Gemeente Amsterdam



Gebiedsvisie

Muiderpoortstation en omgeving

Concept november 2018


aanpassen

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Voorgeschiedenis 6

2. Beleid 8
- Structuurvisie Amsterdam 2040 8
- Ruimte voor de Economie van Morgen/Koers 2025 9
- Stad in Balans 9
- Hoogbouwvisie 9
- Overnachtingsbeleid 10
- Horecanota Stadsdeel Oost 10
- Detailhandelsbeleid 2018-2022 10
- Wonen 10
- Kantorenstrategie 2017 10
- Bestemmingsplan 11
- Bewegende stad 12
- Openbare ruimte: Puccini Rood 12
- Nota Parkeernormen Auto 2017 12
- Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018) 12
- Agenda Groen 13
- Ecologische Visie 13
- Agenda Duurzaamheid 13
- Amsterdam Rainproof 13
- Natuurinclusief bouwen 13

3. Analyse 14

3.1 Historie xx

3.2 Omgeving 14
- Gebiedstypering 14
- Ouderdom bebouwing 14
- Corporatiebezit 14
- Functies 15
- Winkelgebieden en stadstraten 15
- Ontwikkelingen xx
- Prijsontwikkeling 16
- Werkgelegenheid 16
- Vrije tijd 16
- Ontwikkelingslocaties Amsterdam 17
- Openbaar Vervoer xx
- Auto 22
- Fiets xx
- Voetgangers 27
- Groen 28
- Ecologische structuur 29
- Water 30
- Bodem 30
- Geluid 30
- Cultuurhistorie 31
- Archeologie 31

3.3 Het stationcomplex 32
- Station en plein 32
- Cultuurhistorische waarden 34
- Bouwhistorische waardering 36

3.3 Conclusie analyse 38

4. Ambitie en visie **42**

4.1 Visie algemeen 42

4.2 Programma 46

4.3 Ruimte 48

4.4 Duurzaamheid 50

5.Ruimtelijke strategie **52**

5.1 Toelichting strategie 52

5.2 Fase 1 - Raamwerk 54
- Interventie 1: Muiderpoortstation publiek gebouw 56
- Interventie 2: Stationsentrees 57
- Interventie 3: Perronopgangen en tunnels 57
- Interventie 4: Inrichting plein en aanlooproutes 58
- Interventie 5: Vierde gevel aan het plein 58
- Interventie 6: Mirror Centre 59
- Interventie 7: Ondergronds fietsparkeren 59
- Interventie 8: Loper naar Oostpoort 60
- Interventie 9: Fietsroute Watergraafsmeer 60
- Interventie 10: Auto ontsluiting Tuinwijck 61
- Interventie 11: Aanpak taluds 62
- Interventie 12: Bebouwing Linnaeusplantsoen 62
- Interventie 13: Paviljoen trafo 62

5.2 Fase 2 - Scenario groenstedelijk 64

5.2 Fase 2 - Scenario hoogstedelijk 68

Bijlagen

Station Muiderpoort, cultuurhistorische verkenning en waardestelling, Steenhuis Meurs, februari 2016

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Muiderpoortstation was tot voor kort vooral een station dat de omliggende buurten bediende. De afgelopen tien jaar is het aantal reizigers van dit station echter flink gestegen. Een van de oorzaken is de opwaarderding die de woonomgeving heeft ondergaan, met name ain de Indische buurt. De komende jaren zal de rol van dit station voor de stad nog meer toenemen en boven buurtniveau uitstijgen door de ontwikkeling van Cruquius, Sluisbuurt en IJburg 2e fase (totaal 17.200 woningen). Het stedelijk OV- en fietsnetwerk zal vanuit deze gebieden via nieuwe en snellere verbindingen een betere aansluiting krijgen op het Muiderpoortstation, waardoor de ontsluitingswaarde van het station verbetert.

Het Oostspoorplein is in de structuurvisie aangewezen als stadsplein en vormt daarmee een cruciale plek voor het ontwikkelen van het centrummilieu richting Flevopark. Om het plein tot een prettige ontmoetings- en verblijfsplek te maken zou er meer interactie plaatsvinden tussen plein en bebouwing moeten komen en het plein zodanig heringericht worden zodat het overzichtelijk en veilig wordt. Het verkrijgen van een eigen identiteit is prioriteit voor het functioneren van het station en voor de omliggende buurten. Nu is het plein door de vele fietsen en infrastructuur onaantrekkelijk.

NSstations, Lloyd Hotel en de Culturele Ambassade hebben in 2016 het initiatief voor Hotel Holland bij station Muiderpoort genomen. In dit initiatief staat de herontwikkeling van het monumentale stationsgebouw aan het Oosterspoorplein centraal. De herontwikkeling van het monumentale pand kan als vliegwiel dienen voor de rest van de, door reizigers laag gewaardeerde, stationsomgeving. Het belang van de NS ligt met name in het herbestemmen en activeren van stationsgebouwen en het creëren van een prettige stationsomgeving.

Het initiatief vormt een aanleiding om integraal en gezamenlijk te kijken naar de vele opgaven die spelen op en rond station Muiderpoort. Dit wordt nog eens versterkt door het feit dat het Oostspoorplein en het talud langs het Linneausplantsoen in eigendom is van NS Vastgoed BV. Daarnaast kunnen in een plan voor inpassing van het hotel direct ook andere opgaven voor deze locatie landen zoals het beter verbinden van de drie wijken, het herinrichten van het stationsplein en het verhogen van het comfort van reizigers en bezoekers van het station door plein, perrons, entrees, onderdoorgangen en opgangen te verbeteren. In 2018 wordt door het ministerie I&M, in opdracht van gemeente Amsterdam, ProRail en Stadsregio, geïnvesteerd in fietsparkeren. Dit is ook een aanleiding voor het gebied om integrale visie te maken en fietsparkeren op een duurzame manier inpasbaar te maken.

Een integrale visie is noodzakelijk om de vele opgaven die spelen te kunnen koppelen, werk met werk te kunnen maken en om het initiatief op zijn merites te kunnen beoordelen. Doordat NS Vastgoed BV het grootste deel van de grond in de openbare ruimte bezit heeft en de gemeente Amsterdam verantwoordelijk is voor de veiligheid en het beheer van de openbare ruimte is het logisch om gezamenlijk met de NS opdrachtgever te zijn voor de integrale visie.

Om dit zorgvuldig te kunnen doen is er een Principebesluit volgens Plaberum noodzakelijk. Met het opstellen van een integrale gebiedsvisie wordt gezamenlijk toegewerkt naar een Principebesluit ten aanzien van de start van de gebiedsontwikkeling van Muiderpoortstation en omgeving. De gebiedsvisie is daarom ook onderdeel van de deze principe nota en wordt integraal als bijlage bijgevoegd.



1.2 Voorgeschiedenis

In het voorjaar van 2015 hebben de initiatiefnemers (NS en Lloyd Hotels) de eerste gesprekken gevoerd met de gemeente. Op een informatieavond met de buurt op 28 september 2015 hebben de initiatiefnemers het concept uitgelegd en is een eerste ruimtelijke verkenning van de nieuwbouw van het hotel getoond. Eén van de belangrijkste afspraken is dat de buurt actief betrokken wordt bij de planvorming.

In februari 2016 is in opdracht van NS-stations een cultuurhistorische verkenning en waardestelling door bureau Steenhuis Meurs opgesteld. De conclusies hieruit bieden goede aanknopingspunten voor de integrale gebiedsvisie.

Op 25 mei 2016 heeft een 2e informatiebijeenkomst over het initiatief plaatsgevonden. De initiatiefnemers hebben aan de buurt gepresenteerd waar zij hun plannen hebben aangepast.

In het BO Spoor van 5 oktober 2015 is door NS Stations het initiatief voor Hotel Holland bij station Muiderpoort gepresenteerd. In dit overleg zijn bestuurders akkoord gegaan met het gevraagde besluit om in december 2016 een integraal advies op te leveren met betrekking tot de planvorming voor Muiderpoort en omgeving.

In november 2016 is een integraal gemeentelijk advies geleverd, waarvoor door Ruimte en Duurzaamheid een stedenbouwkundige quick-scan is gehouden. Daarin wordt geconcludeerd dat een hotel een zeer waardevolle nieuwe impuls kan geven aan het Muiderpoortstation en kan bijdragen aan een betekenisvolle programmering maar dat er bezwaren tegen de afmeting en de locatie van het hotelinitiatief.

In het college is op 13 december 2016 besloten akkoord te gaan met de Overnachtingsbeleidkaart waarop Muiderpoort aangeduid staat als “nee, tenzij”. Een bevestiging van het akkoord op bovenstaande beslispunten is gewenst om werkzaamheden in gang te zetten met de initiatiefnemers

In januari 2017 is door wethouder Litjens en wethouder Van der Burg akkoord gegaan met het opstellen van een integrale gebiedsvisie voor Muiderpoortstation en omgeving. Het opstellen van de integrale gebiedsvisie zal plaatsvinden in gezamenlijk opdrachtgeverschap met NS Stations en Lloyd’s hotel BV.

Op 27 maart 2017 is in het Bestuurlijk Overleg Spoor door NS Stations en gemeente Amsterdam ingestemd met het starten van het opstellen van de integrale gebiedsvisie.

2. Beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040
Het Muiderpoortstation en omgeving is in de structuurvisie benoemd als specifieke opgave en als potentieel stadsplein. Stadsstraten en -pleinen zijn in het algemeen de ruimere, drukkere straten en pleinen in of tussen buurten. Het zijn de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes bij uitstek. Het zijn visitekaartjes van de stad. Ze hebben nagenoeg altijd een belangrijke winkel- of horecafunctie. Meestal hebben ze een belangrijke verkeersgeleidende functie.

De verbetering en ontwikkeling van stadsstraten en -pleinen speelt een belangrijke rol bij de uitrol van het centrummilieu. Via stadsstraten en -pleinen kan de behoefte aan centrumstedelijke milieus gekanaliseerd worden aangeboden: hierin moet de fijnmazige functiemix worden gerealiseerd waardoor de rustige woonmilieus van de noodzakelijke stedelijkheid 'om de hoek' worden voorzien.
De potentiële stadsstraten en -pleinen waren in het oorspronkelijke ontwerp bedoeld als verkeersgeleidende en/of winkelstraat, maar zijn deze functie gaandeweg kwijt geraakt. Door hun gunstige ligging zouden deze straten (opnieuw) als zodanig kunnen gaan functioneren. Tot deze categorie behoort ook de directe omgeving van een aantal NS-stations, zoals Muiderpoort, Amstel, Lelylaan, en Sloterdijk. De ingrepen die moeten leiden tot een succesvolle stadsstraat of succesvol stadsplein zijn hier aanzienlijk groter dan bij de stadsstraten en -pleinen in ontwikkeling.

Stadsstraten (of -pleinen) hebben een verkeersgeleidende en verblijfsfunctie. Dat heeft tot gevolg dat de kwaliteit van een stadsstraat een kwetsbaar evenwicht is tussen voorzieningen, aankleding als groen, breedte van trottoirs, en de aanwezigheid van verkeersmodaliteiten. In sommige stadsstraten vraagt dit een herbezinning op het primaat van de verschillende soorten verkeer in stadsstraten. Net zoals de kwaliteit van een stadsstraat van invloed is op de aangrenzende woonmilieus, zo hebben deze woonmilieus een grote invloed op de kwaliteit van de stadsstraten. Een gevarieerd, rustig, en hoogwaardig woonmilieu versterkt de stadsstraat.

In de bijlage Ruimtelijke reserveringen zijn de volgende projecten benoemd:
- Uitbreiding fietsenstalling station Muiderpoort. Ongeveer voor 700 fietsen extra stallingruimte. Realisatie op middellange termijn.
- Spooruitbreiding Muiderpoort – Watergraafsmeer. Van een 2-sporig naar een 4-sporig baanvak vanaf station Muiderpoort tot station Amsterdam Sciencepark, als onderdeel van OV-SAAL, Programma Hoogfrequent Spoor en Demazo. Realisatie op middellange en lange termijn
- Oost/Westmetrolijn. Een nieuwe metroverbinding tussen Schiphol, Amsterdam West via station Lelylaan tot Muiderpoort station. Realisatie op lange termijn.
- Vertrammen van buslijn 15 en buslijn 65. Hiervoor zijn 2 nieuwe tramlijnschakels nodig. O.a. een nieuw tracé tussen station Muiderpoort en station Sciencepark. Realisatie op lange termijn.



In de *Structuurvisie* komt het Muiderpoortstation een aantal keren aan de orde. Het plein voor het Muiderpoortstation wordt gezien als een potentieel 'stadsplein' waar mensen verblijven en zich verplaatsen (p. 37). Door zijn gunstige ligging in het stedelijk weefsel kan dit gebied een belangrijk rol spelen in de verdere uitrol van het centrumstedelijke milieu. In de Structuurvisie wordt de Wijttenbachstraat (die langs het station loopt) gezien als een potentiële stadsstraat. In het Onderzoeksrapport Stadsstraten (vastgesteld september 2017), een uitwerking van de Structuurvisie, staat de Wijtenbachstraat (nog) niet op de kaart als potentiële stadsstraat, maar als onderdeel van het hoofdstratennet. De Wijttenbachstraat ligt echter wel in het verlengde van de bestaande stadsstraat Eerste Oosterparkstraat, en zal in elk geval als verkeersverbinding intensiveren bij de verdere ontwikkeling van het Zeeburgereiland.
In de Structuurvisie wordt het Muiderpoortstation verder genoemd bij de(1) vertramming van de buslijnen 15 en 65, waarbij er een nieuw tracé vanaf Muiderpoort naar Science Park moet worden aangelegd; (2) als uitbreiding van 2 naar 4 sporen op het traject Muiderpoort – Sciencepark, en (3) als halte van de te ontwikkelen Oost-West metrolijn. In de Metrostudie 2016 is metrohalte Muiderpoortstation opgenomen in twee varianten van de Oost-Westlijn.

Ruimte voor de Economie van Morgen / Koers 2025

XXXX

In Ruimte voor de Economie van Morgen - Ruimtelijk Economische Bouwstenen voor de groei van Amsterdam/ Koers 2025 (vastgesteld in 2017) ligt het Muiderpoortstation in een 'gemengd woon-werkmilieu', meer specifiek een creatieve wijk. Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan nieuw stedelijk werkmilieu. Het zijn wijken die in economisch opzicht aansluiten op het bestaande Amsterdamse centrummilieu binnen de ring A10. In de bijgewerkte kansenkaart uit Ruimte voor de Economie van Morgen staat het Muiderpoortstation en zijn omgeving als 'multinodaal knooppunt'(tram, bus, trein en eventueel metro) opgetekend. Dat is een locatie waar door zijn goede verbindingen met de rest van de stad, regio en land een concentratie van werkgelegenheid en hoge (woon)dichtheden wenselijk zijn.



Stad in Balans

Het beleid van Stad in Balans beoogt spreiding van bezoekers, het stimuleren van ontwikkeling van bestaande buurten buiten het centrum en het creëren van nieuwe stedelijke milieus in de hele stad. Het zoekt naar alternatieve plekken en versterking van bestaande centra, ook als die niet in het centrum van de stad liggen. De nieuwe plekken zijn aanjagers van vernieuwing en transformatie van de omliggende buurten. Door tegelijkertijd de verbindingen daarheen te verbeteren, wordt de toegankelijkheid van deze plekken, en daarmee ook het succes van deze aanpak, vergroot. Muiderpoortstation en omgeving is een dergelijke plek en de ingrepen zullen dus in geest zijn van het beleid van Stad in Balans.

Hoogbouwvisie

xxxx

Overnachtingsbeleid

In het nieuwe beleid van januari 2017 is er geen ruimte meer voor uitbreiding met hotels in de gemeen te Amsterdam. De locatie ligt in een 'nee-tenzij.. gebied'. Hotelinitiatieven zullen dus .....
xxxx

Horecanota Stadsdeel Oost



In het groeiende stadsdeel met meer inwoners en bezoekers is er ruimte voor een groeiend aantal horeca vestigingen. Het voorstel is om, binnen de in deze nota genoemde kaders, uitbreidingen naar de toekomst toe gelijk te laten lopen met de groei van het aantal bewoners en bezoekers. Groei van horeca in Oost gebeurt hoofdzakelijk langs de economische assen, voorzieningen en horecaclusters, en in mindere mate in de gemengde gebieden.
XXX

Detailhandelsbeleid 2018-2022

Amsterdam streeft naar een selectieve groei van het aantal winkel(meter)s ter voorkoming van winkelleegstand in gebieden met groeiend draagvlak door woningbouw. Winkels in Amsterdam worden geclusterd in winkelgebieden en staat de vestiging van nieuwe winkelfuncties buiten de winkelgebieden in principe niet toe. De locatie ligt in xxxxx
In de Centrumzone wordt gestreefd naar borging van detailhandel in stadsstraten en bestaande winkelgebieden. In de Stadszone wordt ingezet op de uitrol van het centrummilieu, transformatie van functies en het toekomstbestendig maken van de stadsdeelcentra.

Wonen

xxx

Kantorenstrategie 2017

Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe, gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is. De verwachting is dat de leegstand van kantoren, door de vele geplande transformatiesen herontwikkelingen, in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand. Vooruitlopend daarop onderzoekt de gemeente nu op welke locaties nieuwe kantoren kunnen worden gerealiseerd. Het blijkt dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Ook is er veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening bedrijven en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen wordt een gemengd woon-werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren. Die dienen flexibel te zijn zodat die eventueel kunnen worden gebruikt voor andere functies. Een uitstekende bereikbaarheid en goede connectiviteit met de stad zijn daarbij voorwaarden.
xxx

Bestemmingsplan

Bestemmingsplan Oostpoort (2015)

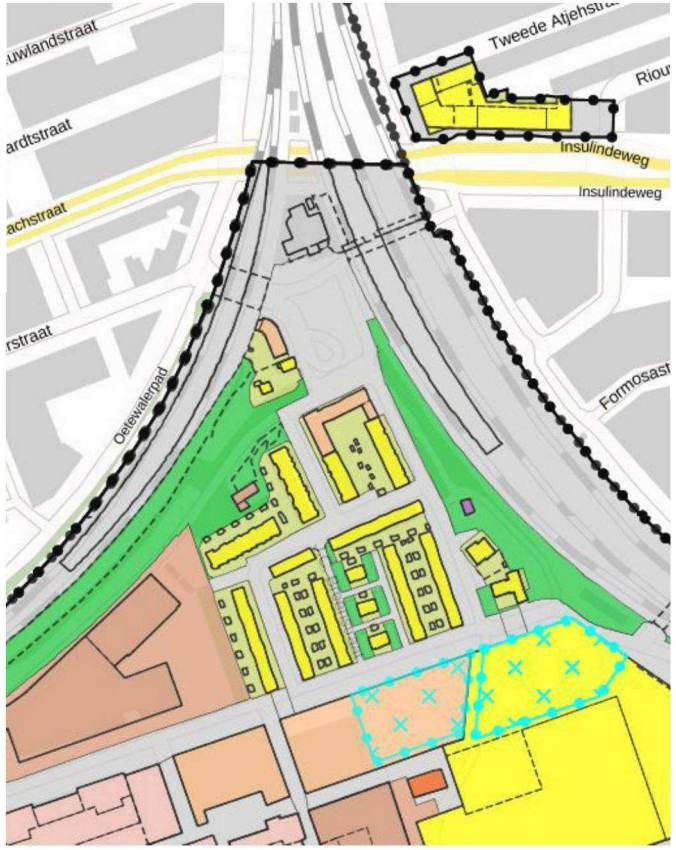
In het bestemmingsplan is de omgeving van het station grotendeels bestemd als Verkeer (Verkeer 1 en 2, Verkeer-Rail)

Verkeer

Alle gronden in de openbare ruimte van het plangebied die zijn gericht op de afwikkeling van verkeer of het verblijf van personen of voertuigen zijn bestemd als Verkeer. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen de typen verkeer. De gronden waar gemotoriseerd vervoer plaatsvindt, zoals het Oosterspoorplein en de Linnaeusstraat, zijn bestemd als Verkeer – 1. Waar de verkeersafwikkeling van langzaam verkeer plaatsvindt is bestemd als Verkeer – 2. In beide bestemmingen zijn terrassen, parkeervoorzieningen en in- en uitritten mogelijk. Daarnaast is ter plaatse van de aanduiding 'railverkeer' in de Linnaeusstraat het tracé van de tram toegestaan en ter plaatse van de aanduiding 'brug' over de Ringvaart een brug. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen maximaal 3 m hoog zijn.

