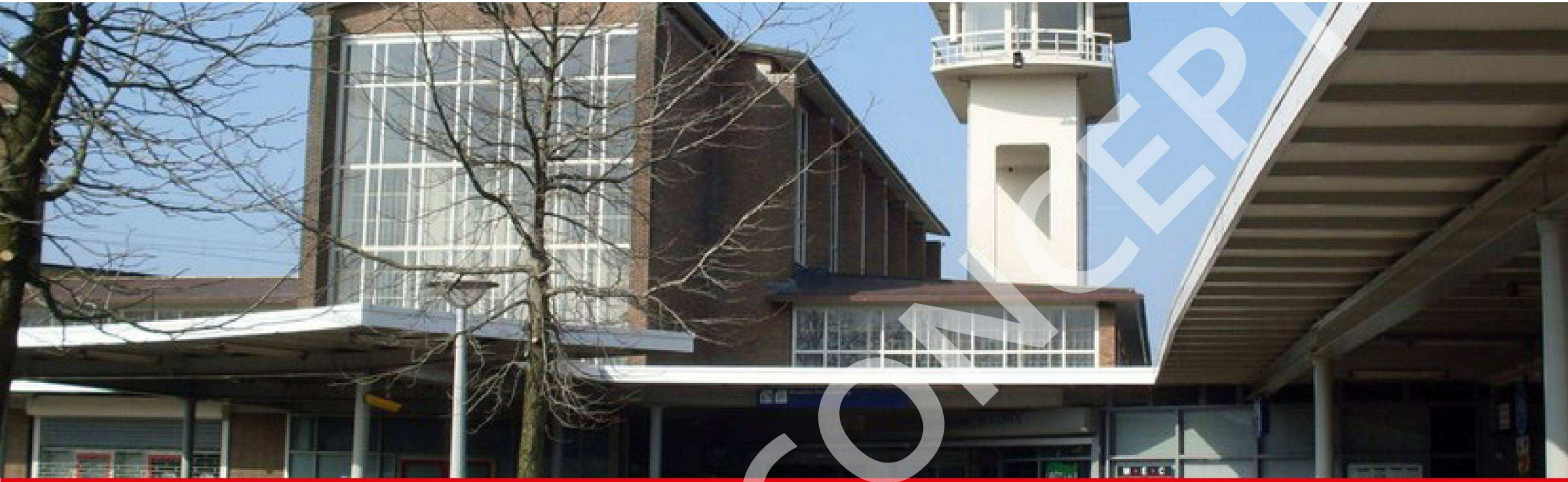
Gemeente Amsterdam



CONCEPT

Gebiedsvisie

Muiderpoortstation en omgeving

concept mei 2019



Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Proces 6

2. Beleid 8

3. Analyse 16

3.1 Historie 16

3.2 Omgeving 20

3.3 Gebied 38

3.4 Station 46

3.5 Conclusie analyse 52

4. Ambitie en visie **42**

4.1 Algemeen 56

4.2 Programma 58

4.3 Ruimte 60

4.4 Duurzaamheid 62

5.Ruimtelijke strategie **64**

5.1 Toelichting 64

5.2 Station en omgeving: voorstellen korte termijn 66

5.3 Tuinwijck: doorkijk lange termijn 76

1. Inleiding

1.1 Introductie

Belangrijkste redenen voor het opstellen van de gebiedsvisie zijn:

- Het belangrijker worden van het Muiderpoortstation als OV-knooppunt in combinatie met de huidige onoverzichtelijke situatie
- De druk op de ruimte in de stad en de ruimtelijke claims die daaruit voortkomen
- De nieuwe initiatieven die zich hebben aangediend in- en rond het station
- De wens om het gebied toekomstbestendig en duurzaam te maken

Deze aanleidingen nopen tot, en bieden de kans om, integraal te kijken naar de vele opgaven die spelen op en rond station Muiderpoort. Een integrale visie is nodig om deze opgaven te kunnen combineren en om initiatieven op hun merites te kunnen beoordelen.

Het gebied wordt ook interessant voor nieuwe en vernieuwde functies. Voorbeelden hiervan zijn de kansen die Mirror Centre ziet voor het meer naar buiten richten van hun activiteiten en de het opnieuw inrichten van het station met een volwaardige stationsfunctie. "Transit Oriented Development" vormt daarnaast een leidraad voor een toekomstbestendige transformatie van het gebied. Tot slot zullen de gemeentelijke duurzaamheidsambities in deze planvorming een ook belangrijke plaats krijgen.

De visie start met een samenvatting van het relevante beleid, en eventuele gevolgen die dat heeft voor de locatie. De daaropvolgende analyse is opgebouwd uit een analyse van de geschiedenis en een ruimtelijk/geografische analyse op drie niveaus (omgeving, plangebied en stationsgebouw). Daarna worden de ambities gesteld en de visie op het gebied uiteengezet. Tot slot wordt deze vertaald in een ruimtelijke strategie die bestaat uit:

- Voorstellen voor de korte termijn: een tiental concrete interventies voor het station en de spoorzones
- Doorkijk voor de lange termijn: globale uitgangspunten voor de toekomstige herontwikkeling van Tuinwijck



1.2 Proces

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 in september 2015 hebben de initiatiefnemers het concept Hotel Holland uitgelegd en is een eerste ruimtelijke verkenning van de nieuwbouw van het hotel getoond. De herontwikkeling van het monumentale stationsgebouw Muiderpooortstation kan als vliegwiel dienen voor de rest van de, door reizigers laag gewaardeerde, stationsomgeving.

In het Bestuurlijk Overleg Spoor van 5 oktober 2015 is door NS Stations het concept gepresenteerd. Het belang van de NS bij dit initiatief ligt met name in het herbestemmen en activeren van stationsgebouwen en het creëren van een prettige stationsomgeving. In het BO Spoor van 5 oktober 2016 zijn bestuurders akkoord gegaan met het gevraagde besluit om een integraal advies op te leveren met betrekking tot de planvorming voor Muiderpoort en omgeving. Het nieuwbouw hotel en de herbestemming van het stationsgebouw Amsterdam Muiderpoort dienen hierbij meegenomen te worden. Het opdrachtgeverschap binnen Amsterdam is komen te liggen bij de Centrale Stad.

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 waardevolle nieuwe impuls kan geven aan het Muiderpoortstation vanwege een betekenisvolle programmering maar dat er bezwaren tegen de afmeting en de locatie van het hotelinitiatief.

In januari 2017 zijn 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 zou toen 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.

Tijdens de commissievergadering van 12 juli 2017 is door een aantal bewoners van Tuinwijck ingesproken en zij hebben verzocht om hen een gelijkwaardige positie te geven in het opstellen van de gebiedsvisie als NS Stations en Lloyd Hotel. Aan dit verzoek is gehoor gegeven en daarom heeft een herformulering van het opdrachtgeverschap plaatsgevonden. Het opdrachtgeverschap ligt nu uitsluitend bij de gemeente Amsterdam. De portefeuillehouders Ruimtelijke Ordening en Verkeer en Vervoer blijven de bestuurlijke opdrachtgevers voor de integrale gebiedsvisie.

De ontwikkelingen rond het Muiderpoortstation hebben nadrukkelijk de aandacht van zowel het college als van de gemeenteraad. Zij hechten veel waarde aan een goed participatieproces met bewoners, ondernemers en overige betrokkenen. Om die reden is het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost ook in het proces betrokken worden bij behandeling van de visie door college en gemeenteraad. Tijdens het opstellenzijn diverse stakeholders (afvaardiging van de buurt, NS, Ymere, Mirror Centre en Werkgroep Kristallnacht Herdenking) geconsulteerd. Op 11 juni 2018 is een informatiebijeenkomt georganiseerd. Een tweede volgt in het voorjaar van 2019 waarna wordt toegewerkt naar een eerste Principebesluit volgens Plaberum van de gemeente Amsterdam.

1.1 Aanleiding

Belang van het station

De belangrijkste aanleiding voor het opstellen van deze visie is dat door ontwikkelingen in de stad de functie van het Muiderpoortstation belangrijker zal worden. 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. 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 Muiderpoortstation wordt ook belangrijker omdat binnen de Amsterdamse ruimtelijke ordening verdichten rond knooppunten van openbaar vervoer meer en meer uitgangspunt wordt. Deze 'Transit Oriented Development' (TOD) moet de wisselwerking tussen station en stationsomgeving versterken en leiden tot verbetering van stedelijke kwaliteit (dichtheid, functiemenging, openbare ruimte en autoluwe inrichting) en bereikbaarheid. Deze (nieuwe) stedelijkheid draagt op haar beurt bij aan kwaliteit en gebruik van stations en openbaar vervoer.

Druk op de ruimte

De tweede aanleiding voor deze visie is dat nog nooit sinds de Tweede Wereldoorlog de groei van de bevolking, de werkgelegenheid en de bezoekersstromen in Amsterdam zo sterk was; en dat de ruimtelijke claims van bewoners, werkenden en toeristen elkaar nog nooit zo hevig overlapten. Het Muiderpoortstation ligt midden in deze Amsterdamse hectiek, 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 hectiek 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 ongekend 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 daarvoor zijn interactie, functiemenging en nabijheid. Ook in de omgeving van het Muiderpoortstation 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 mensen om verschillende redenen op verschillende momenten van de dag aanwezig zijn). Die ontwikkelingen zullen nog intenser worden.*

Nieuwe gebruikers, nieuwe functies

Uit de hier boven beschreven ontwikkelingen volgt de derde aanleiding voor deze visie: door de trek van bewoners, werkenden en bezoekers naar stad is het gebied voor nieuwe functies interessant. Zo hebben NSstations, Lloyd Hotel en de Culturele Ambassade in 2016 het initiatief voor Hotel Holland bij station Muiderpoort genomen. In dit initiatief stond 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, voor reizigers onprettige, stationsomgeving. Hoewel een hotelfunctie niet meer waarschijnlijk is, staat het belang van de NS nog overeind. Dit ligt met name in het herbestemmen en activeren van stationsgebouwen en het creëren van een prettige stationsomgeving.

Toekomstbestendig en duurzaam

Nu de ontwikkeling samenvalt met de urgente transitie naar een duurzame samenleving zal de plan-ontwikkeling ook een antwoord moeten vormen op de duurzaamheidsambities. Het station en zijn omgeving een kunnen gezamenlijk een sprong voorwaarts maken naar een duurzame toekomst. In de brede betekenis van het woord zal de ontwikkeling toekomstbestendigheid in het plan incorporeren: klimaatadaptatie, functionele flexibiliteit, ruimtelijke robuustheid, energietransitie, ecologische rijkdom

Integrale opgave

Dit zijn aanleidingen om integraal te kijken naar de vele opgaven die spelen op en rond station Muiderpoort. Het gebied is stedenbouwkundig omringd met delen van de 19de 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 opwaardering van buurten zich onderscheidend manifesteert in deze gebieden. Daar komt bij dat de spoortaluds ook voor een fysieke scheiding tussen de gebieden zorgen. Dit wordt nog eens versterkt door het feit dat het Oosterspoorplein en het talud langs het Linnaeusplantsoen in eigendom is van NS Vastgoed BV. Andere opgaven voor deze locatie zijn het beter verbinden van de verschillende omliggende 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. Ook fiets-parkeren is een belangrijke opgave in dit gebied. Kortom, een integrale visie is noodzakelijk om de vele opgaven die spelen te kunnen koppelen.



2. Beleid

Structuurvisie Economisch Sterk en Duurzaam 2040
Zo is het Muiderpoortstation en omgeving in de Structuurvisie 2040 benoemd 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. Het Oosterpoorplein is in de structuurvisie aangewezen als potentieel stadsplein en vormt daarmee een cruciale plek voor het ontwikkelen van het centrummilieu richting Flevopark.

Via stadsstraten en -pleinen kan namelijk 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 naast een verkeersfunctie ook en in toenemende mate een verblijfsfunctie. Dat heeft tot gevolg dat de kwaliteit van een stadsstraat of -plein een kwetsbaar evenwicht is tussen voorzieningen, aankleding als groen, breedte van trottoirs, en de aanwezigheid van verkeersmodaliteiten. In sommige stadsstraten en op sommige pleinen vraagt dit een herbezinning op het primaat van de verschillende soorten verkeer op deze plekken. Net zoals de kwaliteit van stadsstraat of –plein van invloed is op de aangrenzende woonmilieus, zo hebben deze woonmilieus een grote invloed op de kwaliteit van deze specifieke openbare ruimte. Een gevarieerd, rustig, en hoogwaardig woonmilieu versterkt de kwaliteit van stadsstraat of –plein als plek om te verblijven.

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 bijlage Ruimtelijke reserveringen zijn de volgende projecten benoemd:

- Uitbreiding fietsenstalling station Muiderpoort. Ongeveer voor 700 fietsen extra stallingruimte.
- 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.
- Oost/Westmetrolijn. Een nieuwe metroverbinding tussen Schiphol, Amsterdam West via station Lelylaan tot Muiderpoort station. (In de Metrostudie 2016 is metrohalte Muiderpoortstation opgenomen in twee varianten van de Oost-Westlijn.)
- Vertrammen van buslijn 15 en buslijn 65. Hiervoor zijn 2 nieuwe tramlijnschakels nodig. O.a. een nieuw tracé tussen station Muiderpoort en station Sciencepark.

Ruimte voor de Economie van Morgen / Koers 2025

Ruimte voor de Economie van Morgen - Ruimtelijk Economische Bouwstenen voor de groei van Amsterdam (vastgesteld in 2017) is een themastudie binnen het kader van Ruimte voor de Stad (uitwerking van de Structuurvisie. Het Muiderpoortstation en omgeving wordt hierin omschreven als 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 bovendien 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. Ook vanuit het perspectief van Transit Oriented Development liggen hier kansen voor Muiderpoortstation en omgeving.



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.

Hoogbouw (Hoogbouwvisie/ Unesco/LIB)

De Hoogbouwvisie zet in op verdichting in gebieden en zones binnen de zuidflank, op locaties langs het waterfront en in zones langs de Ringlijn/Ringweg. Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving, en onder middelhoogbouw: gebouwen van 22,50 tot 30 meter hoogte of 25 procent hoger dan hun directe omgeving. Er zijn gebieden bepaald waar hoogbouw terughoudend zou moeten worden toegepast. Het plangebied ligt in de bufferzone van het UNESCO-gebied. Hier is de bescherming van de bijzondere kwaliteiten van belang. Schaalbreuk of aantasting van weefsel of typologie zijn hier niet acceptabel. In het UNESCO-gebied zelf is maximaal middelhoogbouw toegestaan. Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het 'werelderfgoed', moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Hiervoor is een 2 kilometer brede zone rondom het UNESCO-gebied gedefinieerd in de Structuurvisie. Conform het LIB (Luchthaven Indelings Besluit) zijn maximaal gebouwen met bouwhoogte van 60-80 meter toegestaan. Deregelgeving ten aanzien van UNESCO zijn dus maatgevend voor hoogbouw in het gebied.

In 2019 is een uitwerking van de hoogbouwvisie opgesteld die concreter aangeeft hoe in de verschillende delen van de stad met hoogbouw omgegaan moet worden. Het plangebied maakt daarin deel uit van het centrumgebied. ten aanzien van hoogbouw betekent dat 'nee, tenzij'. Dit betekent dat hoogbouw alleen bij uitzondering toegestaan is en het geen afbreuk mag doen aan de bescheiden schaal van het gebied. Alleen locaties met voldoende open ruimte er omheen zijn geschikt.
De basishoogte in het centrumgebied is 15-30 meter.
Bij uitzondering kan er hoogbouw gemaakt worden tot 60 meter om het straatbeeld te verlevendigen en om op de weinige ontwikkellocaties die er nog zijn een relatief hoge dichtheid te realiseren. In de gordel '20-'40, met zijn hiërarchische ruimtelijke systeem, kan hoogbouw ingezet worden ter markering van bijzondere plekken in de stadsplattegrond. De passende vorm daarvoor is solitairen in de vorm van een toren in een basement of een losse toren.



Hoogbouwvisie 2019. Gestippeld zijn de 'nee tenzij'-gebieden



Hoogbouwvisie 2011.Unesco gebied en beschermingszone

Kantorenstrategie 2017

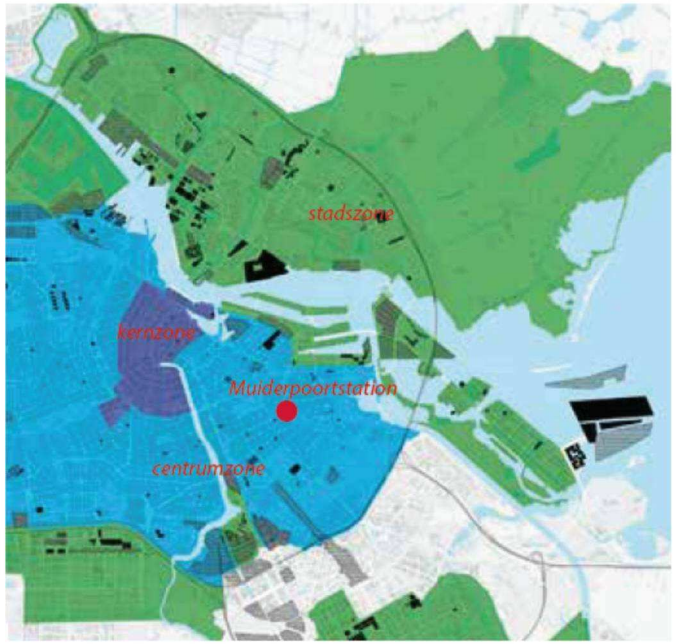
In Ruimte voor de Economie van Morgen is de omgeving Muiderpoortstation aangewezen als gemengd woon-werkgebied. Dat betekent dat de kantoorontwikkeling op deze plek (functioneel) mogelijk is. Vanuit het perspectief van Transit Oriented Development wordt dit zelfs sterk aanbevolen.

De kantorenleegstand daalt snel naar frictieniveau. De vraag naar kantoren stijgt snel, maar kent specifieke vestigingscondities. Het zijn niet meer de monotone kantoorgebieden op zichtlocaties waar de moderne kantoorbedrijvigheid wil zitten, maar de gemengde centrumstedelijke milieus die goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer (de multinodale knooppunten (trein, tram in combinatie met bus en tram).

Deze ruimtebehoefte is vooral een kwalitatief. Ook is er veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Kantoren dienen flexibel te zijn zodat die eventueel kunnen worden gebruikt voor andere functies. Een uitstekende bereikbaarheid en goede connectiviteit met de stad nemen als vestigingsconditie in belang toe.

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. Het plangebied ligt in de Centrumzone. Er is er in deze zone over het algemeen al een ruim aanbod aan algemene warenmarkten, staanplaatsen, kiosken en een aantal versmarkten. Dat betekent dat er wordt gestreefd naar borging van detailhandel in stadsstraten en bestaande winkelgebieden. Een aantal de algemene beleidsregels zijn ook relevant voor de centrumzone zoals: clusterpunten van dagelijkse boodschappen in de stadsstraten én ruimte voor uitbreiding van supermarkten in kansrijke winkelgebieden. Per locatie is echter maatwerk nodig om tot de goede samenstelling van functies te komen.



