Gemeente
Amsterdam

Definitief Ontwerp stationsgebied Amstelstation





Impressie voorplein stationsgebied

Samenvatting

Het project "definitief inrichtingsplan omgeving Amstelstation" (DO) omvat de herinrichting van de openbare ruimte aan de oostzijde van het Amstelstation. De plannen voor de herstructurering van het gebied zijn in het Stedenbouwkundig Plan (SP) voor de omgeving Amstelstation eind 2009 door de stadsdeelraad en de gemeenteraad vastgesteld. De start van de ontwikkeling van de Amsteltoren ('blok D' in het SP) in 2014 was de startsein voor de uitwerking van dit definitief ontwerp.
Het plangebied is een ruimtelijke en verkeerstechnische schakel tussen belangrijke en onderling verschillende stedelijke structuren; de Wibautas, de Gooiseweg, de Treublaan, de Hugo de Vrieslaan en de Spaklerweg.
Ook bijzonder is de ligging van het gebied tussen buurten met elk een eigen identiteit, de stevige hoogteverschillen in het gebied en de (landschappelijke) begrenzingen. Het meest centrale object, waar alle lijnen naartoe leiden, is het (rijks)monumentale stationsgebouw. De toenmalige samenwerking tussen stationsarchitect Schelling en stadsstedenbouwkundige Van Eesteren leidde tot een opmerkelijke compositie, waar het gebouw - en met name de stationshal- een verbinding legt tussen de in de omgeving aanwezige niveaus.
Het DO versterkt de monumentale waarde van het stationsgebouw. Bovendien voorziet het ontwerp, dat met alle belanghebbende partners (zoals NS en Prorail) is ontwikkeld, in een efficiënte, comfortabele en aantrekkelijke stationsomgeving, met een vlotte en veilige overstap tussen tram, trein, metro en bus. De belangrijkste onderdelen zijn:

- De keerlus voor de tram met twee perrons voor vier trams en een passeerspoor voor incidenteel gebruik. Deze keerlus is een kwart slag gedraaid t.o.v. het SP om de eventuele doorstrekking van de tram naar het Science park in de toekomst mogelijk te maken. Op 14 april 2015 heeft het college van B en W de 'Nota van Uitgangspunten - Inpassing tram voorplein Amstelstation' (NvU inpassing tram) vastgesteld, waarin als voorkeursvariant de tramkeerlus zoals die nu in het Definitief Ontwerp stationsgebied Amstelstation (DO) is opgenomen.

- Het busstation, naast de zuidelijke stationsentree. Ook deze is t.o.v. het SP, een kwartslag gedraaid waardoor de overzichtelijkheid verbeterd is. Onder de monumentale droogloop ontstaat hierdoor een doorlopende voetgangerszone, en is deze niet zoals voorheen telkens onderbroken door een busbaan

- De aanpassingen die zijn gedaan om de doorstroming van het autoverkeer, berekend met geactualiseerde verkeerscijfers voor nu t/m 2030, te verbeteren. Daarbij wordt ook de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd. De volgende aanpassingen zijn in het ontwerp opgenomen:
    - De Julianalaan heeft een vrije busbaan en een (t.o.v het SP) verbreed westelijke fietspad. Aan de noordkant is een tijdelijke derde uitvoegstrook ontworpen om mogelijke filevorming op de Julianalaan te ondervangen. Deze tijdelijke derde rijstrook wordt weer verwijderd als wordt gestart met de ontwikkeling van blok A. Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) is een onderzoek gestart naar een duurzame oplossing voor de lange termijn, zodat op termijn de tijdelijke derde uitvoegstrook kan komen te vervallen voor de bouw van blok A.
    - De nieuwe kruispunten tussen de H. de Vrieslaan, de Julianalaan, het Prins Bernhardplein en de uitrit van de busstation / parkeergarage Amsteltoren.
    - Enkele aanpassingen aan de zuidzijde van het Prins Bernhardplein.

- De integratie van de nieuwe grote ondergrondse stations-stalling voor fietsen. De oude stalling wordt uitgebreid tot 3650 plekken met een ingang direct aan het fietspad aan de Julianalaan. Door de uitbreiding is er op het maaiveld van het stationsplein geen fietsparkeervoorziening meer noodzakelijk.

- Een groen- en bomenplan, met een geactualiseerde boomcompensatieplan.

- Uitgewerkt plan voor robuuste regenwater afvoer.

- De uitwerking van een aantrekkelijk en doelmatig materiaalgebruik, waarbij het stationsplein geaccentueerd is met gebakken materiaal, passend bij de uitstraling van het monumentale gebouw.

Detaillering van een aantal raakvlakken met het stationsgebouw zelf moeten nog worden uitgewerkt. Hiermee is gewacht totdat een architect is aangesteld voor de omvangrijke renovatie van het stationsgebouw zelf. De architect is in juli 2016 aangesteld. De detaillering van de raakvlakken is vanaf heden ook gestart.



Historisch beeld entree en voorplein Amstelstation

Inhoud

1. Inleiding **7**
1.1 Plangeschiedenis en besluitvorming 7
1.2 Wijzigingen t.o.v. Stedenbouwkundig Plan 7
1.3 De nieuwe tramkeerlus 8
1.4 Het plangebied en projectmatige deelgebieden 10
1.5 Participatie 10
1.6 Ambtelijk overleg en toetsing 10
1.7 Status van het product 11

2. Definitief ontwerp **12**

2.1 Uitgangspunten voor het ontwerp 12
2.2 Het ontwerp 16
2.3 Fietsenstalling 24
2.4 Vooruitblik op Maliebaan en Blok A,B,C 25
2.5 Materialisatie 26
2.6 Detaillering 28
2.7 Meubilair 34
2.8 Groen 36
2.9 Afwatering 39
2.10 verlichting 40

3. Toegankelijkheid **42**

4. Sociale veiligheid **43**

5. Nog nader uit te werken aspecten **44**

6. Financiën **45**

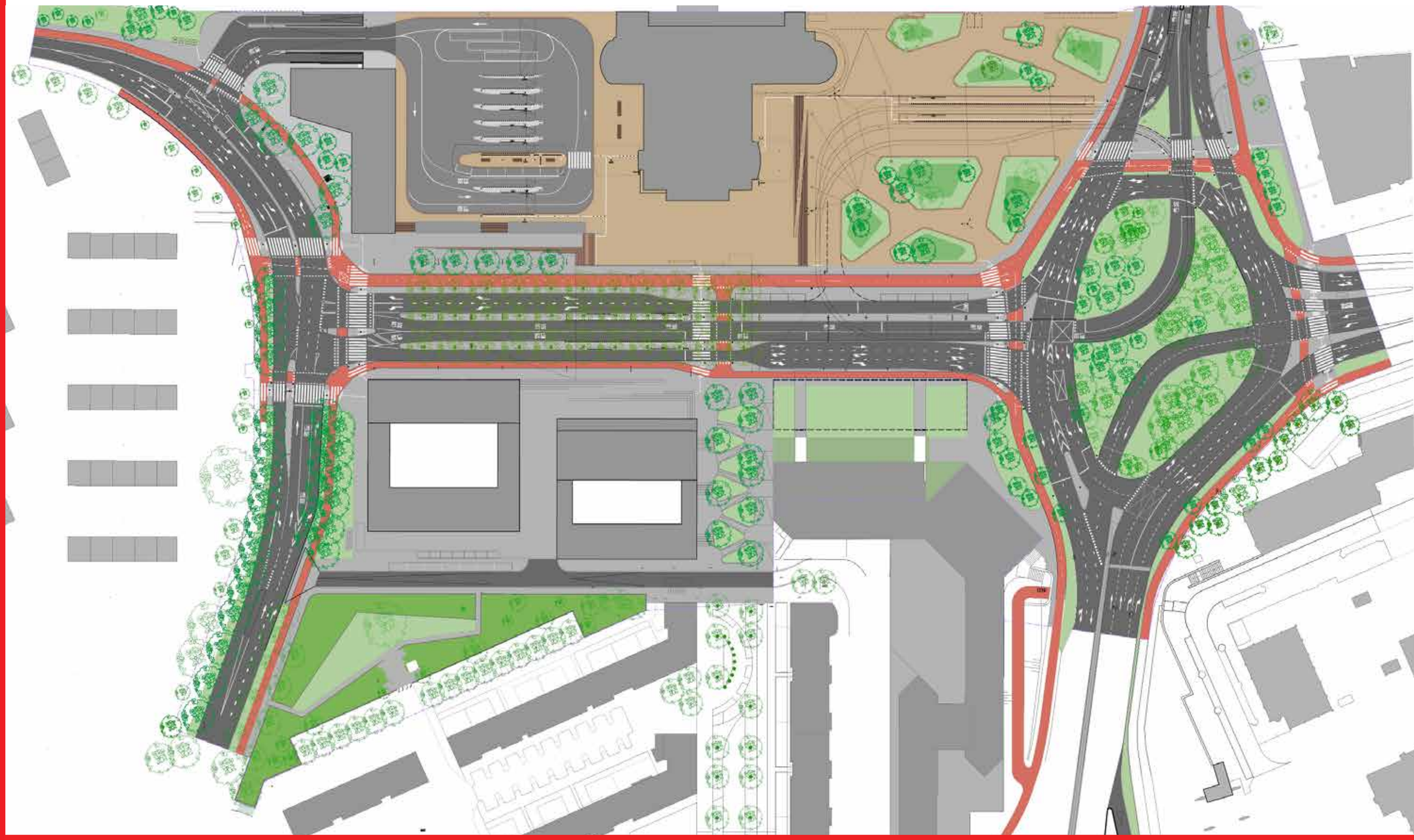
7. Beheer **47**
8. Planning en risico's **49**

Voorwoord

Dit document gaat over het definitieve inrichtingsplan voor de openbare ruimte 'Amstelstation en omgeving'.

Het Amstelstation is het derde station van Amsterdam en het hart van een belangrijke stedelijke ontwikkeling. Het is een complex OV-knooppunt met trein, metro, tram en bus. Het knooppunt ontwikkelt zich verder. Het programma hoogfrequent spoor zorgt voor extra treinen tussen Amsterdam CS en Utrecht en in 2018 wordt "spoorboekloos rijden" geambieerd. Het station is een belangrijk onderdeel van het Amsterdamse Plusnet OV, als eindpunt van twee tramlijnen en diverse buslijnen waaronder de buslijn naar Sciencepark. Voor de bus naar Sciencepark is voorzien dat die later wordt omgezet in een tramlijn. Ook takken diverse regionale R-netbuslijnen hier aan op metro, tram en trein. Het station is vanouds een overstapmachine voor het openbaar vervoer, maar door de rappe ontwikkeling van dit deel van Amsterdam is het ook een belangrijke bestemming geworden.

Daarnaast is het plangebied een ruimtelijke en verkeerstechnische schakel tussen verschillende en belangrijke structuren; de Wibautas, de Gooiseweg, de Treublaan, de Hugo de Vrieslaan en de Spaklerweg. Ook bijzonder is de ligging van het gebied tussen verschillende en duidelijk herkenbare buurten, met stevige hoogteverschillen en duidelijke (landschappelijke) begrenzingen. Het meest opmerkelijke object, waar alle lijnen naartoe leiden, is het (rijks)monumentale stationsgebouw. De samenwerking tussen stationsarchitect Schelling en stadsstedenbouwkundige Van Eesteren leidde tot een opmerkelijke compositie, waar het gebouw, met name de stationshal, de schakel is tussen de in de omgeving aanwezige niveaus. De jaren hebben een aanslag gepleegd op deze compositie hetgeen heeft geleid tot een onaantrekkelijke en desoriënterende omgeving. Het gebied wordt verstedelijkt en verrijkt wat kans geeft om weer orde op zaken te stellen. Het gebied is gebaat bij een zo efficiënt, comfortabel en aantrekkelijk mogelijke stationsomgeving, waarin beide kanten van de spoordijk op een integrale wijze worden aangepakt. Samen met alle belanghebbende partners wordt dit Definitieve Ontwerp (DO) voorbereid als laatste stap om deze doelstelling te realiseren.



Definitief ontwerp Amstelstation en omgeving

1. Inleiding

1.1 Plangeschiedenis en besluitvorming

De planvorming voor de omgeving van het Amstelstation is lang geleden, in 1998, begonnen en kent een rumoerige geschiedenis. Meermaals was er maatschappelijke protest. In 2006 is het plan met de 100 meter hoge toren gepresenteerd. Binnen het nieuwe plan moesten ook veel bestaande bomen wijken. Dit plan leidde tot zeer veel protest vanuit de omgeving. Dit Stedenbouwkundige plan is in 2009 door de stadsdeel- en gemeenteraad vastgesteld. De onrust die in het verleden bij de omgeving bestond leidde tot een aantal door de gemeente geïnitieerde bijeenkomsten in 2011 en opnieuw vanaf 2014. Doel was het verbeteren van het plan en het vergroten van het draagvlak. Dit leidde o.a. tot de verfijning van de volume van Toren D (Amstel Tower) zodat de schaduwwerking tot een minimum werd beperkt en de met de buurt samen ontworpen buurtparkje. De bijeenkomsten werden opgevolgd door werksessies over de onderwerpen “Groen” , “tramkeerlus” en “ fasering tijdelijke situatie”. De input die uit deze weksessies kwam is, daar waar mogelijk, meegenomen in de planvorming
Het Stedenbouwkundig Plan (SP) voor de omgeving Amstelstation is eind 2009 door de stadsdeelraad en de gemeenteraad vastgesteld. In 2011 is het Voorlopig Ontwerp openbare ruimte voor het Amstelstation e.o. (VO), een uitwerking van de inrichting openbare ruimte gebaseerd op het Stedenbouwkundig Plan, door het bestuurlijk overleg Oost vastgesteld. Tot en met 2013 is er incidenteel aan het plan gewerkt in afwachting van verdere ontwikkeling van het plan, wat stagneerde als gevolg van de economische crisis. In 2015 is een wijziging doorgevoerd met een nieuw ontwerp voor de tramlus en de daarmee gepaard gaande inrichting van het stationsplein. Aanleiding hiervoor is de doelstelling van de Investeringsagenda OV om een tramlijn via het Amstelstation door te trekken naar het Sciencepark. Met het spoorontwerp in het VO was de doortrekking namelijk onmogelijk.

Met de start van de bouwontwikkeling van Blok D, eveneens in 2014 aangevangen, is besloten een DO en uitvoeringsplan te maken voor het Pocketpark. Het parkje gaat als een aantrekkelijke en bruikbare ‘buffer’ functioneren tussen de bouwactiviteiten en de daarvoor benodigde tijdelijke inrichting. Het Pocketpark is inmiddels geopend, maar zonder de definitieve beplanting die in het najaar wordt aangebracht.,. . In 2015 is begonnen met de voorbereiding van dit Definitief Ontwerp voor de openbare ruimte. NS en ProRail zijn tegelijkertijd bezig met de voorbereiding voor de herinrichting van het stationsgebouw, inclusief een grotere fietsenstalling (3.650 plaatsen). Hierdoor zijn de in het VO opgenomen 950 fietsparkeerplaatsen op het stationsplein-noord niet meer nodig. Er wordt een visie op het station voorbereid waarna medio 2016 een hoofd-architect is aangesteld om de visie, in nauw overleg met de gemeente, uit te voeren.

1.2 Wijzigingen t.o.v. Stedenbouwkundig Plan

De openbare ruimte- en verkeersstructuur stonden in hoofdlijnen vast met het vaststellen van het Stedenbouwkundig Plan. In het VO en daarna is de openbare ruimte verder ontworpen en verfijnd. Er zijn een aantal noodzakelijke verbeteringen gedaan ten opzichte van het Stedenbouwkundig Plan:

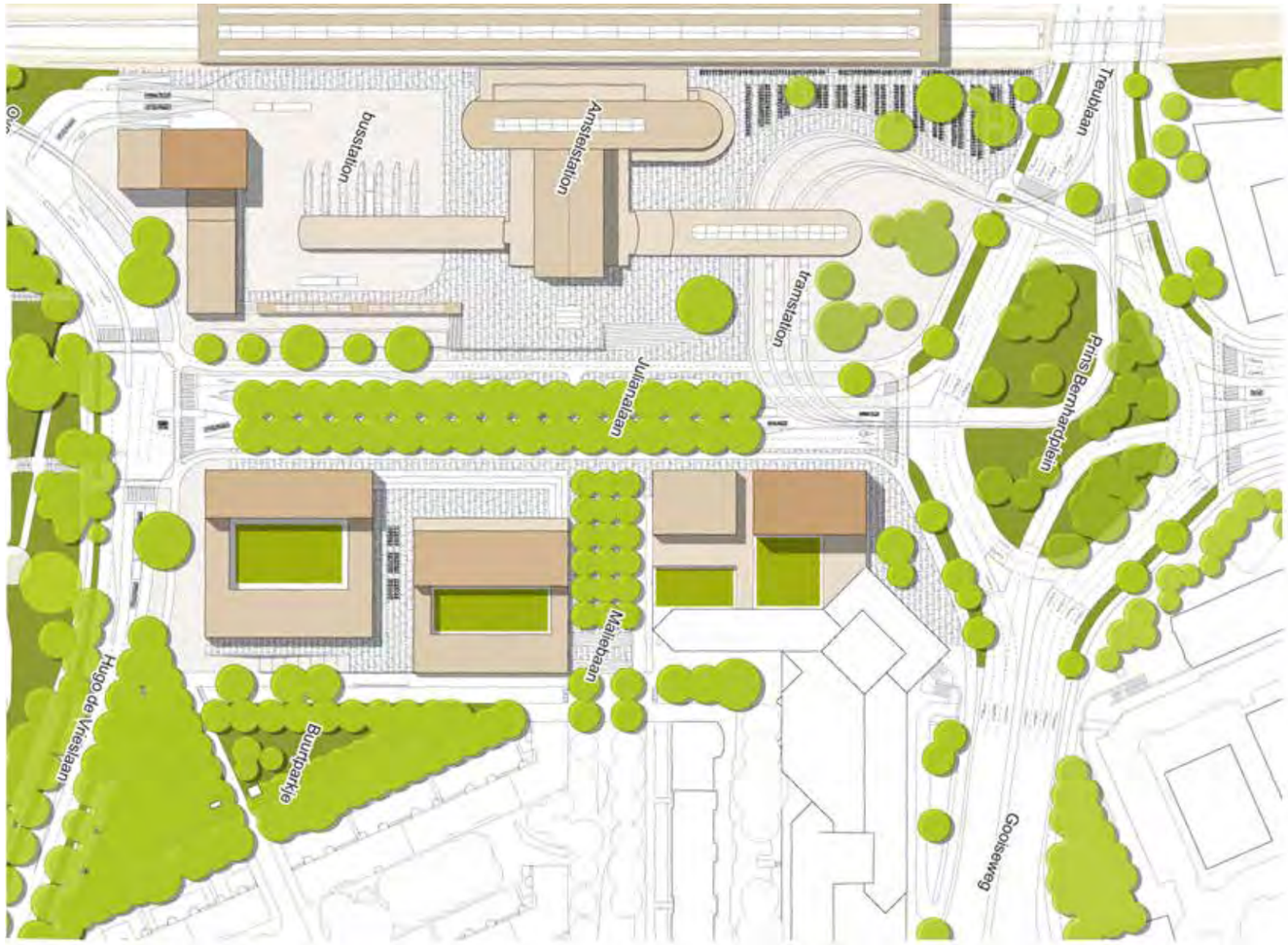
- De tramlus/eindhaltes en het voorplein zijn gewijzigd (zie 1.3)
- De noordelijke entreepartij met traptreden en hellingbaan, die als gevolg van de nieuwe tramlus dichter bij het station is gekomen, is integraal ontworpen met de direct daaronder gelegen fietsenstalling.
- De ingang van de nieuwe fietsstalling (voorheen gecombineerd met de voetgangersingang) is in noordelijke richting verplaatst.
- Het busstation is een kwartslag gedraaid en beter vormgegeven. De logistiek van het busplatform is daardoor aanzienlijk verbeterd.
- De nieuwe tramlus verandert de werking van het Prins Bernhardplein. De auto’s komend vanuit de Julianalaan in noordelijke richting hebben minder tijd in de verkeersregeling. Daarom moet er tijdelijk een extra uitvoegstrook worden aangelegd tegenover blok A . Het fietspad en voetpad schuiven dan ook richting de kavel voor Blok A. Deze derde uitvoegstrook wordt verwijderd als wordt gestart met de ontwikkeling van blok A. Door verkeerskundige ingrepen in de wijdere omgeving,bijvoorbeeld in de Treublaan en het (eerder) aanleggen van de Amstelstroomlaan, kan het verkeer worden afgewikkeld. Hiertoe wordt een ander proces opgestart.
- Ten behoeve van de benodigde opstellengte voor auto’s op de Julianalaan is de bomenlaan ingekort. Om voldoende bomen te compenseren, is een derde bomenrij toegevoegd. Dit heeft geleid tot een (minimale) verschuiving van het verkeersprofiel richting het oosten.
- Als gevolg van bovengenoemde wijziging in het profiel van de Julianalaan en het ontwerp van het Pocketpark, is het bomenplan aangepast. Hierin zijn op verzoek van bewoners namelijk minder bomen opgenomen. Het aantal bomen is wel ongeveer gelijk aan dat in het Stedenbouwkundig Plan, maar de locatie van de bomen is gewijzigd.
- Het Prins Bernhardplein is integraal vormgegeven. De verkeersstructuur is hetzelfde gebleven maar het verloop van voet- en

fietspaden is verfijnd.
- De fietsrekken voor circa 950 fietsen op het stationsplein-noord zijn uit het ontwerp verwijderd, omdat deze in de ondergrondse fietsenstalling worden gerealiseerd. Er zijn 50 brommerparkeerplekken bijgekomen.
- De helling op de Maliebaan is anders ontworpen, zodat een rolstoelgebruiker volgens de geldende norm het station kan bereiken.

