Gemeente Amsterdam

26 mei 2023

Nota van Uitgangspunten

Project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan (VSAL)

Ambtelijk opdrachtgever
Robert de Jong

Contactpersoon
Anouk Busger op Vollenbroek

Dit document is opgesteld door Ecorys in opdracht van de Gemeente Amsterdam, VRA, het Ministerie van I&W, ProRail, GVB en NS Stations ten behoeve van de projectorganisatie Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan (VSAL). Deze organisatie bestaat uit vertegenwoordigers van deze organisaties, aangevuld met externe expertise.

Inhoud

1 Inleiding en aanleiding 4

2 Projectbeschrijving en raakvlakken 6
2.1 Vervoersstromen rondom Station Amsterdam Lelylaan 6
2.2 Huidige indeling van het stationsgebied 8
2.3 Plangebied en raakvlakken 8

3 Probleemanalyse 11
3.1 Inleiding 11
3.2 Reizigersgroei 11
3.3 Probleemanalyse 13
3.4 Een vernieuwing biedt ook kansen 18

4 Oplossingsrichtingen 21
4.1 Inleiding 21
4.2 Schets van het gevolgde proces 21
4.3 Bouwblokken 22

5 Uitgangspunten 28
5.1 Algemene uitgangspunten 29
5.2 Verkeerskundige uitgangspunten 31
5.3 Zuidelijke fietsenstalling 33
5.4 Stationshal 34
5.5 Middeneiland met traminfrastructuur 35
5.6 Noordelijke fietsenstalling – P&R terrein 37
5.7 Raakvlakken 38
5.8 Overzicht van uitgangspunten 39

6 Voorkeursvariant 41

1 Inleiding en aanleiding

Station Amsterdam Lelylaan ligt in stadsdeel Nieuw-West, net buiten de Ring van Amsterdam, op hemelsbreed 1.500 meter vanaf het Vondelpark. Het station is een multimodaal knooppunt. Op een multimodaal knooppunt komen verschillende vormen van vervoer samen op één plek: trein, metro, tram, bus, auto, fiets en voetganger. Station Amsterdam Lelylaan ontsluit de westzijde van de stad, en wordt met name gebruikt als overstappunt voor reizigers vanuit Nieuw-West en voor reizigers vanuit de (binnen)stad, die overstappen op de trein. Het station vormt daarmee een belangrijke schakel in het mobiliteitsnetwerk van Amsterdam. Daarnaast biedt Station Amsterdam Lelylaan een goede verbinding voor reizigers die willen reizen naar Schiphol Airport.

Het huidige Station Amsterdam Lelylaan is 40 jaar oud (het metrostation dateert van 1997) en voldoet al jaren niet meer aan de huidige gebruiks- en comforteisen van de openbaar vervoerreiziger. Het is voor een (internationale) reiziger die niet bekend is op het station moeilijk om de weg te vinden. Ook zijn er al jaren problemen met de sociale veiligheid in het gebied. Daarnaast zijn de fietsparkeervoorzieningen niet op orde. De transferkwaliteit van Station Amsterdam Lelylaan is onder de maat, met name als het gaat om de verblijfskwaliteit. Tenslotte is de capaciteit van de tramperrons momenteel onvoldoende en in de toekomst geheel ontoereikend. Dit leidt tot onveilige situaties, zeker in het geval van calamiteiten. Deze punten komen terug in de structureel lage score van Station Amsterdam Lelylaan in de Stationsbelevingsmonitor (SBM) van NS & ProRail. Het station staat al jaren in de top 10 van slechtst beoordeelde treinstations van Nederland, en is het slechtst beoordeelde station in de regio Amsterdam. De probleemanalyse wordt verder toegelicht in hoofdstuk 2. Hieruit blijkt dat de geconstateerde problematiek deels binnen het plangebied optreedt, maar dat er ook veel raakvlakken zijn met de omgeving (invloedsgebied).

Door het station te vernieuwen kunnen bovenstaande problemen worden aangepakt. Daarnaast biedt een vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan ook meekoppelkansen. Zo zijn er mogelijkheden om de efficiëntie van het openbaar vervoersysteem in Amsterdam te verbeteren, door een tramkeerlus met eindpuntvoorziening aan te leggen, en biedt de vernieuwing ook kansen om de uitstraling van het station beter te laten aansluiten op het nieuwe profiel van Amsterdam Nieuw-West. Met name ten oosten van Station Amsterdam Lelylaan, in de Ringzone West, zijn ontwikkelingen lopende die het gebied zullen transformeren tot een locatie met een gemengd stedelijk tot zelfs centrum stedelijk woon-, werk- en verblijfsmilieu.

Al ruim 20 jaar werken diverse partijen aan de Vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan. Tijdens een bestuurlijke "stationssafari" in 2015, waarbij alle betrokken partijen (gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam, ProRail, GVB en NS Stations) gezamenlijk het station hebben verkend, is een gezamenlijk beeld van de problematiek vastgesteld. In de ontwerpverkenning zijn vervolgens oplossingsrichtingen los van elkaar uitgewerkt, elk door de partij met de betreffende expertise. In februari 2020 is het project vervolgens nieuw leven ingeblazen en is met de huidige vertegenwoordigers van partijen opnieuw een stationssafari gehouden. In maart 2020 is vervolgens een eerste versie van de Nota van Uitgangspunten opgesteld, waarin een gezamenlijke visie op de problematiek en de oplossingsrichtingen is uitgewerkt. In de loop van 2020 is vervolgens een ontwerpteam aan de slag gegaan om de

oplossingsrichtingen tot een integraal ontwerp te brengen. Tijdens het BO MIRT van najaar 2020 zijn afspraken gemaakt over scope en financiën.

In diverse onderzoeken is geconstateerd dat de problematiek van Station Amsterdam Lelylaan mede wordt veroorzaakt door een gebrek aan integraliteit. Integraliteit in het ontwerp is alleen mogelijk als de verschillende betrokken partijen intensief met elkaar samenwerken. De samenwerking tussen de partijen is bestendigd en procesmatig geformaliseerd in een Samenwerkingsovereenkomst (Gemeente Amsterdam, ProRail, VRA & NS Stations, getekend op 29 juni 2020) en later in een Bestuursovereenkomst (over de samenwerking, de financiering en de risicoverdeling, getekend op 9 juli 2021).

In het bestuurlijke overleg MIRT van november 2020 hebben regio en de Rijksoverheid afspraken gemaakt over de verbetering van Station Amsterdam Lelylaan. Deze afspraken zijn terug te vinden in de Bestuursovereenkomst ondertekend op 9 juli 2021 door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Gemeente Amsterdam, NS, ProRail en de Vervoerregio Amsterdam (Staatscourant 2021, nr. 38054).

Bij het sluiten van de Bestuursovereenkomst (BOK) is het doel van het project vastgelegd. Het doel van het Project is dat station Amsterdam Lelylaan:

1. voor wat betreft kwaliteit en capaciteit is berekend op het sterk stijgende aantal OV-reizigers aldaar;
2. een functioneel hoogwaardig, veilig, prettig en efficiënt OV-knooppunt wordt;
3. ruimte biedt voor groei en de functie van een stadsentree heeft en;
4. een levendige, sociaal veilige en kwalitatief hoogwaardige stationsomgeving biedt.

Door deze afspraken kan het vervolgproces in gang worden gezet en is gewerkt aan de voorkeursvariant voor het project (zie hoofdstuk 6). Dat zal daarna worden uitgewerkt naar een ontwerp voor de aanbesteding en realisatie.

Leeswijzer

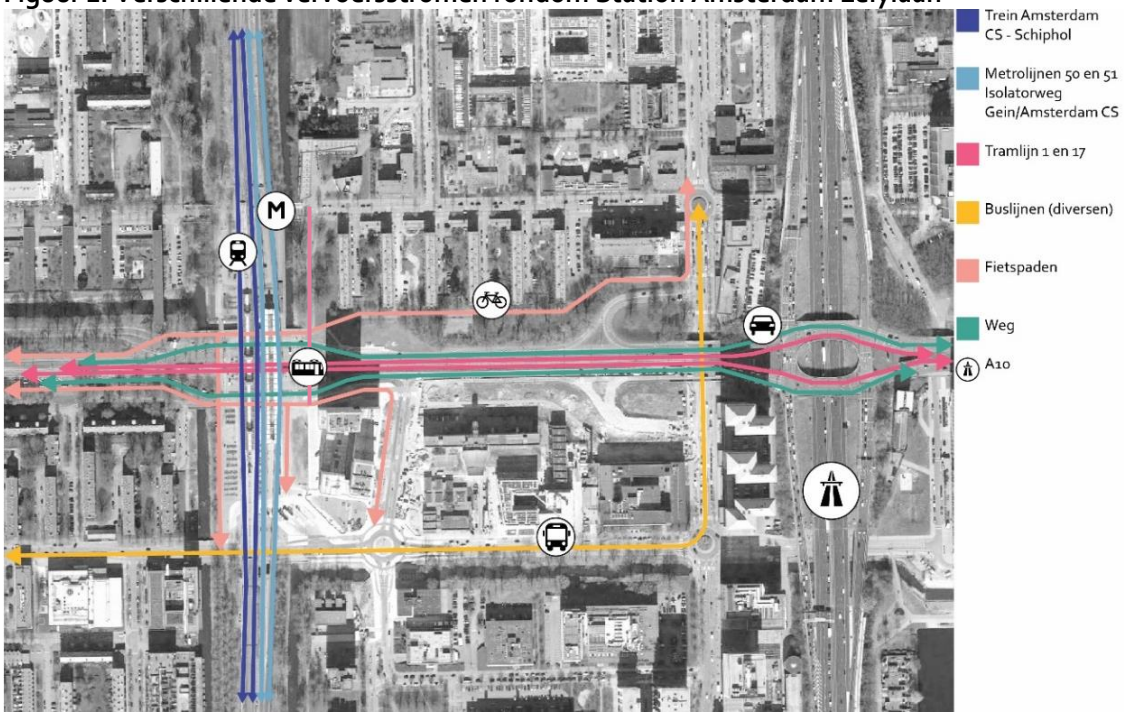
Deze Nota van Uitgangspunten is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt het gebied (de context) rondom Station Amsterdam Lelylaan beschreven. Hoofstuk 3 vormt een beschrijving van de problemen. Tevens komen meekoppelkansen hier uitgebreid aan bod. In hoofdstuk 4 worden de oplossingsrichtingen per bouwblok beschreven. Hierbij wordt aangegeven in hoeverre deze oplossingsrichtingen relevante beleidskaders en projecten overlappen. In hoofdstuk 5 worden vervolgens de uitgangspunten voor de vernieuwing vastgelegd. Hoofdstuk 6 schetst de contouren van de voorkeursvariant. De nota sluit met een bijlage waarin een gedetailleerde uitwerking van de verkeerskundige uitgangspunten is opgenomen.

2 Projectbeschrijving en raakvlakken

2.1 Vervoersstromen rondom Station Amsterdam Lelylaan

Op Station Amsterdam Lelylaan komen auto, trein, metro, tram, bus, fietser en voetganger samen. Het is een multimodaal OV-knooppunt waar een reiziger op- en over kan stappen op verschillende vormen van vervoer. De trein- en metro sporen lopen in de noord-zuid richting. Deze sporen liggen op viaducten. Op straatniveau doorkruist de Cornelis Lelylaan, die Amsterdam Nieuw-West verbindt met de ringweg A10, het station in de west-oost richting. Ook het tramspoor loopt over de Cornelis Lelylaan (in west-oost richting). Dit is weergeven in Figuur 1.

Figuur 1: Verschillende vervoersstromen rondom Station Amsterdam Lelylaan



Station Amsterdam Lelylaan heeft een directe verbinding met alle grote stations in (groot) Amsterdam. Het treinspoor biedt vanaf Station Amsterdam Lelylaan een verbinding met Amsterdam Sloterdijk, Zaandam en Amsterdam Centraal in noordelijke richting. In zuidelijke richting hebben treinreizigers een verbinding met station Schiphol (Rotterdam) en Hoofddorp. Op Station Amsterdam Lelylaan stoppen alleen Sprinters.

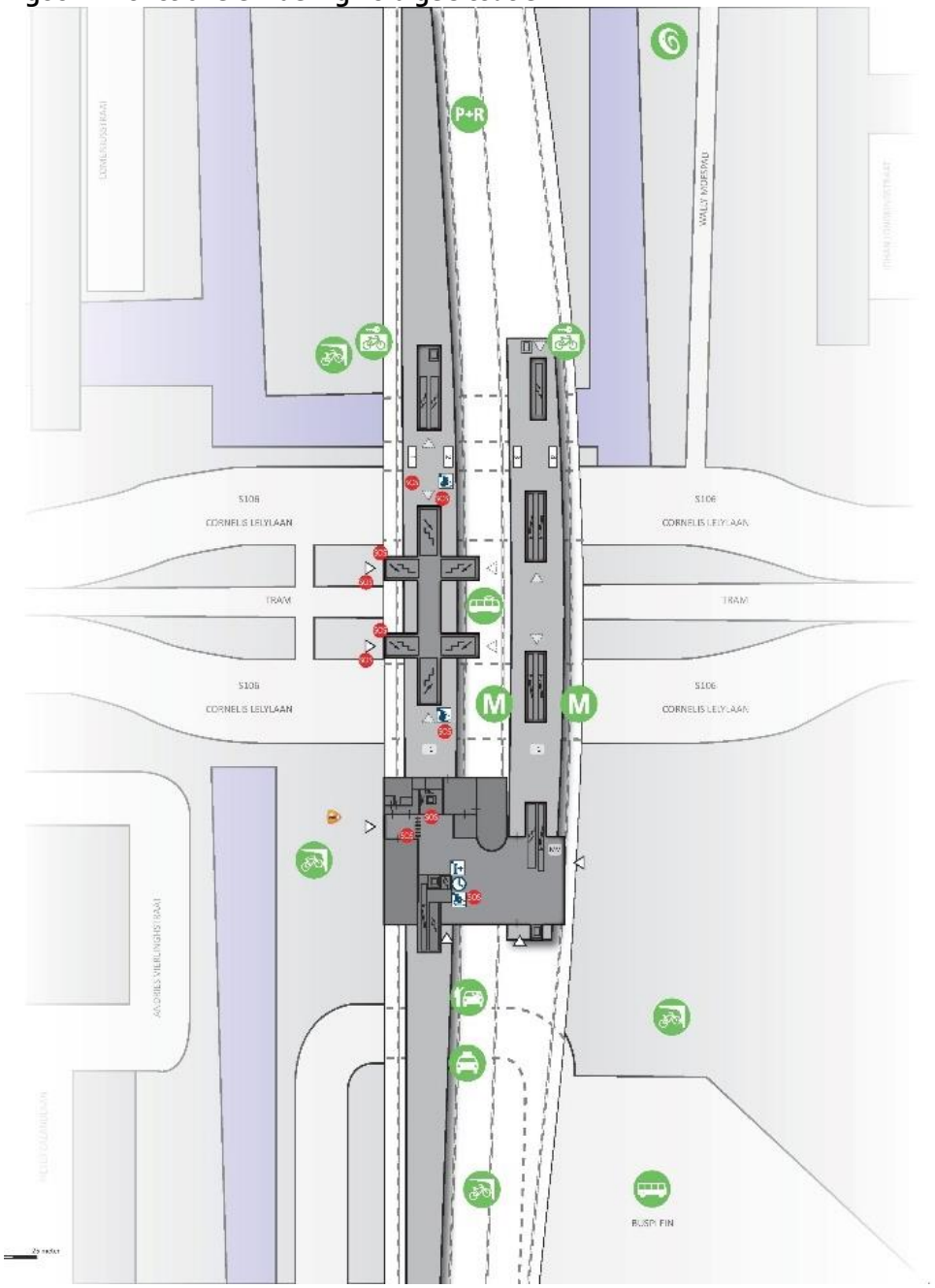
Metrolijnen 50 en 51 bieden een verbinding met Amsterdam Sloterdijk (Isolatorweg). Metrolijn 50 rijdt in zuidelijke richting naar Gein, en passeert hierbij onder andere station Zuid en station Bijlmer Arena. Metrolijn 51 rijdt van Isolatorweg naar Centraal Station, en passeert hierbij Zuid en Amstelstation.

Met de tram kan worden gereisd in de west-oost richting. Tramlijn 1 rijdt tussen Osdorp de Aker en Muiderpoortstation en tramlijn 17 rijdt tussen Osdorp Dijkgraafplein en Centraal Station.

Aan de zuidkant van het station, bij de Schipluidenlaan, bevindt zich het busstation. Hier stoppen de buslijnen 62 (Station Lelylaan – Amstelstation), 63 (Station Lelylaan – Osdorp De Aker), 195 (Station Lelylaan – Schiphol) en nachtbus 283 (Centraal Station – Osdorp de Aker).

De doorgaande oost-west verbindingen voor fietsers zijn de Comeniusstraat - Johan Jongkindstraat en de Pieter Calandlaan - Schipluidenlaan. De noord-zuid verbinding voor fietsers wordt gevormd door het fietspad ten westen van het spoor tussen de PieterCalandlaan en de Cornelis Lelylaan en het Wally Moespad tussen de Cornelis Lelylaan en de Johan Jongkindstraat aan de oostzijde.

Figuur 2: Functionele indeling huidige situatie



2.2 Huidige indeling van het stationsgebied

Het gebied rondom Station Amsterdam Lelylaan is op te delen in de volgende onderdelen:

- P+R-terrein Comeniusstraat (noordzijde op Figuur 2)
- Fietsenstalling noordzijde Cornelis Lelylaan (noordzijde Figuur 2)
- Tramhalten, Cornelis Lelylaan en de waterweg onder het spoorviaduct (midden Figuur 2)
- Stationshal (zuidzijde Figuur 2)
- Fietsenstalling station (zuidzijde Figuur 2)
- Busstation (zuidzijde Figuur 2)

Alle onderdelen zijn opgenomen in de plattegrond in Figuur 2 op de vorige pagina.

2.3 Plangebied en raakvlakken

Voor het zoeken van oplossingen voor Station Amsterdam Lelylaan is gezocht binnen een afgebakend plangebied (zie Figuur 3). De gekozen oplossingen werken echter door buiten het gekozen plangebied. Deze doorwerkingen op het invloedsgebied worden uitgebreid toegelicht in de volgende paragraaf.

In hoofdstuk 5 (Uitgangspunten) zal verder worden toegelicht welke voorwaarden vanuit de omgeving worden gesteld bij de maatregelen in het plangebied. Daarnaast wordt een overzicht opgenomen met suggesties die gelden voor ontwerpen in het invloedsgebied. Alhoewel vanuit de Vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan hier geen eisen aan kunnen worden gesteld, geven betrokken partijen aan dat er gewerkt dient te worden met een integrale visie voor het gehele gebied. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het ontwerpen van 'landhoofd-tot-landhoofd' (tussen beide overgangen van de aarden wal naar het viaduct), afstemming in materiaalgebruik en vormtaal en een overkoepelend verlichtingsplan.

