



Bijlage 1 Scopeoverzicht VSAL

Contract Al2026-0086 Bouwteam Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan

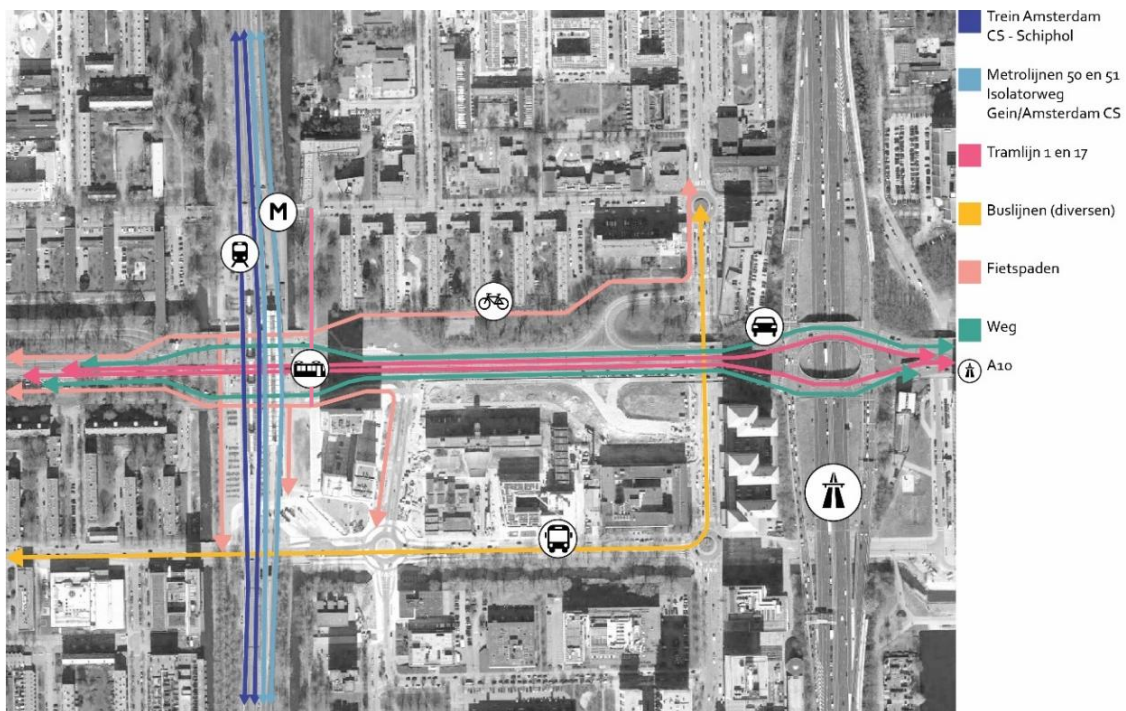
In deze bijlage is de te realiseren scope beschreven. De basis hiervoor is het integraal Voorontwerp (VO) uit 2024. Dit VO is niet afgerond doordat de aanbesteding van een Bouwteam geen inschrijvingen heeft opgeleverd. Momenteel wordt het VO uit 2024 door Haskoning en Verhoeven CS nader uitgewerkt op basis van optimalisaties, ontwerputwerkingen en scopetoevoeging(en).

Inhoud

1 Projectlocatie.....	3
2 Scope	4
2.1 Stationsgebouw – Stationshal	5
2.2 Stationsgebouw - Fietsenstalling.....	5
2.3 Middeneiland.....	6
2.4 Tramkeerlus	6
2.5 P+R-terrein	7
2.6 Openbare ruimte	7
2.7 Perronniveau	8
2.8 Duurzaamheid	8
Bijlage A Stijgpuntconfiguratie.....	10

1 Projectlocatie

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 weergegeven in Figuur 1.