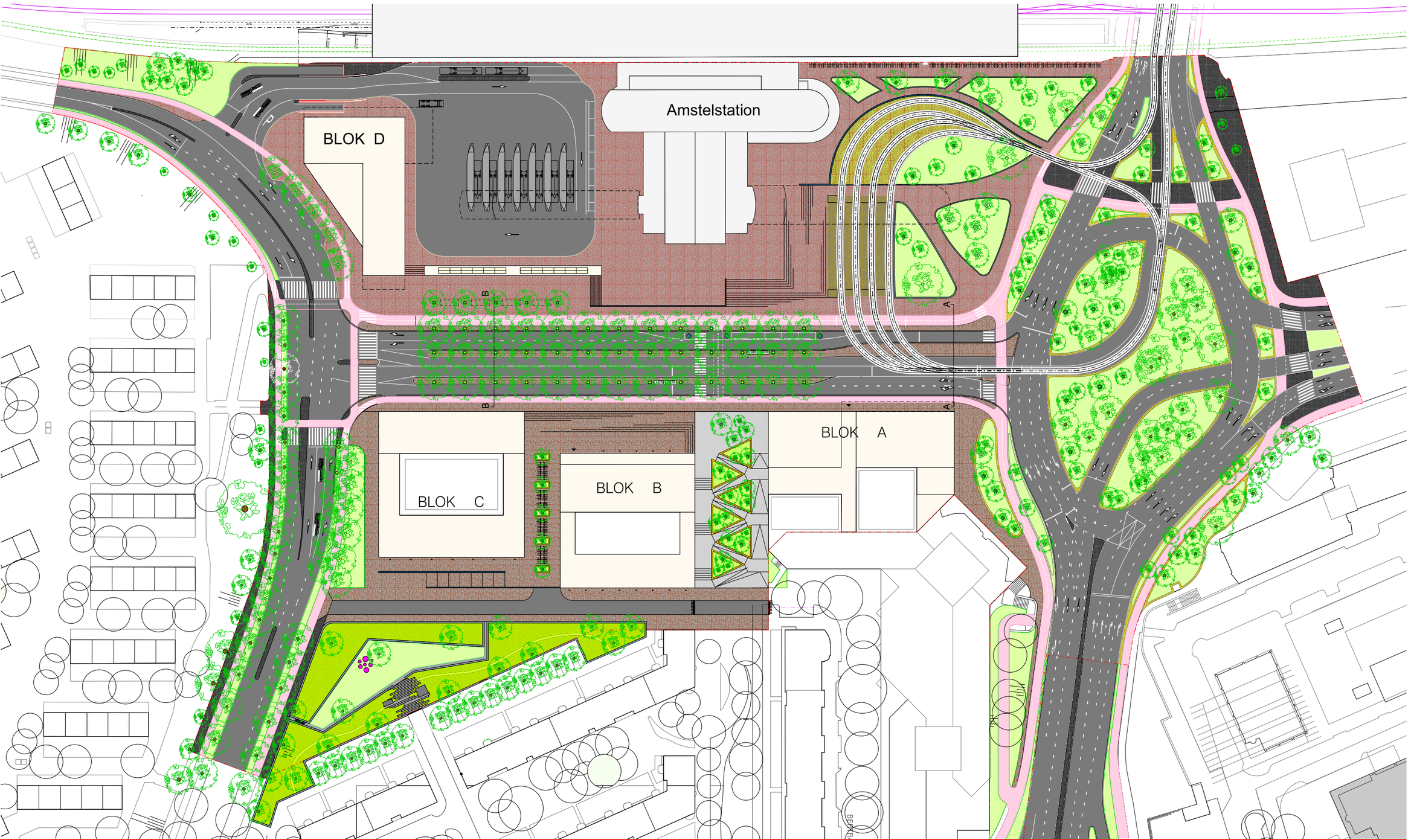
1.3 De nieuwe tramkeerlus

In het Stedenbouwkundig Plan en het bestemmingsplan werden de keerlus en haltes van de tram verplaatst van de oostzijde naar de noordzijde van het station. De vier enkelperrons waren parallel aan de stationshal gesitueerd. Met dat ontwerp (2011) was de uitvoering van de ambitie in het Investeringsagenda OV, namelijk het doortrekken van een tramlijn naar het Sciencepark, onmogelijk. In 2015 is een nieuwe tramlus ontworpen die de doortrekking mogelijk maakt. De twee dubbele perrons komen langs de westzijde, parallel aan de spoordijk, met daarnaast een passeerspoor om meer flexibiliteit voor de lijnvoering te bewerkstelligen.
De nieuwe keerlus komt aanzienlijk dichter op het stationshal te liggen dan de ontwerp-keerlus van 2011. De keerlus is geschikt voor twee tramlijnen. De trappenpartij en de hellingbaan, die de reiziger in de stationshal brengen, zijn feitelijk ook de ‘gevel’ van de nieuw te bouwen ondergrondse fietsenstalling. De positionering van de lus maakt het mogelijk om de tramlijn door te trekken richting Sciencepark en de Julianalaan beschikbaar te houden voor autoverkeer.

Het college van B en W heeft op 7 april 2015 met de uitgangspunten van het nieuw ontwerp voor de inpassing van de tram ingestemd. De raadscommissie Infrastructuur en Duurzaamheid heeft deze op 16 september 2015 voor kennisgeving aangenomen.



Stedenbouwkundig plan



Plankaart voorlopig ontwerp

1.4 Het plangebied en projectmatige deelgebieden

Het plangebied, zoals in de kaart op pagina 11 is aangegeven, betreft het plein rond het Amstelstation, inclusief het tram- en busstation, de Julianalaan, een deel van het Prins Bernhardplein, de Overzichtweg, de Hugo de Vrieslaan, het buurtpark Juliana en het gebied tussen de Julianalaan en de Bertrand Russelstraat. Dit DO betrekt niet alle delen van het plangebied: het Pocketpark is al ontworpen en in uitvoering en de omgeving van de nog te ontwikkelen bouwblokken (A, B en C) kan nog niet definitief worden ontworpen.

Rood: Stationsomgeving en Blok D - DO 2015 /16
Het DO betreft dit gebied . De precieze begrenzing op het Prins Bernhardplein / de Wibautstraat moet nog worden bepaald. Tussen de doorsteek Gooiseweg en het DO 2015 kunnen kleine herstelwerkzaamheden plaatsvinden.

Paars: Blok A,B,C
Het in 2011 vastgestelde VO geldt als basis voor de ontwikkeling en uitwerking van dit gebied. Naar verwachting zal er in 2016 een uitwerking van het ontwerp voor dit gebied worden opgesteld.

Groen: Pocketpark (aanbesteed 2015)
Dit is in uitvoering.

Blauw: Maliebaan (2017)
De Maliebaan is geen ontwikkelgebied, maar belangrijk voor de waterhuishouding van de Julianalaan. Overtollig regenwater en grondwater moet op een verantwoord wijze richting de Julianabuurt worden afgevoerd.

1.5 Participatie

Het Stedenbouwkundig Plan is in 2009 vastgesteld na maatschappelijke consultatie en inspraak.
Vanaf de start van het VO openbare ruimte in 2010 zijn de zogenaamde “praat-mee-sessies” georganiseerd. Tijdens deze sessies zijn specifieke onderwerpen en thema’s met omwonenden en belanghebbenden gezamenlijk verkend. Thema’s zoals bomen en groen, verkeer, toegankelijkheid en de inrichting zijn in deze sessies verdiept en uitgewerkt in het VO. Het concept-VO is vervolgens tijdens een informatieavond gepresenteerd. Voor het Pocketpark is in 2011 een afzonderlijk traject gevolgd. Drie sessies met omwonenden leidden tot een ontwerp, dat tijdens de vierde sessie, onder de ogen van circa zestig belangstellenden, gezamenlijk gepresenteerd werd aan het stadsdeelbestuur.
In 2014 is er onder grote belangstelling een informatieavond georganiseerd, bedoeld als een ‘kick off’ voor de hervatting van de planvorming richting de uitvoering. Het VO openbare ruimte, de ontwerpen voor de tijdelijke situatie en fasering zijn aan bod gekomen. Aansluitend daarop zijn er opnieuw enkele sessies georganiseerd met de Julianabuurt om het VO Pocketpark naar een DO te brengen. Dit proces is in 2015 afgerond met het beplantingsplan.

De conceptuitgangspunten voor de inpassing van de tram hebben zeven weken ter inzage gelegen. Alle schriftelijke reacties van omwonenden en ondernemers die voortkwamen uit de inspraak zijn opgenomen en beantwoord in een Nota van Beantwoording. Een aantal suggesties is in de definitieve Nota van Uitgangspunten overgenomen.
In juni 2015 is een informatiemarkt georganiseerd in het Amstelstation om bewoners, reizigers en andere geïnteresseerden te informeren over de eerste versie van het DO. Het DO is ook besproken met de beheergroep, waarin buurtbewoners, belanghebbenden en bedrijven zijn vertegenwoordigd. Met de beheergroep wordt maandelijks gesproken over tijdelijke maatregelen teneinde het projectgebied zo leefbaar en veilig mogelijk te houden tijden de uitvoering en wordt verdere informatie uitgewisseld. Het DO is afgestemd met andere betrokken organisaties, zoals onder meer de Reizigers Advies Raad, Fietsersbond, Vrienden van het Wibautplantsoen, Onbeperkt Oost, Cliëntenbelang, en het Amsterdam Overleg. In juni 2016 is wederom een informatiemarkt in het Amstelstation gehouden om bewoners, reizigers en andere geïnteresseerden te informeren over het DO. Alle reacties zijn in een participatiememo samengevat.

1.6 Ambtelijk overleg en toetsing

In het project Amstelstation zijn diverse overleggen belegd, waarbij alle betrokken partijen aansluiten. Tijdens de totstandkoming van het Definitief Ontwerp openbare ruimte is zeswekelijks overleg geweest met vertegenwoordigers vanuit alle betrokken partijen, te weten Grond en Ontwikkeling, Ruimte en Duurzaamheid, Verkeer en Openbare Ruimte, de Stadsregio Amsterdam, NS, ProRail, GVB, Metro en Tram en Stadsdeel Oost. Hierbij is stedenbouwkundig bureau We Love The City, vanuit de rol die het bureau bij de totstandkoming van het Stedenbouwkundig Plan had, ook betrokken.
In dit overleg worden de wensen vanuit alle betrokken partijen afgestemd en indien besloten verwerkt in het DO. Daarnaast is het DO in een stuurgroepoverleg besproken waarin Grond en Ontwikkeling, Ruimte en Duurzaamheid, Verkeer en Openbare Ruimte, NS, de Stadsregio Amsterdam en ProRail zijn vertegenwoordigd. Daarnaast is ook regelmatig overleg geweest met Waternet.
De supervisor begeleidt de uitwerking van ontwerpen van gebouwen en de aangrenzende

openbare ruimte. In het geval van de gebouwen brengt hij zijn finale advies uit aan de Commissie voor Welstand en Monumenten Amsterdam.

Centrale Verkeerscommissie (CVC).
Het VO is meermaals voorgelegd aan de CVC en is nooit in zijn geheel vastgesteld wegens voor de CVC onacceptabele knelpunten. In 2015 zijn het merendeel van de benoemde knelpunten meegenomen en opgelost in de uitwerking van het DO. De CVC heeft positief geadviseerd per onderdeel, bijvoorbeeld de tramlus en het busstation. In juni 2016 is het concept- DO voor de laatste keer aan de CVC worden voorgelegd voor een integraal advies. Dit is zoals gebruikelijk na de advisering in de WVA (Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam) gebeurd. De CVC is akkoord met het DO met als voorwaarde dat het fietspad aan de oostzijde van de Julianalaan in stand blijft, ook tijdens de aanleg van de tijdelijke derde uitvoegstrook. Daarnaast is aangegeven dat de omrijroutes voor mindervaliden zonder lift onaanvaardbaar is.

1.7 Status van het product

Het Amstelstation is een groot en complex gebied. Daardoor is het niet mogelijk om alle details behorende bij een DO uit te werken en in dit boekje te presenteren. Dit boekje bevat de essentiële onderdelen die zijn geraamd en vastgesteld moeten worden, wat leidt tot de onderliggende definitieve (maatvaste) inrichtingsplan. Het programma en de fysieke inrichting voor de openbare ruimte wordt hiermee dus vastgesteld. Verschillende details worden in de loop van 2016 verder gewerkt. Daarnaast zijn er een aantal door stakeholders ingebrachte wensen die alleen uitgewerkt kunnen worden nadat de architect voor het station aan het werk gaat. De lijst van nog uit te werken aspecten is opgenomen in hoofdstuk 5 .



Deelgebieden Amstelstation en omgeving

2. Definitief ontwerp

2.1 Uitgangspunten voor het ontwerp

Ruimtelijke en programmatische uitgangspunten
Een grote mate van stedelijkheid en een aantrekkelijk en sociaal veilig stadsmilieu zijn de belangrijkste ruimtelijke uitgangpunten voor dit project. Het Stedenbouwkundig Plan voorziet in een bebouwingstructuur die dit mogelijk maakt. De straten krijgen wanden met commerciële voorzieningen en er komen nieuwe bewoners die de levendigheid en de sociale veiligheid in de omgeving ten goede zullen komen. Het tram- en busstation en de resterende openbare ruimte worden compact, helder een aantrekkelijk vormgegeven. Het prachtige stationsgebouw wordt van binnenuit heringericht, inclusief een grotere ondergrondse fietsenstalling, zodat de druk op het stationsplein wordt verminderd. De aantrekkelijkheid en de verblijfskwaliteit van het stationsplein worden aanzienlijk verbeterd.
Het stationsgebouw en de bijbehorende luifels zijn een rijksmonument. Het uitgangspunt is dat de herinrichting de kwaliteit van 'het gebouw in de omgeving' verbetert. Waar mogelijk worden verloren kwaliteiten weer teruggewonnen. Voor het station en de luifels is een zogenaamde waardestelling gemaakt die uitgangspunten biedt voor de integratie van gebouw en omgeving.

Openbare ruimte en materiaalgebruik
Het stationsplein, inclusief het busstation, is binnen de 'Puccini-methode' aangemerkt als een bijzondere locatie. Het materiaalgebruik en de detaillering zijn daarmee vrij in te vullen. De rest van het plangebied moet voldoen aan de standaard. Het gebied kent enorme hoogteverschillen. Er wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de toegankelijkheid van alle gebieden voor mindervaliden. Waar nodig worden bijzondere voorzieningen gemaakt om de toegankelijkheid te waarborgen. Dit geldt vooral voor de overbrugging van het hoogteverschil tussen de Julianalaan/ Maliebaan en het Busplatform/Stationshal. De gebruiker moet hierdoor ver omlopen (zie kaart pagina 42) om het niveauverschil te overbruggen via de hellingbaan. Daarom is een lift het uitgangspunt
(locatie nog te bepalen).
Er wordt voldaan aan de eisen met betrekking tot voorzieningen voor blinden en slechtzienden.

Groen
Dit gebied was in de oude situatie (voor de tijdelijke inrichting) rijk bedeeld met groen. Ondanks de recente kap van bomen is het nog steeds een groene omgeving. Een uitgangspunt, ook van grote maatschappelijke betekenis, is dat het gebied groen blijft. In het boomcompensatieplan is uitgewerkt hoe de compensatie van de gekapte en nog te kappen bomen gerealiseerd wordt. Het voorstel voor de boomcompensatie is in overleg met bewoners opgesteld. Belangrijk uitgangspunt is de boomcompensatie zoveel mogelijk binnen het plangebied of de naaste omgeving te realiseren.

Het OV-knooppunt
Het Amstelstation vormt een belangrijke knoop in het stedelijk, regionaal en nationaal netwerk van openbaar vervoer. Trein, metro, R-net-bus, stadsbus en tram komen er samen. Het station is een belangrijke bestemming en een optimale overstapmachine. De monumentale stationshal is daarin het verbindende element.
De indeling van bus- en tramhaltes wordt volledig herzien ten opzichte van de huidige situatie. Dit raakt de exploitatie. Op het plein ten noorden van de stationshal komen twee tramhaltes met een lengte van 61m, alsmede een passeerspoor. Elke tramhalte krijgt een DRIS-paneel (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem) die de reizigers informeert over de vertrektijden. De meest westelijke tramhalte ligt met de achterzijde gelijkvloers met de verblijfsruimte tussen de haltes en de spoormuur. Deze verblijfsruimte ligt hoger dan de rest van het plein.
Het busplatform aan de zuidzijde ligt op gelijke hoogte met de stationshal, en biedt ruimte aan zowel de R-net-lijnen uit Almere en Het Gooi, alsmede een aantal GVB-buslijnen. Daarnaast zijn er ook buslijnen die het Amstelstation passeren. Daarvoor zijn haltes voorzien op de Julianalaan zelf. Deze zijn gelegen ten oosten van de stationshal en zijn met de trap vanuit de hal bereikbaar. Ook deze haltes krijgen DRIS-panelen. Centraal in de stationshal komt een DRIS-paneel waar de reizigers snel hun aansluitende tram of bus kunnen vinden.
Het busstation kent acht halteperrons en drie bufferplaatsen. Op de Julianalaan komen twee halteperrons en zoals reeds vermeld zijn er twee tramperrons die elk ruimte bieden aan twee trams. Alle bus- en tramhaltes zijn op basis van de nieuwste richtlijnen ontworpen, met uitzondering van de reserve bushalte (heeft niet de vereiste breedte) en de laatste 11m van de 4de tramhalte (is te laag).

