



Gemeente
Amsterdam

Ruimtelijk Kader

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal

Versie 1 februari 2017

Ruimtelijk Kader PHS

Deel I Inleiding

Deel II Raakvlakprojecten en beleidskaders

Deel III Stedenbouwkundige visie inpassing PHS

Inleiding

- 1 De stad tot 2030
- 2 Zeven gebieden
- 3 Het spoor in de stad
- 4 Visie op de inpassing van het spoor in de stad
- 5 Visie op de inpassing van geluidsschermen in de stad
- 6 Uitwerking in onderdelen

Deel IV Uitwerkingsonderdelen

Bijlagen

- 1 Kaarten
- 2 Doorsneden

Deel I

Inleiding

1 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Het spoorwegnet in Nederland moet geschikt worden gemaakt voor de huidige én toekomstige vraag van vervoerders en reizigers. Daarom werken ProRail en vervoerders in opdracht van het ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Uiterlijk in 2028 moeten op de drukste trajecten in heel Nederland 6 intercity's en 6 sprinters per uur, per richting rijden, onder andere in Amsterdam. De treinen rijden dan in een frequentie van iedere tien minuten: het zogenaamde spoorboekloos rijden. Ook gaan op sommige trajecten treinen sneller rijden. Zo wil ProRail voor de reizigers de wachttijden verkorten en het comfort vergroten en tevens de kwaliteit van de sporen, ook voor het goederenvervoer, verbeteren. Daarbij wordt daarom ook rekening gehouden met het verwachte aantal goederentreinen.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Om aan deze ambitie invulling te geven is een aantal (fysieke) ingrepen nodig. Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer bereidt ProRail in opdracht van het ministerie van I&M deze ingrepen voor op de volgende trajecten:

1. Alkmaar – Amsterdam;
2. Amsterdam – Utrecht – Eindhoven;
3. Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen;
4. Den Haag – Rotterdam – Breda;
5. Breda – Eindhoven;
6. Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL).

Niet alleen de trajectaanpassingen en aparte goederenroutes maken hoogfrequent spoorvervoer mogelijk. ProRail treft ook andere maatregelen zoals het uitbreiden van stations om de groei van reizigersaantallen mogelijk te maken, het realiseren van reizigers- en goederenemplacementen voor het parkeren van de extra treinen en het uitbreiden van de energievoorziening voor de treinen. Het intensievere treinverkeer kan tot

meer overlast gaan leiden voor omwonenden van het spoor. Daarom komen er maatregelen tegen geluidsoverlast en trillingen en krijgen verder de bereikbaarheid en veiligheid rond overwegen aandacht.

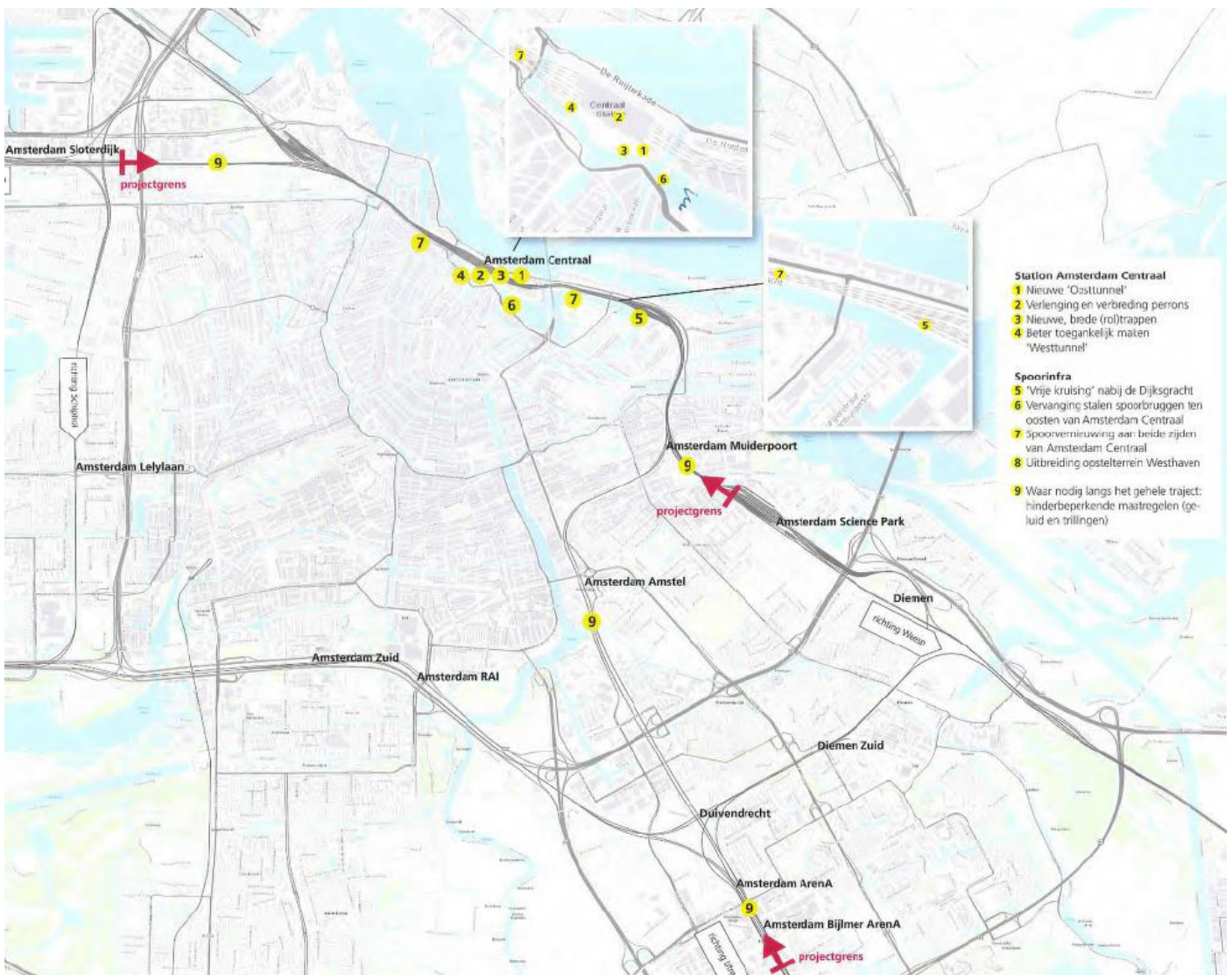
PHS Amsterdam

Om meer treinen te laten rijden in Amsterdam zijn op tal van plekken aanpassingen aan het bestaande spoor en station Amsterdam Centraal nodig. Momenteel telt Amsterdam Centraal zo'n 180.000 reizigers per dag. In 2028 is dit aantal al opgelopen naar 267.000 reizigers per dag. Deze reizigers moeten meer treinen kunnen nemen, die ook sneller kunnen rijden.

Tegelijk blijft er ruimte nodig voor goederenvervoer en moet het rond het spoor prettig werken en wonen blijven. Daarom werkt ProRail in Amsterdam aan verschillende projecten, waaronder het landelijke Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

De opgave voor PHS Amsterdam bestaat zowel uit maatregelen ten behoeve van de frequentie- en snelheidsverhoging van de PHS treinen als uit ingrijpende werkzaamheden, die nodig zijn vanwege beheer en instandhouding van bestaande infrastructuur en het oplossen van knelpunten op diverse locaties langs de spoorverbinding Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Bijlmer Arena. Deze spoorverbinding maakt deel uit van de belangrijke PHS corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven.

In de afbeelding hiernaast staan de maatregelen voor het traject Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Muiderpoort-Amsterdam Sciencepark/Amsterdam Bijlmer Arena opgenomen, zoals die op dit moment in hoofdlijnen bekend zijn vanuit de informatie van ProRail.



Maatregelen op hoofdlijnen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam

Maatregelen en locaties

Station Amsterdam Centraal

Het Station Amsterdam Centraal is in de afgelopen jaren al grootschalig vernieuwd en uitgebreid en daar gaat PHS Amsterdam mee verder. De perrons worden verlengd en verbreed. Om deze verbreding mogelijk te maken worden de doorrijsporen ter hoogte van de perrons, de zogenaamde 'middenspooren', verwijderd. De spoor lay-out ter hoogte van het station zal gewijzigd worden, waarbij ook de sporen op het Oostelijk Stationseiland volledig worden aangepast. De Oosttunnel wordt vernieuwd en de Westtunnel wordt (beperkt) aangepast. Als het nodig is, worden hierbij tevens trappen, roltrappen en liften aangepast. Bij deze werkzaamheden wordt rekening gehouden met mensen met beperkingen. In het kader van regulier onderhoud vernieuwt ProRail rondom Amsterdam Centraal de sporen en de vier stalen spoorbruggen aan de oostzijde van het station bij de Oostertoegang.

Spoortrajecten in Amsterdam

Aan de oostzijde van het station komen treinen vanuit Weesp en vanuit Utrecht naar Amsterdam. Aan deze zijde rijden ook de treinen, die voor schoonmaak en onderhoud naar het opstel terrein bij Watergraafsmeer gaan. Daarnaast moeten goederentreinen uit de richting Utrecht naar Noord-Holland (Beverwijk) of het havengebied van Amsterdam en andersom altijd door Amsterdam Centraal rijden, omdat er geen andere route beschikbaar is. De spoor lay-out in het station zal zodanig worden aangepast, dat deze trajecten in de toekomst elkaar zo min mogelijk hoeven te kruisen en de doorstroming bevordert wordt.

Vrij kruisen – locatie Dijkgracht

Meer treinen betekent dat treinen elkaar vaker moeten kruisen. Ter hoogte van het huidige emplacement Dijkgracht wordt daarom een vrije kruising gemaakt, waardoor treinen elkaar veiliger en soepeler kunnen passeren.

Treinen uit verschillende richtingen kunnen elkaar op deze locatie ongehinderd boven- of onderlangs kruisen en hoeven niet meer op elkaar te wachten. Dit verkleint de kans op verstoringen en vergroot de capaciteit.

Overige werkzaamheden

Naast bovengenoemde specifieke deellocaties zullen nog de volgende werkzaamheden in het kader van andere PHS projecten uitgevoerd gaan worden de komende jaren:

- De aanleg van een nieuw opstel terrein in de Amsterdamse Westhaven ten behoeve van de extra reizigerstreinen. Dan kunnen er meer treinen 's nachts parkeren, worden schoongemaakt en gecontroleerd; in samenhang hiermee loopt op dit moment het project voor realisatie van de ongelijkvloerse onderdoorgang Kabelweg-Contactweg die in plaats van de gelijkvloerse overweg ter hoogte van de Kabelweg moet komen;
- Uitbreiding van de trappen en roltrappen van de stations Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Amstel om ervoor te zorgen dat deze toegankelijk worden voor meer reizigers;
- Voor het baanvak tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Bijlmer ArenA worden spoormaatregelen uitgevoerd om de rijsnelheid van de treinen te verhogen. Dit project is inmiddels onderdeel geworden van PHS Amsterdam en wordt in combinatie hiermee uitgevoerd.

Juridisch-planologisch kader

Het laten rijden van meer treinen die ook sneller rijden, kan effecten hebben op de omgeving van het spoor (o.a. geluid en trillingen). Om de uitvoering van het project PHS Amsterdam mogelijk te maken moeten de voorgenomen (ruimtelijke) maatregelen vastgelegd worden in een Tracébesluit. Ten behoeve van dit Tracébesluit zal een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In het MER worden de effecten van PHS Amsterdam op het milieu beschreven en wordt onderzocht of, en zo ja, welke maatregelen genomen moeten worden om ongewenste effecten op het milieu en de omgeving te voorkomen of te mitigeren (vermindere).

Als eerste stap van de mer-procedure is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld en ter inzage gelegd in 2016. Deze notitie is bedoeld om betrokken overheden en andere betrokkenen te informeren en te raadplegen over de voorgestelde opzet en aanpak van het MER. Vanuit de Amsterdamse partijen is een gezamenlijke zienswijze ingestuurd (naar verwachting wordt in maart/ april 2017 gereageerd op deze zienswijze). In vervolg op de Notitie Reikwijdte en Detail is ProRail gestart met de effectenstudies voor het MER.

Voorliggend Ruimtelijk Kader bevat een inventarisatie van projecten die in uitvoering zijn of zijn voorzien in de directe nabijheid van het traject (raakvlakprojecten), en waarmee rekening moet worden gehouden bij realisering van het project PHS Amsterdam. Het Ruimtelijk Kader bevat daarnaast de stedenbouwkundige visie op de ruimtelijke inpassing van het project. Deze visie is gebaseerd op de specifieke stedenbouwkundige context van de verschillende deelgebieden, stedenbouwkundige inpassingsprincipes en de gemeentelijke Welstandsnota. Het Ruimtelijk Kader zal worden vastgesteld door burgemeester en wethouders van Amsterdam en is daarmee kaderstellend voor de ruimtelijke inpassing van het project.

Kosten en planning

In 2014 heeft de Staatsecretaris van I&M besloten PHS Amsterdam uit te voeren en hiervoor een (voorlopig) budget van circa € 430 miljoen te reserveren. Daarnaast is er ook besloten het PHS project reizigeremplacement Westhavenweg uit te voeren en hiervoor is een budget van circa € 80 miljoen euro gereserveerd. Naar verwachting kan vanaf 2026 spoorboekloos gereden worden vanuit en naar Amsterdam. Het hele PHS programma moet in 2028 klaar zijn. Het programma wordt de komende jaren in stappen ingevoerd. Naar verwachting het eerst op het traject Eindhoven – Amsterdam vanaf december 2017 [dienstregeling 2018]. Wanneer precies welke treinen gaan rijden hangt af van veel factoren. Bij het maken van de dienstregeling, ongeveer een jaar van tevoren, kunnen de verschillende vervoerders pas met zekerheid zeggen welke treinen ze waar willen laten rijden. Het is de bedoeling dat uiterlijk in 2028 op alle trajecten PHS is ingevoerd.

De planning op hoofdlijnen is op dit moment als volgt:

Jaar	Onderdeel	Verantwoordelijken
2016	Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER	<ul style="list-style-type: none">• ProRail• Amsterdamse partijen via inspraakreactie
2017	<ul style="list-style-type: none">• Beslissing voorkeursvariant• Ruimtelijk Kader Amsterdam	<ul style="list-style-type: none">• ProRail• Amsterdamse partijen (ruimtelijk kader)
2017-2018	<ul style="list-style-type: none">• Milieueffectrapportage (MER)• Esthetische Programma's van Eisen (EPvE's)	<ul style="list-style-type: none">• ProRail (MER)• ProRail en Amsterdamse partijen (EPvE's)
2019	<ul style="list-style-type: none">• Ontwerp-Tracébesluit• Tracébesluit	<ul style="list-style-type: none">• ProRail• Amsterdamse partijen via eventuele zienswijze, bezwaar
2020 – 2026	Realisatie maatregelen langs traject	ProRail

Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam

Ten behoeve van het MER is door de gemeente Amsterdam voorliggend Ruimtelijk Kader PHS opgesteld. Het Ruimtelijk Kader is de eerste officiële inhoudelijke inbreng van de Amsterdamse partijen, richting ProRail en de ingenieursbureaus, waar rekening mee gehouden moet worden bij de uitwerking van de PHS maatregelen. Later volgen nog het Esthetisch Programma van Eisen en de eisen en inpassingsprincipes voor een aantal nader te uit te werken locaties.

De zichtjaren van het Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam zijn 2025 en 2040. Dit houdt verband met de spoorontwikkelingen zoals die voorzien zijn in PHS voor de periode tot 2025 en de ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen zoals die voorzien zijn in o.a. Koers 2025 - Ruimte voor de Stad en de Structuurvisie 2040.

Voor dit Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam hebben afgelopen maanden diverse overleggen plaatsgevonden met stadsdelen, projectgebieden, gemeente Ouder-Amstel, ProRail en ingenieursbureaus. Resultaat is het voorliggende Ruimtelijke Kader, dat bestaat uit de volgende deelproducten met bijhorende verschillende doelen:

Deel II Raakvlakprojecten en beleidskaders

Bij de beleidskaders en raakvlakprojecten gaat het om die kaders en projecten die in de omgeving van PHS Amsterdam project een rol spelen en waarbij een wisselwerking kan optreden tussen het beleidskader c.q. omgevingsproject en de maatregelen uit het PHS programma. Doel is het inzichtelijk maken van deze wisselwerking, de bijhorende uitgangspunten en het beschermen van de Amsterdamse belangen in/op/in de nabijheid van het spoor;

Deel III Stedenbouwkundige visie

De stedenbouwkundige visie, is een visie op hoofdlijnen die richtinggevend is voor de inpassing van de PHS maatregelen in Amsterdam. Doel van de visie is het aanreiken van stedenbouwkundige handvatten (o.a. inpassingsprincipes en doorsnedes) voor de ruimtelijke inpassing van de ingrepen en de inpassing van de PHS maatregelen ter voorkoming en/of beperking van ongewenste effecten op de omgeving en het milieu. De visie is kaderstellend voor bouwinitiatieven, bouwplannen en herinrichtingsvoorstellen. Ook geeft de visie een overzicht van de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied langs de PHS-corridor. De inhoud van de visie is afgestemd met de omgeving en de belangrijkste stakeholders;

Deel IV Uitwerkingsonderdelen

In dit deel wordt een doorkijk gegeven van de nog nader uit te werken onderdelen in het projectgebied, die aanvullend aan dit Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam, en na eigen besluitvorming, als input zullen dienen richting ProRail. Het gaat om de volgende onderdelen:

- Esthetisch Programma van Eisen: het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) is het door Amsterdam gewenste kwaliteitsniveau qua architectonische en landschappelijke inpassing omschreven door middel van ontwerpprojecten. Zo worden ontwerpprojecten ten aanzien van inpassing en vormgeving, materialisatie maar bijvoorbeeld ook ten aanzien van (sociale) veiligheid uit het ruimtelijk kader nader ingevuld. Het ruimtelijk ontwerp van de kunstwerken en de spoorgebonden elementen zullen aan deze uitgangspunten moeten voldoen (vormgeving en materialisering). De nadere uitwerking van dit onderdeel vindt plaats op het moment dat de resultaten uit de effectenstudies en betreffende locaties beschikbaar zijn (verwachting najaar 2017)
- Uitwerkingslocaties (Deel IV): naast het esthetisch programma ten behoeve van de

geluid- en trillingsmaatregelen, zijn er vier uitwerkingslocaties waarvoor een vervolg op het ruimtelijk kader en de stedenbouwkundige visie opgesteld zal moeten worden. Dit zogenaamde ambitiedocument per locatie zal gezamenlijk door de Amsterdamse partijen en ProRail worden opgesteld en zullen naast voorliggende Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam als input voor de nadere ontwerputwerkingen van ProRail dienen (start opstellen voorjaar 2017).

Bestuurlijke context en status product

Achtergrond

In het Bestuurlijk Overleg spoor (BO Spoor) tussen gemeente Amsterdam (wethouders Litjens en Van der Burg) en de spoorsector (regiodirecteuren van NS en ProRail) van 14 oktober 2015 is door ProRail de wens uitgesproken te komen tot afspraken over centrale en integrale aansturing vanuit de diverse Amsterdamse diensten en stadsdelen en een bijdrage in de vorm van kennis en inhoudelijke producten. De wethouders Litjens (Verkeer en Vervoer) en de wethouder Van der Burg (Ruimtelijke Ordening) hebben deze wens in het bestuurlijk overleg van oktober 2015 onderschreven en medewerking toegezegd. Hierbij is door beide bestuurders ook de voorkeur uitgesproken het project PHS Amsterdam als grootstedelijk project te organiseren.

Grootstedelijk project

Omdat het project PHS een rijksproject is, dat de bereikbaarheid van zowel Amsterdam als de Metropoolregio Amsterdam (MRA) betreft met een uitvoeringsbudget groter dan € 5 miljoen en zich uitstrekt over een groot deel van Amsterdam en meerdere stadsdelen, is het gewenst om voor de trajectdelen van PHS, die op Amsterdams grondgebied liggen, te komen tot instelling van een Grootstedelijk project. Hierbij is het de bedoeling de bestuurlijke en ambtelijke bevoegdheden onder te brengen bij de centrale organen van de gemeente Amsterdam. De voorbereiding

om te komen tot een grootstedelijk project is gestart met als doel eind 2017 te komen tot vaststelling van het projectgebied van PHS Amsterdam als grootstedelijk project. Op deze wijze is de Amsterdamse besluitvorming en de vergunningverlening in dit gebied centraal geregeld.

Projectorganisatie en klankbordgroep

Bestuurlijk opdrachtgevers voor het Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam zijn de wethouders Van der Burg (Ruimtelijke Ordening) en Litjens (Verkeer en Vervoer). Daarnaast zijn er drie ambtelijk opdrachtgevers vanuit Ruimte en Duurzaamheid, Kennis en Kaders en Grond & Ontwikkeling. Genoemde ambtelijk opdrachtgevers vormen samen met de projectmanager ook de stuurgroep die gezamenlijk de producten vaststelt voordat deze naar het bestuur danwel ProRail gaan en in voorkomend geval escalaties afhandelt. Afhankelijk van onderwerp/inhoud sluit ook een vertegenwoordiger van stadsdeel/ Havenbedrijf Amsterdam en Vervoersregio aan.

De inhoud van het kader is tot stand gekomen door de samenwerking van een projectgroep bestaande uit diverse deskundigen op het gebied van stedenbouwkunde en ontwerp, spoor en gebiedsontwikkeling, milieu aspecten, juridische zaken en planning.

Daarnaast is gebruik gemaakt van input van de diverse projecten, stadsdelen, Havenbedrijf Amsterdam en de Vervoersregio en ProRail. Zij hebben tevens gefungeerd als klankbordgroep voor het ophalen van draagvlak en toetsing van de inhoud van voorliggend Ruimtelijk Kader.

Besluitvorming

Omdat ProRail uiterlijk 1 april 2017 een bestuurlijk vastgesteld Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam als toetsingskader voor de effectenstudies in de MER procedure nodig heeft, is het van belang dat er in maart een collegebesluit hierover wordt genomen. Het Ruimtelijk Kader PHS is een concretisering van het bestaande (grootstedelijk) ruimtelijk beleid van Amsterdam, en daarom is een collegebesluit voldoende. Bij verdere uitwerking van de maatregelen voortkomend uit de effectenstudies van de MER procedure in de loop van 2017, als de exacte locatie en effecten bekend zijn, kunnen op basis van het op te stellen Esthetisch Programma van Eisen afspraken gemaakt worden met ProRail over de functionele- en vormgevingseisen van Amsterdam aan deze uitwerkingen. Formele uitwerking en de eventuele mogelijkheid tot indienen van zienswijzen op de maatregelen maakt primair onderdeel uit van de Tracébesluit procedure van ProRail.

Met de gemeente Ouder-Amstel is afgesproken op welke wijze zij de stedenbouwkundige inpassing van mogelijk maatregelen zien ter hoogte van het spoor bij de Nieuwe Kern en dat zij hun input meegeven in dit Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam. Op bestuurlijk vlak is afgesproken dat zij het gedeelte op grondgebied van Ouder Amstel via hun portefeuillehouder tegelijkertijd vaststellen in het college van Ouder-Amstel als Amsterdam. Op deze wijze is er zowel ambtelijk als bestuurlijk sprake van een gezamenlijk gedragen document.

Planning

De Amsterdamse planning voor het Ruimtelijk Kader is op hoofdlijnen op dit moment als volgt:

Jaar	Onderdeel	Verantwoordelijken
7 maart 2017	<ul style="list-style-type: none">Besluitvorming Ruimtelijk Kader	<ul style="list-style-type: none">B&W
April 2017	<ul style="list-style-type: none">Kennisname Ruimtelijk Kader	<ul style="list-style-type: none">Commissies RO en ID
Mei 2017	<ul style="list-style-type: none">Kennisname Ruimtelijk Kader	<ul style="list-style-type: none">Gemeenteraad

Planstudie PHS Westhaven

De planstudie Westhaven richt zich op het realiseren van een nieuw reizigersemplacement voor PHS bij het bestaande goederenemplacement aan de Westhavenweg – Nieuwe Hemweg. Uitvoering van dit project heeft in verband met een tekort aan opstelvoorzieningen voor reizigersmaterieel in en rond Amsterdam hoge urgentie. Start van de uitvoering van het emplacement is voorzien in 2018 en oplevering in 2022. In november 2016 is in relatie tot dit PHS onderdeel de voorkeursvariant voor het realiseren van een ongelijkvloerse onderdoorgang en een extra 3e spoor als oplossing voor de problematiek rondom de bestaande gelijkvloerse overweg Kabelweg toegevoegd aan het maatregelenpakket Westhaven. In de loop van 2017 zal de gezamenlijke, technische en financiële uitwerking verder vorm krijgen en wordt in de loop van 2017 overgegaan tot besluitvorming binnen het Amsterdamse bestuur omtrent realisatie van het project. Dit proces zal zelfstandig naast de vervolgwerkzaamheden van het Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam doorlopen. In voorliggend Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam is daarom ten aanzien van dit project alleen in deel II, waar de stedenbouwkundige visie omtrent het havengebied wordt beschreven, een vermelding opgenomen.

