Visie Muiderpoortstation en omgeving
Concept 7 juli 2018

Analyse

Toename passagiers op Muiderpoort
Binnenkort zullen er op het oostelijke spoor zes sprinters stoppen in plaats van vier. Daarmee neemt het overstappend verkeer tussen het lokale OV en de trein vanzelfsprekend toe. Naar verwachting is de autonome groei van het aantal passagiers op Muiderpoortstation…. Daarnaast zal Met realisatie van verschillende grote ontwikkelingsgebieden aan de oostzijde van de stad (IJburg, Zeeburgereiland) zal de druk op het station ook toenemen. Muiderpoortstation een grotere rol moeten gaan spelen in het ontlasten van het Centraal Station. Door het verbeteren van het lokale verkeer (doortrekken bus of tramlijnen) naar Zeeburgereiland wordt dit ook gefaciliteerd. Het Muiderpoortstation, en ook de omgeving ervan, zijn niet uitgerust op een grote toestroom van reizigers.

Onvoldoende functioneren van station
(ontleend aan rapport Movares)Eind jaren ‘90 is station Amsterdam Muiderpoort grondig verbouwd en zijn de twee voetgangerstunnels die vanuit de historische stationshal naar de perrons liepen gesloten. De trap van het oostelijk stijgpunt heeft onvoldoende capaciteit (te smal) voor de verwachte groei in reizigersaantallen. De ontsluiting van de perrons vindt nu rechtstreeks vanaf de straat plaats vanuit de twee onderdoorgangen die het centraal gelegen stationsplein ontsluiten. De oude perrontunnels worden momenteel gebruikt als opslag voor de naastgelegen fiets- en servicewinkel. Tot slot staan de OVCPpoortjes op perronniveau. Dit zorgt voor onoverzichtelijke oriëntatie op het tunnelniveau en een onwenselijke situatie met betrekking tot de sociale veiligheid. Het station voldoet, kortom niet in zijn overstap functie.



Onderbenutting van het Stationsgebouw
Daarnaast is er sprake van een onderbenut stationsgebouw. De waarde van het stationsgebouw, als monument, staat niet in verhouding tot de functie die heeft: fietsenstalling en -reparatie.

(ontleend aan Waardestelling Steenhuis Meurs) Nu het stationsgebouw aan het Oosterspoorplein nietmeer als station in gebruik is, is het de uitdaging om de herkenbaarheid van het exterieur van het station te behouden en te versterken. Het is voor te stellen dat het interieur van het station in de toekomst weer een functie en/of betekenis krijgt voor de reiziger. Het stationsgebouw kan geactiveerd worden als centraal onderdeel langs de reizigersrouting en een (nieuw) gebruik van het stationgebouw is kansrijk. Hierbij is het niet noodzakelijk het stationsgebouw als station weer te activeren, maar het is wenselijk dat het gebouw weer een spil in het ensemble wordt.

De ruimtelijke en bouwkundige logica van het ontwerp (routing, lichtontwerp, ruimtelijkheid, detaillering) –al dan niet met een spoorgerelateerd of nieuw programma of een combinatie daarvan, kan sterk verbeterd worden.

Oosterspoorplein

Het Oosterspoorplein heeft positieve en negatieve kwaliteiten. De negatieve zaken zijn; Het gebrek aan orientatie die het biedt voor overstappende reizigers, het gebrek aan fietsparkeerplaatsen, de onoverzichtelijke situering ervan en het gebrek aan sociale controle. De positieve zaken zijn; de aangename maat van het plein en de relatieve rust die er heerst. De relatieve rust zal door toename van reizigers gaan afnemen, waarmee het risico bestaat dat dit een negatieve punt wordt. Het plein fungeert nu tevens als auto-toegang voor Tuinwijck. De inrichting is daar echter niet op gemaakt. De geleiding van het fiets- en autoverkeer is niet natuurlijk door de vele bochten die er zijn.



Gebrekkige relatie met Oostpoort

Tussen Muiderpoortstation en Oostpoort ligt een gebrekkige relatie. Dat heeft ten eerste met de opzet te maken van Oostpoort die naar binnen gekeerd is en waarbij de rug van het plan (aan de beschaduwde noordzijde) voelt als een achterkant. Het komt ook door het ontbreken van logische loop- en zichtlijnen vanaf het station naar het gebied. De stedenbouwkundige structuur van de twee wijken sluiten nauwelijks op elkaar aan. De aanloop door fietsers en voetgangers op het station, door de wijk, is onnatuurlijk. Terwijl de wijk wel door bezoekers van Oostpoort voor het parkeren gebruikt wordt. Qua functies vormt Tuinwijck een hiaat tussen het station met de reuring die dat met zich meebrengt enerzijds en het drukbezochte, sterk gemengde Oostpoort. Een dergelijke locatie verdient een veel dichter en gemengdere programma.

