



CONCEPT Eindrapportage
Stedenbouwkundige verkenning
Oranjewerf

In gesprek met de omgeving:
oktober 2023 – januari 2024
Proces & samenvatting
CONCEPT-versie 26 februari 2024

Inhoudsopgave

1	Aanleiding	2
2	Opzet in hoofdlijnen	2
3	Werving en tussentijdse terugkoppeling	5
4	Bijeenkomst per keer (procesbeschrijving)	6
5	Inbreng (samenvatting)	11
	5.1 Zorgen en bezwaren op de uitgangspunten	12
	5.2 Natuur	13
	5.3 Stedenbouw	14
	5.4 Mobiliteit	17
	5.5 Werken en voorzieningen	19
	5.6 Het proces	20
	Bijlagen	21



• Anthony Fokkerweg 1
1059 CM Amsterdam
• 020 523 50 90 •



• Louis Couperusplein 2
2514 HP Den Haag
• 070 762 04 06 •



• info@dewijdeblik.com
www.dewijdeblik.com

1 Aanleiding

De Oranjewerf heeft sinds 2021 nieuwe eigenaren, Ginkgo en Flying Point Real Estate, waarbij de laatstgenoemde trekker is van het project en vertegenwoordiger is namens eigenaren. Het huurcontract met scheepswerf Damen Shiprepair loopt in januari 2025 af. De eigenaren willen van deze scheepswerf een nieuw stuk Amsterdam maken waar iedereen gebruik van kan maken. In plaats van een traditionele benadering, waar de gemeente eerst een visie voor een gebied opstelt, besloot Flying Point Real Estate om daarvoor al met de buurt in gesprek te gaan. Het doel was om wensen, ideeën en zorgen van de buurt en de ontwikkelaar op te halen en waar mogelijk samen te brengen in een stedenbouwkundige verkenning. Voor deze verkenning schakelde Flying Point Real Estate het Belgische bureau voor stedenbouw en architectuur ORG Permanent Modernity in. Aan de hand van hun “werkbanken methodiek” deed ORG aan ruimtelijke analyse en constructie van het project narratief evenals inhoudelijk stakeholdermanagement. Voor het onderdeel mobiliteit werd samengewerkt met verkeerskundig bureau Goudappel. De procesbegeleiding werd verzorgd door De Wijde Blik, tevens opsteller van dit eindrapport.

Voorliggende eindrapportage geeft eerst een procesmatig verslag: de opzet van het gehele traject met de aantallen deelnemers en de werving, tussentijdse informatievoorziening en terugkoppeling. Vervolgens zijn de belangrijkste resultaten samengevat, met verwijzing naar de in het proces opgestelde Principekaart en Voorbeelduitwerkingen. In de bijlagen zijn o.a. de verslagen van de afzonderlijke bijeenkomsten en tussentijdse correspondentie met belanghebbenden(organisaties) terug te vinden. Op de projectwebsite www.oranjewerf-amsterdam.nl zijn alle presentaties uit de bijeenkomsten terug te vinden, plus uiteraard de genoemde bijlagen en deze eindrapportage.

Tot slot merken we hier nog op dat de deelnemers aan de Stedenbouwkundige Verkenning nog een week konden reageren op het concept van deze eindrapportage. Waar dit heeft geleid tot aanpassingen of onderling strijdige reacties, is dit vermeld.

2 Opzet in hoofdlijnen

Er is sprake van een vooronderzoek naar de wensen en waarden van buurtbewoners via onderzoeksprogramma SOLV in de periode Oktober 2022 – Januari 2023 en een breder traject in de periode Oktober 2023 – Januari 2024.

Voorgeschiedenis

In het voortraject was de buurt door de vorige eigenaar betrokken bij een initiatief om de Oranjewerf te benutten voor placemaking. De gedachte was dat dit iets zou toevoegen aan de buurt, maar dit werd

zeer verschillend ontvangen. Met name de schaal en frequentie van evenement-achtige placemaking zorgden voor weerstand. De vorige eigenaar heeft die plannen ingetrokken en bij aanvang van dit nieuwe traject is dan ook duidelijk aangegeven dat het ditmaal niet om placemaking ging, maar om een permanente herontwikkeling van de Oranjewerf.

Vooronderzoek (SOLV)

Om voeling te krijgen met wat er leeft in Noord en een eerste inventarisatie van wensen en zorgen te maken, is met behulp van het innovatieve computerprogramma SOLV in twee rondes met betrokkenen gesproken. Kennis van het project was niet vereist. De respondenten zijn benaderd op basis van hun algemene betrokkenheid in Noord of specifiek de omgeving van de Oranjewerf en veelal met het vermoeden dat ze over een groot netwerk beschikken en dus weten wat er in Noord speelt. De respondenten deden wel mee op persoonlijke titel. Bij elk gesprek werd aan deelnemers gevraagd of zij nog suggesties hadden voor andere mogelijke respondenten. Zo ontstond een divers gezelschap van 15 respondenten: betrokken buurtbewoners (Gembo-terrein, Nieuwendammerdijk, Schellingwouderdijk, Waterlandpleinbuurt), ondernemers, inwoners die zich veel inzetten voor Noord als geheel en enkele professionals.

In de eerste ronde stonden waarden centraal: zowel de waarden die men toekende aan de toekomstige ontwikkeling op de Oranjewerf als persoonlijke waarden (dus iemands eigen overtuigingen in het algemeen). Het systeem verrijkte zichzelf: waarden genoemd door vorige respondenten werden toegevoegd en voorgelegd aan latere respondenten. In een tweede ronde werd de oorspronkelijke projectdefinitie van de ontwikkelaar aangevuld met gewenste programmaonderdelen genoemd door de respondenten en tevens getoetst op de in eerste ronde genoemde waarden. Op die manier werd er een programma samengesteld dat zowel bij de oorspronkelijke projectdefinitie van ontwikkelaar als de waarden van de buurt aansluit. De eerste ronde was louter inventariserend, de tweede ronde was ook toetsend. De belangrijkste uitkomsten van dit vooronderzoek via SOLV zijn:

- Buurt op zichzelf én deel van Noord. Typisch Noords, met (tuin)dorpen in de stad.
- Wonen in verbinding met elkaar: Sociaal buurtje: urban farming, ontmoeting, collectief wonen.
- Wonen in verbinding met natuur (projectelementen als moestuin, wandelpad, ecoduct zijn genoemd).
- Open lijnen naar het IJ, geen muur die het IJ dichtzet.
- Groene wespentaille: van knelpunt naar kans (ecoduct/buurtpark?).
- Kans voor kleinschalige recreatie plekken met betekenis voor groot Amsterdam.