Leeswijzer

Het hier voorliggende Ruimtelijk Kader bestaat uit verschillende delen, te weten Deel II met daarin de Raakvlakprojecten langs het spoortraject van PHS en een toelichting van de wijze waarop deze raakvlakprojecten in het kader zijn opgenomen/ betrokken. In deel II is de Stedenbouwkundige Visie opgenomen, met daarin een analyse van de stad en het spoor en de wijze waarop toekomstige maatregelen langs het spoor stedenbouwkundig het beste ingepast kunnen worden. In deel IV zal nader ingegaan worden op een aantal nog uit te werken esthetische programma's van eisen voor diverse deellocaties en zullen procesafspraken hiervoor inzichtelijk gemaakt worden. In de bijlagen zijn nog een aantal kaarten en doorsneden behorende bij de stedenbouwkundige visie toegevoegd.

Deel II

Raakvlakprojecten en beleidskaders

1 Raakvlakprojecten

Langs het spoor binnen de gemeente Amsterdam worden diverse plannen gerealiseerd en toekomstige transformaties van gebieden voorbereid. Nu het Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer een groot aantal veranderingen gaat brengen op het gebied van geluid- en trillingsmaatregelen en op een aantal locaties ingrijpendere aanpassingen in de spoorinfrastructuur, is het van belang om in beeld te brengen welke raakvlakken er zijn tussen het project PHS Amsterdam en de diverse gemeentelijke projecten en belangen langs het spoor.

Gehanteerde beleidskaders

Bij beleidskaders en raakvlakprojecten gaat het om beleidskaders en projecten die in de omgeving van het project PHS Amsterdam spelen en waarbij een wisselwerking kan optreden tussen het beleidskader c.q. omgevingsproject en het PHS project. Algemene beleidskaders die voor voorliggend ruimtelijk kader als input gediend hebben, zijn o.a.:

- Ruimte voor de Stad: Koers 2025
- Structuurvisie Amsterdam 2040
- Welstandsnota "De schoonheid van Amsterdam"
- Spoorvisie Amsterdam ten behoeve van input voor MRA spoorvisie
- Uitvoeringsprogramma Verkeer
- Balans in de stad
- Meerjarenprogramma geluidssanering (ProRail)
- Nota Reikwijdte en Detailniveau 2016 (ProRail)
- Handboek Geluidsschermen
- Sprong over 't IJ

Uitgangspunten inventarisatie projecten algemeen

Bij de inventarisatie van de raakvlakprojecten van PHS zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het project Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer Amsterdam heeft een enorme scope. Het traject ligt grofweg tussen de stations Sloterdijk - Amsterdam CS – Amsterdam Amstel – Bijlmer ArenA. In het Ruimtelijk Kader zijn we als Amsterdam hierin nog iets verder gegaan en hebben de grens tot aan Holendrecht aan de zuidkant, het gebied Ouder-Amstel/ Nieuwe Kern, Sciencepark aan de oostkant, en het Westhaven gebied aan de Noordwest kant uitgebreid;
- Bij de inventarisatie van de raakvlakprojecten zijn in eerste instantie alleen die projecten geïnventariseerd, die binnen een zone van 500 meter aan weerszijden van het spoor zijn gesitueerd. Deze 500 meter zone is ruim genomen, zodat de huidige totale geluidscontouren van metro en trein worden meegenomen en projectgebieden niet (teveel) worden doorsneden en als geheel worden beschouwd. Dit is in afwijking van het gebied dat ProRail in de MER aanhoudt van circa 200 meter aan weerszijden van het spoor. ProRail sluit namelijk aan bij de wettelijke begrenzing, zoals die bepaald is voor onderzoeksgebieden voor milieueffecten (in geval van spoor) zijn dit geluid, trillingen en externe veiligheid;
- De geïnventariseerde raakvlakprojecten zijn onderverdeeld in:
 - Raakvlakprojecten Wonen (kaart 5)
 - Raakvlakprojecten Infrastructuur (kaart 6)
 - Raakvlakprojecten Openbare Ruimte (kaart 6)
 - Raakvlakprojecten Overig (kaart 6)
- Deze uitgebreide scope qua gebied betekent dat er veel raakvlakken zijn met andere ruimtelijke en infraprojecten. Een inventarisatie van de voor de visie op dit moment belangrijkste projecten is in

document opgenomen in een lijst en een raakvlakkenkaart. Alleen die projecten zijn meegenomen die bij de start van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) in maart 2019 een ontwerpbestemmingsplan status hebben;

- ProRail hanteert in de MER een bepaalde definitie van autonome ontwikkeling in het gebied langs het spoor, namelijk de datum van de terinzagelegging van een ontwerpbestemmingsplan in relatie tot de publicatiedatum van het Ontwerp Tracébesluit (maart 2019). Alle projecten waarvoor geen ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd op deze datum tellen, aldus de beperkte uitleg van 'autonome ontwikkeling' door ProRail, niet mee als autonome ontwikkeling. Amsterdam is van mening dat naast de projecten met een ontwerpbestemmingsplan er meerdere projecten zijn in Amsterdam, waaronder een aantal grote woningbouwontwikkelingen/ transformatiegebieden, die op die datum naar verwachting nog niet deze status hebben, maar wel al op een andere wijze bestuurlijk zijn vastgelegd en dus eveneens beschouwd moeten worden als autonome ontwikkeling. Deze zijn dan ook eveneens opgenomen op de raakvlakkenkaart en maken deel uit van de wensen en eisen van het voorliggende Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam. Het gaat bijvoorbeeld om ontwikkelingen Haven-Stad en de ontwikkelingen op het Marine-terrein.

- De raakvlakkenprojectenkaart wonen (kaart 5) brengt alle projecten in beeld die een significante verandering en aanvulling zijn ten opzicht van de bestaande situatie. Waar mogelijk zijn kleinere projecten gebundeld tot een grotere eenheid. De allerkleinste projecten zijn niet op de kaart opgenomen (gezien de marginale extra effecten in de berekeningen). Projecten met een functieverandering zijn juist wel opgenomen. De opgenomen lijst is overigens geen limitatieve opsomming en dient ten tijde van de peildatum nogmaals gecontroleerd moeten worden door ProRail op volledigheid.

Geraadpleegde stakeholders

Voor locatie specifieke projecten zijn o.a. de volgende stadsdelen en projecten van de centrale stad geraadpleegd:

- Stadsdeel Centrum
- Stadsdeel West
- Stadsdeel Oost
- Stadsdeel Zuidoost
- Projectteam Havenstad (Visie HavenStad)
- Projectteam Amsterdam Centraal
- Projectteam Entree
- Projectteam IJsei
- Planontwikkeling station Muiderpoort
- Planontwikkeling station Amstel
- Gebiedsontwikkeling Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I
- Gebiedsontwikkeling Marine-terrein
- Gebiedsontwikkeling Sprong over het IJ (i.c.m. onderdoorgang Kattenburgerstraat)
- Gebiedsontwikkeling Weespertrekvaart en Amstel 1
- Gebiedsontwikkeling Duivendrechtseveld
- Gebiedsontwikkeling Bijlmer Arena

Partijen, die geraadpleegd zijn bij de inventarisatie van de raakvlakprojecten, naast de genoemde gemeentelijke diensten, projecten en stadsdelen zijn de volgende:

- Gemeente Ouder-Amstel in verband met transformatielocaties en eigendom gemeente Amsterdam in o.a. Nieuwe Kern;
- Vervoersregio ten behoeve van regionale en grootstedelijke ontwikkelingen op gebied van verkeer- en vervoer in en om Amsterdam;
- Havenbedrijf Amsterdam vanwege hun belangen en grondeigendom in het gedeelte van het plangebied tot aan de Westhaven;
- ProRail en Movares ten behoeve van de meest actuele stand van zaken rondom PHS, de MER procedure, uitwerkingslocaties en planning.

Werkwijze

Om te komen tot een gezamenlijk document, waarin alle relevante informatie en raakvlakprojecten zijn ondergebracht, zijn de volgende stappen ondernomen samen met de diverse stakeholders binnen het plangebied:

- In juli 2016 is een gezamenlijk startsessie geweest tussen de medewerkers die werken aan het Ruimtelijk Kader en de medewerkers van ProRail die aan PHS Amsterdam werken;
- Op 22 september 2016 heeft een gezamenlijk werkbezoek met ProRail en Movares op locatie (fietstocht langs het spoor) plaatsgevonden om duidelijk beeld te krijgen van de diverse inpassingsopgaven van de spoormaatregelen in het stedelijk gebied;
- Schriftelijke consultatieronde langs de diverse stakeholders met het verzoek om informatie aan te leveren over de status en inhoud van de diverse projecten die binnen het plangebied gelegen zijn;
- Twee bijeenkomsten met de stakeholders (in oktober en november 2016) waarin de stand van zaken rondom PHS, het Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam en de inhoud van de stedenbouwkundige visie zijn toegelicht. Tevens is toegelicht op welke wijze de verkregen informatie van de raakvlakprojecten verwerkt is en was er gelegenheid tot het stellen van vragen en leveren van extra input;
- Schriftelijke ronde stakeholders (december 2016/ januari 2017) ten behoeve van een laatste toetsing van en het verkrijgen van draagvlak voor de definitieve stedenbouwkundige visie ter voorbereiding van het bestuurlijk proces;
- Informeren over en toetsing van de inhoud van het Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam bij de Stuurgroep leden (januari/februari 2017) voor het verkrijgen van draagvlak en akkoord voor de start van het bestuurlijke besluitvormingsproces;

- Informeren over en toetsing van de inhoud van het Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam bij beide verantwoordelijke wethouders (januari/ februari 2017) voor het verkrijgen van draagvlak en akkoord voor het starten van het bestuurlijke besluitvormingsproces;

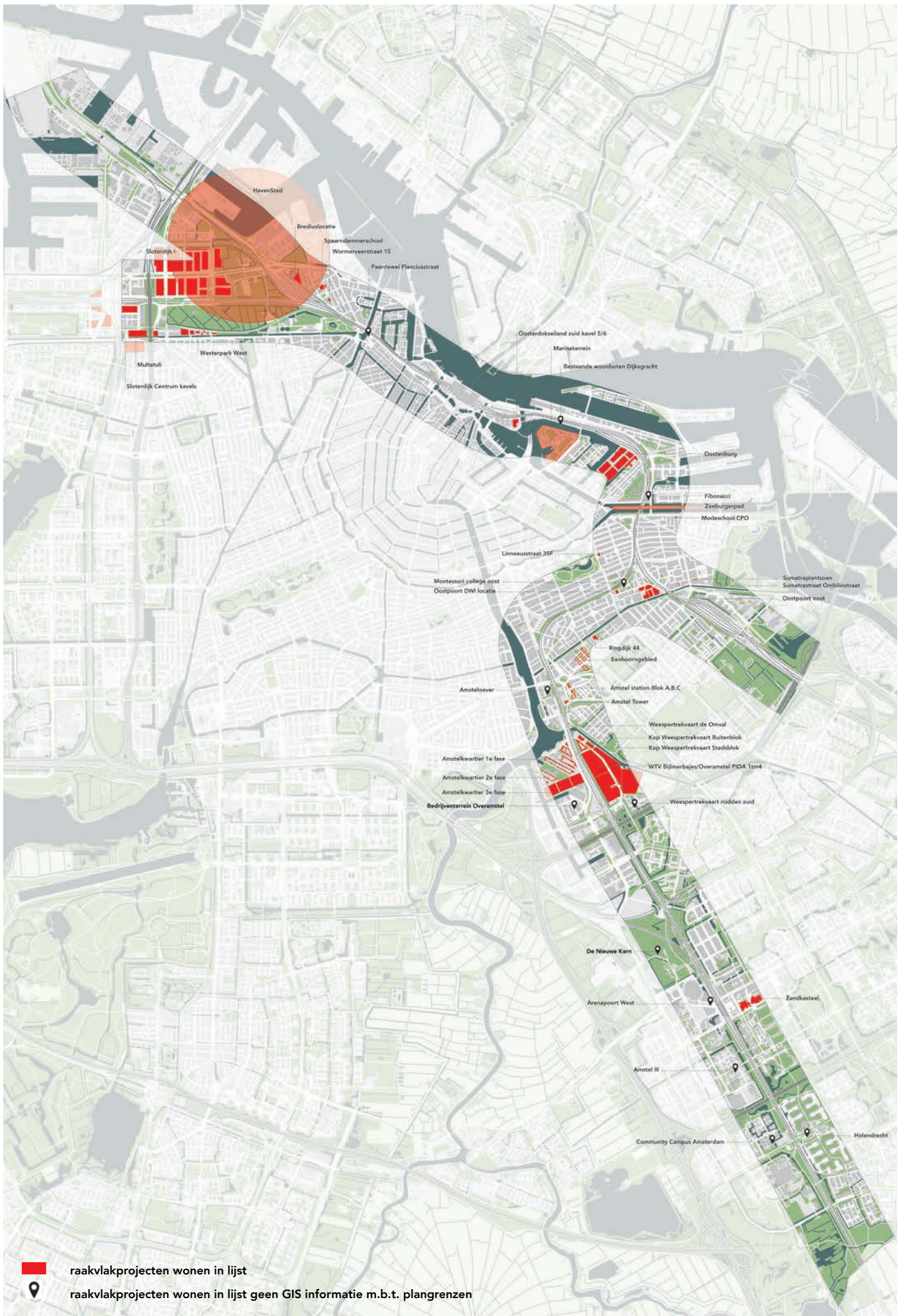
- Besluitvorming (vaststelling)document door B&W (maart 2017) en ter kennis name naar de Commissie en Raad (april/ mei 2017).

Resultaat

De inventarisatie heeft een aantal kaartoverzichten opgeleverd, zoals in dit onderdeel weergegeven overzichtskaart met raakvlakprojecten wonen. Verder is een overzicht terug te vinden op de kaarten 5 en 6 in de bijlage. De overzichten en kaarten vormen overigens geen limitatieve opsomming van alle projecten. De weergegeven projectinformatie is tot stand gekomen op basis van o.a. hiervoor beschreven selectiecriteria, digitale bestemmingsplannen en opgevraagde informatie van stadsdelen en gemeente Ouder-Amstel. Bekend is dat in de toekomst diverse gebieden gaan transformeren waarbij de huidige functies veelal worden omgezet naar wonen. Amsterdam gaat ervanuit dat ook deze gebieden, indien mogelijk, meegenomen worden in het kader van de MER, OTB en TB en deel uitmaken van het te onderzoeken plangebied. De inpassingsprincipes uit dit kader zullen dan ook op die gebieden van de toepassing zijn en in de verdere uitwerkingen van de plannen meegenomen moeten worden.

Inventarisatie raakvlakprojecten wonen

- Haven Stad
- Sloterdijk I
- Sloterdijk Centrum kavels
- Multatuli
- Westerpark West
- Brediuslocatie
- Spaarndammerschool
- Wormerveerstraat 15
- Paardewei Planciusstraat
- Oosterdokseiland kavel 5/6
- Bestaande woonboten Dijksgracht
- Marineterrein
- Oostenburg
- Montessori college oost
- Fibonacci
- Zeeburgerpad
- Oostpoort oost
- Modeschool CPO
- Linneausstraat 35F
- Oostpoort DWI locatie
- Ringdijk 44
- Eenhoorngebied
- Amsteloever
- Amstel station Blok A, B, C
- Amstel Tower
- Weespertrekvaart de Omval
- Kop Weespertrekvaart Stadsblok en Buitenblok
- Amstelkwartier 1e fase t/m 3e fase
- Bedrijventerrein Overamstel
- WTV Bijlmerbajes / Overamstel PIOA 1tm4
- Weespertrekvaart midden zuid
- Arenapoort West
- Zandkasteel
- De Nieuwe Kern
- Holendrecht
- Amstel III
- Community Campus Amsterdam



- raakvlakprojecten wonen in lijst
- raakvlakprojecten wonen in lijst geen GIS informatie m.b.t. plangrenzen

Deel III

Stedenbouwkundige visie inpassing PHS

Inleiding

Stedenbouwkundige visie op ruimtelijke inpassing PHS

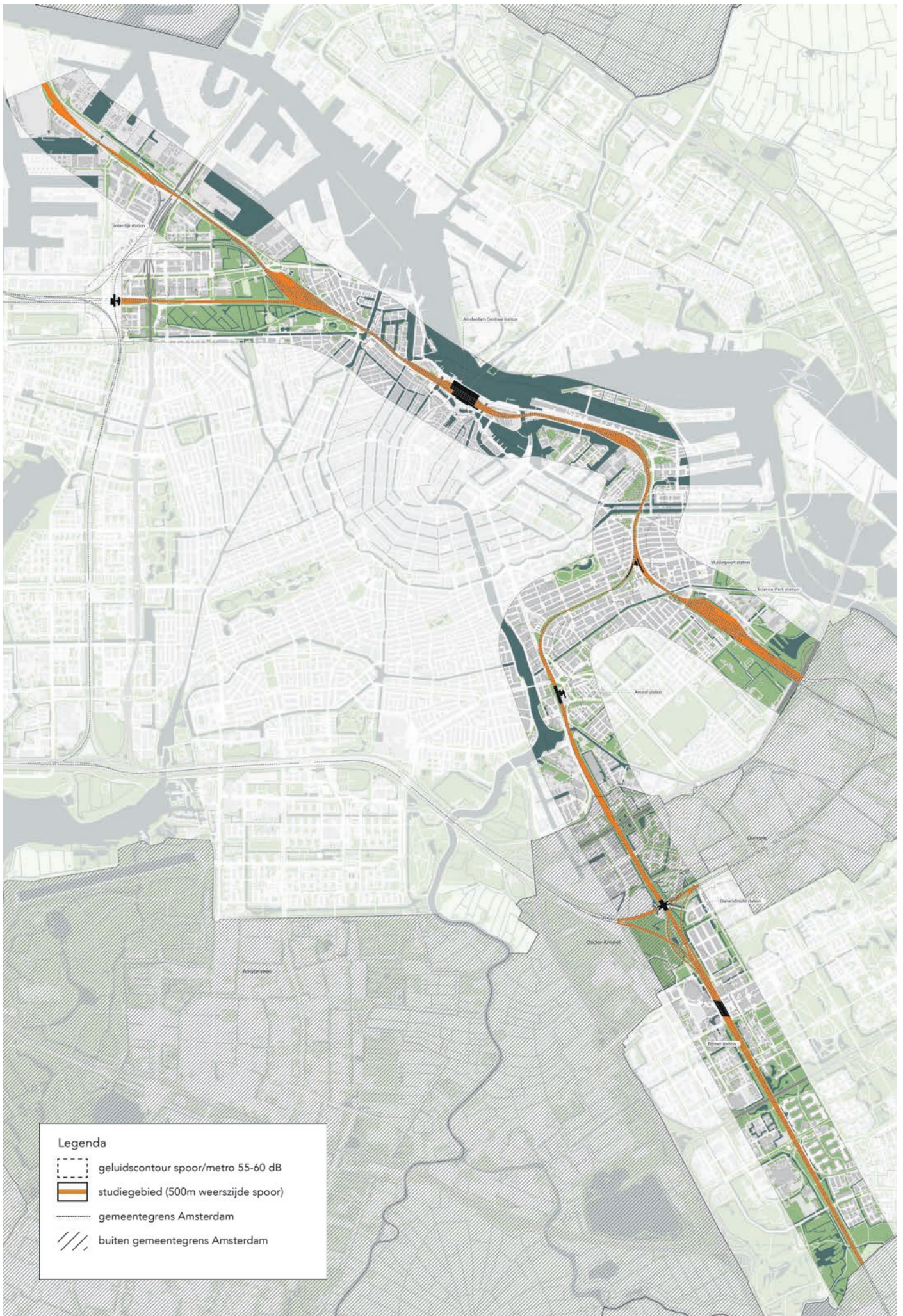
In Amsterdam wordt in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal door ProRail een aantal fysieke ingrepen gedaan aan de spoorinfrastructuur die een intensiever gebruik van het spoornetwerk mogelijk maken.*

In de nog op te stellen Milieu Effecten Rapportage (MER) worden de effecten van PHS Amsterdam Centraal op het milieu beschreven en wordt onderzocht of en zo ja welke maatregelen moeten worden genomen om ongewenste effecten op het milieu en de omgeving te voorkomen of te beperken. ProRail onderzoekt deze effecten op de omgeving langs een bepaald gedeelte van het spoor in Amsterdam.**

De voorliggende visie biedt de stedenbouwkundige handvatten voor de ruimtelijke inpassing van de ingrepen en de inpassing van de maatregelen ter voorkoming of beperking van ongewenste effecten op het milieu en de omgeving. Het gebied dat in deze visie wordt beschouwd in relatie tot de inpassing is een strook van ongeveer vijfhonderd meter aan beide zijden van het spoor. De afmeting van het plangebied is ruim genomen om de huidige geluidscontouren van trein en metro.

* voor een indicatie van deze ingrepen zie bijlage 1 kaart 3

** zie hiervoor de Notitie Reikwijdte en detailniveau MER – PHS Amsterdam Centraal, Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Legenda

- geluidscontour spoor/metro 55-60 dB
- studiegebied (500m weerszijde spoor)
- gemeentegrens Amsterdam
- buiten gemeentegrens Amsterdam

1 De stad tot 2030

De ingrepen aan het spoor zelf en de maatregelen die mogelijk genomen moeten worden vanwege trillingen en geluid worden uitgevoerd in de periode tot 2028. Omdat er veel ruimtelijke ontwikkelingen gaande zijn in het plangebied is bij het opstellen van deze visie niet alleen gekeken naar de bestaande ruimtelijke situatie. De grote veranderingen in de stad tot ongeveer 2030 zijn meegenomen in het ruimtelijke beeld van de omgeving van het spoor.*

In de structuurvisie Amsterdam 2040 worden deze veranderingen beschreven aan de hand van vier grote ruimtelijke ontwikkelingstrends of 'bewegingen' waarbij twee bewegingen het studiegebied raken: de 'Uitrol van het centrumgebied' en de 'Herontdekking van het waterfront'. Achtergrond is de ontwikkeling van kernstad Amsterdam in de metropoolregio met een nadruk op intensiever grondgebruik en het ontwikkelen van een hoogstedelijk centrummilieu binnen de ring A-10. Het intensiveren van het spoorvervoer (het 'spoorboekloos' rijden) middels PHS maakt natuurlijk ook deel uit van deze ontwikkeling.

In de structuurvisie wordt veel nadruk gelegd op het belang van een goede inrichting van het schaarse publieke domein: er is in de stad minder ruimte voor de auto en meer ruimte voor de fiets en de voetganger. De mens staat centraal in een aantrekkelijke stad met een hoogwaardiger inrichting van de openbare ruimte.

De 'Uitrol van het centrumgebied' betekent dat een aantal gebieden direct rond de historische binnenstad van kleur verschieten en verdichten, zoals de hele oostzijde van de binnenstad en het gebied rond station Amstel. Ook zijn er een aantal werkgebieden die transformeren naar gemengd stedelijk gebied: rond station Sloterdijk, op termijn het gebied HavenStad en het gebied tussen de Amstel en de Weespertrekvaart. Een groot deel van de groei van het aantal woningen in Amsterdam wordt in de nabije toekomst

hier gerealiseerd. In sommige gebieden worden wonen en werken gemengd, in andere gebieden wordt straks gewoond in hoge dichtheid met stedelijke voorzieningen. In alle gevallen veranderen deze gebieden ingrijpend van karakter en veranderen zij de ruimtelijke structuur van de stad Amsterdam.

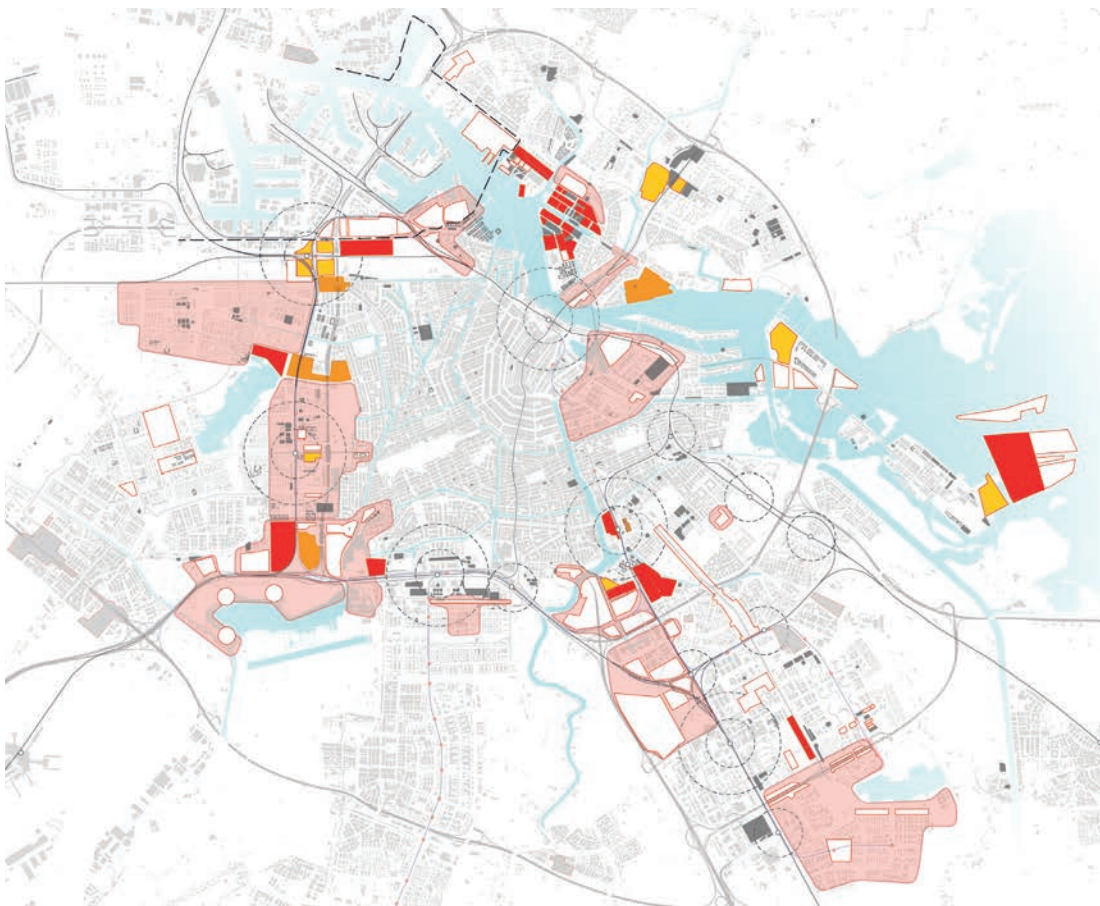
De 'Herontdekking van het waterfront' betekent dat door de snelle ontwikkelingen langs de IJoevers het IJ een centrale rol krijgt in het centrum van de kernstad en de metropool Amsterdam. Interactie tussen stad en water middels de openbare ruimte is van groot belang voor de hele stad. De IJoevers krijgen door hun centrale ligging steeds meer centrumstedelijke trekken. Op dit moment gaan de veranderingen zelfs veel sneller dan gedacht zoals blijkt uit het Principebesluit 'Sprong over het IJ' en de versnelde woningbouwplannen van Koers 2025 op locaties rond het IJ.

