Gemeente Amsterdam

25 mei 2023

Nota van Beantwoording

Beantwoording van de zienswijzen op de concept Nota van Uitgangspunten van project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan (VSAL)

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Achtergrond 3
1.2 Uitkomst inspraak 4
1.3 Leeswijzer 4

2 Zienswijze en reactie per thema 6
2.1 Fietsinfrastructuur 6
2.2 Openbare ruimte en groen 7
2.3 Bewegwijzering en borden 7
2.4 Schijfgebouw 8
2.5 Sociale veiligheid en commercie 8
2.6 P&R-terrein 9
2.7 Overstappen en stijgpunten 9
2.8 Autoverkeer, rijsnelheid, versmalling zuidelijke rijbaan, oversteken door langzaam verkeer 11
2.9 Geluidsoverlast 11
2.10 Uitstraling gebouw en architectuur 12

Bijlage 14

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De Gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam, ProRail, GVB, NS Stations en het Ministerie van I&W werken aan de Vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan (VSAL). In het bestuurlijke overleg MIRT van november 2020 hebben regio en Rijksoverheid afspraken gemaakt over de verbetering van Station Amsterdam Lelylaan.

Het station is een doolhof, de sociale veiligheid is laag en de uitstraling van het station past niet bij de gebiedsontwikkeling die in de omringende buurten plaatsvindt. Het station is een belangrijke schakel in het OV-netwerk van Amsterdam en omstreken. Het aantal reizigers zal in de toekomst verder groeien. De bestaande fietsparkeervoorzieningen in het gebied zijn hiervoor niet toereikend. Daarnaast zijn de tramperrons erg smal, wat kan leiden tot gevaarlijke situaties. Ook is er behoefte om meer trams te laten stoppen bij het station.

De vernieuwing van het station is complex. Er zijn veel partijen betrokken die allemaal mogelijkheden zien om het station te verbeteren. Omdat de beschikbare ruimte beperkt is, moet gezocht worden naar slimme manieren om de geconstateerde problemen op te lossen en tegelijkertijd de integraliteit in het ontwerp te bewaren. Dit proces vergt een lange adem.

Eind 2021 is een conceptontwerp voor het station uitgewerkt. Hierbij is een groot aantal uitgangspunten gehanteerd, die gezamenlijk moet leiden tot een station dat sociaal veilig is, een hoogstedelijke uitstraling kent en waar je de weg gemakkelijk kunt vinden. Daarnaast garanderen de benoemde uitgangspunten dat het station een goed functionerende overstapmachine blijft en deze belangrijke schakel in het OV-netwerk van Amsterdam zo behouden blijft.

Deze uitgangspunten staan in de zogenaamde Nota van Uitgangspunten (NvU) die op 22 maart 2022 is vrijgegeven voor inspraak, voor een periode van 6 weken. Geïnteresseerden hadden de mogelijkheid om via de website van de gemeente hun zienswijzen op de NvU met daarin het ontwerp kenbaar te maken. Daarnaast is op 14 april 2022 een informatieavond georganiseerd in het Pieter Calandcollege, op steenworp afstand van het station. Aanwezigen hadden de mogelijkheid om hun zienswijzen tijdens deze informatieavond ook op papier in te dienen. De informatieavond was goed bezocht en trok ruim honderd bewoners en ondernemers vanuit de omgeving.

In totaal zijn er **28 zienswijzen** aangeboden op de concept NvU. Hiervan zijn er 21 via het online platform van de gemeente ingediend. De overige 7 zienswijzen zijn tijdens de informatieavond op schrift ingediend. Daarvan hadden 3 mensen ook online gereageerd dus er waren in totaal 25 indieners.

Alle indieners lijken van mening te zijn dat de Vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan gewenst is. Het plan worden over het algemeen dan ook enthousiast ontvangen. Wel worden er zorgen geuit met betrekking tot de de voorgenomen ontwikkelingen in het stationsgebied. Ook

worden op sommige onderwerpen suggesties voor verbeteringen gedaan. Bijna alle zienswijzen zijn ingediend op persoonlijke titel. Eén reactie is ingediend namens de Fietsersbond Amsterdam.





