Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Beantwoording vraag map Dijksma 5 februari 2019
Datum: dinsdag 19 februari 2019 16:52:20

Ha,

Omdat dit nog niet zolang besproken is met Dijksma en betrokkenen, en daar toch wel andere (mssh niet terechte) verwachtingen zijn geschept, is het verstandig om nogmaals voor te leggen.
Ik kan daar deze week voor zorgdragen, zodat we dit iig maandagochtend in het team even aan de orde hebben.

Gr.
[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 19 februari 2019 16:49
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Re: Beantwoording vraag map Dijksma 5 februari 2019

Beste [redacted]

Gaat deze route dan anders dan bij Van Doorninck?
Daar hoeft het niet opnieuw aangeboden te worden en zij is akkoord op dit moment.

Ik heb een bewonersavond op korte termijn te plannen en de visie laat duidelijk zien dat er andere prioriteiten gelden voor het stuk talud dichtstbij het Muiderpoortstation en andere zaken al los van de visie geven belemmeringen die niet op te lossen zijn met de visie, zoals het externe veiligheidsverhaal. Daar gaat de wetgeving namelijk ook over dus nog los van ProRail.

Waar zijn we dan nu nog naar op zoek in dit verhaal?

Graag advies hoe dit nu wel zo snel mogelijk door kan.

Groeten
[redacted]

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 19 feb. 2019 om 16:40 heeft [redacted] > het volgende geschreven:

> ha [redacted],
>
> beantwoording gaat niet perse langs ons. Lijkt me goed om dit opnieuw aan te bieden.
>
> De inhoudelijke bezwaren stonden in de annotatie. Wethouder vond dat nogal verdedigend. Zij ziet op zich best lastige punten, maar ziet ook kansen. Niet perse nu, ook omdat Sloterdijk kansrijker is. Maar stel Sloterdijk is een succes, dan komt Muiderpoort weer in beeld. Wat ook een beetje raar is is dat Prorail blijkbaar nog niet gehoord is. Daar hebben we toch korte lijntjes mee?
>
> Kortom: vraag is of gebiedsvisie op een of andere manier toch rekening kan houden

met het bouwen boven het spoor? Of wat er voor nodig is om dat alsnog te realiseren.

Gr.
[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 19 februari 2019 15:31
Aan: [redacted]
Onderwerp: Beantwoording vraag map Dijksma 5 februari 2019

Goedemiddag [redacted],

In de map van Dijksma van 5 februari jl. hebben we het volgende besluit ontvangen:

Wethouder Ruimtelijke Ordening (30)

Gebiedsvisie Muiderpoortstation e.o. Nr. BD2019-001542	C: niet akkoord In hoeverre houden we nu optie open om in toekomst te bouwen op het spoor? Of wordt dat hiermee onmogelijk?

Ter beantwoording van haar vraag kan het volgende aangegeven worden:

Op 21 januari 2019 bent u in een annotatie geïnformeerd over de ambtelijke reactie op de kansen voor bouwen boven het spoor op onder andere het traject Muiderpoort-Duivendrecht.
Een en ander ten behoeve van uw overleg op 31 januari jl. met [redacted] en [redacted] met als doel een oriënterende gedachtewisseling over de mogelijkheden in Amsterdam.
Hierbij is gekeken naar de vraag of de spoorlijn tussen Muiderpoort en Duivendrecht de meest geschikte locatie is voor overbouwing van de infrastructuur of dat er geschiktere locaties zijn.
Verder is ProRail belangrijke bepalende partij voor bouwen boven en onder het spoor en is dit gebonden aan hoge eisen. Het is ons niet bekend hoe ProRail in deze materie staat.

Bij de ideeën voor overbouwing spoorlijn Muiderpoort – Duivendrecht zijn in ieder geval de volgende kanttekeningen geplaatst:

- Bouwen boven infra is jaren geleden in beeld geweest rond het referendum van IJburg waarbij [redacted] het idee had om de A 10 ring te overbouwen. Vanuit de toenmalige Dienst Ruimtelijke Ordening is toen een studie verricht naar overbouwing van de A10 West, waaruit naar voren kwam dat dit technisch wel mogelijk was maar zeer complex en duur. Belangrijk nadeel vormt de externe veiligheid bij vervoer gevaarlijke stoffen.

