



# Oranjewerf Amsterdam

Werkbank 3: Mobiliteit



# AANPAK EN TIMING WERKBANKEN

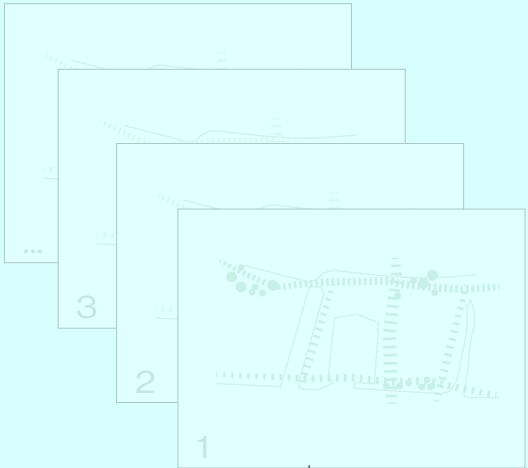
## GELAAGDE AANPAK & VARIANTEN STUDIES

STARTBIJEEENKOMST  
30/10



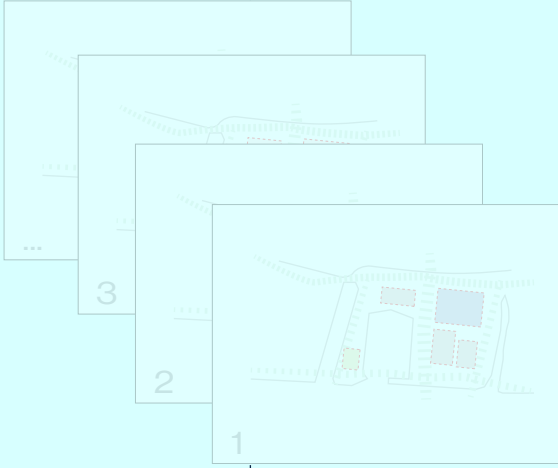
Uitgangspunten en ambities

WERKBANK 01  
17/11



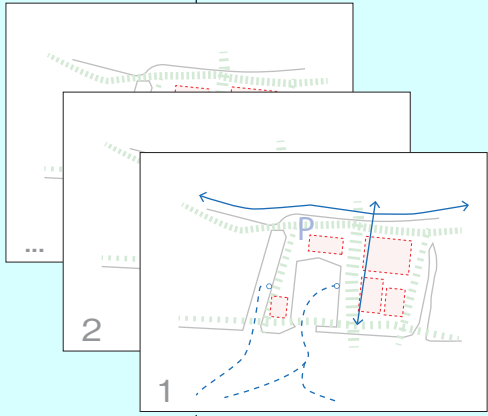
**LAAG 1**  
Landschappelijk  
kader

WERKBANK 02  
28/11



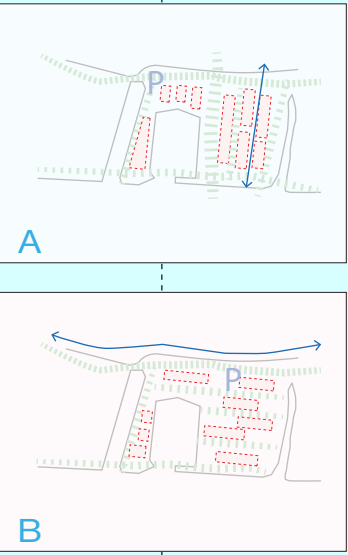
**LAAG 2**  
Programma &  
bebouwing

WERKBANK 03  
19/12



**LAAG 3**  
Mobiliteit

WERKBANK 04  
16/01



**VERFIJNING EN SYNTHESE**  
naar 2 scenario's

SLOTBIJEEENKOMST  
30/01



CONCLUSIES

1

Kaders



DE OPGAVE  
PROJECTGEBIED & STUDIEGEBIED





KADERS

PROJECTGEBIED





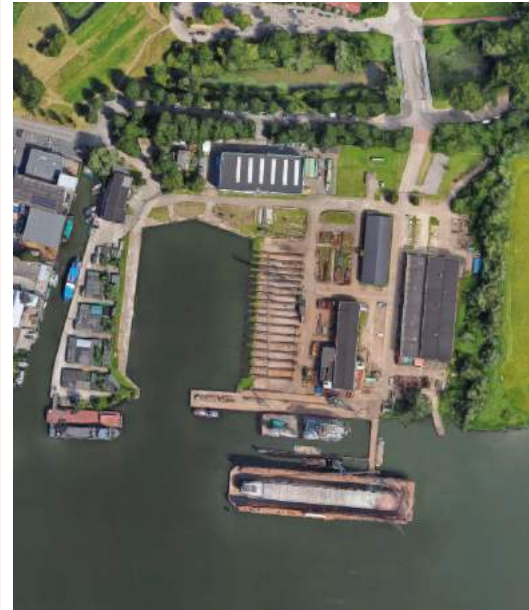
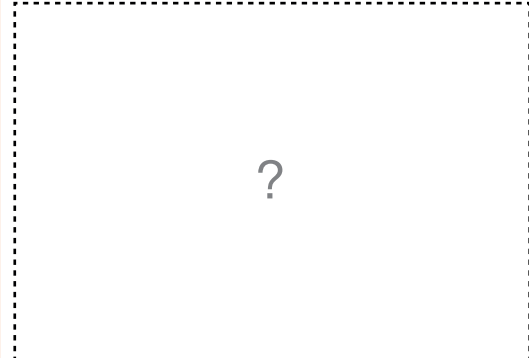
KADERS  
DICHTHEID

TUINDORP  
NIEUWENDAM



FSI >1

ORANJEWERF



FSI 2.4-2.9

NDSM



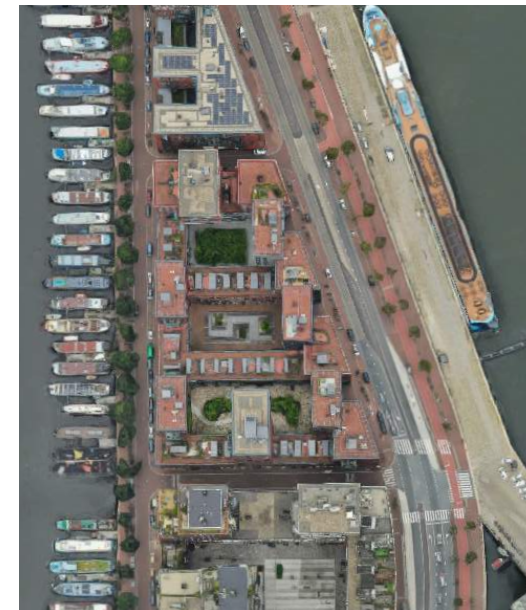
FSI 3.7

HAMERKWARTIER



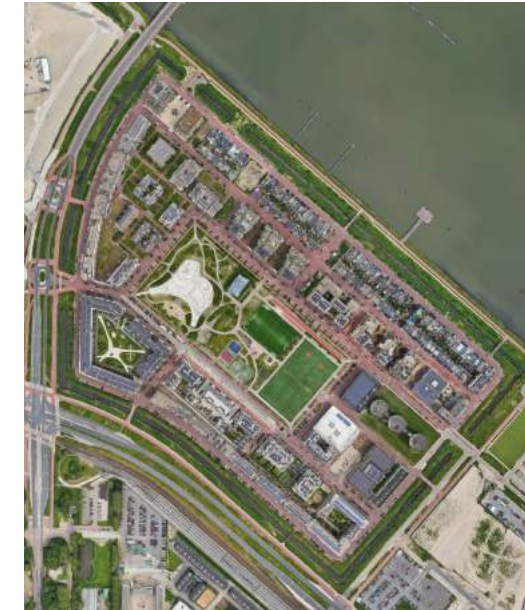
FSI 3.7

WESTERDOKS  
EILAND



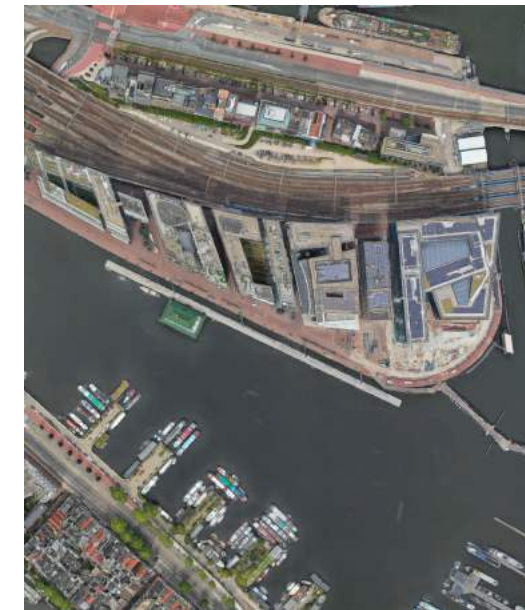
FSI 4.1

SLUISBUURT



FSI 2.8-5

OOSTERDOKS  
EILAND



FSI 6



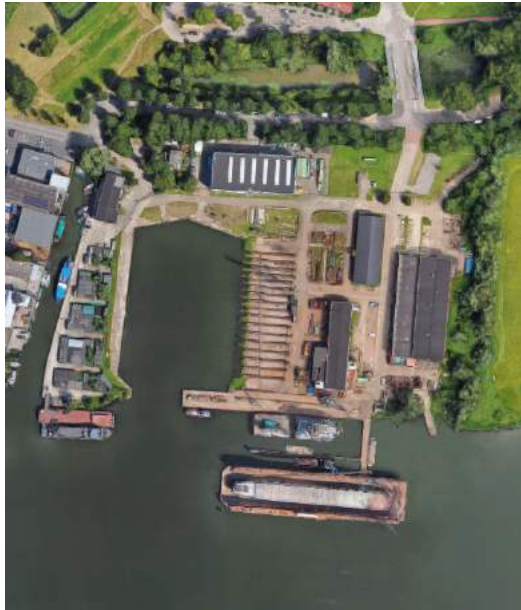
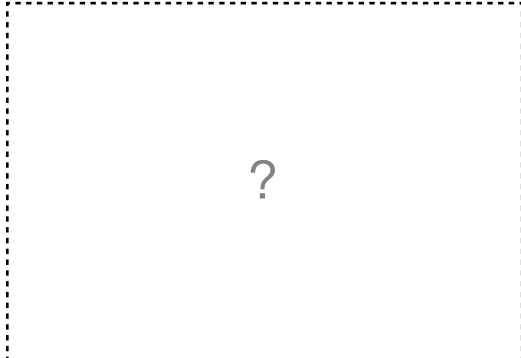
KADERS  
DICHTHEID

TUINDORP  
NIEUWENDAM



FSI > 1

ORANJEWERF



FSI 2.4 - 2.9

JAVA EILAND



FSI 2.7

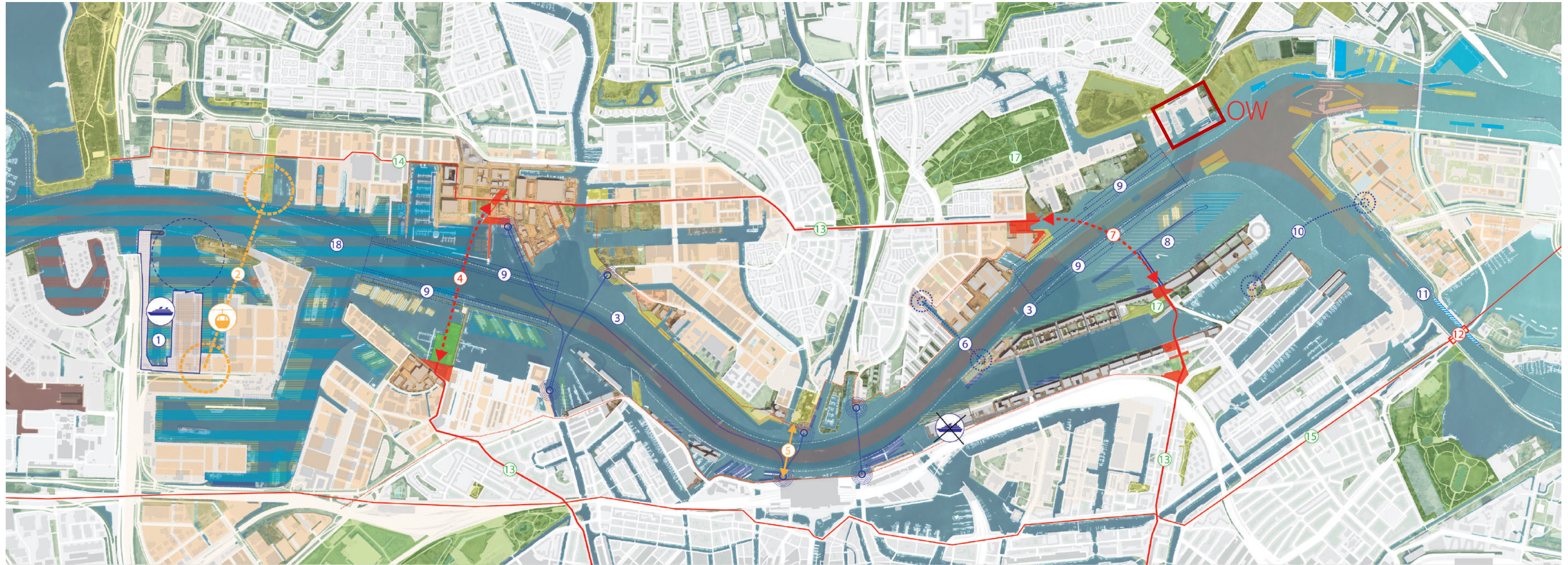
HOUTHAVENKADE



FSI 2.8



KADERS  
SPRONG OVER HET IJ



Ontwikkeling Oranjewerf draagt bij aan realisatie IJ-bruggen door  
afwaardering maritieme vaart



