VERSLAG Schouw Muiderpoortstation en omgeving d.d. 7 december 2017

Bevindingen Groep o.l.v. [redacted]

Algemeen
- Zowel station, als plein, als wijk voelen vreemd dorps terwijl erom heen de stad groeit;
- Niet alleen kijken naar Station en het plein. Denk ook naar over toekomst van Tuinwijck. Is verdichting mogelijk.
- Hoe lang gaan deze woningen en deze structuur nog mee in de verdichtende stad?

Oostspoorplein
- Het lijkt hier stil, maar de openbare ruimte wordt wel gebruikt. Er zitten regelmatig mensen op de bankjes. Keerzijde is overlast door hangjongeren;
- Er zijn regelmatig (auto) inbraken. Verlichtingsschouw is nooit gedaan maar plein wordt als onveilig bestempeld;
- Niemandslandje;
- Mirror center is georven door dochters van de eigenaar. Huidige gebruik wordt voortgezet. Zalen centrum balans body- mind. Steeds meer accent op mind. Gebouw lijkt te groot voor een dergelijke functie. Schouwers achten optimalisatie van gebouw qua functie en volume mogelijk;
- De verkeerssituatie is onoverzichtelijk. Het is de enige auto-entree tot Tuinwijck. Bezoekers Mirror center blokkeren vaak de inrit. Ook de fietsroutes van en over het plein zijn onduidelijk. Een fietsroute van/naar Watergraafsmeer is geblokkeerd door Oostpoort. Laden en lossen is lastig door de beperkte hoogte van het viaduct;
- Het monument ter nagedachtenis van de joden-deportatie bestaat uit een bankje en een plaquette. Deze is gebonden aan Muiderpoort maar niet per sé aan de exacte huidige locatie. Verplaatsing zal wel gevoelig liggen;
- Bij verlaten van station heb je geen idee waar Oosterpoort ligt, terwijl dit toch belangrijk relatie is. Wayfinding??
- Enorm fietsprobleem op plein m.n. bij station.

Station en spoor
- Seinhuis is markant gebouw op markante plek, maar onbereikbaar (voor publiek) > kans;
- Muiderpoortstation is de regionale ontsluiting voor IJburg en Zeeburgereiland (Sluisbuurt);
- Het station heeft allang geen transferfunctie meer. Er liggen extra sporen op het Amstelspoor als reservering voor 4-sporen maar dit blijft 2, want slechts tot Amstelstation is er ruimte voor 4 sporen;
- Voor het Gooispoor is uitbreiding voorzien naar 6/6 (d.w.z. 6 intercity's en 6 sprinters) en in de verre toekomst evt. naar 8/8 . Het wordt geen intercitystation. Vooralsnog tenminste;
- Qua spoorbediening is dit een bottleneck;
- Het gebouw kent betonrot. Het is aantrekkelijke om het gebouw weer zijn oude functie terug te geven maar bouwkundig onderzoek naar de levensduur van de bestaande constructie is nodig voordat je dit soort grote ingrepen doet;
- Vroeger waren er aparte routes voor in en uitstappen. Daarom liggen de tunnels boven elkaar. De onveilige en onoverzichtelijke situatie tunnel heeft geleid tot sluiting. Aanleiding was een moord die er heeft plaatsgevonden. Maar tijden zijn veranderd. Berlijnse en New Yorkse metrostations in die jaren ook onveilig, maar zelfde stations door intensiever gebruik nu weer veilig en druk;

- De ramen naar viaduct naar Wijtenbachweg/ Insulindeweg is afgesloten door een voorzetwand. Kansen voor meer transparantie aan deze kant van het station;
- Dit is het momentum om station te operationaliseren.

Viaduct Amstelspoor
- De plek is architectonisch mooi en sociaal unheimisch tegelijk. Enerzijds heeft het een industriële sfeer maar anderzijds is het ook duister door kleurstelling en verlichting. Fietsenrekken maken het nog rommeliger;
- Door de breedte is er een mogelijkheid om een deel van viaduct een binnengebied te maken. Het resterende deel zou dan als toegang kunnen dienen naar het plein/ondergrondse garage;
- NS ziet weinig kans om bestaande gebouw weer een ontsluitingsfunctie te geven omdat de tunnels op de verkeerde plek uitkomen op het perron en omdat ze te weinig capaciteit hebben. Dan zou je weer verschillende opgangen moeten maken wat betekent dat er extra faciliteiten (poortjes, kaartautomaten) moeten komen. NS wil routes voor reizigers zo intuïtief mogelijk te maken. Liever geen versnipperd gebied;
- Hierop is kritiek te horen. Situatie nu is allesbehalve intuïtief. Oorspronkelijke situatie in station wikkelde reizigersstromen vloeiender naar perrons. 'Het verkeerd uitkomen op perron' is argument, maar geen doorslaggevend argument. Situatie in andere stations als Eindhoven en Maastricht komen bezoekers ook aan op kop van perrons.