Duurzaamheid
Duurzaamheid begint bij het goed benutten van loze ruimte door compacte stedelijke omgeving te creëren waarin functies op elkaar zijn gestapeld (meervoudig grondgebruik)
. Dit plan is bij uitstek een goed voorbeeld van efficiënt gebruik van ruimte: een compact tramstation, een busstation op een parkeergarage, woningen en commerciële voorzieningen boven parkeergarages en een ondergrondse supermarkt. Deze intensivering van de omgeving rond een openbaarvervoersknooppunt reduceert bovendien het gebruik van auto's en daarbij ook de emissies. Er wordt bovendien ambitieus ingezet op het gebruik van de fiets.

De oude situatie bevatte veel restgroen die

opgeofferd is ten gunste van de verstedelijking. In de nieuwe situatie wordt wel elke mogelijkheid om een groene inrichting te maken benut en wordt het netto verloren oppervlak groen) gecompenseerd door het vergroten van de in de (ruime) omgeving aanwezige waterpartijen. Speciale aandacht gaat uit naar de verwerking van regenwater. Door onderzoek en uitgekiende maatregelen wordt, naast een goed plan voor het afvoer van regenwater, in het nieuw ontwerp getracht problemen in de bestaande situatie aan te pakken.

Het materiaalgebruik in de openbare ruimte is conform stedelijk beleid. Het stationsplein is een ‘bijzonder gebied’ met een vrije materiaalkeuze. Gekozen is hier gebakken klinkers te gebruiken met een lange levensduur en minst belastende productie / vervoer methode.

Het voornemen is om op bouwkavel niveau voor de blokken B&C BREEAM toe te passen als selectiecriterium voor duurzaamheid. Daarnaast is met Waternet afgesproken voor de blokken B&C waterberging voor te schrijven.

Het verkeer
Het Stedenbouwkundig Plan en het bestemmingsplan bieden het kader voor de verkeersstructuur binnen het plan. Noodzakelijke wijzingen in deze structuur, bij de eventuele doortrekking van een tramlijn naar Amsterdam Sciencepark of door de geprognosticeerde toename van het verkeer in de omgeving, worden vooralsnog buiten de scope van dit project gehouden. Een wijziging van de verkeersstructuur brengt namelijk verregaande procesmatige en maatschappelijke consequenties met zich mee. Wel worden het wegen- en spoornetwerk zodanig ontworpen dat zij een toekomstige wijziging zo veel mogelijk zonder grote problemen kunnen doorstaan. Uit de prognose is de noodzaak gebleken voor een (tijdelijke) derde uitvoegstrook Julianalaan – Gooiseweg. Dit raakt de ontwikkeling van Blok A. Met een herstructurering van de verkeerstructuur in de wijde omgeving kan deze worden verwijderd.

Verkeersregelingen
Het Prins Bernhardplein functioneert wat betreft de verkeersregeling op een zelfde manier zoals in de huidige situatie. Vanwege de structuur van het verkeersplein zijn de belangrijkste autorichtingen gekoppeld en vanwege de groene golf op de Wibautstraat is er sprake van een vaste cyclustijd. Hierbinnen krijgt langzaam verkeer en openbaar vervoer vaak twee keer groen licht om de verliestijden laag te houden. Het openbaar vervoer kan vanwege de structuur van het verkeersplein geen prioriteit krijgen.
Het kruispunt Hugo de Vrieslaan – Julianalaan en de verkeerslichten bij de in- en uitrit van het busstation op de Overzichtsweg zijn gekoppeld om ervoor te zorgen dat de vele bussen zo snel mogelijk door kunnen rijden. Bussen hebben hier prioriteit in de verkeersregeling. Deze prioriteit heeft echter een grens om ervoor te zorgen dat langzaam verkeer niet langer dan 45 seconden moet wachten bij de oversteken.

Laden en lossen
Het stationsgebouw vereist twee laad- en losplaatsen voor vrachtwagens. In de noordwesthoek van het gebouw voor normale vrachtwagens (max 11 m) en in de zuidwesthoek van het gebouw voor grote vrachtwagens (18 m). In beide gevallen gaat het om circa 8 bewegingen per dag. Het laden en lossen aan de zuidkant mag geen hinder vormen voor de op- en afrijdende bussen tijdens de spits. Daartoe worden er ‘venstertijden’ tussen het GVB en de NS afgesproken. Ten behoeve van het hotel in Blok D worden op de Overzichtweg (touringcar) en op de aan de noordgevel grenzende stoep (vrachtwagen) laad en losplekken gemaakt. Wederom wordt het laden en lossen op het busplatform beperkt tot venstertijden (van 07:00-08:00 en van 09:30-12:00). Het voornemen van de NS om de eigen commerciële voorzieningen te privatiseren zal leiden tot meer vrachtwagen bewegingen, hetgeen kan betekenen dat voor het hele gebied venstertijden worden ingesteld

Kleinere onderhouds- en monteurswagens met ontheffing krijgen twee gemarkeerde plekken aan de noodwestzijde van het stationsplein. Er worden negen kiss-and-ride plaatsen op de Julianalaan (noordwestzijde) gemaakt.
De huidige locatie voor ‘Autodate’ en elektrische auto’s is gesitueerd aan de Hugo de Vrieslaan. Indien de Hugo de Vrieslaan in de toekomst wordt aangepast, waardoor de plekken daar moeten verdwijnen, zijn er zeven plaatsen op de Bertrand Russelweg gereserveerd (zie plankaart).

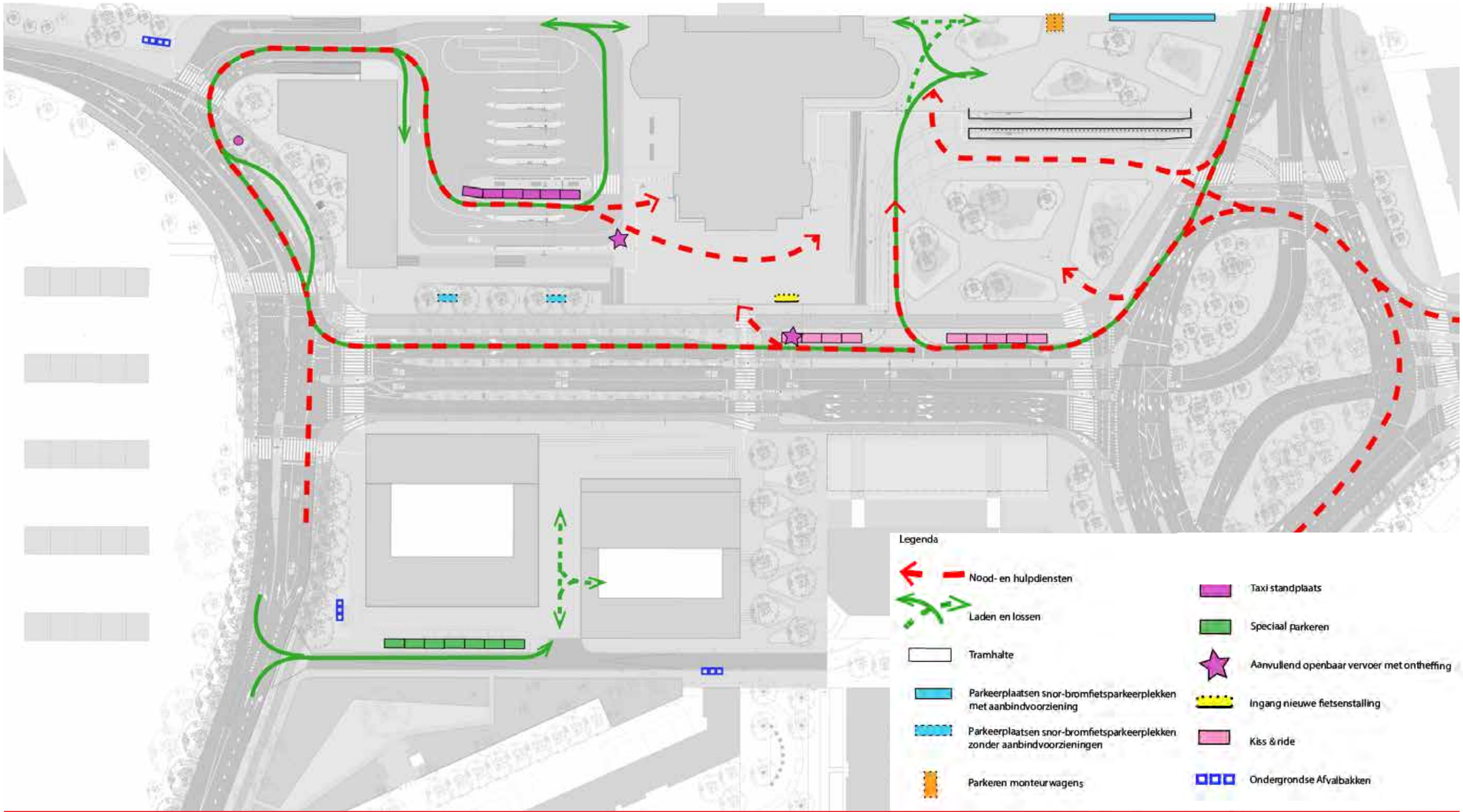
Afval
Uitgaande van een maximale loopafstand van 75 m vanaf de woongebouwen worden 3 plekken voor ondergrondse afvalinzameling gecreëerd die de afvalwagen veilig kan bereiken.

Taxi’s
Op het busplatform worden (ten oosten van de luifel) 6 taxistandplaatsen gecreëerd, conform de beleidsuitgangspunten.

Aanvullend openbaar vervoer
Er zijn twee plekken aangeduid waar aanvullend openbaar vervoer met ontheffing mensen op kan halen of af kan zetten: op het busstation en op de kiss en ride plekken langs de julianalaan.

Nood- en- hulpdiensten;
Het station is via het busplatform bereikbaar voor nood-en hulpdiensten. Het voorplein is in zijn geheel bereikbaar voor nood-en hulpdiensten. De brandweer kan desgewenst ook langs nagenoeg de hele spoordijk opstellen, tot en met de twee laad- en losplekken in de oksel van het stationsgebouw/ de spoordijk

Parkeren fiets, brom- en snorfietsen
De prognoses geven een behoefte van 3.650 fietsparkeerplekken aan de oostkant van het station. De nieuwe ondergrondse fietsenstalling faciliteert deze behoefte volledig, hetgeen betekent dat er geen fietsparkeerplaatsen op het voorplein worden aangelegd. Met de nieuwe ondergrondse fietsenstalling worden ruim 1000 extra fietsparkeerplekken gerealiseerd. Ook worden voldoende fietsparkeerplekken gecreëerd aan de Julianalaan, tussen de blokken B en C, en aan de Overzichtweg. Volgens tellingen zijn er circa. 40 brom- en snorfietsplekken noodzakelijk. Deze mogen niet in de stalling parkeren Omdat de ruimte het toelaat worden er 50 plekken gemaakt; 36 plekken langs de spoordijk vanaf de Treublaan en 14 plekken langs de westzijde van de Julianalaan.



Verkeersafwikkeling stationsplein en omgeving

2.2 Het ontwerp

Het inrichtingsconcept
De omgeving heeft een aantal opmerkelijke ruimtelijke elementen en ongebruikelijke hoogteverschillen: tussen de treinperrons en de Julianabuurt is er een hoogteverschil van circa 14m. Het Amstelstation, een prachtig, (rijks)monumentaal gebouw van gebakken steen, metaal en glas is door zijn schepper, stationsarchitect Schelling, zeer bewust op een terp geplaatst. De reiziger krijgt daardoor een tussenniveau (de stationshal) wat een verdeelpunt tussen de trein en de andere modaliteiten vormt. De samenwerking tussen Van Eesteren en Schelling bepaalde het tussenniveau op gelijke hoogte als de ringdijk Watergraafsmeer.
De helderheid van de oude ingreep is in de huidige situatie minder geworden door de rommelige inrichting en ongedefinieerde overgangen. Ook heeft de oude 'overstap machine' een deuk opgelopen met de groei van het OV, de ontstane krapte en het daaruit resulterende in niveaus gescheiden bushaltes. Dit ontwerp tracht meer helderheid te scheppen in de omgeving door de verschillende onderdelen van de openbare ruimte, te weten de 'stationsterp', het groene voorplein, het eveneens groene Prins Bernhardplein en de lanen, sterker te definiëren. Het landschap wordt voor de gebruiker weer 'leesbaar'.
De routes zijn direct en helder van en naar de hoofdingangen van het station. Zo zijn de voorkanten van de bussen en trams zichtbaar zodra de passagier uit het station komt. Vanuit de omgeving leiden alle connecties direct naar de stationsentrees.

De stationsterp
De stationsterp wordt als één gebied behandeld. Gekozen is om de terp, die nu via flauwe, bijna onzichtbare hellingen bereikbaar is, te accentueren door bouwkundige ingrepen. Het stationsgebouw krijgt een 'kader' van trappenpartijen waardoor het op een 'stenige' pedestal wordt geplaatst. Op de terp wordt gebruik gemaakt van bij het gebouw passende materialen: een gemengde baksteenmix van dikformaat. Zodoende krijgt het geheel een monumentaal architectonisch karakter.
Dit levert fraaie details op, zoals trappartijen, hellingbanen (t.b.v. de toegankelijkheid voor mindervaliden) en muren. Deze worden uitgewerkt met details die vergelijkbaar zijn met die van het stationsgebouw. De nieuwe (uitgebreide) fietsenstalling grenst direct aan de noordelijke trappenpartij.

Voor de kopgevel van het station ontstaat een prachtig balkon-plein, vooralsnog zonder functie. Een (stations) grand café/terras zou een zeer geschikte functie zijn voor deze plek. De twee dichtgemaakte oude trapgaten op het plein, die vroeger een verbinding vormden tussen het lage en hoge niveau, kunnen in ere worden hersteld. Of dit bouwkundig/logistiek te realiseren is, wordt nader bekeken.
Aan de zuidkant wordt de inrichting van het busplatform in dezelfde stijl meegenomen. De stoepen (de lijst om het busstation) en de loper onder de monumentale luifel worden in dezelfde baksteen uitgevoerd. Door de verdraaiing van het busstation behoudt de loper zijn historische functie. De luifel is zorgvuldig gedemonteerd wegens de bouwwerkzaamheden van de nieuwe autoparkeergarage. Het wordt teruggeplaatst in twee delen, qua hoogte zoveel mogelijk aansluitend op de oorspronkelijke hoogte.

Busplatform
De luifel biedt een duidelijk oriëntatiepunt voor de buspassagiers die uit het station komen. De gehele voorkant van het rijgedeelte (vanaf de neus van de perrons en het stationsgebouw) wordt verhoogd voor meer comfort en toegankelijkheid. Ook wordt er een zebra oversteek gemaakt onder de droogloop. Er worden bankjes geplaatst en er wordt onderzocht of het (wind)klimaat onder de droogloop op een architectonisch verantwoorde manier verbeterd kan worden. Bij de uitgang van het station en op de perrons worden DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem) borden aangebracht om de wachtende reizigers van informatie te voorzien. De perrons van 2,5 meter breedte worden conform het 'PVE toegankelijke bushaltes' uitgevoerd. Deze worden niet in baksteen uitgevoerd maar in beton. Dit past beter bij het betonnen dek van de rijvakken en maakt de uitzonderingspositie van de droogloop en lijst sterker.
Ook de geleidelijnen en andere verplichte onderdelen worden in beton of epoxy uitgevoerd.

Door de verdraaiing van het busstation is de opstelplaats voor de taxi's ten opzichte van het VO verplaatst. Deze komen langs de droogloop (deze kant van de droogloop is niet geschikt voor busgebruik). Hier is plek voor 6 opstelplaatsen. Aan de rechterzijde van de taxi's wordt een overrijdbare drempel aangelegd, die de reizigers de ruimte geeft om veilig uit te stappen. Omdat er vanaf de Julianalaan geen zicht is op het busdek, wordt er onderzocht om op de Overzichtweg een DRIS op te nemen die de beschikbaarheid aangeeft voor zowel de parkeergarage als de taxi standplaats. Dit om dwalende taxi's te voorkomen.

De vervoerders hebben de wens geuit een wachtruimte ten westen van de droogloop aan te brengen, zodat passagiers ook op de kopse kant van de bushalte droog kunnen staan . De totale voorziening voor wachtende passagiers (abri's, grote, gezamenlijke wachtruimte, informatie systeem) moet integraal worden bekeken.
In dit DO wordt vooralsnog uitgegaan van standaard abri's en DRIS op de perrons. Bij de meest oostelijke perron (langs de stoep aldaar) wordt in verband met ruimtegebrek geen abri aangebracht.
De dienstingang in de spoordijk komt lager te liggen dan het busplatform. Om deze toegankelijk te houden voor bijvoorbeeld kleine rolcontainers is de stoep verbreed en wordt er een hellingbaan aangelegd. Langs de hellingbaan komt een hekwerk.
Ten behoeve van de ventilatie van de parkeergarage komen er twee roosters in en een op de stoep in de noordoosthoek van het busplatform. De bouwer van de garage zorgt ervoor dat de roosters duurzaam berijdbaar zijn en dat deze geen schade aanbrengen aan de busbanden.

Het Voorplein
Het groene en lommerrijke karakter van het huidige voorplein is de basis voor de nieuwe inrichting en vormt een sterk contrast met de stenige stationsterp. Grote, losse, groenvakken met een verhoogde zitrand verhogen de verblijfskwaliteit en bieden de mogelijkheid om enkele mooie bestaande bomen op



Impressie busplatform

de huidige hoogte te handhaven. Het tramspoor en de haltes vereisen een vlakke omgeving, dit betreft ongeveer dezelfde hoogte als het Prins Bernhardplein. Tevens worden er verschillende soorten nieuwe bomen aangeplant. Tussen de groenvakken door zijn meerdere routes zodanig gecomponeerd, dat zichtlijnen en verbindingen gewaarborgd blijven. Op deze wijze wordt de 'parkway' sfeer van de plein-rotonde en de Gooiseweg binnen dit plan versterkt.

Het voorplein wordt van alle onnodige objecten ontdaan. Er wordt een ruimtelijke en hoogwaardige sfeer gecreëerd. Binnen dit kader wordt onderzocht of de benodigde wachtruimte voor GVB personeel in het stationsgebouw kan worden ondergebracht. De noordelijke vleugel, die momenteel leeg staat, is de beoogde locatie.

Het voorplein wordt ook met (dezelfde) baksteen klinkers ingericht. Ook tussen de tramsporen wordt hetzelfde materiaal gebruikt. Dit is goed mogelijk omdat hier nauwelijks sprake is van mede gebruik door andere voertuigen, hetgeen de voornaamste oorzaak van beschadigingen is. De extra beheerkosten zijn afgestemd met de RvE Metro en Tram (MET) en worden middels een eenmalige afkoopsom vanuit het project betaald. MET zal afspraken maken met stadsdeel Oost over het beheer en onderhoud.

De tramhaltes
Tramlijnen 12 en 4 halteren op het stationsplein. De verwachting is dat tramlijn 4 de drukste lijn zal zijn. Het voorstel is om deze aan de meest westelijke, en ruimste, tramhalte te laten halteren. De haltes worden net als het voorplein (met uitzondering van geleidelijnen en markeringen) in baksteen uitgevoerd. Er komen standaard abri's en DRIS panelen.

Laden en lossen
De laad- en losplek in de noordwest hoek van stationsgebouw is geschikt voor 11m lange (standaard) vrachtwagens. Grotere vrachtwagens worden hier niet toegestaan. Hier bevindt zich ook de perscontainer(s) van het station. Tussen deze plek en de tramrails is een hoogteverschil van 1.6m. De vrachtwagens rijden vooruit de helling op, keert op het rechte vlak langs de spoordijk, om daarna achteruit te rijden naar de laad- en losplek.

