Gemeente Amsterdam



# Startbijeenkomst

## Muiderpoortstation en omgeving

Oktober 2017



















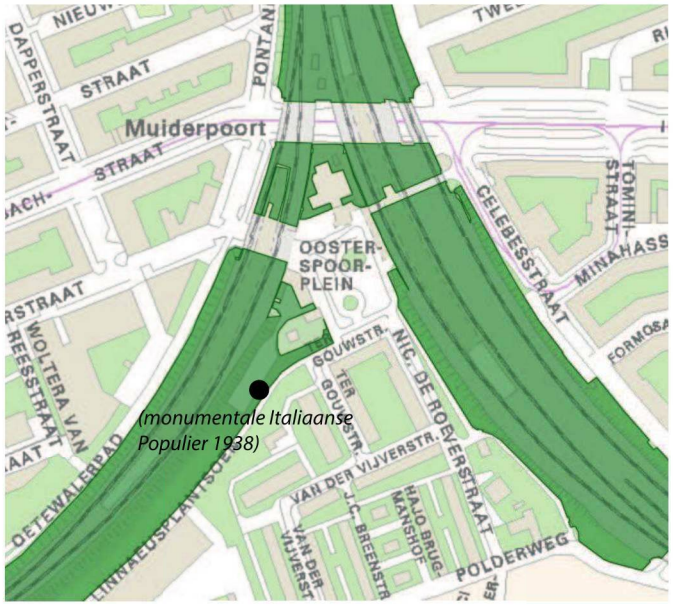
**Ecologische structuur en monumentale bomen**

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 langs het spoor zijn onderdeel van de ecologische structuur en omvat tientallen volwassen bomen, waaronder enkele zeer grote exemplaren. Het is een waardevol stukje natuur waar de bewoners van Tuinwijck en Oostpoort op termijn beter gebruik van kunnen maken.

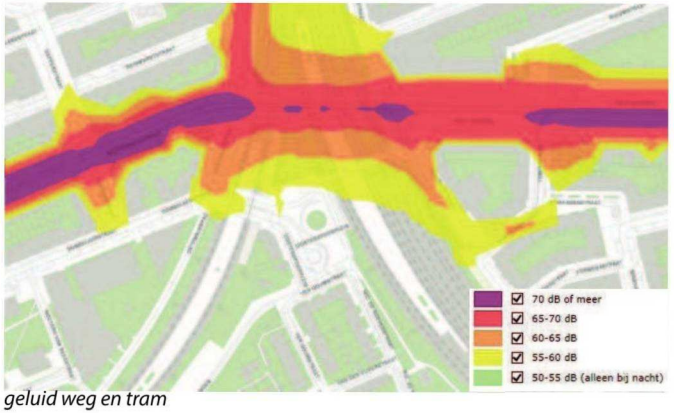
Op 17 februari 2011 werd de structuurvisie "Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam" vastgesteld door de Amsterdamse gemeenteraad. Deze structuurvisie is de eerste waarin aandacht is voor biodiversiteit en voor ecologische verbindingen. In de voorgaande structuurplannen ging de aandacht voor groen alleen uit van het belang voor de recreatie van de stadsbewoners. Dat biodiversiteit nu een plek heeft gekregen in structuurvisie tekent de mentaliteitsverandering die in de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden. In de structuurvisie is een kaart opgenomen met een voorstel voor een ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en aanvulling op de provinciale ecologischehoofdstructuur (PEHS).

In het oostelijke talud van het westelijk spoort staat een monumentale boom (Italiaanse populier, geplant 1938)