1.2 Uitkomst inspraak

Mede als gevolg van de inspraakreacties is aanvullend onderzoek gedaan voor de Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan. De uitkomsten van deze onderzoeken hebben ertoe geleid dat de gemeente de NvU in overleg met de partners heeft aangepast:

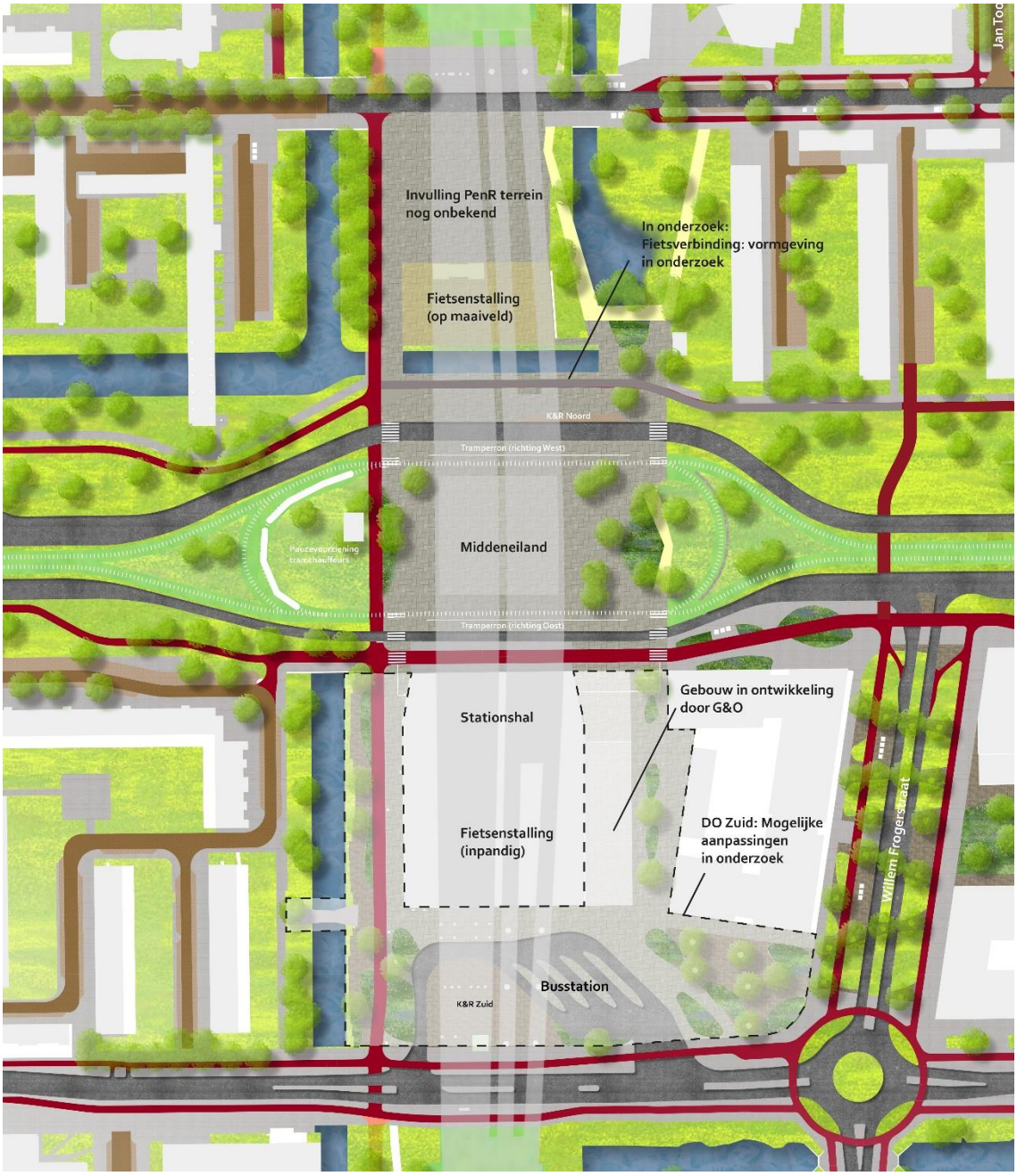
1. Er wordt een fietsoversteek toegevoegd aan de oostzijde van het station ter hoogte van de Willem Frogerstraat;
2. Het P&R-terrein wordt onderdeel van het project en de P&R-functie verdwijnt ten gunste van extra fietsparkeren en/of een mogelijk ander programma dat de sociale veiligheid verbetert;
3. Het aanpassen van de kap van het treinperron voor meer ruimte en doorzicht op het perron wordt onderdeel van de scope;
4. Er komt een nieuwe kiss&ride-zone aan de noordzijde van de Lelylaan ter hoogte het station.