Zones detailhandelbeleid

Horecanota Stadsdeel Oost (2012)

In het groeiende stadsdeel met meer inwoners en bezoekers is er ruimte voor een groeiend aantal horeca vestigingen. Het is geen doel op zich om het horeca aanbod in Oost sterk uit te breiden. Stadsdeel Oost zet in op een gerichte toename van horeca, waarbij kwaliteit van groter belang is dan kwantiteit. Het voorstel is om, binnen enkele kaders, uitbreidingen naar de toekomst toe gelijk te laten lopen met de groei van het aantal bewoners en bezoekers. Het streven is in Oost gevarieerdere, kwalitatief goede, hoogwaardigere horeca te realiseren. Groei van horeca in Oost gebeurt hoofdzakelijk langs de economische assen, voorzieningen en horecaclusters, en in mindere mate in de gemengde gebieden. Het stadsdeel wil nieuwe horecagelegenheden zoveel mogelijk clusteren in de gebieden in Oost waar al verschillende horeca en detailhandel is gevestigd om zo de aantrekkelijkheid van deze gebieden en de sector te versterken In woongebieden staat de functie wonen centraal. Er kunnen wel enkele zelfstandige horecavoorzieningen voorkomen.

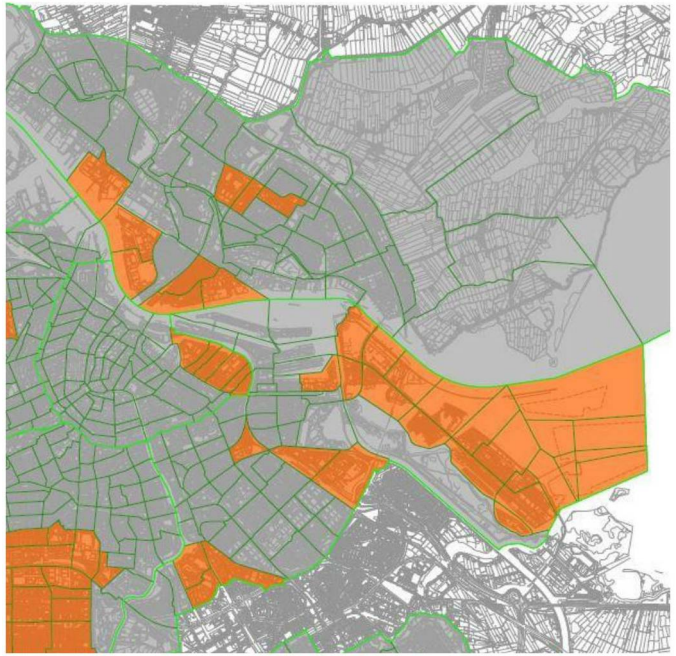
Overnachtingsbeleid (2017)

Per 1 januari 2017 is het nieuwe overnachtingsbeleid van de gemeente Amsterdam in werking getreden en dient elk hotelinitiatief, waarvoor een ruimtelijke procedure nodig is, hieraan te worden getoetst. Om mee te kunnen werken aan een wijziging van het bestemmingsplan is er een positief advies vereist van het Team Overnachtingsbeleid van Economische Zaken Het overnachtingsbeleid is van toepassing op alle vormen van verblijfsaccommodaties vanaf 1 nacht tot 12 maanden. Aan de hand van het ingediende Stappenplan wordt er zowel ruimtelijk als kwalitatief getoetst. Om een positief advies te verkrijgen dient een hotelinitiatief te voldoen aan alle criteria uit het overnachtingsbeleid.

Het uitgangspunt van het overnachtingsbeleid is dat de gemeente vanaf 2017 in principe geen medewerking meer verleent aan nieuwe hotelinitiatieven. Onder het motto: “Rem op de groei, focus op kwaliteit”. Er kan alleen een uitzondering worden gemaakt voor hotelinitiatieven die zijn gelegen in “nee, tenzij”— gebieden en die een aantoonbaar exceptionele bijdrage leveren aan zowel het innovatieve aanbod van verblijfsaccommodaties in Amsterdam als aan een bijzonder aspect van het maatschappelijke, culturele of economische klimaat. Concepten worden getoetst op kwaliteit, innovatief karakter, duurzaamheid, bijdrage aan het vestigingsklimaat voor bedrijven, verbinding met de buurt, buurtconsultatie, en sociaal ondernemerschap. Daarnaast dient er sprake te zijn van een kwaliteitstoevoeging, waaronder wordt verstaan: een aantoonbare kwaliteitsimpuls aan de omgeving.

Muiderpoort: ‘nee-tenzij-gebied’

De locatie ligt in een zogenaamd ‘nee-tenzij.gebied’. In “Nee, tenzij” gebieden kan de gemeente zoals aangegeven alleen medewerking verlenen aan nieuwe hotelinitiatieven, mits wordt voldaan aan de voorwaarden op het gebied van kwaliteit (bijzonder hotelinitiatief), Dit wordt getoetst middels stappenplannen en de criteria en moet goedgekeurd worden door de adviesraad alvorens de vergunningsaanvraag kan worden gedaan.



Overnachtingenbeleid. In oranje de ‘nee tenzij’-gebieden

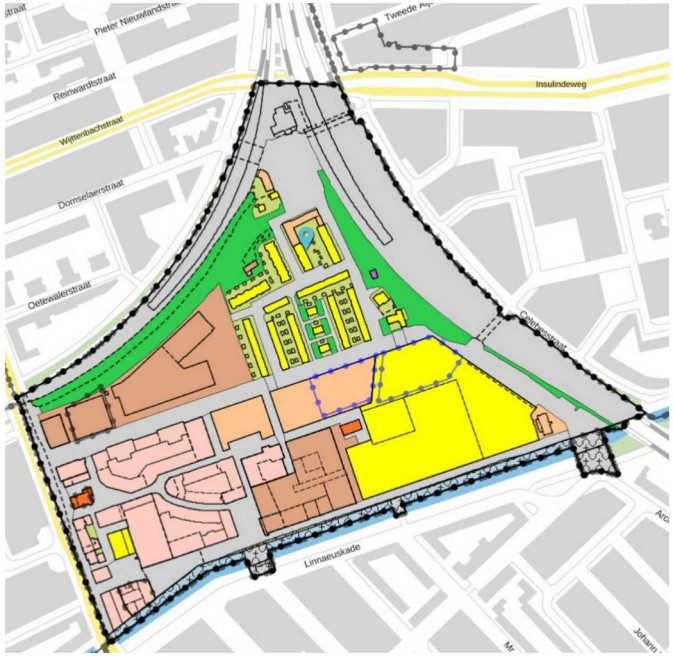
Bestemmingsplan Oostpoort

Bestemmingsplan Oostpoort onherroepelijk (vastgesteld 11-03-2015)

Het Muiderpoortstation, en gebied ten zuiden ervan, is tezamen met Oostpoort opgenomen in het bestemmingsplan Oostpoort. Het bestemmingsplan is vooral bedoeld op de ontwikkeling van Oostpoort vast te leggen. Oostpoort omvat het grootste deel van de gronden van het plangebied en werd ten tijde van het opstellen van dit bestemmingsplan tot ontwikkeling gebracht. Om deze reden is de naam Oostpoort voor het bestemmingsplan gekozen in plaats van Polderweggebied. Tuinwijck en het Muiderpoortstation en omgeving zijn conserverend bestemd. Het speelt niet op toekomstige ontwikkelingen. Mogelijke ruimtelijke en functionele veranderingen rondom het station zullen dus hoogstwaarschijnlijk tezijnertijd vastgelegd moeten worden in een nieuw bestemmingsplan of middels andere juridisch-planologische procedures

Archeologie

De huidige juridische basis voor archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. Volgens de Monumentenwet 1988 moeten (toevals-) vondsten worden gemeld bij de burgemeester. De wet op de archeologische monumentenzorg regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.



Verbeelding Bestemmingsplan Oostpoort

In het bestemmingsplan is de omgeving van het station grotendeels bestemd als Verkeer 1 en Verkeer-Rail. De gronden waar gemotoriseerd vervoer plaatsvindt, zoals het Oosterspoorplein en de Linnaeusstraat, zijn bestemd als Verkeer – 1. Opvallend is ook dat het gebouw van het Muiderpoortstation zelf is bestemd als Verkeer-Rail. Daarbij is wel een aanduiding Fietsenstalling en een aanduiding Centrum, t.b.v. de commerciële voorzieningen in de tunnel. De gebouwen van NS en Mirrorcentre aan het plan zijn bestemd als gemengd-3, d.w.z. voor kantoren en maatschappelijke voorzieningen. De taludshebben de bestemming Groen. De omgeving van de school is in zijn geheel bestemd als Maatschappelijk. De woningen van Tuinwijck hebben de bestemming Wonen-1, waarbij alleen werken aan huis is toegestaan.

Bewegende stad

In het programma *bewegende stad* wordt middels fysieke ingrepen in gebouwen en openbare ruimten en sociale programmering in wijken gestimuleerd om meer te bewegen. Er ontstaat een stad die zodanig is ingericht dat de keuze om actief door de stad te bewegen een vanzelfsprekende keuze is.
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 sport- en speelvoorzieningen 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. Het omvat Amsterdamse uitgangspuntenen voor het inrichten van straten en pleinen en beknopte beschrijvingen van beleidsuitgangspunten die hiermee samenhangen. De belangrijkste uitgansgpunten zijn: Veilig, herkenbaae, duurzaam en toegankelijk.
Het Muiderpoortstation en omgeving ligt op het snijvlak van drie stedenbouwkundige typologieen, namelijk de negentiende eeuwse gordel, gordel '20-'40 en de naoorlogse stad. De materialen die hier in de openbare ruimte worden teogepast moeten passen bij het cultuurhistorische karakter. In dit geval zijn de basismaterialen de rood gebakken klinker en een keuze om de 30x30 tegel toe te passen.

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 B-locaties . Deze hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

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. Het plangebied ligt in Zone 1 (hoog fietsgebruik), dat betekent dat de hoogste normen voor inpandig parkeren wordt gebruikt.

Geluidbeleid 2019

Het Amsterdams geluidbeleid 2019 heeft als doel het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij het bouwen van woningen en andere geluidgevoelige functies. Geluidbelaste locaties zijn locaties waar een geluidbelasting heerst, hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De voorkeursgrenswaarde is de geluidsbelasting die altijd toelaatbaar is op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming. Voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is in elk geval nachtrust van essentieel belang. Uitgangspunt van het Amsterdams geluidbeleid is dus dat iedere woning een stille zijde heeft. Een stille of geluidluwe zijde is een gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde of lager. Dit uitgangspunt geldt alleen voor een woonfunctie, niet voor andere functies. Wanneer de stille zijde tevens beschikt over een buitenruimte, heeft ook deze buitenruimte bij voorkeur een aanvaardbaar geluidniveau. Woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld dienen in principe te beschikken over een stille zijde. Van dit principe mag slechts worden afgeweken als het realiseren van een stille zijde overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Een woning die moet worden uitgevoerd met een dove gevel (een gevel zonder te openen ramen en deuren) dient te zijn voorzien van een stille zijde.

Wettelijke beschermingsniveaus woningen in de zone van een spoorweg:
Voorkeursgrenswaarde: 55 dB
Hoogst toelaatbare geluidsbelasting: 68 dB

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.

Ecologische Visie

De spoortaluds zijn een onderdeel van de ecologische structuur van Amsterdam. Het vormt een natuurlijke verbinding met parken, natuurzones en het natuurnetwerk Nederland (NNN) om de biodiversiteit te stimuleren. Vooral voor vogels en kleine zoogdieren zoals egels is dit een ideaal leefgebied en maken deze gebruik van de zones om zich te verplaatsen, voedsel te vinden en te nestelen. Door meer kleur aan te brengen en variatie te genereren met bloemen en planten zullen de spoortaluds een aantrekkelijke route worden voor fietsers en wandelaars. De verbinding is nog niet optimaal, doel is om deze ambities mee te nemen in het ontwerp en daarmee de ecologische verbinding te versterken.

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 Tuinwijck 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 Tuinwijck 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 Tuinwijck 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 situeren werd 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 Tuinwijck 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

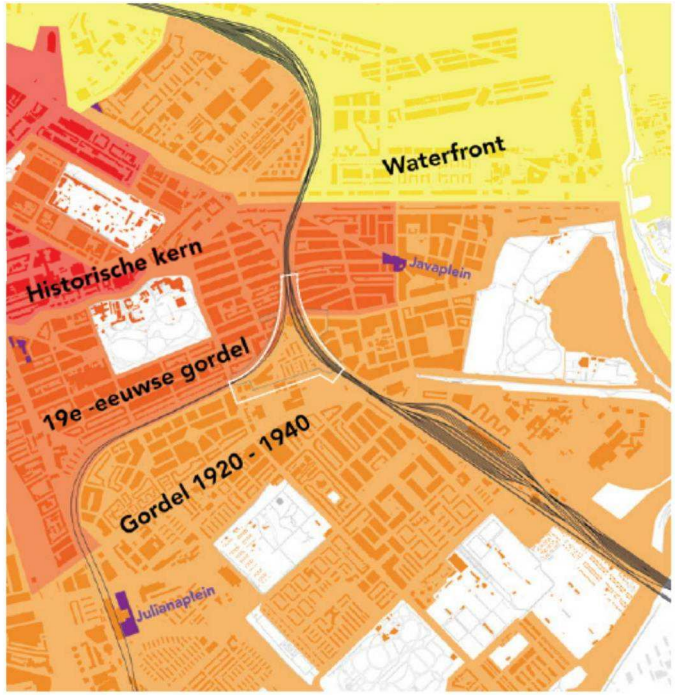


Herzien plan voor Tuinwijck1949,
inclusief complex van station Muiderpoort

3.2 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

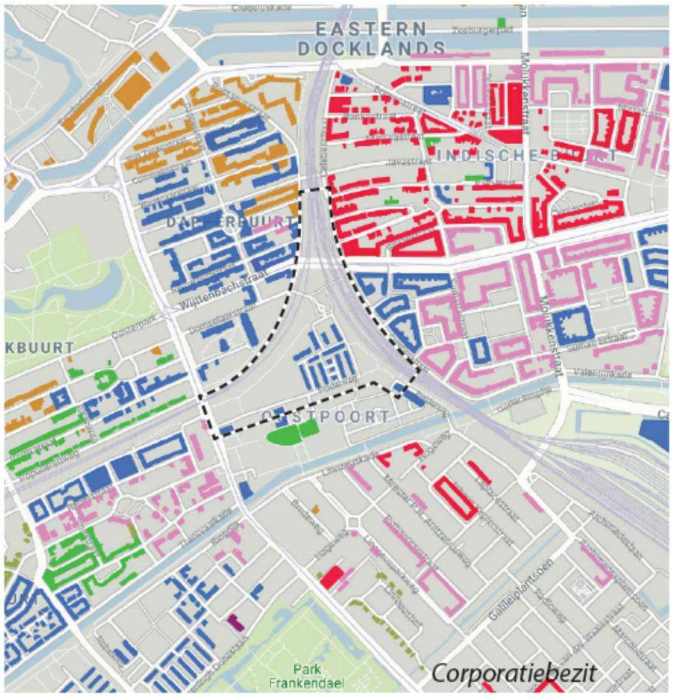
De bebouwing van Tuinwijck is grotendeels uit de jaren 50, afgezien van het stationscomplex en de bebouwing langs de taluds. Het gebied ligt tussen verschillende ontwikkelperiodes. De Dapperbuurt is, mede door de stadvernieuwing, sterk gemengd. De zuidelijk Indische Buurt bestaat grotendeels uit stadsvernieuwing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



- voor 1850
- 1850-1900
- 1900-1930
- 1930-1950
- 1950-1965
- 1965-1975
- 1975-1985
- 1985-1995
- 1995-2005
- na 2005

Corporatiebezit

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.



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

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 enomgeving kunnen een rol spelen in het verbinden van deze gebieden.



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 namelijk ook 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.



Functies

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

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.



Af- en toename 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

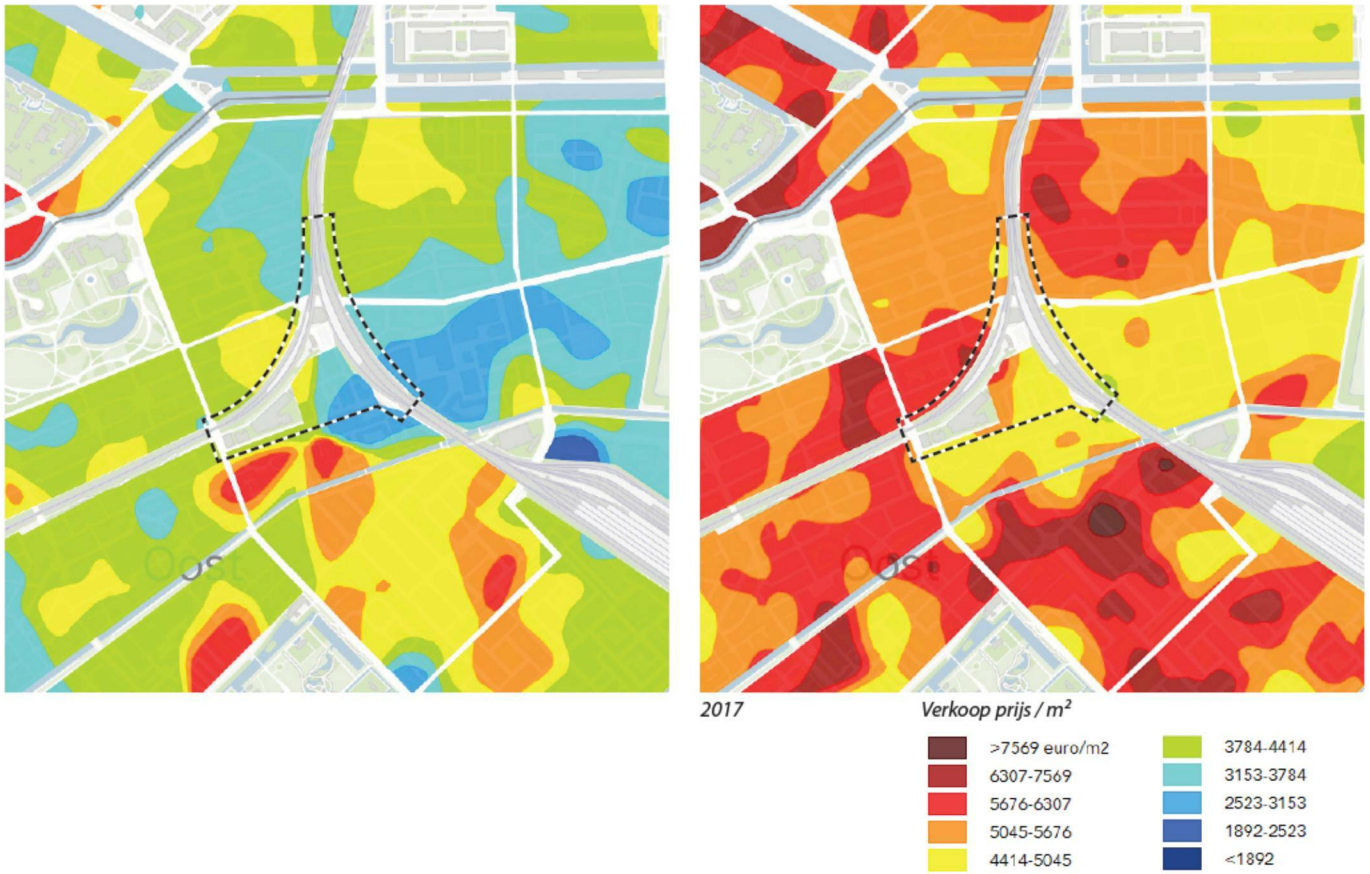
De omgeving Muiderpoortstation is sterk in trek gekomen bij bezoekers uit de omgeving, de rest van Amsterdam, uit overig Nederland en afkomstig uit het buitenland. Het gebied onderscheidt zich daarin van andere gebieden in Amsterdam die de overgangszone vormen tussen de 19de -eeuwse gordel en de gordel '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 transactiekosten per m^2. Dat heeft alles te maken met de centrale ligging van het gebied, de verscheidenheid en hoge dichtheid aan voorzieningen, en het feit dat je er rustig kunt wonen met OV en voorzieningen 'om de hoek'. De ontwikkeling van de m^2-prijzen laat zien dat de druk op het gebied rondom het Muiderpoortstation erg groot is en daardoor ook woonbuurt Tuinwijck. Een bijkomend effect is dat 'traditionele' voorzieningen verdrongen dreigen te raken. De prijsstijging laat zien wat de druk op de grond is rondom het Muiderpoortstation.

