

Toetsing Stedenbouwkundig Programma van Eisen Stationseiland op sociale veiligheid

- eindrapportage -

Amsterdam, 14 september 2000

Rob van der Bijl
Tobias Woldendorp
m.m.v. Nicole Smits

Inhoudsopgave

1	Vooraf	3
2	Toetsingscriteria	4
3	Toets aan de hand van thema's uit het SPVE	5
3.1	Openbare ruimte	5
3.1.1	IJ-zijde (buiten)	5
3.1.2	IJ-zijde (binnen op maaiveld)	6
3.1.3	IJ-zijde binnen (relatie plusniveau/nulniveau)	7
3.1.4	IJ-zijde binnen (plusniveau)	8
3.1.5	Onderdoorgangen	8
3.1.6	Stationsplein	10
3.1.7	Waterprogramma	10
3.1.8	Verkeer algemeen	12
3.2	Bebouwing	13
3.3	Programma	13
4	Aanbevelingen	15
4.1	Conclusies	15
4.2	Punten van aanpassing in definitieve versie SPVE	15
	Bijlagen	
	Principe schetsjes	

1 Vooraf

Op 11 juli 2000 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen Kees van Ruyven en Sandra Thesing van het Projectbureau IJ-oeveren en Tobias Woldendorp, adviseur sociaal veilig ontwerpen van Van Dijk, van Soomeren en Partners (DSP). Insteek was de wens het SPVE van het Stationseiland, opgesteld door dRO en Benthem en Crouwel, te laten toetsen op aspecten van sociale veiligheid. Al eerder heeft DSP een quick scan gemaakt van twee varianten van het busstation. Nadien zijn er ook tussentijds adviezen aan de ontwerpers van dRO geweest, die hebben geresulteerd in aanpassingen in het ontwerp. Met beide leden van het Projectbureau IJ-oeveren is afgesproken een korte rapportage aan te leveren waarbij bij elk toetsmoment korte adviezen geleverd worden. Om het advies te ondersteunen is bij een paar onderdelen een principeschets toegevoegd. Genoemde rapportage ligt voor u.

Maatgevend is het volgende rapport:

- Concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen Stationseiland (SPVE) Projectgroep Zuidelijke IJ-oever; Juli 2000).

Als naslagwerk zijn de volgende rapportages gebruikt:

- Stationseiland, stedenbouwkundig ontwerp (Gemeente Amsterdam dRO\OTS\Benthem en Crouwel Architecten; december 1997);
- Stationseiland Amsterdam, Stedenbouwkundige studie door Benthem en Crouwel in opdracht van de gemeente Amsterdam en NS Vastgoed, besloten prijsvraag (maart 1999);
- Nulmeting Sociale Veiligheid Stationseiland Amsterdam (H.J. Korthals Altes en N. Smits van Van Dijk, Van Soomeren en Partners; mei 2000).

2 Toetsingscriteria

Bij het beoordelen van de plannen maakt DSP gebruik van de criteria op het gebied van sociaal veilig ontwerpen, zoals die in 1990 door Van der Voordt en Van Wegen zijn opgesteld (TU Delft 1990). DSP heeft de afgelopen tien jaar bij diverse onderzoeken en adviezen deze criteria gehanteerd en verder ontwikkeld. Dit heeft geresulteerd in een uitgebreide verzameling criteria, normen en praktische vuistregels. In de recente studie 'Rapportage Taakgroep sociale aspecten van veiligheid in ondergrondse bouwwerken' is deze verzameling als volgt samengevat:

- toegankelijkheid (in de ontsluitingsgebieden: oriëntatie);
- attractiviteit;
- zien en gezien worden;
- markering territoria (zonering).

Deze door DSP ontwikkelde toetsingscriteria lopen als een rode draad door de adviezen heen.

In het concept rapport SPVE Stationseiland wordt een aantal onderwerpen, waar het SPvE uitspraken over dient te doen, uiteengezet. Deze onderwerpen worden als leidraad voor veiligheidsanalyse en adviezen gebruikt. Daarnaast zullen de onderwerpen aangevuld worden met aspecten zoals die in de hoofdopzet van de Quick scan (december 1999) van de Nota van Uitgangspunten 1997 van het Stationseiland aan de orde zijn gesteld, teneinde dekkende adviezen te kunnen geven.

3 Toets aan de hand van thema's uit het SPVE

3.1 Openbare ruimte

3.1.1 IJ-zijde (buiten)

- In vergelijking met de Nota van Uitgangspunten uit 1997 is de lineaire openbare ruimte parallel aan het IJ verbeterd. Het fietspad ter hoogte van de tunnelbak is een stuk breder gedimensioneerd en de route is in zijn geheel een stuk overzichtelijker geworden. Ook de knik in het pad, ter hoogte van een belangrijke uitgang van het station is opgeheven. Daarmee is een potentiële verkeersonveilige situatie verdwenen. Doordat er meer ruimte is, is wel de kans aanwezig dat het als een erg lege kade wordt ervaren. In de huidige situatie is er nog enige geborgenheid door de iepenrij, die langs het IJ staat en het fietspad begeleid. Door de introductie van de overkapping is een laan niet meer mogelijk.
Advies: onderzoek of er in het nieuwe profiel mogelijkheden zijn om toch de bomen verder door te zetten langs de tunnelbak. Dit komt zowel het klimaat van de langzaamverkeers-verbinding als de uitstraling van de beide tunnelbakken ten goede.
- Het laden en lossen aan de noordzijde van het hoofdgebouw kan in de nieuwe situatie een knelpunt vormen, gezien de fietstunnel die hier gepland is. De tunneluitgang is gebaat bij een minimum aan kruisende bewegingen.
Advies: wanneer de drie mogelijkheden van Holland Railconsult onderzocht zijn is het noodzakelijk deze ook op sociale veiligheidsaspecten te toetsen.
- Waar de bussen omhoog gaan naar het busplatform en de auto's de tunnel ingaan, ontstaan aan weerszijden ongedefinieerde gebieden die, indien ze open zouden blijven, moeilijk te beheren zijn en uitnodigen tot ongeëigend gebruik door (door bijvoorbeeld junkies, prostituées en zwervers, maar ook baldadige jongeren). In het Concept SPVE wordt aangegeven dat de openbare ruimte met graniet bekleed gaat worden.
Advies: maak beide ruimten dicht, waarmee ze onttrokken worden aan de openbare ruimte. Idealiter worden de zijkanten aangelicht, bijvoorbeeld door lampen die achter een glazen bouwstenen wand zijn geplaatst. Referentie voor een mogelijke behandeling is de wijze waarop de onderbouw van het viaduct bij brug 485 door projectbureau IJ-tram is voorgesteld, alsmede de vernieuwing van station Muiderpoort.
- De wijze waarop de veerboten aansluiten op de overkapping is goed uitgewerkt. Vooral de transparantie, goede zichtlijnen en de ruimtelijkheid bieden goede vooruitzichten voor een prettig en veilig publiek domein.
- De kiss & ride lussen zijn ten opzichte van de kapconstructie zo gesitueerd, dat er gelegenheid is om droog te wachten. De symmetrische opzet is een sterke verbetering ten opzichte van de wijze waarop bij de Reizigersmachine 1997 het afzetten en ophalen van treinreizigers was gesitueerd. De verbetering geldt vooral de oostzijde. Ook ten opzichte van de stedenbouwkundige studie van maart 1999, waarbij de kiss & ride op een traject onder het busplatform is gelegen, is de nieuwe opzet een duidelijke verbetering.