In Figuur 1 op de volgende pagina staat het Schetsontwerp uit de definitieve NvU. Over een aantal andere concrete suggesties van insprekers doet de NvU nog geen uitspraak, zoals bijvoorbeeld het verzoek om meer prullenbakken in de openbare ruimte en straatnamen op de verwijsborden. Deze zaken zijn pas in de volgende fase van het project aan de orde dus die suggesties worden op dat moment bekeken.

1.3 Leeswijzer

Alle zienswijzen zijn uitgebreid doorgenomen en de elementen hieruit zijn toebedeeld naar een onderwerp of thema. In totaal zijn vanuit de 28 zienswijzen tien thema's herleid:

A. Fietsinfrastructuur
B. Openbare ruimte en groen
C. Bewegwijzering en borden
D. Schijfgebouw
E. Sociale veiligheid en commercie
F. P&R-terrein
G. Overstappen en stijgpunten
H. Autoverkeer en voetgangers
I. Geluidshinder
J. Uitstraling gebouw en architectuur



Figuur 1 Schetsontwerp Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan uit de Nota van Uitgangspunten

In het volgende hoofdstuk wordt per thema een samenvatting gegeven van de inspraakreacties. Daarop volgt dan een reactie van het project VSAL. Tenslotte wordt kort benoemd hoe de zienswijze wordt meegenomen in het verdere proces.

In de bijlage van deze nota zijn alle inspraakreacties genummerd en is aangegeven waar de beantwoording op de zienswijze(n) is terug te lezen. Alle indieners ontvangen van de projectorganisatie het nummer dat hun zienswijze heeft gekregen.

2 Zienswijze en reactie per thema

2.1 Fietsinfrastructuur

Samenvatting zienswijzen
In het concept plan voor het stationsgebied vervalt het bestaande fietspad ten oosten van de sporen over het Wally Moespad. Ook de fietsoversteek in het verlengde daarvan over de Cornelis Lelylaan vervalt. Dit leidt tot sluipfietsen, met name door de fietsers die vanuit het oosten komen, is de verwachting.
Aan de noordzijde van de Lelylaan wordt het fietspad versmald, want hier is onvoldoende ruimte om het tweerichtingsfietspad te handhaven. Omdat de Cornelis Lelylaan moeilijk is over te steken, zijn sommige indieners van mening dat een tweerichtingsfietspad nodig blijft.
Ook zou men graag zien dat de overdekte fietsenstalling aan de zuidzijde van het station ondergronds wordt gebouwd, zoals bij station Amsterdam-Zuid en het Leidseplein.

Reactie
Er is een belangrijke aanvulling naar aanleiding van de inspraak. In het nieuwe plan maken we een fietsoversteek in twee richtingen van de Willem Frogerstraat naar het tweerichtingsfietspad ten zuiden van de flats aan de Johan Jongkindstraat. Daarmee blijft ook aan de oostzijde een goede noord-zuidfietsverbinding en zijn de fietsroutes naar het station grotendeels hetzelfde als in de huidige situatie. Door deze nieuwe oversteek ontstaat ook een betere en snellere noord-zuidfietsroute tussen de Delflandpleinbuurt en Overtoomseveld. Die nieuwe route loopt via de Johan Jongkindstraat 133-145 naar de Willem Frogerstraat. De teksten en tekening in de definitieve NvU zijn op dit punt aangepast.

Aan de noordkant van de Cornelis Lelylaan is onvoldoende ruimte voor een tweerichtingsfietspad van de juiste breedte volgens de richtlijnen. Met de nieuwe fietsoversteek bij de Frogerstraat en een tweerichtingsfietspad aan de zuidkant van de Cornelis Lelylaan hoeft het noordelijke fietspad echter alleen nog maar een functie voor buurtverkeer te vervullen. Hoe dat noordelijke fietspad langs de Cornelis Lelylaan eruit komt te zien, werken we nog nader uit.

De oostkant van het station wordt het domein van voetgangers. De ingang van de bewaakte fietsenstalling komt aan de westkant. Daarom trekken we tweerichtingsfietspad aan de westkant van het station door naar de Comeniusstraat/Johan Jongkindstraat. Dit nieuwe tweerichtingsfietspad ten westen van het station sluit aan de zuidkant aan op de route Pieter Calandlaan – Schipluidenlaan. Het nieuwe tweerichtingsfietspad aan de westzijde van het station kan in de toekomst ontwikkeld worden tot een nieuwe noord-zuidfietsroute ten westen van de trein en metrosporen tussen Sloterdijk en het Schinkelkwartier.

