



Eindrapportage

Stedenbouwkundige verkenning
Oranjewerf

In gesprek met de omgeving:
oktober 2023 – januari 2024
Proces & samenvatting
Versie 18 maart 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	15
	5.4 Mobiliteit	17
	5.5 Werken en voorzieningen	19
	5.6 Het proces	21
	Bijlagen	22

• 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, frequentie en het niet kunnen waarborgen van veiligheid bij 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 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.

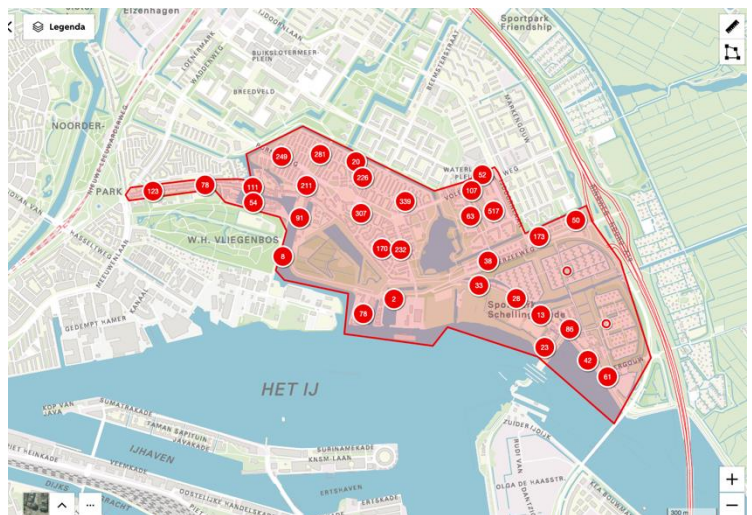
3 Werving en tussentijdse terugkoppeling

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 vervolggcommunicatie 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 Oranjerf en bij SPV Nieuwendam

De startbijeenkomst bestond uit twee delen: een rondleiding over het terrein van de Oranjerf 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 Oranjerf 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 oproep. 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 tuinwijk 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 vier allerbelangrijkste punten waar vanuit de meeste deelnemers van standpunt verschilden met de ontwikkelaar. Deze vier 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 en menen dat (fiets)parkeren ook meegerekend moet worden. 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 en op de stadsnatuur en de hoofdgroenstructuur in de omgeving.

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 aantonen dat de groei van het autoverkeer dat door de herontwikkeling van de Oranjewerf komt binnen de norm past, konden deelnemers niet overtuigen. Er wordt getwijfeld of de doorrekening rekening houdt met toekomstige ontwikkelingen zoals het Gembo-terrein.

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

Projectgebied

Vrijwel alle deelnemers hadden liever een integrale benadering gezien, waarbij niet alleen de Oranjewerf maar ook het Gembo-terrein onderdeel was van de verkenning.

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. Ook is een pleidooi gehouden om de natuur in/aan het water te versterken, zowel in de insteekhaven als aan het IJ.

Aan de oostzijde en aan de westzijde grenst de Oranjewerf aan het waardevolle Schellingwouderpark en Rietlanden. Deelnemers maken zich zorg over de druk op de stadsnatuur en hoofdgroenstructuur.

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 lossler wordt geplaatst (dus met groene doorgangen).

Wisselwerking natuur-mens/bebouwing

Door de ontwikkeling van de Oranjewerf 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 Oranjewerf. We lopen dit hierna langs aan de hand van de genoemde bijzondere eigenschappen van de Oranjewerf.

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 Oranjewerf 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 Oranjewerf 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 Oranjewerf 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 tuinwijkgedachte 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 Slotbijeenvakomst 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, mobiliteit van mindervaliden), 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 en vragen om nader onderzoek naar fijnstofmetingen.

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, mits dit niet geen bedreiging vormt voor de bestaande natuurstructuur.

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.

Het mobiliteitsgebruik van de Nieuwendammerdijk en Schellingwouderdijk kan anders worden ingedeeld.

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. Wel aandacht voor

mindervaliden, juist bij autoluw/vrij is dit een aandachtspunt. 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/beweegapparaten, 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
- Natuurspeeltuin / 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 te weinig tijd was en zich daardoor onvoldoende gehoord voelde. 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.

Gedurende het traject ontstond er enige verwarring over de formaliteit van dit traject, omdat het een stedenbouwkundige verkenning betrof en geen formeel participatietraject.

Laatstgenoemde zou op advies van de SOLV-groep te zwaar wegen wanneer de gemeente formeel nog niet aan tafel zit. Er is duidelijk uitgesproken dat het geen formeel participatietraject is, maar een stedenbouwkundige verkenning met interactieve werkvormen.

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.

Oranjewerf Amsterdam

Principekaart

februari 2024

PRINCIPES VOOR ORANJEWERF

- 1 Maak de waterkant publiek toegankelijk
- 2 Voorzie recreatie op het water
- 3 Maak ecologische zones
- 4 Maak goede langzaam verkeer verbindingen
- 5 Integreer elementen uit het industriële verleden
- 6 Integreer kenmerken van tuinsteden
- 7 Géén wand aan het IJ
- 8 Maak een zachte rand aan Schellingwouderpark
- 9 De Landtong verdient een eigen aanpak
- 10 Insteekhaven kan gedeeltelijk bebouwd worden
- 11 Betrek Gembo in de visievorming
- 12 Een autoluwe wijk
- 13 De openbare ruimte (in combinatie met voorzieningen) wordt een plek voor ontmoeting, verbinding en sociale cohesie
- 14 Een goede mix van wonen en werken



ZORGEN EN BEZWAREN

Dichtheid: de dichtheid van de ontwikkeling wordt als te hoog ervaren.

Hoogbouw: de voorgestelde dichtheid leidt ertoe dat er te hoog gebouwd moet worden.

Mobiliteit: de voorgestelde dichtheid zorgt voor grote toename van verkeer die de omliggende buurten zal belasten, de voorgestelde maatregelen voldoen niet.

Gembo 1: Gembo terrein moet betrokken worden in de visievorming.

Gembo 2: Vermijd een lange hoge wand van bebouwing richting Gembo.

Sociaal: Wat zijn de sociale ambities met dit project?

20 40 60 80 100m

Oranjewerf Amsterdam Noord

52° 23' 04" N _ 4° 56' 53" E

Verslag

De
Wijde
Blik

Startbijeenkomst 31 oktober Oranjerwerf

De Oranjerwerf heeft sinds 2021 nieuwe eigenaren, vertegenwoordigd door Flying Point Real Estate. Zij willen met buurtbewoners, ondernemers en belanghebbenden samenwerken aan een stedenbouwkundige verkenning voor de Oranjerwerf die de wensen en waarden van de buurt weerspiegelt. Op dinsdag 31 oktober vond er een rondleiding over de werf plaats en aansluitend een presentatie over het proces. Het projectteam, bestaande uit Flying Point Real Estate, ORG en De Wijde Blik, was aanwezig en beschikbaar voor vragen. Van 16.00 tot 19.00 uur was de buurt welkom op de Oranjerwerf en bij SPV Nieuwendam. Circa 3.500 uitnodigingen werden huis-aan-huis verspreid. De rondleiding en presentatie werd door circa 100 mensen bezocht.

Over de locatie en de verkenning

De Oranjerwerf bevindt zich op Nieuwdammerdijk 542 in Amsterdam en wordt momenteel gebruikt als scheepswerf door Damen Shiprepair, zij hebben een huurcontract dat in januari 2025 afloopt. De huidige eigenaren willen van deze oude scheepswerf het liefst een nieuw stuk Amsterdam maken waar iedereen gebruik van kan maken. Ze willen weten hoe de buurt over de toekomst van de Oranjerwerf denkt. En hoe ze er samen een plek van kunnen maken, waar je kunt wonen, werken en genieten van het IJ.

De rondleiding

De rondleiding over de Oranjerwerf startte om 16.00 uur en betrof een beknopte toelichting op de historie van de plek en werd gegeven door Marieke Berkers, architectuurhistoricus. Vanwege de hevige regen werd de rondleiding ingekort en verplaatsen iedereen zich naar SPV Nieuwendam. De informatie over de historie van de werf wordt toegevoegd op de website, zodat iedereen het nog eens rustig kan nalezen.

De toelichting

Na de rondleiding over de werf vond er een toelichting op het proces plaats bij SPV Nieuwendam, op loopafstand van de werf. Vanwege de hevige regen werd de toelichting op de historie hier voortgezet. Vervolgens werden bezoekers welkom geheten en het projectteam voorgesteld door Arjan Kaashoek, adviseur bij communicatiebureau De Wijde Blik, en geeft een introductie.

Waarom nu?

Arjan geeft een toelichting waarom de eigenaren van de Oranjerwerf nu een traject opstarten om met de omgeving na te denken over de toekomst van de plek. Hij geeft aan dat het contract met Damen Shiprepair eind januari 2025 afloopt, waardoor de locatie vrij komt.

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

Verslag

De
Wijde
Blik

Daarnaast werkt de gemeente Amsterdam een ontwikkelstrategie voor de hele stad. Daarin staat omschreven voor welke ontwikkelingsprojecten de gemeente capaciteit vrijmaakt om aan mee te werken. Dit wordt in het eerste kwartaal van 2024 bekend gemaakt. De inbreng van Amsterdam Noord is erg belangrijk voor deze ontwikkelstrategie. Daarom hebben de eigenaren van Oranjewerf besloten om proces op te starten om alle kennis, waarden en wensen van de buurt op te halen. Dit resulteert in een stedenbouwkundige verkenning die kan worden meegegeven aan de gemeente.

Doel

We willen van de Oranjewerf een plek maken waar je kunt wonen, werken en genieten van het IJ. Een waar iedereen gebruik van kan maken. We willen weten hoe de buurt over de toekomst van de Oranjewerf denkt. Deze visie schrijven we op in een stedenbouwkundige verkenning en bieden we aan de gemeente Amsterdam aan. Als de gemeente zich kan vinden in de visie en medewerking verleent gaan we de visie uitwerken naar een schetsontwerp.

Arjan benadrukt dat de verkenning enkel om het perceel van de Oranjewerf gaat, zonder het Gembo-terrein. En dat het gaat over definitieve toekomstplannen en niet om tijdelijke placemaking.

Do's & Don'ts

Vervolgens vraagt Arjan de deelnemers om do's en don'ts voor het proces. Vanuit de zaal wordt gevraagd om de kade van de Oranjewerf weer openbaar te maken. Ook was het mogelijk om deze op een reactieformulier mee te geven aan het projectteam.

De inhoud

De inhoud wordt gepresenteerd door Sofia Saavedra Bruno, projectmanager bij ORG. Sofia blikt kort terug op de geschiedenis van de Oranjewerf en duidt het projectgebied. Ze legt uit wat er nu mogelijk is volgens de beleidskaders, welke kaders de ontwikkeling meekrijgt en waarover we graag in gesprek willen gaan. Sofia vertelt dat de nieuwe ontwikkeling moet voldoen aan vastgesteld beleid en de wet- en regelgeving van de gemeente. Daarnaast moet de ontwikkeling financieel haalbaar zijn, wat inhoudt dat het bouwprogramma tussen de 110.000 en 150.000 BVO moet worden (uitgaande van een gemengde ontwikkeling) om de investering terug te verdienen. Ter ondersteuning legt ze uit wat de FSI (Floor Space Index) is, zodat bezoekers zich een voorstelling kunnen maken van het mogelijke bouwprogramma. De verdeling van functies (wonen, werken, recreëren) staat nog niet vast. Hier zijn richtlijnen voor van de gemeente Amsterdam, maar daar kan soms geargumenteed van afgeweken worden. De onderwerpen waarover we in gesprek kunnen gaan zijn de verdeling van functies, openbare ruimte, wonen, voorzieningen en werken, bouwhoogte en mobiliteit.

Verslag

De
Wijde
Blik

Plannen en organisatie

Arjan legt uit dat er verschillende 'werkbanken' worden georganiseerd waarin de omgeving met het projectteam in gesprek gaat om te komen tot een voorkeursscenario. Per werkbank worden de voorkeuren, wensen en aandachtspunten opgehaald en verwerkt. Het gaat om de onderwerpen natuur, stedenbouw, mobiliteit, werken en voorzieningen. De informatie uit de werkbanken wordt samengevoegd en gepresenteerd in een slotbijeenkomst. Iedereen is bij elke werkbank welkom, maar er kan ook voor worden gekozen om naar een deel te gaan. Er wordt van iedere sessie verslag gelegd en op de website gepubliceerd, correcties kunnen achteraf worden doorgevoerd. Aan het einde van dit traject wordt er een verslag opgeleverd waarin alle inzichten en aanbevelingen staan. Ook staat beschreven hoe het proces is verlopen.

Tot slot stelt Arjan de vraag of bezoekers zich in het voorstel kunnen vinden om de eerst volgende werkbank van 19.00 – 21.00 uur te organiseren. Iedereen is akkoord.

Vraag en antwoord

Na de presentatie was er ruimte voor het stellen van vragen. Een uitgebreide beantwoording lees je in de bijlagen.

Afsluiting bijeenkomst

Arjan geeft aan dat het verslag van de bijeenkomst op de website www.oranjewerf-amsterdam.nl wordt gepubliceerd. Om op de hoogte te blijven kan men zich hier inschrijven voor de digitale nieuwsbrief. Dan ontvangt men een bericht zodra het verslag en de presentatie online staan. En een uitnodiging voor de eerste werkbank.

Arjan wijst bezoekers op het reactieformulier dat bij de uitgang ligt. Men kan daarop of per email aan info@oranjewerf-amsterdam.nl eventuele aandachtspunten of nabranders achterlaten. Ook kunnen bezoekers hun bouwhelm en een Oranjewerf verjaardagskalender mee naar huis nemen.

Bijlage 1: Vragen en antwoorden

Waar is de FSI op gebaseerd en staat dit vast?
De FSI wordt mede bepaald door de haalbaarheid van de ontwikkeling. Dit betekent dat we een minimaal deel moeten bebouwen om de investering weer terug te verdienen. Daarnaast moeten we voldoen aan de wet en regelgeving van de gemeente als het gaat om openbare ruimte, waterberging etc. Wat de FSI uiteindelijk gaat worden, hangt mede af van de wensen en ideeën uit de werkbanken.
Welk verschil levert de bandbreedte van de FSI op?
Dat is nu nog niet duidelijk, we gaan met elkaar kijken naar de verschillende woningtypes en bedrijvigheid. Als we alleen

Verslag

De
Wijde
Blik

sociale huur zouden bouwen dan zijn er meer woningen nodig dan wanneer we het combineren met het midden en/of hoge segment woningen. We moeten met elkaar de belangen afwegen.
Heeft de gemeente nog zeggenschap in de haalbaarheid van dit project?
We hebben de gemeente nodig om een stuk stad te ontwikkelen. Niet alleen om de bestemming te wijzigen maar ook om een stuk stad te kunnen maken zoals we dat in Amsterdam gewend zijn.
Waar kunnen we de kaders van de gemeente vinden?
Op de website van de gemeente staan verschillende rapportages en onderzoeken gepubliceerd over dit stuk stad. Op onze website hebben we daar een directe link naar gemaakt.
Zijn de werkbanken altijd om 19.00 uur?
Ja, dat heeft onze voorkeur. Als er andere suggesties zijn, schrijf dit dan op het reactieformulier en dan kijken wij ernaar.
Jullie hebben het over een gemengd programma, dus wonen en werken. Aan wat voor bedrijfsruimte denkt de gemeente?
Er zijn verschillende invullingen denkbaar, maar het zullen geen bedrijven zijn die geluidshinder opleveren of gezondheidsrisico's met zich meebrengen. Denk aan kleine bedrijfsruimtes of distributie.
Is de grond erg vervuild?
Er is een studie gedaan en op sommige plekken is de grond inderdaad vervuild.
Is het al duidelijk hoeveel woningen er gaan komen?
Nee, dit is nog niet duidelijk. We gaan met elkaar in gesprek over het soort en type woning die er kunnen komen. Dit bepaalt ook mede de aantallen.
Wanneer denken jullie te gaan starten met de bouw en wat gaat er gebeuren met het terrein in de tussentijd?
Op dit moment werkt de gemeente aan een ontwikkelstrategie, daarin staat aan welke projecten de gemeente gaat meewerken. Zij hebben niet genoeg mensen in dienst om alle projecten tegelijkertijd te doen. Onze planning is dus ook afhankelijk van de inzetbaarheid van de gemeente. Het contract met Damen loopt januari 2025 af, idealiter willen wij in 2026/2027 starten met de bouw.
Is het niet handig als Damen in de tussentijd blijft?
Dat is voor de ontwikkeling niet het geval, dit heeft te maken met contracten.
Als er gebouwd wordt, hoe hoog gaat het dan worden?
We gaan er vanuit dat de gebouwen verschillende hoogtes hebben. Hoe hoog weten we nog niet. Dit gaan we met elkaar

Verslag

De
Wijde
Blik

onderzoeken. Wel hebben we ons te houden aan de regelgeving vanuit de gemeente.
Benaderen jullie ook verschillende belangenorganisaties uit Noord?
Jazeker, wij hebben verschillende belangenorganisaties benaderd, geïnformeerd en uitgenodigd voor dit traject. Denk aan ANGSAW, Dorpsraad Schellingwoude, Red Amsterdam Noord, Vrienden van het Vliegenbos, Verdedig Noord, VEBAN etc.
Doet Heren2 nog mee en wat wordt er gedaan met de plannen die zij eerder hebben gemaakt?
Nee Heren 2 is niet meer betrokken bij de ontwikkeling van Oranjewerf.
Wordt het Gembo-terrein ook ontwikkeld?
Het Gembo-terrein is geen onderdeel van dit plan.
Heeft het Gembo-terrein dezelfde eigenaar?
Nee, wel heeft de eigenaar van de Oranjewerf enkele bedrijfsruimtes op het Gembo-terrein in bezit.

Bijlage 2: Samenvatting aandachtspunten reactieformulier

Wat vind u positief aan de ontwikkeling van de Oranjewerf

- Dat het contact van de buurt met het water van het IJ verstevigd wordt
- Meer woonruimte, industrie gaat weg en de grond weer schoon
- Dat er nieuwe woonruimte bijkomt op een mooie locatie
- Meer ruimte voor bewoners in deze stad in plaats van industrie
- Toegankelijkheid van het gebied
- Publiek terrein
- Stuk afgesloten water weer openbaar wordt
- Stukje Noord erbij
- Dat de vervuilde grond weggaat
- Buitenruimte
- Dat het meer onderdeel van de stad wordt
- Mogelijkheid om een mooie groene leefbare wijk te creëren
- Behoeft voor senioren, overzicht
- Pensioen woningen
- Vroeg in gesprek en meerdere werkgroepen

Heeft u zorgen over de ontwikkeling van de Oranjewerf

- Geen hoogbouw zoals sluisbuurt
- Zorgen over de hoogte
- Hoogbouw schade aan dorpse sfeer
- Dat het bij laagbouw blijft
- Dat de gebouwen te hoog worden
- Te veel hoogbouw

Verslag

- Te groot gebouw wat niet past in het dorp
- Of er genoeg sociale huurwoningen komen
- Aard van de bedrijvigheid
- Voldoende buitenruimte
- Voldoende groen
- Verdwijnen van het groen
- Dat er niet wordt gedacht aan groen
- Genoeg groene ruimte
- Te weinig groen
- Parkeerdruk
- Te veel autoverkeer
- Te weinig parkeerplaatsen voor de werkende
- Parkeren ondergrond reduceren
- Drukte
- Zwemsteiger
- Leefbaarheid, rendabelheid en verkeer

Ontbreken volgens u nog onderwerpen die aan bod moeten komen in de werkbanken

- Graag wonen aan het water en industrie aan de buitenzijde waardoor geen zwaar verkeer door de wijk
- Belangen van de toekomstige bewoners/bedrijven
- Lichtplan: plan met spaarzaam licht
- Sociale koop
- Ruimte percelen/tuinen van de woningen
- Voorrang voor de Noorderlingen bij de woning verkoop
- Drijvende tuinen
- Behoud van de natuur (big five) en auto
- Sociale cohesie
- Uitstraling en stijl

Heeft u nog aanvullende suggesties voor werkafspraken voor het komend half jaar?

- Meer informatie over mogelijkheden tot drijvende tuinen in de Oranjewerf
- DH doelgroepen en dan vooral de generatie-woningen en woongroepen van ouderen
- Niet alleen aan geld opbrengsten denken
- Het water is belangrijk
- Extra werkbank ontwerp en uitstraling

De
Wijde
Blik

Verslag

Werkbank 1: Natuur, 16 november Oranjewerf

De Oranjewerf heeft sinds 2021 nieuwe eigenaren, vertegenwoordigd door Flying Point Real Estate. Zij willen met buurtbewoners, ondernemers en belanghebbenden samenwerken aan een stedenbouwkundige verkenning voor de Oranjewerf die de wensen en waarden van de buurt weerspiegelt. Op donderdag 16 november vond de eerste werkbank sessie plaats, deze ging over het thema natuur.

Het projectteam, bestaande uit Flying Point Real Estate, stedenbouwkundig bureau ORG en communicatiebureau De Wijde Blik, was aanwezig en beschikbaar voor vragen. Deze avond was ook een gespecialiseerde adviseur van Ginkgo aanwezig voor vragen. We waren deze avond te gast bij Vrijeschool Kairos. Van de 43 aanmeldingen waren 27 deelnemers aanwezig.

Welkom

Arjan Kaashoek, van communicatiebureau De Wijde Blik, heet iedereen welkom. Omdat er enkele nieuwe deelnemers aanwezig zijn wordt uitgelegd wie de huidige eigenaren van de oude scheepswerf zijn, waarom de buurt nu uitgenodigd is en waar we met elkaar naartoe werken. Arjan benadrukt dat oude plannen, van Heren2, niet meer gelden en dat er ook geen plannen zijn voor placemaking (= tijdelijke evenementen).

Doel van deze avond

Arjan legt uit dat er verschillende 'werkbanken' worden georganiseerd waarin de omgeving met het projectteam in gesprek gaat om te komen tot een voorkeursscenario. Deze avond gaat over het thema natuur. Met elkaar onderzoeken we welke natuurwaarden van belang zijn en hoe we de groene verbindingen tussen de Oranjewerf en Noord kunnen versterken. Arjan vertelt dat de avond start met een inhoudelijke toelichting op het thema door Hendrik Bloem van ORG, vervolgens is er tijd voor enkele vragen uit het publiek en daarna gaan we in groepen uiteen om verschillende scenario's te behandelen. Arjan benadrukt dat dit geen definitieve scenario's zijn, maar eerste ideeën gericht op natuur, groen, verbindingen, biodiversiteit en klimaatadaptatie. De presentatie van vanavond en het verslag publiceren wij in de loop van volgende week op de website, onder het kopje documenten.

Presentatie

Hendrik Bloem, architect en stedenbouwkundige van ORG, start zijn presentatie met een toelichting op de kaders van de opgave. Hij wijst het projectgebied aan en geeft een toelichting op de dichtheid (FSI=Floor Space Index) en noemt Java eiland en de Houthavenkade als voorbeeld met een vergelijkbare dichtheid. Vervolgens staat Hendrik kort stil bij de specialisatie van Ginkgo (belanghebbende en adviseurs); zij investeren

De
Wijde
Blik

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

Verslag

in Europa in zeer vervuilde gebieden om deze te transformeren naar een nieuwe, schone stukken stad, waarbij de openbare ruimte wordt teruggegeven aan de stad. Ginkgo heeft veel expertise op het gebied van sanering, vergroening en wateropgaven.

Ambitie: verbindingen maken

De Oranjewerf is een vervuilde industriële kavel die midden in een hoogwaardig groen landschap ligt, als een soort enclave. Met de ontwikkeling van de Oranjewerf zien we drie kansen op het gebied van natuur.

- 1) Het verbeteren van de biodiversiteit in het gebied, hoe kan de Oranjewerf onderdeel worden van het bestaande ecologisch netwerk.
- 2) Hoe kan de Oranjewerf deel worden van de openbare ruimte, dat is het nu niet want de oever en het terrein is ontoegankelijk.
- 3) Hoe kunnen we de Oranjewerf inzetten om klimaatverandering tegen te gaan.

Deze kansen worden ook gezien door de gemeente en staan omschreven in verschillende visies en studies. Maar ook door de Europese Unie, voor dit project kunnen we rekenen op subsidie om de biodiversiteit en de landschapskwaliteiten te versterken.

Biodiversiteit

Er valt veel te winnen, op dit moment heeft de Oranjewerf weinig tot geen ecologische en landschappelijke kwaliteiten. Het idee is om groen en stedenbouw te gaan combineren op dit terrein. Met elkaar kijken we naar een ideale verdeling. Hoeveel ruimte wordt groen en hoeveel ruimte wordt bebouwd. Naast hoeveelheden kijken we ook naar type inrichting. Enkel ruimte openlaten voor landschap levert niet direct ecologische kwaliteiten op. Slimme invullingen en ontwerptechnieken hebben daar invloed op. Hendrik laat enkele voorbeelden zien ter inspiratie.

Openbare ruimte

We ontwerpen niet alleen voor flora en fauna, maar ook voor bewoners en bezoekers. Hoe willen we de openbare ruimte gebruiken en invullen en voor wie. Daar gaan we het straks over hebben. Hendrik laat enkele voorbeelden zien ter inspiratie.

Klimaatadaptatie

De inrichting van het terrein kan ook bijdragen aan het bestrijden van de effecten van klimaatverandering. Dit is belangrijk voor het terrein maar ook voor de stad.

Scenario's

Vervolgens presenteert Hendrik enkele scenario's die dienen ter inspiratie voor een mogelijke inrichting van groen en landschap.

Scenario 1: versterken wespentaille

In dit scenario wordt het groen rondom de wespentaille (= smalste stuk van de groene scheg) en het Schellingwouderpark versterkt. Het geel gekleurde gebied blijft open voor ontwikkeling. Dit betekent niet dat dit

De
Wijde
Blik

Verslag

een grote betonnen vlakke wordt, ook daar kun je maatregelen treffen voor groen en natuur.

Scenario 2: erfgoedpark

Dit is een ambitieuzer scenario, waar een groene verbinding wordt toegevoegd langs de oever en het bassin. Hiermee ontstaat een verbinding tussen Rietland, wespentaille over het terrein van Oranjewerf naar het Schellingwouderpark.

Scenario 3: waterfrontpark

Een andere mogelijkheid is om een nieuwe verbinding te maken en te focussen op het IJ en een natuurlijke overgang tussen water en land en het Schellingwouderpark doortrekken.

Scenario 4: bassinpark

Dit scenario is een kruising tussen de vorige twee. We hebben begrepen uit vorige gesprekken dat niet alleen de wens leeft om de oever fysiek open te stellen, maar ook visueel vanuit Noord. Daarom wordt in dit scenario het zicht op het bassin doorgetrokken de wijk in.

Scenario 5: groen tapijt

Dit is een meer extreem groen scenario, alle bouwblokken staan in een groen parkachtige omgeving. Het groene tapijt wordt uitgerold over de werf en alleen enkele zones voor bebouwing en verkeer worden vrijgemaakt.

Scenario 6: parklaan

Tot slot hebben we gekeken naar welk effect het doortrekken van de brug/Monnikendammerweg via een groene laan richting het IJ heeft. Een groene as al dan niet met een drijvend groen element op het IJ.

We horen graag van de deelnemers hoe ze over deze scenario's denken en natuurlijk kan er ook nog een geheel nieuw scenario worden voorgesteld.

Vraag en antwoord

Na de presentatie is er ruimte voor het stellen van vragen.