# KADERS

## REALISATIE VAN BESTAANDE PLANNEN EN VISIES





2

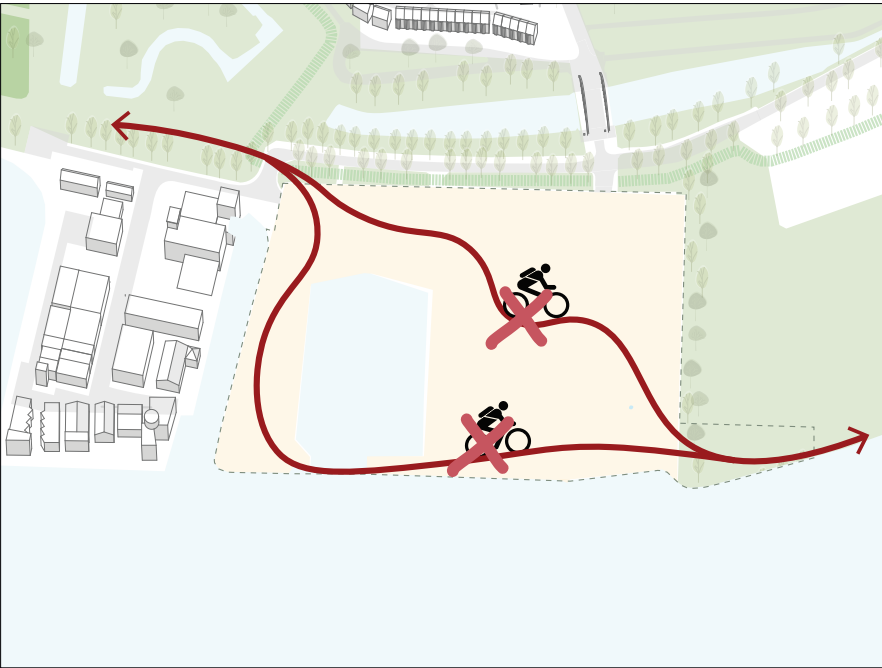


Conclusies WB1 & 2  
Uitgangspunten WB3

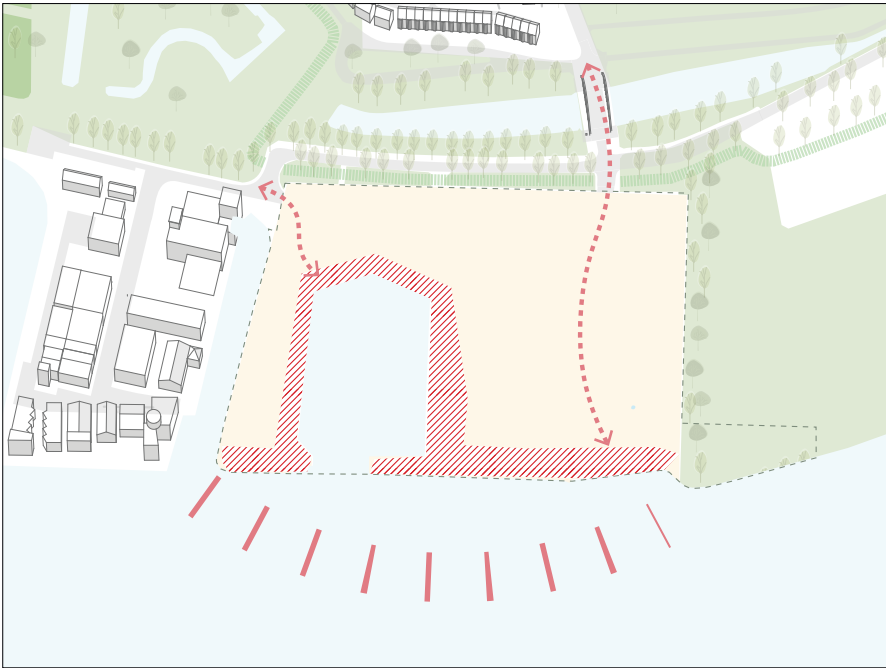


# TERUGKOPPELING WERKBANK 1

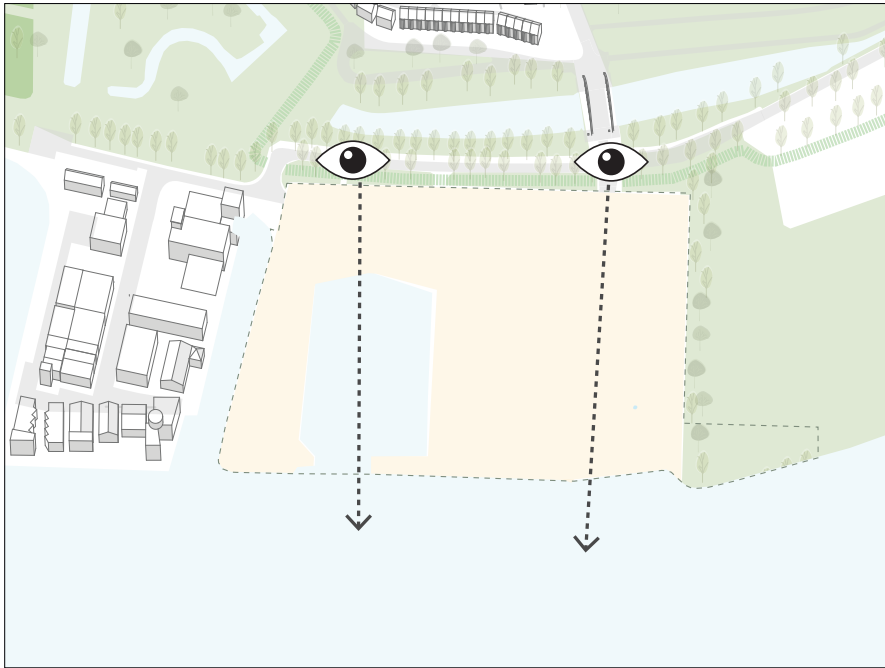
## BELANGRIJKSTE CONCLUSIES WERKBANK 1



Geen hoofdnet fietsroute door het gebied



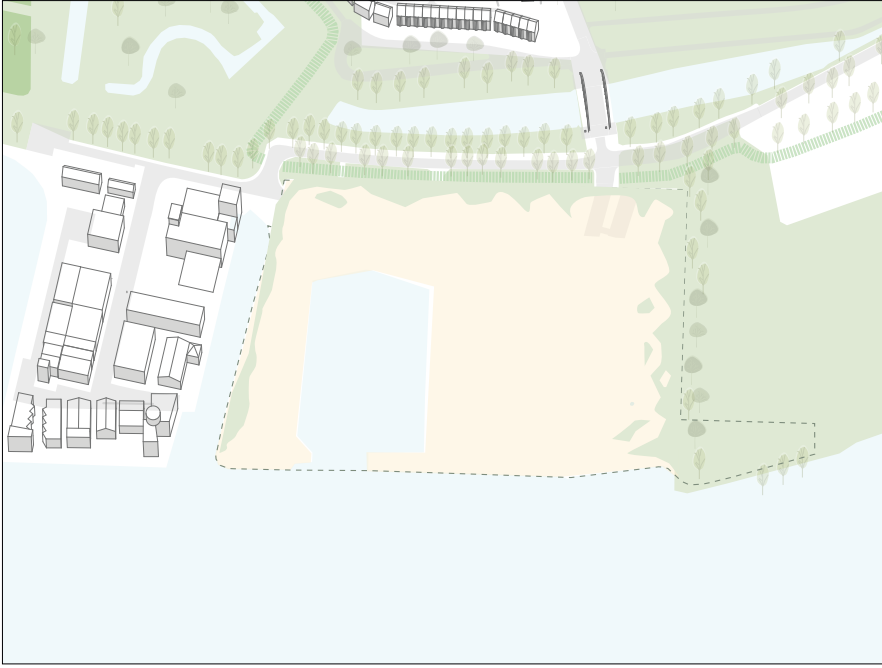
Maak de oevers publiek toegankelijk



Maak het IJ zichtbaar



Gebruik water voor natuur en recreatie



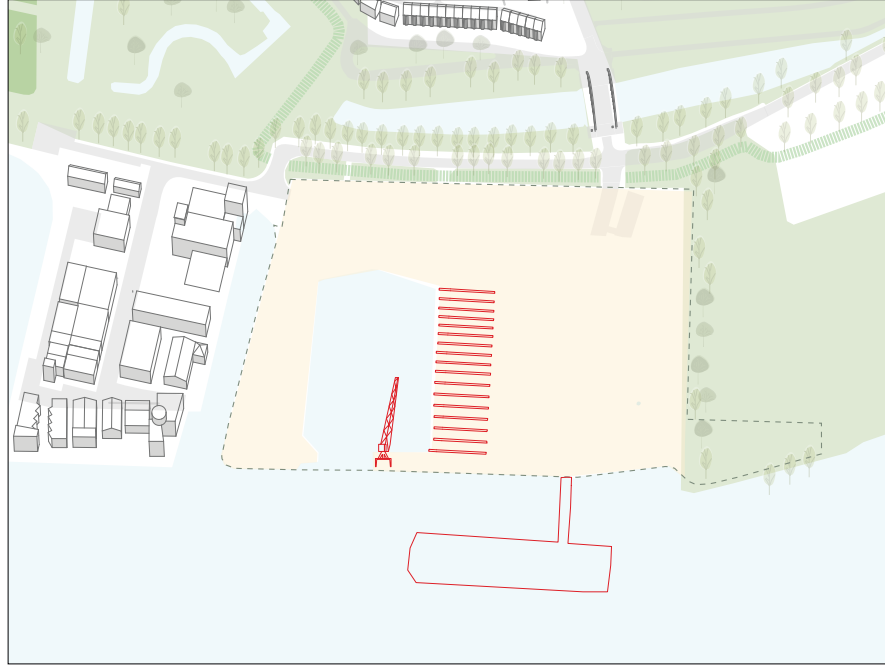
Maak zachte groene randen



Versterk hoofdgroenstructuur



Scheid zones voor ecologie en menselijk gebruik



Integreer nautische elementen waar mogelijk



# TERUGKOPPELING WERKBANK 2

## GEPRESENTEERDE EN BESPROKEN SCENARIOS





Hoe is de Amsterdamse Groennorm toegepast in het project?

Kan er gebouwd worden in de insteekhaven?

Wat is de verhouding tussen wonen en niet wonen?



# TERUGKOPPELING WERKBANK 2

## CONCLUSIES WERKSESSIE STEDENBOUW



Scenario's WB2



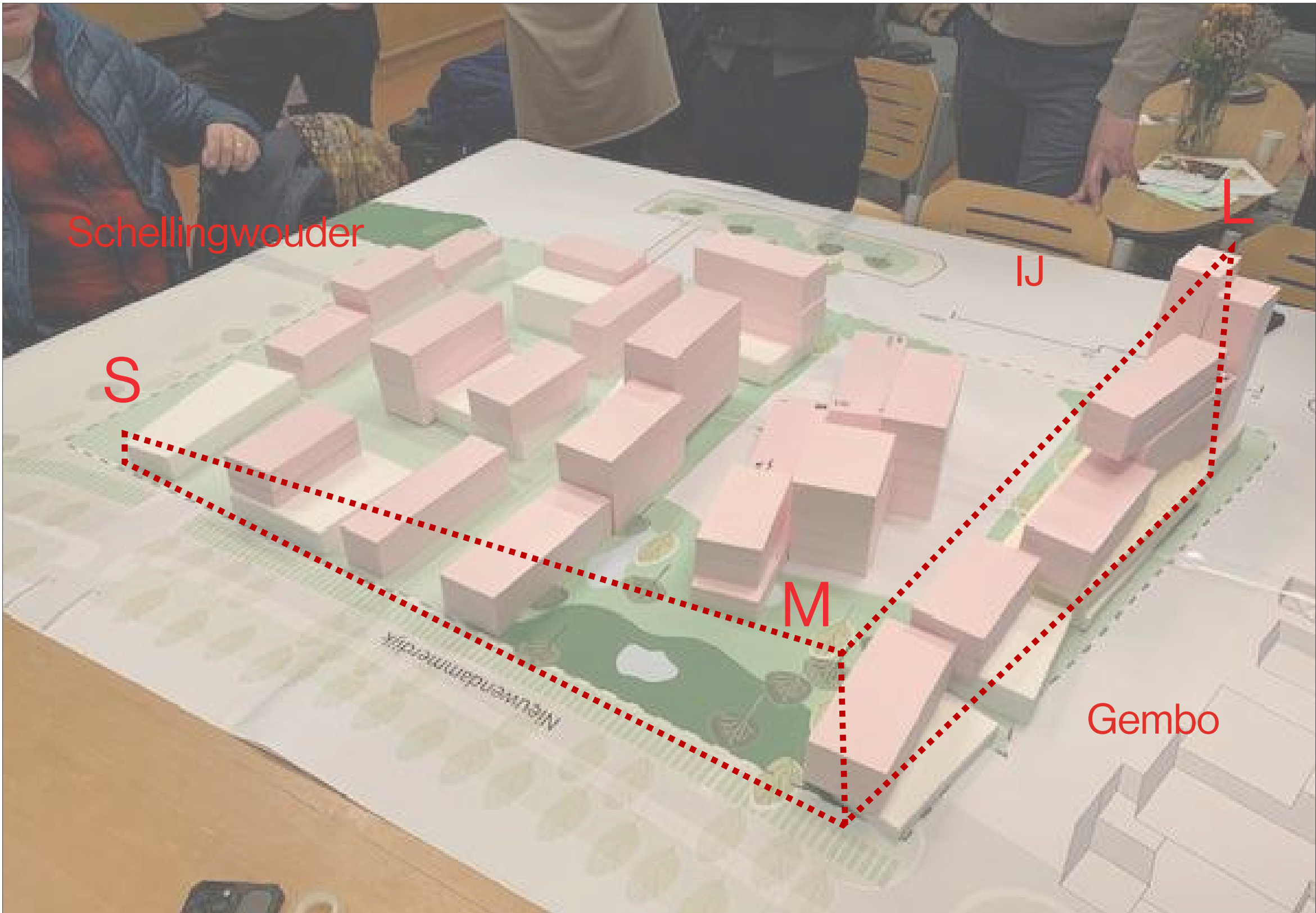
“Dichtheid is behoorlijk hoog”



TERUGKOPPELING WERKBANK 2  
CONCLUSIES WERKSESSIE STEDENBOUW



Scenario's WB2



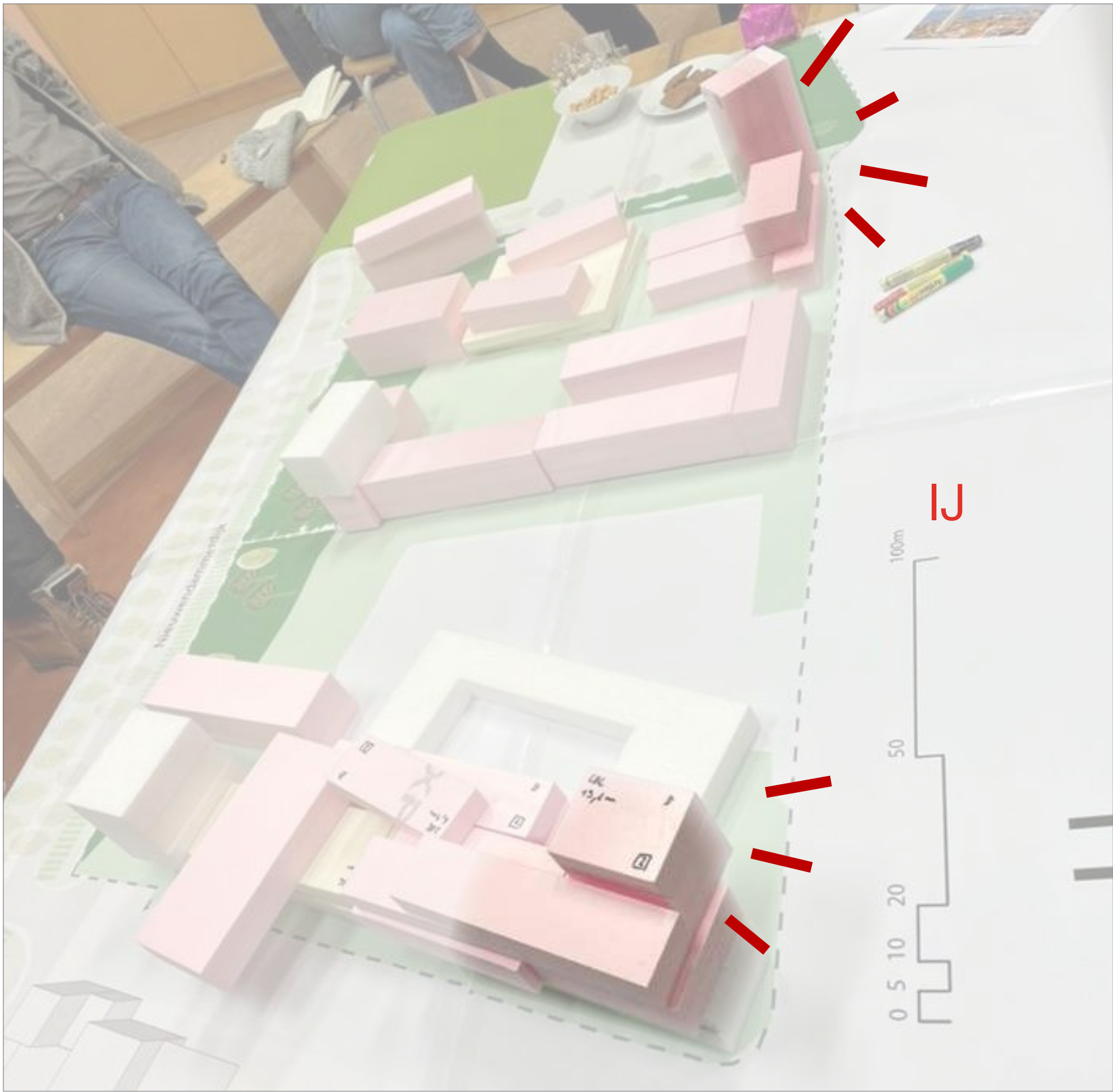
Lagere bebouwing aan Schellingwouderpark