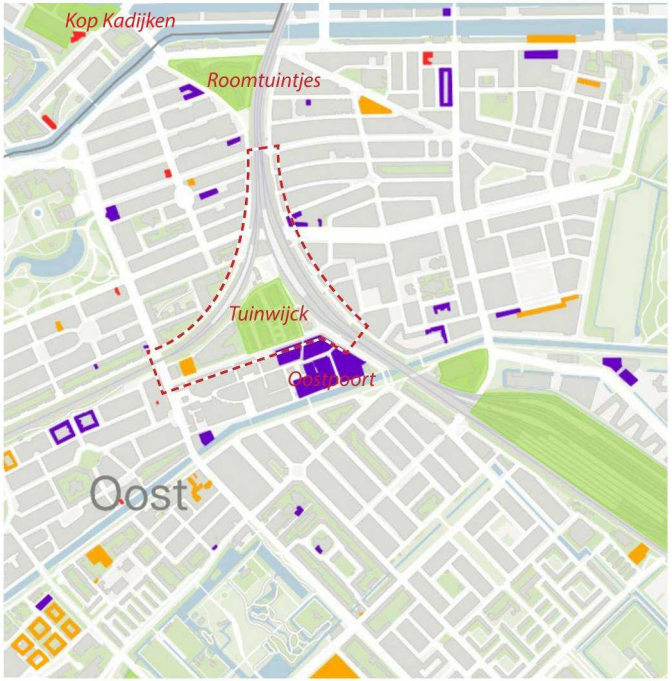
De buurten waarin de prijzen in 2010 nog rond de 4000-5000 € per m^2 lagen zoals Oosterparkbuurt en Watergraafsmeer, kennen nu prijzen tussen 6000 en 7500 per m^2. Waar de prijzen in 2010 lager lagen, zoals het oostelijke en zuidelijk deel van de Indische Buurt en delen van Oostpoort, zijn prijzen ook hard gestegen maar liggen nog steeds op een lager niveau. De lage prijzen in het zuidwestkwadrant van de Indische Buurt zijn te wijten aan het grootschalige monofunctionele woonkarakter van dit deel van de stad en het gebrekkig voorzieningenniveau. Sommige afwijkende ontwikkelingen, zoals een prijsdaling in het westelijk deel van Oostpoort zijn alleen te verklaren uit zeer lokale effecten, zoals de waardedaling van een specifiek gebouwcomplex. Daarnaast drukt mogelijk (grootschalig) corporatiebezit de prijs.



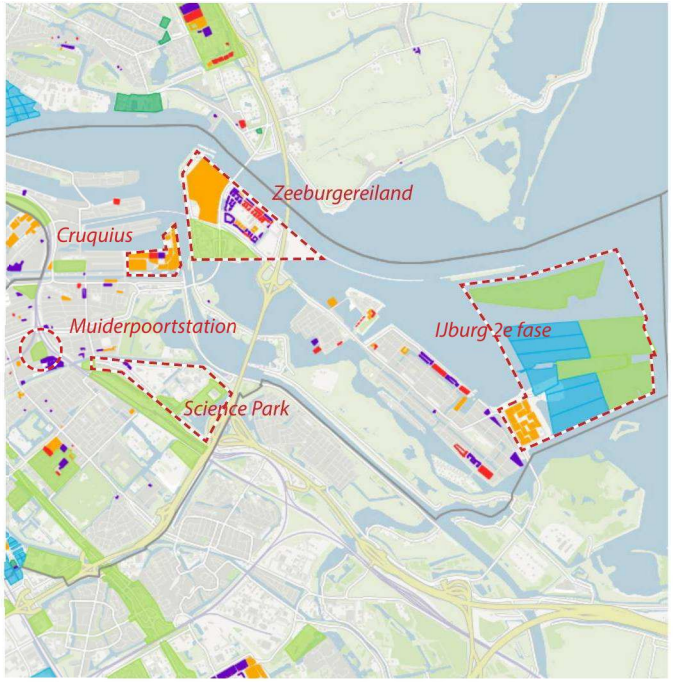
Ontwikkelingslocaties *(s.v.z. zomer 2018)*

Bijgevoegde kaarten laten zien dat afgelopen jaren op diverse plekken woningen zijn gebouwd in de buurten rondom NS-station Muiderpoort. De grootste ontwikkeling was Oostpoort met ruim 400 woningen. De overige locaties betroffen overwegend vervanging – per saldo heeft dit niet veel extra woningen opgeleverd. Belangrijkste project van dit moment is de DWI-locatie, nabij Oostpoort (netto 62 woningen). Er ligt wel een aantal 'strategische ruimtes' voor woningbouw/optimalisatie in de nabijheid van Muiderpoort, zoals Roomtuintjes, Bedrijventerrein Veelaan en Kopkadijken. Tuinwijck zelf is ook 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 (standaard planvormingsprocedures -en fasering van de gemeente). Deze visie is deel van het onderzoek om tot deze besluitvorming te komen.

Op wat grotere afstand dan de directe omgeving van het Muiderpoortstation is de sterke groei van Amsterdam het meest merkbaar. Aan de oostflank van de stad worden verschillende grote locaties ontwikkeld zoals IJburg 2e fase, Zeeburgereiland, Science Park en Cruquius. De locaties zijn in verschillende stadia van ontwikkeling. 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.



Ontwikkellocaties, Muiderpoortstation en omgeving



Ontwikkellocaties, Amsterdam oostflank

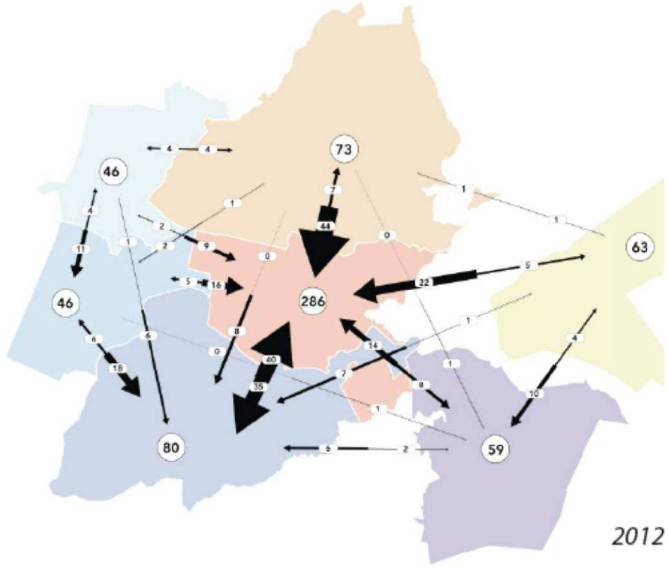
- *Strategische ruimte*
- *Verkenning*
- *Principe besluit genomen*
- *Investeringsbesluit genomen*
- *In aanbouw*
- *Opgeleverd*

Openbaar Vervoer toekomstbeeld

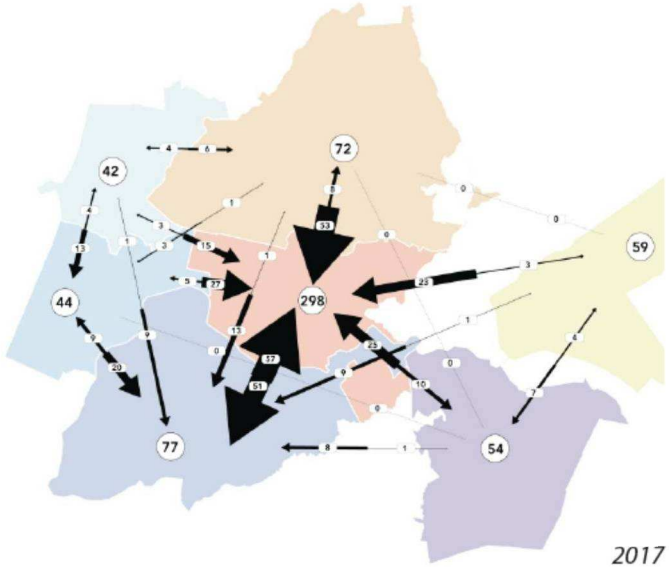
De forensenstromen richting Amsterdam zijn de afgelopen vijf jaren sterk toegenomen. Dat geldt ook voor de oostflank van de stad, wat het toegenomen gebruik van het Muiderpoortstation verklaart. De baneng oei van Amsterdam zal ook de komende jaren sterker zijn dan de groei van de woningproductie, waardoor forensenstromen zullen blijven stijgen. De prognoses van de NMCA voor 2030 variëren van 18.750 tot 20.350 op een gemiddelde werkdag. De kaarten van het OV-toekomstbeeld laten ook de reeds grote groei van de pendel aan de oos zijde van de stad zien. Hoewel het hoge scenario het meest realistisch word geacht, leert het recente verleden dat zelfs de hoge scenario's voor Amsterdam achterblijven bij de realiteit en dus hoger kunnen uitpakken. De Investeringsagenda OV zet in op het oplossen van een aantal acute knelpunten. Door de planontwikkeling vanuit Koers 2025 zijn aanvullende OV-investeringen gewenst rond o.a. IJburg-Zeeburg, Havenstad, en Schinkelkwartier. Het Muiderpoortstation wordt als een van deze knooppunten wordt aangemerkt. Kortom de positie van het Muiderpoortstation in het stedelijke, MRA en regionale netwerk wordt in de nabije toekomst steviger.



Investeringsagenda



2012



2017

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)

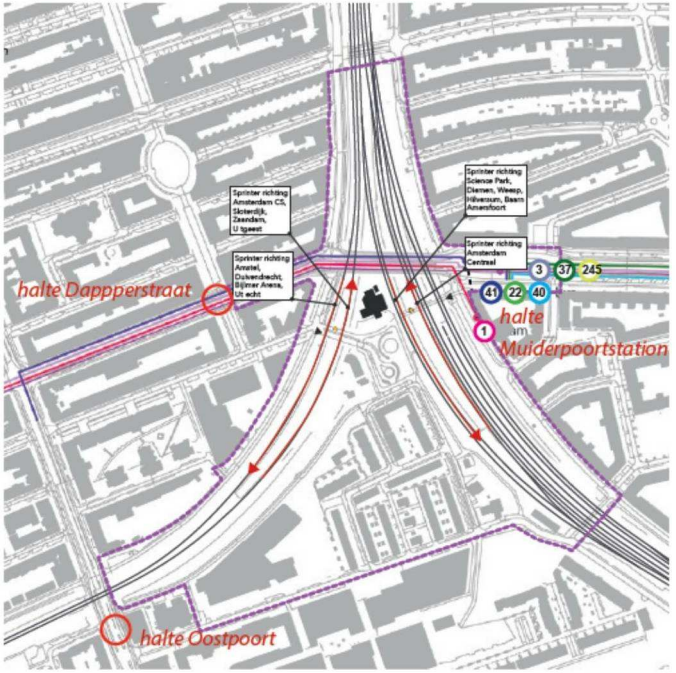
Vooralsnog stoppen er geen intercity's op het station. Het aantal treinen dat het station voorbij rijdt zonder te stoppen is vele malen hoger. Naast intercity's betreft het ook internationale treinen en goederentreinen. Het aantal in/uitstappers op een gemiddelde werkdag in 2016 is ongeveer (Bron: NS 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 productiestation. Er zijn ook veel reizigers die naar Muiderpoort toe reizen en daar hun bestemming hebben.

Bus en tram

In het (in 2018 gewijzigde) lokale OV-netwerk halteren er bij Muiderpoortstation vijf buslijnen en twee tramlijnen (tram 1 en 3). Voor drie buslijnen en één tramlijn (tram 1) is het de eindhalte. Daarmee is de locatie direct verbonden met bijna alle station in de stad, Osdorp, Amsterdam-noord, Amsterdam-west, het Flevopark en Schiphol. Het stationsgebouw ligt geografisch gezien precies tussen twee haltes in. Naast 'Muiderpoortstation is dit 'Dapperstraat'. Daarnaast ligt de halte Oostpoort, in de Linnaeustraat, waar onder andere lijn 19 rijdt, op loopafstand.



Railkaart GVB

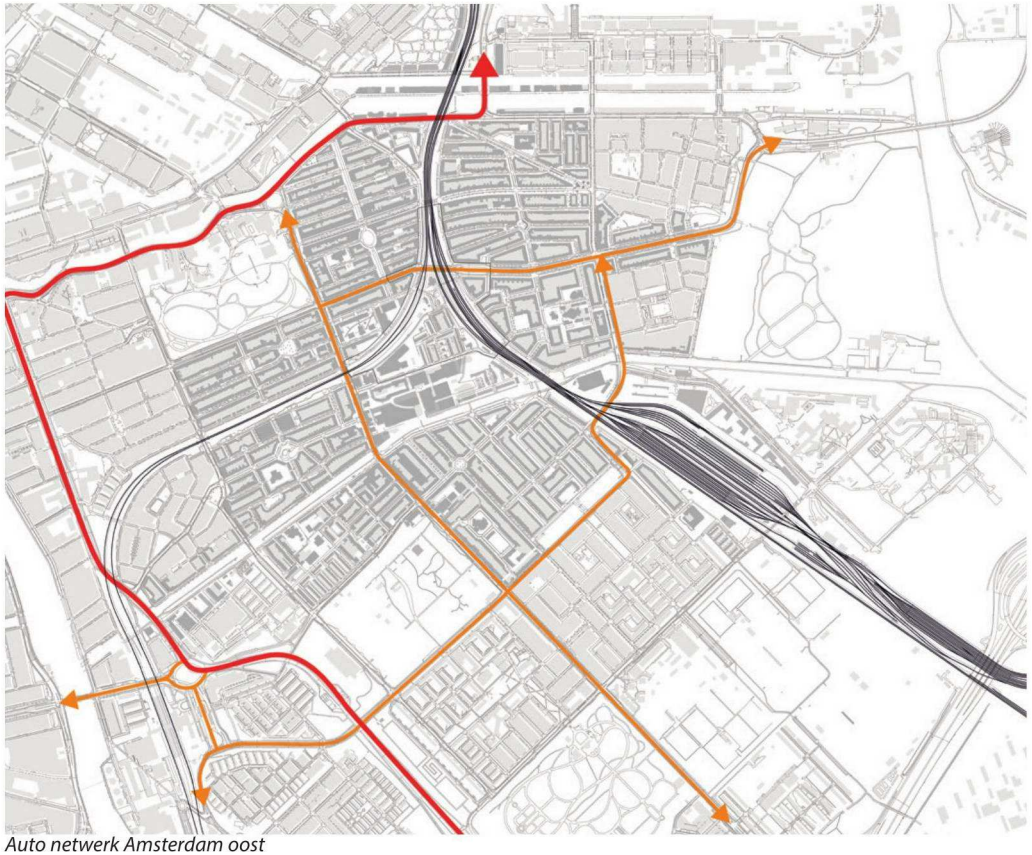


Situatie haltes Muiderpoortstation

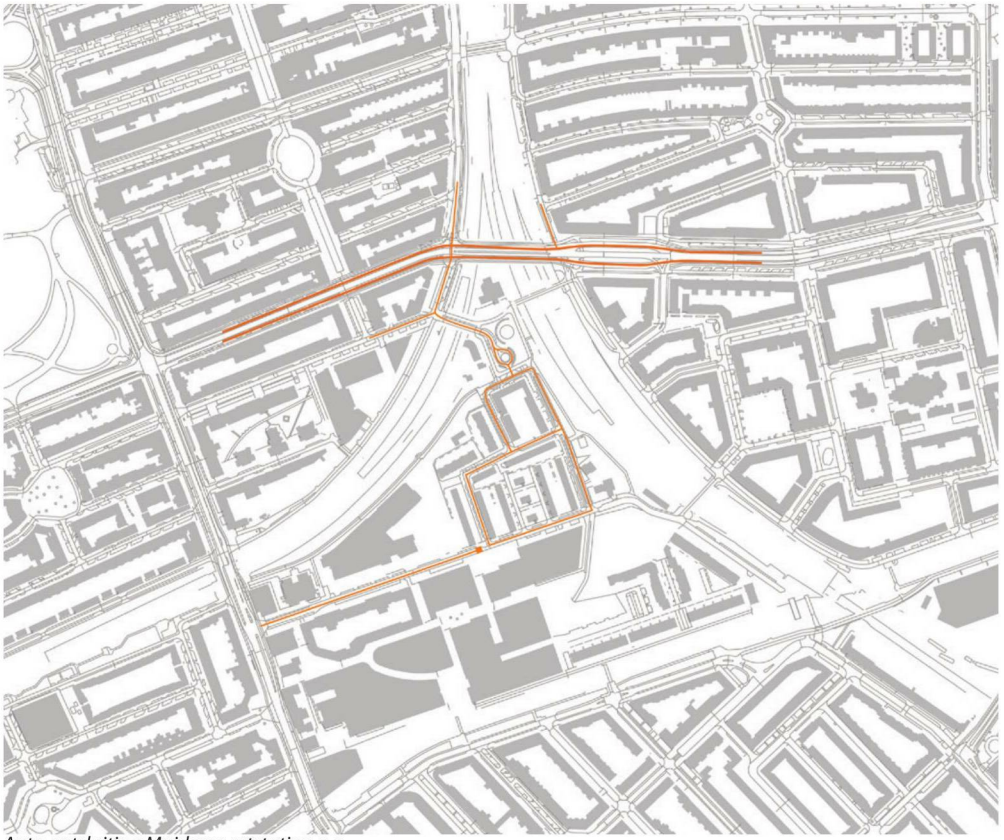
Auto

Rondom het Muiderpoortstation liggen in oostwestelijke richting de Wijttenbachstraat/ Insulindeweg en in noordzuidelijke richting de Linneausstraat die het Muiderpoortstation en omgeving ontsluiten stad in en naar de ringweg A10. Beide straten maken deel uit van het Hoofdnet Auto (50 km) in Amsterdam.

De aansluiting van het gebied op de ontsluitingswegen levert o.a. door de aanwezigheid van meerdere 'knips' in het gebied veel problemen op. De Polderweg is geknipt ter hoogte van Tuinwijck om de auto's die van en naar Oostpoort gaan via de Linneausstraat te laten rijden en niet de aangrenzende woonbuurten te belasten. Dit betekent ook dat de ontsluiting van Tuinwijck is geregeld over het Oosterspoorplein, het stationsplein aan de zuidzijde van het Muiderpoortstation. O.a. bezoekers aan de Wethouder Verheij sporthal gebruiken toch de ontsluiting via Tuinwijck dat leidt tot extra verkeersbewegingen door de wijk en over het stationsplein.



Auto netwerk Amsterdam oost



Auto ontsluiting Muiderpoortstation e.o.