- Ter hoogte van beide lussen ter ontsluiting van het platform is voorzien in truckdocks en containerruimten. Over de mogelijke (negatieve) uitstraling worden in het SPVE geen uitspraken gedaan.
Advies: opnemen van 3D schetsen in Definitieve SPVE, teneinde een beeld te krijgen van de mate van attractiviteit van dit deel van de gevel aan IJ-zijde. Algemeen valt hierover het volgende te zeggen:
 - Indien de ruimte voor de truckdocks géén onderdeel gaat uitmaken van een regulier langzaamverkeerscircuit, moet betreedbaarheid in het ontwerp tegengegaan worden om te voorkomen dat het een hangplek wordt of anderszins gelegenheid gaat geven tot onbedoeld gebruik.
 - Indien de openbare ruimte voor de truckdocks en containerruimten wel onderdeel gaat uitmaken van een regulier langzaamverkeerscircuit (zoals wij in het model upgrading in paragraaf 3.1.5 uiteenzetten) moeten de loop-en zichtlijnen van het langzaamverkeer niet gehinderd worden.

In beide gevallen moeten nissen in de rooilijn op maaiveld voorkomen worden en dient de gevel attractief vormgegeven te worden.

3.1.2 IJ-zijde (binnen op maaiveld)

- De 3D simulaties tonen een opengewerkte, ruime, centraal gelegen stationshal. In een eerder stadium heeft DSP geadviseerd deze hal centraal te leggen en niet asymmetrisch (westzijde), zoals in de Nota van Uitgangspunten te zien is. Deze symmetrie, die als concept voor het gehele SPVE een belangrijk uitgangspunt is geworden, komt de helderheid en de oriëntatie ten goede.
- De positionering van de inpandige bebouwing biedt, anders dan dat bij de Nota van Uitgangspunten het geval was, een open front naar het IJ, waardoor er riante doorzichten ontstaan. Dit is des te prettiger, omdat passagiers toch, hoe je het ook wendt of keert, een langer stuk 'ondergronds' moet lopen dan in de huidige situatie het geval is. Dat de hoogte van het plafond aan de IJ-zijde oploopt, zoals de doorsneden laten zien, is alleen maar prettig.
- In de huidige situatie is de heldere centrale ruimte dermate dichtgeslibd met verschillende soorten van detailhandel, dat het op tijd bereiken van een trein soms onmogelijk is. De op zich ruime hal gaat dan als 'remweg' werken.
Advies: blijf er alert op dat bij het uitwerken van het SPVE in de ruim ontworpen corridors gelegenheid blijft om een goede 'renweg' te bieden. Dat betekent dat er met de toekomstige exploitant in een convenant/contract geregeld moet worden dat de corridors niet dichtslibben met detailhandel.
- Bij de inpandige openbare ruimte bevindt zich aan de westkant van het station een doodlopende corridor. Zoals de geplande voorzieningen liggen, vormt deze corridor de facto geen onderdeel van het voetgangerscircuit. De wijze van weergave in het SPVE roept evenwel verwarring op.
Advies: geef op dezelfde wijze als dat aan de oostzijde gebeurt aan dat het hier geen publiek domein betreft, maar dat het een afgesloten corridor betreft.
- De hoogte van de fietstunnel is gehouden op 4.75 m. Afgezet tegen de breedte lijkt dat een adequate maat.

Advies: bij het normeren voor ondergrondse bouwwerken is de volgende ideale hoogte/breedte verhouding voor een veilig functionerend stelsel vastgesteld: 1:1,6. Zo zal deze 4.75 m. hoge corridor tenminste 7.60 m. breed moeten zijn.

- Een tweede belangrijke eis vanuit ondergronds bouwen, namelijk dat de hoofdrichting van het gangenstelsel 1.5 maal de maat van de nevingangen heeft, wordt hier gehaald.
Advies: de nevingang ten noorden van de inpandige fietsenstalling zou idealiter breder kunnen (referentie: de ten noorden hiervan gelegen nevingang).
- De stationshal onder het busplatform heeft een hoogte van 4.75 m. Om deze hoogte te verkrijgen is de vloerhoogte 0.90 meter lager. Dit hoogteverschil wordt met een hellingbaan opgevangen.
Advies: voorkom dat er op de hellingbaan grote verschillen in materialen voorkomen. Indien passagiers hard rennen om de train/bus te halen zijn geleidelijke overgangen in stroefheid wenselijk teneinde valpartijen op het hellende vlak te voorkomen.
- In eerdere studies kwam het punt van de afsluitbaarheid aan de orde. Ook hier willen we stilstaan bij de wenselijkheid dit aspect van de beheerbaarheid te regelen. Het is ongewenst de gehele hal in de nachtelijke uren open te houden, maar er moet tenminste één route open blijven.
Advies: de meest oostelijk gelegen corridor kan het best tijdens de nacht opgehouden worden. Dat heeft verschillende voordelen:
 - de route is eenvoudig afsluitbaar van de rest van de hal en goed te bewaken (vergelijk met de middenhal, daar heb je twee keer zoveel af te sluiten doorgangen naar passages);
 - de passage is gelegen aan een fietsenstalling. Hier kan nog overwogen worden deze stalling als nachtstalling te laten fungeren;
 - de passage sluit aan de IJ-zijde aan op een 'kiss and ride' plek annex taxi-standplaats;
 - de ponten zijn aan de achterzijde redelijk bereikbaar, maar optimalisering is geen noodzaak, daar de reizigers het grootste deel van de nacht geen gebruik van de pont kunnen maken.

