



Gemeente
Amsterdam

CONCEPT 2 APRIL 2022

Principenota Oranjewerf Amsterdam
Proeftuin voor het nieuwe stadmaken

2 april 2022



Inhoudsopgave

1. Inleiding, aanleiding en urgentie
2. Bestaande situatie
 - 2.1 Globale beschrijving bestaande situatie
 - 2.2 Huidig bestemmingsplan
 - 2.3 Beleid
3. Ambitie en opgaven voor het plangebied
 - 3.1 Ambitie
 - 3.2 Programmatische opgave
 - 3.3 Ruimtelijke opgave
 - 3.4 Duurzaamheidsopgave
4. Ontwikkelstrategie en proces
 - 4.1 Ontwikkelstrategie
 - 4.2 Krachtenveld- en risicoanalyse
 - 4.3 Proces
5. Planning en financiën
 - 5.1 Planning
 - 5.2 Financiën
6. Onderzoeksvragen
7. Principebesluit

Oranjewerf aan de noordzijde van het IJ bij de Oranjesluizen



Projectgebied versus studiegebied

1. Inleiding, aanleiding en urgentie

Voor u ligt de principenota voor de ontwikkeling van de Oranjewerf. Een initiatief dat Amsterdam en specifiek Amsterdam Noord kansen biedt om op een vernieuwende wijze aan de slag te gaan. Waar de ontwikkelaar het initiatief neemt en stad maakt in goed overleg met de omgeving.

In 2018 heeft een eerste verkenning plaatsgevonden in samenwerking met de erfpachter, waarbij opgaven, kansen en mogelijkheden bij de ontwikkeling van de Oranjewerf en het Gembo-terrein zijn vastgesteld. Het resultaat van deze verkenning is de principenota Oranjewerf, Gembo-terrein en omgeving (definitieve concept d.d. 1 oktober 2018). Deze nota is als bijlage toegevoegd (bijlage 1). Vanwege prioritering door de gemeente van andere ontwikkelingen is het bij de nota behorende principebesluit nooit aangenomen door het college. Hierdoor heeft het project ruim drie jaar stilgestaan. Desondanks zijn er in aanloop van fase 2 van het Plaberum op initiatief van de erfpachter van de Oranjewerf al onderzoeken uitgevoerd met betrekking tot stedenbouw, programma, verkeer en milieu. De gemeente heeft informeel kennisgenomen van deze stukken. Deze analysedocumenten zijn toegevoegd als bijlage (bijlage Y).

De afgelopen tijd is in overleg met de gemeente gewerkt aan een nieuwe aanpak waarbij werkzaamheden die bij gebiedsontwikkelingen traditioneel gezien vaak bij de gemeente liggen, nu door de initiatiefnemer worden uitgevoerd. Daarbij is het ontwikkelgebied beperkt tot de Oranjewerf, waar vanuit een grondpositie met één initiatiefnemer een behoorlijke impact kan worden gemaakt op de doelstellingen van de stad, met minimale inzet van de stad.

De ambitie is de werf te transformeren tot een toekomstbestendig woon- en werkgebied, waar één ieder welkom is en die aansluiting vindt met haar omgeving. De ambitie is om dit te doen in lijn met de omgevingsvisie 2050 en in een op maat uitgewerkt proces, waarbij inspraak en flexibiliteit voorop staan.

Waarom is het juist nu belangrijk om de Oranjewerf te ontwikkelen?

De Oranjewerf is een proeftuin om te reageren op maatschappelijke belangen en behoeftes. De aanleiding en urgentie van het project laat zich als volgt

samenvatten:

- Damen Shipyards belemmert de Oostbrug over 't IJ: het Rijk kan de vaarweg pas afwaarderen als de herontwikkeling door de gemeente is vastgesteld;
 - o Het huurcontract van Damen Shipyards loopt af op 31 januari 2025;
 - o De start van de bouw van de Oostbrug is beoogd in 2026, op basis van de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ, zoals in februari 2022 aangenomen door het college en de raad;
- Woningbouw en behoud van werkgelegenheid. De ambitie om dit gebied te transformeren een stedelijk woon- werkgebied speelt in op beide behoeftes;
- Er is behoefte aan maatwerk in de buurt: Welke problemen spelen er en waarop kan de ontwikkeling antwoord geven? Te denken valt aan:
 - o Openen en activeren IJ-oeveren voor de buurt;
 - o Doorstroom huidige bewoners (van sociale woningen);
 - o Landplek voor maatschappelijk programma;
- Er is behoefte aan kwalitatieve inspraak: Amsterdam Noord verstedelijkt in een hoog tempo en verschillende belangengroepen voelen zich daarbij onvoldoende betrokken. Het participatietraject is een hoeksteen van dit proces. Stakeholders worden door ontwikkelaar betrokken in het bepalen van de opgaven en doelstellingen die gelden als uitgangspunten voor het ontwerp. Dit helpt om de maatschappelijke impact en draagvlak te maximaliseren en de omgevingsrisico's beperkt te houden;
- Er is behoefte aan eenvoud en flexibiliteit: De Oranjewerf heeft een vrij specifieke ligging, is beperkt in omvang en heeft slechts één erfpachter. Deze kan in het traject met wensen en behoeftes uit de omgeving rekening houden en in het ontwerp flexibel omgaan met de verschillende kansen en uitdagingen;
- De Oranjewerf kan in het kader van de Omgevingsvisie 2050 een proeftuin worden voor het nieuwe stadmaken. Amsterdam pioniert met een nieuwe co-creatie model. De gemeente levert een minimum aan input, stelt kaders, controleert en neemt deel aan de participatie. De ontwikkelaar trekt de kar;



- Als de ontwikkelaar het aanspreekpunt is (en niet de gemeente) wordt het proces minder vertroebeld door andere vraagstukken die in de gemeente spelen. Het proces is daardoor meer gefocust op de Oranjewerf

Doel van het principebesluit

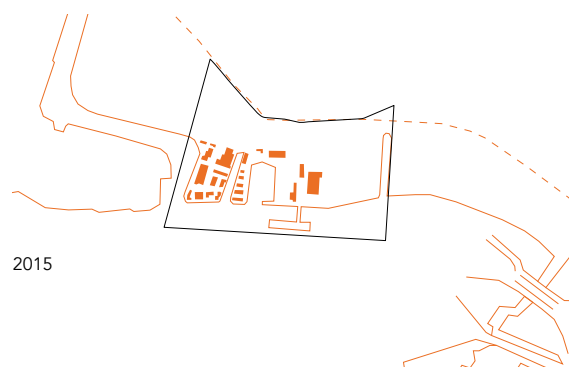
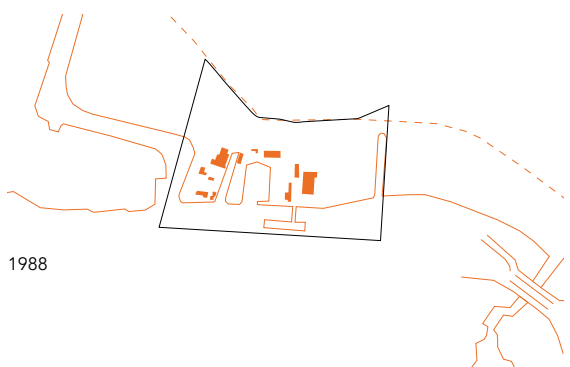
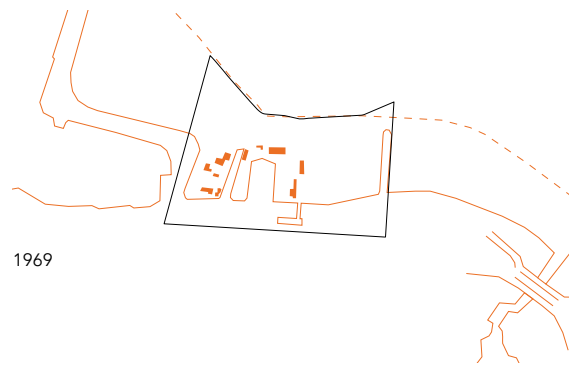
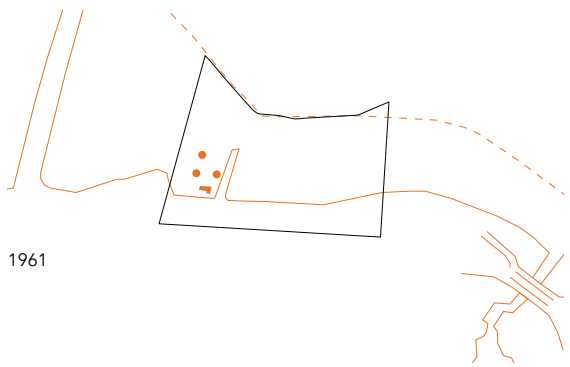
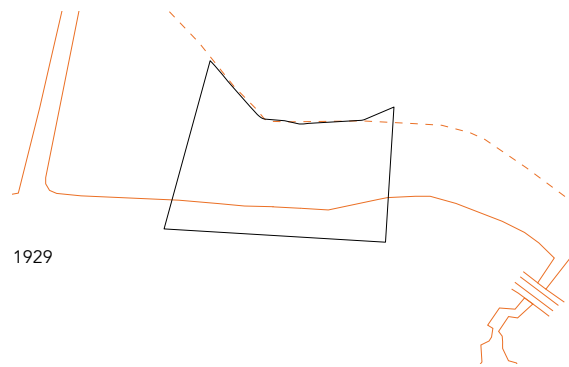
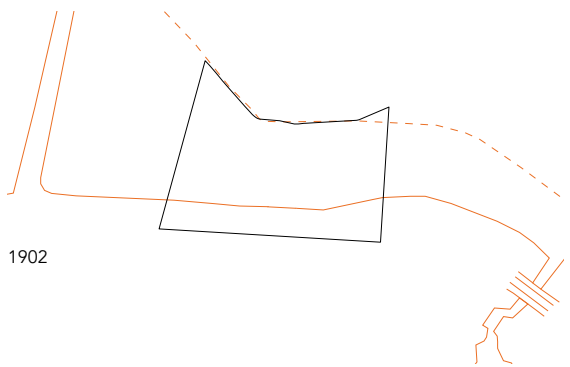
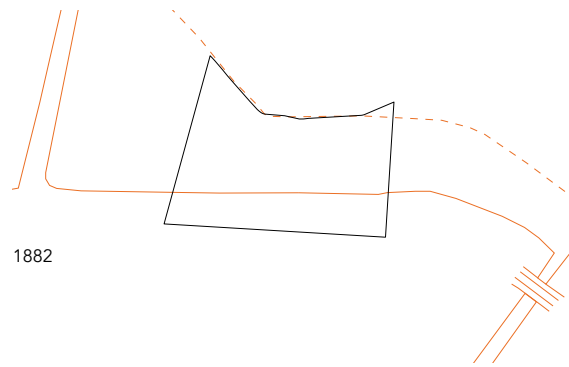
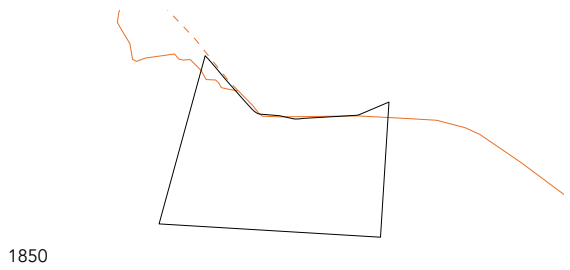
Het voorstel is in te stemmen met de in deze nota voorgelegde aanpak: de Oranjewerf als kavelontwikkeling op initiatief van de ontwikkelaar.