Op Overhoeks ontwikkelt zich op dit moment een cluster met grootstedelijke functies waaronder het Filmmuseum en de Adam-toren en rond het Oosterdok en langs de zuidelijke IJoever ontwikkelt zich een tweede 'Museumkwartier'. Het verbeteren van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte is een belangrijke voorwaarde hierbij. Centraal in dit gebied ligt het terrein van het Marine-etablissement, een sleutellocatie als het gaat om het verbinden van het IJ, de binnenstad en de oostzijde van de stad. Een belangrijk vraagstuk bij deze ontwikkelingen is de verbetering van de verbindingen tussen de noord- en de zuidoever met onder meer fietsroutes langs en over het IJ.

* voor een overzicht van relevante projecten langs het spoor in het studiegebied zie bijlage 1 kaarten 5 en 6



Visiekaart Structuurvisie 2011 - Gemeente Amsterdam



Ruimte voor de Stad
Koers 2025

LEGENDA

- Lopende projecten (2015-2019)
- Projecten buiten de gemeente Amsterdam (2015-2019)
- Versnellingslocatie 2014 Tranche 1 (investeringsbesluit)
- Versnellingslocatie 2014 Tranche 2 (strategiebesluit)
- Voorstel Nieuwe projecten 2016, Tranche 3
- Gebiedsuitwerking 2016 gericht op Nieuwe Projecten 2017-2018
- Strategische ruimte voor de stad ten behoeve van gebiedsontwikkeling na 2020
- Pas-op-de-Plaats convenant 2009
- OV-knooppunten

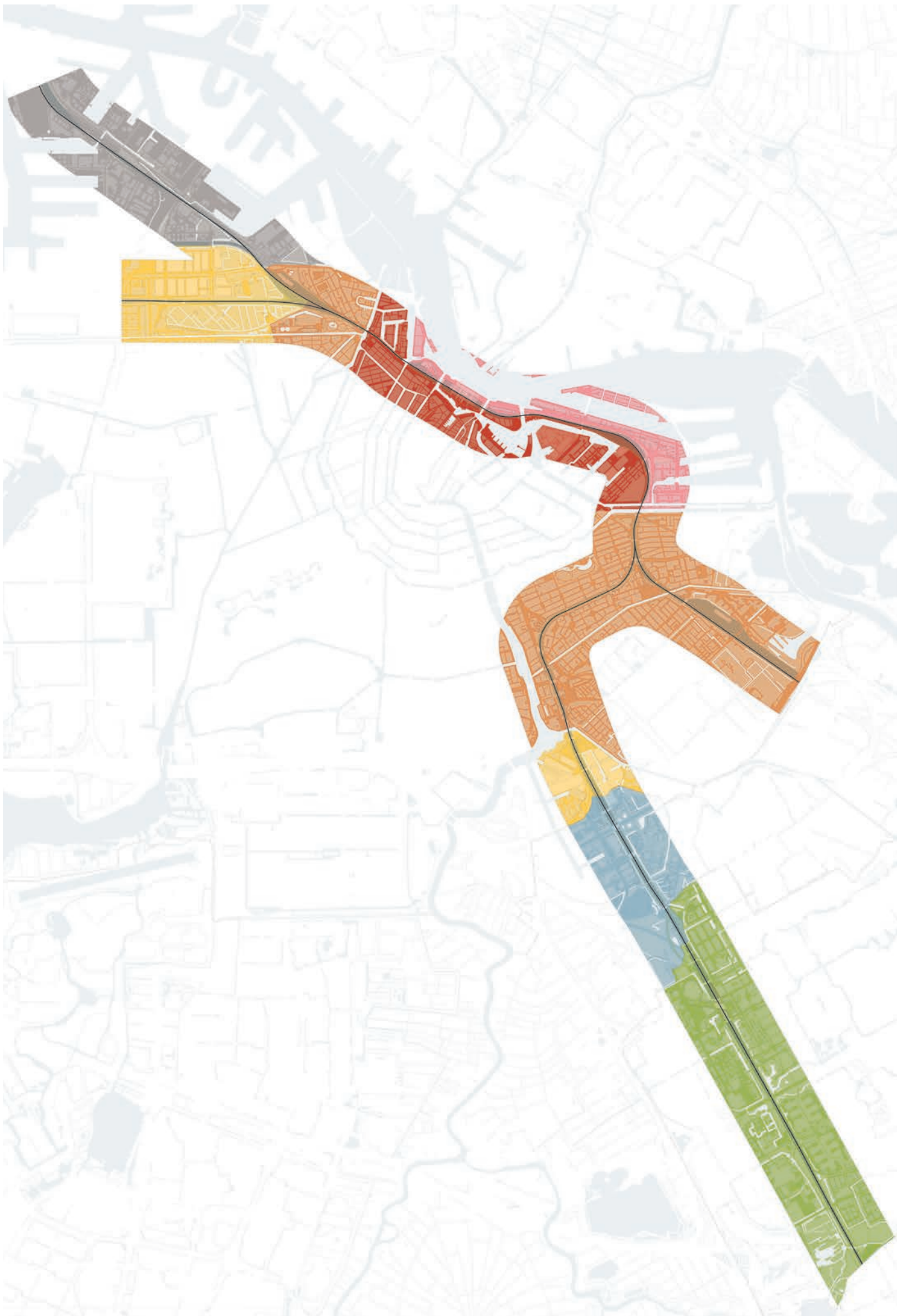
Koers 2025 - Gemeente Amsterdam

2 Zeven gebieden

Om recht te doen aan de grote ruimtelijke dynamiek in Amsterdam én aan de grote verschillen in ruimtelijk karakter tussen delen van de stad waar het spoor doorheen gaat wordt in deze visie onderscheid gemaakt tussen een aantal samenhangende deelgebieden. Deze zijn onder andere gebaseerd op de ruimtelijke systemen zoals deze zijn geformuleerd in de Welstandsnota 'De schoonheid van Amsterdam' uit 2016. In de welstandsnota wordt de spoorinfrastructuur tevens in een apart systeem van welstandscriteria voorzien; dit systeem blijft onverkort van kracht.

De gebieden - met typerende stedenbouwkundige structuren, specifieke ligging in de stad en eigen ruimtelijke dynamiek - vormen de bredere context voor de wijze waarop de inpassing van PHS maatregelen plaatsvindt. Hierna volgt een beknopte beschrijving van elk gebied.

-  **Binnenstad**
-  **Stad om het IJ**
-  **Stad**
-  **Nieuwe Stad**
-  **Zuidoost**
-  **Haven**
-  **Gemeente Ouder-Amstel**



Binnenstad

Dit gebied is het historische centrum van de stad met hierin de middeleeuwse kern, de 17e eeuwse grachtengordel en de tot 1700 aangeplempte eilanden in het IJ. Aan de randen liggen enkele fragmenten 19e eeuwse bebouwing. De stedenbouwkundige structuur van straten, dijken, grachten en eilanden is ontstaan als een samenspel tussen de geografische ondergrond en een opeenvolging van verschillende waterhuishoudelijke en stedenbouwkundige ingrepen die in de loop van duizend jaar zijn gedaan. Dit samenhangende systeem is één van de best bewaarde historische binnensteden van Europa en grotendeels aangewezen als beschermd stadsgezicht.

Het aanleggen van het stationseiland en de spoorinfrastructuur parallel aan het IJ in de 19e eeuw markeerde een enorme schaa sprong in deze ontwikkeling en het radicaal verbreken van de ruimtelijke relatie tussen de binnenstad en het historische Open Havenfront. Later werd de IJtunnel aangelegd door het Oosterdok en onlangs is het Oosterdokseiland veranderd van een spoorgelateerd werkgebied naar een zeer geconcentreerde aanvulling van de binnenstad. De eerder genoemde 'Herontdekking van het waterfront' van Amsterdam is het meest recente hoofdstuk van de ontwikkeling van Amsterdam aan het IJ. De zeer goede bereikbaarheid middels trein en metro - die een verdere impuls krijgt

met de vernieuwing van het Centraal Station en de opening van de noord-zuid metrolijn en het PHS - is niet los te zien van deze laatste ontwikkelingen. Bij de recente vernieuwing van het Centraal Station is het slechten van de spoorbarrière in de noord-zuid richting dan ook een zichtbaar ontwerp thema.

Karakteristieken van dit gebied zijn het cultureel erfgoed, de samenhangende stedenbouwkundige structuur en de vele historische gebouwen, de innige relatie met het watersysteem van Amstel, grachten en IJ en de centrumstedelijke mix van hoge dichtheid en menging van functies.

De combinatie van een kleine korrel van interessante bebouwing in de binnenstad, de hoge dichtheid van publieke en commerciële voorzieningen en culturele instellingen en het fijnmazige stratenpatroon leiden tot een zeer hoge verblijfskwaliteit van de openbare ruimte die aanzet tot aangenaam dwalen. Het is een kwaliteit die ook wel te karakteriseren is als een 'metropolitan flow' en dit maakt Amsterdam tot een dwaalstad bij uitstek. Het succes heeft het risico in zich van te veel dwalers waardoor bezoekers en bewoners de binnenstad als te druk en te toeristisch gaan ervaren.* De 'Uitrol van het centrumgebied' is een antwoord op deze problematiek.

In de Binnenstad zien we de transformatie van het tot nu hermetisch afgesloten Marine-etablisement en de veranderingen op de oostelijke eilanden. De gesloten werkgebieden transformeren stap voor stap naar integrale onderdelen van het publieke domein van de binnenstad (Oostenburg) en de Czaar Peterstraat wint aan belang als een divers geprogrammeerde stadsstraat die de brug slaat naar Borneo-Sporenburg aan de 'andere zijde' van het spoor.



* Uit De Hollandse Metropool, Maurits de Hoog, 2012

Stad om het IJ

Aan de noordelijke zijde van het spoor ligt het IJ met de recent verstedelijkte havengebieden. Typisch voor dit gebied zijn de grote maten van het IJ en de havenbekkens en de lineaire structuren van de voormalige haveneilanden. De historische verweving tussen het spoor en de haveneilanden is vervangen door een nevenschikking van de spoordijk en de grote stedenbouwkundige eenheden van de afzonderlijke (schier)eilanden.

De lange kades die voorheen de industriële uitwisseling tussen land en water mogelijk maakte vormen nu samen met grootschalige, moderne woongebouwen een stevig en gevarieerd stedelijk waterfront. De verschillende buurten zijn gericht op de waterbekkens en losjes met elkaar verbonden. Naast de sporenbundel van de trein wordt de binnenstad vanuit dit gebied ook voor de auto ontsloten en loopt aan de oostzijde van CS nog het tramspoor tussen de binnenstad en IJburg langs de Panamalaan. Hier bemiddelt een helder ontworpen parkzone (het Rietlandpark) de ruimtelijke overgang van spoor-, tram- en auto infrastructuur naar de grootschalige woonbebouwing van de IJlanden. Het Centraal Station is met zijn uitzonderlijke functie en positie een bijzonder onderdeel van dit systeem.

Het IJ is de verbindende factor in dit gebied. Het IJ als groot water tussen twee stedelijke oevers heeft in potentie een grote betekenis voor stad en regio. Met de toekomstige maatregelen uit 'Sprong over het IJ' neemt het belang van dit gebied als dé fysieke koppeling tussen zuid en noord nog meer toe. Het recente besluit om een brug aan te leggen tussen Noord en het Java eiland draagt ertoe bij dat de verbinding Noord-Centrum via de Kattenburgerstraat belangrijker wordt. Om de grotere verkeersstroom te kunnen verwerken is het nodig de capaciteit van de onderdoorgang onder het spoor op deze plek hierop aan te passen.



Het service-karakter van dit gebied voor de binnenstad met de grootschalige infrastructuurelementen veranderd in rap tempo naar een meer centrum-stedelijk karakter met een scala aan metropolitane voorzieningen. Dit vraagt om een hogere kwaliteit van de openbare ruimte met een fijnmaziger netwerk van voetgangersroutes, aangename fietsroutes die goed verankerd zijn in de aansluitende stedelijke netwerken en goede verblijfsplekken rond en aan het water.

Vooraf het volume van mensen dat gebruik maakt van het centrale gebied rond het stationseiland en de vele nieuwe gebruikers van de nieuwe oeververbinding in het verlengde van de Kattenburgerstraat vragen om ingrijpende aanpassingen van de inrichting van de openbare ruimte. Het verschil in ontwikkeltijd tussen de grote infrastructuurelementen en de programmatische aspecten van de stad is zeer groot; gezien de huidige ontwikkelingsrichting van de stad is het verstandig om bij werkzaamheden aan het spoor dit aspect tijdig in te brengen.

Stad

Dit gebied bevat een ring van buurten rondom de binnenstad uit de 19e eeuw, de Gordel '20 – '40 en enkele buurtjes die in de wederopbouw volgens het Algemeen Uitbreiding Plan zijn gerealiseerd. De stedenbouwkundige structuur van de 19e-eeuwse Ring is een fijnmazig raster van straten en sobere bouwblokken van gelijkvormige individuele panden binnen een raamwerk van doorgaande verbindingswegen. Deze structuur is sterk bepaald door de langgerekte verkaveling van het voorafgaande agrarische landschap. Dit heeft geresulteerd in lange doorlopende straten inclusief de incidentele knikken uit het vroegere landschappelijke patroon. De enkele 19e-eeuwse parken vormen een groen contrast met de zeer stenige buurten. Veel van de buurten van de Gordel '20-'40 hebben dezelfde kenmerken maar aanvullend is er meer differentiatie en hiërarchie in het stratenpatroon met hoofd- en zijstraten en sfeervolle pleintjes in besloten woonbuurten. Deze opzet wordt ondersteund door de architectonische invulling per bouwblok en het gebruik van stedenbouwkundige accenten zoals zichtassen, poorten en torens. Daar waar het spoor door de buurten loopt is er sprake van het abrupt afbreken van het stratenpatroon en de straten die wél doorlopen veranderen soms van richting: hierdoor ontstaat er op stedenbouwkundig niveau een sterke desoriëntatie. Het spoor

werkt als een grote barrière en buurten aan weerszijden van het spoor ontwikkelen zich autonoom van elkaar. In stadsdeel Oost wordt het groene talud van de spoordijk met daarin volwassen bomen en de aanwezigheid van sport- en speelplekken zeer gewaardeerd als een groene corridor in de stad. Het spaarzame groen in de Dapperbuurt en de Indische buurt wordt langs de Celebesstraat, Populierenweg en Tugelaweg in het groene talud van de spoorbaan hiermee op een waardevolle manier aangevuld.

De openbare ruimte in deze ring heeft een herkenbare, menselijke maat en er is een sterke interactie tussen de bebouwing en de openbare ruimte: gebouwen hebben altijd hun voorzijde naar de straat. In dit gebied liggen ook enkele goed functionerende stadsstraten: deze doorgaande straten met een gemengd gebruik van voetgangers, fietser, auto's en OV hebben veel (winkel)voorzieningen in de plinten van de doorgaande straatwanden. Het is deze structuur van stadsstraten die goed gebruikt kan worden om het centrumgebied 'uit te rollen' en dus is de kwaliteit van de ondergangen onder het spoor voor deze straten van groot belang.

De kleine buurtjes die volgens het AUP of in de stadsvernieuwing van de jaren '80 zijn gerealiseerd wijken qua stedenbouwkundige structuur en bebouwingstypologie sterk af. Hier is de relatie tussen bebouwing, openbare ruimte en spoortalud soms problematisch (blinde plinten of achterkanten naar de openbare ruimte, restruimtes langs het spoor) in contrast met de rest van het gebied.



Nieuwe stad

Deze gebieden (HavenStad, Sloterdijk 1 en OverAmstel) liggen binnen de ring A-10 rond openbaar vervoersknooppunten en transformeren van monofunctionele werkgebieden naar gemengd stedelijke woon-werkgebieden. Ze staan voor de ambitie van Amsterdam om de stad duurzaam uit te breiden en te verdichten met kwalitatief hoogwaardige wijken. Projecten als Kop Weespertrekvaart en fase 1 van Amstelkwartier worden nu gebouwd. Op korte termijn volgen de volgende fasen van Amstelkwartier, de transformatie van Sloterdijk 1 en de ontwikkeling van het gebied rond de voormalige Bijlmerbajes. Voor het slagen van deze ontwikkelingen is het maken van een vanzelfsprekende en doorlopende stadsplattegrond essentieel, aansluitend op het bestaande stadsweefsel van binnenstad en de ring daar omheen.

De hoog gelegen sporen zijn daarbij een hindernis: op cruciale plekken is het belangrijk om nieuwe verbindingen onder/over het spoor te maken voor het realiseren van prettige voetgangersroutes naar voorzieningen, een logisch netwerk van fietsroutes tussen verschillende buurten en voor wijzigingen in de auto-ontsluiting van wijken. Tussen Westerpark en Zaanstraat / Sloterdijk is er bijvoorbeeld het plan om het talud met een fietstunneltje te gaan doorkruisen. De Amstelspoorlaan is een nieuwe geplande verbinding die het gebied OverAmstel verbindt met gebieden ten oosten van het spoor waarbij een nieuwe onderdoorgang onder het spoor gemaakt moet worden. Op sommige plekken kunnen hierdoor in het fietsnetwerk nieuwe lange lijnen door de stad ontstaan waarmee bijvoorbeeld de groene scheggen van Amsterdam beter bereikbaar worden.



Ook verandert in deze gebieden de relatie tussen het spoor zelf en de omgeving, niet alleen door de toename van het aantal 'gevoelige' bestemmingen (woningen). Het gebruik en de inrichting van openbare ruimte in het gebied verandert en daarmee ook de beleving van de randen van het spoor. De openbare ruimte is nu vaak zeer grootschalig en generiek vormgegeven, gericht op het autogebruik. Veel wegen transformeren echter naar (woon)straten waarbij de huidige inrichting van het spoortalud niet meer goed 'past'. In het openbare ruimte ontwerp staat straks de beleving door voetgangers en fietsers meer centraal en wordt de specifieke identiteit van het gebied benadrukt. Zo wordt met het ontwerp van een Groot Westerpark de koppeling van HavenStad met de bestaande westzijde van de binnenstad gemaakt door de gebiedskwaliteiten (park, volkstuinten) te benutten en waar mogelijk te versterken. Hier zal een andere inpassing van het spoor wenselijk zijn dan bij OverAmstel waar spoor en metrolijn midden in het stedelijk gebied liggen en de doorgangen onder het spoor de verschillende buurten direct met elkaar gaan verbinden.

Zuidoost

Stadsdeel Zuidoost ligt 'los' van de rest van Amsterdam: fysiek gescheiden door het grondgebied van de gemeenten Ouder-Amstel en Diemen. Deze modernistische stadsuitbreiding gebaseerd op een idee van grootschalig wonen in het groen is gerealiseerd vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw. Tussen snelweg A2 en de spoorlijn Amsterdam - Utrecht ligt een reeks van werkgebieden en het AMC; ten oosten van de spoorlijn liggen de woongebieden Venserpolder, Bijlmermeer en Holendrecht in wisselende stedenbouwkundige opzet. Gemeenschappelijk kenmerk - in groot contrast met veel andere delen van Amsterdam - is de zeer sterke functiescheiding. Werken, wonen en recreëren zijn ruimtelijk gescheiden van elkaar georganiseerd; binnen de ordenende patronen van enkele grootschalige infrastructuurlijnen zijn grotere en kleinere woonwijken en werkgebieden aangelegd. De functiescheiding geldt ook de lokale netwerken van auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger. Hierdoor is sprake van een ruimtelijk verbrokkelde stadsplattegrond met naar binnen gekeerde buurten. Het bestaande vocabulaire voor de inpassing van infrastructuur is het maken van buffers rondom deze eenheden: werkgebieden, groenzones, groene geluidswallen en geluidschermen buurten af van wegen en spoorlijnen en daarmee ook van hun omgeving.

In Zuidoost is er al langere tijd sprake van stedelijke vernieuwing: hierbij worden verbindingen verbeterd en worden functies weer gemengd. Het winkel- en kantoreengebied rond station Amsterdam Bijlmer is door verdichting (onderwijs, evenementen, wonen) en onder invloed van de nieuwbouw van het station en de herinrichting van de openbare ruimte geleidelijk aan het transformeren tot een perifeer centrumgebied dat beide zijden van het spoor met elkaar verbindt. In de toekomst wordt snelweg A9 overkluisd met een park om de overlast voor de omliggende buurten te beperken en worden eerder sterk gescheiden gebieden ruimtelijk beter op elkaar betrokken. Op lager schaalniveau worden sommige verhoogde dreven weer verlaagd en worden de verschillende verkeersgebruikers weer met elkaar gemengd in het straatprofiel.

In het gebied Amstel III is in 2016 met diverse projecten een impuls gegeven aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de bereikbaarheid van het gebied. Voor de gebiedsontwikkeling van de Community Campus Amsterdam is een ontwikkelovereenkomst afgesloten voor de bouw van circa 1.500 woningen en voorzieningen waarmee de sloop van het leegstaande Holendrecht Center mogelijk wordt gemaakt. De campusontwikkeling had een vliegwieleffect in de kantorenstrook Amstel III waardoor ook transformatieplannen ontwikkeld zijn voor extra woningen. Daarnaast zijn er meerdere transformaties van deels lege kantoorpanden in ontwikkeling naar hotels, nieuwe werkconcepten en horeca. De start bouw van de eerste plannen, het gaat nu om in totaal 4.500 woningen, staat gepland in de periode 2018-2020.

In het ontwerp voor Spoorpark Groene Loper Amstel III transformeert de passieve, groene bufferzone van het spoortalud in een parkstrook met sportfaciliteiten en recreatieve elementen.



Haven

Het werkgebied ten oosten van de A10 rondom de stamlijn naar het opstel terrein Westhaven transformeert op langere termijn volgens de plannen van HavenStad. De ligging van het spoor op maaiveld vormt een barrière voor het verbinden van het toekomstige Groot Westerpak met de oevers van het IJ en de integrale ontwikkeling van het gebied op langere termijn naar een gemengd woon-werkgebied. Eén van de locaties waar op dit moment de barrière werking zichtbaar is en een weg en spoor knelpunt speelt, is de locatie overweg Kabelweg. Middels het project Kabelweg-Contactweg wordt hiervoor gezamenlijk aan een toekomstige ongelijkvloerse oplossing gewerkt. Het gebied ten westen van de A-10 rondom het opstel terrein transformeert niet en blijft havengebied.

Gebied in gemeente Ouder-Amstel

Het gebied dat behoort tot Ouder-Amstel bestaat uit twee deelgebieden: het Amstel Business Park Zuid (hierna: ABPZ) in het noorden en De Nieuwe Kern in het Zuiden. Beide gebieden worden in navolgende tekst nader beschreven.

Amstel Business Park Zuid

Het ABPZ is een bestaand bedrijven terrein dat zeer gunstig is gelegen ten opzichte van Amsterdam. De Spaklerweg zorgt voor de ontsluiting van het centrum van Amsterdam, maar ook naar Amsterdam Zuidoost. Met de metro is het centrum van de stad goed bereikbaar en het netwerk van treinen dat Amsterdam met de rest van het land verbindt. Bedrijven ervaren het gebied als 'een echt bedrijventerrein': een puur, monofunctioneel werkterrein. De inrichting van de openbare ruimte is daarbij ook vooral functioneel.

Er zijn grote verschillen zichtbaar tussen de deelgebieden, zowel in programmering als in dynamiek. De gebieden Weespertrekvaart en Entrada liggen aan de oostzijde van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en zijn met name kantoorachtig. Aan de Spaklerweg is de menging groot, van groothandel tot kantoor. Aan de Joan Muyskenweg zijn de functies overwegend grootschalig, met uitzondering van het kantoorgebouw Anckesteijn. Aan de Duivendrechtsevaart is een menging te zien van klassieke bedrijven zoals de betonmortelcentrale die gebruik maakt van vervoer over water, en nieuwere bedrijven zoals BMW, die kiezen voor de kwaliteit van de plek. Rond de De Flinesstraat is een concentratie van groothandels zichtbaar.

