Gemeente Amsterdam



Principe nota

Muiderpoortstation en omgeving

Concept mei 2017

Inhoudsopgave

Inleiding
Bestaande situatie
Opgave voor het plangebied
Krachtenveldanalyse en risicoverkenning
Ontwikkelstrategie
Planning en proces
Consultatie, participatie en communicatie
Organisatie
Financiën
Principebesluit

Bijlagen
Verkregen adviezen
Uitgevoerde studies en onderzoeken

1. Inleiding

Aanleiding

Het Muiderpoortstation was tot voor kort vooral een station dat de omliggende buurten bediende. De afgelopen tien jaar is het aantal reizigers van dit station echter flink gestegen. Een van de oorzaken is de opwaarderding die de woonomgeving heeft ondergaan, met name ain de Indische buurt. De komende jaren zal de rol van dit station voor de stad nog meer toenemen en boven buurtniveau uitstijgen door de ontwikkeling van Cruquius, Sluisbuurt en IJburg 2e fase (totaal 17.200 woningen). Het stedelijk OV- en fietsnetwerk zal vanuit deze gebieden via nieuwe en snellere verbindingen een betere aansluiting krijgen op het Muiderpoortstation, waardoor de ontsluitingswaarde van het station verbetert.

Het Oostspoorplein is in de structuurvisie aangewezen als stadsplein en vormt daarmee een cruciale plek voor het ontwikkelen van het centrummilieu richting Flevopark. Om het plein tot een prettige ontmoetings- en verblijfsplek te maken zou er meer interactie plaatsvinden tussen plein en bebouwing moeten komen en het plein zodanig heringericht worden zodat het overzichtelijk en veilig wordt. Het verkrijgen van een eigen identiteit is prioriteit voor het functioneren van het station en voor de omliggende buurten. Nu is het plein door de vele fietsen en infrastructuur onaantrekkelijk.
NSstations, Lloyd Hotel en de Culturele Ambassade hebben het initiatief voor Hotel Holland bij station Muiderpoort genomen. In dit initiatief staat de herontwikkeling van het monumentale stationsgebouw aan het Oosterspoorplein centraal. De herontwikkeling van het monumentale pand kan als vliegwiel dienen voor de rest van de, door reizigers laag gewaardeerde, stationsomgeving. Het belang van de NS ligt met name in het herbestemmen en activeren van stationsgebouwen en het creëren van een prettige stationsomgeving. Voor Lloyd Hotel en de Culturele Ambassade is het belang een hotelconcept te ontwikkelen dat zich over meerdere stations in Nederland uitspreidt en zo toeristen ook de rest van Nederland laat ervaren.

Het initiatief vormt een aanleiding om integraal en gezamenlijk te kijken naar de vele opgaven die spelen op en rond station Muiderpoort. Dit wordt nog eens versterkt door het feit dat het Oostspoorplein en het talud langs het Linneausplantsoen in eigendom is van NS Vastgoed BV. Daarnaast kunnen in een plan voor inpassing van het hotel direct ook andere opgaven voor deze locatie landen zoals het beter verbinden van de drie wijken, het herinrichten van het stationsplein en het verhogen van het comfort van reizigers en bezoekers van het station door plein, perrons, entrees, onderdoorgangen en opgangen te verbeteren.
In 2018 wordt door het ministerie I&M, in opdracht van gemeente Amsterdam, ProRail en Stadsregio, geïnvesteerd in fietsparkeren. Dit is ook een aanleiding voor het gebied om integrale visie te maken en fietsparkeren op een duurzame manier inpasbaar te maken.

Een integrale visie is noodzakelijk om de vele opgaven die spelen te kunnen koppelen, werk met werk te kunnen maken en om het initiatief op zijn merites te kunnen beoordelen. Doordat NS Vastgoed BV het grootste deel van de grond in de openbare ruimte bezit heeft en de gemeente Amsterdam verantwoordelijk is voor de veiligheid en het beheer van de openbare ruimte is het logisch om gezamenlijk met de NS opdrachtgever te zijn voor de integrale visie.

Om dit zorgvuldig te kunnen doen is er een Principebesluit volgens Plaberum noodzakelijk. Met het opstellen van een integrale gebiedsvisie wordt gezamenlijk toegewerkt naar een Principebesluit ten aanzien van de start van de gebiedsontwikkeling van Muiderpoortstation en omgeving. De gebiedsvisie is daarom ook onderdeel van de deze principe nota en wordt integraal als bijlage bijgevoegd.

Voorgeschiedenis

In het voorjaar van 2015 hebben de initiatiefnemers (NS en Lloyd Hotels) de eerste gesprekken gevoerd met de gemeente. Op een informatieavond met de buurt op 28 september 2015 hebben de initiatiefnemers het concept uitgelegd en is een eerste ruimtelijke verkenning van de nieuwbouw van het hotel getoond. Eén van de belangrijkste afspraken is dat de buurt actief betrokken wordt bij de planvorming.

In februari 2016 is in opdracht van NS-stations een cultuurhistorische verkenning en waardestelling door bureau Steenhuis Meurs opgesteld. De conclusies hieruit bieden goede aanknopingspunten voor de integrale gebiedsvisie.