Figuur 1: Verschillende vervoersstromen rondom station Amsterdam Lelylaan

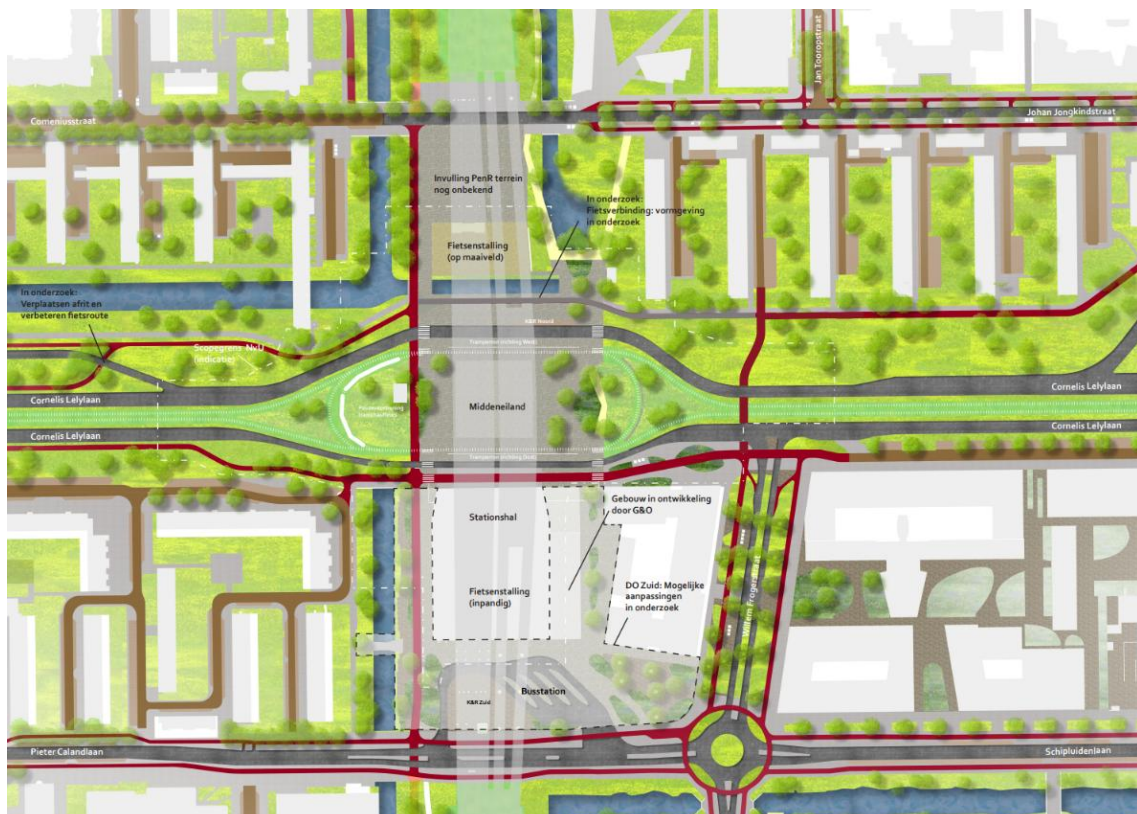
Station Amsterdam Lelylaan heeft een directe verbinding met alle grote stations in (groot) Amsterdam. Het **treinspoor** biedt vanaf station Amsterdam Lelylaan een verbinding met Amsterdam Sloterdijk, Zaandam en Amsterdam Centraal in noordelijke richting. In zuidelijke richting hebben treinreizigers 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 station Amsterdam Centraal, en passeert hierbij station Zuid en het 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 Amsterdam Centraal. 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 (Amsterdam Centraal – Osdorp de Aker).

De doorgaande oost-west verbindingen voor **fietzers** 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 Pieter Calandlaan en de Cornelis Lelylaan en het Wally Moespad tussen de Cornelis Lelylaan en de Johan Jongkindstraat aan de oostzijde.

2 Scope



Figuur 2: Scopeoverzicht

2.1 Stationsgebouw – Stationshal

Stationshal

Het nieuwe stationsgebouw krijgt een gecombineerde stationshal ten zuiden van de Cornelis Lelylaan, met een ontvangstdomein voor trein en metro. De openbaar vervoer reiziger wordt ontvangen in een ruime hal waar veel overzicht is om de weg te vinden, informatie te vergaren en vervoersbewijzen en versnaperingen aan te schaffen. Dankzij de transparante afwerking van de nieuwe stationshal ontstaat een visuele relatie tussen het middeneiland en het station. Dit vergroot niet alleen de oriëntatie, maar heeft ook een positief effect op de sociale veiligheid.