Verkeer - Railverkeer

De bestemming Verkeer – Railverkeer is opgenomen voor de gronden van het Muiderpoortstation en omgeving. Op deze gronden zijn spoorwegen/railverkeer en spoorwegvoorzieningen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding onderdoorgang is een onderdoorgang toegestaan. Deze aanduiding is opgenomen voor de tunnel voor langzaam verkeer onder het Muiderpoortstation en de tunnel die de Indische Buurt met Oostpoort verbindt. Voor de dienstverlening, detailhandel en horeca in de tunnel onder het Muiderpoortstation is de aanduiding 'centrum' opgenomen. Voor gebouwen geldt algemene systematiek die in dit bestemmingsplan voor bebouwing wordt gehanteerd. Voor bovenleidingen, geluidwerende voorzieningen en lichtmasten en vlaggenmasten zijn afwijkende maten opgenomen ten opzichte van de maximale bouwhoogte van 3 m voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.



Bewegende stad

In het programma *bewegende stad* wordt o.a. middels het ontwerpen en herinrichten van de stad geëxperimenteerd met ruimtelijke ingrepen die bewegen bevorderen. Conform de beweeglogica wordt de relatie gelegd tussen de fysieke inrichting van de stad en de (on)bewuste keuze van mensen om te bewegen. In *bewegende stad* is ruim baan voor voetganger en fietser het uitgangspunt, net als meer ruimte voor ongeorganiseerde en niet clubgebonden sportvoorzieningen in de buurten.

Openbare ruimte: Puccini Rood

Voor de inrichting van de openbare ruimte geldt het *Puccini Rood* beleid. In de Puccinimethode is een visie opgenomen voor kwaliteit van de openbare ruimte. Deze is ook voor het gebied Omval-Weespertrekvaart van toepassing.
xxxx

Nota Parkeernormen Auto 2017

In 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. De nota bevat minimum en maximum parkeernormen voor woningen en kantoren, voor andere functies wordt de (minimale) parkeerbehoefte bepaald aan de hand van parkeerkencijfers van CROW in combinatie met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Beleidsuitgangspunt is dat de parkeervoorzieningen bij nieuwbouw op eigen terrein gerealiseerd worden. Er worden bij nieuwbouw geen (bedrijfs-) parkeervergunningen verleend. Het plangebied ligt in een A-locatie ??? xxxx
met een zeer goede OV-bereikbaarheid. De maximum parkeernorm voor kantoren is hier 1 parkeerplaats per 125 m^2 bvo, het minimum is 0.

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018)

Voor fiets- en scooterparkeren is het beleidsuitgangspunt dat parkeervoorzieningen voor lang parkeren (werknemers, studenten, bewoners) in een stalling op eigen terrein gerealiseerd worden. Als er voldoende ruimte is mag kort parkeren (bezoekers) in de openbare ruimte opgelost worden.

Agenda Groen

De Agenda Groen kent als doelstelling voor 2040 in de buurten voorzieningen te realiseren voor jong en oud die uitnodigen tot bewegen. Het groen dient nabij te zijn in de vorm van bijvoorbeeld een postzegelpark. Bewoners krijgen de ruimte om groen-initiatieven te realiseren. De focus ligt op: voorzieningen in het groen gericht op sporten en bewegen, uitdagende groene omgeving voor kinderen, meer en beter groen in de buurt, faciliteren van initiatieven gericht op gezond en duurzaam voedsel en stadslandbouw en groene buurtinitiatieven.
xxxx

Ecologische Visie

In de ecologische visie van Amsterdam (2012) is
xxxx
De secundaire structuren zijn bepaald ter versterking van en aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS). xxxx

groennormen

Agenda Duurzaamheid

Begin 2018 heeft de Amsterdamse Gemeenteraad ingestemd met het Amsterdamse Klimaatinitiatief met daarin de doelstelling 55% minder CO2 uitstoot dan in 2030. Deze doelstelling staat centraal in een nieuw beleidsprogramma. Het huidige duurzaamheidsbeleid is vertaald in de Agenda Duurzaamheid (2015) en uitgewerkt in een aantal transitiepaden:

1. duurzame energie: aardgasvrij, duurzame warmtevoorziening, energieneutraal bouwen;
2. gezonde luchtkwaliteit: zo veel mogelijk verkeer uitstootvrij in Amsterdam in 2025;
3. circulaire economie waarin o.a. afval voor minimaal 65% wordt gescheiden en grondstoffen zo veel mogelijk worden hergebruikt;
4. klimaatadaptatie: o.a. regenbestendige inrichting van private kavels en openbare ruimte.

Een aantal duurzame maatregelen is randvoorwaardelijk, zoals EPC < 0,15, aardgasvrij, een duurzame warmtevoorziening en regenwaterbestendig ontwikkelen. Deze randvoorwaarden zijn vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam in verschillende specifieke beleidsnota's en zodanig is het minimumniveau dat in Amsterdam wordt gehanteerd, gedefinieerd. Vanaf juli 2018 geldt een verbod op aansluiting aardgas. Vanaf begin 2020 geldt via landelijke regelgeving voor nieuwbouw BENG (bijna energie neutrale gebouwen). Daar zal ook de nieuwbouwvan dit plan aan moeten voldoen.

Amsterdam Rainproof

Om Amsterdam regenbestendig te maken is het programma *Amsterdam Rainproof* opgezet. Uitgangspunt is dat gerichte, kleinschalige, fijnmazige en rendabele maatregelen de stad regenbestendiger en tegelijk aantrekkelijker en leefbaarder maken met slimme aanpassingen die de sponswerking van de stad vergroten. Het programma zet o.a. in op: aanpassingen ter bevordering regenbestendigheid bij ruimtelijke ontwikkelingsprojecten en de beheer- en onderhoudscycli van de stad zonder extra meerkosten (werk met werk). De uitgangspunten van Rainproof zullen bij de uitwerking meegenomen worden en in de tender zal er tevens aan voldaan moeten worden.

Natuurinclusief bouwen

In 2017 is een motie aangenomen om bij ingrepen in de openbare ruimte en nieuwbouw zodanig te bouwen dat de biodiversiteit wordt vergroot. Het kan met relatief kleine en goedkope maatregelen zoals het aanbrengen van neststenen. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar. De uitgangspunten van Natuurinclusief bouwen zullen bij de uitwerking meegenomen worden en in de tender zal er tevens aan voldaan moeten worden.

3. Analyse

3.1 Historie

Het station en de stedelijke ontwikkeling

De nieuwbouw van station Muiderpoort was sterk verbonden met de stedelijke ontwikkeling van Amsterdam en de ambitie om het verkeer in de stad in goede banen te leiden. Op basis van het uitbreidingsplan van J.Kalff uit 1875-1876 werd aan het eind van de negentiende eeuw onder meer de Oosterparkbuurt gebouwd. Met de nieuwbouw van de Indische Buurt, ten oosten van de Oosterspoorweg, werd de sprong over het spoor gemaakt. Ten zuiden van de Oosterparkbuurt, tussen het spoor en de ringvaart van de Watergraafsmeerpolder, werd in de jaren tien en twintig de Transvaalbuurt gebouwd. Begin jaren dertig werden ook plannen ontwikkeld voor nieuwbouw in de Watergraafsmeer.

Door de groei van de stad werden de spoorbanen in Oost steeds meer een belemmering voor het snel toenemend gemotoriseerd verkeer. Het Spoorwegplan-Oost, waaraan in 1934 werd begonnen, moest niet alleen eenheid brengen in het chaotisch gegroeide spoorwegenstelsel, maar ook de belemmeringen voor het verkeer in de stad opheffen. Het Spoorwegplan was een integraal ontwerp van aanleg, opbouw en vormgeving van de spoorwegwerken, de openbare ruimte en de stationsensembles en gebouwen. De vormgeving van station Amstel en Muiderpoort met hun voorpleinen vormden daarbinnen min of meer zelfstandige eenheden.

Station Muiderpoort kreeg een plek in de oksel van de twee spoordijken. In de omgeving was de ruimte om te bouwen beperkt. De enige open ruimte was het driehoekige perceel tussen de spoordijken, gelegen in de Overamstelsepolder. Ten zuiden van deze locatie lagen het tuinencomplex Tuinwijk en de Oostergasfabriek. Het station werd zover mogelijk in het noorden gesitueerd. Hierdoor werd de verbinding tussen het stationsgebouw en de twee perrons zo kort mogelijk. Het station werd door twee tunnels verbonden met de hooggelegen perrons.

Omdat een stationsplein aan de doorgaande Insulindeweg ruimtelijk onmogelijk zou zijn, werd het voorplein eveneens tussen de spoordijken gesitueerd, ten zuiden van de hoofdingang van het station. Station en voorplein lagen daarmee als een zelfstandig ensemble besloten tussen de twee verhoogde spoordijken. Twee viaducten in de spoordijken verbonden het station met de stad. De reizigers kregen zo vanaf het station direct aansluiting op het stedelijk wegennet, terwijl het stationsplein zelf van doorgaand verkeer werd gevrijwaard.

Beelden en tekst ontleend uit:
Station Muiderpoort, cultuurhistorische verkenning en waardestelling, Steenhuis Meurs, februari 2016



Vogelvlucht locatie station Muiderpoort, 1937



Station Muiderpoort in aanbouw, 1939

Tuinwijck, Oosterspoorplein en taluds

In 1936 werd het besluit om het volkstuinencomplex Tuinwijck ten zuiden van het station op te heffen ten behoeve van een woonbuurt in laagbouw en een stadspark te maken als 'welkom ontspanningsgebied voor de omringende dichtbevolkte woonbuurten', aldus de wethouder van Publieke Werken. In 1939 werd het uitbreidingsplan Tuinwijk vastgesteld, dat voorzag in een aansluiting op het stationsplein.

Het ontworpen bebouwingsplan voor Tuinwijck (1938) kwam voor de oorlog slechts gedeeltelijk tot stand, met de woonblokken aan de Ter Gouw- en Van der Vijverstraat en de 'doktersvilla' aan de Nicolaas de Roeverstraat. Na een herziening in 1949 werd Tuinwijk in 1952 alsnog voltooid.

Het bedrijfsgebouw aan de zuidkant van het plein was voorheen het proefstation voor Stichting Instituut voor Grafische Techniek TNO. Tegenwoordig is dit het Mirror Centre. Het werd in twee fases gebouwd en dateert uit de jaren vijftig. Het is in de waardering van de AUP-gebieden gewaardeerd als een gebouw met middelhoge waarde (orde 3). Met de nieuwbouw werd het stationsplein aan de zuidzijde afgesloten door bebouwing.

Het voorplein zelf (Oosterspoorplein) werd geheel bestemd voor de afwikkeling van het reizigersverkeer en de dienstgebouwen bij het station. Het rechthoekige plein werd gedomineerd door de centrale verkeerslus met een klinkerweg voor het aan- en afrijdend verkeer. In het midden van de lus lag een openbaar plantsoen. De verkeersstromen (gemotoriseerd en langzaam verkeer) werden in de inrichting nadrukkelijk van elkaar gescheiden. Het trottoir verbreedde zich voor het station en liep verder door met de bocht van de verkeerslus mee langs de spoordijk richting Amersfoort. Een doorlopende luifel hield de reiziger droog. De zuidrand van het plein werd op de hoeken afgesloten.

Aan de westzijde werd hetplein begrensd door een dienstwoning voor de haltechef en een langgerekt dienstgebouw van twee bouwlagen in de bocht naar het spoorviaduct. Op de tweede lijn, schuin achter de woning van de haltechef werd een de chefs woning gesitueerd, die in de bronnen consequent wordt aangeduid als 'chefswoning'. De gekozen positionering van de woningen hing mogelijk ook samen met het ontwerp van de groenstructuur voor plan Tuinwijck en het voorplein. Door de woningen zo te situerenwerd de groenstrook tussen talud en voorplein niet onderbroken en liep het via de tuinen van de woningen door tot aan het voorplein om over te gaan in de twee boomgroepen die aan de zuidkant het voorplein afsloten.

In het vastgestelde uitbreidingsplan voor Tuinwijk uit 1949 waren verderop langs de spoorbanen eveneens ruime plantsoenstroken ontworpen, met onder meer een zandspeelplaats en een speelvijver voor kinderen. Door de samenwerking tussen gemeente en NS werd de vormgeving van de openbare ruimte ook nadrukkelijk onderdeel van het ontwerp van het Spoorwegplan en de stationsensembles. In het Spoorwegplan kregen de stroken door middel van een aantal ingrepen een prettiger aanzien. Het talud werd onder een flauwere helling aangelegd dan technisch noodzakelijk was en ging zonder afscheiding over in het aangrenzend terrein. De afrastering werd bovenaan de dijk geplaatst aan de voet van het talud. Het talud zelf werd aangelegd als openbaar plantsoen, dat waar mogelijk verder werd verbreed met een groenstrook. De beplanting bestond uit kort gemaaid gras (gazon), afgewisseld door heesters en plantgroepen. De spoordijken werden daarmee aan de openbare ruimte toegevoegd en kregen een groen aanzien.

Beelden en tekst ontleend uit:
Station Muiderpoort, cultuurhistorische verkenning en waardestelling, Steenhuis Meurs, februari 2016



Panorama van het Oosterspoorplein vanaf het Rhijnspoor, 1939

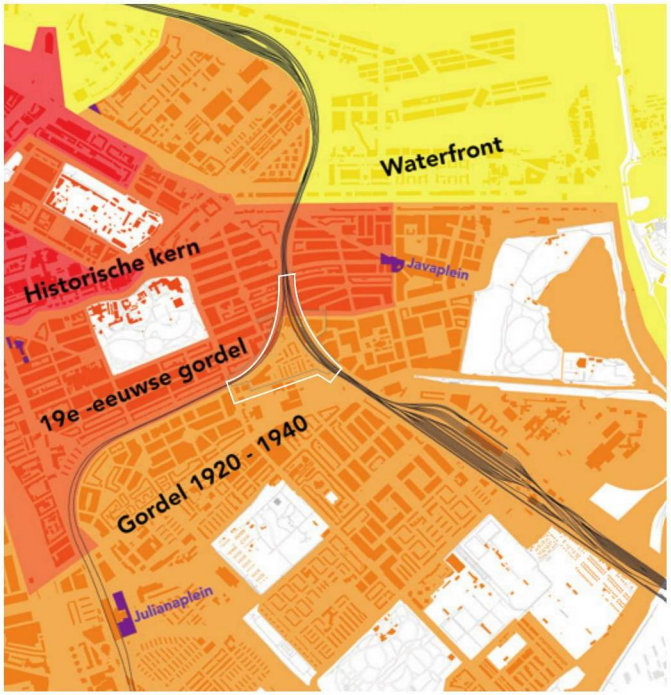


Herzien plan voor Tuinwijck1949,
inclusief complex van station Muiderpoort

3.1 Omgeving

Gebiedstypering

Het plangebied Muiderpoortstation ligt op de overgang tussen de 19e eeuwse gordel en de zogenaamde 'gordel 20-40'. De Oosterparkbuurt, Dapperbuurt en het noordelijk deel van de Indische buurt maken deel uit van de eerste. Transvaalbuurt, Oostpoort en het zuidelijk deel van de Indische buurt horen bij de tweede. Het gebied ten zuiden van de sporen hoort bij de gordel 20-40.



Ouderdom bebouwing

De bebouwing van Tuinwijck is grotendeels uit de jaren 50, afgezien van het stationscomplex en de bebouwing langs de taluds. Het gebied ligt tussen verschillende ontwikkelperiodes. De Dapperbuurt is, mede door de stadvernieuwing, sterk gemengd. De zuidelijk Indische Buurt bestaat grotendeels uit stadsvernieuwing uit de jaren 70-80 en Oostpoort is gerealiseerd vanaf 2003.



Typering straten

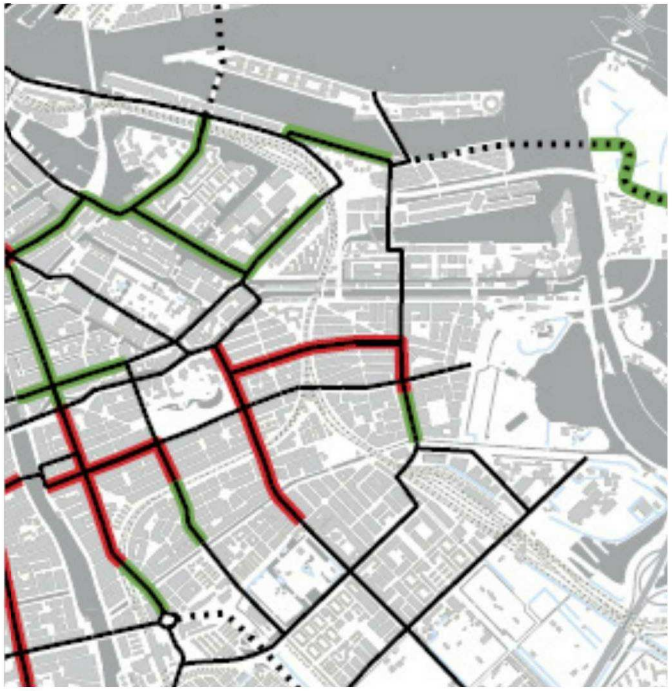
Er zijn diverse stadstraten in de omgeving. De Eerste Van Swindenstraat-Javastraat is een typische winkelstraat. Deze eindigt in twee verkeerstraten met winkelfuncties (Linnaeusstraat en Molukkenstraat). De lijn Oosterparkstraat-Wijttenbach-Insulinde heeft vooralsnog vooral een verkeersfunctie. Muiderpoort en Tuinwijck kan rol spelen in het verbinden van deze straten met Oostpoort



winkelstraat
straat met veel winkels en verkeersfunctie
straat met vooral verkeersfunctie
Dappermarkt
gemengd gebied en winkelcentrum

Stadsstraten

Stadstraten zijn een specifiek fenomeen. Het zijn straten met een belangrijke verkeersfunctie en net zo belangrijke verkeersfunctie. In de studie Stadsstraten (september 2017 vastgesteld door de raad) staat ook een kaart waarop de Linnaeusstraat, 1ste Van Swinden-Javastraat en het deel van de Molukkenstraat tussen Javastraat en Insulindeweg zijn aangewezen als stadsstraten. Het deel van de Molukkenstraat ten zuiden van de Insulindeweg als potentiële stadsstraat. In de studie Stadsstraten, staat de Wijtenbachstraat (nog) niet op de kaart als potentiële stadsstraat, maar als onderdeel van het hoofdstratennet. In de Structuurvisie wordt de Wijttenbachstraat gezien als een potentiële stadsstraat. De straat ligt echter wel in het verlengde van de stadsstraat Eerste Oosterparkstraat.