Op 25 mei 2016 heeft een 2e informatiebijeenkomst over het initiatief plaatsgevonden. De initiatiefnemers hebben aan de buurt gepresenteerd waar zij hun plannen hebben aangepast.

In het BO Spoor van 5 oktober 2015 is door NS Stations het initiatief voor Hotel Holland bij station Muiderpoort gepresenteerd. In dit overleg zijn bestuurders akkoord gegaan met het gevraagde besluit om in december 2016 een integraal advies op te leveren met betrekking tot de planvorming voor Muiderpoort en omgeving.

In november 2016 is een integraal gemeentelijk advies geleverd, waarvoor door Ruimte en Duurzaamheid een stedenbouwkundige quick-scan is gehouden. Daarin wordt geconcludeerd dat een hotel een zeer waardevolle nieuwe impuls kan geven aan het Muiderpoortstation en kan bijdragen aan een betekenisvolle programmering maar dat er bezwaren tegen de afmeting en de locatie van het hotelinitiatief.

In het college is op 13 december 2016 besloten akkoord te gaan met de Overnachtingsbeleidkaart waarop Muiderpoort aangeduid staat als “nee, tenzij”. Een bevestiging van het akkoord op bovenstaande beslispunten is gewenst om werkzaamheden in gang te zetten met de initiatiefnemers

In januari 2017 is door wethouder Litjens en wethouder Van der Burg akkoord gegaan met het opstellen van een integrale gebiedsvisie voor Muiderpoortstation en omgeving. Het opstellen van de integrale gebiedsvisie zal plaatsvinden in gezamenlijk opdrachtgeverschap met NS Stations en Lloyd’s hotel BV.

Op 27 maart 2017 is in het Bestuurlijk Overleg Spoor door NS Stations en gemeente Amsterdam ingestemd met het starten van het opstellen van de integrale gebiedsvisie.

2. Bestaande situatie

Kenmerken

Ruimtelijke structuur
Het Muiderpoortstation heeft een zeer kenmerkende opzet en is in de kern een goed bewaard gebleven. Het monumentale gebouwencomplex uit 1939 is karakteristiek en heeft door de ligging tussen twee samenkomende sporen zijn kenmerkende vorm gekregen. De programmatische invulling van de verschillende gebouwen is niet optimaal, grote hoeveelheden fietsen domineren het beeld en de entrees zijn slecht herkenbaar. Het ruime plein dat bereikt wordt via de onderdoorgang aan de Celebesstraat en het Oetewalerpad maakt vrijwel altijd een verlaten indruk. De drukte bevindt zich direct tussen de twee sporen. De invulling van Het Oosterspoorplein is bijna dorps. Volop ruimte voor de auto, een rond plantsoentje, het gedenkteken aan slachtoffers van de tweede wereldoorlog en een sculptuur van Karel Appel zijn de belangrijkste elementen in de openbare ruimte.
Er zijn in de afgelopen jaren tal van kleine ingrepen gedaan met de bedoeling het complex beter te doen functioneren en aantrekkelijker te maken. De som van ingrepen heeft niet geleid tot een prettige en goed functionerende stationsomgeving.

Reizigers beoordelen het station slecht. (WAARUIT BLIJKT DIT? PRESENTATIE NS BOSPoor?) Dit komt onder andere doordat het moeilijk is je te oriënteren. Dit komt door meerdere factoren. De entrees zijn slecht vindbaar, de systematiek van het station is niet goed leesbaar in de openbare ruimte, de programmering van de functies langs de onderdoorgang is matig, sommige functies zijn gedurende delen van de dag gesloten. Daarbij komt nog de enorme fietsenstalproblematiek. Het domein rondom het station wordt gedomineerd door enorme rijen fietsen.