Viaduct Wijttenbachstraat/ Insulindeweg
- Hier grenst de originele gevel met ramen direct aan de OR. Interessant om deze voorkant weer te activeren. In ieder geval kan het contact binnen-buiten te vergroot worden door hier een publieke functie te plaatsen;
- Een entree hier maken is lastig maar niet bij voorbaat uitgesloten. Breed blijven denken over de mogelijkheden;
- Het is een brede ruimte maar het profiel van Insulindeweg laat niet veel ruimte naast de bestaande modaliteiten tram-auto-fiets-voetganger. Ook hier moet nog niets uitgesloten worden maar alle opties bekijken. Kan autoverkeer niet over trambaan?

Viaduct Gooispoor
- Dit viaduct is veel smaller dan die van het Amstelspoor doordat er commerciële ruimtes in geplaatst zijn (waarschijnlijk jaren negentig). De bedrijfjes hier floreren matig. De huur contracten zijn al opgezegd door NS vanwege het vergoten van de opgangen naar perrons door ProRail;
- ProRail heeft drie varianten gemaakt voor verbetering en verbreding van opgang. Gemeente heeft, door middel van brief, voorgesteld geen ingrepen te doen vóórdat de visie is opgesteld en de problematiek van opgangen mee te nemen in het onderzoek van de visie.

Oostelijke talud van Amstelspoor
- NS / Lloyds had plannen voor plaatsing hotel in het talud. Het stadsdeel heeft daar negatief op geadviseerd. Dit was aanleiding tot het vormen van de gebiedsvisie;
- Het is deel van de ecologische verbinding;
- Ook dient rekening gehouden te worden met de verbetering van de ruimte rondom de Montessorischool;
- Hotel à la Hotel V /The Lobby in Fitzeaustraat zorgt voor levendigheid, veiligheid, lokale ontmoetingsplek en draagvlak voor andere voorzieningen.

Bevindingen groep o.l.v. [redacted]

- De openbare ruimte voor het Muiderpoortstation is van de NS. Met ontwerpen rekening houden met de eigendomsgrenzen.

- Het Mirror centrum biedt kansen. De plint zou meer een relatie met de omgeving moeten aangaan en het gebouw zou hoger kunnen.

- De taluds vormen een belangrijke structuur in Oost die meer herkenbaar zouden kunnen worden vorm gegeven. Ze komen allemaal samen bij Muiderpoort.

- De fietsroute tussen Diemen-WGM-Muiderpoort stopt bij Oostpoort. Deze route is bij de aanleg van de tweede fase Oostpoort verdwenen.

- Is tuinwijk een gegeven zoals het er nu bij ligt? Is er een momentum of komt dat nog? De bedreiging van alle ontwikkelingen wordt door de bewoners gevoeld.

- Het zuidwest kwadrant van de IB reageert niet op de ontwikkelingen van Oostpoort en de stad. Het is een naar binnen gekeerde buurt met voornamelijk sociale huur en weinig voorzieningen. Een buurt die zoveel potentie heeft staat stil in ontwikkeling.

- Het viaduct tussen Oostpoort is laag. De route heeft potentie, aandacht aan geven.

- De Insulindeweg biedt kansen voor verbetering. Het profiel wordt nu gedomineerd door verkeer, de plinten zijn veelal gesloten, er missen publieke functies, de bouwhoogte langs de weg kan hoger. Bij de kruising met het MPS zou een pleinachtige ruimte kunnen worden gemaakt. Het station kan hier ook een voorkant krijgen.

- De vraag wordt gesteld of het MPS een relatie heeft met de Javastraat. Het winkelaanbod is nu niet exclusief genoeg dat de straat een buur overstijgende functie heeft.

- Wijttenbachstraat tussen MPS en Dappermarkt zou meer geactiveerd kunnen worden. Het is een veel gebruikte route die meer potentie heeft. De markt moet kleiner en een beter aanbod krijgen.

- Het Oetewalerpad heeft meer potentie als route.