



Oranjewerf Amsterdam

Werkbank 2: Stedenbouw

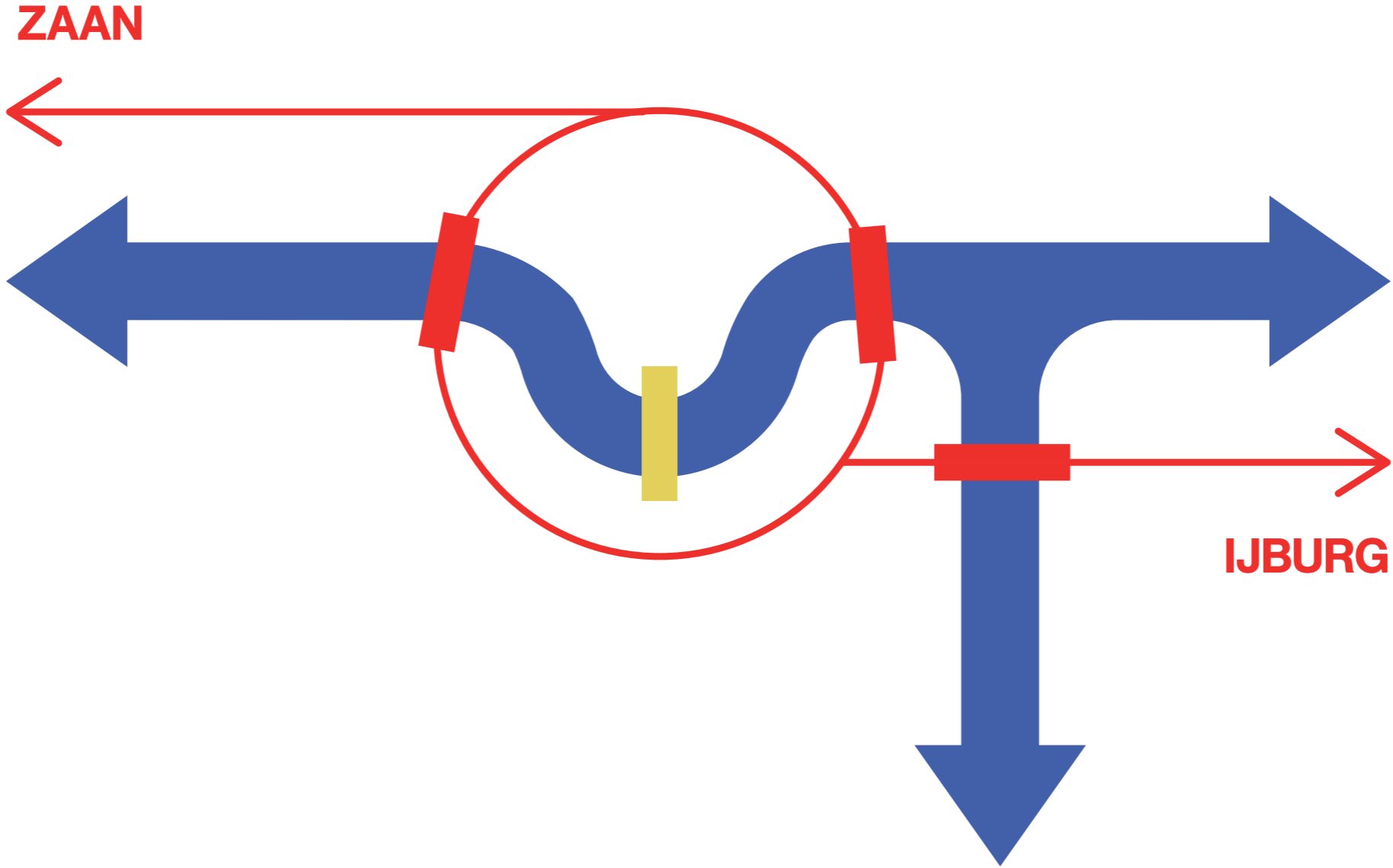
OEVERVERBINDING

GENEREUS VERBONDEN - EINDADVIES 2020



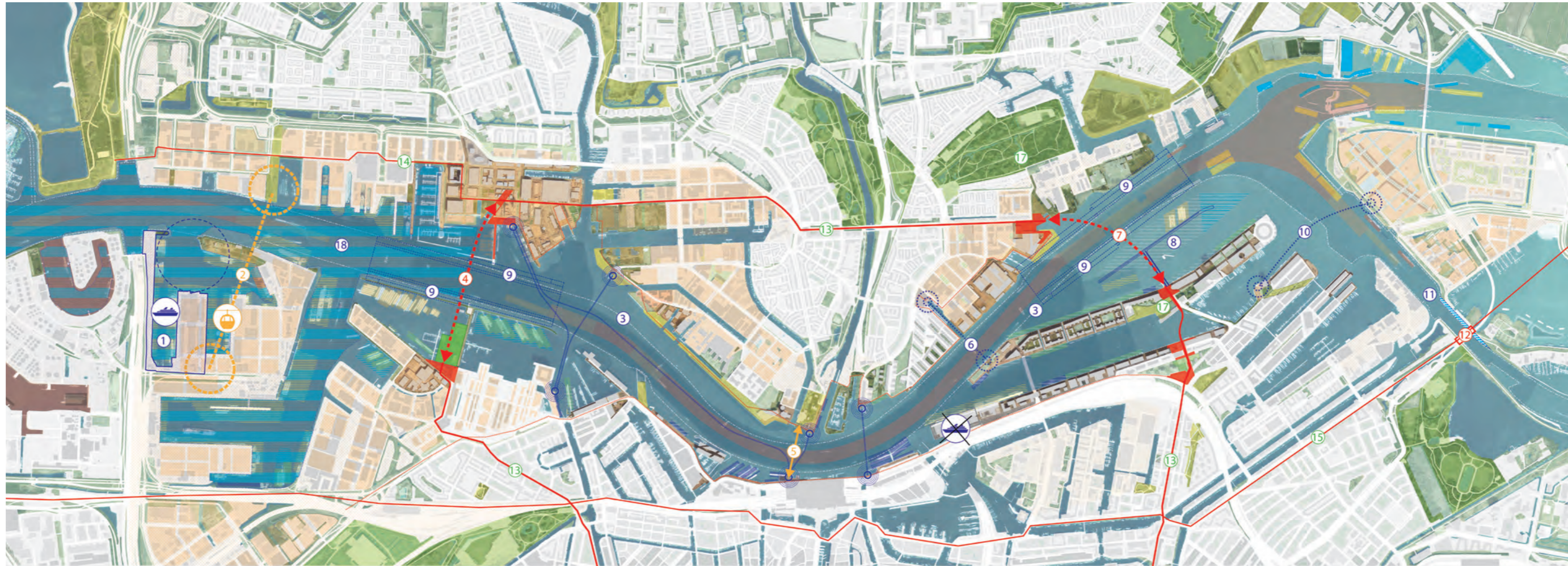
OEVERVERBINDING

GENEREUS VERBONDEN - EINDADVIES 2020



OEVERVERBINDING

GENEREUS VERBONDEN - EINDADVIES 2020



Een inrichtingsplan voor het IJ legt de gebruiken en gebruiksmogelijkheden op het IJ vast. Routes van nieuwe pontverbindingen (nummers 6 en 10) zijn indicatief en behoeven nadere studie.

Legenda

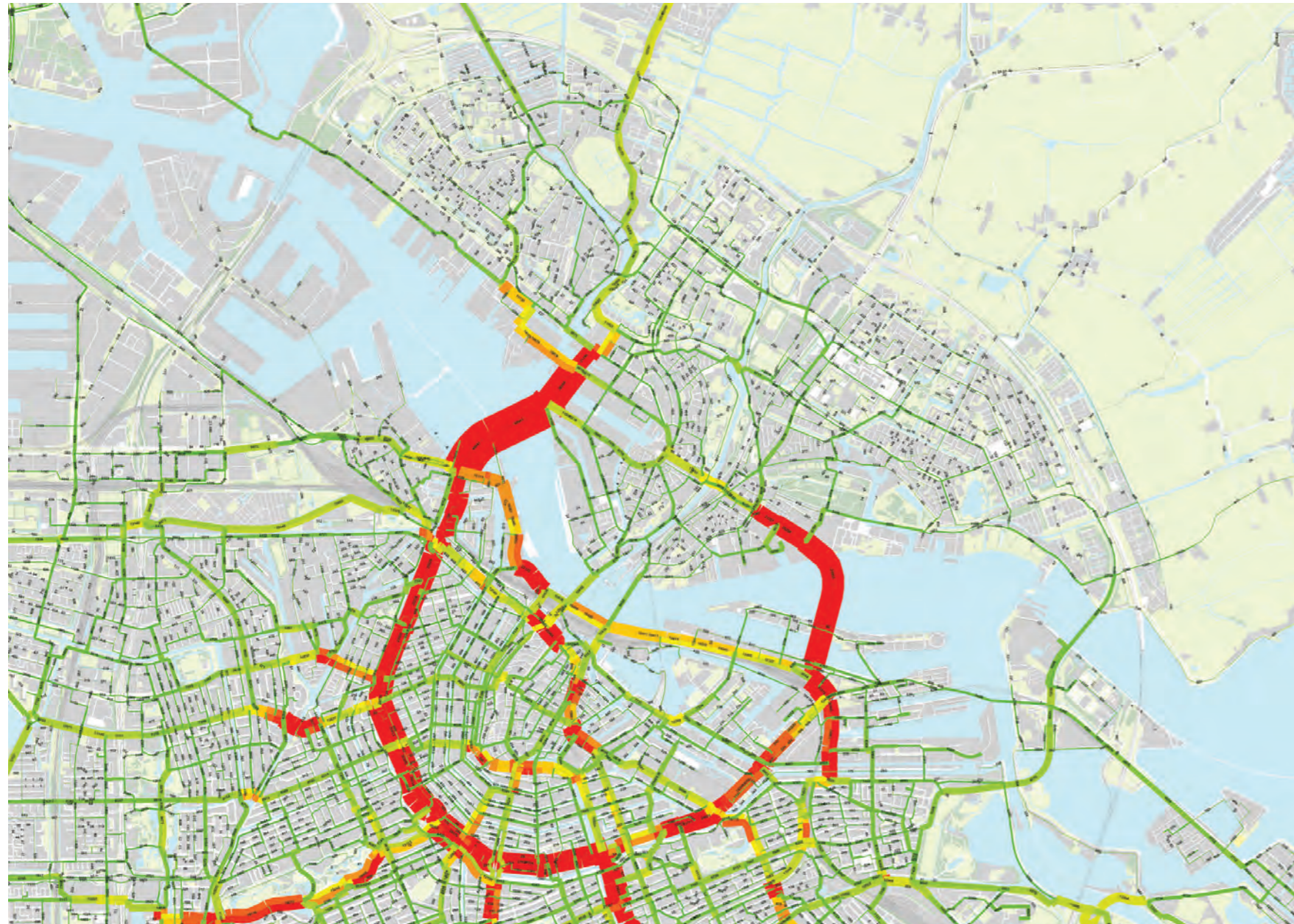
- | | |
|--------------------------------------|---|
| ① Passenger Terminal Amsterdam (PTA) | ⑩ Pont Sluisbuurt - Sporenburg |
| ② Kabelbaan | ⑪ Verbreding vaarweg Amsterdam - Rijnkanaal |
| ③ Vrije Vaarweg op het IJ | ⑫ Verbreding Amsterdamsebrug |
| ④ Westbrug | ⑬ Binnenring als vlotte fietsverbinding |
| ⑤ Voetgangerstunnel Centraal Station | ⑭ Verbinding Amsterdam - Zaanstad |
| ⑥ Pont Java-eiland - IJplein | ⑮ Verbinding IJburg |
| ⑦ Oostbrug | ⑯ Voorrang voor Openbaar Vervoer |
| ⑧ Extra Ligplaatsen | ⑰ Groene Longen |
| ⑨ Extra Wachtplaatsen voor brug | ⑱ Maritieme Toegangsweg |
| ■ Ingrepen op het water | ■ Primaire Oeververbindingen |
| ■ Ingrepen op het land | ■ Secundaire Oeververbindingen |



In het inrichtingsplan worden ook alle (nieuwe) oeververbindingen, en de belangrijkste fietsassen, vastgelegd.

OEVERVERBINDING

GENEREUS VERBONDEN - EINDADVIES 2020



De mobiliteitsstudie toont aan dat vaste oeververbindingen op de aangewezen locaties werd onderzocht intensief gebruikt zullen worden (30K+). Deze variant heeft in het westen de Pontsteiger locatie.



De mobiliteitsstudie toont aan dat vaste oeververbindingen op de aangewezen locaties intensief gebruikt zullen worden. In bovenstaande variant ligt de westelijke verbinding ter hoogte van de Haparandadam.