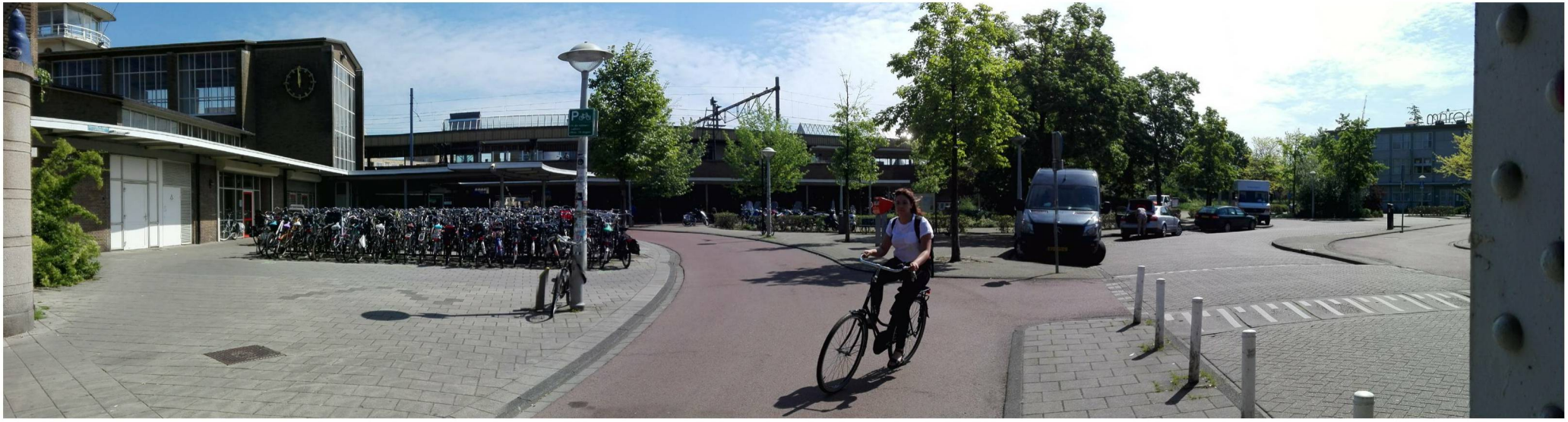












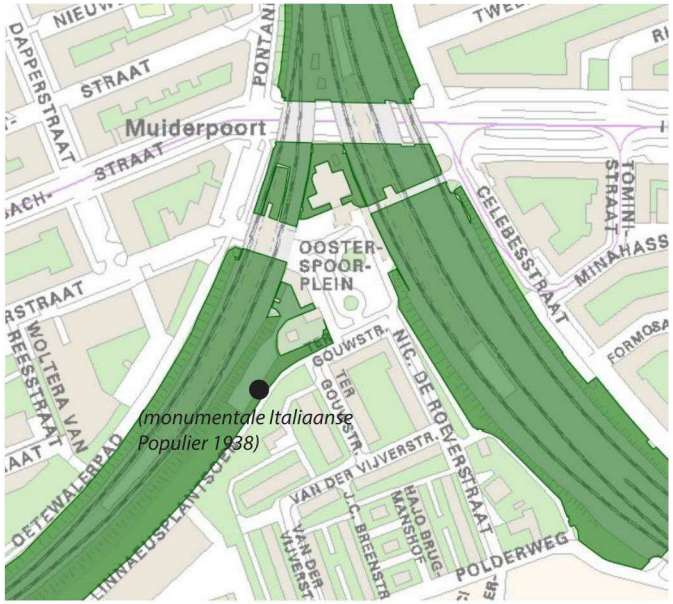
Ecologische structuur en monumentale bomen

De ecologische structuur passeert het stationsgebied en slingert als een lint door Amsterdam waarbij het verschillende onderdelen van de hoofdgroenstructuur met elkaar verbindt. De taluds langs het spoor zijn onderdeel van de ecologische structuur en omvat tientallen volwassen bomen, waaronder enkele zeer grote exemplaren. Het is een waardevol stukje natuur waar de bewoners van Tuinwijck en Oostpoort op termijn beter gebruik van kunnen maken.

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

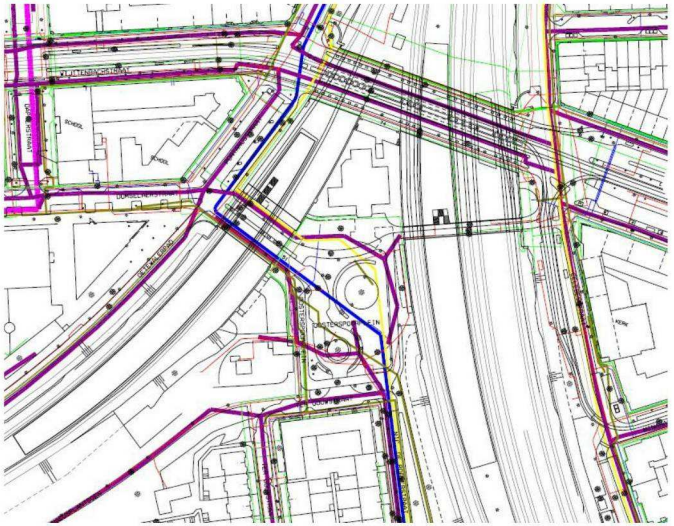
In het oostelijke talud van het westelijk spoort staat een monumentale boom (Italiaanse populier, geplant 1938)





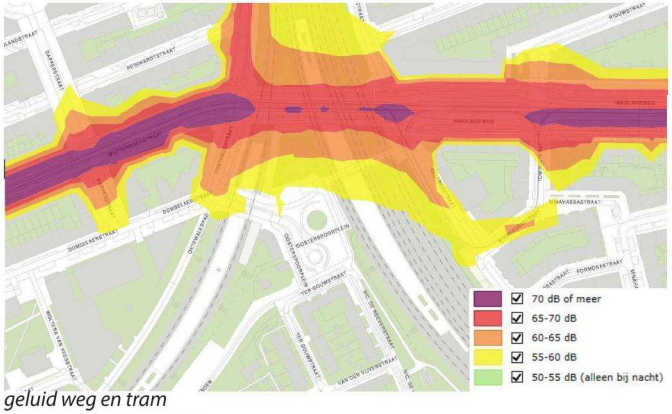
Kabels en leidingen

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



Geluid

De geluidbelasting (in decibellen oftewel dB) is in de kaarten weergegeven als de gemiddelde geluidbelasting over het etmaal, uitgedrukt in de Europese geluidsmaat Lden (Lday-evening-night. Sinds 2004 zijn alle Europese landen verplicht om de Lden te gebruiken) . Maatregelen om de geluidbelasting te verminderen staan in het Actieplan Geluid van Amsterdam