Als we kijken naar de dichtheid, kloppen de bouwlagen dan al?
Nee, deze zijn illustratief.
Ik mis een belangrijk rapport, namelijk het Schellingwouderscheg onderzoek. Deze is van Red Amsterdam Noord. Zijn jullie daarmee bekend?
Daar zijn we mee bekend en zullen we ook bestuderen. <i>Naschrift: dit is toegevoegd op de website, dank voor de aanvulling.</i>
Is het drijvende dok ook onderdeel van de herontwikkeling?
We zouden het fantastisch vinden als het blijft en dat we met elkaar nadenken over een mooie invulling. Maar het dok is eigendom van

De
Wijde
Blik

Verslag

De
Wijde
Blik

Damen en hebben het recht om het mee te nemen. Wel is mogelijk om drijvende elementen te ontwerpen.
Zijn de vierkante meters in het water waar nu het drijvende dok ligt ook van jullie?
Deze vierkante meters zijn niet meegeteld.
Blijft het bassin water of wordt dit straks land?
Beide opties zijn mogelijk, we onderzoeken nu hoe we ermee om moeten gaan.
Ik zie in de scenario's een oeverpad ingetekend, gaat de gemeente daar iets mee doen?
Dit pad komt uit de beleidsvisies van de gemeente, om een meer recreatieve verbinding aan te leggen. Overigens zijn alle scenario's mede gebaseerd op beleidstukken van de gemeente.
De werf heeft nu allemaal kades en palen in het water waar de schepen aan liggen in het IJ. Hebben jullie ideeën om deze te hergebruiken? Willen jullie deze elementen in stand houden?
Daar gaan we met elkaar over nadenken, alles ligt nog open. Maar het water zelf is van Rijkswaterstaat, daar kunnen we niet zomaar iets mee doen.
De insteekhaven staat in open verbinding met het IJ en maakt deel uit van het bekken van het Noordzeekanaal. Is het niet reëel om dit gewoon te behouden als water, anders moeten jullie het compenseren.
Bij het ontstaan van de Oranjewerf was geen haven aanwezig, dit is gerealiseerd tbv de werf. Dat is natuurlijk al wel een tijd geleden, dus het is zeker een relevante vraag, dat gaan we nader onderzoeken.
Klopt het dat het linker gedeelte, het industrieterrein, buiten deze opgave valt?
Ja dat klopt, dit is het Gembo-terrein. Wij focussen alleen op het terrein gemarkeerd met het rode stippelijntje, dat is in eigendom van Flying Point Real Estate.
Als het Gembo-terrein later wordt ontwikkeld, hoe ga je daar nu dan al rekening mee houden?
Waar mogelijk houden we er rekening mee, maar zoals gezegd richten we ons nu toch echt eerst op de Oranjewerf zelf.
Is deze ontwikkeling meegenomen in het plan Sprong over het IJ?
In het beleidsstuk NvU Sprong over het IJ wordt de Oranjewerf meerdere malen genoemd, het is van belang dat het gebied transformeert om de realisatie van de brug makkelijker te maken.

Bespreking scenario's

Na de presentatie van ORG zijn we in twee groepen uiteengegaan, om de verschillende scenario's te bespreken. Iedere groep kreeg de tijd om 3 scenario's te evalueren, daarna wisselden we, zodat iedereen alle scenario's heeft gezien.

Verslag

De Wijde Blik

Evaluatie scenario 1

Pluspunten

- De wespentaille wordt verbreed
- Hellingbaan is behouden, heeft historische waarde
- Het kantoor lijkt behouden, dit kun je inrichten als werkplaats, heeft historische waarde
- De ingang naar het terrein is verplaatst, maak het rustiger voor de natuur

Wensen

- Graag het pad verleggen langs de oever
- Zorg ervoor dat de oever een fijne plek wordt om te wandelen, zitten, boten kijken. Misschien in treden
- Groen toevoegen in het IJ, op plek drijvend dok
- Maak drijvende tuinen (bv Robert Jasper Grootveld)
- Maak een hoge speciale brug waar flora en fauna onderdoor gaat over de wespentaille naar de nieuwbouw
- Maak groene aders tussen bebouwing
- Zorg ervoor dat groen en recreatie los van elkaar zijn
- Maak groen met verblijfskwaliteit in het hele gebied
- Zorg voor hoogteverschil tussen het groen van de wespentaille en de nieuwbouw, dat is een makkelijke / natuurlijke barrière
- Denk aan grastegels
- Laat grote schepen tijdelijk aanmeren in het bassin

Minpunten / zorgen

- Lijkt net of de Oranjewerf stenig blijft, mist veel kansen
- Dit lijkt een minimaal scenario m.b.t. groen
- Te weinig groen langs wespentaille
- De groenstrook aan de rechterzijde (Schellingwouderpark) te smal
- Liever geen pad door het groen, mensen verstoren ecologie
- Pad langs oever ontbreekt, de oever is niet toegankelijk in dit scenario
- Als het oeverpad wordt doorgetrokken richting het Vliegenbos kan dit slecht zijn voor het Vliegenbos (bv te druk, te veel mensen en er wordt een donker stuk verstoord)

Evaluatie scenario 2

Pluspunten

- Positief dat het pad doorloopt richting het Vliegenbos
- Positief dat er een pad en aantrekkelijke openbare ruimte gedacht is langs de oever, is een unieke kans
- Industriële fragmenten lijken behouden
- Je kunt hier goed van A naar B lopen

Wensen

- Veel natuurlijke elementen in de muren verwerken, goed voor vleermuizen en vogels

Verslag

- Maak het wandelpad langs de oever onverhard, laat hier geen brommers en fietsen toe alleen wandelaars
- Maak een brug richting het Gembo-terrein, dan kun je echt doorlopen
- Maak zachte randen, nu lijkt er alleen nieuwbouw aan de randen te staan. Maak de randen zacht met bv. verticaal groen (vb Hogeschool Almere, verticaal groen, voedsel bos op water, schooltuin op het water)
- Maak een water speeltuin in het bassin
- Maak drijvende tuinen of speeltuinen op het drijvende dok in het IJ
- Maak een natuur zwembad tussen de oever en het drijvende dok
- Denk ook aan gebouwen op palen, zodat de natuur en het water onderdoor kan gaan
- Meer ecologie versterken en wespentaille vergroten
- Bewust kiezen, belang voor natuur, geen tot weinig auto's

Minpunten / zorgen

- In dit scenario lijkt de nieuwbouw een muur te vormen richting de wijk
- De wespentaille wordt niet verbreed
- De groene randen worden niet verbreed

Evaluatie scenario 3

Pluspunten

- Groot groen park
- Openbare oever
- Groene oever
- Bruggentjes naar Gembo-terrein
- Behoud helling, historische waarde

Wensen

- Groen toevoegen aan zijde wespentaille, kan ten koste van oppervlakte groen park aan oeverzijde
- Maak een strand aan het IJ
- Maak natuurzwemmen mogelijk via een trap naar het IJ of naar het bassin
- Maak de paden niet zo recht, liever meanderend
- Maak een pad tussen ingang Oranjewerf en oever, ook diagonaal
- Maak een haventje of kade tussen Gembo-terrein en toekomstig gebied Oranjewerf
- Moet het drijvend dok op deze plek blijven liggen, of kunnen we die ook verschuiven (vraag)

Minpunten / zorgen

- De Nieuwdammerdijk blijft een racebaan in dit scenario
- Het pad richting Vliegenbos zorgt voor overlast, dit niet doortrekken langs het Zijkanaal k

De
Wijde
Blik

Verslag

De
Wijde
Blik

Evaluatie scenario 4

Pluspunten

- Groot groen park
- Dit scenario maakt het best gebruik van de zonnrijke ligging
- Het bassin is goed voor ecologie water. Dit is een van de weinige plekken met ondiep water langs het IJ, perfect als paargebied voor vissen.

Wensen

- Groot buitenzwembad in bassin of langs oever
- Kans voor drijvende tuinen in bassin
- Kans op zwemmen langs oever door pad langs het IJ
- Overweeg de haven gewoon te dempen, hij is toch al kunstmatig en het geeft je veel meer speelruimte om groen toe te voegen.
- Misschien een deel dempen, een deel harde oever en een deel drijvende tuinen. Dan doe je recht aan zowel de historie als natuur als nieuwe ontwikkeling.
- Behoudt diep water op deze plek, interessant voor zeewaardige boten die hier een tijdje kunnen liggen (geen cruiseschepen, bedoeld wordt de pleziervaart)
- Maak de paden onverhard

Minpunten / zorgen

- Ecologisch niet interessant
- Geen connectie met Vliegenbos en Schellingwouderpark
- Maak eventuele toekomstige verbindingen (Gembo, Albemarle) niet onmogelijk
- Een fietspad op de oever geeft overlast, grote bezwaren hiertegen. Hou dit vooral bij de dijk

Evaluatie scenario 5

Pluspunten

- Dit model leent zich goed voor semi-privaat groen: er zijn meer kansen voor meer groen wanneer dit wordt beheerd door bewoners
- Met autoluwe of autovrije opzet zal het groen sterk aan kwaliteit winnen
- Groene connectie met Vliegenbos en Schellingwouderpark
- Deze opzet is goed voor klimaatadaptatie
- Openbare oevers
- Natuurbeheer
- Het hoogteverschil tussen Nieuwdammerdijk en Oranjewerf kan opgevangen worden door het concept van dijkwoningen, zoals langs de zuiderzeedijken. Op de dijk een etage en onder aan de dijk ook een etage

Verslag

De Wjde Blik

Wensen

- Een geheel nieuw idee: trek een diagonale lijn met ruig groen over het gebied en verbindt zo de scheg met het beschermde stuk groen langs het IJ
- Maak het groen ruig
- Autovrij gebied

Minpunten / zorgen

- Gevaar voor dichtslibben van de groene verbindingen met infrastructuur en/of objecten voor menselijk gebruik (van trampoline tot picknickplekken)
- Ecologisch niet interessant
- Geen tuindorp

Evaluatie scenario 6

Pluspunten

- De groene loper naar het IJ zorgt voor een 180 graden view
- Directe uitnodiging om het water op te zoeken, mooi doorzicht
- Kwaliteit: relatie met water

Wensen

- Graag zachte oevers, dat is beter voor natuurverbinding
- Graag harde oevers, dat sluit beter aan bij de historie van de scheepswerf
- Scheiding privé / publiek
- Tip: de vereiste sanering van het gebied is deels ook mogelijk via groenaanplant. Dit kan ook een stuk voordeliger zijn, is het uitzoeken waard
- Prima om het groen vooral ten dienste van bewoners te stellen, er is immers al heel veel ruiger groen om de locatie heen

Minpunten / zorgen

- Vlees noch vis: geen zicht, smal, veel verharding
- In dit scenario is vooral sprake van 'stedelijk groen': te druk, teveel schaduw wellicht.
- Te weinig relatie met hoofdgroenstructuur
- Er ontbreken doorsteken tussen de groene laan en het Schellingwouderpark
- De wespentaille wordt in dit scenario niet echt verbreed, maar krijgt een extra uitloper

Afsluiting bijeenkomst

Arjan geeft aan dat het verslag van de bijeenkomst op de website www.oranjewerf-amsterdam.nl wordt gepubliceerd. Om op de hoogte te blijven kan men zich hier inschrijven voor de digitale nieuwsbrief. Dan ontvangt men een bericht zodra het verslag en de presentatie online staan. En een uitnodiging voor de volgende werkbank.

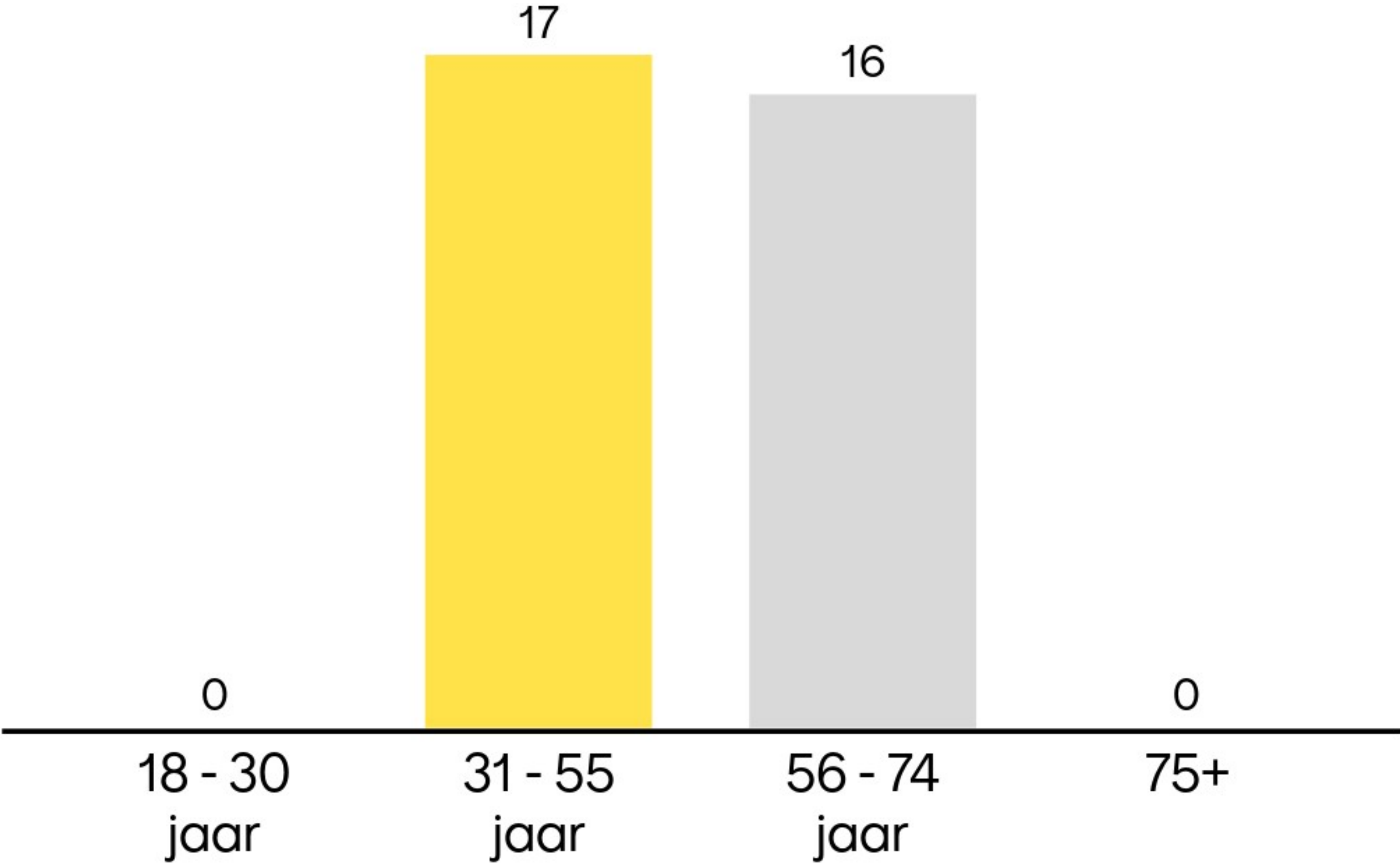


Denk mee over de openbare ruimte van de Oranjewerf

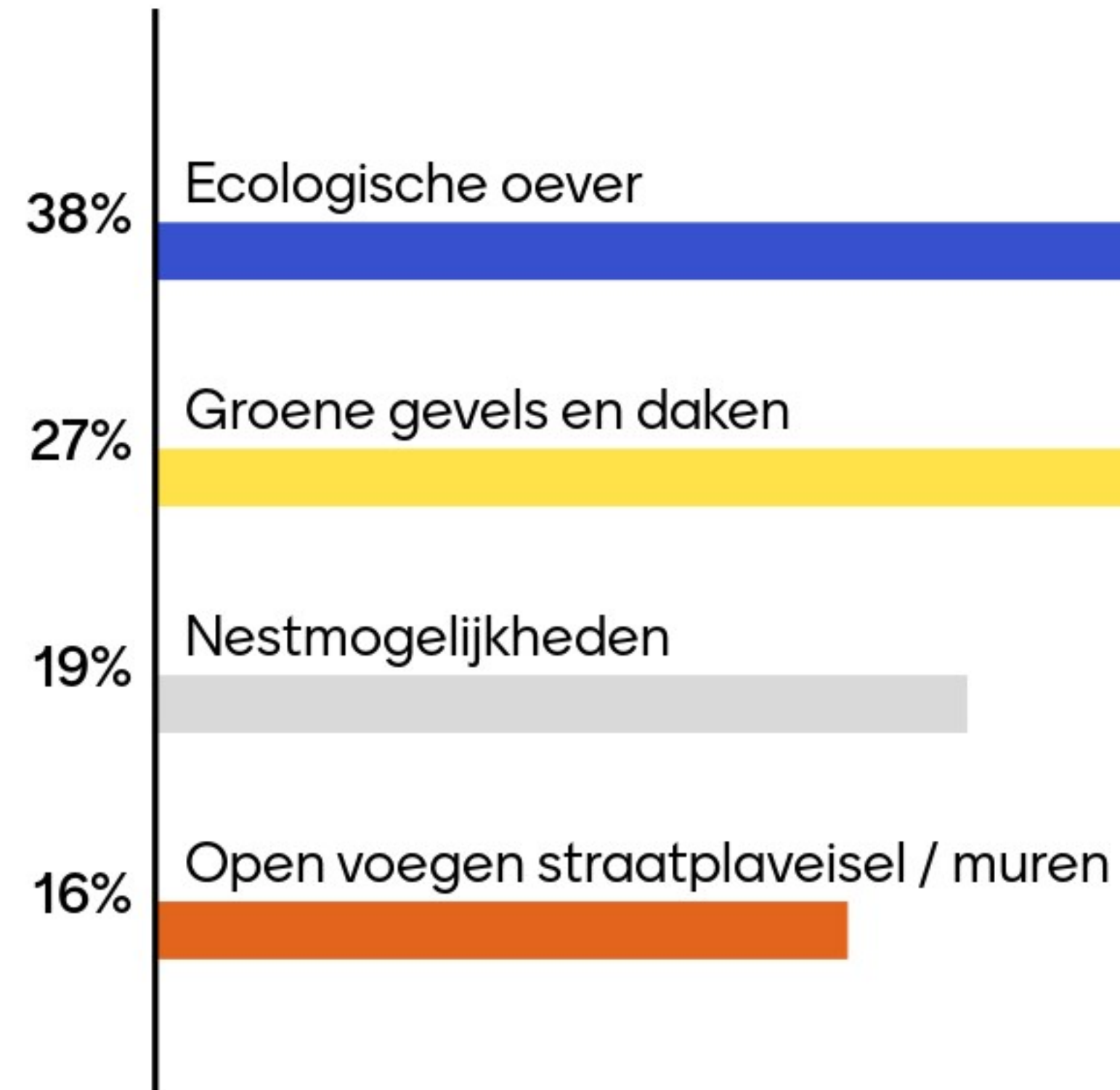
We horen graag jouw ideeën!



Wat is je leeftijd?



Biodiversiteit: Hoe zwaar zou jij inzetten op de genoemde maatregelen? Verdeel 100 punten.



Biodiversiteit: welke niet-genoemde maatregelen wil jij nog toevoegen?

drijvende tuinen, grachten,
helofytenfilters,
bijenkorven/insectenhôtels, groene
kades (varens/planten aan
gemetselde kades), verticale
parken

insectenhotel

(onderwater)waterleven
en kwaliteit

helofytenfilter

drijvende tuinen

waterpark

verticaal park

Rijen bomen tussen de huizen. Zo
mogelijk met wat grond er
omheen, maar hoeft niet veel te
zijn per boom. Bomen zien geeft
lucht en groen en daarmee
prettiger wonen

2



19



Biodiversiteit: welke niet-genoemde maatregelen wil jij nog toevoegen?

Zichtlijnen en open verbindingen met bestaande groen. Verbreden wespentaille aan kant van werf. Behoud bestaande bomen.

Wat mij betreft is biodiversiteit niet het belangrijkste voor deze wijk, Er zijn belangrijker thema's. De wijk is namelijk al gesitueerd in een omgeving waar vol op biodiversiteit en natuur aanwezig is

Groene natuur-ruimte voor wespentaille
Schellingwoudersche Groene verblijfsruimte voor toekomstige bewoners
Oranjewerf

Veel inheemse hoge bomen en ruigtes waar de natuur zijn gang gaat zonder menselijk ingrijpen.

Natuurlijke bestrijding van invasieve exoten en een verbod op 'onkruid' verdelging op basis van glyfosaat.

Rustgebied voor vogels met toegangsverbod voor de mens.

Weren van pleziervaart

Drijvende tuinen en bomen.

Biodiversiteit: welke niet-genoemde maatregelen wil jij nog toevoegen?

Het gebied kan deel uitmaken van een aaneensluiting van verschillende natuurzones (de Breek, Schellingwouderpark, Rietland, Wespentaille, Vliegenbos). Zie Arda rapport 2020. Dat zou heel mooi zijn.

Licht ivm bijvoorbeeld vleermuizen en kleur gevelbekleding Bijen en nachtvlinders Waterberging en muggen (ziekten, bijv. malaria)

Egels, voor winterslaap.
Bomen, schaduw.

Boerenzwaluw nest
mogelijkheid, overwintering
plek vleermuizen.

Veel groen en weinig tegels. Groen dat aansluit bij de omgeving.

Geen asfaltpaden

Geen fietsers die te beroerd zijn om over de brug te rijden.

Borden plaatsen, alleen wandelgebied en ergeen speeltuin van maken. Ouders spijkeren en boren boomhutten, dit is niet in belang van de natuur.

Biodiversiteit: welke niet-genoemde maatregelen wil jij nog toevoegen?

Zandstran weghalen, weer een heel slecht idee van een bewoner. Behoudt het Rietland voor de dieren en de natuur.

de insteekhaven kan de enige paaiplaats worden voor vissen en schuilplek voor amfibieën mits de bodem max. 2meter diep zou worden.

Bereikbare groene oever voor omwonenden

Veel bloemen linten, mogelijkheden om gezamenlijke moestuinen te houden, zwemplekken voor bewoners?

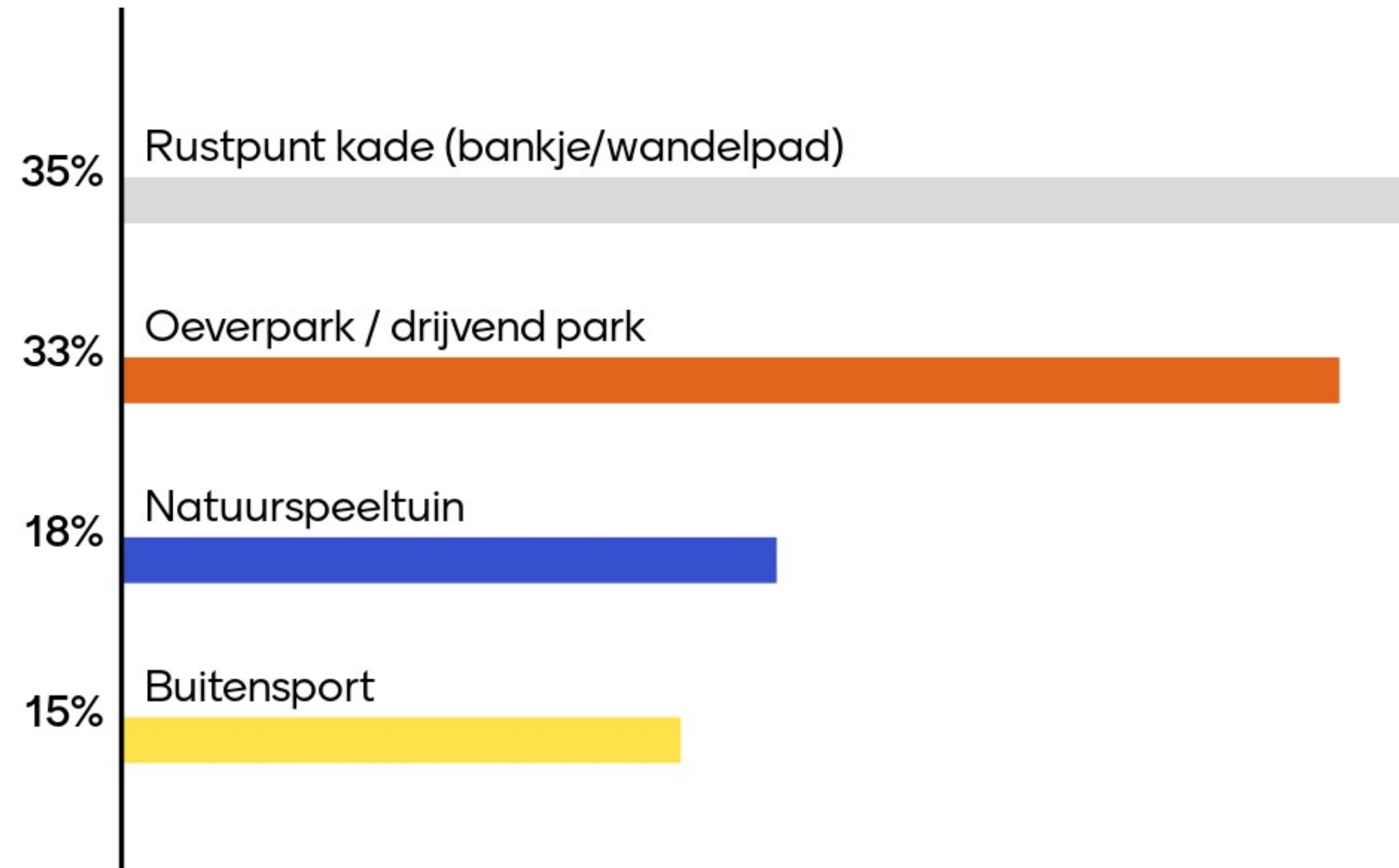
Inheemse bomen en planten

op dit moment geen toevoegingen

Niet te veel parkeerplekken maak maar een ondergrondse parkeerplaats

Doorgaande ecologische verbindingen tussen Nieuwendammerdijk en schellingwouderdijk en tussen het IJ en wijk

Gebruik openbare ruimte: Hoe zwaar zou jij inzetten op de genoemde invullingen? Verdeel 100 punten.



Openbare ruimte: welke niet-genoemde invullingen wil jij nog toevoegen?

skatepark, buiten-bootcamp,
buitenzwemmen, vissen,
wateryoga, samen
composteren, guerilla
gardening,

wateryoga

samen composteren

urban gardening

vissen

zwemmen

buiten-bootcamp

hoog
uitzicht/overzichtspunt

1



17



Openbare ruimte: welke niet-genoemde invullingen wil jij nog toevoegen?

laag
uitzicht/overzichtspunt /
op waterniveau

Speelvoorziening voor
jonge kinderen tussen
huizen

Belangrijk is dat de oever een
publieke ruimte is waar iedereen
voelt. Dat dat een trekpleister
wordt voor de mindere buurten
(flats Waterlandplein,
buiksloterplein) om lekker te
chillen.

nvt

Geen recreatie voorzieningen
anders dan rustige onverharde
wandelpaden met hier en daar
een houten bankje

Fietspaden. Zowel langs
overvals dwars op het IJ.

zie vorige open antwoord.

Ontmoetingplein voor ouderen,
ouders en jongeren. In
ogenschouw eventueel
overlast.

Openbare ruimte: welke niet-genoemde invullingen wil jij nog toevoegen?

geen

groen in de wijk, tuinen,
bomen

Houdt de ebikes en fatbikes
buiten het gebied. Houdt de
fietsroute gewoon over de
Nieuwendammerdijk en
Schellingwouderdijk.

Genoeg bomen

Graag een zwemplek en
strandje voor mensen uit
de buurt!

