Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl/ingenieursbureau

Reactie op advies IC d.d. 25-10-23 aan VSAL

Aan [redacted]
Van Team VSAL, G&O en R&D
Datum 21 februari 2024

De Integrale Commissie heeft op 25 oktober 2023 advies uitgebracht over project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan. Deze notitie beschrijft hoe project VSAL (en andere relevante gemeentelijke partijen) met dit advies omgaat.

Een advies van de Integrale Commissie van de CRK is een advies is in een vroeg stadium van de planvorming en gericht aan het College van B&W. De integrale commissie kijkt zowel naar de stedenbouwkundige, architectonische als cultuurhistorische aspecten van een plan. Dit gaat over zowel de gebouwen, de stedenbouwkundige opzet en de inpassing in het landschap. De integrale commissie van de CRK is niet de commissie die de plannen toetst in het kader van de omgevingsvergunning, dit wordt gedaan door Commissie III van de CRK. In geval van bestuurlijke besluitvorming moet het College of de Raad wel op de hoogte gebracht worden van het advies. Er hoeft - in principe - dus geen reactie op het advies terug naar de Integrale Commissie. Het is ook mogelijk om (een deel van) dit advies niet over te nemen.

Doel van deze notitie is:

- Met alle betrokken partijen (project VSAL, G&O en R&D) komen tot één en hetzelfde beeld van hoe we omgaan met het advies van de Integrale Commissie;
- Input leveren voor het eerstvolgende bestuurlijke moment voor project VSAL, waarin het college wordt geïnformeerd over hoe we omgaan met het advies van de Integrale Commissie;
- Met de betrokken partijen bepalen of en welke reactie terug gaat naar de Integrale Commissie.

Herijken opgave

Advies: De commissie is van mening dat "de opgave te zeer wordt benaderd als optelsom van technische eisen. […] 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."

Reactie: Het project was oorspronkelijk onderdeel van een groter plangebied, waaronder het Podium. De integrale uitgangspunten die destijds zijn geformuleerd voor het gebied als onderdeel van een groter stedelijk netwerk en de sprong over de ring (Structuurvisie 2025) zijn grotendeels gehandhaafd. Het DO voor de buitenruimte van de stationslocatie is vastgesteld en onderdeel van deze gebied-overstijgende ambities en de verdichting rond de Lelylaan en de Schipluidenlaan. Het

verdichten en tegelijk verbeteren van de omgeving van het station is als stedelijke ambitie opgenomen in de Omgevingsvisie. De positie van het station in dit sterk ontwikkelende stadsdeel is juist ook dat het een vervoersknooppunt is en blijft, dat de omgeving in dat opzicht goed moet faciliteren.

Het huidige project VSAL is een samenwerking tussen Prorail, NS, VRA, gemeente Amsterdam en het Rijk. Deze partijen zijn samen opdrachtgever en financier. Genoemde partijen zien de opgave nadrukkelijk als een vervoersopgave, met als belangrijke resultaten het vergroten van de (transfer)capaciteit en (sociale)veiligheid van de reizigers in het stationsgebied en direct daar omheen. Het intuïtief gebruik van de openbare ruimte met een overzichtelijke en genereuze relatie is hier zeker heel erg belangrijk. Het is goed dat de SIRK dit als aandachtspunt adresseert.

Groen-blauwe structuur



Advies: "Het huidige en het toekomstige station ligt op een prominente plek in de groen-blauwe hoofdstructuur van de Westelijke Tuinsteden. […] 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.

Reactie: In de hier boven toegevoegde figuur is te zien dat de groenvisie al uitgaat van een onderbreking van de groenstructuur ter hoogte van het station. Voor het huidige ontwerp geldt dat in de presentatie op 25 oktober 2023 is gefocust op het Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK) en het ontwerp voor het stationsgebouw en traminfrastructuur. Het ontwerp dat R&D heeft gemaakt voor de openbare ruimte is niet excpliciet aan de orde geweest. Het project is zich bewust van de groen-blauwe hoofstructuur en sluit hier in het ontwerp voor de openbare ruimte op aan. Aan de noord-west-zijde van het projectgebied sluit het plangebied aan op het Spoorpark (ter plaatse van het station geen onderdeel van de Hoofdgroen structuur). Met het opheffen van de P+R-functie, en het vergroenen en verzachten van de kades aan het water krijgt het stationsgebied een betere relatie met het groen.
In het ontwerp wordt verder aandacht gegeven aan het versterken van Park Lely: de groenstrook langs rijksmonument Sloterhof en de noordzijde van de Lelylaan als groene fiets- en wandelroute tussen de Sloterplas en Rembrandtpark. Door de verlegging van de huidige watergang onder het spoorviaduct , in het verlengde van het water onder de Sloterhof, worden de groengebieden aan beide zijden van het station sterker met elkaar te verbonden. Hier is straks vanaf de brug zicht onder het Sloterhof ensemble. Ook worden in het projectgebied extra bomen geplant en wordt waar mogelijk water en groen toegevoegd, zoals het gebied binnen de keerlus. De as van de Lelylaan blijft groen en aan de koppen vrij zodat het zicht op de as blijft bestaan.