- Voorzieningen: school, kleinschalige horeca, zorg, praktijkruimten / kantoortjes.
- Een kans voor alternatieve ontwikkelingsmodellen.
- Een kans voor duurzame mobiliteitsoplossingen: hoofdrol voor de fiets, autodelen, etc.
- Pad voor voetgangers.
- Diversiteit in architectuur.

Tussentijdse voorbereiding en gesprekken

Na het vooronderzoek is op 17 april 2023 aan de respondenten teruggekoppeld wat de uitkomsten waren en is ook besproken hoe het vervolg eruit zou kunnen zien. In afwachting op de ontwikkelstrategie van de gemeente is het traject met de buurt tijdelijk stilgelegd. Toen duidelijk werd dat de ontwikkelstrategie niet in Q2 2023 maar in Q2 2024 gereed zou komen, heeft Flying Point Real Estate in lijn van de Omgevingswet het traject weer opgestart.

Veel gemeenten en ontwikkelende partijen in het land handelden al jaren meer en meer in de geest van de nieuwe Omgevingswet, die per 1 januari 2024 van kracht is gegaan. De Omgevingswet legt de verantwoordelijkheid voor participatie bij de initiatiefnemers van een ontwikkeling. Daarbij is geen vaste participatievorm voorgeschreven.

Flying Point Real Estate informeerde de Gemeente over het betrekken van de omgeving bij de herontwikkeling van de Oranjewerf in de vorm van een Stedenbouwkundige Verkenning en nodigde (een afvaardiging van) de gemeente uit om deel te nemen aan het traject, voorafgaand aan de ontwikkelstrategie. Stadsdeel Noord had interesse voor deze aanpak, volgde het traject en was vertegenwoordigd bij elke bijeenkomst door de gebiedsmakelaar.

In een tweede gesprek op 10 oktober 2023 met de groep SOLV-respondenten, inmiddels ietsje van samenstelling veranderd, werd met hen de aanpak van de Stedenbouwkundige Verkenning doorgesproken. Met dank voor een aantal suggesties (denk aan verspreidingsgebied en wijze van werving, maar ook aandacht voor de voorgeschiedenis van het traject) werd daarna de bredere verkenning georganiseerd.

Bredere verkenning

Deze fase bestond uit zes fysieke bijeenkomsten, waarvan de data allemaal bij aanvang zijn gecommuniceerd:

- Dinsdag 31 oktober 2023
Startbijeenkomst incl. rondleiding Oranjewerf
- Donderdag 16 november 2023
Werkbank No1 – Natuur

- Dinsdag 28 november 2023
Werkbank No2 – Stedenbouw
- Dinsdag 19 december 2023
Werkbank No3 – Mobiliteit
- Dinsdag 16 januari 2024
Werkbank No4 – Werken & Voorzieningen en Samenvatting
- Dinsdag 30 januari 2024
Slotbijeenkomst

Kaders van de opgave

Iedere bijeenkomst wordt stilgestaan bij de kaders van de opgaven, meegegeven vanuit Flying Point Real Estate.

- Alles binnen vastgesteld beleid & wet- en regelgeving
- Financieel haalbaar project
- Een dichtheid met een bandbreedte van 2.4-2.9 FSI
- Hoogteaccenten tot max 70m hoog

Het feit dat deelnemers meededen aan de Stedenbouwkundige Verkenning betekent niet dat zij deze kaders onderschrijven. Het was juist andersom: deelnemers stelden deze kaders in elke bijeenkomst aan de orde en gaven aan het hiermee niet eens te zijn.

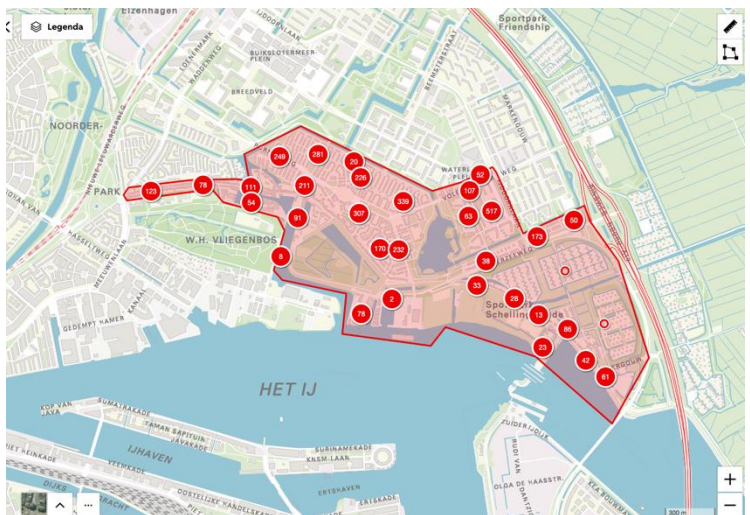
3 Werving en tussentijdse terugkoppeling

Werving

In een ruim gebied rond de Oranjewerf is huis aan huis een flyer (zie bijlage) bezorgd met een oproep deel te nemen aan dit traject. Zie verspreidingsgebied hiernaast, in totaal 3868 huishoudens. In deze flyer stonden reeds alle data van bijeenkomsten genoemd. In de brief is expliciet gevraagd om zich aan te melden voor de nieuwsbrief over het project, omdat vervolgg communicatie per bijeenkomst digitaal zou gaan.

