Commissie Omgevingskwaliteit

Bezoekadres:
Weesperplein 8
(Vm. Stadstimmertuin 4)

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

Integrale Commissie
Advies nr. 2024-12

Status: definitief

Onderwerp	Station Lelylaan en omgeving (2)
Datum	28 augustus 2024
Commissie	Robert Winkel (voorzitter), Dana Ponec, Irma van Oort, Freek Schmidt, Jeroen Ruitenbeek
Ambtelijk adviseur	[redacted]
Secretaris	[redacted]
Toelichting	[redacted]
Overige deelnemers	[redacted]

Achtergrond

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

De geschiedenis van het project VSAL gaat terug tot 2009, toen door het stadsdeel een eerste uitwerkingsplan werd vastgesteld. In de jaren daarna werd gewerkt aan een transferstudie, een eindbeeld, een faseringsplan en een principebesluit, sinds begin 2020 onder regie van een integrale projectorganisatie. Op 25-10-2023 is een door Ziegler-Branderhorst gemaakt *Kader Ruimtelijke Kwaliteit* besproken in de Commissie Omgevingskwaliteit. Naar aanleiding van het advies is het kader op een aantal punten aangepast en wordt het nu opnieuw voorgelegd.

Vraagstelling

Is het bijgestelde *Kader Ruimtelijke Kwaliteit* in deze vorm geschikt om te dienen als sturingsinstrument voor deze complexe opgave?
Wat zijn de aanbevelingen voor de verdere uitwerking en aanbesteding van het project?

De Commissie Omgevingskwaliteit adviseert de gemeente Amsterdam over de integrale kwaliteit van de fysieke leefomgeving: stedenbouw, architectuur, openbare ruimte, cultuurhistorie, duurzaam bouwen, welstand en monumenten

Advies

De uitgangspunten voor de vernieuwing van het station zijn het resultaat van een jarenlang overleg tussen de vijf opdrachtgevers en liggen vast. De commissie blijft dus bij haar constatering dat deze optelsom van technische ingrepen niet gaat leiden tot het station dat deze belangrijke plek in Nieuw West, in de directe nabijheid van de verdichtingslocatie Podium, nodig heeft en verdient.

Het *Kader Ruimtelijke Kwaliteit*, dat is gebaseerd op de uitgangspunten van het oorspronkelijke schetsontwerp van Arcadis, bevat veel goede punten en is ten opzichte van de versie van oktober 2023 aangescherpt. Toch ziet de commissie nog ruimte voor verbetering, voor een deel van redactionele aard. Het kader gaat vrij snel over op een gedetailleerde opgave van wat wordt uitgevraagd, zonder een helder statement over een centraal thema dat richting kan geven aan het project en waar in alle stadia van de ontwikkeling op kan worden teruggevallen. Wat is de essentie van deze opgave? Wat wordt de positie van het vernieuwde station in de stad?

De commissie is blij met de aangeleverde cultuurhistorische waardenstelling van het bestaande gebouw. Deze maakt vooral inzichtelijk waar de complexiteit van de opdracht vandaan komt: station Lelylaan was nooit een station in de klassieke zin van het woord, maar meer een halte in de spoorlijn die op een monumentale manier gebruik maakt van de kruising met de Lelylaan en zich in architectonische zin voornamelijk richt op de beleving vanuit de auto. Het gebouwde volume bevindt zich boven maaiveld. De openbare ruimte spoelde daar genereus onderdoor en zorgde voor een verbinding tussen de twee delen van Nieuw West. Aan deze structuur worden nu een stationshal en een gebouwde fietsenstalling toegevoegd. Dat levert per definitie een hybride gebouw op en stelt ontwerpers voor een uitdaging.
De vormentaal is verwant aan die van station Sloterdijk: high-tech met een postmodernistische inslag. Voor deze vrij recente stroming in de architectuurgeschiedenis is nog weinig waardering laat staan bescherming. Het kader laat ook min of meer in het midden of delen van het bestaande station worden hergebruikt (perronoverkapping) of dat wordt gekozen voor een geheel nieuwe vormentaal. De commissie hecht waarde aan de architectuur van het bestaande stationsontwerp maar vraagt zich ten zeerste of elementen van het oude station zich op een zinvolle en herkenbare manier laten combineren met een geheel nieuwe opzet.

Ruimte voor architectonisch ontwerp
Het *Kader Ruimtelijke Kwaliteit* moet vooral de opgave definiëren en geen oplossingen aandragen. Alleen op die manier ontstaat ruimte voor architectonische inventie. De plattegrond met de verdeling van functies, looplijnen en toegangen is behoorlijk dwingend en laat nu te weinig ontwerpruimte. Dat is jammer want daardoor worden deelnemende partijen onvoldoende uitgedaagd om zich te verdiepen in de dilemma's die deze opgave met zich meebrengt. In de tenderbeoordeling zijn vrij veel punten te verdienen voor ruimtelijke kwaliteit. De commissie vraagt zich daarbij af door wie die kwaliteit wordt beoordeeld. Is er in

de jury voldoende positie voor de specialisten van Bureau Spoorbouwmeester of is het verstandig hiervoor een derde, onafhankelijke adviseur te benoemen?