Er is sprake van een groot aantal ontwikkelingen in en om ABPZ. Het Amstelkwartier ontwikkelt zich tot een nieuwe woonwijk aan de Amstel en in het noordelijk deel van het Amstel Business Park is de creatieve industrie bezig met een opmars. Ook op het ABPZ zelf is spelen de nodige ontwikkelingen. Er vestigt zich "nieuwe" bedrijvigheid en dat is aanleiding voor verbeteringen in de openbare ruimte en de uitstraling van het ABPZ. Om sturing te geven aan deze ontwikkelingen wordt door de gemeente Ouder-Amstel een ruimtelijk-economische visie opgesteld. Deze ruimtelijke economische visie moet handvatten geven voor ruimere ontwikkelmogelijkheden. De ambitie is om het bedrijventerrein meer onderdeel te maken van de stad door te transformeren van 'een echt bedrijventerrein' naar een gemend stedelijk gebied waar wordt gewoon en gewerkt: de Werkstad Overamstel. Er zal moeten worden gezocht naar het beste instrumentarium om vorm te geven aan deze transformatie en ruimte te maken voor nieuwe functies zoals wonen, hotels, horeca en recreatie. Daarbij staat de samenwerking tussen gemeente Amsterdam, Ouder-Amstel en ondernemers centraal.

De Nieuwe Kern

Het plangebied van De Nieuwe Kern kan het best worden omschreven als een gebied met een zeer goede bereikbaarheid per OV en per auto, lage bebouwingsdichtheid, overwegend groen en recreatief en sportief ruimtegebruik met voorzieningen en werkgelegenheid in de nabijheid. De ruimtelijke structuur wordt voor een groot deel bepaald door de aanwezige infrastructuur: de Holterbergweg, de spoorlijnen Zwolle-Schiphol en Utrecht-Schiphol (Utrechtboog) en het goederenspoor. De aanwezigheid van deze elementen zorgt voor een verdeling van het gebied. De Holterbergweg zorgt voor een tweedeling in een westelijk en oostelijk deel. Het oostelijk deel heeft een iets meer stedelijke karakter door onder andere de aanwezigheid van het kantoor waarin Endemol is gevestigd, de Utrechtboog die dwars door het gebied loopt en de ArenA ten zuiden van het plangebied.

Over het algemeen geldt dat het plangebied voor een stedelijke omgeving een open en groene uitstraling heeft. Dat wordt vooral veroorzaakt door de overwegend recreatieve en sport gerelateerde functies en de lage bebouwingsdichtheid. De open en groene uitstraling van het plangebied is redelijk uniek in een overwegend stedelijke omgeving. De combinatie van een lage bebouwingsdichtheid en een stedelijke omgeving maakt het plangebied geschikt als ontwikkellocatie.

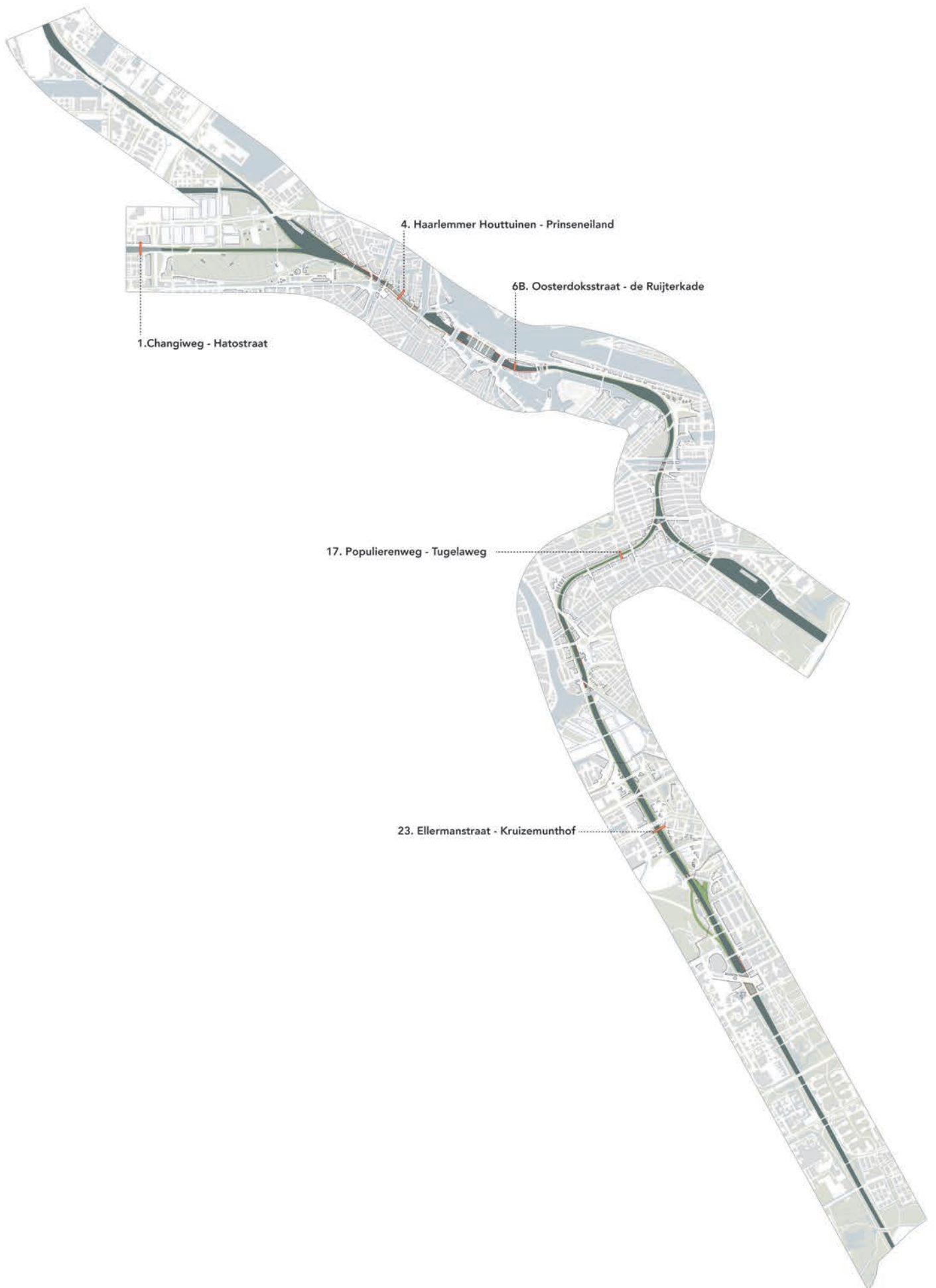
De komende jaren zal DNK transformeren van een gebied met overwegend recreatieve en sport gerelateerde functies naar een gemengd gebied wonen-werken. Daarvoor moeten bestaande functies worden verplaatst of opgeheven en moet rekening worden gehouden met beperkingen door o.a. milieu- en geluidsregels. Ruimte voor woningen ontstaat zo in het midden en oostelijk deel van het gebied, grofweg tussen A2, Utrechtboog en Burgemeester Stramanweg. Naast woningen is in de Nieuwe Kern ruimte voor andere functies zoals: kantoren en bedrijven, recreatie (inclusief volkstuinen), sport (AFC Ajax, FC Amsterdam), detailhandel en horeca (beide vooral wijkgericht), parkeren en scholen. Hoeveel ruimte functies exact waar krijgen wordt weergegeven in een nog op stellen Structuurvisie. Als basis voor deze ontwikkeling is door de gemeenteraad van Ouder-Amstel eind 2013 een Nota van Uitgangspunten vastgesteld.

3 Het spoor in de stad

Het spoorlichaam

Vanuit de omgeving ervaar je het spoor vanaf de straten die langs het spoor lopen, in de onderdoorgangen waar je onder het spoor door gaat of vanuit je raam als je naast het spoor woont. Het geheel aan sporen, wissels, seinen, portalen et cetera wordt gedragen door een verzameling van dijklichamen, bruggen, kolommen, muren, gebouwen, keerwanden, fly-overs en dive-unders.

Dit geheel aan onderliggende delen noemen we in deze visie het spoorlichaam: de fysieke neerslag van de interactie tussen spoorlijn, ondergrond en omgeving. Op stedelijke schaal fungeert het spoorlichaam naast haar functie als route voor het treinverkeer ook als habitat voor planten en dieren, vandaar dat een groot deel van het spoor opgenomen is in de ecologische structuur van Amsterdam. Om een goed beeld te krijgen van de huidige vorm en inpassing van dit lichaam in de omgeving is een gedetailleerde tekening van gemaakt op maaiveldniveau van de stad. Hierbij is de ruimte tussen het spoorlichaam en de naastgelegen bebouwing geaccentueerd in de kaart en nader onderzocht in een serie doorsneden (alle doorsneden zijn opgenomen in bijlage 2). De randen van het spoorlichaam zijn aangeduid als talud, muur of gevel. De onderdoorgangen zijn zodanig getekend dat goed zichtbaar is waar en hoe de structuren van de stadsplattegrond onder het spoor door lopen. Ter illustratie hierbij een aantal doorsneden van het spoor en haar directe omgeving in het plangebied.



1.Changiweg - Hatostraat

4. Haarlemmer Houttuinen - Prinseneiland

6B. Oosterdoksstraat - de Ruijterkade

17. Populierenweg - Tugelaweg

23. Ellermanstraat - Kruizemunthof

Doorsnede 1

Changiweg - Hatostraat

Bij station Sloterdijk ligt het spoor op maaiveld. De gebieden aan weerszijden van het spoor hebben hierdoor een sterke visuele relatie. Het vergt flink wat klimmen, omfietsen en omrijden om de zeer brede spoorbundel in dit gebied over te steken. De barrière van deze hoge passage is ook merkbaar in het maaiveld rondom Sloterdijk van de Haarlemmervaart tot aan de Basisweg.

Doorsnede 4

Haarlemmer Houttuinen - Prinseneiland

Tussen de Haarlemmerhouttuinen en het Prinseneiland wordt de ruimte onder het spoor al zeer lang gebruikt voor opslag, parkeren, werkplaatsen en ateliers. Het spoor staat hier in de stad als een langgerekt bouwblok met gevels en vele entrees: alle treinen gaan er vrij ongemerkt bovenover en het leven in de stad gaat er redelijk ongestoord onder door.

Doorsnede 6b

Oosterdoksstraat - Ruyterkade

Op het Oosterdoksstrand liggen de sporen ingeklemd door bebouwing: aan de zuidzijde is de recente bebouwing het spoorlichaam tot op enkele centimeters genaderd.

Doorsnede 17

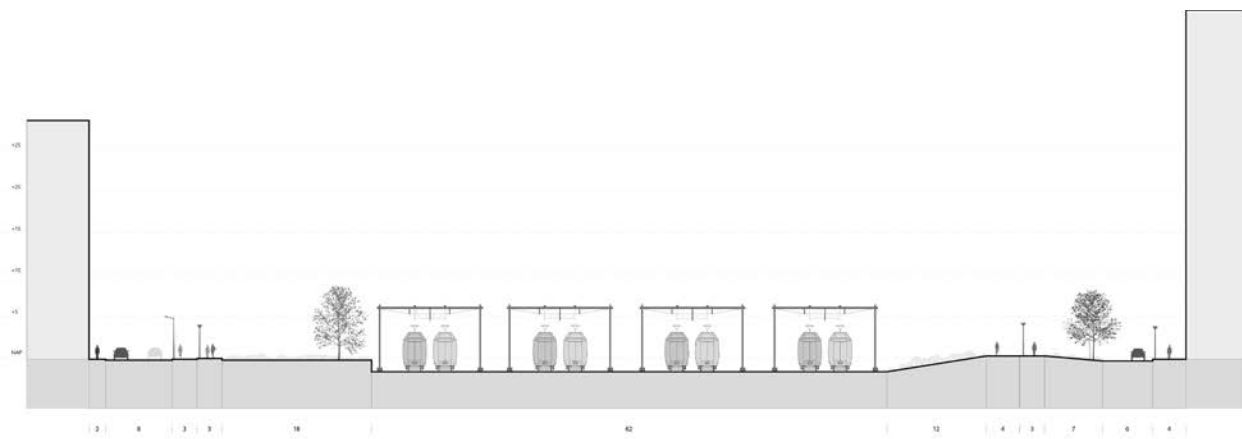
Populierenweg - Tugelaweg

In de Dapperbuurt en de Indische buurt in Amsterdam Oost heeft het spoorlichaam groene taluds met veel volwassen bomen en zijn er allerlei sport/speelplekken en tuinen in de straten langs het talud aangelegd. Het spaarzame groen van de 19e eeuwse Ring wordt langs de Celebesstraat, Populierenweg en Tugelaweg door de groene corridor om het spoor aangevuld. Door het toepassen van groeiende planten in het geluidsscherm op de top van het talud wordt het groene beeld in de straten langs het spoor ondersteund.

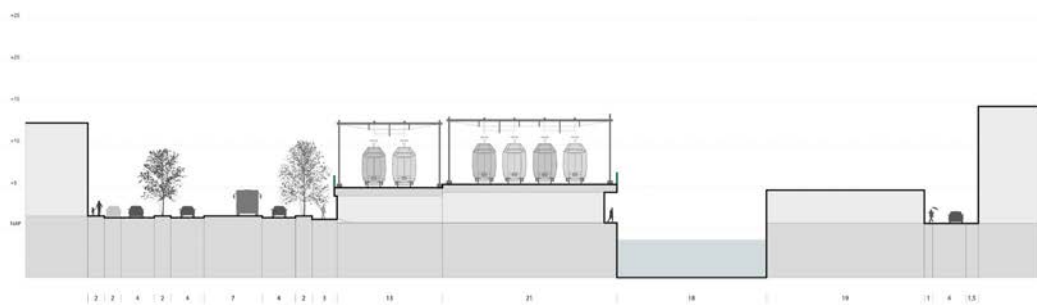
Doorsnede 23

Ellermanstraat - Kruizemunthof

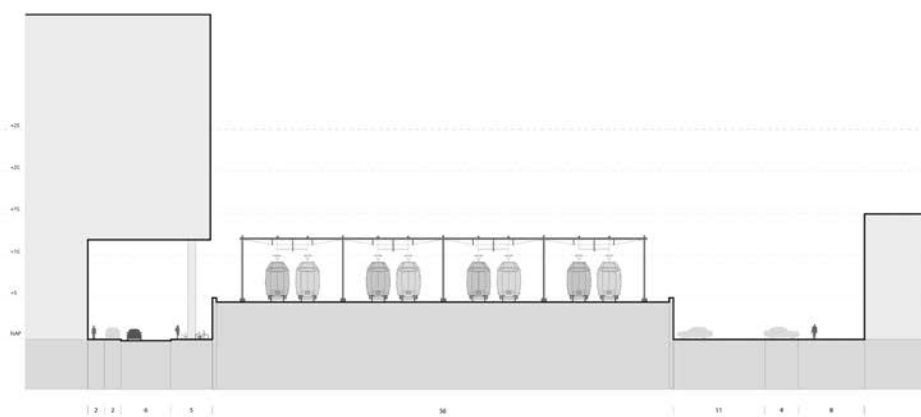
Vanaf de Wibautstraat naar het zuiden is er een breuk te zien in de manier waarop het spoorlichaam in de omgeving ligt. Vanaf hier voegen metrosporen zich tussen de treinsporen. Ten zuiden van de brug over de Weespertrekvaart lijkt het spoorlichaam zich steeds meer uit zijn omgeving los te maken. De ruimte tussen spoor en bebouwing wordt groter, het spoor ligt hoger en door de maatvoering van het geheel wordt het spoorlichaam een zeer sterk scheidend element in de stad.



Doorsnede 1 Changiweg - Hatostraat



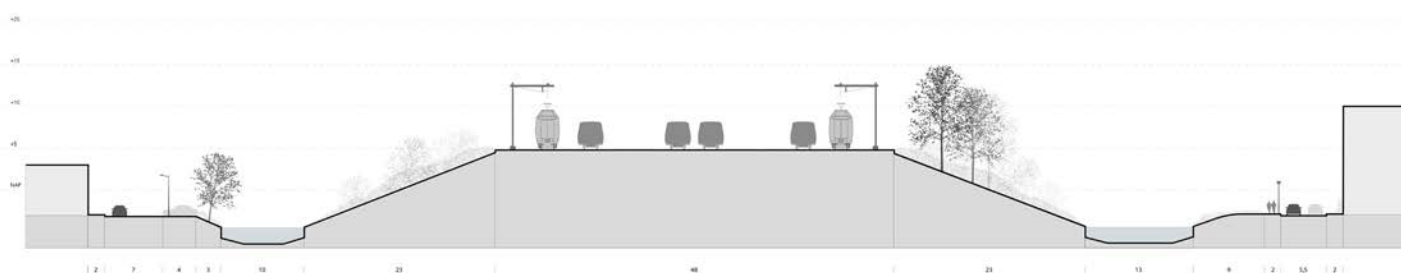
Doorsnede 4 Haarlemmer Houttuinen - Prinseneiland



Doorsnede 6b Oosterdoksstraat - Ruyterkade



Doorsnede 17 Populierenweg - Tugelaweg

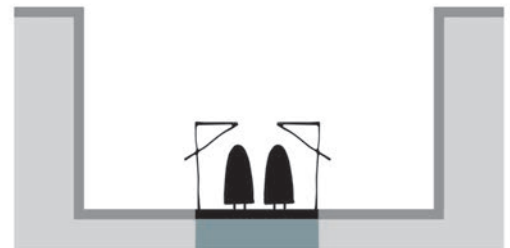


Doorsnede 23 Ellermanstraat - Kruisemunthof

Typologie van het spoorlichaam

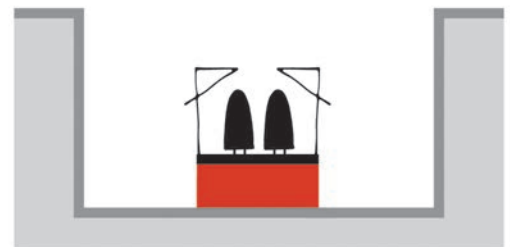
We kunnen het spoorlichaam in Amsterdam in drie hoofdtypen onderscheiden als we kijken naar de stedenbouwkundige relatie tussen het spoorlichaam en de directe omgeving van de stad.

Als het spoor op maaiveld ligt is er sprake van een zeer grote barrière werking voor de omgeving. In deze situatie moeten er (hoge) viaducten gemaakt worden om over de spoorlijn te komen. Dit is ongewenst in een stedelijke omgeving omdat de maaswijdte van het stedelijk netwerk van straten en routes hierdoor sterk afneemt.



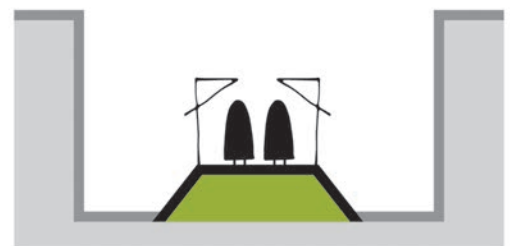
Spoor op het maaiveld

Het spoor ligt opgetild boven het maaiveld en de ruimte onder het spoor doet in stad mee als een plek in de openbare ruimte of vormt een gebouwvolume met stedelijk programma. Het vormt een straatwand naar de openbare ruimte. Spoor en omgeving zijn beide optimaal autonoom met een grote vrijheid voor het maken van goede verbindingen in de stadsplattegrond. Dit type draagt optimaal bij aan intensief grondgebruik in de stad en kan een fijnmazig netwerk van verbindingen faciliteren.

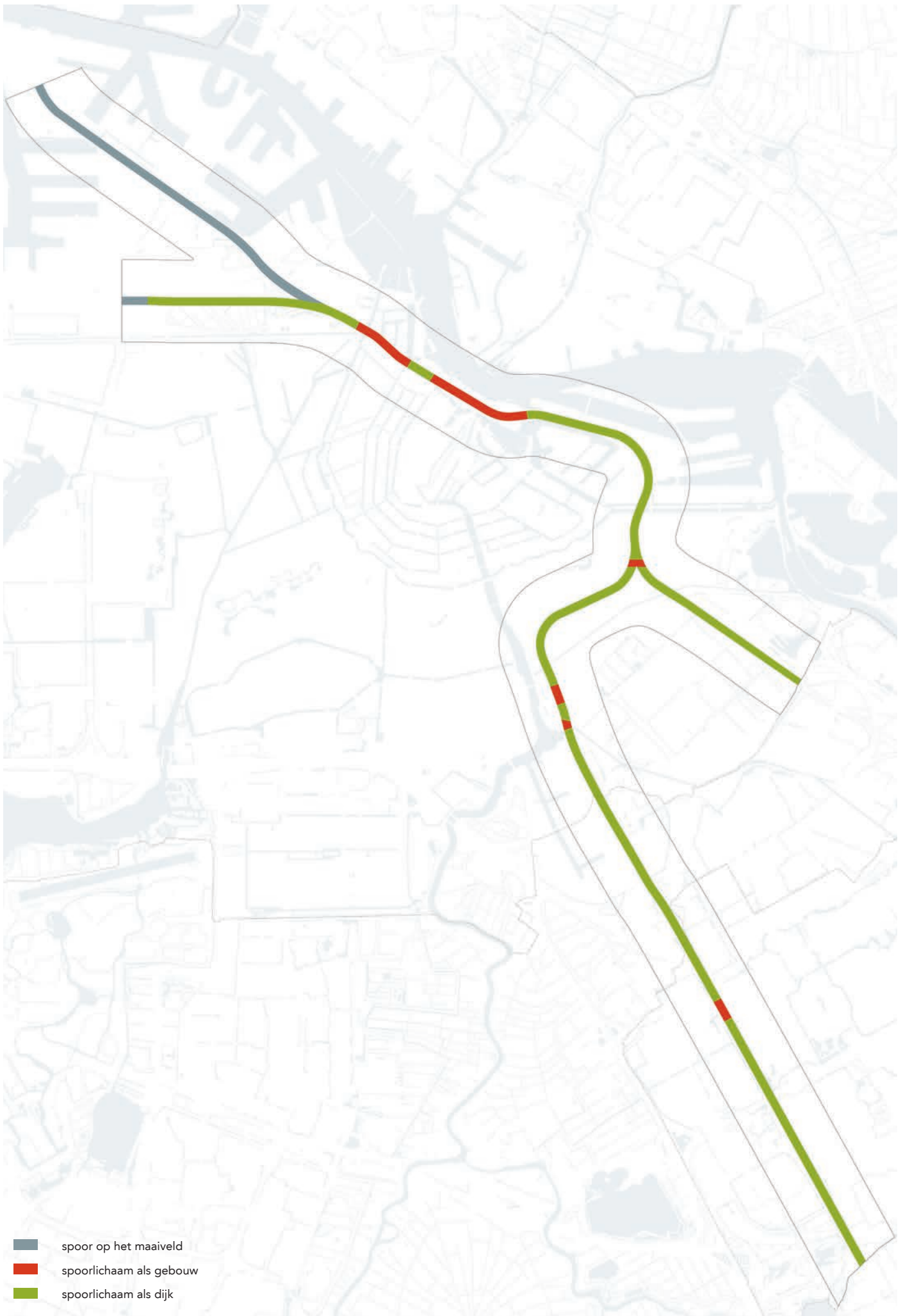


Spoorlichaam als gebouw

De ruimte onder het spoor is een massief (zand) lichaam met een talud als rand naar de omgeving. Afhankelijk van de maatvoering en het aantal onderdoorgangen vormt het een kleinere of grotere passieve barrière in de stad. Kwaliteit van dit type is het potentieel medegebruik van het talud door de omgeving (inrichting als park, plantsoen, speeltuin, sportveld) en de functie van het talud als ecologische verbindingzone. In de langsrichting kan de dijk ruimte bieden aan routes voor langzaam verkeer en zo andere infra barrières helpen te overbruggen.



Spoorlichaam als dijk



- spoor op het maaiveld
- spoorlichaam als gebouw
- spoorlichaam als dijk

4 Visie op de inpassing van het spoor in Amsterdam

Deze visie biedt stedenbouwkundige handvatten voor de ruimtelijke inpassing van zowel de ingrepen aan en rond het spoor ten behoeve van het PHS Amsterdam Centraal als van de inpassing van de maatregelen ter voorkoming of beperking van ongewenste effecten op het milieu en de omgeving. Hiervoor zijn de volgende inpassingsprincipes geformuleerd.

Inpassingsprincipe 1:

De spoorlijn is te gast in de stad als een autonome lijn

Toelichting: De aanwezigheid van de spoorlijn hindert het leven in de stad zo min mogelijk, zowel op het maaiveld als daarboven.

In navolging van de integrale visie op de omgeving van spoor en station opgesteld door ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester gaat deze visie uit van de autonomie van het spoor in haar omgeving (de "schone, dunne lijn"). Dit in tegenstelling tot de stationsomgeving waarbij een maximale integratie van het station met de stad en een optimale uitwisseling tussen het spoornetwerk en de stedelijke netwerken het leidende principe is. In het landschap ligt de spoorlijn bij voorkeur zo vlak mogelijk op het maaiveld om zo min mogelijk inbreuk te maken op de continuïteit van de landschappelijke ruimte. In een stedelijke omgeving met een hoge dichtheid aan verbindende structuren grijpt een ligging

op maaiveld juist maximaal hierop in. Ligging van de spoorlijn op maaiveld is dan ook ongewenst in de stad want heeft ingrijpende ruimtelijke consequenties voor de stadsplattegrond tot op grote afstand van de spoorlijn. Een verhoogde of verdiepte aanleg van de spoorlijn in de stad herstelt de autonomie van de spoorlijn in de context en ook de mogelijkheden voor het vormgeven van stadsplattegrond zijn hierbij optimaal. Principe 1 voor de inpassing is vertaald in twee onderliggende inpassingsprincipes, 1a en 1b.