Tenslotte is de optie van een ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde in een eerdere fase van het project verkend en afgevallen. De fundering van de spoorviaducten maken het complex en daarmee zeer kostbaar om hier een ondergrondse stalling te maken.

2.2 Openbare ruimte en groen

Samenvatting zienswijzen
Om van Station Lelylaan weer een prettige plek te maken om te reizen en te verblijven is de uitstraling van het station belangrijk. Op dit moment vinden veel mensen het maar een kale, stenige vlakte. Het station moet een mooie uitstraling hebben, waarbij veel wordt gewerkt met groen, fleur en kleur. Daarnaast zou het toevoegen van aantrekkelijke zitplaatsen en plantenbakken het gebied aantrekkelijker maken. Ook zouden er duidelijke looppaden moeten zijn en voldoende afvalvoorzieningen.

Reactie
Bomen blijven waar mogelijk behouden. Te kappen bomen worden zo veel mogelijk binnen het plangebied herplant en waar mogelijk komt extra groen. Wel is er in een drukke stationsomgeving veel ruimte nodig voor fietsers- en voetgangersstromen en (rustigere) plekken om te wachten en te zitten. Hoe de openbare ruimte er precies uit komt te zien wordt nog verder uitgewerkt in de volgende fase.

Bij die uitwerking kijken we ook naar groen, verlichting, aantallen en goede plekken voor prullenbakken en bankjes. Het projectteam VSAL wil bijvoorbeeld het water ten oosten van de P&R met (natuurvriendelijke) oevers in plaats van kademuren uitvoeren, waardoor dat gebied een meer parkachtige uitstraling krijgt. Een nieuw ontwikkelde stationsomgeving draagt bij aan de kwaliteit van dat gebied. De verwachting is dat een mooi en schoon gebied minder snel vervuild raakt.

De openbare ruimte tussen het toekomstige Schijfgebouw en Little Manhattan en Bar Lely wordt ook opnieuw ingericht. Dat is onderdeel van het gemeentelijke project 'Gebiedsontwikkeling Stationslocatie Lelylaan' en wordt afgestemd met project VSAL. Het busstation vormt geen onderdeel van het te vernieuwen stationsgebied.

2.3 Bewegwijzering en borden

Samenvatting zienswijzen
In zijn huidige vorm geven mensen aan dat het moeilijk is om de weg te vinden op het station. Zorg ervoor dat de reiziger zoveel mogelijk zicht heeft op de omgeving (zoals Bar Lely en het busstation). Ook kan de bebording worden verbeterd, bijvoorbeeld door op de borden aan te geven op welke straat of plek men uitkomt. Voor de internationale reiziger is het prettig als met dezelfde pictogrammen wordt gewerkt als op Schiphol het geval is. Daarnaast zou met kleuren kunnen worden gewerkt om routes aan te geven.

Reactie
De nieuwe stationshal en de inrichting van het stationsgebied worden overzichtelijker. Daardoor vinden de reizigers beter hun weg.
Voor het hele vernieuwde stationsgebied wordt in de volgende fase ook een nieuwe bewegwijzeringsplan gemaakt. Hierbij houden we ook rekening met de bestemmingen in de omgeving van het station.

NS/ProRail en GVB hanteren voor verwijsborden een vaste huisstijl. Die huisstijl wordt gebruikt op alle stations en dus ook op station Lelylaan.

2.4 Schijfgebouw

Samenvatting zienswijzen
Het is onduidelijk hoe het Schijfgebouw eruit ziet, hoe groot het wordt en wat de gevolgen zijn voor de omgeving. Afhankelijk van het ontwerp dreigt de openbare ruimte tussen het station en Bar Lely hierdoor te verslechteren, bijvoorbeeld omdat Bar Lely in de schaduw komt te liggen. Ook zou de openbare ruimte tussen het Schijfgebouw en Bar Lely krap kunnen worden. Tenslotte kan het kantoorgebouw ertoe leiden dat het stationsgebied onoverzichtelijker wordt, omdat zichtlijnen onderbroken worden.

Reactie
De ontwikkeling van dit kantoorgebouw, met de werknaam Schijfgebouw, is een ander project en valt onder de gemeentelijke 'Gebiedsontwikkeling Stationslocatie Lelylaan'. In het Schijfgebouw zijn met name kantoren en voorzieningen gepland. Dit past binnen het gemeentelijke beleid om meer te bouwen rondom stations en daarmee het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Het draagt ook bij aan de levendigheid en de sociale veiligheid in het stationsgebied.