Met een voor de gemeente fractionele inzet ten opzichte van een traditioneel traject wordt een impuls gegeven aan o.a.:

- (leef)kwaliteit in de buurt;
- woningbouw;
- participatiesamenleving;
- de sprong over 't IJ.

Na de Oranjewerf kunnen gebieden als het Gembotterrein tot ontwikkeling komen en kan de verbinding naar Albermarle en het Hamerstraatgebied worden gemaakt. In de eerste fase wordt rekening gehouden met een grotere schaal, zodat een gebied ontstaat met onderlinge samenhang dat goed aansluit op de bestaande stad.

In deze principenota worden de huidige situatie (hoofdstuk 2), de opgaves van het ontwikkelgebied (hoofdstuk 3), de ontwikkelstrategie en proces (hoofdstuk 4), de planning en financiën (hoofdstuk 5) en onderzoeksvragen (hoofdstuk 6) behandeld. Het principebesluit staat in hoofdstuk 7.



2. Bestaande situatie

2.1 Globale beschrijving bestaande situatie

De Oranjewerf - ongeveer 5,3 hectare groot - ligt aan de noordelijke IJ-oever als een oase omringd door water en groen. Het terrein grenst aan industriegebied Gembo-terrein, in het noorden aan de Nieuwendammerdijk en de Schellingwouderbreek en in het oosten aan het Schellingwouderpark.

De geschiedenis van het gebied is op de werf nog goed afleesbaar. De gehele noordelijke IJ-zone ontwikkelde zich in de loop van de twintigste eeuw van veenontginningsgebied tot het belangrijkste industriegebied van Amsterdam. Ten oosten van de voormalige tankopslagplaats van Amatex, werd rond 1949 een nieuwe insteekhaven afgegraven waar begin jaren vijftig Oranjewerf N.V. zich vestigde, een scheepsreparatiebedrijf dat onderdeel uitmaakte van Verschure & Co. Achter de industriegebieden, tussen het Waterland en de Waterlandse Zeedijk, zijn vanaf 1908 woonwijken gebouwd voor de industriearbeiders.