OEVERVERBINDING

GENEREUS VERBONDEN - EINDADVIES 2020

GEVOLGEN

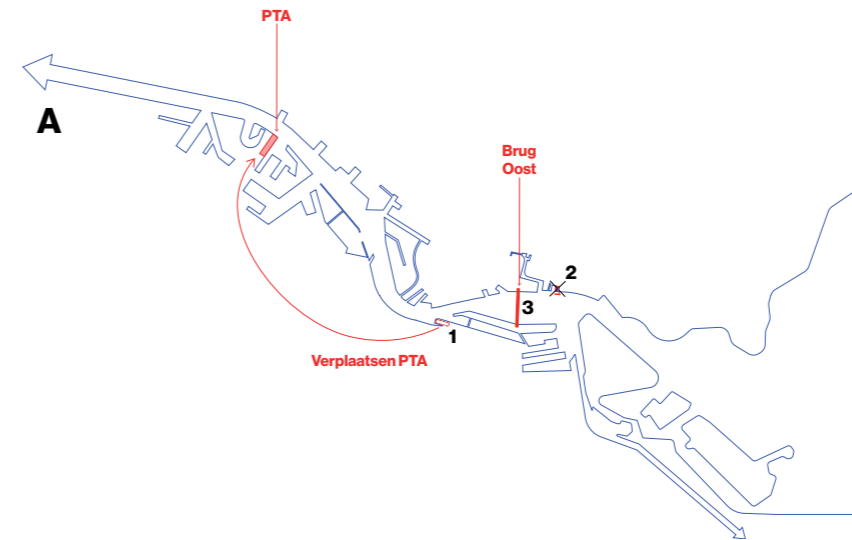
IJ-TUNNEL ALLEEN VOOR GEMOTORISEERD VERKEER



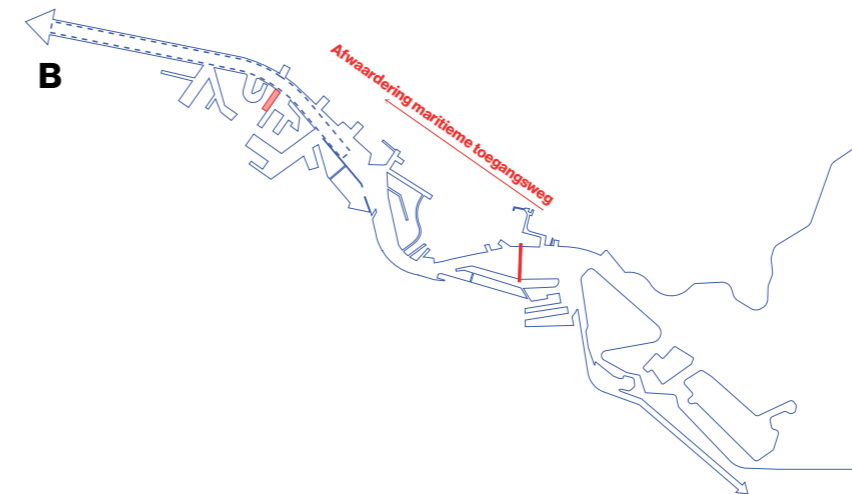
De bestaande IJ-tunnel lijkt, op het eerste gezicht, een alternatief op korte termijn voor fietsers en voetgangers. Spijtig genoeg is dit idee echter niet levensvatbaar. Ten eerste moet de tunnel permanent beschikbaar te blijven voor hulpdiensten (politie, ambulance) en openbaar vervoer (bussen). Dit betekent dat slechts ½ of 1 van de twee tunnelkokers vrijgemaakt kan worden, en dat de tunnel moet worden gesloten voor al het andere autoverkeer - onder andere omdat het niet toegestaan is om in één tunnelbuis in beide richtingen te rijden, en omdat vluchtwegen en bereikbaarheid van ongevallen door hulpdiensten anders niet zouden kunnen worden gegarandeerd. Het sluiten van de tunnel voor regulier autoverkeer kan (en zal) extreme drukte op andere plekken in de stad veroorzaken.

Het grootste bezwaar tegen fietsen door de IJ-tunnel is echter dat de tunnel niet veilig te maken is voor fietsers, zoals tijdens de openstelling op 28 mei 2019 in feite is bewezen. De hellingen aan beide kanten van de tunnel zijn té steil voor veilig gebruik, en het is niet mogelijk deze zodanig minder steil te maken dat er tijdens de afdaling geen ontoelaatbaar hoge snelheden worden bereikt - in ieder geval niet zonder feitelijk een nieuwe tunnel aan te leggen. Het is beter om te investeren in een oplossing van hogere kwaliteit, die bovendien beter aansluit op het fietsnetwerk van de stad.

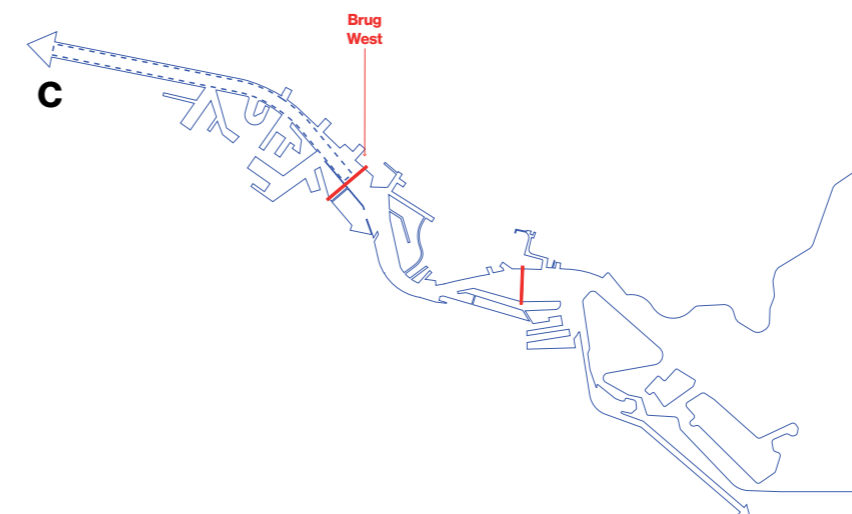
VOORWAARDELIJKHEDEN



A. Verplaatsing van de cruisevaart (1) en de op handen zijnde sluiting van de Oranjewerf (2) maken afwaarderen van het IJ als maritieme toegangsweg mogelijk - een voorwaarde voor het aanleggen van een westelijke oeververbinding (3).



B. Het IJ wordt ten oosten van de Haparandadam niet langer gebruikt voor maritieme doeleinden, en kan worden afgewaardeerd als Maritieme Toegangsweg.