De ruimte voor Little Manhattan en Bar Lely wordt door de komst van het Schijfgebouw smaller. Daarnaast kan zicht op Bar Lely vanuit het station of vanaf de perrons niet worden gegarandeerd. Hoe het er precies uit komt te zien is nog niet duidelijk. Bij de uitwerking van het Schijfgebouw wordt onder andere rekening gehouden met de overzichtelijkheid van het gebied en de toegankelijkheid en zichtbaarheid van het station.

2.5 Sociale veiligheid en commercie

Samenvatting zienswijzen
Station Lelylaan is sociaal onveilig. Er zouden daarom meer functies kunnen worden toegevoegd om de levendigheid in het gebied te verhogen. Er zouden bijvoorbeeld meer winkels in de stationshal kunnen worden toegevoegd en in de stationshal zouden zitgelegenheden kunnen worden geplaatst. Men gebruikt de stationshal niet alleen om te reizen maar ook om prettig te verblijven. Ook zou rondom het stationsgebied meer horeca kunnen worden toegevoegd, bijvoorbeeld aan de zuidzijde bij het busstation en ten oosten van het station (tussen Bar Lely en het stationsgebouw). Tenslotte zou meer kunnen worden ingezet op fysiek toezicht.

Reactie
Het verbeteren van de sociale veiligheid in en rondom het stationsgebied is een belangrijke doelstelling. Voorzieningen, waaronder winkels en horeca spelen daarbij zeker een rol. In de stationshal blijft daarom een commerciële ruimte. Wat daar precies in komt, wordt later bepaald. Op de begane grond van het Schijfgebouw zijn ook voorzieningen gepland. De exacte invulling hiervan moet nog worden bepaald. Ook komt er mogelijk een (aansluiting voor een) commerciële

functie op het middeneiland. Eventuele voorzieningen aan de zuidzijde bijvoorbeeld op het busstation, maken geen deel uit van het project.

Ook wordt de nieuwe inrichting van de publieke ruimte van het stationsgebied overzichtelijker. De bedoeling is dat dit alles (nieuwe inrichting en nieuwe functies in het gebied) de sociale veiligheid en de levendigheid van het gebied vergroten. Dit doet het project door veel meer zicht te realiseren binnen het gebied: dichte constructies onder het viaduct worden opener en de stationshal krijgt glazen wanden. Op andere locaties is aangetoond dat dergelijke maatregelen de sociale veiligheid verbeteren, waardoor ongewenst gedrag wordt verminderd. De inzet van handhavers of boa's kan niet door het project worden geregeld. Paragraaf 2.7 gaat specifiek in op de sociale veiligheid rond de trappen en liften.

Nieuw ten opzichte van de conceptplannen is dat ook de ruimte en zichtlijnen op de treinperrons worden verbeterd. De massieve betonnen constructies voor de kap op het niveau van het treinperron zullen worden aangepast.

2.6 P&R-terrein

Samenvatting zienswijzen
Op het P&R-terrein vinden veel auto-inbraken plaats en het wordt door omwonenden ervaren als een zeer sociaal onveilig gebied. Er ligt regelmatig glas op de grond. Het plan voor het P&R-terrein lijkt nog niet volledig uitgewerkt. Dat is jammer omdat het in zijn huidige vorm een negatief effect heeft op de sociale veiligheid van de stationsomgeving. Het P&R-terrein zou als volwaardig onderdeel bij het project betrokken moeten worden en de veiligheid zou moeten worden verbeterd.

Reactie
Het plan wordt op dit punt gewijzigd. De huidige P&R-functie vervalt en het terrein krijgt een nieuwe invulling die moet bijdragen aan het gebruik, de beleving en sociale veiligheid van dit gebied. Wat deze nieuwe invulling wordt, moet nog worden bepaald. Het terrein is sowieso nodig om (extra) fietsparkeervoorzieningen te realiseren. De behoefte om fietsen te stallen zal in de toekomst waarschijnlijk toenemen en deze fietsparkeervoorzieningen kunnen niet allemaal worden gerealiseerd in de fietsenstalling ten zuiden van de stationshal. De nieuwe inrichting van het P&R-terrein wordt toegevoegd aan de scope van het project en de NvU wordt op dit punt aangepast.