Fiets

Rondom het Muiderpoortstation liggen twee fietsroutes die onderdeel uitmaken van het plusnet fiets, in Oostwestelijke richting de Wijttenbachstraat/ Insulindeweg en in noordzuidelijke richting de Pretoriusstraat/ Radioweg. In het Plusnet krijgt de betreffende modaliteit, in dit geval de fiets, actief prioriteit. Dit gebeurt met toetswaarden voor de doorstroming waaraan minimaal voldaan moet worden.

Door de ontwikkeling van Oostpoort is de plusnet fietsroute Pretoriusstraat/ Radioweg onderbroken op het stuk Linneauskade-Muiderpoortstation. De fietser van en naar de Watergraafsmeer moet nu om Oostpoort heen via de Archimedesstraat en de Polderweg naar het Muiderpoortstation.

Naast de plusnetten is er een uitgebreid fijnmazig fietsnetwerk in en rondom het gebied aanwezig. Wel zijn er een aantal verbeteringen wenselijk. De tunneltjes naar de Indische buurt zijn donker en krap, de oversteek bij de OV halte Insulindeweg is onoverzichtelijk en de routes langs het talud zijn sociaal onveilig.



Fiets netwerk Amsterdam oost

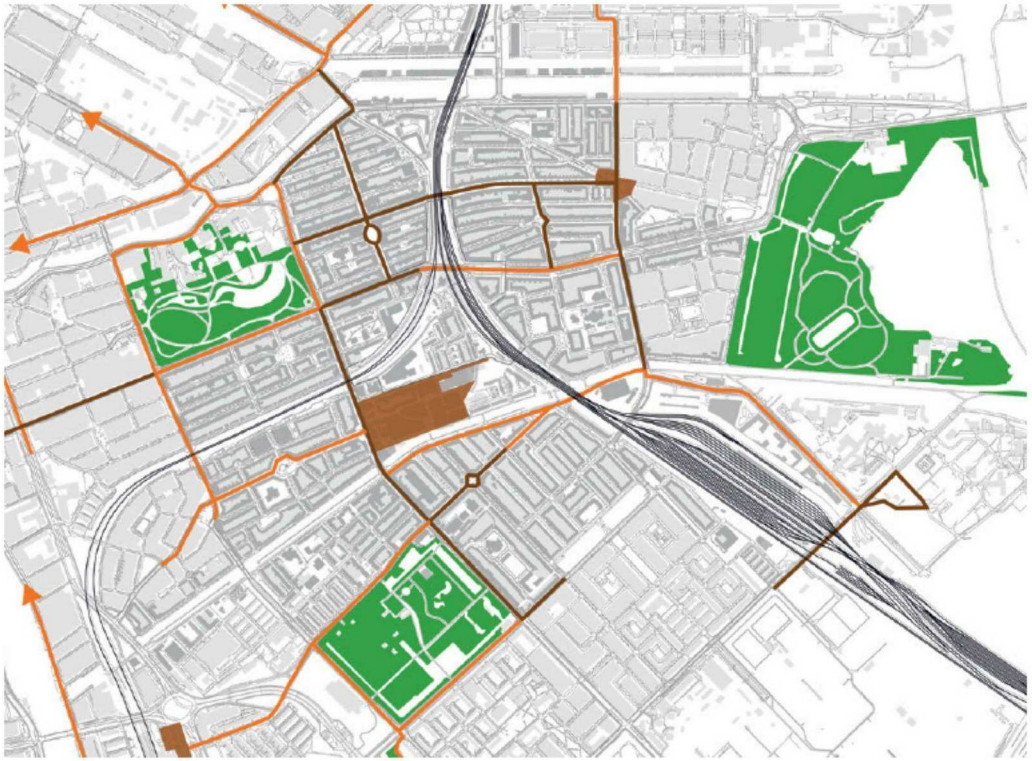


Fiets ontsluiting Muiderpoortstation e.o.

Voetgangersnetwerk

Het Muiderpoortstion is aan de noordzijde van het station verbonden aan het hoofd- en plusnet voetganger, via de Wijttenbachstraat/ Insulindeweg. Opvallend is dat die aansluiting aan de zuidzijde van het Muiderpoortstation ontbreekt. Oostpoort en de Watergraafsmeer zijn niet verbonden aan het station door een hoofd- en of plusnet voetganger. Het is dan ook niet duidelijk waar de logische route tussen deze gebieden ligt.

Naast de hoofd en plusnetten ligt een groot fijnmazig voetgangersnetwerk rondom het station. Omdat er geen duidelijke hoofdroute vanaf het station richting het zuiden is, is er geen concentratie van voetgangers op een van de routes richting Oostpoort te onderscheiden. Daarbij ligt het station tussen twee spoortaluds met veel hoge beplanting en weinig functies dat leidt tot donkere routes met weinig sociale controle. Dit zorgt ervoor dat de aansluiting van het Muiderpoortstation aan zijn omgeving niet optimaal is. Ook de tunneltjes naar de Indiche buurt zijn donker en hebben weinig voetgangersruimte.



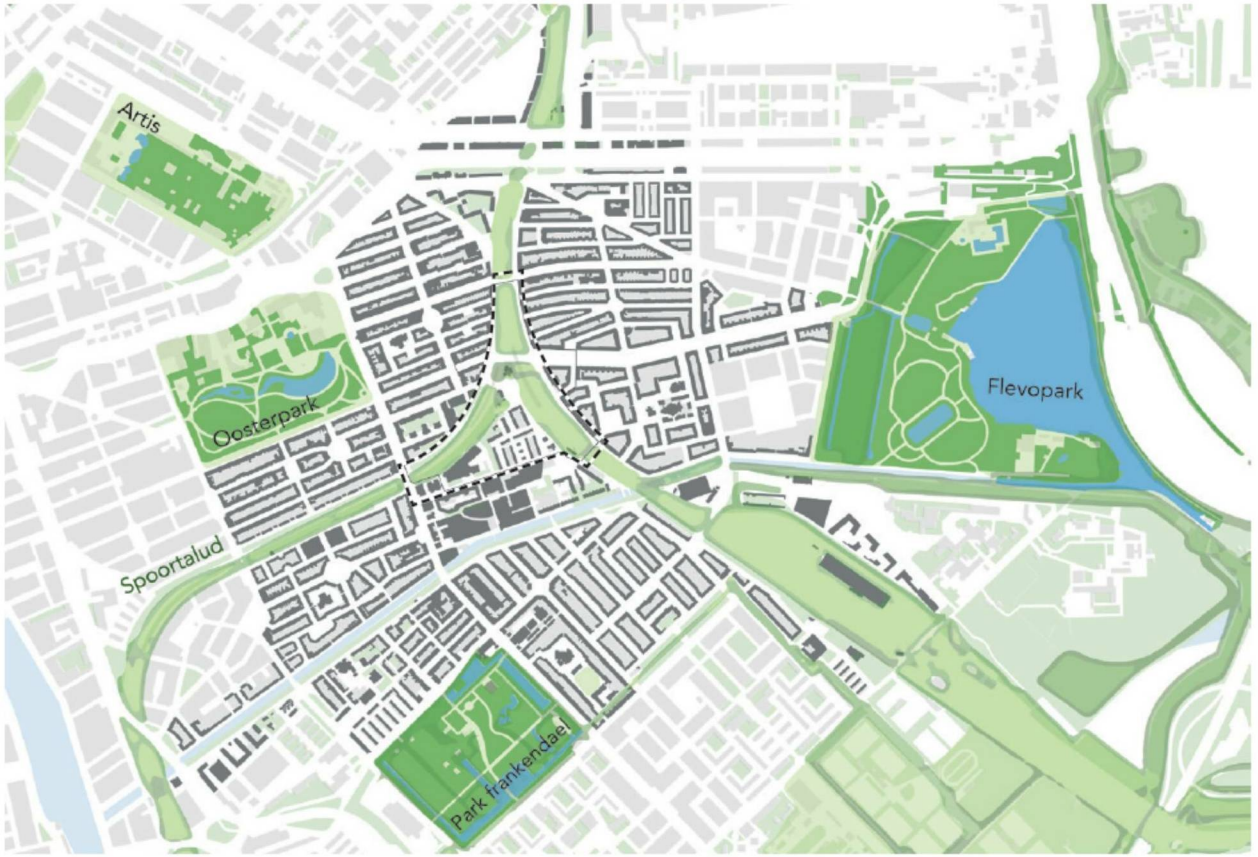
Voetgangers netwerk Amsterdam oost



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.

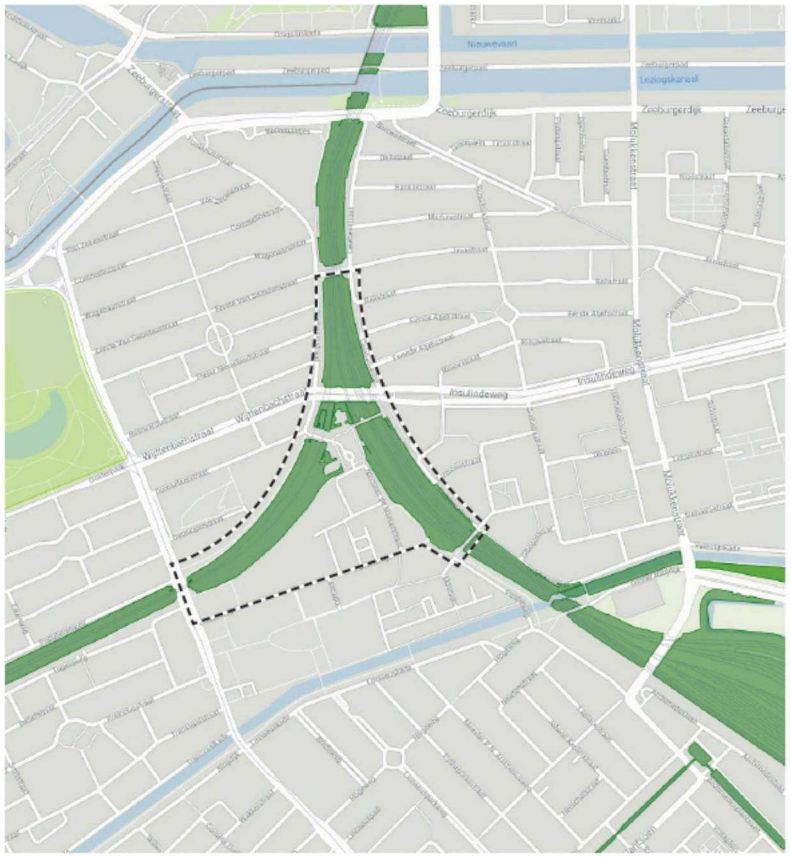
Ecologische structuur

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

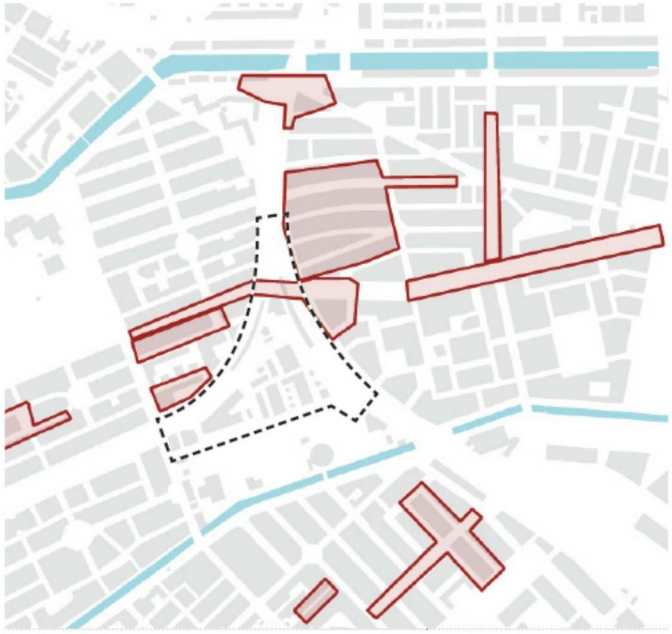
Water

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.



Grondwaterstanden



Rainproof regenwaterknelpuntenkaart

Grondwateroverlast (drainage mogelijk)

Grondwateroverlast (drainage niet mogelijk)

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 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 door de scherpere bocht. Vooral het Oosterspoorplein is behoorlijk belast met geluid.
Het geluid aan het Linnaeusplantsoen overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. 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.

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.

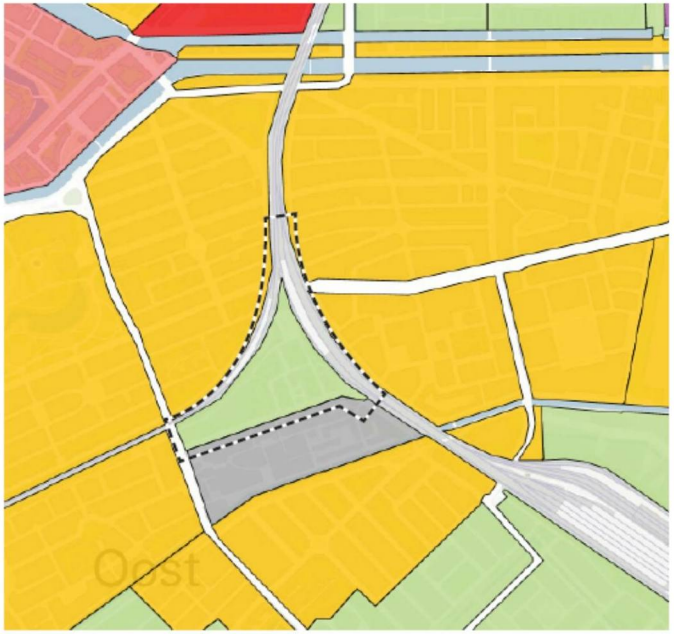


geluid weg en tram (overdag)



geluid spoor (overdag)

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



Zonekaart bodemkwaliteit

Zone 1
Zone 2
Zone 3
Zone 4
Saneringsgebied

Archeologie

Plangebied

In oktober 2013 is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het gebied van de gebiedsvisie en Oostpoort. Daaruit blijkt voor het gebied van de gebiedsvisie materiële overblijfselen te verwachten zijn, die samenhangen met de gebruiksgeschiedenis van de 12-de eeuw tot het begin van de 20-ste eeuw.

Archeologische verwachtingswaarde

Dit leidt tot een verwachtingskaart van de materiële neerslag voor het plangebied van de visie in de volgende twee zones:

Overamstelsepolder: hier kunnen sporen voorkomen van bewoning en landgebruik vanaf de 12de eeuw. De materiële neerslag betreft erven, terpen, verkavelingsporen en sloten uit de ontginningsperiode (12de/13de eeuw) tot en met de 20ste eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag.

Bewoningszone langs de Oeterwalerweg: betreft de zone van bewoning aan de 17de-eeuwse weg. De materiële neerslag betreft sporen van ophogingen, gebouwen, losse vondsten en afval. Vanwege de lange gebruiksperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is daarom hoog.

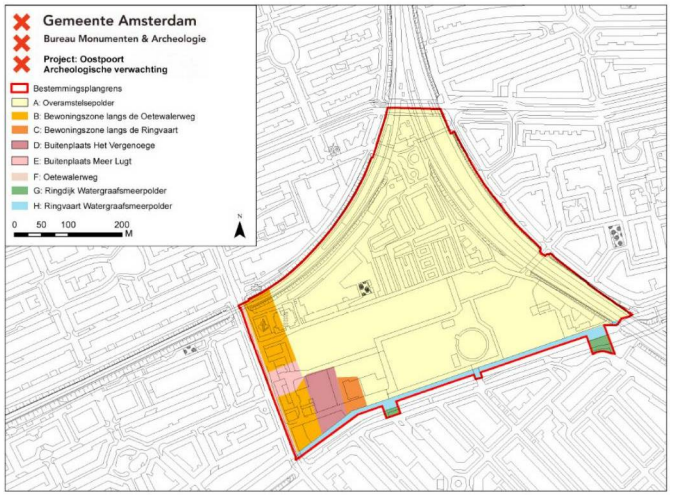
Archeologische beleidskaart

De archeologische beleidskaart van het visiegebied is bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologisch erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het visiegebied. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop drie zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregel.

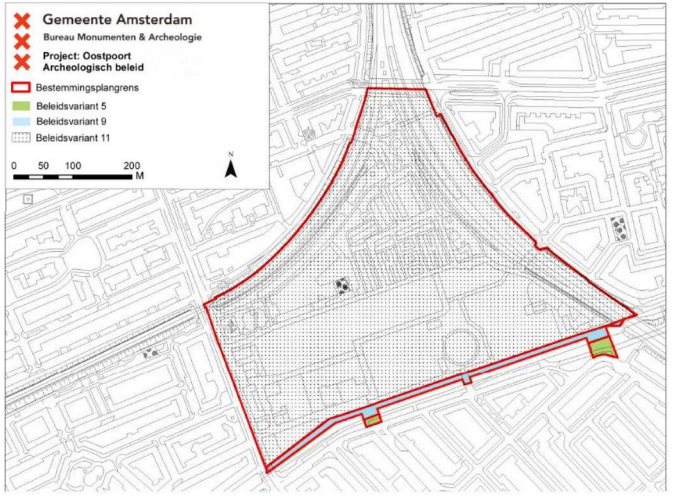
Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie wordt gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Conclusie

Voor het visiegebied geldt een negatieve verwachting, vanwege de hoge mate van verstoring. Daarmee is het plangebied vrijgesteld van verdere archeologische maatregelen.



Archeologische verwachtingkaart



Archeologische beleidskaart

3.3 Gebied

Deze analyse 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.
De zuidelijke stroken bestaan uit jaren vijftig bouw met twee lagen en vlakke kap. De gevelpuien wisselen van kleurstelling. Grondgebonden woningen en beneden-bovenwoningen wisselen hier elkaar af. De stroken liggen haaks op of parallel aan de Polder weg met een verdraaiïng ten noorden van de Van der Vijversttraat. Het blok tegen Mirrorcentr kent drie lagen en een kap. Deze bevat paortiekappartementen. De twee noordwestelijk stroken zijn typische jaren dertig woningen 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 wijkt sterk af qua opzet. Het kent bebouwing met een andere schaal, structuur en functie. De Montessorischool is het grootste gebouw, en is vooral gericht op zijn eigen terrein aan de Polderweg. 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. De randen langs het spoor zijn robuuste groene structuren. 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 maar functioneren niet als verblijfsgroen. De straten zijn gemiddeld ongeveer 17 meter breed, bestaande uit: stoep of gazon - rijweg - langsparkeren - trottoir. Sommige straten worden begeleid door een enkele rij bomen. Het inrichtingsniveau is basis met betontegels voor de trottoirs en dikformaatklinkers voor de straat. Alles tezamen ondersteunt het beeld van een kleinschalig introvert woonmilieu.