Daarnaast is de groep met wie eerder is gesproken, gevraagd de uitnodiging door te zetten in de diverse buurtapp-groepen, websites etc. Tot slot is nog een aantal belangenorganisaties en professionals per mail uitgenodigd. Specifiek voor Werkbank 4 (o.a. Werken & Voorzieningen) is nog een extra mail verstuurd naar ondernemers op het Gembo-terrein.

Ook is de gemeente (stadsdeel Noord ambtelijk, stadsdeelcommissie, stedelijk niveau) geïnformeerd en uitgenodigd en na de eerste aankondiging op de verzendlijst gezet van de projectnieuwsbrief.



Uiteindelijk zijn er op zowel de start- als slotbijeenkomst zo'n 75 mensen geweest en ging het bij de tussentijdse werkbanken veelal om 30-40 mensen. Van hen waren veel buurtbewoner (een kwart direct aanwonend, de rest veelal uit Tuindorp Nieuwendam en/of van belangenorganisaties). In dit stadium waren ondervertegenwoordigd: jongeren, oudere senioren, mensen van een andere etnische achtergrond en woningzoekenden.

Tussentijdse terugkoppeling

Na elke bijeenkomst verscheen de volgende dag de getoonde presentatie(s) op de projectwebsite en ontvingen abonnees op de nieuwsbrief hiervan een seintje, gekoppeld aan de mogelijkheid om aan te melden voor de eerstkomende bijeenkomst. Wanneer enige tijd later ook het verslag op de projectwebsite verscheen, volgde opnieuw een nieuwsbrief, meestal gekoppeld aan een iets meer uitgewerkte uitnodiging/agenda voor de komende bijeenkomst.

4 Bijeenkomst per keer (procesbeschrijving)

Startbijeenkomst

Dinsdag 31 oktober 2023 – op Oranjewerf en bij SPV Nieuwendam

De startbijeenkomst bestond uit twee delen: een rondleiding over het terrein van de Oranjewerf gevolgd door een toelichting op het proces. Maar liefst 140 mensen hadden zich aangemeld, door de zeer zware regenval waren er circa 100 aanwezig. Architectuurhistoricus Marieke Berkers verzorgde geassisteerd door de stedenbouwkundigen van ORG een beknopte toelichting op de historie van de plek. Vervolgens was er een plenaire presentatie waar Arjan Kaashoek (adviseur De Wijde Blik) samen met Sofia Saavedra Bruno (projectmanager ORG) uitlegden wie de nieuwe eigenaren van de Oranjewerf zijn, waarom er nu een traject met de omgeving plaatsvindt, hoe dit traject gaat verlopen en met welke uitgangspunten de stedenbouwkundige verkenning opstart. Tijdens de startbijeenkomst was het mogelijk om te reageren op de voorgestelde aanpak en om plenair vragen te stellen. Ter plekke zijn in overleg met de zaal de tijden voor de werkbanken vastgesteld. Na afloop kon iedereen een reactieformulier invullen en achterlaten (verwerkt in het verslag).



Werkbank No1 – Natuur

Donderdag 16 november 2023 – bij Vrijeschool Kairos

De avond startte met een plenaire toelichting door Hendrik Bloem (architect en stedenbouwkundige bij ORG) op de kaders van de opgave en de ambities van de ontwikkelaar bij het thema Natuur. Vervolgens zijn er enkele scenario's gepresenteerd die dienen ter inspiratie voor een mogelijke inrichting van groen en landschap. Na het behandelen van vragen en eerste reacties uit de zaal zijn de scenario's in twee groepen besproken. Op tafels lagen grote vellen met daarop de verschillende scenario's. Aandachtspunten, wensen en ideeën werden mondeling met elkaar besproken, genoteerd en met stiften aangegeven op de vellen. In een plenaire afsluiting gaven de gespreksleiders van de groepen een samenvatting de resultaten. Van de 43 aanmeldingen waren 27 deelnemers aanwezig.



Werkbank No2 – Stedenbouw

Dinsdag 28 november 2023 – bij Vrijeschool Kairos

De avond startte met een plenaire toelichting door Alexander d'Hooghe, oprichter en partner van ORG, op het project Sprong over 't IJ in relatie tot de herontwikkeling van de Oranjewerf. Vervolgens gaf Yvette de Roos, ontwikkelmanager bij Stadgenoot, een toelichting op de voorrangspositie die Stadgenoot heeft om sociale woningen af te nemen op de Oranjewerf en het belang van sociale huur in Noord. Na het behandelen van vragen uit de zaal gaf Sofia Saavedra Bruno (ORG) een korte samenvatting van de vorige werkbank en een introductie op het thema van deze avond. Hierbij lichtte ze de gemeentelijke hoogbouwvisie toe die in ontwikkeling is en liet ze ter illustratie enkele gebouwen uit de omgeving van verschillende hoogtes zien.

Vervolgens presenteerde Hendrik Bloem, architect en stedenbouwkundige bij ORG, enkele stedenbouwkundige modellen. Na het behandelen van vragen en eerste reacties uit de zaal bespraken de deelnemers de modellen in drie subgroepen. In elke ruimte stonden bouwblokken opgesteld, waarmee kon worden gebouwd. De dichtheid was in ieder set bouwblokken gelijk. Bouwblokken voor parkeren ontbraken nog, omdat parkeren ook deels ondergronds kan worden opgelost en de parkeeroplossingen in de volgende werkbank aan bod zou komen. Aandachtspunten, wensen en ideeën werden opgehaald en deze werden plenair samengevat. Van de 46 aanmeldingen waren 35 deelnemers aanwezig.