2.7 Overstappen en stijgpunten

Samenvatting zienswijzen
Stijgpunten zijn de plekken waar trappen, roltrappen en/of liften zijn naar de perrons voor de trein en metro. Om vanaf de noordzijde op de perrons te komen moet in de nieuwe situatie de Cornelis Lelylaan worden overgestoken. Vanaf de zuidzijde zijn de perrons alleen toegankelijk vanuit de stationshal. Mensen geven aan dat overwogen zou kunnen worden om de (afgesloten) stijgpunten ten zuiden en noorden van het stationsgebied weer te openen, dat scheelt immers oversteken.

Daarnaast zou het aantal roltrappen en liften naar de (trein)perrons kunnen worden vergroot. Ook voor mensen met een beperking zou dit de toegankelijkheid van het station sterk verbeteren. Voor internationale reizigers (met bagage) zou een extra lift ook wenselijk zijn. Tenslotte vragen sommige mensen zich af of er in ook nieuwe kiss&ride-plekken bij het station komen als die langs de Lelylaan verdwijnen.

Reactie
Om het overstappen op station Amsterdam Lelylaan zo goed mogelijk te faciliteren verbeteren we wel de sociale veiligheid, capaciteit en toegankelijkheid van de stijgpunten. Vanwege de beperkte fysieke en financiële ruimte wordt het aantal roltrappen en liften in ieder geval niet uitgebreid ten opzichte van de huidige situatie.

Sociale veiligheid: Veel toegangen tot een locatie is sociaal onveilig, omdat mensen die kwaad willen veel mogelijkheden hebben om ongezien te komen en gaan. Meer is in het geval van stijgpunten dus niet altijd beter. De meest noordelijke en zuidelijke trappen en liften naar het treinperron zijn om die reden al meer dan 20 jaar geleden afgesloten en worden nu definitief verwijderd. De noordelijke opgang van de metro komt volgens het huidige plan ook te vervallen. Daardoor worden de reizigersstromen verder geconcentreerd. Om de sociale veiligheid te verbeteren wordt een aantal stijgpunten bovendien aangepast. Deze worden overzichtelijker dus 'zonder bochten'.

Capaciteit: Het project vergroot de capaciteit voor de (veelal overstappende) reizigers. Dit gebeurt vooral door stijgpunten te verplaatsen zodat routes logischer worden en door bochten in trappen te verwijderen. Met loopstroomsimulaties op basis van de langetermijnvervoersprognoses is de benodigde capaciteit van stijgpunten onderzocht. Daarbij is vooruitgekeken naar 2040. Op basis van dat onderzoek is het aantal en de locatie van stijgpunten in het huidige plan bepaald.

In de stationshal komen een vaste trap en een lift naar zowel de trein als de metro. Op het middeneiland kunnen reizigers via een vaste trap naar metro en trein. Voor de metro is ook een lift aanwezig op het middeneiland. Met deze stijgpunten in de stationshal en op het middeneiland is er voldoende capaciteit voor het overstappen. Het meest noordelijke stijgpunt van en naar de metro komt te vervallen om ruimte te maken voor de nieuwe watergang.

Er is ruimte voor de inpassing van roltrappen. Hoewel duidelijk is dat opgaande roltrappen voor extra comfort zorgen, zorgen zij ook voor veel extra energieverbruik. De doelstellingen van het project voor duurzaamheid conflicteren op dit punt dus met de comfortwensen. Over de inpassing van roltrappen moet in de vervolgfase van het project nog een afweging gemaakt worden.

Toegankelijkheid: De toegankelijkheid van het gehele stationsgebied zal voldoen aan de huidige eisen, en de ontwerpen worden afgestemd met (onder andere) Cliëntenbelang Amsterdam. Naast genoemde roltrappen en liften, betekent dit onder andere een meer gelijkvloerse instap op de tram en minder steile hellingen in de openbare ruimte.

Kiss & Ride: De officiele Kiss & Ride voor Station Lelylaan is bij het busstation. Aan de noordzijde van de Lelylaan ter hoogte van het station worden enkele nieuwe parkeerplekken voor Kiss & Ride ingepast. De tekst en tekening in de NvU wordt op dit punt aangepast.