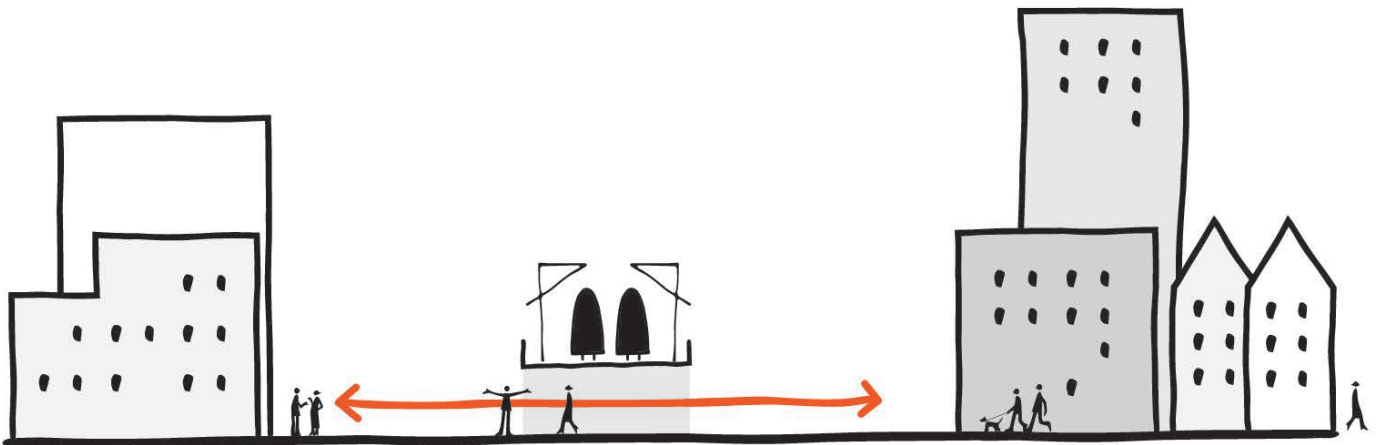


1a

De straten van de stad lopen door op maaiveld onder of boven de spoorlijn

De structuur van straten en overige openbare ruimtes die op het maaiveld de stadsplattegrond bepalen worden zo min mogelijk beïnvloed door de aanwezigheid van de spoorlijn. De afmetingen (hoogte, breedte) van een onderdoorgang biedt voldoende ruimte en kwaliteit voor een goede passage van alle modaliteiten. De vormgeving of

lengte van een onderdoorgang onder de spoorlijn vormt geen beperking voor de kwaliteit van het gebruik. Onderdoorgangen worden zorgvuldig en duurzaam gedetailleerd, gematerialiseerd en er worden lichte kleuren gebruikt. Onderdoorgangen zijn voldoende breed om het 'tunneleffect' te vermijden en er wordt veel gebruik gemaakt van (dag)licht.

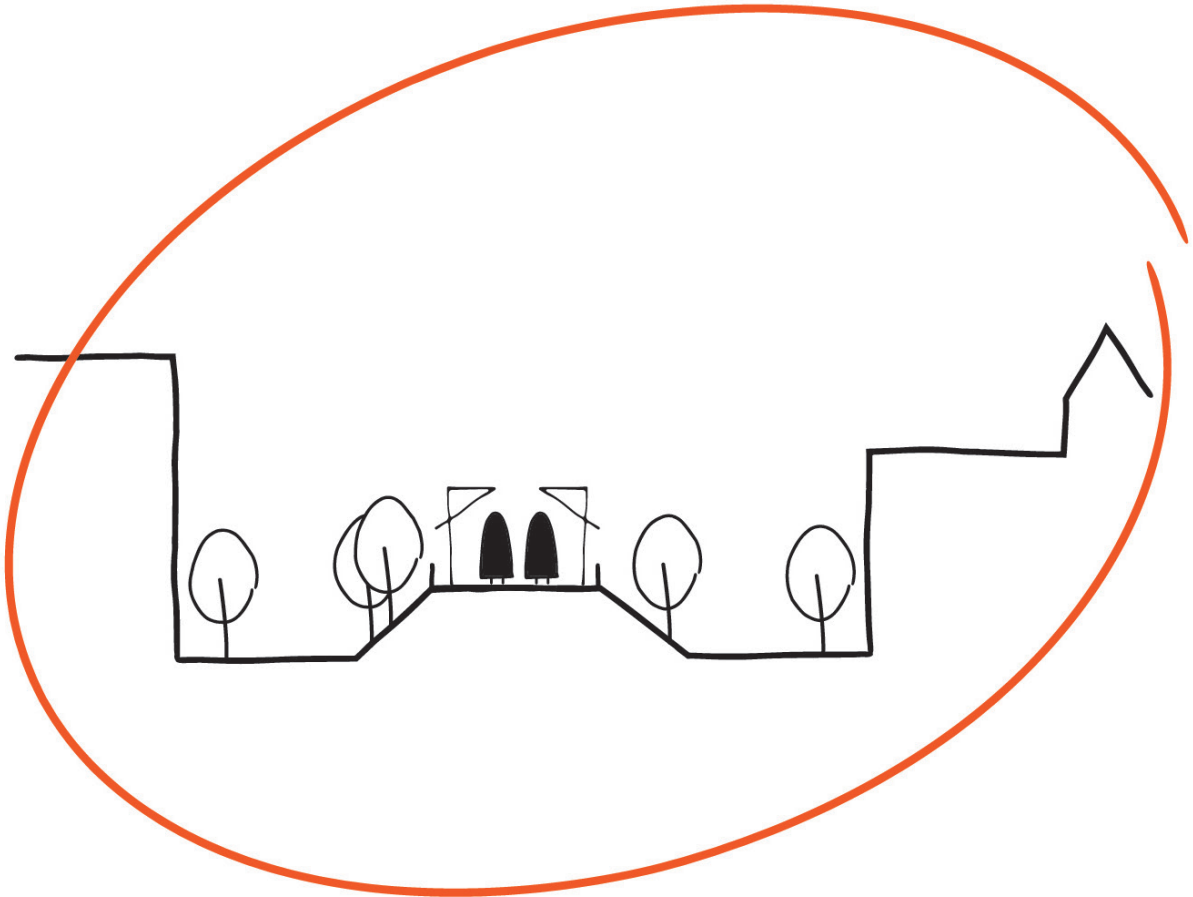


1b

De ruimtelijke samenhang van de stedelijke ruimte rondom de spoorlijn is intact

In de derde dimensie heeft de spoorlijn geen versturende invloed op de samenhang van de stedelijke ruimte. Deze ruimte is samengesteld uit een samenhangende structuur van gebouwen en openbare ruimte. Oriëntatie (uitzicht, zichtlijnen, doorzichten) in de

stedelijke ruimte en een drempelloze beleving van de stedelijke structuur is mogelijk in de ruimte rondom de spoorlijn. Kruisingen met water of wegen zijn duidelijk herkenbaar. Bij het ontwerp van geluidsschermen wordt het behoud van deze samenhang nagestreefd.



Inpassingsprincipe 2:

Het spoorlichaam maakt deel uit van de stad

Toelichting: De vormgeving van het spoorlichaam draagt bij aan de ontwikkeling van de stad en het welbevinden van haar bewoners en gebruikers.

De fysieke verschijningsvorm van spoorweginfrastructuur in de stad voldoet meestal niet aan het wensbeeld van wederzijdse autonomie zoals hierboven beschreven: het spoor is niet een abstracte verschijning maar juist een 'ding' met hele duidelijke eigenschappen. De analyse van het spoorlichaam brengt dit helder in beeld (zie bijlage kaart 2 Spoorlichaam). Het verschil in schaal tussen de railinfrastructuur en de gebouwde omgeving is meestal groot en de ruimtelijke impact van het totaal 'spoorcomplex' heel erg groot. Kosten voor het maken of aanpassen van spoorlijn en kunstwerken zijn zeer hoog. Veranderingen in de stadsplattegrond en wijzigingen van het spoorlichaam

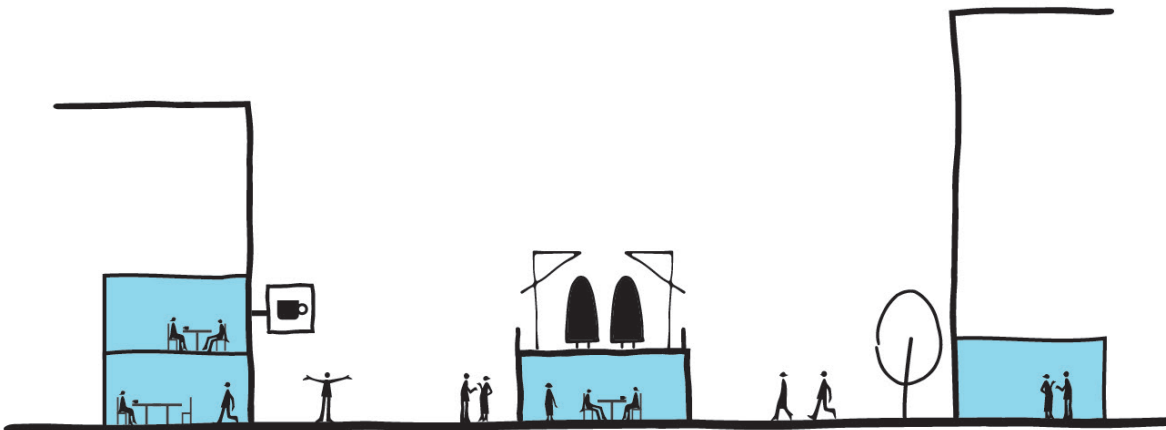
lopen volgens verschillende tijdschalen en zijn onderhevig aan eigen en zeer verschillende dynamieken. Naast frictie en wrijving zijn er ook positieve eigenschappen van de aanwezigheid van de het spoorlichaam in de stad. De ruimte onder het spoor kan plaats bieden aan programma's van de stad: de werkruimten 'Onder de bogen' en de openbare ruimte onder het Bijlmer Station zijn hier goede voorbeelden van in Amsterdam. De inrichting van het spoorlichaam en haar randen kunnen bijdragen aan de levendigheid, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de spooromgeving. Principe 2 voor de inpassing is vertaald in vijf onderliggende inpassingsprincipes.

2a

De ruimte in het spoorlichaam wordt benut voor stedelijke programma's

De ruimte in het spoorlichaam biedt ruimte voor stedelijke programma's die bijdragen aan een goed gebruik van de schaarse ruimte in de stad, het maken van levendige gevels aan straten en aan de levendigheid en sociale

veiligheid van de doorgangen onder het spoor. Idealiter loopt het programma in de plinten van de bebouwing aan weerszijden van het spoor naadloos door in de 'plint' van het spoorlichaam.

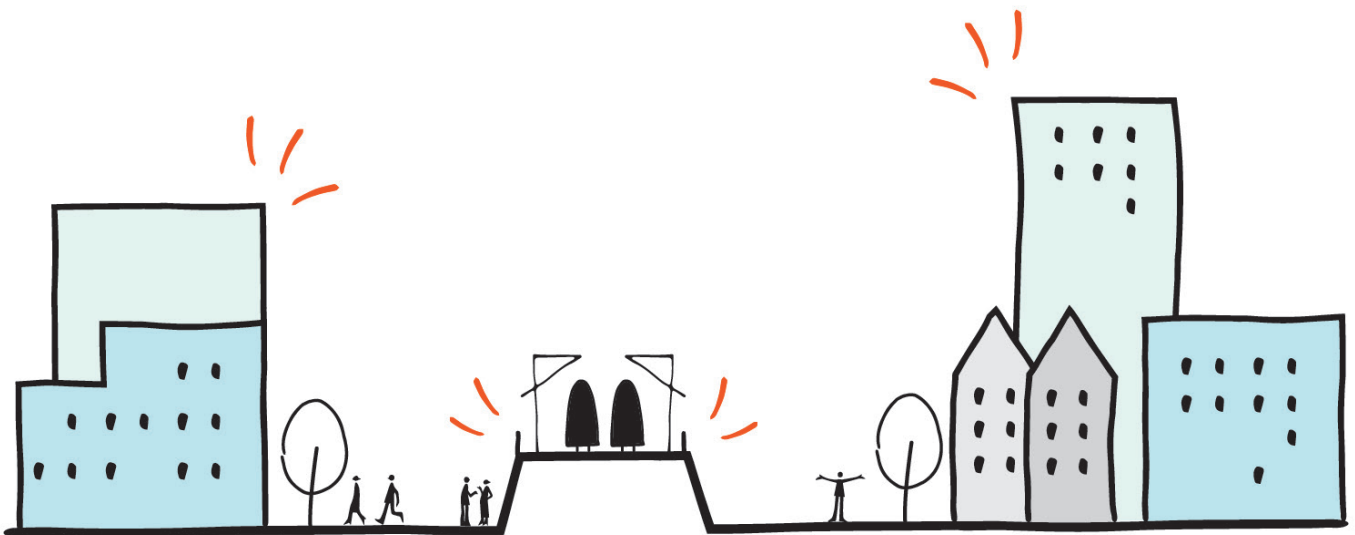


2b

Het spoorlichaam als gebouw heeft een gezicht naar de stad

De opstaande rand van het spoorlichaam in de stad is net als de buitenzijde van het bouwblok het 'gezicht' van het spoor in de stad. Deze voorkant heeft net als elk gebouwd volume een invloed op de openbare

ruimte en deze wordt binnen de context zorgvuldig vormgegeven. Gesloten gevels en geluidschermen maken deel uit van een architectonisch ontwerp van de gevel van het spoorlichaam.

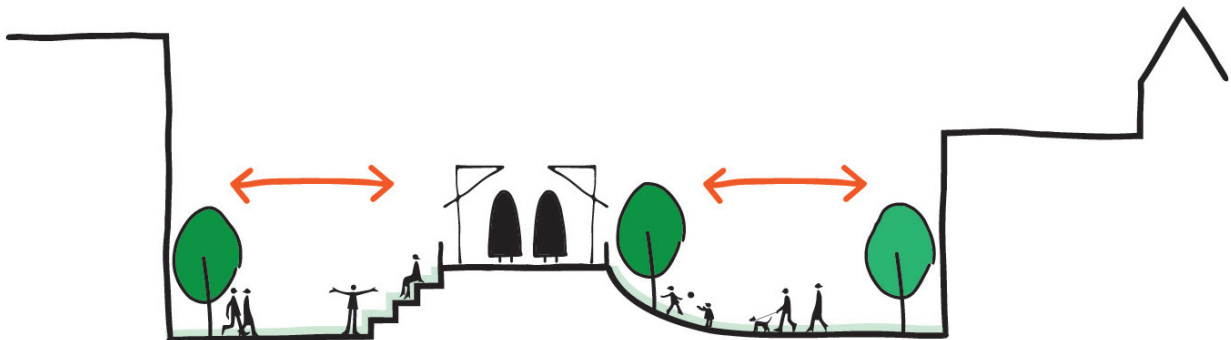


2c

Het spoortalud maakt deel uit van de openbare ruimte van de stad

Als het spoorlichaam een dijk in de stad is dan draagt de vormgeving van het spoor-dijk-lichaam positief bij aan de stad. Dit gebeurt door de inrichting en vormgeving van de randen inclusief geluidschermen aan te laten sluiten bij de omringende openbare ruimte waarbij de mogelijkheden van de taludhelling

worden benut. Bij ligging langs een straat wordt de rand ontworpen als onderdeel van het profiel van de straat; bij ligging in een park wordt het talud mee ontworpen als deel van het park, et cetera. Het talud biedt ruimte aan groene, recreatieve en sportieve invullingen. Hekken worden waar mogelijk voorkomen.

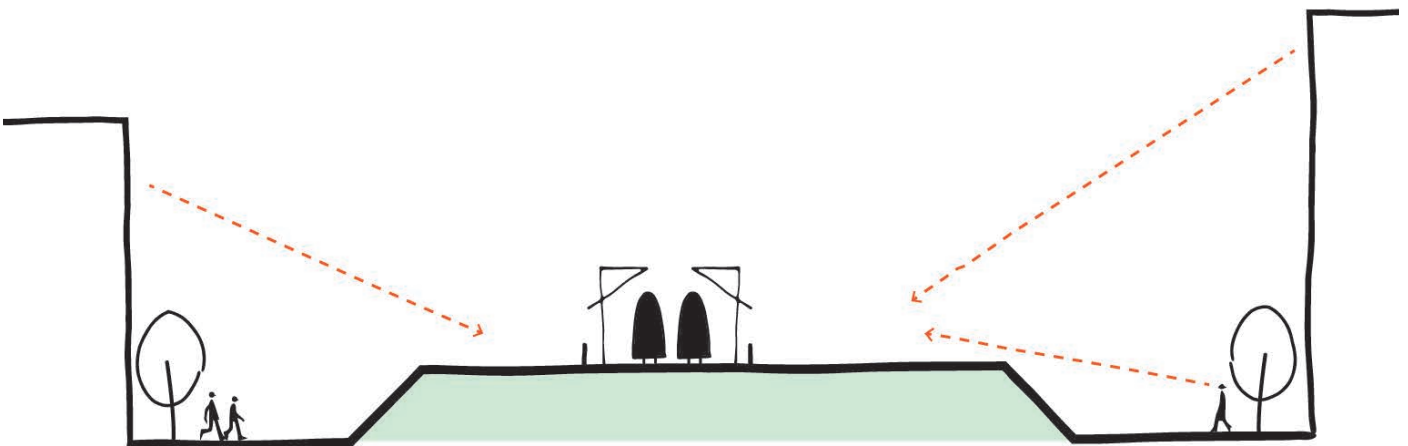


2d

De inrichting van het spoorlichaam is aantrekkelijk voor de omgeving

Daar waar het bovenzvlak van het spoorlichaam rondom de vrije kruising van de Dijksgracht in het zicht van de omringende bebouwing ligt is er de mogelijkheid om een groen infralandschap te ontwerpen dat past in de directe omgeving en tevens aansluit op de 'groene

corridor' in Oost. Dit ontwerp draagt bij aan een aantrekkelijke, stedelijke woonomgeving. De natuurwaarden van de ecologische hoofdstructuur worden met het ontwerp versterkt.

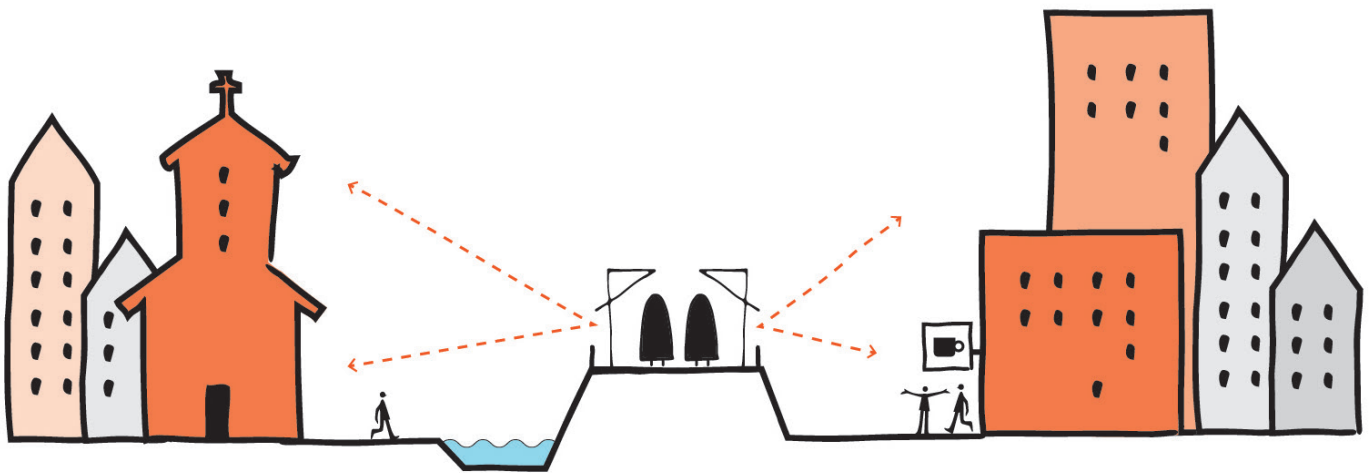


2e

De stad is zichtbaar vanuit de trein

De treinreiziger is een gebruiker en vaak ook een inwoner van de stad. De reis per trein en metro is een vast onderdeel van het daily urban system. De stad is zichtbaar vanuit de trein en voor bewoners en bezoekers een uitstekende manier om zich te oriënteren in de stedelijke ruimte. De aankomst in de stad (op reis, naar het werk en studie, uitgaan, thuiskomen) is een belangrijke ervaring

en draagt bij aan de sterke identiteit van Amsterdam als kernstad in de metropool. De ruimtelijke karakteristieken van de verschillende delen van de stad zijn ervaarbaar en herkenbaar door een blik uit de trein. Bij het ontwerp van geluidsschermen wordt de beleving van de reizigerszijde meegenomen in het ontwerp.



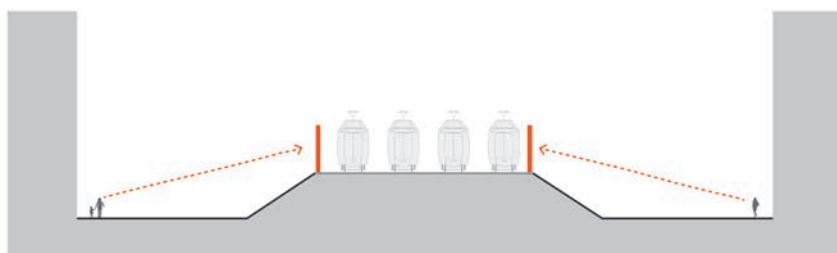
5 Visie op de inpassing van geluidsschermen in de stad

Een belangrijke inpassingsopgave bij het PHS is de maatvoering, vormgeving en materialisering van geluidsschermen die mogelijk nodig zijn naast maatregelen aan de bron om ongewenste geluidseffecten te beperken. Geluidsschermen hebben een grote ruimtelijke impact op de omgeving en zijn dan ook welstandsplichtig. In Amsterdam is dat binnen het systeem Infrastructuur van de Welstandsnota.* Het effect van geluidsschermen op de omgeving zijn: mogelijk verbreken van de ruimtelijke samenhang in de stedelijke ruimte, desoriëntatie, vermindering van sociale veiligheid, anonimiteit, geen zicht vanuit de trein op de omgeving.

Criteria voor het ontwerp van geluidsschermen in de Welstandsnota zijn specifiek:

- Geluidsschermen in vormgeving zoveel mogelijk op elkaar aanpassen, binnen het uitgangspunt eenheid in verscheidenheid
- Spoorzijde van een scherm vanuit snelheid ontwerpen, stadszijde van een scherm meer gedetailleerd vormgeven
- Geluidsschermen op viaduct of brug transparant uitvoeren
- Geluidsschermen zodanig maken dat het zicht op de stad en het landschap optimaal blijft vanaf het spoor
- Materiaal en kleur: graffitivrije materialen toepassen

Voor de inpassing van geluidsschermen zijn een vijftal principes geformuleerd.



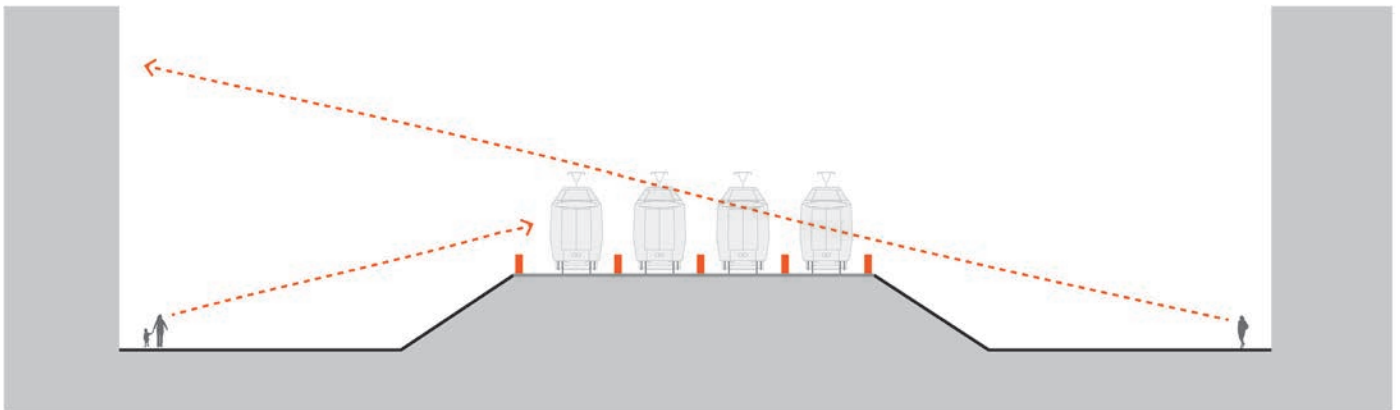
* (noot: Welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam 2016).