Park, bossages, bloemenlinten,
gezamenlijke moestuinen. O
en skatepark?

handhaven en inpassen inde
oever van de monumentale
dwars helling

Goed beheer en onderhoud
van openbare ruimte na
aanleg is belangrijk

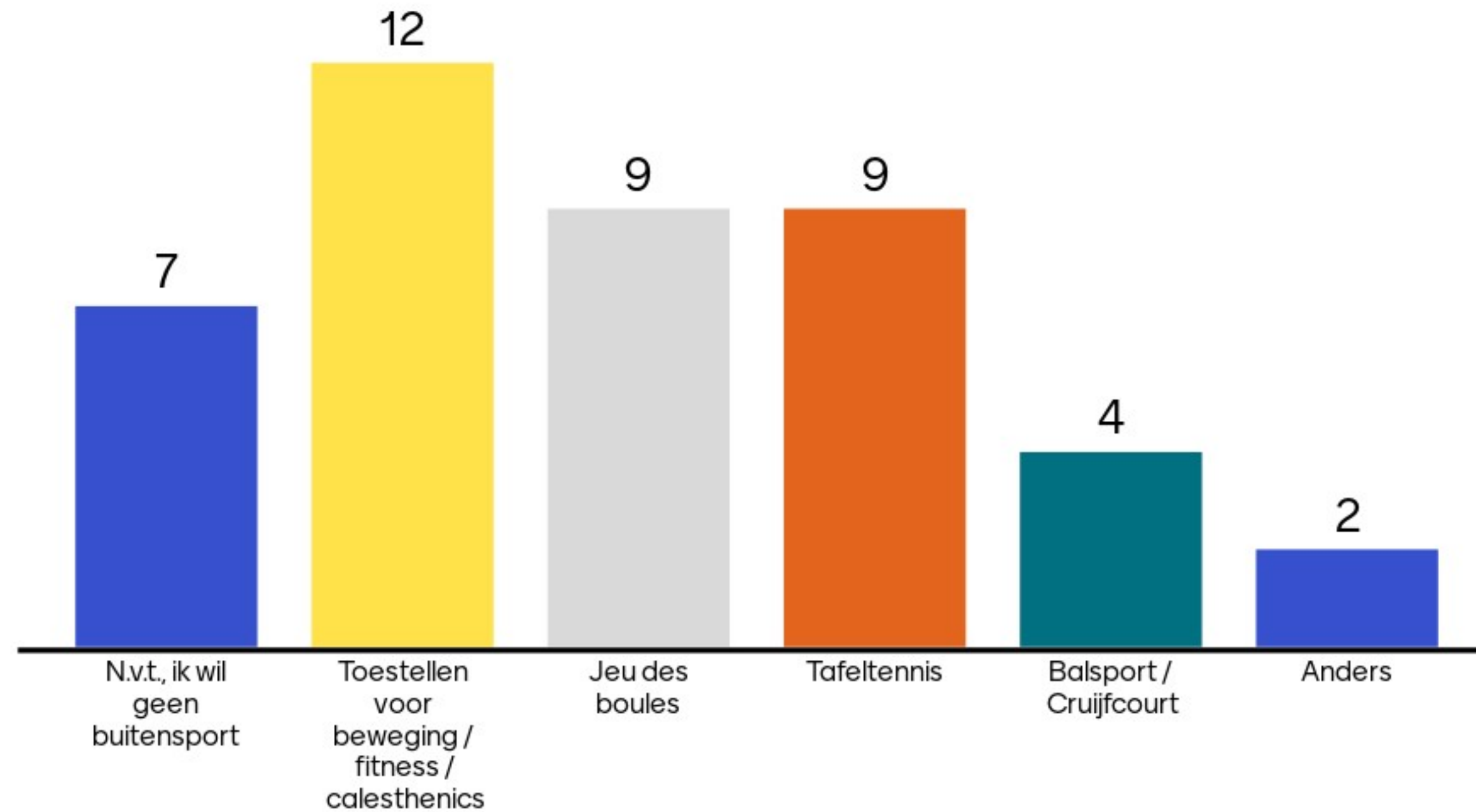
1



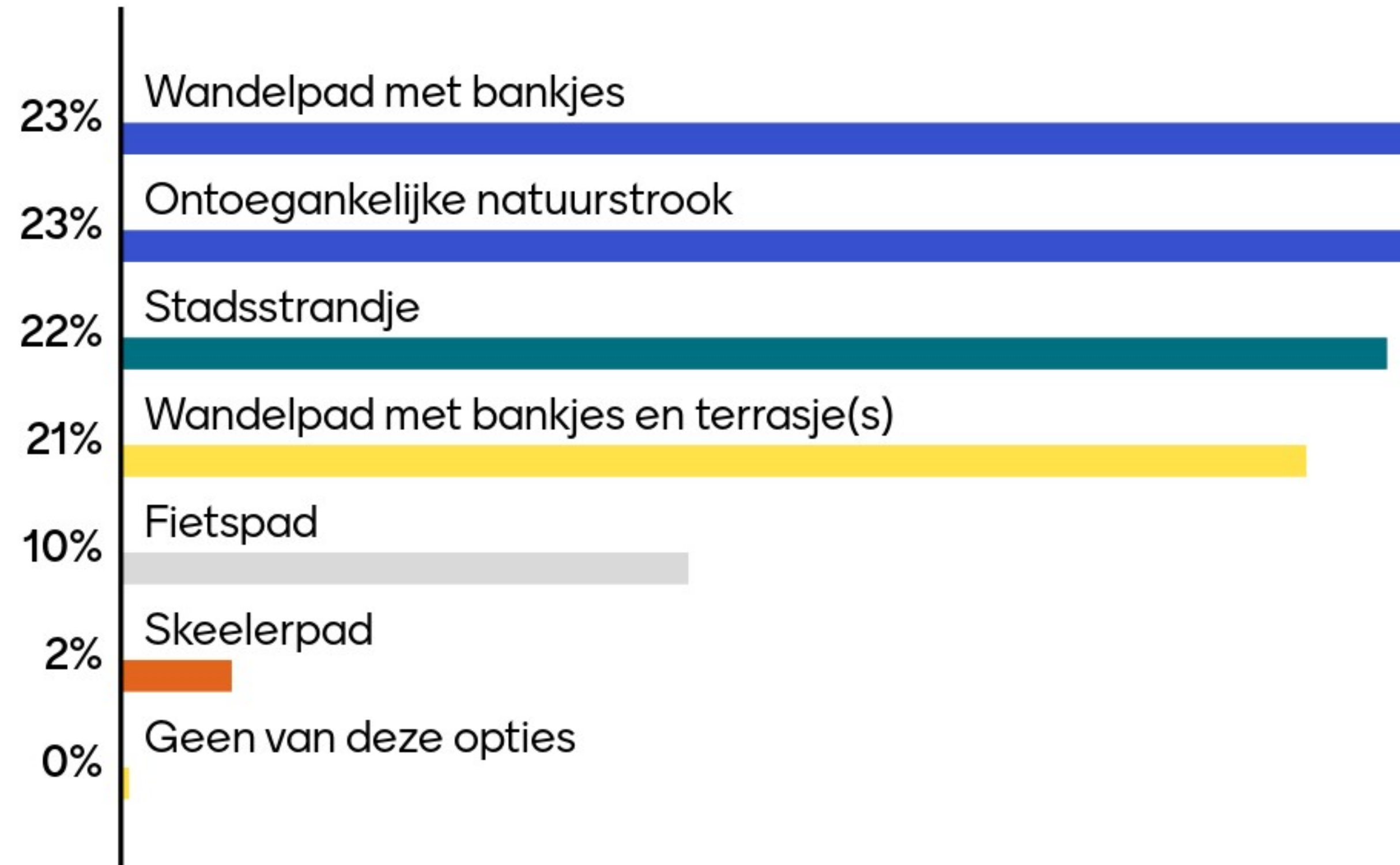
17



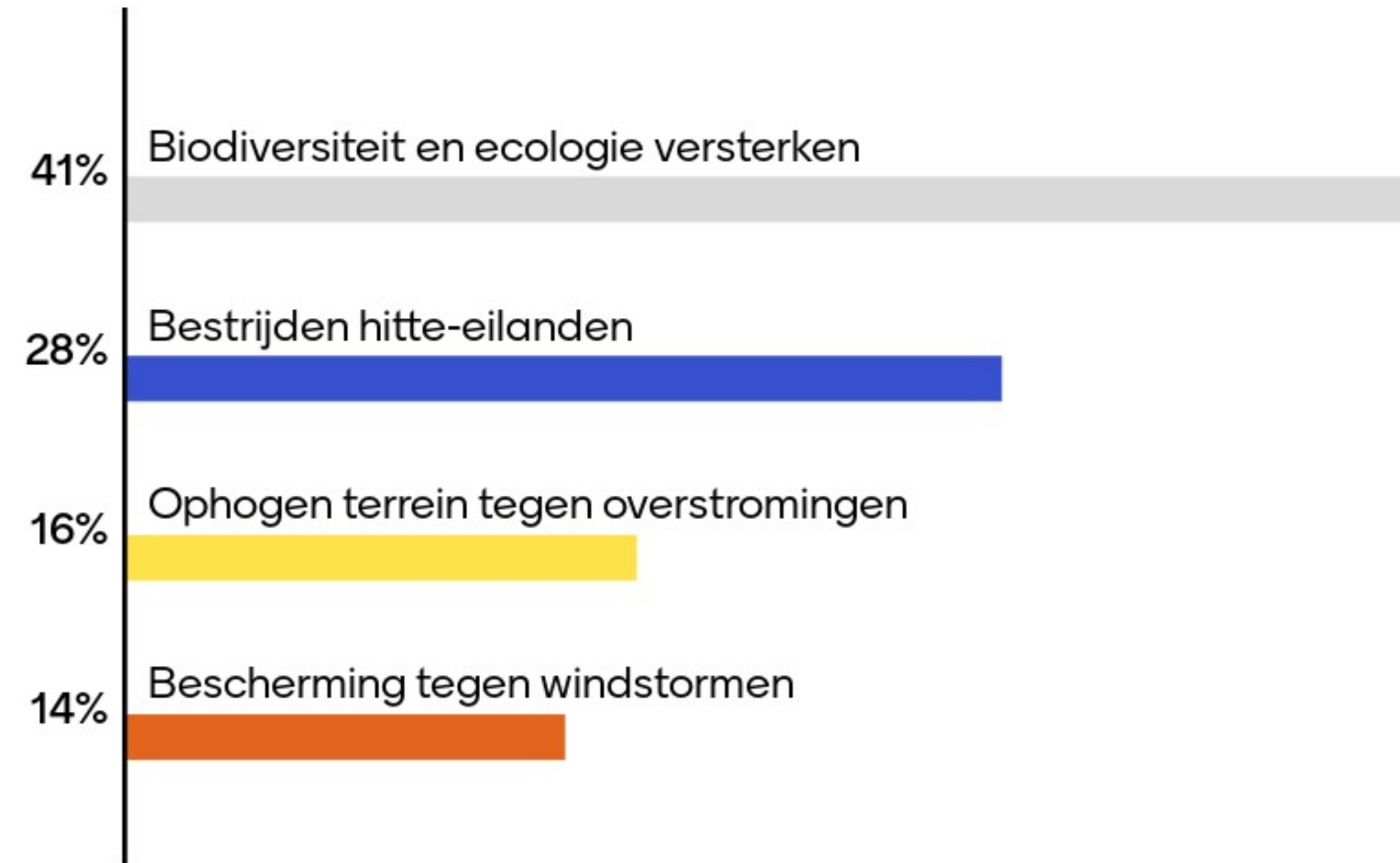
Openbare ruimte: indien van toepassing: welke buitensport zou je graag willen?



Openbare ruimte: Welke invulling zou je het best vinden wanneer de kade openbaar wordt?



Klimaatadaptatie: Hoe zwaar zou jij inzetten op de genoemde maatregelen? Verdeel 100 punten.



Klimaatadaptie: welke niet-genoemde maatregelen wil jij nog toevoegen?

co2 opslag

zelfvoorzienend/energiezuinig

vooral energiezuinig bouwen.

Rainproof bouwen

Grote wadi's aanleggen voor waterberging en fourageren van watervogels.

Pieren in het water waarover je kunt lopen

Gebouwen als windbreker, zodat je niet uit je verschoning waait, zoals nu bijvoorbeeld steeds gebeurt op NDSM (mt linconweg)

Grasdaken en wadi's.



11



Klimaatadaptatie: welke niet-genoemde maatregelen wil jij nog toevoegen?

Geen

Genoeg schaduw

Drijvende woningen

Geen verdere

Wadi
Ondergronds water
opvang



11



**Dank
voor jouw
reacties!**



Verslag

Oranjewerf Werkbank 2: Stedenbouw 28 november 2023

De Oranjewerf heeft sinds 2021 nieuwe eigenaren, vertegenwoordigd door Flying Point Real Estate. Zij willen met buurtbewoners, ondernemers en belanghebbenden samenwerken aan een stedenbouwkundige verkenning voor de Oranjewerf die de wensen en waarden van de buurt weerspiegelt. Op dinsdag 28 november vond de tweede werkbank sessie plaats, deze ging over het thema stedenbouw.

Het projectteam, bestaande uit Flying Point Real Estate, stedenbouwkundig bureau ORG en communicatiebureau De Wijde Blik, was aanwezig en beschikbaar voor vragen. Deze avond was ook een vertegenwoordiger van Stadgenoot aanwezig voor een toelichting op de samenwerking en werd er een toelichting gegeven door ORG over Sprong over 't IJ. We waren deze avond te gast bij Vrijeschool Kairos. Van de 46 aanmeldingen waren 35 deelnemers aanwezig.

Welkom

Arjan Kaashoek van De Wijde Blik heet iedereen welkom. Omdat er enkele nieuwe deelnemers aanwezig zijn wordt uitgelegd wie de huidige eigenaren van de scheepswerf zijn, waarom de buurt nu uitgenodigd is en waar we met elkaar naartoe werken. Arjan benadrukt dat er geen plannen zijn voor placemaking (= tijdelijke evenementen).

Doel van deze avond

Na de startbijeenkomst ging de vorige werkbank over het thema natuur en verbindingen, deze avond gaat over het thema stedenbouw. Met elkaar onderzoeken we de bouwhoogte, soorten bebouwing en hoe dit op het terrein een plek kan krijgen. Mobiliteit komt in de volgende werkbank aan bod.

Presentatie Sprong over 't IJ

Alexander d'Hooghe, architect stedenbouwkundig en oprichtend partner bij ORG, was voorzitter van de commissie Oeververbindingen en legt vanavond uit hoe het project Sprong over 't IJ in relatie staat tot de herontwikkeling van de Oranjewerf. Hij legt uit dat de commissie twee jaar geleden een adviesrapport heeft opgeleverd aan de gemeenteraad over hoe en waar er brugverbindingen tot stand kunnen komen. Dit rapport is aanvaard door de gemeenteraad en als leidraad voor verdere besluitvorming aangenomen. Hij legt uit dat er sprake is van een Oost- en Westbrug. De Oostbrug vertrekt/landt tussen Albemarle en het Hamerkwartier, via het KNSM-eiland naar het Azartplein. De brug is nodig omdat er steeds meer mensen in en om de stad komen wonen. Het (fiets)verkeer neemt daardoor toe. De Oostbrug kan makkelijker tot stand komen als er geen maritieme scheepvaart meer tot aan de Oranjewerf moet komen. Zo kan het IJ oostwaarts voor maritieme vaart worden afgewaardeerd. Verschillende scenario's zijn onderzocht, maar

De
Wijde
Blik

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

Verslag

een brug waar ook nautische scheepsvaart onderdoor moet zou te hoog en/of te duur in uitvoering zijn(bij een beweegbare brug). De voorbereidingen voor de bouw van een Oostbrug zijn reeds getroffen, uiteindelijke oplevering staat gepland in 2032 (voor meer informatie zie link [Tijdlĳn Sprong over het IJ - Gemeente Amsterdam](#)) Er is ook geadviseerd een Westbrug te realiseren, dit ligt echter verder in de tijd en kan er pas komen als de cruiseterminal een nieuwe locatie heeft gevonden. Tot slot adviseerde de commissie ook een voetgangerstunnel ter hoogte van het centraal station.

Presentatie Stadgenoot

Yvette de Roos, ontwikkelmanager bij Stadgenoot, is samen met haar collega Tom Snoek, asset manager, aanwezig om de samenwerkingsrelatie toe te lichten. Ze vertelt dat Stadgenoot in 2008 de scheepswerf heeft aangekocht en ook enkele bedrijfspanden op het Gembo-terrein. Toen bleek dat de ontwikkeling van het oostelijk deel van de IJ-oever (en daarmee de positie Oranjewerf) pas ná 2020 in zicht zou komen is in 2014 besloten de locatie te verkopen aan Houthaven Beheer B.V. Wel is afgesproken dat Stadgenoot het eerste recht van koop van sociale woningen op deze locatie zou krijgen. De locatie is vervolgens in 2021 doorverkocht aan de huidige eigenaren, die vertegenwoordigd worden door Flying Point Real Estate.

Yvette legt uit dat Stadgenoot alleen woningbezit heeft in Amsterdam, op dit moment zo'n 30.000 woningen. Bijna 4.000 daarvan staan in Noord. Met de ontwikkeling van de Oranjewerf hopen ze daar zo'n 300 á 400 sociale huurwoningen (en mogelijk middenhuur woningen) toe te kunnen voegen aan de woningvoorraad van Stadgenoot in Amsterdam Noord. Stadgenoot zet zich in om de komende jaren hun woningvoorraad te verbeteren en verduurzamen in o.a. de Vogelbuurt Noord en de Bloemenbuurt. Soms door ze op te knappen en soms door sloop en verdichte nieuwbouw. Zo draagt Stadgenoot bij aan het terugdringen van de woningnood in Amsterdam.

De bouw van sociale huurwoningen op de Oranjewerf zou het daarnaast mogelijk maken dat bewoners van woningen in Noord kunnen doorstromen of verhuizen wanneer hun woningen grondig moeten worden gerenoveerd of vervangen. Zo kunnen zij toch op Noord blijven wonen en kunnen de bestaande, oudere sociale huurwoningen op Noord worden opgeknapt.

In Tuindorp Nieuwendam heeft Ymere veel bezit. Stadgenoot zal met Ymere bekijken of het mogelijk is om een deel van de nieuwe sociale huurwoningen op de Oranjewerf beschikbaar te stellen voor bewoners van Tuindorp Nieuwendam.

Vandaag denkt Stadgenoot graag mee over stedenbouw en delen ze hun visie op de ontwikkeling. Samen willen we van deze prachtige werf een complete buurt maken.

Vervolgens was er tijd voor enkele vragen.

Verslag

De
Wijde
Blik

U heeft [als Stadgenoot] het eerste recht om woningen te kopen, maar bent ook partner. Kunt u dan ook besluiten om geen woningen te kopen en stapt er dan een andere partner in?
Die mogelijkheid is er wel, maar de kans is klein. Wij willen hier heel graag woningen realiseren. Daarom denken we nu al mee met de ontwikkelaar. Mocht het onverhoopt toch anders lopen, dan blijft het zo dat er sociale huurwoningen komen op de Oranjewerf.
U gaf aan dat Stadgenoot ook middenhuur woningen ontwikkelt, komen die er ook en hoe veel?
Het programma is nog niet bepaald en middenhuur is op dit moment geen onderdeel van onze afspraak met de ontwikkelaar.
Waar is de verbondenheid tussen het project Sprong over 't IJ en Oranjewerf op gestoeld?
Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat de Oostbrug te hoog en breed zou worden als er ook maritieme vaart onderdoor moet. De brug is wel geschikt voor onderdoorgang van vracht en recreatievaart.
Recent is de Nesciobrug tot stand gekomen, die is wel geschikt voor maritieme bedrijvigheid. Hoe kijken jullie daarnaar?
We hebben te maken met verschillende vaarroutes voor type vaart. Rijkswaterstaat maakt onderscheid tussen maritiem en vracht/recreatie. De bruggen die nu voorliggen hebben al een open gedeelte aan de Noord- en Zuidzijde voor recreatie. Als de brug beweegbaar zou worden omdat die ook open moet voor maritiem, dan staat de brug veel te vaak open.
Mag er in het water worden gebouwd?
Flying Point gaat dit uitzoeken bij verschillende instanties, zoals het HHNK, gemeente, Rijkswaterstaat en de Provincie en komt hier later op terug.

Presentatie Stedenbouw

Sofia Saavedra Bruno (ORG) begint haar presentatie met een korte herhaling van de kaders van het project, die ook in eerdere bijeenkomsten aan bod zijn geweest. Vanwege het thema vanavond noemt zo ook specifiek de hoogbouwvisie van de gemeente: die geeft aan dat er tot maximaal 70 meter hoog gebouwd kan worden. Om deelnemers daar een beeld bij te geven, laat ze enkele voorbeelden zien van gebouwen uit de omgeving en de hoogte daarvan.

Heeft de bouwhoogte een relatie met de FSI (Floor Space Index, ofwel de dichtheid)?
Zowel laagbouw als hoogbouw is mogelijk bij deze FSI. Als er voor hoogbouw wordt gekozen, blijft er meer openbare ruimte vrij dan wanneer er voor laagbouw wordt gekozen.

Vervolgens laat Sofia een dwarsdoorsnede van de Oranjewerf zien en toont dat het terrein van de Oranjewerf lager ligt dan de

Verslag

Nieuwdammerdijk en dat de kranen die nu op het terrein staan ook circa 50 meter hoog zijn.

Terugblik Werkbank 1

Tijdens Werkbank 1 zijn verschillende groenscenario's besproken en voorkeuren aangegeven.

- Maak geen doorgaande fietsroute
- Maak de oevers publiek toegankelijk
- Maak het IJ zichtbaar
- Gebruik het water voor natuur en recreatie
- Maak de randen van het projectgebied groen en zacht
- Versterk de hoofdgroenstructuur
- Scheidt zones voor ecologie en menselijk gebruik
- Integreer nautische elementen waar mogelijk

Ook zijn er een paar bijkomende randvoorwaarden waar we rekening mee moeten houden, zoals bezonning, geluidsoverlast vanuit de omgeving, windoverlast, waterkering, verkeersontsluiting en bodemsanering.

Scenario's

Hendrik Bloem (ORG) legt uit dat hij maquettes met losse bouwblokken heeft meegenomen. De deelnemers gaan deze avond proberen om het gebied vorm te geven, rekening houdend met de kaders en randvoorwaarden die Sofia zojuist heeft toegelicht. De ontwerpers van ORG hebben ter inspiratie zelf ook al een poging gedaan die zijn gebaseerd op de groenwensen van de vorige keer. Ze hebben drie modellen gemaakt, maar er zijn nog wel meer modellen denkbaar. Hendrik roept de deelnemers dan ook op om de opstellingen straks aan te passen naar eigen inzicht. Eerst legt hij de modellen uit.

Model 1: bassinpark

In dit scenario is er een doorzicht naar het water en is er ruimte voor recreatie rondom het bassin en langs de oever. In het bassin voegen we functies toe.

Model 2: versterken wespentaille

In dit scenario is het versterken van de wespentaille nog steeds de basis, maar op verzoek van de deelnemers van werkbank 1 zetten we ook in op meer groen langs de rand van de Schellingwouderscheg. Hierdoor ontstaat er diagonaal ruimte voor een ruig groengebied, die de verbinding legt met de wespentaille. We hebben geprobeerd om het bouwvolume zo laag mogelijk te houden, hierdoor is het ook nodig om bebouwing toe te voegen aan het bassin.

Model 3: groen tapijt

In dit scenario is de footprint van de bebouwing groter (= er is meer bebouwd oppervlak), maar zijn enkele nautische elementen behouden, zoals de kraan en de helling.

De
Wijde
Blik

Verslag

De Wjde Blik

Hendrik laat vervolgens zien wat de impact van de maximale hoogbouw (op verschillende posities op het terrein) doet met het zicht vanaf de Nieuwdammerdijk en de Witte Boogbrug. Bebouwing van 30 tot 50 meter blijft vrijwel uit het zicht vanwege het hoogteverschil van het maaiveld (de grond) en de bomen. Bebouwing tot 70 meter is wel zichtbaar. Vanaf de brug heb je meer zicht op de nieuwbouw, maar vanaf de meeste posities in de wijk verdwijnt het zicht. Hendrik benadrukt dat meerdere scenario's te bedenken zijn waar er hoogbouw wordt toegepast en hoe hoog. Te zijner tijd zijn worden uiteraard nieuwe impressies gemaakt voor de precieze beleving vanaf meerdere standpunten.

We horen graag van de deelnemers hoe ze over deze modellen denken en natuurlijk kunnen er ook nog geheel nieuwe modellen worden voorgesteld. Daarom gaan we puzzelen met bouwblokken.

Vraag en antwoord

Na de presentatie is er ruimte voor het stellen van vragen.

Hoeveel woningen en gebouwen komen er met deze FSI?
FSI staat voor Floor Space Index en bepaalt de dichtheid. Dit betekent hoeveel m ² gebouw er op de m ² van het perceel staat. Het aantal woningen zal afhangen van de typologie en grootte. Als ontwikkelaar hebben wij niet alleen te maken met de visie van de gemeente, maar ook met het maken van een financieel haalbaar plan. Samen brengt ons dit tot de FSI van 2.4 – 2.9, zoals eerder toegelicht.
Ik kom alleen aantallen tegen in de Koers 2025, waar het gaat over een ontwikkeling op Oranjewerf én Gembo. Waar komen jullie aantallen vandaan?
Wij zijn enige tijd in gesprek met de gemeente en er is in het verleden een concept Principenota opgesteld over bandbreedtes voor de dichtheid. In het verleden werden Oranjewerf en Gembo-terrein inderdaad altijd samen gevoegd, wij hebben er voor gekozen (na overleg Gemeente) Oranjewerf los te ontwikkelen, omdat wij hier alleen eigenaar zijn.
De uitgangspunten voor Oranjewerf is nu tussen de 120.000 en 150.000 m², hoeveel gebouwen komen er met een FSI van 2.4-2.9?
Dat weten we nu nog niet, dit is afhankelijk van woningtypes en groottes. Daar gaan we nu met elkaar over nadenken.
Corresponderen de modellen met de FSI?
Ja, elk model gaat uit van dezelfde dichtheid. Het is alleen in elk model anders verdeeld en dat is precies waar het vanavond over gaat.
We hebben het veel over wonen, maar weinig over werken. Welke ideeën hebben jullie daarover? Wat is de verdeling werken en voorzieningen?
We gaan het in de 4 ^e werkbank hebben over het programma en de voorzieningen. In de modellen van vanavond maken we alleen onderscheid in wonen, werken en voorzieningen. Onze ambitie is om

Verslag

De
Wijde
Blik

<p>hier een goed functionerend gebied te maken, waar je prettig woont, goed kunt werken en waar het fijn is om te verblijven. Op dit moment is de verdeling wonen/niet-wonen gebaseerd op 65% wonen en 35% niet-wonen.</p>
<p>Wat wordt de verdeling koop, huur en sociaal?</p>
<p>Het gemeentelijk beleid is 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Wij zullen in gesprek moeten gaan over deze verdeling voor een haalbare business case.</p>
<p>Gaan we het straks hebben over de verdelingen tussen de woningtypen?</p>
<p>We gaan het vooral hebben over de scenario's van stedenbouw. Waar wil je welke bouwmassa wel of niet een plek geven. Het gaat dus meer over de vorm dan de inhoud van bebouwing.</p>
<p>Het valt me op dat er veel ruimte is voor werken t.o.v. wonen.</p>
<p>Het klopt dat we bewust streven naar een gemengde wijk, maar wonen heeft nog steeds de overhand (circa 65%). Onder werken vallen overigens niet alleen kantoren en (kleinschalige)bedrijvigheid zoals een atelier, maar ook de voorzieningen.</p>
<p>De bouwhoogte bepaalt ook de sfeer van de buurt, is het waarschijnlijk dat we onder de 70 meter blijven?</p>
<p>Hoogte heeft voor ons geen prioriteit, het is geen doel op zichzelf. Maar als de bebouwing laag blijft hou je minder ruimte over voor groen. Die afweging moeten we met elkaar maken.</p>
<p>Er is een norm voor wonen, is er ook een norm voor werken meegegeven door de gemeente?</p>
<p>De gemeente heeft dit gebied aangewezen als een woon/werk gebied. In de bedrijvenstrategie worden richtlijnen gegeven voor de verdeling wonen/werken, deze liggen tussen de 80/20 en 60/40 verdeling. Wij gaan nu uit van 65% wonen en 35% werken. We hebben het natuurlijk over bedrijvigheid die niet vervuilend is of overlast geeft voor bewoners.</p>
<p>In de Omgevingsvisie wordt gesproken over groennormen. Als je de groennorm hanteert van 16m2 per woning, dan is de kavel te klein. Kunnen jullie wel een leefbare omgeving maken?</p>
<p>De observatie is juist, maar de groennorm is nu nog niet doorgerekend want we hebben nog geen scenario gekozen. Het is belangrijk om te onthouden dat de groennorm niet kavelgebonden is, maar per gebied. Ook wordt meegewogen dat er direct rond de Oranjewerf veel groen is.</p>
<p>Hoe ziet de planning eruit voor dit project?</p>
<p>Afhankelijk van de prioritering van de gemeente wensen wij te starten met planontwikkeling in 2024. Waarna we verwachten in 2027 te kunnen starten met bouwen en rond 2029 eerste woningen op te kunnen leveren.</p>

Verslag

De
Wijde
Blik

Idee: maak een museum op een van de boten, over de historie van deze plek.

Dank voor uw suggestie. Wie weet kan dit worden gecombineerd met een buurthuis-achtige functie. We komen in Werkbank 4 terug op de gewenste voorzieningen voor de buurt.