2.8 Autoverkeer en voetgangers

Samenvatting zienswijzen
Op de Cornelis Lelylaan geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Regelmatig wordt hier te hard gereden. Om in de toekomst bij het middeneiland te komen moet deze weg worden overgestoken. Ook komen er in de nieuwe situatie kerende trams en bevinden zich er oversteken voor de fiets. Mensen zijn bang dat de nieuwe situatie (nog steeds) verkeersonveilig is.
Ook vragen mensen zich af of de versmalling van de zuidelijke rijbaan niet leidt tot files. De Cornelis Lelylaan is een belangrijke verkeersader vanuit de westkant van Amsterdam naar de snelweg (A10).
De Cornelis Lelylaan zou, ter hoogte van het station, ondergronds kunnen worden gemaakt. Dan heeft het autoverkeer geen last van de versmalling en verbetert de verkeersveiligheid.

Reactie
De snelheid van het autoverkeer en de veiligheid van overstekende voetgangers en fietsers worden terecht genoemd als aandachtspunt. In de plannen krijgt de zuidelijke rijbaan van de Cornelis Lelylaan een versmalling van de rijbaan (van 2 stroken naar 1 strook) gecombineerd met een slinger in de weg. De noordelijke rijbaan krijgt een grotere slinger dan in de huidige situatie. Hierdoor zijn automobilisten gedwongen om snelheid te minderen. Daarnaast zal met verkeersdrempels, markeringen en bebording duidelijk gemaakt worden dat snelheid moet worden geminderd. Dit laatste zal in het definitieve ontwerp in detail uitgewerkt worden. Alle fiets- en voetgangersoversteken worden met verkeerslichten geregeld.

Er is een nieuwe analyse gemaakt van de verwachte verkeerssituatie in 2035. Daarbij is de oprit aan de zuidwest zijde van de Cornelis Lelylaan opgeheven. Uit deze studies blijkt dat het versmallen van de zuidelijke rijbaan van 2 naar 1 rijstrook mogelijk is zonder dat filevorming ontstaat. Aan de zuidkant worden circa 8200 auto's per etmaal verwacht. Dit kan met één rijstrook verwerkt worden, ook in de ochtend- en avondspits. De Pieter Calandlaan/Schipluidenlaan en de Willem Frogerstraat kan dit ook goed verwerken. Tevens zijn berekeningen gemaakt voor de verkeerslichten. Ook hieruit blijkt dat het autoverkeer afgewikkeld kan worden, het tramverkeer minimale wachttijden heeft én dat er voldoende oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers zijn. De resultaten van deze nieuwe analyses zijn verwerkt in de NvU.

Een verdiepte autoweg is onderzocht en niet haalbaar gebleken vanwege de in de bodem aanwezige fundering van de spoorviaducten en omdat het erg duur is. Daarnaast is een verdiepte autoweg niet aan te sluiten op de Willem Frogerstraat. Het zou daarom heel ingewikkeld worden om vanuit het omliggende gebied de Cornelis Lelylaan op te rijden.

2.9 Geluidshinder

Samenvatting zienswijzen
Sommige insprekers ervaren geluidoverlast van met name de metrolijnen. Deze geluidsoverlast lijkt de laatste jaren toe te nemen. Graag zouden mensen zien dat daar ook een oplossing voor wordt gevonden. Daarnaast is men bang dat de tramkeerlus onder het viaduct de geluidsoverlast verergerd en dat omwonenden daar ook hinder van gaan ondervinden. Tenslotte wordt aandacht

gevraagd voor mogelijke geluidsoverlast die ontstaat wanneer de bouwwerkzaamheden plaatsvinden. Men vraagt zich af hoe mogelijke overlast tot een minimum wordt beperkt.

Reactie
Voor de wijzigingen die het project aanbrengt in de weg en het tramspoor hebben we geluidsberekeningen laten maken volgens de wettelijke regels. Dat betekent dat situaties die we niet wijzigen (bv. de bestaande trein- en metrosporen) niet worden meegenomen in de studie.

Rekening is gehouden met de verwachte hoeveelheid auto's en trams in 2035. We kijken naar het geluid bij de gevels van de huizen. Uit deze analyse blijkt dat aan de noordkant van het station een aantal woningen te maken krijgt met een toename van het geluid. Naar aanleiding van het recente verkeersonderzoek zal ook het geluidsonderzoek geactualiseerd worden. Daar waar we meer geluid maken dan is toegestaan, nemen we maatregelen. Dat kunnen maatregelen zijn aan de bron maar ook aan de gevels. Verder wordt nog gekeken naar het mogelijk piepen van de tramrails in de bochten van de keerlussen die het project gaat aanbrengen. We onderzoeken nog welke maatregelen daarvoor effectief zijn.