TERUGKOPPELING WERKBANK 2  
CONCLUSIES WERKSESSIE STEDENBOUW



Scenario's WB2



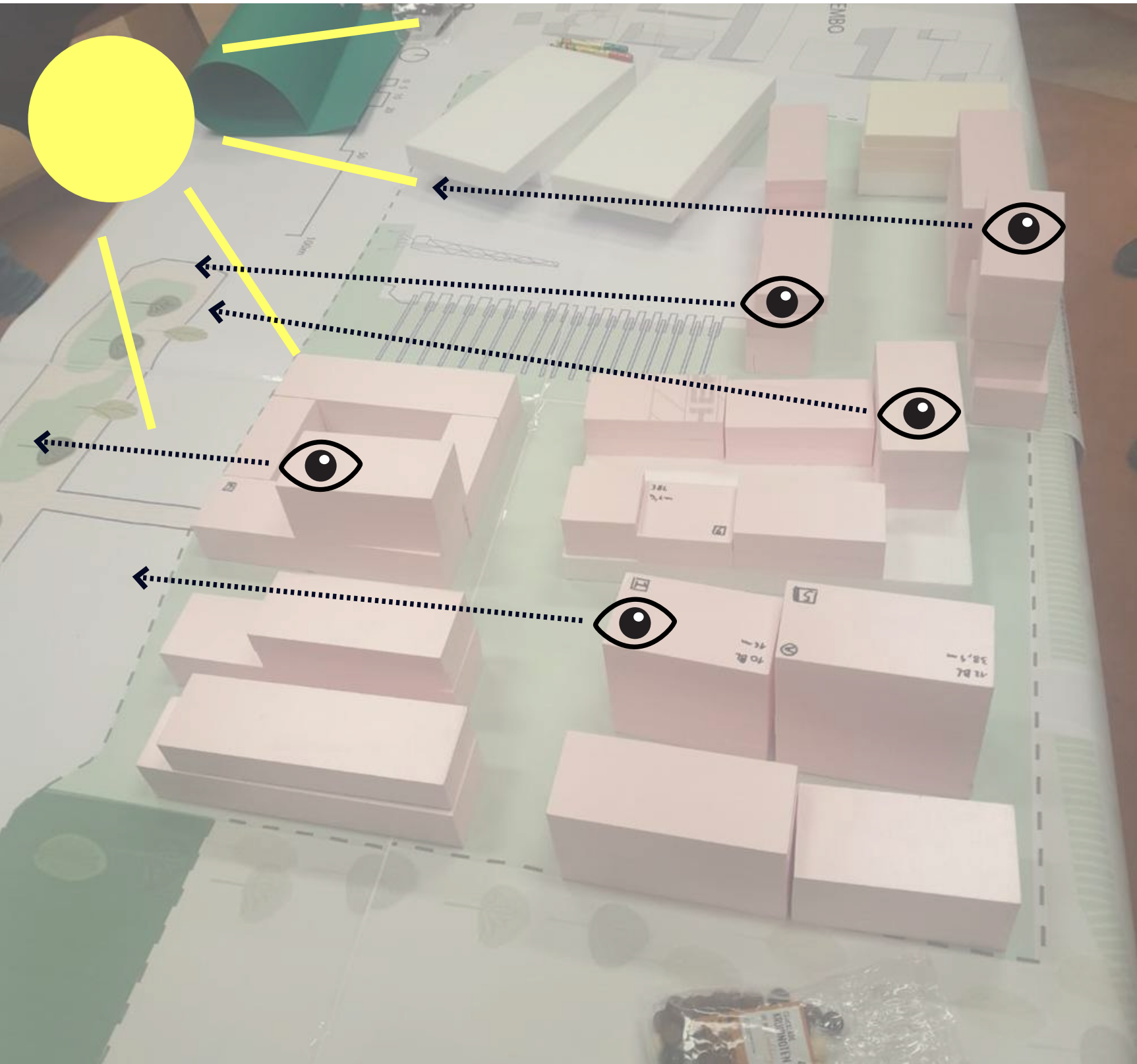
Mogelijk hoogteaccenten aan het IJ



TERUGKOPPELING WERKBANK 2  
CONCLUSIES WERKSESSIE STEDENBOUW



Scenario's WB2



zicht richting IJ en oriëntatie

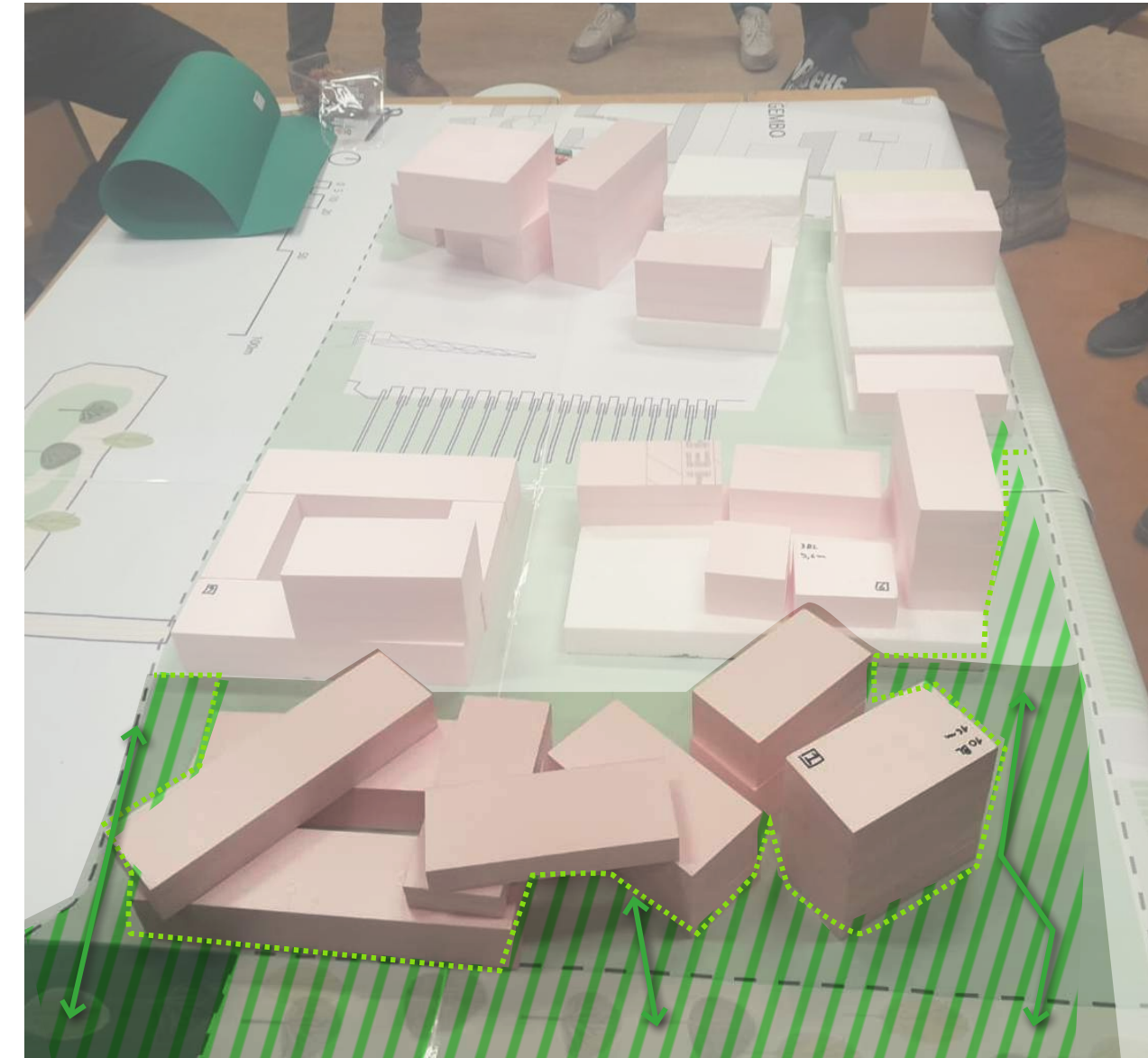


# TERUGKOPPELING WERKBANK 2

## CONCLUSIES WERKSESSIE STEDENBOUW



Scenario's WB2



'open'/'organische' rand aan Schellingwouderpark

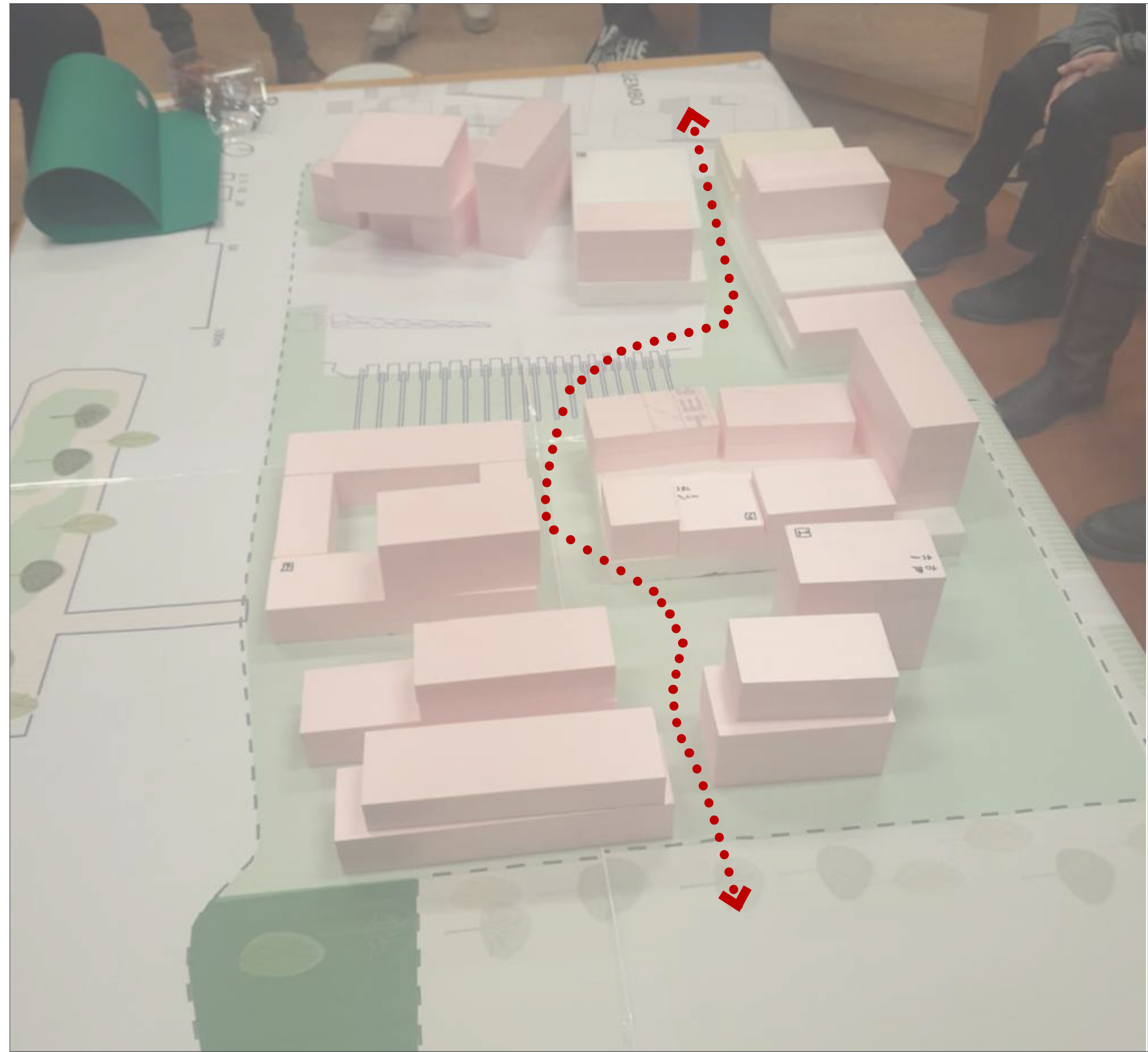


# TERUGKOPPELING WERKBANK 2

## CONCLUSIES WERKSESSIE STEDENBOUW



Scenario's WB2



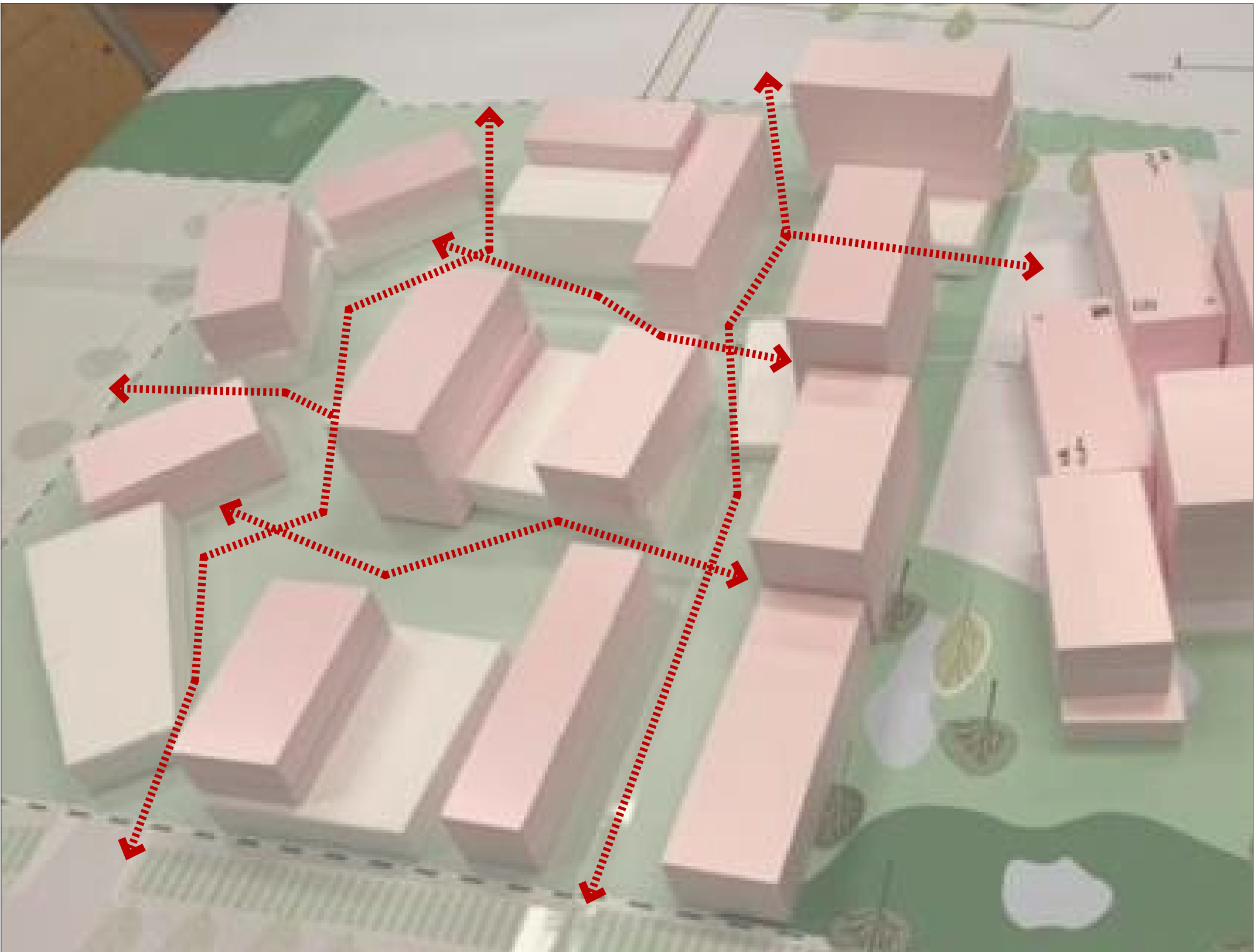
Aandacht voor (trage) oost-west doorgang