3a

Bij voorkeur zeer lage geluidsschermen toepassen dicht bij de bron

Geluidsschermen die heel dicht bij de bron van het geluid kunnen worden geplaatst (de rails) kunnen veel lager zijn dan schermen die op grotere afstand worden geplaatst. Deze zeer lage schermen hebben ongeveer de hoogte van perrons in stations en hebben geen ruimtelijke impact op de omgeving. Zicht vanuit de openbare ruimte en uit de trein op de omringende stedelijke ruimte en alle activiteiten hierin blijft intact. Lage

schermen kunnen wat betreft plaatsing en vormgeving onderdeel uitmaken van de uniforme en autonome spoorinfrastructuur zoals de spoorrails en de portalen. Op plekken waar er veel sporen naast elkaar liggen -zoals emplacementen- kan het plaatsen van lage schermen tussen de sporen een goede ruimtelijke inpassing van het spoor in de omgeving beter mogelijk maken (zie ook: Handboek Geluidsschermen, ProRail).

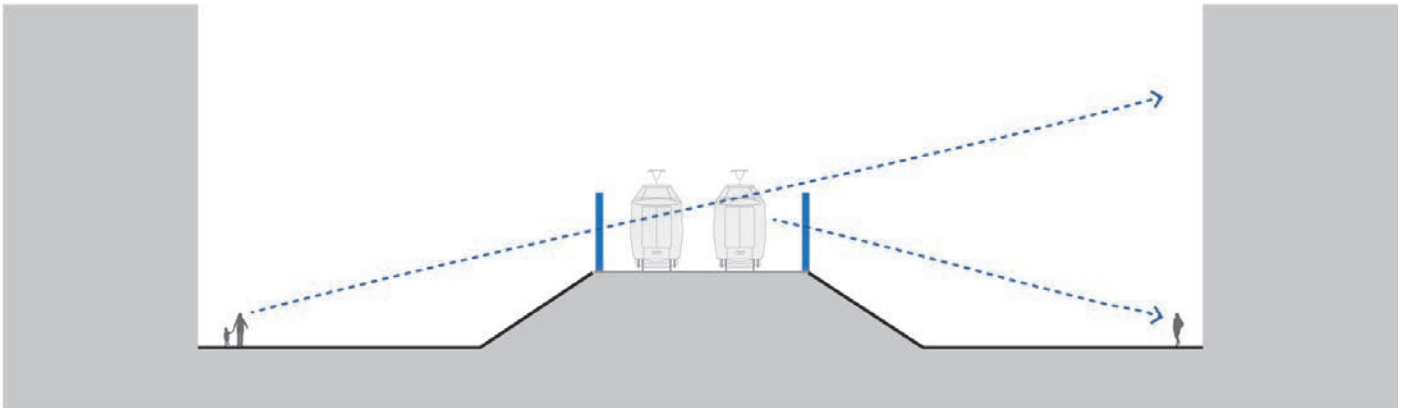


3b

Bij voorkeur transparante schermen toepassen

Om de samenhang van de stedelijke ruimte en het zicht vanuit de trein op de omgeving zoveel mogelijk intact te laten heeft het toepassen van transparante schermen de voorkeur als het gebruik van zeer lage schermen niet afdoende is. Daarbij geldt dat het aanbrengen van graffiti zoveel

mogelijk moet worden voorkomen. Dat kan door het toepassen van roosters of gaas, of het combineren van een niet-graffiti gevoelig onderstuk van het scherm met een transparante bovenzijde. In alle gevallen is de context van de omringende stedelijke ruimte uitgangspunt voor het specifieke ontwerp.

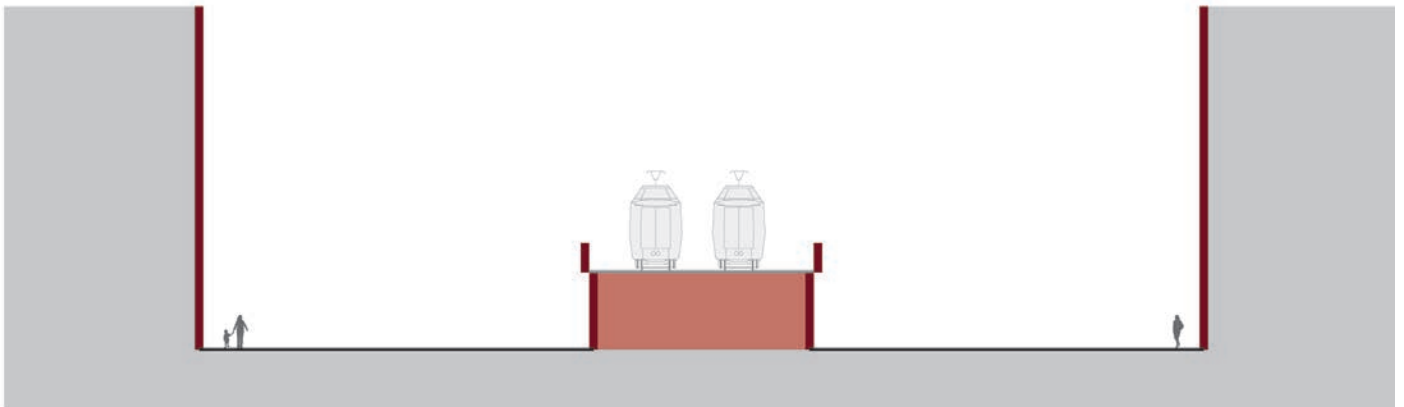


3c

Geluidsschermen ontwerpen als deel van de 'architectuur' van het spoorlichaam

Materialisering en vormgeving van geluidsschermen dragen in belangrijke mate bij aan een bepaalde uitstraling van het spoorlichaam en hebben een sterke invloed op de naastgelegen openbare ruimte. Voor het ontwerp van geluidsschermen geldt dat

zij worden ontworpen in samenhang met het onderliggende spoorlichaam en de omgeving. Bij het spoorlichaam als 'gebouw' geldt dat schermen ontworpen worden als deel van de 'gevel' van het spoorlichaam.

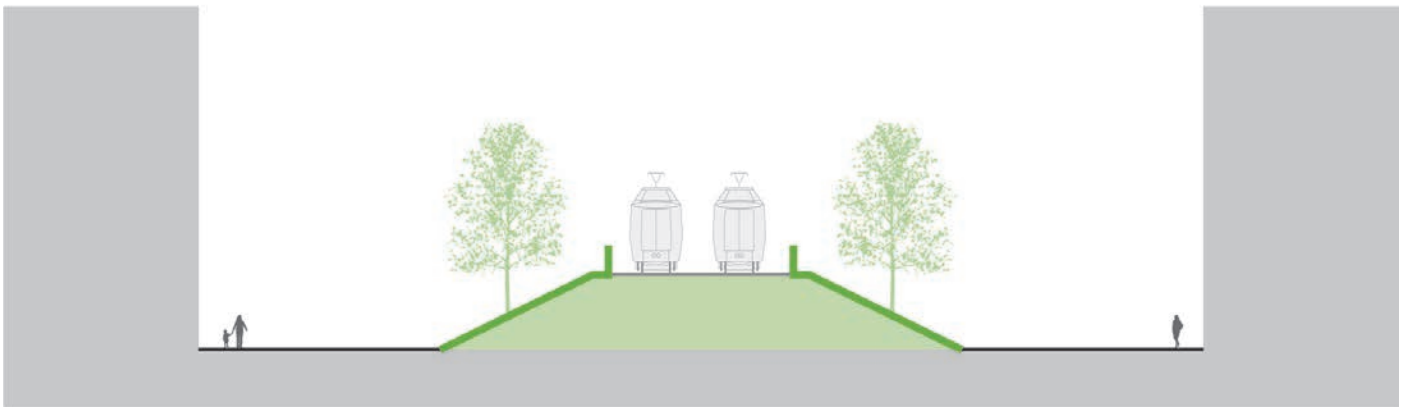


3d

Geluidsschermen ontwerpen als onderdeel van de vormgeving van het talud en de inrichting van de aangrenzende openbare ruimte

Materialisering en vormgeving van geluidsschermen dragen in belangrijke mate bij aan een bepaalde uitstraling van het spoorlichaam en hebben een sterke invloed op de naastgelegen openbare ruimte. Voor het ontwerp van geluidsschermen geldt dat

zij worden ontworpen in samenhang met het onderliggende spoorlichaam en de omgeving. Bij het spoorlichaam als dijk geldt dat schermen op een talud worden ontworpen in relatie tot de vormgeving van het talud zelf en de aangelegen openbare ruimte.



3e

Hoge schermen dragen bij aan een groene omgeving

In gebieden waar de rand van het spoorlichaam en de aanliggende openbare ruimte een ruime, groene inrichting heeft en het niet mogelijk of wenselijk is om

transparante schermen toe te passen dienen gesloten, hoge schermen bij te dragen aan de groene omgeving door duurzame begroeiing toe te passen op het scherm.



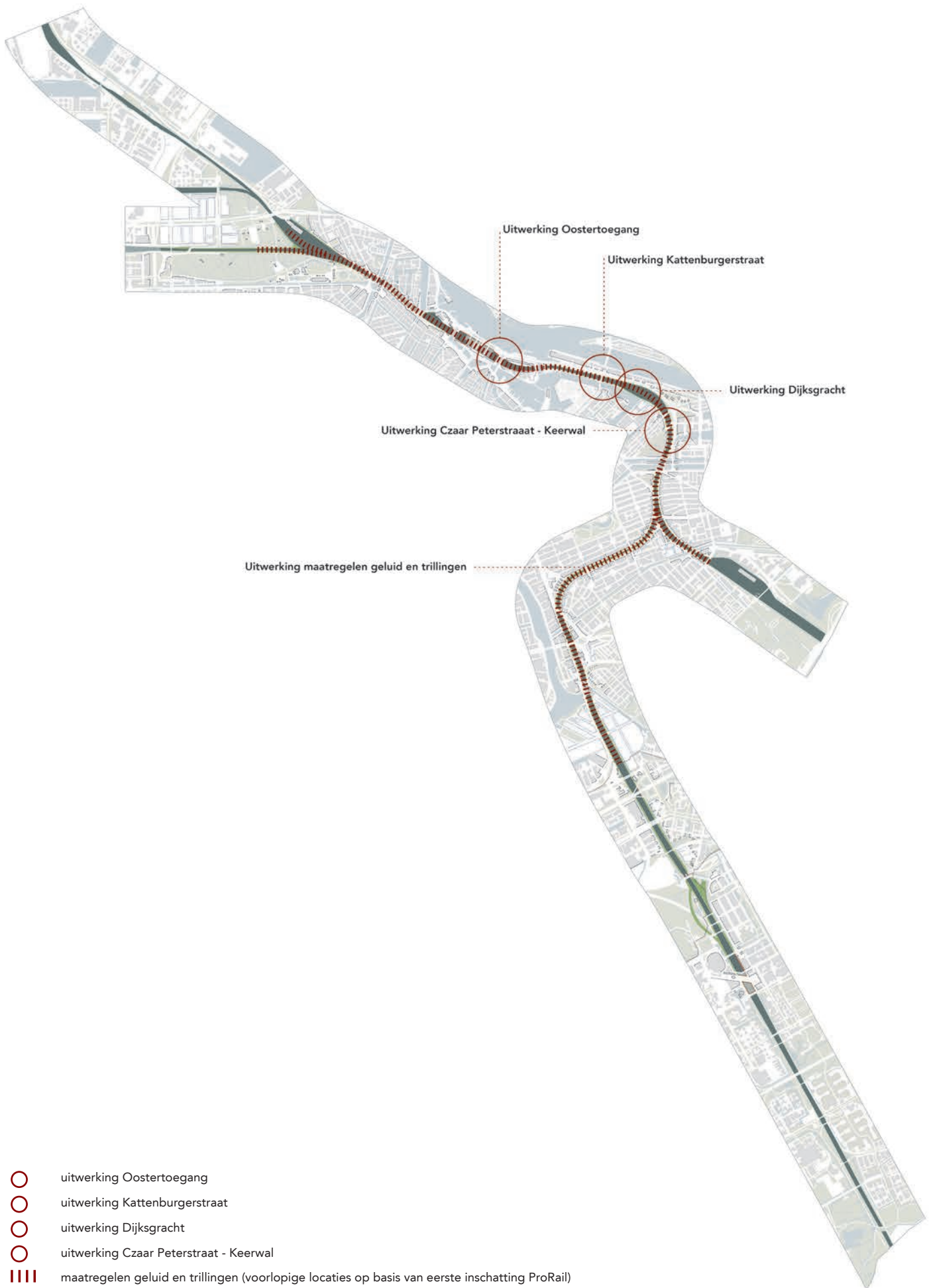
6 Uitwerking in onderdelen

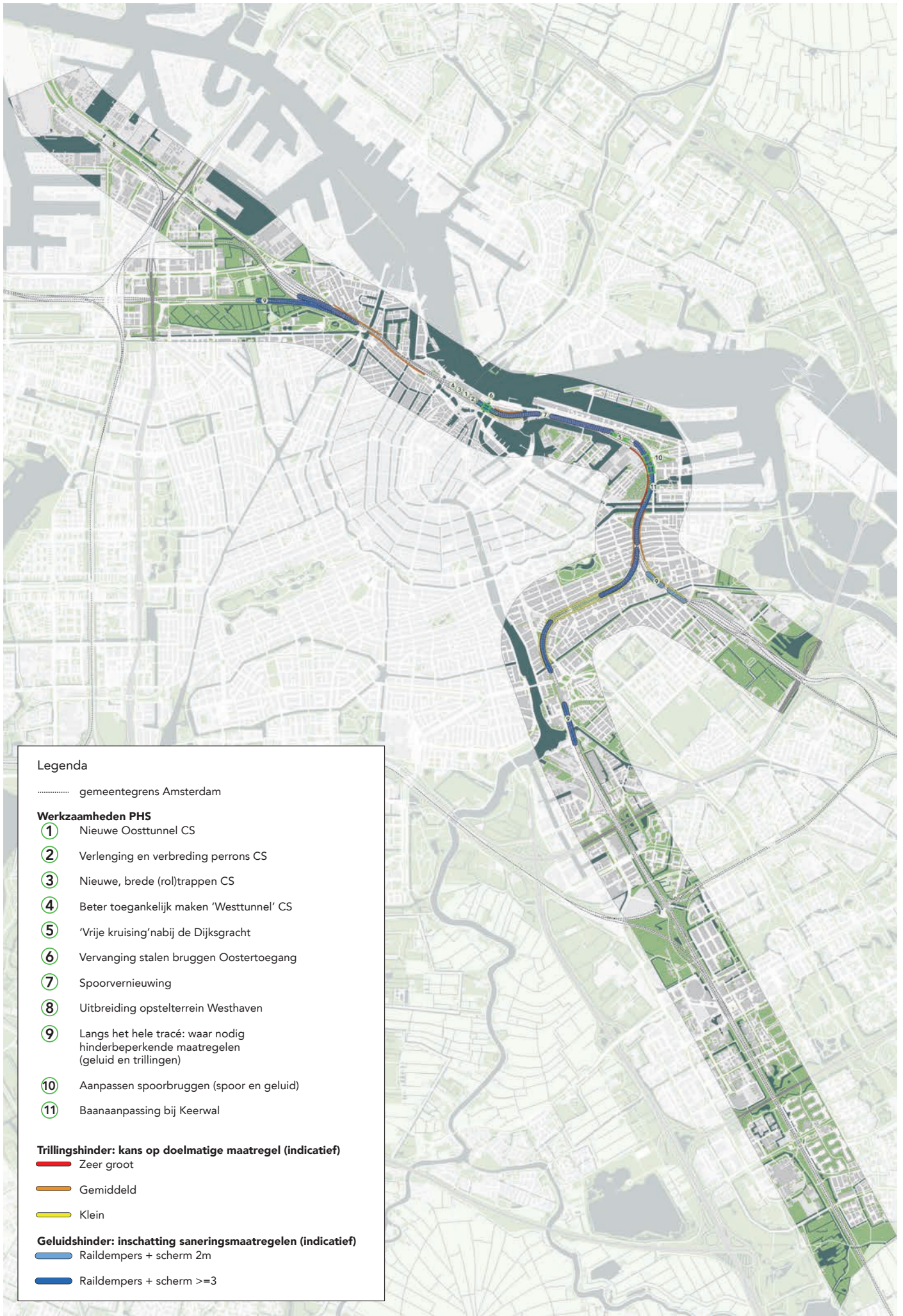
Bij de inpassing van ingrepen van het PHS en de noodzakelijke maatregelen met betrekking tot trillingen en geluid zijn de specifieke stedenbouwkundige context van de deelgebieden (zie paragraaf 2), de huidige en geplande inrichting van de belendende openbare ruimte en de inpassingsprincipes (zie paragrafen 4 en 5) van toepassing.

Voor sommige locaties is het verstandig om de inpassingsopgaven vanuit PHS en specifieke ruimtelijke opgaven in de omgeving in samenhang te bezien en waar mogelijk in samenhang te ontwerpen. Tussen Centraal Station en Station Muiderpoort zijn er verschillende uitwerkingslocaties benoemd waar de gemeente Amsterdam en ProRail in overleg met elkaar formuleren welke opgaven gecombineerd kunnen worden en welke aanvullende kaders gelden voor die specifieke ingreep of inpassing.

Voor alle locaties in het plangebied PHS waar maatregelen vanwege geluid en of trillingen nodig zijn wordt een Esthetisch Programma van Eisen opgesteld als aanvulling op de algemene inpassingsprincipes uit deze visie, gebaseerd op nadere gegevens uit de MER PHS Amsterdam Centraal.

De vier verschillende uitwerkingsonderdelen worden in de navolgende paragraaf kort toegelicht. Op de navolgende pagina's tonen Kaart 3 enerzijds de maatregelen zoals deze door ProRail in het kader van PHS worden voorzien en Kaart 6 anderzijds de ruimtelijke opgaven die in de openbare ruimte rond het spoor spelen.





Legenda

..... gemeentegrens Amsterdam

Werkzaamheden PHS

- ① Nieuwe Oosttunnel CS
- ② Verlenging en verbreding perrons CS
- ③ Nieuwe, brede (rol)trappen CS
- ④ Beter toegankelijk maken 'Westtunnel' CS
- ⑤ 'Vrije kruising' nabij de Dijkgracht
- ⑥ Vervanging stalen bruggen Oostertoegang
- ⑦ Spoorvernieuwing
- ⑧ Uitbreiding opstel terrein Westhaven
- ⑨ Langs het hele tracé: waar nodig hinderbeperkende maatregelen (geluid en trillingen)
- ⑩ Aanpassen spoorbruggen (spoor en geluid)
- ⑪ Baanaanpassing bij Keerwal

Trillingshinder: kans op doelmatige maatregel (indicatief)

█ Zeer groot

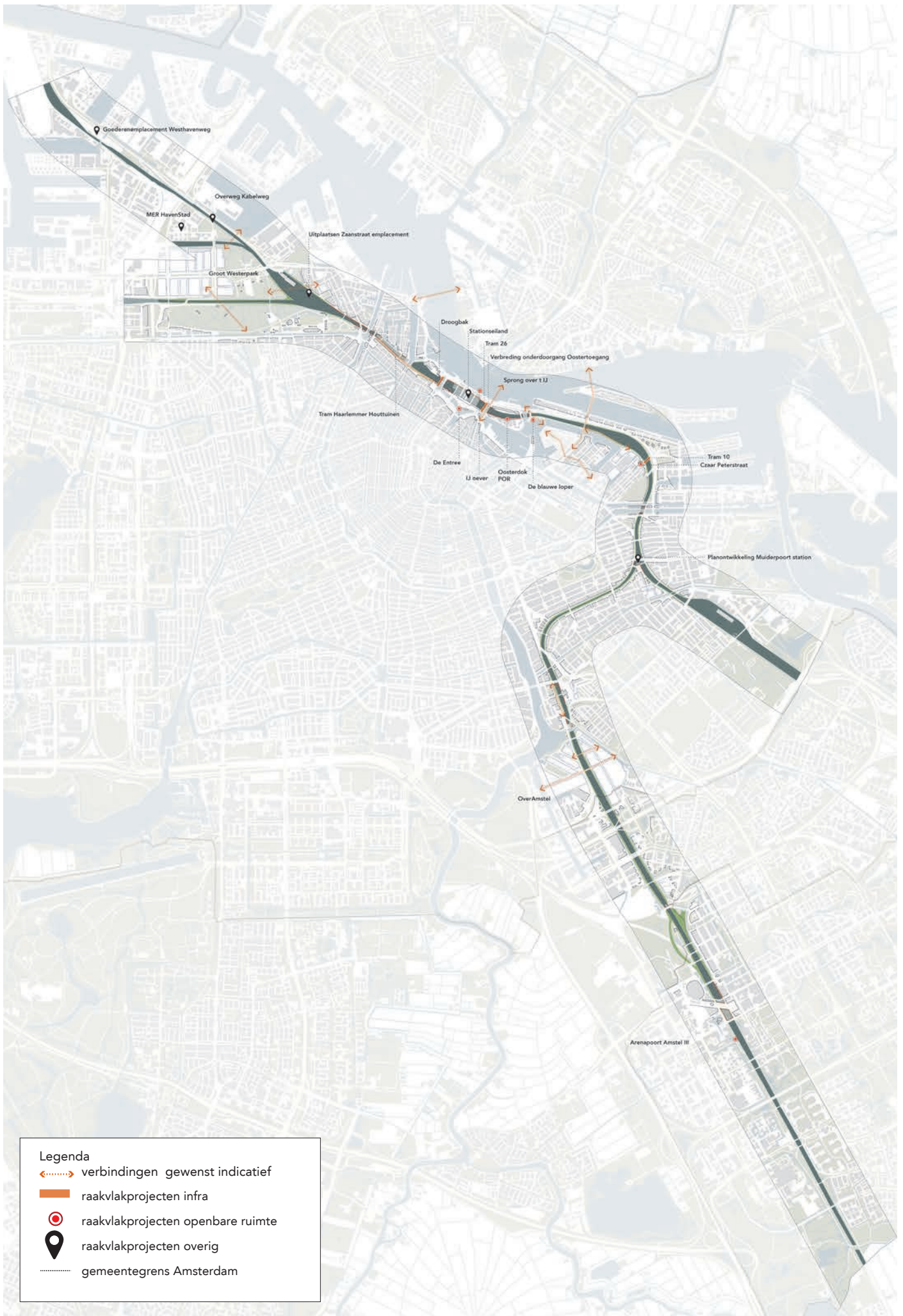
█ Gemiddeld

█ Klein

Geluidshinder: inschatting saneringsmaatregelen (indicatief)

█ Raildempers + scherm 2m

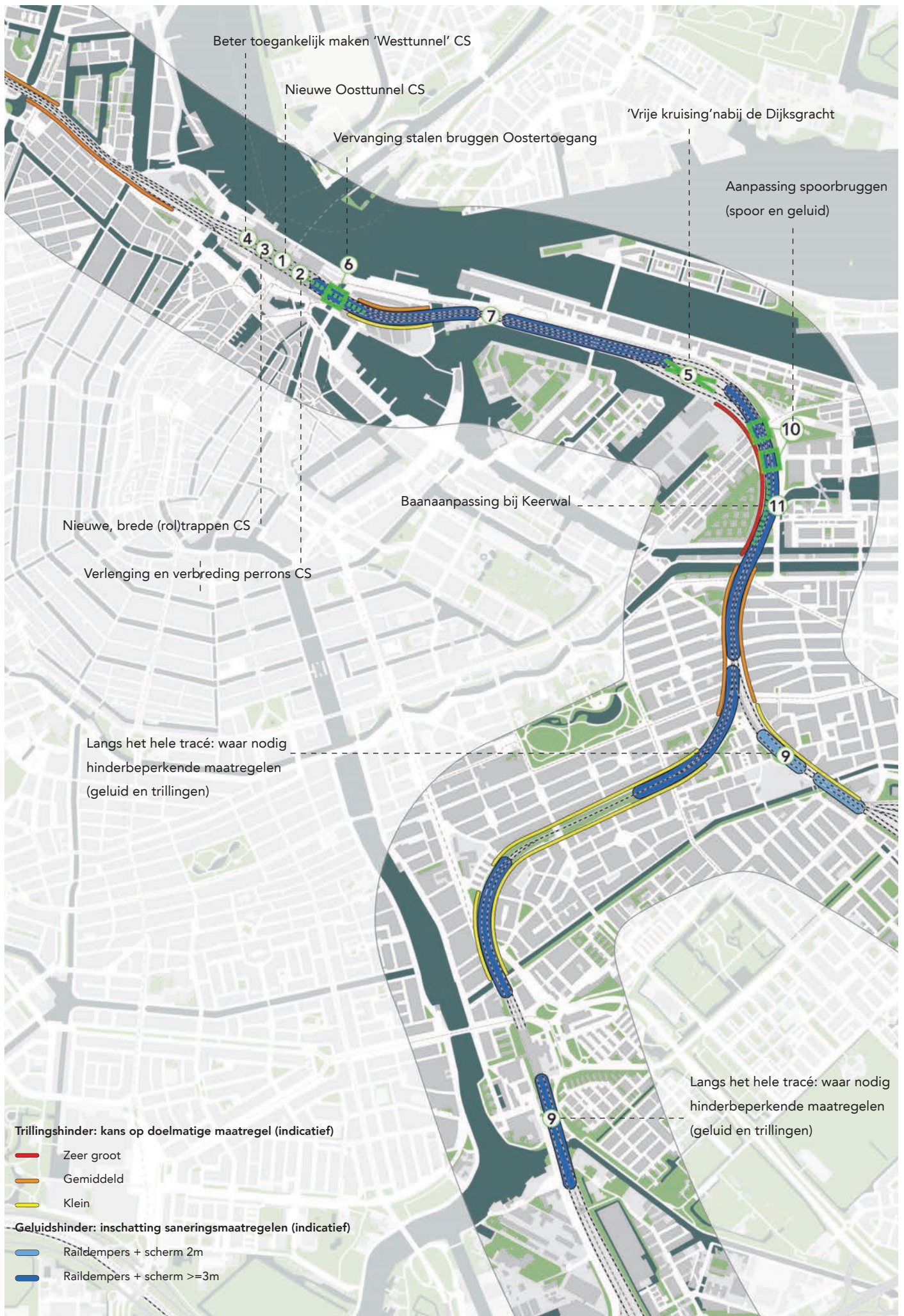
█ Raildempers + scherm >=3



Legenda

-  verbindingen gewenst indicatief
-  raakvlakprojecten infra
-  raakvlakprojecten openbare ruimte
-  raakvlakprojecten overig
-  gemeentegrens Amsterdam