Nabespreking scenario's

Na de presentatie van ORG zijn we in drie groepen uiteengegaan, om de verschillende scenario's te bespreken. Iedere groep kreeg de tijd om de 3 scenario's te evalueren en samen te bouwen aan een gewenst stedenbouwkundig model. Vervolgens kwam de gehele groep weer samen en werden de aandachtspunten en ideeën gedeeld per groep.

Terugkoppeling werkgroep 1: Bassin Park met Sofia en Claudia

De werkgroep vond de opzet van de centrale open ruimte rond het bassin sterk, maar de stroken woningbouw ten westen ervan monotoon. Daarnaast werd ook het scheiden van het werken en voorzieningen (ten westen en op het bassin) van wonen bekritiseerd. De 'muur' aan het Schellingwouderbos vonden ze geen goed idee.

Wensen:

- Hanteer een lagere FSI/dichtheid, het is nu te massaal en vol
- Blijf onder de 70 meter bouwhoogte
- Behoud een doorkijk richting het IJ
- Zorg voor een speelse opstelling van woongebouwen, ook op het water van het bassin
- Creëer wonen in/op het water van het bassin, eventueel dempen want er is water genoeg in de omgeving. Zo kan de bebouwing misschien lager blijven
- Maak een écht gemengd woon-werk gebied, geen functies scheiden
- Voeg woningen én voorzieningen toe aan de oever van het IJ en maak de oevers openbaar en zorg voor recreatie d.m.v. terrassen en horeca
- Liever een hogere bouwhoogte richting Gembo-terrein en lagere bouwhoogte richting Schellingwouderbos
- Denk na over *statement* (ofwel een groots gebaar) voor een deel van de gebouwen. Deze plek verdient iets bijzonders. Ziet er mooi uit en kunnen vaak ook veel woningen in kwijt. Bijvoorbeeld piramide-vorm, alle zijdes zijn mooi en hebben terras. Of een ski-schans, een opgaande lijn van groene daken.
- Bouw natuurinclusief
- Houd rekening met bezonning van woningen (bouwhoogte en positionering)
- Stadgenoot geeft aan bij voorkeur aparte gebouwen te realiseren voor sociale woningen, deze hebben een kleinere schaal dan de nu geprojecteerde bouwblokken.
- Houd rekening met wind en leefbaarheid (bouwhoogte en positionering)
- Denk slim na over de functie parkeren, heeft geen zonlicht nodig
- Houd rekening met het woonplezier van bewoners aan de Nieuwdammerdijk

Verslag

- Denk na over hoe water een andere rol kan krijgen, bijvoorbeeld slootjes of grachten net als in de rest van Noord
- Denk na over een functie op het drijvende dok

Terugkoppeling werkgroep 2: Groen Netwerk met Arjan met Hendrik

Deels dezelfde geluiden als in werkgroep 1, deels ook andere ideeën en voorkeuren.

Wensen:

- Hanteer een lagere FSI/dichtheid, het is nu te massaal en vol
- Plaats bedrijven die weinig toevoegen aan sociale veiligheid (doordat ze in de avond dicht zijn of veel verkeer met zich meebrengen) in de buurt van de toegangsweg.
- Plaats kleinschalige ondernemers juist wel verspreid over de werf, die brengen levendigheid met zich mee.
- Een deel van het bassin kan gedempt worden, maar zeker niet alles. Tip: bouw over het water heen. Dan heb je meerdere vliegen in een klap: waterberging, ecologie en bebouwing, zodat het elders op de werf groener of lager kan worden.
- Maak geen muur met woningen langs het IJ, houd het zicht vrij.
- Plaats dus meer bebouwing aan de zijde van de Nieuwdammerdijk, ook met het oog op de bezonning, maar niet te hoog of te massaal in verband met uitzicht bestaande bewoners en vanwege cultuurhistorisch aanzicht.
- Het aanzicht van de nieuwe wijk is deels vanaf het water, maar voor de meeste mensen toch gewoon vanaf Noord. Denk daarom na over een goede entree van de nieuwe wijk, bijvoorbeeld door middel van woningen in de vorm van een poort. Dit is een mooie referentie naar de poorten in veel tuindorpen van Noord.
- Plaats een boot permanent op de helling, voor voorzieningen zoals een buurthuis.
- Positioneer de gebouwen langs het bassin schuin. Dat is vriendelijker en speelser en levert meer doorzichten van en naar het water op.
- Bouw hoger richting Gembo.

Terugkoppeling werkgroep 3: Schellingwouderscheg/Wespentaille met Charlotte met Jan

De werkgroep vond de opstelling scenario 3 saai en bunkerachtig doordat de gebouwen langgerekt waren en in een statische opstelling stonden. Ze zien liever geen loodrechte rijen langs het water.

Wensen

- Het is een uitdagend volume op dit terrein.
- Behoud het water van het bassin, heeft een enorme kwaliteit
- Bouw liever in het groen met zekere mildheid, dan in het water want water heeft meer kwaliteit dan de dunne groenstrook van de wespentaille aan de noordzijde.
- Zorg dat alle woningen zicht hebben op het water en/of groen.

De
Wijde
Blik

Verlag

- Maak meer speelsheid in het ontwerp, de lange stroken lijken op bunkerbouw, zorg voor groen oppervlakte, lucht en speelsheid in het project
- Plaats hogere bebouwing in de hoeken, richting Gembo en Schellingwouderpark. Als je hoogbouw maakt zorg dan dat de gebouwen ook groen worden zoals Bosco Verticale (Milaan) en Trudo Vertical Forest in Eindhoven.
- Zorg dat de openbare ruimte zo is ingericht dat ontmoeting en gesprekken plaatsvinden.
- Onderzoek of werken wel nodig is, gaat dat goed samen met het buurtgevoel en past het qua mobiliteit?

Afsluiting bijeenkomst

Arjan geeft aan dat het verslag van de bijeenkomst op de website www.oranjewerf-amsterdam.nl wordt gepubliceerd. Om op de hoogte te blijven kan men zich hier inschrijven voor de digitale nieuwsbrief. Dan ontvangt men een bericht zodra het verslag en de presentatie online staan. En een uitnodiging voor de volgende werkbank. Arjan bedankt iedereen hartelijk voor de creatieve ideeën, tijd en inzet.

De
Wijde
Blik

Verslag

Oranjewerf Werkbank 3: Mobiliteit 19 december

De Oranjewerf heeft sinds 2021 nieuwe eigenaren, vertegenwoordigd door Flying Point Real Estate. Zij willen met buurtbewoners, ondernemers en belanghebbenden samenwerken aan een stedenbouwkundige verkenning voor de Oranjewerf die de wensen en waarden van de buurt weerspiegelt. Op dinsdag 19 december vond de derde werkbank sessie plaats, deze ging over het thema mobiliteit.

Het projectteam, bestaande uit Flying Point Real Estate, stedenbouwkundig bureau ORG en communicatiebureau De Wijde Blik, was aanwezig en beschikbaar voor vragen. Deze avond waren ook vertegenwoordigers van Goudappel aanwezig voor een toelichting op de mobiliteitsanalyse, ook werd er een toelichting gegeven door ORG over parkeerscenario's. We waren deze avond te gast bij Vrijeschool Kairos. Van de 46 aanmeldingen waren 38 deelnemers aanwezig.

Welkom

Arjan Kaashoek van De Wijde Blik heet iedereen welkom. Enkele deelnemers zijn voor het eerst bij een sessie aanwezig, veruit de meesten zijn vaker geweest.

Doel van deze avond

Na de startbijeenkomst hebben er twee werkbanken plaatsgevonden. Een over het thema natuur en verbindingen en een over het thema stedenbouw. Deze avond blikken we terug op de conclusies van de vorige sessies en onderzoeken we met elkaar de knelpunten en netwerkkansen in de omgeving en bespreken we verschillende parkeeroplossingen voor de Oranjewerf.

Ingezonden brief

Voordat er gestart wordt met de inhoud vertelt Arjan dat het projectteam op 15 december een brief heeft ontvangen namens vier buurtbelangenverenigingen: Noordrust, Groene Longen, Zosenerdam, Red Amsterdam Noord.

Ze geven aan te waarderen dat de bewoners uit Noord zo vroeg in het traject worden betrokken, maar kaarten ook een aantal zorgen aan over de mogelijke dichtheid, de bouwhoogte en de groennormen. Op 18 december (dag voorafgaand aan de bijeenkomst) is er door Flying Point inhoudelijk gereageerd per mail en het voorstel gedaan om nader met elkaar in gesprek te gaan.

Een van de ondertekenaars, dhr. Van Elk, is aanwezig en geeft aan dat de antwoorden uit de mail ook deze avond relevant zijn, daarom wil hij graag de drie belangrijkste punten aankaarten. Uit de antwoordmail blijkt dat het projectteam rekent met circa 1.000 woningen en 128.000

De
Wijde
Blik

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

Verslag

m2 als bovengrens, dat zijn er meer dan de 750 woningen die werden genoemd in Koers 2025 uitgaande van GEMBO terrein en Oranjewerf. Flying Point reageert door te herhalen dat het aantal woningen een richtlijn is, gebaseerd op twee zaken. Het sluit aan bij de gemeentelijke ambities voor deze plek en gezien de grote behoefte aan woningen, ook in Noord. Daarnaast zijn er woningen nodig om de grootscheepse sanering, vergroening en herontwikkeling van de Oranjewerf financieel mogelijk te maken. Voor het aantal woningen en de dichtheid werkt Flying Point met een bandbreedte die vergeleken met andere ontwikkelingen aan de noordelijke IJ-Oever beslist niet extreem hoog is, eerder aan de kant van een lage dichtheid.

Het tweede punt is dat dhr Van Elk niet correct vindt is dat de omgeving alleen kan reageren op de ambities van het projectteam en dat er niet is gevraagd naar de wensen en ambities van de buurt voor deze ontwikkeling. De buurt wil volgens hem een lagere FSI dan het projectteam.

Flying Point reageert dat dit traject juist is bedoeld om waarden, wensen en ambities voor het gebied op te halen. Omdat de gemeente nog niet volledig is aangehaakt bij deze verkenning (wel op stadsdeelniveau, niet op stedelijk niveau) ligt er juist nog niet zoveel vast. Tegelijkertijd is het ook eenvoudigweg niet realistisch om van een blanco vel uit te gaan, omdat het project ook financieel haalbaar moet zijn.

Gespreksleider Kaashoek voegt toe dat de timing en uitgangspunten bij een interactief traject altijd lastig zijn: in een vroeg stadium hebben belanghebbenden behoefte aan kaders waarbinnen je mee kunt denken, in een laat stadium klinkt vaak het verwijt dat alles al vastligt. De ideale timing ligt ergens in het midden.

Het derde punt is dat dit traject volgens de spreker geen participatietraject is, terwijl dat woord wel wordt gebruikt door het team. Volgens hem zijn meerdere bewoners bang dat het richting gemeente zo wordt gebracht dat de buurt heeft geparticipeerd over een plan en het met alles eens is. ORG en De Wijde Blik beklemtonen dat het gaat om een stedenbouwkundige verkenning. Het proces lijkt op een participatieproces, vandaar dat dit woord vaker valt, maar in formele zin is het een gezamenlijke verkenning. Aan het einde van dit traject ligt er dan ook niet één eenduidig stedenbouwkundig ontwerp, maar veeleer een overzicht van wensen, belangen, ideeën en hooguit ontwerprichtingen. Arjan begrijpt de terughoudendheid, maar vraagt net als bij de startbijeenkomst nogmaals om het vertrouwen van de mensen. Zijn bureau maakt eerlijke verslagen die ook de kritische noten niet verhullen.

Vragen

Naar aanleiding van het voorgaande stelt een aantal deelnemers nog een aantal vragen, waar de tijd voor wordt genomen voor we inhoudelijk verder gaan.

Verslag

De
Wijde
Blik

Er wordt niet gevraagd wat de buurt redelijk vindt qua dichtheid of stedelijk gevoel. Wat doen jullie met de informatie die opgehaald wordt?
Jan Hein Tiedema van Flying Point antwoordt. We verwerken de inbreng zo goed mogelijk in de stedenbouwkundige verkenning. Het is wel duidelijk dat de buurt liever minder dan meer woningen heeft. We steken dat ook niet onder stoelen of banken, het zal straks ook blijken in de eerste sheet die over de terugkoppeling/conclusies van Werkbank 2 gaat. We proberen zo goed mogelijk met die zorgen en wensen om te gaan, maar het zal niet mogelijk zijn om een plan te maken dat 100% aan ieders wensen zal voldoen, dat gaat nu eenmaal niet anders bij stadmaken. Ook is het zo dat er heel wat meer onderwerpen zijn om over te hebben dan alleen de aantallen en dichtheden, zoals straks ook wordt teruggekoppeld.

Er wordt gesproken over een principenota waarin van woningaantallen wordt uitgegaan. Waar kunnen we die principenota vinden?
Jan Hein legt uit dat alle formele en publieke documenten op de projectwebsite staan gepubliceerd. De principenota is een gemeentelijk stuk geweest dat intern met de vorige eigenaar is gedeeld maar niet formeel is vastgesteld door de gemeente, wellicht kan het bij de gemeente worden opgevraagd. Waarom het toch een relevant stuk is voor Flying Point, is dat het een rol heeft gespeeld bij de aankoop van de Oranjewerf.

Is het mogelijk om te discussiëren over het eindproduct van dit traject?
Graag zelfs, legt Arjan uit: in de vierde (en tevens laatste) werkbank gaan we het niet alleen over voorzieningen en werken hebben, maar nemen we juist ook ruim de tijd om een aantal ontwerprichtingen te laten zien. De ontwerpers hebben die ontwerprichtingen gedestilleerd uit alle inbreng uit de voorgaande werkbanken. Deze gaan we dan met elkaar bespreken. Ná de vierde werkbank volgt er nog een brede, openbare slotbijeenkomst waarop we in feite aan al uw burens toelichten wat we hier in de werkbanken hebben meegekregen en waar dit toe heeft geleid. Wat we dan presenteren, zal dus niet veel afwijken van wat jullie bij de vierde werkbank kunnen verwachten.

Iedere bijeenkomst gaat het maar over die FSI, maar we moeten daar niet te moeilijk over doen. Er spelen maatschappelijke problemen, er is woningnood en er moeten woningen gebouwd worden. De sociaal maatschappelijke blauwdruk van dit project vind ik veel interessanter. Wat draagt dit project hieraan bij?

Hendrik Bloem van ORG dankt voor deze opmerking en legt uit dat de gelaagdheid van de werkbanken juist is bedoeld om tot dat sociaal maatschappelijke plaatje te komen: een mix van groen, water, woningen, bedrijvigheid, voorzieningen en hoe dit allemaal is te ontsluiten.

Zijn de parkeeroplossingen van vanavond ook ingestoken op 1000 woningen?

Lennert Bonnier van verkeerskundig bureau Goudappel vertelt dat zijn presentatie is gebaseerd op 128.000 m² (de bovenkant van de bandbreedte) en dat zijn bureau bij dat aantal is uitgegaan van 600 tot

Verslag

850 woningen. Het aantal woningen is een ruwe inschatting, gebaseerd op de aanname dat het een mix van verschillende woningtypen zal worden.

Is de FSI gebaseerd op het niveau van de hele kavel?

De FSI is gebaseerd op de bestaande grondoppervlakte van de gehele Oranjewerf inclusief het water en exclusief het Gembo-terrein.

Waarom is in de vorige werkbank het parkeren niet meegerekend in de FSI?

Deze vraag wordt beantwoord in de presentatie: de parkeervarianten bevatten ook geheel ondergrondse of gedeeltelijk ondergrondse opties.

Introductie

In de presentatie (vanaf de volgende dag te downloaden van de projectwebsite) staat Hendrik kort stil bij eerdergenoemde punten als de FSI, en dat de ontwikkeling van de Oranjewerf bijdraagt aan de realisatie van de mogelijke nieuwe IJ-brug en hij toont de beleidsvisies die invloed hebben op het thema mobiliteit.

Vervolgens gaat Hendrik kort in op drie vragen die in de vorige werkbank zijn gesteld en waarop we hadden beloofd terug te komen:

1. Hoe is de Amsterdamse Groennorm toegepast in het project?
2. Kan er gebouwd worden in de insteekhaven?
3. Wat is de verhouding tussen wonen en niet wonen?

Amsterdamse Groennorm

Hendrik legt uit dat de gemeente Amsterdam een uitgewerkt beleid heeft als het gaat om de groennormen bij gebiedsontwikkelingen, deze zijn terug te vinden in “Amsterdamse referentienorm voor Maatschappelijke voorzieningen, Groen en Spelen.” De groennorm is een richtlijn en geen wettelijke eis en gaat uit van 16 m² per woning gebruiksgroen en 6 m² per woning voor ecosystemen en 0,1 m² per 1 m² BVO (bruto vloeroppervlak) kantoor-, winkel- of bedrijfsruimte, wanneer er uitgegaan wordt van een gemengd stedelijk woonmilieu. Het aantal vierkante meters groen zal afhangen van het aantal woningen dat gerealiseerd gaat worden, maar het laat ons nu al zien dat we dicht bij de norm gaan uitkomen en dat is redelijk uniek bij nieuwbouwprojecten. Hendrik benadrukt dat het gaat om een norm per gebied en niet per kavel. Daarbij legt hij uit dat de WHO adviseert om 20 tot 30 m² groen per woning te realiseren. Met ruim 60 m² per woning voldoet gemeente Amsterdam hier ruim aan.

Een deelnemer uit het publiek noemt het getal van 75 m² maar Hendrik legt uit dat dat dit getal komt uit de Nota Ruimte voor uitbreidingsgebieden (Vinex) en niet van toepassing is op de Oranjewerf.

De
Wijde
Blik

Verslag

De
Wijde
Blik

Bouwen in de insteekhaven

Vorige keer merkten we dat de meeste mensen het een goed idee vinden om deels in of boven het water van de insteekhaven te bouwen, waardoor het elders op de Oranjerf wat lager en groener kan worden. De vraag was of dit mag. Charlotte heeft contact gelegd met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK), Waterschap Amstel Gooi en Vecht en Rijkswaterstaat. Het blijkt op dit moment onduidelijk wie er over dit water gaat, naar verwachting wordt dit duidelijk na overleg tussen de partijen in het nieuwe jaar.

Verhoudingen wonen en niet-wonen

Er was een vraag over de verhouding wonen en niet-wonen. Op dit moment houden wij een verhouding aan van 65% wonen en 35% niet-wonen. Bij niet-wonen kan het dus gaan om bedrijvigheid, maar ook voorzieningen.

Conclusies werkbank stedenbouw

Vervolgens blikt Hendrik terug op de werkbank stedenbouw en deelt de belangrijkste conclusies. Hij benoemt als eerste dat veel van de deelnemers de dichtheid (FSI) als behoorlijk hoog ervaren. Verder zijn er suggesties gedaan voor hogere bebouwing aan de zijde bij het Gembo-terrein en lagere bebouwing aan de zijde van het Schellingwouderpark. Ook zijn er suggesties gedaan voor hoogte accenten aan het IJ, zonder dat het overkomt als een muur.

Daarnaast leeft de wens om de gebouwen organisch te positioneren zodat er open randen ontstaan naar het park en de bewoners zicht hebben op het IJ. Ook gaan we onderzoeken hoe er een oost- en westverbinding over het terrein gemaakt kan worden en er een ruime openbare oever kan worden gecreëerd.

Introductie thema Mobiliteit

Bureau Goudappel is gespecialiseerd in mobiliteit en heeft gekeken naar de mobiliteit op en rond de Oranjerf. Lennert Bonnier gaat in op de vraag hoe de Oranjerf duurzaam kan worden ontwikkeld met veel fietsen, lopen en beter openbaar vervoer, wat ook nog eens nuttig is voor de omliggende buurten. Zie ook zijn presentatie (te downloaden van de projectwebsite).

Volgens de inschatting van Goudappel zijn er na de herontwikkeling van de Oranjerf ongeveer 4.200 tot 4.800 vervoersbewegingen per dag. Er zijn dan ongeveer 550-600 autoparkeerplaatsen nodig en ca. 1500 fietsparkeerplaatsen.

Vraag: waarom is openbaar vervoer niet genoemd bij deze getallen?
De getallen gaan over het benodigde ruimtebeslag. Openbaar vervoer vraagt vrijwel geen ruimte op de Oranjerf, zoals dat bij parkeerplaatsen wel het geval is.

Verslag

Auto

Lennert gaat in de belangrijkste ontsluitingsroutes: de Zuiderzeeweg naar de A10, de Monnikerdammerweg voor wie in Noord moet zijn en daarnaast is voor fietsers de Nieuwdammerdijk naar de pont erg belangrijk.

De rotonde bij de Zuiderzeeweg zal in de nabije toekomst (ook zonder ontwikkeling van de Oranjewerf) een knelpunt worden, maar zou heel anders kunnen worden ingericht (een 'dubbele' rotonde: gescheiden rijstroken met bijvoorbeeld een rijstrook voor alleen rechtdoor, die de doorstroming sterk zal bevorderen). Daarnaast zal de op- en afrit van de A10 een knelpunt worden, dit is ook een knelpunt zonder ontwikkeling van de Oranjewerf. De gemeente is hiervan op de hoogte en heeft hier al plannen voor in het Mobiliteitsplan Noord. Ook start in 2024 het gesprek met Rijkswaterstaat over de mogelijke aanpassingen die vanuit het Mobiliteitsplan Noord in samenwerking met Rijkswaterstaat moeten worden opgepakt.

De Monnikendammerweg wordt wel drukker, tegen de grens van het haalbare, maar het profiel van de weg kan het aan.

Concluderend stelt Lennert dat de groei van het autoverkeer dat door de herontwikkeling van de Oranjewerf komt, past binnen de normen. Wel is het belangrijk om goed te kijken naar de inrichting van de Zuiderzeeweg. Hier wordt in de huidige situatie al overlast ervaren. Een passende inrichting bij het nieuwe verkeer kan hier aan bijdragen. Daar waar knelpunten ontstaan moet in samenwerking met de gemeente gezocht worden naar een oplossing. Op dit moment lijkt dit zich alleen voor te doen bij de rotonde Zuiderzeeweg/IJdoornlaan.

Vraag: Hoe zit het met de Schellingwouderdijk?

Lennert licht toe dat dit geen logische route voor het autoverkeer is en daarom niet is opgenomen.

Het is inderdaad geen logische route, maar wordt wél gebruikt wanneer de Zuiderzeeweg vol staat voor de rotonde.

Met nieuwe vormgeving voor de rotonde zou dat niet of minder vaak moeten gebeuren, maar we begrijpen de wens om de Schellingwouderdijk niet onbenoemd te laten en zullen deze toevoegen aan de mobiliteitsanalyse.

Openbaar vervoer / te voet

Voor de Oranjewerf zijn de lijnen 35, 36 en ook wel 245 belangrijk. De blauwe vlekken in de presentatie geven aan hoe ver mensen vanaf de haltes maximaal willen lopen. De Oranjewerf ligt buiten de invloed van al die openbaar vervoer lijnen, daar ligt dus een kans om het OV te verbeteren. Dit neemt niet weg dat in het Mobiliteitsplan Noord staat dat het openbaar vervoer in de buurt als goed ervaren wordt, volgens een enquête.

Verslag

Te voet zijn de dagelijkse voorzieningen binnen 10 tot 15 minuten vanaf de Oranjewerf te bereiken. Verder valt op dat station Noorderpark en de pont naar Oost te ver zijn.

Fiets

Voor de fiets ziet het er beter uit, al zijn er ook knelpunten. Meest logische routes lopen via de Nieuwdammerdijk, die wel tegen de grenzen van zijn capaciteit kan aanlopen. De andere kant op is de Schellingwouderbrug een logische route, naar o.a. Station Muiderpoort.

Netwerken versterken en op elkaar aansluiten

De geschetste situaties gelden bij de autonome groei van het verkeer en bij de ontwikkeling van de Oranjewerf. Goudappel heeft een reeks maatregelen liggen waarmee je de doorstroming kunt verbeteren. De sleutel is dat netwerken zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. Maar ook hoe je met de juiste inrichting meer mensen kan verleiden per fiets of te voet te gaan. Verdichting en menging van functies helpen daarbij: hierdoor hoeven mensen minder verkeersbewegingen te maken. Een ander voordeel van functiemenging (dus de mix van wonen, werken en voorzieningen) is dat de parkeerplaatsen door meerdere mensen worden gebruikt gedurende de dag: de bewoner laat een parkeerplaats achter die door een bezoeker of forens weer kan worden gebruikt.

Tot slot vraagt Lennert de deelnemers om mee te denken over de mobiliteit van de Oranjewerf en de directe omgeving. We kunnen niet de mobiliteit van heel Noord op ons nemen, dus het verzoek is om binnen een cirkel rond de Oranjewerf te blijven.

Vragen

Naar aanleiding van de presentatie zijn er enkele verduidelijkende vragen.

Goed om hier de kansen en knelpunten te bespreken, maar uiteindelijk gaat de gemeente hier toch over? Gaan we met de uitkomsten de gemeente adviseren?

Ja. Voor mobiliteit is inderdaad veel de verantwoordelijkheid van de gemeente. De bevindingen van vanavond kunnen wel een aanleiding zijn voor de gemeente om zaken op te pakken. Het kan ervoor zorgen dat bepaalde maatregelen naar voren of juist naar achteren worden geschoven.

Wat zijn de effecten van fijnstof? Langs de Zuiderzeeweg vallen we nu al buiten de norm.

Lennert geeft aan dat fijnstof onderdeel is van het onderzoek luchtkwaliteit en zal worden onderzocht in het kader van de bestemmingswijziging.

De
Wijde
Blik

Verlag

De
Wijde
Blik

Hebben jullie al nagedacht over vervoer over water tijdens de bouw?

Dat klinkt als een goed idee gezien de ligging, we gaan daar over nadenken. Bouwverkeer en werktijden etc. komt later nog aan de orde, wanneer ook duidelijker is wanneer wat wordt gebouwd.

Ik kom nog even terug op de conclusies van Werkbank 2 die net werden gepresenteerd: de 70 meter hoogbouw vinden we te hoog, dat werd nu niet genoemd.

Dit staat wel in het verslag, maar inderdaad niet in de presentatie. We zullen dat wel opnemen in de eindpresentatie, terechte opmerking.

Naar de werkbanken

Hierna gaan we uiteen in 3 deelsessies, waarbij elk groepje drie hoofdvragen bespreekt: welke knelpunten zien we qua mobiliteit, welke kansen zien we qua mobiliteit en wat lijken slimme parkeervarianten op de Oranjewerf?

Omdat we het belangrijk vonden om echt even de tijd te nemen voor een aantal vragen en zorgen die leven, heeft het plenaire deel langer geduurd dan gepland. Arjan stelt daarom voor om na de werkbanksessies ditmaal niet weer plenair terug te komen. Dat vindt iedereen prima.

Hieronder volgen de verkeersknelpunten en -kansen die zijn genoemd in de deelsessies, zoveel mogelijk gegroepeerd.

Knelpunten auto

- Er is weinig aandacht voor het feit dat er veel tuinen grenzen aan de Zuiderzeeweg. Als bewoners hebben we hier veel last van het verkeer.
Lennert: deels komt dat doordat het nu ook zwaar vrachtverkeer is. En hij noemde de tuinen in zijn presentatie als voorbeeld van hoe de weg wordt beleefd door de automobilist: ondanks de versmallingen nodigt de omgeving van de weg uit tot hard rijden, want het voelt anoniemer en minder dicht op de huizen dan het eigenlijk is.
- Bewoners zien knelpunten nu en in de toekomst vanwege parkeren door bewoners Sluisbuurt / Zeeburg, zeker naarmate de betaald parkeerzones opschuiven.
- Hou rekening met halen/brengen bij de school. Er ontstaan daar vaak gevaarlijke situaties. In tegenstelling tot de meeste Amsterdamse scholen brengen in Noord veel mensen hun kinderen met de auto naar school.
- De Schellingwouderdijk wordt als knelpunt gezien, bij files op omliggende wegen wordt deze weg volgens bewoners op dit moment al als sluiproute gebruikt met files op de dijk tot gevolg.

Verslag

De Wijde Blik

Kansen auto

- Haak de Sluisbuurt aan bij deelmobiliteitsoplossingen, dan snijdt het mes aan twee kanten.
- Verwacht wordt dat in 2025 heel Noord betaald parkeren zal hebben.