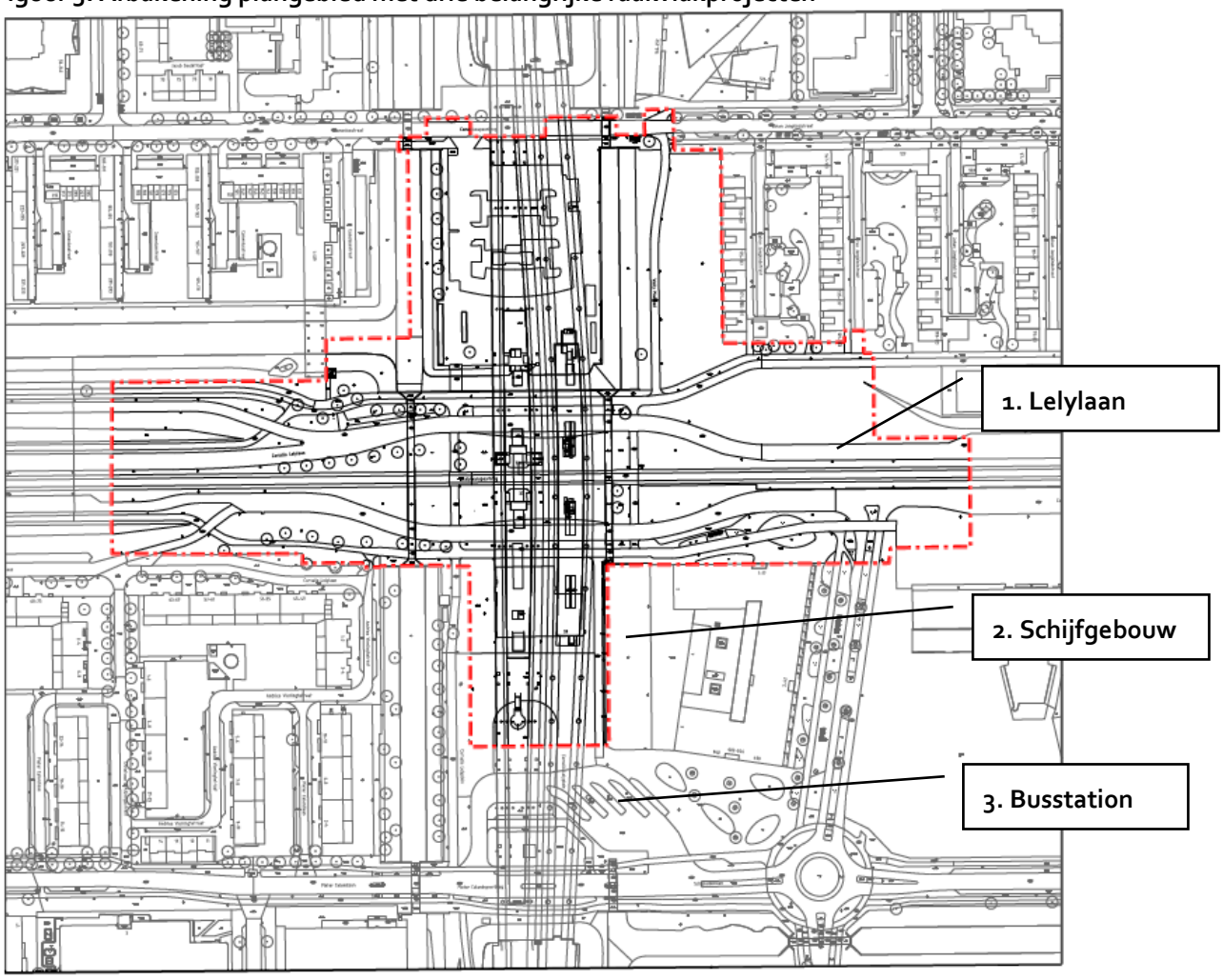
2.3.1 Plangebied en scope

Het plangebied en de scope omvat:

- De fietsenstalling ten zuiden van de stationshal
- De stationshal met opgangen naar de metro en trein en de perronkap boven het treinperron
- Het middeneiland, de ruimte tussen de rijbanen van de S106 – Cornelis Lelylaan waar zich tramperrons bevinden en reizigers kunnen overstappen op metro, tram of trein
- De S106 Cornelis Lelylaan (voor zover ingetekend in onderstaande afbeelding)
- Het gebied tussen de S106 Cornelis Lelylaan en de Comeniusstraat/Johan Jongkindstraat (waaronder het huidige P&R-terrein en het gebied rondom het Wally Moespad).

In de Figuur 3 op de volgende pagina is met een rode lijn de grens van het plangebied weergegeven. Het plangebied waarin de Vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan plaatsvindt is relatief klein. Dit heeft ermee te maken dat er in de omgeving van Station Amsterdam Lelylaan diverse andere projecten plaatsvinden en dat de vernieuwing plaatsvindt in een hoogstedelijke context.

Figuur 3: Afbakening plangebied met drie belangrijke raakvlakprojecten



2.3.2 Invloedsgebied (buiten scope)

Buiten het plangebied spelen diverse ontwikkelingen en zijn er projecten in ontwikkeling of worden uitgewerkt op de tekentafel. Deze kunnen van invloed zijn op de Vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan en kunnen de eerder geconstateerde problematiek verbeteren of verergeren. Ook bepaalt de context waarin Station Amsterdam Lelylaan zich bevindt mede de 'speelruimte' die er is voor een nieuw ontwerp. In de planuitwerkingsfase kunnen nieuwe keuzes worden gemaakt om onderdelen van dit invloedsgebied toe te voegen aan het plangebied, als partijen overeenstemming bereiken over de aanpak en haalbaarheid hiervan.

Voor de beeldkwaliteit van de gehele omgeving is het van belang dat de architect van landhoofd tot landhoofd van het spoorviaduct ontwerpt, zodat er eenduidigheid in het ontwerp komt. Binnen het plangebied zal het ontwerp worden gerealiseerd. Delen buiten het plangebied kunnen later in dezelfde beeldtaal worden toegevoegd. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid (en voor de kwaliteit van de omgeving) is dit ook gewenst.

Een aantal belangrijke raakvlakken uit het invloedsgebied zijn hieronder kort toegelicht en qua locatie aangeduid in Figuur 3.

1. De Cornelis Lelylaan (S106)

De S106 is een belangrijke stroomweg (plusnet) voor de ontsluiting van het autoverkeer uit Amsterdam Nieuw-West met de ringweg A10. Een plusnet is gericht op het bieden van (doorstroom)kwaliteit voor grote verkeersstromen en heeft de hoogste prioriteit als er afwegingen gemaakt moeten worden tussen netwerken. Het plangebied beslaat een deel van de S106. Maatregelen die ingrijpen op de huidige structuur van de S106 nabij Station Amsterdam Lelylaan hebben mogelijk gevolgen voor de doorstroming op de gehele S106.

Er ligt een ambitie binnen vastgesteld beleid om de Cornelis Lelylaan op middellange termijn aan te passen naar een stadsboulevard. Hierbij zijn er tevens ambities om de verblijfskwaliteit te vergroten en meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers langs de Lelylaan.

2. Het Schijfgebouw

Een reservering voor een kantoorgebouw met voorzieningen in de plint (het 'Schijfgebouw') is direct gelegen tegen de zuidoostzijde van de stationshal. Het Schijfgebouw is onderdeel van de ambitie van het College om kantoren te bouwen nabij OV-knopen in Amsterdam. De toekomstige realisatie van het Schijfgebouw maakt onderdeel uit van de grondexploitatie voor de zuidzijde van het stationsgebied.

Vanuit de bouwlogistiek lijkt het niet goed mogelijk om de bouw van het Schijfgebouw en de vernieuwing van het station tegelijkertijd te laten plaatsvinden. In de huidige planning is voorzien dat eerst het station wordt aangepast en dat het Schijfgebouw daarna wordt gerealiseerd. Bij het ontwerp van het Schijfgebouw is het van belang dat voldoende aandacht wordt besteed aan de kwaliteit van de omliggende openbare ruimte, de herkenbaarheid van het knooppunt en het stationsgebouw en de routing c.q. wayfinding van de gebruikers. Het is bijvoorbeeld belangrijk dat ook na de realisatie van het Schijfgebouw het stationsgebouw goed te zien is vanuit de omgeving.

Het is belangrijk dat het Schijfgebouw en de vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan hand in hand gaan. Het te realiseren Schijfgebouw moet daarom bijdragen aan de doelstellingen voor het gebied. Tegelijkertijd moet de Vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan de komst van het Schijfgebouw niet onmogelijk maken.

3. Het busstation

De ruimte rondom het busstation wordt heringericht op door het project Gebiedsontwikkeling Stationslocatie Lelylaan. Uitgangspunt bij dit ontwerp is dat de overstap van bus naar trein, metro en tram (en andersom) zichtbaar, logisch en duidelijk is. De toegankelijkheid van de stationshal en de tramperrons vanaf het busstation wordt gegarandeerd tijdens de realisatie van het project VSAL. Hierbij zal specifiek aandacht worden besteed aan logische looproutes.
Het is daarnaast belangrijk om op te merken dat dit busstation dit jaar wordt voorzien van laadinfrastructuur voor emissievrij busvervoer.

3 Probleemanalyse

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt eerst in beeld gebracht wat de voorziene groei is van het aantal reizigers dat gebruik zal maken van Station Amsterdam Lelylaan. Daarbij is uitgegaan van de prognoses die zijn opgesteld in 2022 door de Gemeente Amsterdam in afstemming met Prorail en NS voor 2030 en 2040. In deze prognoses is geen COVID19-effect. ProRail en I&W gaan ervan uit dat het effect van COVID19 op lange termijn in de foutmarge van de prognoses valt en ook het GVB verwacht dat het effect daarvan over enige jaren niet meer zichtbaar is.

Door de verwachte groei van het aantal reizigers neemt de problematiek omtrent fietsenstallingen, drukke perrons en een slechte oriëntatie toe tenzij daar iets aan wordt gedaan. Samen met de slechte sociale veiligheid van het station doet dit afbreuk aan de reiskwaliteit en reisbeleving. Nadat de verwachte reizigersgroei aan bod is gekomen, wordt in de probleemanalyse de huidige problematiek van Station Amsterdam Lelylaan uiteengerafeld.

3.2 Reizigersgroei

Station Amsterdam Lelylaan vormt momenteel al een essentiële schakel in het mobiliteitsnetwerk van Amsterdam en omgeving. Deze rol zal in de toekomst toenemen. Sinds maart 2019 is de frequentie van het metrovervoer op het metrostation verdubbeld, omdat de route van metro 51 is aangepast. Voorheen reed deze van Centraal Station naar Amstelveen, momenteel rijdt metro 51 tussen Centraal Station en station Sloterdijk, waardoor het aantal metroreizigers op de West-tak tussen 2018 en 2019 is gegroeid met 30%. Het realiseren van een metrolijn tussen station Amsterdam Centraal en Amsterdam Sloterdijk is in de gehanteerde prognoses voor 2040 al meegenomen.

Een verdere reizigersgroei op relatief korte termijn is te verwachten als gevolg van de komst van Airport Sprinter. Momenteel rijdt er vier keer per uur een sprinter tussen Amsterdam Centraal – Schiphol Airport (in beide richtingen). Met de komst van de Airport Sprinter zal deze frequentie toenemen naar uiteindelijk acht keer per uur. Die frequentie gaat op zijn vroegst in met de dienstregeling 2025. Op de langere termijn is het onzeker wat de status van de Airport Sprinter wordt. De komst van de airportsprinter leidt tot meer reizigers, maar omdat het aantal treinen verdubbelt (frequentie), neemt de drukte op het station niet toe (piekdrukte blijft gelijk of neemt af). Daarnaast rijden er overigens ook twee keer per uur treinen van en naar het noorden.
Het eventueel doortrekken van de Noord-Zuidlijn tot Schiphol of Hoofddorp kan invloed hebben op de reizigersstromen bij Station Amsterdam Lelylaan. (Uit de recente geschiedenis is wel gebleken dat het aantal reizigers op station Lelylaan vrij stabiel groeit. Er vinden, als gevolg van veranderingen in het mobiliteitsnetwerk, wijzigingen plaats in de modaliteit die wordt gebruikt (bijvoorbeeld van trein naar metro), maar het aantal reizigers dat gebruikmaakt van station Lelylaan is relatief constant. Desalniettemin is met deze mogelijke ontwikkelingen geen rekening gehouden in de reizigersprognose.)

Tevens moet worden opgemerkt dat dit invloed zal hebben op loopstromen en het gebruik van stijgpunten (verschuiving van trein naar metro). Omdat deze ontwikkelingen nog onzeker zijn is hier geen rekening mee gehouden in de reizigersprognose 2030 maar wel in die van 2040.

Ook worden er in het gebied tussen 2016 en 2025 naar verwachting 4.000 woningen gerealiseerd in de Ringzone West (ten oosten van Station Amsterdam Lelylaan) (zie Koersdocument 2025, ruimte voor de stad, Gemeente Amsterdam, januari 2016). Ook in de Westelijke Tuinsteden/ Nieuw-West (ten westen van Station Amsterdam Lelylaan) vindt vlakbij het station woningbouw plaats.

Om de groei in reizigers, die resulteert uit de gebiedsontwikkelingen, te accommoderen achten de Vervoerregio en GVB (en het Amsterdamse College) het noodzakelijk om de tramlijnen 1 en 17, die halteren aan Station Amsterdam Lelylaan, vaker te laten rijden.

De Vervoerregio verwacht in 2030 de volgende dienstregeling (Tabel 1) te hanteren voor de tram op Station Amsterdam Lelylaan. Uit de tabel valt op te maken dat, naast een verhoging van de frequentie voor de doorgaande lijnen, de Vervoerregio extra lijnen voorziet die als eind- of beginpunt Station Amsterdam Lelylaan hebben. Zo verwacht de Vervoerregio dat er in 2030, tijdens spitsuren, elke 5 minuten een tram richting de stad zal vertrekken vanaf Station Amsterdam Lelylaan. De dienstregeling voor de metro blijft voorlopig op het zelfde niveau.

Tabel 1: Verwachte dienstregeling voor de tram in 2030

Tramlijn	Route	Frequentie ochtendspits (per uur in beide richtingen)	Frequentie avondspits (per uur in beide richtingen)
1	Doorgaande lijn	8x	8x
17	Doorgaande lijn	8x	8x
11*	van/naar stad (eindpunt)	6x	6x
27	van/naar Osdorp (eindpunt)	6x	

Bron: Vervoerregio Amsterdam (2021)

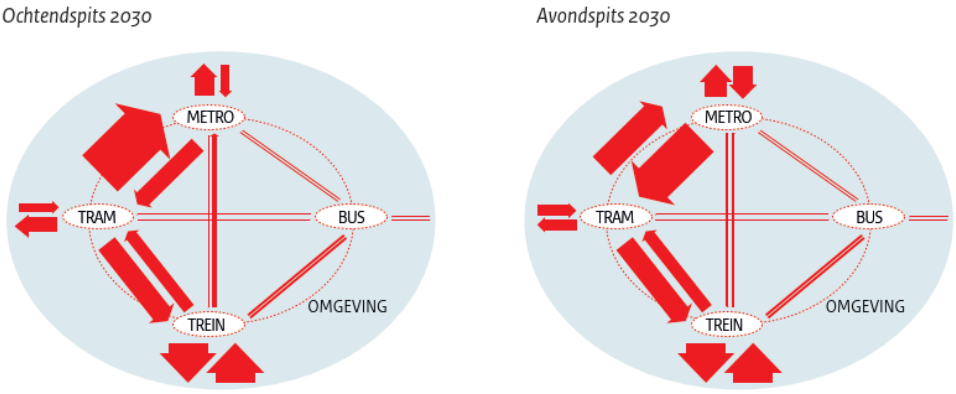
* De projectorganisatie realiseert zich dat lijn 11 in het vervoersplan 2024 geschrapt is, maar laat deze lijn nu staan vanwege de verwachte groei na 2024.

Ook op de langere termijn, na 2030, kan men verwachten dat het aantal reizigers op Station Amsterdam Lelylaan zal stijgen. De woningbouw in Haven-Stad en het doortrekken van het metrospoor tussen Isolatorweg en Centraal Station (sluiten van de metro ringlijn) doen het aantal reizigers op Station Amsterdam Lelylaan naar verwachting stijgen.

Er zijn recent nieuwe reizigersprognoses opgesteld, waaruit blijkt dat het aantal overstappende trein- en metroreizigers in de komende twintig jaar sterk zal stijgen. Ook het aantal reizigers dat gebruik maakt van de tram zal sterk toenemen in de komende tien jaar.

Op basis van deze ramingen en een loopstromenanalyse zijn de vervoerstromen op Station Amsterdam Lelylaan gevisualiseerd (zie Eindbeeld Amsterdam Lelylaan, Multimodale vervoersknoop trein/metro/tram/bus/taxi/fiets, Movares, september 2019). Deze visualisatie is opgenomen in Figuur 4.

Figuur 4: Transfers tussen modaliteiten op een gemiddelde werkdag, prognose 2030



Bron: Movares (2019)

Uit bovenstaande visualisaties blijkt dat Station Amsterdam Lelylaan zowel een transferstation, als een herkomst- en bestemmingsstation is. Station Amsterdam Lelylaan is daarmee niet alleen een essentiële schakel in het mobiliteitsnetwerk van Amsterdam en omgeving, maar vervult ook een belangrijke lokale functie. De grootste overstaprelatie op Station Amsterdam Lelylaan is (rekening houdend met de reizigersprognose) in 2030 tussen metro en tram.

Verder is te zien dat de metro een relatief grote vervoerswaarde heeft. In de praktijk is zichtbaar dat er verschuiving plaatsvindt tussen de metro en de trein, wanneer een wijziging plaatsvindt in een van de twee modaliteiten. Sinds enkele jaren rijden er op Station Amsterdam Lelylaan geen intercitytreinen meer. Het verdwijnen van de intercity's heeft echter niet geleid tot een daling van het aantal reizigers op Station Amsterdam Lelylaan. In plaats daarvan was te zien dat het aantal metroreizigers na het verdwijnen van de intercitytreinen sterk is toegenomen (en dat de het aantal treinreizigers afnam). Ondanks het verdwijnen van intercity's op Station Amsterdam Lelylaan nemen reizigersaantallen op de stationsknoop nog steeds toe, mede als gevolg van een extra metrolijn die sinds maart 2019 stopt op Station Amsterdam Lelylaan.