Werkbank No3 – Mobiliteit

Dinsdag 19 december 2023 – bij Vrijeschool Kairos

De deelonderwerpen voor deze Werkbank waren verkeer, verkeersontsluiting en parkeren. Aan het begin werd echter de nodige tijd besteed aan een ingezonden brief van vier belangenorganisaties en de diverse reacties en vragen die dat opriep. Daarna startte Hendrik Bloem met een introductie op de onderwerpen van deze avond en werden nog drie openstaande vragen uit de vorige werkbank beantwoord. Lennert Bonnier, adviseur mobiliteit & ruimte bij verkeerskundig bureau Goudappel, gaf een presentatie over de mobiliteit in de huidige omgeving van de Oranjewerf, de toekomstige situatie en manieren hoe duurzame mobiliteitsoplossingen kunnen bijdragen. Na het behandelen van vragen en eerste reacties uit de zaal zijn de deelnemers in drie subgroepen uiteengegaan om knelpunten en kansen qua mobiliteit te duiden op een grote print van het gebied. Deelnemers konden dit met stiften aanstrepen en mondeling toelichten. Vervolgens zijn enkele parkeervarianten besproken en zijn ook daar de voor- en nadelen van besproken en werden er ideeën opgehaald. Van de 46 aanmeldingen waren 38 deelnemers aanwezig.



Werkbank No4 – Werken & Voorzieningen en Samenvatting

Dinsdag 16 januari 2024 – bij Vrijeschool Kairos

De vierde werkbank vond geheel plenair plaats. De avond startte met een terugblik van Hendrik Bloem op de principes die uit de eerdere werkbanken zijn geconcludeerd. Vervolgens presenteerde Marcel Smets (architect en stedenbouwkundige bij ORG) enkele voorbeelduitwerkingen. Benadrukt werd dat het voorbeelduitwerkingen ging, er dat er nog wel meer ontwerprichtingen denkbaar zijn. Uitgewerkt waren een model geïnspireerd op de tuinvijk en een model geïnspireerd op een parkwijk. De principes maar zeker ook de voorbeelduitwerkingen gaven aanleiding tot een intensieve plenaire discussie, vooral omdat deelnemers zoals eerder genoemd het niet eens waren met de uitgangspunten van de ontwikkeling – zie verderop bij Inbreng.

Vervolgens kwam het thema Werken aan bod. Rob Post, voorzitter van de VEBAN gaf zijn visie op werken bij de ontwikkeling van de Oranjewerf. Naar aanleiding hiervan vond een plenair gesprek met de deelnemers plaats. Voor het thema Voorzieningen tot slot werd deelnemers gevraagd een korte peiling in te vullen. Daarnaast kreeg iedereen een reactieformulier mee, om te reageren op onder meer de principekaart, de voorbeelduitwerkingen en wat men maar wilde meegeven. De peiling en de reactieformulieren konden ook online nog tot een week daarna worden ingevuld. Er waren circa 45 deelnemers aanwezig.



Slotbijeenkomst

Dinsdag 30 januari 2024 – bij Vrijeschool Kairos

De slotbijeenkomst bestond uit een presentatie van projectteam. Er werd teruggeblikt op het doorlopen proces door Arjan Kaashoek (De Wijde Blik) en de opgehaalde resultaten werden van toelichting voorzien door Hendrik Bloem en gaf Sofia Saavedra Bruno (ORG). De opgehaalde bezwaren en de samengevatte principes zijn weergegeven op een 'principekaart'. Ook werd er een aangepaste voorbeelduitwerking getoond. Dit is een stedenbouwkundige schets, gebaseerd op de kaders van Flying Point Real Estate en de opgehaalde principes uit de omgeving. Vervolgens was er tijd voor reactie en een dankwoord namens Flying Point Real Estate.



5 Inbreng (samenvatting)

Bronnen

De inbreng op de stedenbouwkundige verkenning is grotendeels meegegeven op de bijeenkomsten. Daarnaast via enkele beknopte peilingen en reactieformulieren die ook na een werkbank nog online konden worden ingestuurd.

Ook zijn er enkele mails ingezonden met vragen en opmerkingen. Eén mailwisseling heeft plaatsgevonden via meerdere uitvoerige mails, die kwamen van één betrokken buurtbewoner. Daarnaast is er een mailwisseling geweest met een vertegenwoordiger van vier belangenorganisaties. Deze mailwisseling begon op 15 december 2023, dus na Werkbank No2. Bij een eerste reactie vanuit Flying Point op deze mail is direct ook voorgesteld om in een fysieke afspraak met elkaar in gesprek te gaan over de zorgen en wensen die leven. Dat is door deze organisaties afgehouden, althans tot aan de slotbijeenkomst, omdat men graag

eerst de reacties van de buurt wilde afwachten op het voorlopige eindresultaat.

Over deze samenvatting

De waarden, wensen en zorgen vanuit de deelnemers zijn samengevat in de zogeheten Principekaart in de bijlage: een kaart van de huidige Oranjewerf met een aantal inhoudelijke punten over de herontwikkeling. In deze eindrapportage geven we ook een beknopte samenvatting van de inbreng. Dit is per definitie niet uitputtend omwille van de leesbaarheid. We realiseren ons dat het een moeilijke opgave is om alle verschillende standpunten van vele verschillende visies/achtergronden goed samen te vatten. Toch hebben we getracht een duidelijke weergave te geven van alle reacties en dit zo goed mogelijk kort, bondig en duidelijk op te schrijven. Voor nog veel meer inbreng en nadere details daarvan verwijzen we naar de verslagen van de bijeenkomsten en de opbrengsten van peilingen en reactieformulieren.

5.1 Zorgen en bezwaren op de uitgangspunten

Als eerste benoemen we de drie allerbelangrijkste punten waar veruit de meeste deelnemers van standpunt verschilden met de ontwikkelaar. Deze drie punten hebben een duidelijke relatie met elkaar.

