

# 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 m<sup>2</sup> (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 m<sup>2</sup> per woning gebruiksgroen en 6 m<sup>2</sup> per woning voor ecosystemen en 0,1 m<sup>2</sup> per 1 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> groen per woning te realiseren. Met ruim 60 m<sup>2</sup> per woning voldoet gemeente Amsterdam hier ruim aan.

Een deelnemer uit het publiek noemt het getal van 75 m<sup>2</sup> maar Hendrik legt uit dat dat dit getal komt uit de Nota Ruimte voor uitbreidingsgebieden (Vinex) en niet van toepassing is op de Oranjewerf.

# 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

# Verslag

*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.

De  
Wijde  
Blik



# 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 te 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