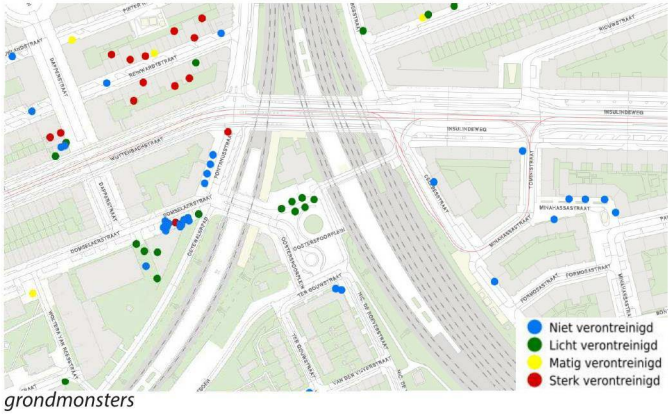
geluid weg en tram



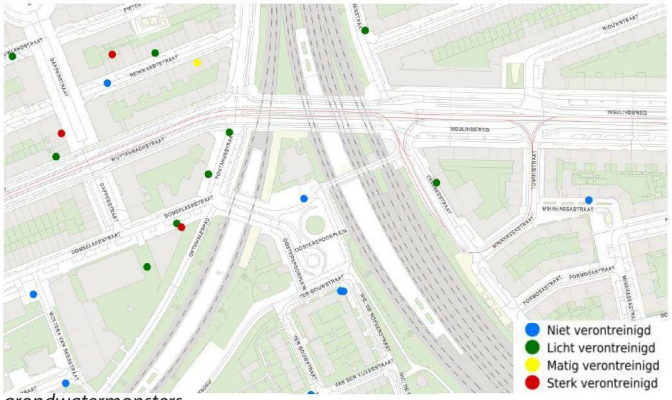
geluid spoor

Bodemverontreiniging

Op het Oostspoorplein zijn op twee plekken grondmonsters en grondwatermonsters genomen. De grondmonsters toonden een lichte verontreiniging nabij het Muiderpoortstation en geen verontreiniging nabij het Mirrorcentre. De grondwatermonsters toonden geen verontreiniging.



grondmonsters



grondwatermonsters

Archeologie

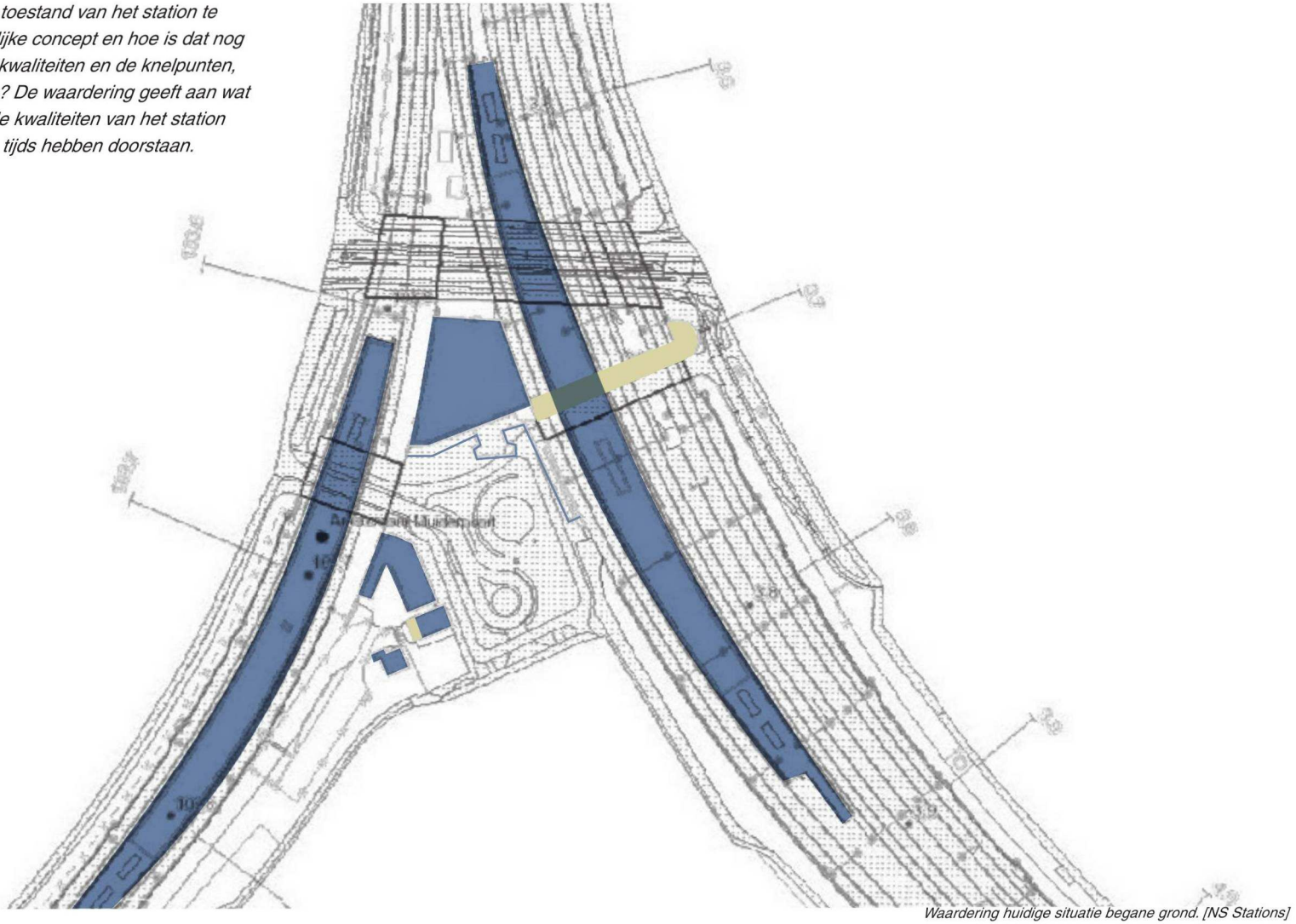
Cultuurhistorische waarden
De cultuurhistorische verkenning en waardestelling die door bureau Steenhuis Meurs is opgesteld in februari 2016 in opdracht van NS-stations biedt goede aanknopingspunten voor de integrale gebiedsvisie. Deze worden opgenomen in de gebiedsvisie en het document van Steenhuis Meurs is dan ook als bijlage opgenomen. De belangrijkste conclusies ten aanzien van de waardestelling zijn:

Cultuurhistorische waarde
• Het station is van cultuurhistorische waarde als een vroeg voorbeeld van de samenwerking tussen de NS en de gemeente in ruimtelijke vraagstukken en onderdeel van de eerste grootschalige planologische samenwerking tussen rijk, gemeente en spoorwegen.
• Het station is van cultuurhistorische waarde als herinneringslocatie voor de Jodenvervolging tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Stedenbouwkundige en ensemblewaarde
• De besloten ligging van station en voorplein, ingebed tussen de spoordijken is bijzonder. Het station is onderdeel van een grote infrastructurele ingreep (de verhoogde spoorbanen) en schept de luwte van een stedelijk interieur (het stationsplein) tussen de omringende woonwijken in.
• Het station, het seinhuis, de dienstwoningen, het dienstgebouw en de viaducten zijn ontworpen als een samenhangend stedenbouwkundig en functioneel ensemble – dat de verkeersstromen begeleidt en opvangt.
• Het dienstgebouw en de chefswoning zorgen voor de westelijke begrenzing van het voorplein.
•Deze ensemblewaarde van het voorplein en het station is bij de verbouwing eind jaren negentig echter verloren gegaan
• De doorgangen onder de spoordijk zijn van waarde; ze koppelen het ensemble aan de spoorinfra en verbinden het stationsplein met de stad. De viaducten zijn de entrees van het station; het besloten stationsplein is opgezet als een beschutte 'stationshal' in de open lucht.
• Het seinhuis is een icoon in de omgeving en zorgt dat het station, ondanks de afgeschermde ligging zichtbaar is
• De viaducten zijn tegelijk onderdeel van het stationsensemble Muiderpoort, als van de 'Spoorwegwerken Oost' als geheel
• Beide woningen zijn architectonisch van waarde (en beide zijn gemeentelijk monument).
Architectuurhistorische waarde
• Het ensemble van station, seinhuis, dienstwoningen, dienstgebouw en viaducten vormt een relatief gaaf voorbeeld van stationsbouw uit de periode vlak voor de Tweede Wereldoorlog.
• De architectuur van het ensemble is ontworpen in samenhang met de verkeersstromen. Tegelijk is de architectuur ook een esthetische compositie, met allerlei motieven.
• Het station is, evenals het tegelijk gebouwde Amstelstation, een vroeg voorbeeld van een station dat werd ontwerpen als knooppunt voor openbaar en persoonlijk vervoer, waarbij de reizigersstromen zo veilig en doelmatig mogelijk waren en zoveel mogelijk overdekt.
• De gebouwen hebben dezelfde architectonische vormentaal. De dienstwoningen en het dienstgebouw zijn in vormgeving wel ondergeschikt aan het stationsgebouw met seinhuis.
• Het gebrandschilderd glas van H. Campendonk in de noordgevel van de stationshal is van waarde

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

Op basis van de historische beschrijving en ruimtelijke analyse is de tegenwoordige toestand van het station te waarderen. Wat is het ruimtelijke concept en hoe is dat nog herkenbaar? Waar liggen de kwaliteiten en de knelpunten, is er mogelijk wat misgegaan? De waardering geeft aan wat de uitzonderlijke en essentiële kwaliteiten van het station zijn en hoe deze de tand des tijds hebben doorstaan.