Nog steeds is de Oranjewerf in gebruik. De werf bestaat uit een open terrein met een insteekhaven, een sloopshelling en een aantal grote losse industriële hallen. De functionele relatie met het water is groot. In het water voor de Oranjewerf is een zone tussen de oever en de hoofdvaarroute in gebruik. Doordat het IJ ter hoogte van de Oranjewerf heel breed is, is er ruimte voor ligplaatsen voor boten en drijvende objecten, zoals het drijvend dok van Damen Shipyards. Voor het Gembo-terrein ligt een bunkerboot (Reinplus) voor de binnenvaart en pleziervaart. De bunkerboot heeft een veiligheidszone die loopt tot de oever. Rond de hoofdvaargeul in het IJ is een vrijwaringszone aangewezen ter voorkoming van belemmeringen voor de scheepvaart (conform Barro; Besluit algemene regels ruimtelijke ordening).

Het transformatiegebied betreft de kadastrale percelen AR 626, 702, 703, 915 en KK9069 plaatje toevoegen, welke in erfpacht zijn uitgegeven. De erfpachter is Rentmeester Hollandia Maatschappij BV, wat valt onder Heren2/ Flyingpoint.

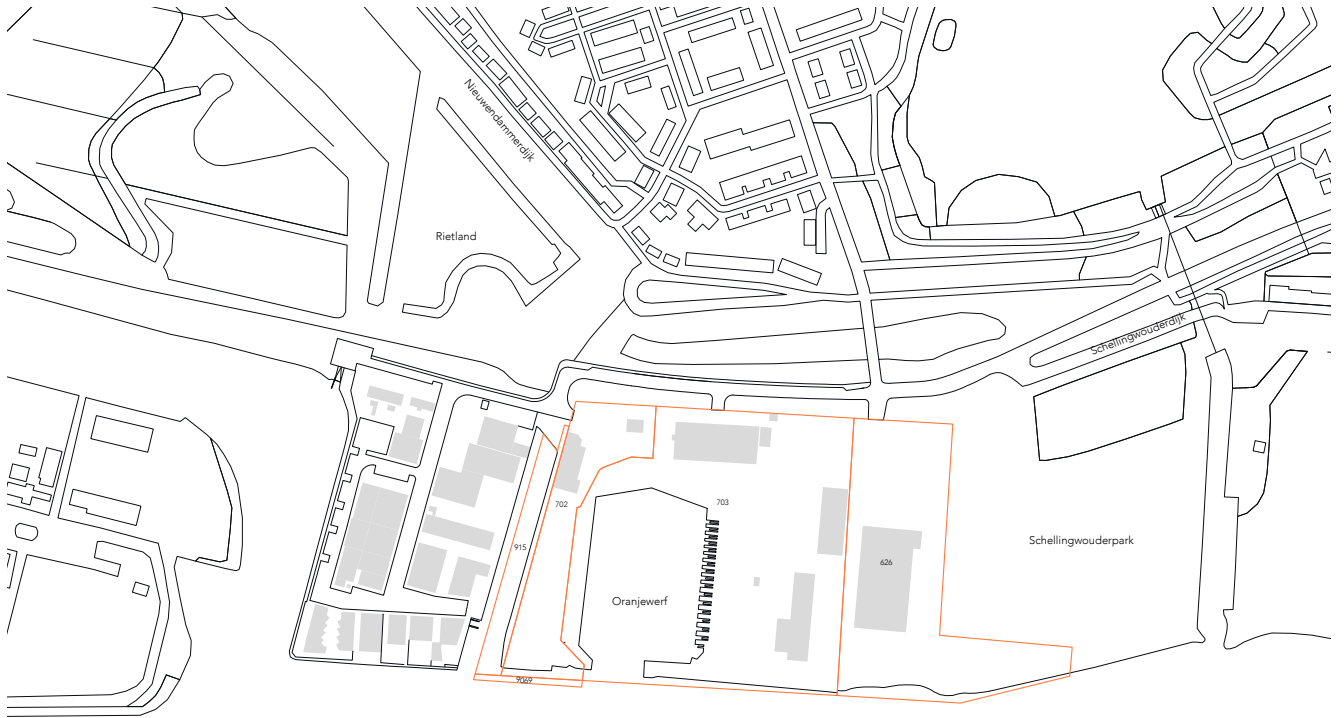
De Oranjewerf ligt binnen de ring van Amsterdam en is toegankelijk via de Zuiderzeeweg en de Monnikendammerweg. De Zuiderzeeweg ontsluit autoverkeer direct naar de A10. Via de

