AGENDAFORMULIER AMBTELIJK VOOROVERLEG (VO) SPOOR

Datum VO Spoor	25 april 2019
Agendapunt	**Gebiedsvisie Muiderpoortstation e.o.**
Ingediend door	
Bijlagen	Geen
Gast	(Stedenbouwkundige, i.v.m. afwezigheid indiener)
Gevraagde beslissing	Kennisnemen van de stand van zaken rondom de Gebiedsvisie Muiderpoortstation e.o. - Achtergrond visie - Hotelplan - Onderzoek fietsparkeren - Onderzoek stationsgebouw en oude opgangen - Tweede bewonersbijeenkomst 15 of 23 mei 2019 - Bouwen boven het spoor - Overig
Toelichting en aanleiding agendering	**Achtergrond visie** Belangrijkste aanleidingen 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 en gezamenlijk te kijken naar de vele opgaven die spelen op en rond station Muiderpoort. **Hotelplan Hotel Holland** Bij de start van het opstellen van de gebiedsvisie was een van de aanleidingen om breder naar het gebied te gaan kijken, het hotelplan 'Hotel Holland' van de initiatiefnemers van het Lloyd hotel en de brugwachtershuisjes. Ten aanzien van het initiatief is inmiddels zowel vanuit het Overnachtingenbeleid als vanuit ruimtelijk/ stedenbouwkundig oogpunt een beoordeling gegeven. Beiden zijn negatief uitgevallen voor het plan zoals dat is ingediend. Voornaamste redenen vanuit het overnachtingenbeleid hiervoor zijn het niet van toegevoegde/ bijzondere waarde zijn voor de buurt van het concept en het ontbreken van voldoende draagvlak voor het initiatief in de buurt. Vanuit stedenbouwkundig/ ruimtelijk oogpunt is de locatie van het grootste deel van het hotel in de als waardevol aangemerkte groenzone langs het spoortalud reden voor een negatieve beoordeling. De waarde van het groen wordt in de gebiedsvisie aangemerkt als te behouden en versterken. Initiatiefnemers en de NS zijn per brief van 18 december 2018 van de negatieve advisering op de hoogte gesteld. Voorafgaand hieraan is e.e.a. in een gesprek aan hen toegelicht. **Onderzoek fietsparkeren** Ten behoeve van de gebiedsvisie wordt onderzocht of er een betere, centrale oplossing mogelijk is voor het parkeren van fietsen. Deze staan nu her en der verspreid op divers locaties in en om het station. Deze situatie is verre van ideaal en uit nieuw onderzoek blijkt dat de behoefte aan fietsparkeerplekken ook in de toekomst verder toeneemt. Er is daarom aansluiting gezocht bij het Coördinatieoverleg fietsparkeren. Er zal ten aanzien van de mogelijkheden voor het fietsparkeren een onderzoeksvraag worden neergelegd bij een ingenieursbureau om de onderzoeken naar een ondergrondse garage onder het plein uit het verleden te updaten en te bezien of dit nog steeds een haalbare optie is. Met de Vervoerregio is verkend wat demogelijkheden zijn voor het verrichten van onderzoek. Dit zal nog nader besproken worden komende periode. Tevens zijn de onderzoeken uit het verleden beschikbaar gesteld. Tevens wordt onderzocht of het project alsnog kan worden aangemeld voor de onderzoeksgelden die beschikbaar gesteld worden door het Ministerie. Meer

	duidelijkheid hierover wordt verwacht rond de zomer. **Onderzoek Movares gebruik stationsgebouw en oude opgangen** Aan ingenieursbureau Movares is in het kader van de gebiedsvisie en de mogelijkheden voor het opnieuw inrichten van het gebouw als station en het verbeteren van de verkeersstromen gevraagd het volgende te onderzoeken: 1. Vragen ten aanzien van het stationsgebouw: • Is het mogelijk om de perrons opnieuw toegankelijk te maken via de oude tunnels de nog in het stationsgebouw aanwezig zijn? • Is het mogelijk om een entree te maken aan de Wijttenbachtstraat, al dan niet in relatie tot het heropenen van de oude tunnels? • Kan het stationsgebouw opnieuw in gebruik worden genomen als stationsgebouw (met hierbij huidige transferbehoefte als uitgangspunt)? 