Commercie

Aan de westkant van het stationsgebouw levert het project één casco op voor NS, ten behoeve van een commerciële functie. De ruimte wordt verdeeld over de begane grond en niveau +1, waarbij het overgrote deel op de begane grond beschikbaar is. In lijn met de opgave voor het gehele stationsgebied om de sociale veiligheid te verbeteren, zal ook het commercieel casco voor het grootste deel voorzien worden van transparante wanden. Het commerciële casco wordt ontsloten via de stationshal, zodat niet alleen reizigers maar ook passanten en omwonenden gebruik kunnen maken van de commercie. Hiermee wordt de stationshal meer dan alleen een doorgangruimte voor reizigers, wat de (sociale) veiligheid ten goede komt.

Reisdomeinen

Grenzend aan het ontvangstdomein liggen de twee afzonderlijke reisdomeinen van trein en metro (met elk hun eigen OVCP-zones (OV-Chipkaart en Poortjes - zones)), slechts afgescheiden van het omgevingsdomein door glazen wanden (van ca. 1.80 meter hoog). Op die manier ontstaat een ruimtelijke eenheid van ontvangstdomein en reisdomeinen tot één grote hal. Dit versterkt de ruimtebeleving en maakt het oriënteren op zicht (wayfinding) mogelijk. Reizigers komen met stijgpunten ((rol)trap en lift) op het trein- of metroperron. Deze stijgpunten zijn in een rechte lijn vormgegeven, zodat er altijd een zichtrelatie is tussen +1 (perron) niveau en maaiveldniveau. Zie voor de stijgpuntconfiguratie bijlage A bij dit document.

Doorgang naar fietsenstalling

Tussen de beide reisdomeinen is vanuit de stationshal een doorgang naar de nieuwe in pandige fietsenstalling. De ruimtebeleving wordt verder versterkt doordat ook tussen de reisdomeinen en de fietsenstalling een grotendeels glazen wand komt. De gebouw- en objectgebonden technische ruimten worden verdeeld over de west- en oostkant van het gebouw ingepast.

2.2 Stationsgebouw - Fietsenstalling

Aan de zuidzijde van de nieuwe stationshal realiseert het project een nieuwe fietsenstalling. Deze fietsenstalling vormt een integraal onderdeel van het stationsgebouw. Naast een toegang voor OV-reizigers vanuit de stationshal, komen reizigers met hun fiets binnen in de zuidwesthoek van het stationsgebouw, waar een entreeportaal met beheerdersruimte en werkplaats zijn gesitueerd. Via het validatiesysteem van NS (de bikelane) krijgt de reiziger toegang tot de bewaakte stalling.

De fietsenstalling bestaat uit één bouwlaag en biedt ruimte voor circa 2.900 fietsparkeerplekken. De fietsenstalling wordt voorzien van transparante gevels om zichtrelaties met de stationsomgeving te creëren. Op die manier wordt de sociale veiligheid (zien en gezien worden) vergroot, en kan de reiziger zich op een natuurlijke manier oriënteren. De wand aan de oostzijde van de fietsenstalling heeft een 'raakvlak' met de daar gelegen ontwikkelkavel. Het stationsgebouw mag ontwikkeling van deze kavel niet onmogelijk maken.

Voor de oriëntatie van de fietsenrekken in de stalling is in nauwe afstemming met de beheerders van NS en ProRail gekozen voor een oost-westvariant. In het VO wordt deze variant nog verder geoptimaliseerd.