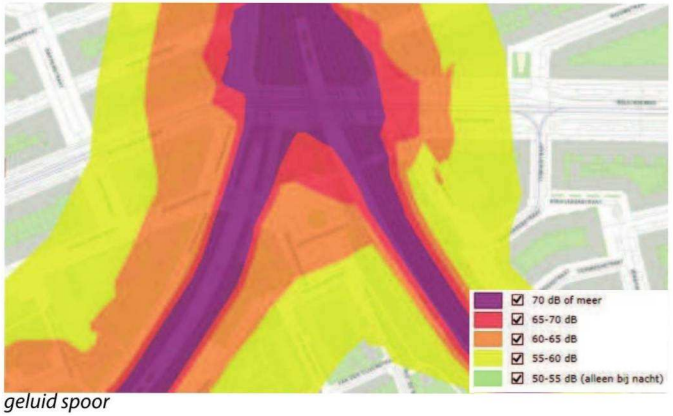


## Geluid



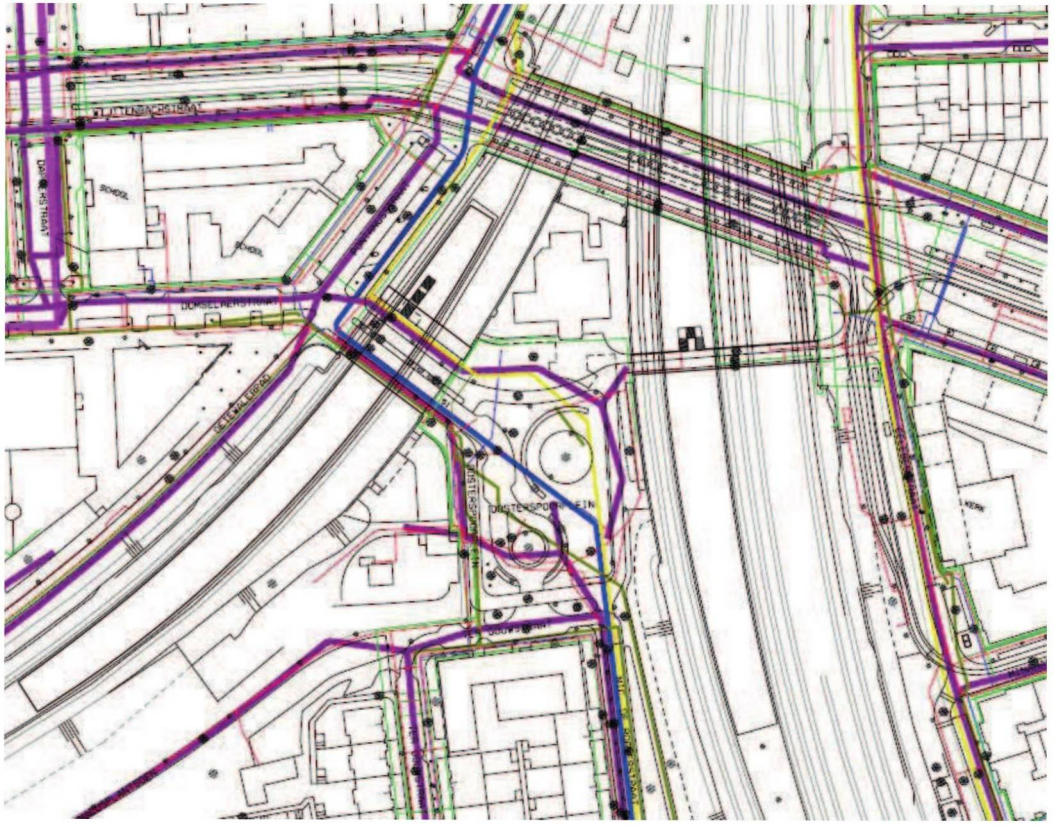

*geluid weg en tram*




*geluid spoor*

## Kabels en leidingen

Onder het plein en in de rijbanen rondom het Muiderpoortstation lopen verschillende leidingen, riool (paars), water(blauw) en gas (geel).



**Cultuurhistorische waarden**
De cultuurhistorische verkenning en waardestelling die door bureau Steenhuis Meurs is opgesteld in februari 2016 in opdracht van NS-stations biedt