Tenslotte blijkt uit de figuur dat de vervoerswaarde van het busvervoer beperkt is op Station Amsterdam Lelylaan. Hierbij moet worden opgemerkt dat het busstation hier voornamelijk dient als begin- en eindpunt. Op andere delen van de buslijn zit de bus veel voller dan bij vertrek en aankomst op Station Amsterdam Lelylaan.

3.3 Probleemanalyse

Station Amsterdam Lelylaan heeft een slechte reputatie die terug te voeren is tot de kernwoorden sociale veiligheidsproblematiek, capaciteitsgebrek, gebrekkige verblijfskwaliteit en slechte oriëntatie. In paragrafen 3.3.1 – 3.3.5 wordt per probleem een toelichting gegeven.

3.3.1 Probleem 1: Capaciteit en veiligheid tramperrons in het geding

De grootste overstaprelaties zijn van metro naar tram en vice versa. Het tramperron bevindt zich op het middeneiland tussen de rijbanen van de Cornelis Lelylaan. Vanaf beide tramperrons zijn er trappen naar metro- en treinsporen (naar metro ook roltrappen). De trap naar de trein is gebouwd met een hoek en vormt daardoor een knelpunt voor de overstapper. Deze constructie leidt tot een groot ruimtebeslag en een beperking van de zichtlijn vanaf het perron naar maaiveld en vice versa (het stijgpunt naar de trein in de stationshal is ook in een hoek gebouwd, waardoor ook hier de zichtlijn met perronniveau wordt onderbroken).

De breedte van de tramperrons zit aan de ondergrens qua toegankelijkheidseisen. Omdat het zit ingeklemd tussen de rijbanen van de Cornelis Lelylaan voelt het tramperron te smal aan voor wachtende reizigers. Problematisch is dat er momenteel geen ruimte is om de tramperrons te vergroten, omdat constructieve elementen, hoogteverschillen en de beperkte oppervlakte van de ruimte dit niet toelaten.

De (overstap)capaciteit van de tramperrons op Station Amsterdam Lelylaan is in de huidige staat onvoldoende om de stroom reizigers in de spits te kunnen verwerken. Dit kan leiden tot onveilige situaties, met name voor reizigers met een beperking. In de toekomst zal deze problematiek alleen maar toenemen als gevolg van de geconstateerde reizigersgroei. De krappe ruimte op cruciale plekken maakt een comfortabele overstap niet goed mogelijk en kan tevens leiden tot (verkeers)onveilige situaties. Vluchtroutes zijn kwetsbaar en gevaarlijk vanwege het hard rijdende autoverkeer op de direct aangrenzende Cornelis Lelylaan (uit Veiligheidseffectrapportage station Lelylaan, DSP-Groep, juni 2020).

Reizigers met gereduceerde mobiliteit, bijvoorbeeld rolstoelgebruikers, moeten gebruik maken van de liften, die niet op het eiland gesitueerd zijn. Ook reizigers met een kinderwagen of koffer maken vaak gebruik van de lift. De lift naar de trein en metro bevinden zich in de stationshal. Daarnaast is er voor de metro een lift ten noorden van de rijbaan bij de P&R, die vaak kampt met defecten door vernieling. Voor de tramreiziger met beperkte mobiliteit betekent dit een ingewikkelde overstap via een oversteek van de drukke Cornelis Lelylaan om de lift(en) naar de trein of metro te bereiken.

3.3.2 Probleem 2: Station Amsterdam Lelylaan is sociaal onveilig

Station Amsterdam Lelylaan scoort al jaren slecht in de 'Stationsbelevingsmonitor' van de NS en Prorail (zie Stationsbelevingsmonitor 2022, NS/Prorail). Met een gemiddelde van 6,3 in 2022 is dit het slechts beoordeelde treinstation van Amsterdam. Landelijk gezien zijn er slechts 10 treinstations die slechter scoren in deze monitor. Dit zijn, anders dan Station Amsterdam Lelylaan, allemaal stations met een lage vervoerswaarde. Uit onderzoek van het Amsterdamse statistiekbureau (OIS) blijkt verder dat naar schatting circa 8% van potentiële reizigers het station mijdt in de avonduren. Dit komt met name door de donkere en verlaten plekken op het station, (dichte) objecten die dienen als mogelijke verstopplekken, een gebrek aan goed overzicht en de aanwezigheid van hangjongeren. Verder is er regelmatig overlast van daklozen. Daarnaast slapen daklozen soms in de hoeken van de stationshal.

Er zijn de afgelopen jaren al diverse kleinere ingrepen gedaan. Denk bijvoorbeeld aan het afsluiten van weinig gebruikte stijgpunten, waar drugs werden verhandeld, het verwijderen van fietswrakken, het reinigen van metro- en treinspoorbakken, of het opnieuw schilderen van het (trein)station. Het grote aantal stijgpunten maakte het voor overvallers mogelijk om na een tasjesroof makkelijk te vluchten. Met het sluiten van diverse stijgpunten werd gepoogd om de criminaliteit in de stationsomgeving te doen afnemen. De problematiek is echter dusdanig hardnekkig dat de verbetering van de sociale veiligheid als gevolg van deze ingrepen slechts minimaal is (en in sommige gevallen zelfs tot een verslechtering van de sociale veiligheid heeft geleid). In het rapport 'Sociale Veiligheid Amsterdam Lelylaan', dat is opgesteld door het externe onderzoeksbureau DSP-Groep (juni 2020), worden deze ingrepen (en de eerder genomen ingrepen) beschreven als 'pappen en nathouden'.

Uit het onderzoek van DSP-groep blijkt tevens dat de problematiek deels te wijten is aan de ruimtelijke omgeving, rondom het station. Zo blijkt uit de Regionale Veiligheidsindex Amsterdam-Amstelland (Veiligheid buurten in cijfers, Gemeente Amsterdam, situatie augustus 2020) dat de criminaliteitscijfers rondom Station Amsterdam Lelylaan relatief hoog zijn. Op het P+R terrein wordt vaak ingebroken in auto's. Regelmatig ligt er glas van autoruiten in het gebied. Daarnaast scoort de omgeving rondom Station Amsterdam Lelylaan slecht op 'beleving'. Deze indicator omvat onder andere vermijding, de mate waarin mensen zich onveilig voelen en risicoperceptie.

Het is daarom van belang dat bij het ontwerp voor de vernieuwing tevens over de projectgrenzen heen wordt gekeken en afstemming wordt gezocht met gebiedsontwikkeling nabij het station. Waar nodig zal worden afgestemd met het betreffende projectteam en Stadsdeel Nieuw-West.

Een bijkomende oorzaak van dit probleem is dat verschillende partijen onvoldoende met elkaar samenwerken om de problematiek aan te pakken. Zo wordt er op verschillende locaties gebruik gemaakt van verschillende lichtarmaturen. Dit leidt tot schaduwwerking en vergroot het gevoel van sociale onveiligheid. Een ander voorbeeld is het beheerconvenant van de stationsknoop. Hierin staat letterlijk 'ieder doet zijn eigen deel'. Deze versnippering leidt in de praktijk tot vele verschillen in het beheer van de stationsruimte. Een van de gevolgen hiervan is bijvoorbeeld dat verschillende delen van de stationshal op verschillende momenten worden schoongemaakt, waardoor er duidelijke scheidslijnen tussen 'vies' en 'schoon' ontstaan.

3.3.3 Probleem 3: Het is moeilijk om de weg te vinden op het station

Voor reizigers die niet bekend zijn met het station is het lastig om de weg te vinden (slechte way-finding). De verschillende vervoersmodaliteiten (bus, metro, tram, trein) zijn niet goed vindbaar op het station. Enerzijds heeft dit te maken met het ontbreken van een duidelijke centrale ontvangsthal. De stationshal is aan de zuidzijde van de Cornelis Lelylaan gevestigd. Hiermee is de stationshal goed te bereiken vanuit het busstation. De overstaprelatie tussen bus en andere modaliteiten op het station is echter gering.

Vanaf de stationshal is het tramperron niet zichtbaar. Dit komt doordat de technische ruimtes. Die leiden tot een dichte muur, waardoor de tram niet zichtbaar is. Vice versa is voor de reiziger op tramperrons de stationshal niet te zien. De hal zelf krijgt weinig daglicht. De indeling is rommelig en er bevindt zich een leegstaand infopunt, deze is momenteel voorzien van frisdrank- en

koffieautomaten. Verder voelt de hal, vanwege de ligging en geringe voorzieningen, verlaten. Dit versterkt weer het gevoel van sociale onveiligheid. Een van de weinige vormen van commercie op het station, een Albert Heijn To Go, is in de afgelopen vijf jaar minimaal één keer per jaar overvallen. De winkel neemt daarom geen contant geld meer aan en verkoopt geen rookwaren meer. Vanwege de vele overvallen is de ingang inmiddels geplaatst achter de OV-chip poortjes.

Naast het ontbreken van een duidelijke stationshal is het station op een zeer gesloten manier vormgegeven. Stijgpunten lopen in hoeken, het station voelt 'weggestopt' onder viaducten en de steunpunten van het viaduct zijn vormgegeven in massieve kolomstructuren. Hierdoor zijn zichtlijnen grotendeels afwezig en voelt overstappen op het station als 'kruip-door-sluip-door'. Het ontwerp van Station Amsterdam Lelylaan is niet logisch, waardoor reizigers zich niet op een natuurlijke manier (door middel van zichtlijnen) kunnen oriënteren. Op plaatsen waar zichtlijnen niet kunnen worden gerealiseerd, is behoefte aan betere bewegwijzering waarmee reizigers direct naar het juiste stijgpunt worden geleid.

3.3.4 Probleem 4: Huidige fietsenstallingen zijn in de toekomst niet meer toereikend

De fietsenstallingen bij het station zijn gerealiseerd op maaiveldniveau in de buitenruimte. De meeste fietsenstallingen liggen aan de zuidkant, tussen het busstation en de stationshal. Tevens zijn er fietsenstallingen tussen de Cornelis Lelylaan en het P+R terrein.

De huidige fietsenrekken dragen niet bij aan een open stationsplein en een aantrekkelijke ingang van het station. Bovendien ogen ze rommelig, waarmee ze eerder geconstateerde problematiek verergeren. Het zijn ook fysieke barrières, die de toegankelijkheid van het station verminderen.

Verder is de benodigde capaciteit van de fietsenstallingen, op basis van reizigersaantallen, momenteel al niet meer toereikend. Er zijn nu ca. 2.350 plekken. ProRail heeft becijferd dat er in 2030 behoefte is aan ca. 4.900 plekken en in 2040 aan ca. 5.600 plekken. Er is dus behoefte aan extra fietsenstallingen, maar wel op dusdanige wijze dat deze de eerder geconstateerde problemen met onder andere sociale veiligheid niet verergeren.

Het aantal geparkeerde fietsen was in 2018 erg hoog maar blijkt sindsdien te zijn afgenomen en blijft achter bij de verwachting op basis van de reizigersaantallen. De oorzaak daarvan is niet duidelijk.

De problematiek van de fietsenstallingen heeft zowel een kwantitatief aspect (het aantal plaatsen) als een kwalitatief aspect (de huidige stallingen versterken de eerder geconstateerde problematiek doordat fietsen in de openbare ruimte worden gestald).

3.3.5 Probleem 5: Een betere dienstregeling van de tram is mogelijk

De tramlijnen 1 en 17 hebben een halte op Station Amsterdam Lelylaan. Beide tramlijnen rijden met een hoge frequentie. De functie van het OV-knooppunt in relatie tot het metro- en treinnetwerk vraagt echter, met name in de spits, om een nog hogere frequentie van trams. In de toekomst zal het aantal tramreizigers verder toenemen, mede als gevolg van het autoluwe beleid

van de Gemeente Amsterdam. Door deze reizigersgroei ontstaat op termijn naar verwachting een behoefte aan een extra tramverbinding tussen Amsterdam Nieuw-West en Station Amsterdam Lelylaan.

De Vervoerregio constateert dat de verdeling van reizigers over de tramlijnen 1 en 17 momenteel niet optimaal is. De tramlijnen zijn, tijdens spitsuren, tussen De Aker/Osdorp en Station Amsterdam Lelylaan veel beter bezet dan tussen Station Amsterdam Lelylaan en Surinameplein.

Daarnaast staat de huidige tramkeerlus op het Bollenveld bij Surinameplein voorziene ontwikkelingen rondom het Surinameplein (mogelijk) in de weg. Een betere dienstregeling van de tram is mogelijk door tijdens spitsuren extra tramdiensten aan te bieden die keren op Station Amsterdam Lelylaan. Op deze manier hoeft een toekomstige spitslijn tussen Osdorp en Station Amsterdam Lelylaan (zie Tabel 1) niet langer het stuk tussen Station Amsterdam Lelylaan en het Centrum af te leggen. Er is daarmee behoefte aan een keerpuntvoorziening met eindpuntfunctie op Station Amsterdam Lelylaan. Deze keerpuntvoorziening zou de keerpuntvoorziening op het Bollenveld bij Surinameplein vervangen. Door het ontbreken van een tramkeerlus kan op Station Amsterdam Lelylaan momenteel geen tramlijn eindigen, want er is geen passeermogelijkheid. Ook kunnen trams nu niet keren. Daarom is het in de huidige situatie niet mogelijk om een eindhalte voor een tramlijn te realiseren.

Een keermogelijkheid op Station Amsterdam Lelylaan maakt het tramnetwerk robuuster doordat bij calamiteiten gekeerd kan worden bij het station. Wanneer op de stationsknoop ook een eindpuntvoorziening voor de tram wordt gerealiseerd, is het niet langer nodig is om relatief lege trams te laten rijden tussen Station Amsterdam Lelylaan en Surinameplein. Vanwege de beperkte ruimte in het gebied moet gezocht worden naar een optimale inpassing met zo min mogelijk hinder voor omwonenden en overige gebruikers van het gebied.

3.3.6 Samenvatting probleemanalyse

De vijf geconstateerde problemen zijn samengevat in Tabel 2.

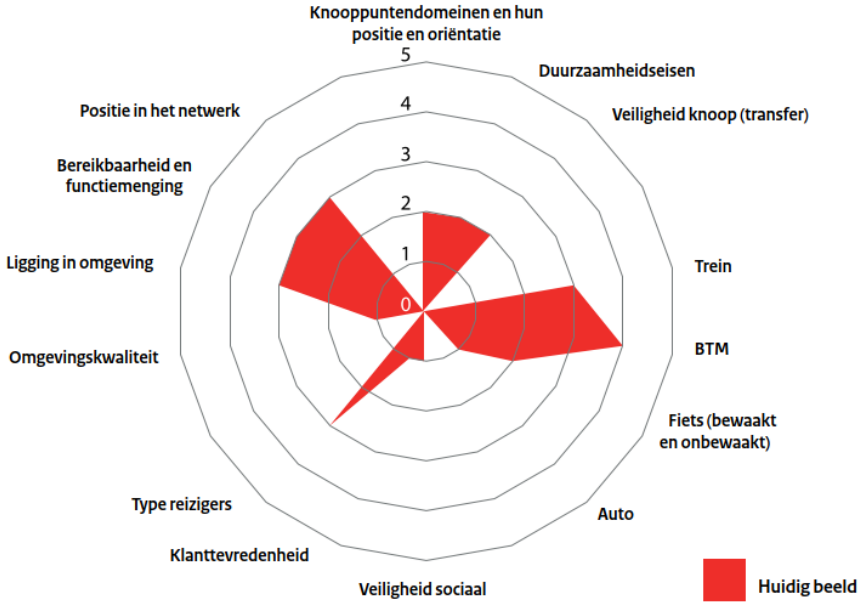
Tabel 2: Probleemanalyse huidige situatie Station Amsterdam Lelylaan

Probleem	Toelichting
Capaciteit en veiligheid tramperrons	De overstapcapaciteit van de tramperrons is onvoldoende om de stroom reizigers te kunnen verwerken. Dit leidt tot onveilige situaties.
Sociale veiligheid	Het station wordt 's avonds door 8% van de potentiële reizigers gemeden. Het station behoort verder structureel tot de slechtst beoordeelde stations van Nederland op het gebied van stationsbeleving door reizigers.
De weg vinden	Er zijn te weinig zichtlijnen voor oriëntatie. Ook is er geen duidelijk zichtbare stationshal.
Fietsenstalling	De huidige fietsenstallingen zijn ontoereikend en dragen bij aan de hierboven geconstateerde problematiek.
Dienstregeling tram	Er is een zogenaamde vervoersbreuk bij Station Lelylaan; trams komen vol aan en vertrekken met circa de helft van de reizigers of andersom. Een nieuwe

	keermogelijkheid bij Station Lelylaan kan de calamiteitenlus bij het Bollenveld vervangen.

De probleemanalyse is in het 'Integrale handelingsperspectief Amsterdam Lelylaan opgesteld door ProRail in samenwerking met NS in samenwerking met Gemeente Amsterdam, Vervoerregio en GVB (juli 2020), tevens samengevat in een spindiagram. Dit spindiagram is opgenomen in Figuur 5.

Figuur 5: Spindiagram Station Amsterdam Lelylaan, huidige situatie



Bron: Prorail & NS (2020)

In het spindiagram van ProRail komt de bovengenoemde probleemanalyse duidelijk naar voren. Te zien is dat Amsterdam Lelylaan, in de huidige situatie relatief hoog scoort op positie in het netwerk, bereikbaarheid, functiemengingen ligging in de omgeving. Verder komt de multimodale OV-knoop ook duidelijk terug in de hoge score op bus, tram en metro (BTM) en trein. Tevens is duidelijk te zien dat de problemen op Station Amsterdam Lelylaan voornamelijk het gevolg zijn van een lage score op sociale veiligheid , omgevingskwaliteit, klanttevredenheid en het gebrek aan goede fietsenstallingen.

3.4 Een vernieuwing biedt ook kansen

Naast een aanpak van de geconstateerde problematiek op Station Amsterdam Lelylaan, biedt een vernieuwing van het station ook kansen voor optimalisatie. Hierover zijn in deze nota deels al afspraken vastgelegd en kunnen partijen in de planuitwerking nadere afspraken maken.

3.4.1 Kans 1: maatregelen op +1 niveau

De huidige problematiek van Station Amsterdam Lelylaan wordt voornamelijk geconstateerd op maaiveldniveau. De bekeken maatregelen vinden dan ook plaats op maaiveldniveau. In ontwerpsessies constateren partijen dat de maatregelen die worden genomen op maaiveldniveau vaak overlap hebben met het perronniveau (+1 niveau). Zo gaat het verplaatsen of opnieuw ontwerpen van stijgpunten gepaard met aanpassingen op perronniveau. Hierdoor hebben maatregelen een automatische doorwerking op +1 niveau.

