Commissie
Ruimtelijke Kwaliteit

Bezoekadres:
Weesperplein 8
(Vm. Stadstimmertuin 4-6)

Postbus 1409
1000 BK Amsterdam
www.crk.amsterdam.nl

Integrale Commissie
Advies nr. 2023-15

Status: definitief

Onderwerp	Station Lelylaan en omgeving
Datum	25 oktober 2023
Commissie	Robert Winkel (voorzitter), Dana Ponec, Irma van Oort, Hanneke Kijne, Annuska Pronkhorst, Jeroen Ruitenbeek, Marten Wassmann
Ambtelijk adviseur	[redacted] R&D), [redacted] (M&A)
Secretaris	[redacted]
Toelichting	[redacted] IB)
Overige deelnemers	[redacted] (Arcadis), [redacted])

Achtergrond

In het project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan (VSAL) zijn de gemeente Amsterdam, de vervoerregio Amsterdam, het ministerie van I&W, ProRail en NS gezamenlijk opdrachtgever. De opgave omvat, naast modernisering van het bestaande station voor trein en metro, de toevoeging van een fietsenstalling, het verleggen van traminfrastructuur en het opnieuw inrichten van de openbare ruimte. Een speciaal aandachtspunt is het verbeteren van de (sociale) veiligheid zowel binnen als buiten het directe reizigersdomein.

De geschiedenis van het project VSAL gaat terug tot 2009, toen door het stadsdeel een eerste uitwerkingsplan werd vastgesteld. In de jaren daarna werd gewerkt aan een transferstudie, een eindbeeld, een faseringsplan en een Principebesluit, sinds begin 2020 onder regie van een integrale projectorganisatie. In mei 2022 heeft een stuurgroep van de projectorganisatie een door Ziegler – Brandenhorst gemaakt Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK) vastgesteld, dat een kader biedt voor de integrale beeldkwaliteit van de transformatie van het station en de openbare ruimte. In juli 2023 is een Nota van Uitgangspunten door de Raad vastgesteld.

Vraagstelling

Zijn nut en noodzaak van deze opgave voldoende aangetoond en is het kwalitatieve kader geschikt om te dienen als sturingsinstrument voor deze complexe opgave?
Wat zijn de aanbevelingen en kaders voor de verdere uitwerking van het ontwerp?

Advies

De commissie onderschrijft volledig het belang van deze opgave en is positief over het gedeelde opdrachtgeverschap van vijf (vervoers-)partijen. Zowel in de Ringzone West als in de aangrenzende delen van Nieuw-West worden de komende decennia veel woningen bijgebouwd en de upgrade van het huidige, verouderde station Lelylaan past in het model van de meerkernige ontwikkeling uit de Omgevingsvisie. Tegelijk constateert de commissie dat de opgave tot nu toe vooral is benaderd als een optelsom van technische eisen waarbij voor ieder van de vijf opdrachtgevers een deelaspect moest worden opgelost. Het resultaat oogt daardoor primair als een stapeling van technische ingrepen die geen recht doet aan de positie van dit station in de context van een zich sterk ontwikkelend stadsdeel. Geadviseerd wordt om de opdracht te herijken waarbij het accent niet alleen komt te liggen op het bedienen van de capaciteitsvraag van tram, metro, trein en fiets maar waarin ook een genereuze aansluiting op de openbare ruimte en een visie op de positie van dit station ten opzichte van de aangrenzende stadsdelen worden meegenomen. Een complexe opgave als dit vraagt om een meer integrale benadering met een minder strakke projectcontour.

Groen-blauwe structuur

Het huidige en het toekomstige station ligt op een prominente plek in de groen- blauwe hoofdstructuur van de Westelijke Tuinsteden. De Lelylaan, met zijn kenmerkende asymmetrische profiel en aansluitende hooggewaardeerde strokenbebouwing, is niet alleen een belangrijke verbinding tussen de vooroorlogse wijken en de Sloterplas, maar door zijn rijkelijk beplante groenstroken ook een ecologische verbinding. Dat geldt ook voor het 'spoorpark' dat in de noord-zuidrichting een verbinding vormt tussen het Amsterdamse Bos en het Westerpark. In het huidige ontwerp voor de openbare ruimte is het station vooral een onderbreking van de groenstructuur. Het plan reageert onvoldoende op de groenvisie zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie.