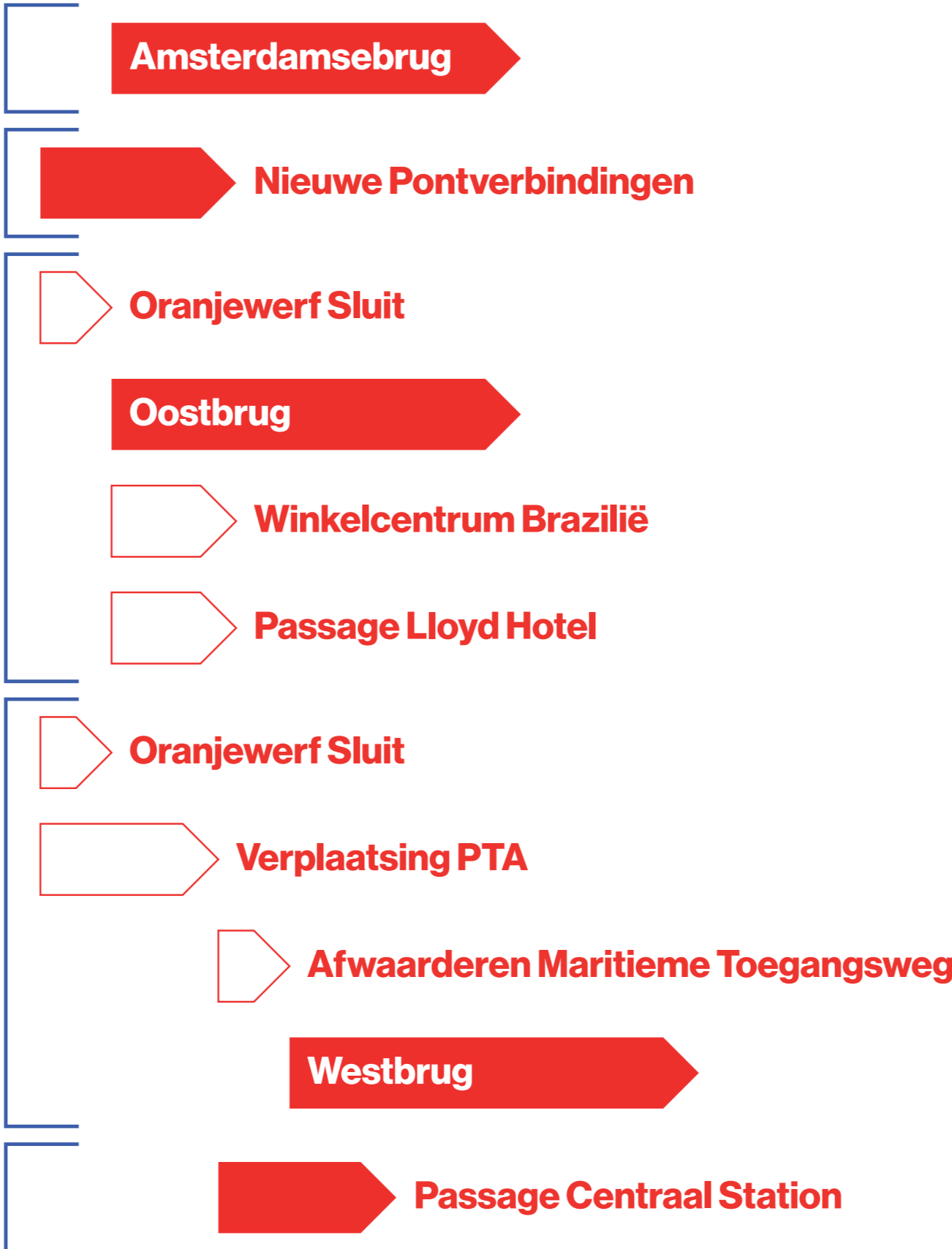


C. Dit maakt het mogelijk de westelijke oeververbinding, conform de richtlijnen vaarwegen, aan te leggen.

OEVERVERBINDING

GENEREUS VERBONDEN - EINDADVIES 2020

GEVOLGEN



AANPAK EN TIMING WERKBANKEN

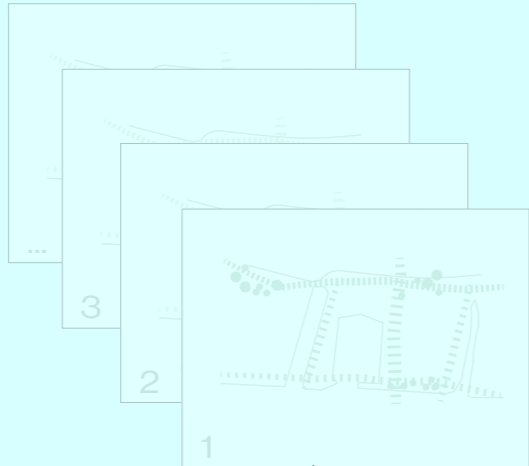
GELAAGDE AANPAK & VARIANTEN STUDIES

STARTBIJEEENKOMST
30/10



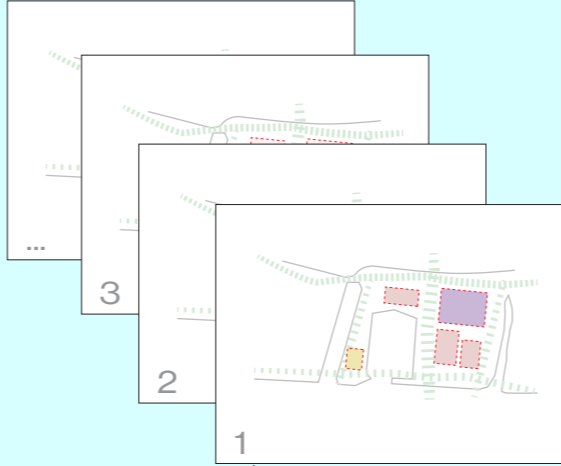
Uitgangspunten en ambities

WERKBANK 01
17/11



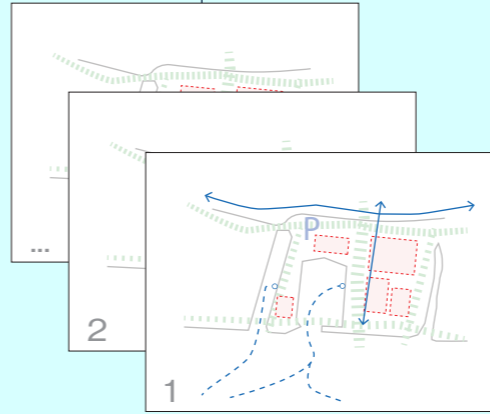
LAAG 1
Landschappelijk
kader

WERKBANK 02
28/11



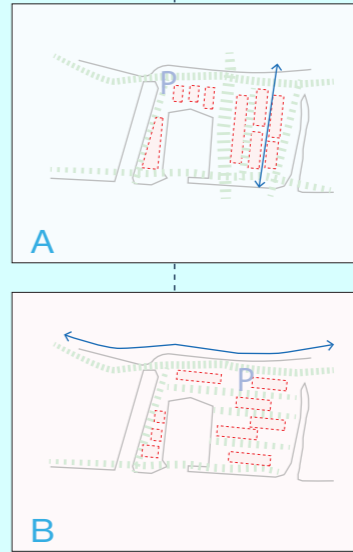
LAAG 2
Programma &
bebouwing

WERKBANK 03
19/01



LAAG 3
Mobiliteit

WERKBANK 04
16/01



VERFIJNING EN SYNTHESE
naar 2 scenario's

SLOTBIJEEENKOMST
30/01



CONCLUSIES

1

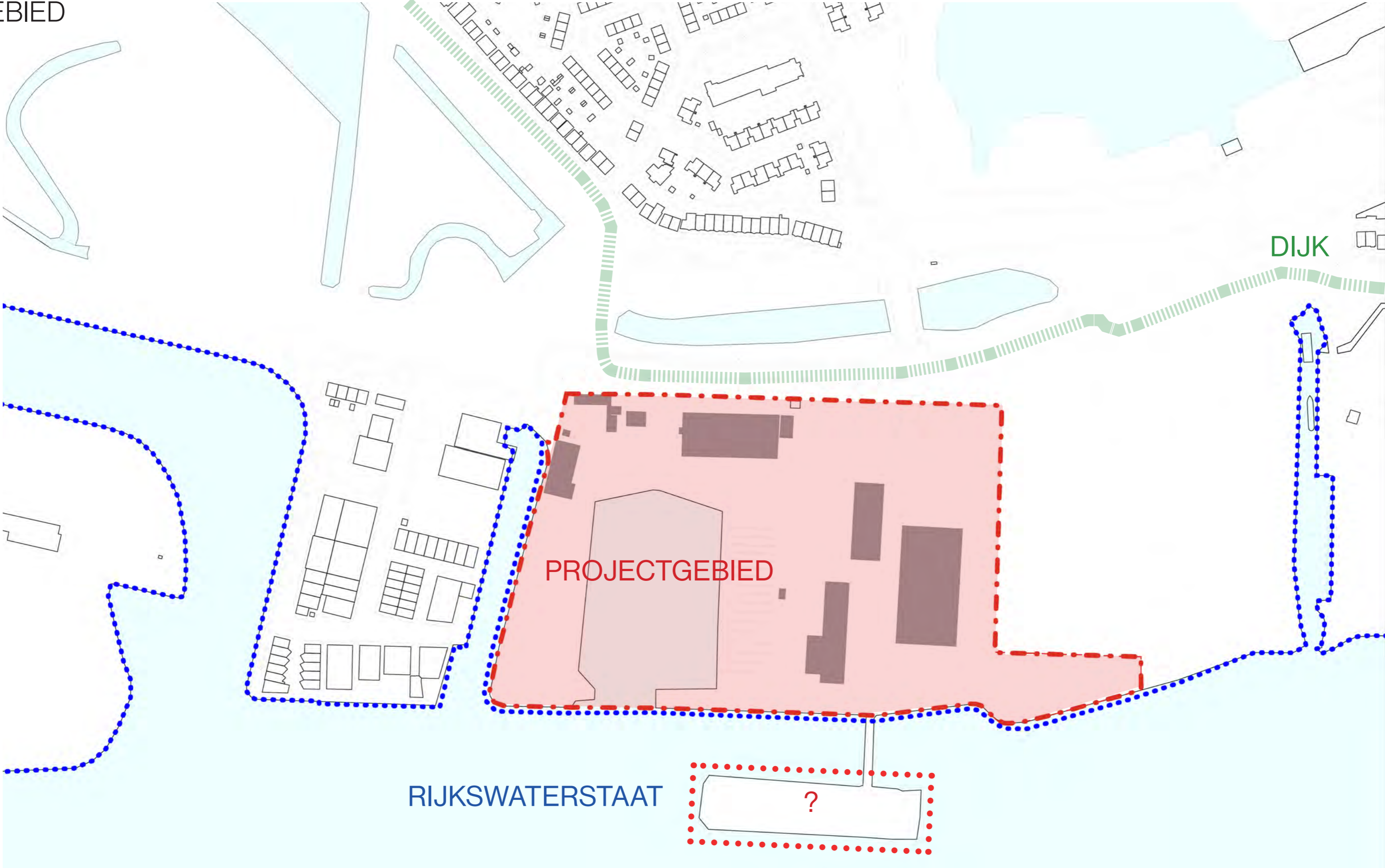
Kaders

DE OPGAVE
PROJECTGEBIED & STUDIEGEBIED



KADERS

PROJECTGEBIED



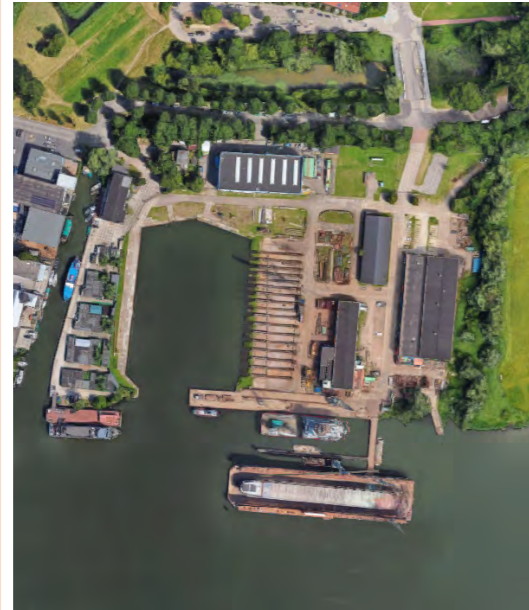
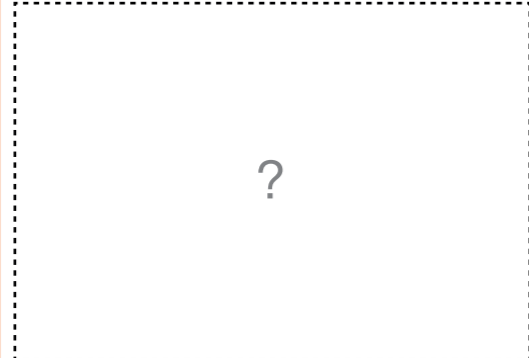
KADERS
DICHTHEID