Onderbenut groen

De groene kwaliteiten van het plan zijn divers. Aan de randen langs het spoor zijn robuuste groene structuren gelegen waar waardevolle bomen in staan. Het talud van het spoor zelf is onderdeel van de stedelijke ecologische structuur. Het gebruik van de groene zones rondom het spoor is echter beperkt. Dat wil zeggen het ‘genot’ van dit groen minimaal; zowel als kijk- als gebruiks groen. Er zijn weinig woningen op georiënteerd en er liggen geen openbare functies in, zoals spelen. Ook liggen de hoofdroutes er voornamelijk om heen. Het groen dat zich in de wijk zelf bevindt, is juist versnipperd en heeft minder landschappelijke/ecologische kwaliteiten. Sommige behoren dat de kavel, als voortuinen. Daarnaast zijn er stukjes gazon, als deel van de openbare ruimte. Tezamen vergroenen ze het beeld van de wijk, maar elk individueel stukje heeft weinig verblijfs- of natuurlijke waarde. Door het groen te koppelen kunnen er robuustere structuren ontstaan die meer waarde heeft: qua ecologie, klimaatadaptatie, gebruiksfunctie en landschap.



Ambities

De ambities voor het Muiderpoortstation sluitrn aan bij de algemene ambities van de gemeente Amsterdam zoals deze zijn vastgelegd in het huidige beleid en in het coalitieakkoord; verduurzaming en behoud van het sociale karakter. De ambities voor het Muiderpoortstation worden hieronder toegelicht.

Een toekomst in een groeiende stad

De stad groeit en het verkeer naar het Muiderpoortstation ook. Deze ambitie betreft het toekomstbestendig maken van het station en de wijk in een veranderende omgeving. Dat werkt twee kanten op. Enerzijds past het in de gedachte van Transit Oriented Development dat rondom OV-knooppunten de functiemenging en verdichting plaatsvindt. Dit uitgangspunt is ingegeven vanuit een duurzaamheidsoogmerk. Het realiseren van functies en woningen nabij een OV-knooppunt minimaliseert het aantal bewegingen per auto en vergroot het gebruik van het OV. Anderzijds gaat het erom de omgeving van het station aan te passen op de toenemende drukte op het station. Een toename van bewegingen vragen een robuustere inrichting, een ander aanbod aan functies en andere relatie tussen het openbare en private domein. Kortom het station zal worden ingericht om meer passagiers te kunnen verwerken, het plein en tunnels meer ingericht om de overstap te faciliteren en de wijk ingericht om als stationsomgeving te functioneren.

Duurzame gebiedstransformatie

In een tijd dat de Amsterdamse bouwopgave samenvalt met de transitie naar een duurzame samenleving zal een gebiedstransformatie als die rondom Muiderpoortstation aangegrepen moeten worden om de gemeentelijke duurzaamheidsambities dichterbij te brengen. Het gemeentelijk beleid is recentelijk aangescherpt (EPC, aardgasvrij, rainproof) en zal naar verwachting verder worden aangescherpt. Een grootschalige gebiedsontwikkeling als deze zal op het vlak van duurzaamheid in de planvorming voorop moeten lopen om bij de realisatie niet achterhaald te zijn. De binnenstedelijke ligging vormt daarenboven een extra uitdaging voor het realiseren van duurzaamheidsmaatregelen. Het voorstel is om van Muiderpoort een landelijke koploper te maken in duurzame (binnenstedelijke) gebiedstransformatie.
Voorstel ambitieniveau duurzaamheid:

- Het gebied is volledig energieneutraal (en uiteraard aardgasvrij)
- Sloopmateriaal uit bebouwing en openbare ruimte worden in de wijk hergebruikt
- Nieuwe bebouwing is flexibel, aanpasbaar en/of de materialen zijn herbruikbaar
- Het gebied is klimaatadaptief en waterrobuust
- Het gebied is autovrij en stimuleert beweging