Waardering van het bestaande station

Het plan gaat niet uit van volledige nieuwbouw maar van de verbouwing van het bestaande station uit 1986. In de richtlijnen voor de omgang met stations van Bureau Spoorbouwmeester staat als uitgangspunt dat een verbouwing begint met een waardenstelling van het bestaande station. De commissie begrijpt niet waarom deze stap is overgeslagen. Weliswaar is het ontwerp uit de jaren '80 aan het begin van de 21ste eeuw behoorlijk aangepast, maar juist daardoor kan een analyse van het oorspronkelijke ontwerp helpen met het oplossen van tekortkomingen van het huidige station. Het postmoderne ontwerp van stationsbouwmeester Rob Steenhuis (1949-2018) is familie van de hoger gewaardeerde stations Sloterdijk, RAI en Diemen-Zuid en was bedoeld als open en benaderbaar station waarin tramhalte en treinstation op een efficiënte manier op elkaar aansloten. Door het toevoegen van de metro en het dichtzetten van entrees is het oorspronkelijke concept aangetast en in ruimtelijke zin vertroebeld. De commissie begrijpt de nu voorgestelde ingrepen om de logistiek van reizigersstromen en de sociale veiligheid te verbeteren, maar constateert dat door het bedienen van alle wensenlijstjes een wereld ontstaat van ingewikkelde looplijnen, toegangshekjes en heel veel glazen schermen. De commissie pleit voor het herijken van het ontwerp op basis van een beperkt aantal heldere uitgangspunten, waarin enige mate van hiërarchie wordt aangebracht tussen de belangen van de verschillende opdrachtgevers.

Keerlus van de tram
Een ronduit moeizaam onderdeel van het plan is in de ogen van de commissie de keerlus van de tram. Deze manier van overstap tussen tram, trein en metro op het middeneiland van de Lelylaan is niet alleen voor een groot deel debet aan de ingewikkelde logistiek voor de reiziger, maar drukt ook de stationshal naar de zijkant en wijzigt het (monumentale) profiel van de Lelylaan.

Schijfgebouw
De geforceerde combinatie van de stationshal met een kantoorgebouw aan de zuidoostzijde is, ondanks de richtlijnen die daarvoor in het ruimtelijk kader zijn opgenomen tot mislukken gedoemd. Een samenhangend en hoogwaardig ontwerp dat recht doet aan de bijzondere positie van deze vervoershub kan alleen worden bereikt door het maken van een integraal ontwerp waarin de losse componenten elkaar versterken en optimaal zijn afgestemd op de omliggende openbare ruimte. Het perspectief van de reiziger/ gebruiker moet daarbij meer centraal worden gesteld.

Kwaliteit van de openbare ruimte
Het voorgesteld ontwerp is eenzijdig georiënteerd op de Lelylaan en sluit in de ogen van de commissie suboptimaal aan op de omliggende openbare ruimte. Het zwaartepunt van de stedenbouwkundige ontwikkeling en verdichting ligt momenteel aan de zijde van de Schipluidenlaan (podium) en de Pieter Calandlaan. De entree aan die zijde wordt teveel geblokkeerd door de fietsenstalling en oogt als een achteringang. De commissie adviseert het plan voor de openbare ruimte groter te maken en meer af te stemmen op de stedenbouwkundige plannen die de komende jaren in de directe omgeving hun beslag zullen krijgen. Het ligt voor de hand daarbij ook het bestaande busstation en het P&R terrein te betrekken en eventuele toekomstige energievoorzieningen voor elektrisch vervoer en bekabeling op voorhand mee te ontwerpen.

Resumerend heeft de commissie begrip voor de complexiteit van de opgave maar ziet zij, ondanks het feit dat de plannen zich in een vergevorderd stadium bevinden, nog ruimte voor verbetering. Het uitgangspunt moet zijn om een toonaangevend en robuust station te bouwen dat niet alleen goed functioneert maar ook invulling geeft aan het belang van deze plek in de toekomstige ontwikkeling van de westzijde van de stad.

Amsterdam, 6 november 2023
Commissie Ruimtelijke Kwaliteit



Robert Winkel, voorzitter

Bijlage

Beleidskaders:

- Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Een menselijke metropool.
- Nota van uitgangspunten. Project vernieuwing station Amsterdam Lelylaan (VSAL), (26 mei 2023)

Aangeleverde stukken:

- Oplegger 'Ontwerpopgave' bij Vormgevingsdocument Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan (VSAL), (PMB, 18 oktober 2023)
- Kader ruimtelijke kwaliteit Station Lelylaan (Ziegler – Branderhorst, 5 april 2022)
- Plattegrond nieuwe situatie (Arcadis, 15-6-2023)
- Perronniveau nieuwe situatie (Arcadis, 15-6-2023)
- Stijgpuntconfiguratie (Arcadis, 15-6-2023)
- Presentatie SIRK 25-10-2023