TUINDORP
NIEUWENDAM



FSI >1

ORANJEWERF



FSI 2.4-2.9

NDSM



FSI 3.7

HAMERKWARTIER



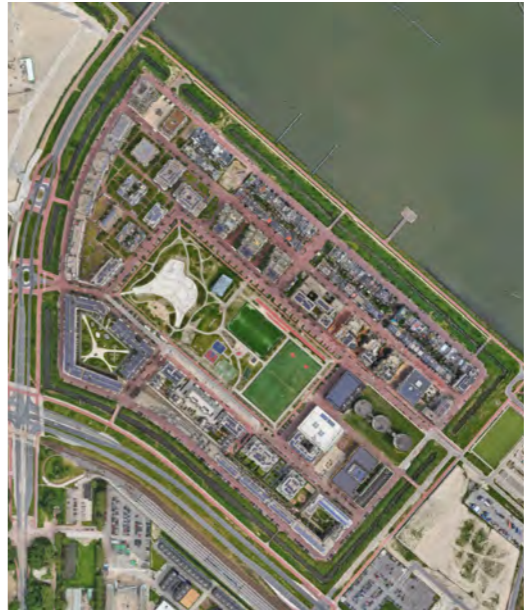
FSI 3.7

WESTERDOKS
EILAND



FSI 4.1

SLUISBUURT



FSI 2.8-5

OOSTERDOKS
EILAND



FSI 6

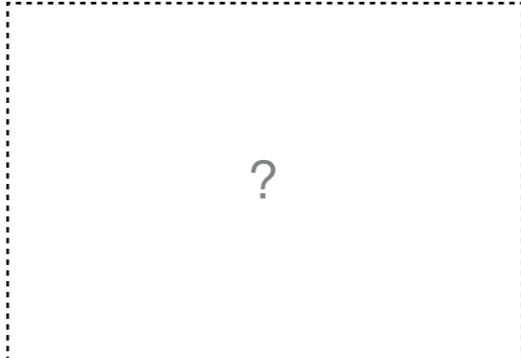
KADERS
DICHTHEID

TUINDORP
NIEUWENDAM



FSI > 1

ORANJEWERF



FSI 2.4-2.9

JAVA EILAND



FSI 2.7

HOUTHAVENKADE



FSI 2.8

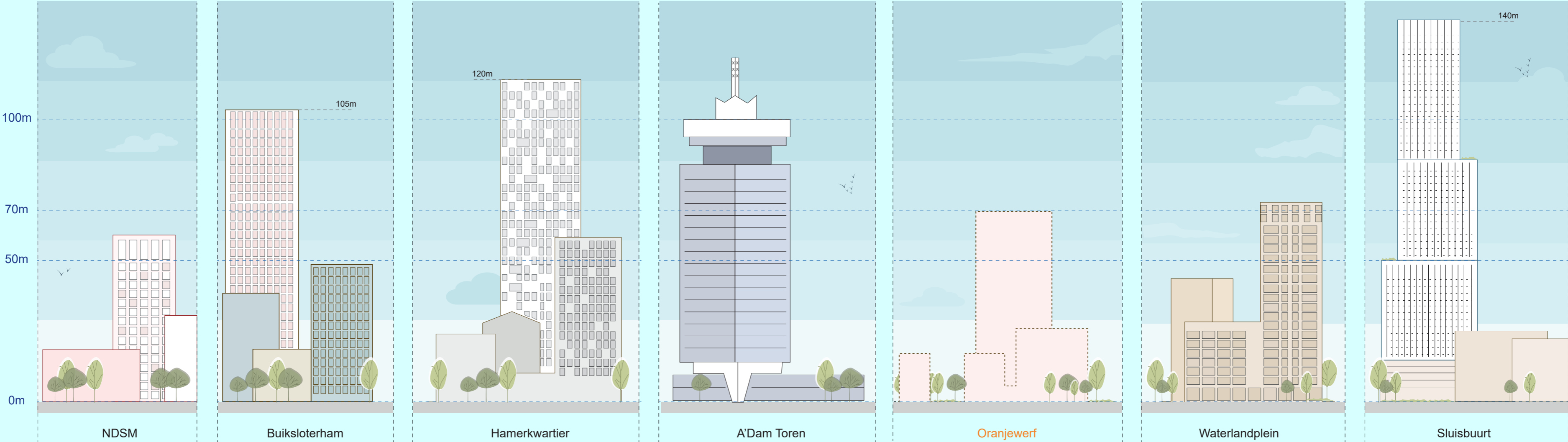
KADERS

REALISATIE VAN BESTAANDE PLANNEN EN VISIES



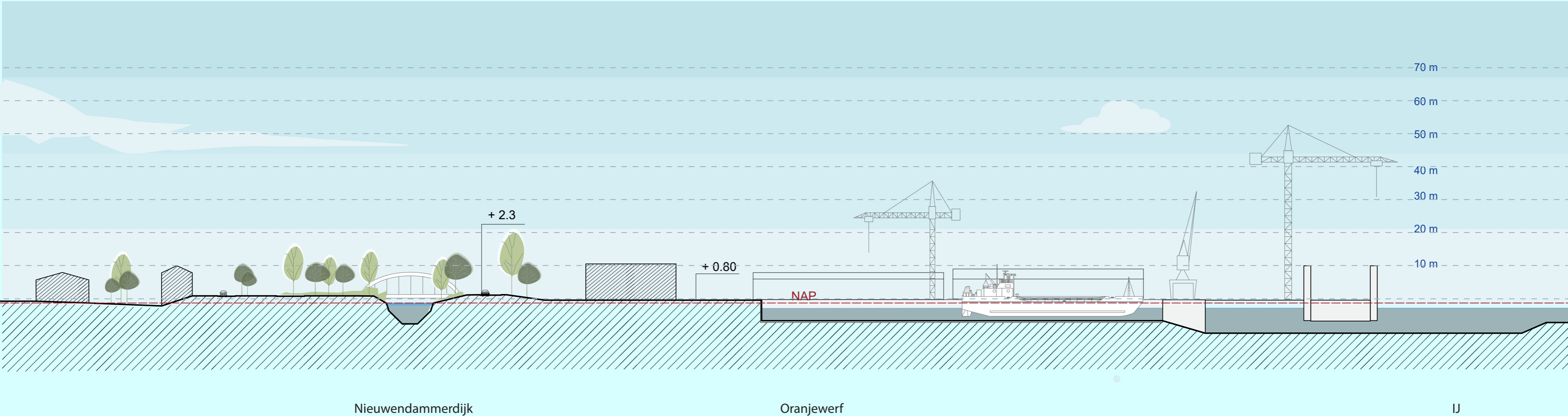
KADERS

HOOGBOUW - VERGELIJKING BOUWHOOGTE ANDERE PROJECTEN



KADERS