3.1.3 IJ-zijde binnen (relatie plusniveau/nulniveau)

- In de ruime stationshal komt op een aantal plaatsen een stijgpunt naar het busplatform. Naast roltrappen moeten ook vaste trappen aanwezig zijn. Vaste trappen zijn noodzaak om bij stagnerende roltrappen doorstroming te garanderen. Dit is voor brand en bij calamiteiten een vereiste. Daarnaast is het missen van een trein of bus omdat 'de anderen' op de roltrappen niet meewerken vervelend. Dit werkt agressieverhogend, wat op zijn beurt gevoelens van onveiligheid kan oproepen bij reizigers. Daarnaast geeft stilstaan gelegenheid tot zakkenrollen.
Advies: neem minimaal één, maar liefst twee trap(pen) naar het busplatform in het definitieve Stedenbouwkundig Programma Van Eisen op.
- De stijpunten zijn goed gesitueerd in de hal; net uit de looplijn van de hoofdstroom, met voldoende opstelgelegenheid bij de lift en goed in het zicht (oriëntatie).

3.1.4 IJ-zijde binnen (plusniveau)

- Het is een enorme vooruitgang dat het platform van het busstation direct gekoppeld wordt aan NS-perron 15. Dit betekent een optimalisering van het ruimtegebruik in het algemeen, en in de nachtelijke uren in het bijzonder. Zo ontstaan goede condities voor overstappers van nachttreinen op nachtbussen. De looplijnen zijn minimaal gehouden, hetgeen een hoop overlast in de openbare ruimte kan voorkomen.
- De hoogte van de nok van het busstation overstijgt ruim de hoogte, zoals die in het PVE was gesteld. Daarmee zal de verblijfsruimte eerder als een buitenruimte opgevat worden dan als een ruimte waar aspecten van ondergronds bouwen een rol zouden spelen.

3.1.5 Onderdoorgangen

- Volgens de Space syntax-methode, zoals die voor het Oosterdokseiland is toegepast door het Urban Space Lab, is een aantal nieuwe bruggen bepaald aan de oostzijde van het stationseiland. De keuze's die gemaakt zijn lijken aannemelijk.

Oostertoegang

Een cruciaal punt van aandacht is de afwikkeling van de verkeersstromen bij de Oostertoegang. In de huidige situatie wordt er van fietsers verwacht dat zij gebruik maken van het tweezijdige fietspad aan de oostzijde. In de praktijk blijkt dat er veel fietsers illegaal op de busbaan aan de westzijde rijden.

In het SPVE wordt uitgegaan van gebruik van het tweezijdige fietspad. Dit zal in veel gevallen vanzelfsprekend geschieden, daar het een logische voortzetting van een route is. Zeker waar het de nieuwe Oosterdoksdam betreft. Dat is een perfecte route voor fietsverkeer komend vanaf het oostelijk deel van de Prins Hendrikkade/Gelderse kade gaande naar de Oostelijke Handelskade.

- De problemen komen vooral tot uitdrukking bij de logistiek van de verkeersafwikkeling van fietsverkeer komend vanuit de stad (voor de Nicolaaskerk langs, maar ook vanaf de Zeedijk en uit de Warmoestraat komend). Fietsers, die achter het centraal station willen zijn zullen niet snel eerst in oostelijke richting de 'verkeerde richting' op fietsen om dan weer, na de IJ-weg over gestoken te zijn, in westelijke richting terug te fietsen. Het ziet er naar uit dat illegale fietsers, maar ook voetgangers (in het ergste geval heroïneprostituées en junkies) geneigd zijn de niet voor langzaamverkeer bedoelde westzijde te gebruiken.

Advies: bekijk nog eens goed wat er aan gedaan kan worden om ongeëigend gebruik van de westzijde van de Oostertoegang tegen te gaan. Om de discussie te bevorderen hebben we twee uiterste opties uitgelicht om de sociale veiligheid te vergroten. Het gaat om upgradering en downgradering.

Upgradering: een route langs de westzijde van het water wordt gestimuleerd, omdat dit de meest logische verbinding met de IJ-zijde vormt. Onderzocht moet worden of :

- een dubbelzijdige fietsroute aangelegd kan worden in de 3.50 m. tussen trams en de wand;
- het fietspad aan de IJ-zijde het spoor kan volgen, de bustunnel en twee autoroutes op 0 niveau kan kruisen en vervolgens kan aantakken op de verzamelroute, die langs het IJ loopt.

Een groot voordeel zou zijn dat een moeilijk beheerbare strook, met onbestemde overhoeken een belangrijke transportfunctie kan krijgen.

- de IJ-tram gebundeld kan worden met de bussen op brug B11 (i.p.v. B10). Dat voorkomt een moeilijke kruising ter hoogte van het uiteinde van het viaduct, waar ook de LV-brug is gedacht. Een dergelijke suggestie moet afgestemd worden op de IJ-tram en tram 20, de cirkeltram, die doorgetrokken wordt naar de passagiersterminal.
- de onderdoorgang wordt zowel oost als west goed verlicht en in beide gevallen blijven de 'anti-faeces' luifels gehandhaafd.