Ter Gouwstraat



J.C. Breenstraat



Nicolaas de Roeverstraat



Van der Vijverstraat

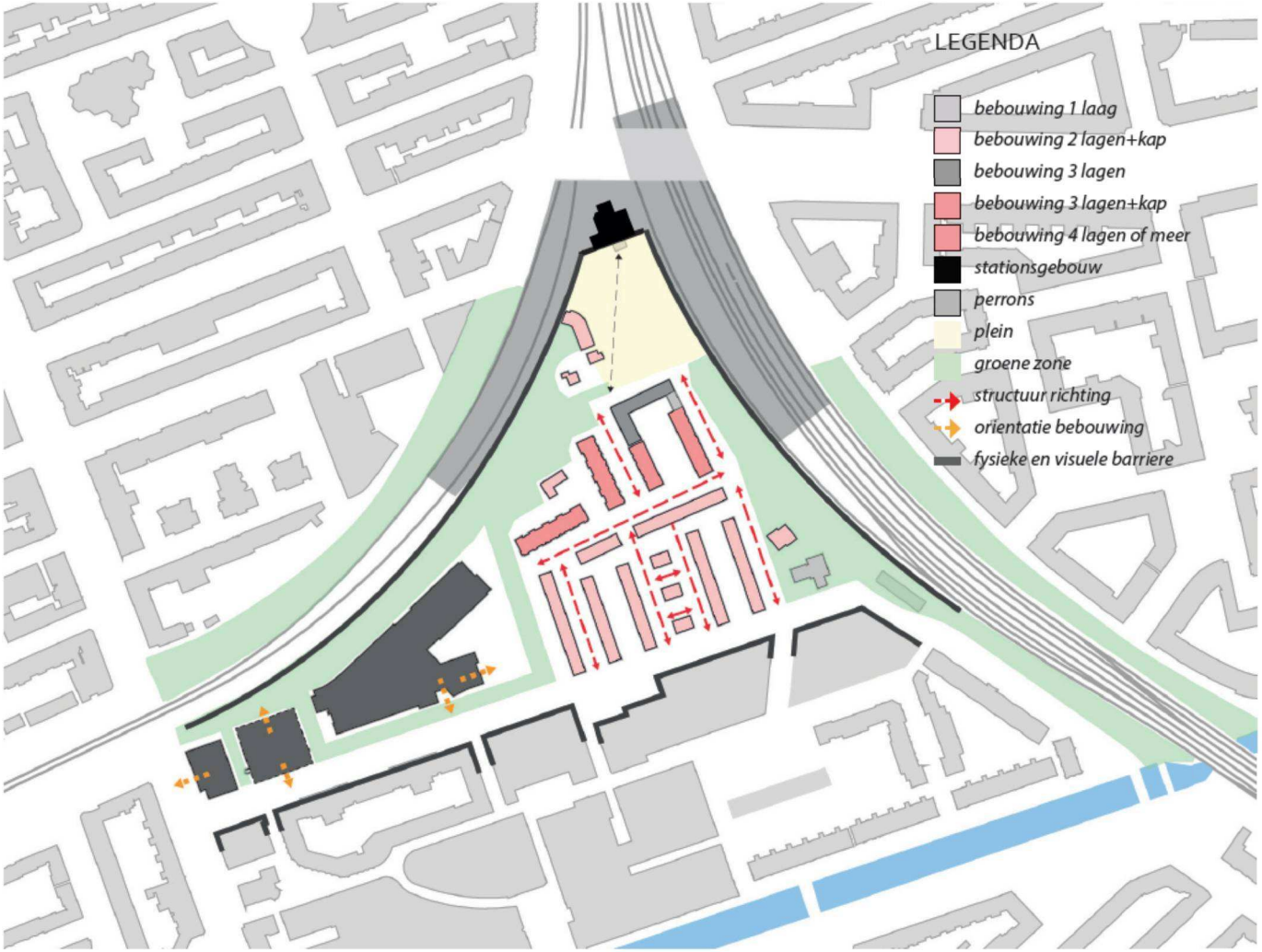


De relatie met Oostpoort

De relatie tussen Muiderpoortstation en woonwijk/ winkelcentrum Oostpoort is gebrekkig. Dat heeft onder andere te maken met de opzet van Oostpoort dat zich deels op het zuiden richt aan de Ringdijk .Het kent voor de rest een introverte stedenbouwkundige opzet. Daarbij voelt de beschaduwde noordzijde van het plan, aan de Polderweg, als de rug van het plan. Het doet aan als een achterkant. Het ontbreken van logische loop- en zichtlijnen vanaf het station naar Oostpoort versterkt dit.

De stedenbouwkundige structuren, bouwhoogten, looplijnen en zichtlijnen van Tuinwijck en Oostpoort sluiten bovendien nauwelijks op elkaar aan. Fietsers en voetgangers die door de wijk naar het station willen, moeten op hun route verschillende malen de hoek doorTuinwijck of de doorsteek weten te vinden naar het Linnaeushof. Ondertussen wordt de wijk wel door bezoekers van Oostpoort voor het parkeren gebruikt leert de ervaring van bewoners.

Het gebied functioneert ook geheel anders. Oostpoort heeft een gemengd milieu met winkels en bedrijvigheid op de begane grond en wonen erboven. Auto's kunnen de wijk niet in. Bij Tuinwijck kan voor de woningen geparkeerd worden. Deze discrepantie is nu opgelost door Tuinwijck af te sluiten vanaf de Polderweg.

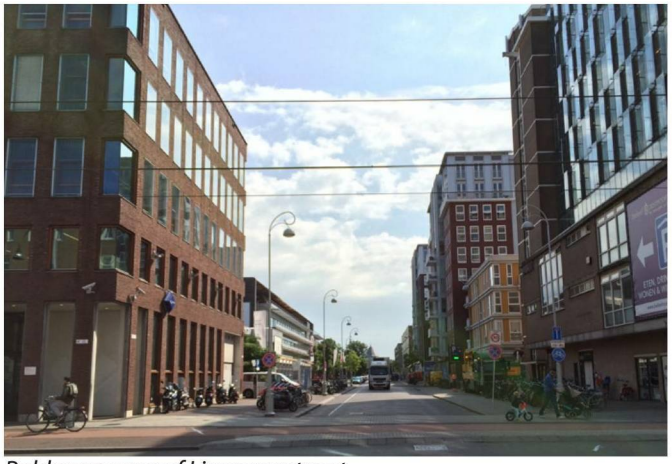




Montessorischool



Oranje Vrijstaatplein



Polderweg vanaf Linnaeusstraat

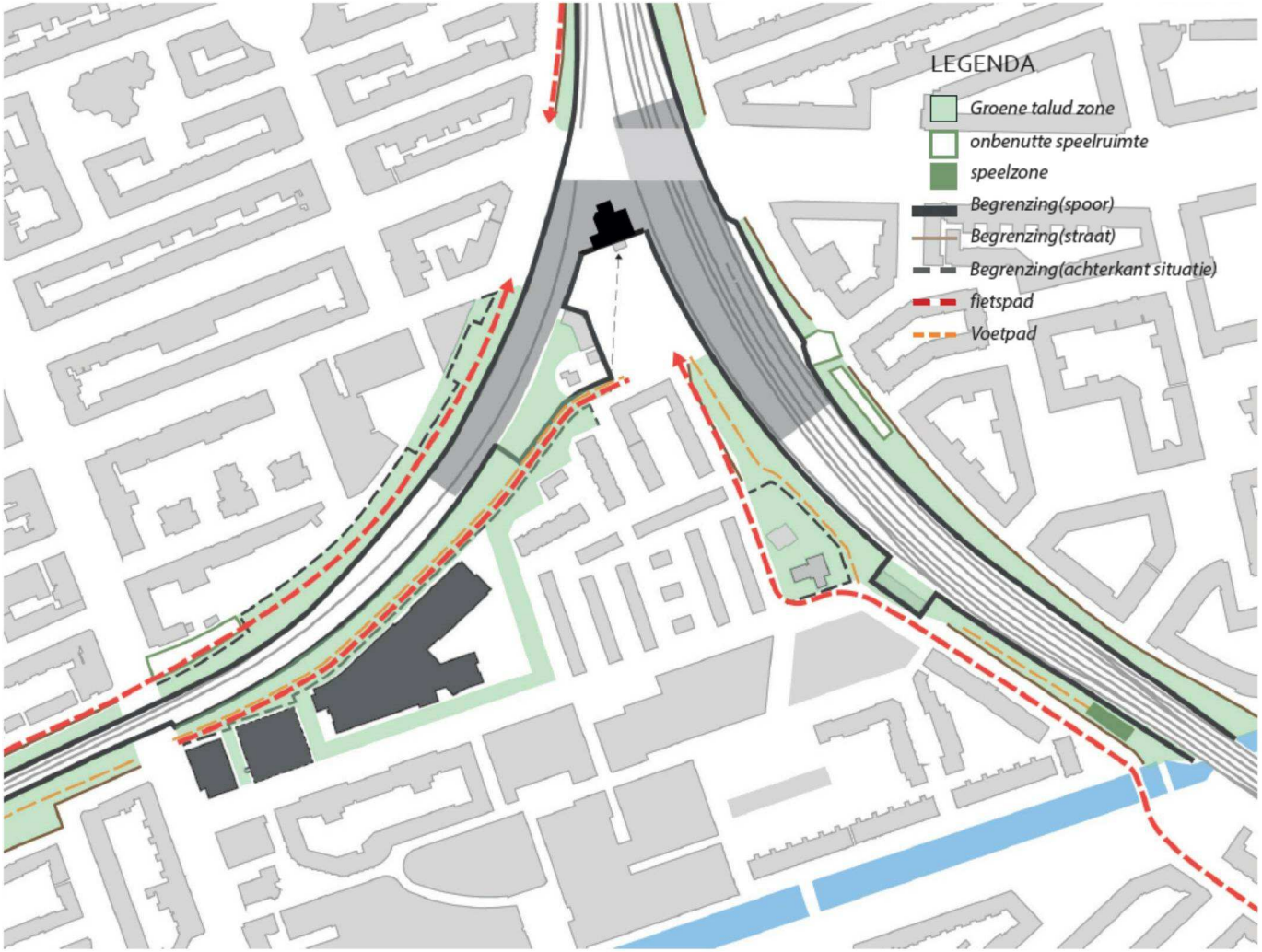


Polderweg

Taluds en omgevende straten

Aan de randen langs het spoor zijn robuuste groene structuren gelegen waar waardevolle bomen in staan. Het talud en het spoor zelf is onderdeel van de stedelijke ecologische structuur en vormt een verbinding met parken, natuurzones en de provinciale ecologische verbinding (nu NNN), zodat er een groot netwerk ontstsaat tussen deze gebieden wat op een natuurvriendelijke manier wordt ingericht en onderhouden. Vooral voor vogels en kleine zoogdieren zoals egels is dit een ideaal leefgebied en maken deze gebruik van de zones om zich te verplaatsen, voedsel te vinden en te nestelen.

Over het algemeen staat de bebouwing ca. 30meter van de sporen af en zijn het de randen van stedenbouwkundige eenheden. Aan de zuidzijde langs de tugelaweg tot en met het station is deze ruimte ca.40meter. Dit bied ruimte voor functies als sport en spel. Op veel plekken is het gebruik van de groene zones aan het spoor beperkt mogelijk maar zeker niet optimaal benut. Dat wil zeggen het 'genot' van dit groen minimaal; zowel als kijk- als gebruiks groen.
Er zijn weinig woningen op georiënteerd en er liggen minimale openbare functies in, zoals spelen. Ook liggen de hoofdroutes er voornamelijk om heen.



Ruimtelijke structuur



Opbouw groene zone spoortalud



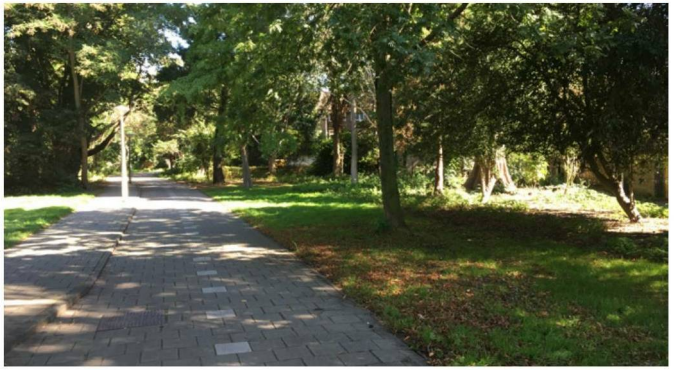
Celebesstraat, noordelijke richting, vanaf Wijttenbachstraat



Linnaeushof, noordelijke richting, nabij Montessorischool



Pontanusstraat, noordelijke richting vanaf Wijttenbachstraat



Linnaeushof, noordelijke richting, nabij Duivenpost



Nicolaas de Roeverstraat, zuidelijke richting vanaf Oos-



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

3.4 Station

Stationcomplex en plein

Het Muiderpoortstation heeft een zeer kenmerkende opzet en is in de kern een goed bewaard gebleven. Het monumentale gebouwencomplex is karakteristiek en heeft door de ligging tussen twee samenkomende sporen zijn kenmerkende vorm gekregen. Het is georiënteerd op het Oosterspoorplein.

Het ruime plein dat bereikt wordt via de onderdoorgang aan de Celebesstraat en het Oetewalerpad is ruim maar maakt soms een verlaten indruk. Het draagt niet bij aan het functioneren van het station. De reuring van het station bevindt zich direct tussen de twee sporen. De inrichting van het Oosterspoorplein is kleinstedelijk en wat rommelig. Er is volop ruimte voor de auto. In het midden ligt een rond plantsoentje met banken. Er zijn twee kunstwerken te vinden: een sculptuur van Karel Appel en het gedenkteken voor slachtoffers van de deportaties in de tweede wereldoorlog. Het gedenkteken is een belangrijk element dat de geschiedenis met de locatie Muiderpoortstation verbindt. Het bestaat uit een bankje en een plaquette met gedicht. Het doel is zodoende een plek te bieden voor beschouwing en de gebeurtenissen letterlijk dichterbij en voelbaarder te maken.

De interactie tussen gebouw en omgeving is suboptimaal. Het is moeilijk zich te oriënteren. De entrees zijn slecht vindbaar, de systematiek van het station is niet goed leesbaar vanaf de openbare ruimte. De programmatische invulling van de verschillende gebouwen draagt weinig bij aan de sfeer. De uitstraling van de winkelruimtes langs de onderdoorgang is matig. Sommige zijn gedurende delen van de dag gesloten. Daarbij komt nog de enorme fietsenstalproblematiek. Grote hoeveelheden fietsen domineren het beeld en de entrees zijn slecht herkenbaar. 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.

Gedicht op het bankje:

MUIDERPOORTSTATION:
TOCHT ER DOOR HUN SCHIMMEN
NOG EEN STROOM VAN LANG,
LANG VERGETEN NAMEN,
LANG VERGETEN OGEN?

ZULLEN WIJ NOG WETEN
DAT WIJ ONS VERGETEN
ZIJN VERGETEN?

VIKTOR E. VAN VRIESLAND

De tekst op de plaquette:

MUIDERPOORTSTATION
VANAF DIT STATION ZIJN TUSSEN
3 OKTOBER 1942 EN 26 MEI 1944
RUIM ELFDUIZEND JODEN NAAR HET
DOORGANGSKAMP WESTERBORK WEGGEVOERD.
DE MEESTEN ZIJN VERMOORD IN DE
VERNIETIGINGSKAMPEN IN MIDDEN-EUROPA.



Monument bij het Muiderpoortstation











Kunstwerk Karel Appel





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.

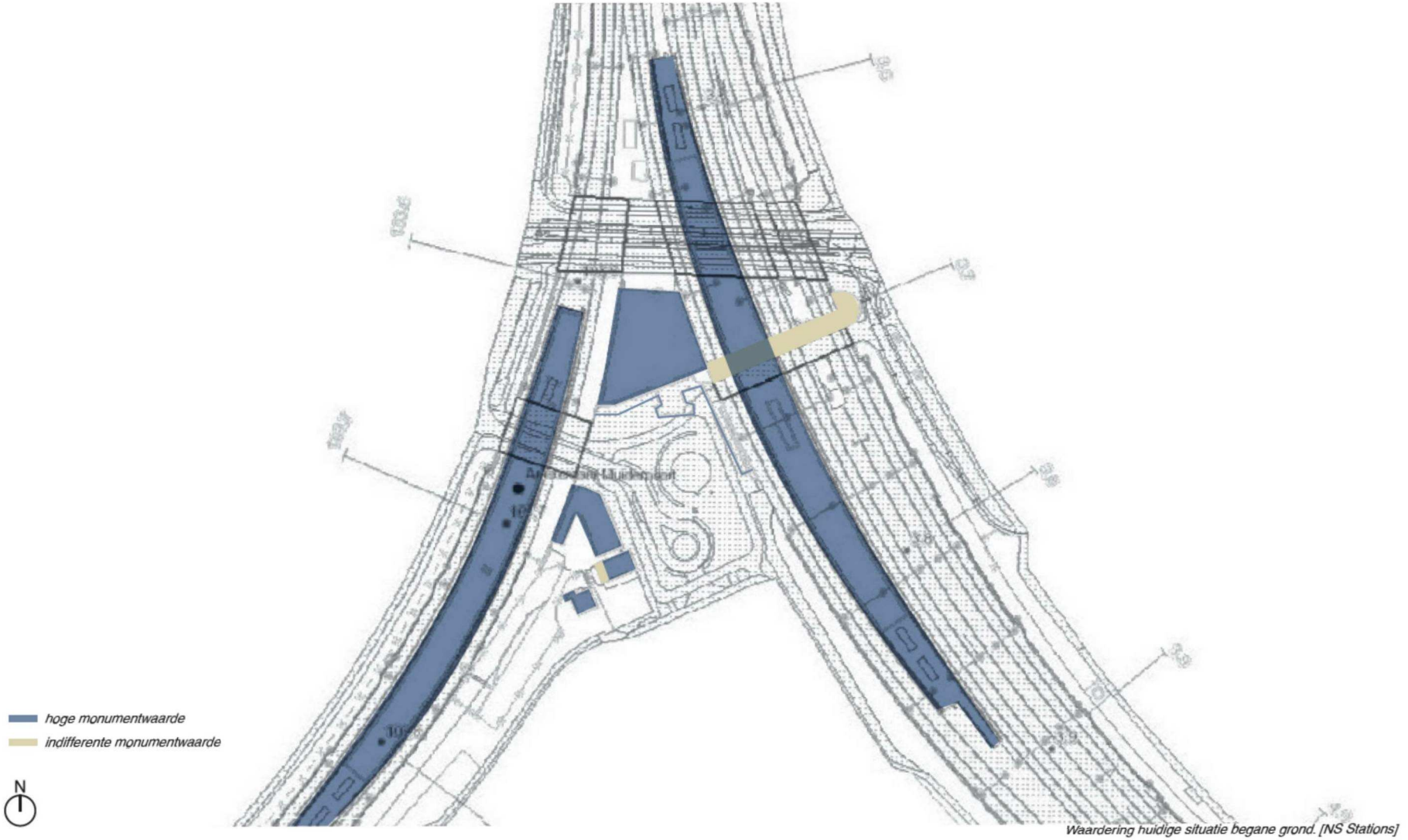
Stedenbouwkundige en ensemblewaarde

- 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

Architectuurhistorische waarde

- Beide woningen zijn architectonisch van waarde (en beide zijn gemeentelijk monument).
- 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 waarden

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:

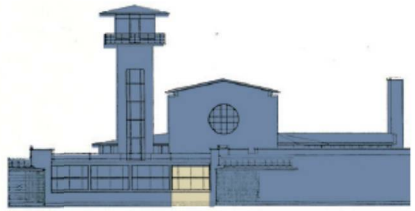
- nieuwe toevoegingen in de viaducten
- de aanpassingen uit de verbouwing in 1998-2000 in het stationsgebouw.
- de aanpassingen aan de kozijnen in de plint van het stationsgebouw aan zowel de noord- en zuidgevel,
- de uitbouw aan de oostzijde van de woning haltechef,
- de aanpassingen aan de bekleding 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:

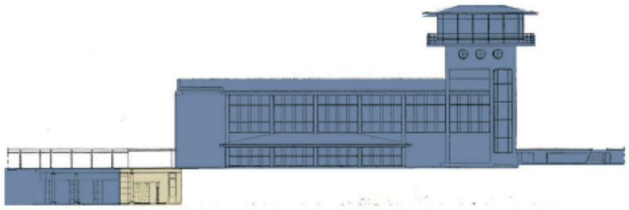
- behoud geen eis is;
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk;
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.