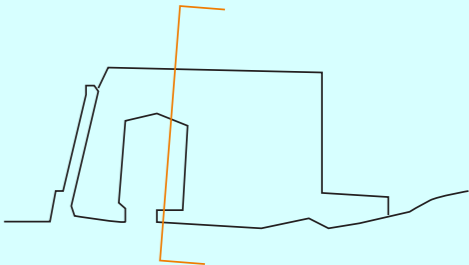
HOOGBOUW - TERREINSNEDE ORANJEWERF



Nieuwendammerdijk

Oranjerwerf

IJ



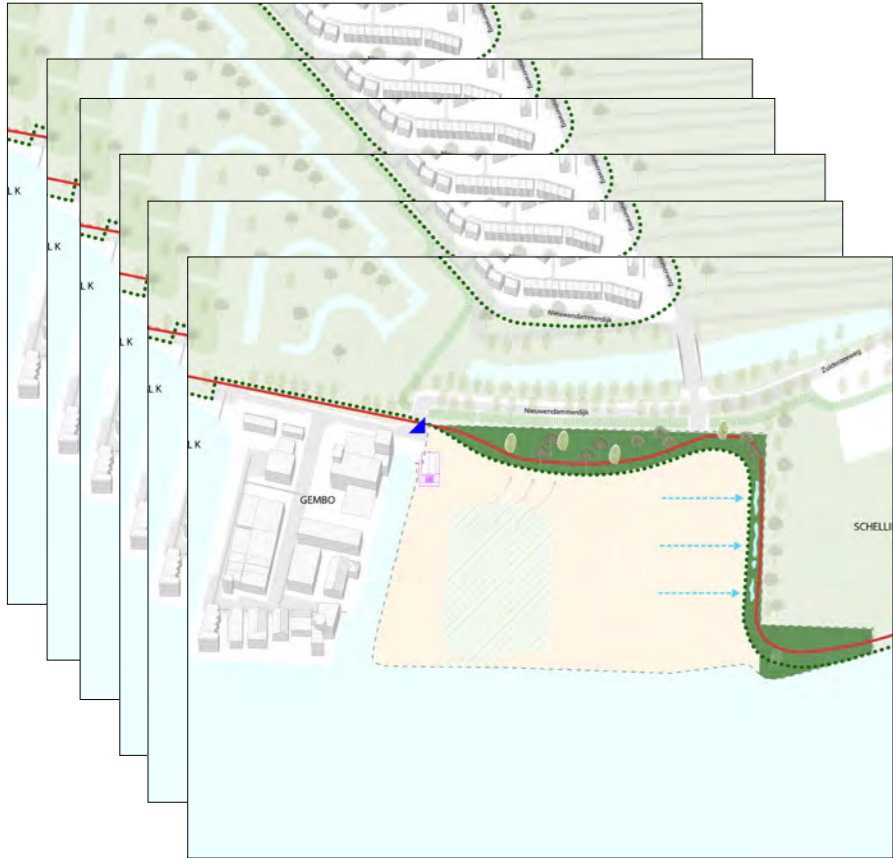
2



Conclusies WB1
Uitgangspunten WB2

UITGANGSPUNTEN

BELANGRIJKSTE CONCLUSIES WERKBANK 1



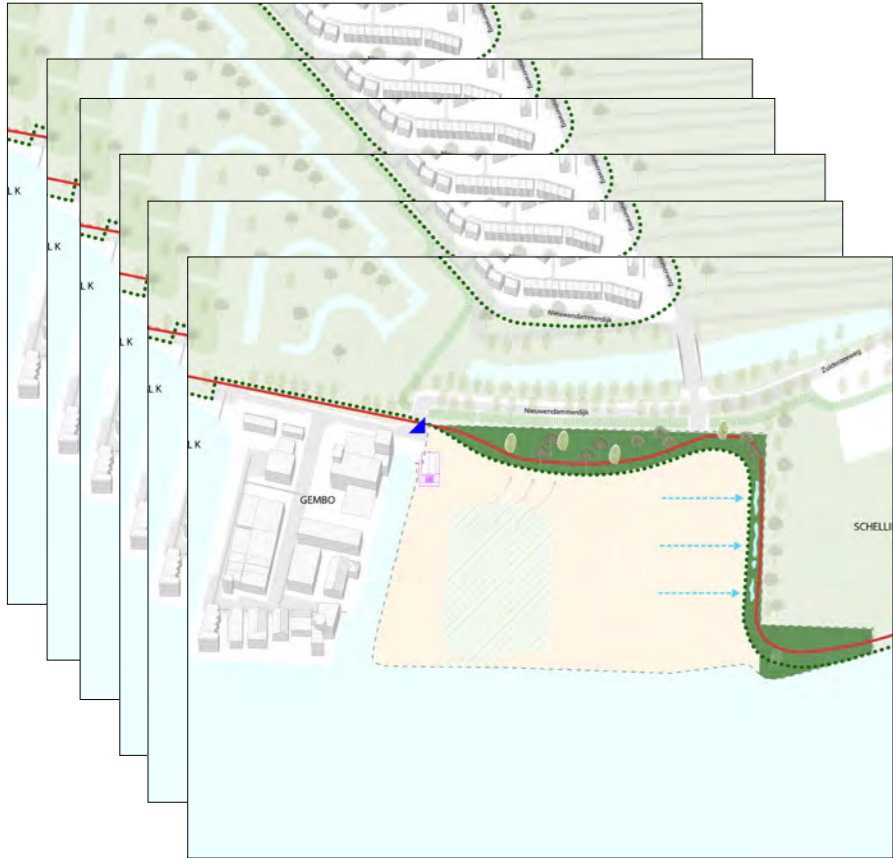
Scenario's WB1



GEEN doorgaande fietsroute

UITGANGSPUNTEN

BELANGRIJKSTE CONCLUSIES WERKBANK 1



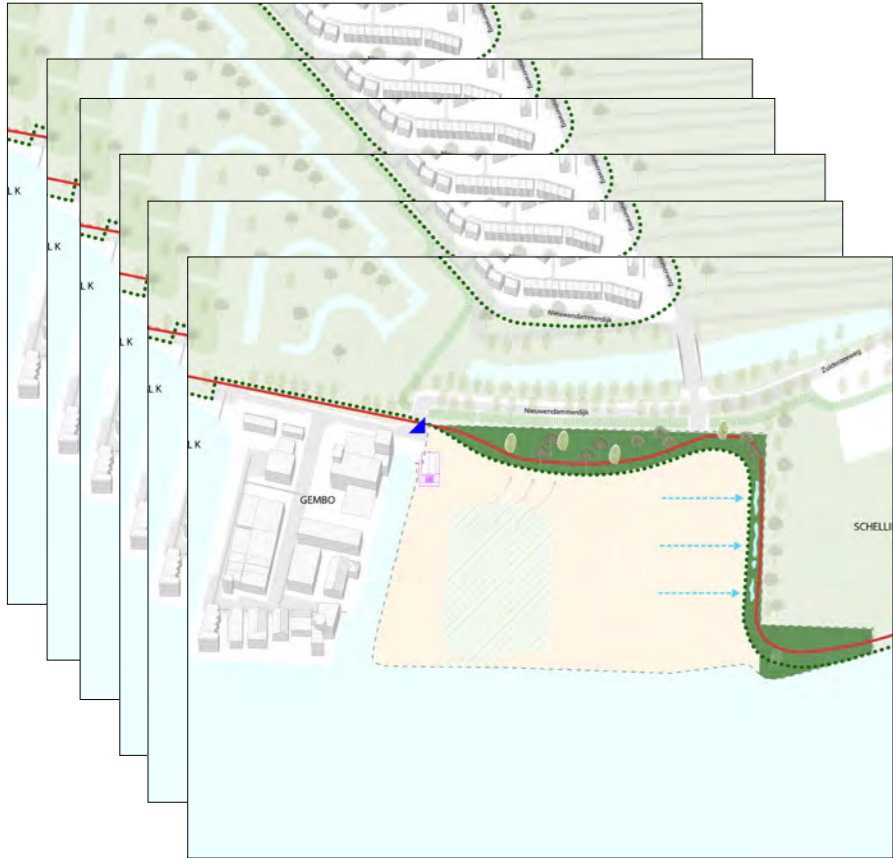
Scenario's WB1



Maak de oevers publiek toegankelijk

UITGANGSPUNTEN

BELANGRIJKSTE CONCLUSIES WERKBANK 1



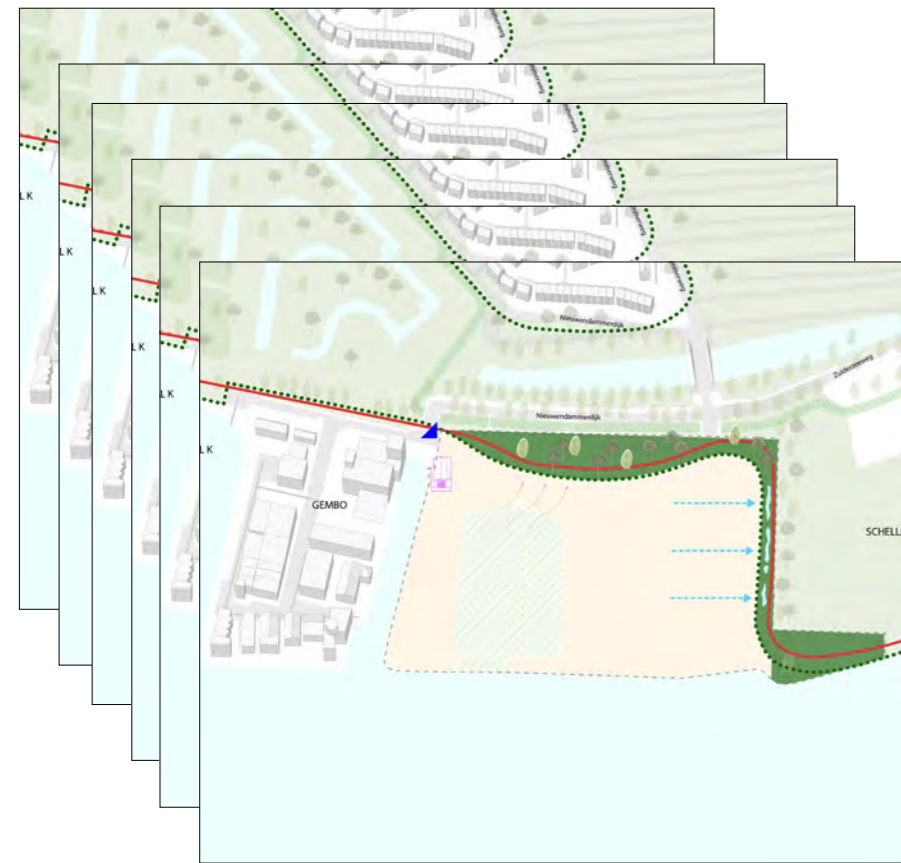
Scenario's WB1