Downgrading: het gebruik van een route aan de westzijde van het water moet tegengegaan worden. Bijvoorbeeld door:

- het toepassen van een materiaalsoort in de openbare ruimte, die onaantrekkelijk is om over te lopen, te liggen of te fietsen (bijvoorbeeld basaltkeien). Dit geldt ook voor de ruimte tussen de tramrails;
- het verwijderen van de luifels, die zijn aangebracht om verkeer te vrijwaren van faeces en urine, afkomstig vanuit uitgaande/binnenkomende treinen; door ze aan deze zijde weg te halen wordt de andere zijde aantrekkelijker om te fietsen en te lopen;
- het versmallen van de fysieke restruimte; in de doorsneden op pagina 25 staat een overruimte van 3.50 m. die gebruikt zal worden door langzaamverkeer. Een mogelijkheid zou zijn de wand onder een helling naar beneden te laten lopen tot vlak op de tramrails (zie principeschetsje in bijlage).
- dit deel van de onderdoorgang 's avonds spaarzaam te verlichten. De overzijde is wel aantrekkelijk verlicht teneinde de verkeersstromen in de avond gebundeld te krijgen.

In de bijlage is een principeschetsje opgenomen, waarop de denkrichting tot uitdrukking komt.

Westertoegang

Voor de Westertoegang zijn onveiligheidsgevoelens in de dagsituatie minder in het geding. Dit heeft te maken met de hoge concentratie aan verkeersdeelnemers die van deze toegang gebruik maken.

Veel langzaamverkeer van en naar Noord maakt hiervan gebruik, omdat de verbinding naar de stad, eerst over de brug over het Open Havenfront daarna onder de Prins Hendrikkade door, één van de betere verbindingen is met de binnenstad.

- Door de komst van de fietsroute 'door' het Centraal Station met veel kruisingsvrije vervolgroutes en een goede verbinding tussen stad en ponten zal hier veel langzaam verkeer in de avond (en nacht) langs gaan. Daarmee verliest met name de oostelijke zijde van de Westertoegang in de avondsituatie een deel van zijn betekenis en wordt er minder langzaamverkeer verwacht. Dit kan voor onveiligheidsgevoelens een 'goede' voedingsbodem zijn. Het is evident dat er voor het langzaamverkeer geen schijnveiligheid gewekt moet worden. *Advies:* het is wenselijk de aantrekkelijkheid van het oostelijk deel van de Westertoegang af te zwakken. D.w.z. door de wijze van verlichten/bewegwijzering moet duidelijk worden dat deze route in de avonduren niet de meest veilige route naar de stad is, maar dat de fietstunnel dat is. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door met een bepaald bestratingsmateriaal de gewenste route in-en uit te luiden.

- Daarnaast is het belangrijk dat de route aan de westelijke zijde van de Westertoegang weer wél een belangrijke toevoer kan zijn naar de westelijke binnenstad en de Jordaan, ook in de nachtelijke uren. Er is ook in de toekomst (Grote Stadshartlus, Westerdokseiland) veel (auto)verkeer te verwachten, met de daarmee gepaard gaande levendigheid.
Advies: het westelijke deel van de Westertoegang zou structureel veel beter verlicht moeten worden dan dat dit in de huidige situatie het geval is.
- Een verslechtering van de situatie is het verwijderen van de bebouwing op de hoek aan IJ-zijde zonder het toevoegen van een nieuw aantrekkelijk programma. Daarmee wordt de westhoek een dode hoek.
Advies: op deze flank zou echt programma moeten komen: het is hoe dan ook een punt, waar uitstraling verwacht wordt, een baken voor deze zijde van het station. In die zin liet de stedenbouwkundige studie, die Benthem en Crouwel in het kader van de besloten prijsvraag in 1999 heeft opgesteld, meer programma en dus meer levendigheid op deze moeilijke hoek zien.

3.1.6 Stationsplein

- Door het verwijderen van verschillende zware metro in/uitgangen en het vervangen door ijlere, alsmede de intentie het plein ook qua straatmeubilair en reclame op te schonen, kan een heldere openbare ruimte worden verkregen. Meer dan dat dit in de huidige situatie het geval is kan het ook een verblijfsplein zijn.
- Een sterke verbetering ten opzichte van de huidige situatie is de doorstroombaarheid van het plein. Geen van de drie reizigersstromen van en naar de centrale hal worden gefrustreerd door verkeer; de taxikeerlus is qua lengte sterk teruggebracht.
- Aan weerszijden van de hoofdentree zijn twee toegangen naar de Noord-Zuidlijn gecreëerd. In het SPVE is niet direct afleesbaar hoe dit zijn beslag in de openbare ruimte gaat krijgen. Doordat ze uit de looproute liggen zouden de daarachter gelegen ruimten uit kunnen nodigen tot ongewenst gebruik. Dit kunnen typisch potentiële hang- en pislekken voor junkies en zwervers worden en daardoor plekken, die door het publiek vermeden gaan worden.
Advies: neem in het definitieve versie van het SPVE meer gedetailleerde tekeningen van de situatie op, waar de ruimtelijke gevolgen duidelijk op tot uitdrukking komen.

3.1.7 Waterprogramma

IJzijde

Ten opzichte van De Reizigersmachine uit 1997 is het waterprogramma enigszins opgevijseld. Belangrijke vooruitgang is de symmetrie. Dit is van belang daar de logistiek verbeterd is en daarmee de oriëntatie. Door het doorzetten van de symmetrie gaat de kade ook meer bij het station horen dan dat dit in de huidige situatie het geval is.