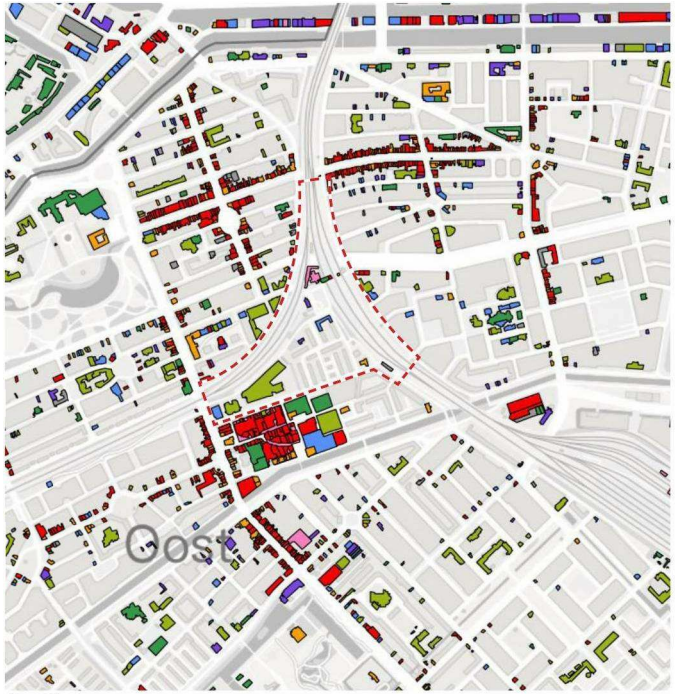
hoofdstraat
stadsstraat
potentiële stadsstraat

Functies

Naast het wonen is sprake van sterke functiemenging in diverse straten rondom Muiderpoort. Het betreft vooral detailhandel met horeca maar ook maatschappelijke en recreatieve functies zijn in de omgeving sterk vertegenwoordigd. Afgezien van enkele gebouwen als het stadsdeelkantoor in Oostpoort, zijn de werkfuncties ondervertegenwoordigd. Hier ligt een opgave voor het plan.

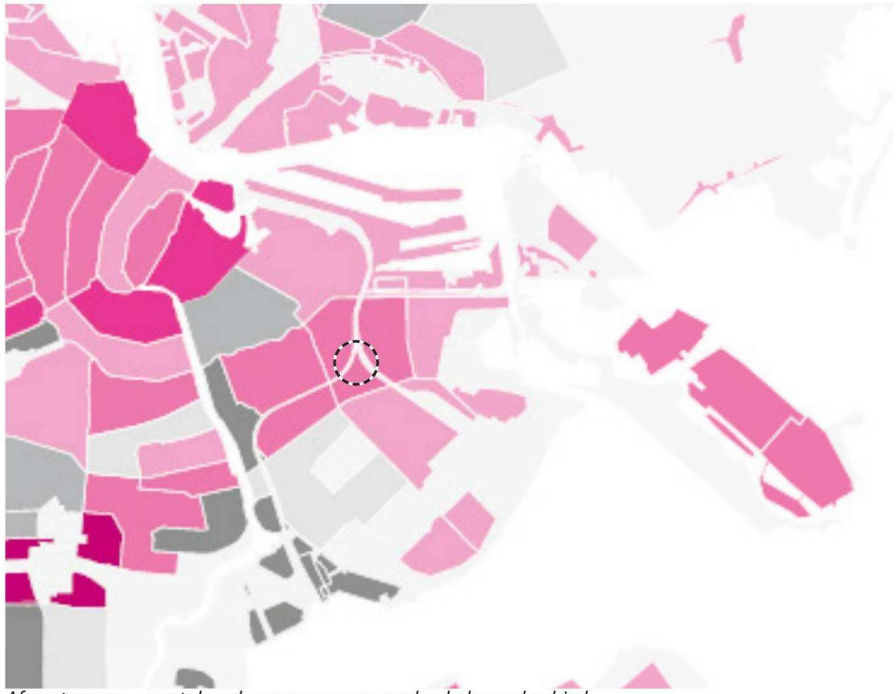
Werkgelegenheid

De Amsterdamse werkgelegenheidsgroei manifesteert zich voornamelijk in de centrumstedelijke gebieden als de binnenstad en stadsdeel Zuid, maar meer en meer ook in gebieden andere gebieden binnen de Ring direct grenzend aan die stadsdelen. De ontwikkeling in het aantal werkzame personen per ha in ons plangebied is dan ook sterk positief. Het betreft voornamelijk kleinschalige bedrijvigheid (waaronder ook zzp-ers). Verontrustend is dat de kleinschalige bedrijfsruimte in het plangebied licht afneemt. Dat is een algemene trend Amsterdam binnen de Ring, en voornamelijk te wijten aan de enorme prijsstijgingen op de woningmarkt.
Het plangebied ligt in een deel van de stad dat zich steeds meer ontwikkelt naar een gemengde woon-werklocatie.



Functies

- *detailhandel*
- *horeca*
- *maatschappelijk*
- *recreatie/cultuur*
- *kantoren*
- *bedrijven*
- *verkeer/parkeren*
- *wonen/overige*

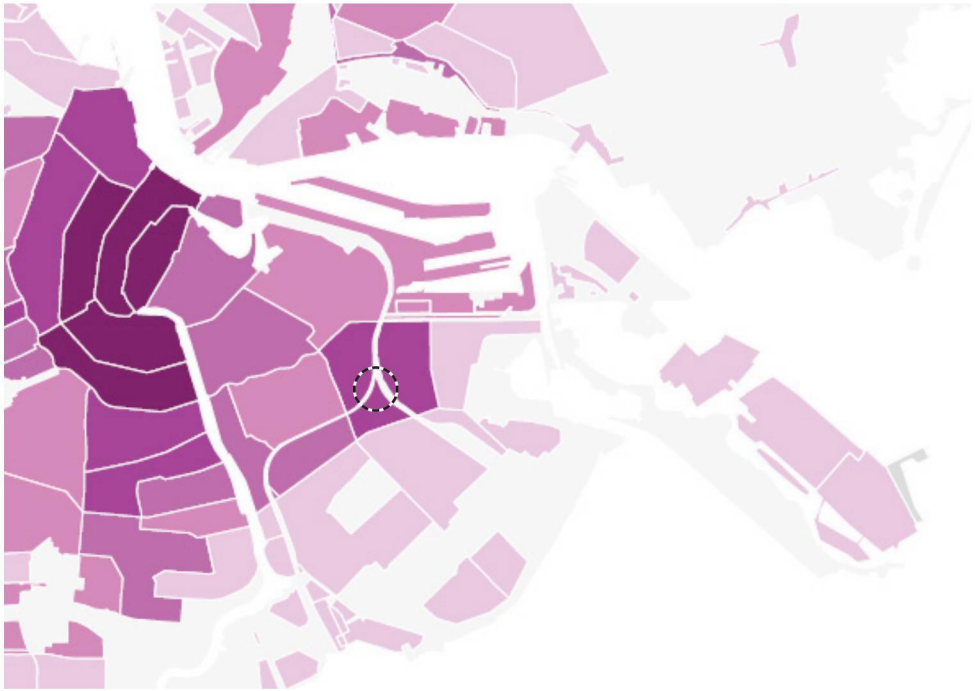


Af- en toename aantal werkzame personen per ha. bebouwd gebied

- *meer dan -25*
- *-10 tot -25*
- *-1 tot -10*
- *-1 tot +1*
- *+1 tot +10*
- *+10 tot +25*
- *+25 tot +50*
- *+50 of hoger*

Toerisme

De omgeving Muiderpoortstation is sterk in trek gekomen bij bezoekers uit de omgeving, de rest van Amsterdam, uit overig Nederland en afkomstig uit het buitenland. Het gebied onderscheidt zich daarin van andere gebieden in Amsterdam die de overgangszone vormen tussen de 19de -eeuwse gordel en de gordel '20—'40. Dat heeft vooral te maken met de groei van bezoekers in hun vrijetijd, wat een gevolg is van ontwikkeling van de Javastraat, het toenemend parkbezoek en de realisatie van Oostpoort. Sinds 2016 is het in de omgeving van het Muiderpoortstation twee tot vier keer zo druk geworden.

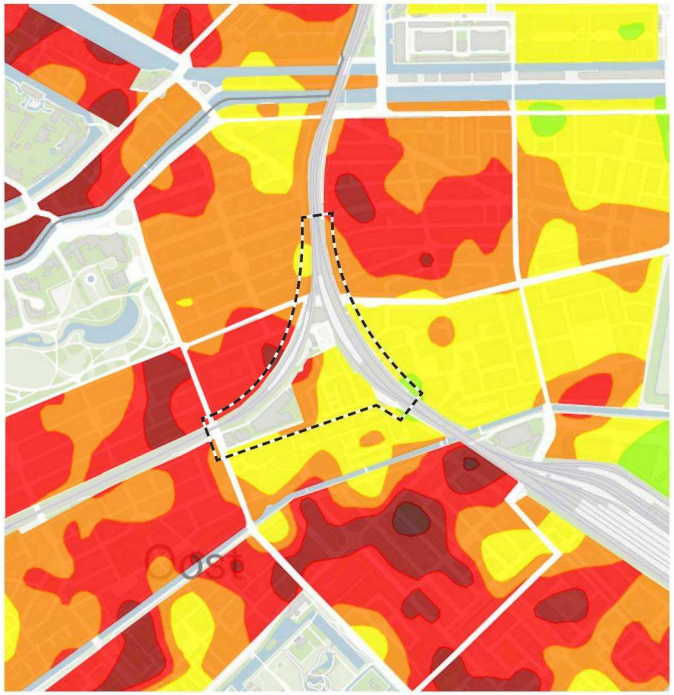


Prijsontwikkeling

De prijsontwikkeling in de omgeving van het Muiderpoortstation laat dezelfde tendens zien als Amsterdam in het algemeen. Er is sprake van een forse stijging van de verkoopprijzen per m^2. De buurten waarin de prijzen in 2010 nog rond de 4000-5000 € per m^2 lagen zoals Oosterparkbuurt en Watergraafsmeer, kennen nu prijzen tussen 6000 en 7500 per m^2. Waar de prijzen lager lagen, zoals het oostelijke en zuidelijk deel van de Indischebuurt en delen van Oostpoort, zijn prijzen even hard gestegen maar liggen nog steeds op een lager niveau. Sommige afwijkende ontwikkelingen, zoals een prijsdaling in het westelijk deel van Oostpoort zijn alleen te verklaren uit zeer locale effecten, zoals de waardedaling van een specifiek gebouwcomplex. Daarnaast drukt mogelijk corporatiebezit de prijs. De prijsstijging laat zien wat de druk op de grond is rondom het Muiderpoortstation. Dat betekent enerzijds dat het een aantrekkelijk gebied is om te ontwikkelen en anderszijds dat het kan leiden tot ongewenste gentrification als economische zwakke functies niet meeliften op de sterke bestemmingen.



2010



2017

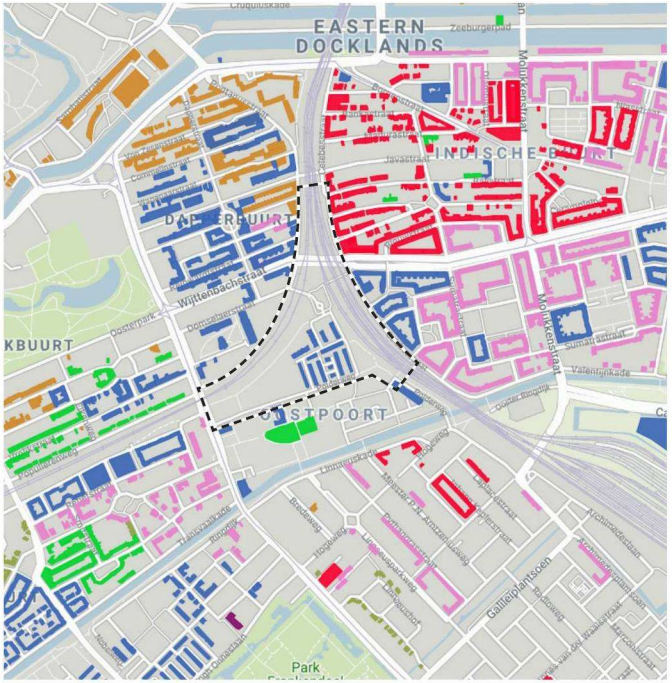


Eigendom

Qua eigendomssituatie is het contrast groot. De Indische buurt/Dapperbuurt kent voornamelijk corporatiebezit terwijl Oostpoort/ Watergraafsmeer vooral particulier eigendom heeft. Tuinwijck zelf bestaat grotendeels uit een complex van Ymere afgezien van de villa's aan de randen. Het gebied vormt daarom een overgang tussen deze gebieden.

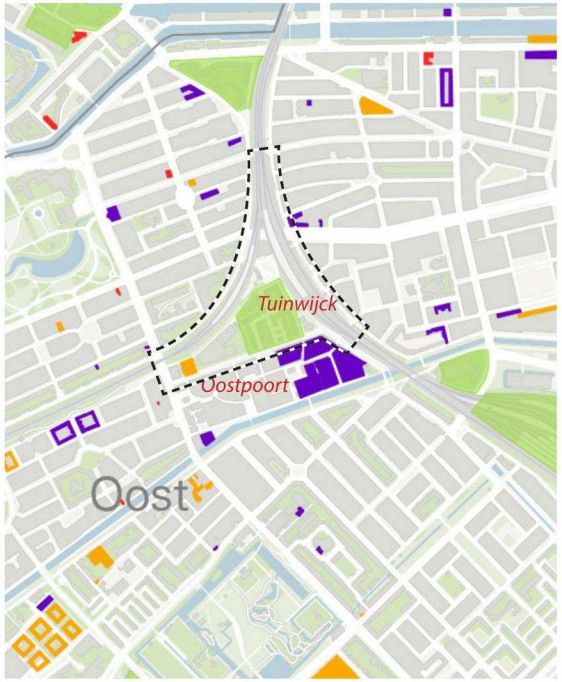
Ontwikkelingslocaties *(s.v.z. zomer 2018)*

Aan de oostflank van de stad worden verschillende grote locaties ontwikkeld; IJburg 2e fase, Zeeburgereiland en Cruquius. De snelheid waarop, en de dichtheid waarmee deze locaties ontwikkeld worden heeft invloed op het Muiderpoortstation. Afhankelijk van de ligging van nieuwe oost-west georiënteerde infrastructuur zal Muiderpoortstation een rol gaan spelen in de bereikbaarheid van de spoorwegen vanuit deze locaties. De locaties zijn in verschillende stadia van ontwikkeling. Tuinwijck is in de tussenrapportage van Ruimte voor de Stad aangewezen als 'extra strategische locatie'. Dat betekent dat Tuinwijck een potentiële verdichtingslocatie is, waarover nog geen besluitvorming over is conform Plaberum. Dat wordt onderzocht middels deze visie.



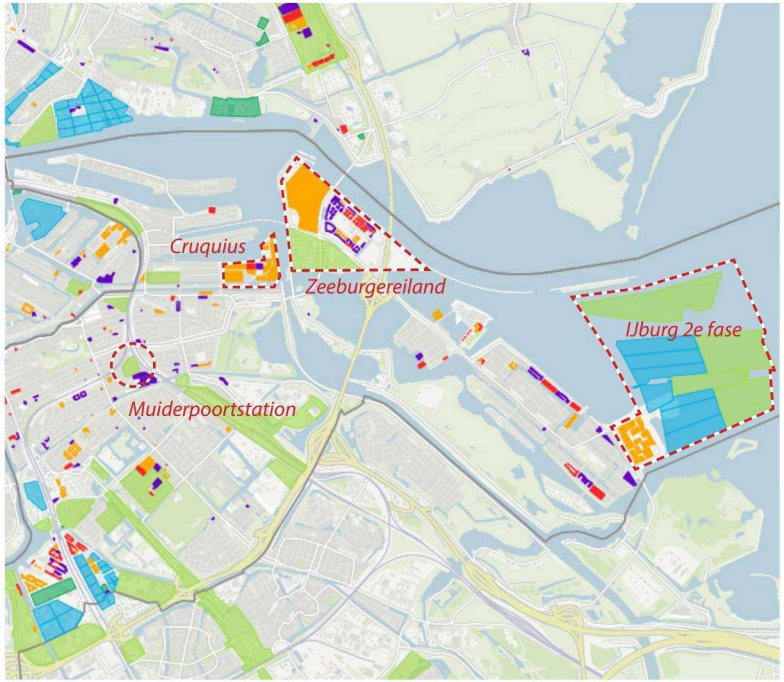
Corporatiebezit

- *Ymere*
- *Eigen Haard*
- *De Alliantie*
- *Duwo*
- *De Key*
- *Rochdale*
- *Stadgenoot*
- *particulier/overige*



Ontwikkellocaties, niveau Muiderpoortstation en omgeving

- *Strategische ruimte*
- *In onderzoek*
- *Principe besluit genomen*
- *Investeringsbesluit genomen*
- *In aanbouw*
- *Gerealiseerd*



Ontwikkellocaties, niveau Amsterdam oostflank

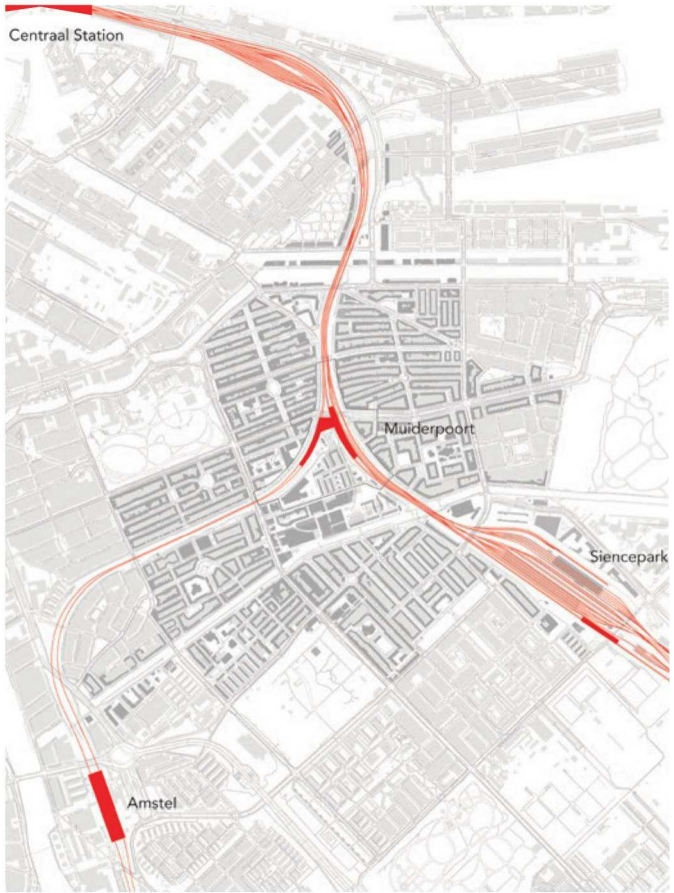
OV- trein

Vanaf het Muiderpoortstation vertrekken (anno 2018) 16 sprinters per uur.

- 8 in de richting van Amsterdam Centraal (Uitgeest)
- 4 in de richting van Utrecht (Rotterdam, Rhenen)
- 4 in de richting van Weesp (Zwolle, Amersfoort)

Vooralsnog stoppen er geen intercity's op het station. Het aantal treinen dat het station voorbij rijdt zonder te stoppen is vele malen hoger. Naast intercity's betreft het ook internationale treinen en goederentreinen.

Het aantal in/uitstappers op een gemiddelde werkdag in 2016 is ongeveer (Bron: NS Reizigers). Het aantal trein-trein overstappers is beperkt. Op een gemiddelde werkdag in 2016 waren dit er ongeveer 475. Amsterdam Muiderpoort kent 46% attractiereizigers en 54% productiereizigers. Dit geeft de verhouding weer van mensen die 's ochtends instappen en 's avonds uitstappen (productie) en de mensen die 's ochtends uitstappen en 's avonds instappen (attractie). Het is dus zeker niet alleen een productie station. Er zijn ook veel reizigers die naar Muiderpoort toe reizen en daar blijkbaar hun bestemming hebben.