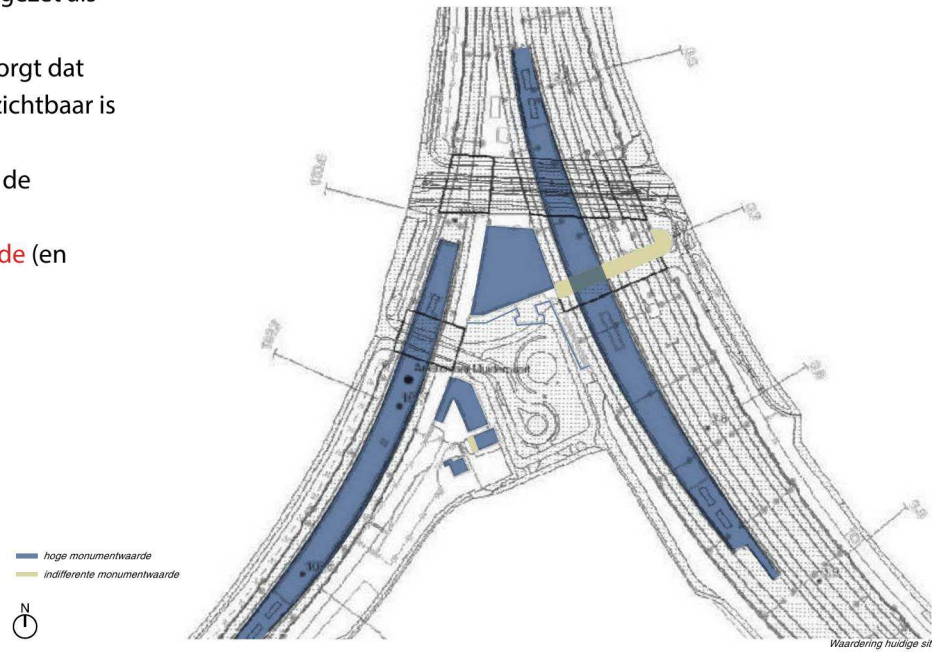
De belangrijkste conclusies ten aanzien van de waardestelling zijn:

*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.

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

*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 stationsensemble Muiderpoort, als van de 'Spoorwegwerken Oost' als geheel
• Beide woningen zijn architectonisch van waarde (en beide zijn gemeentelijk monument).

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



Waardering huidige sit

**Bouwhistorische waardering**

*Hoge monumentwaarde*

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

Dit zijn:

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

Een hoge monumentwaarde betekent dat:
- behoud van deze onderdelen voorop staat,
- aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarde versterken.

*Positieve monumentwaarde*

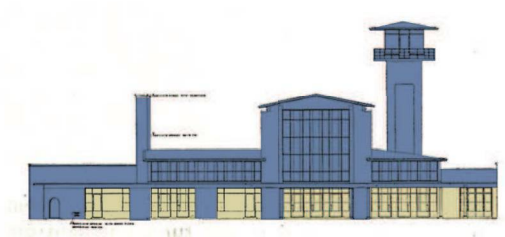
Onderdelen die geen verstoring vormen van de oorspronkelijke architectuur, maar het concept versterken hebben een positieve monumentwaarde. Er zijn geen onderdelen in het gebouw met een positieve monumentwaarde.

*Indifferente monumentwaarde*

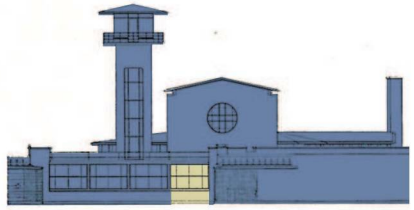
Onderdelen die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. Het gaat hierbij om:

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

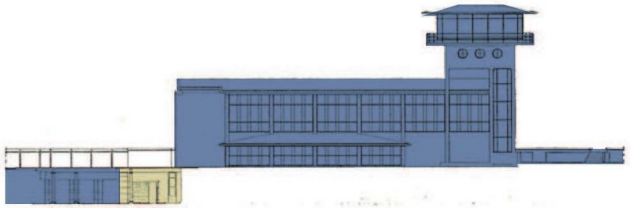
Een indifferente monumentwaarde betekent dat:
- behoud geen eis is;
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk;
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.