Nieuwendammerdijk loopt een fietsroute met een boog om het Vliegenbos richting het Hamerkwartier en de veerponten en metrohalte Noorderpark naar het centrum van Amsterdam. Via de Schellingwouderdijk loopt een fietsroute de stad uit naar het Waterland. Voetgangers kunnen door het Schellingwouderpark en via de Oranjesluizen naar de toekomstige Sluisbuurt wandelen. De dichtstbijzijnde hoofdnetten OV bevinden zich op de Purmerweg en Volendammerweg. De IJdoornlaan behoort tot het plusnet OV. Metrohaltes Noorderpark en Noord zijn per fiets in tien minuten bereikbaar.

De grens tussen de Oranjewerf en het Schellingwouderpark wordt gemarkeerd door een beeldbepalende bomerij. Het Rietland ligt als een overgangsgebied tussen Oranjewerf, Gembo-terrein en de Nieuwendammerdijk. Dit groen wordt - net als het Schellingwouderpark - gedefinieerd als ruigtegebied/struinnatuur en zijn beide onderdeel van de hoofdgroenstructuur en ecologische structuur. De Oranjewerf ligt, evenals het Gembo-terrein, ten zuiden van de primaire waterkering en daarmee buitendijks. Deze gebieden zijn daarom relatief gevoelig voor overstrooming bij calamiteiten. Met het risico op overstrooming dient bewust omgegaan te worden bij transformatie en dus bij toevoeging van nieuwe functies en infrastructuur.

In de bodem is sprake van een diffuse sterke bodemverontreiniging (meerdere gevallen van ernstige bodemverontreiniging). In de huidige situatie is er geen noodzaak tot het spoedig nemen van sanerende maatregelen. Bij toekomstige ontwikkelingen zullen plaatselijk sanerende maatregelen van de bodem noodzakelijk zijn voor de realisatie van bouwwerken of ondergrondse infrastructuur en in relatie tot het geschikt maken van gevoeliger functies. Aspecten die invloed hebben op de kosten zijn onder andere de bouw van ondergrondse parkeergarages of het eventueel ophogen van het algemene peil van het terrein met een leeflaag. In volgende fases van de gebiedsontwikkeling zal hier nader onderzoek naar worden gedaan. In het studiegebied is geen hoogspanningsnet (Tennet) aanwezig. Ook blijkt uit navraag bij Liander geen sprake van netwerkontwikkeling in de vorm van onderstations in dit gebied. Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij

Kadastrale percelen



Bereikbaarheid met de auto, fiets en OV

productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Door het Rietland, langs de Nieuwendammerdijk, door het stadspark rondom de Schellingwouderbreek loopt het tracé van een (hoge druk) gasleiding. Ter hoogte van de leiding is een plaatsgebonden risico, daaromheen een belemmeringenstrook. Door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht is onderzoek gedaan naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van de gasleiding voor het huidige bestemmingsplan. Er golden geen directe ruimtelijke beperkingen voor het bestemmingsplan Nieuwendam-Zuid II (het vigerende bestemmingsplan ter plaatse van de Oranjewerf) als gevolg van de risico's van de hogedruk aardgasleidingen. Bij aanpassing van het huidige bestemmingsplan zal hier opnieuw onderzoek naar worden gedaan. Hiernaast vindt vervoer van gevaarlijke stoffen over het water (van het IJ) plaats. Dit scheepvaartverkeer kan een bijdrage leveren aan externe risico's.