Openbaar Vervoer toekomstbeeld

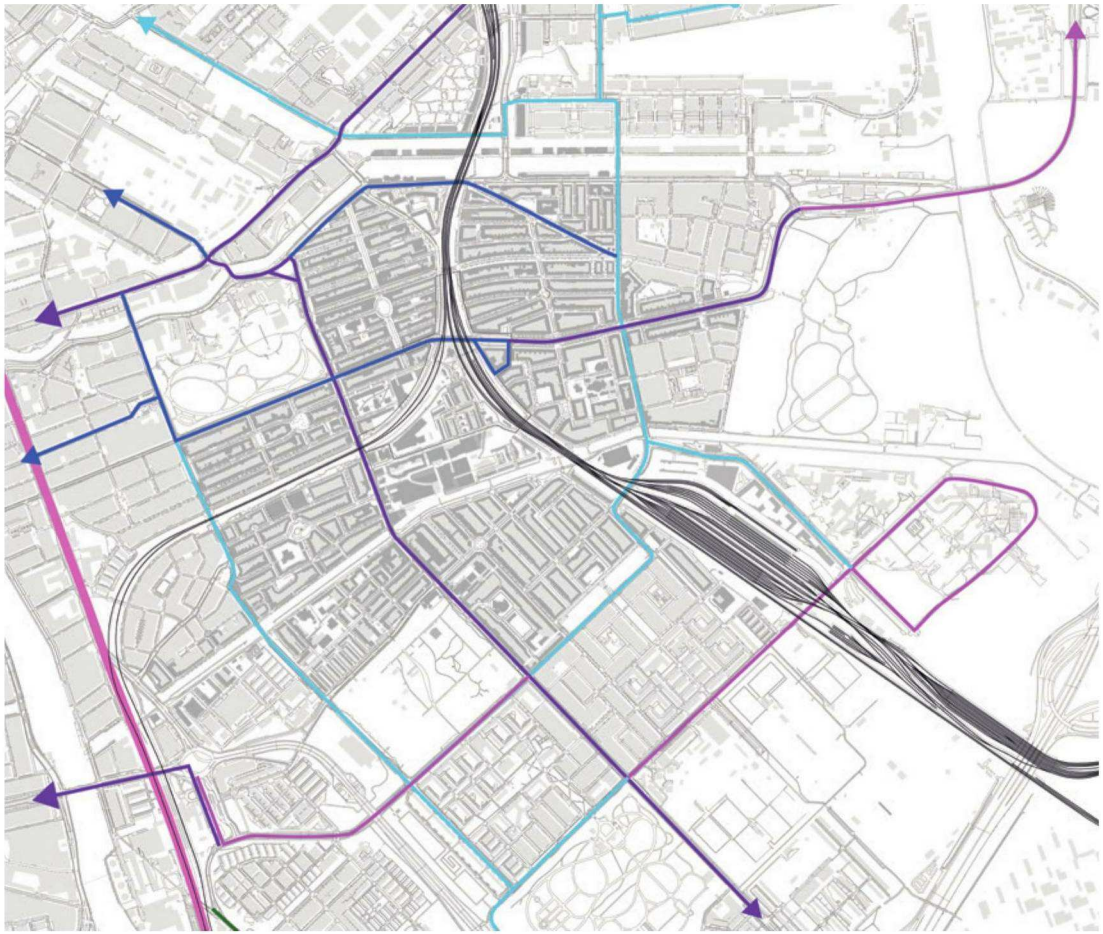
Prognoses

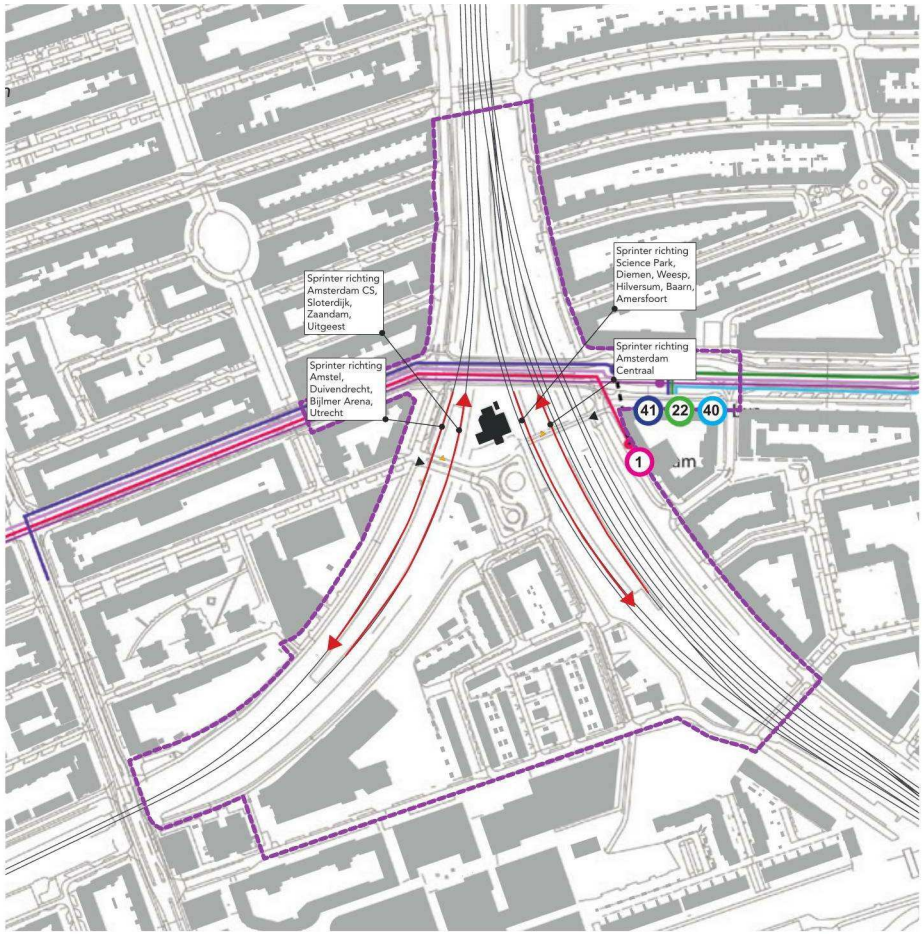
OV-visie

Prognose 2030:
De NMCA prognose voor in/uitstappers gemiddelde werkdag 2030 zijn:
- 2030 laag scenario 18.742.
- 2030 hoog scenario 20.366 (dit is het scenario dat 'in de wandelgangen' het meest realistisch wordt geacht)

Openbaar Vervoer - Bus / tram

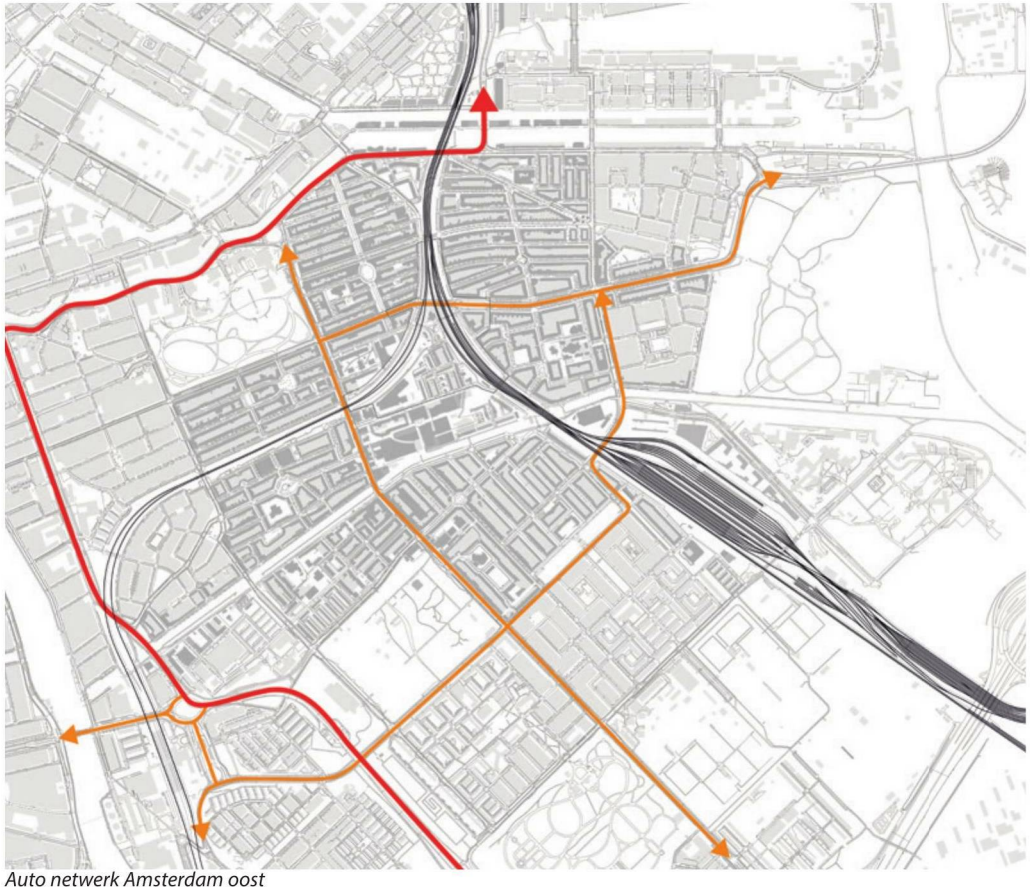
De gel



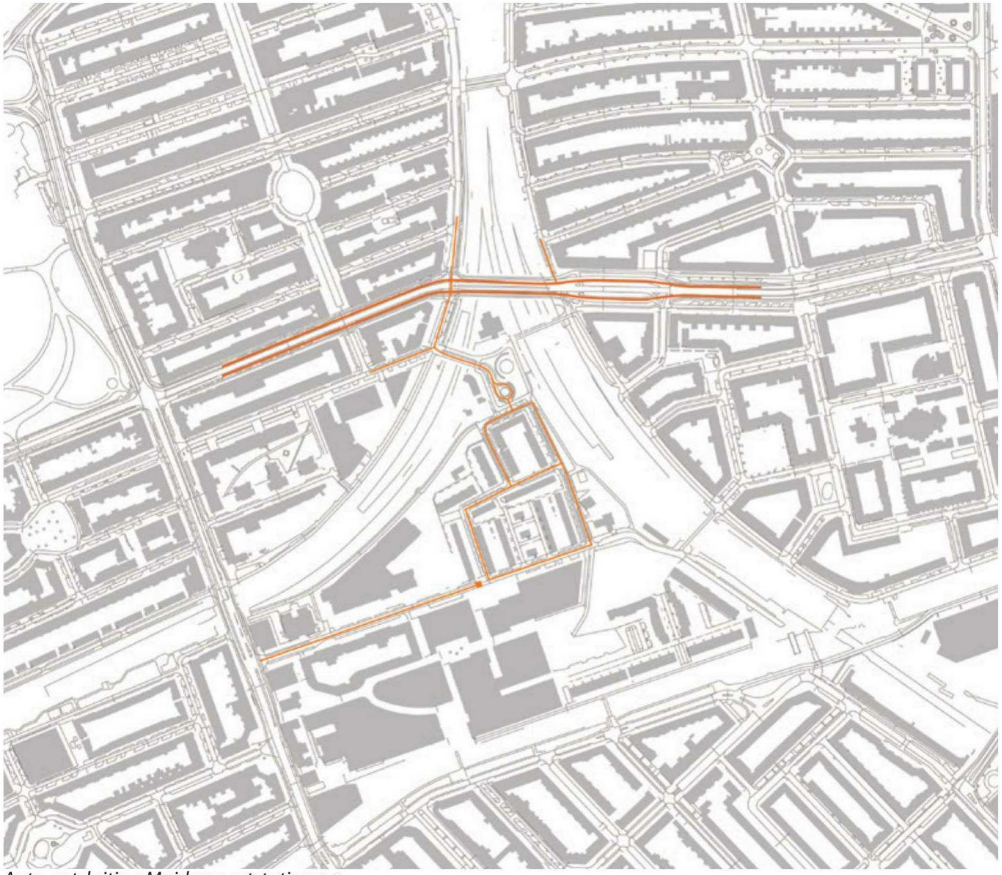


Auto

De gel

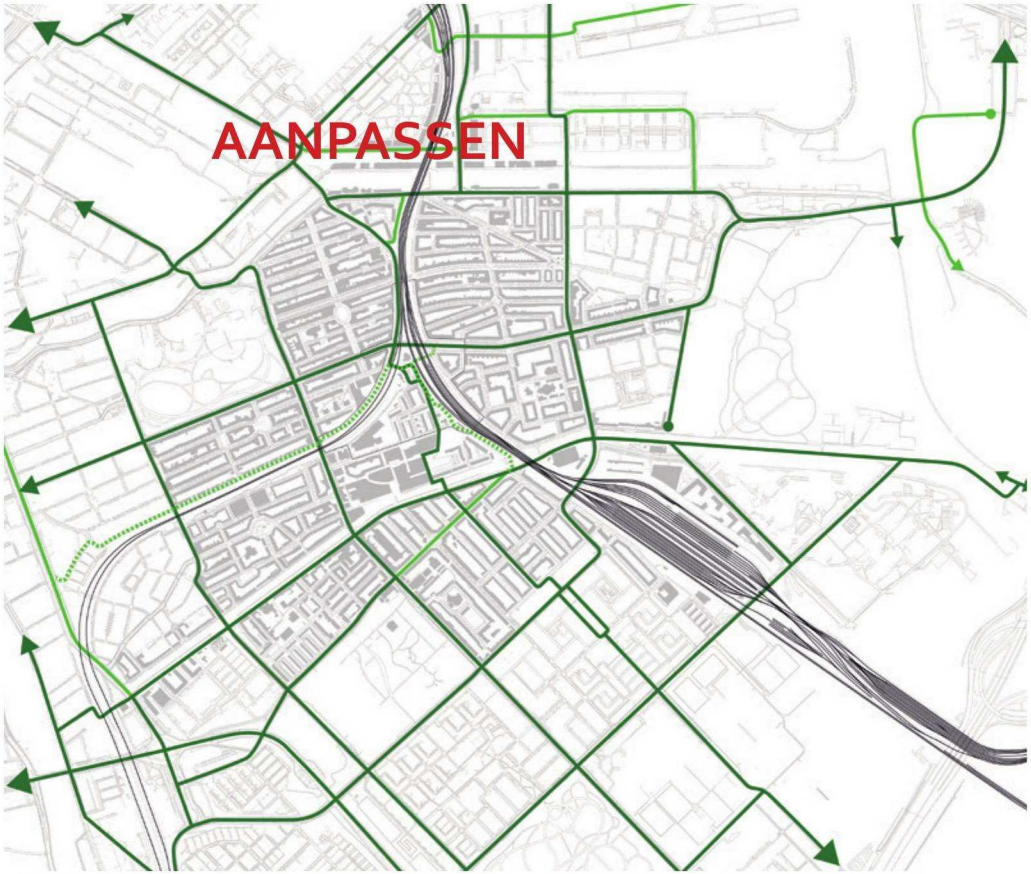


Auto netwerk Amsterdam oost



Auto ontsluiting Muiderpoortstation e.o.

Fiets
De gel



Fiets netwerk Amsterdam oost



Fiets ontsluiting Muiderpoortstation e.o.

Voetgangersnetwerk
De gel



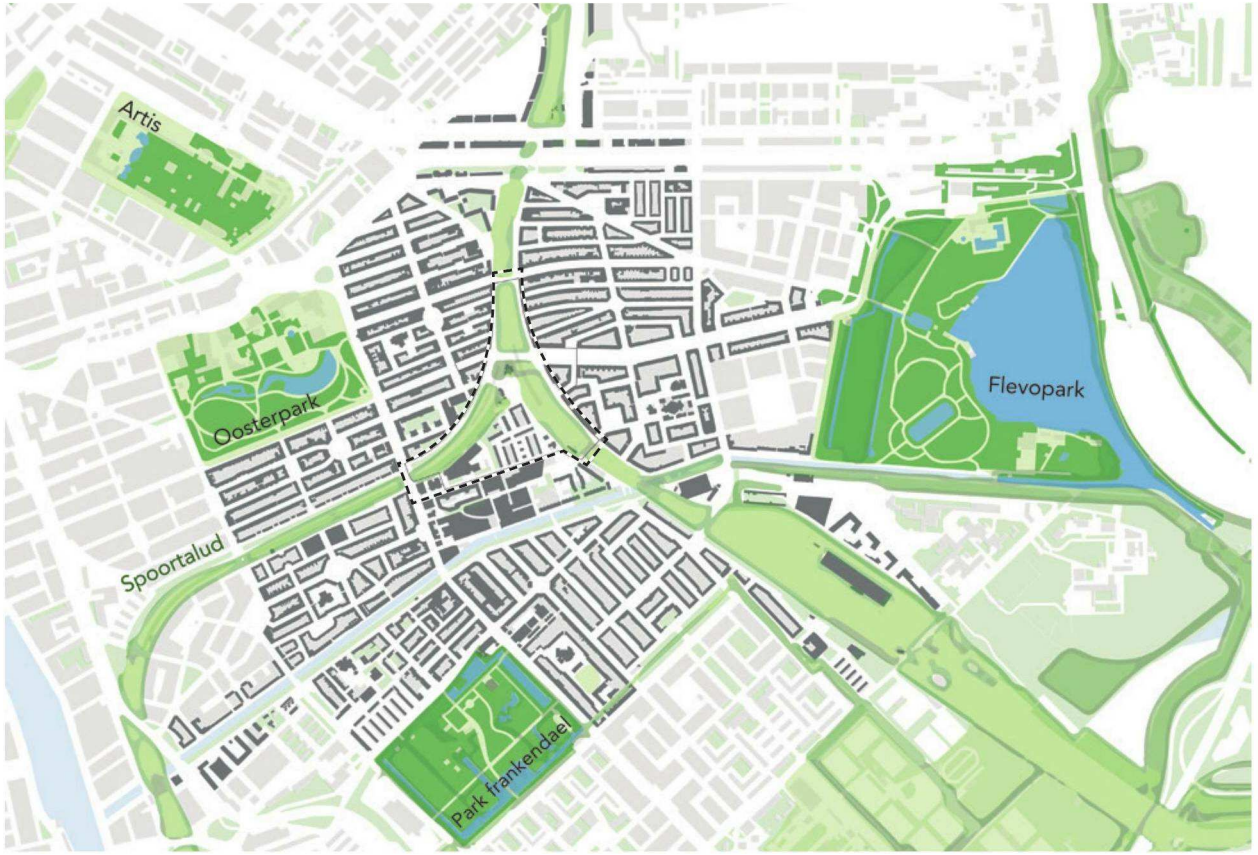
Voetgangers netwerk Amsterdam oost



Looproutes Muiderpoortstation e.o.

Groen

In de omgeving van het plangebied liggen op loopafstand drie grote stedelijke parken: het Oosterpark, het Flevopark en park Frankendael. Het zijn intensief gebruikte parken te midden van, en aan de rand van, dichtbevolkte stadswijken. De spoortaluds en de aangrenzende stroken zelf kennen ook groene invulling en zijn onderdeel van de ecologische structuur. Maar ze zijn van wisselende aard en breedte. Langs de Tugelaweg bijvoorbeeld is een brede strook recent heringericht naar een bruikbaar, genietbaar groene openbare ruimte. Aan de Pontanusstraat daarentegen is het talud dermate smal dat het nauwelijks waarde heeft; zelfs niet als kijkgroen. De groenopgave in het plangebied bestaat daarom vooral in het versterken van het bestaande groen rondom de taluds en het onderling verbinden ervan.

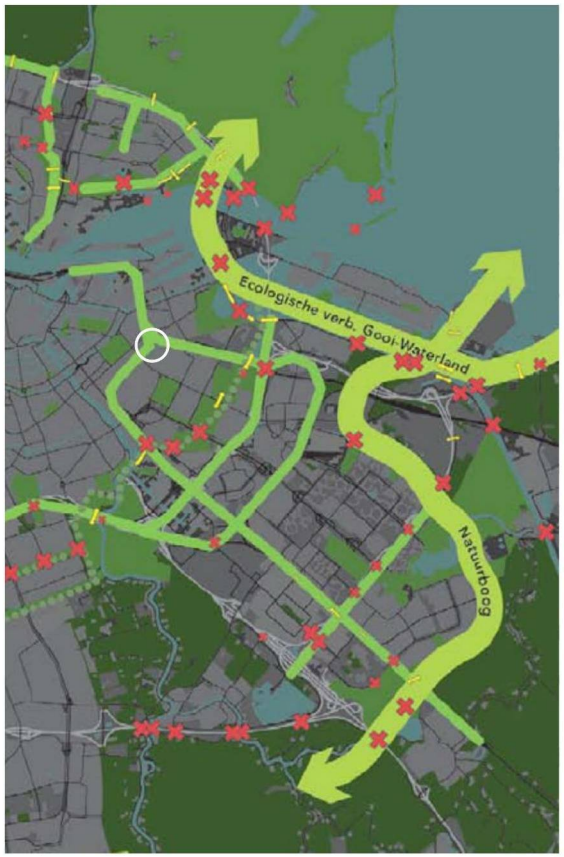


Groengebieden Amsterdam oost.