Knelpunten fiets

- De Nieuwendammerdijk wordt veel te vol met nog meer fietsers.
- Pakjesbezorgers blokkeren hier vaak de dijk.
- De oversteekplaats Zuiderzeeweg ter hoogte van begin/einde Schellingwouderdijk is een kwetsbare plek waar fietsers en auto's kruisen.
- Knelpunt is de fietsaansluiting van de Schellingwouderdijk op de Schellingwouderbrug.
- De voorgestelde nieuwe fietsroute uit Mobiliteitsplan Noord wordt volgens een bewoner niet alleen belemmerd door het zijkanaal K en het Vliegenbos, maar ook door Het Rietland (stukje natuur ten noordwesten van Oranjewerf). Bewoner ziet hier liever geen fietsroute.

Kansen fiets

- De enige oplossing is volgens een deelnemer om de Nieuwendammerdijk helemaal autovrij te maken. Jozua weet te vertellen dat de gemeente de Nieuwendammerdijk over twee of drie jaar wil herinrichten, maar dit heeft vooral te maken met het historische karakter van de straat, denk aan de komst van klinkers
- Graag een nieuwe brug over het Zijkanaal. Dit is wel een staande mast-route voor de firma Tjellinga, dus het moet dan wel een brug worden die open kan of anders een behoorlijk hoge brug. Langs het Rietlandpark zou dan een natuurvriendelijk fietspad aangelegd moeten worden via een vlonder over het water, begeleid door verlichting die lager staat en minder fel is, ter bescherming van de natuur.
- Hoewel er in de vorige werkbank bezwaren waren tegen een doorgaande fietsroute langs het IJ, wordt dit in deze subsessie door veel deelnemers juist toch wel als kansrijk gezien. De Oranjewerf zou dan de plek kunnen zijn waar je als fietser, komend vanuit het westen het IJ verlaat, om het ecologisch belangrijke stuk groen heen naar de Schellingwouderdijk.
- De Zuiderzeeboulevard zoals de fietsroute soms wordt genoemd zou ook langs Albemarle kunnen worden gerealiseerd.

Knelpunten OV/voetganger

- Langs de Zuiderzeeweg ontbreekt een voetpad.
- De afstand tussen de dichtstbijzijnde bushalte en de Oranjewerf is de ver (700 meter) en de bus is vaak te vol.
- De Schellingwouderdijk is soms ook een knelpunt voor voetgangers.
- De ponten gaan niet vaak genoeg.

Verslag

- De bussen gaan niet vaak genoeg en zitten vaak vol.

Kansen OV/voetganger

- Een deelnemer merkt op dat de komst van meer bewoners vanwege de Oranjewerf ook de kans vergroot op een eigen bushalte bij de Witte Brug. Er is dan immers meer draagvlak voor.
- Waarvoor gebruiken de huidige omwonenden het openbaar vervoer vooral, waar willen ze naar toe? Het Centraal Station blijkt de belangrijkste bestemming, ofwel de pont ernaartoe. De NZ-lijn voegt weinig toe voor reizigers in dit deel van Noord, of heeft zelfs de situatie verslechterd: de directe bus naar Noord is vervallen, men wordt nu via de metro gedwongen, dus met meer overstappen.
- Een deelnemer geeft aan dat het GVB een verplichting heeft om lijnen aan te leggen of uit te breiden als er woningen voor ouderen worden ontwikkeld.
- Een idee is om een 'opstapper' van Oranjewerf naar de metro te organiseren.
- Voeg een watertaxi toe. Een soort Uber over water, in aanvulling op de veerdiensten.
- Een deelnemer merkt op dat er een kans is voor een nieuwe pontverbinding die de Sluisbuurt, Oranjewerf, Azartplein en Zamenhofstraat verbindt, als een soort "ringlijn".

Parkeeroplossingen op de Oranjewerf genoemd in de deelsessies

- Voorkeur voor meerdere gebouwen in plaats van één (ondergronds) gebouw, vanwege risico op opstoppingen wanneer iedereen via dezelfde in- en uitgang moet.
- Na enig doorpraten blijkt bovenstaand punt wellicht ook oplosbaar wanneer er wel één parkeergebouw is maar met meerdere in- en uitgangen en gescheiden verkeersstromen binnen het gebouw. Hier zijn voorbeelden van te vinden in binnen- en buitenland.
- Een andere zorg bij één gebouw zou dan ook moeten worden opgelost: één gebouw lijkt kwetsbaarder voor leefbaarheid en veiligheid. Hier wordt verwezen naar de parkeergarages in de Bijlmermeer, maar die zaten heel anders in elkaar en lagen te ver van de woningen.
- Jan Hein vult aan dat er ook bij één of meer parkeergebouwen nog steeds wel óók op straat zal worden geparkeerd voor de bedrijfsmatige functies op de Oranjewerf. Maar het gros gaat in de gebouwde parkeervoorzieningen.
- Bij Variant A (alles in één ondergrondse parkeergarage) werd wel als groot voordeel genoemd dat het parkeren dan natuurlijk mooi uit het zicht is en dat er dan meer ruimte is om de bebouwing als geheel minder dicht of hoog te maken.

De
Wijde
Blik

Verslag

- Zorg dat er bij één grotere parkeerlaag ook ruimte overblijft voor enkele bomen die kunnen wortelen en door de parkeerlaag heen komen.
- Bij parkeervariant B werd als nadeel genoemd dat het parkeergebouw hier het uitzicht op het water wegneemt.
- Kan een parkeergebouw ook dienen voor bezoekers van de huidige omwonenden?
- Vormgeving/architectuur is van groot belang bij een mobiliteitshub/gebouw. Veiligheid op straat dient ook in de avond als er weinig activiteit bij het parkeren plaatsvindt geborgd te zijn.
- Inzake veiligheid heeft men voorkeur om het parkeren te realiseren in de 'buik' van het gebouw, hierdoor ontstaan actieve plinten (=begane grondlaag) of wordt er gewoond in de plint.
- Ook in andere deelsessies werd gepleit voor levendigheid op straat, dat is goed voor de sociale cohesie (het woord Jordanen werd gebruikt als werkwoord: elkaar ontmoeten op straat). Sommigen vonden parkeeralternatief D daarom het best.
- Komt er een supermarkt op de Oranjewerf?
Nee, dat is niet de verwachting. Het getoonde plaatje van de parkeerhub met een supermarkt is dan ook niet specifiek voor de Oranjewerf gemaakt, dat was puur ter illustratie om te vertellen dat een parkeerhub aantrekkelijker en slimmer kan worden opgezet wanneer er gelijk ook enkele voorzieningen bij zitten.
- Wat men aan het vorige punt sterk vond was dat een parkeergebouw dan wellicht ook makkelijker in de toekomst te veranderen is naar andere functies (adaptief ontwerp).
- Nog veel onduidelijkheden over zaken die ook een plek moeten krijgen, zoals fietsparkeerplaatsen (wat is eigenlijk de fietsnorm), parkeren voor elektrische auto's (veiligheidshalve bovengronds?) en ruimte voor laden/lossen.
- Voorkeur om een parkeergebouw zo dicht mogelijk te plaatsen bij waar de meeste bedrijvigheid komt te zitten.
- Een deelgroepje geeft de voorkeur aan 1 parkeerlaag onder (een deel van) het water van de insteekhaven + 1 parkeergarage op een andere plek centraal in het gebied.
- Tot slot maakt Arjan nog duidelijk dat de onderliggende bouwvolumes die bij alle getoonde parkeervarianten hetzelfde is, er is gewerkt met één van de scenario's uit Werkbank 2 is. Het is dus niet zo dat wat je daar aan bebouwing ziet, al gekozen is.

De
Wijde
Blik

Verslag

Oranjewerf Werkbank 4: Werken & Voorzieningen 16 januari 2024

De Oranjewerf heeft sinds 2021 nieuwe eigenaren, vertegenwoordigd door Flying Point Real Estate. Zij willen met buurtbewoners, ondernemers en belanghebbenden samenwerken aan een stedenbouwkundige verkenning voor de Oranjewerf die de wensen en waarden van de buurt weerspiegelt. Op dinsdag 16 januari 2024 vond de vierde werkbank sessie plaats, deze ging over het thema werken en voorzieningen maar ook over het samenvatten van de gedeelde ambities uit de eerdere werkbanken.

Het projectteam, bestaande uit Flying Point Real Estate, stedenbouwkundig bureau ORG en communicatiebureau De Wijde Blik, was aanwezig en beschikbaar voor vragen. Deze avond was ook Marcel Smets (architect en stedenbouwkundige ORG) aanwezig voor een toelichting op de stedenbouwkundige principes. Ook werd er een toelichting gegeven op werken op de Oranjewerf door Rob Post (voorzitter VEBAN) In de zaal waren aanwezig Yves Bakeland namens Ginkgo, Rosa Goosens namens Stadgenoot en Barbara Dubbeldam ter vervanging van Jozua Ros namens gemeente Amsterdam. We waren deze avond te gast bij Vrijeschool Kairos. Er waren circa 45 deelnemers vanuit bewoners en belangenorganisaties aanwezig.

Welkom

Arjan Kaashoek van De Wijde Blik heet iedereen welkom. Enkele deelnemers zijn voor het eerst bij een sessie aanwezig, veruit de meesten zijn vaker geweest.

Doel van deze avond

Na de startbijeenkomst hebben er drie werkbanken plaatsgevonden. De thema's natuur en verbindingen, stedenbouw en mobiliteit (verkeer en parkeren) zijn behandeld. Deze avond blikken we terug op de gedeelde ambities die we uit de werkbanken hebben geconcludeerd en horen graag of deelnemers die herkennen uit de vorige sessies. Ook halen we wensen en ideeën op bij het thema werken en voorzieningen.

Introductie

In de presentatie (vanaf de volgende dag te downloaden van de projectwebsite) staat Hendrik (ORG) kort stil bij de opbouw van het proces en welke uitgangspunten het vertrekpunt van de verkenning vormen. De ambitie van de herontwikkeling van de Oranjewerf is om een nieuw stedelijk gebied te maken, waar je kunt wonen en werken.

Gedeelde ambities

Hendrik legt uit dat er is gepoogd om een samenvatting te maken van wat er in de afgelopen weken is opgehaald, in 11 ambities op een

De
Wijde
Blik

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

Verslag

ambitiekaart. Hij benadrukt dat dit geen definitieve conclusies of ontwerpen zijn, opmerkingen of aanvullingen zijn mogelijk.

De eerste reeks ambities heeft te maken met de ruimte en het landschap:

- 1. Maak de waterkant publiek toegankelijk:** zodat alle inwoners van Noord van het IJ kunnen genieten.
- 2. Voorzie recreatie op of aan het water:** zodat alle inwoners van Noord van het water kunnen genieten. Dit kan op verschillende manieren ingevuld worden, een zwembad is een van de voorbeelden.
- 3. Maak ecologische zones (op het land en in het water):** zodat de bestaande groenstructuren versterkt worden. Denk aan de wespentaille en het Schellingwouderpark.
- 4. Maak goede langzaam verkeerverbindingen (geen hoofd fietsroute over Oranjewerf):** zodat het gebied fijner te voet of met de fiets te bereiken is en het verbonden wordt met de omliggende woonwijken en openbare ruimte.

De tweede reeks ambities heeft te maken met de identiteit van het gebied:

- 5. Integreer elementen uit het industriële verleden:** zodat het industriële karakter van de plek behouden blijft. Door bijvoorbeeld objecten uit het verleden, zoals een kraan of helling, een plek te geven in de nieuwbouw. Of door de typologie van de werf aan te houden met een veld met daarop grote loodsen/woongebouwen.
- 6. Integreer kenmerken van tuinwijken:** zodat er aangesloten wordt op de ideologie van achterliggende wijken. Door de aanwezigheid van groen en het gebruik van openbare ruimte en de vormgeving daarvan.

De derde reeks ambities gaat over bebouwing en hoe voegen we nieuwbouw toe, rekening houdend met de bandbreedte van de FSI:

- 7. Zorgvuldig ingepaste hoogte accenten:** zodat er rekening wordt gehouden met schaduw- en windwerking. Waar de hoogbouw (max. 70m) komt weten we nog niet, wel zijn er logische zoekzones aan te wijzen zoals de landtong langs Gembo, het waterfront en de noordzijde van het gebied.
- 8. Geen wand aan het IJ:** zodat doorzichten van het land naar het water en andersom ontstaan.
- 9. Maak een zachte rand aan het Schellingwouderpark:** zodat er een meer natuurlijke overgang richting het groen ontstaat. Kleinschaligheid en afbouwen is belangrijk.
- 10. De landtong verdient een eigen aanpak:** De landtong naast Gembo verschilt van de rest van het projectgebied door de ligging, maatvoering en ontsluiting. Dit vraagt om een andere aanpak bij de ontwikkeling, en geeft de kans om de die kwaliteit te benadrukken.

Verslag

11. De insteekhaven kan gedeeltelijk bebouwd worden: maar wel op zo'n manier dat het water een kwaliteit van de plek blijft. Door water deels te behouden of door bovenop het water te bouwen.

Een twaalfde ambitie op de ambitiekaart is nu nog een leek vlak, dat zal worden ingevuld over het thema 'niet-wonen', ofwel werken en voorzieningen.

Reactie op ambitiekaart

Arjan vraagt of deelnemers zich in grote lijnen kunnen vinden in de opgestelde ambities. Aangegeven wordt dat dit het geval is, maar ook wordt duidelijk dat deelnemers de kritische noten uit eerdere werkbanken missen en zien graag dat deze worden toegevoegd. Het gaat met name om de dichtheid (te hoog volgens veel deelnemers), de hoogte (te hoog volgens veel deelnemers) en de mobiliteitsoplossingen (veel bewoners kunnen zich niet voorstellen dat de verkeerstoename niet tot problemen zou leiden).

Opmerking: Ik ben omwonende en alle avonden aanwezig geweest, ik vind het knap hoe jullie de ambities hebben samengevat en herken de punten. De kritiek die we vanavond horen, hebben we vaker gehoord. Waar het mij om gaat is: hoe maken we er een prettige wijk van om te wonen en welke maatschappelijke problemen worden er opgelost dankzij het ontwerp en de opzet. En in mindere mate om de woningaantallen.

Opmerking: Ik deel het herkennen van de ambities, maar ik mis de opvatting van een te hoge FSI. Voeg dit aan de ambitiekaart toe, zodat het recht doet aan de discussie die we met elkaar voeren.

Opmerking: Met hoogbouw op de landtong gaan wij als ondernemers op het Gemboterrein naar een muur kijken.

Dank voor uw reactie. Overigens geven de zoekzones aan waar hoogbouw kan komen, dit betekent niet dat er per sé een muur opgetrokken wordt.

Ook werden er enkele vragen gesteld over de inhoud:

Vraag: Ik ben ondernemer op het Gembo-terrein en houd mij in mijn dagelijks werk bezig met rendementen van ondernemingen en hoe die weer teruggegeven kunnen worden aan de samenleving. Wat zijn de ambities van Flying Point als het gaat om rendement en/of maatschappelijk ondernemen?

Naast financiële doelstellingen zijn er ook maatschappelijke doelstellingen, zoals het saneren van de grond, het openbaar maken van de oever en de ecologie verbeteren (mede dankzij een Europese subsidie). Daarnaast is het onze ambitie om hier een fijn stuk stad te ontwikkelen met een goede mix aan woningen, voorzieningen, werkgelegenheid en kwalitatieve openbare ruimte. Wat het rendement van deze ontwikkeling gaat zijn, weten we nu nog niet.

Verslag

Wat we wel weten is dat er een forse investering nodig is om dit project van de grond te krijgen, alleen al vanwege de grootschalige sanering. Daar is een financiering van de bank voor nodig en een stabiele markt.

Vraag: Wordt het water meegenomen om de FSI te behalen?
Ja dit klopt, omdat de insteekhaven van oorsprong geen water was en de keuze voor water of bebouwing nog gemaakt moet worden.

Vraag: Welk percentage van de grond vertegenwoordigt de insteekhaven?
Dat is circa 1/6^e van het perceel.

Vraag: Waarom is de rendabiliteit en/of winstmarge onbekend? In 2014 is een koersvisie opgesteld door de gemeente met 500 woningen in samenspraak met de eigenaar. Toen was het rendabel, waarom hebben jullie nu meer woningen nodig?
De koersvisie is niet in samenspraak met de toenmalige eigenaar opgesteld. Het aantal woningen is destijds gebaseerd op het grondgebied van het Gembo-terrein en de Oranjewerf, over de verdeling is niks bekend. Daarnaast is dat document verouderd en niet meer relevant. Sinds de koersvisie van 2014 zijn er geen aantallen woningen meer gecommuniceerd over Oranjewerf.

Vraag: Ik hoor veel over harde feiten en stedenbouw maar mis de sociale kant, de menselijke kant van deze ontwikkeling. Wat doen jullie aan thema's zoals eenzaamheid, sociale cohesie van de buurt etc?
Wij zouden graag de nieuwe openbare ruimte (eventueel in combinatie met bepaalde voorzieningen) willen inzetten om een plek te zijn voor ontmoeting, verbinding en sociale cohesie.

Vraag: Voor wie gaan we hier bouwen? Ik mis een visie op doelgroepen. Zodra dit bekend is kunnen wij ook beter meedenken over de voorzieningen en inrichting openbare ruimte. Daarnaast heeft een doelgroepkeuze ook effect op mobiliteit.
De schaal van de ontwikkeling van de Oranjewerf is vergelijkbaar met een hele buurt. Het gaat dus niet over een doelgroep maar een mix van doelgroepen. Bij het nadenken over voorzieningen kunt u uitgaan van een diverse mix aan bewoners en bezoekers, waaronder omwonenden.

Voorbeelduitwerkingen

Marcel Smets, voormalig hoogleraar stedenbouw en partner bij ORG, presenteert enkele voorbeelduitwerkingen. Let wel: er zijn nog veel meer uitwerkingen denkbaar. Voor nu heeft ORG twee denkrichtingen (met enkele sub-varianten) uitgewerkt als voorbeeld van hoe je met een gelijk bouwprogramma twee heel verschillende uitwerkingen kunt krijgen.

Verslag

De
Wijde
Blik

Introductie

Marcel legt uit dat ORG wilde onderzoeken of de meegegeven FSI zou passen op de locatie, welke varianten er vervolgens mogelijk zijn en welke logica daarachter schuilt.

Hij vertelt dat ze zich hebben laten inspireren door twee verschillende achtergronden van het gebied:

1. de samenhang en aansluiting op de aangrenzende tuinvijk
2. anderzijds door bij het stedenbouwkundige principe uit te gaan van het industriële gebied tussen water en land achter de dijk.

Vanuit beide achtergronden zijn voor iedere achtergrond twee voorbeelduitwerkingen gemaakt. Hierbij is uitgegaan van een FSI van gemiddeld 2.7. Inbegrepen in deze uitwerkingen zijn programma wonen, niet-wonen en parkeren.

Eerste inspiratie: tuinvijk

Marcel legt uit dat eenzelfde tuindorp als Nieuwendam maken op de Oranjerf niet mogelijk is, omdat de FSI daar rond de 1 ligt. Toch is het mogelijk om dezelfde kwaliteiten van een tuindorp te realiseren met een hogere FSI en laat het voorbeeld *cité jardin* zien, een ontwikkeling uit 1919 in Parijs. Hier zie je een woonwijk, aan de rand van de stad Parijs, met een hogere dichtheid. De woningen hebben een bepaalde afstand van elkaar zodat het zonlicht nog steeds de woning in komt en een zekere privacy geldt. Er zijn pleinen en straten en het straalt een bepaalde homogeniteit uit.

Kenmerken van voorbeelduitwerking Cité Jardin – Nr.1

In een eerste uitwerking hebben we getracht een wijk te ontwikkelen op basis van de tuinvijk elementen en de gestelde ambities. De belangrijkste kenmerken van deze uitwerking zijn groene randen, relatieve middel-hoogbouw van 4   5 woonlagen in symmetrische blokken. De diversiteit van straten, pleinen en kades zorgt voor herkenbare plekken. Het aantal woongebouwen is verspreid over het perceel, want contact met de grond zorgt voor buurtleven en daarom blijft het aantal hoogte accenten beperkt (35m en 50m). Om dat te bereiken wordt de insteekhaven deels overbouwd. Verder is de landtong van een ander type gebouw voorzien dan de rest van het terrein, het vormt een overgangszone tussen industrieel gebied en woongebied.

Kenmerken van voorbeelduitwerking Cité Jardin – Nr.2

Het is ook mogelijk om meer aandacht te vestigen op de historische elementen van de plek in combinatie met de kwaliteiten van een tuinvijk, door de sloopshelling en het grootste deel van de haven te behouden. Dit heeft als gevolg dat de groene randen krimpen en de rij woningen aan het Schellingwouderpark vervalt. De hoogte accenten worden hoger en komen uit op 50m en 70m hoog. Het parkeren is voor beide voorbeelduitwerkingen op een vergelijkbare manier opgelost, met een verhoogd dek in woongebouwen en een parkeergarage op de landtong

Verslag

De
Wijde
Blik

Tweede inspiratie: grote stedenbouwkundige korrel

Marcel Smets laat zien dat de Oranjerf van oudsher onderdeel uitmaakt een industriële landstrook die tussen water en land achter de dijk ligt. De bebouwing die van oudsher op deze strook is gerealiseerd, heeft een grote korrel. Dit wil zeggen niet fijnmazig maar juist enkele grote (industriële) gebouwen. Deze industriële gebouwen liggen historisch gezien in een grote, vaak volledig geasfalteerde ruimte. Het principe wat hieruit zou kunnen voortkomen is een 'groene' ondergrond met daarop los gepositioneerde gebouwen (in tegenstelling tot de stedenbouwkundige strokenstructuur bij het eerste principe).

Kenmerken van voorbeelduitwerking Parkwijk – Nr.1

In deze uitwerking is de openbare ruimte niet geasfalteerd maar volledig groen. Zo ontstaat er een doorlopende parkruimte met enkele vrijstaande gebouwen. De hoogte accenten van de gebouwen liggen aan de noordzijde, zodat het zicht op het water voor iedereen mogelijk is. In deze variant is de insteekhaven onaantast, om te zien welk effect dat heeft op de bebouwing op het perceel. Dit heeft ertoe geleid dat de hoogte accenten uitkomen op 45m en 70m.

Kenmerken van voorbeelduitwerking Parkwijk – Nr.2

In deze subvariant is de bebouwing op de landtong aangepast zodat er minder sprake is van een 'muur', op een manier die voortborduurde op het gedachtegoed van grote loodsen. De grote loodsen zijn bedoeld voor bedrijvigheid. Om dit mogelijk te maken is de landtong verbreed en is de insteekhaven smaller geworden. De hoogteaccenten blijven beperkt tot 50m en 55m.

Reactie op voorbeelduitwerkingen

Als eerste reactie klinkt veel waardering / respect voor het feit dat er met dezelfde uitgangspunten zulke verschillende voorbeelden zijn uitgewerkt.

Terugkerende punten van kritiek zijn echter dat de FSI-bandbreedte van de ontwikkelaar maatgevend is gebleven, dat er weinig tot niets wordt gezegd over de mobiliteitsmogelijkheden en dat het Gembo-terrein niet is betrokken bij de ontwikkeling.

Opmerking: Met de vrij stevige bebouwing op de landtong zal het effect zijn dat wanneer het Gembo-terrein alsnog wordt ontwikkeld, men minstens net zo hoog zal willen bouwen. En de toekomstige woningen van het Gembo-terrein tegen een muur van bedrijven aankijken, als de landtong als een apart gebied wordt beschouwd. We blijven erbij dat het verstandiger is om het Gembo-terrein te betrekken bij de ontwikkeling.

Verslag

De
Wijde
Blik

Vraag: Van hoeveel woningen gaan de voorbeelden uit?

Het aantal woningen ligt niet vast. Elke voorbeelduitwerking is getekend op basis van dezelfde FSI bandbreedte voor de Oranjewerf, namelijk 2.4 – 2.9.

Vraag: Waarom worden de bestaande gebouwen en structuren van de Oranjewerf niet behouden?

De gebouwen hebben geen monumentale waarde en weinig tot geen cultuurhistorische waarde. Wel kijken we naar historische elementen van de scheepswerf en geven die waar mogelijk een plek.

Vraag: Kan er ook nagedacht worden over bedrijvigheid die zorgt voor levendigheid in het gebied? Dus niet alleen bedrijven die actief zijn tussen 09.00 – 17.00 uur.

Ja, bedrijvigheid / werken / voorzieningen kunnen we breed zien. Het thema dat we in deze werkbank willen bespreken is werken & voorzieningen, met andere woorden 'niet-wonen'. Belangrijk is natuurlijk wel dat de niet-wonen functies goed samengaan met wonen.

Vraag: Hoe hoog zijn de meeste woonblokken in de tuinwijk-uitwerking?

4 tot 5 woonlagen komt neer op circa 12 tot 15 meter hoog.

Presentatie VEBAN

Deze avond is Rob Post, voorzitter van de VEBAN, gevraagd om zijn visie op werken op de ontwikkeling van de Oranjewerf te geven. Rob legt uit dat de VEBAN in 1955 is opgericht door de zes grote industriële bedrijven uit Noord, namelijk Shell, Draka, NDSM, ADM, Stork en Ketjen (tegenwoordig Alblemarle). Deze zes lagen allemaal aan de oevers van het IJ en zorgden in de jaren '60 en '70 voor grote werkgelegenheid. De arbeiders woonden in de tuindorpen erachter. Met de vereniging is er gewerkt aan de komst van de IJtunnel, het Boven het IJ ziekenhuis en het Buikslotermeerplein. De VEBAN heeft tot 1990 á 2000 een industrieel karakter gehad met hun leden. Tegenwoordig is dat meer een mix van (creatieve) bedrijven en bestaat de vereniging uit verschillende bedrijfstakken.

Rob vertelt dat de VEBAN al jaren in gesprek is met de gemeente over de ontwikkeling van Noord en de verdeling van wonen en werken. De VEBAN is van mening dat er te veel nadruk ligt op het toevoegen van woningen aan de oevers terwijl er een goede balans tussen wonen en werken zou moeten zijn. Vroeger was de verdeling 50/50 en tegenwoordig wordt 70/30 aangehouden. Dit vindt de VEBAN te weinig. Daarnaast is de gemeente een voorstander van gebouwen waarvan de plint wordt gevuld met werkfuncties. De VEBAN geeft aan dat het belangrijk is bij gebiedsontwikkeling om wonen en werken te mengen. Dit kan deels in gebouwen, maar veel bedrijven laten zich niet mengen met wonen. Voorkeur gaat dan uit naar aparte werkgebouwen. Daarnaast is het van groot belang welk type werk

Verslag

wordt gefaciliteerd. Ook zijn zij van mening dat het Gembo-terrein betrokken zou moeten worden bij de herontwikkeling van de Oranjewerf, zodat er een gemengde wijk ontstaat. De VEBAN maakt zich ook zorgen over de ontsluiting van het gebied, maar kijkt daarvoor naar de gemeente in plaats van naar de ontwikkelaar.

Een deelnemer vraagt aan welk soort werken de VEBAN denkt voor de Oranjewerf. Daar is de VEBAN niet heel uitgesproken over, behalve dat de voorkeur uitgaat naar de maakindustrie.

Een ondernemer in de zaal roept op om naar de omgeving te kijken en te inventariseren welke bedrijven in de omgeving gevestigd zijn zoals op Hamerkwartier en welke prijzen gehanteerd worden. Zoals bij woningbouw is het van groot belang dat ook de huisvesting van bedrijven betaalbaar blijft in Noord.

Vraag: Wat is de verhouding commercieel en maatschappelijke voorzieningen als het om 'werken' gaat?

Begrijpelijke vraag, dat is op dit moment nog niet bekend. De gemeente bepaalt met haar rekenmodellen vrij precies welke maatschappelijke voorzieningen er binnen een bepaald gebied nodig zijn.

Vraag: Betekent dit dat in de genoemde verhouding woonprogramma – overig programma van 65 – 35 die 35% dus geldt voor zowel bedrijvigheid als voorzieningen?

Klopt, 35% is 'niet-wonen'.

Vraag: Wat gaat er gebeuren met de Oranjewerf als de ontwikkelaar niet op de prioriteitenlijst van de gemeente komt te staan?

Zoals toegelicht op de Startbijeenkomst bestaat het risico dat dit gebeurt. Vooralsnog gaan wij ervanuit dat begin februari de Concept Ontwikkelstrategie van de Gemeente Amsterdam gepubliceerd gaat worden voor inspraak.