ProRail ziet mogelijkheden om enkele meekoppelkansen op perronniveau aan te wijzen en op die manier extra maatregelen te nemen om Station Amsterdam Lelylaan verder te verbeteren. Een van de mogelijke maatregelen is het transparant maken van liftschachten en het doorbreken van de massief betonnen draagconstructie voor de perronkap van het treinstation. Door deze maatregelen ontstaat veel meer doorzicht.

3.4.2 Kans 2: een beter beheerconvenant

Het beheer en onderhoud op Station Amsterdam Lelylaan is verdeeld over verschillende partijen. Uit het beheerconvenant dat hiervoor is opgesteld blijkt dat er geen sprake is van een intensieve samenwerking op dit gebied. In het plan staat letterlijk: 'ieder doet zijn eigen deel'. Deze versnippering leidt in de praktijk tot grote verschillen in beheer en onderhoud. Een erg opvallend voorbeeld van het versnipperde beheer is de schoonmaak van de stationshal. NS en GVB huren los van elkaar schoonmakers in voor hun deel van de stationshal. Dit kan in de praktijk betekenen dat de ene helft van de stationshal op een bepaald moment wordt schoongemaakt en de andere helft pas dagen of weken later. Al die tijd is er een overgang tussen schone en vieze ramen en vloeren waar te nemen.

Doordat alle betrokken partijen een intensieve samenwerkingsstructuur hebben vormgegeven om de vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan integraal te bezien, ontstaat er ook een overlegstructuur om het beheerconvenant te herzien. In de Veiligheidseffectrapportage Station Amsterdam Lelylaan, opgesteld door DSP-Groep, stellen de onderzoekers dat een beter beheerconvenant de sociale veiligheid op Station Amsterdam Lelylaan versterkt. Het beheerconvenant, waarin afspraken worden gemaakt over het beheer en onderhoud van de stationsknoop, zal dan ook onderdeel worden van de scope van de vernieuwing.

3.4.3 Kans 3: een duurzaam station

De betrokken partijen zien bij de vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan kansen om duurzaamheidsambities op landelijk en lokaal niveau mee te nemen in het ontwerp en realisatie. Het ontwerp heeft de potentie om van Station Amsterdam Lelylaan een zo duurzaam mogelijk treinstation te maken.
Omdat de stationshal en de fietsenstalling nieuwbouw betreffen is het mogelijk daar hier BENG-eisen (Bijna Energie Neutrale Gebouwen) voor gelden. De projectorganisatie is zich hiervan bewust en laat dit nader onderzoeken.

Om deze ambitie te realiseren, kan in het ontwerp gekeken worden naar de mogelijkheid tot het toepassen van zonnepanelen bij de exploitatie (bijvoorbeeld op de fietsenstalling of de stationshal). Roltrappen hebben een zeer groot energieverbruik dus minder roltrappen is ook een mogelijke maatregel. Station Amsterdam Lelylaan is door zijn compacte formaat uitermate geschikt om een pilot te kunnen zijn voor duurzaamheidsmaatregelen.

3.4.4 Kans 4: vergroten van verkeersveiligheid

De verkeerkundige structuur rondom de stationsomgeving leidt tot verkeersonveilige situaties. De infrastructuur rondom Station Amsterdam Lelylaan behoort tot de plusnetten voor auto, tram en voetgangers. De fietspaden rondom Station Amsterdam Lelylaan behoren tot het plusnet fiets (zie tevens de bijlage voor een gedetailleerd overzicht van deze infrastructuur). De verkeerskundige situatie leidt ertoe dat er relatief veel reizigersbewegingen plaatsvinden binnen een beperkt gebied.

In het kader van de verkeersveiligheid leidt deze drukte vooral tot problemen omdat de tramhaltes ingesloten liggen tussen de noordelijke- en zuidelijke rijbanen van de Cornelis Lelylaan. Circa 500 meter ten oosten van de Lelylaan bevindt zich de A10 Ring West. Een paar honderd meter ten westen van het station geldt een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur op de Cornelis Lelylaan. Rondom Station Amsterdam Lelylaan geldt een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur, ook na de invoering van 30 km per uur als maximumsnelheid op de meeste plekken in Amsterdam. Er wordt echter regelmatig harder gereden.

Er zijn in de periode 2016 tot 2021 zes ongevallen bekend rondom Station Amsterdam Lelylaan. Bij twee ongevallen zijn gewonden gevallen. Binnen het programma Infrastructurele Verkeersveiligheidsmaatregelen (IVM) is onderzoek gedaan naar veiligheidsverbeterende maatregelen rondom de trambaan bij Station Amsterdam Lelylaan. De resulterende aanbevelingen zullen bij de uitwerking van het ontwerp in ogenschouw worden genomen (zie ook Hoofdstuk 5 en de bijlage).

4 Oplossingsrichtingen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt besproken hoe de partijen gezamenlijk tot oplossingsrichtingen zijn gekomen, binnen de organisatievorm die is toegelicht in hoofdstuk 2.4. Het hoofdstuk start met een korte schets van het gevolgde proces om tot de voorkeursvariant te komen. Vervolgens worden de verschillende 'bouwblokken' voor de vernieuwing toegelicht.

4.2 Schets van het gevolgde proces

De problematiek van Station Amsterdam Lelylaan wordt al jarenlang onderkend. Al in 2007 constateerden onderzoekers van DSP-Groep de in hoofdstuk 3 beschreven problematiek (zie Quick scan sociale veiligheid plannen station Lelylaan e.o., DSP-Groep, januari 2007). Specifiek op het gebied van sociale veiligheid is er in de afgelopen 15 jaar weinig verbeterd.

Binnen de Vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan zijn verschillende partijen betrokken. Prorail, NS, VRA en GVB houden zich bezig met de stationshal, fietsenstallingen, de treinperrons en de vormgeving van stijgpunten. De Gemeente Amsterdam onderzoekt hoe Station Amsterdam Lelylaan past bij de vernieuwde uitstraling van het gebied en wat voor implicaties een vernieuwing heeft voor het fiets- en autonetwerk rondom het station, en voor de kwaliteit van de openbare ruimte elders in het gebied. Ook is de Gemeente verantwoordelijk voor de tramhaltes en de capaciteit daarvan. Kort gezegd behelst de optimalisatie de integrale kwaliteit van het gebied en zijn waarde voor gebruikers. De Vervoerregio kan bovendien worden gezien als een van de initiatiefnemers voor een integrale aanpak en richt zich daarbinnen op een efficiënt en prettig mobiliteitssysteem. Naast de betrouwbaarheid van het regionaal OV en een goede exploitatie is de reizigersbeleving en een vlotte overstap cruciaal.

Hoewel alle partijen daarmee Station Amsterdam Lelylaan op een andere manier benaderen, hebben zij wel een gezamenlijk belang. In 2015 hebben verschillende partners gezamenlijk besloten om het station integraal te vernieuwen. De betrokken partijen hebben tijdens een 'stationssafari' de problematiek rondom Station Amsterdam Lelylaan in beeld gebracht. In de ontwerpverkenning zijn vervolgens oplossingsrichtingen los van elkaar uitgewerkt, elk door de partij met de betreffende expertise. Hierbij is per element en per variant gekeken naar de haalbaarheid en financieringsmogelijkheden. Zo zijn er tientallen varianten van de tramkeerlus de revue gepasseerd, totdat er een variant werd gevonden waarin alle partijen zich konden vinden.

Sinds 2007 zijn er kleine ingrepen uitgevoerd. Hierbij kan worden gedacht aan een vernieuwing van het busstation, het opnieuw schilderen van de kap op het treinperronstation en het sluiten van weinig gebruikte stijgpunten naar de trein. Desondanks constateert DSP-Groep in de rapportage van juni 2020 dat de verbeteringen die zijn doorgevoerd minimaal zijn. Het rapport spreekt over een lange periode van 'pappen en nathouden'. Met de in 2015 gestarte integrale vernieuwing komt

deze periode ten einde en wordt een duurzame, integrale oplossing voor de problematiek gevonden.

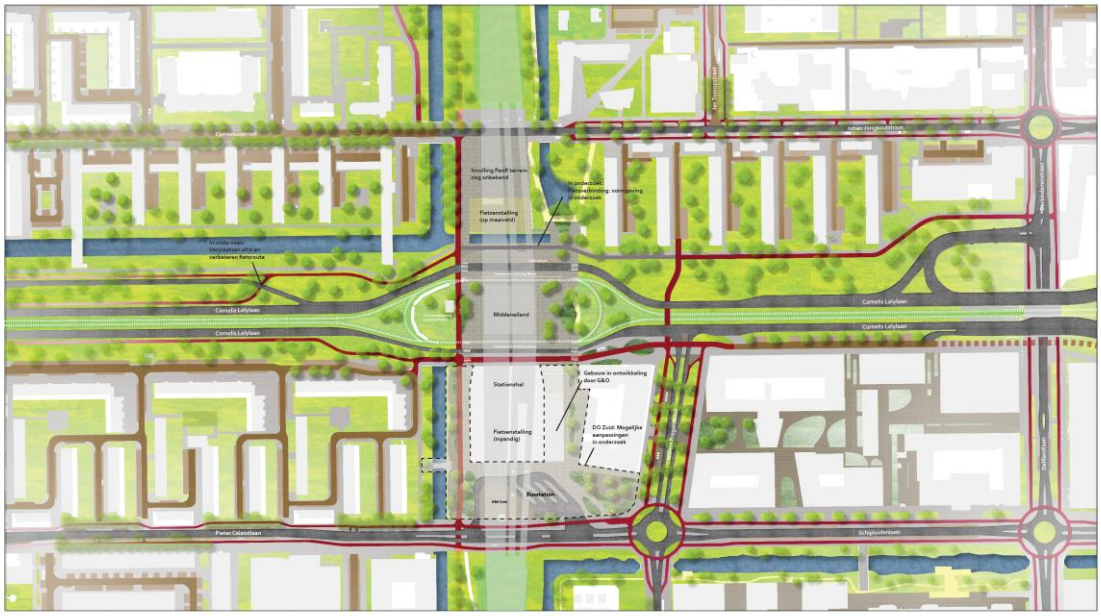
4.3 Bouwblokken

In de uitwerking van de voorkeursvariant voor een integrale oplossing is het plangebied in verschillende bouwblokken opgedeeld:

- Zuidelijke fietsenstalling (fietsenstalling ten zuiden van de stationshal)
- Stationshal
- Middeneiland met traminfrastructuur (en de autoweg Cornelis Lelylaan)
- P+R-terrein en noordelijke fietsenstalling (gebied ten noorden van Cornelis Lelylaan)

In deze paragraaf komen de verschillende bouwblokken aan bod en wordt de lezer meegenomen in de afweging die heeft plaatsgevonden tussen verschillende alternatieven per bouwblok. Hierbij zullen tevens de raakvlakken met relevante beleidskaders worden besproken en zal de relatie met andere ontwikkelingen in de omgeving van Station Amsterdam Lelylaan worden toegelicht.

Figuur 6 Schetsontwerp Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan



4.3.1 Zuidelijke fietsenstalling

Tijdens de verkenning is gebleken dat een ondergrondse fietsenstalling ten zuiden van de stationshal niet haalbaar is. Het is niet mogelijk om binnen de beschikbare ruimte in het bestemmingsplan een ondergrondse stalling te maken. De funderingen van de viaducten zitten daar namelijk in de weg. Tevens is het realiseren van een ondergrondse fietsenstalling veel duurder dan een maaiveldstalling. Zoals eerder al is geconstateerd dragen de fietsenstallingen op

maaiveldniveau bij aan de geconstateerde problematiek. Een oplossing is gezocht in de realisatie van een inpandige fietsenstalling ten zuiden van de stationshal.

Deze inpandige fietsenstalling zal aan de oostzijde een 'semipermanente' gevel krijgen (de semi-permanente gevel kan dienstdoen als volwaardige gevel maar ook is het met een semi-permanente gevel nog goed mogelijk om er een extra gebouw tegen te plaatsen). Op die manier blijft mogelijk om het Schijfgebouw te realiseren en heeft tot aan de realisatie van dat gebouw ook de oostzijde een gevel die aansluit op de beeldkwaliteit van het station.

De inpandige fietsenstalling kan uit één of twee verdiepingen bestaan. Een analyse van ProRail heeft echter aangetoond dat het vanwege de hoogte van de viaducten, waar de trein- en metrosporen overheen lopen, niet mogelijk is om een fietsenstalling van twee verdiepingen geheel onder de viaducten te realiseren. De verdieping (op +1 niveau) zou dan uitsteken aan een van de kanten van het viaduct. Vanuit het oogpunt van reizigerscomfort en het ruimtebeslag, is de aanwezigheid van een helling in de fietsenstalling ook niet optimaal.

De optimale inrichting van een inpandige fietsenstalling blijkt er één met alleen fietsenstallingen op de begane grond. De fietsenstalling zal ruim aanvoelen omdat het gebouw, en met name de gevels, voldoende hoog zijn. Een gevolg van deze variant is dat het ruimtebeslag van de fietsenstalling iets is toegenomen, waardoor de openbare ruimte rond de fietsenstalling beperkt wordt, vooral de ruimte onder de viaducten tussen zuidgevel en busstation. Ook Bureau Spoor Bouwmeester en de stedenbouwkundigen binnen de gemeente hebben aangegeven om de winst in sociale veiligheid en kwaliteit van de stalling te laten prevaleren boven een grotere buitenruimte. Een impressie van de fietsenstalling (gezien vanuit de zuidwestzijde van het gebied) is opgenomen in Figuur 7.

Figuur 7: Inpandige fietsenstalling zuidzijde (impressie uit 2021)



Een risico bij een keuze voor een enkellaagse fietsenstalling is dat het Rijk en de Vervoerregio tijdens het BO MIRT van 2019 reeds afspraken hebben gemaakt over de financiering van deze fietsenstalling (zie Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 20 en 21 November 2019, BO MIRT 2019). Hierbij is afgesproken dat de inpandige fietsenstalling ruimte zou bieden voor circa

2.800 fietsparkeervoorzieningen. Door de oppervlakte van de enkellaagse fietsenstalling te vergroten blijft de capaciteit van de fietsenstalling ongeveer gelijk als de optie met een verdieping (namelijk circa 2.800 fietsparkeerplekken). Het gevolg hiervan is wel dat de fietsenstalling daarmee de afbakening van het plangebied overschrijdt en het vastgestelde ontwerp voor de openbare ruimte aan de zuidzijde van de Cornelis Lelylaan aangepast moet worden. In hoofdstuk 5 en in de bijlage wordt verder ingegaan op de fietsparkeervoorzieningen.

Naast het aanleggen van de fietsenstalling zal het meest zuidelijke stijgpunt naar de trein (dat bij een eerdere ingreep gesloten is voor reizigers) constructief worden verwijderd.

4.3.2 Stationshal

De stationshal bevindt zich tussen de zuidelijke fietsenstalling en de Cornelis Lelylaan. Voor de stationshal is gezocht naar een herkenbaar en integraal ontvangstdomein voor metro en trein. De stationshal moet tevens de uitstraling hebben van een ontvangstdomein en moet daarom goed zichtbaar zijn vanuit de omgeving. Daarnaast bevat de hal stationsfaciliteiten, zoals informatie, kaartautomaten en commercie.

Vandaar dat een oplossing is gezocht in het verplaatsen van de technische ruimtes. De technische ruimtes bevinden zich nu aan de noordzijde van het stationsgebouw. Door de locatie van de technische ruimtes is er geen zichtrelatie tussen de tramperrons en het stationsgebouw. Door de technische ruimtes te verplaatsen, kan een transparante gevel worden gerealiseerd, waardoor er zichtlijnen ontstaan tussen de stationshal en het midden eiland.
Door de zichtlijnen kan de (onbekende) reiziger verschillende vervoersmodaliteiten (metro, tram, trein) makkelijker vinden. Daarnaast hebben de maatregelen een positief effect op sociale veiligheid. Tram, metro en treinreizigers kunnen elkaar nu immers zien en worden gezien. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de relatie tussen het busstation/ fietsenstalling en de stationshal verslechtert. Vanuit het busstation is de stationshal niet meer goed zichtbaar, omdat hier een inpandige fietsenstalling tussen komt te liggen. Omdat er relatief weinig mensen overstappen van metro, trein en tram op de bus (zoals is beschreven in paragraaf 3.2), wordt deze achteruitgang niet gezien als een groot probleem.

Naast het realiseren van een transparante gevel zal de stationshal een groter ruimtebeslag krijgen. Op die manier wordt het mogelijk om het station het karakter van een ontvangstdomein te geven, waar gebruikers bijvoorbeeld een kopje koffie kunnen drinken. De (rol)trap naar de trein wordt 'onthoekt', waardoor tevens zichtrelaties ontstaan tussen maaiveld- en +1 niveau. Daarnaast wordt de richting van de trap naar de trein gedraaid (in dezelfde richting als het huidige stijgpunt naar de metro) zodat er logica ontstaat in de stationshal. Tenslotte krijgt de stationshal twee liften naar +1 niveau, commerciële voorzieningen en een toegang naar de (inpandige) fietsenstalling. De technische ruimtes worden grotendeels ondergronds geplaatst. Dit biedt betere zichtlijnen tussen station en fietsenstalling en daarnaast kansen om extra fietsparkeervoorzieningen in de zuidelijke fietsenstalling te realiseren.

Figuur 8: Station Amsterdam Lelylaan, bezien vanuit het stationsgebouw (impressie uit 2021)



De uitbreiding van de fietsenstalling en de stationshal, naar het westen en zuiden toe, vragen om een herziening van het reeds vastgestelde DO openbare ruimte.

4.3.3 Middeneiland met traminfrastructuur

Tussen de zuidelijke en noordelijke rijbaan van de Cornelis Lelylaan bevindt zich de huidige trambaan met aan weerszijden de tramperrons. Reizigers kunnen in dit gebied overstappen van tram op metro of trein en vice versa. In paragraaf 3.3.5 is toegelicht dat er behoefte is aan een tramkeerlus om een de dienstregeling van de tram te verbeteren en minder vaak met relatief lege trams te rijden. In paragraaf 3.3.1 stond verder dat de huidige tramperrons te smal en eigenlijk te klein zijn om de groeiende stroom reizigers te verwerken. Omdat de stijgpunten naar de trein in een hoek zijn gebouwd, in combinatie met defensieve hekken voor afscheidingen, is er tevens een beperking van zichtlijnen. Dit alles geeft het gebied geen overzichtelijk gevoel. Onderzoekers van DSP-Groep spreken dan ook van 'Fort Lelylaan'.