Kaart 6: Ruimtelijke ontwikkelingen in de stad



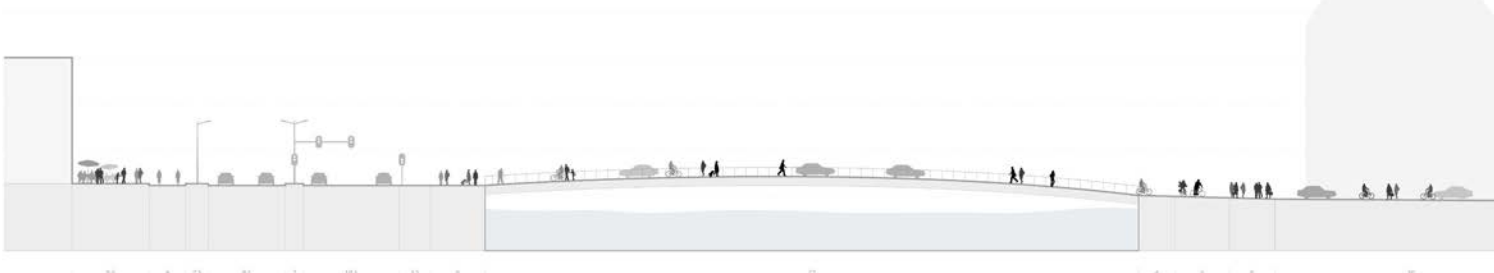


Uitsnede kaart 6: Ruimtelijke ontwikkelingen in de stad

Uitwerkingsonderdeel Oostertoegang

Voor inpassing van de PHS ingrepen in de deelgebieden 'Binnenstad' en 'Stad om het IJ' is het van belang dat de stedenbouwkundige structuren en het stadsbeeld van het historisch centrum niet worden aangetast en dat bij de inpassing rekening gehouden wordt met de ruimtelijke ontwikkelingen rond het Oosterdok en de zuidelijke IJ-oever. Aan de westzijde van de binnenstad is door ProRail aangegeven dat er mogelijk maatregelen nodig zijn om trillinghinder rond het spoor bij de Haarlemmerhouttuinen tegen te gaan: op het moment van schrijven van deze visie is nog onbekend hoe deze maatregelen er uit zien en waar zij precies genomen worden. In dit gebied is voor inpassing van belang dat er een tramreservering ligt in het wegprofiel van de Haarlemmerhouttuinen. Aan de oostzijde van het Centraal Station ligt een stapeling van PHS ingrepen en verwachte maatregelen. De stalen bruggen over de Oostertoegang worden vervangen; de perrons van het Centraal Station worden verlengd tot aan het Oosterdokseiland; vanaf het station tot aan de Dijkgracht worden maatregelen verwacht vanwege geluid én trillingen. Mogelijk moeten hier geluidschermen worden geplaatst in combinatie met raildempers. Het is ook aan deze oostzijde dat er veel ruimtelijke ontwikkelingen in de stad plaatsvinden of nog plaats gaan vinden (zie hiervoor ook kaarten 5 en 6 in bijlage 1).

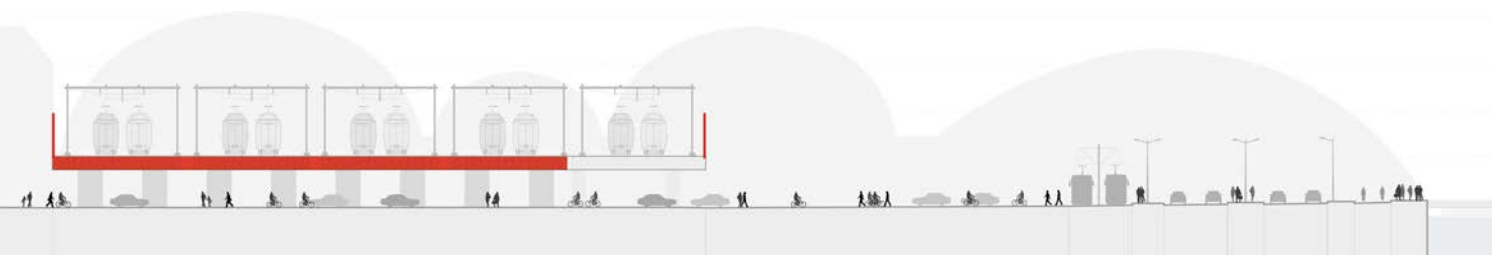
Rond het Centraal Station geldt dat het behoud van het (historische) karakter van het stationseiland voorop staat bij de inpassing van geluidsmaatregelen en de vervanging van de stalen bruggen over de Oostertoegang. Het gebied krijgt met de huidige plannen voor de openbare ruimte aan de zuidzijde van het CS (de Entree) en aan de oevers van het IJ een flinke kwaliteitsimpuls. Met de ontwikkeling van het stadscentrum richting de IJ-oever en naar Noord is er meer ruimte nodig voor de groeiende stromen langzaam verkeer in het gebied. Het inpassen van ruimte voor intensief gebruikte fietsverbindingen in het kader van Sprong over het IJ en het op een goede manier faciliteren van voetgangersstromen in de bestaande onderdoorgangen tussen de binnenstad en de oevers van het IJ kan in een integraal ontwerp voor de Oostertoegang worden meegenomen. Een verbreding van de ruimte in deze onderdoorgang is gezien deze ontwikkelingen nodig, waarbij de sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt is. Tegelijkertijd speelt deze onderdoorgang een belangrijke rol in het auto-netwerk van de binnenstad en speelt hier de krappe doorrijhoogte van tram 26. Zo zijn er wellicht nog meer opgaven die spelen in het gebied die gekoppeld kunnen worden aan het ontwerp van de nieuwe bruggen. Afstemming met het team dat onder leiding van een gemeentelijk supervisor de samenhang van



de verschillende plannen rond het IJ bewaakt is noodzakelijk. Aan de andere zijde raakt deze ingreep direct aan de inrichting van de openbare ruimte van het Oosterdokseiland (POR Oosterdok). Ook hier is afstemming met het hier werkende team noodzakelijk. Daarnaast moet de Stadsregio nadrukkelijk worden betrokken bij het formuleren van de opgaven in het gebied vanuit het infra-domein.

Bij de onderdoorgang Kop Dijkgracht – Zouthaven ('de Blauwe Loper') speelt de opgave dat het verbeteren van deze verbinding cruciaal is om de routing te versterken tussen het Oosterdokseiland, het Marineterrein en de Zouthaven aan de zuidelijke IJ-oever. De ruimte onder het spoor die op dit moment voor een gedeelte als opslagruimte wordt gebruikt zou beter een andere invulling kunnen krijgen (bijvoorbeeld met een publieksfunctie) om de sociale veiligheid te verbeteren en de passage tussen de gebieden aantrekkelijker te maken. Ook het behoud of verbeteren van de zichtlijn tussen het water van het Oosterdok en de Zouthaven verdient aandacht. Verder is er de wens voor het maken van een (betere) fietsverbinding tussen de IJ-oevers en Oost via het Marineterrein en de Oostelijke Eilanden en de wens om een fietsverbinding

langs de Dijkgracht mogelijk te maken. De onderdoorgangen bij de Kop Dijkgracht zijn in deze plannen cruciaal om de gewenste verbinding te maken.



Uitwerkingsonderdeel Dijksgracht

Op deze locatie wordt door ProRail tussen de Kop Dijksgracht en de Czaar Peterstraat een vrije kruising voor het treinverkeer ontworpen en zijn saneringsmaatregelen met raildempers en geluidschermen voorzien. Na herontwerp van het emplacement zullen er veel minder sporen in het gebied liggen. De inpassingsopgave bestaat uit de manier waarop de vrije kruising wordt ontworpen (dimensies en detaillering), het aanzicht van het geheel aan constructies en grondlichamen, de inrichting van het niet voor sporen gebruikte terrein en de wijze waarop geluidsmaatregelen worden vormgegeven. Bij elkaar genomen lijkt er veel fysieke ruimte te zijn voor een landschappelijke inpassing, aansluitend bij het Rietlandpark dat rond de infrastructuur van auto en tram is ontworpen. De context is enerzijds de historische structuur van de oostelijk (werk) eilanden van de binestad aan de zuidzijde en aan de noordzijde de verstedelijkte havenbekkens aan het IJ.

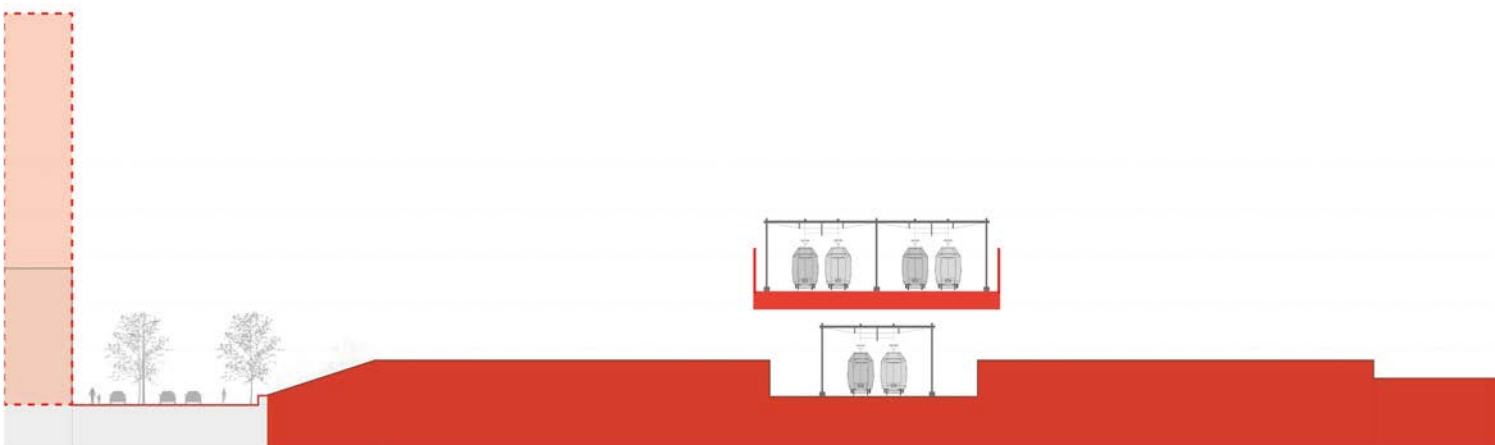
Het omliggende gebied ontwikkelt zich tot een centrumstedelijk gebied met een hoge kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte en de behoefte aan meer langzaam verkeer verbindingen (verfijning van het netwerk).

Ten zuiden van de te ontwerpen vrije kruising Dijksgracht wordt op dit moment het woonwerkgebied Oostenburg ontwikkeld in hoge dichtheid met behoud van een aantal industriële gebouwen en nieuwbouw van afwisselend lagere en hoge bebouwing; aan de overzijde van de Piet Heinkade ligt de woonbebouwing langs het IJ in grote bouwblokken.

Aan de zuidrand van het huidige emplacement langs de Dijksgracht is er de wens voor het realiseren van een fietsverbinding tussen Oostenburg en de Kattenburgerstraat.

Verder is de vraag of de huidige capaciteit voor auto, fiets en voetganger van de onderdoorgang bij de Kattenburgerstraat voldoende is na realisering van de nieuwe fietsverbinding naar Noord in het kader van Sprong over het IJ. Hier ligt een opgave die te combineren is met de werkzaamheden van het PHS.

Bij Oostenburg is de identiteit van het gebied benoemd als een contrastrijk en levendig eiland waarbij de stoer ingerichte openbare ruimte zorgt voor eenheid tussen de diverse bebouwing. Hergebruik van werfmateriaal en gebruik van 'ruig' materiaal als beton en pioniersgroen zet de toon. Aan de noordzijde



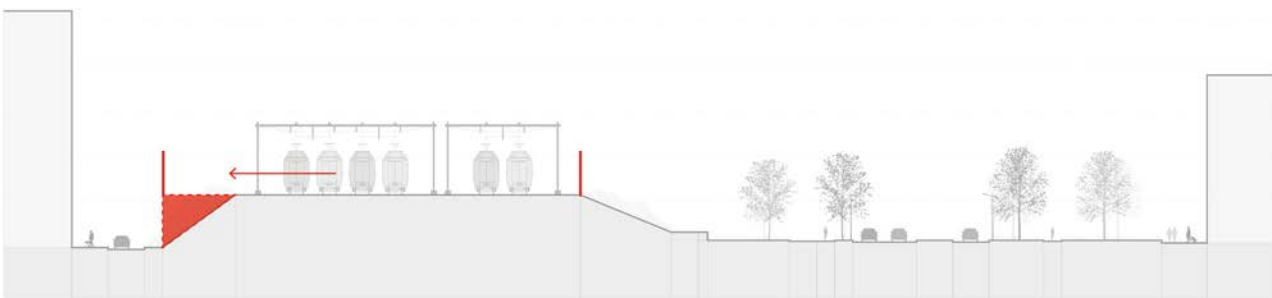
is de inrichting van de openbare ruimte rond de strakke bouwblokken ook stoer met grote maten en bijzondere inrichtingselementen. Het profiel van de Piet Heinkade loopt over in de ruimte rondom de verkeersknoop voor de tunnelmond van de Piet Hein tunnel. De randen van het spoorlichaam zijn meegenomen in het openbare ruimte ontwerp met dezelfde materialisering (type bomen, ruig gras, randen van schanskorven). Het ontwerp en de inpassing van de vrije kruising en alle ruimte eromheen zou aan moeten sluiten bij de sfeer en materialisering van het omringend gebied (historisch industrieel, stoer, aandacht voor een specifiek en passend beplantingsbeeld) waarbij het zicht van de omringende woonbebouwing op het spoorgebied een belangrijk gegeven is. De ruimtelijke samenhang en het zicht op de 'overzijde' van het spoor (respectievelijk de bebouwing van de Oostelijke eilanden en de bebouwing langs het IJ) moet zoveel mogelijk behouden blijven. Mogelijke barrièrewerking van eventueel te nemen geluidsmaatregelen vormen een belangrijk aandachtspunt.



Uitwerkingsonderdeel Czaar Peterstraat – Keerwal

Op deze locatie zijn door ProRail de volgende ingrepen voorzien: aanpassingen aan de spoorbruggen over de Czaar Peterstraat en de Frans de Wollantstraat, een baanaanpassing in de binnenbocht ter hoogte van de Keerwal, maatregelen in verband met trillinghinder op deze zelfde plek en saneringsmaatregelen met raildempers en hoge geluidschermen over het hele traject. De voorgenomen ingrepen hebben een zeer grote ruimtelijke impact aan de zijde van de Keerwal op het straatbeeld en het uitzicht vanuit de bestaande woningen van de woonbuurt Het Funen. Het risico is zeer groot dat hier door de combinatie van maatregelen een zeer onaangename lange tunnelruimte lang de spoordijk ontstaat met negatieve invloed op sociale veiligheid. Deze inpassingsopgave verdient een zorgvuldige nadere uitwerking in direct overleg met de omgeving.

De huidige kwalitatief zeer fraaie landschappelijk inpassing aan de zijde van de Panamalaan en de transparantie tussen de buurten aan weerszijden van het spoor mag door de inpassingsmaatregelen niet verloren gaan. Bij de onderdoorgang van de Czaar Peterstraat zijn twee aspecten van belang: de doorrijhoogte voor tram 10 (indien mogelijk verhogen in verband met rijsnelheid) en verbetering van de beleving van de onderdoorgang vanuit de openbare ruimte, vooral vanaf oostzijde. Deze onderdoorgang is cruciaal in het versterken van de ruimtelijke relatie tussen binnenstad en het gebied Borneo Sporenburg. Op dit moment wordt geïnvesteerd in de openbare ruimte van de Czaar Peterstraat (verlichting) en met de ingrepen van het PHS zou wellicht een belangrijke bijdrage geleverd kunnen worden om van deze onderdoorgang een meer verbindend element te maken (toepassing van een lichtkunstwerk?).



Uitwerkingsonderdeel geluidsmaatregelen

Voor alle locaties in het plangebied PHS waar maatregelen vanwege geluid en of trillingen nodig zijn wordt door de gemeente Amsterdam een Esthetisch Programma van Eisen opgesteld als aanvulling op de algemene inpassingsprincipes uit deze visie. Dit EpvE wordt gebaseerd op nadere gegevens uit de MER PHS Amsterdam Centraal en in samenwerking met ProRail en stakeholders rond de locaties gemaakt. Opzet is om in een integraal proces te komen tot integrale ontwerp oplossingen voor het gehele PHS project. Hieronder enkele doorsnedes waarbij op basis van kaart 3 (Ingrepen en maatregelen PHS, bron ProRail) en kaart 5 (Raakvlakprojecten wonen) een indicatie te zien is van de inpassingsopgaven geluidsmaatregelen in de context. Zie bijlage 1 voor beide kaarten. In rood is een indicatie van geluidsschermen getekend waar op kaart 3 aangegeven is 'scherm hoger dan 3 meter'.

Doorsnede 6B

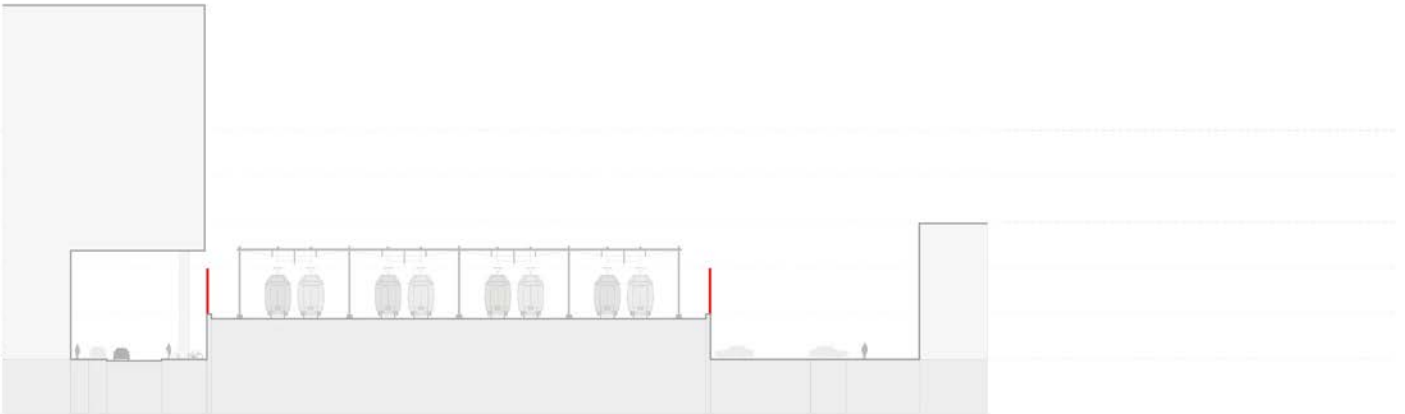
Oosterdokstraat - De Ruyterkade

De bebouwing van het Oosterdokseiland staat direct aan het spoor of op zeer korte afstand hiervan. De impact van een scherm op de ruimtelijke kwaliteit van de Oosterdoksstraat en de stegen richting het Oosterdok (links in de doorsnede) is zeer groot (licht en ruimte in het straatbeeld, doorzichten in de stedenbouwkundige structuur). Het ontwerp van geluidsschermen vraagt om directe afstemming met de stedenbouwkundigen en supervisors van het Oosterdokseiland. Het plaatsen van gesloten schermen is niet wenselijk. Geluidsreflectie van treingeluid tegen geluidsschermen op gevels van omliggende gebouwen is een aandachtspunt. Bij de bruggen aan weerszijden van het Oosterdokseiland is het belangrijk de ruimtelijke samenhang van de gebieden ten zuiden en noorden van het spoor niet verder te verminderen door het aanbrengen van maatregelen langs het spoor. De beleving van het water als scheiding tussen de eilanden en als verbinding tussen het IJ en het Oosterdok is een belangrijke structurerende eigenschap in het gebied. Bij het maken van nieuwe bruggen over de Oostertoegang zijn geluidsmaatregelen natuurlijk geïntegreerd in het ontwerp van zowel bruggen als perrons. De zichtbaarheid vanuit de trein van zowel het historische waterfront van de Amsterdamse binnenstad als het waterfront aan het IJ blijft behouden of wordt verbeterd.

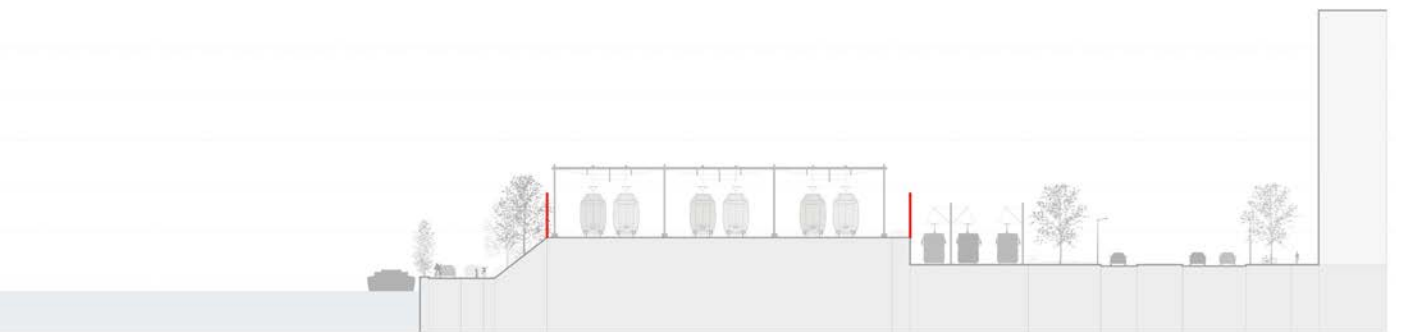
Doorsnede 7

Dijkgracht - Piet Heinkade

Ter hoogte van de Dijkgracht wordt in de nabije toekomst het Marineterrein ontwikkeld tot een belangrijke schakel tussen binnenstad en de IJ-oever. Het ligt in de verwachting dat hier naast stedelijke voorzieningen (een park?) woningbouw wordt ontwikkeld, ook aan de noordrand die gelegen is aan de Dijkgracht. De aard of vorm hiervan is nog niet bepaald. Van een gesloten enclave wordt dit een gebied onderdeel van de stad. Het spoor langs de Dijkgracht ligt hiermee aan beide zijden vol in het zicht van de stad.



Doorsnede 6b Oosterdokstraat - De Ruyterkade



Doorsnede 7 Dijksgracht - Piet Heinkade

Doorsnede 3

Westerpark - Zaanstraat

Doelstelling bij de inpassing van het spoor in het gebied 'Stad' is de bestaande scheidende werking van het spoor waar mogelijk te verminderen en in de vormgeving van de randen van het spoorlichaam goed aan te sluiten bij de inrichting en het gebruik van de aanliggende openbare ruimte, zoals hier bij de Spaarndammerbuurt. Een zorgvuldige en gedetailleerde vormgeving van geluidsmaatregelen langs het spoor is belangrijk gezien de kleinschaligheid van de openbare ruimte en de nauwe relatie met de kleinschalige bebouwing of zorgvuldig ontworpen bouwblokken. Transparantie naar de 'overzijde' van het spoor is het uitgangspunt voor het ontwerpen van geluidsmaatregelen. Op sommige plaatsen zoals in het Westerpark kan vormgeving van de rand van het spoorlichaam bijdragen aan de kwaliteit en functionaliteit van het gebied: bijvoorbeeld met een goed ontworpen park of sport/speelstrook op een verhoogd talud dat ook als geluidsmaatregel functioneert. Daarbij is het wellicht ook mogelijk om het hoogteverschil voor een nieuw te maken verbinding over het spoor op te vangen (opgave Groot Westerpark, HavenStad). Op andere plekken kan wellicht volstaan worden met groene, gesloten geluidsschermen. Een gedetailleerde ruimtelijke analyse van het Westerpark en de omgeving met alle niveauverschillen is nodig voor het maken van een gedegen inpassingsplan.