Verdichting, verkleuring en vergroening

Zoals gezegd passen verdichting en functiemenging (‘verkleuring’) in een locatie als deze bij een verdichtende stad. Daarnaast is er behoefte aan meer groen in een dergelijke stad en is het bestaande groen het waard om gekoesterd te worden. Verdichting en vergroening lijken in eerste instantie tegenstrijdig maar zijn wel degelijk verenigbaar. In een wijk als Tuinwijck met grondgebonden laagbouw is het oppervlak van de bebouwing en van verharding in tuinen en openbare ruimte relatief groot ten opzichte van het aantal woningen. Vervanging van de woningvoorraad of een deel ervan door gestapelde bouw maakt meer ruimte voor openbaar groen. In de gestapelde bouw kunnen bovendien meer woningen gemaakt worden dan in de rijtjeswoningen. Voorstel is om in te zetten op minstens verdubbeling van zowel aantal woningen als de hoeveelheid openbaar groen. Op de begane grond is ruimte voor andere functies. Gezien de ligging nabij drukke winkelgebieden en -straten zijn commerciële voorziening minder kansrijke en wordt eerder gedacht aan kantoren, kleinschalige bedrijvigheid, maatschappelijke en recreatieve voorzieningen.



Een plek voor oude en nieuwe bewoners

De wijk is geliefd bij bewoners, en dat is te begrijpen. De wijk bevat veel groen en relatief ruime woningen. En dat midden in de stad. Rederlijkerwijs wordt bewoners de mogelijkheid geboden te blijven wonen in hun geliefde wijk. Dat komt de continuïteit en buurtbinding ook ten goede. Dat betekent niet dat de woningvoorraad hetzelfde blijft en er geen plek is voor inmenging. De inmenging van nieuwe bewoners komt ten goede van de diversiteit en vitaliteit van de buurt. De ambitie is de genoemde kwaliteiten te delen met meer en nieuwe bewoners en gebruikers. De intentie is dus dat nieuwe bewoners terug kunnen komen in een nieuwe of gerenoveerde woning in de wijk na de transformatie maar dat daarnaast plek wordt geboden aan nieuwe bewoners. Ervan uitgaangde dat er wordt ingezet op verdubbeling, komt er op elke woning die bestemd is voor bestaande bewoners één woning voor een nieuwe bewoner of nieuw gezin.

Interventies

Muiderpoortstation
De ontwikkeling van het stationsgebouw kent twee doelstellingen; het verbeteren van van de transferfunctie en het terugbrengen van het monumentale gebouw aan het publieke domein. Dit kan globaal op twee manieren; het ontwikkelen van het gebouw met een stationsfunctie en het ontwikkelen met een andere publieksgerichte functie.

Ontwikkelen met stationsfunctie
Het station krijgt zijn oude functie weer terug als distributeur van overstappend verkeer. De bestaande hal wordt opengemaakt (zowel aan zijde Wijttenbachstraat als Oostspoorplein). en vormt zo veel mogelijk het centrale punt van waaruit het de overstappers vanaf het lokale OV de treinverkeer kunnen bereiken. De mogelijkheid om daarbij weer de oude tunnels open te maken moet onderzocht worden maar moet het openstellen van de hal niet belemmeren. Het slagen van deze opzet is sterk afhankelijk van twee factoren:

- de bouwkundige mogelijkheden van het gebouw in relatie tot de actuele functionele eisen van de overstapfunctie (Prorail)
- de toekomstige ligging van tram- en bushaltes en looplijnen van overstappers. (De hal krijgt pas een centrale functie als de kortste looplijnen voor overstappers door het gebouw lopen)

Er kan gedacht worden aan het uitbreiden van het station door aan de pleinzijde een uitbouw te maken die de viaducten verbindt met het gebouw waardoor het overstappen binnen een gebouw kan plaatsvinden.

Ontwikkelen met publieksfunctie
Het stationsgebouw krijgt een semi-openbare functie. De bestaande hal wordt opengemaakt en vormt het hart van een complex met een programma dat gedeeltelijk publiek is (hotel / horeca bijvoorbeeld). Via de hal worden bovengelegen en naastgelegen functies bereikt. Zowel aan zijde Wijttenbachstraat als Oostspoorplein komt een aantrekkelijke entree. De hal gaat daardoor ook functioneren als doorwaadbaar publiek domein. Onderzocht kan worden waar en hoe het station uitgebreid kan worden met nieuwbouw, indien nodig; bijvoorbeeld door het overbouwen van het viaduct tussen de sporen.