2.2 Huidige bestemmingplan

De Oranjewerf is bestemd als gezondeer industrieterrein

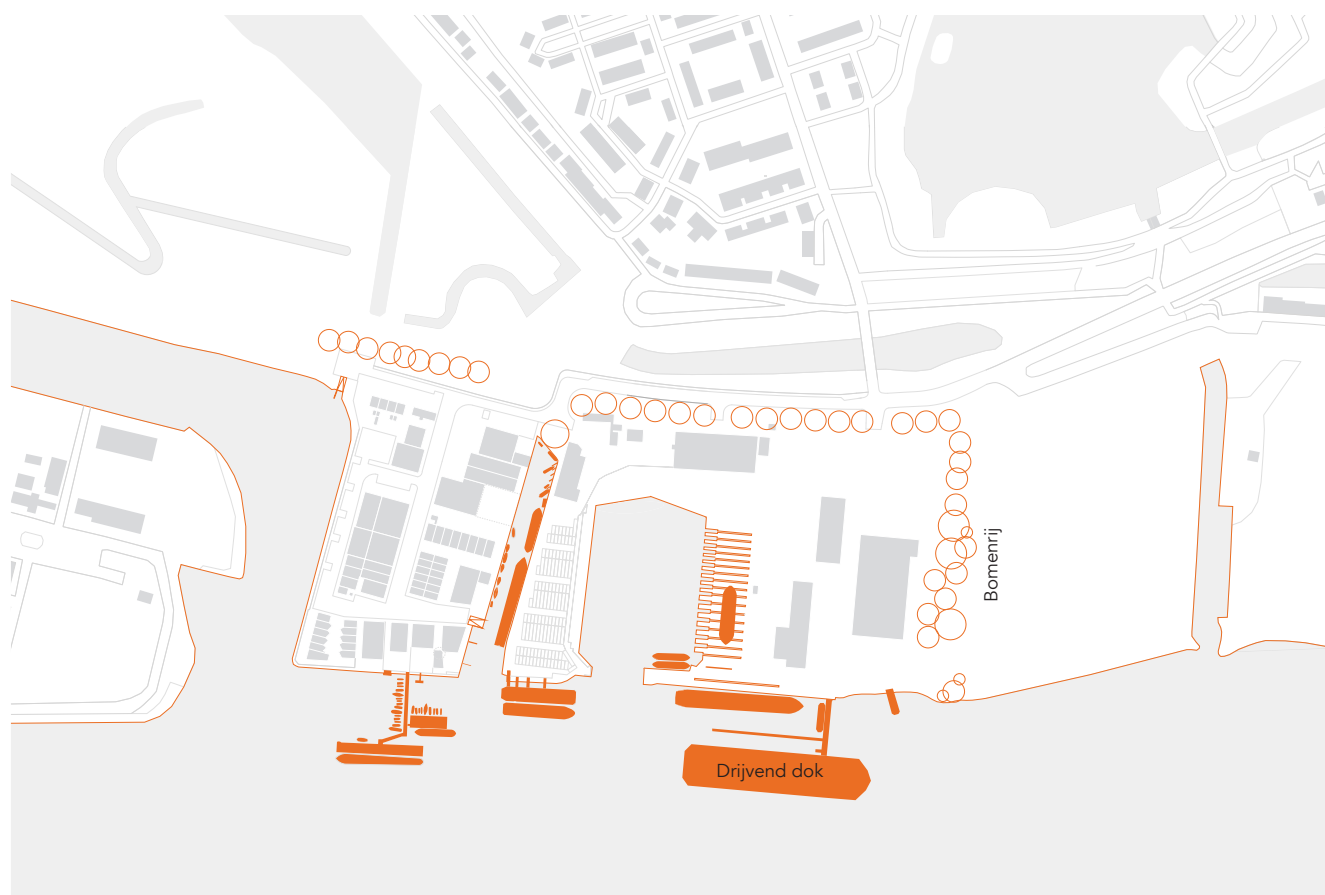
onder het bestemmingsplan Nieuwendam Zuid II (2012). Op het bedrijventerrein zijn bedrijven in de milieucategorieën 1, 2 en 3.1 toegestaan. Aan de Nieuwendammerdijk 538 tot 542 is een bedrijf tot milieucategorie 3.2, 4.1 en 4.2 toegestaan, uitsluitend ten behoeve van een bedrijf dat valt onder de SBI-code 351, zijnde een Scheepsbouw- en reparatiebedrijf (Damen Shipyards).

2.3 Beleid

Amsterdam kent veel beleid op allerlei onderwerpen. Hieronder gaan we in op een aantal voor de Oranjewerf relevante beleidsopgaven:

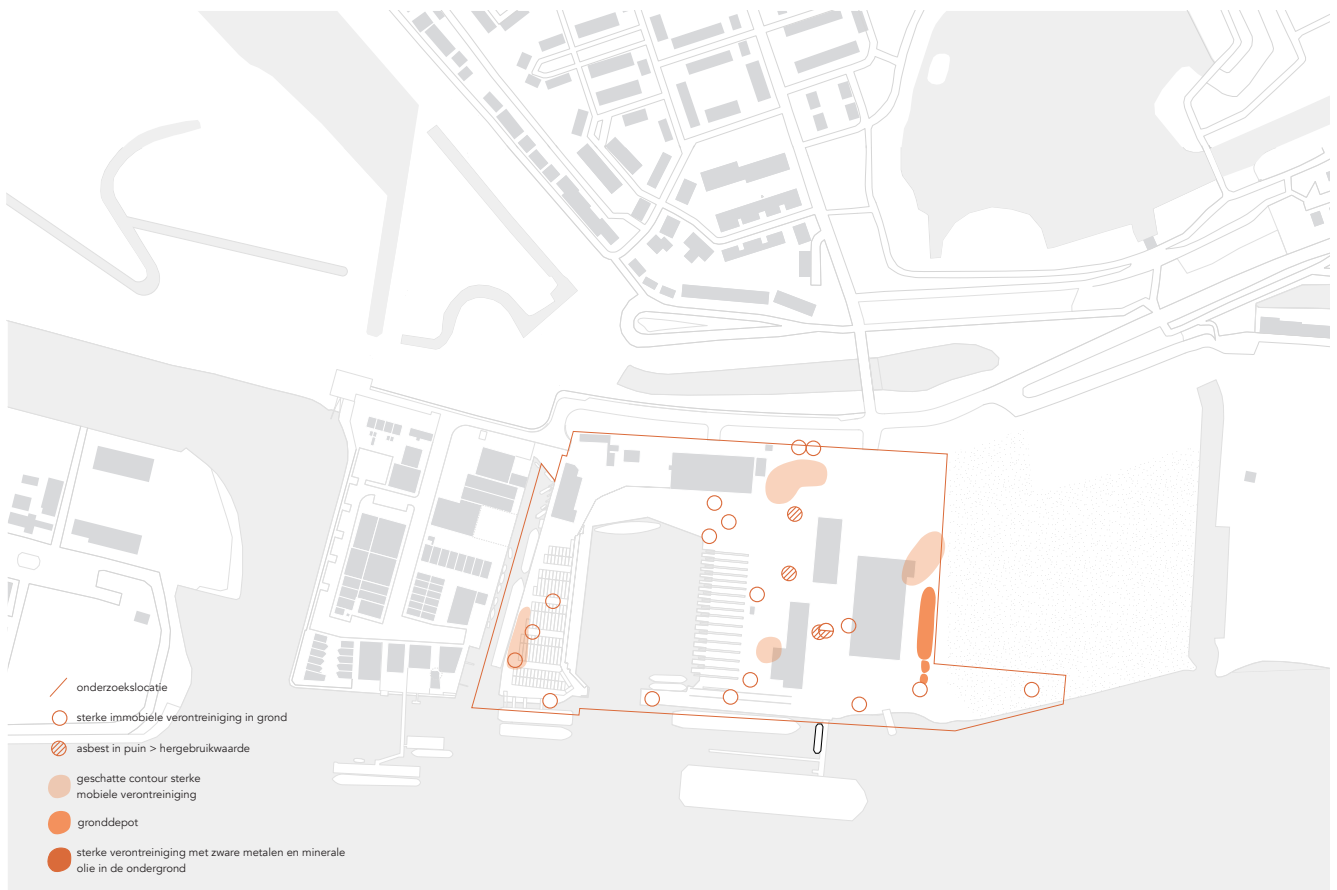
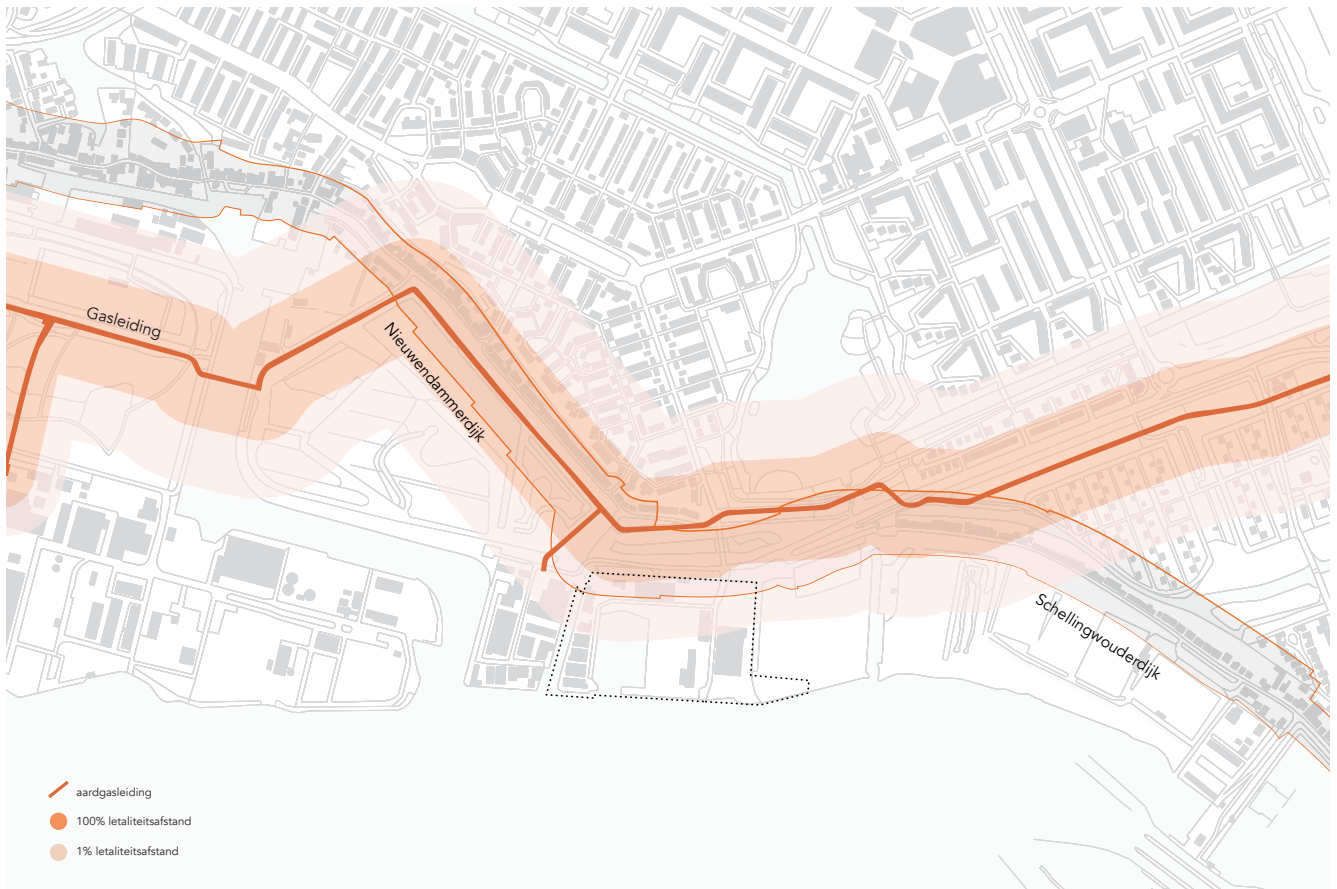
Omgevingsvisie