Prins Bernhardplein
Er zijn weinig plekken waar veel verkeer en veel groen en bomen hand in hand gaan. Het Prins Bernhardplein kan als een waardig einde van de Wibautas dienen door het lommerrijke en groene karakter daarvan te versterken. Daarom worden alle voor groen geschikte plekken rondom het Prins Bernhardplein benut en op dezelfde wijze vormgegeven. Op deze wijze worden het voorplein en het verkeersplein een sterke eenheid.



Vormtaal voorplein

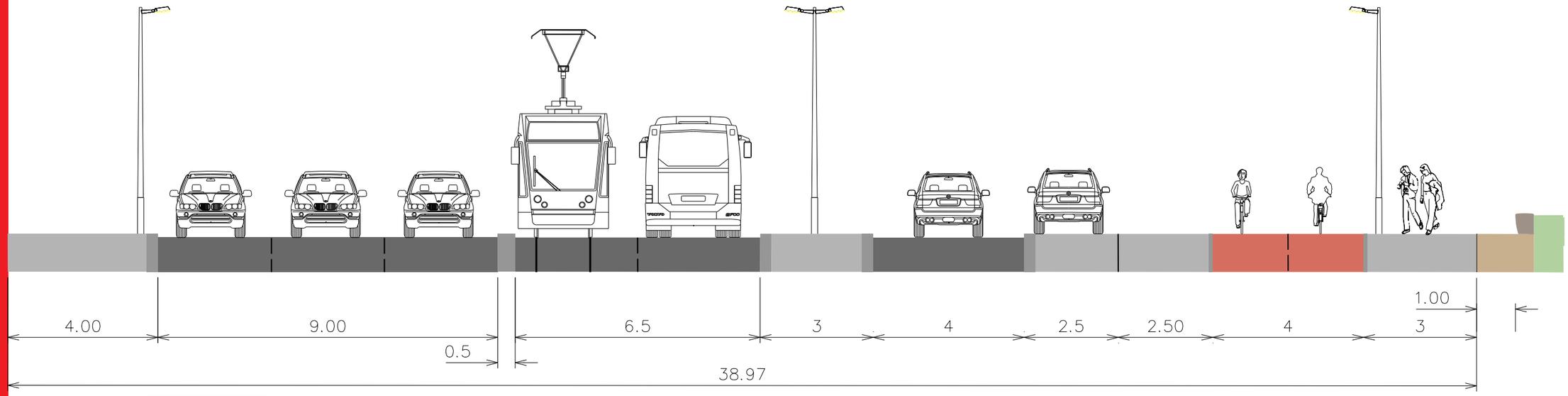


Impressie voorplein

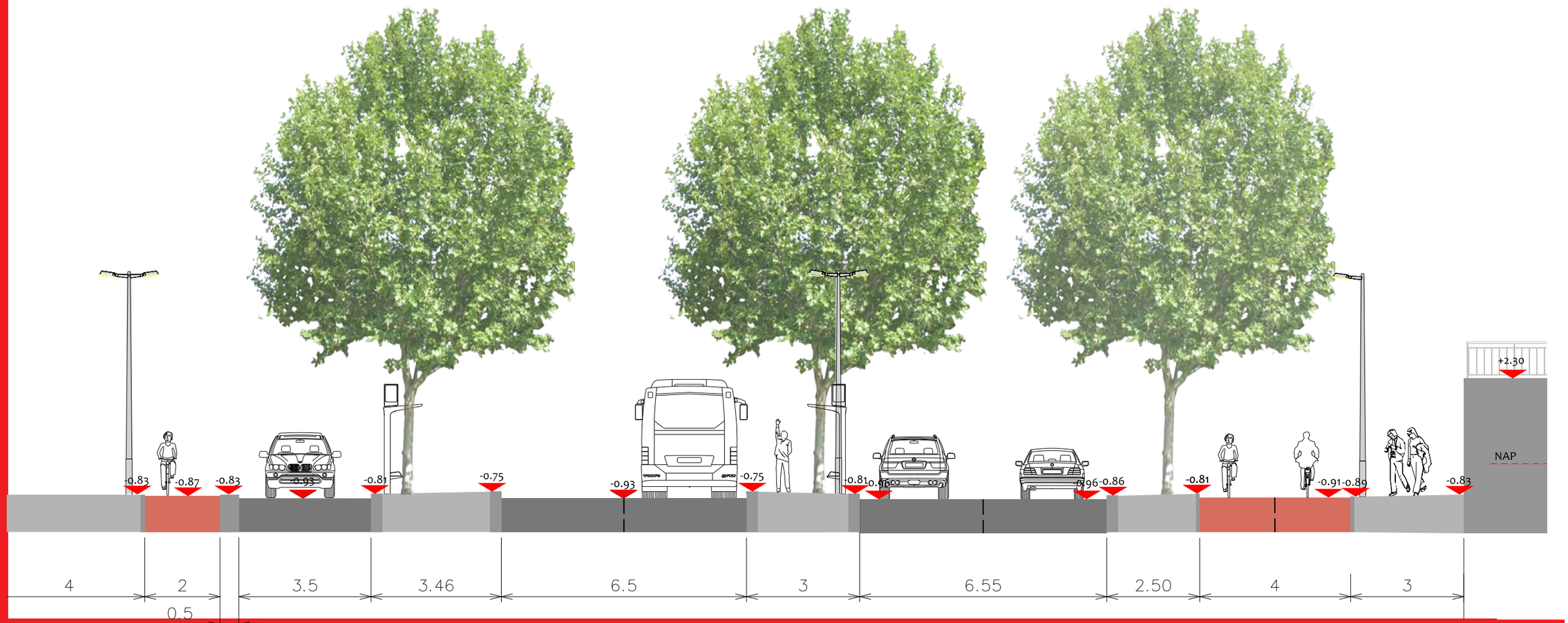


Profiel voorplein


+0.50
+0.74
+0.68
+0.50
+0.74
2.73
3.10
2.89
3.2



Profiel A-A



Profiel B-B

De lanen
De Julianalaan verloopt van twee hogere einden naar een ‘dieptepunt’ om de lagere stationsentree te bereiken. De overbrugging van het hoogteverschil van ca 1,4 m. in het noordelijke deel is redelijk steil. De beschikbare lengte wordt verkort door de vereiste vlakheid van het tramspoor en de uitbreiding van de fietsenstalling in noordelijke richting. De daling begint pas na de kruising met de tram en houdt op bij de nieuwe ingang van de stalling. De helling omhoog naar de Hugo de Vrieslaan is veel minder steil.

Bij de uitbreiding van de huidige fietsenstalling wordt, naast de huidige bloemenzaak, een nieuwe ingang exclusief voor fietsers gemaakt. Hiervoor zal de wand in noordelijke richting verlengd worden. Om de afstappende fietsers ruimte te geven, ligt de daadwerkelijke entree een aantal meters terug in de gevel. Het geheel, inclusief het bovenop de wand gelegen (monumentale) hekwerk, wordt onderdeel van de opgave van de stationsarchitect.

Om dalende fietsers te attenderen op de entree van de fietsenstalling, wordt vanaf de entree van de fietsenstalling tot en met de entree van het station een verhoogd plateau aangelegd.

Op de Julianalaan komt een bomenlaan van drie rijen Platanen. Deze komen vanwege de verkeersbelasting in ondergrondse betonnen boombunkers te staan om de Platanen van optimale groeiomstandigheden te voorzien. Als gevolg van de nieuwe tramlus en de afwikkeling van het verkeer richting het noorden, is de lengte van de bomenrij ten opzichte van het SP en VO ingekort. Deze bomen zullen zo mogelijk binnen het plangebied gecompenseerd worden. Een vierde rij bomen, van Amber bomen (Liquidambar styraciflua), wordt langs de winkelplint van de parkeergarage aan de westzijde geplant.

Het dubbelzijdige fietspad in de Julianalaan is, conform het huidige beleid, verbreed van 3,5m (in VO) naar 4,0m. Daartoe wordt het profiel iets naar het oosten verschoven en wordt het voetpad aan de oostzijde circa 0,5 m kleiner. Het voetpad wordt circa 3 m. In het midden van de Julianalaan is een geregelde oversteek voor fietsers en voetgangers.

Aan de westzijde van het profiel zijn 9 kiss-and-rideplekken gesitueerd.
De kruising van de tram met andere verkeersdeelnemers op de Julianalaan is met verkeerslichten die qua regeling geïntegreerd zijn met de verkeerslichten ter hooge van de Maliebaan
.
De andere lanen, de Hugo de Vrieslaan en de Overzichtweg, kennen een zwakke of incomplete bomenstructuur. In beide lanen worden bomen bijgeplant om een betere structuur te verkrijgen.

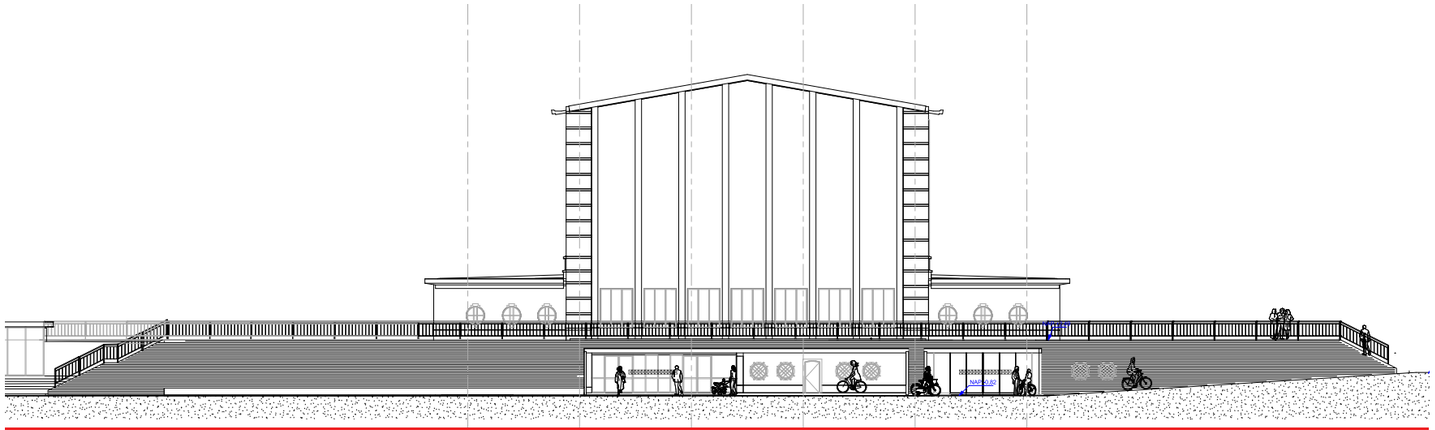


Verkeerssituatie Julianalaan

2.3 Fietsenstalling

Conform de prognoses voor 2030 dienen er tenminste 3.650 fietsparkeerplaatsen te worden gefaciliteerd aan de oostzijde van het station. De gemeente en NS/ProRail willen dit geheel in de uitbreiding van het huidige stalling voorzien en daar plaats te bieden aan de andere bijbehorende functies.

De fietsenstalling moet passen bij het (monumentale) stationsgebouw. De vormgeving van het DO en UO moet daarom worden goedgekeurd door de spoorbouwmeester, welstand en monumentenzorg. Het in opdracht van Prorail door Arcadis gemaakte VO voor de stalling is in nauw overleg met de gemeente gemaakt en door de supervisor positief beoordeeld. De trappenpartij en het dak van de fietsenstalling wordt één constructie.
NB. De betrokken partijen hebben nog geen overeenstemming over de financiering voor de stalling

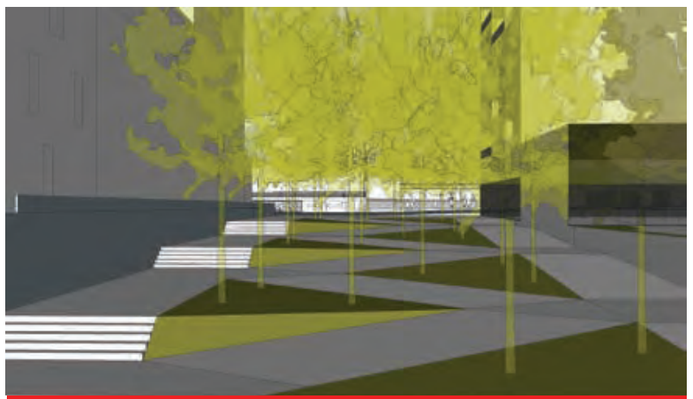


Concept aanzicht entree fietsenstalling en Amstelstation

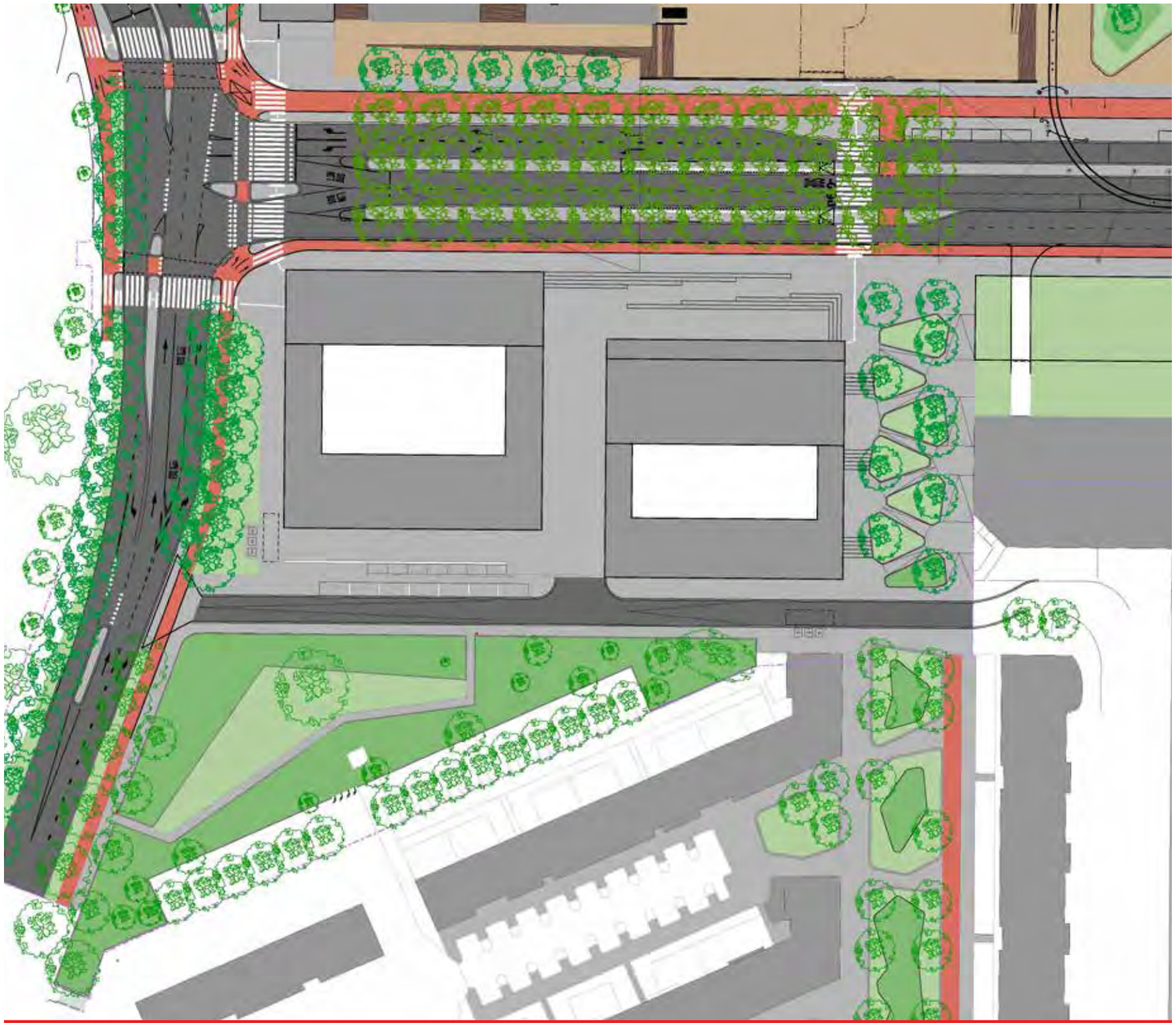
2.4 Vooruitblik op Maliebaan en Blok A,B,C

Het buurtplein (voor de supermarkt en de overige winkels) en de Maliebaan worden pas verder uitgewerkt wanneer er meer duidelijkheid is over de te ontwikkelen bebouwing. Voorlopig zijn de hoogteverschillen met zorg voor toegankelijkheid uitgewerkt

Het binnen de projectgrenzen gelegen deel van de Maliebaan wordt een mooie 'Spaanse trap', met een fietsroute en een aparte hellingbaan voor mindervaliden. Het buurtplein wordt met eenvoud vormgegeven, waarbij de toegankelijkheid van de winkels is gewaarborgd.



'De spaanse trappen' Maliebaan



Maliebaan en Blok A,B,C

2.5 Materialisatie

In dit DO is de materialisatie van de vloer van de openbare ruimte vastgelegd. Een exacte keuze van de baksteen is nog niet gemaakt. Na een toets op beheer en duurzaamheid, maar ook met behulp van proefstroken, zal een uiteindelijke keuze worden gemaakt.

Stationsplein
Het stationsplein is binnen de Puccini- visiekaart aangeduid als een Bijzondere Plek. Dit houdt in dat hier afgeweken mag worden van de standaard materialisering. Er is gezocht naar een materialisering die aansluit bij het monumentale stationsgebouw. Gedacht wordt aan een kleur mix van twee á drie typen gebakken klinkers in een dikformaat. Met een proefstrook wordt de defintieve keuze gemaakt. Het stationsgebouw was oorspronkelijk opgetrokken uit een gelige gevelsteen. In de restauratie bestaan delen van de gevel nu uit een rode steen. De kopgevel is opgetrokken uit een lichte zandsteen. Hier wordt aansluiting bij gezocht.

Busstation
Door de minimale dekking bovenop de parkeergarage (min. slechts 0,35 m.) zal de rijbaan bestaan uit een betonvloer. De loper onder de droogloop word uitgevoerd in dezelfde mix van gebakken materiaal. Ook de bushalten worden in beton uitgevoerd.

De lanen en Julianapark
Het omgrenzende gebied valt conform de visiekaart van Puccini onder Gordel 1920 – 1940. Dit houdt in dat het trottoir ingericht wordt met 30x30-betontegel en de rijweg in asfalt. Voor de betontegel is uitgegaan van type Breccia.



Stationsplein
Type: Gebakken klinker
Afmeting: Waalformaat
Verband: Elleboog
Kleur: Mix



Busplatform
Type: Beton
Kleur: n.t.b.