Stadszijde

Wat opvalt is de vergroting van de waterpartij. Water wordt in Amsterdam een steeds belangrijker en erkende vorm van openbare ruimte. Vooral bij de afvaart van Holland International, ter hoogte van het Victoriahotel, is dit een opvallende verbetering van de condities voor de openbare ruimte:

- Er vindt een spreiding van bezoekers plaats: niet alle passagiers stappen op aan de noordzijde van het stationsplein. Ze worden eerst naar de overzijde van het water geleid. Dit is positief, omdat hierdoor het meest drukke punt van het stationsplein ontlast wordt.
- Daarnaast valt op, dat de ruimtelijkheid van de locatie verbetert door het plaatsen van de bomen. In de nieuwe situatie is er een heldere bomenrij aan de zijde van de bebouwing van de Prins Hendrikkade; daarmee wordt er meer samenhang verkregen tussen de drie waterpleinen en wordt het zicht op het station veel beter dan dat in de huidige situatie en in het plan Reizigersmachine het geval is.
- De opdeling waarbij de opstaphaltes voor watertaxi, museumboot, waterbus e.d. aan de stationszijde liggen en de rondvaartboten aan stadszijde is helder.
- Minder duidelijk is de positionering van de opstaplocatie van de rondvaart aan het IJ, ter hoogte van de Kramerbrug. Deze ligt vrij excentrisch, op een plek waar geen aansluiting op vervoltransport is. *Advies:* idealiter ligt de opstapplek centraal in het plangebied.
- De extra voetgangersbrug parallel aan de bundel tramlijnen is goed gekozen, zeker indien er een aantrekkelijke vervolgroute aan het water bij wordt opgenomen. In plaats van de watertrappen in de huidige situatie wordt op deze locatie een route langs de verdiepte kade voorgesteld. Deze route ter hoogte van de opstaplocaties kan overdag een interessante doorgaande route vormen. De watertrappen zijn in de toekomstige situatie niet meer mogelijk; zij zouden sterk onder een continuïteit te lijden hebben, daar het publiek bij het waterprogramma moet kunnen komen en op meerdere plaatsen de trappen zouden moeten kunnen doorsteken. *Advies:* in de avonden dient de verdiepte kade afgesloten te worden, omdat deze anders eenvoudig tot een 'non-plek' kan worden. Daarom is het creëren van een aantrekkelijke avondroute aan de zijde van de Nicolaaskerk, voor het Barbizonhotel langs, wenselijk. Deze route moet logisch aansluiten op andere routes. Het afgesloten deel dient als zodanig op afstand herkenbaar te zijn, zodat gebruikers niet eerst tot een hek lopen/fietsen om daarna weer terug te moeten gaan.
- De openbare ruimte is schaars en het aanbod aan waterkering is groot. *Advies:* om de openbare ruimte zo open mogelijk te houden is het wenselijk eventuele opstal bij de rederijen inpandig op de kade op te nemen. In de profielen zou hier nog aandacht voor moeten komen. Indien het losse elementen betreft zouden ze onder architectuur gebouwd moeten worden. Een mooi voorbeeld van een opvouwbare ambulante handel is het paviljoentje aan de rand van Het Park in Rotterdam (architect: Marianne van der Waals).

- Van de opstaplocaties (zie definitie bij kaart Waterprogramma) voor kano's, watertaxi's, roei-en motorboten moet de status duidelijk zijn. *Advies:* maak in het SPVE duidelijk of het openbare ruimte wordt of privé, waardoor de verantwoordelijkheid van betreffende exploitant(en) van meet af aan duidelijk is.

3.1.8 Verkeer algemeen

- Zwak punt blijft het aanbod aan taxi's. Waar in de eerdere studie nog drie verschillende taxistandplaatsen zijn opgenomen, spreekt het rapport zich slechts matig uit over de mogelijkheden voor taxibedrijven om zich bij het station op te stellen, terwijl taxi's niet weg te denken zijn uit de Reizigersmachine:
 - in de huidige tekst van het SPVE is de omschrijving van taxistandplaatsen feitelijk afwezig. Pas op pag 19 en 23 wordt beknopt iets over taxi's gezegd, maar zonder motivatie;
 - op de POR kaart (pag 4) ontbreekt de indicatie taxistandplaatsen op de legenda;
 - bij de overzichtstekening van het SPVE (tussen pagina 9 en 10) ontbreekt de indicatie taxistandplaats op de legenda. Voorts wordt er bij 6 kaartjes op pagina 12 over alle vervoersvormen nagedacht behalve over de ontsluiting voor taxi's;
 - bij de tekst van 3.3. Reizigersmachine (logistiek concept) ontbreekt de taxi; ook op het op pagina 12 afgebeelde kaartje is de taxi de grote ontbrekende factor.

Advies: integraal opnemen taxistandplaatsen en ontsluiting hiervan. Dit zou bij Stedenbouwkundige uitwerking (hoofdstuk 4) moeten komen.

Advies: vanuit sociale veiligheid zou onze voorkeur uitgaan naar het aanbieden van taxi's op meerdere plaatsen: zowel bij beide kiss & ride lussen aan IJ-zijde als aan de voorzijde, bij de verkorte taxilus. Maatgevend is dat gegarandeerd moet worden dat vanaf elke plek bezoekers zonder omwegen naar elke willekeurige plek in de stad vervoerd kunnen worden. De afwikkeling aan IJ-zijde levert momenteel nog vraagtekens op. Er moet op voorhand nagedacht worden over de vraag of een buitenlandse toerist, die een taxi pakt bij de westelijk gelegen kiss & ride lus, zonder al te omslachtige bewegingen bij de Passagiersterminal aan oostzijde komt of dat hij door bewegwijzering op geïnformeerd wordt dat hij een taxi bij de oostelijk gelegen kiss & ride lus moet nemen?

- Wat betreft de IJ-zijde: taxi's kunnen een belangrijke rol krijgen in de 24-uurs levendigheid van deze zijde van het station. Juist omdat op de flanken van het spoor geen ruimte over lijkt te blijven voor een programma met uitstraling is het aanbod van informeel toezicht een belangrijke factor. Omdat ook de nachttreinen aan de IJ-zijde aankomen (perron 15) en er overstapgelegenheden op nachtbussen is, vormt het drieluik bus/trein/taxi een hechte en bovenal compacte logistiek.
- De taxistandplaats aan de voorzijde, op de locatie van de verkorte lus, verliest in de nachtelijke uren aan belang indien de passagiersstromen via de oostelijke corridor op het Stationsplein komen. De standplaats ligt dan eigenlijk te ver uit de route van de vervoersstromen.

In die zin biedt de IJ-zijde qua logistiek in de nachtelijke uren meer voordelen. De standplaats op het Stationsplein lijkt vooral overdag levensvatbaar te zijn.