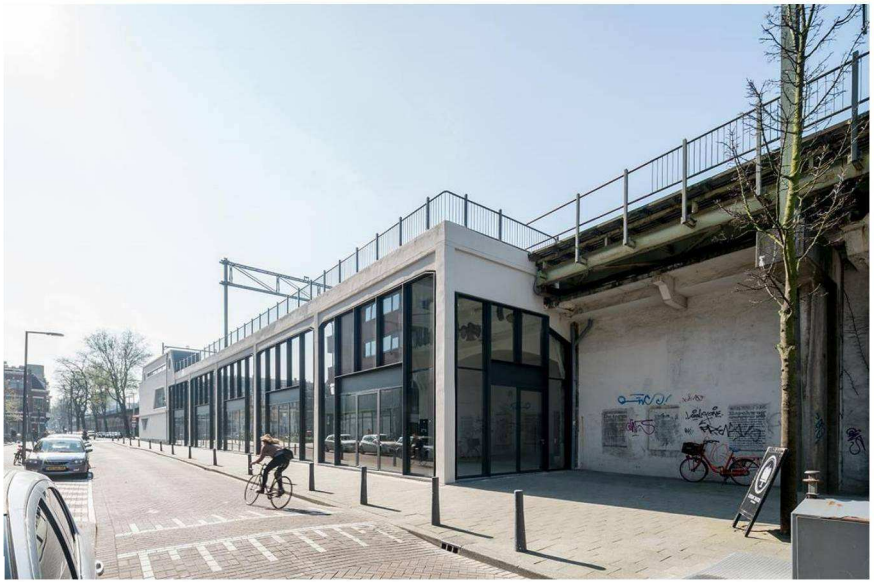


Oosterspoorplein
Het Oosterspoorplein krijgt een stedelijke betekenis, niet in de laatste plaats omdat het overstappend verkeer vanuit de ontwikkelingsgebieden aan de oostzijde van de stad is toegenomen. Bij de groei van de stad, het vergroten van de connectiviteit tussen de buurten en de toegenomen betekenis van het Muiderpoortstation hoort dat het Oostspoorplein een stadsplein wordt. Op het Oosterspoorplein worden infrastructurele verbeteringen en bouwkundige toevoegingen gedaan. De autoverbinding verdwijnt, de fietsroutes langs de taluds krijgen een logischer vervolg, het fietsparkeren wordt ondergronds opgelost en de looproutes in de viaducten worden aantrekkelijker gemaakt. Er komt een vierde gevelwand aan het plein in de vorm van een gebouw langs het oostelijk spoor zodat de blinde muur een actieve gevel wordt. De inrichting van

het plein faciliteert de functie van het station en de doorloop naar omgevende stadswijken, vooral Oostpoort.







Station Bergweg Rotterdam

Mirror centre
Voor het Mirror centre bestaan verschillende opties. Zowel renoveren, als transformeren, als sloop-nieuwbouw zijn denkbaar. In elk geval zal de ingreep moeten leiden tot een meer naar buiten gericht gebouw die een bijdrage levert aan de levendigheid van het Oosterspoorplein. Belangrijk daarbij is dat een publieksgerichte functie op de begane grond aan het plein wordt gesitueerd. In het geval van sloop ligt het voor de hand om het nieuwe gebouw zodanig te positioneren dat er een zichtrelatie ontstaat tussen het Muiderpoortstation en Oostpoort.

Tuinwijck
Tuinwijck wordt getransformeerd en verdicht. Afgezien van de reeds geprogrammeerde renovatie van het jaren 30 -blok aan het Linnaeusplantsoen, wordt de wijk grotendeels gesloopt. De zuidelijke, jaren 50 -blokken worden gesloopt. Flinke verdichting is daardoor mogelijk. Ook kan, naast toevoeging van woningen, ook een transformatie van structuur en stadsmilieu plaatsvinden. Er kan een nieuwe straat gemaakt worden die Muiderpoort en Oostpoort verbindt, niet alleen fysiek maar ook qua sfeer, door begeleiding met actieve plinten. Gedacht wordt aan een open structuur van kleine appartementenblokken die als het ware op een groen ‘tapijt’ staan, vergelijkbaar met Funen of GWL-terrein. De tapijt is een continue groene openbare ruimte zonder barrières en auto verkeer. Parkeervoorzieningen (indien nodig, naast parkeergarage Oostpoort) kunnen onder de blokken aan de Polderweg gemaakt worden.