Dichtheid (FSI)

Als eerste waren veel deelnemers niet akkoord met de dichtheid die bij aanvang van de verkenning als vertrekpunt was meegegeven: een Floor Space Index (FSI) met een bandbreedte van tussen de 2.4 en 2.9. Hierbij werd het water van de insteekhaven meegeteld met het oppervlak, vanuit de gedachte dat het water ook deels overbouwd zou kunnen worden. Het ontwerpteam legt uit dat de stedenbouwkundige structuur aanzienlijk lager is in vergelijking met de andere stedelijke vernieuwingsgebieden langs het IJ. Veel deelnemers vonden het evengoed niet passen op deze plek. Veel deelnemers vinden het beter om aan te sluiten bij de nabijgelegen historische dorpen zoals Nieuwendam, Schellingwoude en het historische Tuindorp Nieuwendam. Daarnaast geven deelnemers aan dat de consequenties van deze FSI druk geeft op de infrastructuur.

Bebouwingshoogte

Een maximumhoogte van 70 meter vonden vrijwel alle deelnemers te hoog. In de bijeenkomsten werd duidelijk dat het wel veel uitmaakt waar op de Oranjewerf hogere bebouwing wordt geplaatst. In algemene zin werd afkeurend gereageerd op bebouwing die vanaf de dijk zichtbaar is boven de boomtoppen. Afhankelijk van de positie was dat meestal het geval bij gebouwen van 70 meter hoog. Een gebouw van max 50 meter hoog leek bij uitzondering en uit het zicht geplaatst voor meer mensen bespreekbaar.

De genoemde relatie met dichtheid is duidelijk: hoe dichter bebouwd, hoe meer hoogteaccenten.

Verkeersontsluiting

Bij mobiliteit hadden vrijwel alle, zo niet alle deelnemers grote zorgen over de verkeersontsluiting. Ze hebben nu last van verkeersopstoppingen, te hard rijden en zwaar vrachtverkeer. De verkeerskundige cijfers die aangeven dat alles dankzij diverse maatregelen binnen de normen blijft, konden deelnemers niet overtuigen.

De genoemde relatie met dichtheid is duidelijk: hoe dichter bebouwd, hoe meer verkeersbewegingen.

Voor het vervolg van dit hoofdstuk is het dus van belang te beseffen dat deelnemers wel creatieve suggesties en constructieve reacties op ontwerpvoorstellen hebben gegeven, maar dat die niet automatisch impliceren dat zij zich konden vinden in de dichtheid, hoogte en ontsluiting.

5.2 Natuur

In het algemeen zijn de deelnemers enthousiast dat de vervuilde grond van de Oranjewerf wordt gesaneerd, dat een industriële verharde site wordt getransformeerd naar een gemengde woon-werkwijk waar groen wordt toegevoegd en dat het gebied daarmee een toegankelijk onderdeel wordt van de stad. Een veelgenoemd pluspunt is dat de IJ-oever op deze plek weer openbaar toegankelijk wordt. De ontwikkeling dient wel met respect voor de natuur en haar omgeving te gebeuren.

Aansluiten op / versterken van omringende natuur

Langs de Oranjewerf loopt de Schellingwouderscheeg en deze belangrijke groenstrook is ter hoogte van de Oranjewerf het smalst. Waar mogelijk zou de Oranjewerf deze zogeheten wespentaille moeten versterken. Aan de oostzijde grenst de Oranjewerf aan het waardevolle Schellingwouderpark. Ook is een pleidooi gehouden om de natuur in/aan het water te versterken, zowel in de insteekhaven als aan het IJ.

De ontwerpers zien zeker mogelijkheden om bij de genoemde plekken aan te sluiten op de bestaande natuur en de natuurverbinding zoveel mogelijk te versterken. Denk aan ecologische zones als wildpassages, boomkruinen die elkaar raken, drijvende tuinen in het bassin en aan het IJ, plus langs het Schellingwouderpark het lager houden van bebouwing die bovendien wat losser wordt geplaatst (dus met groene doorgangen).

Wisselwerking natuur-mens/bebouwing

Door de ontwikkeling van de OW kan het nu 100 procent verharde terrein worden vergroend. Ontwikkelaar en gemeente hanteren ambitieuze groennormen die bij eerste verkenning gehaald lijken te worden. De groennorm is herhaaldelijk ter sprake gebracht door een van de deelnemers, die van mening was dat de gehanteerde norm niet klopt of niet ambitieus genoeg is. Zie hiervoor de afzonderlijke verslagen van de werkbanksessies.

In algemene zin werd gewaarschuwd voor botsende belangen tussen recreatie en natuur. Anderen vinden het logischer om het groen meer ten dienste aan bewoners te stellen, omdat er al zoveel groen om de Oranjewerf heen is.

Er zijn ook concrete suggesties gegeven, die later in de uitwerking relevant zijn: gebruik gedempte of lager geplaatste verlichting, vooral nabij de natuur; maak ruig groen op de Oranjewerf, dus niet te aangeharkt; liever meanderende dan rechte voetpaden; ontwerp zo natuurinclusief mogelijk (denk aan nestkastjes, groene daken en groene gevels).

Ook is de suggestie gedaan om het terrein op natuurlijke wijze te saneren, via groenaanplant.

Cultuurhistorische elementen

Tot slot is in combinatie met de natuur ook gesproken over cultuurhistorische elementen: de een wilde zachte oevers (beter voor de natuur), de ander wilde harde oevers (verwijst naar het scheepswerfverleden). Meerdere mensen pleitten voor behoud of reconstructie van het scheepsdok.

Zie ook de volgende principes op de Principekaart:

Principe 1) Maak de waterkant publiek toegankelijk

Principe 2) Voorzie recreatie op het water

Principe 3) Maak ecologische zones

Principe 5) Integreer elementen uit het industriële verleden

Principe 8) Maak een zachte rand aan Schellingwouderpark

Principe 13) De openbare ruimte wordt een plek voor ontmoeting, verbinding en sociale cohesie

5.3 Stedenbouw

De kavel van de Oranjewerf bezit een aantal bijzondere eigenschappen: de lange waterkant aan de zuidzijde, het waterbassin/ insteekhaven, de landtong met aan beide zijden water, de noordzijde grenzend aan de ontsluiting en de oostzijde grenzend aan natuurgebied Schellingwouderpark.