Een oplossing wordt op twee manieren gezocht. Aan de ene kant worden de rijbanen van de Cornelis Lelylaan en de tramsporen met aan weerszijden de tramperrons uit elkaar geschoven. Hierdoor ontstaat ruimte om een tramkeerlus te realiseren. De nieuwe tramkeerlus komt in plaats van de tramkeerlus op het Bollenveld bij Surinameplein, waar zo ruimte ontstaat voor nieuwe ontwikkelingen.
De ruimte tussen de rijbanen van de Cornelis Lelylaan wordt omlijnd met tramsporen waarbinnen de reiziger kan overstappen op metro en trein; het zogenaamde middeneiland. De verwachting is overigens dat de overstaptijd op Station Amsterdam Lelylaan door de vernieuwing zal toenemen, omdat de afstand die men moet afleggen iets groter wordt (als gevolg van het trameiland met stijgpunten naar de metro behoort de overstaptijd van metro-tram op station Lelylaan tot de kortste in de hele vervoerregio).
Bij de inrichting van het middeneiland zal het (in de toekomst) vestigen van commerciële voorzieningen mogelijk worden gemaakt.

Figuur 9: Station Amsterdam Lelylaan, bezien vanuit het zuidwesten (impressie uit 2021)



Aan de andere kant worden de bestaande stijgpunten naar de trein die nu geknikt zijn 'recht'. Hierdoor ontstaat een zichtrelatie tussen maaiveld en perronniveau (+1), ontstaat meer ruimte voor de reiziger en kan de overstapmachine goed blijven functioneren.

Om het middeneiland en de tramkeerlus mogelijk te maken wordt onder andere de watergang ten noorden van de Cornelis Lelylaan verder naar het noorden geschoven, in lijn met het water langs en onder het Sloterhof ensemble. Een bijkomend voordeel hiervan is dat de Sloterhof, met het onder de flat Berghoef doorlopende water, beter zichtbaar wordt vanaf de brug tussen P+R terrein en de Cornelis Lelylaan.
Verder wordt het aantal rijstroken van de zuidelijke rijbaan teruggebracht van twee rijstroken naar één rijstrook ter hoogte van het station en komt de oprit aan de zuidwestkant te vervallen. Hiermee wordt ook ruimte gewonnen. De consequenties van die verkeerskundige ingrepen zijn onderzocht. Conclusie is dat de ingrepen geen problemen in de doorstroming op te leveren. Wel is een toename van autoverkeer voorzien op aangrenzende wegen zoals de Willem Frogerstraat, Schipluidenlaan en Pieter Calandlaan. Dit is mede het gevolg van de gebiedsontwikkelingen in Nieuw-West (meer woningen is meer verkeersbewegingen) maar ook aanpalend beleid zoals het invoeren van 30 km per uur in veel straten van Amsterdam. Het Mobiliteitsplan Nieuw-West dat dit jaar wordt geactualiseerd zal hier nader onderzoek naar doen. In dat kader kunnen deze ontwikkelingen in het stadsdeel Nieuw-West in samenhang besproken worden.

Op grond van de Wet geluidshinder en het besluit geluidshinder is in het kader van project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek wijst uit dat op twee plaatsen sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (toename is 2 á 3 dB). Dit wordt met name veroorzaakt door het naar het noorden verschuiven van de noordelijke rijbaan (twee rijstroken) van de Cornelis Lelylaan. Op grond van deze resultaten dienen geluidswerende maatregelen getroffen te worden zoals geluiddempend asfalt, het instellen van een 30 km/u regime bij het station of het nemen van geluidswerende maatregelen in de woningen waar de overschrijding van de normen is. In het DO zullen op basis van actuele gegevens en wetgeving voorstellen voor maatregelen gedaan worden.

Momenteel wordt op de Cornelis Lelylaan overigens regelmatig te hard gereden door gemotoriseerd vervoer. Dit veroorzaakt geluidshinder en andere overlast voor reizigers en voor omwonenden. Doordat de rijbanen worden verlegd en de zuidelijke rijbaan wordt versmald, zal gemotoriseerd vervoer minder hard kunnen rijden. Als gevolg van een lagere snelheid zal de geluidshinder van het gemotoriseerd vervoer afnemen. Daarnaast heeft de lagere snelheid van gemotoriseerd vervoer positieve effecten op de verkeersveiligheid.

4.3.4 Noordelijke fietsenstalling – P&R terrein

Ten noorden van de Cornelis Lelylaan bevinden zich een fietsenstalling en het P+R terrein. Dit P+R terrein wordt niet intensief gebruikt en er wordt regelmatig ingebroken in geparkeerde auto's. Daarnaast dragen de huidige fietsenstallingen op maaiveldniveau niet bij aan logische zichtlijnen. Zo staan er dichte fietskluizen, die het zicht over het water (op de groenstrook bij het Wally Moespad aan de oostzijde) beperken. Het P&R terrein is een barrière voor voetgangers en fietsers die vanuit het noorden naar Station Amsterdam Lelylaan komen.

Afgesproken is dat de P&R-functie bij het station komt te vervallen Hierdoor komt er ruimte vrij voor het verleggen van de watergang. Hier komen in ieder geval 900 fietsparkeerplekken op maaiveld. De fietskluizen gaan weg. Aan de westzijde wordt het fietspad doorgetrokken naar de Comeniusstraat en aan de oostzijde wordt de openbare ruimte ook opnieuw ingericht zodat de parkkwaliteit wordt verbeterd en goed aansluit op de wandelroute in het spoorpark ten noorden van de Johan Jongkindstraat.

Over de verdere invulling van het huidige P&R terrein zijn nog geen concrete afspraken gemaakt noch over de bekostiging om die invulling te realiseren. Gedacht wordt in elk geval aan het verder uitbreiden van de capaciteit van de fietsenstallingen. Hierbij blijft de voorwaarde dat de sociale veiligheid in de stationsomgeving verbeterd moet worden; een erg grote open fietsenstalling kan hiermee conflicteren.

5 Uitgangspunten

Het belangrijkste uitgangspunt bij de vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan is dat de kern van de gesignaleerde problematiek, een gebrekkige wayfinding en sociale onveiligheid, wordt aangepakt. Dit gebeurt met name door het realiseren van zichtlijnen, waardoor reizigers andere reizigers zien en ook gezien kunnen worden en meer intuïtief hun weg kunnen vinden. Daarnaast kan men zich zo op natuurlijke manier oriënteren op de locaties waar de verschillende modaliteiten zich bevinden. Naast het aanpakken van de problematiek is het van belang dat de OV-knoop ook zijn sterke punten behoud, zoals de snelle overstap. Alle partijen constateren gezamenlijk dat de geconstateerde problematiek alleen kan worden verholpen met een integrale aanpak.

Daarnaast is het belangrijk dat de uitstraling van Station Amsterdam Lelylaan aansluit bij het profiel van de transformatie in Ringzone West. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan de uitstraling van het net gerealiseerde Westbeat in Podium Lelylaan. Anders gezegd, de afwerking van het vernieuwde Station Amsterdam Lelylaan moet goed aansluiten op de omgeving (dus: van landhoofd-tot-landhoofd ontwerpen).

Tenslotte is het van belang om op te merken dat voor de zuidzijde van de stationslocatie een Definitief Ontwerp (DO) openbare ruimte is vastgesteld dat al deels is uitgevoerd. Omwille van de integrale kwaliteit van deze locatie wordt dit DO als ontwerpkader gehanteerd. Omdat bij de planuitwerking van de vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan blijkt dat afwijkingen van het DO noodzakelijk zijn, is een herziening nodig. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit wordt gekozen voor een enkellaagse fietsenstalling aan de zuidzijde van de stationshal. Om hier voldoende stallingsplaatsen te realiseren, valt de fietsenstalling buiten de oorspronkelijk geplande projectgrenzen.

Deze uitgangspunten worden in de volgende paragrafen verder uitgewerkt en geconcretiseerd. Het doel bij de formulering van de uitgangspunten is om deze globaal op te stellen en niet in detailniveau uit te werken. Op die manier behoudt het ontwerp (en de uitgangspunten) een adaptief karakter. De uitgangspunten komen voort uit beleidskaders, bestuurlijke doelen en gesprekken met supervisors en andere projectbetrokkenen. De uitgangspunten worden gehanteerd bij het ontwerp van de vernieuwing en zijn richtinggevend voor het vervolgproces. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten eerst voor de het gehele project benoemd. Vervolgens worden de verkeerskundige uitgangspunten besproken en worden de uitgangspunten per onderdeel (‘bouwblok’) en raakvlak toegelicht.

In hoofdstuk 5.2 zullen de verkeerskundige uitgangspunten op hoofdlijnen worden toegelicht. In een bijlage zijn deze vervolgens in groter detailniveau uitgewerkt.

5.1 Algemene uitgangspunten

Bij de vernieuwing van de multimodale koop Amsterdam Lelylaan als integraal project gelden de volgende uitgangspunten.

1. **Gebruikswaarde en verblijfskwaliteit voor reiziger, omwonenden en overige gebruikers verhogen**

Bij de vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan moet de gebruikswaarde en verblijfskwaliteit worden verhoogd, zowel voor reizigers als andere gebruikers van het gebied. Immers, uit de probleemanalyse blijkt dat Station Amsterdam Lelylaan wordt gemeden in de avonduren door potentiële reizigers. Daarnaast krijgt het station structureel een erg lage score in de Stationsbelevingsmonitor van NS/ProRail. Om de sociale veiligheid te vergroten wordt gekeken naar toevoeging van functies op het terrein waardoor informeel toezicht op de omgeving ontstaat en verbetering van zichtlijnen in het gebied.

2. **Relatie met omliggende ontwikkelingen in het gebied, ontwerp van landhoofd-tot-landhoofd**

Het plangebied van het project ligt in een complexe hoog-stedelijke omgeving, waarin verschillende ontwikkelingen plaatsvinden. Voorkomen dient te worden dat keuzes omtrent de vernieuwing van het station leiden tot programmatische beperkingen in de omliggende gebiedsontwikkelingen. Hierbij moet vooral worden gedacht aan de reeds vastgestelde beleidskader DO Openbare Ruimte Stationslocatie Lelylaan Zuidzijde, het ontwerp voor de westzijde, het UWP (Herziening Uitwerkingsplan Stationslocatie Lelylaan) en de grondexploitatie voor de stationslocatie. Daarnaast moet worden bezien in hoeverre onderdelen die nu buiten de scope van de vernieuwing vallen, mogelijk op gespannen voet kunnen staan met de omliggende gebiedsontwikkelingen, indien deze bij de scope van de vernieuwing worden betrokken. Partijen onderzoeken in welke mate scope- en demarcatiegrenzen kunnen worden verlegd en welke beleidskaders hiervoor moeten worden herzien. Het uitgangspunt hierbij is dat de verschillende gebiedsontwikkelingen ook integraal (in relatie tot elkaar) worden bezien.

3. **Het station is toekomstvast en ingericht om loopstromen te kunnen verwerken**

Het station is toekomstvast en zodanig ingericht dat de loopstromen conform Vervoerprognose 2030 en 2040 kunnen worden verwerkt. Er is loopstromenonderzoek uitgevoerd voor 2030 en 2040. Uit dit onderzoekt blijkt dat het (huidige) ontwerp zodanig is dat groei van reizigersstromen in de toekomst kan worden uitgevoerd. Het ontwerp is daarmee voldoende 'robuust'.

4. **De vernieuwing heeft een positieve invloed op het omliggende gebied**

Het is belangrijk dat kwalitatief hoogwaardige omgevingselementen in de omgeving van Station Amsterdam Lelylaan hun waarde blijven behouden. Hierbij kan worden gedacht aan de lange lijn van de Lelylaan en de groenblauwe structuur uit het AUP (Algemeen Uitbreidingsplan). Ook moet het monument Sloterhof in zijn waarde behouden blijven. Daarnaast moet worden gestreefd naar een groene stationsomgeving. Bomen blijven waar mogelijk behouden of worden binnen het gebied terug geplant. Tenslotte moet de vernieuwing een positieve invloed hebben op andere gebiedsontwikkelingen in de omgeving.

5. Behoud van alle bestaande spoordragende constructies (inclusief perrons en fundering)
Bij de vernieuwing zullen alle spoordragende constructies op +1 niveau worden behouden. Deze zijn nog van goede kwaliteit en hoeven daarom niet vervangen te worden. Door het behoud van deze constructie wordt tevens ernstige hinder voorkomen, en worden kosten uitgespaard.

6. De vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan maakt een spooruitbreiding niet onmogelijk
Aan de westzijde van Station Amsterdam Lelylaan is een reservering van NS/Prorail om het aantal treinsporen uit te breiden van twee naar vier sporen (tracé Sloterdijk – Riekerpolder). Alhoewel hier op korte termijn nog geen verdere plannen voor zijn, moet het ontwerp van de vernieuwing een eventuele spooruitbreiding niet in de weg staan.

7. Een overkoepelend verlichtingsplan voor alle onderdelen van de OV-knoop
Er zijn op dit moment veel verschillende lichtarmaturen die verschillen in kleur, gelijkmatigheid en moment waarop ze aan gaan. Dit geldt voor een groot deel van het maaiveld binnen het studiegebied. Door het verschil in gelijkmatigheid ontstaan contrasten die tot donkere plekken leiden. Tevens maakt dit het moeilijk om gezichten en kleuren van objecten waar te nemen. Hierdoor worden onveiligheidsgevoelens versterkt en is het op camerabeelden bijvoorbeeld lastig om signalementen van daders waar te nemen.

8. Samenhang in materialisatie tussen stationsplein, middeneiland en het P&R terrein
Bij de vernieuwing van station Lelylaan zal zoveel mogelijk een samenhang worden gezocht in materialisatie. Idealiter zal hierbij ook afstemming worden gezocht met gebruikte materialen in het invloedsgebied.

9. De ruimte wordt toegankelijk en zo open en overzichtelijk mogelijk ingericht
Om overzicht te creëren en de sociale veiligheid te verbeteren, moet het ontwerp zo toegankelijk, open en overzichtelijk mogelijk worden gemaakt ('ruimtelijk genereus'). Ook moeten oversteekplekken op logische locaties worden gerealiseerd, ook voor mindervalide gebruikers, slechthorenden en slechtzienden.

10. Een betere indeling van de ruimte voor fietsers en voetgangers
In de huidige situatie bevindt zich een 'shared space' gebied, dat wordt gebruikt door fietsers en voetgangers. DSP-Groep stelt dat de ervaring leert dat in dergelijke gebieden voetgangers vaak het onderspit delven, waardoor er conflicten tussen voetgangers en fietsers kunnen ontstaan. In het vernieuwde Station Amsterdam Lelylaan zal de oostzijde van het gebied (tussen het stationsgebouw en Little Manhattan) voornamelijk geschikt worden gemaakt voor voetgangers. De fietsenstallingen zijn bereikbaar via de westzijde. Het is belangrijk dat de ruimte rondom de fietsenstalling op dusdanige manier wordt ingericht, dat fietsers komend vanuit het oosten niet via de stoep tussen fietsenstalling en het busstation de route afsnijden. Daarnaast gelden er algemene normen voor de minimale afstand tussen de stationsingang en het fietspad die gerespecteerd zullen worden.

11. Een samenhangend beheerconvenant waarin duidelijke afspraken staan over samenwerking
Het huidige beheerconvenant, waarin ieder verantwoordelijk is voor zijn eigen deel, leidt tot een ongewenste versnippering van beheer en onderhoud door verschillende partijen. Zo worden

verschillende onderdelen van de stationshal op verschillende momenten schoongemaakt, waardoor duidelijke scheidslijnen tussen 'schoon' en 'vies' ontstaan. De vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan biedt een goede mogelijkheid om een samenhangend beheerconvenant op te stellen, waarin de samenwerking (of op zijn minst afstemming) tussen partijen kan worden versterkt.

5.2 Verkeerskundige uitgangspunten

Naast de algemene uitgangspunten, die tezamen leiden tot integraliteit in het ontwerp, gelden de volgende verkeerskundige uitgangspunten bij de Vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan. De belangrijkste uitgangspunten zijn op te maken uit het vigerende Amsterdams beleid en de geldende regelgeving. In deze paragraaf worden de verkeerskundige uitgangspunten op hoofdlijnen gepresenteerd.
Daarnaast moet worden opgemerkt dat de specifieke maatvoering van de maatregelen in veel gevallen nog ontbreekt. Omdat het project veel maatregelen betreft, is vanwege de leesbaarheid van deze NvU besloten om deze niet in groot detailniveau op te nemen. Belangrijke uitgangspunten met betrekking tot de maatvoering komen wel terug in de bijlage. In de latere uitwerking zullen geldende leidraden in Amsterdam worden gehanteerd bij de verdere maatvoering.
Een gedetailleerde uitwerking van de verkeerskundige uitgangspunten is opgenomen in de bijlage. Hierbij wordt tevens stilgestaan bij verkeerskundige uitgangspunten omtrent de 'bouwblokken'.

12. De vastgelegde verkeersnetten zijn maatgevend bij de vernieuwing
Het beleidskader verkeersnetten specificeert de structuur van de modaliteiten in en rondom Station Amsterdam Lelylaan. Hierbij geldt dat de Cornelis Lelylaan, die Station Amsterdam Lelylaan doorkruist, behoort tot het 'plusnet Auto'. Fietspaden rond het station behoren deels tot het 'hoofdnet fiets'. De tramlijn behoort tot het 'plusnet Tram'. De openbare ruimte rondom het station is geclassificeerd als 'Plusnet voetgangers – pleinen met een verblijffunctie'. Bij de vernieuwing zijn deze netten maatgevend. In de bijlage is een gedetailleerd overzicht van de infrastructuur rondom Station Amsterdam Lelylaan opgenomen.

13. De fietsroute via het Wally Moespad wordt opgeheven en er komt een nieuwe fietsoversteek over de Cornelis Lelylaan ter hoogte van de Willem Frogerstraat
In het nieuwe plan komt 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-zuid fietsverbinding en zijn de fietsroutes naar het station grotendeels hetzelfde als in de huidig situatie. Door deze nieuwe oversteek ontstaat ook een betere en snellere noord-zuidfietsroute tussen de Delflandpleinbuurt en Overtoomseveld.

14. Gezien de verkeerskundige structuur van het plangebied is er veel aandacht voor verkeersveiligheid
Uit een verkeerskundige analyse blijkt dat er rondom Station Amsterdam Lelylaan geen sprake is van zogeheten 'black spots' (locaties met ernstige/dodelijke ongelukken). Wel wordt er regelmatig te hard gereden op de Cornelis Lelylaan. Er zijn zes ongevallen bekend op de vier kruispunten van Station Amsterdam Lelylaan in de periode van 2016 tot 2021. Hiervan zijn bij twee ongevallen

gewonden gevallen. De combinatie van plusnet tram en auto, kruisend met plusnet voetganger en hoofdnet fiets, vraagt om ruime aandacht voor verkeersveiligheid binnen het project.
Ondanks de wens om geen drempels toe te passen op de S106 Cornelis Lelylaan (plusnet auto) is vanwege de verkeersveiligheid wel voor gekozen om drempels aan te leggen voor de diverse voetgangersoversteekplaatsen over de S106 Cornelis Lelylaan. Andere specifieke maatregelen zijn genoemd in de bijlage.