Gebouw?
Het kader is, zoals gezegd, aan de ene kant heel specifiek met weinig ruimte voor andere oplossingen maar is tegelijk op sommige punten ook onduidelijk. Zo blijft na het lezen van het kader in de lucht hangen of gevraagd wordt om een aantal gebouwde voorzieningen met een glazen jas eromheen of om een stationsgebouw? De mondelinge toelichting (bij de commissie) maakt meer duidelijk over de gekozen opzet. De stationshal is opzettelijk naar de zuidzijde geschoven en is uitgelijnd met de nieuwbouw langs de Lelylaan. De commissie kan dit uitgangspunt goed volgen maar constateert dat het een strijdigheid oplevert met de strikt symmetrische opzet van het oude (station): de hoofdopzet wordt wezenlijk anders maar tegelijk wordt ingezet op behoud van aanzienlijke delen van het oude station. Bij zoveel interpretatieruimte vraagt de commissie zich af hoe het budget voor de verbouwing is vastgesteld? Binnen de grenzen van het kader is zowel een uit de hand gelopen verbouwing mogelijk als een geheel nieuw stationsgebouw: er zou een relatie moeten zijn tussen de keuze voor een concept en de bouwsom die daarmee is verbonden.

Aansluiting op de openbare ruimte
Beide lange zijden van de nieuwe stationshal worden in de uitvraag op min of meer gelijke wijze behandeld. Vanwege de veranderde positie in de stad kan de commissie zich ook voorstellen dat het contrast tussen een hoogstedelijke voorkant aan de oostzijde (gericht naar de Podiumontwikkeling) en een meer luwe kant aan de westzijde juist wordt aangezet. De oostzijde zou in dat concept kunnen functioneren als een organiserende as die alle delen van het complex met elkaar verbindt. Daarbij is nog twijfel over de positie van het schijfgebouw. Als het lukt om station en schijf voldoende op elkaar af te stemmen (en programmatisch in de plint met elkaar te verbinden) dan kan het schijfgebouw zorgen voor een hoogteaccent binnen het nieuwe stations-ensemble. Worden station en schijf teveel los van elkaar ontwikkeld (waar het nu wel op lijkt) dan staat de schijf straks lelijk in de weg en is een organiserende as aan de oostzijde niet goed mogelijk. De commissie blijft bij de huidige stand van zaken van oordeel dat de schijf beter geheel kan vervallen en de prioriteit voor dit gebied bij het station moet liggen.

Het middengebied tussen de tramrails wordt in het kader aangeduid als ‘stationsplein’ waar reizigers worden ontvangen en waar de doorlopende structuur van de Lelylaan afleesbaar en voelbaar is. Dat doorzicht wordt in de uitvraag echter ernstig belemmerd door een wirwar van poortjes en glazen schermen die de verschillende reizigersdomeinen van elkaar moet scheiden. De commissie pleit ervoor de reiziger in deze opgave meer op één te zetten. De inrichting van het plein moet van daaruit worden ontworpen en het kader moet voldoende ruimte bieden voor ontwerpers om aan het begrip ‘reizigerscomfort’ invulling te geven.

Zorg is er nog over het gebied aan de noordzijde onder de viaducten van spoorlijn en metro. Dit wordt niet in de planvorming betrokken. Het zwaartepunt van het station verschuift

geheel naar de zuidzijde en er is onduidelijkheid over de programmatische vulling van deze locatie, die in ruimtelijke zin wel deel uitmaakt van het stationsgebied. De commissie adviseert voor dit gebied een duidelijke visie te ontwikkelen en die op te nemen in het *Kader Ruimtelijke Kwaliteit*.

Concluderend heeft de commissie nog steeds moeite met de gekozen uitgangspunten voor het nieuwe station. Het Kader Ruimtelijke Kwaliteit kan dat niet wegnemen maar kan wel voorwaarden scheppen om binnen de beperkingen van het gekozen concept tot een bruikbaar station te komen.

Amsterdam, 3 september 2024
Commissie Omgevingskwaliteit



Robert Winkel, voorzitter

Bijlage

Beleidskaders:

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

Aangeleverde stukken:

- 'Oplegger Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan (VSAL) t.b.v. de vergadering van 28-8-2024' (PMB)
- 'Reactie op advies IC dd. 25-10-23 aan VSAL' (Team VSAL, 21-2-2024)
- 'Kader Ruimtelijke Kwaliteit Station Lelylaan' (Ziegler - Branderhorst, concept 21-6-2024)
- 'Station Amsterdam Lelylaan. Waardenstellende cultuurhistorische analyse' (Crimson, mei 2024)
- Presentatie 28-08-2024 (Ziegler Branderhorst)