Vraag: Blijft de website in de lucht, ook als u niet op de prioriteitenlijst komt te staan? Dan blijft er tenminste communicatie mogelijk.

Ja, Flying Point zal de website in de lucht houden.

Voorzieningen

Voor de voorzieningen is eerder met een aantal mensen in Noord gesproken in het licht van het zogeheten SOLV-onderzoek, zoals toegelicht op de Startbijeenkomst. Zij noemden al een aantal mogelijke voorzieningen voor de Oranjewerf, die ter inspiratie staan genoemd in de presentatie. Wellicht zijn er nog heel andere wensen. Daarom wordt iedereen gevraagd een eenvoudige peiling hierover in te vullen, dit kan ook nog tot 23 januari, degenen die het project volgen worden hier de volgende dag ook nog op geattendeerd via de nieuwsbrief.

Verslag

Bij wijze van naschrift in dit verslag is het resultaat van deze peiling te vinden in de bijlage.

Afsluiting

Arjan rondt de bijeenkomst af en geeft aan dat het verslag van de bijeenkomst op de website www.oranjewerf-amsterdam.nl wordt gepubliceerd. Om op de hoogte te blijven kan men zich hier inschrijven voor de digitale nieuwsbrief. Dan ontvangt men een bericht zodra het verslag en de presentatie online staan. Een uitnodiging voor de slotbijeenkomst van 30 januari volgt. Arjan bedankt iedereen hartelijk voor ieders tijd en inzet.

De
Wijde
Blik

Verslag

Oranjewerf Slotbijeenkomst 30 januari 2024

De Oranjewerf heeft sinds 2021 nieuwe eigenaren, vertegenwoordigd door Flying Point Real Estate. Zij willen met buurtbewoners, ondernemers en belanghebbenden samenwerken aan een stedenbouwkundige verkenning voor de Oranjewerf die de wensen en waarden van de buurt weerspiegelt. Op dinsdag 30 januari 2024 vond de slotbijeenkomst plaats, waar de resultaten van de verkenning werden gedeeld. Dit bestond uit een toelichting op opgehaalde principes voor een ontwikkeling en een voorbeelduitwerking ervan. Ook was er ruimte en tijd om hier een goed gesprek over te voeren.

Het projectteam, bestaande uit Flying Point Real Estate, stedenbouwkundig bureau ORG en communicatiebureau De Wijde Blik, was aanwezig en beschikbaar voor vragen. In de zaal waren aanwezig Yves Bakeland namens Ginkgo, Rosa Goosens namens Stadgenoot, Jozua Ros (gebiedsmakelaar gemeente Amsterdam) en Kirsten Zimmerman (lid stadsdeelcommissie Noord). We waren deze avond te gast bij Vrijeschool Kairos. Er waren circa 80 deelnemers vanuit bewoners en belangenorganisaties aanwezig.

Welkom

Arjan Kaashoek van De Wijde Blik heet iedereen welkom. Een aantal deelnemers is voor het eerst bij een bijeenkomst over de Oranjewerf, de meesten zijn vaker geweest.

Doel van deze avond

Na de startbijeenkomst hebben er vier werkbanken plaatsgevonden. De thema's natuur en verbindingen, stedenbouw, mobiliteit (verkeer en parkeren) en werken en voorzieningen zijn behandeld. Deze avond blikken we terug op de resultaten van de verkenning, met behulp van een overzicht aan ambities en bezwaren die we uit de werkbanken hebben geconcludeerd. We horen graag of deelnemers die herkennen uit de vorige sessies. Ook wordt er een voorbeelduitwerking gepresenteerd om aan de hand hiervan de opgehaalde principes en zorgen beter uit te leggen en zichtbaar te maken. Deze uitwerking is gebaseerd op een model uit Werkbank 4 maar met een andere dichtheid en dient alleen ter ondersteuning van de uitleg.

Introductie

De avond start met een toelichting op de agenda van de avond en de mededeling dat de presentatie vanaf de volgende dag te downloaden is van de projectwebsite (www.oranjewerf-amsterdam.nl). Het eindverslag over de gehele verkenning wordt opgesteld door De Wijde Blik, dat in concept is in te zien door geïnteresseerden op de projectwebsite vanaf 26 februari (*naschrift: dit was aanvankelijk 2 februari*). Reageren op het eindverslag is mogelijk tot en met 3 maart

De
Wijde
Blik

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

Verlag

(naschrift: dit was eerst 9 februari) per mail (info@oranjewerf-amsterdam.nl). De Wijde Blik zal de reacties zo goed als mogelijk verwerken en het eindverslag daarmee afronden en uiterlijk half maart publiceren op de projectwebsite (naschrift: dit was eerst 20 februari).

Na de huishoudelijke mededelingen legt Arjan kort uit met welk doel Flying Point Real Estate een stedenbouwkundige verkenning is gestart en waarom dit op eigen initiatief is gedaan. Het huurcontract van Damen eindigt per januari 2025 waarna het terrein vrijkomt voor ontwikkeling. De ontwikkelaar wil het terrein op korte termijn herontwikkelen, met ondersteuning van de gemeente Amsterdam. Daarvoor is het belangrijk om op de prioriteitenlijst van de gemeente Amsterdam te komen. Door wensen en waarden uit de buurt op te halen verwacht de ontwikkelaar een belangrijke bijdrage te kunnen leveren aan de ontwikkelstrategie van de gemeente Amsterdam. De gemeente is op stedelijk niveau vooraf geïnformeerd en op stadsdeelniveau aangehaakt via Jozua Ros. Vervolgens staat Arjan kort stil bij de opbouw van het doorlopen proces en benoemt de drie belangrijkste bezwaren/zorgen die door de buurt zijn benoemd:

1. Dichtheid: deelnemers vinden de FSI te hoog
2. Hoogbouw: deelnemers kunnen zich niet vinden in de maximale hoogte van 70m
3. Mobiliteit: deelnemers voorzien problemen in de verkeersontsluiting van de wijk

Zorgen en bezwaren van de buurt

Deze zorgen zijn serieus genomen en door ORG verwerkt in een nieuwe voorbeelduitwerking met een aanpassing in dichtheid en bouwhoogte. Hendrik geeft aan dat hiermee niet alles is opgelost, maar er is een stap gezet om dichter bij elkaar te komen. In het vervolgtraject moet blijken of en wanneer de ambities van de voorbeelduitwerking ook te realiseren zijn.

Dichtheid

Hendrik legt uit dat eerdere voorbeelduitwerkingen uitgingen van een FSI van 2.7 waarbij het wateroppervlakte en het parkeervolume niet waren meegerekend en het aantal woningen niet was vermeld. De nieuwe voorbeelduitwerking is gebaseerd op een FSI van 2.4 waarbij het wateroppervlakte NIET is meegerekend en parkeervolume wel. Hierdoor gaat de dichtheid (aantal woningen en werkplekken) en maximale bouwhoogte omlaag en ontstaat er meer lucht en ruimte tussen de gebouwen.

Hoogbouw

De voorbeelduitwerkingen zoals gepresenteerd in werkbank 4 lieten hoogteaccenten zien van 50m en 70m. Na de wijzigingen in FSI kunnen de hoogteaccenten beperkt blijven tot 35m en 45m. Hendrik benadrukt dat dit indicaties zijn. Wat de buurt zou kunnen zien van de hoogbouw laat Hendrik zien in ingetekende impressies. Op

Verslag

verzoek uit de vorige werkbank is er ook een uitzicht vanaf de Schellingwouderdijk aan toegevoegd.

Mobiliteit

Hendrik geeft aan de zorgen vanuit de buurt over mobiliteit en de verkeersdruk op de wijk te hebben begrepen en legt uit dat er goed is nagedacht over de ontsluiting van het gebied. Om de verkeersdoorstroom te bevorderen zijn er ten minste twee maatregelen vanuit de gemeente nodig, namelijk een herprofilering van de Zuiderzeeweg en aanpassing van de rotonde IJdoornlaan/Zuiderzeeweg. Ook zijn er andere maatregelen denkbaar die het gebruik van de fiets en het OV stimuleren.

Daarnaast legt Hendrik uit dat binnen het projectgebied ook maatregelen genomen kunnen worden om het autoverkeer te beperken. In het plan zit een aparte ontsluiting voor werken/logistiek en een aparte ontsluiting voor auto's in combinatie met nabijgelegen parkeervoorzieningen. Op deze manier wordt de Oranjewerf een autoluw gebied en ligt de nadruk op ruimte voor voetgangers en fietsers.

Gembo-terrein

De wens om het Gembo-terrein te betrekken bij deze stedenbouwkundige verkenning is in de werkbanken meermaals benoemd. Het is van belang om bij visievorming ook Gembo te betrekken. Uitwerking van de verschillende kavels kan daarna gefaseerd gebeuren. Er zijn grote verschillen in de ontwikkeling van de twee gebieden. Dit omdat de Oranjewerf van één eigenaar is en het Gembo-terrein verkaveld is en in eigendom van verschillende partijen. ORG heeft in de voorbeelduitwerking een aanpassing gedaan waardoor het aanzicht op de Oranjewerf en de doorzichten naar de Oranjewerf vanaf Gembo zijn verbeterd. De landtong van de Oranjewerf heeft in deze voorbeelduitwerking als hoofdfunctie Werken, zodat de maakindustrie een plek kan krijgen zonder overlast te veroorzaken onder bewoners. Overigens kan in een latere fase nog worden onderzocht of er ook vormen van maakindustrie mogelijk zijn die zich goed verhouden met wonen.

Sociale ambities

Sofia geeft aan dat het nog niet mogelijk is om in te gaan op doelgroepen en daar het plan op te baseren, omdat het project zich nog in een te vroeg stadium bevindt. Wel zijn er sociale ambities benoemd door de deelnemers, zoals het stimuleren van verbinding en ontmoeting door goed ingerichte openbare ruimte en het gedachtengoed van tuinwijken toe te passen in de stedenbouwkundige opzet. Ook kunnen initiatieven worden gestimuleerd voor verbinding tussen mens en natuur.

Na het bespreken van de aangekaarte zorgen en bezwaren is er ruimte voor reactie, voordat we naar het overzicht van alle ambities gaan.

De
Wijde
Blik

Verslag

De
Wijde
Blik

Overzicht vragen & antwoorden

Als de Oranjewerf niet op de prioriteitenlijst van de gemeente komt te staan, verandert dan de functie van het eindrapport? Blijven de opgehaalde resultaten relevant in de toekomst?

Het eindrapport is een resultaat van deze verkenning en wordt aangeboden aan de gemeente. Als de Oranjewerf niet op de prioriteitenlijst komt te staan, dan blijft het eindverslag openbaar om op terug te grijpen.

Informeren jullie geïnteresseerden zodra bekend is of de Oranjewerf wel of niet op de prioriteitenlijst staat én gaan jullie verder met ons in gesprek over het te vervolg?

Ja, via de website en nieuwsbrief houden wij iedereen op de hoogte.

Kunnen jullie duidelijk de uitgangspunten van de verkenning opnemen in het eindverslag?

Dit zullen we verzorgen.

De impact van de verlaagde FSI lijkt op de voorbeelduitwerkingen groter dan in het aantal woningen, hoe kan dat?

Dit komt wellicht doordat er in de nieuwste voorbeelduitwerking de vierkante meters met name zijn weggehaald bij de hoogteaccenten. In het oostelijk deel is er minder veranderd. De aantallen kloppen wel.

Is de FSI van 2.4 jullie rendabiliteitsgrens, met andere woorden is dat de minimale dichtheid om het project financieel haalbaar te kunnen realiseren?

De FSI van 2.4 – 2.7 is de bandbreedte waarmee een haalbaar project wordt verwacht. De marktomstandigheden en gesprekken met de gemeente over erfpacht zullen uitwijzen welke FSI realistisch is.

In Amsterdam geldt de 40/40/20 regel, en de middenhuur gaat naar verwachting nog meer gereguleerd worden. Dit betekent dat de rendabiliteit zal moeten komen van de 20% koopwoningen in het plan. U zult dus meer koop moeten realiseren, wil het een haalbaar project worden. Is het dan niet eerlijker om met een FSI van 2.7 te gaan rekenen en tekenen?

De voorbeelduitwerkingen uit de vierde werkbank zijn gebaseerd op een FSI van 2.7. Als de buurt deze FSI te hoog vindt (en dat is het geval) dan delen wij dit standpunt met de gemeente. Daarna praten we verder over de mogelijkheden.

Kirsten Zimmerman (lid stadsdeelcommissie Noord) reageert dat de gemeente kan afwijken van de 40/40/20 regel wanneer daar goede

Verslag

argumenten voor zijn. Ook noemt ze dat het nog lang duurt tot de komst van een fietsbrug.

Er zijn groenplannen op de ambitiekaart ingetekend op Schildpaddeneiland, maar deze plannen liggen nog niet vast. Dit geeft een vertekend beeld van het groen.

Gemeentelijk gebiedsmakelaar Jozua Ros reageert dat het voor zover bij hem bekend nog steeds de wens van de gemeente is om de groenplannen uit te voeren.

Overigens benadrukt hij wel dat hij niet officieel kan spreken namens de gemeente of namens stadsdeel Noord, dat doen alleen bestuurders en woordvoerders.

Deze verkenning lijkt hetzelfde te gaan als bij de Sluisbuurt, de ontwikkelaar houdt vast aan eigen uitgangspunten en bij sterk aandringen door de buurt wordt er op de laatste bijeenkomst een tegemoetkoming gedaan.

De uitgangspunten zijn iedere bijeenkomst benoemd en toegelicht.

Na opheldering van de rekenmethode (incl. of excl.

wateroppervlakte) in de vierde werkbank zijn zorgen uit de buurt vertaald naar alternatieve ontwikkelmodellen. Dit hoort bij het verloop van het proces.

Deze verkenning is gebaseerd op een opstapeling van aannames, zoals een verbeterde verkeerssituatie in de omgeving door de gemeente. Dit maakt de verkenning fragiel, wat is jullie visie?

Het proces bevindt zich in een zeer vroeg stadium, waar je nog te maken hebt met aannames. Een gebiedsontwikkeling gaat gepaard met veel onzekerheden, iedere stap vooruit worden aannames verder uitgewerkt.

Onze achtertuin is op 8 meter afstand van de Zuiderzeeweg, wij zien een herprofilering van deze straat niet zitten want dan komen er nog meer verkeersbewegingen. Zorg eerst voor een goede toegankelijkheid en ontsluiting van de Oranjewerf en maak daarna een plan voor de invulling van de Oranjewerf.

De verbreding van de wespentaille (= *het smalste stukje van de Schellingwouderscheg dat ter hoogte van de Oranjewerf loopt, red.*) lijkt aanleiding voor stedenbouw, maar onderzoek eerst de maximale ecologische kwaliteit die dit met zich mee zou brengen voordat je het maatgevend laat zijn voor je stedenbouwkundige kwaliteit. De Oranjewerf lijkt nu een eiland te worden omringd door groen. Er kan ook gedacht worden aan een statement (stedenbouw) voor een nieuw gebied en een nieuwe identiteit.

De
Wijde
Blik

Verslag

De
Wijde
Blik

We nemen deze suggestie mee naar het vervolg. Deze opzet is gebaseerd op wensen uit de Werkbank Natuur, waarin het verbreden van de wespentaille als zeer belangrijk werd beschouwd.

In de voorbeelduitwerking zien we alleen maar werken op de landtong, hierdoor voelt de Oranjewerf niet aan als een woon-werkgebied. De scheiding is te sterk.

De scheiding is bedacht om overlast van werken op het wonen te minimaliseren. Deze verdeling staat nog niet vast en kan verder onderzocht worden.

Wij vinden het geen transparant proces wanneer de Principenota, waarop de uitgangspunten van de ontwikkelaar zijn gebaseerd, niet gedeeld wordt.

De Principenota is niet vastgesteld door de gemeente maar geldt wel als onderlegger voor onze uitgangspunten. Het rapport stond tot 2021 gepubliceerd op de website van de gemeente en is er daarna vanaf gehaald. Daarom heeft Flying Point het niet op de eigen projectwebsite geplaatst. Omdat Flying Point geen bezwaar heeft om de inhoud van het rapport te delen met de deelnemers wordt afgesproken dat Flying Point alsnog goedkeuring vraagt voor publicatie bij de gemeente. *(Naschrift: dit is inmiddels gebeurd, de Principenota is geplaatst op www.oranjewerf-amsterdam.nl).*

De verkenning gaat de goede kant op, maar ik mis een bredere visie. Het bebouwen van de Oranjewerf en het toegankelijk maken van de oever zou aantrekkelijk moeten zijn voor een bredere omgeving.

Principes

Hendrik en Sofia leggen uit dat er is gepoogd om een samenvatting te maken van alle ideeën en voorstellen uit de buurt en dit samen te vatten in principes die zijn opgehaald voor de herontwikkeling van het terrein. De principes zijn samengevat op een kaart, de kaart is aangevuld op basis van de vierde werkbank. *(Naschrift: tijdens de Werkbank spraken we van ambities, in de slotbijeenkomst bleek dat de term principes de lading beter dekt).*

De eerste reeks principes heeft te maken met de ruimte en het landschap:

- 1. Maak de waterkant publiek toegankelijk:** zodat alle inwoners van Noord van het IJ kunnen genieten.
- 2. Voorzie recreatie op of aan het water:** zodat alle inwoners van Noord van het water kunnen genieten. Dit kan op verschillende manieren ingevuld worden, een zwembad is een van de voorbeelden.
- 3. Maak ecologische zones (op het land en in het water):** zodat de bestaande groenstructuren versterkt worden. Denk aan de wespentaille en het Schellingwouderpark. Dit kan ook in het water, er zijn technieken waarmee we graag zouden experimenteren.

Verslag

De
Wijde
Blik

4. Maak goede langzaam verkeerverbindingen (geen hoofd fietsroute over Oranjewerf): zodat het gebied fijner te voet of met de fiets te bereiken is en het verbonden wordt met de omliggende woonwijken en openbare ruimte.

De tweede reeks principes heeft te maken met de identiteit van het gebied:

5. Integreer elementen uit het industriële verleden: zodat het industriële karakter van de plek behouden blijft. Door bijvoorbeeld objecten uit het verleden, zoals een kraan of helling, een plek te geven in de nieuwbouw. Of door de typologie van de werf aan te houden met een veld met daarop grote loodsen/woongebouwen.

6. Integreer kenmerken van tuinvijken: zodat er aangesloten wordt op de ideologie van achterliggende wijken. Door de aanwezigheid van groen en het gebruik van openbare ruimte en de vormgeving daarvan. Deze elementen maken de wijk karaktervol.

De derde reeks principes gaat over bebouwing en hoe voegen we nieuwbouw toe, rekening houdend met de bandbreedte van de FSI:

7. Zorgvuldig ingepaste hoogte accenten: zodat er rekening wordt gehouden met schaduw- en windwerking. Waar de hoogbouw exact komt weten we nog niet, wel zijn er logische zoekzones aan te wijzen zoals de landtong langs Gembo, het waterfront en de noordzijde van het gebied. *(Naschrift: op de Slotbijeenkomst is verzocht dit principe niet op de Principekaart en in het Eindrapport te vermelden).*

8. Geen wand aan het IJ: zodat doorzichten van het land naar het water en andersom ontstaan.

9. Maak een zachte rand aan het Schellingwouderpark: zodat er een meer natuurlijke overgang van gebouwen richting het groen ontstaat. Kleinschaligheid en afbouwen is belangrijk.

10. De landtong verdient een eigen aanpak: De landtong naast Gembo verschilt van de rest van het projectgebied door de ligging, maatvoering en ontsluiting. Dit vraagt om een andere aanpak bij de ontwikkeling, en geeft de kans om de die kwaliteit te benadrukken.

11. De insteekhavens kan gedeeltelijk bebouwd worden: maar wel op zo'n manier dat het water een kwaliteit van de plek blijft. Door water deels te behouden of door bovenop het water te bouwen.

12. Betrek Gembo in de visievorming: zodat de gebieden beter op elkaar aansluiten, ook bij een herontwikkeling van het Gembo.

13. Een autoluwe wijk: met parkeervoorzieningen aan de randen, zodat de wijk een prettig te doorlopen of doorfietsen gebied wordt en de openbare ruimte kwaliteit heeft.

14. Maak plek voor ontmoeting: door aandacht te besteden aan de inrichting van de openbare ruimte kan sociale cohesie gestimuleerd worden.

Verslag

De
Wijde
Blik

15. Maak een goede mix van wonen en werken: door een goede balans te vinden in aantallen woningen en werkplekken, zodat functies naast elkaar kunnen bestaan.

Na het bespreken van deze aangekaarte zorgen en bezwaren was er opnieuw ruimte voor reactie.

Overzicht vragen & antwoorden

Eén van de kenmerken van de tuinvijkgedachte is dat het gebied een samenhangende architectuur krijgt, zodat het meer één geheel uitstraalt. Dat mis ik nu nog.

Dit is inderdaad genoemd in Werkbank 4 en staat in de presentatie benoemd als ‘samenhangend geheel’, maar is inderdaad nog niet verwerkt in de voorbeelduitwerking. De architectuur komt in de volgende fasen van uitwerking, dan moet dit punt worden meegenomen.

Ik mis de ambitie van groeninclusief bouwen, zoals groene daken en het verzorgen van nestkasten e.d.

Dit heeft zeker de aandacht van de ontwikkelaar en zal worden genoemd in de toelichting in het eindrapport.

Er wordt gezegd dat dit gedeelde ambities van de buurt zijn, maar dat betekent geen toestemming voor het plan. Met de teneur van het plan blijf ik moeite houden: te dicht, te hoog, te veel verkeersbewegingen.

Het punt van hoogte zou ik liever ook niet op de eindkaart vermeld zien, de overige principes kloppen volgens mij wel.

Goed punt, we zullen dit eenvoudigweg ‘principes’ noemen en niet ‘gedeelde ambities’. Het principe over de hoogte halen we eruit. In het eindrapport zullen we ook heel duidelijk maken dat wanneer buurtbewoners met wensen en creatieve ideeën kwamen, dit niet automatisch betekent dat ze zich konden vinden in essentiële zaken als dichtheid, bebouwingshoogte en verkeersontsluiting.

Ik vind het zorgwekkend dat er op detailniveau invulling aan het terrein is gegeven, terwijl de uitgangspunten van de gemeente nog niet bekend zijn.

De ambitie van zachte randen zie ik niet terug op de aangepaste voorbeelduitwerking, dat lijkt namelijk op een muur aan bebouwing.

Daar heeft u gelijk in, dit is nog niet ver genoeg uitgewerkt in de voorbeelduitwerking. De bijbehorende impressies van losse gebouwen in het groen geven hopelijk een beter beeld.

Met welke parkeernorm wordt er in deze verkenning gerekend?

Verslag

We hanteren de parkeernorm van de gemeente, de norm verschilt per type woning (grootte). Omdat het plan nog niet is uitontworpen, zijn we voor dit moment uitgegaan van 500 parkeerplekken.

Een autoluwe wijk is niet haalbaar met de parkeernorm van de gemeente. Bij een autoluwe wijk horen minder parkeerplaatsen.

Parkeren moet opgelost worden op eigen terrein. De wijk zal gevoelsmatig autoluw aanvoelen, doordat het parkeren aan de rand wordt voorzien. Er wordt nog onderzocht of het aantal parkeerplekken omlaag kan wanneer deelvervoer wordt aangeboden. Maatregelen in het gebied door de gemeente dragen hieraan bij, zoals het verbeteren van het OV en een fietsontsluiting.

Een eenvoudige rekensom laat zien, dat er meer woningen zijn dan de 600 die jullie schetsen. Want 500 parkeerplaatsen maal de norm van 0.6 (bij een woning van minder dan 60m²) is 833 woningen.

Het klopt niet wat u zegt, het aantal parkeerplekken is namelijk gebaseerd op wonen én werken én voorzieningen.

Ik hoor veel polarisatie. Er zijn veel meer punten te verzinnen waarop wij elkaar (buurt en ontwikkelaar) juist kunnen vinden. De rol van de gemeente is bepalend in dit traject, wij als buurt moeten daar actiever op inspelen. De gemeente zit aan de knoppen als het gaat om erfpacht en mobiliteit. Wij moeten met Flying Point optrekken om de beste deal op tafel te krijgen en er een mooie wijk van te maken. En dus niet blijven afgeven op de FSI.

Ik heb ook nog een vraag. Hoe staat het met het onderzoek naar de insteekhaven en het drijvend dok? Van wie is het water?

Het water valt onder drie entiteiten. Het HHNK (Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier) gaat over de dijk. Waternet/Waterschap Amstel Gooi en Vecht verzorgt het beheer van het water. Rijkswaterstaat verzorgt de waterbalans. Het uitgangspunt is dat gedempt water gecompenseerd moet worden binnen de structuur, wat waarschijnlijk het IJ is. Dit onderzoek wordt verder opgepakt in een volgende fase.

Waar zien we de groennorm van 75m² per huishouden terug in het plan?

Het getal 75m² is ons onbekend. Dit plan heeft 10.000 m² groenruimte, zowel ecologisch als openbaar. In eerdere Werkbanken is ook gesproken over de Groennorm, we verwijzen naar die vragen en antwoorden.

Hebben jullie de vraag aan Goudappel ook andersom gesteld: hoeveel kun je bouwen wanneer er geen

De
Wijde
Blik

Verslag

De
Wijde
Blik

mobilitaatsaanpassingen zouden worden doorgevoerd in de omgeving?

Deze vraag is niet gesteld, wel is bekend dat er sowieso aanpassingen gedaan gaan worden aan de op/afrit A10.

Zijn jullie eigenaar van de grond? Welke rol speelt de gemeente in de erfpacht?

Wij zijn eigenaar van de opstallen/gebouwen en de gemeente van de grond. Wij huren de grond als het ware. De grondwaarde is gebaseerd op het huidige gebruik, als de bestemming gaat veranderen naar een woon-werkgebied zal de gemeente een nieuwe waardeberekening maken. Ook wordt er gekeken naar gemaakte kosten en financieringen.

Met wie hebben huurders of kopers te maken als het gaat om erfpacht?

Personen die een woning kopen worden erfpachter bij de gemeente, dit geldt ook voor beleggers van bedrijfsruimten.

Dankwoord

Jan Hein wil alle deelnemers namens Flying Point, maar ook namens de rest van het projectteam, bedanken voor de opkomst, de betrokkenheid en de tijd die iedereen heeft geïnvesteerd. We zijn blij met de constructieve en kritische opmerkingen, daar hebben we als team veel van geleerd. Het mag duidelijk zijn dat we het niet over alles eens zijn met elkaar en dat er nog enkele zaken nader onderzocht moeten worden, maar dat is niet erg. Het doel van dit traject was om tot dat overzicht te komen. Waar vinden we elkaar wel, en waar niet.

Volgende stappen

Vier punten worden door Jan Hein verduidelijkt:

1. Het huurcontract met Damen eindigt eind januari 2025. Damen kan zich beroepen op ontruimingsrecht en daardoor langer van het terrein gebruik maken. Zij kunnen maximaal 3x een jaar verlenging van een rechter krijgen. Mocht dit gebeuren dan komt het terrein begin 2028 alsnog vrij en is het nog steeds vervuild. Het is een dure opgave om dat aan te pakken maar zal de levenskwaliteit van de omwonenden en natuur/bio diversiteit verbeteren en dat is onze ambitie.
2. In dit traject hebben wij willen onderzoeken op welke punten we elkaar kunnen vinden in de herontwikkeling van de Oranjewerf en waar niet. Afgelopen week hebben wij onofficieel gehoord dat wij niet op de prioriteitenlijst van de gemeente staan, wij weten nog niet met welke onderbouwing deze keuze is gemaakt. Dit horen wij naar verwachting op 7 februari (*naschrift: dit is 12 februari geworden*). Wij zullen een reactie geven op de ontwikkelvisie van de gemeente.

Verslag

3. Wanneer dan nog steeds blijkt dat de gemeente niet op korte termijn wil meewerken, dan moeten wij met onze investeerders onderzoeken wat we gaan doen. Dit kan zijn enkele jaren wachten op de gemeente en het tussentijds verhuren of een alternatief plan maken. Wij hebben tijd nodig om dit duidelijk te krijgen. Zodra er nieuws is delen wij dit via de nieuwsbrief.
4. Wat de plannen ook gaan zijn, we zullen de buurt blijven informeren.

Vragen en antwoorden

Naar aanleiding van het voorgaande is er nog ruimte voor enkele laatste vragen.