2. Vragen ten aanzien van de onderdoorgang (smalste): • Is het technisch haalbaar om de onderdoorgang te verbreden en zo meer ruimte te maken? • Wat zijn de (geschatte) kosten van een verbrede onderdoorgang? Inmiddels is het concept onderzoeksrapport door Movares toegezonden en besproken in aanwezigheid van NS. Met ProRail zal dit gesprek nog plaatsvinden. Eerste conclusies ten aanzien van de onderzoeksvragen zijn: Ad 1. Naar aanleiding van het eerste concept rapport kan geconcludeerd worden dat er mogelijkheden zijn om de oude perronopgangen opnieuw te gaan gebruiken. Beste mogelijkheden hiervoor, ook in combinatie met de wens voor een uitgang aan de Wijttenbachstraat zijde, biedt de optie tot het samenvoegen van de twee boven elkaar gelegen gangen. De oude stationshal kan daarbij weer ingericht worden voor de domeinen (ontvangst, poortjes, commerciële functies) van de NS en een publieksfunctie terugkrijgen. Aandachtspunten die nog verder onderzocht moeten worden zijn de gebruikte transfergegevens, mogelijkheden aanpassing monumentale delen gebouw en sociale veiligheid. Ad. 2. Er is een mogelijkheid tot verbreden van de smalste onderdoorgang. Dit kan door het weghalen van de bestaande ruimtes met commerciële functies. De ruimte die daardoor vrijkomt kan worden toegevoegd aan de openbare ruimte en ingericht worden als fiets-/voetpad. *Concept visie met indeling in 2 gebieden* Na de eerste inventarisatie en brede bespreking hiervan met de stakeholders en omgeving in juni 2018, is verder gewerkt aan de inhoud van de gebiedsvisie. Hierbij is nog diverse malen opnieuw in klein comité met bewoners, met NS, Prorail, Ymere en Mirror Centre gesproken. De Vervoerregio zal hierbij ook aangehaakt gaan worden. De visie is opgebouwd vanuit de beleidskaders en de gevolgen voor het gebied van de ontwikkelingen die in de stad spelen nu en in de toekomst. Er is gekeken naar de stedenbouwkundige en ruimtelijke structuur van het gebied en de kansen en knelpunten die hierin aanwezig zijn. Daarnaast is gekeken naar de functies die aanwezig zijn en die in de toekomst een waardevolle toevoeging kunnen betekenen aan de kwaliteit en leefbaarheid van het gebied. Om te komen tot ontwikkelingen op korte en lange termijn in het gebied is in de visie gekozen voor een indeling in twee gebieden: Gebied 1 Station en stationsplein en Gebied 2 Transformatie Tuinwijck. Reden hiervoor is onderscheid te maken in ontwikkelingen die op korte termijn opgepakt kunnen worden (Gebied I binnen 5-10 jaar) en ontwikkelingen waarvoor langere onderzoeks- en uitwerkingstijd nodig is in overleg met Ymere en bewoners (gebied II circa 10 jaar). De reden is mede dat Ymere zelf nog geen besluit heeft genomen over hun eigen strategie ten aanzien van hun woningbezit in Tuinwijck. Per gebied is ingegaan op de gewenste interventies en ontwikkelingen, waarbij

	het per gebied op hoofdlijnen gaat om het volgende: *Gebied I station en stationsplein* • Herinrichten station als station en/of openbaar toegankelijke functie; • Verbeteren stationsentree, perronopgangen en tunnels; • Herinrichten van het plein en de aanlooproutes; • Toevoegen bebouwing en functies aan plein (o.a. vierde gevel aan het plein en kansen Mirror Centre en dienstgebouw NS); • Fietsparkeren onder het plein; • Loper naar Oostpoort en fietsroute Watergraafsmeer; • Aanpak auto ontsluiting Tuinwijck; • Versterken groene taluds; • Toevoegen nieuwe bebouwing op een aantal individuele locaties en aanpassen bestaande bebouwing. *Gebied II Transformatie Tuinwijck* • Transformatie naar een dichter en duurzamer woongebied met meer diversiteit in woningtypen, functiemenging en openbare ruimte; • Creëren doorlopende groene structuren en groen; • Creëren autovrije wijk. Aangezien er wel verdichting wenselijk is, heeft deze transformatie consequenties voor de woontoekomst voor de huidige bewoners. Het is voor dit gebied dan ook van groot belang om in samenspraak met de bewoners en Ymere de kansen voor de transformatie van het gebied te verkennen en de consequenties inzichtelijk te maken en hierop te anticiperen. Beiden gebieden kunnen afzonderlijk van elkaar hun eigen ontwikkelingstraject en temporisering doorlopen zodra besloten wordt dat er sprake is van een project en de visie is vastgesteld.. **Tweede bewonersbijeenkomst 15 of 23 mei 2019** Na de grote bijeenkomst in juni vorig jaar, de diverse gesprekken in klein comité en het uitvoeren van onderzoek is het nu tijd voor het opnieuw de buurt te