15. De verwachte dienstregeling voor de tram kan worden uitgevoerd met de vernieuwing

De verwachte dienstregeling voor 2030, die is opgenomen in Tabel 1 in hoofdstuk 3.2, kan door middel van de vernieuwing worden gerealiseerd. De tramperrons zullen een minimale breedte van 4 meter hebben. Een middenoversteek vanaf de tramperrons is onderzocht maar bleek onder andere omwille van de verkeersveiligheid en de doorstroming niet wenselijk.

16. De zuidelijke rijbaan van de Cornelis Lelylaan zal worden versmald naar één rijstrook en de oprit aan de zuidwest kant van het station komt te vervallen

Om de tramkeerlus mogelijk te maken, is het uit elkaar verplaatsen van de rijbanen noodzakelijk. Er is onderzoek gedaan naar het versmallen van beide rijbanen tot één rijstrook. Voor het plan zijn verkeersstudies gedaan met prognoses voor 2035. Uit deze studies blijkt dat het versmallen van de zuidelijke rijbaan van twee naar een rijstrook mogelijk is zonder problemen in de doorstroming. Aan de zuidkant worden circa 8200 auto's per etmaal verwacht. Dit kan via één rijstrook verwerkt worden, ook in de ochtend- en avondspits. Ook zijn berekeningen gemaakt voor de verkeerslichten. Ook hieruit blijkt dat het autoverkeer verwerkt kan worden, het tramverkeer minimale wachttijden heeft én dat er voldoende oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers zijn.
De invoegstrook ten westen van het stationsgebied (vanaf de parallelweg van de Cornelis Lelylaan) komt te vervallen ten behoeve van de verkeersveiligheid en de doorstroming.

17. De noordelijke rijbaan van de Cornelis Lelylaan blijft twee rijstroken en de afrit schuift naar het westen

Het versmallen van de noordelijke rijbaan naar 1 rijstrook blijkt niet mogelijk. De verkeersregelinstallaties ter hoogte van Station Amsterdam Lelylaan leiden dan tot te grote vertraging (met risico op filevorming op de A10). De noordelijke rijbaan behoudt daarom twee rijstroken.
Op de noordelijke rijbaan is het wel noodzakelijk om de afrit naar de Johan Huizingalaan in westelijke richting te verplaatsen. De bloemenkiosk en de kiss & ride plaatsen moeten daarvoor worden verwijderd. In overleg met de eigenaar wordt bekeken of de bloemenstal mogelijk elders in het gebied in te passen is. De Kiss & Ride komt terug aan de noordzijde van de Lelylaan ter hoogte van het station.

18. De te realiseren fietsenstallingen zijn via de westzijde van het station benaderbaar

Het project trekt daarvoor het bestaande tweerichtingsfietspad aan de westzijde van het station in noordelijke richting door naar de Comeniusstraat/Johan Jongkindstraat.
Dit fietspad kan in de toekomst ontwikkeld worden tot een nieuwe noord-zuid fietsroute tussen Sloterdijk en Schinkelkwartier ten westen van de trein- en metrosporen. De aansluiting op deze te ontwikkelen fietsroute en de gewenste verbeteringen van de fietsroute Comeniusstraat vallen buiten dit project.

De fietsroute via het Wally Moespad komt te vervallen inclusief oversteek over de Cornelis Lelylaan direct ten oosten van het station. Deze fietsroute wordt verlegd naar het oosten ter hoogte van de Willem Frogerstraat. Hierdoor ontstaat ook een betere en snellere noord-zuidfietsroute van Delflandpleinbuurt richting Overtoomseveld.

19. De geldende leidraden met betrekking tot de openbare ruimte worden gevolgd
In de leidraad CVC is de maatvoering van de openbare ruimte vastgelegd (de Centrale Verkeerscommissie (CVC) is per 1 april 2022 samen met de Commissie Puccinimethode opgegaan in het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit). Het project heeft als doel om alle daarin genoemde uitgangspunten verder aan te houden. Aangezien een van de doelen van het project is om het voetgangersgebied sociaal veiliger te maken, zal onder andere gestreefd worden naar een eenvormige uitstraling, waaronder verlichtingsniveau van landhoofd tot landhoofd.

Daar waar dit leidt tot afwijkingen van de standaard, zal dit worden voorgelegd aan het Toetsteam OR. De Puccinimethode zal uitgangspunt zijn voor de verdere uitwerking van de openbare ruimte. Ook hier zullen eventuele afwijkingen worden voorgelegd aan het Toetsteam OR.

20. Alle kruisingen met de weg en de trambaan zullen worden voorzien van een verkeersregelinstallatie, conform de huidige situatie
Op advies van de Safetyboard worden de kruisingen met de trambaan voorzien van een verkeersregelingsinstallatie (VRI). Ook de WVA en CVC hebben verkeerslichten geadviseerd voor de trambaan en de rijbaan.

5.3 Zuidelijke fietsenstalling

De huidige fietsenstalling ten zuiden van de stationshal wordt vervangen door een inpandige fietsenstalling. Voor de inpandige fietsenstalling gelden de volgende ruimtelijke uitgangspunten. Meer gedetailleerde uitgangspunten zijn opgenomen in de bijlage met verkeerskundige uitgangspunten.

21. De inpandige fietsenstalling krijgt minimaal 2.900 fietsparkeerplekken en wordt zo optimaal mogelijk ingericht
Het ontwerp wordt nog verder geoptimaliseerd om hier zoveel mogelijk fietsparkeerplekken te realiseren. Om zoveel mogelijk fietsen te kunnen stallen wordt de inpandige fietsenstalling optimaal ingericht. Er komt een ingang met servicepunt. Dit servicepunt biedt de mogelijkheid voor fietsreparaties. Het servicepunt kan ook gebruikt worden voor de uitgifte van leenfietsen (OV-fietsen). Fietsers hebben toegang tot deze stalling via een ingang in het zuidwesten van de stalling. Door de ingang hier te plaatsen sluit de fietsenstalling naadloos aan op het doorgaande fietspad ten westen van de stalling.

22. De inpandige fietsenstalling wordt ontworpen als integraal onderdeel van het stationsgebouw
De stationshal en de inpandige fietsenstalling vormen samen het stationsgebouw. De fietsenstalling wordt zodanig ontworpen dat deze stalling als een integraal onderdeel van het stationsgebouw functioneert. Daarnaast vormt de inpandige fietsenstalling qua beeld een eenheid

met het stationsgebouw. Er wordt een (inpandige) toegang tot de stationshal vanuit de fietsenstalling gerealiseerd.

23. De gevel aan de oostzijde van de fietsenstalling krijgt een semipermanent karakter
De gevel aan de oostzijde van de fietsenstalling wordt semipermanent maar krijgt een hoogwaardig karakter. Deze functioneert als volwaardige gevel indien het Schijfgebouw eventueel toch niet of later wordt gerealiseerd. Tegelijkertijd zijn minimale aanpassingen aan de gevel nodig zodra het Schijfgebouw in de toekomst wordt gerealiseerd. Op die manier staat de inpandige fietsenstalling de bouw van het Schijfgebouw niet in de weg.

24. De fietsenstalling krijgt een open uitstraling en een servicepunt met beheerder
Om een zo groot mogelijke verbetering van sociale veiligheid te realiseren, dient de fietsenstalling een goede relatie te hebben met de stationsomgeving en in balans daarmee ontworpen te worden. Hiertoe moeten er duidelijke zichtrelaties worden gerealiseerd tussen binnen en buiten, bijvoorbeeld door het creëren van transparante gevels. Verder wordt hier een servicepunt met beheerder gerealiseerd, om de sociale veiligheid verder te verbeteren.

5.4 Stationshal

De huidige stationshal wordt getransformeerd tot een overzichtelijke en transparante stationshal. Voor de stationshal gelden de volgende uitgangspunten:

25. De stationshal wordt ontworpen als integraal onderdeel van het stationsgebouw
De stationshal en de inpandige fietsenstalling vormen samen het stationsgebouw. Er wordt een (inpandige) toegang tot de stationshal vanuit de fietsenstalling gerealiseerd. Er komt een verlichte klok bij de gevelsigning.

26. De stationshal wordt vergroot om de zichtbaarheid vanuit de omgeving te versterken
De stationshal wordt met name in de oost-west richting vergroot. Het volume van de stationshal komt aan de oost- en westzijde onder de spoorviaducten uit. Omdat de stationshal niet langer is weggestopt onder de viaducten, maar aan oost- en westzijde uitsteekt, wordt deze beter zichtbaar vanuit de omgeving (vanuit alle windrichtingen). De stationshal en de ingang ervan moet bij de realisatie van het Schijfgebouw goed herkenbaar blijven voor gebruikers.

27. De stationshal heeft transparante gevels (ook richting het middeneiland)
Het gehele stationsgebouw (hal en fietsenstalling) krijgt transparante gevels. Het stationsgebouw is overdag en in de avonduren het (op)lichtend centrum van het stationsgebied. Er is interactie tussen het stationsgebouw en de omgeving, met (door)zicht en zichtbaarheid van activiteiten over en weer.

In de huidige situatie bevinden de (dichte) technische ruimten zich langs de noordgevel van de stationshal, waardoor er geen visuele relatie is tussen het middeneiland en de stationshal. Om deze zichtlijnen te creëren worden de technische ruimten verplaatst en grotendeels ondergronds geplaatst.

28. De reiziger kan zich in de stationshal op een natuurlijke manier oriënteren
Vanuit de stationshal moet de reiziger zich door middel van visuele relaties kunnen oriënteren. Dit betekent dat er wordt gewerkt met rechte stijgpunten en dat de ingang naar de fietsenstalling duidelijk zichtbaar is. Door middel van adequate bewegwijzering moet worden verwezen naar het busstation.

29. Vanuit de stationshal is toegang tot het metro- en treinperron via trappen en liften en eventueel roltrappen
In de huidige situatie zijn er vanuit de stationshal naar de trein- en metroperrons een lift, een trap en een roltrap. Bij de vernieuwing komen er opnieuw verschillende faciliteiten die de toegankelijkheid van de stationshal ook voor mensen die minder mobiel zijn garanderen. Hoeveel precies en waar wordt nader onderzocht. Roltrappen voegen comfort toe maar kosten zeer veel energie. Het aspect duurzaamheid wordt in de volgende fase nader uitgewerkt en dan moet hier nog een afweging in gemaakt worden.

30. De kap boven het treinperron wordt aangepast om de sociale veiligheid, de fysieke veiligheid en de transferkwaliteit te verbeteren
Door aanpassing van de kap verbeteren de zichtlijnen. Er ontstaat meer ruimte op het perron waardoor reizigers niet vlak langs het spoor hoeven te lopen ter plaatse van de betonnen schachten en zich beter kunnen spreiden over het perron. Tot slot draagt aanpassing van de kap ook bij aan de verblijfskwaliteit. Door grootschalig onderhoud en de uitrol van nieuwe stationsoutillage wordt het treinperron een meer aangename plek om te wachten op de trein.

5.5 Middeneiland met traminfrastructuur

De rijbanen van de Cornelis Lelylaan en de tramsporen met aan weerszijden de tramperrons voor de doorgaande trams worden uit elkaar geschoven. Daarbinnen komen een tramkeerlus en het middeneiland. Voor dit gebied gelden de volgende uitgangspunten:

31. Het middeneiland fungeert primair als overstapmachine met stijgpunten naar de trein en metro
Het middeneiland wordt primair ingericht om een snelle overstap op de metro en trein te faciliteren. Dit betekent dat er duidelijke looplijnen zijn en dat reizigersstromen in goede banen worden geleid. Voor wat betreft de stijgpunten zijn er mogelijk koppelkansen met het programma voor onderhoud en vervanging door het GVB.

32. De tramhaltes bieden voldoende capaciteit voor wachtende en vertrekkende reizigers
De tramhaltes moeten voldoende capaciteit hebben voor reizigers. Dit geldt zowel voor de huidige situatie, als in de toekomstige situatie (met een sterke groei van het aantal trein- en metroreizigers). Omdat er een sterke overstaprelatie is tussen metro en tram zal dit naar verwachting ook leiden tot een sterke toename van het aantal trampassagiers.

33. Er blijft een passeerspoor en wordt een keerlus met eindpuntfunctie gerealiseerd
In het nieuwe ontwerp van het middeneiland blijft er een passeerspoor voor doorgaande trams en wordt er een tramkeerlus gerealiseerd. Deze tramkeerlus heeft tevens een eindpuntfunctie. Een

goede ruimtelijke inpassing van keerlus en eindpuntfunctie is een pre. De tramkeerlus met eindpuntfunctie moet leiden tot een betere dienstregeling voor de tram. Daarnaast moeten alle tramvoorzieningen de verwachte dienstregeling, opgenomen in paragraaf 3.2 mogelijk maken.

34. De tramkeerlus met eindpuntfunctie leidt tot een verbetering van de reizigers- en gebruikersbeleving

De tramkeerlus is noodzakelijk om de reizigersstromen in de toekomst goed en soepel te laten verlopen op de stationsknoop. Met de tramkeerlus is immers een efficientere lijnvoering mogelijk. Bij het inpassen van de tramkeerlus dienen negatieve effecten, zoals geluidshinder of het onderbreken van zichtlijnen, zoveel mogelijk te worden voorkomen.

35. Het middeneiland en de infrastructuur er omheen vormt een fysiek veilige omgeving

De oversteekplaatsen over de Cornelis Lelylaan en de tramrails zijn zodanig ingericht dat een overzichtelijke en verkeerveilige situatie geborgd is. Het is voor alle weggebruikers duidelijk waar de oversteekplaatsen zich bevinden. Tevens moet de oversteekbaarheid voor mindervaliden, slechtzienden en -horenden worden bewaakt.

36. De tramkeerlus wordt voorzien van een toilet- en rustvoorziening voor trambestuurders

De tramkeerlus moet als eindpunt kunnen functioneren. Daarom is een eindpuntvoorziening nodig voor het trampersoneel in de nabijheid van het eindpunt. Het personeel kan in de voorziening gebruik maken van het toilet, pauzeren en koffie etc. drinken. Daarbij heeft het personeel zoveel mogelijk zicht op de voertuigen. De locatie van de eindpuntvoorziening wordt in overleg tussen partijen bepaald.

37. De reiziger kan zich op het middeneiland op een natuurlijke manier oriënteren

Het is van belang dat de (ongetrainde) reiziger zich op een natuurlijke manier (zonder bebording) kan oriënteren op het middeneiland. Daarnaast is het belangrijk dat (noodzakelijke) visuele en fysieke barrières als deze worden gerealiseerd, zo min mogelijk zichtlijnen beperken.

38. De inrichting van het middeneiland leidt tot een natuurlijke spreiding van reizigers

Momenteel bevinden de stijgpunten en de tramhaltes zich in een klein gebied. Het middeneiland wordt dusdanig vormgegeven dat een natuurlijke spreiding van reizigers over het middeneiland ontstaat. Zo zullen stijgpunten naar metro en trein beter worden gespreid over het eiland en worden tramhaltes aan de noordelijke- en zuidelijke zijde van het middeneiland gerealiseerd.

39. Er zijn zo min mogelijk obstakels en hoogteverschillen op het middeneiland

De looproutes zijn toegankelijk voor iedereen. Dit betekent dat de looproutes vrij zijn van obstakels en moeilijk te overbruggen hoogteverschillen. De routes sluiten bovendien aan op overige looproutes. De zichtlijnen zijn goed, wat bijdraagt aan een gemakkelijke oriëntatie. De locaties en de routes naar de OV-chipkaartpoortjes leiden niet tot opstoppingen of situaties waar men in het gedrang kan komen.

Daarnaast is het belangrijk dat overige barrières, zoals hekjes langs de tramhalte of hekjes om de reis- van de verblijfsdomeinen te scheiden, de oriëntatie zo min mogelijk negatief beïnvloeden. Allereerst zal bij het ontwerp getracht moeten worden om de noodzaak tot dergelijke barrières zo

klein mogelijk te houden. Indien er toch barrières noodzakelijk blijven, kunnen deze bijvoorbeeld transparant worden gemaakt.

40. Het middeneiland biedt goede beschutting voor de reizigers
In het ontwerp van het middeneiland zal de 'wachtkwaliteit' op het eiland voldoende hoog zijn (denk bijvoorbeeld aan bescherming tegen wind en regen). Tegelijkertijd zal het middeneiland duidelijk als reisdomein onderscheidend zijn van de stationshal, dat ook de functies van ontvangstdomein en verblijfsdomein krijgt. In de stationshal kunnen de reizigers terecht voor een boodschap of misschien een kopje koffie. Het Beeldkwaliteitsteam geeft aan dat het in elk geval van belang is dat het 'ontvangstdomein' voldoende beschutting biedt.

41. Er komen technische voorzieningen die eventuele commercie op het eiland in de toekomst mogelijk maken
In het ontwerp van het middeneiland wordt ruimte gecreëerd om in de toekomst, eventueel, commerciële voorzieningen te realiseren. Bij het maken van deze keuze (in de toekomst) is het belangrijk dat deze voorzieningen niet op gespannen voet staan met de reeds geplande overige commerciële voorzieningen in het gebied. Daarnaast moet een onderbreking van zichtlijnen en looproutes, indien er commercie op het middeneiland wordt geplaatst, zo veel mogelijk worden voorkomen.

5.6 Noordelijke fietsenstalling – P&R terrein

Zoals in de beschrijving van de bouwblokken is genoemd, zal worden nagedacht over een nieuwe inrichting voor het P&R terrein. Zeker is dat de P&R-functie komt te vervallen. In alle gevallen zullen de fietsparkeervoorzieningen in dat gebied naar het noorden worden verplaatst, vanwege het opschuiven van de watergang (zie ook de uitgangspunten voor het Middeneiland). Er komt een fietspad langs de westzijde van het spoor dat de fietsenstalling ontsluit (zie de Verkeerskundige uitgangspunten).

42. De beschikbare ruimte wordt ingericht met 900 fietsparkeerplekken en de mogelijkheid tot verder uitbreiden van het aantal plekken wordt onderzocht
De inpandige fietsenstalling (in het stationsgebouw) biedt onvoldoende ruimte om aan de totale behoefte te voldoen. Daarom worden hier in ieder geval nog 900 plekken op maaiveld gerealiseerd. Voor de rest van het P&R-terrein wordt nog nagedacht over een nieuwe bestemming. Dit terrein gebruiken om t.z.t. het aantal fietsparkeerplekken nog verder uitbreiden is een optie.