Waardering huidige situatie begane grond. [NS Stations]

Bouwhistorische waardering

Hoge monumentwaarde

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

Dit zijn:

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

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

Positieve monumentwaarde

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

Indifferente monumentwaarde

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

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

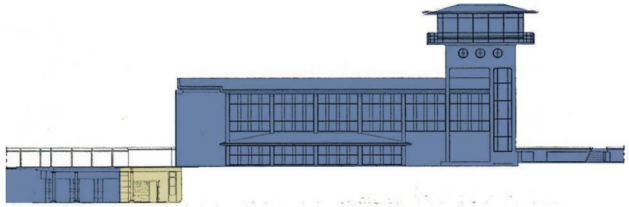
Een indifferente monumentwaarde betekent dat:
- behoud geen eis is;
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk;
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.



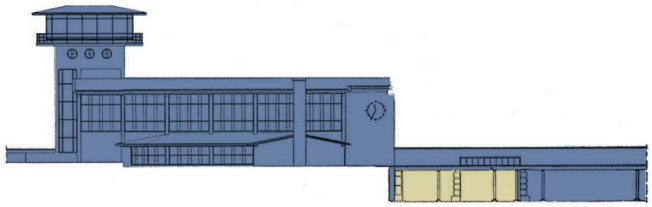
Zuidgevel



Noordgevel

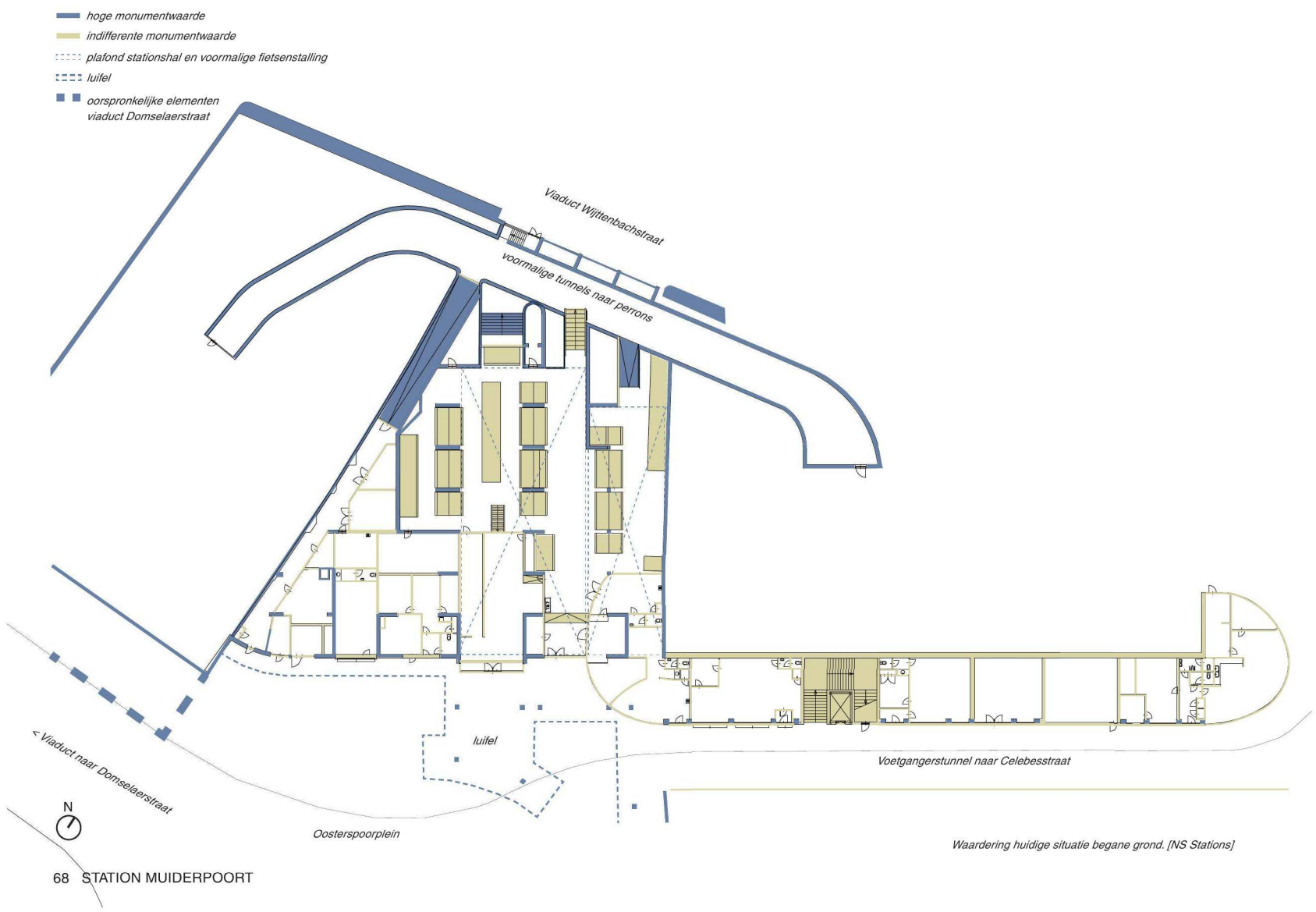


Oostgevel



Westgevel

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



Waardering huidige situatie begane grond. [NS Stations]