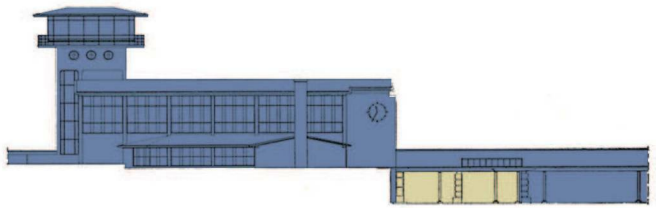
Zuidgevel



Noordgevel

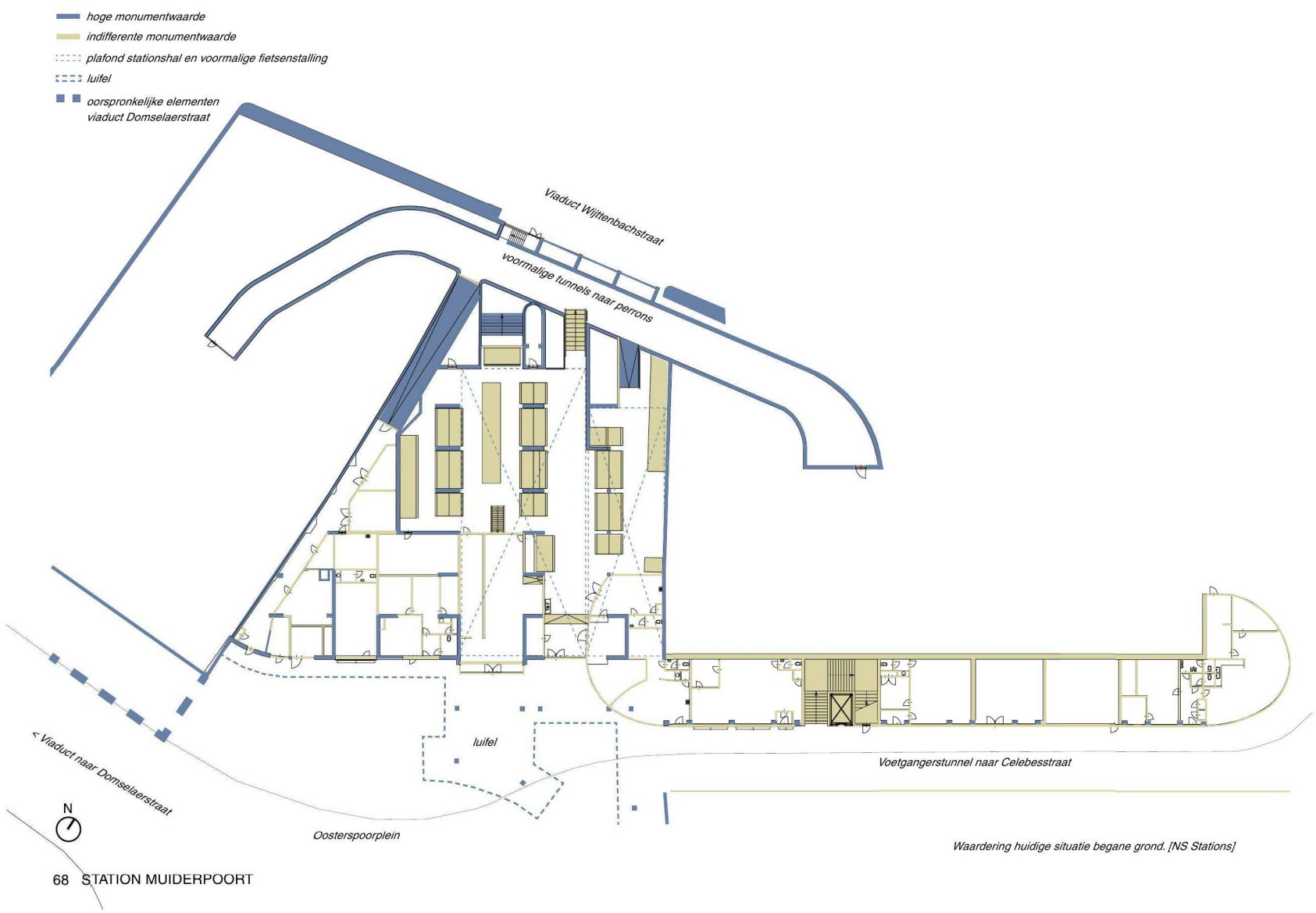


Oostgevel



Westgevel

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




*Waardering huidige situatie begane grond. [NS Stations]*

**Bestemmingsplan**

*Bestemmingsplan Oostpoort (2015)*

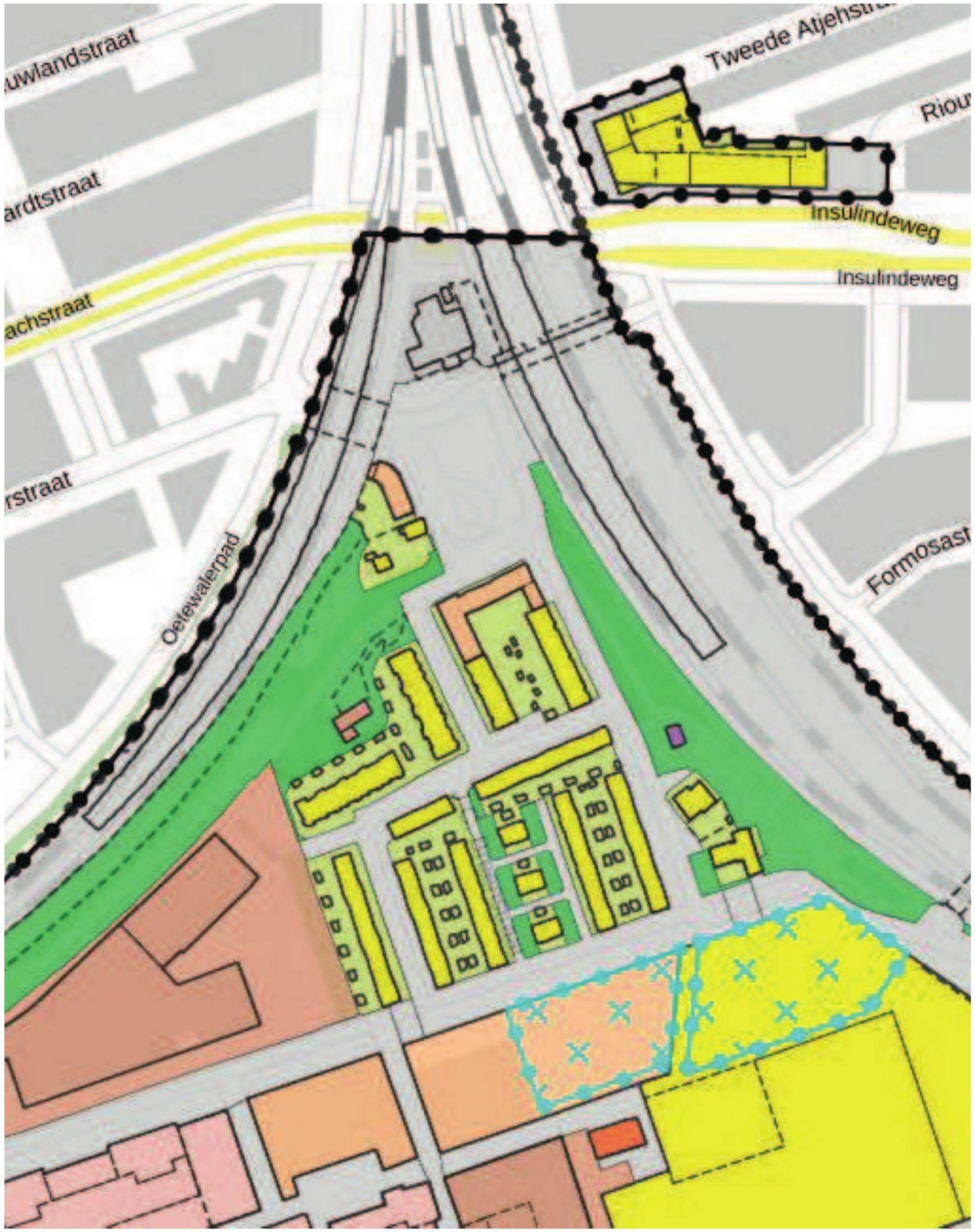
In het bestemmingsplan is de omgeving van het station grotendeels bestemd als Verkeer (Verkeer 1 en 2, Verkeer-Rail)

*Verkeer*

Alle gronden in de openbare ruimte van het plangebied die zijn gericht op de afwikkeling van verkeer of het verblijf van personen of voertuigen zijn bestemd als Verkeer. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen de typen verkeer. De gronden waar gemotoriseerd vervoer plaatsvindt, zoals het Oosterspoorplein en de Linnaeusstraat, zijn bestemd als Verkeer – 1. In deze bestemming zijn terrassen, parkeervoorzieningen en in- en uitritten mogelijk. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen maximaal 3 m hoog zijn.

