Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

# Memo

Aan Stuurgroep Marine Etablissement Amsterdam [redacted]

Van [redacted]

Kopie aan Boudewijn Oranje, Jeanine van Pinxteren, [redacted]

Bijlagen

Datum 18 maart 2013

Onderwerp Reactie op de concept-Strategienota MEA

Een eerste interne bespreking van de (vertrouwelijke) concept- strategienota MEA heeft geleid tot het volgende commentaar. Hierin zijn zowel bestuurlijke als ambtelijke opmerkingen en suggesties meegenomen.

De strategienota wordt met grote instemming ontvangen en stadsdeel Centrum beschouwt de openstelling van dit gebied als een unieke kans en een uiterst waardevolle toevoeging aan de stad voor bewoners, ondernemers, toeristen, innovatieve pioniers, etc.

1. Het gebiedsconcept, stedenbouwkundige visie en functies

De nota is sterk gericht op het stedelijk Waterpark Oosterdok, maar wij vragen meer aandacht voor de aansluiting van het gebied op de Oostelijke Binnenstad en de oostelijke eilanden. Deze verbindingen worden wel enkele malen genoemd (pag. 8, 11 en 12), maar verder niet uitgewerkt. De verbindingen via het water (Dijksgracht, Wittenburgervaart, Nieuwe Vaart), via langzame fiets- en voetgangersroutes over de eilanden (groene route) en het verkeer over de eilandenboulevard verdienen in de vervolgfase nadere uitwerking.

Een belangrijk punt in de verbindingen is de aanleg van een brug. Het stadsdeel heeft een duidelijke voorkeur voor een brugverbinding naar de Diujksgracht (optie 1). De optie van een tweede brug naar het NEMO mag voor de toekomst niet uitgesloten worden.

De tweedeling van het gebied in een park en een bebouwd gedeelte spreekt ons zeer aan. Een groeninventarisatie en een anlayse van de groenstructuur ontbreekt nog. De bestaande bomengroepen en de strakke lineaire bomenstructuur langs de Dijksgracht kunnen als vertrekpunt dienen.

Wat betreft bebouwing denken wij dat deze het best geintensiveerd kan worden aan de rand langs de Dijksgracht (bedrijfsgebouwen, wonen). De onderste twee lagen van de plint dienen zoveel mogelijk gebruikt te worden voor open toegankelijke functies die “reuring”geven.

Onduidelijk op de visiekaart met clusters (pag. 14) is waar de woonfunctie wordt gesitueerd. In de Verkeningsstudie is wel rekening gehouden met 1.350 woningen. Wat betreft type woningen denken wij vooral aan kleinere woningen (studio's) in het hogere segment die nog wel betaalbaar blijven (oppervlakte x m2 prijs).

Wat betreft de functies en voorzieningen hecht het stadsdeel veel waarde aan de aanwezige buitensportaccommodatie op het MEA. Elders in het stadsdeel Centrum komt een dergelijke voorziening niet voor, en het is voor de binnenstadsbewoners een waardevolle toevoeging. Zeker gezien de demografische ontwikkeling dat de bevolking ook in de Binnenstad groeit.

Wat betreft hotels (10.000 m2 bvo in de Verkenningsstudie) vinden wij dat deze ondersteunend moeten zijn aan de hoofdfuncties van het gebiedsconcept. Wij geven daarbij in overweging niet te denken aan één groot hotel, maar veeleer aan 2 a 3 kleinere hotels verspreid over het MEA. Er zijn binnen een straal van 500 meter al een groot aantal hotels en er zijn nog enkele nieuwe gepland. Het MEA is als stepping stone wel interessant om de oostelijke binnenstad verder toeristisch te ontwikkelen.