Maak het IJ zichtbaar

UITGANGSPUNTEN

BELANGRIJKSTE CONCLUSIES WERKBANK 1



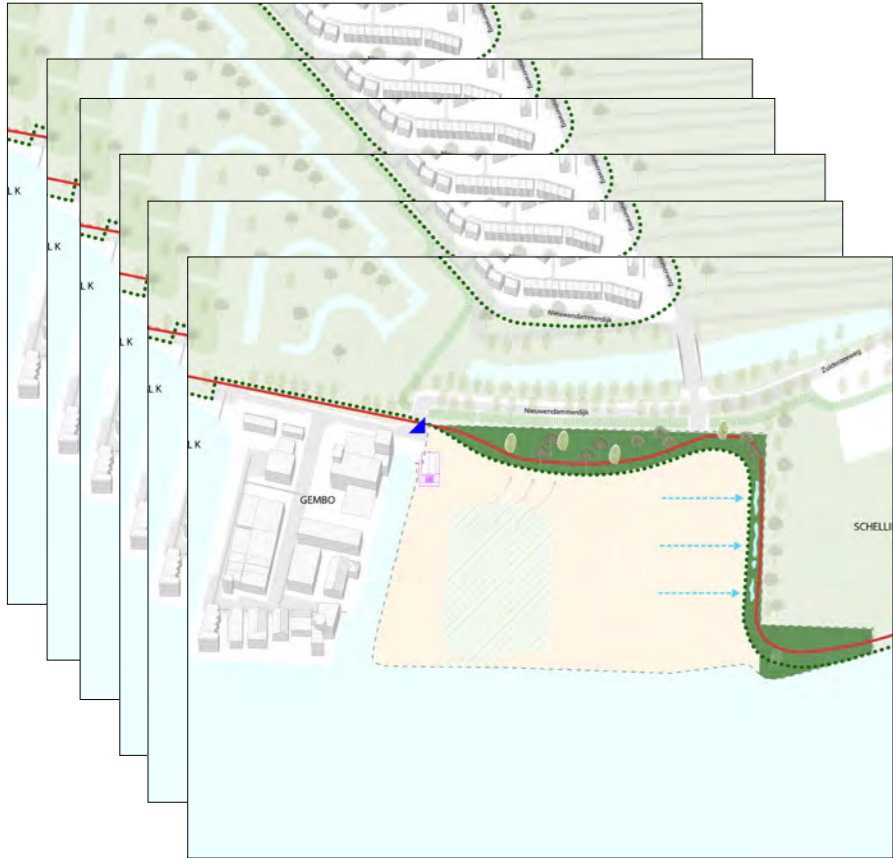
Scenario's WB1



Gebruik het water voor natuur en recreatie

UITGANGSPUNTEN

BELANGRIJKSTE CONCLUSIES WERKBANK 1



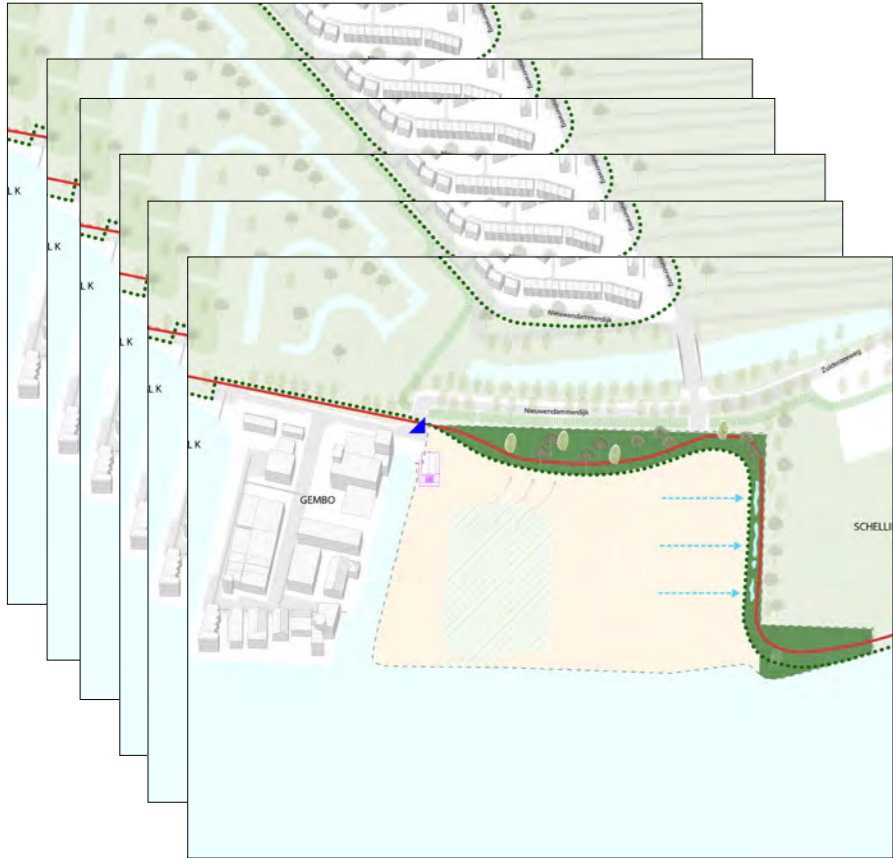
Scenario's WB1



Maak zachte groene randen

UITGANGSPUNTEN

BELANGRIJKSTE CONCLUSIES WERKBANK 1



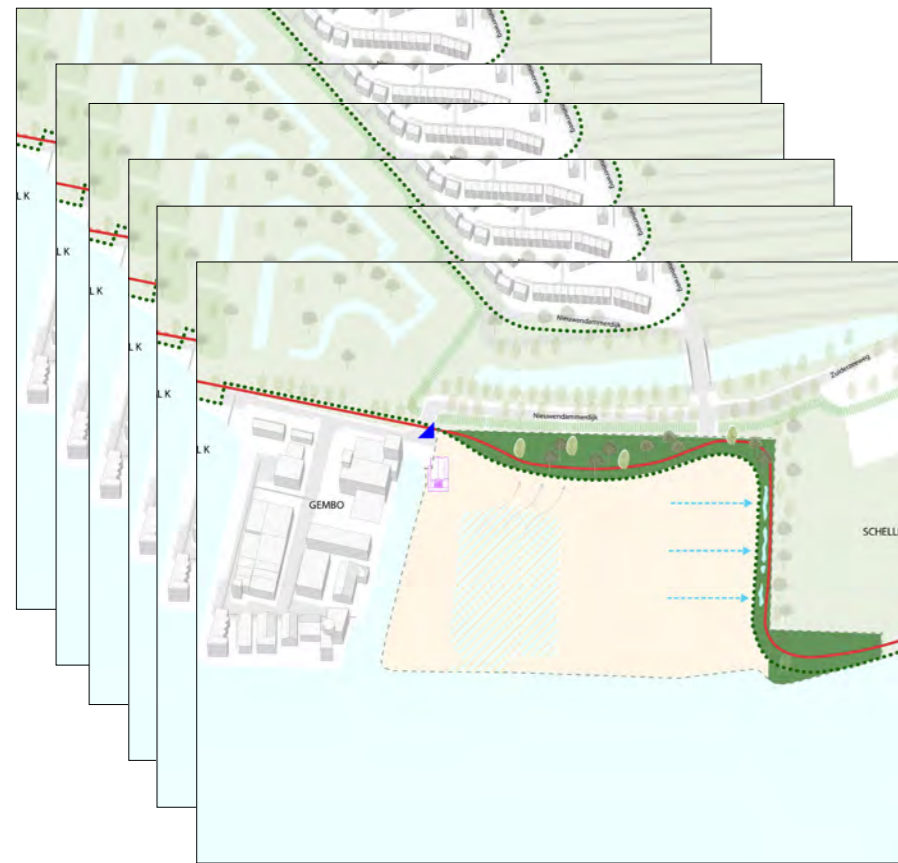
Scenario's WB1



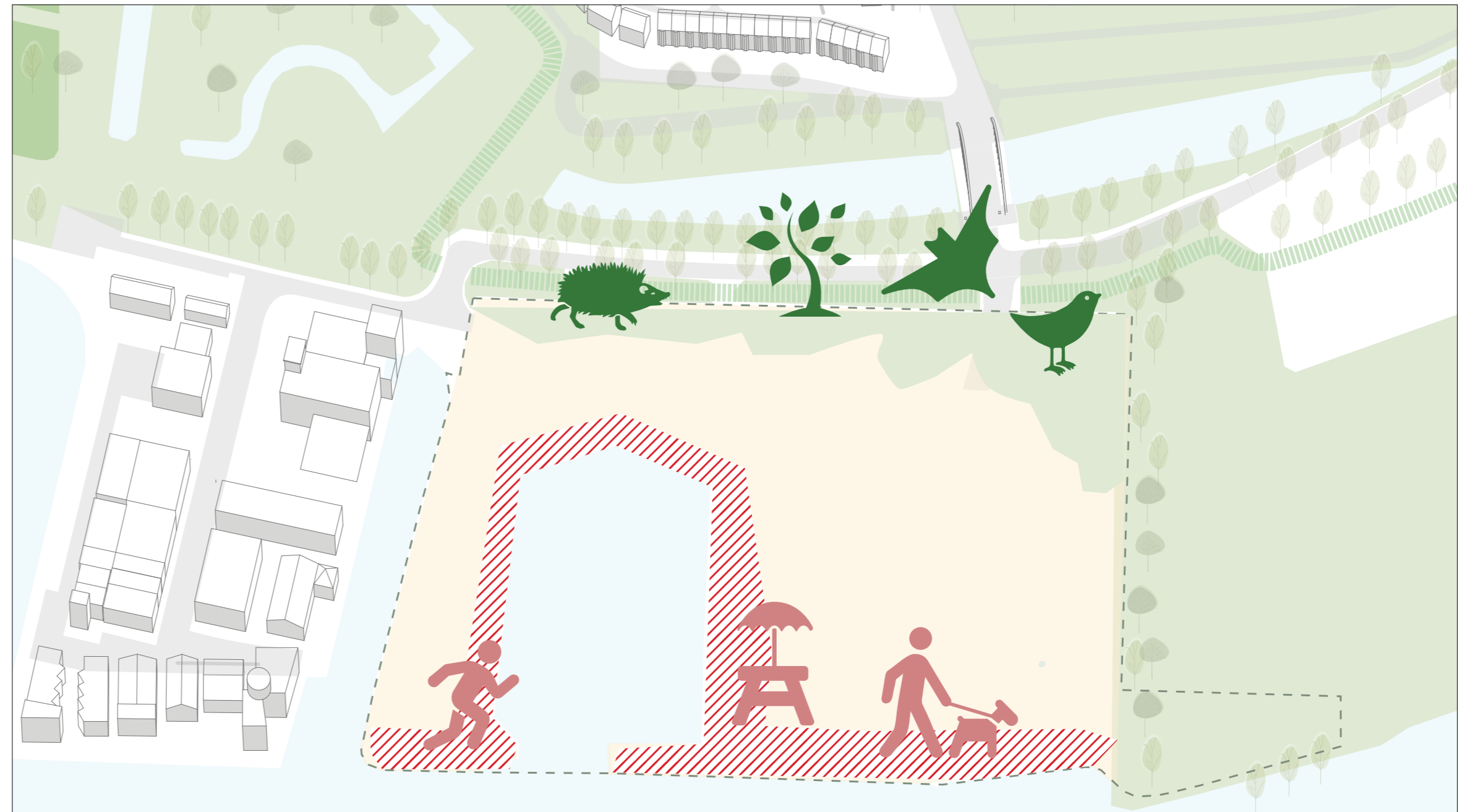
Versterk de hoofdgroenstructuur

UITGANGSPUNTEN

BELANGRIJKSTE CONCLUSIES WERKBANK 1



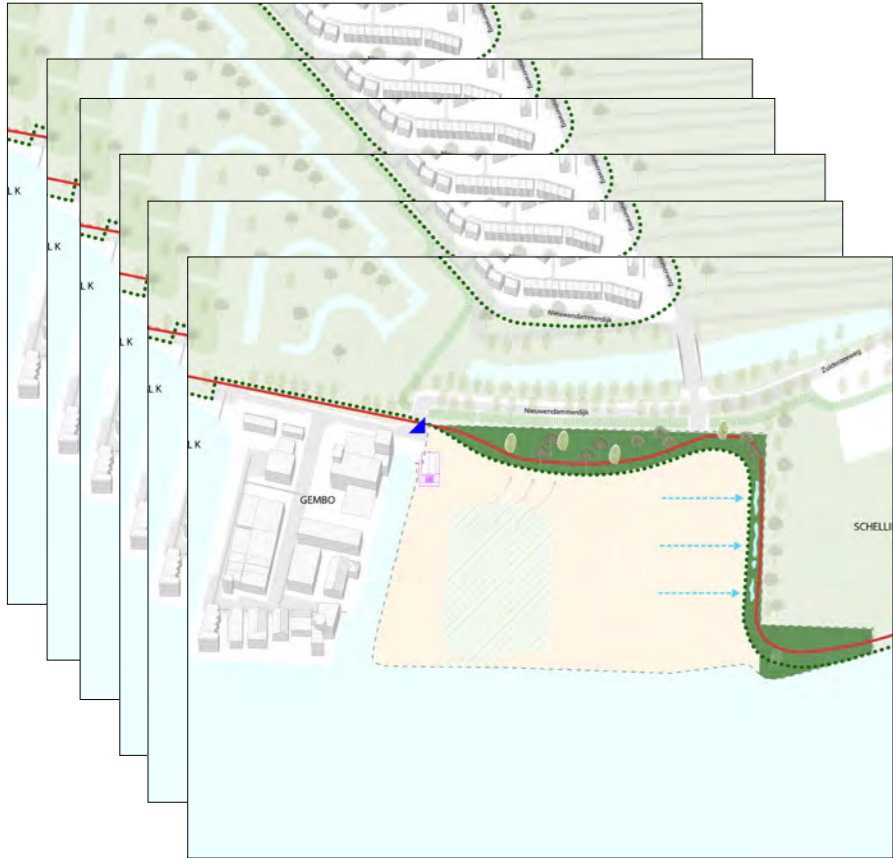