*Verkeer - Railverkeer*

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



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

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

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

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

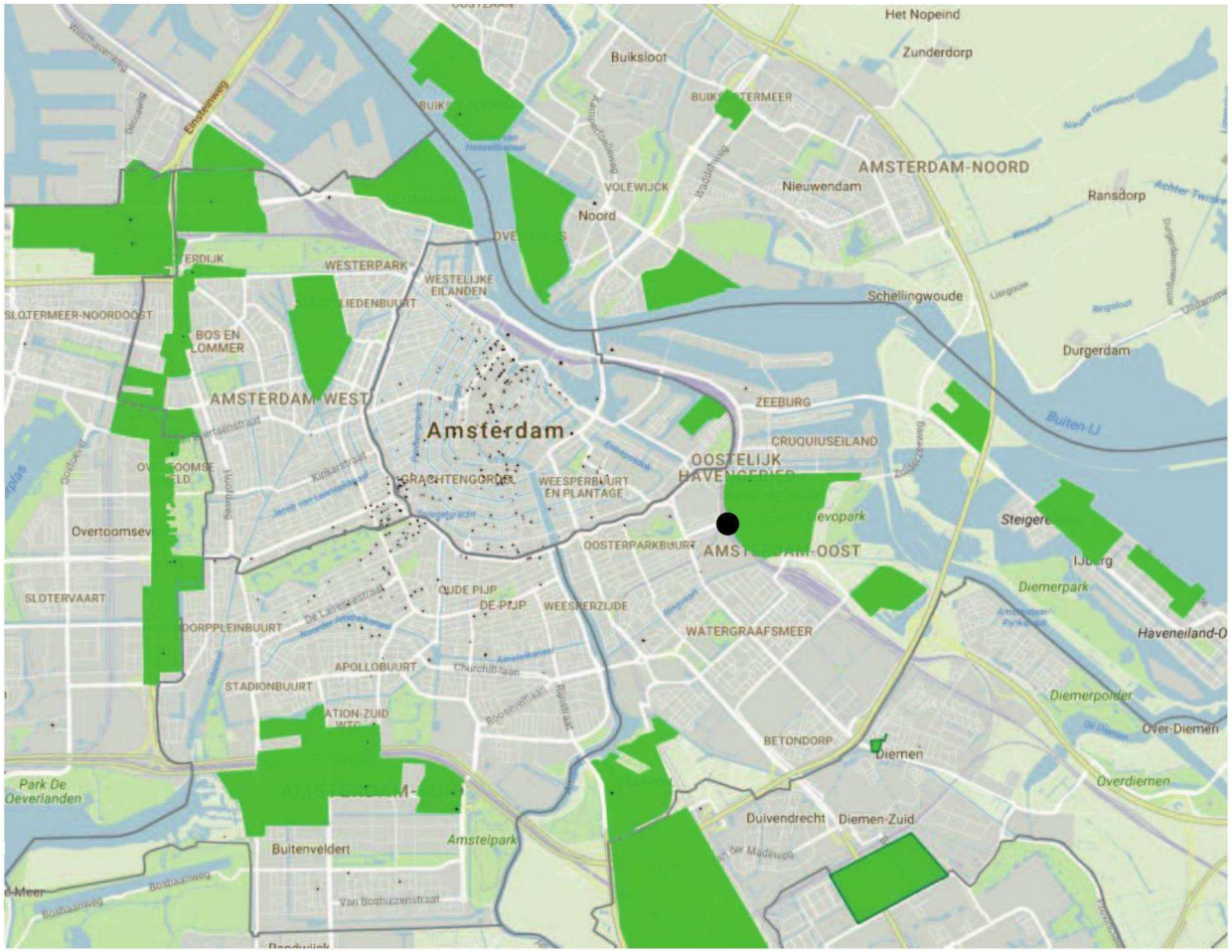


**Hotelbeleid**

Op 27 november 2013 heeft de gemeenteraad de Regionale Hotelstrategie 2016-2022 vastgesteld. Deze Regionale Hotelstrategie is vastgesteld vanwege o.a. de sterke toename van hotels in de afgelopen jaren, en het willen voorkomen van een eventueel overaanbod. Het doel is om het economisch, toeristisch en ruimtelijk beleid met betrekking tot hotels regiobreed met elkaar te verbinden. Het algeheel stimuleren van extra hotelkamers zal daarom worden losgelaten en in plaats daarvan wordt regionaal ingezet op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardetoevoeging: het juiste hotel op de juiste plek zodat een discrepantie tussen vraag en aanbod wordt voorkomen. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van de hotelladder en de kansenkaart. De hotelladder is bedoeld als instrument om nieuwe hotelinitiatieven te toetsen (door marktpartijen en gemeenten)

De Regionale Hotelstrategie 2016-2022 laat kansrijke gebieden zien voor hotelontwikkeling, die de gemeente extra onder de aandacht wil brengen. De gebieden zijn gekozen op basis van de mogelijkheid tot spreiding van en een grotere variatie aan hotels. Als een hotelinitiatief in een kansengebied ligt, is dit positief, maar ieder hotelinitiatief moet de gehele hotelladder MRA goed doorlopen en op basis van de totale uitkomst wordt een afweging gemaakt of een initiatief doorgang kan vinden. In gebieden die niet groen zijn op de kansenkaart, kunnen wel nog steeds hotels ontwikkeld worden.