Zoals eerder aangegeven konden de meeste deelnemers zich niet vinden in twee uitgangspunten voor de stedenbouw: een dichtheid met een bandbreedte van FSI 2.4 tot 2.9 en hoogteaccenten tot maximaal 70 meter.

Ondanks deze verschillen van mening konden de deelnemers wel uitspraken doen over onderliggende principes voor een stedenbouwkundige structuur, die immers ook kunnen worden gehanteerd bij andere dichtheden en hoogtes op de Oranjerf. We lopen dit hierna langs aan de hand van de genoemde bijzondere eigenschappen van de Oranjerf.

Ligging aan het IJ

Het water van het IJ geeft deze plek een unieke eigenschap. Belangrijk is dat dit water goed ervaren kan worden, als bewoner maar ook als bezoeker. Stedenbouwkundig zou de relatie met het water sterk benadrukt moeten worden. Nadrukkelijk werd ervoor gepleit om geen wand van bebouwing langs het IJ te maken.

Insteekhaven

De insteekhaven is na uitgifte van de kavel gegraven door de werf. Het is nog onduidelijk door wie dit water wordt beheerd en of (beperkte) demping mogelijk is. Ontwikkelaar zet zich in om dit duidelijk te krijgen. Veel deelnemers wilden een deel van de insteekhaven benutten om de beleving van het water het gebied in te trekken, maar veel deelnemers deden ook de suggestie om de insteekhaven deels te benutten voor bebouwing. Dit om de dichtheid van de Oranjerf als geheel te verlagen. Helemaal dempen en bebouwen ging de meeste mensen te ver, maar een deel benutten vond men heel verdedigbaar. En wanneer er niet in het water maar boven het water wordt gebouwd, gaat er geen waterberging verloren en zou dit ook voor de natuur beter kunnen uitpakken.

Landtong

Naast de insteekhaven ligt wat de landtong is genoemd: een strook die de Oranjerf scheidt van het Gembo-terrein. Door deze unieke ligging vonden veel deelnemers het vrij logisch om deze plek een eigen karakter mee te geven. Dat kan 'm zitten in de vorm van de bebouwing, de indeling, maar ook in de functie. Denk aan een concentratie van werken in plaats van wonen (zie ook verderop bij Werken en voorzieningen), hoewel er ook deelnemers waren die het niet wenselijk vonden om via de bestemming van de landtong alsnog een vrij harde scheiding te maken tussen wonen en werken. Hoe het ook zij, vrijwel alle deelnemers pleitten ervoor om ook het Gembo-terrein bij de ontwikkeling van de Oranjerf te betrekken. Op z'n minst zou er een doorkijk moeten zijn naar die ontwikkeling, die waarschijnlijk later plaatsvindt.

Aansluiting natuur

De locatie ligt tussen het Rietland, het IJ en het Schellingwouderpark ingeklemd in de natuur. Het is van groot

belang om hier ook stedenbouwkundig op aan te sluiten en zelfs deze natuur het project in te trekken. De locatie kan zo een verbindende werking krijgen tussen de natuurgebieden.

Hoogte

De hoogte van de gebouwen zal op de schaal van het gebied variëren, het is een grote gebiedsontwikkeling. Veel deelnemers willen de hoogte laten aansluiten op de omliggende buurten, waarbij opgemerkt wordt dat er accenten denkbaar zijn richting Gembo-terrein, het einde van de landtong of een locatie aan het water. De meeste deelnemers vinden 70 meter te hoog. Wat de ideale hoogtes dan wel zijn, vonden velen lastig aan te geven. Dat de laatste gedane verbeelding lagere hoogtes liet zien, werd gewaardeerd, maar er waren ook deelnemers die drie bouwlagen een mooi maximum vonden. Hoe dan ook dienen hoogteaccenten, als die er al zouden moeten komen, heel zorgvuldig te worden ingepast, met name vanwege zichtbaarheid vanuit de historische omgeving.

Een aantal deelnemers vroeg om een of twee iconische gebouwen, een groter gebaar dat het speciale karakter van de plek accentueert. Bijvoorbeeld op de landtong, boven de insteekhaven of in de vorm van een poortgebouw. Dat laatste sluit goed aan bij de tuinwijkgedachte (zie hierna).

De Oranjewerf ligt een behoorlijk stukje lager vanaf de dijk gezien. Om het hoogteverschil te overbruggen, kwam iemand met de suggestie van hedendaagse dijkwoningen. Met aan de ene zijde een entree die lager ligt dan de entree aan de andere zijde, net als nu het geval is bij veel historische dijkwoningen aan de Nieuwendammerdijk en Schellingwouderdijk.

Zie ook de volgende principes op de Principekaart:

Principe 6) Integreer kenmerken van tuinwijken

Principe 7) Géén wand aan het IJ

Principe 9) De Landtong verdient een eigen aanpak

Principe 10) Insteekhaven kan gedeeltelijk bebouwd worden

Principe 11) Betrek Gembo in de visievorming

Voorbeelduitwerkingen: geen overeenstemming

Zoals gezegd maakte ORG voor Werkbank 4 enkele voorbeelduitwerkingen. Niet bedoeld als enig denkbare uitwerking, maar als poging om twee invalshoeken te verbeelden:

1. Aansluiten op de tuinwijkgedachte waar Noord zo bekend om staat.
2. Aansluiten op de van oudsher industriële strook langs het IJ, die water en wonen scheidt waardoor er een 'tussengebied' ontstaat met een eigen stedenbouwkundige structuur.

We benadrukken hier dat de deelnemers niet akkoord waren met de getoonde voorbeelduitwerkingen, simpelweg omdat ze waren gestoeld op hogere dichtheden en hogere bouwhoogtes dan veruit de meeste deelnemers wenselijk vonden. Daarmee samenhangend beschouwden de deelnemers de verkeersontsluiting van deze voorbeelduitwerkingen als onmogelijk.