Wet- en regelgeving

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

Beleid

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

Bestemmingsplan

Bestemmingsplan Oostpoort (2015)

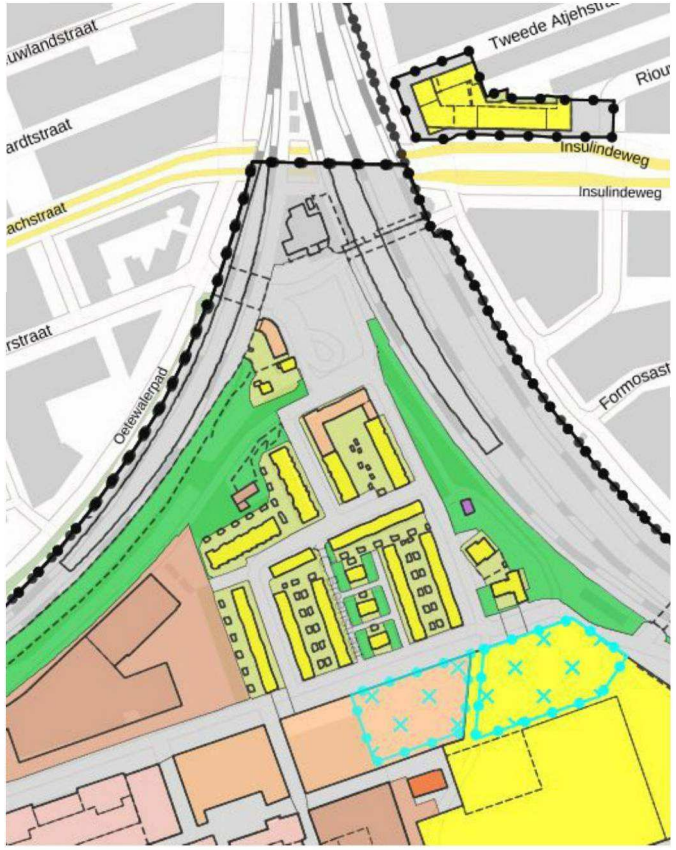
In het bestemmingsplan is de omgeving van het station grotendeels bestemd als Verkeer (Verkeer 1 en 2, Verkeer-Rail)

Verkeer

Alle gronden in de openbare ruimte van het plangebied die zijn gericht op de afwikkeling van verkeer of het verblijf van personen of voertuigen zijn bestemd als Verkeer. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen de typen verkeer. De gronden waar gemotoriseerd vervoer plaatsvindt, zoals het Oosterspoorplein en de Linnaeusstraat, zijn bestemd als Verkeer – 1. Waar de verkeersafwikkeling van langzaam verkeer plaatsvindt is bestemd als Verkeer – 2. In beide bestemmingen zijn terrassen, parkeervoorzieningen en in- en uitritten mogelijk. Daarnaast is ter plaatse van de aanduiding 'railverkeer' in de Linnaeusstraat het tracé van de tram toegestaan en ter plaatse van de aanduiding 'brug' over de Ringvaart een brug. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen maximaal 3 m hoog zijn.