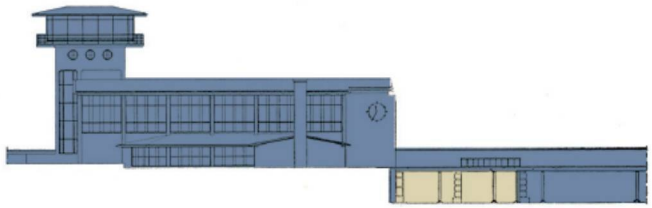
Zuidgevel



Noordgevel

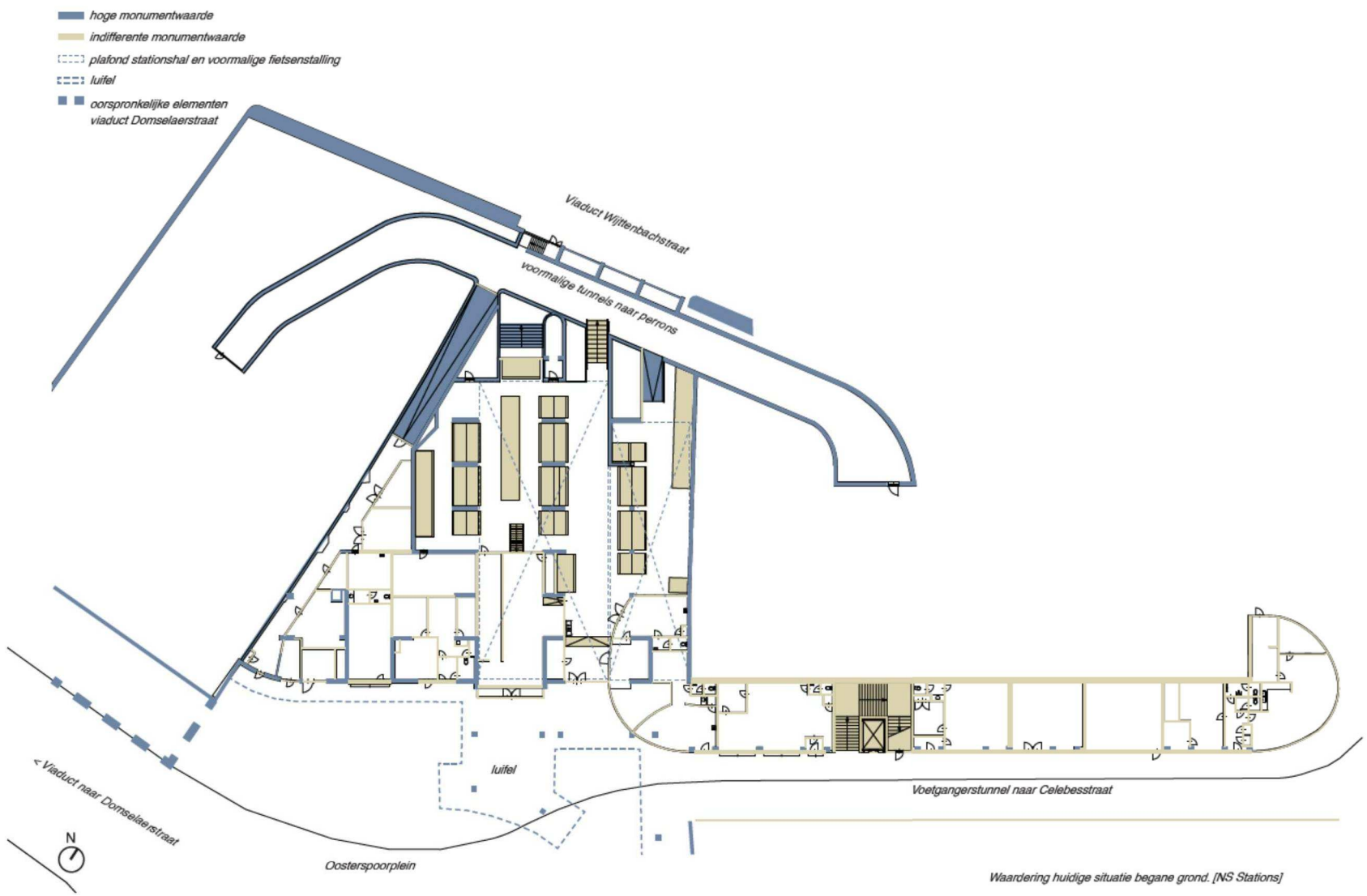


Oostgevel



Westgevel

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



Waardering huidige situatie begane grond. [NS Stations]

3.5 Conclusie analyse

Muiderpoortgebied in relatie tot de omgeving

Het plangebied ligt in 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, en waar bijgevolg de druk op de grond en de openbare ruimte stijgt. Te midden van die drukte liggen het Oosterpoorplein dat momenteel geen verblijfsfunctie kent, Tuinwijck (een woongebied in lage dichtheid), en het Muiderpoortstation waarvan het aantal reizigers zal stijgen, dat suboptimaal ontsloten is en een hoge fietsparkeerdruk en –overlast kent. Het gebied speelt 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.

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

Muiderpoortstation 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) zal de druk op het station 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 niet toegerust op een grotere toestroom van reizigers.

Conclusies:

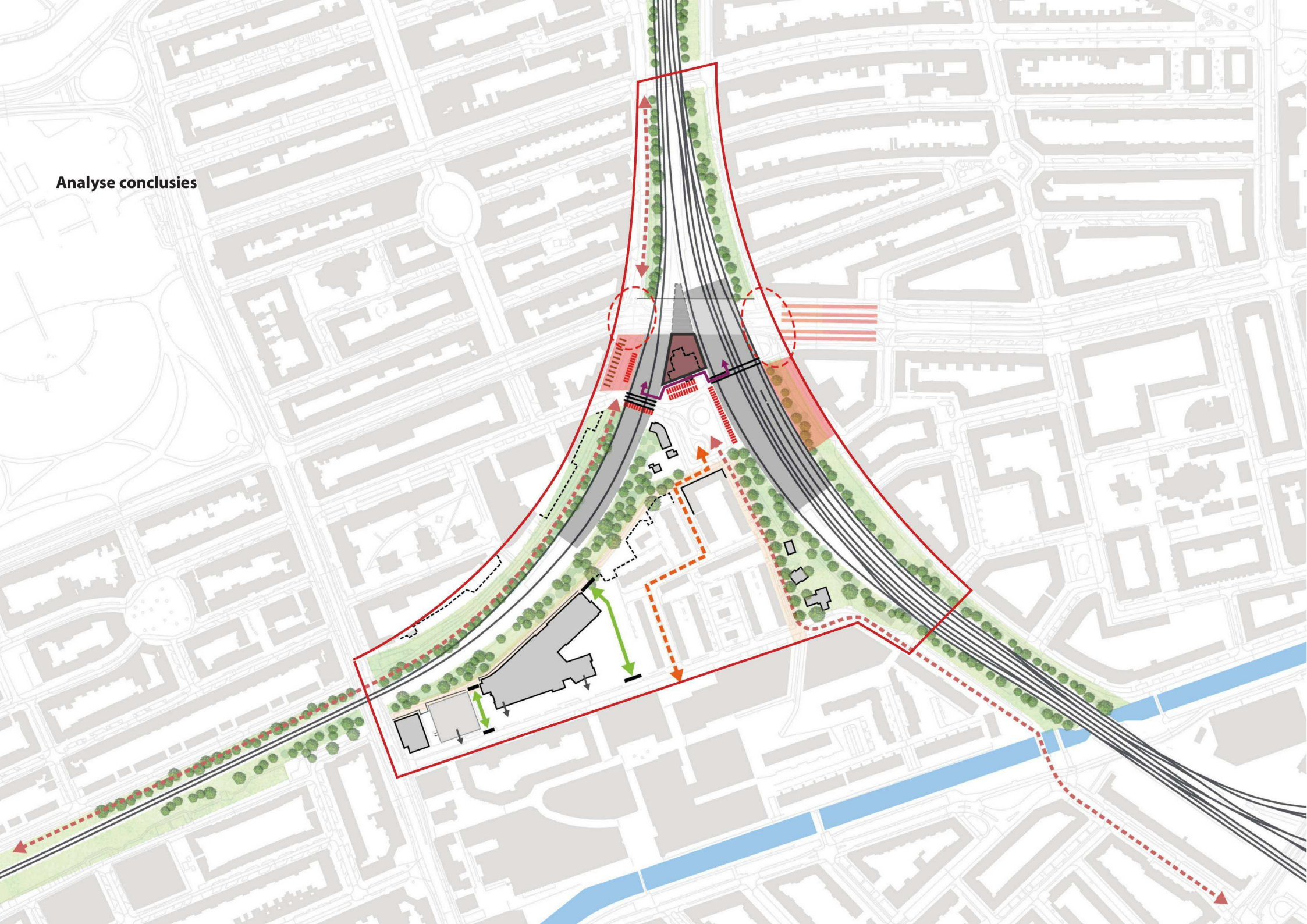
- De druk op het station (en de omgeving) zal gaan toenemen door toename passagiers
- De stationsomgeving voldoet niet als OV-knooppunt







Analyse conclusies



Muiderpoort als stationscomplex

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. (Mede ontleend aan rapport Movares)

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
- Het monument ter herdenking van de vervolgden is verbonden aan de locatie

Tuinwijck

Door zijn ruimtelijke kenmerken en de geisoleerde ligging doet Tuinwijck nu nogaan als een kleinschalig suburbaan woonmilieu. Daarmee vormt het een relatief stil gebied tussen tussen het sterk gemengde Oostpoort en het steeds drukker bezochte stationscomplex in. Het groen draagt bij aan de rustige uitstraling. Deze sfeer wordt positief gewaardeerd in de huidige situatie als het gaat om een monofunctioneel woongebied. Zowel de openbare inrichting als de bebouwing met zijn functies doen niet vermoeden dat het dit bij een OV-knoopunt ligt. De buurt kan meer bijdragen aan de doelstelling om rond deze knooppunten hoogwaardige, duurzame, dichte woonmilieus te maken. De bouwtypologie, lage strokenbouw met grondgebonden woningen en tuinen, biedt weinig kansen voor verdichting met behoud. Indien ingezet wordt op substantiële verdichting kan dit alleen middels gehele of gedeeltelijke vervanging van de bebouwing.

Conclusies:

- Er is sprake van een relatief stil en kleinschalig woonmilieu
- Het woonkarakter overheerst en wordt gewaardeerd
- Het groen in de wijk heeft een wisselende kwaliteit
- De structuur en oriëntatie is introvert
- Oostpoort en Tuinwijck sluiten beperkt op elkaar aan
- Substantiële verdichting kan alleen door (gedeeltelijke) vervanging van de bebouwing.

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. 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. De gebruikswaarde kan worden verbeterd door routes en functies meer te orienteren op de taludzones. Door in te zetten op het landschappelijke karakter kan de zone meer als parkzone gaan functioneren.

Conclusies:

- De talud zone wordt extensief gebruikt
- De talud zone is versnipperd
- De begrenzing van de taludzone wordt veelal gevormd door achterkanten en wordt daardoor minimaal benut.
- Verbinden van de zone aan groene ruimte kan de landschappelijke robuustheid vergroten.
- Integreren van functies als sport, spel verblijven kan de taludzone meer tot een parkzone maken.
- Herinrichting moet niet in conflict zijn met ecologische waarde.

4. Ambitie en visie

4.1 Algemeen

Visie: Aanpassen aan de stedelijke dynamiek
De kern van de visie is dit stuk stad aan te passen aan de stedelijke dynamiek die momenteel kenmerkend is voor sterke steden: groeiende bevolking, groeiende werkgelegenheid en groeiende bezoekersstromen. Het Muiderpoortstation ligt in het hart van de sociale, economische, en daarmee ruimtelijke, dynamiek van Amsterdam. De eerder beschreven ontwikkelingen en beleidsuitgangspunten nopen ertoe om het Muiderpoortstation en zijn omgeving als een strategische plek te bezien, waar ingrepen de metropolitane ontwikkelingen kunnen afremmen of versnellen.

Uitgangspunten voor deze visie 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.

Transit Oriented Development (TOD) is de basis voor gebiedsontwikkeling van het Muiderpoortstation. TOD heeft als doelstelling te streven naar een optimale en uitgebalanceerde benutting van het stedelijke en regionale openbaar vervoernetwerk door verdichting rond stationslocaties. Andersom is het openbaar vervoernetwerk nodig om stedelijke groei mogelijk te maken. Dit betreft een concentratie van integrale stedelijke ontwikkeling in de directe omgeving van (bestaande of nieuwe) ov-stations. Hiervoor gelden vier ontwikkelprincipes:
- (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.

Transit Oriented Development
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.

Ambities: menging, verdichting en vergroening

Deze visie wordt getoetst aan de kansen die er in het gebied liggen en aan 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 ambities voor het gebied zijn gericht op het toekomstbestendig maken van het station en de wijk en het aanpassen aan een veranderende omgeving. Die ambities versterken elkaar. 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.

Anderzijds 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.

Verdichten kan vandaag de dag niet meer zonder (kwalitatieve) vergroening. Daarom is het bestaande groen het koesteren waard. Verdichting en vergroening zijn verenigbare ambities. 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. Verdichting door transformatie of vervanging van de woningvoorraad maakt meer ruimte en draagvlak voor (gebruik) van openbaar groen (In gestapelde bouw kunnen bovendien meer woningen gemaakt worden dan in de rij-woningen).

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. Het 'vergroenen' is een opgave in letterlijke en in figuurlijke zin. Het gaat niet alleen over het toevoegen van groen in de wijk maar ook over de verduurzaming. De bouwopgave valt immers samen met de transitie naar een duurzame economie / samenleving. De gebouwen en de openbare zullen dus moeten bijdragen aan de gemeentelijke ambities ten aanzien van klimaat, energie, circulariteit etc.

Kortom de ambities zijn:

- Een toekomstbestendig station en omgeving
- Meer woningen nabij het OV-knooppunt
- Meer, diverser en bruikbaarder groen
- Een duurzamer en klimaatbestendigere leefomgeving
- Een gemengde buurt met plek voor wonen en werken

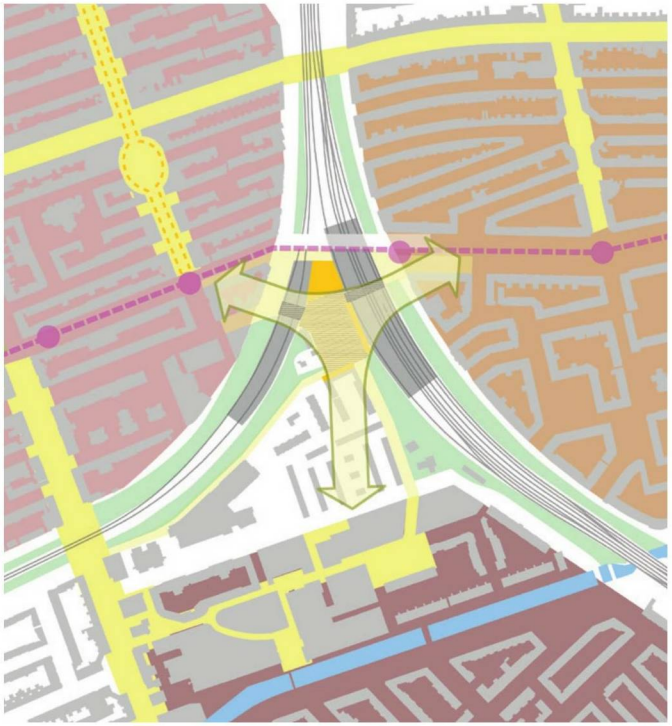
4.2 Programma

Wonen: een plek voor oude en nieuwe bewoners
De wijk bevat veel groen en ligt midden in de stad. De ambitie is om kwaliteiten te delen met meer bewoners en gebruikers. Hoewel het woningtype zal wijzigen is het uitgangspunt intentie om zoveel mogelijk huidige bewoners de mogelijkheid te bieden te blijven wonen in de wijk na de transformatie. Het plan zal dan zodanig 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 instroom van nieuwe bewoners komt ten goede aan 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.

Schakel tussen gebieden
De ligging van Muiderpoortstation tussen drukke winkelgebieden in Dapperstraat, Van Swindenstraat, Javastraat, Linnaeusstraat, Molukkenstraat en Oostpoort biedt kansen. Het Muiderpoortstation ligt tevens tussen drie verschillende wijken; Indische buurt, Dapperbuurt en Oostpoort. De stationsomgeving kan, door zijn strategische ligging, een spil worden in de verbinding en verdeling van het verkeer. Dat vergt het realiseren van aantrekkelijke looproutes met actieve plint, dat wil zeggen open gevels op de begane grond met functies die een open uitstraling hebben en/of publieksgericht zijn.

Functiemenging
Op de begane grond moet meer ruimte gereserveerd worden voor andere functies dan wonen. De gewenste 'menging' van louter woongebied naar een gemengde woon-werklocatie kan op verschillende manieren gebeuren. 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 en andere bedrijvigheid. Conform het detailhandelbeleid moet voorzichtig omgegaan worden met het vestigen van nieuwe detailhandel ter bescherming van de bestaande maar enige detailhandel is echter wel denkbaar in het gebied. Vooral in het station en in de directe omgeving wanneer die is 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 moeten verdragen tot de woonfunctie.

Uitgangspunten Programma:
- Substantiële toename van de woningvoorraad (min. 300 %)
- Verdeling conform stedelijk beleid (40-40-20)
- Faciliteren van het behoud van bestaande bewoners met daarnaast plek voor nieuwe bewoners
- Werkfuncties op de begane grond aangevuld met recreatieve, culturele en/of maatschappelijke functies
- Strategische plaatsing van publieksfuncties en looproutes om een schakel te worden tussen gebieden



Muiderpoort als schakel tussen verschillende buurten









Voorbeelden van gemengde milieus en woonblokken met publieke plinten

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 daarom niet vanzelfsprekend dat de nieuwe wijk qua ruimtelijke structuur voortborduurt op Oostpoort. Bovendien heeft het gebied een aantal solitaire gebouwen die in het plan opgenomen moeten worden: de Montessorischool, het politiebureau en de verschillende villa's rondom het gebied. Het bestaande groen biedt aanknopingspunten voor de vergroeningsopgave en een aanleiding om een afwijkend milieu te maken. De relatie met Oostpoort wordt desondanks versterk door middel van looproutes, zichtlijnen en voorzetting van de reeks pleinen in het gebied.

Ruimtelijke opgaven

De nieuwe wijk zal de interne structuren versterken. De twee groene zones langs de taluds worden middels nieuwe groenzones dwars door het gebied verbonden. 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 OV-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. 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.