Net als bij de ontwerpprincipes kon er natuurlijk wel worden gesproken over de invalshoeken zelf, die immers ook relevant kunnen zijn bij lagere dichtheden. Van de twee hoofdprincipes leek de tuinvijkgedachte op de meeste bijval te kunnen rekenen, in eerdere Werkbanken refereerden meerdere deelnemers hier zelf ook: het past op Noord en het is een beproefd en gewaardeerd woonmilieu, met herkenbare pleintjes op strategische plekken, een zekere homogeniteit in de architectuur en veel groen. Ook het poortgebouw, een suggestie gedaan door enkele deelnemers, komt uit deze gedachte voort.

In vervolg op de ontvangst van de voorbeelduitwerkingen tijdens Werkbank 4 deed ORG voor de Slotbijeenkomst nogmaals een poging om een voorbeelduitwerking te maken die hopelijk meer zou aansluiten bij de wensen en bezwaren van de buurt, met een lagere dichtheid en een lagere bouwhoogte. In het vervolgtraject moet blijken of en wanneer de ontwerpprincipes van deze voorbeelduitwerking ook te realiseren zijn.

De voorbeelduitwerkingen hebben geholpen het gesprek te voeren en de zorgen en kansen van de omgeving scherp in beeld te krijgen, niet om tot overeenstemming of gezamenlijk beeld te komen. Voor de duidelijkheid zijn de voorbeelduitwerkingen dan ook niet opgenomen als bijlage bij deze Eindrapportage.

5.4 Mobiliteit

Mobiliteit gaat over verschillende onderwerpen: de verkeerssituatie binnen de nieuwe Oranjewerf zelf (autoluw, parkeren auto en fiets), de verkeersontsluiting van de Oranjewerf en de impact daarvan op de omgeving (verkeersaantallen, ontsluiting auto, fiets en OV) en over mobiliteitsconcepten die van invloed zijn op beide. Daarnaast is gesproken over het parkeren.

Verkeersontsluiting en de impact op de omgeving

Voor de impact op de omgeving is van belang dat de gemeente wordt meegenomen in de discussie. De gemeente Amsterdam heeft verregaande verkeersanalyses gemaakt van Amsterdam Noord en is al actief bezig met vele aanpassingen om de ontsluiting van Noord te verbeteren. In het licht van deze stedenbouwkundige verkenning is een quick scan verkeersonderzoek uitgevoerd door verkeerskundig bureau Goudappel. Conclusie van de quickscan is dat de ontwikkeling van Oranjewerf (in maximale variant) mogelijk is als de

Zuiderzeeweg en de rotonde IJdoornlaan/Zuiderzeeweg worden aangepast. De deelnemers konden zich echter niet voorstellen dat de voorspelde verkeerstoename met een aantal aanpassingen zou kunnen passen in de wegen rond de Oranjewerf.

De huidige en gevreesde toekomstige problemen op het gebied van mobiliteit zijn volgens de deelnemers het grootst (maar niet uitsluitend) bij de (tuinen langs de) Zuiderzeeweg, de rotonde met de IJdoornlaan en als gevolg daarvan sluipverkeer over de Schellingwouderdijk en Nieuwendammerdijk. Op de dijken lijkt bovendien het fietsverkeer ook aan de maximale capaciteit te zitten. De fietsontsluiting in dit deel van Noord wordt bemoeilijkt door de kwetsbaarheid van het Vliegenbos en de barrièrewerking van de waterwegen en Albemarle.

In Werkbank 3 zijn ook meerdere suggesties en detailopmerkingen gemaakt over kansen voor de mobiliteit rond de Oranjewerf. Een deel van de deelnemers geeft aan dat een fietsverbinding langs Albemarle en hiermee ontsluiting van de pont bij het IJplein wel een enorme verbetering zou zijn voor het gebied.

Veel mensen zien de Oostbrug als een grote verbetering voor de ontsluiting van heel Noord.

Met een aantal aanpassingen aan de opritten bij de Schellingwouderbrug zou de fietsverbinding met Oost en de binnenstad ook sterk verbeteren.

De oude buslus zou gebruikt kunnen worden om het busnetwerk te vergroten.

De Nieuwendammerdijk en Schellingwouderdijk kunnen volgens een deel van de deelnemers het best autovrij worden.

Zie verder het verslag van deze Werkbank.

Verkeerssituatie binnen de nieuwe Oranjewerf zelf

Voor de verkeerssituatie binnen de herontwikkelde Oranjewerf hebben deelnemers meerdere aanbevelingen gedaan, waaronder: ruimte voor ontmoeting en dus focus op langzaam verkeersverbindingen en liefst autoluw/autovrij, graag een openbare oever voor wandelaars langs het IJ en juist géén doorgaand fietspad over de Oranjewerf of langs het water. Zie verder het verslag van Werkbank 3.

Mobiliteitsconcept

Voor de ontwikkeling van Oranjewerf zal een duurzame mobiliteitsstrategie worden ontwikkeld:

- in samenhang met de visie openbare ruimte
- parkeren aan de randen van het gebied, om een autoluwe wijk mogelijk te maken
- het fietsgebruik zal worden gestimuleerd
- deelmobiliteit kan worden aangeboden.

Parkeren

Bij het parkeren op de Oranjewerf werd gepleit voor meerdere parkeergebouwen of in elk geval (ook bij één centrale parkeerlaag) meerdere ontsluitingen. Dit om opstoppingen te voorkomen. Ook is aandacht voor sociale veiligheid en voor voldoende fietsparkeren. Tot slot kwam het parkeren herhaaldelijk aan bod in relatie tot bebouwingsdichtheid en bouwhoogte: hoe hoger het aantal woningen, hoe meer ruimtebeslag er nodig is voor parkeren en hoe hoger de verkeersdruk op de omgeving. En hoe meer parkeerplekken (half) verdiept kunnen, hoe minder hoog en dicht de bebouwing als geheel hoeft te worden.