Doorsnede 16a

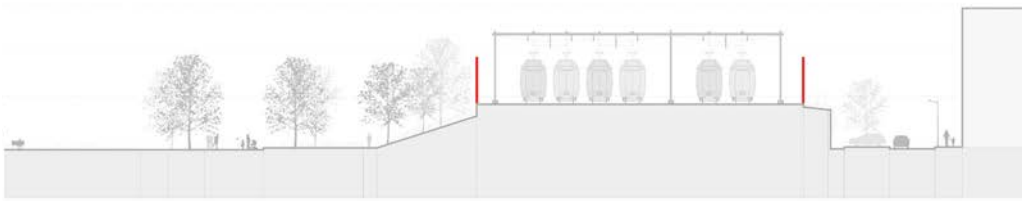
Oosterspoorplein

In het gebied rond station Muiderpoort spelen diverse ontwikkelingen waarbij het de bedoeling is om het gebied levendiger te maken, de ruimtelijke oriëntatie rondom het stationsgebouw met de omgeving te verbeteren en daarmee ook de ervaring van sociale veiligheid te versterken. Bij het ontwerpen van geluidsmaatregelen is het bijvoorbeeld belangrijk dat de mensen op straat en de reizigers op de perrons elkaar kunnen (blijven) zien. De oorspronkelijke architectonische kwaliteiten van het ensemble Muiderpoort (gebouw en seinhuis zijn rijks- en gemeentelijk monument) moeten door de verschillende ingrepen worden benut en versterkt. Afstemming met Bureau Monumenten & Archeologie is noodzakelijk.

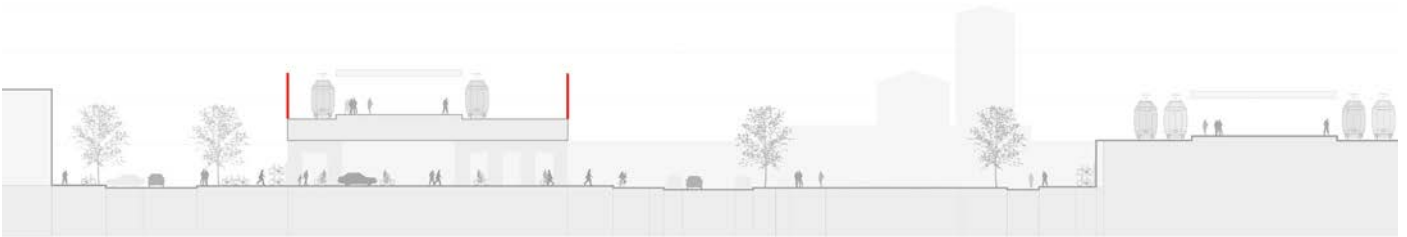
Doorsnede 17

Populierenweg - Tugelaweg

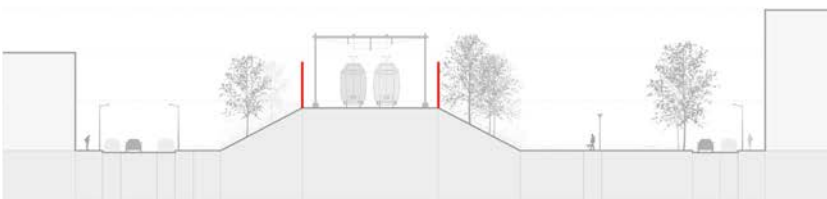
In Amsterdam Oost is het spoortalud op sommige plekken in gebruik als een groene corridor in de stad met mooie bomen, soms deel uitmakend van de openbare ruimte van het aanliggende gebied met recreatieve, groene en sportieve inrichtingselementen. Geluidsmaatregelen of werkzaamheden aan het spoor mogen deze kwaliteit niet aantasten; op plekken waar de inrichting van het talud deze groene kwaliteit nog niet heeft zou na de realisering van de PHS maatregelen idealiter de continuïteit van deze groene corridor versterkt kunnen zijn met een soortgelijk inrichting. Een integraal ontwerp van het talud in samenhang met plannen voor de vergroening van de Roomtuintjes en de omgeving van de Parooldriehoek, omgeving Platanenweg lijkt voor de hand te liggen in dit gebied.



Doorsnede 3 Westerpark - Zaanstraat



Doorsnede 16a Oosterplein



Doorsnede 17 Populierenweg - Tugelaweg

Doorsnede 2

Sloterdijkerweg - Condensatorweg

In de doorsnede is aan de rechterzijde de transformatie Sloterdijk 1 met wonen gevisualiseerd. Bij transformatie bestaat de kans dat er toch geluidsmaatregelen nodig zijn langs het spoor, op meer locaties dan ProRail tot nu toe heeft voorzien. Vanuit de gebiedsontwikkeling Sloterdijk 1 is de wens dat deze maatregelen zorgvuldig in de omgeving worden ingepast en afgestemd worden op de transformatie van het gebied. Hiervoor zijn het Ruimtelijk Kader PHS met de voorliggende Stedenbouwkundige visie en de uitwerking in het Esthetisch Programma van Eisen het uitgangspunt. Voor de goede ruimtelijke ontwikkeling van HavenStad met een aansluiting op de omringende buurten en de oever van het IJ zijn in kaart 6 (zie bijlage 1) indicatief enkele verbindingen over of onder het spoor aangegeven. Tussen Westerpark en Zaanstraat / Sloterdijk is er bijvoorbeeld het plan om het talud met een fietstunneltje te gaan doorkruisen.

Doorsnede 20b

Amstelplein - Julianaplein

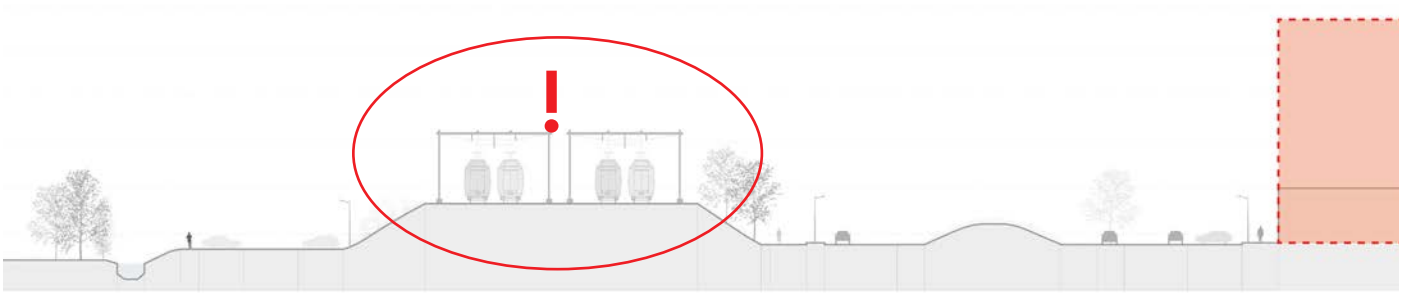
Het ensemble van het Amstelstation inclusief viaducten ten zuiden en ten noorden van het station is een rijksmonument. De inpassing van eventueel noodzakelijke geluidsschermen vraagt om een zorgvuldige uitwerking en afstemming met Bureau Monumenten & Archeologie. Een belangrijke ontwerpogave aan de noordzijde is de aansluiting van maatregelen op het viaduct Mr. Treublaan en aan de zuidzijde op het stations ensemble nabij de nieuw te bouwen Amstel Tower. Ten westen van het station worden in het project Amsteloever niet alleen woningen toegevoegd maar wordt ook de openbare ruimte verbeterd. Daarbij wordt een nieuwe fietsverbinding op of langs de spoordijk onderzocht. Deze fietsroute verbindt het station met de Spaklerweg.

Doorsnede 22

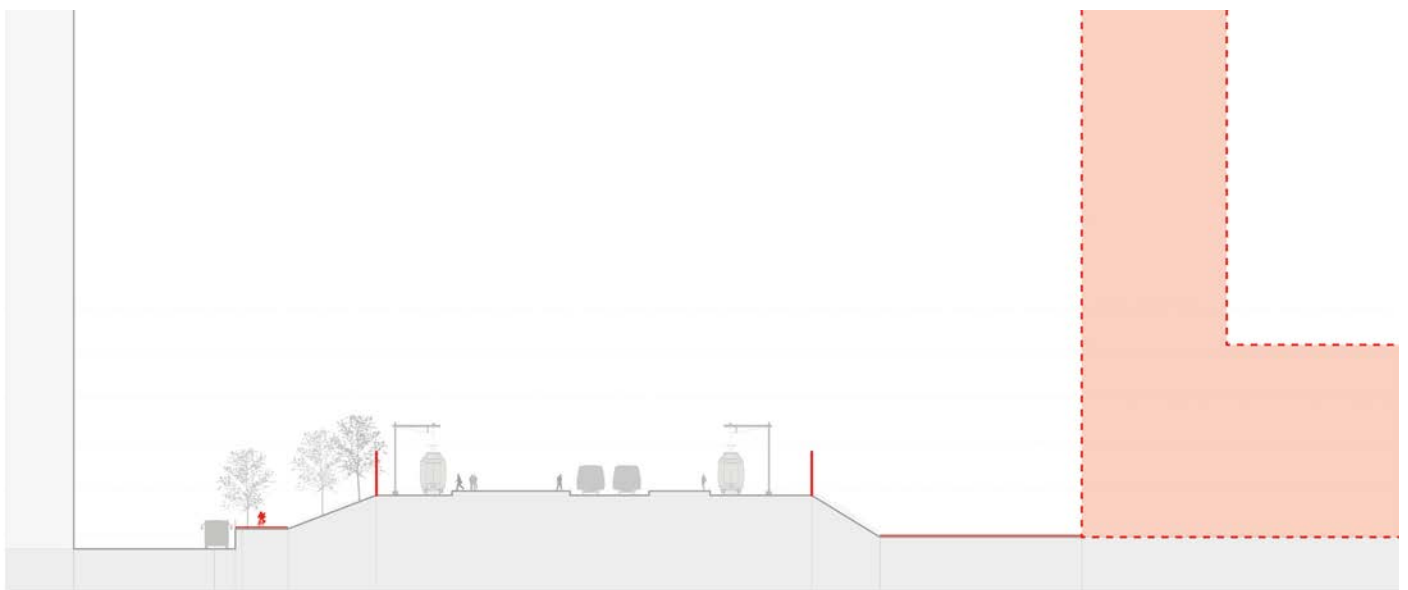
Spaklerweg – Kop Weespertrekvaart

Opgave in het transformatiegebied OverAmstel is de scheidende werking van het spoor te verminderen door bestaande verbindingen te verbeteren en nieuwe verbindingen toe te voegen voor auto, fiets en voetgangers op strategische plekken in het stedelijk weefsel. In de Visie OverAmstel is een nieuwe oost-westverbinding voorgesteld (de Amstelspoorlaan) die in één beweging de drie belangrijke noord-zuid lopende structuren doorbreekt namelijk de Duivendrechtse Vaart, de spoorbaan Amsterdam-Utrecht en de Weespertrekvaart. Voor een visualisatie van wenselijke verbindingen zie kaart 6 in bijlage 1.

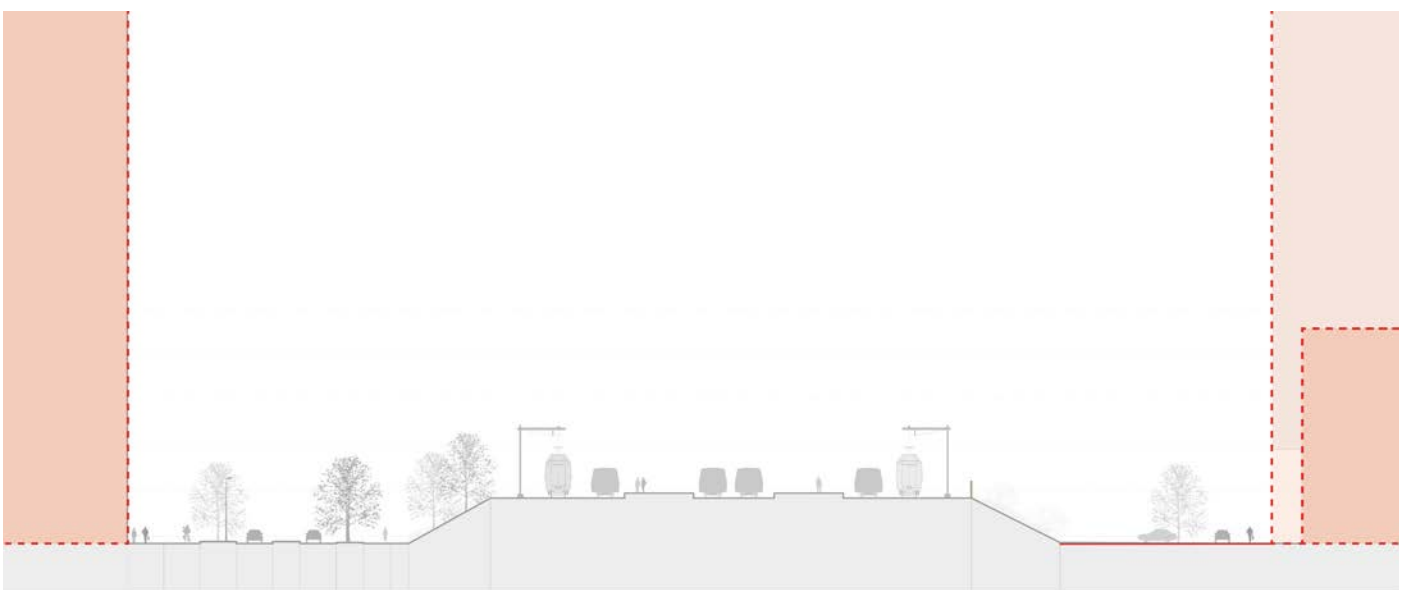
De doorsnede is genomen op een plek waar op dit moment druk wordt gebouwd aan weerszijden van metrostation Spaklerweg. Links het project Amstelkwartier en rechts project Kop Weespertrekvaart. Anders dan rond transformatiegebied Sloterdijk ligt het spoor niet in een parkzone maar in het centrum van de stedelijke ontwikkeling. Voor de vormgeving van de rand van het spoorlichaam en de vormgeving van geluidsmaatregelen is deze verandering van gebruik en inrichting leidend. Bij eventuele geluidsmaatregelen is de zichtbaarheid van mensen op straat vanaf de perrons van het metrostation en vice versa van groot belang (sociale veiligheid), net als een goede oriëntatie op de entree van het metrostation.



Doorsnede 2 Sloterdijkweg - Condensatorweg



Doorsnede 20b Amstelplein - Julianaplein



Doorsnede 22 Spaklerweg - Kop Weespertrekvaart

Uitwerkingen gemeente Ouder-Amstel

De rol van het spoor in het gebied dat tot Gemeente Ouder-Amstel behoort is verschillend zowel in noord-zuidrichting als in oostwestrichting. In de huidige situatie ligt het spoor voornamelijk op groene taluds met verschillend onderdoorgangen en vormt daarmee een passieve barrière in het gebied. Er is over het algemeen weinig interactie tussen de omgeving en het spoor, de taluds maken beperkt onderdeel uit van de openbare ruimte. Rondom belangrijke knooppunten zoals station Duivendrecht is dat een aandachtspunt.

Geluidschermen moet passend zijn in de omgeving en rekening houden met de ontwikkelingen die verandering van de omgeving als gevolg hebben. Dat betekent dat wisselend kan worden gekozen voor transparante schermen om meer samenhang tussen de stedelijke ruimte en het zicht vanuit de trein op de omgeving en schermen als onderdeel van het talud die bijdragen aan de "groene" omgeving. De volgende inpassingsprincipes zijn van toepassing in relatie tot de geplande ontwikkelingen:

Van Marwijkkooystraat

Oostzijde: ontwikkeling gebied rondom Wenckebachweg van bedrijventerrein naar gemend stedelijk wonen-werken.
Inpassingsprincipe: de stad is zichtbaar vanuit de trein. De beleving van de reiziger wordt meegenomen in het ontwerp van geluidschermen, deze zijn bij voorkeur transparant.

Van der Madeweg

Oostzijde: ontwikkeling Entrada transformatie kantoorgebied naar stedelijk-wonen. Bestaand woongebied Parnassieveld en Kruidenbuurt.
Westzijde: Hanos en Ellermanstraat op lange termijn ontwikkeling voor niet-woonfuncties als locaties vrijkomen.
Inpassingsprincipe: de stad is zichtbaar vanuit de trein. De beleving van de reiziger

wordt meegenomen in het ontwerp van geluidschermen, deze zijn bij voorkeur transparant.

Busbaan

Westzijde: als onderdeel van De Nieuwe Kern ontwikkeling kavel NS stedelijk-werken (Zuidas soft).

Inpassingsprincipe: de stad is zichtbaar vanuit de trein. Ter hoogte van station Duivendrecht de ruimte in het spoorlichaam benutten voor stedelijke programma's. De beleving van de reiziger wordt meegenomen in het ontwerp van geluidschermen, deze zijn bij voorkeur transparant.

Oostzijde: weitjespark = groen-stedelijk

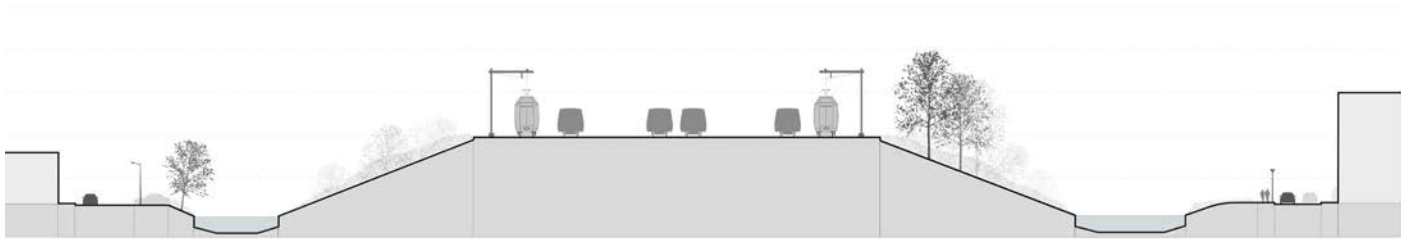
Inpassingsprincipe: het spoortalud maakt deel uit van de openbare ruimte door de inrichting en vormgeving van de randen inclusief geluidschermen aan te laten sluiten bij de omringende openbare ruimte waarbij de mogelijkheden van de taludhelling worden benut. Schermen worden ontworpen als onderdeel van een groen talud.

Station Duivendrecht

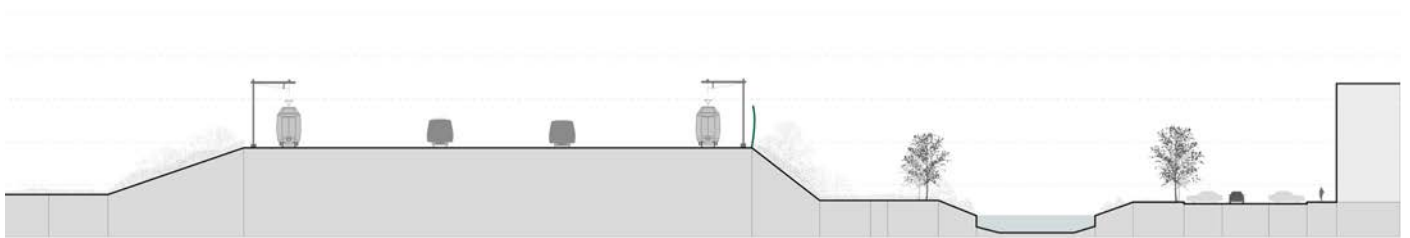
Oostzijde: OV infrastructuur
Westzijde: als onderdeel van De Nieuwe Kern ontwikkeling kavel NS stedelijk-werken en wonen vanaf grens LIB-4.
Inpassingsprincipe: de stad is zichtbaar vanuit de trein. Ter hoogte van station Duivendrecht de ruimte in het spoorlichaam benutten voor stedelijke programma's. Dit geldt vooral voor de westzijde, de oostzijde is minder relevant. De beleving van de reiziger wordt meegenomen in het ontwerp van geluidschermen, deze zijn bij voorkeur transparant.

Onderdoorgangen Strandvliet

Aansluiten op wonen west- en oostzijde.
Inpassingsprincipe: de stad is zichtbaar vanuit de trein. De beleving van de reiziger wordt meegenomen in het ontwerp van geluidschermen, deze zijn bij voorkeur transparant.



Doorsnede 23 Ellermanstraat - Kruizemunthof (bestaande situatie)



Doorsnede 24 Strandvliet - Boris Pasternakstraat (bestaande situatie)

Deel IV

Uitwerkingsonderdelen

Inleiding

Op een aantal onderdelen (Deel IV) zal het Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam de komende periode verder uitgewerkt worden in een apart vervolgtraject en hier volgt een korte opsomming van de belangrijkste uitwerkingsonderdelen, te weten een Esthetisch Programma van Eisen voor de geluid- en trillingsmaatregelen en vier uitwerkingslocaties, waarvoor een dergelijk vervolgtraject gevolgd zal gaan worden in de eerste helft van 2017. De resultaten van genoemde onderdelen vormt, te zijner tijd, net als het voorliggend Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam, input voor de procedures voor ProRail en dienen daarnaast als onderhandelingsdocument bij de concrete uitwerkingen van de plannen door ProRail.

Esthetisch Programma van Eisen

Het op te stellen Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) zal de eisen van Amsterdam gaan bevatten ten aanzien van de inpassing van spoor- en geluidsmaatregelen langs het gehele PHS plangebied van Amsterdam. De verwachting is dat in het najaar van 2017 deze eisen nader ingevuld kunnen worden zodra de onderzoeksgegevens van de MER beschikbaar komen.

Uitwerkingsonderdelen

Oostertoegang

ProRail zal in de periode 2021 – 2026 de stalen spoorbruggen vervangen. Alleen de meest noordelijk brug van de 5 bruggen blijft ongewijzigd. Hierbij gaat ProRail uit van een vervanging één op één. Het vervangen van vier bruggen brengt volgens Amsterdam een kans met zich mee, die eens in de circa 100 jaar voordoet, namelijk een mogelijke verruiming van de ruimte voor het verkeersareaal ter hoogte van de Oostertoegang. Gezien de groei in het fietsgebruik tussen Noord en Centrum, de komst van extra veren, de nieuwe brug en de ontsluitende functie die de Oostertoegang heeft voor het autoverkeer met de komst van de Stadshartlus is een ruimtelijke strategie voor de Oostertoegang van belang. Deze strategie kan als basis dienen voor onderhandelingen/ gesprekken met ProRail over Amsterdamse wensen en eisen voor het ontwerp van de nieuwe bruggen.

Kattenburgerstraat

(i.r.t. nieuwe brug over het IJ)

De komst van een brug over het IJ in het verlengde van de Jan Schaeferbrug zal gevolgen hebben voor de fietsdruk bij de spoorviaducten ter hoogte van de Kattenburgerstraat. De Amsterdamse wensen voor eventuele verruiming van het verkeersareaal en inrichting van de openbare ruimte zullen een plek moeten krijgen in het uitwerkingsdocument Kattenburgerstraat dat als basis dient voor verdere onderhandelingen/ gesprekken met ProRail over Amsterdamse wensen en eisen voor eventuele aanpassingen aan de bestaande bruggen. Omdat vanuit PHS hier geen spoormaatsregelen zijn voorzien zullen wensen van Amsterdam door ProRail als scope uitbreiding worden gezien en dus een extra financiële bijdrage vragen.

Locatie fly-over Dijksgracht

Ter hoogte van de Dijksgracht zal ten behoeve van een betere doorgang van de spoortrajecten door Amsterdam Centraal een zogenaamde fly-over/ dive onder gerealiseerd worden. Hiervoor is door ProRail reeds een aantal verkenningen uitgevoerd. Bij de afstemming met ProRail hierover is gebleken dat de kans groot is dat langs de Dijksgracht ook geluidsvoorzieningen nodig zijn. Ter hoogte van het project Oostenburg wordt onderzocht of trillingmaatregelen nodig zijn.

De locatie Dijksgracht is gelegen in kwalitatief hoogwaardig stedelijk gebied en er vanuit gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid verschillende Amsterdamse belangen spelen. Bovendien heeft de fly-over/ dive onder de ontruiming van het emplacement Dijksgracht een grote fysieke impact en biedt het kansen voor een nieuwe hoogwaardige inrichting van het terrein. Het is dan ook van groot belang dat de wensen en eisen van Amsterdam voor deze locatie inzichtelijk gemaakt worden en besproken met ProRail in het kader van hun ontwerpopgave voor deze locatie. De Amsterdamse input en de input uit de gesprekken met ProRail wordt gebruikt voor verdere onderhandeling in het vervolgtraject op het moment dat de effectenstudies gereed zijn en de plannen richting OTB gaan.

Locatie Czaar Peterstraat - Keerwal

Bij Funenpark zal het spoor richting de woningen worden uitgebreid met behulp van een keerwand waardoor het groene karakter verdwijnt en afstand tot bebouwing kleiner wordt. Voorkomen moet worden dat er een tunneleffect op straat ontstaat. Amsterdam zal hier eisen voor definiëren die meegaan in het Esthetisch Programma van Eisen.

Vervolgtraject

In februari 2017 zullen gesprekken met ProRail plaatsvinden om procesafspraken te maken en projectteams voor de uitwerkingsonderdelen in te richten. Uitgangspunt van Amsterdam is voor deze locaties te zoeken naar de maximale "meekoppelkansen" binnen PHS. De locatie Oostertoegang en de Kattenburgerstraat hebben in het ontwerpproces prioriteit.