TERUGKOPPELING WERKBANK 2  
CONCLUSIES WERKSESSIE STEDENBOUW



Scenario's WB2



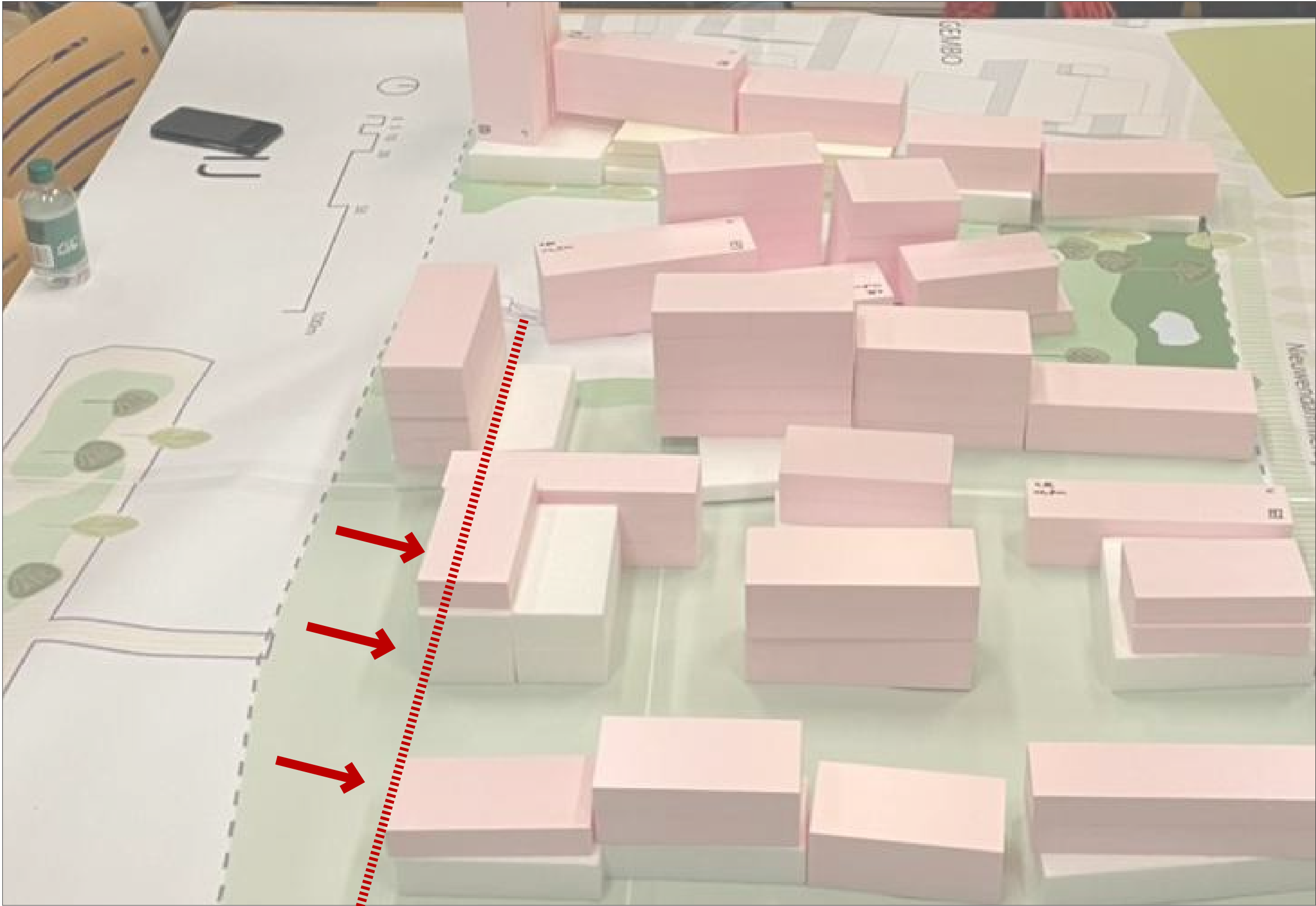
Vermijd lange rechte straten



TERUGKOPPELING WERKBANK 2  
CONCLUSIES WERKSESSIE STEDENBOUW



Scenario's WB2



Ruimte aan oever

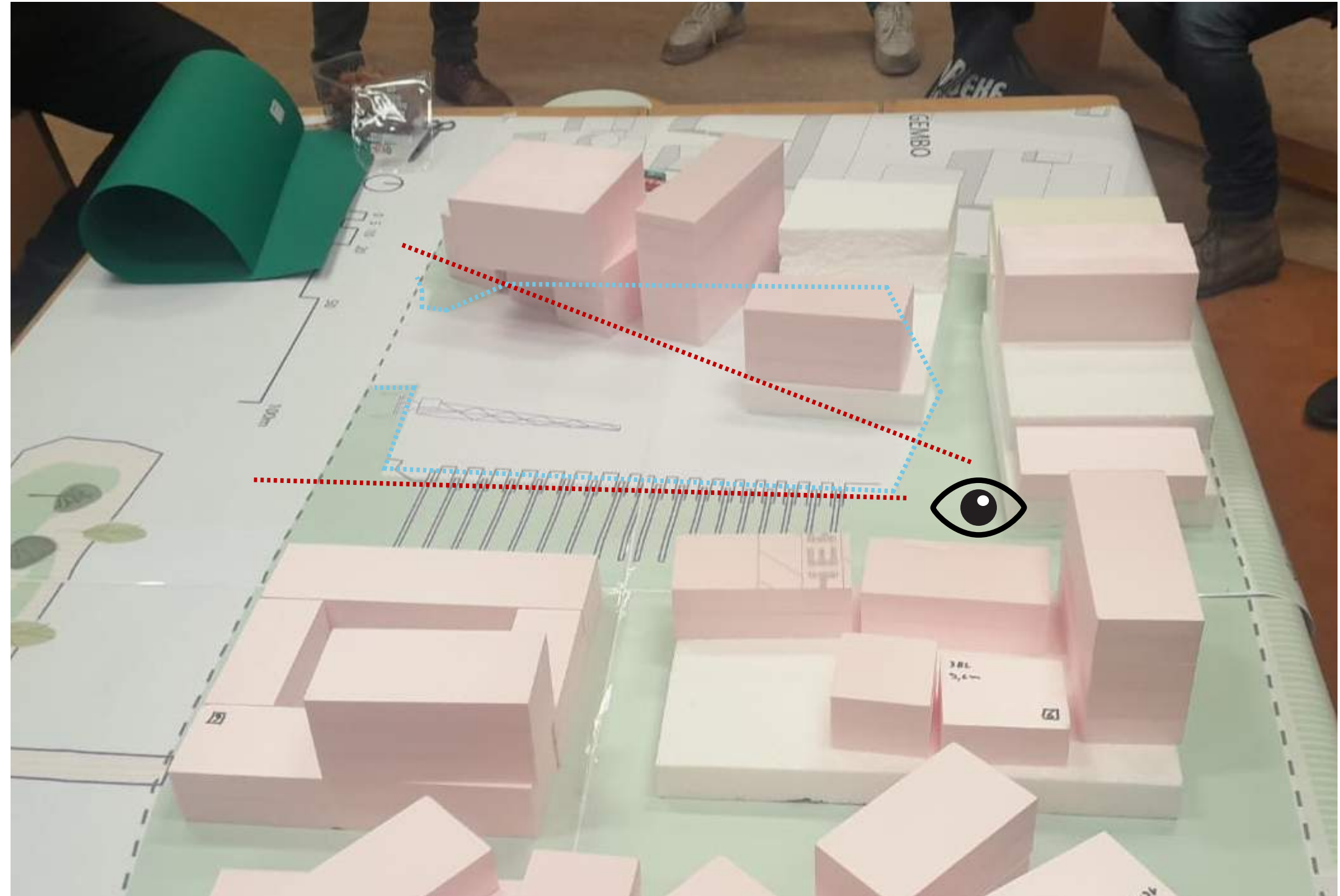


# TERUGKOPPELING WERKBANK 2

## CONCLUSIES WERKSESSIE STEDENBOUW



Scenario's WB2



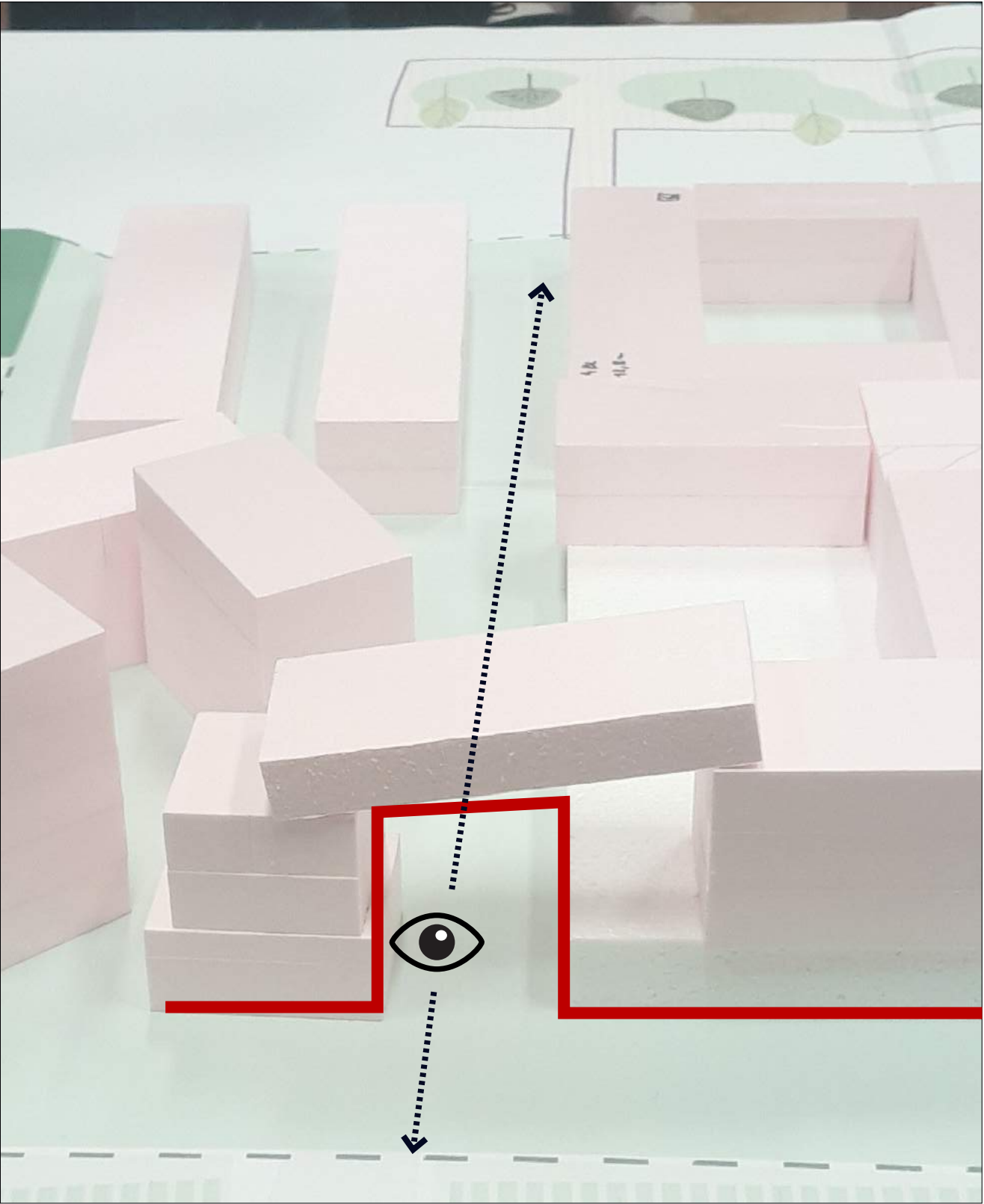
Insteekhaven kan gedeeltelijk bebouwd worden,  
maar met behoud water en zichtlijnen



TERUGKOPPELING WERKBANK 2  
CONCLUSIES WERKSESSIE STEDENBOUW



Scenario's WB2



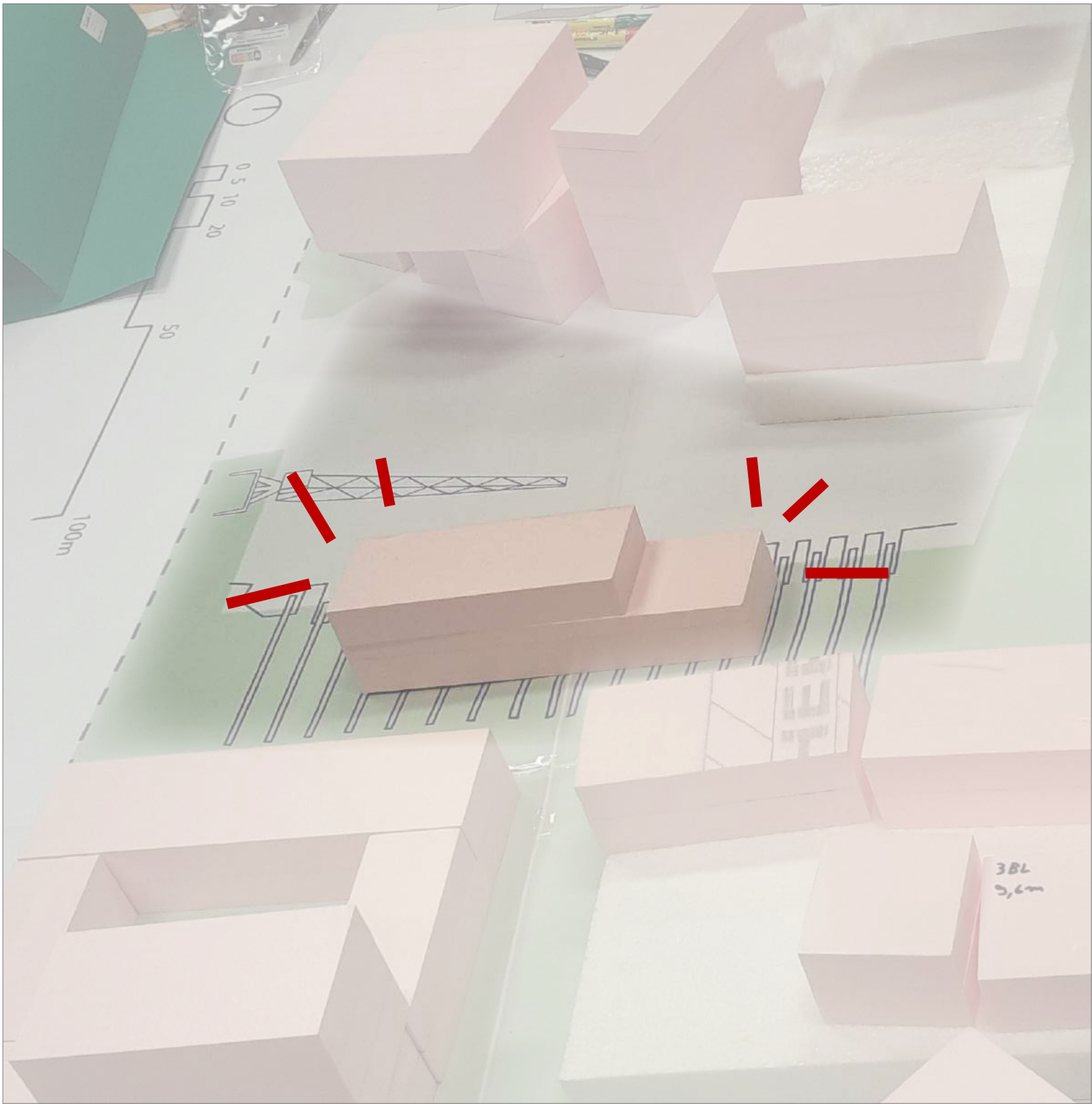
Poortgebouw als kenmerk tuindorp



TERUGKOPPELING WERKBANK 2  
CONCLUSIES WERKSESSIE STEDENBOUW



Scenario's WB2



Buurt- en commerciële functies op sleepkade (bootgebouw?)



# TERUGKOPPELING WERKBANK 2

## CONCLUSIES WERKSESSIE STEDENBOUW



Scenario's WB2



wonen en werken gemengd of gescheiden?  
(geen consensus)



3

Mobiliteitsanalyse en  
parkeerscenario's Oranjewerf

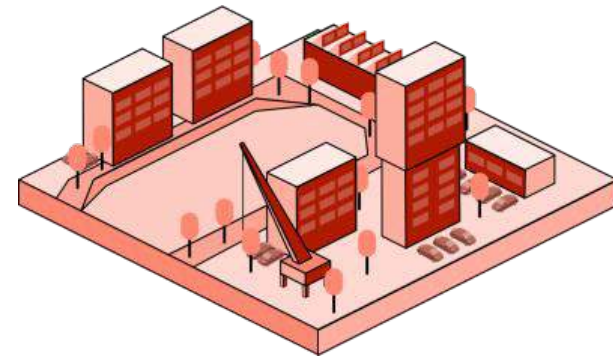


# Mobiliteitsanalyse Oranjewerf

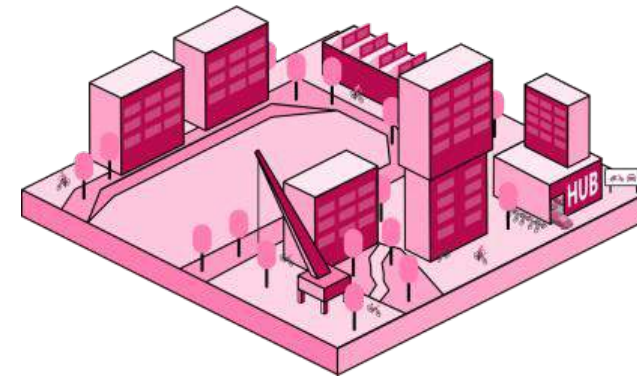
---



# Bij ontwikkeling naar woon-werkgebied twee opties voor mobiliteit:



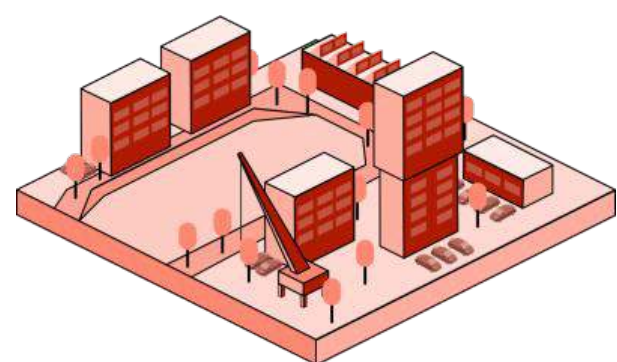
**Scenario 1:  
Ontwikkelen binnen  
huidig Amsterdams  
beleid**