Halten
Type: Betontegel Breccia
Afmeting: 30x30cm
Kleur: Grijs



Banden
Type: Natuursteen
Afmeting: n.t.b
Kleur: Gelijk aan Amstelstation



Materialisatie stationsplein en busstation



Straat
Type : Asfalt SMA 8
Kleur: Grijs



Stoep
Type: Betontegel Breccia
Afmeting: 30x30cm
Kleur: Grijs



Fietspad
Type: Asfalt SMA 8
Kleur: Rood 2% ijzeroxide



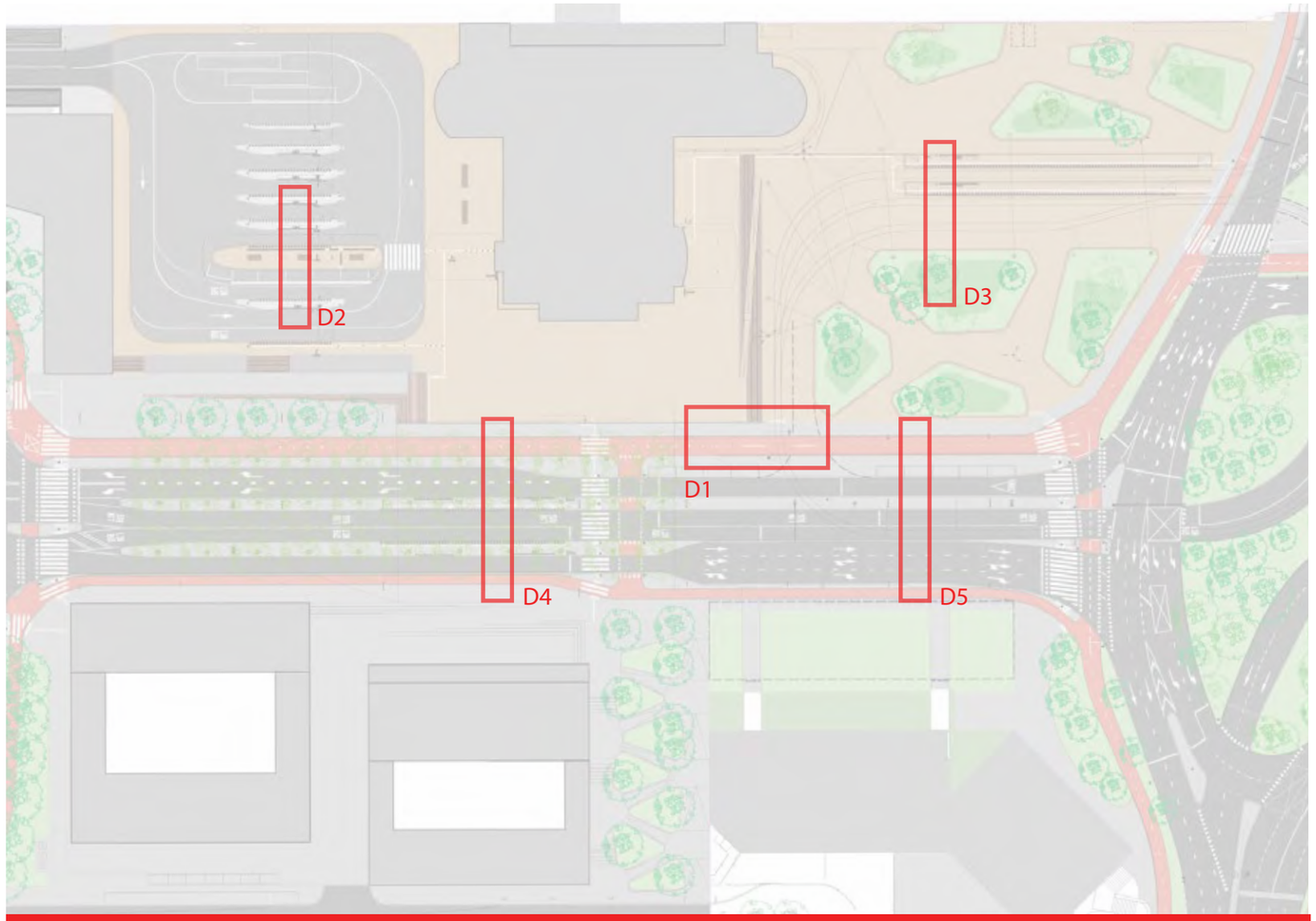
Banden
Type: Beton

28/30x25x100
Kleur: Donker grijs



Materialisatie de buurt

2.6 Detaillering



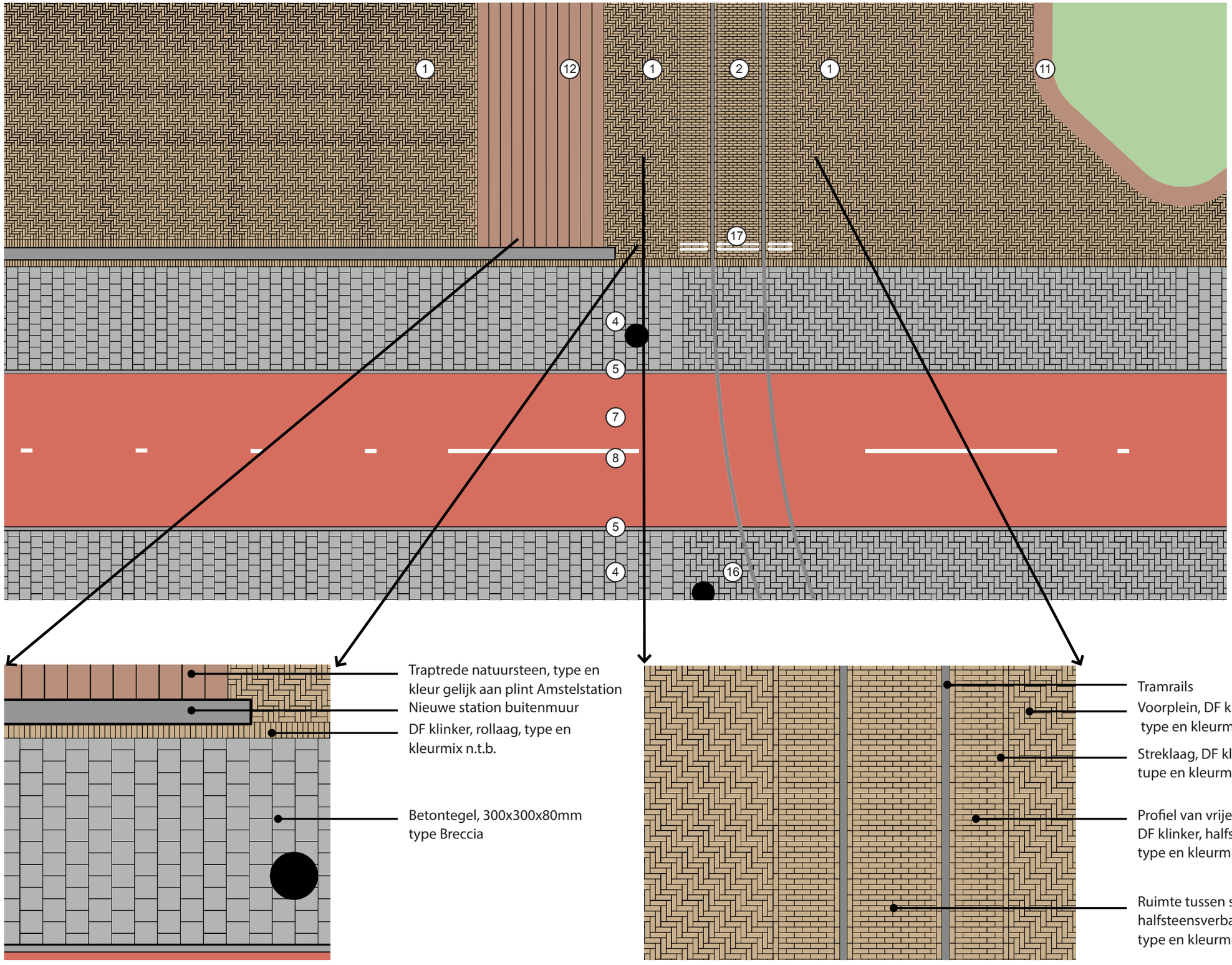
Detail kaders

LEGENDA

1. Klinkers dikformaat, elleboogverband, mix van geel rood
2. Klinkers dikformaat, halfsteensverband, mix van geel rood
3. Klinkers dikformaat, rollaag, mix van geel rood
4. Betontegels: Breccia, 30x30x8cm
5. Opsluitband 100x200, uitgewassen Amsterdam nr 1, recht
6. Asfalt grijs, rijweg
7. Asfalt rood 4% ijzeroxide, fietspad
8. Thermoplast, lijnen 10cm breed
9. Trottoirband, 280/300x250, uitgewassen Amsterdam nr 1, recht
10. 280/300 Inritband, 750x500, uitgewassen Amsterdam nr 1
11. Granieten zitrand: 45x50x100, kleur gelijk aan Amstelstation
12. Granieten traptreden, massief, kleur gelijk aan Amstelstation
13. Valkolk modern 440x200mm smal, tweeledig, schuin (in rollaag klinkers
14. keiformaat)
15. Afvalbak: Puccini 100, poedercoating Sablé 2900
16. Pleinmast 14 meter
17. Betontegels: Breccia, 15x30x8cm

    Markeringsteen, witte dikformaat klinker

Detailkader D1



Traptrede natuursteen, type en kleur gelijk aan plint Amstelstation

Nieuwe station buitenmuur

DF klinker, rollaag, type en kleurmix n.t.b.

Betontegel, 300x300x80mm type Breccia

Tramrails

Voorplein, DF klinker, elleboogverband type en kleurmix n.t.b.

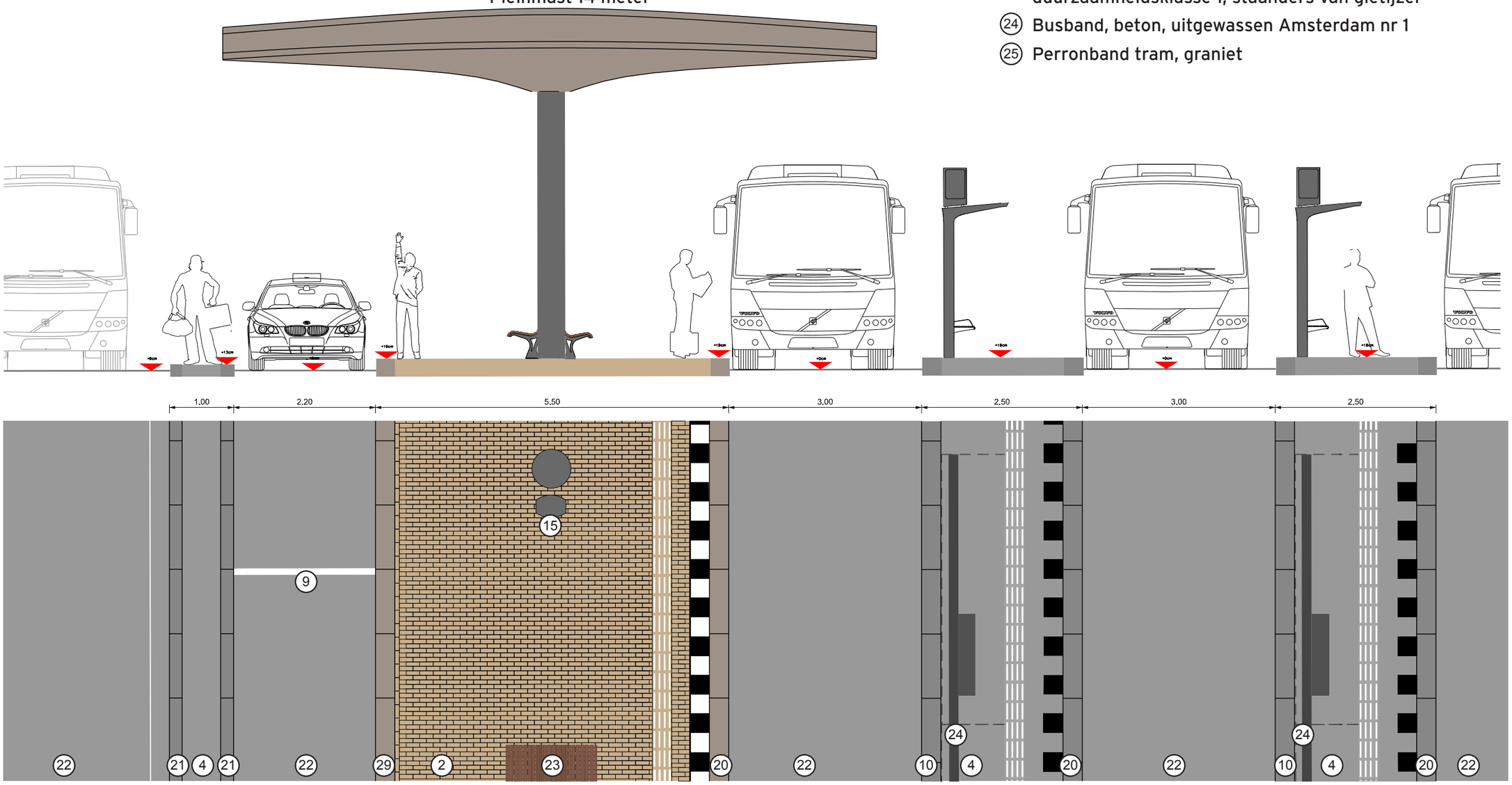
Streklaag, DF klinker tupe en kleurmix n.t.b.

Profiel van vrije ruimte, 80cm DF klinker, halfsteensverband type en kleurmix n.t.b.

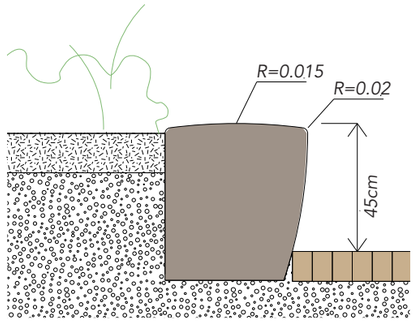
Ruimte tussen sporen, DF klinker halfsteensverband type en kleurmix n.t.b.

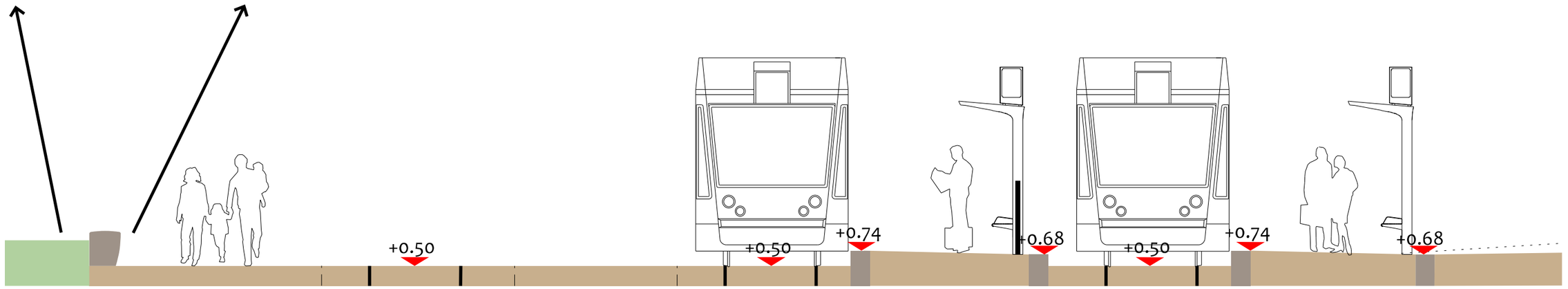
LEGENDA

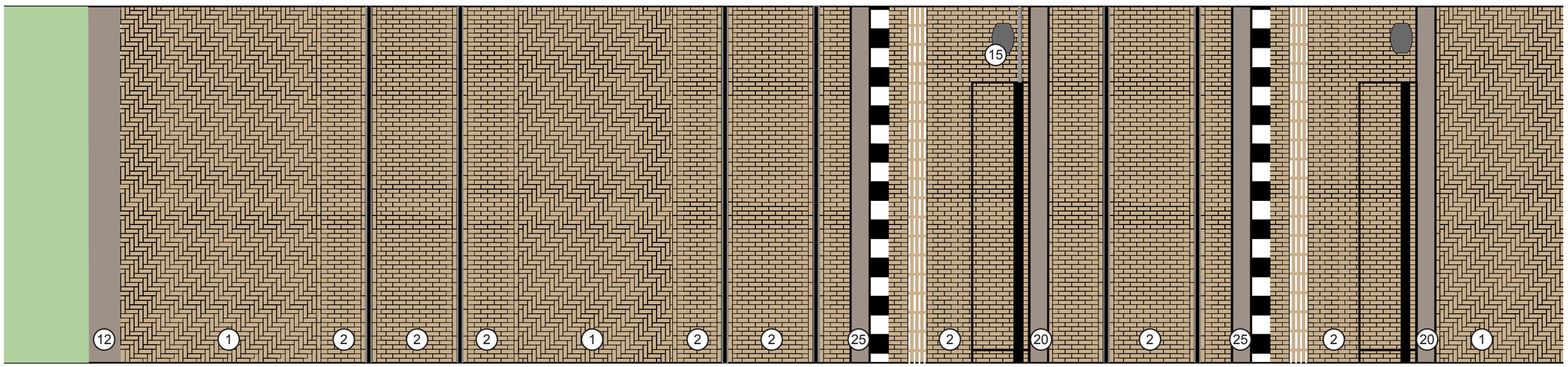
1. Klinkers dikformaat, elleboogverband, kleumix n.t.b.
2. Klinkers dikformaat, halfsteensverband, kleumix n.t.b.
3. Klinkers dikformaat, rollaag, mix van geel rood
4. Bushalte in beton, kleur en type nader te bepalen
5. Betontegel: Breccia, 15x30x8cm
6. Opsluitband 100x200, uitgewassen Amsterdam nr 1,
7. Asfalt grijs, rijweg
8. Asfalt rood 4% ijzeroxide, fietspad
9. Thermoplast, lijnen 10cm breed
10. Trottoirband, 280/300x250, uitgewassen Amsterdam nr 1,
11. schuine band, uitgewassen Amsterdam nr 1
12. Granieten zitrand: 45x50x100, kleur gelijk aan
13. Amstelstation
14. Granieten traptreden, massief, kleur gelijk aan Amstelstation
15. Valkolk modern 440x200mm smal, tweeledig, schuin
16. Afvalbak: Puccini 100, poedercoating Sablé 2900
    Pleinmast 14 meter
17. Boom, Plataan type n.t.b., stamomtrek 25 - 30cm
18. Boomkrans, stalen opsluit strip, sureset, grijs
19. Trottoirband, 280/300x250, graniet
20. Busband, graniet
21. Trotoirband schuin, 100x200, uitgewassen Amsterdam
22. nr 1 Betondek, kleur en type nader te bepalen
23. "Bank, dubbelzijdige canapé Retro, 3 meter lengte,
    Cumaru of gelijkwaardig, FSC gecertificeerd hardhout,
    duurzaamheidsklasse 1, staanders van gietijzer"
24. Busband, beton, uitgewassen Amsterdam nr 1
25. Perronband tram, graniet