Verkeer - Railverkeer

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



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

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

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

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

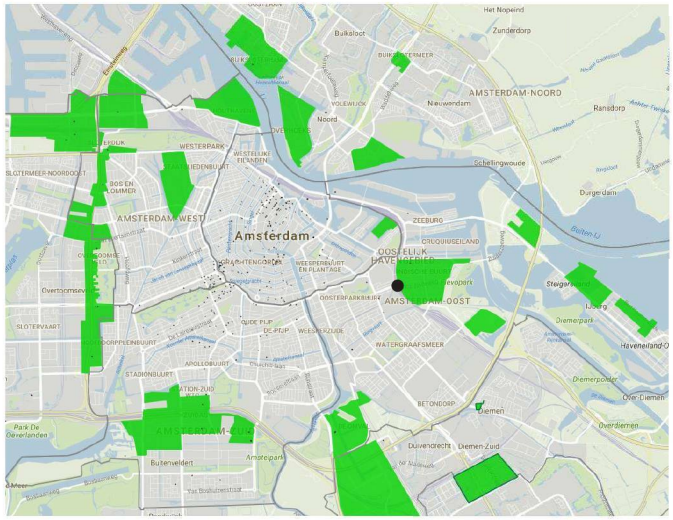


Hotelbeleid

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

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

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



3. Opgave voor het plangebied

(max 2-5 A4, afhankelijk van de complexiteit van de opgave)
Formuleren van de integrale opgave en richting, dat wil zeggen: wat verandert er in de bestaande situatie.
Ruimte
Ruimtelijke ontwikkeling en structuur:
Globaal programma, met specifiek aandacht voor:
Sociaal maatschappelijke infrastructuur (reserveringen voor (jeugd)zorg, onderwijs, welzijn),
Economische infrastructuur (strategie en reserveringen ten aanzien van bedrijven, ontruimingen en verwervingen),
Grondgebruik,
Ontsluiting, parkeren,
Bovengrondse (hoofd)infrastructuur -indien van toepassing ook noodzakelijke bovenwijkse (hoofd)infrastructuur- en ondergrondse infrastructuur,
Bovengrondse en ondergrondse cultuurhistorische waarden,
Ondergrondse zaken,
Groenvoorzieningen en water (verbindingen, kwaliteit en kwantiteit, rainproof) en ecologische structuur,
Dierenwelzijn,
Beheer: Is er sprake van gewijzigd gebruik, areaaluitbreiding, kwaliteitsuitbreiding of een ander niveau van beheer?,
Integrale veiligheid.
Gegeven de bestaande situatie en de opgave voor het gebied, bestaat het risico dat er strijdigheden met bestaande beleidskaders ontstaan. Deze risico-inschattingen dienen in beeld gebracht te worden (gebruik hierbij de checklist). Ze dienen als onderzoeksopdracht geformuleerd te worden, zodat ze in een latere fase nader worden onderzocht.
Stedelijk milieu
Karakterisering van het stedelijk milieu dat wordt nagestreefd:
Dichtheid,
Functie menging,
Laag/hoogbouw,
Woningbouw categorieën,
Veranderbaarheid.
Relatie met omgeving
inpassing van het plan in de omgeving.
meerwaarde voor omliggende gebieden en woonwijken.
Duurzaamheid
specifieke aspecten op het vlak van:
Energie,
Luchtkwaliteit,
Geluid,
Afval ,
Circulair,
Nieuwe sanitatie.

4. Krachtenveldanalyse en risicoverkenning

(maximaal 1 A4)
Welke partijen en welke belangen in het gebied, welke fysieke en financiële obstakels
Krachtenveld verkenning met betrekking tot stakeholders in het planproces.
Risicoverkenning: in ieder geval een juridische scan (onder andere MER-plichtig?, bodem, flora en fauna, geluid, integrale veiligheid, planschaderisicoanalyse).
Bij de juridische scan gaat het om benoemen risico´s en benodigde onderzoeken en adviezen die in een volgende fases relevant zijn.

5. Ontwikkelstrategie

(maximaal 1 A4)
Hoe richten we het verdere traject in?
Ontwikkelingsverdeling (wie doet wat).
Inkoopverkenning: op welke wijze (en op welk moment in het proces) is samenwerking met de markt van meerwaarde op het behalen van het maximale maatschappelijke nut. Het gaat daarbij om de totale levensduur, dus inclusief (niveau van) beheer en geeft inzicht in de risico's (wie kan ze beïnvloedden/wie kan ze dragen).
Contractvorming: intentieovereenkomst (indien relevant). Dit is relevant als de gemeente de gebiedsontwikkeling gezamenlijk oppakt, of als zij samen met anderen een gezamenlijke ambitie formuleert op een deelaspect. Intentieovereenkomsten kunnen afgesloten worden met betrekking tot:
afspraken over de projectmanagementkosten. Hier worden afspraken vastgelegd over wie voor welke kosten aansprakelijk is,
afspraken over de planning en over eventuele financiële compensatie bij vertraging,
afspraken over de projectorganisatie en over de

6. Planning en proces

(maximaal half A4)
Globale planning gehele looptijd project, inclusief planning juridisch planologische traject.
Planproces project: het wel of niet doorlopen van fase 2, toetsmomenten en beslismomenten, verdeling in deelgebieden of niet.

7. Consultatie, participatie en communicatie

(maximaal half A4)

Zowel intern als extern: met wie is gesproken, met wie zal worden gesproken en wanneer; rol bestuurscommissie benoemen
Consultatie en participatie tot nu toe.
Consultatie-, communicatie- en participatievervolg voor verschillende externe doelgroepen in vervolgtraject: bewoners, bedrijven en verenigingen.
Communicatie binnen de gemeente (aan de hand van de checklist beleidskaders).

8. Organisatie

Benoemen bestuurlijk opdrachtgever.
Benoemen ambtelijk opdrachtgever.
Inrichting van de projectorganisatie (overheid, consortia, overige partijen).

9. Financiën

Financiële verkenning: globale kosten en baten.
Raming van de proceskosten (tot en met fase 3) op basis van het plankostenmodel en over de dekking laten besluiten. De dekking van de proceskosten voor stadsdeelplannen is anders geregeld dan voor plannen die door de rve Grond en Ontwikkeling worden ontwikkeld. Bestuurscommissies ontvangen jaarlijks een budget vanuit het Vereveningsfonds. De rve Grond en Ontwikkeling heeft hiervoor een apart budget.
Financieringsarrangementen: hoe kan de markt bijdragen aan de financiering, de financiële haalbaarheid en beheersing van financiële risico's (zie ook 5, inkoopverkenning). Maak ook een doorkijk naar andere verhoudingen in eigendoms- en beheerverantwoordelijk-heden.
Aankoopkrediet (indien nodig).

10. Principebesluit

Overzicht van gevraagde besluiten met vermelding van eventuele minderheidsstandpunten.

Bijlagen

Verkregen adviezen.
Uitgevoerde studies en dergelijke.