**Scenario 2:  
Ontwikkelen met  
ambitieuw  
mobiliteitsbeleid**



# Wat betekent dat getalsmatig?

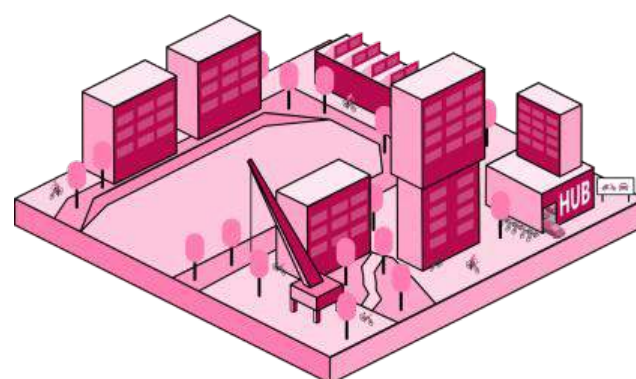


**Scenario 1:**  
**Ontwikkelen binnen**  
**huidig Amsterdams**  
**beleid**

 4.200-4.800

 550-600

 1.450-1.550

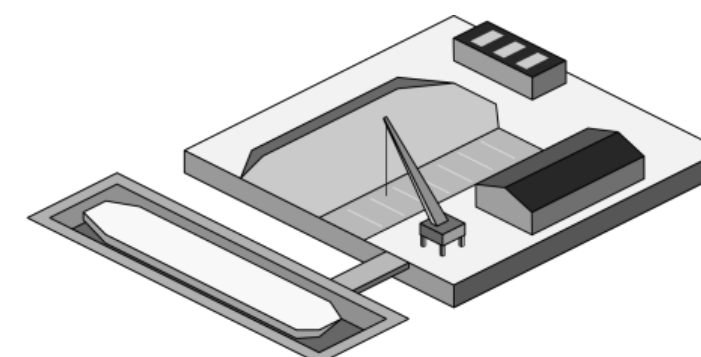


**Scenario 2:**  
**Ontwikkelen met**  
**ambitieuw**  
**mobilititeitsbeleid**

 ↓ ↓ ↓

 ↓ ↓ ↓

 ↑ ↑ ↑



**Ter vergelijking:**  
**De huidige invulling +**  
**verkeersgroei tot 2040**

 900

 100

 -





Zuiderzeeweg



Nieuwendammerdijk



Nieuwendammerdijk



Monnikendammerweg



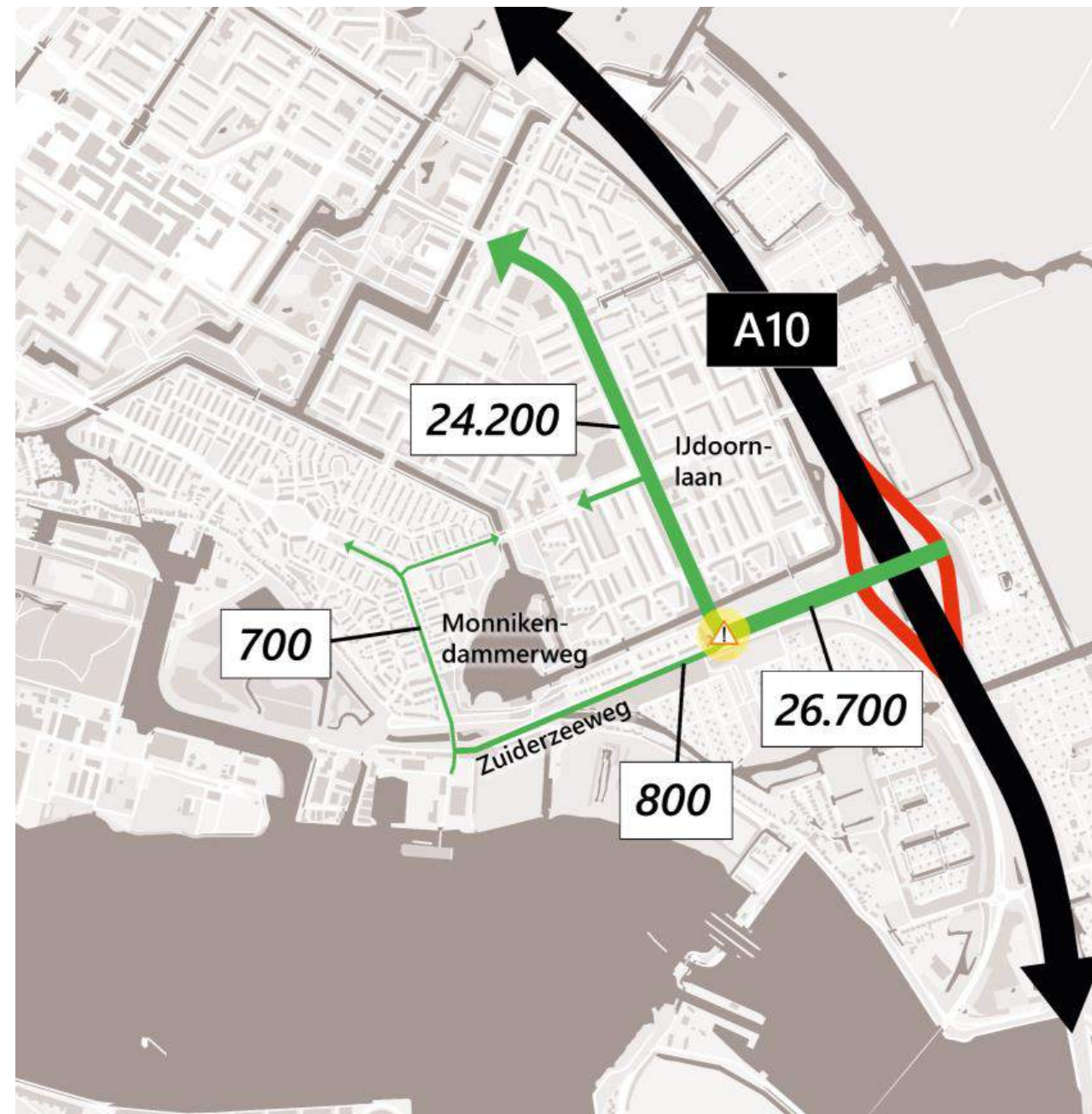
Zuiderzeeweg-IJdoornlaan



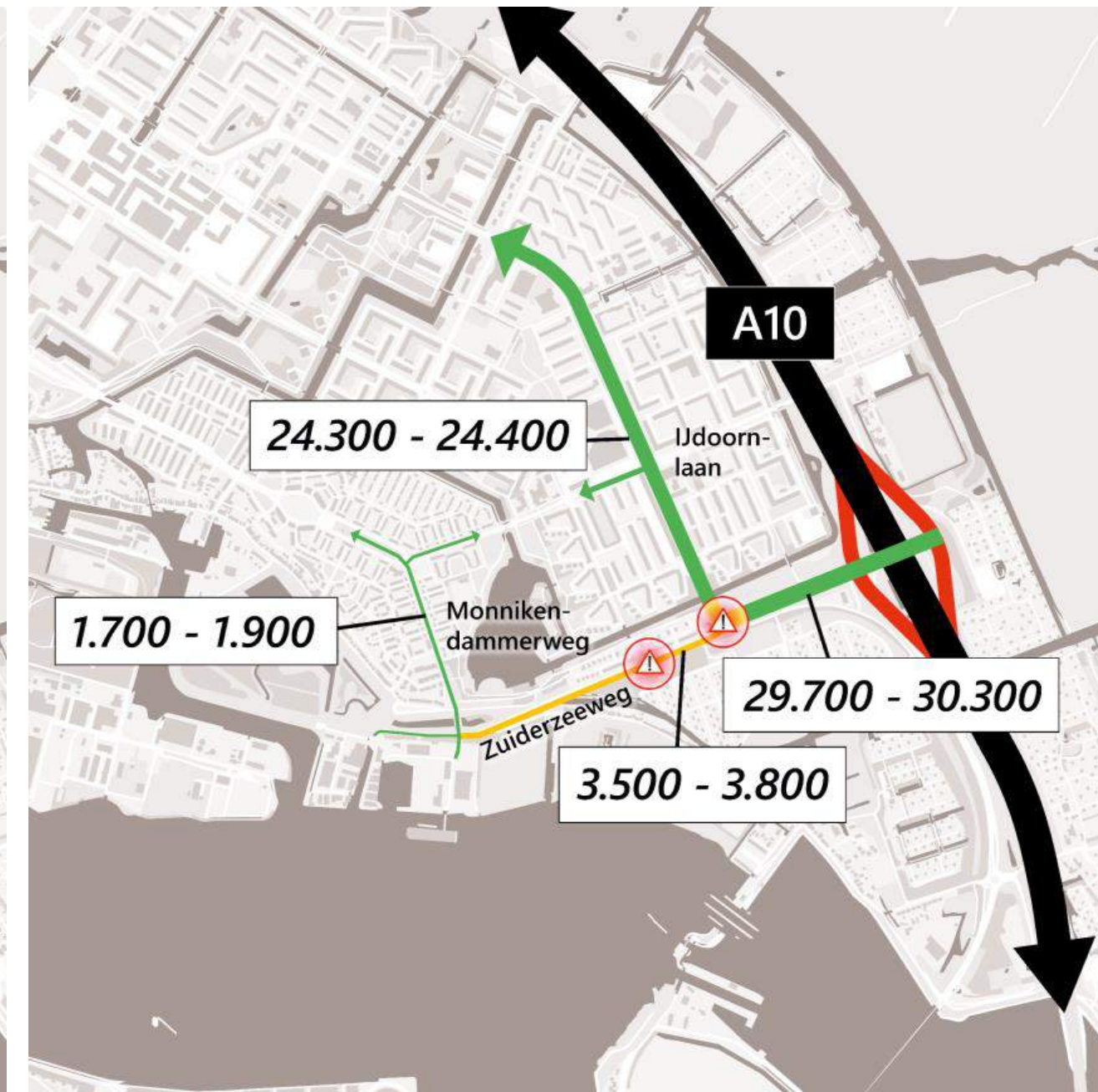
# Verkeersgroei rondom de Oranjewerf



Huidige situatie



2040

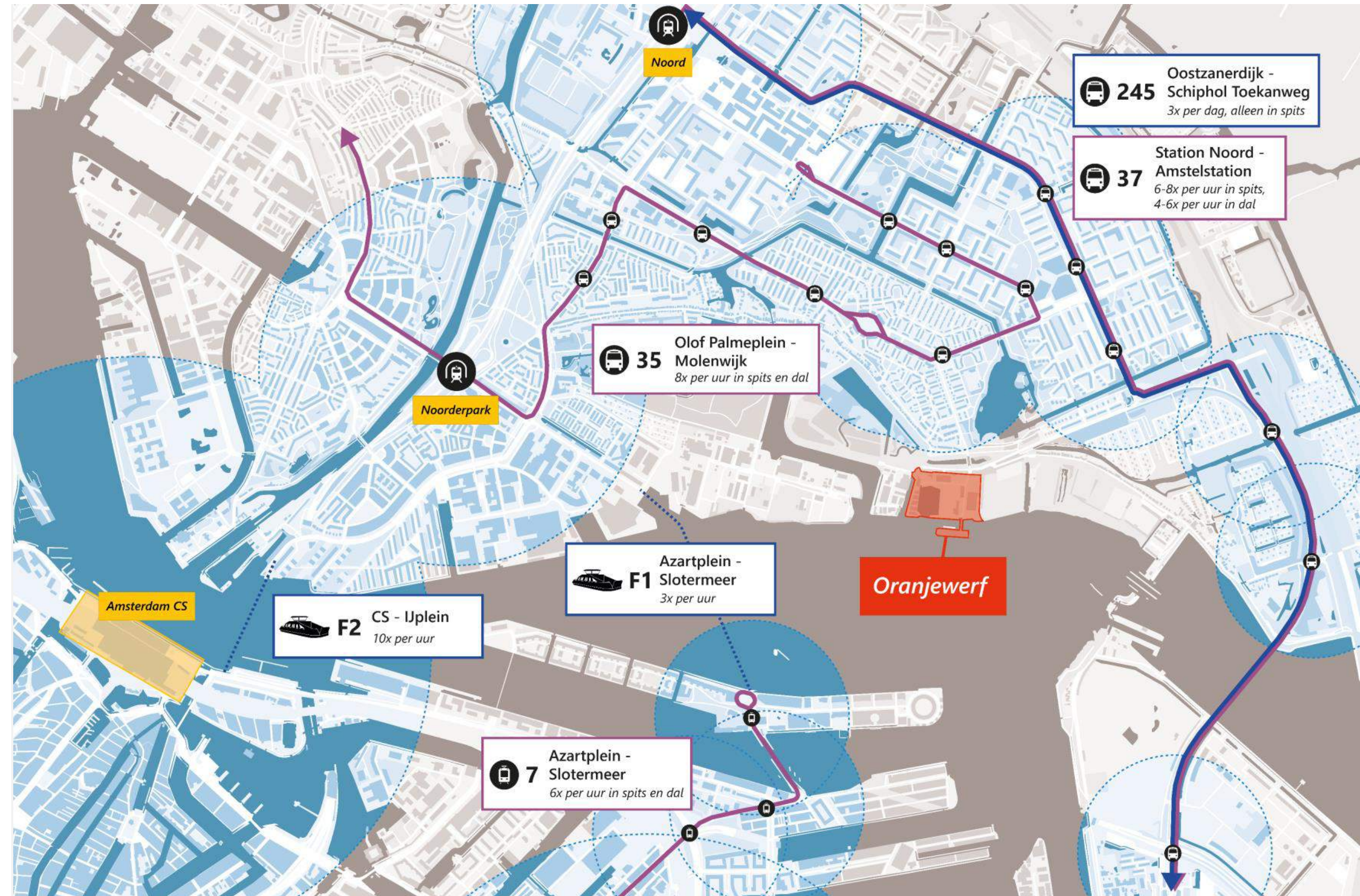


2040 incl. Oranjewerf



# Bereikbaarheid per OV

- Oranjewerf ligt buiten het invloedsgebied van het huidige busnetwerk
- **10 minuten** lopen naar dichtstbijzijnde bushalte

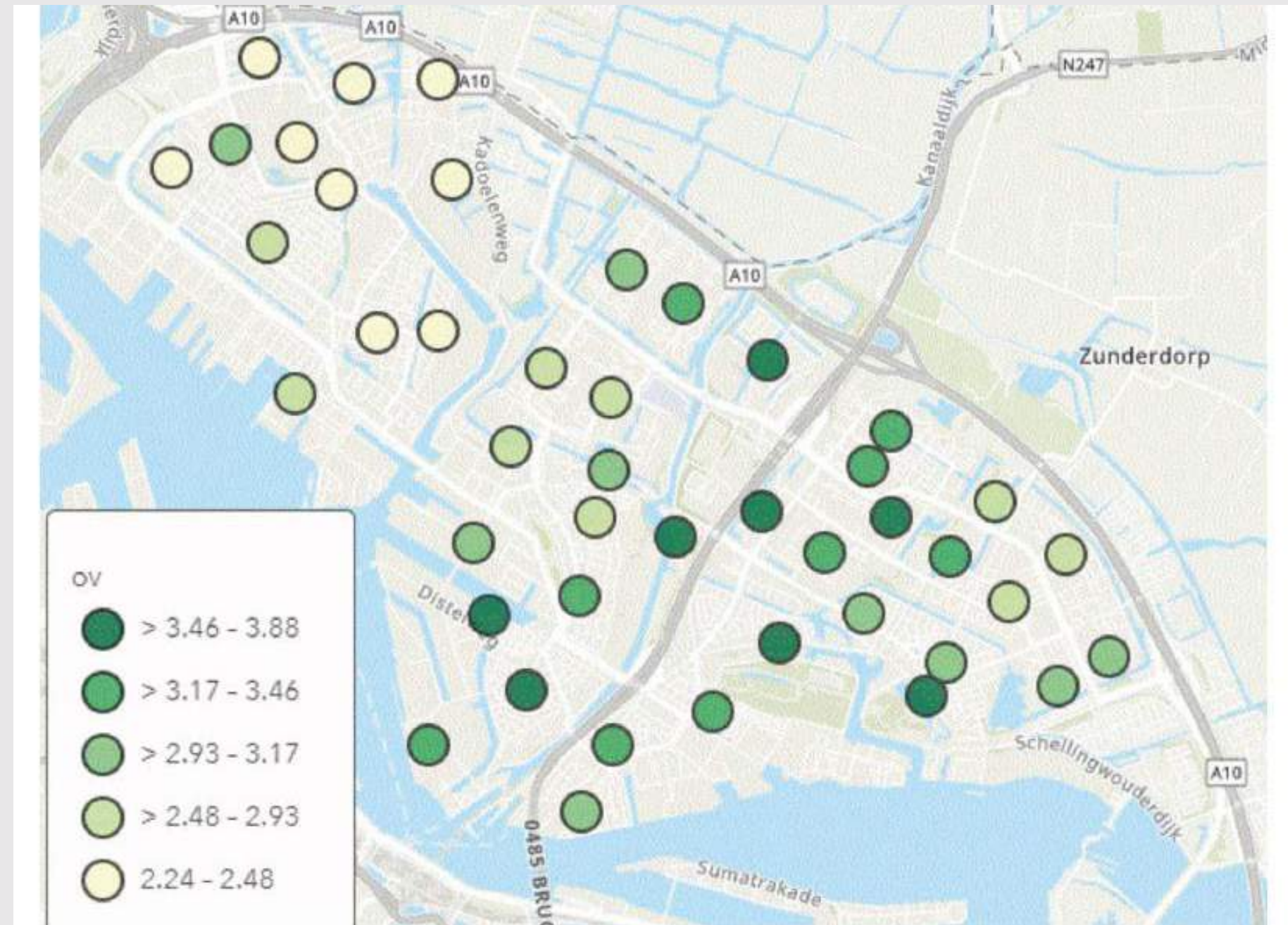




# Bereikbaarheid per OV

## Beoordeling van de bereikbaarheid van het openbaar vervoer in Amsterdam Noord

- Oranjeweg
- het invlo
- het huidi
- **10 minu**
- dichtstbi



9. Beoordeling van de bereikbaarheid van het openbaar in en van Noord. 1 = zeer slecht, 5 = heel goed

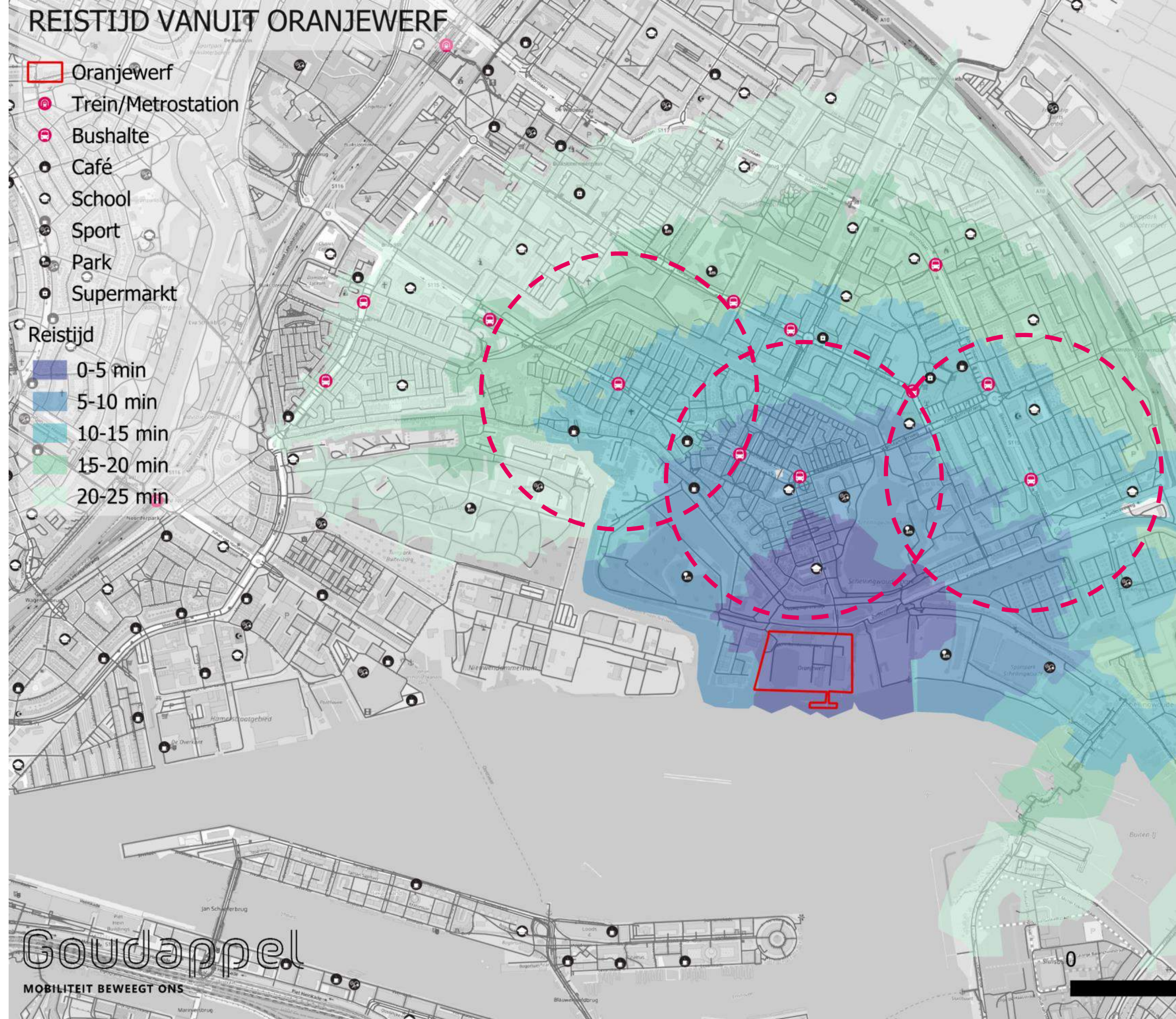
5 Oostzanerdijk - Schiphol Toekanweg  
3x per dag, alleen in spits

