niet de goedkoopste oplossing.

### Twee verschillende constructies

De sporen en de kap zijn uitgevoerd als twee verschillende constructies. De onderbouw van grote betonnen paddenstoelkolommen draagt de sporen, en de

overkapping is een volledig zelfdragende staalconstructie onafhankelijk daarvan. Daardoor kunnen treinbewegingen hun krachten niet op de kap overbrengen en andersom blijft de windkracht in de kap los van de treinsporen.

Tegelijk dienen de open ruggengraten van de 'kapvleugels' niet alleen een visueel effect, maar hebben ze een ook praktisch doel, namelijk om lucht te laten ontsnappen. De vele openingen zorgen op de perrons voor weinig drukwind als er treinen binnenrijden.

### Positief ontvangen

Toen het station in 2007 werd geopend, kreeg het veel aandacht in de media en won het verscheidene (internationale) prijzen. Het station werd geroemd als

voorbeeld voor gebouwen voor massatransport in de toekomst. Na 16 jaar functioneert het station nog prima, en het is nog steeds mooi en comfortabel. De vormgeving in hoogwaardige materialen en de zorgvuldige uitvoering hebben station Bijlmer ArenA als vervoersknooppunt de nodige allure gegeven.

### De proef op de som: wat als Ajax thuis speelt?

Nu nog de praktijk. Uw reporter is gaan kijken hoe het station zich houdt als Ajax thuis speelt en de ArenA na de wedstrijd leegloopt. De proef op de som was de wedstrijd Ajax-NEC, niet de meest opzwepende wedstrijd, maar toch.

Drommen mensen, vooral mannen, haasten zich tussen de uitgezette lijnen met politieagenten erlangs naar de roltrappen van trein en metro. De extra trappen - waarschijnlijk bedoeld voor als de aantallen nog groter zijn en er veel fans tegelijk naar buiten willen - blijven ongebruikt achter hun gesloten hekken. Het station kan de meute met alle gemak aan. Het enige dat verstek laat gaan zijn de roltrappen naar de treinen: geen enkele werkt, nu niet, maar daarvoor ook al niet. Lange slinteren voetbalfans zwoegen naar boven richting perrons.

Conclusie: het station houdt zich krantig. En de vele achtergebleven (bier)blikjes, flesjes en zakjes laten zien dat heel wat fans de onderdoorgang van het station als favoriete ontmoetingsplek hebben gekozen. Geef ze eens ongelijk!



Ajax fans op weg naar huis

- *Architectuur in Nederland, Jaarboek 2006-2007*, NAI uitgevers/publishers
- <https://www.architectuur.nl/project/station-amsterdam-bijlmer-arena-arcadis-en-grimshaw-partners-architects/>
- <https://arcam.nl/architectuur-gids/station-bijlmer-arena/>
- [https://www.gebouwdin.amsterdam.nl/bijlagen/projectdocumentatie\\_tekeningen/245.pdf](https://www.gebouwdin.amsterdam.nl/bijlagen/projectdocumentatie_tekeningen/245.pdf)



Perrons



Station Bijlmer Arena met onderdoorgang



(Rol)trappen



Vleugels van de kap



Roltrappen