Het Muiderpoortstation ligt op de rand van de Indische buurt dat is aangewezen als kansrijk gebied. Een eventueel hotel op die locatie kan dus als stapsteen fungeren voor de uitbreiding van hotelgebied naar de Indische buurt.



**Opgave en plangebied**

- Heractiveren Stationsgebouw

- Aantrekkelijke en logische entrees en onderdoorgangen

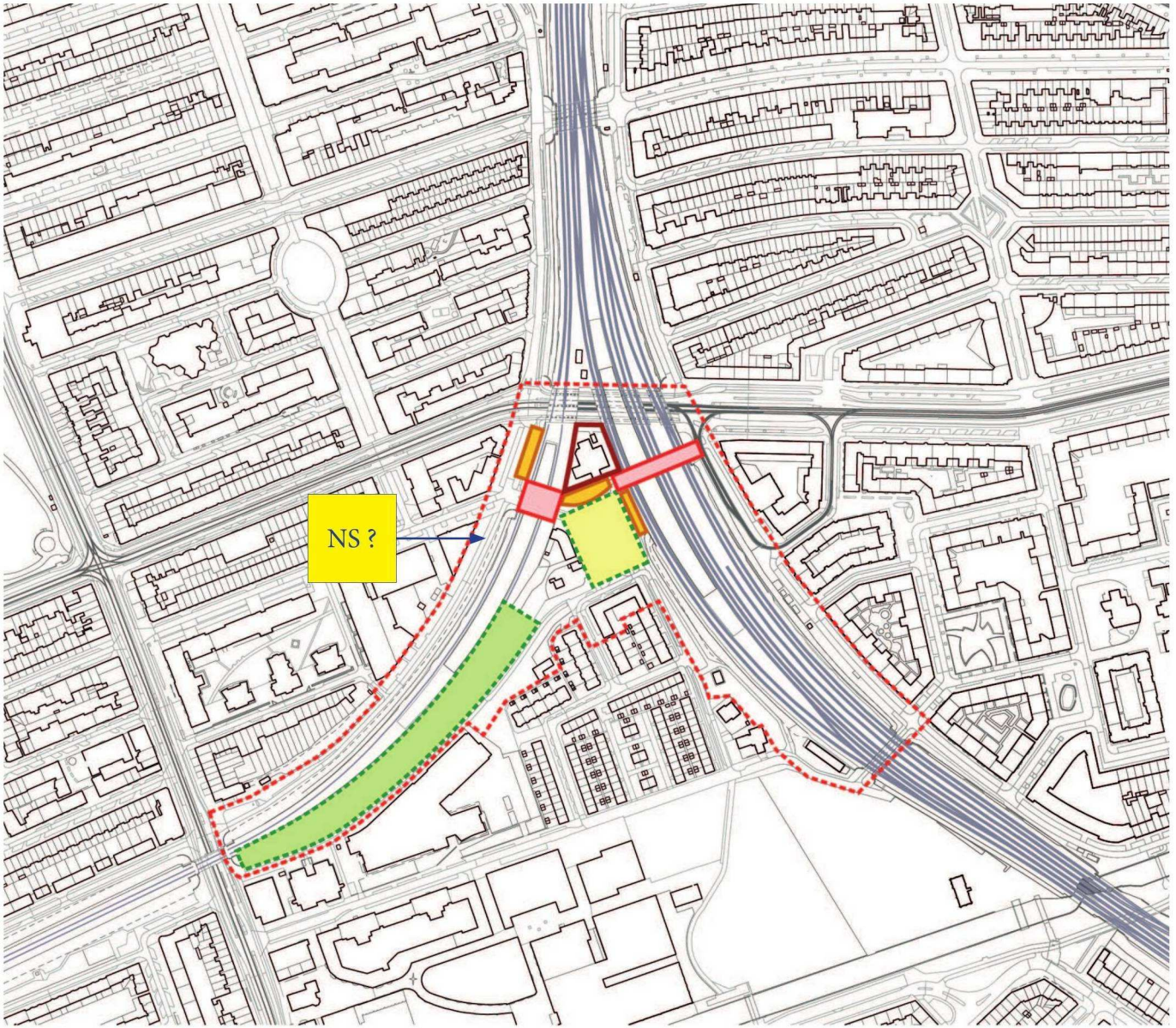
- Oostspoorplein  transformatie naar Stadsplein