2.3 Middeneiland

In het midden van de keerlus ontstaat een gebied waar de reizigers veel ruimte krijgen om over te stappen tussen de verschillende modaliteiten, het zogenaamde middeneiland. De reisdomeinen van trein en metro (met elk hun eigen OVCP-zones) worden van de openbare ruimte afgescheiden door doorzichtige wanden. De definitieve vormgeving van de afscherming moet nog bepaald worden. Op het middeneiland bevinden zich nieuwe stijgpunten van de tramhaltes naar het trein- en metroperron. Op die manier wordt de transfercapaciteit van het eiland verder vergroot. Zie voor de stijgpuntconfiguratie bijlage A.

2.4 Tramkeerlus

Rijbaan en watergang

Voor het realiseren van de nieuwe tramkeerlus wordt de noordelijke rijbaan van de Lelylaan ter plaatse van het station in noordelijke richting verlegd. De watergang, ten noorden daarvan, wordt naar het noorden geschoven om ruimte te maken voor deze verlegde rijbaan. Het aantal rijstroken aan de zuidkant wordt teruggebracht van twee naar één rijstrook. De noordelijke rijbaan houdt twee stroken.

Traminfrastructuur

De nieuwe tramkeerlus, inclusief de halteplaatsen voor doorgaande en kerende trams, ligt tussen de verlegde rijbanen van de Lelylaan in. De halteplaatsen liggen aan de buitenzijde van de keerlus, grenzend aan rijbanen van de Lelylaan. De haltes zijn (netto) 62 meter lang, zodat er 2 trams achter elkaar kunnen stoppen. De keerlus heeft aan de oostzijde een enkele boog, en aan de westzijde een dubbele boog, zodat er kort gehalteerd kan worden.

2.5 P+R-terrein

Ten noorden van de Cornelis Lelylaan bevindt zich een P+R-terrein van NS. Het zuidelijk deel van dit terrein is nodig om de watergang en maaiveldstalling in noordelijke richting te verplaatsen, zodat ruimte ontstaat voor de inpassing van de tramkeerlus.

Voor het noordelijk deel van het terrein (grofweg ten noorden van het relaisstation) voert het projectteam een verkenning uit voor een nieuwe functie passend binnen de projectdoelstellingen. De invulling van dit terrein moet een aanvulling zijn op de rest van de nieuwe OV-knoop en een verbinding vormen tussen OV-knoop en directe omgeving. Het daadwerkelijk realiseren van deze nieuwe functie vormt (nog) geen onderdeel van de scope.

2.6 Openbare ruimte

De fietsinfrastructuur wordt gewijzigd en verbeterd. Aan de westzijde van het station ligt tussen de Cornelis Lelylaan en de Schipluidenlaan reeds een tweerichting fietspad, dat het project in noordelijke richting (tot aan Comeniusstraat) doortrekt. Logischerwijs wordt de ingang van de nieuwe fietsenstalling(en) langs deze hoofdroute gepositioneerd. De oostwest verbindingen blijven nagenoeg gelijk. Het Wally Moespad en de aansluitende oversteek over de Lelylaan komen te vervallen, maar daarvoor in de plaats wordt ter hoogte van de Willem Frogerstraat een nieuwe geregelde fietsoversteek gerealiseerd. Hiermee wordt de bestaande wijkverbinding tussen Jan Tooropstraat en de Koningin Wilhelminabuurt verbeterd.

Aan de noordzijde van de Cornelis Lelylaan worden de stijgpunten naar de trein en metro verwijderd, en zal de openbare ruimte rondom het Wally Moespad worden ingericht als parkzone en worden aangesloten op het Spoorpark ten noorden van de Jongkindstraat. De benodigde watercompensatie zal ook in dit gebied worden gerealiseerd. Door het opschuiven van de watergang schuift ook de daar gelegen fietsenstalling naar het noorden op. Deze wordt tevens vergroot ten opzichte van de huidige omvang.

De wens om de verblijfskwaliteit en sociale veiligheid van het gebied te verbeteren, vergt een integrale aanpak. Belangrijke elementen daarbij zijn een overkoepelend verlichtingsplan, waarin het verlichtingsniveau van de verschillende zones op elkaar is afgestemd, en een samenhangend beheerconvenant. Daarnaast is het van belang dat er bij de materiaalkeuze van station Lelylaan, en de verdere afwerking van projectdelen, wordt aangesloten bij de overige gebiedsontwikkeling die in het gebied plaatsvindt.