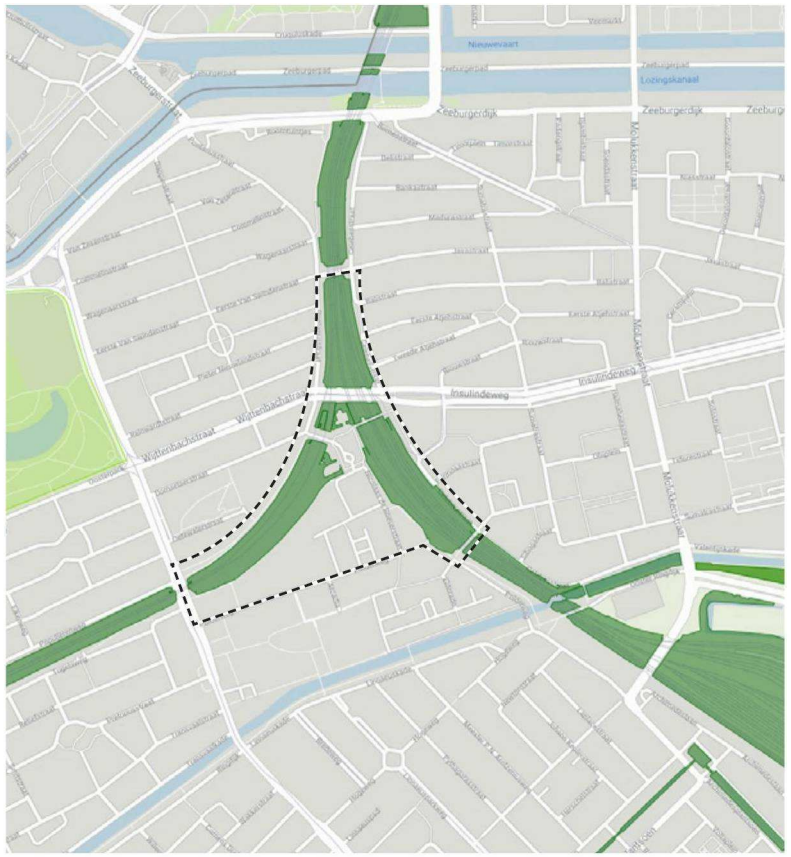
Ecologische structuur

De structuurvisie "Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam" schenkt ook aandacht aan biodiversiteit en ecologische verbindingen. In de structuurvisie is een kaart opgenomen met een voorstel voor een (secundaire) ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en aanvulling op de landelijke Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De secundaire ecologische structuur bestaat vooral uit groenstroken zoals wegbermen, groene taluds van spoorbanen en sloten met natuuroevers. Door de verbindingen tussen de grote groengebieden kunnen planten en dieren zich makkelijker verspreiden. Zij vergroten daardoor hun leefgebied.

De ecologische structuur passeert het stationsgebied en slingert als een lint door Amsterdam waarbij het verschillende onderdelen van de hoofdgroenstructuur met elkaar verbindt. De taluds en het spoor rondom het station zelf zijn onderdeel van deze ecologische structuur. De groenstroken langs het spoor omvatten tientallen volwassen bomen, waaronder enkele zeer grote exemplaren. Het is een waardevol stuk groen dat beter gebruikt kan worden. In het oostelijke talud van het Amstelspoor staat een monumentale boom (Italiaanse populier, geplant 1938). Voor het overige zijn er geen monumentale bomen.



Ecologische kaart Structuurvisie



Amsterdamse ecologische structuur

Secundaire ecologsiche structuur

Ecologische hoofdstructuur

Water

Op de Grondwaterstandenkaart van de 'Thematische Studie Regenbestendige Gebiedsontwikkeling' zijn de gebieden aangegeven waar de ontwateringsdiepte (grondwaterstand ten opzichte van maaiveld) lager is dan de gewenste 0,90 m. Er wordt onderscheid gemaakt in gebieden waar drainage mogelijk en waar drainage niet mogelijk is. Dit geeft een globaal beeld van de grondwatersituatie en eventuele probleemgebieden. Infiltratie als Rainproof maatregel meestal niet geschikt.

De Grondwaterstandenkaart heeft vooral gebied rondom het plangebied aangewezen als overlastgebieden: De Dapperbuurt, de Indische buurt langs het spoor en een stuk van Oostpoort/Polderweg. Op de 'Rainproof regenwaterknelpuntenkaart' uit dezelfde studie is te zien waar er een verhoogde kans is op wateroverlast en schade als het extreem hard regent (knelpunt). De Wijttenbachstraat, een deel de Insulindeweg en de Celebesstraat (keerlus tram) zijn als zodanig aangemerkt.

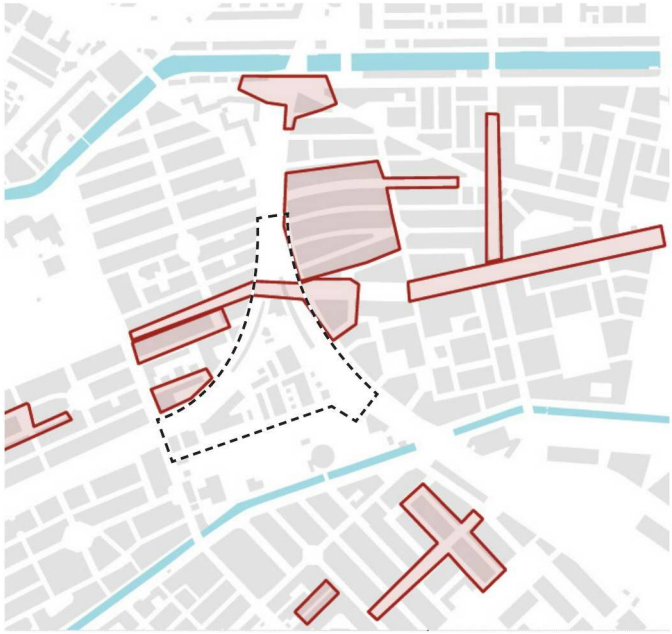
Bodem

De zonekaart bodemkwaliteit maakt onderscheid tussen verschillende kwaliteitscategorieën. Dit is vooral van belang in latere fasen, wanneer er sprake is van grondverzet. Het is een eerste indicatie van de bodem vervuiling. Het gebied tussen de sporen (Tuinwijck) ligt in zone 2, wat betekent dat de grond toegepast mag worden in woongebieden. De gebieden buiten de sporen zijn van slechtere kwaliteit. De grond hiervan mag toegepast worden in industriegebieden. Oostpoort is aangemerkt als saneringsgebied.



Grondwaterstanden

Grondwateroverlast (drainage mogelijk)
Grondwateroverlast (drainage niet mogelijk)



Rainproof regenwaterknelpuntenkaart



Zonekaart bodemkwaliteit

Zone 1
Zone 2
Zone 3
Zone 4
Saneringsgebied

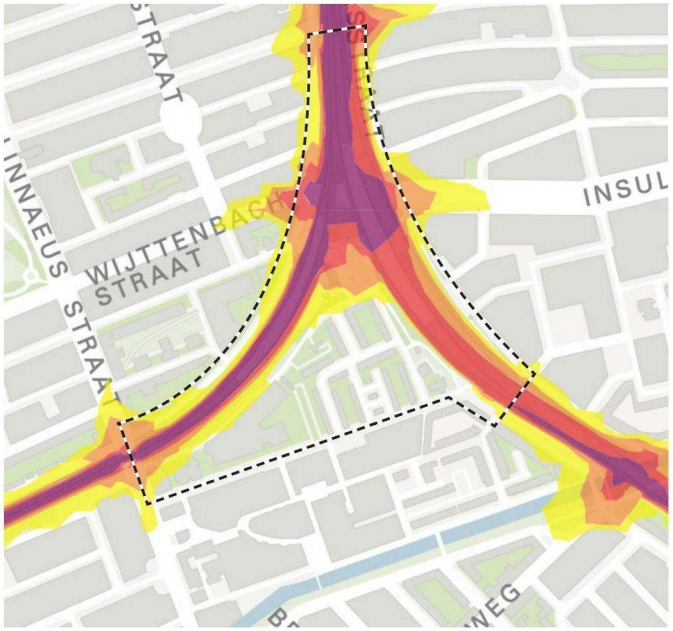
Geluid

De geluidbelasting (in decibellen oftewel dB) is in de kaarten weergegeven als de gemiddelde geluidbelasting over het etmaal. Wegverkeerslawaai (inlcusief tram) is er vooral vanaf de Wijttenbachstraat-Insulindeweg en vanaf de Linnaeusstraat. Dit heeft beperkte invloed op het plangebied. Het spoorgeluid dringt iets verder door het gebied in. Vooral ter hoogte van het station is er sprake van lawaai (remmende treinen). Het Oosterspoorplein ligt geheel in binnen de invloedszone van het spoorweglawaai.

Tuinwijck ligt nauwelijks in de invloedssfeer van het lawaai. Opvallend is dat het geluid sterker is van het Amstelspoor dan vanaf het Gooispoor. De bocht is op het Amstelspoor scherper. Maatregelen om de geluidbelasting te verminderen staan in het Actieplan Geluid van Amsterdam. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zijn geluidsschermen voorzien langs de spoorlijnen.



geluid weg en tram (overdag)



geluid spoor (overdag)

70 dB of meer
65 - 70 dB
60 - 65 dB
55 - 60 dB

Archeologie?
De ge

Cultuurhistorie ?
De ge

3.3 Plangebied

Het plangebied kan ter beschrijving ingedeeld worden in Verschillende delen:

- Het Stationscomplex
- Tuinwijck
- Taluds en omringende openbare ruimte

Deze paragraaf richt zich op de directe omgeving van het station: Tuinwijck en de taluds. Het stationscomplex wordt in de volgende paragraaf beschreven.

Tuinwijck

Stedenbouwkundige opzet

Tuinwijck is een kleinschalige woonbuurt uit de jaren dertig en vijftig (zie paragraaf Historie). Het bestaat hoofdzakelijk uit strokenbouw van twee of drie lagen met een kap. Grondgebonden woningen en beneden-bovenwoningen wisselen elkaar af. De stroken liggen haaks op of parallel aan de Polder weg met een verdraaiïng ten noorden van de Van der Vijversttraat. Aan de oostzijde staat een tweetal villa's. Aan het Oosterspoorplein staan twee villa's die onderdeel zijn van het oorspronkelijke en monumentale stationscomplex. De westelijke punt van het gebied kent bebouwing met een andere schaal, structuur en functie. De Montessorieschool is het grootste gebouw en is vooral gericht op de Polderweg op zijn eigen terrein. Het ligt met zijn rug naar het Linnaeushof. Op de westpunt staat het Politiekantoor dat georiënteerd is op de Linnaeusstraat. Tussen deze gebouwen in wordt een nieuw woongebouw gerealiseerd. Deze zal zich op Polderweg en Linnaeushof oriënteren.

Inrichting en sfeer

De bebouwing van Tuinwijck wordt vergezeld door 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 tot de kavel, als voortuinen. Daarnaast zijn er stukjes gazon, als deel van de openbare ruimte. Tezamen vergroenen ze het beeld van de wijk. Er zijn echter weinig plekken met verblijfskwaliteit. De straten zijn gemiddeld ongeveer 17 meter breed. Ze worden begeleid door rijen bomen. Door deze kenmerken en de geisoleerde ligging doet Tuinwijck aan als een kleinschalig suburbaan woonmilieu. Daarmee vormt het een relatief stil gebied tussen de diverse drukke gebieden.

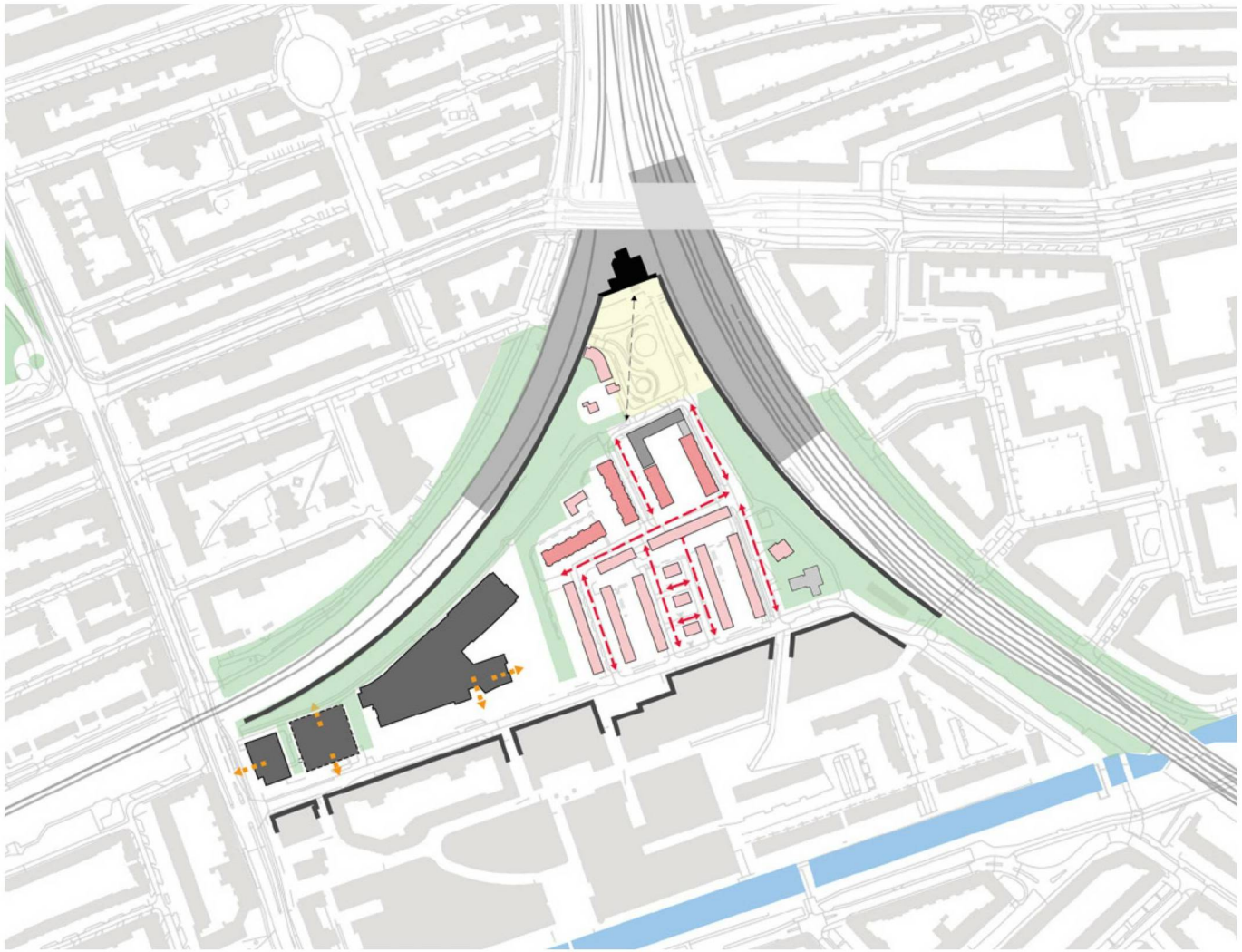






De relatie met Oostpoort

De relatie tussen Muiderpoortstation en woonwijk/ winkelcentrum Oostpoort is gebrekkig. Dat heeft onder andere te maken met de opzet van Oostpoort dat vooral op het zuiden is gericht. Daarbij voelt de beschaduwde noordzijde als de rug van het plan; een achterkant. Het ontbreken van logische loop- en zichtlijnen vanaf het station naar Oostpoort versterkt dit. De stedenbouwkundige structuren van Tuinwijck en Oostpoort sluiten bovendien nauwelijks op elkaar aan. Fietsers en voetgangers die door de wijk naar het station willen moeten een onlogische route met verschillende hoeken nemen door Tuinwiijck. Ondertussen wordt de wijk wel door bezoekers van Oostpoort voor het parkeren gebruikt.



Taluds en omgevende straten

Xxx.



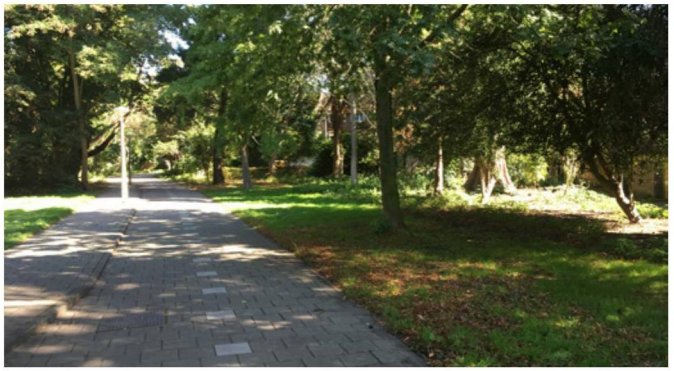
Celebesstraat, noordelijke richting, vanaf Wijttenbachstraat



Linnaeushof, noordelijke richting, nabij Montessorischool



Pontanusstraat, noordelijke richting vanaf Wijttenbachstraat



Linnaeushof, noordelijke richting, nabij Duivenpost



Nicolaas de Roeverstraat, zuidelijke richting vanaf Oosterspoorplein



Oeterwalerpad, zuidelijke richting vanaf Wijttenbachstraat



Celebesstraat, zuidelijke richting nabij Formosastraat



Nicolaas de Roeverstraat, zuidelijke richting nabij villa Mattern



Oeterwalerpad, zuidelijke richting vanaf Domselaerstraat



Celebesstraat, noordelijke richting nabij Minahassastraat

Analysekaart

Aanpassen

kruispunt opheffing

OV Zeebuurgerstraat

3.3 Het stationcomplex

Station en plein

Het Muiderpoortstation heeft een zeer kenmerkende opzet en is in de kern een goed bewaard gebleven. Het monumentale gebouwencomplex uit 1939 is karakteristiek en heeft door de ligging tussen twee samenkomende sporen zijn kenmerkende vorm gekregen. De programmatische invulling van de verschillende gebouwen is niet optimaal, grote hoeveelheden fietsen domineren het beeld en de entrees zijn slecht herkenbaar. Het ruime plein dat bereikt wordt via de onderdoorgang aan de Celebesstraat en het Oetewalerpad maakt vaak een verlaten indruk. De drukte bevindt zich direct tussen de twee sporen.
De invulling van Het Oosterspoorplein is kleinstedelijk. Volop ruimte voor de auto en een rond plantsoentje met banken. Het gedenkteken aan slachtoffers van de tweede wereldoorlog en een sculptuur van Karel Appel zijn de belangrijkste elementen in de openbare ruimte.
Er zijn in de loop der jaren tal van kleine ingrepen gedaan met de bedoeling het complex beter te doen functioneren en aantrekkelijker te maken. De som van ingrepen heeft echter niet geleid tot een prettige en goed functionerende stationsomgeving.

Reizigers beoordelen het station slecht. (WAARUIT BLIJKT DIT? PRESENTATIE NS BOSPoor?) Dit komt onder andere doordat het moeilijk is je te oriënteren. De entrees zijn slecht vindbaar, de systematiek van het station is niet goed leesbaar in de openbare ruimte, de programmering van de functies langs de onderdoorgang is matig, sommige functies zijn gedurende delen van de dag gesloten. Daarbij komt nog de enorme fietsenstalproblematiek. Het domein rondom het station wordt gedomineerd door enorme rijen fietsen.