Station Noord - Amstelstation  
6-8x per uur in spits,  
4-6x per uur in dal



# Bereikbaarheid te voet

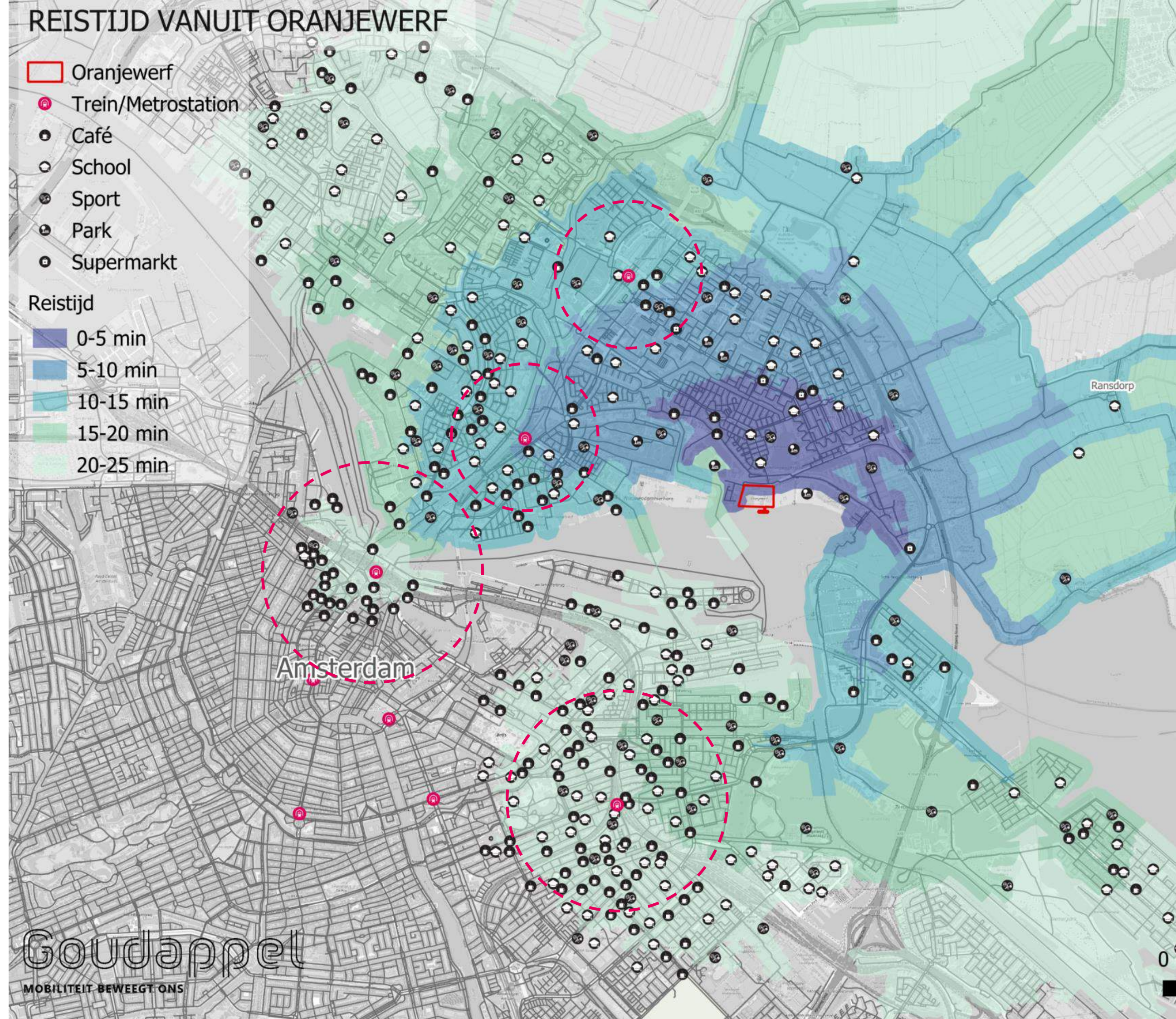
- Binnen **10-15 minuten** lopen bij de meeste dagelijkse voorzieningen.
- Pontje naar Oost is niet binnen **25 minuten** te bereiken.
- **10 minuten** lopen naar dichtstbijzijnde bushalte





# Bereikbaarheid per fiets

- Binnen **10 minuten** bij de NoordZuidlijn, Buikslotermeerplein en Zeeburgereiland.
- In **20-25 minuten** op Amsterdam Centraal en station Muiderpoort
- Binnen **10 minuten** in het groene Waterland



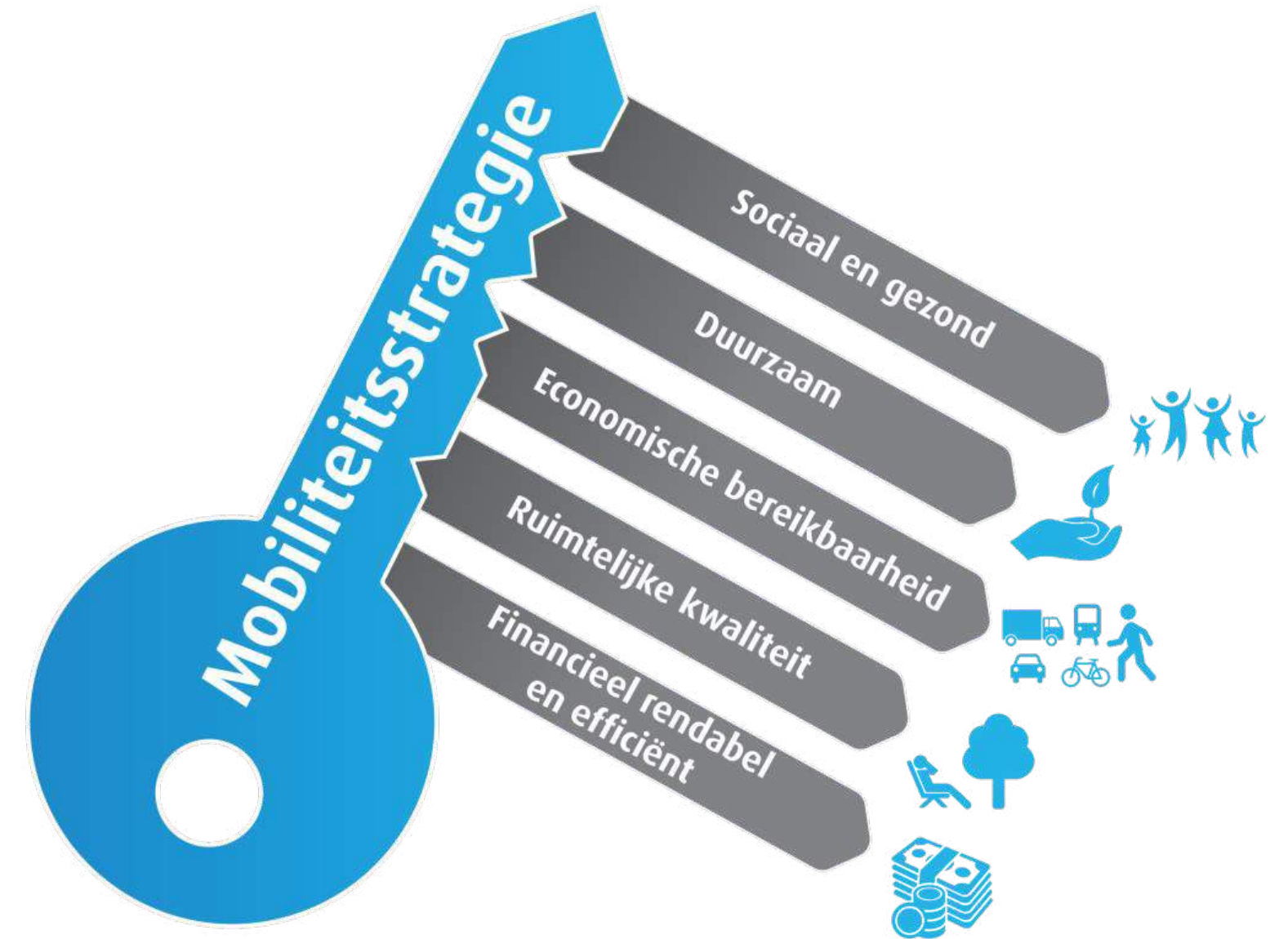
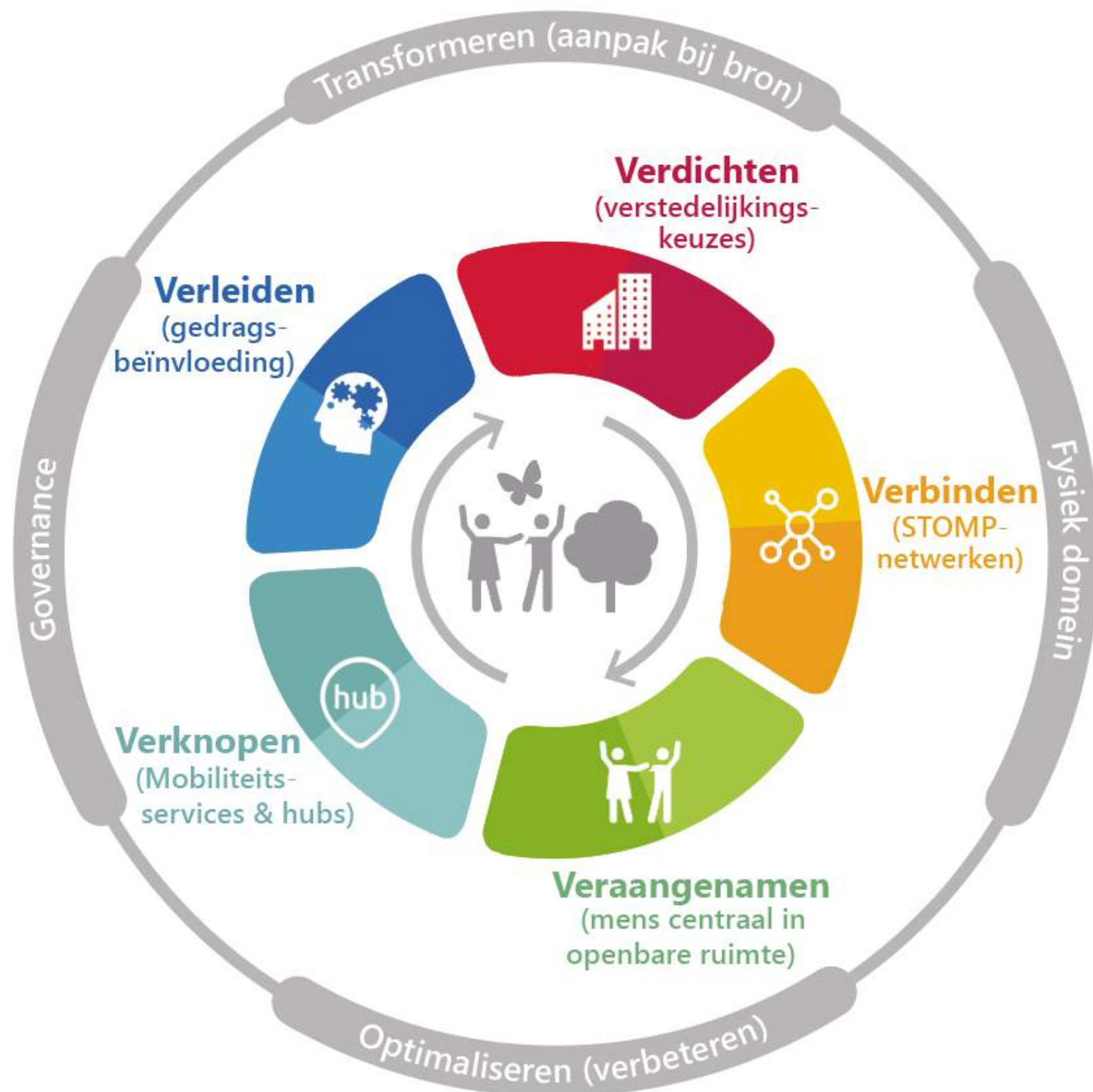


# Mobiliteitwiel als sleutel tot een duurzame gebiedsontwikkeling

---



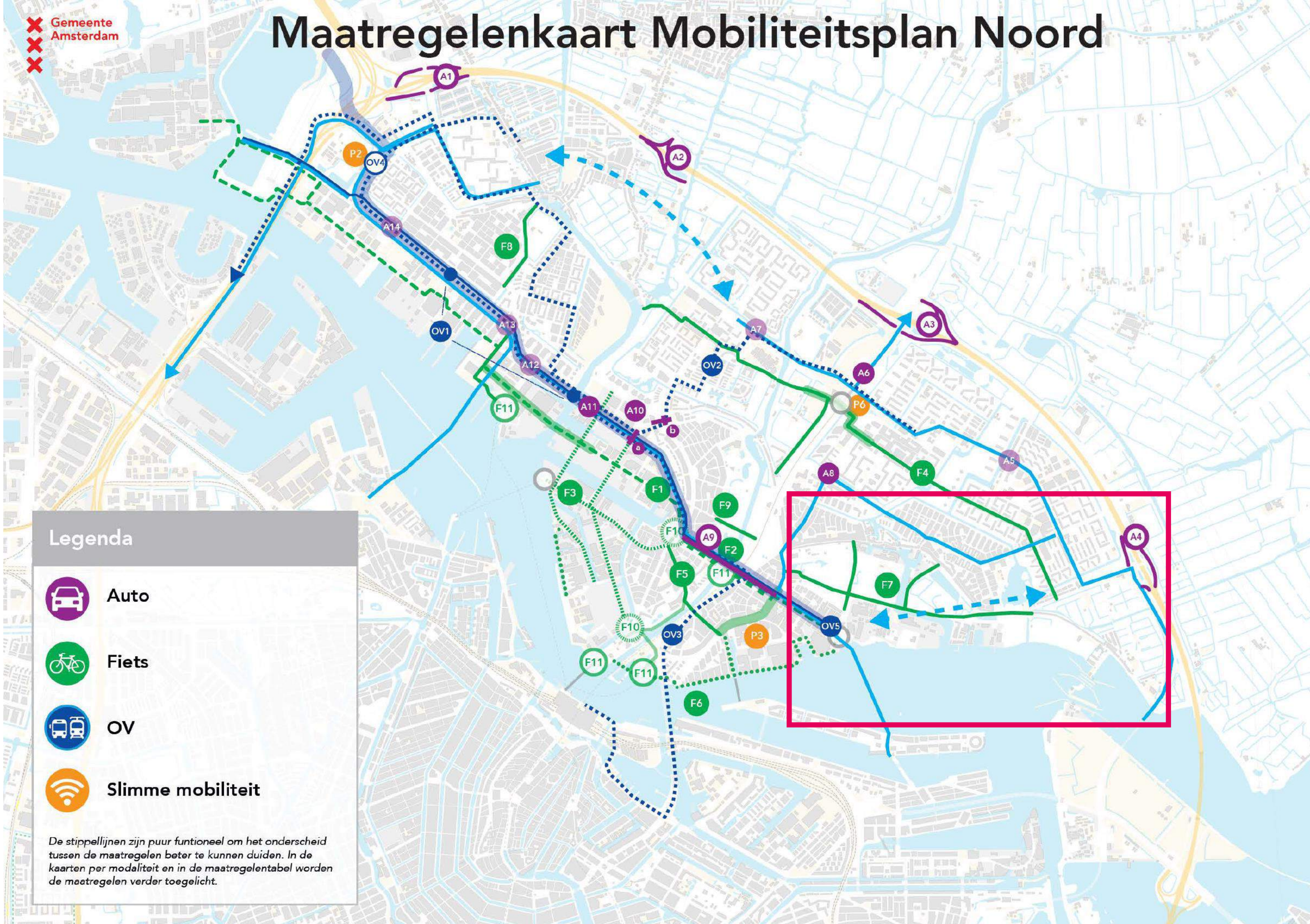
# Mobiliteitswiel als samenhangende basis





# Maatregelenkaart Mobiliteitsplan Noord

Gemeente Amsterdam



## Legenda



Auto



Fiets



OV

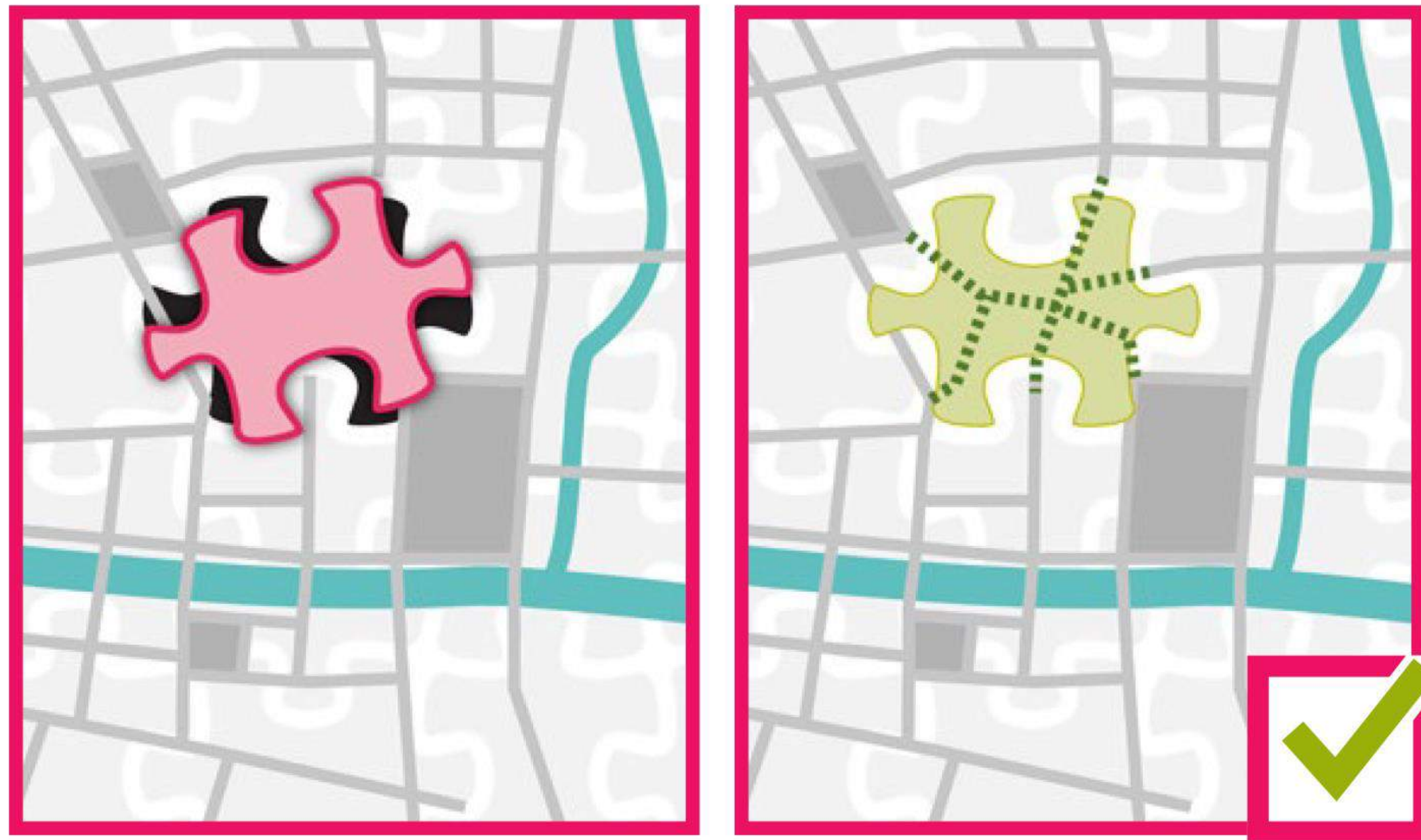


Slimme mobiliteit

De stippellijnen zijn puur functioneel om het onderscheid tussen de maatregelen beter te kunnen duiden. In de kaarten per modaliteit en in de maatregelentabel worden de maatregelen verder toegelicht.