- De aansluitingen voor fietsers en voetgangers met de andere eilanden is over het algemeen verbeterd.
Advies: zoals bij het onderdeel Onderdoorgangen al is opgemerkt is er evenwel bij de Oostertoegang en in mindere mate bij de Westertoegang nog wel het nodige te verbeteren. Afstemming met de plannen voor het Oosterdokseiland luistert nauw.
- Goede vooruitzichten zijn er, ten opzichte van de Reizigersmachine, voor de gewijzigde vorm van de Oosterdoksdam: de haak is eruit en de zichtlijnen zijn sterk verbeterd. Daardoor kan een passant anticiperen op de te nemen route en bij onraad tijdig beslissen of hij/zij een alternatieve route wil nemen.

3.2 Bebouwing

Bij dit in het SPVE opgevoerde onderdeel worden in overleg met de opdrachtgever een beperkt aantal opmerkingen gemaakt. Er worden naar aanleiding van verschillende bebouwingsstudies voorkeuren uitgesproken (zie onder Programma).

- Restaurantjes op de kade: qua maat en schaal lijken de oost- en westflank goede opties om kleinschalige gastronomische activiteiten te ontwikkelen.
Indien er op de westflank dergelijke activiteiten komen is het onwenselijk dat er hoge kantoren komen, zoals model 'Intensivering' die laat zien.
- Stationsrestaurant: goede optie om een hoogwaardige wachtruimte met eet-en drinkvoorzieningen aan het IJ te maken voor bus en treinreizigers (referentie: kwaliteit van restaurantie 1e klas op perron 2). De hoogte van de voorziening laat voldoende ruimte over op het busplatform om geen gevoel van onbehagen te krijgen.

3.3 Programma

Op deze plaats is het goed enkele kanttekeningen te plaatsen, voor wat betreft de gevolgen voor sociale veiligheid, bij de naast het 'Stedenbouwkundig concept' opgevoerde modellen 'Optimalisering' en 'Intensivering'.

Bij het **Stedenbouwkundig Concept** wordt het pakketpostgebouw gesloopt en vindt terugbouw van de door Pierre Cuypers ontworpen oostvleugel plaats. Dit model laat zien dat er op het scharnierpunt naar de Oostertoegang een goede openbare ruimte kan ontstaan, waarbij de IJ-tram ruimte overlaat voor een riante voetgangerszone. Een tweede voordeel is de mogelijkheid een fietsenstalling op maaiveld te maken onder de sporen. In de huidige situatie op niveau -1 zijn er nare op- en afgangen, plekken uit het zicht van publieksstromen, waar veelvuldig geürineerd en gepoept wordt.

Bij het model **Optimalisering** wordt het pakketpostgebouw gerenoveerd. Hierdoor verdwijnt een aantal onoverzichtelijke nissen en hoeken, maar blijft er een veel kleinere ruimte voor het afwikkelen van voetgangersstromen over. Gelijkzeitig wordt ingezet op een verhoging van de aantrekkelijkheid/levendigheid door het opvijzelen van publieksfuncties. Ons inziens is dit te krap en te gevaarlijk in verband met de vele trambewegingen. In het ergste geval zullen er hekken e.d. moeten komen, elementen, die de kwaliteit van de openbare ruimte benadelen. Omdat vanuit het Projectbureau vooralsnog de voorkeur uitgaat naar het model Optimalisering zijn hieraan de volgende adviezen gekoppeld.

Advies: omdat bij de renovatie van het Pakketpostgebouw de openbare ruimte onder druk komt te staan is het wenselijk te onderzoeken hoe er meer openbare ruimte kan ontstaan:

- door een gedeelte van de oostelijk gerichte tramsporen over brug 11 (i.p.v. 10) te laten lopen bestaat de mogelijkheid meer ruimte te scheppen voor openbare ruimte ter hoogte van de entree naar de publieksfuncties.
- door de hellingbanen naar de fietsenstalling te laten verdwijnen ontstaat veel ruimte. Wij zien vooral soelaas in het inpandig opnemen van hellingbanen. Alleen dan kun je de winst in de openbare ruimte gecombineerd met het voorkomen van nonplekken behouden. Bij de keuze voor verticaal transport hoort een beperking: bij het OV voor-en natransport zijn er altijd pieken en dalen; bij fietsenstallingen is dit sterk voelbaar. Als een reiziger erg lang moet wachten op een lift of een fietscarroussel, dan treden snel irritaties op. De ervaringen met een fietscarroussel laten zien dat in winkelgebieden, waar van een gelijkmatige aan-en afvoer van fietsen sprake is, verticaal fietsentransport wél werkt, terwijl de ervaringen bij stationsomgevingen door die ongelijkmatige publieksstromen niet hoopgevend zijn (Bron: Discussie bij workshop Omgeving Amstelstation met Kees Peters van Holland Rail Consult).

Een probleem vormt de unheimische hoek die dreigt te ontstaan tussen het pakketpostgebouw en de westelijke zijde van de Oostertoegang.

Advies: maak de loze ruimte tussen de hoek van het gebouw en de ingang naar het viaduct dicht. Hoewel de modellen nog te weinig oplossingen op schaal laten zien, zijn er suggesties voor uitwerking:

- Optioneel zou zijn de helling, zoals die wordt voorgesteld bij model downgrading (bij paragraaf 3.1.5.), de hoek om door te zetten en aan te laten sluiten op de zijgevel van het Pakketpostgebouw. Daarmee ontstaat een stenige opgetilde ruimte, die geen schuilgelegenheid biedt. Een voorbeeld van een dergelijke hoekoplossing is te zien bij het fietstunneltje naar het Hortusplantsoen onder de Weesperstraat;
- Een andere optie zou zijn in de rooilijn een muur van glazen bouwstenen te maken, daar verlichting achter te maken en de hoek te ronden.

De voetgangersbrug op niveau 1, die uitgaat van een verbetering van de connectie met het Oosterdokseiland, lijkt ons een goede verbetering.

Advies: hier moet in een adequate afsluitbaarheid worden voorzien: het is ongewenst dat 's nachts vanaf het Oosterdokseiland gezworven wordt over de perrons.