Scenario's WB1



Scheid zones voor ecologie en menselijk gebruik

UITGANGSPUNTEN

BELANGRIJKSTE CONCLUSIES WERKBANK 1

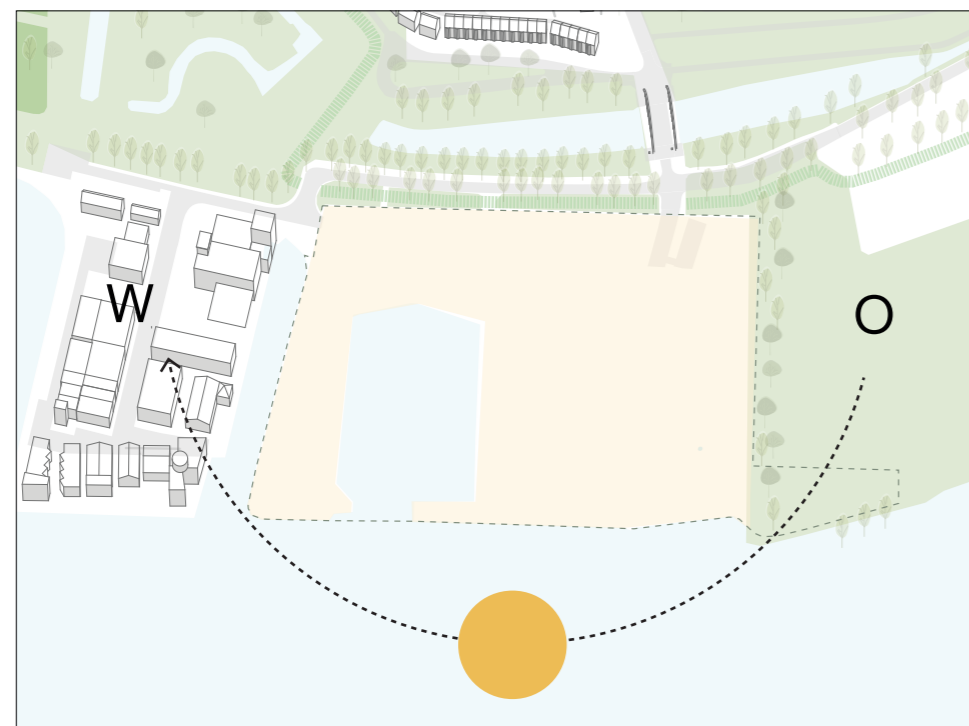


Scenario's WB1

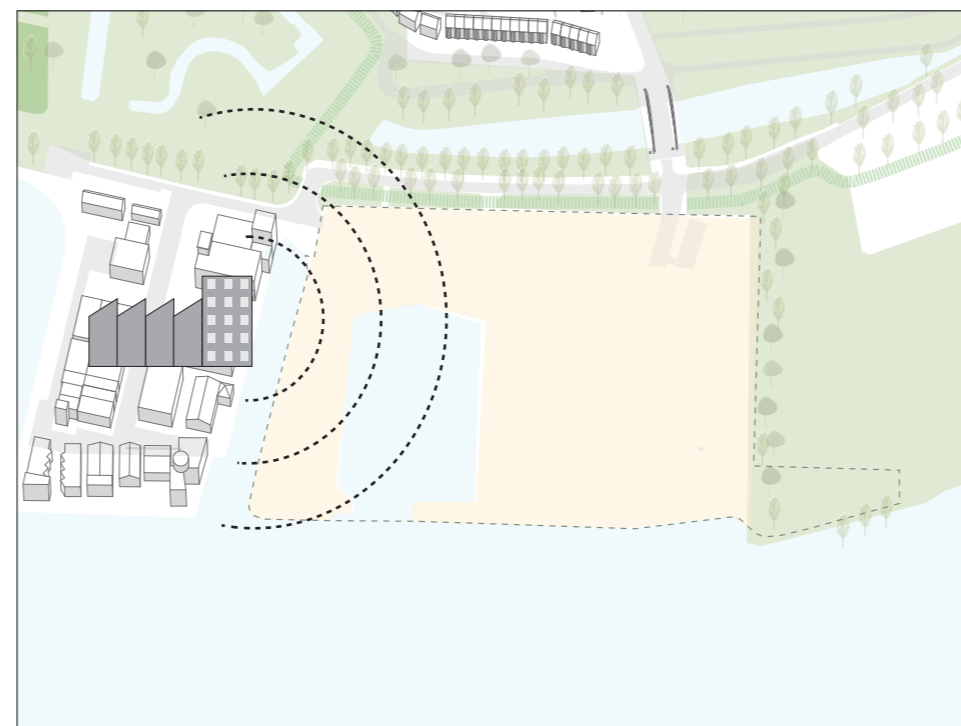


Integreer nautische elementen waar mogelijk

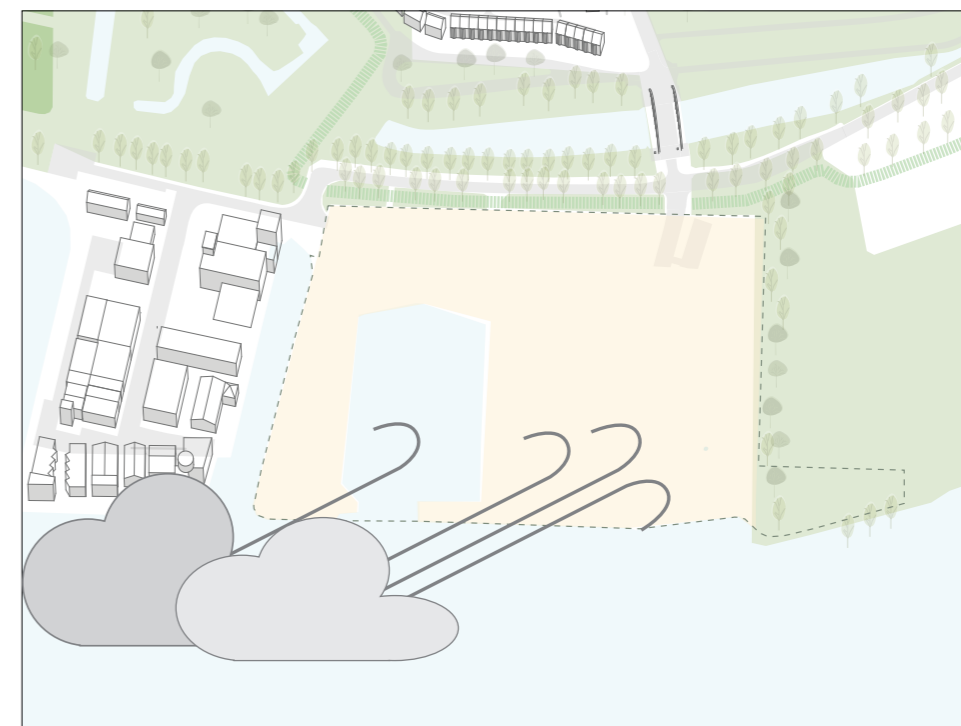
UITGANGSPUNTEN BIJKOMENDE RANDVOORWAARDEN



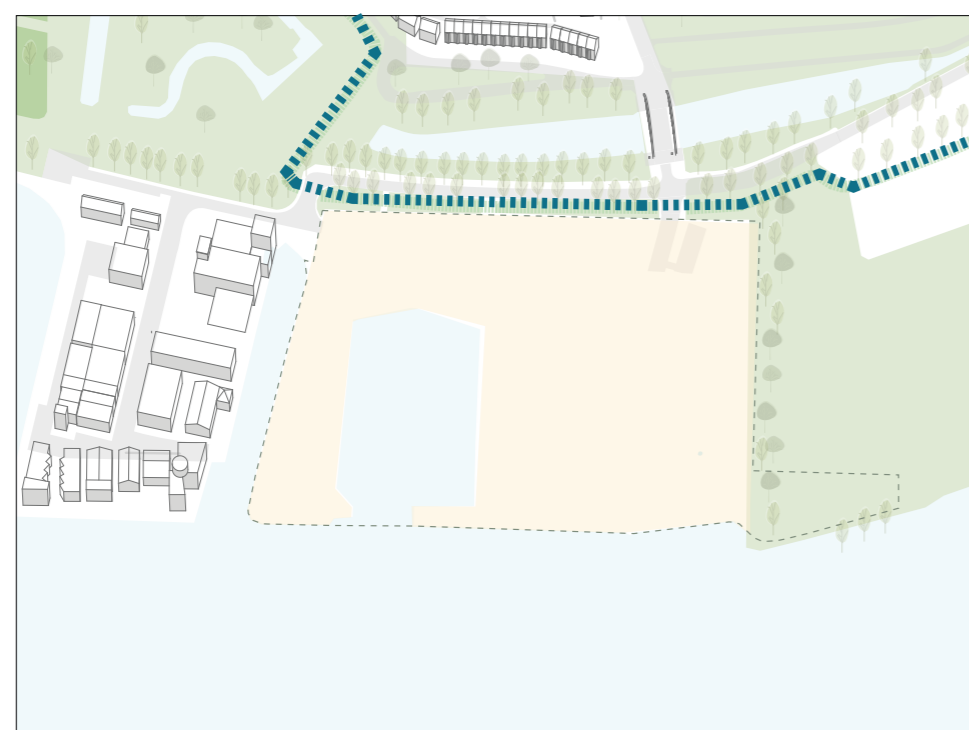
Bezinning



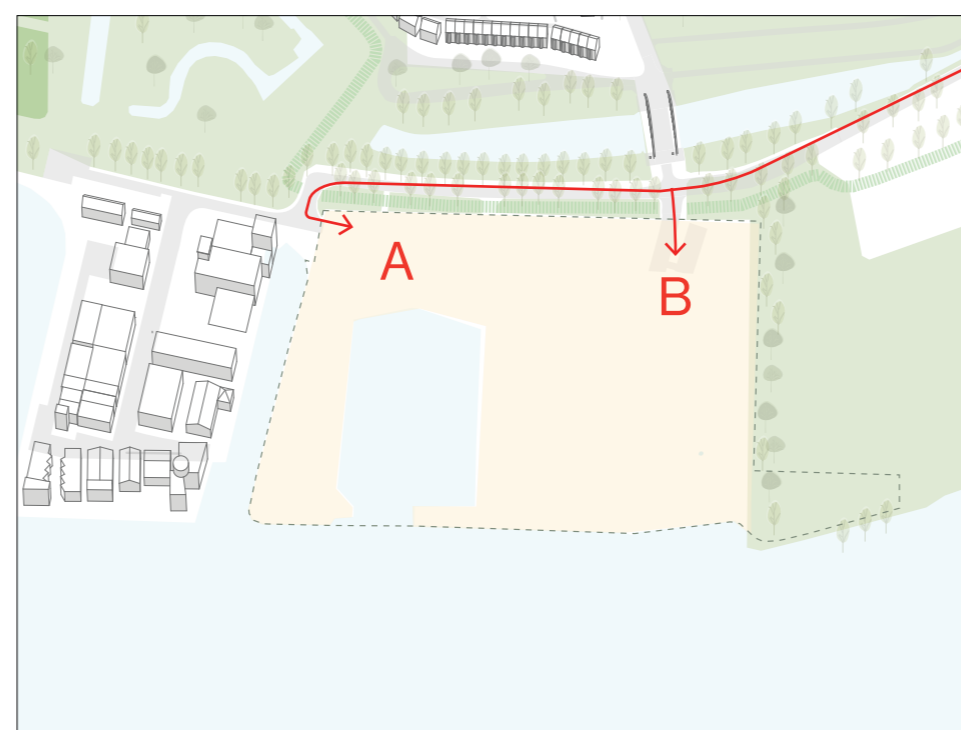
Geluid



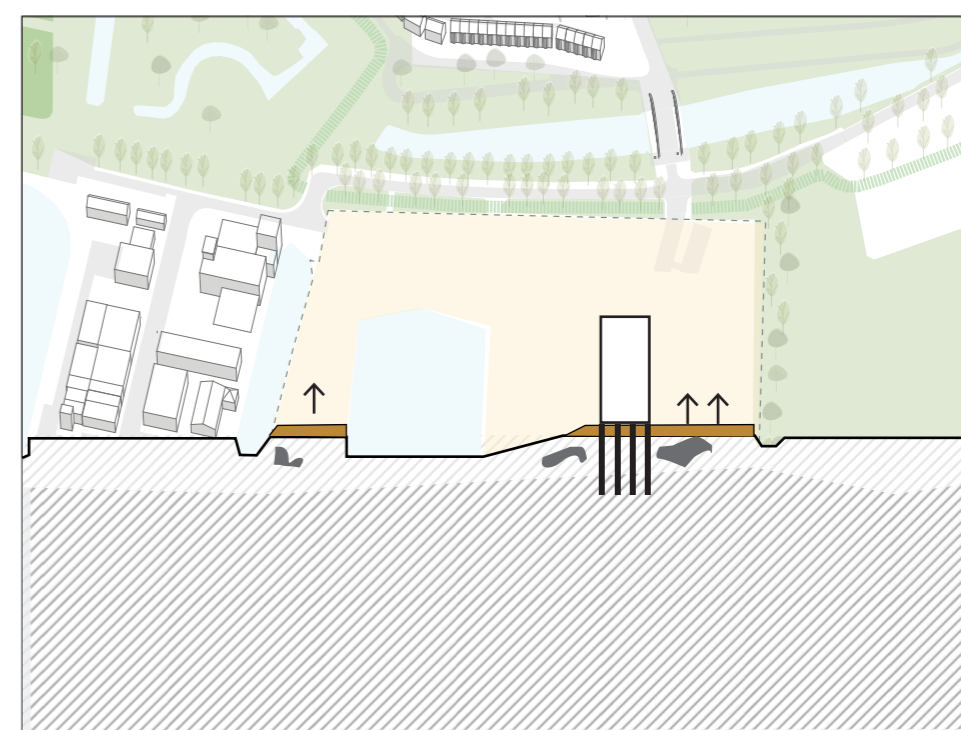
Wind



Waterkering



Ontsluiting



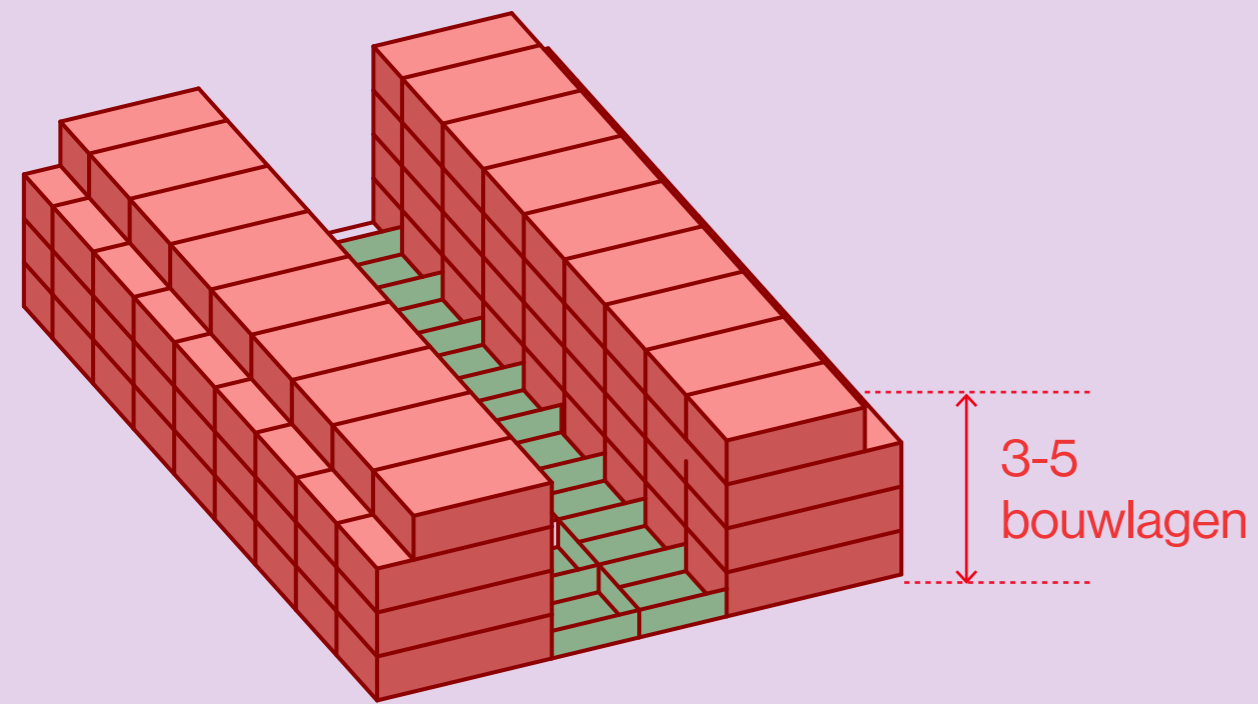
Bodem



Samen stad maken!