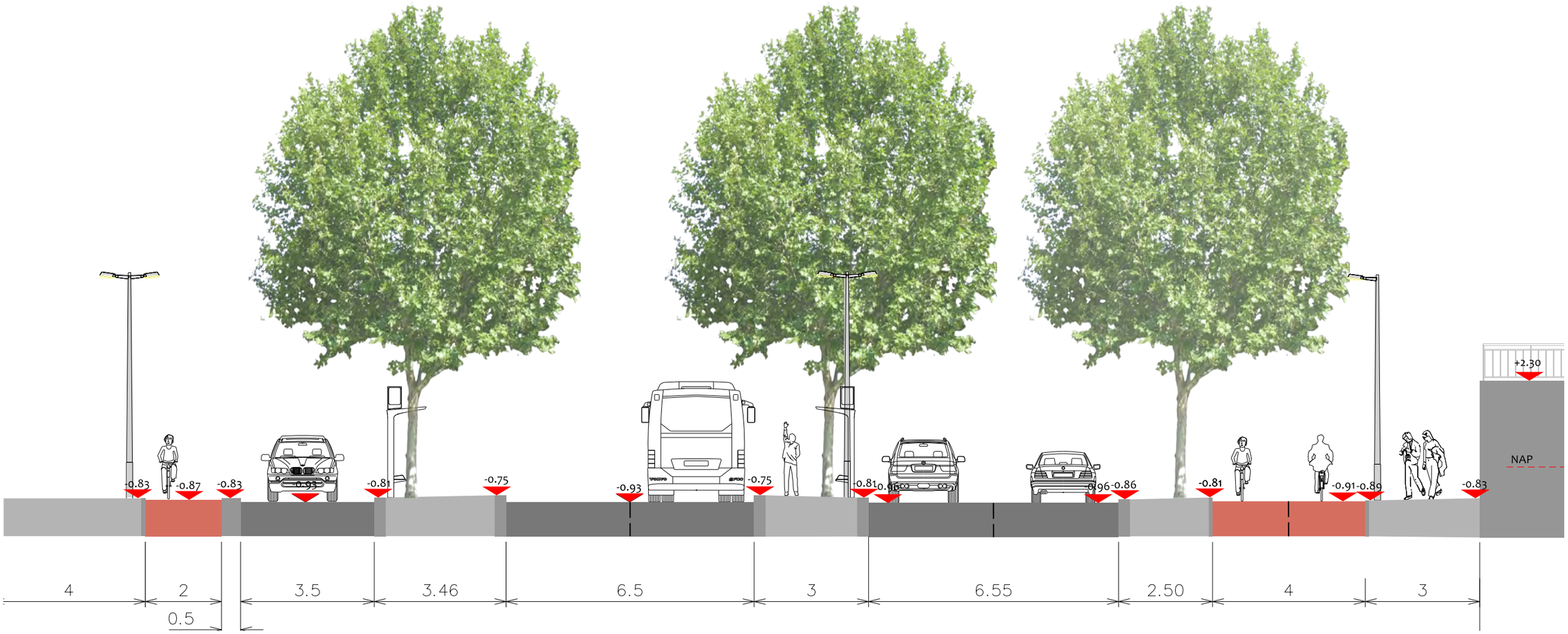
Detailkader D2

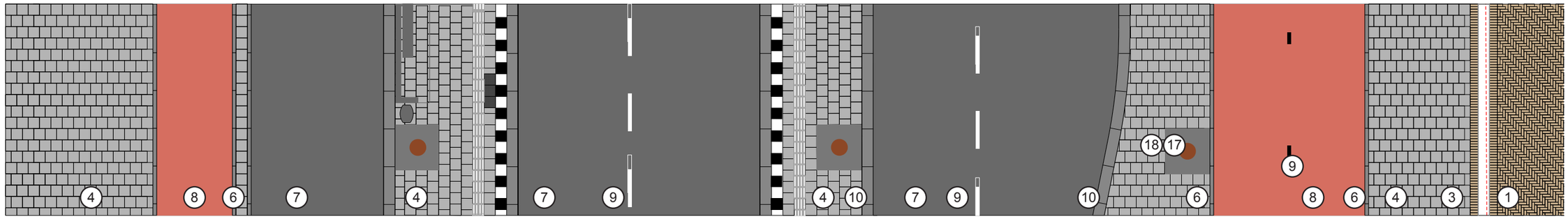






Detailkader D3

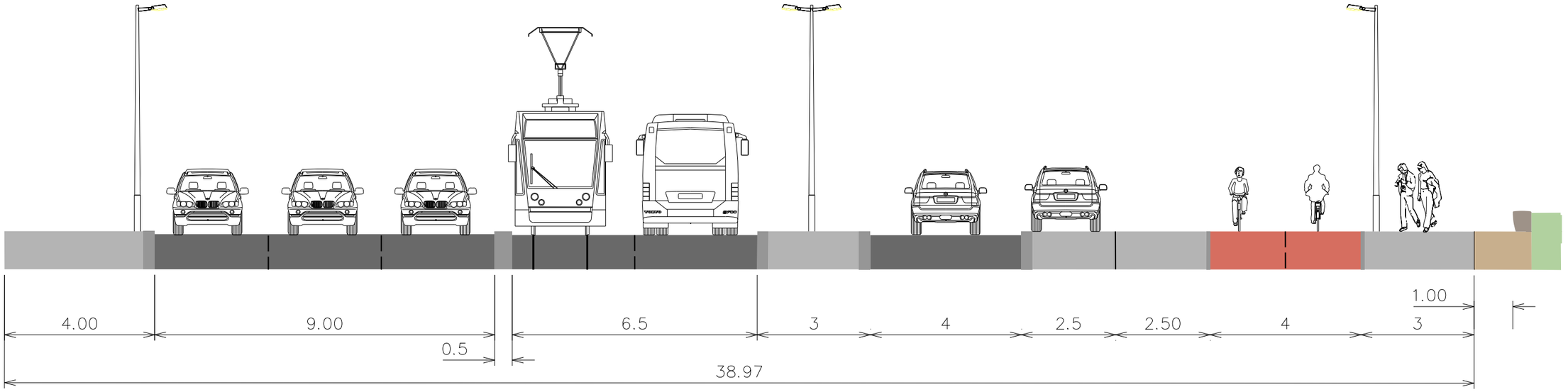


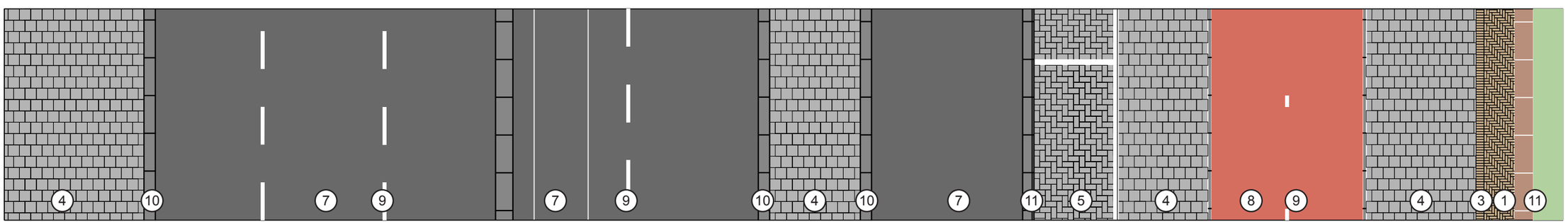


Detailkader D4

LEGENDA

1. Klinkers dikformaat, elleboogverband, mix van geel rood
2. Klinkers dikformaat, halfsteensverband, mix van geel rood
3. Klinkers dikformaat, rollaag, mix van geel rood
4. Betontegels: Breccia, 30x30x8cm
5. Betontegel: Breccia, 15x30x8cm
6. Opsluitband 100x200, uitgewassen Amsterdam nr 1, recht
7. Asfalt grijs, rijweg
8. Asfalt rood 4% ijzeroxide, fietspad
9. Thermoplast, lijnen 10cm breed
10. Trottoirband, 280/300x250, uitgewassen Amsterdam nr 1, recht
11. schuine band, uitgewassen Amsterdam nr 1
12. Granieten zitrand: 45x50x100, kleur gelijk aan Amstelstation
13. Granieten traptreden, massief, kleur gelijk aan Amstelstation
14. Valkolk modern 440x200mm smal, tweeledig, schuin (in rollaag klinkers
15. keiformaat)
16. Afvalbak: Puccini 100, poedercoating Sablé 2900
17. Pleinmast 14 meter
18. Boom, Plataan type n.t.b., stamomtrek 20 - 25cm
    Boomkrans, stalen opsluit strip, sureset, grijs





Detailkader D5

2.7 Meubilair

Voor het Meubilair wordt uitgegaan van standaard Puccini meubilair.

Banken
Onder de droogloop, tussen de kolommen, staan 3 meter lange dubbele 'canapé retro' banken. Op de kopse kant van het busstation komen twee lange enkele banken van 5 meter. Ze bestaan uit lange houten latten op een degelijk uitgevoerd onderstel met een luxe uitstraling. Deze banken worden uitgevoerd met armleuningen. Op het voorplein staan geen banken. Dit wordt in overvloed voorzien van secundaire zitvoorzieningen door de verhoogde groenvakken.

Afvalbakken
In het gehele gebied komen de nieuwe standaard afvalbakken*. De afvalbakken zijn van staal. Dit materiaal is duurzaam en makkelijk schoon te maken. Het is een sober ontwerp dat past binnen het Amsterdamse straatbeeld.

Hekwerk
Langs het 'stationsbalkon' wordt het huidige hekwerk gerestaureerd. Voor de verlenging en omvouwing van deze muur wordt het bestaande hekwerk gedupliceerd, om zo de eenheid en het monumentale karakter te behouden.
Voor de trapleuningen zal een ontwerp aansluitend bij de monumentaliteit gezocht worden.

Abri's
Voor de abri's wordt gebruik gemaakt van de standaard Amsterdam abri's. Deze zijn qua vormgeving terughoudend maar zeer stijlvol.
Deze zullen toegepast worden in verschillende samenstellingen. Op de bushalten op het busplatform komen abri's zonder zijschotten. Op de bushalten aan de Julianalaan en op de tramhaltes komen dubbele abri's met zijschotten.

Ondergrondse afvalbakken
Voor de ondergrondse afvalbakken zijn een aantal plekken toegewezen. Langs de Overzichtweg komen er vier voor de woningen in de Amstel Tower. Haaks op de Bertrand Russelweg, naast blok C en tegenover blok B, komen op beide plekken drie ondergrondse afvalbakken.


Puccini afvalbak 100

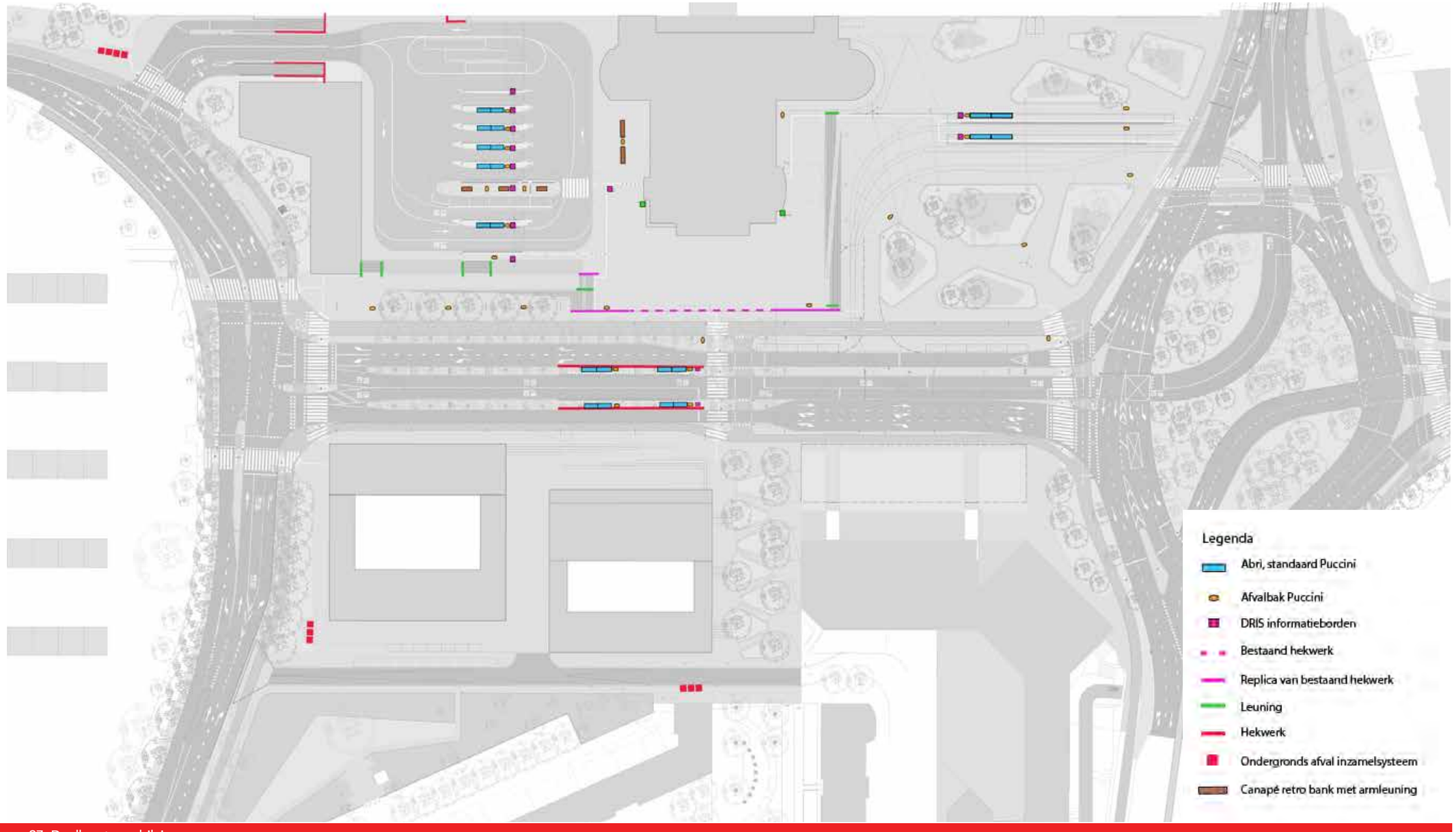

Abri zonder zijschotten


Ondergrondse afvalcontainer


Hekwerk


Dubbele Canapé Retro bank met armleuning


Eenzijdige Canapé Retro bank met armleuning



Figuur 27: Deelkaart meubilair

2.8 Groen

Het Ingenieursbureau heeft een inventarisatie gedaan van het bomenbestand binnen het plangebied. Op basis hiervan is in het DO een uitwerking gemaakt met alle nieuwe groenelementen, zoals een bomenplan, een ontwerp voor het Pocketpark en vaste plantenbakken op het voorplein.
Volgens de meest recente bomeninventarisatie staan er 330 vergunning plichtige bomen binnen het plangebied. De meest voorkomende boomsoorten zijn linde, vleugelnoot en kastanje. Een groot deel van de kastanjes is aangetast door de kastanjebloedingsziekte en heeft daardoor een beperkte toekomstverwachting. Ook staan er in het bouwterrein van bouwblok B/C ca. 60 uitgezaaid en opgekomen, dicht op elkaar staande jonge bomen met lage toekomstverwachting. Deze bomen tellen echter mee in het te kappen aantal bomen.

De realisatie van het DO betekent voor de bomen:

Definitief ontwerp 2016	Situatie voor werkzaamheden	Definitief ontwerp
Te handhaven	101	101
Te verplanten	17	17
Te kappen	212	
Nieuw te planten		135
Totaal	330	253

Opmerking bij de tabel:
- Van de 17 te verplanten bomen zijn er 16 reeds verplant, waarbij 8 bomen een nieuwe plek binnen het project hebben gekregen; de andere 8 bomen zijn op een nieuwe locatie in de naaste omgeving geplant; een boom van het Voorplein moet nog worden verplant, waarschijnlijk zal deze naar de Oosterbegraafplaats verplant worden;
- Binnen het Definitief Ontwerp van maart 2016 (bijlage 3) zijn 135 nieuw te planten bomen opgenomen.

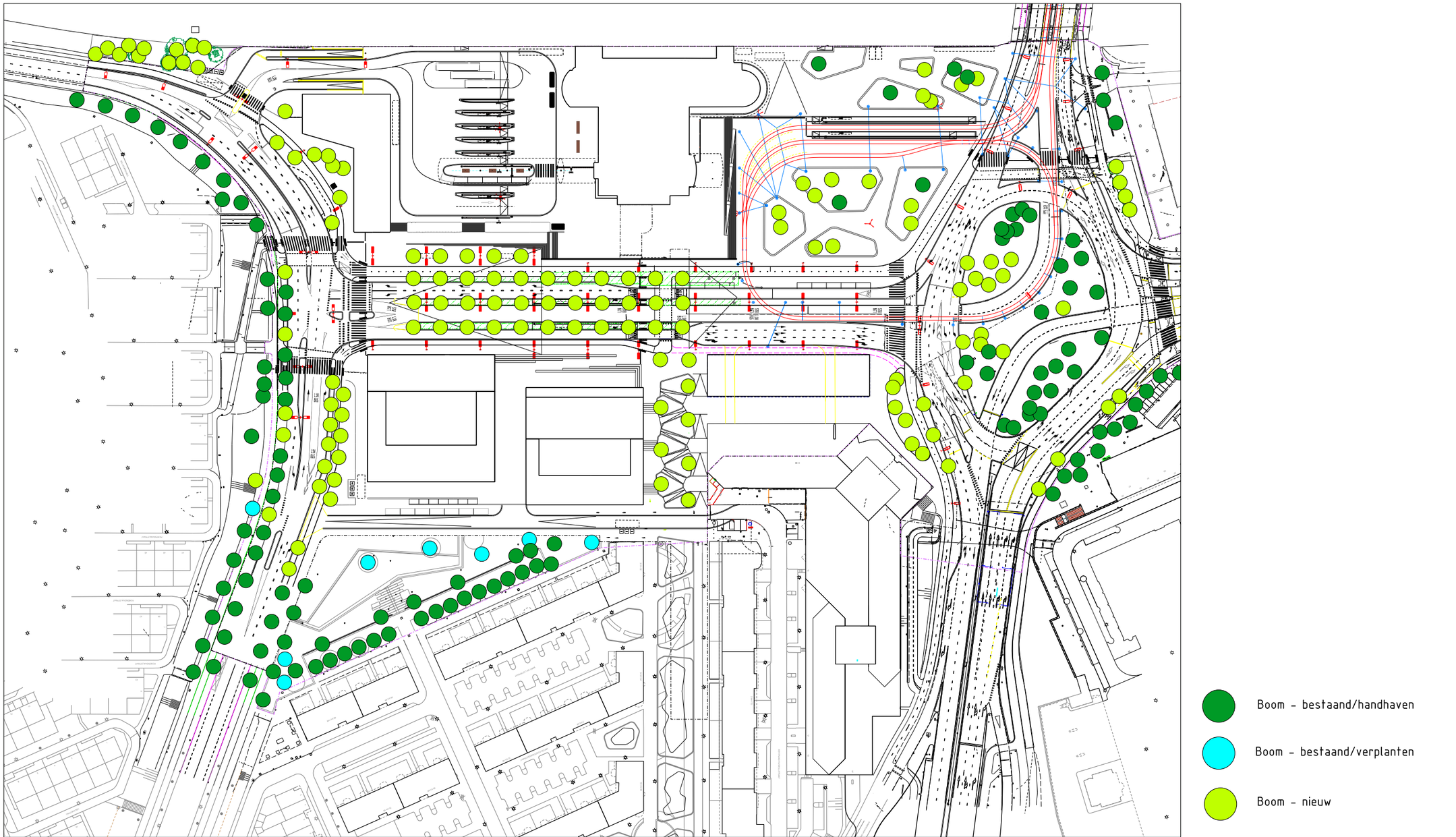
Compensatie in groenkwaliteit
Het belangrijkste uitgangspunt is dat de boomcompensatie zoveel mogelijk binnen het plangebied of in de nabije omgeving gedaan wordt. Het uitgangspunt voor de boomcompensatie is de nieuwe Amsterdamse Bomenverordening, die in de tweede helft van dit jaar (2016) door de gemeenteraad zal worden vastgesteld. Deze verordening stelt dat er een herplant- / instandhoudingsplicht is en dat de herplant vergelijkbaar zal zijn in aantal en formaat. Ten aanzien van de bestaande situatie vermindert het aantal bomen van 335 naar 259 bomen. Ter compensatie van het verlies aan bomen binnen de projectgrenzen wordt voorgesteld de volgende maatregelen toe te passen:

1. *Fysieke compensatie binnen het projectgebied.*
   Binnen het Definitief Ontwerp is opgenomen dat binnen het plangebied 135 nieuwe bomen zullen worden geplant. Het verschil tussen de bestaande en de nieuwe situatie zal zoveel mogelijk worden gecompenseerd op basis van de omrekentabel boomjaren, naar de Amsterdamse Bomenverordening. Daarbij wordt de leeftijd van een te kappen boom als uitgangspunt genomen om het aantal te compenseren bomen te bepalen. Op basis hiervan zouden 600 bomen met een plantmaat van 18/20 cm. stamomtrek moeten worden geplant om de 212 te kappen bomen te compenseren. Daarvoor ontbreekt echter de ruimte, omdat het projectgebied op een andere intensieve wijze wordt ingericht. Om snel tot een herstel van de groene omgeving te komen, wordt voorgesteld om 61 grotere kwekerijbomen bomen met een plantmaat van maat 20/25 cm. doorsnede te planten. Verder worden 76 bomen in de plantmaat 30/35 cm geplant op de locaties: Julianalaan, AmstelTower, Hugo de Vrieslaan en voorplein Amstelstation. Hiermee zijn nog niet alle te kappen bomen volledig gecompenseerd.
2. *Fysieke compensatie buiten het projectgebied.*
   Naast de boomcompensatie zoals die hierboven beschreven is, is het plan om in de naastliggende buurten een aantal bomen in het groen te planten. In nauwe afstemming met de buurtbewoners en de beheerder van het stadsdeel is afgesproken 9 extra bomen in de maat 20/25 cm. in de buurt te planten.