4 Aanbevelingen

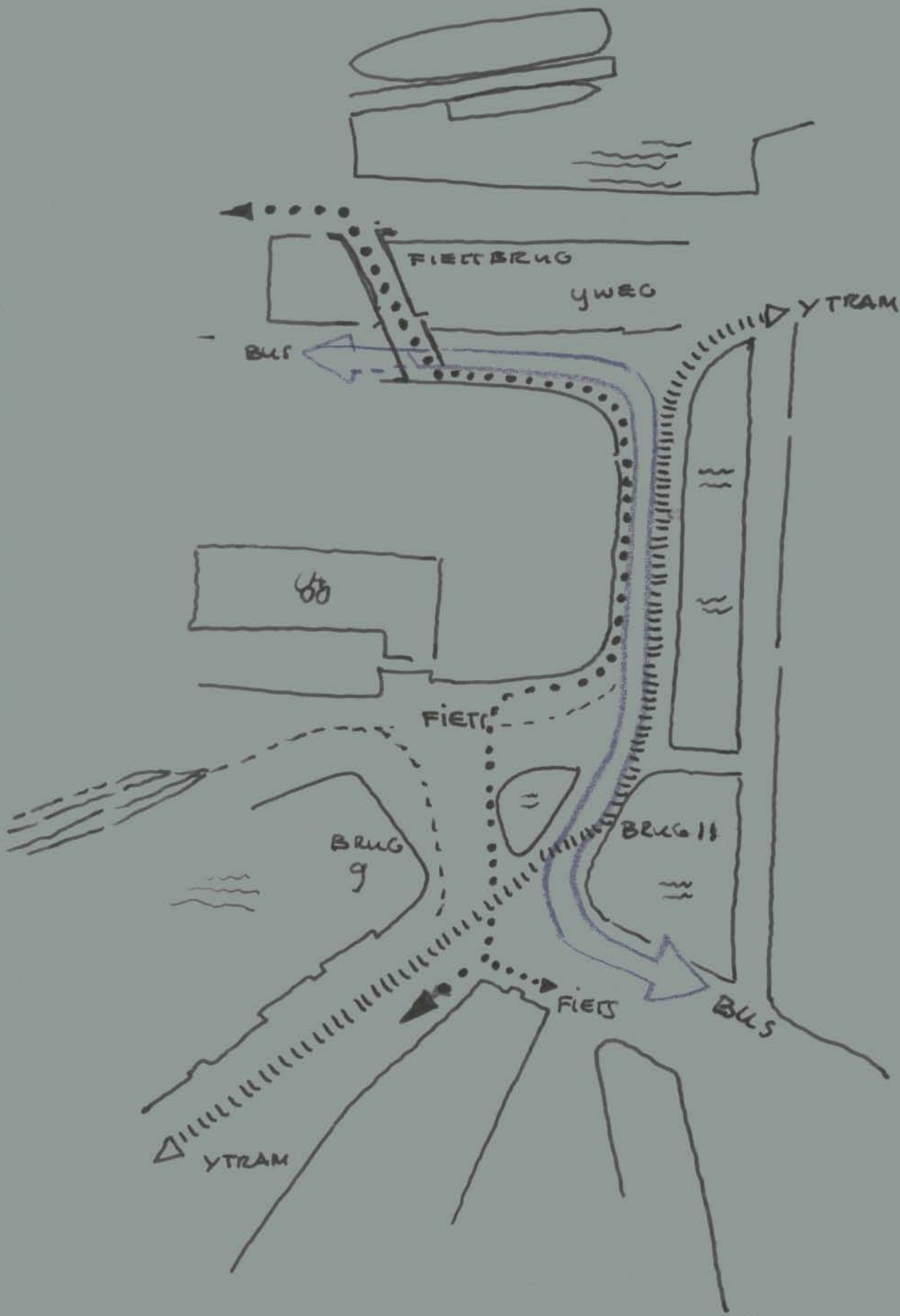
4.1 Conclusies

Het Concept SPVE laat ten opzichte van de Reizigersmachine 1997 een groot aantal verbeteringen zien. Vooral het klimaat aan de IJ-zijde is sterk verbeterd. Knelpunten worden vooral nog verwacht bij het gebrek aan programma op de flanken, zeker wanneer dit afgezet wordt tegen de schaarse openbare ruimte. Ook bij de onderdoorgangen Oostertoegang en Westertoegang zijn nog moeilijke punten te verwachten. In voorliggende rapportage worden suggesties ter verbetering aangereikt, waar ontwerpers op kunnen studeren.