Waarom niet nog een keer verlenen met Damen?

Omdat wij de beschikking willen hebben over de locatie wanneer de kans zich voor doet om de locatie te ontwikkelen. Daarnaast vergt een verlenging van het huurcontract met Damen een investering in de kade (om de grote schepen aan te kunnen) en die is dusdanig hoog dat de investering niet te verdedigen valt.

Ik waardeer uw integriteit, maar de gemeente is een belangrijke speler. Wij moeten ons als buurt gaan organiseren.

Wij willen niet dat groepen tegenover elkaar komen te staan, we zouden liefst samen dingen bereiken.

De gemeente zal tegen die tijd ook een stedenbouwkundige verkenning gaan doen en kaders stellen. Wat weet u daarvan?

Dat klopt, maar daar heeft de gemeente de afgelopen jaren geen tijd voor gehad vanwege capaciteitstekort.

De opgestelde ambities zijn prima vertrekpunten, maar wij staan niet achter de vertaling in de voorbeelduitwerking want die is met een FSI waar wij het niet mee eens zijn.

Helder, we zullen dat in het eindverslag ook duidelijk maken.

Klopt het dat wij kunnen inspreken zodra er een nieuw bestemmingsplan gemaakt moet worden?

Ja.

Stel dat Damen weg is, maar de gemeente heeft geen tijd voor jullie. Wat dan?

Dan zullen wij kijken naar opties om de locatie te verhuren. Wat dat inhoudt moet nog blijken, maar voor de duidelijkheid: wij hebben niet de ambitie om hier aan placemaking te doen.

Verslag

Afsluiting

Arjan rondt de bijeenkomst af en geeft aan dat het verslag van de bijeenkomst op de website www.oranjewerf-amsterdam.nl wordt gepubliceerd. Om op de hoogte te blijven kan men zich hier inschrijven voor de digitale nieuwsbrief. Dan ontvangt men een bericht zodra het verslag en de presentatie online staan. Arjan bedankt iedereen hartelijk voor ieders tijd en inzet. Onder applaus sluit hij de slotbijeenkomst, waarna er nog enige tijd wordt nagepraat door een deel van de aanwezigen.

De
Wijde
Blik

Aan: Ontwikkelteam Oranjewerf (Flying Point/ ORG/ De Wijde Blick)

Cc: Stadsdeel Amsterdam-Noord (Dagelijks Bestuur)

Afzender: buurtbelangenverenigingen (Noordrust, Groene Longen, Zosenerdam, Red Amsterdam Noord)

Amsterdam, 15 december 2023

Betreft: Ontwikkeling Oranjewerf en samenspraak omwonenden

Geachte heer, mevrouw,

Hoewel wij zeer gecharmeerd zijn van de aanpak voor de ontwikkeling van de Oranjewerf waarbij omwonenden in een zo vroege fase geïnformeerd worden, willen wij graag een zorg met u delen.

De kaders waarmee door Flying Point gerekend wordt verhouden zich niet tot de realiteit van het gebied, noch van de kaders die bij ons bekend zijn. Waar dit aanvankelijk vooral een gevoelsmatige kwestie was, legt enig rekenwerk de harde feiten bloot. Feiten die niet of niet correct aan de betrokken omwonenden gecommuniceerd worden en die ons een groot gevoel van ongemak bezorgen. Temeer daar wij vrezen dat onze kanttekeningen binnen die kaders, die niet de onze zijn, gepresenteerd gaan worden als participatie wat het in onze ogen absoluut nog niet is.

Dit zijn enkele van de punten van dat ongemak:

1. Visie

In de Omgevingsvisie 2050 is voor de Oranjewerf een 'gemengde stadsbuurt' voorzien, dat wil zeggen een wijk met relatief lage dichtheid. In Koers2025 wordt gesproken over 750 woningen inclusief Gembo, wat voor de Oranjewerf neerkomt op circa 500 woningen. Waar echter vooral aan gerefereerd wordt, in alle werktafels, is de (nog niet vastgestelde) hoogbouwvisie waarin tot 70m hoog gebouwd zou mogen worden. Spreekt het één het ander ontegenzeggelijk tegen? Niet persé. Maar het geeft wel het beeld dat uit de verschillende visies wenselijk gewinkeld lijkt te zijn met een zeer ambitieuze verlanglijst.

Vanuit de visie van bouwen in harmonie met de omgeving, lijkt het wel te wringen. De intensiteit van de bebouwing zoals deze aan ons wordt voorgelegd als startpunt (met een FSI van 2,4 tot 2,9) komt niet overeen met het karakter en de omgeving van de buurt. Deze intensiteit, zo wordt gesteld, leidt tot automatische hoogbouw of in ieder geval een sterk verstedelijkt gebied waarbij veel meer lagere bouw nauwelijks meer ruimte geeft voor groen.

2. Woningaantal & FSI

Om welke woningaantallen gaat het? Andere data dan de in Koers2025 genoemde 750 (500 voor de Oranjewerf), ooit geponeerd als 'strategisch reserve', kunnen wij nergens vinden. 500 woningen op een bouwvlak van ca. 42.000m² (water niet meegerekend) geeft een dichtheid van 119 woningen per hectare. Dit is een hoge dichtheid voor Nederlandse begrippen. Toch geeft u aan dat de gemeente wel een visie heeft voor meer woningen op dit terrein. Wat deze inhoudt is voor ons niet te achterhalen. Over concrete woningaantallen wordt desgevraagd vaag gedaan, al geeft

Stadgenoot wel aan 400 woningen voor sociale huur te willen benutten. Rekenend met de 40-40-20 norm, zouden we dan uitkomen op 1000 woningen. Dat is het dubbele van wat ons bekend is.

Echter: wanneer we uw getallen nemen en rekenen met een kavel van 50.000m², 1/3 bedrijfsgebruik en uw FSI van 2,4 - 2,9, komen wij nog veel hoger uit. Op basis van de door u aangegeven data op een woningaantal tussen 1000 en 1500 woningen. Dit is het twee- tot drievoudige van oorspronkelijk genoemde aantallen.

Gaan we in de werksessie echter aan de slag met schuimblokken om de bouwopgave inzichtelijk te maken voor bewoners, dan blijkt uit de optelsom dat wordt gerekend met een FSI van 3,0. Nog meer dus, waarbij wordt aangegeven dat het parkeren hier nog niet in is meegenomen. Elke verdunning daarop lijkt een handreiking, maar is feitelijk een sigaar uit eigen doos.

Ieder van de voorgelegde scenario's bij deze werktafels, vormt een enorme belasting die op alle gebieden doortelt, van buurtgevoel tot veiligheid en groen.

3. Groen norm

Landelijk wordt een groennorm gehanteerd van gemiddeld 75m². In Amsterdam ligt het streven op 60m² per woning. 'Dat hoeft niet op kavelniveau gerealiseerd te worden', werd gezegd.

Maar als we de norm van 60m² voor een nieuwe wijk als die op Oranjewerf niet hanteren, dan betekent dit effectief een stadsbrede verlaging van de 60m². Die 60m² zelf wordt op het kader in ieder geval op geen enkele wijze gehaald, zelfs als we bestrating, parkeren en andere publieke bakstenen weglaten.

Ten overvloede: de Oranjewerf grenst aan de flessenhals van de Schellingwoudersweg; een ecologisch kwetsbaar gebied waar juist versterking in plaats van verdunning nodig is, hetgeen ook op gemeentelijk niveau geagendeerd is.

Waar omwonenden bovenstaande zaken aan proberen te kaarten, wordt geschermd met vaagheden en 'dat deze nu nog niet meegenomen zijn'. Ondertussen bouwen wij mee aan een scenario met onwenselijkheden, zo niet onmogelijkheden.

Wij geloven sterk in samenhang, toegankelijkheid en harmonie. Het kenmerkt de waarden van de aan Oranjewerf omliggende dorpen en ook de manier waarop wij met u op willen trekken. Maar hiermee kunnen wij even niet uit de voeten.


Juist om de dialoog open te houden, sturen wij u onze twijfels nu al toe, met kopie aan betrokken partijen. We horen heel graag uw reactie en wellicht kunt u hier ook in de volgende sessie nog even op terugkomen?

Vriendelijke groet,

Noordrust 

Groene Longen 

Zosenerdam 

Red Amsterdam Noord 

Onderwerp: Ontwikkeling Oranjewerf en samenspraak omwonenden

Datum: maandag 18 december 2023 om 18:18:17 Midden-Europese standaardtijd

Van: [REDACTED]

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Bijlagen: image001.png

Geachte heer [REDACTED] Beste [REDACTED]

Bij deze reageren wij op de ontvangen brief gedateerd 15 december 2023, die ondertekend is door Noordrust, Zosenerdam, Groene Longen en Red Amsterdam Noord.

Allereerst willen wij jullie danken voor het delen van jullie zorg en uiteraard ook voor jullie actieve betrokkenheid bij het participatieproces voor de transformatie van de Oranjewerf. Het is onze wens om met de betrokken participanten te komen tot een gezamenlijk gedragen programma en een doorkijk naar hoe dit stedenbouwkundig gerealiseerd kan worden.

De zorg die jullie uiten raakt de kern van de transformatie en is daarmee belangrijk voor jullie en voor ons. Graag stellen wij voor om hier inhoudelijk met elkaar over te spreken en nodigen jullie uit voor een gesprek bij ons op kantoor. Wat ons betreft vindt het gesprek uiterlijk plaats in de week van maandag 8 januari. Dit geeft de mogelijkheid om een update naar aanleiding van dit gesprek mee te nemen in werkbank 4 die op dinsdag 16 januari plaatsvindt.

Vooruitlopend op het gesprek geven wij hierbij een eerste reactie de door jullie benoemde punten van ongemak.

Visie

In werkbank 1 is door participanten de vraag gesteld hoe het door de eigenaar beoogd metrage voor de ontwikkeling tot stand is gekomen. Daarop hebben wij beantwoord dat dit enerzijds gebaseerd is op gesprekken met en (concept) documenten van de gemeente en anderzijds het totaalprogramma dat nodig is om een financieel haalbare transformatie te realiseren. Het betreft hier dus een combinatie van uitgangspunten van gemeente en ontwikkelaar. Zoals hierboven benoemd is het onze wens om ook met de participanten tot een gedragen programma te komen.

De constatering dat in Koers 2025 wordt gesproken over 750 woningen voor Gembo-terrein en Oranjewerf is juist. De verdeling van de woningen over de percelen is niet benoemd. Koers 2025 dateert van 2016 en daarna zijn nog diverse documenten opgesteld. Volledigheidshalve geven wij de verschillende vastgestelde documenten chronologisch weer.

- 2011 - Structuurvisie 2040: Gembo/Nieuwendammerdijk/Oranjewerf transformatie naar woon-werkgebieden na 2020. **Geen woning aantallen benoemd.**
- 2016 - Koers 2025: Gembo en Oranjewerf transformatie naar stadsbuurten met genoemd aantal van **750 woningen**
- 2017 - Tussenrapportage ruimte voor de Stad: Oranjewerf wordt genoemd als relatief eenvoudig transformatieproject, als het gaat om "inschatting ambtelijke inspanning per ontwikkellocatie" (pag. 72). **Geen woning aantallen benoemd.**
- 2021 - Omgevingsvisie 2050: Oranjewerf benoemd als transformatiegebied naar

gemeente Stadsbuurt. **Geen woning aantallen benoemd.**

- Definitie: Gemengde stadsbuurt: Ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en langs watergangen. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.
- 2023 - Woningbouwplan 2022-2028: Oranjewerf en Gembo bestempeld als transformatiegebied. **Geen woning aantallen benoemd.**
 - Definitie Transformatiegebied: In transformatiegebieden heeft de gemeente te maken met verschillende eigenaren en gebruikers, met verschillende belangen en perspectieven. De ruimtelijke plannen van de gemeente zetten in op een complete stad en met beleidsambities op het punt van stedenbouw, woningbouwprogramma, bedrijvigheid, maatschappelijke voorzieningen, openbare ruimte en groen en duurzaamheid in brede zin (energietransitie, circulariteit, natuurinclusief en klimaatadaptief). Wat betreft het te realiseren woningbouwprogramma geldt in principe 40-40-20 op gebiedsniveau (zie paragraaf 1.5). De gemeentelijke kaders worden in het Project- en/of Investeringsbesluit vastgelegd en zijn hiermee helder. Eigenaren en beleggers kunnen echter vaak kiezen voor doorexploiteren en voor continuering van huidig gebruik. De gemeente heeft niet de volledige regie. Om tot een uitvoerbaar plan te komen moet de gemeente zich pragmatisch opstellen. Het is van belang goed te kijken naar wat het gebied nodig heeft en hier in het Project-/Investeringsbesluit rekening mee te houden. Bestuurlijk kunnen prioriteiten worden gesteld, opdat de eigenaar/ontwikkelaar tot daadwerkelijke uitvoering en realisatie overgaan.

Het is juist dat het hoogbouwbeleid in het voorjaar van 2024 zal worden vastgesteld. Wij gebruiken de hoogbouwvisie als een optie voor de stedenbouwkundige uitwerking. Voor ons is het geen doel en ook geen vereiste om tot 70 m hoogte te bouwen. Wij hebben getracht met de sessie stedenbouw aan te tonen dat de voorgestelde ontwikkeling van de Oranjewerf op verschillende stedenbouwkundige principes kan worden uitgewerkt, compacte blokken met meer hoogte of juist grotere lage bouwblokken met een enkele toren. Het is juist in dit stadium van groot belang hier samen te werken om te komen tot de gewenste stedenbouwkundige opzet.

Woningaantal & FSI

In werkbank 1 hebben wij benoemd te kijken naar een programma gebaseerd op een FSI van 2,4-2,9 inclusief het water. Deze bandbreedte komt voort uit de niet-vastgestelde principenota uit 2018 die is opgesteld door de gemeente in samenwerking met de vorige eigenaar (Heren2). Ten tijde van de aankoop door Flying Point hebben wij ons mede gebaseerd op de uitgangspunten uit deze principenota. Uit deze principenota delen wij de volgende tekst, waarbij wij opmerken dat de genoemde FSI exclusief het water is.

"Dit fsi-getal is gehaald uit de studie Referentiemilieus – ruimte voor de stad – R&D januari 2018 waarbij de categorie 'gemengde stadsbuurten' is aangehouden voor zowel de Oranjewerf als het Gembo-terrein. Het doel is om een gemengd stadsmilieu mogelijk te maken binnen de eerder aangegeven specifieke DNA voor elk gebied. Binnen de gemengde stadsbuurten zijn referentiemilieus met een fsi van 1,6 (Concertgebouwbuurt) tot 4,1 (Westerdokseiland) mogelijk. Deze referenties geven een bandbreedte aan van het mogelijke vloeroppervlak en het aantal woningen. De referenties van de Concertgebouwbuurt (vanwege lage fsi en lage woningaantallen/ha) en van het Westerdokseiland

(vanwege hoge fsi) lijken het minst goed aan te sluiten bij het DNA van het gebied. Het aantal woningen hangt nauw samen met de grootte van de woningen. In de visie van de huidige erfpachter Herenz kunnen de Oranjewerf en het Gembo-terrein samen transformeren tot een gebied met ca. 163.000 m2 bruto vloeroppervlakte, wat neerkomt op een fsi-getal van 2,4 voor de gehele buurt."

De in de principenota opgenomen bandbreedte resulteert in een gemiddelde FSI van 2,85 exclusief water. Voor de Oranjewerf gaan wij uit van een FSI van 2,4-2,9 inclusief water. Wij gaan uitdrukkelijk dus niet uit van een maximaal programma.

Mede op basis van de ligging ten opzichte van Albemarle en het feit dat het Gembo-terrein in gebruik is bij en ook in eigendom is van meerdere partijen, is ons uitgangspunt dat op de Oranjewerf relatief meer woningen worden gerealiseerd dan op het Gembo-terrein. Het totaalprogramma dat wij voorzien op de Oranjewerf is 128.000 m2 BVO, exclusief parkeren, verdeeld over circa 65% wonen en 35% niet-wonen. Inclusief het water komt dit neer op een FSI van 2,47. Om in dit stadium enige ontwerpvrijheid te houden in het creatieve proces hebben we een bandbreedte aangehouden van 2,4-2,9.

Het gemeentelijk beleid voor woningen is 40-40-20 (sociaal, midden huur en vrije sector). Als een woningcorporatie aan de voorkant betrokken is bij een transformatie dan kan de gemeente instemmen met een andere verdeling. Dit is geen gegeven, de definitieve verdeling van het woonprogramma dient later met de gemeente overeengekomen te worden. Het aantal woningen is afhankelijk van de verdeling over sociaal, middenhuur en vrije sector en daarnaast ook van de specifieke grootte. In totaal gaan wij voor nu uit van circa 1.000 woningen op de Oranjewerf. Stadgenoot heeft het eerste recht van koop op alle sociale woningen die gerealiseerd worden op de Oranjewerf. Aantallen liggen niet vast en zullen volgen uit de afspraken over de woningen die wij met de gemeente overeenkomen.

Groennorm

De groennorm is een richtcijfer en maatwerk. Op landelijk niveau wordt een richtlijn van 75 m2 per woning gehanteerd voor heel Nederland. In Amsterdam wordt 60 m2 groen per woning gehaald. Om dit in verdere ontwikkeling van de stad te borgen zijn referentienormen voor groen in gebiedsontwikkelingen vastgesteld door de raad (Zie Amsterdamse referentienorm maatschappelijke voorzieningen d.d. 9 jan 2018). Hierbij wordt op gebiedsniveau de richtlijn gesteld van 16 m2 gebruiksgroen per woning, 6 m2 ecosysteem groen per woning en 0,1 m2 ecosysteemgroen per kantoor/bedrijfsruimte/winkelruimte. In eerste instantie moet het groen op terrein van de gebiedsontwikkeling worden gerealiseerd, mocht dit niet geheel haalbaar zijn dan kan omliggend groen/water in overleg worden meegenomen in de groennorm berekening.

In dit stadium kunnen wij concluderen dat een groot deel van de groennorm gerealiseerd kan worden op de Oranjewerf.

Wij vertrouwen erop jullie hiermee een duidelijk antwoord te geven op hoe wij tot de door ons gehanteerde uitgangspunten komen. Wij benadrukken dat wij in openheid en transparantie met jullie delen hoe wij tegen de transformatie aankijken.

Graag spreken wij inhoudelijk verder in een persoonlijk gesprek.

Wij kijken uit naar een constructief overleg en hopen met elkaar tot een gedragen ontwikkeling te komen.

Wij nemen contact met je op voor het inplannen van een afspraak.

Met vriendelijke groet,

Namens het Ontwikkelteam Oranjewerf

[Redacted text]



Onderwerp: RE: Groennorm verduidelijking en rijksbeschermd stads-en dorpsgezicht

Datum: maandag 22 januari 2024 om 15:59:29 Midden-Europese standaardtijd

Van: [REDACTED]

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Geachte heer [REDACTED] Beste [REDACTED]

We hebben jouw mail in goede orde ontvangen. We waarderen alle tijd en moeite die erin is gestopt. Op 30 januari vindt de laatste sessie met de buurt plaats. Een aantal punten zullen die avond aan de orde komen. Een ander deel van de onderwerpen zal pas in een later stadium van de ontwikkeling kunnen worden uitgewerkt.

We zien uit naar een constructieve samenwerking en hopen je volgende week dinsdag te mogen ontvangen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: zondag 21 januari 2024 21:27

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: Re: Groennorm verduidelijking en rijksbeschermd stads-en dorpsgezicht

Beste [REDACTED] en anderen.

Dank voor je geduld.

Dankjewel voor de informatie en je compliment m.b.t. mijn kennis.

Ik heb getracht om onbevooroordeeld een zo compleet mogelijk plaatje voor jullie aan te leveren. Ik ben er met goede hoop in gegaan, maar gaandeweg is die behoorlijk getemperd.

De ontwikkeling van Oranjewerf is een co-creatie tussen Gemeente Amsterdam (regelgeving en vergunning) en Flying Point (ontwerp en uitvoering).

Het lijkt mij in deze niet handig om mij te vragen de Gemeente niet te betrekken bij de onjuiste uitgangspunten, zoals die nu lijken te ontstaan.

Bovendien beschouw ik het als een vorm van beperking van vrije meningsuiting, zoals vastgelegd in de Grondwet.

Ik denk dat [REDACTED] dat wel duidelijk heeft gemaakt met zijn inspraak.

Ik begrijp heel goed dat Flying Point er belang bij heeft om een zo positief mogelijk verhaal te kunnen

houden naar de Gemeente Amsterdam, maar dat dient niet persé het belang van mij, de buurt of de toekomstige bewoners.

De buurtbewoners zijn niet in dienst van Flying Point, maar zijn autonome.

Ook dat hoort bij participatie en democratie.

Daarom is het beter om dualisme te hanteren en ook een communicatielijn te hebben vanuit de bewoners zelf.

Ook vanuit de nieuwe Omgevingswet, per 1-1-24, is het duidelijk dat er een multidisciplinaire aanpak dient te zijn.

Sinds 01-01-2020 bestaat juridisch het bedrijventerrein Oranjewerf/GEMBO-TERREIN niet meer. Het is sindsdien een **woon/werkgebied**, aldus de Gemeente Amsterdam in de vergunningaanvraag voor NoordKust, jullie voorlopers.

Daarmede is de vrijstelling voor beschermd stads- en dorpsgezicht voor het gebied gewijzigd, de vrijstelling is alleen voor industriegebied.

Vooraf ook, omdat het bestemmingsplan heel duidelijk over een maritieme en open structuur heeft voor het hele bestemmingsplan.

Ook in het Amsterdam normen document, door jou onder de aandacht gebracht, wordt er geschreven dat er een holistische zienswijze dient te worden gehanteerd tav de normen en zienswijze.

Ik begrijp dit o.a. als sociale cohesie, rust en veiligheid.

Er zal weinig verbinding zijn tussen de gebieden, behalve in transit verkeer, omdat het gebied ingesloten ligt.

Een aparte wijk is niet de doelstelling vd Gemeente.

Nu wonen diverse ondernemers Gembo-terrein in de directe omgeving en daarmee respect voor de buurt.

In mijn visie zou het zo maar kunnen dat Damen Shipyard, vanwege het Maritieme karakter in het bestemmingsplan, daarop een juridische procedure gaat voeren, gezien het historische verleden vd Oranjewerf en de wil om de exploitatie te continueren.

Door jullie is de historie erkend als de oudste dwarsscheepshelling van Nederland en daarom het behouden waard.

Dat geldt ook voor het kantine gebouw Oranjewerf (Ndd538 en bijna in originele staat) en het reeds afgebroken ovengebouw Gembo.

Staat allemaal vermeld in

Cultuurhistorische verkenning en advies

Nieuwendam Zuid II buiten beschermd stadsgezicht

Amsterdam 2012.

Ik heb jullie, nog gemeente (gebiedsmakelaar), hier niet over gehoord.

Het niet afwaarderen vd Maritieme functie Oranjewerf, kan dan ernstige gevolgen hebben voor Amsterdam.

De uitkomst zou interessant zijn ivm de uitgestelde (medio 2032) bouw vd Oostbrug, waar [REDACTED] een pitch voor heeft gehouden op de 2e avond.

Voor mij volledig off-topic voor Oranjewerf.

Daarom mochten we ook niet met hem in discussie over de ernstige tekortkomingen vd brug.

Beschermd stads- en dorpsgezicht, in combinatie met [REDACTED] (Albermarle), is **ontsluiting** westkant vrijwel onmogelijk.

Oostzijde laat zich beperken door HGS, Schellingwouderscheg, Zuiderzeepark en Schellingwoude.

Ook de bedachte HOV is, volgens Bureau Goudappel, geschrapt langs Oranjewerf.

Dat betekent een **OV** verbinding op 400m moet komen en die is er nu niet.

Dat betekent een aparte busverbinding naar Oranjewerf, omdat het GVB een vervoersplicht heeft.

Deze mobiliteit is niet aan de orde geweest op de avonden.

Ook **fietspad** (langs Rietland, meest donkere plek van ASD) is ingewikkeld en nog in onderzoek, vanwege de verlichting die dan nodig is en de schade die dat aan de nachtvlinder en vleermuizen populatie geeft. Lijkt een zeer moeilijk verhaal te worden.

De staande mast regel met Twellinga, maakt het ook ingewikkeld.

Een steiger in Kanaal-K, langs Rietland, met verlichting, zoals gesuggereerd door gebiedsmakelaar, zal ook het donker milieu schaden.

Zie hiervoor Ecologische Kaart, zoals bij jou onder de aandacht gebracht.

De oplossing van gebiedsmakelaar, om een vlonderplanken boven noordzijde Kanaal-K met verlichting te maken, is geen optie.

RWS (eigenaar Kanaal-K) en brandweer zullen dat nooit goedkeuren ivm met de tanklichters met ca 1300 ton zoutzuur (ADN 2023) van Albermarle.

Het plaatje wat je meestuurt mbt beschermd stads- en dorpsgezicht, dat is mij bekend.

Het laat nog eens heel duidelijk zien dat er een gesloten ring rond het gebied is van beschermd stads- en dorpsgezicht.

Het is duidelijk, je kunt derhalve op geen enkele wijze ontwikkelen, zonder schade toe te brengen in indirecte of directe zin, van de beschermde Rijksstatus.

Waar het Vliegenbos en de Nieuwendammerhaven ook toe behoren.

Ik neem waar dat er vanuit Flying Point er geen of weinig aandacht voor beschermd stads- en dorpsgezicht.

Het is buiten het ontwikkelgebied, is jullie mededeling.

En ik zie geen mogelijkheid om het plan uit te voeren zonder schade aan de Rijksbeschermd stads- en dorpsgezichten.

In jullie presentaties gaan jullie alleen maar uit van het beeld vanuit Tuindorp Nieuwendam en niet het veel ongunstiger Schellingwoude.

Misschien kunnen jullie dat alsnog te doen.

Ik had het aangegeven aan [REDACTED] maar de fout werd zonder blikken of blozen de avond erop herhaald.

Zie hier wederom de kokervisie van Flying Point.

Hetzelfde geldt als voor beschermd stads- en dorpsgezicht, geldt ook voor de HGS aan oost en westzijde.

En eigenlijk ook de noordzijde.

Het is wat de burgermeester al zei in AT5 "Gesprek met de burgermeester" over EC.

"De moeilijke keuzes waar Amsterdam voor staat tav de verdichting".

Ik zie geen mogelijkheid.

Het SDN kennelijk wel, want ze hebben een positief advies gegeven voor **hoogbouwvisie** tot 70m op het Oranjewerf en Gembo-terrein afgelopen zomer.

Er is hierover geen enkel contact vanuit SDN geweest met de buurt.

Ik ben heel benieuwd naar de motivatie voor deze visie en de reden om de buurt niet te consulteren.

De voorzitter SDN is in de Modestraat bijeenkomst over wonen met de wethouder, gewezen op onjuiste informatie van zijn ambtenaren.
Het lijkt nu toch weer gebeurd te zijn.

Ook heeft de burgermeester erkend dat zij een zorgplicht heeft, in het gesprek op de Stopera met de Noorderlingen over het EC.

De Gemeente Amsterdam is zich dus bewust van de zorgplicht.

Dat betekent dat ze borgstaat voor een gezonde en leefbare, veilige leefomgeving.

Kort door de bocht, fijnstof, uitlaatgassen en verkeerslawaai buiten de normen zijn niet veilig.

De beperkte ontsluiting via Monnikendammerweg en Zuiderzeeweg (auto) en Nieuwendammerdijk en Schellingwouderdijk (fiets/scooter).

Het advies op de visiehoogbouw lijkt in strijd met artikel 22 Grondwet.

Ik vond daarom ook het document, over Amsterdamse normeringen, wenkbrauwen fronsend.

Zoals ik het begrijp, staat er met heel veel woorden dat Gemeente Amsterdam bepaald. Maar dat er van **(groen)norm** afgeweken kan worden als men dat nodig acht.

Klinkt als ambtelijke willekeur.

Er staat ook in dat ze de groennorm van 75m² WHO niet volgen, omdat er anders niet voldoende geld verdiend kan worden.

De zorgplicht wordt zonder blikken of blozen losgelaten en daarmee stelt de Gemeente Amsterdam zich boven de Grondwet.

Ik weet niet waar de Gemeente Amsterdam het mandaat vandaan haalt en ben benieuwd.

Dat is reden tot arbitrage, naar mijn mening.