De innovatieve werkplaats juichen wij van harte toe, maar zou ook ruimte moeten bieden – zeker in de transformatie fase tot 2027 – niet alleen aan de internationale top, maar ook aan innovatieve ambachtelijke, laagdrempelige en startende bedrijfjes die tijdelijk in andere gebouwen gehuisvest zijn

In de strategienota is weining aandacht geschonken aan de mogelijke verkeersaantrekkende werking (bijv. van evenementen) en de parkeercapaciteit (bijv. opvang bij pieken). In de nabije omgeving van het MEA is maar beperkte opvangcapaciteit. Het MEA zelf heeft op dit moment behoorlijk veel parkeercapaciteit, maar het streven naar een autoluw gebied juichen wij toe. Parkeren moet zo min mogelijk op maaiveldniveau, en zoveel mogelijk inpandig of ondergronds.
Er dient een tweede openbare ontsluiting te zijn in de hoek van de Kattenburgerstraat en de Dijksgracht, in ieder geval voor nood- en hulpdiensten.

Voor het gebruik van het water bepleiten wij een aantal strategische op- en afstapvoorzieningen (taxiboot, goederen- en passagiersvervoer). Aan de Dijksgracht Oost bij het brede rangeerterrein (net buiten het MEA gelegen) zou wat ons betreft een nachtligplaats voor rondvaartboten moeten komen (met voorzieningen zoals een vulstation, electrisch laadstation). Historische vaartuigen horen in eerste instantie in de Museumhaven, maar deze ligt bijna vol. Denkbaar is dat het Scheepvaartmuseum enkele historische vaartuigen in de insteekhaven ten toon stelt. Onderzocht zou kunnen worden of er ook ruimte gevonden kan worden voor een beperkt aantal ligplaatsen voor eigenaren van historische pleziervaartuigen. Tenslotte bepleiten wij een 3 x 24 uurs passantenlocatie voor pleziervaartuigen, daar is een duidelijke behoefte aan gebleken.

In verband met ontwikkelingsmogelijkheden op langere termijn vestigen wij de aandacht op het feit dat hoge bebouwing de zichtlijnen vanuit het Unesco kerngebied en bufferzone kan aantasten. De mogelijke gevolgen van de voorgestelde ontwikkeling (50/50 model uit de Verkenningtsstudie) voor het beschermd stadsgezicht moeten in een vroeg stadium door middel van een hoogbouwstudie bekend zijn.

2. Ontwikkelings- en faseringsstrategie

De gedeeltelijke openstelling eind 2013 en de praktisch gehele openstelling van het terrein eind 2014 juichen wij van harte toe. Het gebruik en de programmatische invulling van 50.000 m2 bvo in 2018 en de toets aan de programmatische kaders onderschrijven wij. De aangegeven bandbreedte van programma en functies in bestaande panden laat voldoende flexibiliteit open om in te spelen op de behoefte vanuit de markt.

3. Samenwerkingsmodel

T.a.v. de gezamenlijke projectorganisatie van Rijk en gemeente bepleiten wij een nauwe samenwerking en afstemming met de stadsdeelorganisatie, met name met de directies Omgevingsmanagement en Schoon & Heel.
Het stadsdeelbestuur wenst de te sluiten bestuursovereenkomst in concept voorgelegd te krijgen en van commentaar te kunnen voorzien.

4. Beheer en onderhoud / juist gebruik en handhaving / financiën

Het stadsdeel kan niet genoeg benadrukken hoe belangrijk juist gebruik van de openbare ruimte en handhaving zijn, ook in de ontwikkelingsfase. Ook de beveiliging van het gebied en de gebouwen verdient veel aandacht. Met de kosten hiervan is in de raming (separate financiele rapportage) geen rekening gehouden. Ook binnen het stadsdeel is met deze kosten nog geen rekening gehouden en er is ook geen voorziening voor in de begroting opgenomen.

5. Communicatie

Het stadsdeel vindt het belangrijk dat communicatie niet alleen bestaat uit het “zenden” van een boodschap, maar dat ook interactieve burgerparticipatie wordt opgezet. Dat betekent voor ons het actief organiseren van meespraak en het “ophalen” van ideëen en initiatieven. Als een van de belangrijke doelgroepen benadrukken wij derhalve het actief betrekken van direct omwonenden (op de Oostelijke Eilanden, woonbootbewoners, instellingen en bedrijven op het Ooosterdok) en Amsterdammers bij de ontwikkelingen. Uiteraard zijn initiatieven uit de markt belangrijk, en dienen creatieve en innovatieve ondernemers daartoe uitgenodigd te worden.