- Oplossen fietsenberging (huidige fietsen +700)

- Taluds (i.i.g. zuidelijk talud van Amstel spoor)

- Business case NS?

Wat wordt studiegebied en plangebied?
(Plangebied = alles waar je een uitspraak over verwacht)



**Infoavond 28 september 2015**

70 mensen voornamelijk uit Tuinwijk. Er was ook een AB lid aanwezig van de PvdA.
Suzanne Oxenaar heeft haar vernieuwende hotel concept toegelicht. Don Murphy van VMX architecten heeft een aantal ruimtelijke  modellen toegelicht. Hij benadrukt dat dit allemaal ideeën zijn en onder geen definitieve plannen.

De reacties uit de zaal ware merendeel negatief vooral de bewoners uit Tuinwijk zijn het niet eens met de plannen. Het hotelconcept vindt men sympathiek, maar men wil het niet in de eigen achtertuin.

De voornaamste kritiek is:

- Men vreest veel overlast van de bouw net nu de overlast van de Polderweg eindelijk op zijn eind loopt.
- Ze vinden het de wereld op z'n kop dat er zo'n enorm hotel gebouwd moet worden om het opknappen van Muiderpoort te kunnen betalen.
- Men vreest overlast door horeca en hangjongeren die vanaf het Oosterspoorplein Tuinwijk in lopen.
- Men vraagt zich af waar alle geparkeerde fietsen heengaan.
- Men deelt niet de mening niet dat het stationsplein sociaal onveilig is.

**Maandag 5 oktober 2015 overleg met Thijs Reuten**

Thijs geeft aan dat het hotel concept hem aanspreekt en dat hij het Lloydhotel een waardevol en belangrijk bedrijf vindt voor de stad.
De kritiek van de buurt ( al dan niet terecht) dat het vreemd is dat de nieuwbouw de restauratie van het Muiderpoort station moet financieren snapt hij. Verder vindt hij het moederschiphotel met 250 kamers te groot voor de plek. Dit samen maakt dat hij niet het idee heeft dat het project in deze vorm gesteund zal gaan worden door de politiek.

Oplossingen

- Kom met een betere ruimtelijke en landschappelijke inpassing van het moederschiphotel.
- Onderzoek of het mogelijk is uit te gaan van een veel bescheidener volume van het moederschiphotel
- Onderzoek of een andere locatie rond het stationsplein ruimtelijk meer mogelijkheden bied. Eventueel met een grondruil van de gemeente.
- Onderzoek of de het monumentale bestaande stationsgebouw gebruikt kan worden als moederschip hotel of als centrale incheck locatie voor alle satelliet locaties.

**Stedenbouwkundig advies hotelinitiatief nov 2016**

- Hotel kan waardevolle impuls kan geven aan het Muiderpoortstation
- Bezwaren tegen de afmeting en de locatie

Motivatie

- Maat en schaal van het gebouw, voegt zich niet
- Ontkent de belangrijke functie van het groene talud
- Moeizame interactie met het gebouw van het Montessoricollege.
- Talud, dat zowel ecologische als recreatieve waarde - Tientallen bomen zullen gekapt moeten worden
- Precedentwerking
- Tenslotte zijn er twijfels over het functioneren van het op deze wijze gesitueerde gebouw als generator van het stationsgebied.

Alternatieve locatie

- Een combinatie van hergebruik van de in het station aanwezige ruimte met een nieuwbouw op het Oosterspoorplein tegenover het Mirrorcentrum zou een te onderzoeken mogelijkheid zijn.
- Aanpak van de entrees van het station en programmering van de onderdoorgangen is essentieel voor het slagen van deze aanpak.
- Herkenbare entrees zonder dominantie van fietsen en geparkeerde auto´s.