43. De stijgpunten naar metro en trein worden verwijderd
Momenteel bevinden zich op het P+R terrein nog stijgpunten naar metro en trein. De stijgpunten naar de trein zijn momenteel al afgesloten, maar zullen constructief worden verwijderd. Het stijgpunt, inclusief lift, naar de metro zal worden afgesloten en verwijderd. Op het middeneiland zal een nieuwe lift naar de metro worden geplaatst. Door het verwijderen van stijgpunten ontstaat een betere zichtrelatie tussen het P+R terrein en het middeneiland.

44. Vanaf het terrein is zoveel mogelijk vrij zicht op de omgeving
Aan de westzijde van het P+R terrein bevindt zich het monument de Sloterhof. Aan de oostzijde van het P+R terrein bevindt zich een groenstrook. Alhoewel dit beide fraaie uitzichten zijn, zijn deze momenteel niet zichtbaar vanaf het P+R terrein. Hier bevinden zich fietsparkeervoorzieningen (zoals fietskluizen), die een vrij doorzicht belemmeren. Bij de vernieuwing moet zicht op de omgeving worden verzorgd. Daarnaast moet er vrij zicht worden gerealiseerd voor camera's, zodat er geen blinde hoeken ontstaan.

45. Vanaf de noordzijde komen er twee oversteken naar het middeneiland
Doordat de stijgpunten hier verwijderd worden komt mogelijk de toegankelijkheid van perronniveau (voor metro en trein) in het geding. Er moeten daarom twee goede oversteken vanaf de noordzijde naar het middeneiland worden gemaakt. Deze zullen tevens goed toegankelijk zijn voor mindervaliden, slechtzienden en slechthorenden.

5.7 Raakvlakken

Naast uitgangspunten behorende bij het project, gelden er bij de vernieuwing ook uitgangspunten met betrekking tot het station in relatie tot de omgeving.

46. Een logische overstaprelatie tussen bus- en metro-, tram- en treinvervoer
Het busstation, ten zuiden van de stationshal, is in 2014 al gerenoveerd. Door de vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan is er straks geen directe zichtrelatie vanuit het busstation meer op de stationshal, omdat hier een fietsenstalling wordt gebouwd. Tevens worden de loopafstanden tussen de bus en de overige modaliteiten wat langer. Het is een ontwerpopgave om een logische overstaprelatie tussen de modaliteiten te maken. De ruimte tussen de stationshal en het busstation moet zodanig worden ingericht dat de overstap van bus naar trein, metro en tram (en andersom) zichtbaar, logisch en duidelijk is. Daarnaast wordt dit busstation in de toekomst ingericht om emissievrij busvervoer mogelijk te maken, waardoor er in de komende jaren laadinfrastructuur (elektrische laadpalen) wordt gerealiseerd.

47. Aansluiting bij DO Openbare Ruimte stationslocatie Lelylaan zuidzijde in materiaalkeuze
De openbare ruimte rondom de stationsknoop (west-, zuid- en oostzijde) wordt opnieuw ingericht. Hiervoor is al een Definitief ontwerp (DP) openbare ruimte Stationslocatie Lelylaan zuidzijde vastgesteld (Gemeente Amsterdam, 7 februari 2017). Dat DO is deels al gerealiseerd. Het uitgangspunt is dat bij de materiaalkeuze voor de vernieuwing zoveel mogelijk afstemming wordt gezocht met de materialen en vormentaal in de stationsomgeving. Hierbij moet worden opgemerkt dat dit DO op enkele punten moet worden herzien, bijvoorbeeld omdat de inpandige fietsenstalling 'over de projectgrenzen' heen gaat.

48. Het te realiseren Schijfgebouw draagt bij aan de doelstellingen voor het gebied
Bij de latere realisatie van het Schijfgebouw is het van belang dat aandacht wordt besteed aan de kwaliteit van de omliggende openbare ruimte, de herkenbaarheid van het knooppunt, de routing c.q. wayfinding voor de gebruikers en de sociale veiligheid. Het geplande commerciële programma in de plint van het Schijfgebouw biedt kansen om de sociale veiligheid en levendigheid in het

gebied te vergroten. Speciale aandacht verdient het zoveel mogelijk beperken van windhinder op het stationsplein (voor Little Manhattan/Bar Lely). Het maaiveld is immers een cruciale plek in de OV-knoop. Daarnaast is van belang dat bij de realisatie van het Schijfgebouw het stationsgebouw nog voldoende herkenbaar is als stationsgebouw vanuit de omgeving.

49. De integrale afstemming tussen de diverse projecten in het plan- en invloedsgebied wordt versterkt

De problematiek van plangebied heeft een onmiskenbare relatie met de omgeving. Station Amsterdam Lelylaan moet daarom als integraal onderdeel van de ontwikkeling van Ringzone West worden gezien. Rondom het station zijn diverse ontwikkelingen voorzien. Alhoewel er vanuit de Vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan formeel geen invloed kan worden uitgeoefend op deze ontwikkelingen, is het wel van belang dat er voldoende afstemming plaatsvindt om te komen tot integraliteit in het plan- en invloedsgebied.

5.8 Overzicht van uitgangspunten

Alle in dit hoofdstuk genoemde uitgangspunten worden hieronder nog eens weergegeven in onderstaande Tabel 3.

Tabel 3: Uitgangspunten voor de Vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan

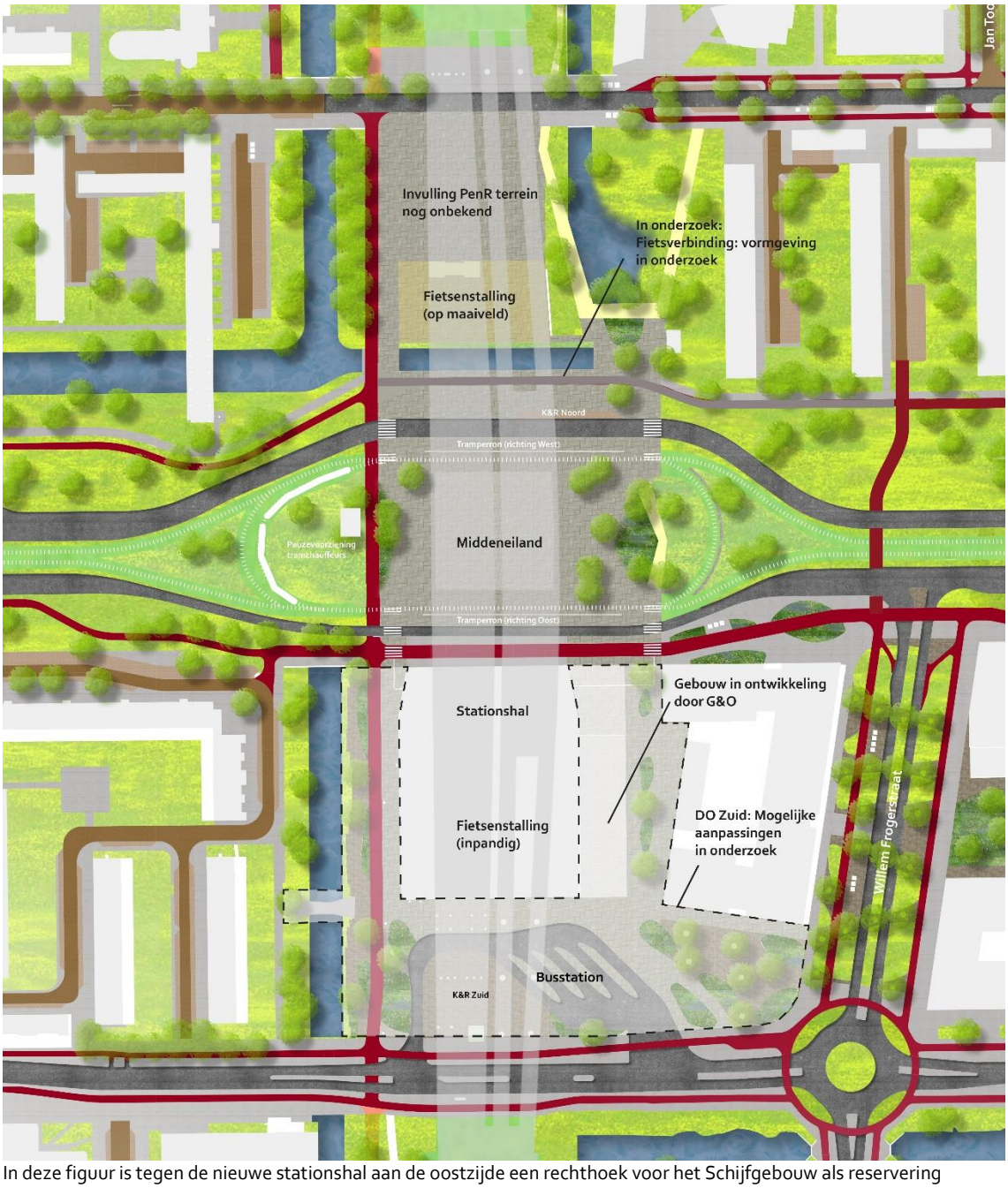
#	Uitgangspunten
.	**Algemene uitgangspunten voor de vernieuwing (hoofdstuk 5.1)**
1.	Gebruikswaarde en verblijfskwaliteit voor reiziger, omwonenden en overige gebruikers verhogen
2.	Relatie met omliggende ontwikkelingen in het gebied, ontwerp van landhoofd-tot-landhoofd
3.	Het station is toekomstvast en ingericht om loopstromen te kunnen verwerken
4.	De vernieuwing heeft een positieve invloed op het omliggende gebied
5.	Behoud van alle bestaande spoordragende constructies (inclusief perrons en fundering)
6.	De vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan maakt een spooruitbreiding niet onmogelijk
7.	Een overkoepelend verlichtingsplan voor alle onderdelen van de OV-knoop
8.	Samenhang in materialisatie tussen stationsplein, middeneiland en het P&R terrein
9.	De ruimte wordt toegankelijk en zo open en overzichtelijk mogelijk ingericht
10.	Een betere indeling van de ruimte voor fietsers en voetgangers
11.	Een samenhangend beheerconvenant waarin duidelijke afspraken staan over samenwerking
.	**Verkeerskundige uitgangspunten (hoofdstuk 5.2)**
12.	De vastgelegde verkeersnetten zijn maatgevend bij de vernieuwing
13.	De fietsroute via het Wally Moespad wordt opgeheven. Er komt een nieuwe fietsoversteek over de Lelylaan ter hoogte van de Willem Frogerstraat
14.	Gezien de verkeerskundige structuur van het plangebied is er veel aandacht voor verkeersveiligheid
15.	De verwachte dienstregeling voor de tram kan worden uitgevoerd met de vernieuwing
16.	De zuidelijke rijbaan van de Cornelis Lelylaan zal worden versmald naar één rijstrook en de oprit aan de zuidwest kant van het station komt te vervallen
17.	De noordelijke rijbaan van de Cornelis Lelylaan blijft twee rijstroken en de afrit schuift naar het westen
18.	De te realiseren fietsenstallingen zijn via de westzijde van het station benaderbaar
19.	De geldende leidraden met betrekking tot de openbare ruimte worden gevolgd

20.	Alle kruisingen met de weg en de trambaan zullen worden voorzien van een verkeersregelinstallatie, conform de huidige situatie
.	**Uitgangspunten met betrekking tot de zuidelijke fietsenstalling (hoofdstuk 5.3)**
21.	De inpandige fietsenstalling krijgt minimaal 2.900 fietsparkeerplekken en wordt zo optimaal mogelijk ingericht
22.	De inpandige fietsenstalling wordt ontworpen als integraal onderdeel van het stationsgebouw
23.	De gevel aan de oostzijde van de fietsenstalling krijgt een semipermanent karakter
24.	De fietsenstalling krijgt een open uitstraling en een servicepunt met beheerder
.	**Uitgangspunten met betrekking tot de stationshal (hoofdstuk 5.4)**
25.	De stationshal wordt ontworpen als integraal onderdeel van het stationsgebouw
26.	De stationshal wordt vergroot om de zichtbaarheid vanuit de omgeving te versterken
27.	De stationshal heeft volledig transparante gevels (ook richting het middeneiland)
28.	De reiziger kan zich in de stationshal op een natuurlijke manier oriënteren
29.	Vanuit de stationshal is toegang tot het metro- en treinperron via (rol)trappen en liften
30.	De kap boven het treinperron wordt aangepast om de sociale veiligheid, de fysieke veiligheid en de transferkwalieit te verbeteren
.	**Uitgangspunten met betrekking tot het middeneiland (hoofdstuk 5.5)**
31.	Het middeneiland fungeert primair als overstapmachine met stijgpunten naar de trein en metro
32.	De tramhaltes bieden voldoende capaciteit voor wachtende en vertrekkende reizigers
33.	Er blijft een passeerspoor en wordt een keerlus met eindpuntfunctie gerealiseerd
34.	De tramvoorzieningen met eindpuntfunctie leidt tot een verbetering van de reizigers- en gebruikersbeleving
35.	Het middeneiland en de infrastructuur er omheen vormt een fysiek veilige omgeving
36.	De tramkeerlus wordt voorzien van een toilet- en rustvoorziening voor trambestuurders
37.	De reiziger kan zich op het middeneiland op een natuurlijke manier oriënteren
38.	De inrichting van het middeneiland leidt tot een natuurlijke spreiding van reizigers
39.	Er zijn zo min mogelijk obstakels en hoogteverschillen op het middeneiland
40.	Het middeneiland biedt goede beschutting voor de reizigers
41.	Er komen technische voorzieningen die eventuele commercie op het eiland in de toekomst mogelijk maken
.	**Uitgangspunten met betrekking tot de noordelijke fietsenstalling – P&R terrein (hoofdstuk 5.6)**
42.	De beschikbare ruimte wordt ingericht met 900 fietsparkeerplekken en de mogelijkheid van verder uitbreiden wordt onderzocht
43.	De stijgpunten naar metro en trein worden verwijderd
44.	Vanaf het terrein is zoveel mogelijk vrij zicht op de omgeving
45.	Vanaf de noordzijde komen er twee oversteken naar het middeneiland
.	**Uitgangspunten met betrekking tot de raakvlakken (hoofdstuk 5.7)**
46.	Een logische overstaprelatie tussen bus- en metro-, tram- en treinvervoer
47.	Aansluiting bij DO Openbare Ruimte stationslocatie Lelylaan zuidzijde in materiaalkeuze
48.	Het te realiseren Schijfgebouw draagt bij aan de doelstellingen voor het gebied
49.	De integrale afstemming tussen de diverse projecten in het plan- en invloedsgebied wordt versterkt

6 Voorkeursvariant

Figuur 10 presenteert een schets van de functionele indeling van ontwerp en openbare ruimte.

Figuur 10: Schetsontwerp Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan



In deze figuur is tegen de nieuwe stationshal aan de oostzijde een rechthoek voor het Schijfgebouw als reservering ingetekend. De precieze locatie, vormgeving en omvang van het Schijfgebouw moeten nog bepaald worden.

De oppervlakte van het stationsgebouw met de inpandige fietsenstalling wordt sterk vergroot ten opzichte van de huidige situatie. Tevens is het fietspad in noord-zuidrichting, van de Schipluidenlaan tot aan de Comeniuslaan aan de westzijde van het stationsgebouw in de figuur goed zichtbaar. Aan de oostzijde van het stationsgebouw komt de huidige fietsroute via het Wally Moespad te vervallen. De fietsroute inclusief oversteek over de Cornelis Lelylaan schuift op naar het oosten ter hoogte van de Willem Frogerstraat.

Ten noorden van het stationsgebouw is zichtbaar dat de zuidelijke rijbaan van de Cornelis Lelylaan is versmald naar één rijstrook en de oprit naar de zuidelijke rijbaan is verdwenen om ruimte te maken voor het middeneiland. De oversteekplaatsen van en naar het middeneiland bevinden zich zowel aan de oostzijde als aan de westzijde van het middeneiland. Daarnaast is de tramkeerlus op Figuur 10 goed zichtbaar (de halve cirkels aan de west- en oostzijde van het middeneiland). Op het middeneiland zijn metro en trein goed bereikbaar, waardoor een snelle overstap (metro-tram en trein-tram) gewaarborgd is.

Aan de zuidzijde van de Cornelis Lelylaan blijft een twee richtingen fietspad in oost-westrichting. Aan de noordzijde is onvoldoende ruimte voor een tweerichtingsfietspad van de juiste breedte volgens de richtlijnen. Met de nieuwe fietsoversteek bij de Willem Frogerstraat en een tweerichtingsfietspad aan de zuidkant van de Cornelis Lelylaan hoeft het noordelijke fietspad alleen nog een functie voor buurtverkeer te vervullen. Hoe dat noordelijke fietspad langs de Cornelis Lelylaan eruit komt te zien, werkt het projectteam nog nader uit.

De watergang en de meest noordelijke rijbaan van de Cornelis Lelylaan schuiven op naar het noorden en de afrit richting de Johan Huizingalaan verschuift naar het westen. Aan de noordzijde van het gebied is verder te zien dat het station een goede zichtrelatie met de groenstructuur biedt. De voetgangersoversteek aan de oostzijde loopt natuurlijk over in de nieuwe wandelroute van het spoorpark en de wandelroute richting de Johan Jongkindstraat. Aan de westzijde biedt het fietspad goed uitzicht op het monument de Sloterhof. Daarnaast is te zien dat het huidige P+R terrein aan de noordzijde van het gebied nog nader wordt uitgewerkt.

Planning en vervolg

De voorkeursvariant wordt uitgewerkt tot een integraal ontwerp. Daarna wordt het project aanbesteed en met een aannemer verder uitgewerkt. De verwachting is dat in 2025 de eerste voorbereidende maatregelen in uitvoering gaan. De daadwerkelijke vernieuwing van het station start volgens planning in 2027.

Bijlage

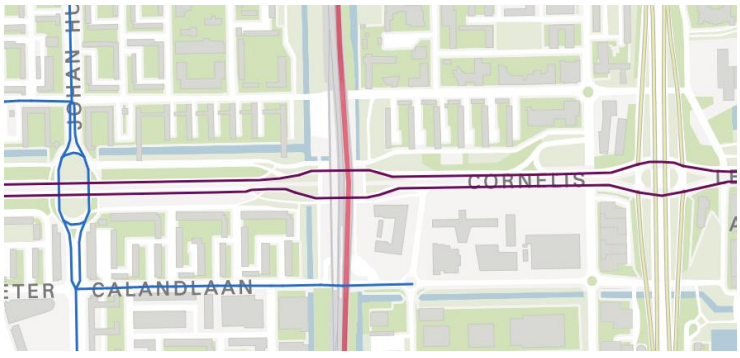
In hoofdstuk 5 zijn uitgangspunten beschreven die met name ruimtelijk van aard zijn. In dit hoofdstuk zijn de verkeerskundige uitgangspunten beschreven. Omdat er een sterk verband is tussen de ruimtelijke uitgangspunten en een deel van de verkeerskundige uitgangspunten, zijn overlap en verwijzingen niet te voorkomen.