Zie ook de volgende principes op de Principekaart:

Principe 1) Maak de waterkant publiek toegankelijk

Principe 4) Maak goede langzaam verkeer verbindingen

Principe 12) Een autoluwe wijk

5.5 Werken en voorzieningen

Naast wonen is zo'n 35% van het bouwprogramma op de Oranjewerf vooralsnog toebedeeld aan niet-wonen. Onder niet-wonen kan bedrijvigheid in brede zin worden verstaan: werken en voorzieningen (die op zichzelf natuurlijk ook werkgelegenheid bieden).

Scheiden of niet

Bij een woon-werkgebied is het van groot belang hoe deze functies worden gescheiden of juist niet. Een combinatie lijkt veel deelnemers het meest kansrijk, ook uit oogpunt van leefbaarheid. Zo zouden bedrijven die weinig toevoegen aan de sociale veiligheid (omdat ze 's avonds dicht zijn), grote (geluids)overlast/hinder veroorzaken of relatief veel verkeer met zich meebrengen, het best kunnen worden geclusterd in aparte werkgebouwen. Daarnaast zijn er bedrijven en voorzieningen die juist de levendigheid en veiligheid van de openbare ruimte verbeteren, zowel overdag als 's avonds. Dit type bedrijven en voorzieningen zou juist beter op z'n plek zijn in de plinten van gebouwen (dus de begane grond).

Type bedrijven

Naast de locatie van bedrijven en voorzieningen is gesproken over de type bedrijven en werkgelegenheid. Advies van deelnemers is om informatie op te halen bij de huidige ondernemers in omliggende gebieden zoals Hamerkwartier en goed na te denken over welke type bedrijven past bij een woon-werkgebied. De Vereniging Bedrijven Amsterdam Noord (Veban) geeft aan dat er in Noord veel vraag is naar betaalbare bedrijfsruimte voor de maak- en creatieve industrie.

Voorzieningen

De doelgroepen van de Oranjewerf zijn nog niet bepaald, deelnemers is daarom gevraagd om voor nu uit te gaan van een diverse mix aan

bewoners en bezoekers, waaronder omwonenden. Ook is nog niet duidelijk wat de verdeling wordt tussen commerciële en maatschappelijke voorzieningen, hiervoor hanteert de gemeente rekenmethoden per gebied.

Met het voornoemde in het achterhoofd gaven deelnemers een aantal concrete suggesties:

- Recreatie op/aan het water, zoals een zwemsteiger buitenfitness/bewegapparaten, bankjes
- Kleinschalige horeca (lichte horecacategorie) met terras
- Buurtcentrum
- Culturele plek zoals bibliotheek/muziek/film/toneel, o.a. ook buitenpodium
- Museum over de scheepswerfhistorie, al dan niet gecombineerd met buurthuis, op een boot of bootvormig gebouw, bijvoorbeeld op het dok.
- Creatieve / betaalbare werkplekken
- Natuurspeeltuyn / kinderspeelhoek / weekendschool
- Kinderdagverblijf
- Gezondheidscentrum
- Kleinschalige fitness/yoga
- Bakker
- Weekmarkt

Ook is gevraagd welke voorzieningen deelnemers juist níet wilden op de Oranjewerf. Hier zijn vooral voorzieningen genoemd die veel publiek/verkeer van buiten aantrekken (dus geen evenementen, grootschalige horeca, strand) en/of (geluids)overlast geven, met extra aandacht voor de avonden en nachten.

Zie ook de volgende principes op de Principekaart:

Principe 2) Voorzie recreatie op het water

Principe 13) De openbare ruimte (in combinatie met voorzieningen) wordt een plek voor ontmoeting, verbinding en sociale cohesie

Principe 14) Een goede mix van wonen en werken

5.6 Het proces

De reacties op het georganiseerde proces waren wisselend. Een aantal deelnemers vond het bijzonder en leuk om in een vroeg stadium te worden betrokken bij de herontwikkeling. Met name het uiteengaan in subgroepen tijdens de werkbanken werd gewaardeerd, net als het feit dat de werkvorm wisselde.

Meerdere deelnemers vonden dat – ondanks het aantal van in totaal zes bijeenkomsten – er vaak weinig tijd was. Het was soms een lastige balans tussen de complexiteit van de onderwerpen van de herontwikkeling, de gedachte om geen ‘huiswerk vooraf’ mee te

geven (om het laagdrempelig te houden) en de noodzaak om wel voldoende te weten waar het over gaat.

Een aantal deelnemers stelde zich op het standpunt dat dit geen “officieel participatietraject” zou zijn, en meende dat een participatietraject niet door de initiatiefnemer van de herontwikkeling maar door de gemeente moet worden opgezet en getrokken.

Misschien nog wel het meest zwaarwegend voor veel mensen was dat zij vreesden dat hen opvattingen in de mond zouden worden gelegd. Met andere woorden dat de ontwikkelaar en het communicatiebureau aan het eind van het traject – ofwel in dit eindrapport – zouden beweren dat er iets ligt waar ‘de buurt’ achter zou staan. Deze vrees is zeer vaak uitgesproken gedurende het traject. Met dit eindrapport en de slotpresentatie hebben we getracht zo goed mogelijk recht te doen aan alle inbreng en die in het juiste perspectief te plaatsen.

Bijlagen

- A. Principekaart
- B. Verslag Startbijeenkomst
- C. Verslag Werkbank No1
- D. Verslag Werkbank No2
- E. Verslag Werkbank No3
- F. Verslag Werkbank No4
- G. Verslag Slotbijeenkomst
- H. Correspondentie belanghebbenden(organisaties)
- I. Flyer werving

Alle informatie is ook terug te vinden op de website. Ook de presentaties die zijn gebruikt in de bijeenkomsten zijn terug te vinden op www.oranjewerf-amsterdam.nl.

Disclaimer:

Aan dit document inclusief bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het betreft een verkenning en er zijn geen formele goedkeuringen genomen die hieraan grondslag liggen, noch door de deelnemers/buurtbewoners, noch door de ontwikkelaar.