Bestaande situatie (maximaal 2 a 3 A4)

Globale beschrijving bestaande situatie: wat zijn de kenmerken van het gebied en welke bijzonderheden zijn er

- **Gebiedsgrenzen (kaart 1:10.000), deze bestaan uit coördinaten. De kaart is digitaal bepaald/ingetekend.**
- **Gebiedsbeschrijving (ligging in de stad, foto van het gebied, bebouwing in areaal en programmatische invulling).**
- **Ruimtelijke structuur (hoofd groenstructuur, blauw -verbindingen en rainproof-, beheersituatie, ecologische structuur, boven- en ondergrondse infrastructuur, ondergrondse zaken als kabels en leidingen, bodemsanering, archeologie, et cetera, en cultuurhistorische waarden).**

Wet- en regelgeving (juridische scan):

- **Globaal overzicht relevante wet- en regelgeving (vul checklist in).**
- **Globaal overzicht randvoorwaarden vanuit producten uit de Wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplan, vergunningen).**

Beleid:

- **Ingevulde checklist relevante beleidskaders, zoals de Structuurvisie.**
- **Bestuurlijke afspraken die betrekking hebben op het plangebied.**

De dynamische stad Amsterdam, ruimtelijk beleid en het Muiderpoortstation.

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

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

Het Muiderpoortstation ligt in stadsdeel Oost, binnen de Ring, stedenbouwkundig omringd met delen 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 daarmee gepaard gaande gentrificatie zich in onderscheidende mate manifesteert in deze gebieden. Daar komt bij dat de spoortaluds ook voor een fysieke scheiding tussen de gebieden zorgen.

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

In *Ruimte voor de Economie van Morgen*. *Ruimtelijk Economische Bouwstenen voor de groei van Amsterdam/Koers 2025* (vastgesteld in 2017) ligt het Muiderpoortstation in een 'gemengd woon-werkmilieu', meer specifiek een creatieve wijk. Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan nieuw stedelijk werkmilieu. Het zijn wijken die in economisch opzicht aansluiten op het bestaande Amsterdamse centrummilieu binnen de ring A10.
In de bijgewerkte kansenkaart uit *Ruimte voor de Economie van Morgen* staat het Muiderpoortstation en zijn omgeving als 'multimodaal 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.

De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam streven naar een optimale en uitgebalanceerde benutting van het stedelijke en regionale openbaar vervoernetwerk. Andersom is het openbaar vervoernetwerk nodig om stedelijke groei mogelijk te maken. Deze doelstellingen vinden elkaar in het principe van 'stationskwartieren'. Dit betreft een concentratie van integrale stedelijke ontwikkeling in de directe omgeving van (bestaande of nieuwe) ov-stations. In het *Handboek voor Stationskwartieren Maken*(2017), een Amsterdamse uitwerking van *Transit Oriented Development*, worden vier ontwikkelprincipes voor multinodale knooppunten genoemd: (1) verdichten, (2) functiemenging, (3)

hoogwaardige openbare ruimte (geschikt voor doorstroming en verblijf) en (4) autoluwe inrichting (met aangepaste parkeernormen). De stations dragen bij aan stedelijke kwaliteit en bereikbaarheid, en stedelijkheid draagt op haar beurt bij aan de kwaliteit en het gebruik van stations.

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

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

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

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