- Bij overbouwing ontstaat een tunnel die moeilijk is te combineren met externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen per spoor over het traject vanaf Sloterdijk via Muiderpoortstation en Amstel;.

- De spoorbaan Oost (Amsterdam Centraal – Muiderpoort station – Amstelstation) is in het verleden als stedenbouwkundige opgave (tussen 1901 en 1940) ontwikkeld, waarbij spoor, stad en groen als integrale opgave zijn bedacht en uitgevoerd. Hierdoor heeft de spoorbaan Oost een belangrijke monumentale en landschappelijke waarde voor Amsterdam (hoofdgroen structuur en hoofd ecologische structuur).

- In het door het college in maart 2017 vastgestelde ruimtelijk kader PHS is de voorkeur uitgesproken uit te gaan van een open en groene spoorcorridor tussen Muiderpoort en Amstel, waarbij vanuit de trein zicht blijft op de stad en omgekeerd. Overbouwing is hiermee strijdig. In het kader van PHS Ambitiedocument voor de inpassing van de PHS spoormaatregelen (2018-2019) wordt nu ook weer nagedacht over deze spoorbaan en hierbij is het beeld de spoorbaan als Groene Rivier te beschermen en verder te optimaliseren. Het overbouwen staat hiermee op gespannen voet en past niet echt bij het groene concept.

- Vanuit Stadsdeel Oost en bewoners is regelmatig aangegeven dat zij veel waarde hechten aan de open spoorbaan met de bijbehorende groene zones waarin het groen verschillende functies vervuld van kijkgroen tot functioneel groen in de vorm van speelplaatsen e.d.

- Op dit moment wordt gewerkt aan een gebiedsvisie voor Muiderpoortstation en omgeving. In onderzoek (in samenwerking met NS en ProRail) is hierbij de mogelijkheid om het stationsgebouw weer de stationsfunctie terug te geven en voor de omgeving te bekijken of hier een transformatie kan plaatsvinden met het oog op het steeds belangrijker worden van dit vervoersknooppunt in de stad. De visie wordt in overleg met het stadsdeel, centrale stad, NS, ProRail en bewoners en ondernemers vormgegeven. De openheid en de groene zones rondom de spoorzone wordt in de visie als te behouden waardevolle ruimte gekwalificeerd.

- Tenslotte zijn er richtlijnen voor het bouwen op en rond het spoor, waaronder de minimale afstand tot de bebouwing. Naast genoemde veiligheid gaat het ook om beperken van trilling en geluidsoverlast en elektromagnetische velden.

Wij hebben inmiddels begrepen dat er naar aanleiding van het overleg besloten is om de case
Muiderpoort (als case) even te parkeren, en inzetten op Sloterdijk als (show)case en hier te starten met het verder uitdiepen van de mogelijkheden tot ontwikkeling op/boven/langs het spoor. Reden hiervoor was dat Sloterdijk als kansrijker en urgenter werd beschouwd.

Gevraagd wordt nu in hoeverre we nu met de gebiedsvisie de optie open houden om in toekomst te bouwen op het spoor? Of wordt dat hiermee onmogelijk?

In de gebiedsvisie die nu opgesteld wordt, wordt rekening gehouden met het vastgestelde Ruimtelijke Kader en de wetgeving op gebied van o.a. externe veiligheid. Daarnaast worden de taluds en de spoorzone, zoals hierboven ook aangegeven, gewaard als waardevolle groene ruimte. Bebouwing in deze zone of overbouwen van het spoor, dat gelegen is binnen de grenzen van de gebiedsvisie, is daarmee op het eerste oog strijdig. Mocht de bebouwing gedacht zijn voorbij de Linnaesstraat, dan valt

dit buiten de grens van de gebiedsvisie.

Heb ik het goed, dat de beantwoording via jullie naar haar toegaat?

En hoe gaat dit dan verder, komt er een nieuw besluit of hoor ik via jullie of het verder akkoord is?

Ik hoor graag, dank alvast

Met vriendelijke groet,

[redacted]