Geluidshinder bij de bouw is helaas niet te vermijden. Meestal zal de overlast meevallen, maar sommige werkzaamheden geven hinder. Het belang van de buurt zullen we meewegen bij het maken van de plannen voor de uitvoering (bv de werktijden) en de fasering van werkzaamheden. Over de (geluids)overlast tijdens de bouw zullen we duidelijk communiceren.

2.10 Uitstraling gebouw en architectuur

Samenvatting zienswijzen
In het ontwerp lijkt met name aandacht te zijn besteed aan de westzijde van het station. Hier komt de ingang naar de overdekte fietsenstalling, het doorgaande fietspad en een ingang naar de stationshal. Mensen zijn bezorgd dat het station vooral gericht is op het westen en dat het station een gesloten uitstraling krijgt aan de zuid- en oostzijde. Om de 'leesbaarheid' van het station te verbeteren moet het station een open uitstraling hebben naar alle zijden en moet worden voorkomen dat het station vanuit bepaalde richtingen minder toegankelijk is. Ook vragen mensen zich af hoe klimaatadaptiviteit in het ontwerp is meegenomen. Tenslotte zou het station kunnen worden teruggebracht in zijn oorspronkelijke kleurstelling.

Reactie
Hoe de stationshal en de fietsenstalling er precies uit zullen zien, is nog niet bekend. Dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt door een architect. Gevels zullen zo veel mogelijk transparant zijn, zodat er zicht is van binnen naar buiten en omgekeerd. Dit komt de (sociale) veiligheid ten goede. Alle zijden krijgen de benodigde aandacht, ook aan de zijde van de fietsenstalling aan de zuidzijde en het Schijfgebouw aan de oostzijde zal de herkenbaarheid en routing van het station nadrukkelijk aandacht krijgen. Er is straks dus niet een achterkant en voorkant van het station. Duurzaam bouwen en klimaatadaptatie zijn doelstellingen van het project. Hoe dit precies vorm krijgt, werken we in de volgende fase uit.

Tenslotte onderkennen we het belang van het behoud van historische kenmerken. We kunnen echter niet garanderen dat het oorspronkelijke kleurgebruik terugkomt. Er ligt een opgave om in het nieuwe ontwerp meer eenheid te brengen in de uitstraling van het station waarbij, naast kleuren, ook verlichting, en materiaalgebruik op elkaar moeten worden afgestemd. We betrekken daartoe een architect bij de vormgeving van het station.

Bijlage

	Digitaal ingebracht	*Beantwoording van de zienswijzen (verwijzing naar paragraaf)*
1	0290-6483	Paragraaf 2.1, 2.2, 2.9 en 2.10
2	3186-0625	Paragraaf 2.2, 2.3, 2.4, 2.6 en 2.9
3	5303-9254	Paragraaf 2.1, 2.7
4	7203-6947	Paragraaf 2.8
5	8661-7674	Paragraaf 2.5
6	6370-4907	Paragraaf 2.1 en 2.8
7	9592-3517	Paragraaf 2.1 en 2.8
8	3277-7122	Paragraaf 2.2 en 2.9
9	0194-8377	Paragraaf 2.2 en 2.10
10	6543-9013	Paragraaf 2.1, 2.2, 2.5, 2.7 en 2.8
11	3976-6148	Paragraaf 2.2, 2.4, 2.8 en 2.9
12	6659-2603	Paragraaf 2.2, 2.4 en 2.5
13	7311-7765	Paragraaf 2.7
14	6085-8055	Paragraaf 2.1 en 2.2
15	5245-9011	Paragraaf 2.1, 2.2, 2.5 en 2.7
16	1992-5474	Paragraaf 2.6 en 2.9
17	5785-2594	Paragraaf 2.9
18	4896-9200	Paragraaf 2.2 en 2.9
19	8214-9524	Paragraaf 2.1, 2.3, 2.8, 2.10
20	4826-1598	Paragraaf 2.2 en 2.7
21	6591-9108	Paragraaf 2.2 en 2.10
	Schriftelijke reacties	*Ingebracht tijdens informatiesessie 14 april 2022* *Beantwoording van de zienswijzen (verwijzing naar paragraaf)*
22	A1	Paragraaf 2.2 en 2.10
23	A2	Paragraaf 2.1, 2.2, 2.5 en 2.8
24	A3	Paragraaf 2.2 en 2.5
25	A4	Paragraaf 2.2, 2.3, 2.5 en 2.10
26	A5	Paragraaf 2.7 en 2.8
27	A6	Paragraaf 2.5
28	A7	Paragraaf 2.2 en 2.10