Cultuurhistorische waarden

De cultuurhistorische verkenning en waardestelling die door bureau Steenhuis Meurs is opgesteld in februari 2016 in opdracht van NS-stations en biedt goede aanknopingspunten voor de integrale gebiedsvisie. Deze worden opgenomen in de gebiedsvisie en het document van Steenhuis Meurs is dan ook als bijlage opgenomen. De belangrijkste conclusies ten aanzien van de waardestelling zijn:

Cultuurhistorische waarde

• Het station is van cultuurhistorische waarde als een vroeg voorbeeld van de samenwerking tussen de NS en de gemeente in ruimtelijke vraagstukken en onderdeel van de eerste grootschalige planologische samenwerking tussen rijk, gemeente en spoorwegen.
• Het station is van cultuurhistorische waarde als herinneringslocatie voor de Jodenvervolging tijdens de Tweede Wereldoorlog.

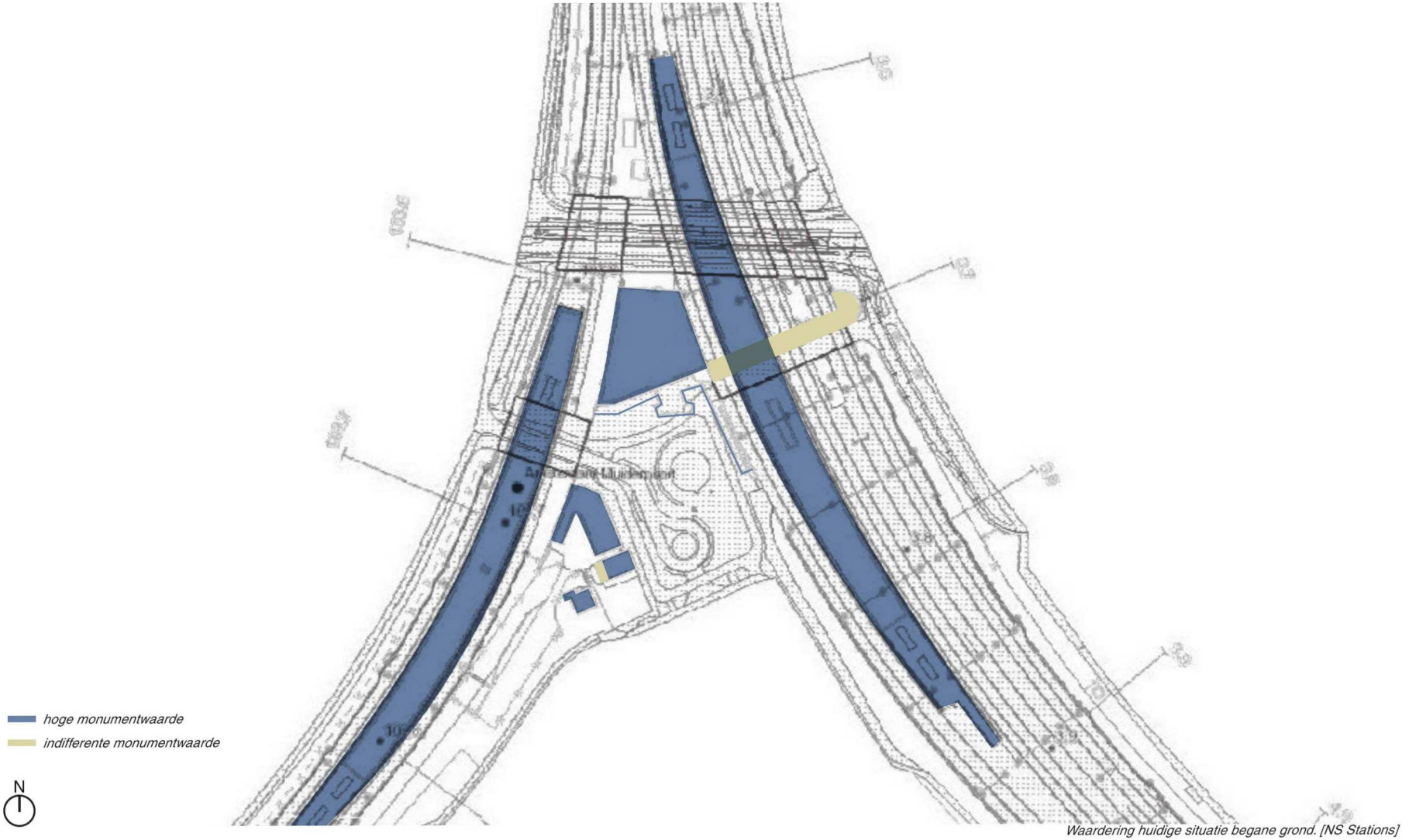
Stedenbouwkundige en ensemblewaarde

• De besloten ligging van station en voorplein, ingebed tussen de spoordijken is bijzonder. Het station is onderdeel van een grote infrastructurele ingreep (de verhoogde spoorbanen) en schept de luwte van een stedelijk interieur (het stationsplein) tussen de omringende woonwijken in.
• Het station, het seinhuis, de dienstwoningen, het dienstgebouw en de viaducten zijn ontworpen als een samenhangend stedenbouwkundig en functioneel ensemble – dat de verkeersstromen begeleidt en opvangt.
• Het dienstgebouw en de chefswoning zorgen voor de westelijke begrenzing van het voorplein.
•Deze ensemblewaarde van het voorplein en het station is bij de verbouwing eind jaren negentig echter verloren gegaan
• De doorgangen onder de spoordijk zijn van waarde; ze koppelen het ensemble aan de spoorinfra en verbinden het stationsplein met de stad. De viaducten zijn de entrees van het station; het besloten stationsplein is opgezet als een beschutte 'stationshal' in de open lucht.
• Het seinhuis is een icoon in de omgeving en zorgt dat het station, ondanks de afgeschermde ligging zichtbaar is
• De viaducten zijn tegelijk onderdeel van het stations-ensemble Muiderpoort, als van de 'Spoorwegwerken Oost' als geheel
• Beide woningen zijn architectonisch van waarde (en beide zijn gemeentelijk monument).

Architectuurhistorische waarde

• Het ensemble van station, seinhuis, dienstwoningen, dienstgebouw en viaducten vormt een relatief gaaf voorbeeld van stationsbouw uit de periode vlak voor de Tweede Wereldoorlog.
• De architectuur van het ensemble is ontworpen in samenhang met de verkeersstromen. Tegelijk is de architectuur ook een esthetische compositie, met allerlei motieven.
• Het station is, evenals het tegelijk gebouwde Amstelstation, een vroeg voorbeeld van een station dat werd ontwerpen als knooppunt voor openbaar en persoonlijk vervoer, waarbij de reizigersstromen zo veilig en doelmatig mogelijk waren en zoveel mogelijk overdekt.
• De gebouwen hebben dezelfde architectonische vormentaal. De dienstwoningen en het dienstgebouw zijn in vormgeving wel ondergeschikt aan het stationsgebouw met seinhuis.
• Het gebrandschilderd glas van H. Campendonk in de noordgevel van de stationshal is van waarde

Beelden en tekst ontleend uit:
Station Muiderpoort, cultuurhistorische verkenning en waardestelling, Steenhuis Meurs, februari 2016



Waardering huidige situatie begane grond. [NS Stations]

Bouwhistorische waardering

Hoge monumentwaarde

Onderdelen die afkomstig zijn uit de bouwtijd (1939) of die naar origineel ontwerp zijn gerenoveerd en die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde.

Dit zijn:

- de gevels
- de kozijnen
- de bouwmassa en het dak van het stationsgebouw,
- de originele trappen en hellingen naar de tunnels,
- de vorm van de gevelopeningen
- de plafond- en wanddecoraties en de nog aanwezige betegeling in het interieur van het stationsgebouw,
- het gebrandschilderd glas in de ingangshal,
- de constructie van de perronoverkapping en de beplating van de kap (NB: de glasramen en de koppen van de spanten aan de zijkanten zijn verwijderd),
- de boven en ondertunnel naar beide perrons (inclusief de raamstroom met koekoek),
- de trappen vanuit de tunnels naar de perrons
- de perronkappen en de voormalige wachtruimtes
- de viaducten naar de Domselaerstraat en de Celebestraat (exclusief de latere aanpassingen),
- het seingebouw (zowel volume als gevels).

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

- behoud van deze onderdelen voorop staat,
- aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarde versterken.

Positieve monumentwaarde

Onderdelen die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, maar het concept versterken hebben een positieve monumentwaarde. Er zijn geen onderdelen in het gebouw met een positieve monumentwaarde.

Indifferente monumentwaarde

Onderdelen die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Het gaat hierbij om:

- nieuwe toevoegingen in de viaducten
- de aanpassingen uit de verbouwing in 1998-2000 in het stationsgebouw.
- de aanpassingen aan de kozijnen in de plint van het stationsgebouw aan zowel de noord- en zuidgevel,
- de uitbouw aan de oostzijde van de woning haltechef,
- de aanpassingen aan de bekleding van de perronoverkappingen
- de dichtzetting van de daklichten in de luifels
- dichtzetting voetgangerstunnel Domselaerstraat
- Een deel van de ronde uitbouw op de hoek van het viaduct naar de Celebesstraat blokkeert het zicht op de oorspronkelijke gevel.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

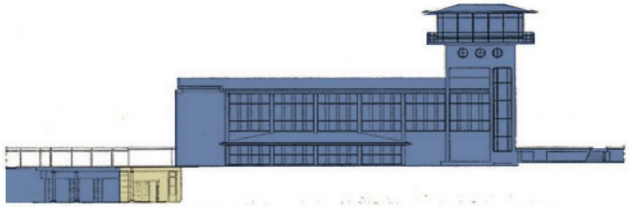
- behoud geen eis is;
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk;
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.



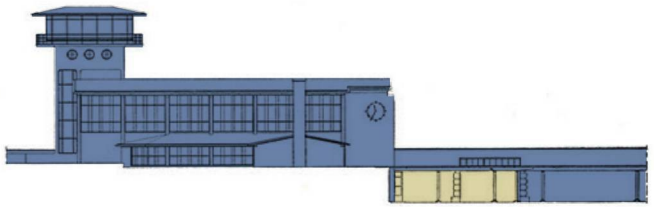
Zuidgevel



Noordgevel

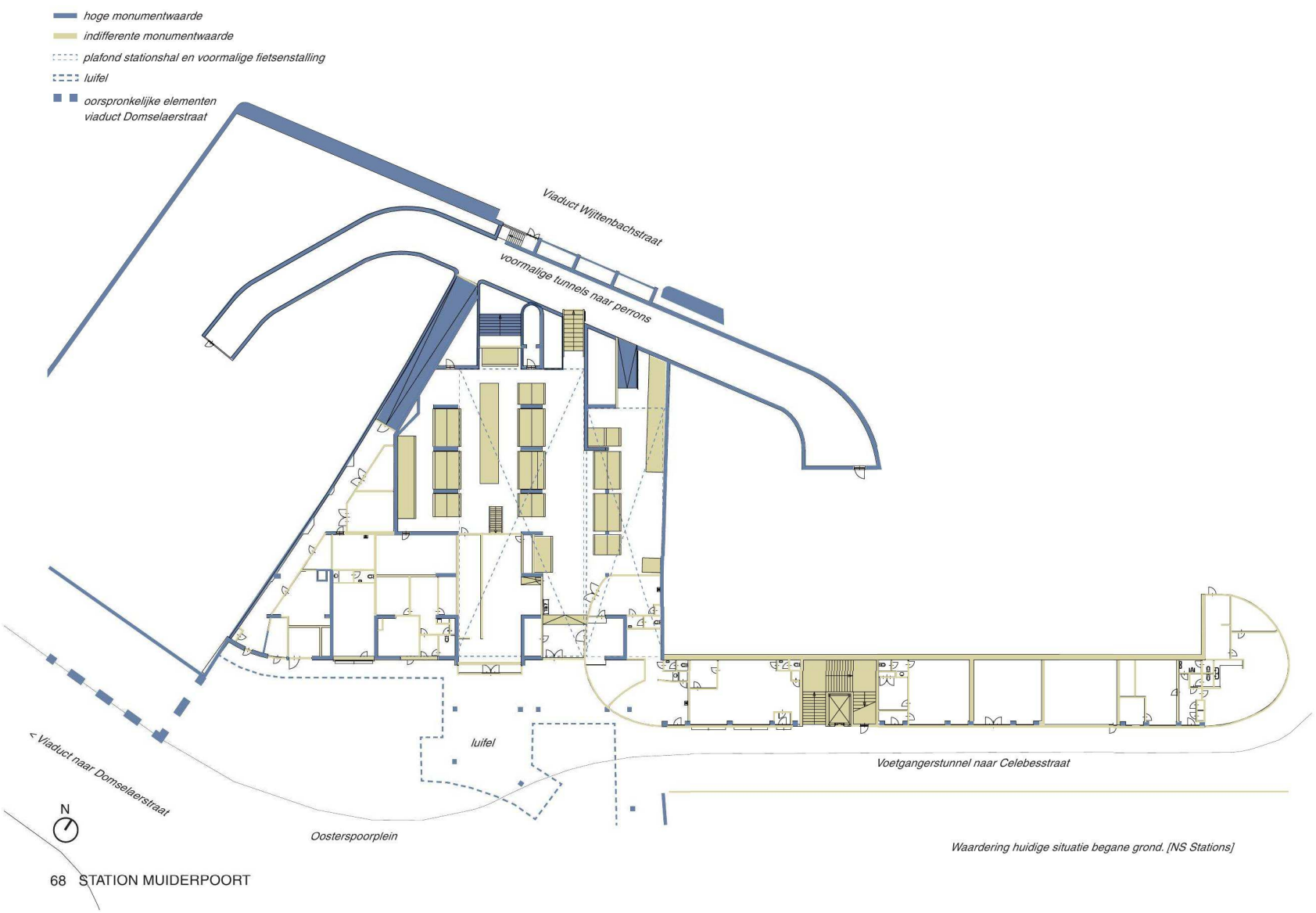


Oostgevel



Westgevel

Beelden en tekst uit: Station Muiderpoort, cultuurhistorische verkenning en waardestelling, Steenhuis Meurs, februari 2016



Waardering huidige situatie begane grond. [NS Stations]

68 STATION MUIDERPOORT

3.2 Conclusie analyse

Muiderpoortgebied in relatie tot de omgeving

De context van het plangebied is dat van een dynamisch stadsdeel, dat economisch sterker en aantrekkelijker wordt, dat meer bewoners en bezoekers aantrekt, dat meer verkeer te verwerken krijgt, waar het op straat zichtbaar drukker wordt, waar de druk op de grond en de openbare ruimte groter wordt. Te midden van die drukte ligt het plangebied. Het speelt echter nauwelijks een rol in het kanaliseren van de drukte en het verwerken van het verkeer. Langs het plangebied lopen verschillende straten en winkelgebieden die vragen om onderling verbonden te worden. Fiets- en voetgangersroutes door het gebied liggen niet logisch en zijn niet aantrekkelijk. Er ligt kortom een opgave in de het vergroten van de connectiviteit en het uitrollen van het centrumstedelijk (woon-)gebied.

Conclusies:

- Loop- en fietsroutes rondom het station zijn niet logisch en niet aantrekkelijk
- Het plangebied vormt een maas in het stedelijk netwerk.
- De structuur en inrichting van de wijk is niet gemaakt voor toename van gebruikers en verdichting





Muiderpoort als knooppunt

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 komt bovenop de autonome groei van het aantal passagiers op Muiderpoortstation een extra stroom passagiers: door de realisatie van verschillende grote ontwikkelingsgebieden aan de oostzijde van de stad (IJburg, Zeeburgereiland) de druk op het station zal ook toenemen. Muiderpoortstation zal een grotere rol kunnen spelen in het ontlasten van het Centraal Station. Door het verbeteren van het lokale verkeer (doortrekken bus of tramlijnen) naar Zeeburgereiland wordt dit gefaciliteerd. Het Muiderpoortstation, en ook de omgeving ervan, heeft reeds zijn maximale capaciteit bereikt en is niettoe gerust op een grotere toestroom van reizigers.

Conclusies:

- De druk op het station (en de omgeving) zal gaan toenemen door toename passagiers
- De stationsomgeving voldoet niet als OV-knooppunt

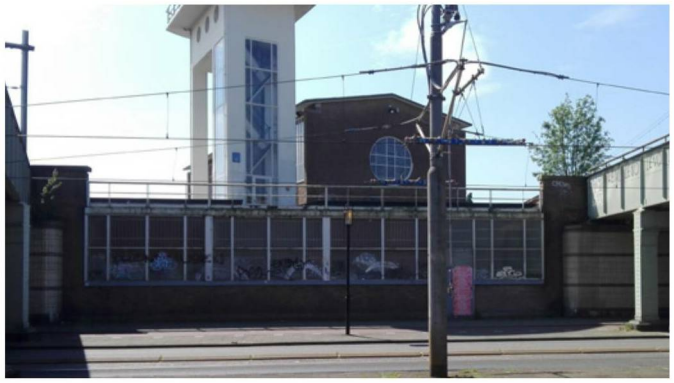
Het Muiderpoort als stationscomplex

(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 gebeurt nu rechtstreeks 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 OVCP-poortjes op perronniveau. Dit zorgt voor een onoverzichtelijke oriëntatie op het tunnelniveau en een onwenselijke situatie met betrekking tot de sociale veiligheid. Kortom het complex werkt niet optimaal niet in zijn primaire functie als station.

Conclusies:

- De capaciteit van de entrees/stijpunten is nu al onvoldoende
- De tunnels zijn onoverzichtelijk en voelen sociaal onveilig





Stationsgebouw

De waarde van het stationsgebouw, als monument, staat niet in verhouding tot de functie die heeft: fietsenstalling. 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.
Ook als het oorspronkelijke stationsgebouw aan het Oosterspoorplein niet meer 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 denkbaar dat het interieur van het station in de toekomst weer een functie of betekenis krijgt voor de reiziger. Het stationsgebouw heeft de potentie om weer een centrale rol te spelen in de routing van reizigers waardoor het stationgebouw weer onderdeel wordt van het publieke domein en het monument weer de spil in het stationscomplex wordt. Hierbij is het niet eens noodzakelijk dat het monumentale deel echt op dezelfde manier functioneert als vroeger. Het kan ook een ander functie krijgen zoals een stadslobby met sociale en commerciële ruimtes.

Conclusies:

- Er is sprake van een onderbenut stationsgebouw.
- Het huidige gebruik doet geen recht aan zijn monumentale waarde
- Interieur en exterieur verdienen verbetering
- De stationshal verdient het om onderdeel te worden van het publieke domein

Oosterspoorplein

Het Oosterspoorplein is het plein tussen de twee spoorbogen waarop het station is georiënteerd. Het kent positieve en negatieve kwaliteiten. De schaal van het plein is een sterk punt. De openheid wordt als aangenaam ervaren in een omgeving waar weinig grote open ruimtes zijn (Dapperbuurt, Oostpoort, Indische buurt). De rust die er over het algemeen heerst, is positief, maar zal echter bij een forse toename van het aantal reizigers gaan afnemen. Daar zal de inrichting van het plein op in moeten spelen. Wat een duidelijk negatief punt is, is het gebrek aan oriëntatie en sturing die het biedt aan het uitstappend verkeer. In de overstap tussen lokaal OV en de fiets enerzijds en de trein anderzijds speelt het plein geen rol. Daarbij is de sociale controle bovendien laag door het gebrek aan 'ogen op de straat'. Wel worden er veel fietsen geparkeerd, maar de door het gebrek aan parkeerplaatsen en de onoverzichtelijke situering ervan doet het geheel rommelig aan.

Conclusies:

- De maat en oriëntatie van het plein is gunstig
- Het plein speelt geen rol in het functioneren als OV-knooppunt
- De sociale controle is beperkt
- Het fietsparkeren is onoverzichtelijk opgelost





Tuinwijck

Zo vormen het Station (waar de drukte zal toenemen) , Tuinwijck (wat een stil karakter heeft), en het drukbezochte, sterk gemengde Oostpoort.