Financiële compensatie
Naast de fysieke compensatie door aanplant van grotere kwekerijbomen wordt geïnvesteerd in maatregelen die de groenkwaliteit een extra impuls geven.

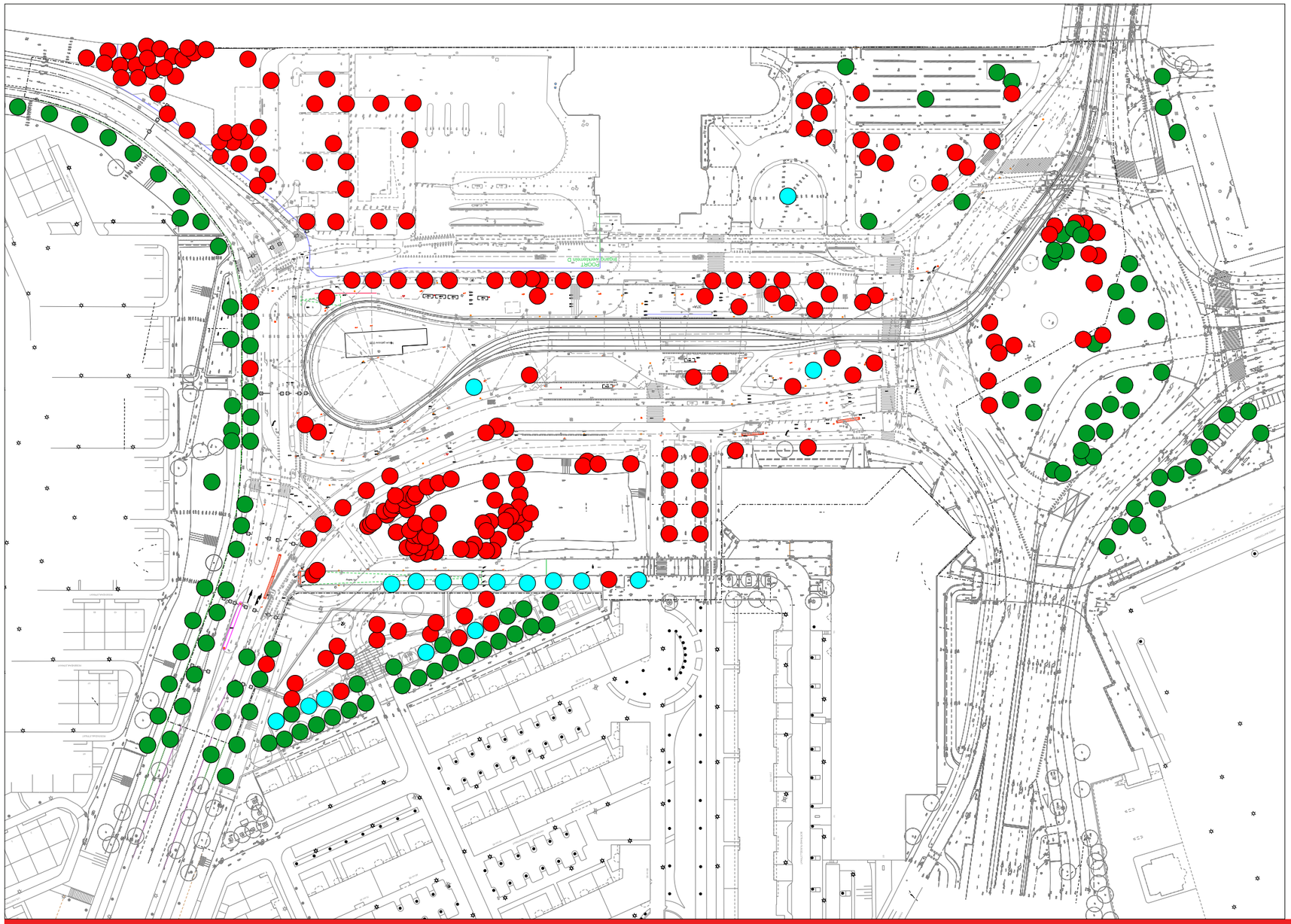
Die maatregelen zijn:
- Toepassen betonnen boombunkers Julianalaan
- Minimaal 25 m3 grondverbetering bij te planten bomen
- Verplanten 2 grote Catalpa's naar het Pocketpark
- Aanleg van vaste planten en grassen in het Pocketpark
- Aanleg van vaste planten in de bakken op het voorplein

Met de combinatie van een grotere maat bomen, extra bomen buiten het projectgebied en extra kwaliteitsinvesteringen in het groen voldoen wij ruimschoots aan de normen voor boomcompensatie volgens de nieuwe gemeentelijke bomenverordening.



Deelkaart groen

2.8 Groen



Boom - bestaand/handhaven

Boom - bestaand/verplanten

Boom - vervallen/te kappen

Bomenbalans huidige situatie

2.9 Afwatering

Het Amstelstation en omgeving is kwetsbaar voor (hemel) wateroverlast. Door de hoogteverschillen kan het hemelwater soms op ongewenste plekken terecht komen. Door de toename van verhard oppervlak bij de herontwikkeling komt er meer hemelwater tot afstroming. Daarom zoekt de gemeente Amsterdam samen met Waternet naar manieren om het gebied beter waterbestendig (Rainproof) te maken.
Gekeken wordt naar de mogelijkheid om bij een extreme bui het water speels en zichtbaar af te voeren als onderdeel van de "Spaanse trap".

In de huidige situatie worden twee grote knelpunten ervaren:

- Het treinviaduct Treublaan heeft een bekend water-op-straat knelpunt door het relatief laaggelegen maaiveld en beperkte capaciteit van ontvangend riool en kolken.
1. De lage stationsingang aan de Julianalaan is een relatief laag punt en kwetsbaar voor hemelwater dat het gebouw instroomt.

Waternet zal de verschillende rioolstelsels binnen het plangebied vernieuwen en waar nodig vergroten om de afvoer van regenwater te verbeteren. Daarnaast kan er ook in de hoogteligging van het maaiveld voor gezorgd worden dat er minder water richting de Treublaan stroomt. De ingang naar het station aan de Julianalaan blijft een lage plek. Aanleg van een nieuwe riolering en een aanpassing van de hoogtematen en inrichting in detail, moeten ervoor zorgen dat er geen water meer het station instroomt. Naast verbetering van het rioolstelstel, wordt ook gezocht naar mogelijkheden minder water af te voeren door het hemelwater op de kavels zo veel mogelijk vast te houden. Dit gebeurt door infiltratie in de bodem onder de bomenstrook Julianalaan, het vasthouden van hemelwater op de kavels of door vergroening van het Julianadorp.

2.10 verlichting

Voor de straten (Prins Bernhardplein, Julianalaan, Hugo de Vrieslaan en de Overzichtweg) wordt uitgegaan van de standaard NPK mast, met een uithanger die de fietspaden en trottoirs verlicht.

Het uitgangspunt voor het voorplein is zo min mogelijk extra masten naast de trammasten te plaatsen. Door het plaatsen van een aantal pleinmasten met multi-spots wordt het gehele plein verlicht.
Op het busstation komen 2 multi-spots en 1 NPK-mast die aan het parkeerdek bevestigd worden.



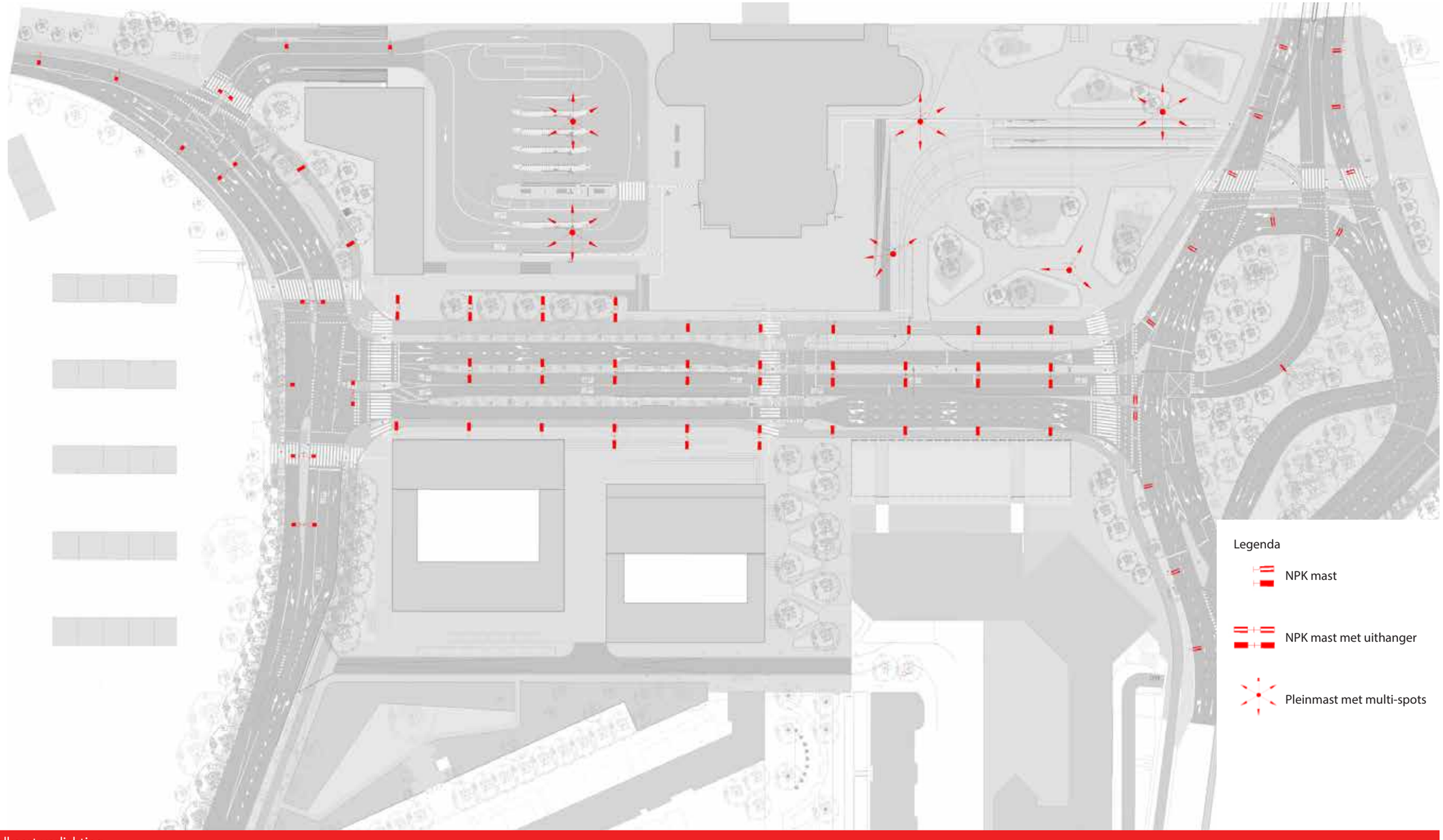
Pleinmast met multi-spots



NPK mast met uithanger



Gecombineerde pleinmast



Deelkaart verlichting

3. Toegankelijkheid

De omgeving van het Amstelstation is uniek met betrekking tot de aanwezige hoogteverschillen. Tussen de stationshal en het laagste punt binnen de plangrenzen is een verschil van 6,5 meter. Toegankelijkheid vergt daarom in dit gebied bijzondere oplossingen. Zodoende krijgt de hellingbaan tussen de Maliebaan en de Julianalaan, nog geen onderdeel van dit DO, in het VO een bijzonder 'Zuid-Europese' oplossing.
Aan de noordzijde van het station, tussen de tramhaltes/ stationsplein en de entree naar de stationshal, moet een hoogteverschil van 1,60 meter worden overwonnen . Dit wordt opgelost met een royale trappenpartij met een daarin geïntegreerde hellingbaan.
Op één plek binnen dit plan is het niet mogelijk gebleken om te voldoen aan de optimale toegankelijkheidseisen: de helling tussen de tramboog op de Julianalaan en de entree van de fietsenstalling is 1:15. Dit is ruimer dan menig Amsterdamse brug, maar niet de benodigde 1:25. Om compensatie te bieden voor deze tekortkoming en voor een optimale bereikbaarheid van trein en bus voor rolstoelgebruikers wordt voorgesteld een lift aan te brengen tussen de Julianalaan en de stationshal. De financiering van en de precieze locatie hiervoor wordt nader onderzocht.
De perrons voor het openbaar vervoer worden op de vereiste hoogte aangelegd voor een comfortabele instap: 18 cm. voor de bus en 24 cm voor de tram. Naast deze minimumeis wordt het busstation verder geoptimaliseerd door de kop van elk perron gelijkvloers te maken met de aanlooproute. Om dit te bewerkstellingen wordt de kop van de rijweg langs de halte in een helling uitgevoerd.

Tevens worden alle perrons, de routes naar de perrons en de overstap routes voorzien van geleidelijnen voor blinden en slechtzienden. De definitief ontwerp hiervoor wordt in een later stadium gedetailleerd in overleg met de stadsergonoom en belangenbehartigers Cliëntenbelang.

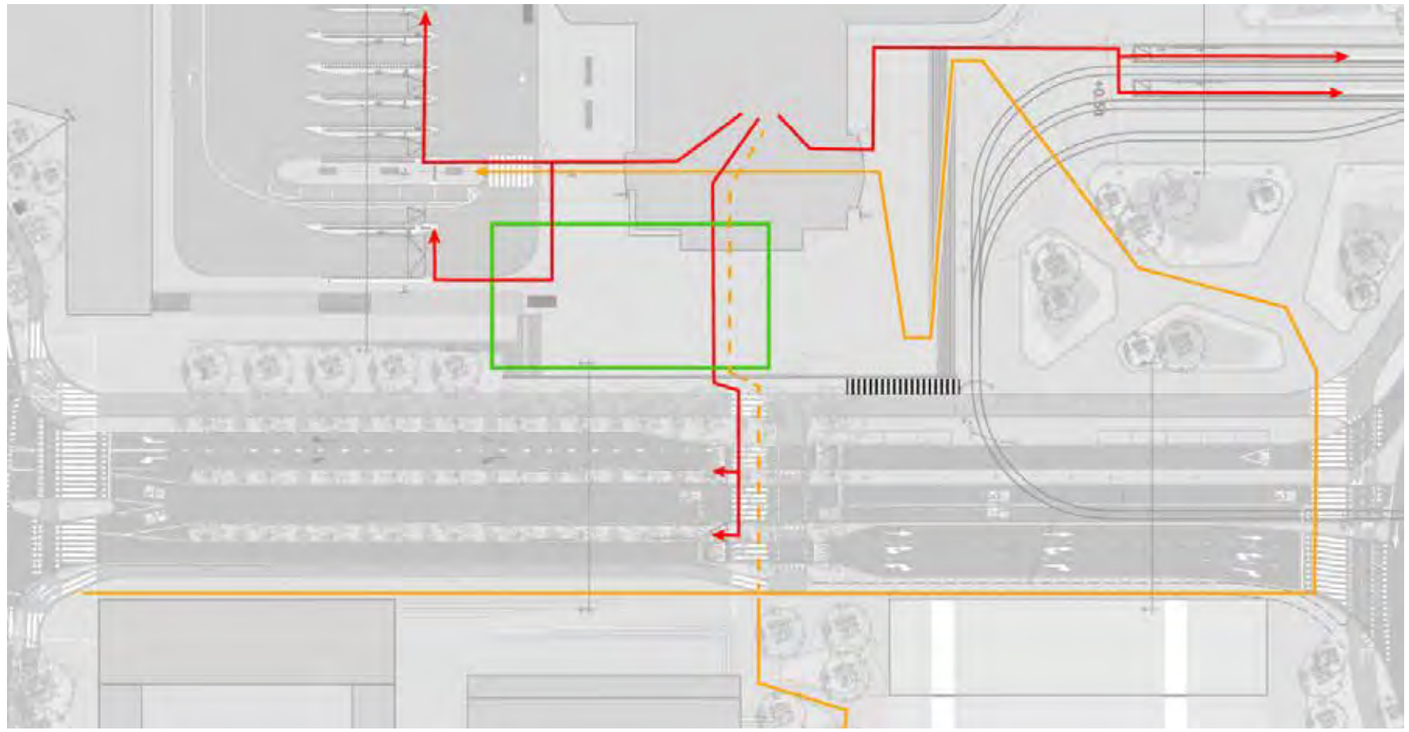
Routes slechtzienden tussen stationshal en OV

Routes die voldoen aan de eisen van toegankelijkheid (zonder lift)

Route, met lift

Deze route voldoet niet aan de toegankelijkheidseisen. Hoogte tramrails en hoogte entree fietsenstalling zijn daarbij maatgevend. (Haalbaar is ca 1:15)

Zoek locatie lift



4. Sociale veiligheid

Een van de hoofddoelen van dit plan is het verhogen van de sociale veiligheid binnen het gebied. De bestaande situatie aan de oost en zuidzijde is zeer onoverzichtelijk en daardoor unheimisch te noemen. In het donker is dit geen prettig gebied. Met een volledig uitgevoerd plan neemt de sociale controle enorm toe. Door de toevoeging van woningen om en nabij het station komen er meer 'toeziende ogen' op het gebied gedurende een veel langere periode van de dag. De Julianalaan wordt een gewone stadsstraat met een mix van activiteiten. De aanwezigheid van het hotel garandeert ook 's nachts enige activiteit rondom het busstation en de Overzichtweg. Het stationsplein aan de noordkant is zolang het openbaar vervoer functioneert (van 05.00 uur tot 01.30 uur) veilig, maar is kwetsbaar bij een gesloten station in de nachtelijke uren. Daarom wordt het hele plein overzichtelijk gehouden op ooghoogte. De sociale veiligheid daar wordt vergelijkbaar met die in de huidige situatie, die niet als problematisch wordt ervaren.