# Ontwikkeling als schakel in het netwerk





0



15



30



50





# Mobiliteitshubs in wijken: plek voor wielen én voor mensen



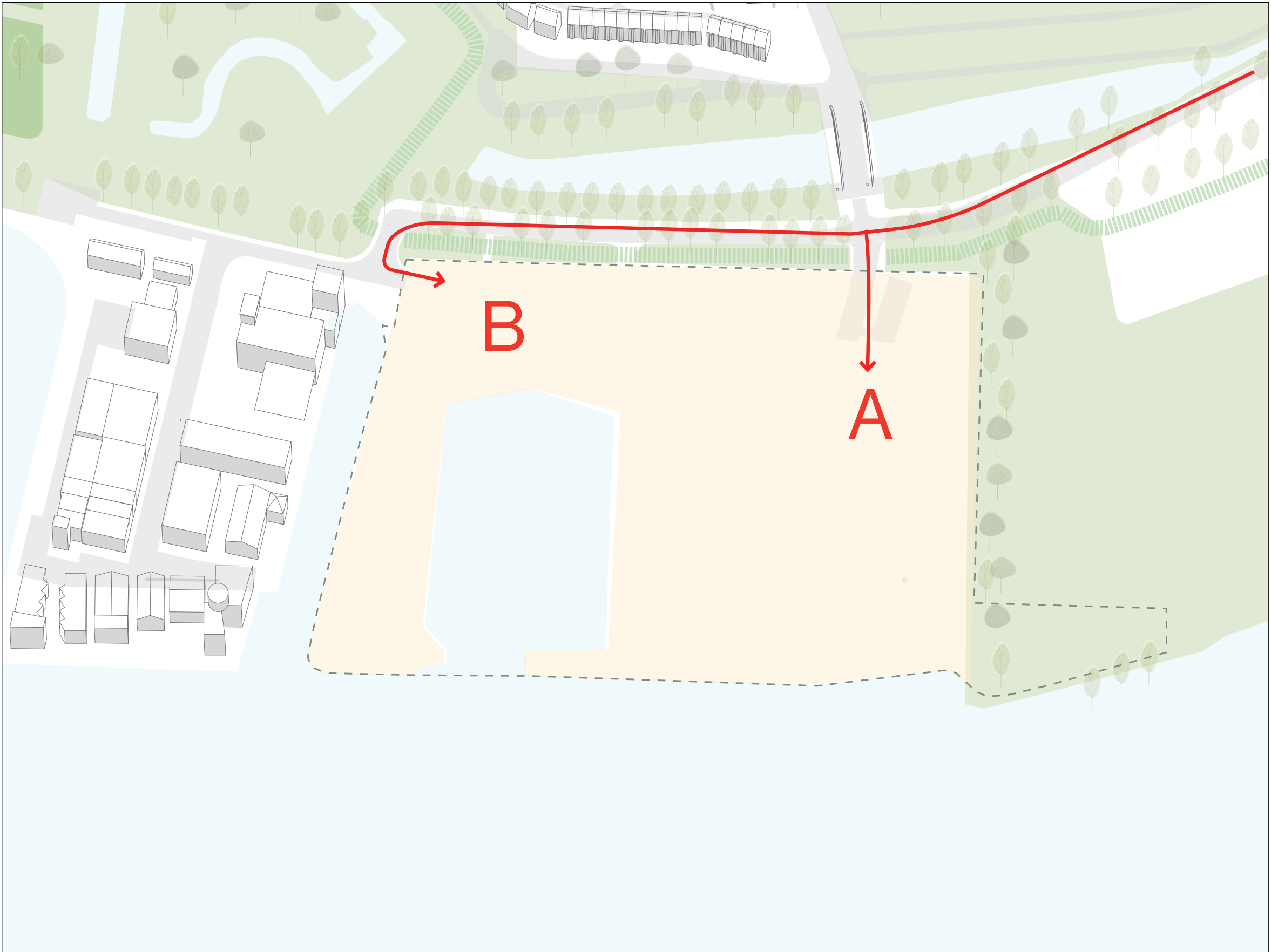


# Parkeer varianten voor Oranjewerf



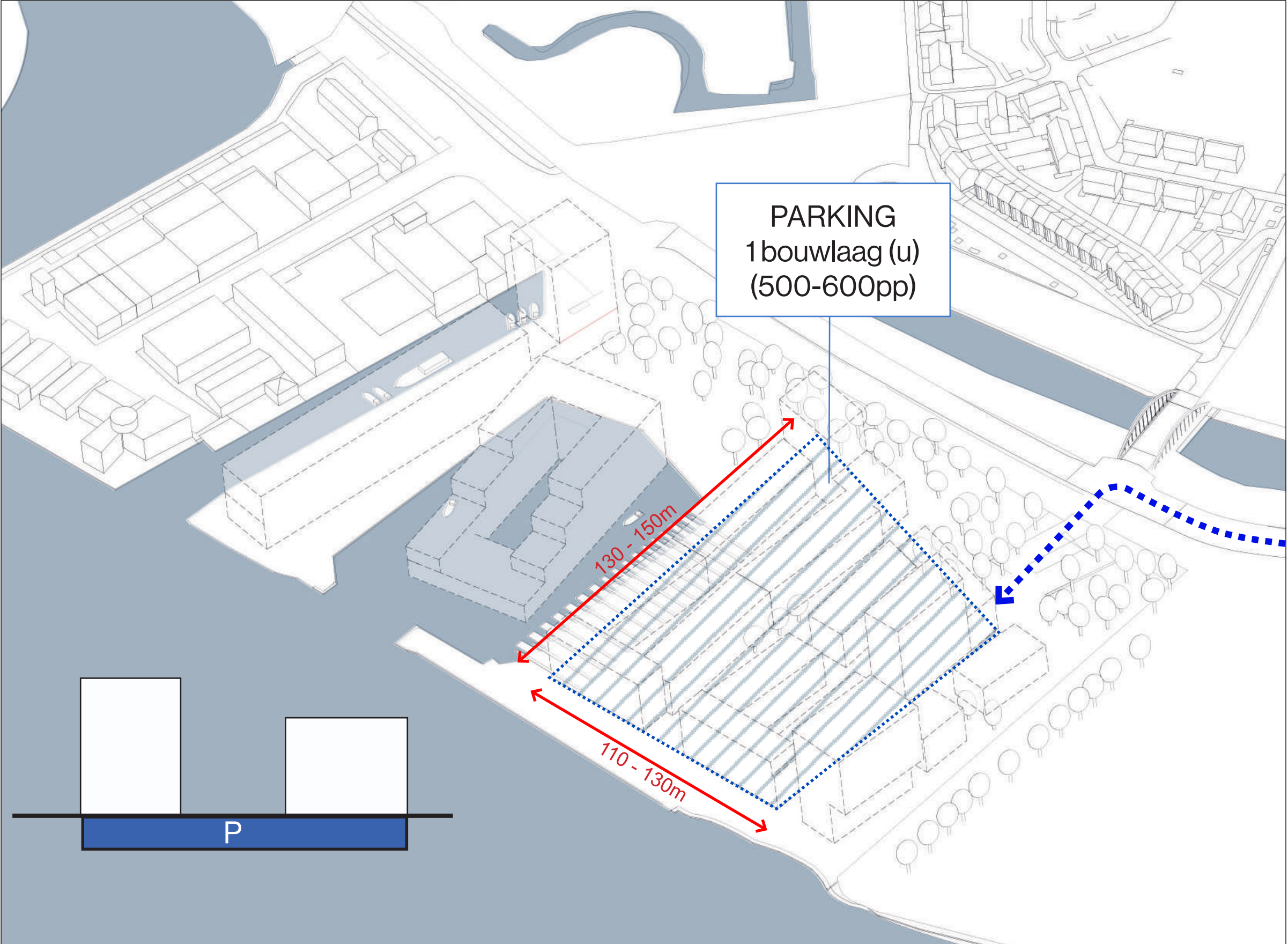
ONTSLUITING

TOEGANG TOT ORANJEWERF



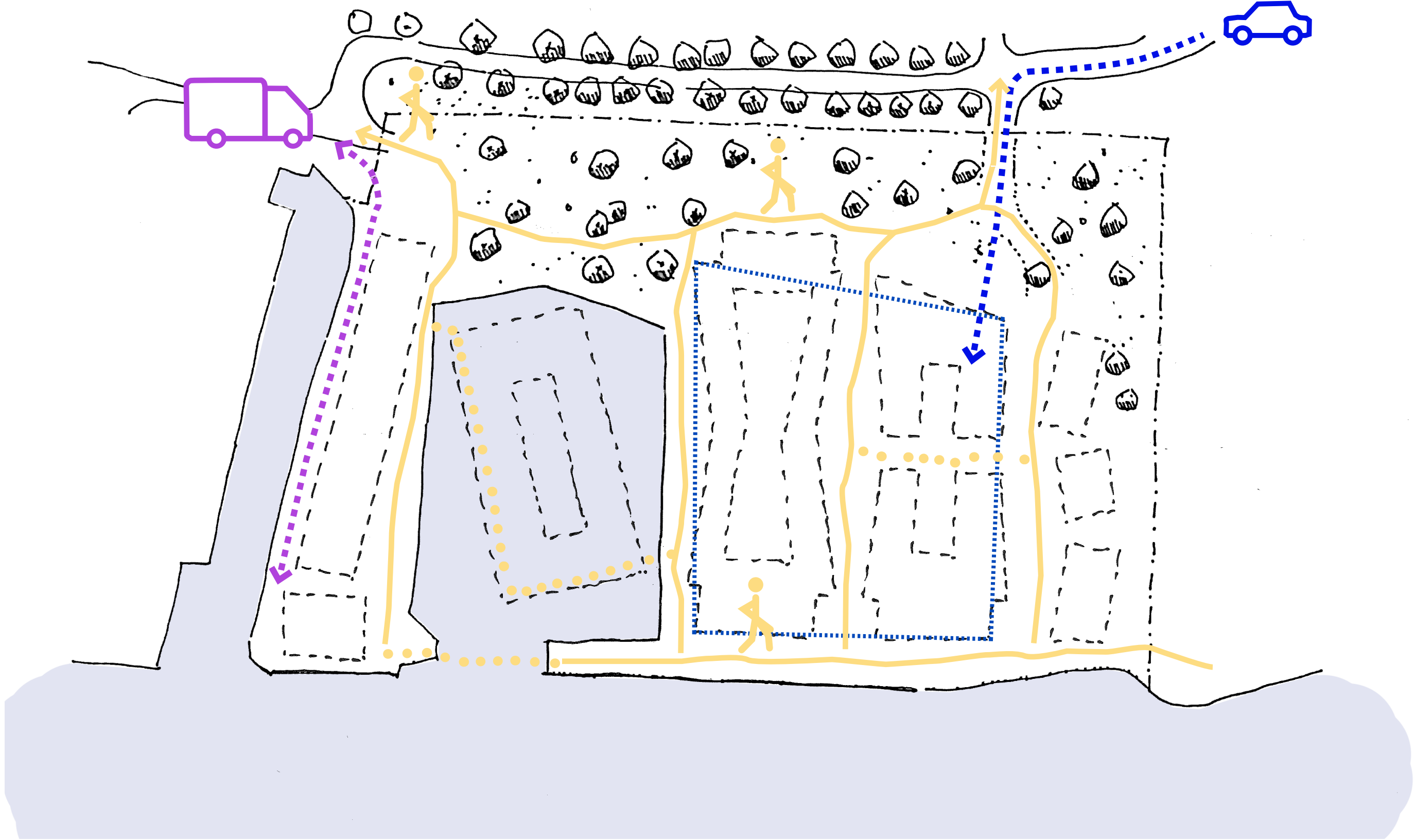


VARIANT A  
ONDERGRONDS PARKEREN





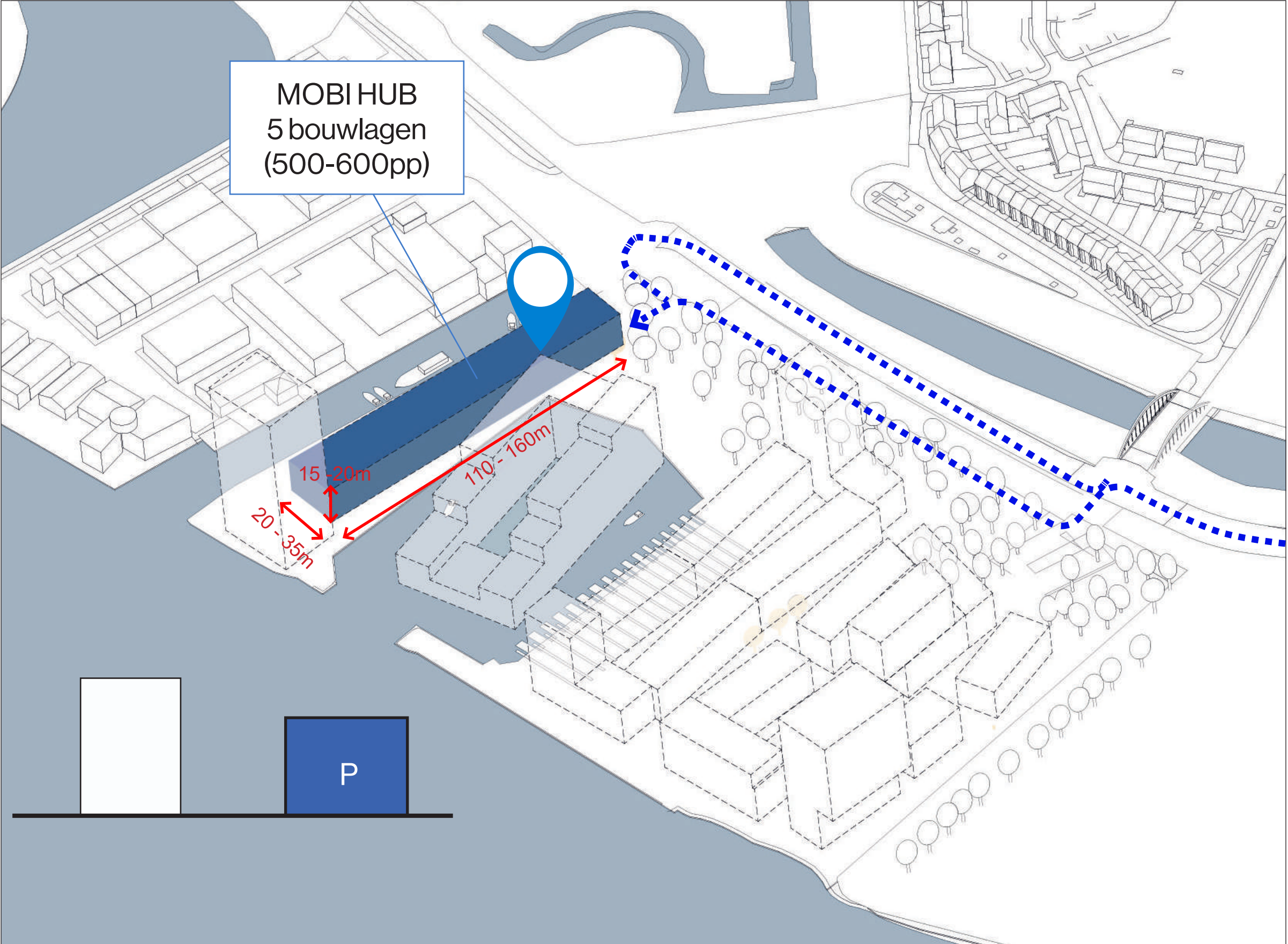
VARIANT A  
ONDERGRONDS PARKEREN





VARIANT B

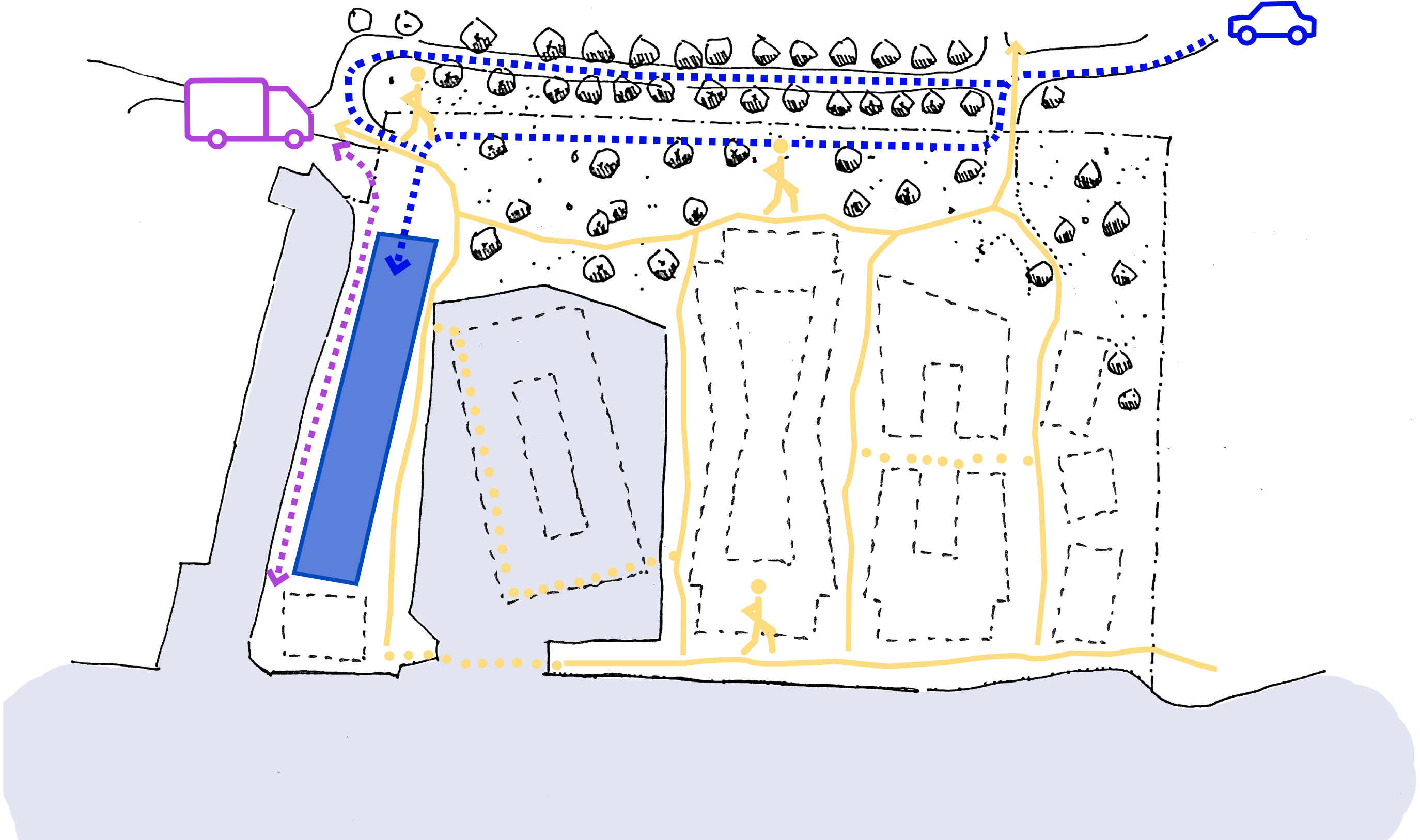
CENTRALE MOBI HUB





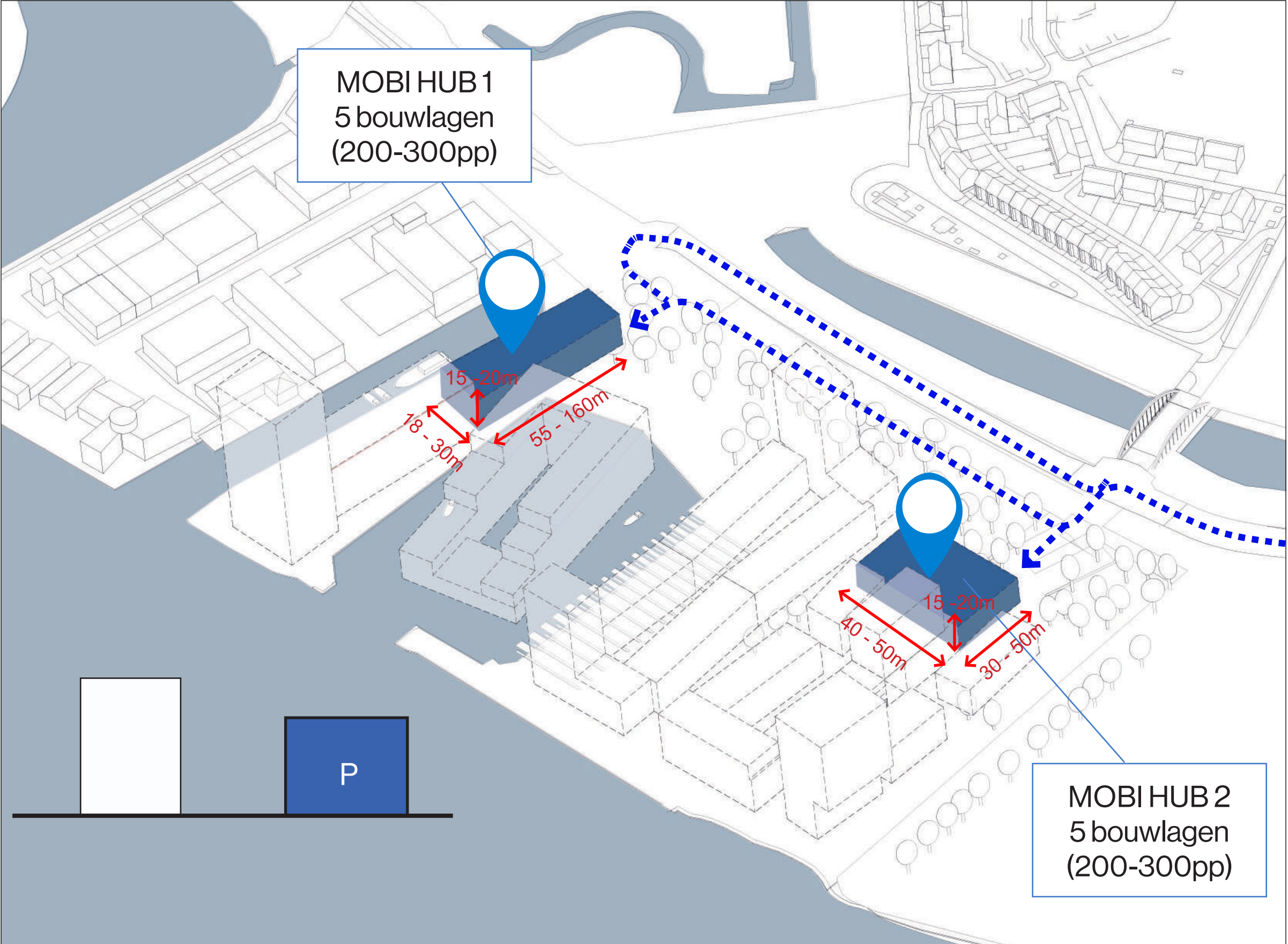