Uitgangspunten Ruimte:

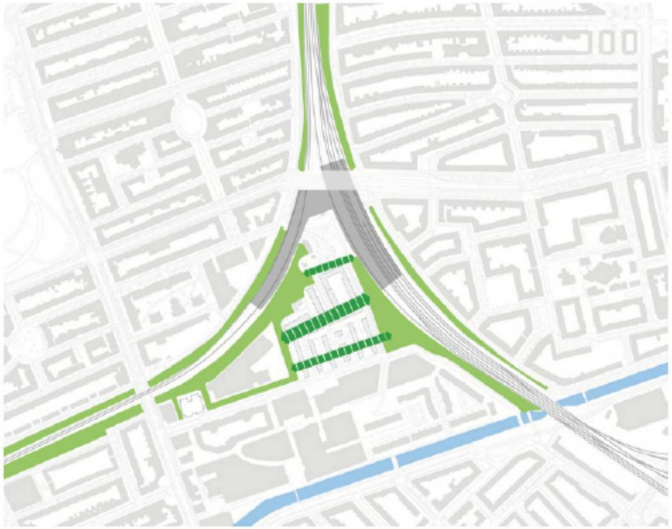
- Het gebied tussen de sporen en Polderweg ontwikkelt zijn eigen identiteit waarin groen een hoofdrol krijgt
- Groenzones worden met elkaar verbonden
- Vervanging van de woningbouw door gebouwen met wonen, werken en publieke functies tezamen
- De verdichting vindt plaats door hoger en gevarieerder te bouwen, passend bij schaal van de omgeving
- Loop- en fietsroutes vanaf het station worden verbeterd, waar mogelijk ook met een visuele relatie
- Plangebied wordt autovrij
- Er wordt een reeks pleinen tussen het station en Oostpoort gemaakt



Een nieuwe identiteit binnen sterke grenzen



Verknopen van doorgaande fietsroutes, autovrije wijk



Verbinden van groene zones tot een groene woonomgeving



Verbeteren visuele verbindingen en looproutes

4.4 Duurzaamheid

Duurzame gebiedsontwikkeling

Er liggen grote kansen om van het Muiderpoortgebied een koploper te maken op het vlak duurzame binnenstedelijke gebiedstransformatie. De binnenstedelijke ligging vormt zowel een uitdaging als een kans voor het realiseren van duurzaamheidsambities. De uitdagingen bestaan uit het combineren van een hoge dichtheid met een energiezuinigheid en met klimaatadaptiviteit. Toename van groen en/of onverhard oppervlak is het uitgangspunt ten bate van waterbergend vermogen en het verminderen van hittestress.

De kansen liggen er op het vlak van gezonde leefomgeving en duurzame mobiliteit vanwege de ligging naast grootschalige groenstructuren en nabij een OV-knooppunt. De spoortaluds zijn bovendien gemeentelijke ecologische structuren. Deze kunnen versterkt worden. Gezien de vervangingsopgave van de woningbouw is het hergebruik van materialen ook een aandachtspunt. Dit past in de ambities van de circulaire stad. Het gemeentelijk beleid is recentelijk aangescherpt (epc < 0,15 / aardgasvrij/ rainproof/bewegende stad) en zal naar verwachting verder worden aangescherpt.

Groen in de wijk

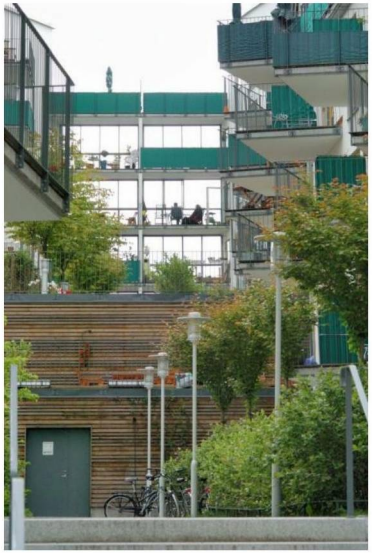
Groene openbare ruimte maakt integraal onderdeel uit van het ontwerp. Het ontwerp draagt zichtbaar bij aan een groenere en meer leefbare stad. De ambities ten aanzien van het groen zijn de volgende.

- De typologie van de groene openbare ruimte sluit optimaal aan bij het gewenste woonmilieu en bij de (verwachte) gebruikers nu en in de toekomst.
- Het groen is zo veel mogelijk openbaar toegankelijk en door de variatie aan groene openbare ruimtes is het meervoudig te gebruiken.
- Aansluitend bij het gewenste gebruik is er variatie in groensoorten. Het groen in de nieuwe buurt draagt bovendien bij aan het regen- en hittebestendig maken van de stad.
- Gebiedsoverstijgende groenblauwe structuren, zoals de spoortaluds worden zo veel mogelijk versterkt.
- Ten behoeve van klimaatbestendigheid is een aanzienlijk deel van het oppervlak onverhard (incl groene daken). Groene architectuur en natuurinclusief bouwen wordt gestimuleerd.
- Ecologische- en recreatieve knelpunten nabij of in het projectgebied worden opgelost. (Kwaliteitsimpuls Groen).

Uitgangspunten Duurzaamheid

- Het gebied is aardgasrvij en kent energieneutrale nieuwbouw.
- Sloopmateriaal uit bebouwing en openbare ruimte wordt in de wijk hergebruikt
- Nieuwe bebouwing is flexibel, aanpasbaar en de materialen zijn gerecycled, hernieuwbaar of biobased
- Het gebied is klimaatadaptief en waterrobuust
- Het gebied is autovrij en stimuleert beweging
- Het gebied vergroent, biedt plek aan ecologie en er wordt natuurinclusief gebouwd









referenties groene, duurzame omgevingen





Voorbeeld van duurzame gebiedsontwikkeling Hammerby Sjostad Stockholm

5.Ontwikkelingsstrategie

5.2 Korte en lange termijn

De ontwikkelingsstrategie voor het Muiderpoortstation gaat uit van een korte en een lange termijn ontwikkeling.

De concrete voorstellen die die worden gedaan voor de korte termijn zijn gericht op het station, het openbaar gebied, de gronden van de NS en de gronden van de gemeente.

Een optimaal stationsgebied vraagt echter om een integrale aanpak . Daarom wordt tevens een doorkijk gegeven voor de langere termijn voor Tuinwijck, het gebied waar vooral Ymere bezit heeft. Hiervoor worden geen concrete voorstellen gedaan maar een aantal ruimtelijke en programmatische uitgangspunten geformuleerd. Dit zijn uitgangspunten voor eventuele toekomstige ontwikkeling wanneer die wordt geïnitieerd.

De twee delen hebben weliswaar een sterke relatie maar desondanks kunnen de korte termijn voorstellen uitgevoerd worden zonder dat Tuinwijck wordt getransformeerd. Zo zijn de verschillende ambities te realiseren in verschillende fases.

Station, plein, taluds: voorstellen voor de korte termijn
Het bestaat uit een reeks interventies die gericht zijn op de stationsomgeving.

- Aanpak van het stationsgebouw
- Routes naar en openbare ruimte rondom het station
- Enkele Individuele gebouwen, zowel transformatie als nieuwbouw
- Versterken van bestaand groen

Tuinwijck: doorkijk op lange termijn
Hierbij gaat het om een verdere uitbreiding van de stationsomgeving waarmee de ambities ten aanzien van verdichting, vergroening en functiemenging kunnen dan worden gerealiseerd:

- Transformatie van Tuinwijck naar een gemengd duurzaam stedelijk gebied
- Vervlechten en vergroten van de groene structuren in het gebied
- Toename van het woningaantal en werkprogramma



LEGENDA

LEGENDA VISIEKAART

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

5.2 Station en omgeving - voorstellen korte termijn

Het station

De ontwikkeling van het stationsgebouw kent twee doelstellingen; het verbeteren van van de transferfunctie en het terugbrengen van het monumentale gebouw in het publieke domein.

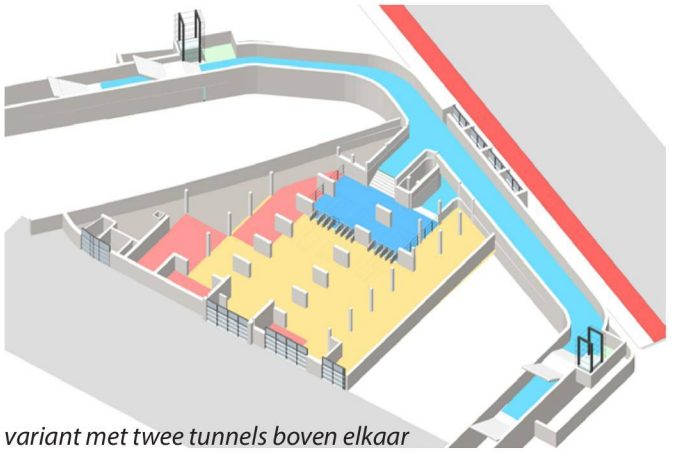
Om recht te doen aan het gebouw verdient het ontwikkelen van de stationsfunctie de voorkeur boven het ontwikkelen met een andere publieksgerichte functie. Idealiter krijgt het station zijn oude functie weer terug als distributeur van overstappend verkeer. De bestaande hal wordt opengemaakt en vormt dan zo veel mogelijk het centrale punt van waaruit het de overstappers vanaf het lokale OV de treinverkeer kunnen bereiken. Zowel aan zijde Wijttenbachstraat als zijde Oosterpoorplein komt dan een aantrekkelijke entree. De hal gaat functioneren als doorwaadbaar publiek domein.

Het slagen van deze opzet is afhankelijk van de bouwkundige mogelijkheden van het gebouw in relatie tot de actuele functionele eisen van treinstations en van de looplijnen van overstappers. In het kader van deze visie is verkennend bouwkundig onderzoek gepleegd. Daaruit blijkt dat er mogelijkheden zijn om bovenstaande wensen te realiseren in verschillende varianten. De functionele eisen van treinstations met overstapverkeer zijn inpasbaar in het gebouw. Dit kan zelfs door de oude perrontunnels weer te activeren. Aandachtspunt hiebij is de sociale veiligheid en de financiële haalbaarheid.

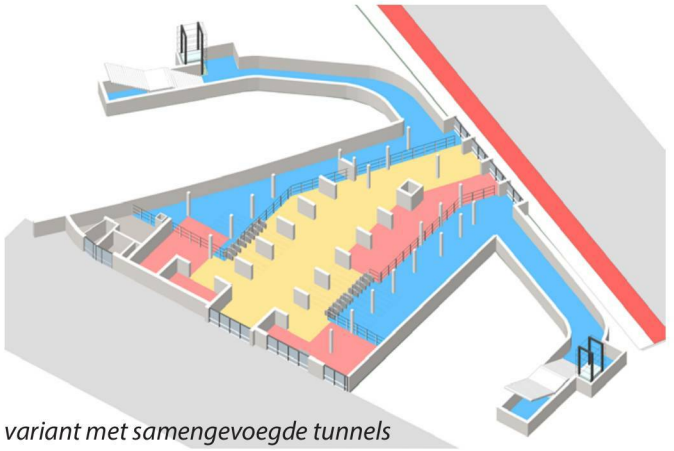
Indien het niet mogelijk blijkt te zijn om de oude overstapfunctie aan het stationsgebouw terug te geven, is het alternatief dat het gebouw een andere openbare functie krijgt. De bestaande hal wordt dan opengemaakt en kan dan het hart vormen van een complex met een programma dat gedeeltelijk publiek is en gedeeltelijk commercieel of maatschappelijk. Bijvoorbeeld kantoren, bibliotheek, theater, museum. De hal kan dan fungeren als een soort stadshuiskamer; een aangenaam semi-publiek binnengebied waarin kort verblijf en ontmoeting wordt gefaciliteerd. Via de hal worden bovengelegen en naastgelegen functies bereikt. Onderzocht kan worden waar, en hoe, het station uitgebreid kan worden met nieuwbouw. Bijvoorbeeld door het overbouwen van het viaduct tussen de sporen.

Of het stationsgebouw opnieuw overstaplocatie wordt, of niet, in elk geval dient de ontsluiting van het hele complex voor de passagiers makkelijker en aantrekkelijker gemaakt te worden. Er wordt kortom gedacht aan:

- Hergebruiken en renoveren van de bestaande gesloten transfertunnels tussen het station en de perrons
- Het verplaatsen van de toegangspoorten naar het stationsgebouw
- Het verbreden van het viaduct richting Celebesstraat door de commerciële ruimtes te verplaatsen
- Het verbreden van het viaduct richting Celebesstraat door de taluds te ontgraven
- Het open maken van de achtergevel van het station aan de Wijtenbachstraat en gebruiken als entree



variant met twee tunnels boven elkaar



variant met samengevoegde tunnels

Quick Scan Muiderpoortstation, Movares 2019



Centrale hal Muiderpoortstation (1990)



referentie kunst en verlichting op station



Viaduct Celebesstraat



referentie stadshuiskamer



referentie kunst op station



ViaductDomselaerstraat

Openbare ruimte

Inrichting plein en aanlooproutes (1)
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 Oosterpoorplein 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, Oostpoort, Indische Buurt, Dapperbuurt en Oosterparkbuurt door eenduidige vormgeving en obstakelvrije looplijnen. Daarnaast wordt het verblijven in de openbare ruimte aantrekkelijker gemaakt. Het herdenkingsmonument van de jodenvervolging en het kunstwerk krijgen een goede inpassing op het plein.

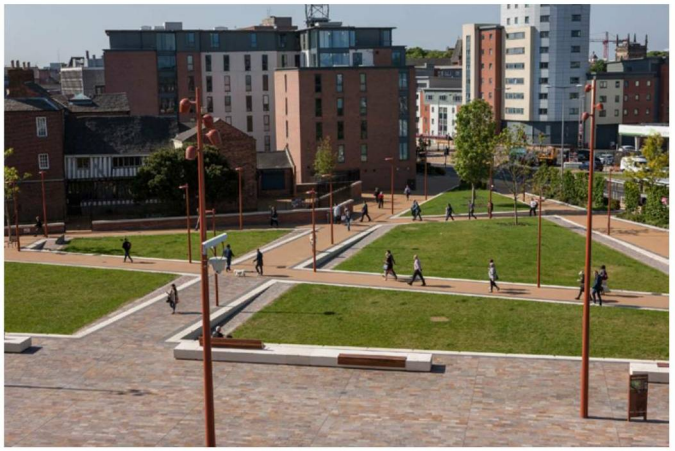
Loper naar Oostpoort (2)
De verbinding voor de voetganger tussen Oostpoort en het Muiderpoort station moet een duidelijk herkenbare hoofdroute door het plangebied worden; een (rode) loper. Belangrijk is de aanwezigheid van meerdere functies in de plinten zodat er altijd levendigheid in de straat aanwezig is. Er is een hoge concentratie aan activiteiten nodig om intensief gebruik van deze route te krijgen. Dit kan op de lange termijn gerealiseerd worden middels een nieuwe route door Tuinwijck. Op de korte termijn wordt de openbare ruimte van de Nicolaas de Roeverstraat verbeterd, onder andere door het autoluw maken. Dit sorteert voor op een autovrije toekomst voor de buurt. De loper zal een belangrijke bijdrage leveren aan de identiteit van de nieuwe wijk. Belangrijk is dat zowel stationsgebruikers en passanten als bewoners een plek krijgen in deze straat.



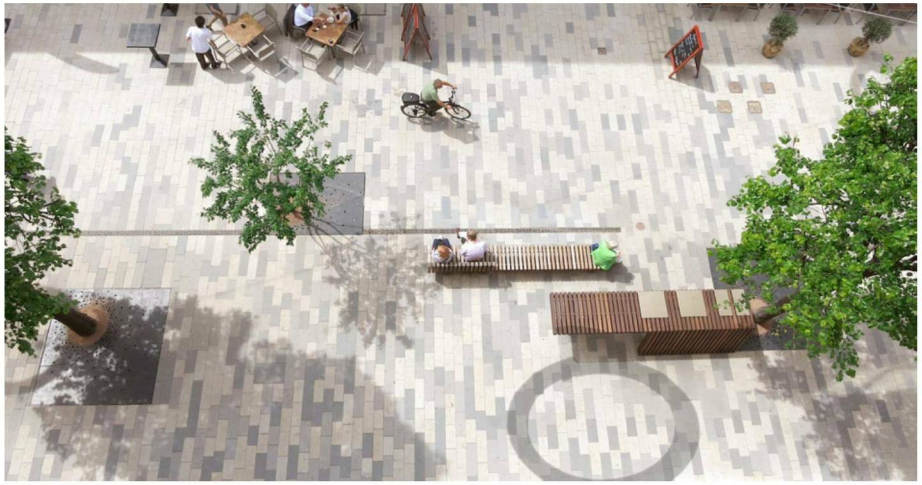




openbare ruimte als verblijfsgebied



eenduidige inrichting, obstakelvrije routes





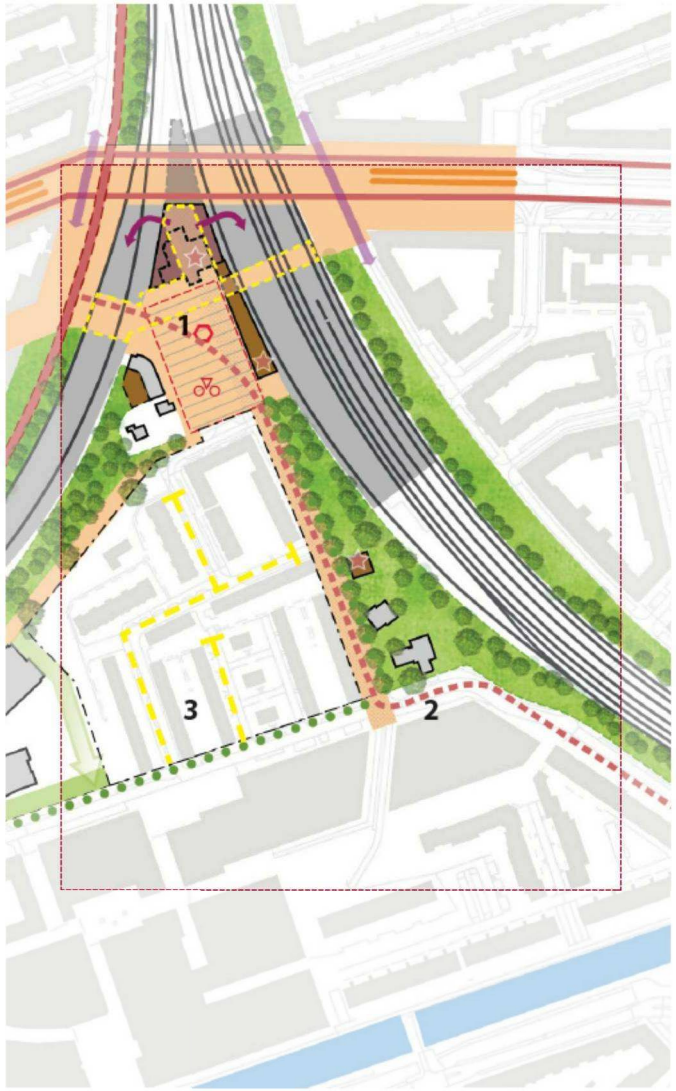
openbare ruimte als loper

Fiets en auto

Ondergronds fietsparkeren (1)
De fietsparkeercapaciteit op het Muiderpoortstation is onvoldoende. De vele fout geparkeerde fietsen domineren nu het straatbeeld: er staan minder rekken dan geparkeerde fietsen. Het Oosterpoorplein is een zeer kansrijke plek om een ondergrondse fietsenstalling te realiseren. De locatie heeft een centrale positie ten opzichte van beide sporen en is vanuit alle windrichtingen benaderbaar. Dit garandeert een goede bereikbaarheid en minimaliseert de loopafstanden. De ondergrondse stalling is relatief eenvoudig te realiseren, doordat het onder onbebouwde ruimte ligt. De mogelijkheid bestaat om de stalling in te richten zonder compromissen in gebruikskwaliteit.