5. Nog nader uit te werken aspecten in het DO

Maaiveld ontwerp
- Uitwerking Bushalten
- Definitieve plaats GVB masten
- Definitieve plaats VRI
- Groenplan / type bomen
- Exacte keuze materiaal / proefstrook
- Wayfinding / borden / DRIS
- Regenwaterafvoer
- Definitieve hoogtematen
- Randen groenvakken voorplein
- Detaillering omgeving parkeergarage ingang en spoormuur

Architect
- Nieuwe luifel, definitieve plaats/vorm steunpilaren, regenwaterafvoer
- Gevel Julianalaan, stalling (entree en dak), def. vormgeving trap, def. hoogtematen
- Noordvleugel, huisvesting GVB, afwerking basement noordvleugel,
- Detaillering lichtstraten, huidige entree stalling
- Windschermen onder droogloop
- Extra wachtruimte zuidzijde station (?)
- Bewegwijzering
- Vormgeving laden en lossen station (plaats staat vast)
- Trammasten en luifel noord afstemmen

Comerciële units Julianalaan
- Precieze bouwkavels nog nader te definiëren in samenhang met openbare ruimte

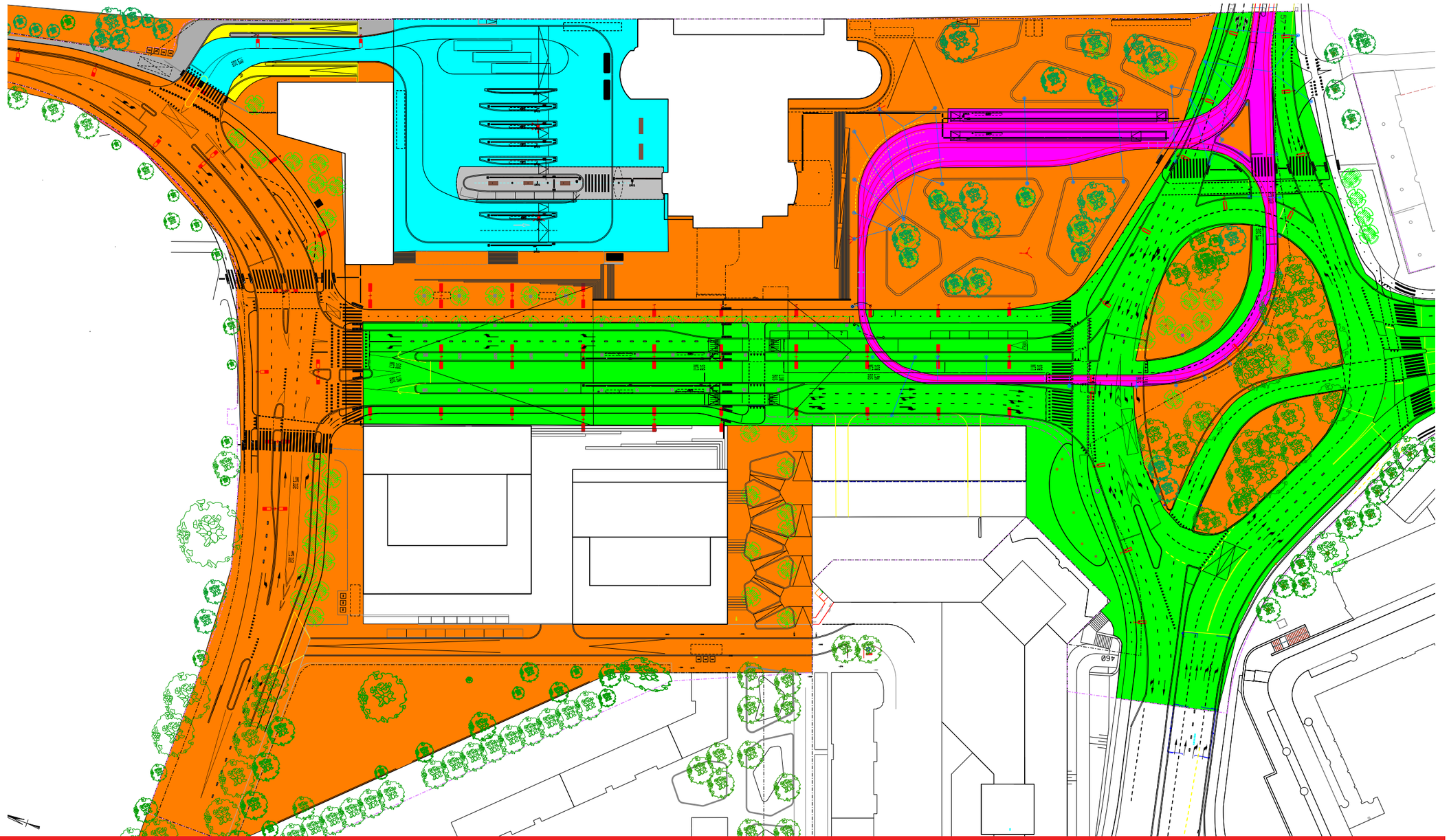
6. Financiën

Op 17 november 2009 is, samen met het Op 17 november 2009 is, samen met het Stedenbouwkundig Plan Amstelstation, de geactualiseerde grondexploitatie van Amstelstation e.o. vastgesteld (BD2009-008132). Bij de Eindejaarsrapportage Fondsbeheer (ERF) 2015 is het referentiesaldo van de actualiseerde grondexploitatie van Amstelstation e.o. bestuurlijk vastgesteld.
De kosten voor het inrichten van het stationsgebied Amstelstation passen volledig binnen de bestuurlijk vastgestelde grondexploitatie van Amstelstation e.o. Subsidies/bijdragen voor onderdelen voor de inrichting van het stationsgebied maken ond erdeel uit van de grondexploitatie.

Toelichting kosten stationsgebied Amstelstation
Voor de diverse onderdelen van de inrichting van het stationsgebied zijn ramingen opgesteld. In totaal komen de kosten op € 22 mln. excl. btw.
In de kostenraming zijn de volgende onderdelen meegenomen: het aanleggen van een nieuwe tramlus met de daarbij behorende haltevoorzieningen, een busstation, het verleggen van kabels & leidingen, het tijdelijk verplaatsen van fietsenrekken, tijdelijke verkeersmaatregelen, kosten voor water- en bomencompensatie, een bijdrage voor de ondergrondse fietsparkeergarage, een stelpost om het hoogteverschil tussen het station en de Julianabaan te overbruggen, de kosten voor het aanleggen van de nieuwe Julianalaan en de proceskosten die samenhangen met het uitvoeren van het definitief ontwerp stationsgebied Amstelstation. De inrichting van het gebied past binnen het Puccini-beleid. Binnen Puccini is de stationsomgeving van het Amstelstation aangewezen als “bijzondere plek”.

Beheerkosten
Binnen het stationsgebied zijn een aantal bijzondere beheerelementen. Eén van die elementen betreft de klinkers tussen de nieuw aan te leggen trambaan. Vanuit de grondexploitatie van Amstelstation e.o. is een post opgenomen van € 70.000,- voor het afkopen van de excessieve beheerkosten van deze klinkers ten opzichte van het standaardmateriaal.

V&OR Hoofdnet Auto
V&OR Busstation + Oprit
Stadsdeel Oost
METRO & TRAM
Q-Park
Droogloopkap NS



Verdeling beheer

7. Beheer

In dit hoofdstuk zijn beknopt de afspraken vastgelegd met betrekking tot het beheer van de openbare ruimte in de omgeving van het Amstelstation. Een uitgebreide omschrijving is opgenomen in de beheernotitie, de daaruit voorvloeiende kosten worden vastgelegd in een beheercalculatie. In deze calculatie is tevens een kostenverdeling vastgelegd.
In grote lijnen is het beheer en onderhoud van de openbare ruimte als volgt verdeeld over de verschillende betrokken partijen (zie kaart):

Stadsdeel Oost
Stadsdeel Oost is verantwoordelijk voor het dagelijks beheer en onderhoud van het groen en straatmeubilair van het hele gebied; verantwoordelijk voor het schoon houden van het hele gebied; verantwoordelijk voor de handhaving in het hele gebied waaronder het fietsparkeren; verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de verharding binnen de in de beheerkaart aangegeven oranje gebieden.

V&OR Hoofdnet auto
V&OR Hoofdnet auto is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de verharding binnen de in de beheerkaart aangegeven groene gebieden.

V&OR Asset bus (busstation en oprit)
V&OR Asset bus is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de verharding binnen de in de beheerkaart aangegeven blauwe gebieden.

Metro en Tram (MET)
Metro en Tram is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de verharding binnen de in de beheerkaart aangegeven paarse gebieden (tramrails met aan weerzijden 50 cm
verharding).

V&OR Asset Openbare Verlichting
V&OR Asset Openbare Verlichting is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de openbare verlichting binnen het gebied.

V&OR Asset VRI
V&OR Asset VRI is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de verkeersregelinstallaties binnen het gebied.

Q-park
Q-park is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de slagboom en ticketmachine naar de parkeergarage en de hellingbanen naar de garage.

Deze partijen onderhouden de openbare ruimte op een afgesproken onderhoudsniveau. Deze niveaus zijn vastgelegd in maatlatten met vijf onderhoudskwaliteiten zoals opgenomen in het Handboek Beheer Openbare Ruimte (HBOR).
Het hoger gelegen voorplein van het station, inclusief bus- en tramstation, wordt op het niveau 8 (goed) schoon gehouden. Dit sluit goed aan op de belangrijke verblijfsfunctie van dit gebied. De overige onderdelen van het plangebied en overige onderhoudsaspecten worden onderhouden op het standaard niveau 6 (voldoende).

Bijzondere beheerelementen
Binnen het gebied zijn een aantal bijzondere beheerelementen. De afspraken over het beheer en onderhoud van deze elementen zijn tevens vastgelegd in de notitie. Het betreft de volgende bijzondere beheerelementen:

NS-stations
Constructie onder busdek. Doordat er onder het busstation een parkeerkelder is gelegen, zijn er ook afspraken gemaakt over het onderhoud van de constructie
tussen bovengronds plein en ondergrondse bebouwing.

Trappen op het plein
Deze trappen worden op het dak/gevel van de eronder gelegen fietskelder aangebracht. De beheerscheiding tussen de constructie (NS/ProRail) en de trapbekleding (gemeente) wordt nader in overleg bepaald.

Verharding in de trambaan
De verharding in de trambaan wordt uitgevoerd in gebakken klinkers. Zo ontstaat een mooi aansluitend pleinvlak. Met MET zijn hiervoor beheerafspraken gemaakt.

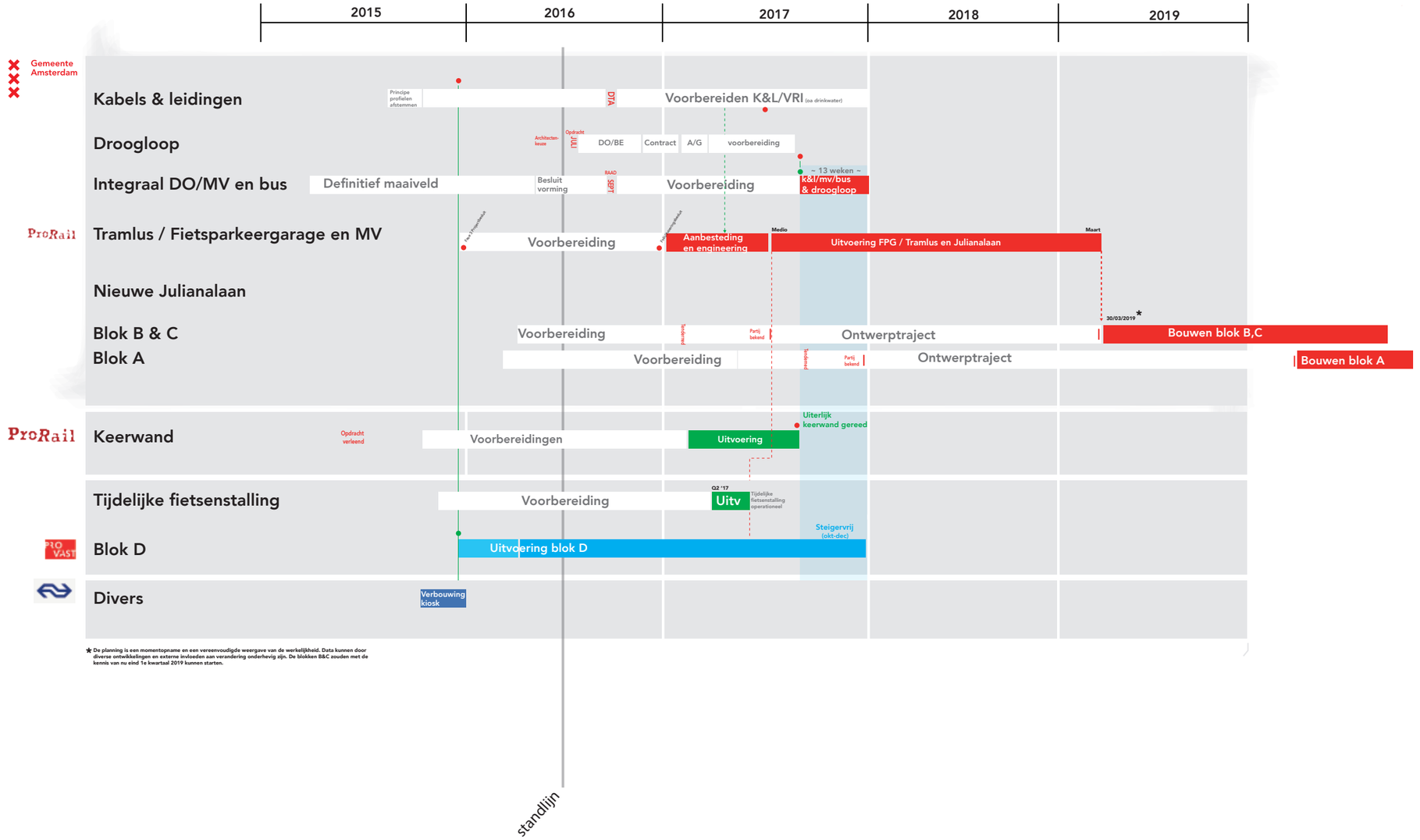
Groeiplaats bomen
Om goed onderhoudbare bomen in een zwaarbelaste verkeersweg te kunnen inpassen, worden de bomen in de Julianalaan in boombunkers geplaatst. Door deze ondergrondse betonnen constructies ontstaan geen meerkosten voor beheer en onderhoud, terwijl de bomen toch goed kunnen uitgroeien.
Voor de overige te planten bomen worden zo optimaal mogelijke groeiplaatsen ingericht.

Roostergoten
Vanwege de beperkte laagdikte (gem. 0.50 m, plaatselijk zelfs maar 0.35 m.) op het parkeerdek is de plaatsing van kolken niet mogelijk en zal de afwatering met roostergoten uitgevoerd moeten worden.
Het stadsdeel zal deze roostergoten op het busdek gaan beheren.

Gemeente Amsterdam

Versie d.d. 28/06/2016

Globale planning Amstelstation en omgeving



* De planning is een momentopname en een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Data kunnen door diverse ontwikkelingen en externe invloeden aan verandering onderhevig zijn. De blokken B&C zouden met de kennis van nu eind 1e kwartaal 2019 kunnen starten.

Planning (aan de planning kunnen geen rechten worden ontleend)

8. Planning en risico's

Planning & risico's
Het project Amstelstation is opgedeeld in verschillende deelgebieden. In bijgaande planning wordt op hoofdlijnen ingegaan op de bijbehorende fasering. De fasering is een momentopname en constant in beweging.

Planning op hoofdlijnen

Kabels en leidingen
De voorbereidingen voor het verleggen/aanleggen van kabels en leidingen zijn gestart. De voorbereidingen die worden getroffen zijn in eerste instantie ten behoeve van de werkzaamheden ten behoeve van de tramlus en de fietsparkeergarage, het busstation en de inrichting van het maaiveld rondom blok D.

Droogloop
De droogloop aan de zuidzijde van het station is inmiddels zorgvuldig gedemonteerd en veilig opgeslagen. De terugplaatsing vindt plaats zodra het parkeerdek van blok D gereed is en het busstation kan worden ingericht. De voorbereidende werkzaamheden voor de terugplaatsing zijn inmiddels gestart.

Busstation en maaiveld
Het integrale definitieve ontwerp van het maaiveld is het onderhavige product. De vaststelling door de gemeenteraad vindt conform huidige planning in het najaar van 2016 plaats. Na vaststelling wordt de voorbereiding voor de aanleg van het maaiveld verder opgepakt. Het busstation wordt aangelegd zodra blok D nagenoeg gereed is. De planning is om het busstation in het laatste kwartaal 2017 samen met het maaiveld rondom blok D in te richten.

Nieuwe tramlus en omgeving
De voorbereidingen voor de aanleg van de nieuwe tramlus zijn gestart. Conform de laatste planning zouden delen van het bouwrijpmaken medio 2017 kunnen starten.

Tramlus/Fietsparkeergarage en Julianalaan
De voorbereidingen voor de aanleg van de tramlus, fietsparkeergarage en Julianalaan zijn gestart. Het jaar 2017 staat in het teken van aanbesteding en engineering, waarna de uitvoering van dit groot werk kan beginnen. Voorwaarde voor de aanleg van de nieuwe Julianalaan is ingebruikname busstation en tramlus. Zodra beide gereed zijn is het mogelijk de Julianalaan te verplaatsen naar zijn nieuwe plek.

Blok B/C
De voorbereiding voor blokken B&C zijn gestart. De blokken worden begin 2017 op tendernet geplaatst om uiteindelijk in de eerste helft van 2017 een geschikte kandidaat te kunnen contracteren. Streven is eind 2018/ begin 2019 een start te kunnen maken met de aanleg van deze blokken.

Blok A
Blok A volgt na blok B/C. De voorbereidingen zullen in 2017 ter hand worden genomen.

Keerwand
Om blok D te kunnen afbouwen dient er een keerwand te worden aangepast/verwijderd in de nabijheid van het spoor. De opdracht hiervoor is uitgezet door Prorail. De uitvoering vindt hoogstwaarschijnlijk in de eerste helft van 2017 plaats. In verband met raakvlakken met blok D dient de keerwand uiterlijk Q3 2017 verwijderd te zijn.

Tijdelijke fietsenstalling
Ten behoeve van de aanleg van de tramlus en de fietsparkeergarage moeten de fietsen op maaiveld aan de noordzijde van het station worden verplaatst. De voorbereidingen voor deze verplaatsing zijn gestart en de uitvoering is voorzien in het 2e kwartaal van 2017.

blok D
De bouw van Blok D is gestart. De oplevering vindt plaats eind 2017.

Risico's

In het kader van projectbeheersing zijn diverse risicosessies gehouden. Hieronder worden de belangrijkste risico's in beeld gebracht.

Fietsenstalling
Vooralsnog wordt in het DO rekening gehouden met een ondergrondse fietsenstalling, gefinancierd door de gemeente Amsterdam, ProRail en SRA. De (verdeling van de) financiering is echter nog niet rond. Indien er geen dekking wordt gevonden voor de financiering van de ondergrondse fietsenstalling, zullen er andere alternatieven moeten worden onderzocht.

Fasering en BLVC
Het Amstelstation is een complex OV-knooppunt met trein, metro, tram en bus. Bij de voorbereiding en uitvoering zijn meerdere partijen betrokken. Een goede afstemming tussen de partijen is essentieel om het project te laten slagen. In elke fase van het project dient bovendien een analyse uitgevoerd te worden op de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC). Het is noodzakelijk dat alle partijen zich hieraan conformeren zodoende de omgeving een volwaardige plek te geven tijdens zowel de planvorming als de uitvoering. Mogelijke knelpunten worden in kaart gebracht en gezamenlijk wordt gezocht naar oplossingen.

COLOFON

Ontwerp: Ruimte en Duurzaamheid

Datum: 5 oktober 2016 vastgesteld door de gemeenteraad

Dit boekwerk is een product van de gemeente Amsterdam. Daar waar afbeeldingen gebruikt zijn die door andere partijen zijn gemaakt is dat in het onderschrift bij de betrefffende afbeelding aangegeven.