De openbare ruimte rond het stationsgebouw ten zuiden van de Lelylaan maakt deel uit van de gebiedsontwikkeling in opdracht van de directie Grond en Ontwikkeling (G&O) van de gemeente Amsterdam. De Opdrachtgever gaat met G&O in gesprek over mogelijke overdracht van de realisatie van de openbare ruimte rondom het station aan de directie V&OR van de gemeente Amsterdam.

2.7 Perronniveau

Om knelpunten ten aanzien van sociale veiligheid en perronveiligheid op te lossen heeft ProRail project VSAL gevraagd om ook het treinperron en de perronkap te vernieuwen. De werkzaamheden betreffen:

- Het vervangen van de bestaande betonnen schachten door een constructie die minder ruimte inneemt op het perron. Op maaiveld was deze ingreep reeds voorzien.
- Het vervangen van de overkapping door een kortere, nieuwe en duurzame kap, inclusief het vernieuwen van de installaties (verlichting en omroep). Leidend qua duurzaamheid is materiaalgebruik (verlagen MKI-waarde). Indien mogelijk kunnen zonnepanelen of een waterbuffer opgenomen worden.
- Vernieuwing van de perronvloer, dilataties en stationsoutillage op het treinperron.

Omdat het noordelijke stijgpunt naar metro komt te vervallen en de daar aanwezige lift wordt verplaatst naar het middeneiland, wijzigt ook de perronindeling van het metroperron. De daar aanwezige outillage wordt daarom ook gewijzigd, en waar nodig aangevuld.

Op het metroperron worden de vloercoating en dilataties, met schriklijnen en blindegeleidelijnen vernieuwd.

2.8 Duurzaamheid

In het ontwerpproces zijn al diverse keuzes gemaakt die resulteren in een 'duurzamer' station. Het is de wens van de projectpartners om het ontwerp nog duurzamer te maken. Dit betekent het volgende.

Ten behoeve van de **energie neutrale en schone stad**:

- wordt het station volledig elektrisch (dat wil zeggen: van het gas af);
- worden er zoveel mogelijk zonnepanelen geplaatst op het dak van het stationsgebouw, voor zover mogelijk gezien de eis van voldoende daglichttoetreding en een eventueel groen en klimaatadaptief dak;
- wordt het energieverbruik van het station verminderd door alleen een roltrap te maken op het middeneiland naar het metroperron;
- wordt voor de inzet van elektrisch materieel aangesloten bij het convenant 'Mobiele werktuigen', dat ook de gemeente Amsterdam ondertekend heeft. In lijn met het convenant worden in de bouwteamfase eisen geformuleerd aan de inzet van materieel passend bij de actuele ontwikkeling op dit thema.

Ten behoeve van de **circulaire stad**:

- wordt de loze duiker gehandhaafd als waterberging;
- wordt ontworpen volgens de 'circulaire ontwerpprincipes' (7 R-en), waarbij het VO van Arcadis als ondergrens geldt.

Ten behoeve van de **klimaatadaptieve stad**:

- wordt handhaving van de loze duiker als waterberging opgenomen in de scope;
- geldt het huidig ontwerp (met onder andere de daarin opgenomen Wadi's) als ondergrens voor klimaatadaptatie;
- wordt de mogelijkheid van een sedumdak op het stationsgebouw, en de duurzaamheidswinst daarvan, verder onderzocht.

Ten behoeve van de **biodiverse stad**:

- is het huidig ontwerp (met onder andere de groene invulling van de parkzone en waterberging ten oosten van het P+R-terrein) de ondergrens voor biodiversiteit.

En voor de **verdere uitwerking** van het ontwerp in een DO:

- wordt het VO met de reeds opgenomen duurzaamheidsmaatregelen bestempeld als ondergrens, waarbij het bouwteam de opgave krijgt om het ontwerp nog verder te verduurzamen.

Bijlage A Stijgpuntconfiguratie