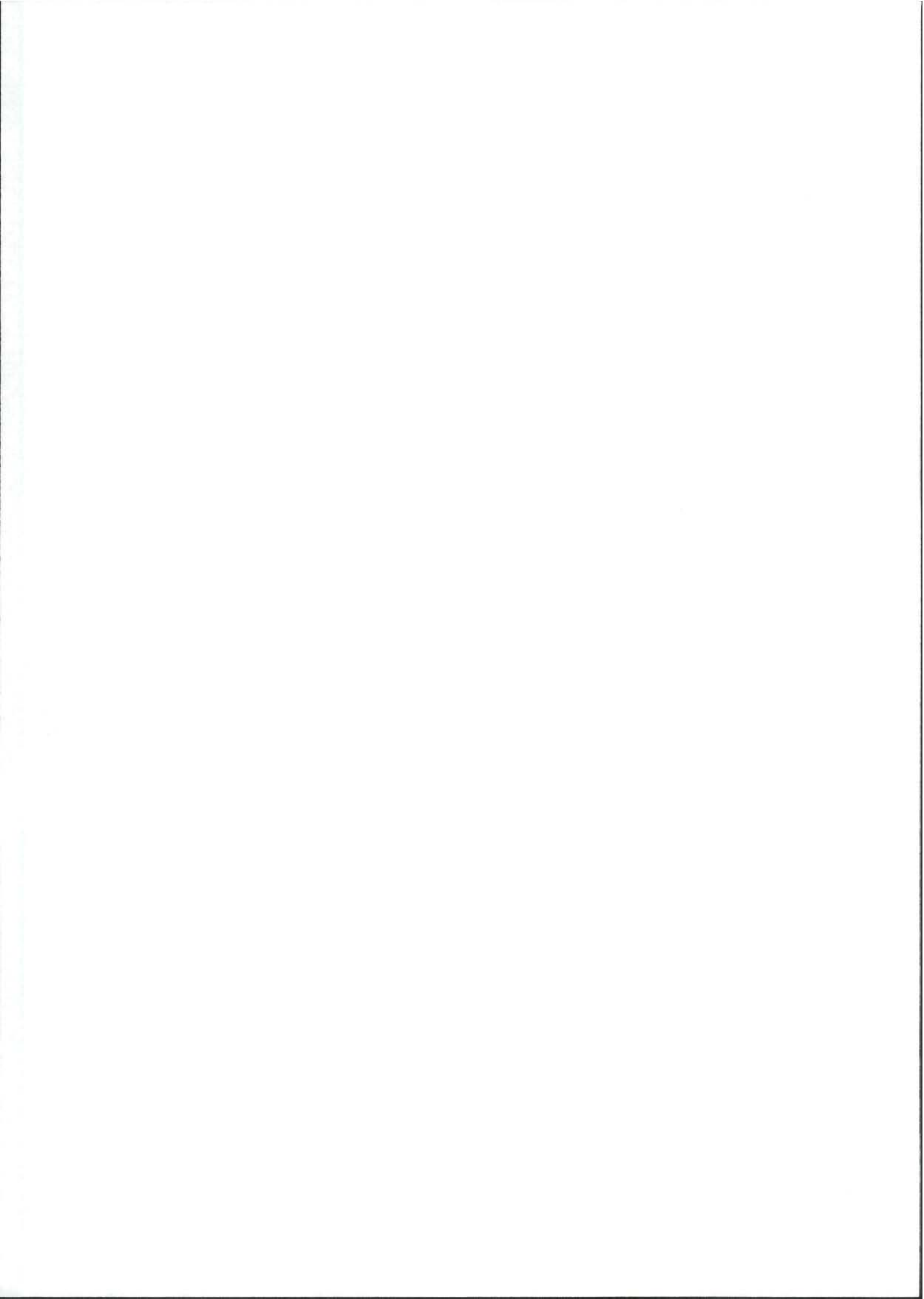
Ter aanscherping van het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen is een aantal suggesties gedaan. De volgende onderdelen zouden in het definitieve SPVE aangepast moeten worden om de aspecten van sociale veiligheid te kunnen blijven bewaken.

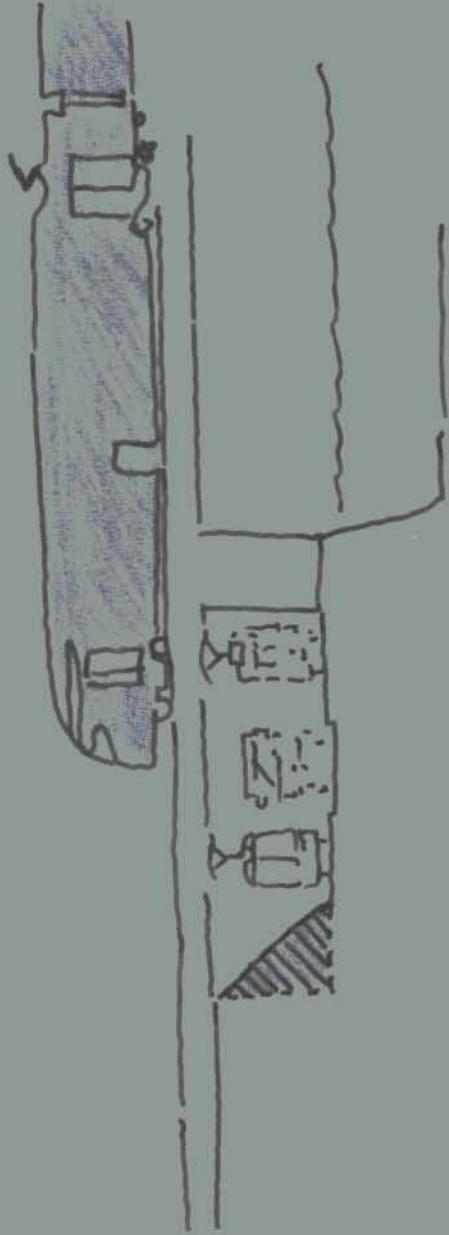
4.2 Punten van aanpassing in definitieve versie SPVE

- Maak de openbare ruimte onder de op/afritten dicht in plaats van met graniet te bekleden en open te houden. Daarmee worden deze potentiële non-plekken onttrokken aan de openbare ruimte.
- Opnemen van 3D schetsen van de gewenste attractiviteitswaarde van de truckdocks en containerruimten tegen het spoor op de flanken aan IJ-zijde.
- De ruim ontworpen corridors moeten gelegenheid blijven bieden om een goede 'renweg' te garanderen. Dat betekent dat er met de toekomstige exploitant in een convenant/contract geregeld moet worden dat de corridors niet dichtslibben met handel.
- Neem minimaal één, maar liefst twee vaste trap(pen) naar het busplatform op.
- Neem meer gedetailleerde tekeningen van het voorplein op, waarbij de verbinding met de Noord-Zuidlijn duidelijk wordt en waar de ruimtelijke gevolgen duidelijk op tot uitdrukking komen.
- Maak duidelijk of de kade met opstaplocaties (zie definitie bij kaart Waterprogramma) openbare ruimte wordt of privé, waardoor de verantwoordelijkheid van betreffende exploitant(en) van meet af aan duidelijk is.
- Integraal opnemen taxistandplaatsen en ontsluiting hiervan. Dit moet bij Stedenbouwkundige uitwerking (hoofdstuk 4) komen. Opname taxistandplaats als legendapunt bij verschillende kaartjes gewenst.
- Toon de uitwerking van de hoekoplossing bij de Oostertoegang bij het model Optimalisering.



PRINCIPESCHETS BEHUREND BIJ 'UPGRADING'





PRINCIPESCHETSJE BEHOOREND BIJ DOWNGRADING
OOSTERTOGANG (WESTZIJDE)