informeren en te raadplegen over de concept visie. Gezien de gevoeligheid rondom fase II in de visie waarbij sprake is van transformatie van het woongebied Tuinwijck en voorbeelduitwerkingen waarin de bestaande bebouwing zal wijzigingen, is om instemming met vrijgave voor de inhoud van de concept visie bij beide verantwoordelijk wethouders. Zij zijn akkoord met vrijgave van de concept gebiedsvisie voor participatie en consultatie met de buurt en andere betrokken stakeholders. Dit is de laatste stap in deze fase van verkenning en gesprekken met buurtbewoners en betrokkenen. Het gaat hierbij nog niet om formele inspraak, maar we willen graag ambtelijk inventariseren of er aanvullingen zijn op deze nieuwe versie met twee fasen en de meningen peilen. Dit hebben we al in klein comité gedaan met een afvaardiging van de bewonersvereniging Tuinwijck, en ook met NS, Mirror Centre, Ymere, ProRail, maar we willen dit ook breder voorleggen. Besluitvorming over vaststelling van de visie zal conform de gebruikelijke formele besluitvormingsroute plaatsvinden, startend met een principebesluit (Plaberum fase I) in het (naar verwachting in juni 2019). **Bouwen boven het spoor** Vanuit wethouder Dijksma is de vraag gesteld hoe de gebiedsvisie zich verhoudt tot de mogelijkheden voor bouwen over het spoor. Het volgende is daarover aangegeven. Omdat wordt uitgegaan van bestaande wetgeving en beleidskader, kan met de visie an sich geen mogelijkheid – of onmogelijkheid - gecreëerd worden voor bebouwing boven het spoortraject rondom Muiderpoort. Buiten het feit dat er slechts een klein stukje van het traject (alleen tussen de perrons van Muiderpoortstation en de Linnaeusstraat) in het plangebied ligt, zal er aanpassing van beleid en wetgeving moeten plaatsvinden. Wil bebouwing boven het spoor als optie in de toekomst ontwikkeld worden dan zal het in ieder geval gaan om: • Aanpassing van de wetgeving rondom externe veiligheid en aanpassing van

	de Basisnet route voor het goederenvervoer; • Aanpassing van de Amsterdamse beleidskaders. Voor Muiderpoort betekent dit concreet dat de volgende zaken in eerste beschouwing een belemmering vormen voor bebouwing over het spoor: • Bij overbouwing ontstaat een tunnel die moeilijk is te combineren met externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen per spoor (Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen) over het traject vanaf Sloterdijk via Muiderpoortstation en Amstel; • Er zijn 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; • 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. Daarnaast is vanuit Stadsdeel Oost en de bewoners 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. **Overig** - Er is tot heden geen definitieve reactie per brief ontvangen ten aanzien van de Amsterdamse reactie op de variantenstudie transferknelpunt (stijgpunt). Zie ook toezegging verslag BO november 2018; - Stationssafari: moet nog opgepakt worden. Afgesproken met Douwe Westervaarder dit begin mei te doen, mede in aanloop naar bewonersavond en bestuurlijke besluitvormingstraject dat daarna gestart gaat worden; - Integraal functioneel programma: vanuit Prorail is verzocht om gezamenlijk een programma op te stellen. Hiervoor zijn we al enige tijd in gesprek. Deze gesprekken lopen echter nog niet naar verwachting. 16-04-19 proces afspraken gemaakt met [redacted] om e.e.a. alsnog vlot te trekken om tot een gezamenlijke visie en akkoord over de onderzoeksrapporten te komen.
Agendering in BO Spoor nodig? (j/n + motivatie)	Ter kennisname; eventuele verdere bespreking is afhankelijk van behandeling in het VO.
Vervolgproces	Vervolgstappen gebiedsvisie en verdere uitwerking: Stap 1: t/m mei/juni 2019: integrale visie opstellen samen met stakeholders en participatieproces; Stap 2: juni 2019: principebesluit (Strategiebesluit) nemen door het College op basis van integrale gebiedsvisie; Stap 3: juni – december 2019: uitwerken onderdelen visie om investeringsbesluit te kunnen nemen; Stap 4: december 2019 – november 2020: doorlopen benodigde juridisch planologische procedures; Stap 5: vanaf Q1 2020: uitvoeringsfase.