In 2019 stelt de regering al vast dat de regio's Amsterdam en Rotterdam zwaar onder de richtlijn zitten, gemarkeerd met rood.

In 2022 heeft de universiteit van Wageningen dit nog eens bevestigd.

Desalniettemin stelt SDN in haar advies hoogbouwvisie vast, dat hoogbouw op Oranjewerf en GEMBO-TERREIN mogelijk is.

Zeer bijzonder.

De plannen voor de Oranjewerf zouden voor deze arbitrage een goede aanleiding kunnen zijn.

Ik zie een parallel met stikstofproblematiek en hoe die verlopen is.

Pikant detail is, dat vanuit Den Haag de norm wel gehanteerd wordt en dus wel erkend wordt (Nota ruimte).

Extra reden om de norm eens tegen het licht te houden bij de Rechter.

Ik heb je met meerdere voorbeelden laten zien dat hoogbouw ongezond is en niet de oplossing. Filmpje over falen Bijlmermeer, is epic.

In de ogen vd plannenmakers een utopia, maar is anders uitpakkt door enorme naïeve houding.

Ook hier waren vele roepende in de woestijn.

De Sluisbuurt wordt grotendeels volgens dezelfde gedachten ontwikkeld en loopt nu al tegen grote problemen aan. Vooral ontsluiting.

Waanzin is telkens hetzelfde doen, in de verwachting van een andere uitkomst.

<https://youtu.be/sJsu7Tv-fRY?feature=shared>

Universe 25 Project,

hoe mensen ziek worden van te veel op elkaar gepropt worden, is een ander wetenschappelijk

onderzoek dat laat zien hoe slecht het voorde volksgezondheid is.
Verslaving, depressies, eenzaamheid, zijn een paar.
Criminaliteit en geweld (onveilig gevoel), is een ander.
Ik heb daardoor ernstige vraagtekens rond de verdichting (in Amsterdam Noord), zoals nu gehanteerd, en daarmee de gehanteerde groennorm door Amsterdam.
Daarom vraag ik om transparantie en aanpassingen met garanties dat Oranjewerf/Gembo-terrein nietverderbebouwingkrijgt tot een max van 728 woningen (een uitdaging met 75m2 groennorm).

Amsterdam verkeerd in de laatste fase van UNIVERSE 25 PROJECT (Er is geen nieuwe aanwas meer van binnenuit (mensen vertrekken door slechte woonmilieu), moet daarom extern aangeleverd worden (arbeidsmigranten, expats, studenten, vluchtelingen, etc.).

Dat is wat ik nu zie.

Ik heb je verteld over de Mt Linconweg en hoe daar overleefd wordt.

Ik heb je verteld over de roltrap generatie en de weinige emotionele binding die deze mensen hebben. Sla het Motivaction type model er maar op na.

De bevolkingsgroei is nu een heel kunstmatige en onevenwichtige vraag dus.

Het (krimp inwoners ASD na 2030) is al eerder voorspelt door een kritische Nederlandse wetenschapper. Dit heb ik niet met je gedeeld.

We gaan het zien.

<https://youtu.be/7CXj0AGuh4c?feature=shared>

HSP en eigenschappen/denkpatronen.

Zo dicht op elkaar bouwen sluit 20% Nederlandse bevolking grotendeels uit.

Dat is niet conform de beoogde inclusieve maatschappij politiek Gemeente Amsterdam.

Omdat ze overprikkelt raken en daardoor ziek worden.

Ongezonde omgeving is verantwoordelijkheid gemeente (zorgplicht).

Een HSP is niet egocentrisch en kijkt holistisch naar problematiek.

Dit is waarom een HSP overprikkeling krijgt en vaak ziek wordt.

<https://youtu.be/8uKWExJP05Y?feature=shared>

Ik heb het 4Q-MODEL onder de aandacht gebracht.

<https://www.youngcolfield.nl/het-4q-model-onze-visie-op-mensen>

De ratio (IQ, cijfers en stats, wetten) is maar een heel klein deel het volledig functioneren vd mens.

Dat heb ik ook uitgelegd aan het team uit Zwitserland en België, waarmee [REDACTED] en ik een rondleiding hebben gemaakt over o.a. het Schellingwouderpark ivm de saneringssubsidie. Werd geïnterrupteerd vanwege de drassige ondergrond en het gebrek aan juiste schoeisel.

Ondanks dat er op de avond met onderwerp "ontsluiting" besproken en overeengekomen was dat dit proces geen participatie betreft in juridische zin. (Ik heb dit eerder aan commissieleden SDN gemeld.)

Ik heb het nog eens heb beargumenteerd in mijn mail en noem jij het toch participatie.

Andermaal laat je de geslotenheid zien, zoals eerder aangekaart.

Ik vind dat uitermate spijtig om dat waar te nemen.

Kan je me uitleggen vanwaar deze houding?

Ik denk dat het idfix door de filters in het brein komen.

Perfect uitgelegd door wetenschapper [REDACTED]

<https://youtu.be/b0I38bci00k?feature=shared>

Ook heb ik je gewezen op Motivaction 8 milieus (type) burgers en hun kernwaarden.

<https://www.motivaction.nl/mentality/kosmopolieten>

Op de vraag welke doelgroep beoogd is door Flying Point, blijft het stil.

Maar jullie weten wel dat je het liefst de hoogte in gaan om jullie om de beoogde fsi te behalen.

Dus hoe belangrijk zijn die bewoners dan?

Over bebouwing Gembo-terrein geven jullie geen antwoord.

Is het alleen maar moneywise en zo nee, leg het dan even uit wat wel de motivatie is.

In hoeverre is het verdienmodel dan passend, als je niet weet voor welke bewoners je bouwt?

Zelfde met groennorm.

Op de vraag 75m2 of 60m2, krijg we als antwoord dat er door jullie niet over nagedacht is.

Dit bedoel ik met vaagheden over aantallen.

Jullie hebben gewoon een fixatie.

En daar MOET de buurt op aanpassen voor het verdienmodel.

Maximaliseren van het rendement.

Begrijp goed dat ruim 90% van wat jullie communiceren, non-verbaal is.

Dat begon al met selectie van mensen uit de buurt die wel en niet mochten meedoen voor de interviews.

Dan worden er avonden georganiseerd waar jullie bepalen wat de onderwerpen zijn.

Over de verslaglegging hebben de deelnemers geen zeggenschap.

Jullie bepalen welke expertise er wordt ingevlogen en wat hun verhaal is.

Wie betaalt, die bepaalt.

Zo luidt het gezegde.

PARTICIPATIE gaat over dat de Gemeente Amsterdam een aankondiging doet over het participatietraject.

Ik heb waarschijnlijk de aankondiging gemist en kan hem niet vinden.

Kan jij mij vertellen waar ik die aankondiging kan vinden?

Alvast mijn dank.

Verder dient een participatie aan bepaalde zorgvuldigheidsbeginsels te voldoen.

Tijdgebrek, niet uit laten praten, geselecteerde deelnemers in voortraject, deelnemers op avonden, max 40 per avond, die niet gehaald worden, etc., geeft mij niet de indruk dat aan zorgvuldigheid wordt voldaan.

Doordat het niet als participatie is geagendeerd door Gemeente, zijn er een aantal belangenbehartigers niet op de discussieavonden (zien geen belang).

Maar misschien heb ik te veel een idfix.

Het verhaal is dat jullie horen, maar niet luisteren en dan vervolgens presenteren als DE WAARHEID.

Kortom het is de grote Flying Point show, hoewel jullie je uiterste best doen omdat anders te doen voordoen.

Het geeft mij het gevoel van een partij die niet coherent is.
En ik snap dat je dat tegenspreekt.

Je hebt helaas mijn vraag over het slot op de ontwikkeling Gembo-terrein niet beantwoord.
Ik begrijp daaruit dat er wel degelijk plannen zijn om de fsi naar boven toe bij te stellen in de toekomst.

De zogeheten kaasschaaf- of gefaseerde methode.

Ik zou hier graag meer transparantie over zien, net als de behoefte om DHL om uit te breiden en hoe Flying Point hier in staat.

Kort door de bocht.

Jullie hebben jezelf een taak gesteld.

Plan A en plan B.

Beide zijn erg ambitieus, waarbij plan B tegen dezelfde problemen gaat aanlopen, gezien de ontsluiting.

Een Boogert/DHL distributie met ca 75 auto's zal ook veel fijnstof en lawaai geven.

Toch denk ik dat plan B meer voordelen heeft voor de toekomst.

Maar dat betekent dat er op de ca 2 Euro miljard aanzienlijk minder rendement zal zijn.

Ik heb je veel meer verteld in vele door ons gevoerde gesprekken.

Al met al een rommelig en onoverzichtelijk gehaast proces met veel onduidelijkheid.
Komt niet zorgvuldigheid ten goede. Voldoet om die reden ook niet aan participatie.

Ik begrijp de tunnelvisie vd hebzucht (winst maximaliseren).

De obsessie voor woningen.

Het creëert een eigen realiteit en maakt dat je selectief bent in wat je als reëel ziet.

Ik kan dat vanuit mijn vakgebied toelichten, maar dat doe ik nu niet.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

[Outlook voor Android](#) downloaden

From: [Redacted]

Sent: Thursday, December 21, 2023 6:05:09 PM

To: [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Subject: RE: Groennorm verduidelijking en rijksbeschermd stads-en dorpsgezicht

Beste [REDACTED]

Hartelijk dank voor jouw uitgebreide mail. Dankzij jouw diepgaande kennis over het gebied en de omgeving kunnen wij nu in een vroeg stadium vele onderwerpen analyseren en opgedane kennis meenemen in de verdere ontwikkeling van de Oranjewerf.

Allereerst wil ik je bedanken voor je actieve bijdrage aan het participatieproces. De betrokkenheid van de buurt is groot en de hoeveelheid kennis is van grote waarde om te komen tot een goede ontwikkeling. Wij hebben het proces met de buurt, vooraf met jou en belangrijke stakeholders besproken. We hebben het proces volledig transparant opgezet en bij onduidelijkheden zijn wij ten alle tijden bereid en beschikbaar aanvullende informatie uit te zoeken en te delen. Ik kan mij dus niet vinden in termen als “gegoochel met cijfers en normen...”, “gesloten denkpatroon”, “tonen van weinig respect...”. Ik begrijp dat er vanuit het verleden nog veel wantrouwen heerst, wij doen ons best dit zo goed mogelijk te adresseren. Daarnaast misschien overbodig maar wij vragen jou graag duidelijk onderscheid te blijven maken tussen verantwoordelijkheden van FPRE en de verantwoordelijkheid van de Gemeente Amsterdam.

Ik zou graag op een aantal onderwerpen willen ingaan om onduidelijkheden weg te nemen en jouw vragen te beantwoorden.

Mobiliteit

Tijdens Werkbank 3 op 19 december met als thema Mobiliteit is zeer veel waardevolle kennis opgedaan, zijn belangrijke aandachtspunten naar voren gekomen en er is zelfs ontbrekend onderzoek aangetoond. Wij gaan dit de komende weken aanvullen en verwerken zodat een compleet beeld ontstaat van het thema Mobiliteit. In de volgende werkbank 4 zal een terugkoppeling plaatsvinden.

Groennorm

De gemeente Amsterdam heeft uitgewerkt beleid als het gaat om de groennormen bij gebiedsontwikkelingen, deze zijn terug te vinden in bijgevoegd bijlage “Amsterdamse referentienorm voor Maatschappelijke voorzieningen, Groen en Spelen.” De groennorm is een richtlijn en geen wettelijk eis (*De referentienormen zijn geen harde claim waaraan rechten ontleend kunnen worden, maar een richtlijn. Maatwerk en brede afweging blijven altijd nodig. Beredeneerd, op basis van integrale afweging kan van de referentienormen worden afgeweken*).

Op pagina 11 staat het schema hoe de groennorm te berekenen, wij gaan ervan uit dat Oranjewerf valt in het gemengd stedelijke woonmilieu;
16 m² per woning gebruiksgroen
6 m² per woning voor ecosystemen
0,1 m² per 1 m² BVO kantoor-, winkel- of bedrijfsruimte

De onderbouwing van deze Amsterdamse groennorm is te vinden op pagina 27 en 28. Hier is te vinden dat de WHO adviseert om 20 tot 30 m² groen per woning te realiseren. Met ruim 60 m² per woning voldoet gemeente Amsterdam hier ruim aan. (Het getal van 75m² per woning komt uit de Nota Ruimte voor uitbreidingsgebieden (vinex)).

Rijksbeschermd Stads en Dorpsgezicht

Op 3 maart 2014 is Amsterdam-Noord aangewezen als rijksbeschermd stadsgezicht. Het omvat de belangrijkste dragers van de historische ontwikkeling, die dit gebied doormaakte. (Alle informatie te vinden op [Beschermd stads- en dorpsgezichten - Gemeente Amsterdam](#)).

1. Waterlandse zeedijk
2. Het 19^e-eeuws ontwikkelingsgebied
3. De reeks tuindorpen, die tussen 1910 en 1940 tot stand kwamen.

Zoals op de orientatiekaart te zien is is Oranjewerf geen onderdeel van Rijksbeschermd stadsgezichten van Amsterdam (zie bijlage).

Deze bijzondere historische omgeving is bij ons bekend en wordt meegenomen in de ontwikkeling van Oranjewerf.

Praktische zaken

1. Je geeft aan dat er op de werkbank avonden te weinig tijd is, wat leidt tot aanvullende mails of brieven. Een terecht en belangrijk punt om mee te nemen, wij komen hierop terug. Wel zijn de brieven en mails een goede manier om uitgebreider te communiceren en dieper op onderwerpen in te gaan. Wij zien dit als een verdieping van het proces, met specifieke aandacht voor personen die simpelweg niet in het tijdsbestek van een algemene sessie aan bod kunnen komen.
2. Daarnaast willen wij benadrukken dat dit slechts het begin van een gebiedsontwikkeling is. Er volgen nog vele verschillende stadia van gebiedsontwikkeling; van verkenning naar stedenbouwkundig plan naar uiteindelijke gebouwoptwerpen. Het is dus de start van een langdurige relatie die we met elkaar willen opbouwen.
3. Een praktisch punt: ik heb van [REDACTED] begrepen dat [REDACTED] en daarom niet meer als aanspreekpunt optreedt namens RAN. Zij heeft mij gevraagd te communiceren via [REDACTED]. Ik heb daarom in ons antwoord het emailadres van [REDACTED] verwijderd.

Ik wens jou ook hele fijne feestdagen en ga ervan uit dan we in 2024 een mooi jaar tegemoet gaan waarin we met elkaar komen tot mooie plannen voor de Oranjewerf.

Alle beste wensen voor [REDACTED]

Met vriendelijke grote,
[REDACTED]

From: [REDACTED]

Sent: Wednesday, December 20, 2023 2:36 PM

To: [REDACTED]

Cc: [REDACTED]
[REDACTED]

Subject: Groennorm verduidelijking en rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht

Hallo [REDACTED]

gisteren was wat verwarring rond groennorm en participatie.

Ik ben blij dat de verwarring over verkenning en participatie beslecht is.

Het is geen participatie in de zin vd participatieverordening, omdat niet de juiste stappen zijn genomen.

Het is dus een consulterende verkenning.

Ik merk dat het H2/ NoordKust trauma heel diep zit en dat daardoor het wantrouwen in ontwikkelaars en Gemeente nog niet prominent aanwezig is.

Het gegoochel met cijfers en normen helpt niet echt, maar misschien vergis ik me.

Het ging over mobiliteit deze avond.

Het gemak waarmee er gesproken wordt over

1 verkeer door de HGS (bij Witte brug/Zuiderzeeweg) wordt geleid,

2 de congestieproblemen (nu al),

3 problemen over fijnstof (Zuiderzeeweg) en

4 het gemak waarover gesproken wordt over de veiligheid Monnikendammerweg.

Ik vind het ronduit stuitend en niet in lijn met een gezond leefmilieu.

Toont van weinig respect.

Gemeente heeft mond vol over vergroening, waterberging, hittestress, maar ondertussen 8000 bomen kappen en alles volstampen met beton en stenen, dat is wat er in Noord gebeurt.

En dan met de ecologische kaart in de hand, dit?

De leefbaarheid in de stad staat zeer ernstig onder druk en de Gemeente is niet meer in staat om te ordenen, in overeenstemming met artikel 172 Gemeentewet.

We zien het al jaren in de problematiek rond bijv. GEMBO-terrein, waar niet adequaat wordt opgetreden en gehandhaafd.

Ik heb me hierover beklaagd bij de o.a. portefeuillehouder en zelfs burgermeester.

Geen antwoord en geen maatregelen.

Wat verduidelijking van mijn kant.

De WHO heeft deze 75m² per woning in 2016 als richtlijn aangegeven en ik deel dus de visie van Flying Point absoluut niet.

Vanuit de de EG zou er dan een verordening moeten komen, die dan vervolgens in nationale wetgeving wordt uitgerold.

Zo is dat gegaan met stikstof en wetgeving rond gehandicapten.

Helaas is dat nog niet gebeurd voor de groennorm.

Geen nood, langs de achterdeur kan het ook.

Dat hebben we geleerd uit de stikstofproblematiek, waar de overheid ook steeds maar de boel oprekte.

De norm voor leefbaarheid is onafhankelijk gesteld door WHO.

De Gemeente Amsterdam heeft een zorgplicht m.b.t. leefbaarheid, zo staat in artikel 22 Grondwet.

Zij dient te zorgen voor een leefbare en gezonde woonomgeving.

Gezien de geschiedenis van jurisprudentie rond stikstofwetgeving, heb ik vertrouwen in het oordeel vd Rechter, mocht dat nodig zijn.

<https://edepot.wur.nl/25700>

Groene meters (LNV)

onder 2.2 Verschillende groennormen.

Sinds de jaren 60 zijn er verschillende groennormen ontwikkeld. Sommige van deze normen komen uit de hoek van recreatie en natuur, andere van de kant van de volkshuisvesting.

Door Middelkoop et al (2001) zijn de normen onlangs op een rij gezet en met elkaar vergeleken.

Daaruit blijkt dat de normen op uiteenlopende onderdelen van elkaar verschillen.

Ruimtelijk verschillen de normen door de schaal waarnaar gekeken wordt. Dit varieert van blok en wijkniveau tot het niveau van de stad en het buitengebied.

De eenheid waarop de norm wordt bepaald is de persoon of de woning.

Tot slot zijn er verschillen in de toepassing van de norm.

Een aantal normen geldt alleen voor oppervlaktes groen, andere normen gelden ook voor afstanden en structuren.

In het verleden waren de normen voor groen uitgangspunt en werd de locatie en de structuur van het groen als afgeleide beschouwd.

Thans staat de groenstructuur meer centraal en is de locatie en de hoeveelheid een afgeleide geworden (Bervaes en Pronk, 1998). **De groennorm die in dit onderzoek wordt getoetst is de groennorm van “het Beoordelingskader Groen in de stad”. Deze norm of kengetal is gemiddeld 75 m2 groen per woning in de stad** en kan dus verschillen per wijk.

Met groen wordt in deze norm alleen parken en plantsoenen bedoeld.

De norm is door de projectgroep Beoordelingskader geformuleerd op basis van bestaande normen die uitgaan van onderzoeksgegevens over recreatiegedrag.

In dit onderzoek wordt groen echter breder opgevat, omdat ook het groen dat niet direct bruikbaar is voor recreatie toch de beleving ten goede kan komen.

In paragraaf 3.2 zal hier dieper op ingegaan worden.

Beleid Gemeente

<https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/groen/Groennormen>

nodig om verstening openbare ruimte tegen te gaan.

<https://www.gemeente.nu/ruimte-milieu/voer-groennormen-in-om-verstening-openbare-ruimte-tegen-te-gaan/>

Onderzoeksrapport groennorm.

<https://www.natuurenmilieu.nl/wp-content/uploads/2022/02/Rapport-Verstening-Openbare-Ruimte.pdf>

In dit rapport een overzicht over hoe slecht Amsterdam de groennorm hanteert.

En dat is nog los van NDSM, Klaprozenweg, Havenstad, Hamerstraatkwartier, Sluisbuurt, Elzehagen Zuid, CAN-gebied.

Stuk voor stuk dezelfde of hogere FSI als beoogt op Oranjewerf (2,4-2,9) en een lagere groennorm dan 75m2.

Dus het migreren van groennorm binnen Amsterdam kent nog maar weinig ruimte.

1

Ik nodig de gemeente uit om haar zienswijze hierover te inventariseren en te publiceren.

2

Waarmee (welk gebied) wordt de verminderde groennorm Oranjewerf/GEMBO uitgewisseld?

Oproep natuur en milieu uit 2021.

<https://natuurenmilieu.nl/nieuws-artikel/verplicht-groene-maatregelen-bij-woningbouw/>

De Gemeente heeft Oranjewerf en Gembo als 1 transitiegebied genoteerd.

Flying Point separeert GEMBO/Oranjewerf, om praktische en haalbaarheidsredenen.

Maar zo blijft er ruimte voor het optoppen vd FSI in de toekomst (die dan ook weer gesepareerd wordt van Oranjewerf).

Die deur moet dicht en dat kan door nu het hele gebied als geheel te behandelen met een gebied van 750 woningen met 1/3 bedrijven, waaronder gewenste uitbreiding DHL-distributiecentrum (Boogaard) tot ca 100 auto's.

De deur moet dicht om het **rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht** te waarborgen.
Het staat in het Bestemmingsplan Nieuwendam Zuid.

Het gebied op en rond de Nieuwendammerdijk alsmede het W.H. Vliegenbos en Vogeldorp worden in de toekomst aangewezen als rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht.

Voor een uitgebreidere beschrijving van de karakteristieke kenmerken van deze gebieden wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

Het plangebied is bereikbaar via de Johan van Hasseltweg, Meeuwenlaan, Waddenweg, Purmerweg en Zuiderzeeweg.

De straten in het plangebied zijn doorgaans aangewezen en/of ingericht als 30 kilometer zone.

Er is geen grote doorgaande verkeersroute door het plangebied.

De bereikbaarheid van het plangebied als geheel is daarbij voor het autoverkeer niet optimaal.

Voor het langzame verkeer (fietsers en voetgangers) zijn in het gebied diverse vrijliggende paden aangelegd.

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is matig.

Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van het beschermd stadsgezicht Amsterdam-Noord gemeente Amsterdam (Noord-Holland) ex artikel 35 Monumentenwet 1988.

• DEEL 1: Waterlandse Zeedijk, dijkdorpen en 19e-eeuwse ontwikkelingsgebieden

• DEEL 2: 20-40 gordel, tuindorpen en parken

...de manier waarop dijk en dijkdorpen de historisch ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zichtbaar maken, en met name het watergebonden karakter van die ontwikkeling;

Dit conflicteert met de beoogde hoogbouw tot 70m.

Dat wordt het open en maritieme karakter ernstig aangetast.

Schellingwoude wordt systematisch genegeerd of vergeten in de plannen van FP.

Net als de Waterlandse Zeedijk.

In de toelichting wordt er gesproken over open en maritieme karakter (naar Het IJ en de Oranjewerf).

Waar blijft dat in de plannen van FP?

Tot op heden niet over gehoord of gezien, er wordt gesproken over dempen havenfront Oranjewerf.

Waarom wordt aangewezen als rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht niet meegenomen?

Voor de goede orde, sinds 1-1-2020 is volgens de Gemeente, het Oranjewerf/GEMBO gebied WOON/WERK gebied.

Dat bleek uit de aanvraag van NoordKust, die o.a. om die reden geen vergunning kreeg.

Het feit dat het huidige gebruik daar nog niet de kenmerken van heeft, maar van een industriegebied, dat doet er kennelijk niet toe.

Verder valt me op dat er veel over MOETEN wordt gesproken en dat suggereerd dat er een gesloten denkpatroon is.

Ook dat wekt niet direkt vertrouwen.

En dan de enorme haast.

Op de ophaalavonden is het tijdsbestek veel te krab, mensen kunnen zich niet of niet volledig uitspreken.

Het leidt tot misverstanden en ongenoegen met nabranders als gevolg.

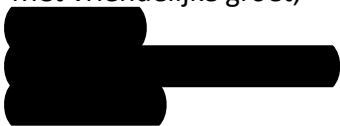
Of een brief.

Ik vind het erg onzorgvuldig en voelt voor mij op momenten een soort van onveilig.

Ik hoor ook het ongenoegen bij anderen, ik sta dus niet alleen.

Ik wens allen prettige feestdagen en ik ben in het nieuwe jaar weer beschikbaar.

Met vriendelijke groet,

A black rectangular redaction box covering the signature area.



UITNODIGING

KOM KIJKEN

EN DENK MEE OVER DE ORANJEWERF

De locatie Oranjewerf heeft sinds eind 2021 een nieuwe eigenaar: Flying Point Real Estate. De huidige scheepswerf heeft een huurcontract tot januari 2025. Flying Point Real Estate wil de locatie liefst ontwikkelen tot een nieuw stukje stad. Denk je mee? Je bent sowieso welkom voor een wandeling en om een kijkje te nemen op de werf.

RONDLEIDING

Neem een kijkje en wandel mee. Luister naar een interessante uitleg over de geschiedenis van deze stoere werf. Daarna vertellen we meer over de stedenbouwkundige verkenning: wat gaan we doen, wanneer, hoe, en wat is jouw rol?

Dinsdag 31 oktober, verzamelen om 15.45 uur bij de ingang van Damen, Nieuwdammerdijk 542. Meld je voor 27 oktober 15.00 uur aan via www.oranjewerf-amsterdam.nl

WAT GAAN WE DOEN?

Na een rondleiding over de werf op 31 oktober vertellen we over onze plannen om samen een nieuw stukje stad te gaan maken. We willen weten hoe de buurt over de toekomst van de Oranjewerf denkt. En hoe we er samen een plek voor iedereen van kunnen maken, om te wonen, te werken en te genieten van het IJ. Daarom hebben we een proces bedacht om alle wensen en waarden uit de buurt te kunnen ophalen.

GEËN PLACEMAKING

De nieuwe eigenaar wil geen tijdelijke evenementen op de Oranjewerf. Dit proces gaat dus niet over 'placemaking'.

EEN NIEUWE AANPAK

Bij nieuwe ontwikkelingsgebieden gaat het vaak zo dat de gemeente een visie opstelt en dan een participatieproces organiseert. Daarna gaan verschillende ontwikkelaars op hun beurt ook weer in gesprek met de buurt. Op de >



- > Oranjewerf gaat het anders. Hier is maar één eigenaar: Flying Point Real Estate. Wij willen juist graag eerst in gesprek met de omgeving. Samen willen we in een paar maanden toewerken naar een stedenbouwkundige verkenning. Die bieden we vervolgens aan de gemeente aan. Die weet dan direct al wat de omgeving belangrijk vindt.

IN GESPREK

Flying Point Real Estate organiseert de verkenning met de buurt niet zelf. Ontwerpbureau ORG en communicatiebureau De Wijde Blik stellen met de omgeving de stedenbouwkundige verkenning op. We hopen op een uitkomst die de meeste mensen zien zitten. Maar als je er anders over denkt, schrijven we dat ook gewoon op, in een boekje dat heet "Noord in gesprek over de Oranjewerf". Of misschien heb je wel een betere titel.

WERKBANKEN

Na de start (met rondleiding) organiseren we 4 'werkbanken'. Dit zijn creatieve sessies waarin je met het projectteam in gesprek gaat. Elke werkbank heeft een ander onderwerp. Je bent bij allemaal welkom, maar je kunt er ook voor kiezen om naar een deel te gaan.

BLIJF OP DE HOOGTE

Deze uitnodiging is verspreid in Nieuwendam/Tuindorp Nieuwendam, Schellingwoude, een deel van de Waterlandpleinbuurt en via netwerkorganisaties in Noord. Hierna houden we je op de hoogte via een digitale nieuwsbrief. Mis niets en meld jezelf aan op www.oranjewerf-amsterdam.nl. Dat kan dus ook wanneer je het proces alleen maar wilt volgen. <



VOOR IN DE AGENDA

Dinsdag 31 oktober

**Rondleiding Oranjewerf,
aansluitend toelichting Verkenning**

Donderdag 16 november

Werkbank No1: natuur

Dinsdag 28 november

Werkbank No2: stedenbouw

Dinsdag 19 december

Werkbank No3: mobiliteit

Dinsdag 16 januari

Werkbank No4: werken en voorzieningen

Dinsdag 30 januari

Slotbijeenkomst

Meer info & aanmelden