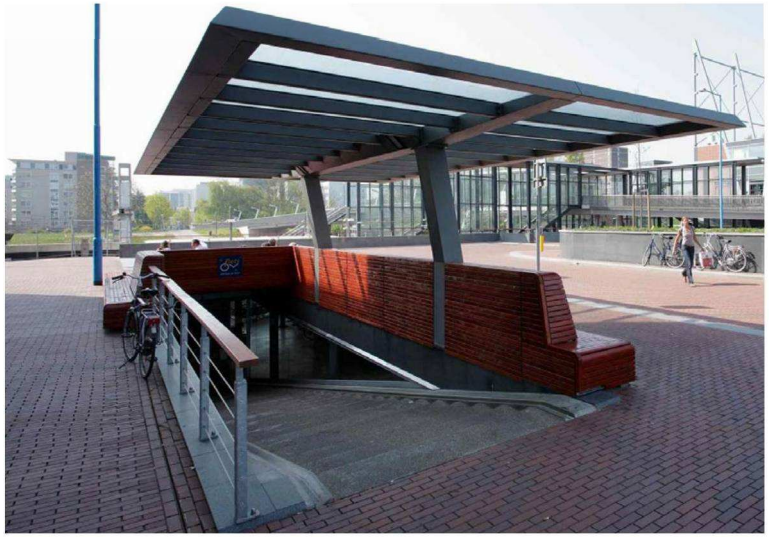
Fietsroute Watergraafsmeer (2)
De fietsroute vanaf het Muiderpoortstation naar de Watergraafsmeer en Diemen, die met de bouw van Oostpoort is verdwenen, moet worden hersteld. Het is een belangrijke verbinding van het station met de Watergraafsmeer. Door de stedenbouwkundige opzet van Oostpoort als voetgangersgebied, is een fietsroute door het gebied onmogelijk geworden. De enige mogelijkheid is via de Nicolaas de Roeverstraat en de Archimedesweg naar de Radioweg. Voorstel is om deze route als Plusnet fiets op te waarderen ter vervanging van de oude plusnet fietsroute. Ter plaatse van de Nicolaas de Roeverstraat loopt de fietsroute samen op met de voetgangersloper. Qua inrichting zijn hier nog keuzes te maken: 'shared space' inrichting of fietsstraat bijvoorbeeld.

Auto-ontsluiting (3)
Om de stationsomgeving optimaal in te richten zal de autoverbinding over het Oosterpoorplein moeten vervallen. Dat betekent dat de ontsluiting van Tuinwijck via de Polderweg plaatsvindt en dat er een maatregel getroffen moet worden om oneigenlijk parkeren in de wijk te voorkomen. Op de lange termijn zal bij de ontwikkeling van Tuinwijck ingezet worden op een autovrije wijk. Parkeren kan bijvoorbeeld opgelost worden in garages onder de nieuwbouw die ontsloten worden via de Polderweg. De knip ter plaatse van de Wethouder Verheijhal zal hiervoor moeten vervallen, zodat de garages bereikbaar zijn.
Het Oetwalerpad is onderdeel van plusnet fiets en kan een inrichting krijgen die meer ruimte en comfort voor de fiets biedt. Dit kan verlengd worden in het deel wat nu nog voor auto's toegankelijk is tussen Domselaerstraat en Wijttenbachstraat. Ook dit stuk straat kan ingericht worden als stationsomgeving. Het is een mogelijke plaats voor kiss&ride.





Nicolaas de Roeverstraat





Fietsstraat



Shared space



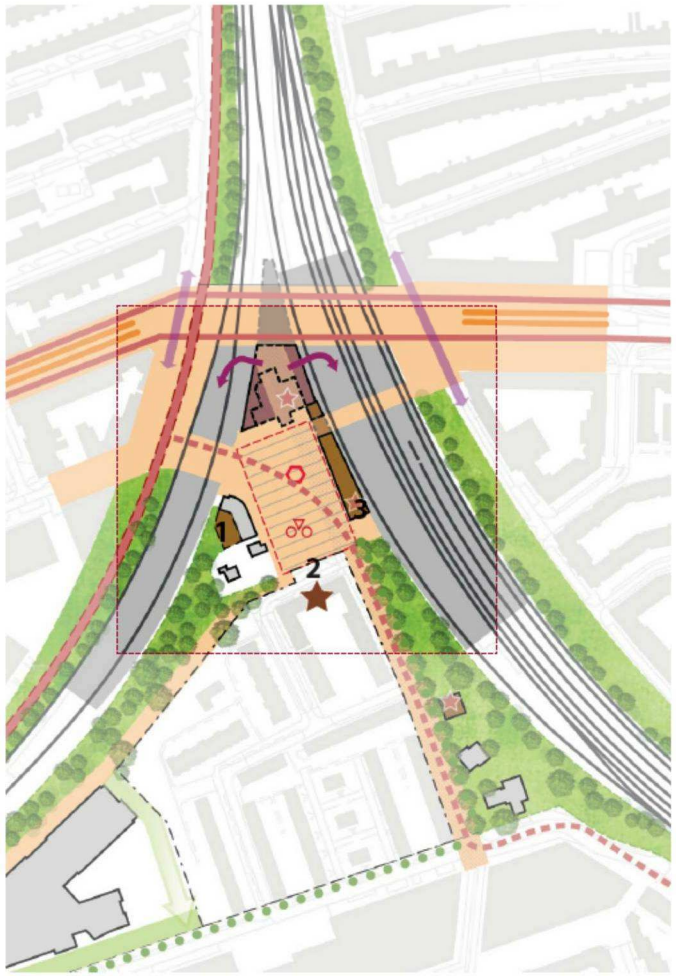
Ondergrondse fietsenstallingen

Bebouwing aan het plein

Het Dienstgebouw (1)
NS heeft de wens het dienstgebouw beter te kunnen exploiteren en een actievere functie te geven die ook bijdraagt aan de sociale veiligheid op het plein. Het gebouw is onderdeel van het monumentale ensemble. Daarnaast wordt gezocht naar mogelijkheden om het gebouw beter te kunnen exploiteren. Er wordt gedacht aan bedrijvigheid of kantoorfuncties. Publieksfuncties zijn hier minder wenselijk en worden gecontreerd aan de andere zijden van het plein. Op het achterterrein bestaat de mogelijkheid om uit te breiden met een volume dat zich goed verhoudt tot het bestaande monumentale gebouw. Tevens zal rekening gehouden moeten worden met de belenende woningen ten zuiden ervan, qua privacy, uitzicht etc.

Mirror Centre (2)
Voor het Mirror Centre zijn sloop-nieuwbouw, renovatie transformeren, 'optoppen' of sloop-nieuwbouw allen denkbaar. Dit kan op de korte of lange termijn plaatsvinden. Sloop-nieuwbouw op langere termijn biedt de kans om het gebouw beter op het plein te positioneren en naar het station te oriënteren. Een hogere bouwhoogte behoort dan ook tot mogelijkheden. Belangrijk is in elk geval dat de ingreep leidt tot en extraverter gebouw dat een bijdrage levert aan de levendigheid en sociale controle van het Oosterspoorplein en dat het een publieksgerichte functie op de begane grond heeft met een open actieve plint.

Nieuwe bebouwing oostzijde plein (3)
Er komt een vierde gevelwand aan het plein in de vorm van een ondiep gebouw langs het oostelijk spoor. Hierin kunnen de (verplaatste) commerciële ruimtes en plek krijgen. Daarmee wordt de blinde muur een actieve gevel. Gedacht wordt aan een gebouw dat boven het spoor uitsteek, zoveel als nodig is om een geluidswerende functie te hebben met daarbij een hoger deel dat niet hoger is dan de seintoren van het station. Dit moet nog nader uitgewerkt worden.





Dienstgebouw Muiderpoortstation (1)





Ondiep gebouw aan het spoor met publieksfuncties, Bergweg - Rotterdam



Mirror Centre (2)





Oostelijke wand aan het Oosterspoorplein, nu in gebruik als fietsenstalling

Taluds en bebouwing

Groene taludzones (1)
De taludzones aan het spoor worden zoveel mogelijk verbonden met het groen in de omgeving en zullen een landschappelijke parkzone vormen. Nieuwe functies als sport en spel worden in samenhang met elkaar vormgegeven en krijgen een herkenbare en eenduidige uitstraling. Bij inrichting van deze zone moet de ecologische waarden worden versterkt. Taludzones en plekken hierin met een grotere maat zijn bij uitstek plekken die intensiever gebruik toelaten zonder conflicterend te zijn met het ecologische karakter. Beplanting en beheer zullen van belang zijn om dit zowel ecologisch als recreatieve karakter te ondersteunen. Door verbindingen te optimaliseren kan de landschappelijke structuur worden ingezet om op grotere schaal routes voor voetgangers en fietsers aangenamer te maken.

Bebouwing aan Linnaeusplantsoen (2)
De realisatie van een nieuw gebouw aan de Polderweg1 is een feit. Dit gebouw oriënteert zich mede naar het Linnaeusplantsoen waarmee het activiteit en sociale controle te koppelt aan deze groenzone. Bebouwing aan het Linnaeus plantsoen ter hoogte van de duivenpost kan daar ook aan bijdragen. Dit is een ingreep die op de lange of korte termijn kan plaatsvinden. De functie is nader te bepalen, maar zal in ieder geval op de begane grond een open uitstraling moeten hebben. Net als Polderweg 1 kan deze ontwikkeling natuurinclusief, duurzaam en groen worden. Hiermee wordt het groene/landschappelijke karakater van de taludzone versterkt. De ontwikkeling kan hiermee de “kleur” van de taludzone krijgen en een manier worden om de invloedssfeer van de parkzone te vergroten.

Paviljoen transformatorgebouw (3)
Het transformatorgebouwtje aan de Nicolaas de Roever-straat kan ingepakt worden in een nieuw aantrekkelijk gebouw dat tevens ruimte biedt aan een sociale, publiek of recreatieve functies. Gedacht wordt aan de schaal en vorm van een paviljoen of kiosk. Deze kleinschalige interventie in het oostelijke talud kan helpen om een actieve functie de koppelen aan het groen en de loper tussen station en Oostpoort. Het geeft bovendien het trafo-gebouwtjeeen vriendelijke uitstraling.





Activiteit en sociale controle vanuit bebouwing naar groen



Bebouwing die bijdraagt aan vergroening



Transformator in multifunctioneel paviljoen - Schiedam



Linnaeusplantsoen richting Muiderpoortstation (1)



Intensiever gebruik en ecologische inrichting



Transformatorhuis aan Nicolaas de Roeverstraat (3)

5.2 Tuinwijck - doorkijk op lange termijn

Toekomstbeeld

Deze visie gaat ervan uit dat de woningen in Tuinwijck op termijn aan vervanging toe zijn en dat deze getransformeerd kan worden naar een compacte duurzame wijk die een waardige stationsomgeving vormt. Voor die situatie wordt een doorkijk op de lange termijn geschetst.

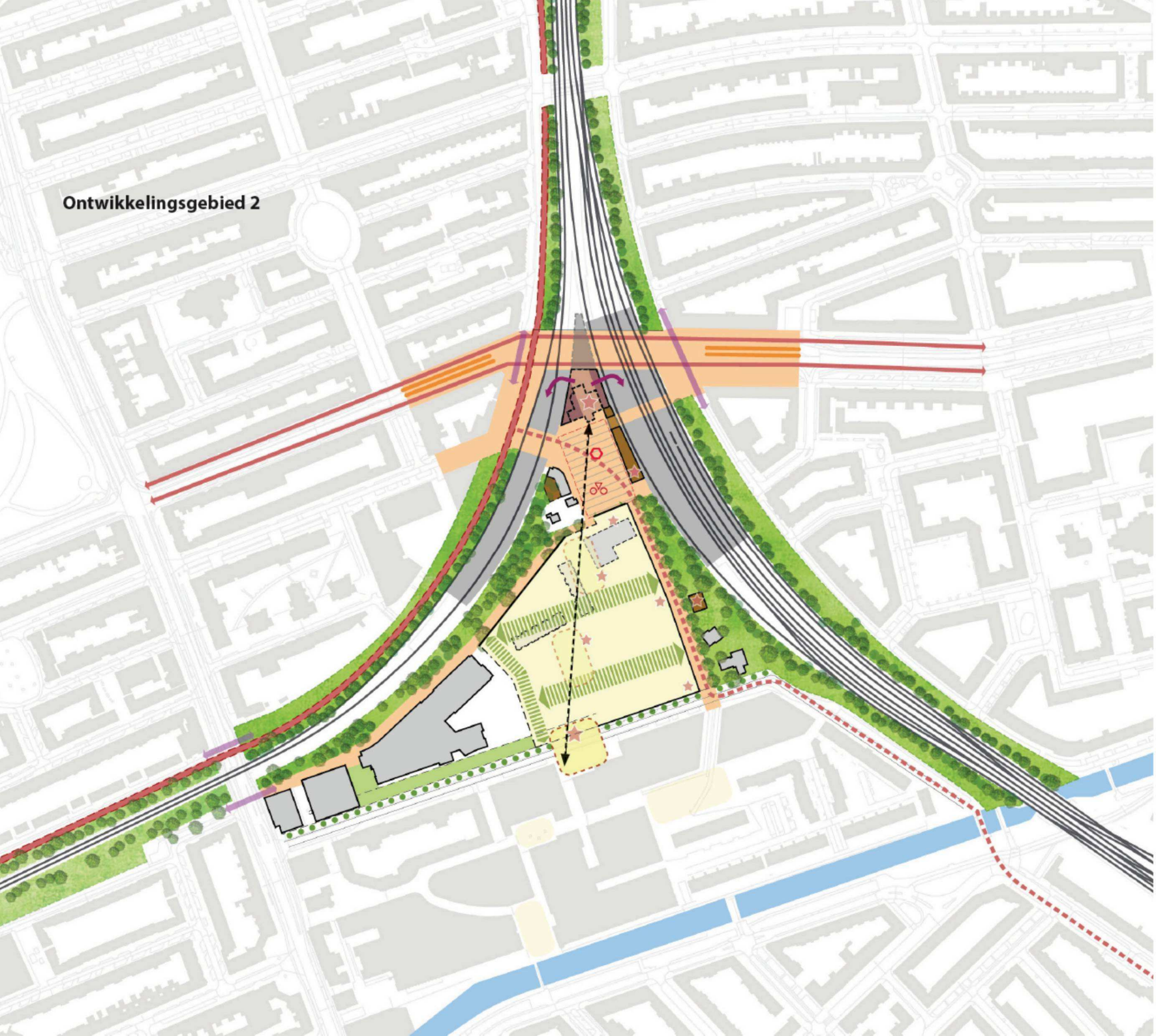
In dit toekomstbeeld worden de jaren '50 woningen vervangen door appartementen. Door verandering van woningtypologie en toepassing van meer bouwlagen is een aanzienlijke verdichting en vergroening mogelijk. Naast toevoeging van woningen, kan een verandering van structuur en stedelijk milieu plaatsvinden. Gedacht wordt aan een opzet waarin wonen in een groene omgeving en met publieks- en werkfuncties op de begane grond worden gecombineerd. De taludzones aan weerszijden van de wijk worden met elkaar verweven tot een groen netwerk door middel van groenzones door de wijk.

De nieuwe bebouwing oriënteert zich tevens naar buiten toe zodat er ogen zijn gericht op de taludzones. Daarnaast dient er rekening gehouden te worden met het spoorgeluid middels de positie en vorm van de bebouwing. Het noordelijke, jaren 30 -blok kan worden gerenoveerd of vervangen worden door nieuwbouw.

Er wordt een nieuwe looproute gemaakt worden middels een reeks van pleinen die Muiderpoort en Oostpoort fysiek en visueel verbindt. Door de begeleiding met actieve plinten waarachter zich publiek- en werkfuncties bevinden, wordt sfeer en sociale controle gecreëerd. De aansluiting op Oostpoort wordt gezocht door de juiste positionering van deze pleinen. Daarmee wordt een kwaliteit van Oostpoort, namelijk de serie pleinen, op zijn eigen manier voortgezet in de nieuwe wijk. Ter hoogte van de sporthal aan de Polderweg komt een hoofdmoment die de twee wijken koppelt. Daar wordt aan 'placemaking' gedaan. Dat wil zeggen dat daar een plek wordt gemaakt die op microschaal een grote betekenis heeft en mensen trekt. De wijk wordt autovrij. Het parkeren van bewoners vindt in nieuwe of bestaande parkeervoorzieningen plaats.

Uitgangspunten

- Vervangende nieuwbouw om de ambities verdichten, vergroenen en mengen te behalen
- Groen dooraderde buurt door taludzones te verbinden
- De noordelijke blokken, waaronder Mirror Centre mogelijk te behouden en in te passen
- Gemengde functies op begane grond
- Afwisselende bouwhoogtes en verschillende gebouwtypogieën
- Loop- en zichtlijn tussen Muiderpoortstation en Oostpoort realiseren
- Voortzetting reeks pleinen uit Oostpoort
- Autovrije wijk



LEGENDA VISIEKAART

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

Referentiebeelden







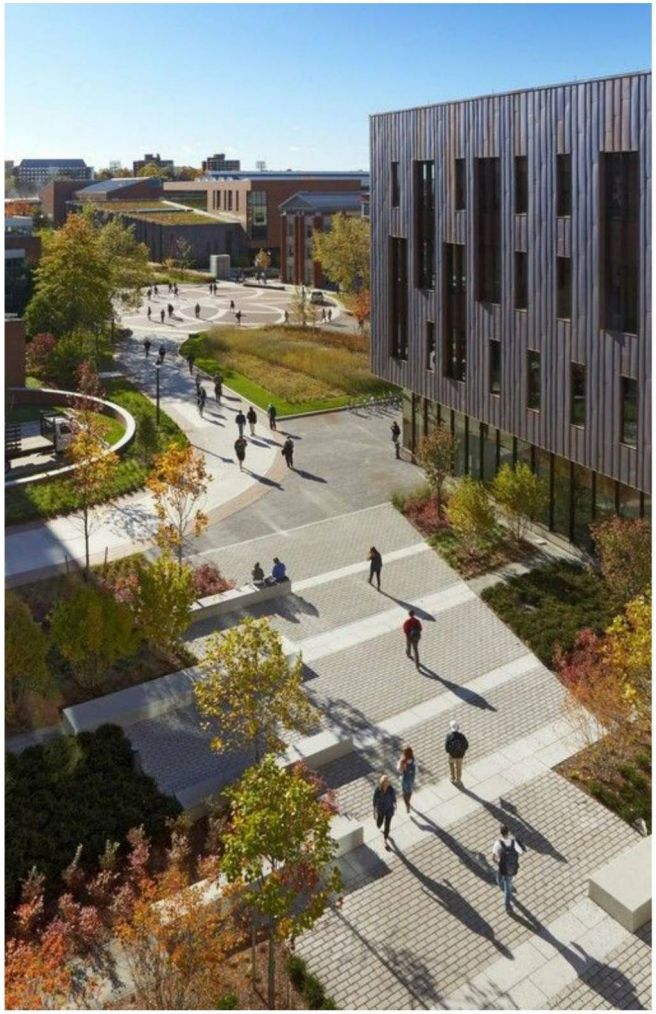




Hoge dichtheid gecombineerd met kleinschalige en robuust groen



Pubiek gebruik van het groen



Menging van looproutes, groen en publieke plinten





Publieke plint voorzijde, privé groen achterzijde





Sociale woningenbouw, publieke plint voorzijde, luwe groene achterzijde

Gemeente Amsterdam

Gebiedsvisie Muiderpoortstation en omgeving

CONCEPT
29 mei 2019

Ruimte en Duurzaamheid