Groen / taluds

De randen langs het spoor zijn robuuste groene structuren met ecologische waarden. Het groen dat zich in de wijk zelf bevindt, is juist versnipperd en heeft minder landschappelijke/ecologische kwaliteiten. Door het groen aan elkaar te koppelen kunnen er robuustere structuren ontstaan die meer waarde hebben in het gebruik en als landschap, maar ook qua ecologie en voor klimaatadaptatie.Deze opgave zal gecombineerd moeten worden met de kansen en knelpunten die er ook liggen op het vlak van het groen en de waterhuishouding.



4. Ambitie en visie

De dynamische stad, ruimtelijk beleid en het Muiderpoortstation

4.1 Visie algemeen

De dynamische stad Amsterdam

Het Muiderpoortstation ligt in Amsterdam, een stad waar de bevolking sneller groeit dan de productie van woningen kan bijbenen, waar de werkgelegenheidsgroei de sterkste is binnen de Metropoolregio Amsterdam, die op haar beurt een belangrijke motor van de Nederlandse economie is. Een stad bovendien, waar de groei van het toerisme het sterkste is vergeleken met andere West-Europese steden. De ruimtelijke voorkeur van bewoners, bedrijven (werkers) en bezoekers is bovendien dezelfde: men prefereert de centrumstedelijke gebieden binnen de Ring A10. De druk op de ruimte is ongekende hoog, met sterk stijgende m2-prijzen die de hoogste zijn in heel Nederland.
De voorkeur voor het centrumstedelijke gebied binnen de Ring A10 heeft alles te maken met de kenniseconomie. De belangrijkste ruimtelijke condities voor deze economie zijn (1) interactie, (2) functiemenging en (3) nabijheid.

Die kenniseconomie ligt aan de basis van de *Structuurvisie 2040 Economisch sterk en duurzaam.* Daarin wordt de 'uitrol' van het centrummilieu als een van de bewegingen onderkend die de ruimtelijke ontwikkelingen zullen beïnvloeden. Inmiddels hebben de hiervoor genoemde processen de omgeving van het Muiderpoortstation bereikt. Ook hier stijgen de m2-prijzen, neemt de menging van functies toe, en is het gebied deel geworden van de urban fabric van Amsterdam (de delen van de stad waar veel verschillende mensen om verschillende redenen op verschillende momenten van de dag aanwezig zijn. Die ontwikkelingen zullen nog intenser worden.

Het Muiderpoortstation ligt in stadsdeel Oost, binnen de Ring, stedenbouwkundig omringd met delen van19de eeuwse gordel, stadsvernieuwingsgebieden, tuindorp-achtige bebouwing in lage dichtheid, en hedendaagse verdichtingslocaties als Oostpoort. De verschillende stedenbouwkundige verschijningsvormen zijn er de oorzaak van dat de uitrol van het centrummilieu en de daarmee gepaard gaande gentrificatie zich in onderscheidende mate manifesteert in deze gebieden. Daar komt bij dat de spoortaluds ook voor een fysieke scheiding tussen de gebieden zorgen.

Ruimtelijk Beleid

In de *Structuurvisie* komt het Muiderpoortstation een aantal keren aan de orde. Het plein voor het Muiderpoortstation wordt gezien als een potentieel 'stadsplein' waar mensen verblijven en zich verplaatsen (p. 37). Door zijn gunstige ligging in het stedelijk weefsel kan dit gebied een belangrijk rol spelen in de verdere uitrol van het centrumstedelijke milieu. In de Structuurvisie wordt de Wijttenbachstraat (die langs het station loopt) gezien als een potentiële stadsstraat. In het Onderzoeksrapport Stadsstraten (vastgesteld september 2017), een uitwerking van de Structuurvisie, staat de Wijtenbachstraat (nog) niet op de kaart als potentiële stadsstraat, maar als onderdeel van het hoofdstratennet. De Wijttenbachstraat ligt echter wel in het verlengde van de bestaande stadsstraat Eerste Oosterparkstraat, en zal in elk geval als verkeersverbinding intensiveren bij de verdere ontwikkeling van het Zeeburgereiland.

In de Structuurvisie wordt het Muiderpoortstation verder genoemd bij de(1) vertramming van de buslijnen 15 en 65, waarbij er een nieuw tracé vanaf Muiderpoort naar Science Park moet worden aangelegd; (2) als uitbreiding van 2 naar 4 sporen op het traject Muiderpoort – Sciencepark, en (3) als halte van de te ontwikkelen Oost-West metrolijn. In de Metrostudie 2016 is metrohalte Muiderpoortstation opgenomen in twee varianten van de Oost-Westlijn.

In Ruimte voor de Economie van Morgen - Ruimtelijk Economische Bouwstenen voor de groei van Amsterdam/ Koers 2025 (vastgesteld in 2017) ligt het Muiderpoortstation in een 'gemengd woon-werkmilieu', meer specifiek een creatieve wijk. Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan nieuw stedelijk werkmilieu. Het zijn wijken die in economisch opzicht aansluiten op het bestaande Amsterdamse centrummilieu binnen de ring A10. In de bijgewerkte kansenkaart uit Ruimte voor de Economie van Morgen staat het Muiderpoortstation en zijn omgeving als 'multinodaal knooppunt'(tram, bus, trein en eventueel metro) opgetekend. Dat is een locatie waar door zijn goede verbindingen met de rest van de stad, regio en land een concentratie van werkgelegenheid en hoge (woon)dichtheden wenselijk zijn.

Transit Oriented Development

De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam streven naar een optimale en uitgebalanceerde benutting van het stedelijke en regionale openbaar vervoernetwerk. Andersom is het openbaar vervoernetwerk nodig om stedelijke groei mogelijk te maken. Deze doelstellingen vinden elkaar in het principe van 'stationskwartieren'. Dit betreft een concentratie van integrale stedelijke ontwikkeling in de directe omgeving van (bestaande of nieuwe) ov-stations. In het *Handboek voor Stationskwartieren Maken (2017)*, een Amsterdamse uitwerking van Transit Oriented Development, worden vier ontwikkelprincipes voor multinodale knooppunten genoemd:

- (1) verdichten,
- (2) functiemenging,
- (3) hoogwaardige openbare ruimte (geschikt voor doorstroming en verblijf)
- (4) autoluwe inrichting (met aangepaste parkeernormen).

De stations dragen bij aan stedelijke kwaliteit en bereikbaarheid, en stedelijkheid draagt op haar beurt bij aan de kwaliteit en het gebruik van stations.

De groei van de stad via verdichting levert een enorm vervoersvraagstuk op. Die groei is alleen maar inpasbaar als de ermee gepaard gaande mobiliteitsgroei vooral door openbaar vervoer en langzaam vervoer wordt opgevangen. Stationskwartieren zorgen er bovendien voor dat de groei van het aantal vervoersbewegingen in de stad niet proportioneel toeneemt met de groei van de stad. Daardoor neemt de netwerkbereikbaarheid en –connectiviteit van Amsterdam toe. Verdichting van stationsomgevingen vergroot de klantenkring binnen het invloedgebied van de halte, waardoor meer woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen binnen een bepaalde reistijd met elkaar worden verbonden. Dat is ook op metropolitaan niveau als 'daily urban system' van steeds groter belang.

Voor ov-gebruik binnen stedelijke gebieden is tien minuten loop- of fietsafstand tot een stationskwartier acceptabel. Dat komt neer op maximaal 800 meter voor de voetganger tot maximaal 3000 meter voor de fietser. Stratenpatronen en waterlopen maken echter dat dat lang niet altijd zuivere cirkels zijn. Daarom zijn gestrekte routes en diagonale straten ook van belang. Hoe dan ook: binnen deze afstanden dienen zoveel mogelijk bestemmingen te worden gesitueerd.

Kortom: het Muiderpoortstation ligt in het hart van de sociale, economische en daarmee ruimtelijke dynamiek van Amsterdam. Bovenstaande ontwikkelingen en beleidsuitgangspunten dwingen om het Muiderpoortstation en zijn omgeving al een strategische plek te bezien, waar ingrepen de metropolitane ontwikkelingen kunnen afremmen of versnellen. Uitgangspunten voor het principebesluit zijn:

- Optimale benutting van vervoerskwaliteit/potentie van het Muiderpoortstation (trein, bus, tram en metro)
- Optimaliseren van de kwaliteit van de openbare ruimte in het gebied
- Het in kaart brengen van verdichtingsmogelijkheden
- Het ontsluiten van de morfologisch verschillende gebieden die ook nog eens fysiek van elkaar gescheiden zijn.





Ambities: verdichting, verkleuring en vergroening

De visie is gebaseerd op de kansen die er in het gebied liggen en op een aantal algemene ambities van de gemeente Amsterdam, zoals deze zijn vastgelegd in het huidige beleid en in het coalitieakkoord. Deze worden hieronder toegelicht.

De stad groeit en het verkeer naar het Muiderpoortstation ook. De ambities voor het gebied gaan allen over het toekomstbestendig maken van het station en de wijk en het aanpassen aan een veranderende omgeving. De ambitiesversterken elkaar wederzijds. Enerzijds past het in de gedachte van Transit Oriented Development dat rondom OV-knooppunten functiemenging en verdichting plaatsvindt, die ook past in de 'uitrol'van het centrum. 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. Anderszijds gaat het erom de omgeving van het station aan te passen op de toenemende drukte op het station. Een toename van bewegingen vraagt om een robuustere inrichting, een ander aanbod aan functies en andere relatie tussen het openbare en private domein. Kortom, het station zal worden verbouwd om meer passagiers te kunnen verwerken, het plein en tunnels meer ingericht om de overstap te faciliteren en de wijk getransformeerd om als stationsomgeving te functioneren.

Tegelijkertijd is het bestaande groen het koesteren waard en is er behoefte aan meer groen in een dergelijke stad en. Verdichting en vergroening lijken wellicht tegenstrijdige ambities maar zijn wel degelijk verenigbaar. In een wijk als Tuinwijck met grondgebonden laagbouw is het oppervlak van de bebouwing en van verharding in 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 rij-woningen. De inzet is om zowel het aantal woningen als de hoeveelheid openbaar groen aanzienlijk te vergroten. Dat betekent dat er ingezt gaat worden op verdichting en vergroening door middel van vervangende nieuwbouw. Daarnaast moet er ruimte voor andere functies dan wonen er wordt gedacht aan werkfuncties en recreatieve voorzieningen. Deze 'verkleuring' draagt bij aan diverse sfeer en vergroot op het niveau van het stadsdeel de diversiteit aan werkomgevingen.

4.2 Programma

Wonen: een plek voor oude en nieuwe bewoners

De wijk is geliefd bij bewoners, en dat is te begrijpen. De wijk bevat veel groen en ligt midden in de stad. De ambitie is dat genoemde kwaliteiten gedeeld worden met meer en nieuwe bewoners en gebruiker. Hoewel het woningtype zal wijzigen naar gestapelde types en de woningbouwvereniging nog geen strategie heeft uitgezet t.t.v. het opstellen van deze visie spreekt de gemeente de intentie uit om zoveel mogelijk van de huidige bewoners de mogelijkheid te bieden te blijven wonen in de wijk na de transformatie. Het plan zal dan zodanig te gefaseerd moeten worden dat een deel kan doorstromen in een nieuwe of gerenoveerde woning. Dat komt de continuïteit en buurtbinding ten goede. Het zal dan wel gebeuren in een andere woningvoorraad waarbij er plek is voor nieuwe bewoners. De inmenging van nieuwe bewoners komt ten goede van de diversiteit en vitaliteit van de buurt. Er kan worden ingezet op een aanzienlijke vergroting van de voorraad. Hierbij wordt de 40-40-20 regeling gehanteerd voor de verdeling sociaal-middensegment-vrije sector, conform het Amsterdams beleid. Er zijn nu veel relatief ruime woningen in Tuinwijck. In de nieuwe woonwijk zal de gemiddelde woninggrootte kleiner zijn. Zo kunnen er meer mensen gehuisvest worden in het gebied.





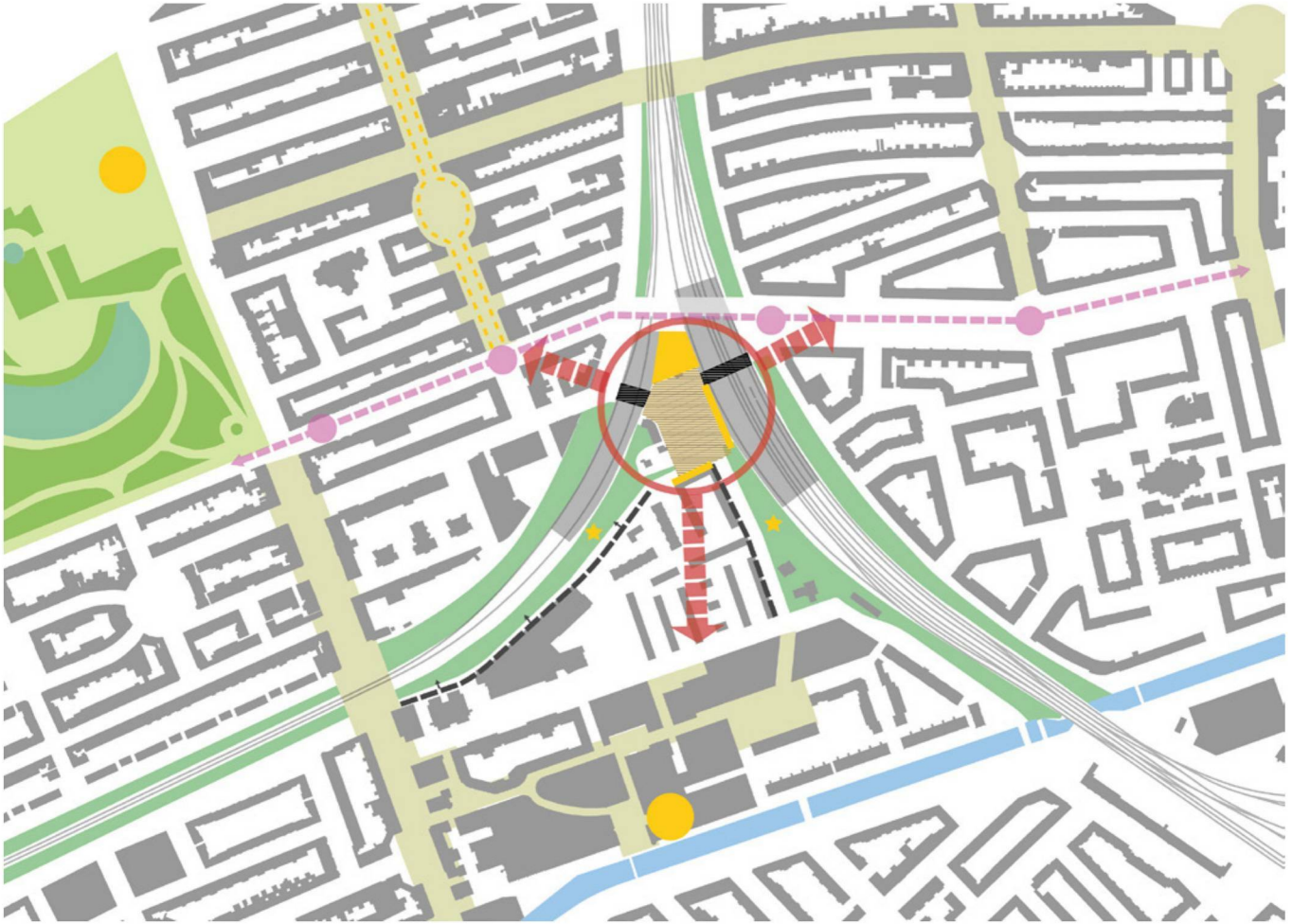




Voorbeelden van gemengde milieus en woonblokken met publieke plinten

Menging met werken en recreëren

Op de begane grond kan ruimte gereserveerd worden voor andere functies dan wonen. De gewenst 'verkleuring' van een louter woongebied naar een diverse sfeer kan op verschillende kleuren aannemen. De ligging van Muiderpoortstation tussen drukke winkelgebieden in Dapperstraat, Van Swindenstraat, Javastraat, Linnaeusstraat, Molukkenstraat en Oostpoort biedt kansen. Het Muiderpoortstation en omgeving kan een spil worden in de verbinding en verdeling van het verkeer tussen deze gebieden door zijn strategische ligging. Dat vergt het realiseren van aantrekkelijke looproutes met actieve plint, dat wil zeggen open gevels op de begane grond met publieksfuncties. De nabijheid van zoveel winkelgebieden vraagt ook om een onderscheidend profiel ten opzichte van deze centra. Gezien de ligging nabij drukke winkelgebieden en -straten zijn commerciële voorzieningen als detailhandel minder kansrijk en wordt eerder gedacht aan kantoren, Conform het detailhandels beleid moet voorzichtig omgegaan worden met het vestigen van nieuwe detailhandel ter bescherming van de bestaande. Enige detailhandel is echter wel denkbaar in het gebied. Vooral in het station en in de directe omgeving. Deze detailhandel is dan ook meer gericht op de stationsfunctie, de overstappers en uitstappers van de trein. In de rest van de wijk zal een programma waarin werkfuncties (kantoren, bedrijven) overheersen een betere aanvulling vormen op de omgeving. Deze werkfuncties kunnen sporadisch aangevuld worden met recreatieve voorzieningen. Uiteraard zullen de bedrijfsfuncties zich qua hinder kunnen verdragen tot de woonfunctie.



4.3 Ruimte

Stedelijk milieu

Het Muiderpoortstation en omgeving zal een gebied worden met zijn eigen identiteit. De sterke fysieke barrières, met name de spoortaluds zorgen voor een situatie waarin weinig ruimtelijke structuren zijn te continueren. Ook de Polderweg heeft eerder het karakter van een grens dan van een binnenstraat. Het is dan ook niet vanzelfsprekend dat de nieuwe wijk hoofdzakelijk voortborduurt op Oostpoort. Bovendien heeft het gebied een aantal op zich zelfstaande gebouwen die in het plan opgenomen moeten worden: de Montessorischool, het politiebureau en de verschillende villa's rondom het gebied. Het bestaande groen biedt ook aanknopingspunten voor de vergroeningsopgave. Dit biedt tegelijkertijd de vrijheid om een afwijkend milieu te maken. De kenmerken van dit milieu zijn: de functiemenging van wonen, werken en publieke functies, actieve gevels op begane grond, gestapelde bouw, afwisselende bouwhoogtes, aanwezigheid van ruim groen en autovrije openbare ruimte.



Een nieuwe identiteit binnen sterke grenzen



Verbinden van groene zones tot een groene woonomgeving

Ruimtelijke opgaven

De nieuwe wijk zal dus vooral interne structuren versterken. De twee groenzones langs de taluds worden middels groen zones dwars door het gebied verbonden. Deze definiëren de vlakken waarin gebouwd kan worden. Ze worden doorkruist door de loop- en zichtlijnen tussen Muiderpoort en Oostpoort. Tegelijk is er de opgave om te zoeken naar de functionele relaties en verbindingen met de omgeving. De looproutes naar Oostpoort en de haltes kunnen worden verbeterd door ze aantrekkelijker en directer te maken. Waar mogelijk wordt ook een visuele verbinding gelegd tussen het station en Oostpoort. De fietsroutes rondom het station kunnen sterker verknoopt worden, met name door de route naar de Watergraafsmeer een natuurlijker routing te geven. Het Oosterspoorplein zelf heeft een specifieke opgave (zie paragraaf..)Het plein is de focuspunt voor de zicht- en verkeerslijnen uit de omgeving. Het plein zelf kan beter afgebakend worden door het omringen door actieve plinten. Dit kan aan de oostzijde van het plein middels extra bebouwing.