SAMEN STAD MAKEN

RELEVANTE TYPOLOGIEËN

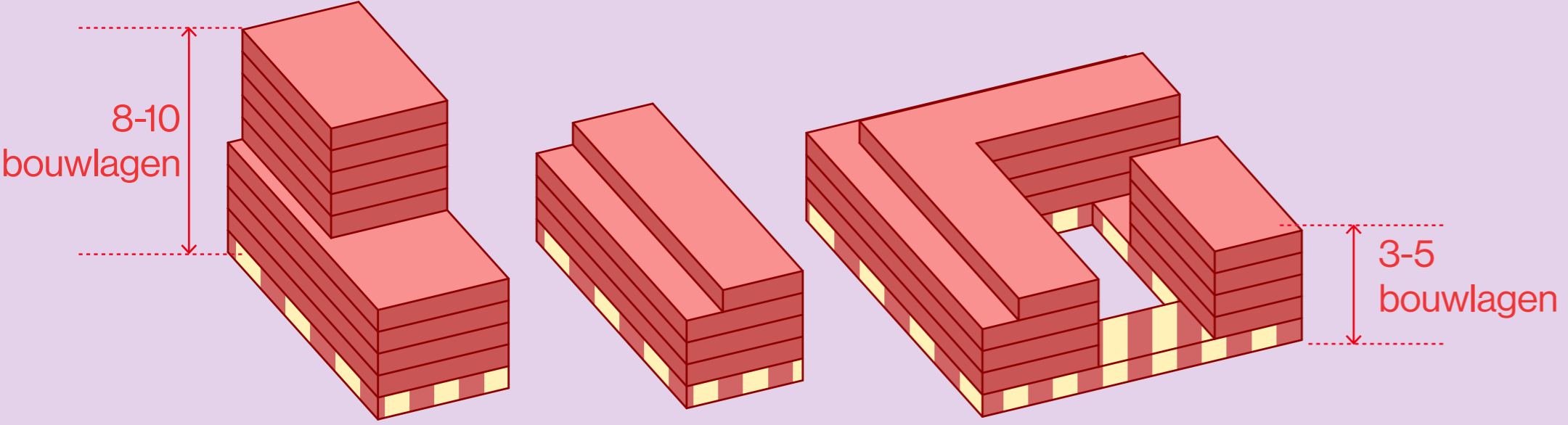


 Wonen



Stadshuizen /beneden-boven woning

SAMEN STAD MAKEN
RELEVANTE TYPOLOGIEËN

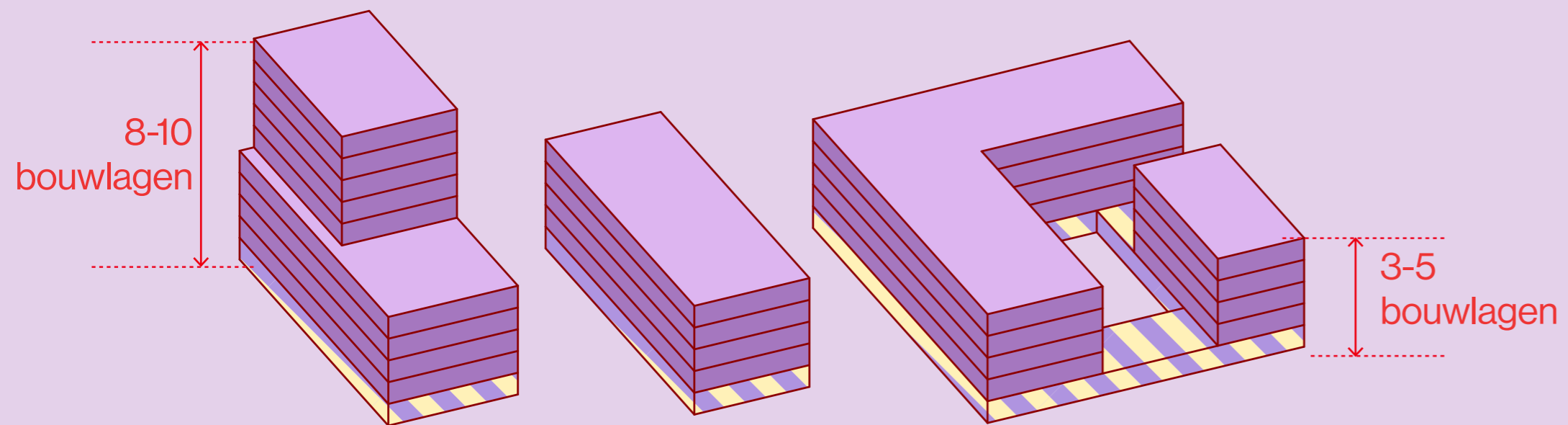


Wonen
Voorzieningen

Residentieel bouwblok

SAMEN STAD MAKEN

RELEVANTE TYPOLOGIEËN

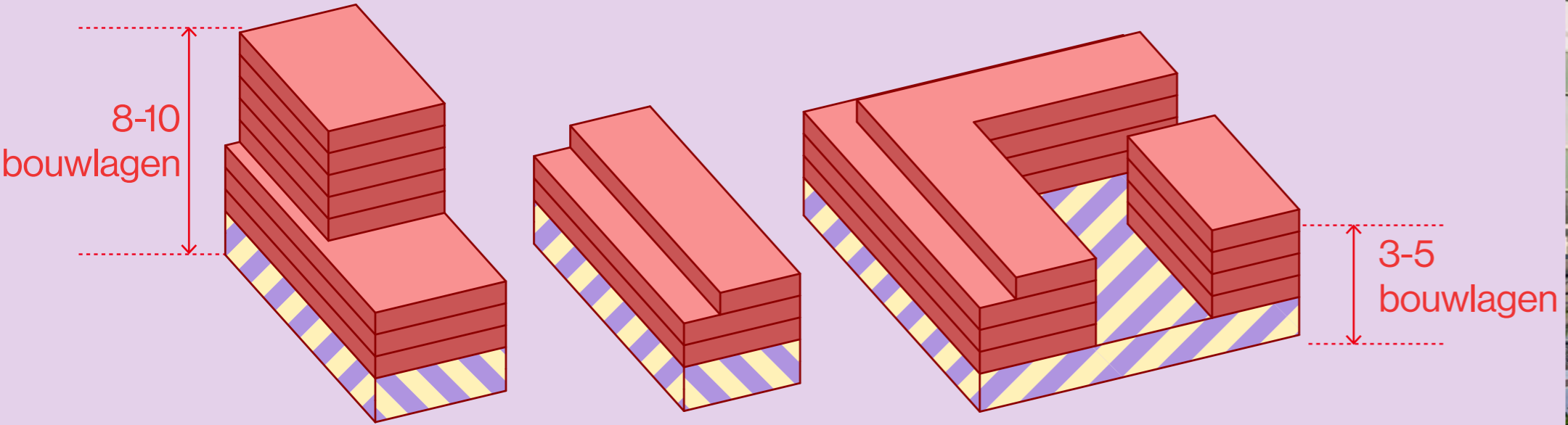


- Werken
- Voorzieningen

Werkgebouw



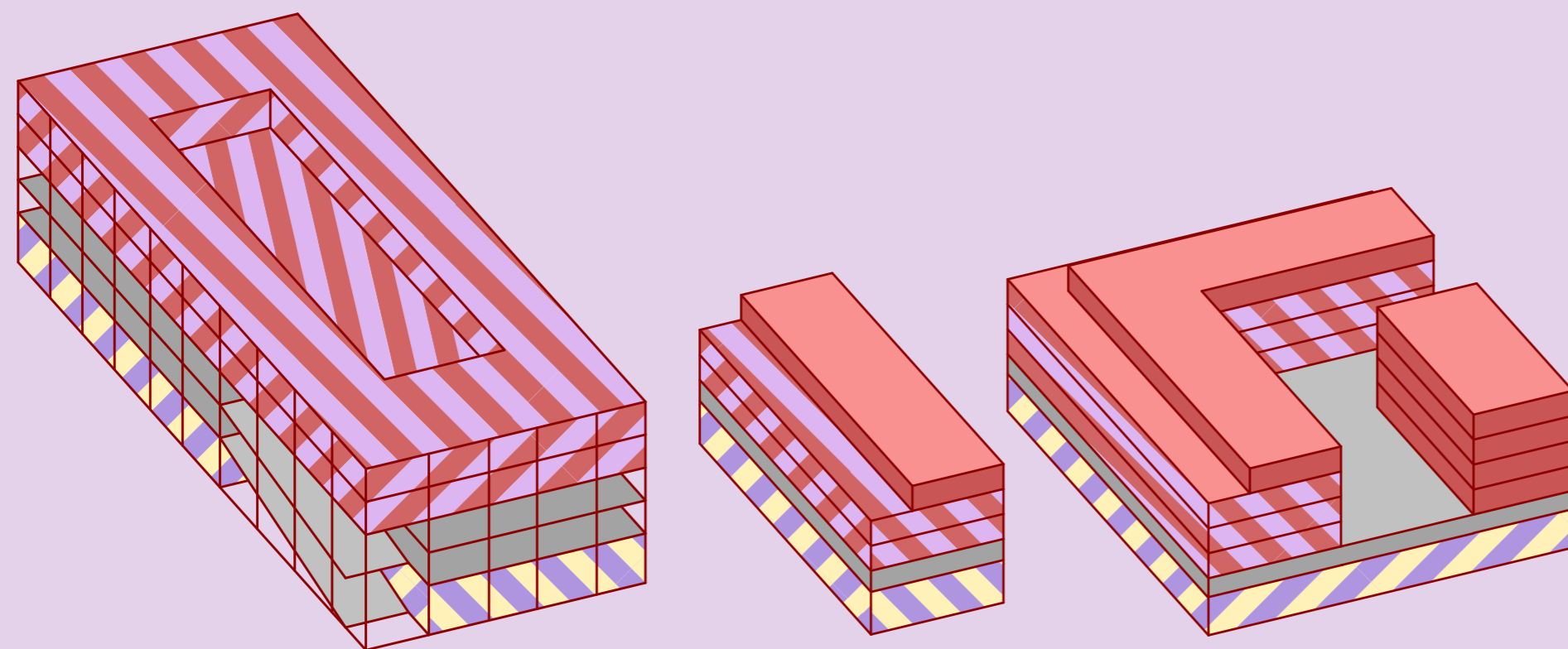
SAMEN STAD MAKEN
RELEVANTE TYPOLOGIEËN

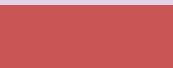





- Wonen
- Voorzieningen
- Werken

Gemengd woon-werkgebouw

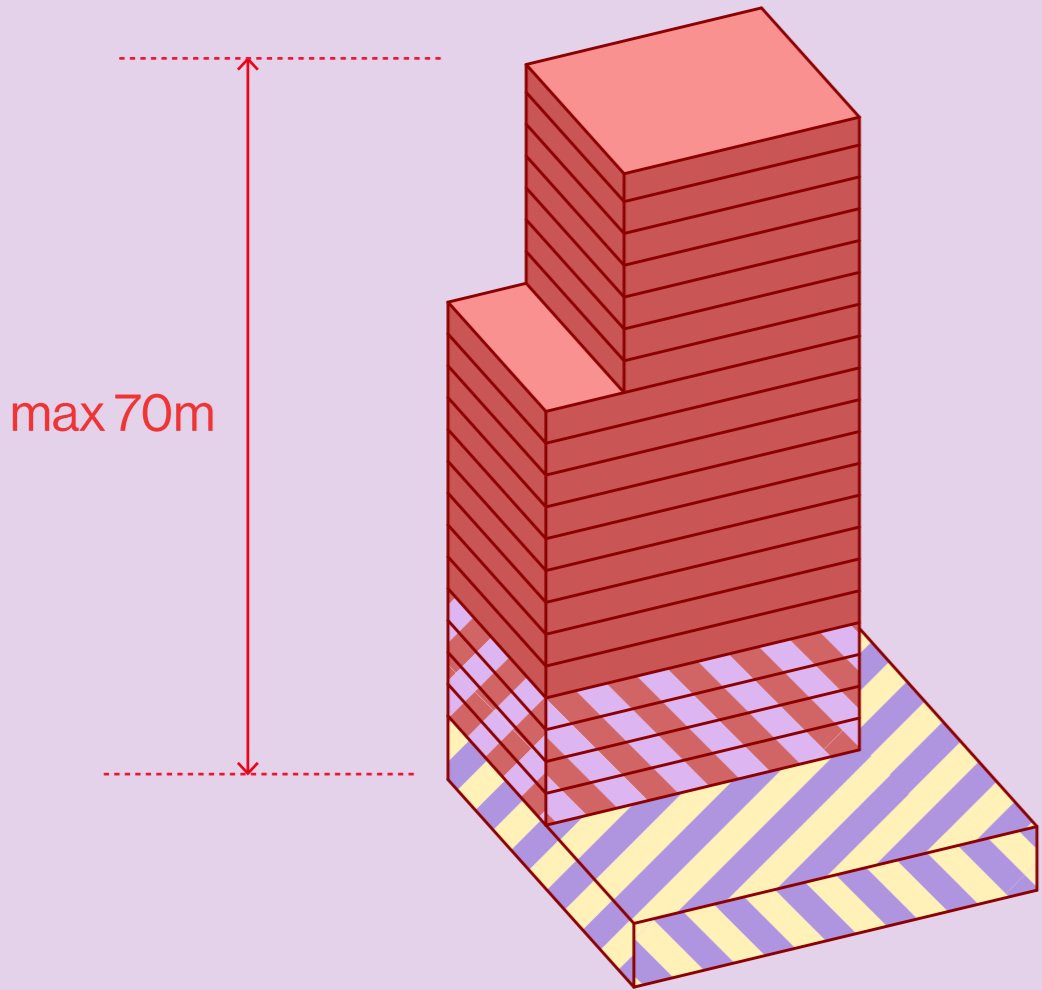
SAMEN STAD MAKEN
RELEVANTE TYPOLOGIEËN



-  Wonen
-  Voorzieningen
-  Werken
-  Parkeren

Gestapeld stadsblok

SAMEN STAD MAKEN
RELEVANTE TYPOLOGIEËN



- Wonen
- Voorzieningen
- Werken



Hoogte accenten (max 70m)

3

Ontwikkelingsscenario's

ONTWIKKELINGSSCENARIO'S BASSIN PARK



ONTWIKKELINGSSCENARIO'S BASSIN PARK



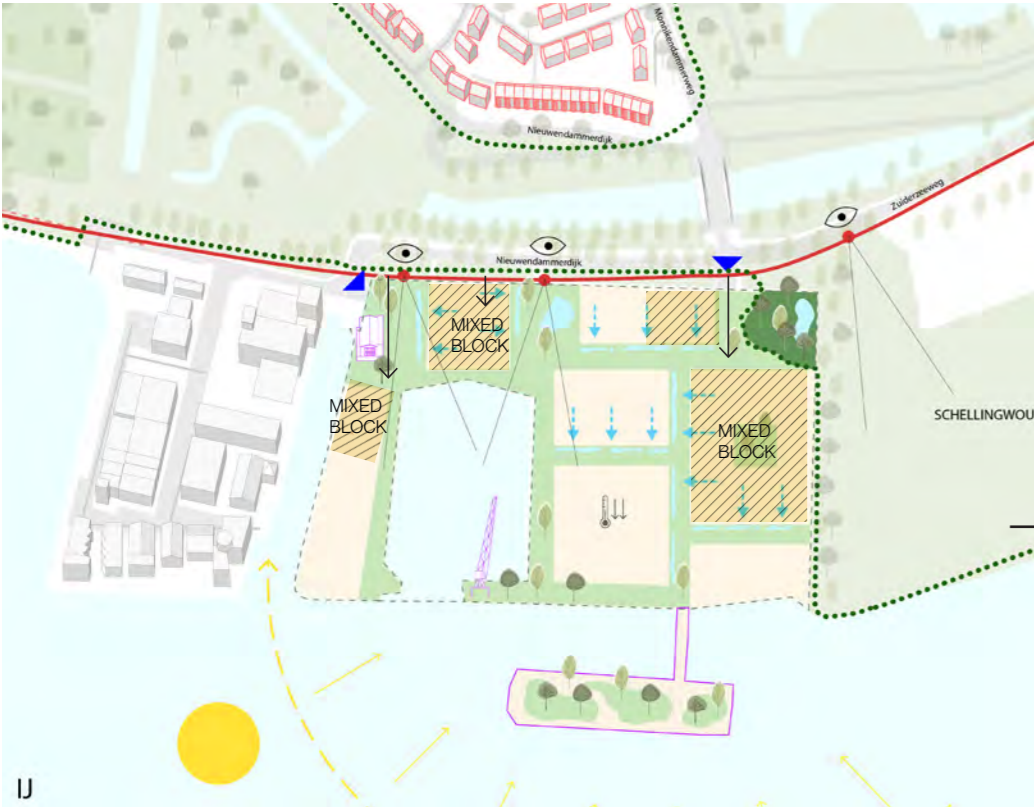
ONTWIKKELINGSSCENARIO'S SCHELLINGWOUDERSCHEG / WESPENTAILLE



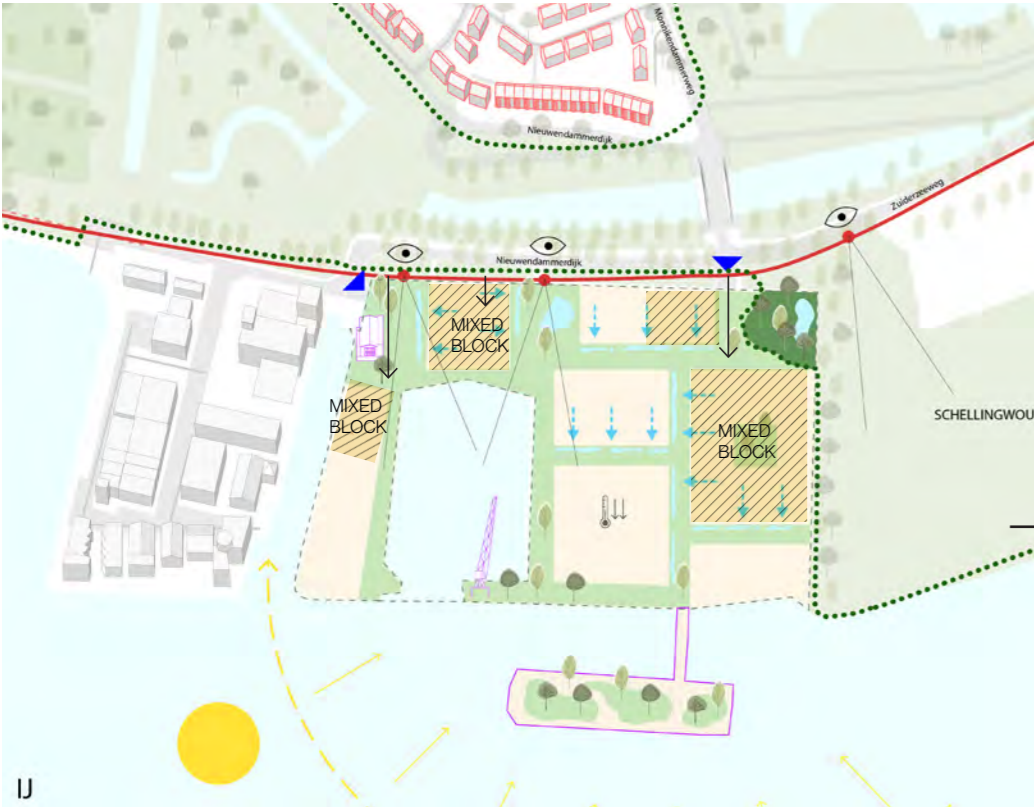
ONTWIKKELINGSSCENARIO'S SCHELLINGWOUDERSCHEG / WESPENTAILLE



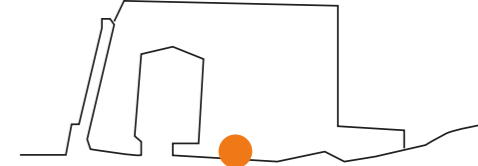
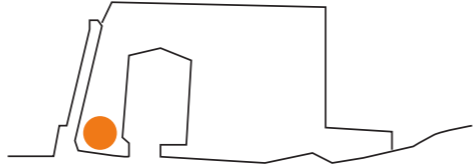
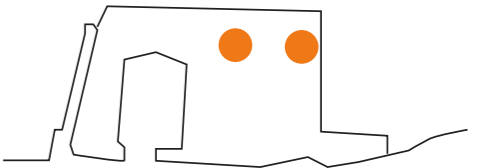
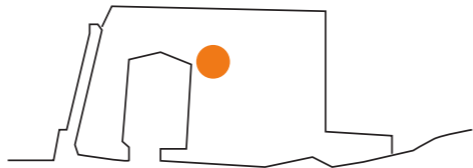
ONTWIKKELINGSSCENARIO'S GROEN NETWERK



ONTWIKKELINGSSCENARIO'S GROEN NETWERK



ONTWIKKELINGSSCENARIO'S
HOOGBOUW (70M, MAX)



Zicht vanaf Nieuwendammerdijk

Zicht vanaf Witte Boogbrug

4

Discussie