Waardering van het bestaande station

Advies: "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. […] 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."

Reactie: Deze suggestie is heel nuttig. Het project laat het KRK aanvullen met een cultuurhistorische verkenning van het bestaande station en dit als kader meegeven voor de volgende fase. Deze cultuurhistorische uitgangspunten moeten wel in relatie gezien worden tot de functioneel-ruimtelijke eisen die aan een toekomstbestendig station worden gesteld. Binnen de eisen die volgen uit een niet-openbaar (OVCP) reisdomein is de indeling van het stationsgebouw compact en zijn er korte looplijnen met direct zicht tussen metrodomein, treindomein en fietsenstalling. In de volgende fase wordt dit waar mogelijk nog geoptimaliseerd. Ook het ontwerp van de traminfrastructuur met middeneiland, is binnen de gegeven kaders zo optimaal mogelijk.

Keerlus van de tram

Advies: De commissie beschouwt het ontwerp voor de traminfrastructuur als "Een ronduit moeizaam onderdeel van het plan… […] 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."

Reactie: Het komen tot een ontwerp voor de traminfrastructuur is, vanwege de vele eisen en randvoorwaarden, een complexe opgave gebleken. Tientallen varianten zijn onderzocht. Het huidige ontwerp wordt door alle betrokken partijen gezien als het meest optimale, waarbij onderkend wordt dat op enkele punten concessies zijn gedaan. De bomenstructuur en zichtlijnen rondom het Station en de Lelylaan zelf worden zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk versterkt. Het water onder het spoor wordt in het verlengde gelegd van het water dat onder en langs het Sloterhof ensemble loopt.

Partijen herkennen zich niet in de opmerking dat de stationshal naar de zijkant wordt weggedrukt. Het ontwerp van een glazen hal, direct naast de Lelylaan, die ook buiten de bestaande viaducten uitsteekt, zorgt juist voor een veel betere zichtbaarheid van het station, ten opzichte van de huidige, onder de viaducten en achter technische ruimtes weggewerkte stationshal. De ruimte voor de voetganger ten noorden van de stationshal is inderdaad (nog) niet genereus, we gaan onderzoeken of dit verbeterd en vergroot kan worden.

Schijfgebouw

Advies: "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.

Reactie: De ontwerp- en projectteams van het Schijfgebouw en VSAL hebben nauwe afstemming met elkaar om het Schijfgebouw en station integraal in relatie tot elkaar te ontwerpen. Het projectteam van het Schijfgebouw stelt de kaders voor het Schijfgebouw dan ook op in afstemming met het projectteam van VSAL, zodat de toekomstige aansluiting van station en Schijfgebouw op orde is. Bovendien worden momenteel de planningen van VSAL en het Schijfgebouw naast elkaar gelegd om te onderzoeken of de uitvoeringswerkzaamheden meer in elkaar kunnen worden geschoven. Ook de openbare ruimte wordt meegenomen in deze afstemming.

Kwaliteit van de openbare ruimte

Advies: "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."

Reactie:
De keuze om de stationshal niet te verplaatsen maar uit te breiden op de huidige plek is noodzakelijk om goed aan te sluiten op de bestaande perrons op niveau +1 en geeft invulling aan de wens om een zo compact mogelijk knooppunt te maken. Het project erkent dat de zijde aan de Schipluidenlaan en de Pieter Calandlaan aandacht behoeft. Een vanzelfsprekende en aangename route van de bushalte naar het station, waarmee je de reiziger langs het Schijfgebouw naar de oostelijke ingang van het station begeleidt, is nog een belangrijk onderdeel van deze opgave. Dit wordt in de volgende fase nadrukkelijk meegegeven als opgave aan de ontwerpende partijen.