De belangrijkste uitgangspunten zijn op te maken uit het vigerende Amsterdams beleid en de geldende regelgeving. Belangrijke onderdelen hiervan zijn het beleidskader verkeersnetten, de Leidraad CVC en de Puccinimethode.

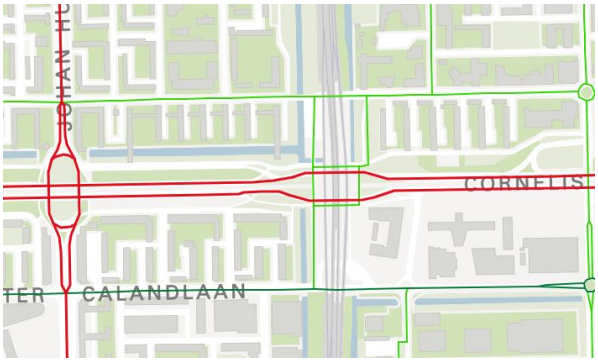
Plus- en Hoofdnetten

In het beleidskader verkeersnetten is de indeling van straten en pleinen naar Plusnetten, Hoofdnetten en Basisnetten voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto vastgelegd. Voor Project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan (VSAL), zijn deze netten in principe maatgevend. Voor hoofdnet fiets zal echter een aanpassing moeten worden doorgevoerd aan de oostzijde van het station.

Voor openbaar vervoer geldt (zie onderstaand figuur) dat de tram onderdeel uitmaakt van het plusnet tram (paars). Het busstation is het start- en eindpunt van een hoofdnet bus (blauw). Het busstation behoort niet tot het plangebied. De voetgangersstroom van en naar de bus (zie hoofdstuk 3.2) behoort wél tot de projectscope. Voor voetgangers valt het stationsgebied Lelylaan onder het 'Plusnet Voetgangers - pleinen met verblijfsfunctie'.



De huidige fietsinfrastructuur (zie onderstaand figuur) die behoort tot het project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan, maakt grotendeels onderdeel uit van het 'hoofdnet fiets' (groen, de fietsverbinding tussen de Cornelis Lelylaan en de Johan Jongkindstraat ten westen van het treinviaduct is alleen niet aanwezig). De fietsstructuur langs de Pieter Calandlaan / Schipluidenlaan, juist ten zuiden van het plangebied, maakt onderdeel uit van 'plusnet fiets' (donkergroen). In de paragraaf over de uitgangspunten voor de fietsinfrastructuur wordt ingegaan op de aanpassing voor het hoofdnet fiets, aangezien de inrichting van het gebied wijzigt.
De Lelylaan behoort voor auto's behoort tot het 'plusnet Auto' (rood).



Verkeersveiligheid

Binnen het plangebied is geen sprake van zogeheten black spots, die dienen te worden aangepakt. Wel wordt regelmatig te hard gereden. Er zijn zes ongevallen bekend op de vier kruispuntjes van Station Lelylaan in de periode van 2016 tot 2021. Hiervan zijn bij twee ongevallen gewonden gevallen. De combinatie van plusnet tram en auto, kruisend met plusnet voetganger en hoofdnet fiets, vraagt echter wel om veel aandacht voor verkeersveiligheid binnen project VSAL.

Ondanks de wens om geén drempels toe te passen binnen plusnet auto, is vanwege de verkeersveiligheid wél gekozen voor het toepassen van drempels vóór de diverse voetgangersoversteekplaatsen over de Lelylaan.

Alle wegkruisingen zullen bovendien worden voorzien van een verkeersregelinstallatie, conform de huidige situatie.

Ook de kruisingen met de trambaan zullen op advies van de safetyboard worden geregeld met een verkeersregelinginstallatie. Deze maatregelen zijn zodanig van aard dat het een 'aanmerkelijke wijziging' volgens de Wet Lokaal Spoor betreft. Het voor de benodigde vergunning benodigde informatiedossier zal worden opgesteld in overleg met Metro en Tram ('GVB RailInfraBedrijf' vanaf 1/1/2022).

Binnen het programma infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen (IVM) is onderzoek gedaan naar veiligheidsverbeterende maatregelen rondom de trambaan bij Station Lelylaan. Het betreft daarbij de volgende maatregelen:

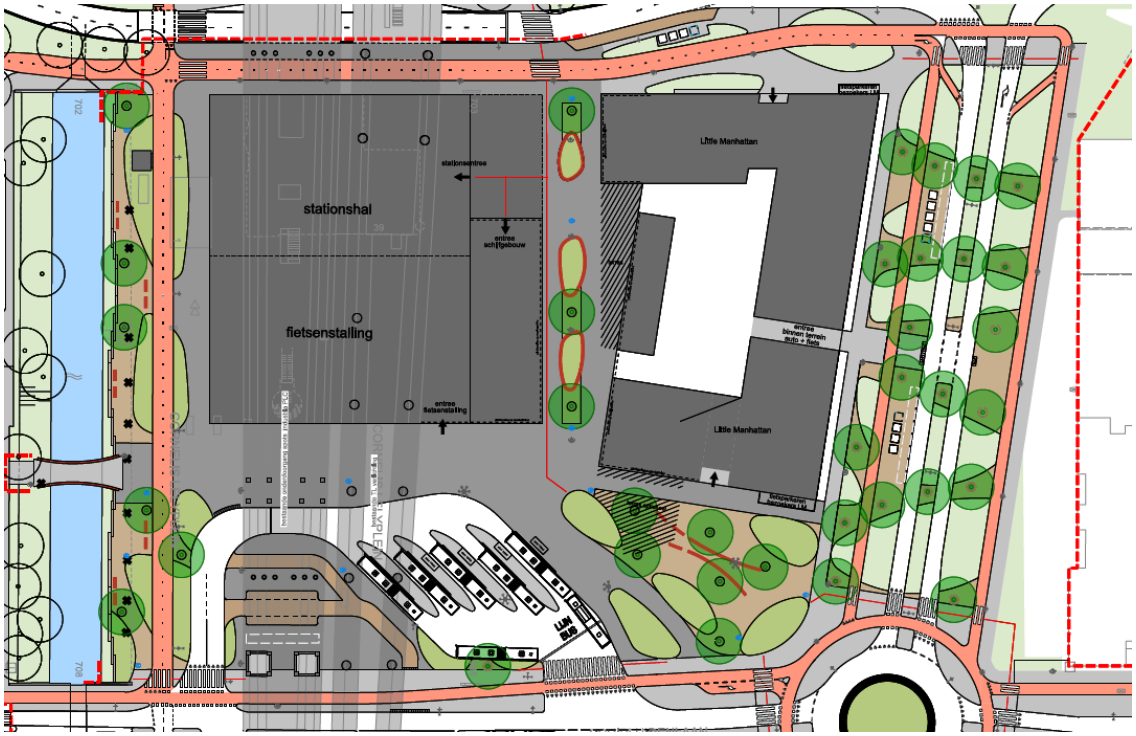
1. Aanbrengen van een hek langs de rijbaan Lelylaan zodat voetgangers gebruik moeten maken van de voetgangersoversteekplaats.
2. Het aanbrengen van uitlopers van strail platen
3. Het aandachtspunt rondom de VRI-kast (verkeerslicht) wordt meegenomen in de realisatie van het middeneiland Lelylaan.

De ervaringen die zijn opgedaan bij deze onderzoeken, worden door project VSAL meegenomen in haar project (punten 2, 3 en 4). Tevens zal aandacht worden gegeven aan de afscherming tussen de nieuw aan te leggen haltes en de rijbaan. Uitgangspunt hierbij is dat zowel de verkeersveiligheid geborgd wordt (het is niet wenselijk dat het hek eenvoudig gepasseerd kan

worden), als de verblijfskwaliteit (een goede afscherming tussen weg en perron verbetert de verblijfskwaliteit).

Bestaand ontwerp: openbare ruimte Stationslocatie Lelylaan Zuidzijde

In 2017 is het definitief ontwerp openbare ruimte van Stationslocatie Lelylaan zuidzijde vastgesteld. De kaders die hiermee zijn vastgesteld, zijn uitgangspunten voor project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan. Alhoewel de stedenbouwkundige visie op het gehele gebied aan verandering onderhevig is, zijn de grote lijnen hiervan nog intact. In onderstaande figuur is het 'definitief ontwerp zuidzijde' weergegeven. Wat onder andere opvalt is het ontbreken van een fietsoversteek over de Lelylaan ten oosten van station Lelylaan. Ten oosten van het station komt het zogeheten 'Schijfgebouw', met daarnaast een voetgangers- verblijfsgebied.



De bovenstaande tekening is, wat betreft de stationsknoop, enigszins verouderd. Inmiddels is gekozen voor een iets vergrote fietsenstalling met een ingang aan de zuidwestzijde.

Uitgangspunten traminfrastructuur

Om kerende lijnen mogelijk te maken, is gekozen voor een keerlus met haltes onder viaduct Lelylaan. De verwachte groei ná 2030 kan met onderstaande variant ook worden opgevangen.

De kerende spitslijn van en naar Osdorp zal hier alleen keren. In verband met de beperkte ruimte, is gekozen om hiervoor een enkele boog toe te passen. De kerende tram van en naar de stad zal hier ook pauzeren. In de directe omgeving van de opstelplaats is het realiseren van een

pauzevoorziening voor de bestuurders benodigd. Hiervoor is een locatie gevonden binnen de tramkeerlus.

De perrons zullen een minimale breedte van 4 meter hebben. De toe- en afritten worden momenteel voorzien aan de kopse zijden van het perron. De safetyboard heeft geadviseerd alle kruisingen met de trambaan met verkeersregelingsinstallaties (VRI) te regelen. Het project heeft dit advies overgenomen.

Voor de aanpassingen aan tram en metro zullen de eisen en richtlijnen van GVB leidend zijn.

De loopstromen tussen tram en metro en trein conform Vervoerprognose 2030 en 2040 kunnen worden verwerkt in dit ontwerp. Er is een robuustheidscheck gedaan op het huidig ontwerp. Zie verder de 'Uitgangspunten voetgangers'.

De voormalige directie Metro en Tram van de gemeente (nu GVB en VRA), ProRail en NS hebben afgelopen jaren voor alle gezamenlijke stations een gezamenlijke wayfinding opgesteld. GVB en ProRail hebben elk hun eigen eisenset voor wayfinding. In stationshallen wordt uitgegaan van ProRail eisen met metrokleuren en stationsnummers. Voor het middeneiland bestaan er geen afspraken. De geldende uitgangspunten van GVB en ProRail zullen worden uitgewerkt tot een goede wayfinding voor het nieuwe Station Lelylaan.

Uitgangspunten overige openbaar vervoer

Het busstation is in 2014 reeds heringericht. Hier worden vanuit project VSAL geen aanpassingen aan verricht en het gebied maakt geen onderdeel uit van de projectscope.

De relatie tussen het busstation en de stationshal verslechtert echter, omdat hier een inpandige fietsenstalling tussen komt te liggen. De ruimte tussen de stationshal en het busstation moet daarom zodanig worden ingericht dat de overstap van bus naar trein, metro en tram (en andersom) zichtbaar, logisch en duidelijk is.

De ruimte die bij de herinrichting van het busstation is gemaakt voor taxi en kiss and ride blijft intact.

Uitgangspunten auto-infrastructuur

Om de keerlus mogelijk te maken, is het uit elkaar verplaatsen van de rijbanen noodzakelijk.
Er is onderzoek gedaan naar het versmallen van beide rijbanen tot één rijstrook. Hierbij zijn de voorspelde verkeerscijfers in de ochtend- en avondspits voor 2035 als uitgangspunt genomen. Daaruit is gebleken dat het versmallen van de zuidelijke rijbaan tot één rijstrook mogelijk is, in combinatie met het afsluiten van de zuidwestelijke toerit van de Cornelis Lelylaan.

Het versmallen van de noordelijke rijbaan bleek niet mogelijk: de verkeersregelinstallaties leiden dan tot te grote vertraging (terugslag tot de A10). De noordelijke rijbaan behoudt daarom twee

rijstroken. Het is noodzakelijk om de afrit naar de Johan Huizingalaan in westelijke richting te verplaatsen.

Alle kruispunten met voetgangers en/of fietsers worden met verkeersregelinstallaties geregeld. Ten behoeve van de veiligheid worden drempels toegepast, op 50 meter vóór de voetgangers-oversteekplaatsen (zebra's) conform de bespreking in de CVC van het ontwerp op hoofdlijnen in de CVC van 8 juni 2021.

Langs de noordelijke rijbaan van de Cornelis Lelylaan bevindt zich momenteel een beperkt aantal kort-parkeerplaatsen (max 5 minuten), ter plaatse van de bloemenstal. Een K&R-voorziening komt terug aan de noordzijde van de Cornelis Lelylaan ter hoogte van het station. De officiële K&R-locatie voor station Lelylaan bevindt zich nu en na de nieuwe inrichting door de Gebiedsontwikkeling Station Lelylaan ten zuiden van het station bij het busstation. Verder zijn er geen gemeentelijke parkeerplaatsen onderdeel van de projectscope.

Uitgangspunten fietsinfrastructuur

Het is noodzakelijk dat er een goede ontsluiting komt van de OV-knoop vanuit en naar alle windrichtingen. Uitgangspunt is dat beide fietsenstallingen (de bemande fietsenstalling ten zuiden van het station en de onbemande stalling ten noorden van de OV-knoop) vanuit het noord-zuid-fietspad aan de westzijde van het station benaderbaar zijn (zie Figuur 8 waarop de voorkeursvariant is weergegeven).

Het noord-zuid fietspad dat de Comeniusstraat en de Pieter Calandlaan/Schipluidenlaan met elkaar verbindt, is de hoofdtoegangsroute tot de fietsenstallingen. De aansluiting op de Comeniusstraat moet nog worden uitgewerkt. De oostelijke fietsverbinding 'Wally Moespad' komt in dit project te vervallen en er komt een nieuwe fietsverbinding ter hoogte van de Willem Frogerstraat waardoor de bestaande noord-zuid fietsroute beter aansluit op de (hoofd)fietsroutes in de buurt.

De oost-west verbinding ten zuiden van de Lelylaan blijft op de huidige positie liggen, blijft twee-richting en wordt vernieuwd en verbeterd volgens de laatste richtlijnen.

De oost-westverbinding aan de noordzijde van de Lelylaan wordt nog nader onderzocht. Er is te weinig ruimte voor een fietspad van de gewenste breedte. Gelet op de beperkte functie van dit fietspad kan overwogen worden om een smaller fietspad aan te leggen of shared space toe te passen. Dit wordt nog nader uitgewerkt.

Fietsparkeren

In hoofdstuk 5 is ingegaan op de ruimtelijke uitwerking van de fietsenstallingen: ten zuiden van het station komt een inpandige fietsenstalling. Aan de noordzijde komt een buitenstalling. Beide fietsenstallingen zullen worden ontworpen, ontwikkeld en geëxploiteerd door ProRail en NS fiets. Het ontwerp vindt plaats in samenwerking met gemeente Amsterdam. De richtlijnen van NS fiets

zullen daarbij in principe leidend zijn. Breedtes van gangpaden , opbouw van de dubbele fietsenrekken, ontwerpen we dus volgens die eisen.

Voor de inpandige stalling wordt vooralsnog uitgegaan van 5% deelfietsen, circa 200 buiten model fietsen en een beperkt aantal bakfietsen. Voor brommers en scooters zal in de noordelijke (buiten)stalling ruimte worden gemaakt. Bij de afspraken met het Ministerie van I&W over de realisatie van de inpandige fietsenstalling is als uitgangspunt genomen dat de stallingsbreedte voor reguliere fietsen 37,5 cm bedraagt. Inmiddels houdt NS Fiets een breedte van 39 cm aan en wordt daar van uitgegaan.

Het ontwerp houdt rekening met een servicepunt voor een reparatieservice volgens het Fiets & Service concept en de uitgifte van leenfietsen.

De ingang van de inpandige fietsenstalling zal zich aan de zuidwesthoek van de fietsenstalling bevinden, goed bereikbaar vanaf het fietspad tussen de Comeniusstraat en de Pieter Callandlaan. Voor reizigers komt er een directe interne verbinding met de stationshal. Ook de ingang van de noordelijke fietsenstalling zal zich aan de westzijde bevinden, met een tweede uitgang voor gebruikers aan de oostzijde (zonder fiets).

Uitgangspunten voetgangersinfrastructuur

Het algehele uitgangspunt van het project is dat alle looproutes toegankelijk zijn voor iedereen. Dit betekent dat de looproutes vrij zijn van obstakels en moeilijk te overbruggen hoogteverschillen. Hellingen zijn nergens steiler dan 1:20, met een streven naar 1:25.
De routes sluiten bovendien aan op overige looproutes. De zichtlijnen zijn goed, wat bijdraagt aan een gemakkelijke oriëntatie. De locaties en de routes naar de OV-chipkaartpoortjes leiden niet tot opstoppingen of situaties waar men in het gedrang kan komen. Vanwege de aanwezigheid van de vele kolommen wordt in het verkeersontwerp scherp gekeken naar zichtlijnen bij de oversteekplaatsen.

De hoofdroutes zijn voorzien van geleidelijnen conform de Richtlijn toegankelijkheid en sluiten aan op geleidelijnen in de omgeving en op natuurlijke geleidelijnen.

Afstemming over toegankelijkheid vindt plaats met de Reizigers Advies Raad en Cliëntenbelang.

Algemene verkeerskundige uitgangspunten

In de leidraad CVC zijn maatvoering en materialisatie van de openbare ruimte vastgelegd. Het project heeft als doel om alle daarin genoemde uitgangspunten verder aan te houden.

Aangezien een van de doelen van het project is om het voetgangersgebied sociaal veiliger te maken, zal onder andere gestreefd worden naar een eenvormige uitstraling, waaronder verlichtingsniveau van landhoofd tot landhoofd. Daar waar dit leidt tot afwijkingen van de standaard, zal dit worden voorgelegd aan het Toetsteam OR.

De Puccinimethode zal uitgangspunt zijn voor de verdere uitwerking van de openbare ruimte. Ook hierbij zullen eventuele afwijkingen worden voorgelegd aan het Toetsteam OR.