VARIANT B

CENTRALE MOBI HUB



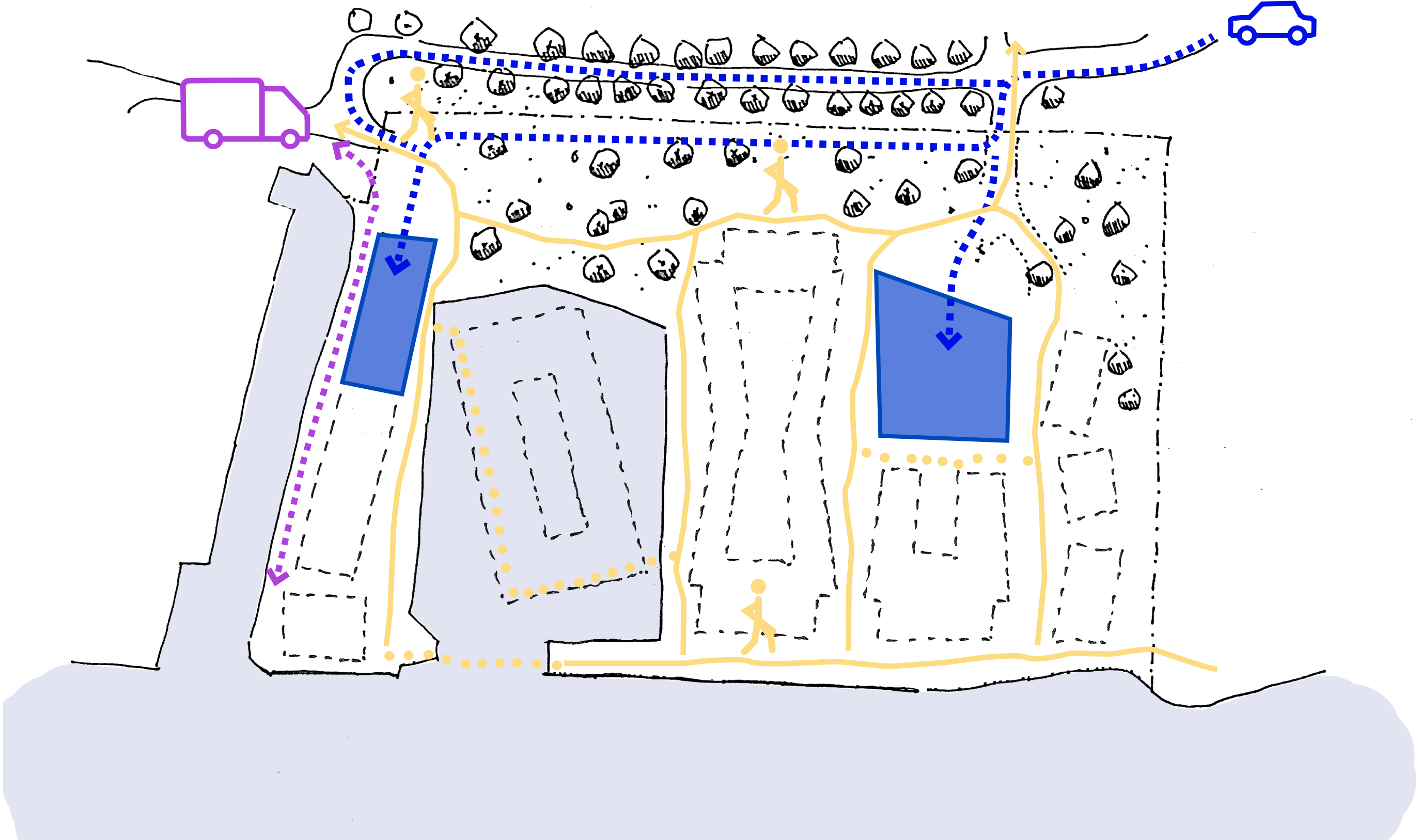


VARIANT C  
2 KLEINERE HUBS





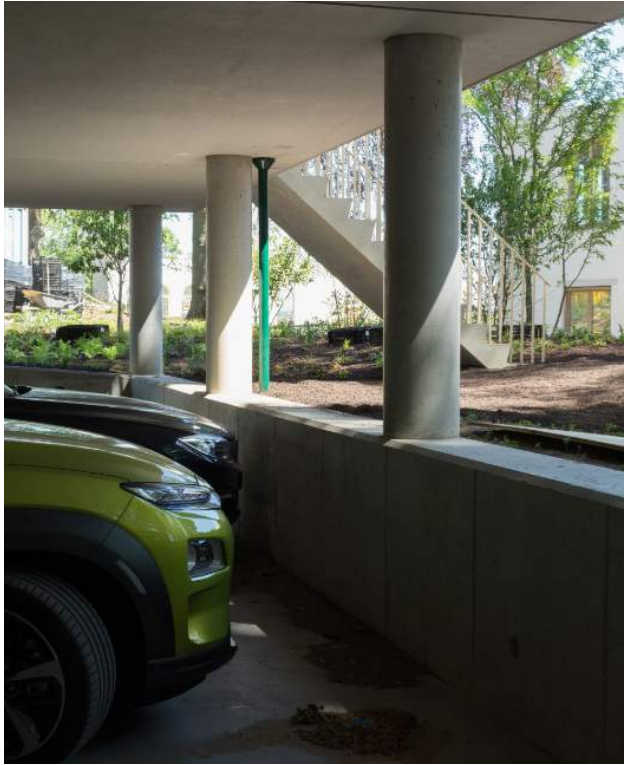
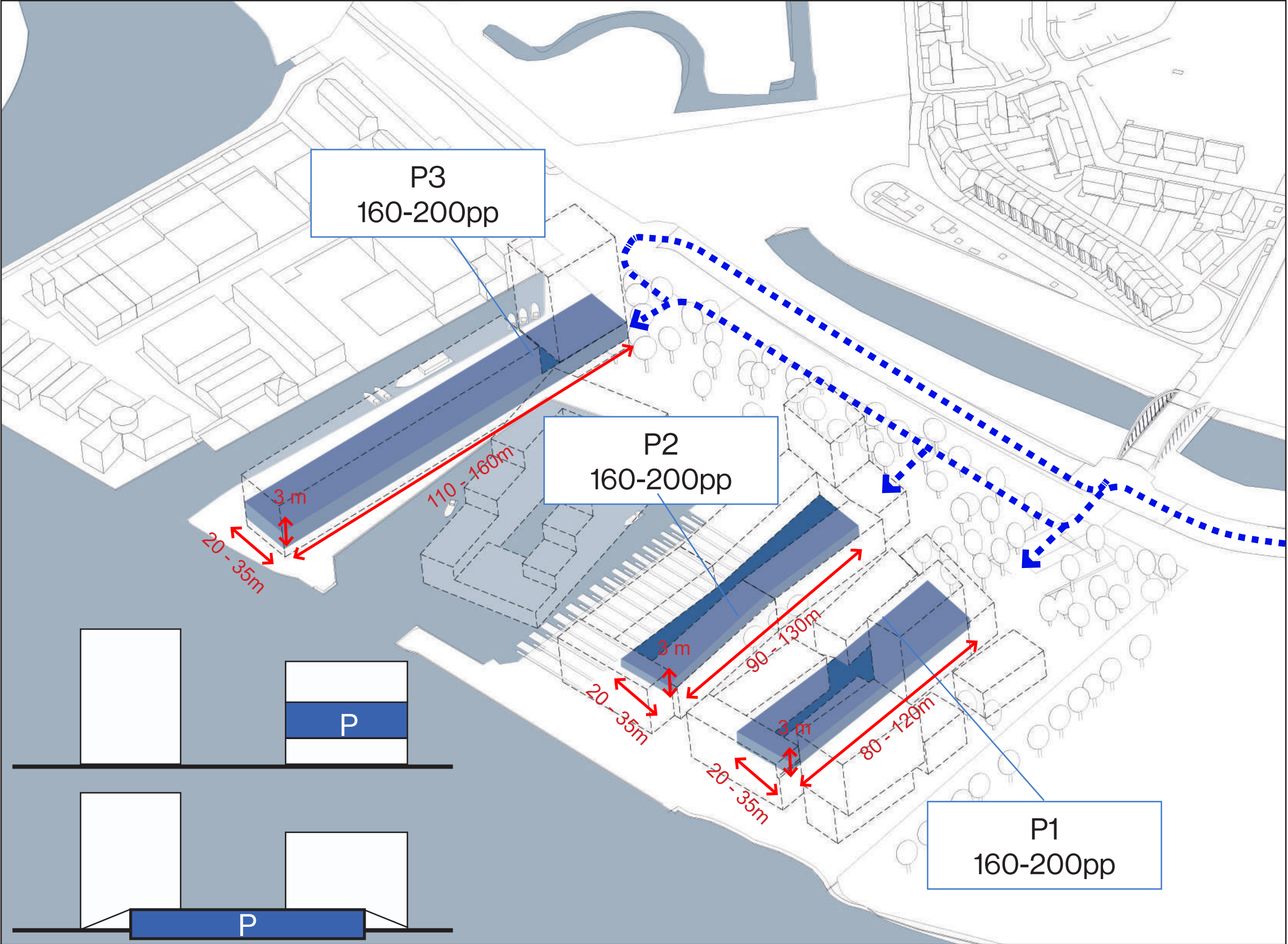
VARIANT C  
2 KLEINERE HUBS





# VARIANT D

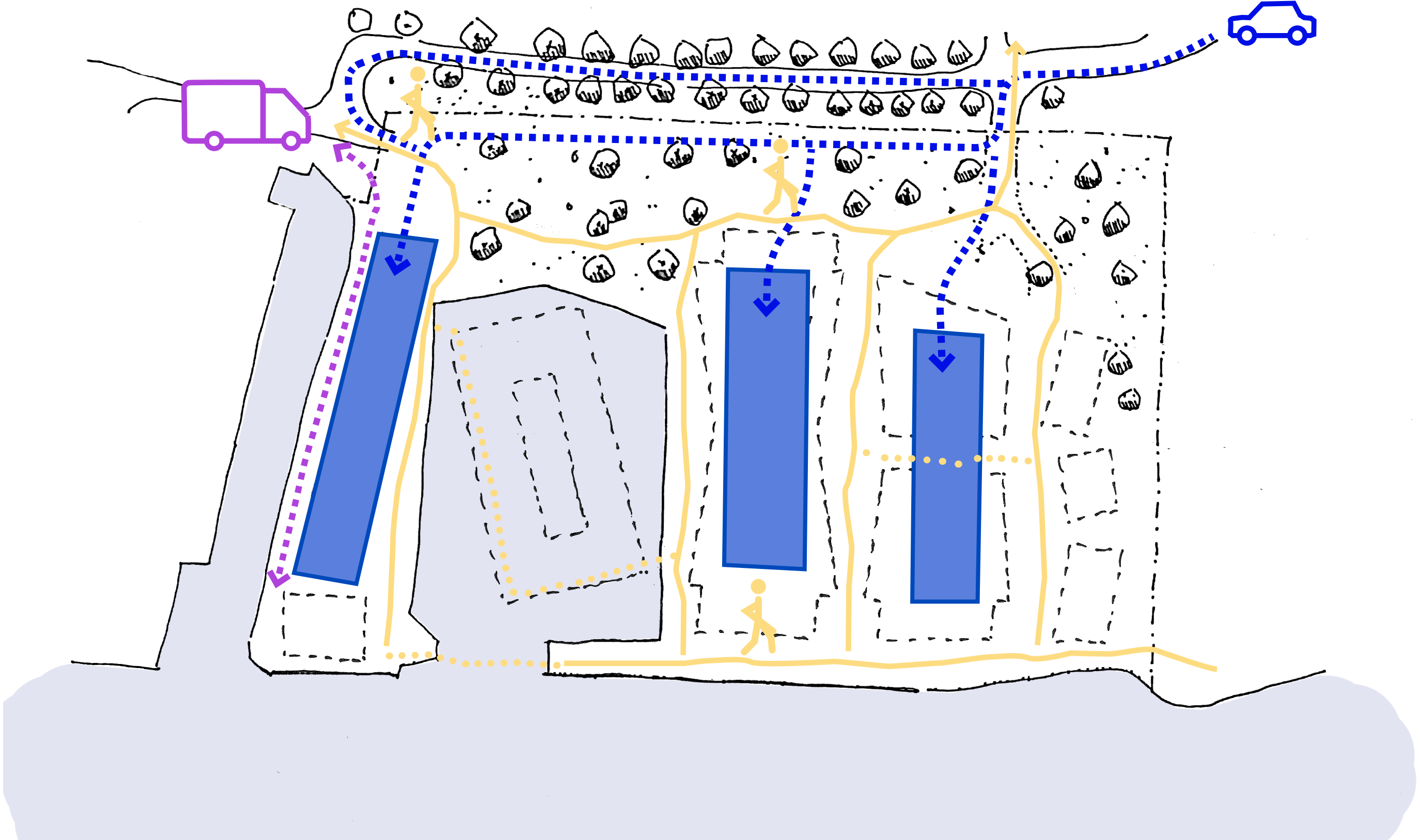
## PARKEEROPLOSSING PER GEBOUW





VARIANT D

PARKEEROPLOSSING PER GEBOUW





1. Welke knelpunten zien jullie in de omgeving voor lopen, fietsen, ov en auto.
2. Welke netwerkkansen zien jullie in de omgeving voor lopen en fietsen
3. Parkeeroplossingen voor de Oranjewerf (op basis van 4 varianten)