Autoluwe wijk
P
Verknopen van doorgaande fietsroutes
halte
halte
halte
Verbeteren visuele verbindingen en looproutes
Nieuwe structuur

4.4 Vergroenen

Duurzame gebiedstransformatie

Het 'vergroenen' is een opgave in letterlijke en in figuurlijke zin. Het gaat niet alleen over het toevoegen van groen in dew ijk maar ook over de verduurzaming. 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 voorbeeldproject te maken vooor duurzame (binnenstedelijke) gebiedstransformatie. Daarbij wordt het ambitieniveau van duurzaamheid hoog gelegd:

- Het gebied is volledig energieneutraal (en uiteraard aardgasvrij)
- Sloopmateriaal uit bebouwing en openbare ruimte wordt in de wijk hergebruikt
- Nieuwe bebouwing is flexibel, aanpasbaar en de gebruikte materialen zijn herbruikbaar
- Het gebied is klimaatadaptief en waterrobuust
- Het gebied is autovrij en stimuleert beweging
- Het gebied vergroent en biedt plek aan ecologie





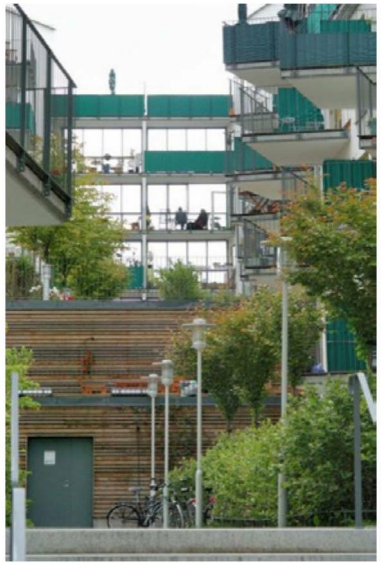


Groen in de wijk

De groenambities zijn gebaseerd op de verkenning Kwaliteitsimpuls Groen. Deze gaat uit van het volgende. Groene openbare ruimte maakt integraal onderdeel uit van het ontwerp. Het ontwerp draagt zichtbaar bij aan een groenere en meer leefbare stad. De typologie van de groene openbare ruimte sluit optimaal aan bij het gewenste woonmilieu en het profiel van de verwachte gebruikers nu en in de toekomst. Het groen is zo veel mogelijk openbaar toegankelijk. Door de variatie aan groene openbare ruimtes draagt het optimaal bij aan meerdere doelen en is het meervoudig te gebruiken. Aansluitend bij het gewenste gebruik is er variatie in groensoorten: grasvelden, bomen, bloemen/planten etc. Het groen in de nieuwe buurt draagt bij aan het regen- en hittebestendig maken van de stad. In het plan voor de nieuwe buurt worden op verschillende schaalniveaus voorstellen gedaan voor groene maatregelen, zowel binnen als buiten de grens van het project (bovenplans): Gebiedsoverstijgende groenblauwe structuren, zoals de spoor taluds worden zo veel mogelijk doorgetrokken en versterkt. De uitvoering van buitenplanse groen maatregelen maken deel uit van het besluit. Dit betekent dat ook de financiën voor buitenplanse groeningrepen geregeld moeten zijn. Ten behoeve van klimaatbestendigheid is minimaal 25% van het oppervlak onverhard (incl groene daken). Groene architectuur en natuurinclusief bouwen wordt gestimuleerd. Ecologische- en recreatieve knelpunten nabij of in het projectgebied en genoemd in de ESA worden opgelost











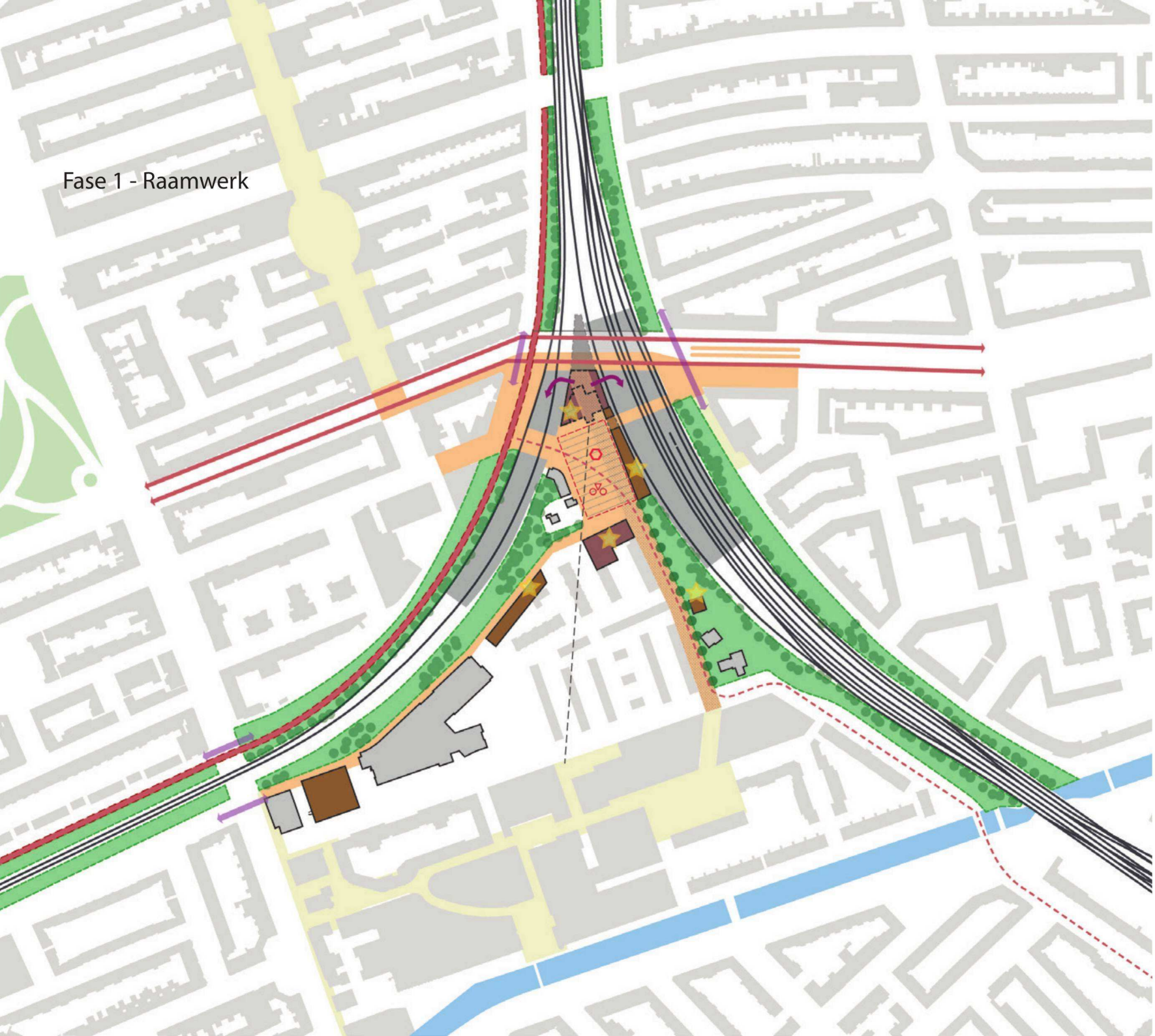
5.Ruimtelijke strategie

5.1 Toelichting strategie



5.2 Fase 1 - Interventies

Fase 1 - Raamwerk



LEGENDA VISIEKAART

- Bebouwing omgeving
- Bebouwing binnen plan
- Nieuwe bebouwing
- Renoveren / transformeren
- Bouwvelden vervangingsopgave
- Actieve gevels / vaste rooilijnen
- Vervangen of renoveren
- Voetgangersdomein
- Groen
- Groenopgave binnen bouwveld
- Boomstructuren
- Hoofd fietsroute
- Versterken fietsroute
- Zichtlijn
- Verbeteren oversteek
- Publieksfuncties
- Ondergronds Fietsparkeren
- Monument

Interventie 1: Muiderpoortstation publiek gebouw

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.

Stationsgebouw: ontwikkelen met transferfunctie

Het station krijgt zijn oude functie weer terug als distributeur van overstappend verkeer. De bestaande hal wordt opengemaakt 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:

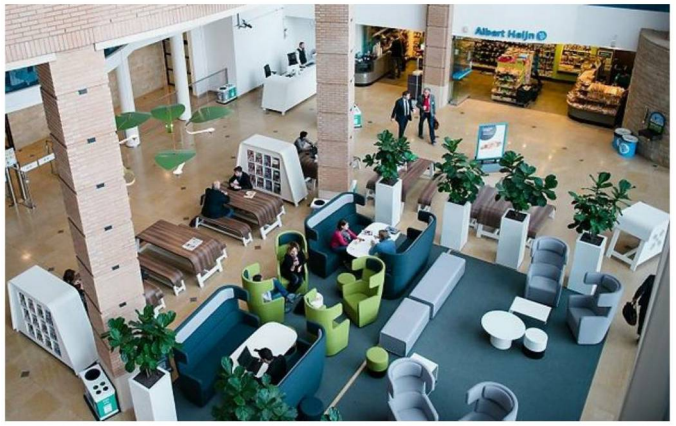
- de bouwkundige mogelijkheden van het gebouw in relatie tot de actuele functionele eisen van de overstapfunctie (Prorail)
- de toekomstige ligging van tram- en bushaltes en looplijnen van overstappers. (De hal krijgt pas een centrale functie als de kortste looplijnen voor overstappers door het gebouw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

Stadskamer: ontwikkelen met publieksfunctie

Het stationsgebouw krijgt een semi-openbare functie. De bestaande hal wordt opengemaakt en wordt vormt het hart van een complex met een programma dat gedeeltelijk publiek is en gedeeltelijk commericeel (hotel / horeca bijvoorbeeld). Het gaat fungeren als een soort lobby: een aangenaam semi-publiek binnengebied waarin kort verblijf en ontmoeting wordt gefaciliteerd. 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. Bijvoorbeeld door het overbouwen van het viaduct tussen de sporen.



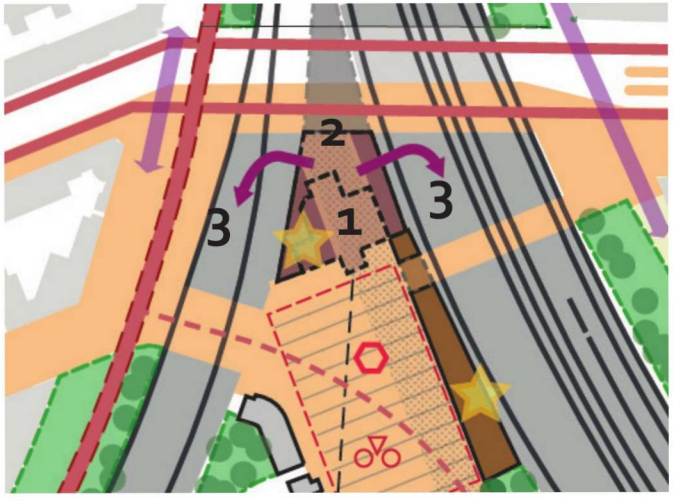




Interventie 2: Stationsentrees

Interventie 3: Perronopgangen en tunnels

De







Interventie 4: Inrichting plein en aanlooproutes
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 betekenis van het Muiderpoortstation gaat het Oostspoorplein een stads- of stationsplein fungeren. Op het Oosterspoorplein worden daarom 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. De inrichting van het plein faciliteert de functie van het station en de doorloop naar omgevende stadswijken, vooral Oostpoort.

Interventie 5: Vierde gevel aan het plein
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.







Interventie 6: Mirror Centre

Voor het Mirror centre bestaan verschillende opties. Zowel renoveren, als transformeren, als sloop-nieuwbouw zijn denkbaar. De ingreep zal in elk geval moeten leiden tot een meer extravert gebouw dat een bijdrage levert aan de levendigheid en sociale controle van het Oosterspoorplein. Belangrijk is dus dat een publieksgerichte functie / actieve plint op de begane grond aan het plein wordt gesitueerd.

Interventie 7: Ondergronds fietsparkeren

Voo







Interventie 8: Loper naar Oostpoort

De ver

Interventie 9: Fietsroute Watergraafsmeer

De ver

Interventie 10: Auto ontsluiting Tuinwijck

De ver



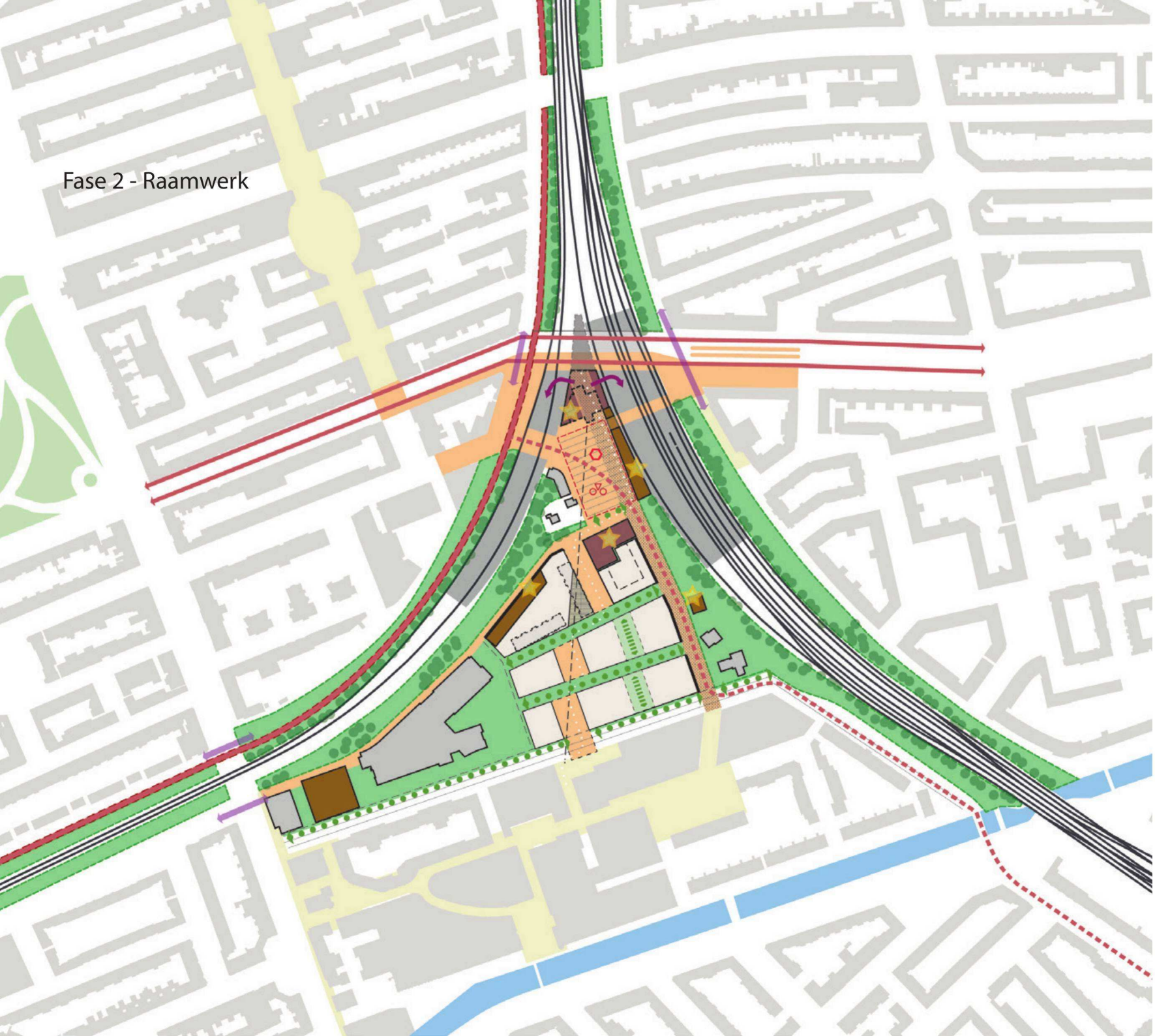
Interventie 11: Aanpak taluds
De ver

Interventie 12: Bebouwing Linnaeusplantsoen
De ver

Interventie 13: Paviljoen trafo
De ver


11
11
12
13
11
11

Fase 2 - Raamwerk



LEGENDA VISIEKAART

- Bebouwing omgeving
- Bebouwing binnen plan
- Nieuwe bebouwing
- Renoveren / transformeren
- Bouwvelden vervangingsopgave
- Actieve gevels / vaste rooilijnen
- Vervangen of renoveren
- Voetgangersdomein
- Groen
- Groenopgave binnen bouwveld
- Boomstructuren
- Hoofd fietsroute
- Versterken fietsroute
- Zichtlijn
- Verbeteren oversteek
- Publieksfuncties
- Ondergronds Fietsparkeren
- Monument

5.2 Fase 2 - Scenario groenstedelijk

Tuinwijck: de noordelijke blokken en Mirror centre
Tuinwijck wordt getransformeerd en verdicht. De twee noordelijke, jaren 30 -blokken kunnen worden gerenoveerd of vervangen worden door nieuwbouw. In het geval van nieuwbouw dienen de blokken zich naar de structuur van de sporen te voegen, en een overgang tussen de bebouwing aan het stationsplein en de bebouwing van het zuidelijk deel te vormen. Daarnaast dient er rekening gehouden te worden met het spoorgeluid middels de positie en vorm van de bebouwing.

Tuinwijck: de zuidelijke blokken
De zuidelijke, jaren 50 -blokken worden vervangen door nieuwbouw. Flinke verdichting en vergroening is daardoor mogelijk. Ook kan, naast toevoeging van woningen, een transformatie van structuur en stedelijk milieu plaatsvinden. Gedacht wordt aan een opzet die vergelijkbaar is met het Funenpark, waar wonen met groen en ander functies samengaan. De ruimtelijke structuur bestaat uit een groene ondergrond, als basis waarop bebouwing in een los verband is gepositioneerd. Er kan een nieuwe langzaam verkeersroute gemaakt worden die Muiderpoort en Oostpoort verbindt. Dit is niet alleen een fysieke ingreep maar ook een die sfeer brengt, door de begeleiding met actieve plinten. Daarin worden werkfuncties gepositioneerd. De aansluiting op Oostpoort wordt gezocht door de juiste positionering van de routes. De wijk wordt autovrij. Het parkeren van bewoners vindt aan de rand plaats of in bestaande parkeervoorzieningen.

Fase 2 - Scenario Mix



LEGENDA SCENARIO

- Bebouwing omgeving
- Bebouwing binnen plan
- Bebouwing fase 1
- Renovatie/transformatie fase 1
- Nieuwbouw fase 2
- Nieuwbouw fase 2 met hoogte acce
- Voetgangersdomein
- Groen
- Boomstructuren
- Hoofd fietsroute
- Versterken fietsroute
- Zichtlijn
- Verbeteren oversteek
- Publieksfuncties
- Ondergronds Fietsparkeren
- Monument

aanpassen en aanvullen



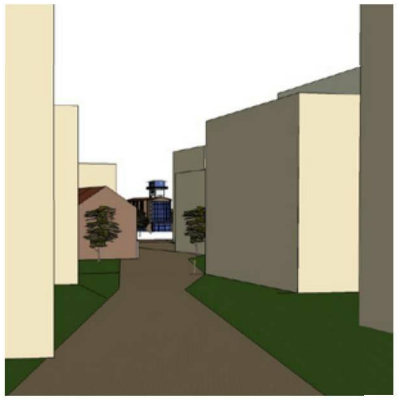


















5.2 Fase 2 - Scenario hoogstedelijk

aanpassen en aanvullen









Fase 2 - Scenario Stadsblokken



LEGENDA SCENARIO

- Bebouwing omgeving
- Bebouwing binnen plan
- Bebouwing fase 1
- Renovatie/transformatie fase 1
- Nieuwbouw fase 2
- Nieuwbouw fase 2 met hoogte acce
- Voetgangersdomein
- Groen
- Boomstructuren
- Hoofd fietsroute
- Versterken fietsroute
- Zichtlijn
- Verbeteren oversteek
- Publieksfuncties
- Ondergronds Fietsparkeren
- Monument

Gemeente Amsterdam

Ontwikkelingsvisie Muiderpoortstation en omgeving

CONCEPT
8 oktober 2018

Ruimte en Duurzaamheid