In de periode tot 2050 willen Amsterdam de stad ruimte bieden voor ongeveer 150.000 woningen voor 250.000 Amsterdammers. Oftewel een groeitempo van ongeveer 5.000 woningen per jaar. Dat is inclusief bijbehorende voorzieningen en infrastructuur. De "Omgevingsvisie 2050, een menselijke metropool" gaat uit van groei van de Amsterdam aan de hand van vijf strategische keuzes:



Ligplaatsen voor boten en drijvende objecten, zoals het drijvend dok van Damen Shipyards

Gasleiding en monumentale dijk



Bodemvervuiling binnen het projectgebied

meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen, rigoureuus vergroenen en samen stadmaken. De Oranjewerf zal binnen deze kaders ontwikkeld worden, waarbij met name het onderdeel 'Samen stadmaken' op een innovatieve manier wordt opgepakt. Doordat de ontwikkelaar het participatietraject uitvoert zijn de communicatielijnen korter en kan het proces sneller en soepeler verlopen.

Het Mobiliteitsplan Noord. Overkoepelende aanpak voor bereikbaarheid - Amsterdam Noord 2022 - 2040

De gemeente zet in op een duurzaam stedelijk mobiliteitssysteem. Dat betekent ruim baan voor verblijven, lopen, fietsen, slimme mobiliteit en openbaar vervoer en relatief minder auto. De gebiedsontwikkelingen worden daar vanaf de start op ingericht en die keuze is ook nodig om de ambitie voor gemengde stedelijke wijken met hoge dichtheden en veel kwaliteit waar te kunnen maken. Voor bestaande wijken, met historisch een belangrijke rol voor de auto, vraagt die keuze een stapsgewijze aanpak.

In het mobiliteitsplan wordt de transformatie van de Oranjewerf veelvuldig genoemd, in relatie tot de ontsluitings- en parkeeropgave in Noord. Dit plan geeft goede aanknopingspunten om bij de transformatie van de Oranjewerf rekening mee te houden.

Energievoorziening

Amsterdam kent een aantal grote opgaven die afhankelijk zijn van een goed functionerende en toekomstbestendige elektriciteitsvoorziening. Juist deze stabiele elektriciteitsvoorziening staat door de snelle groei van Amsterdam en de toename van het energieverbruik onder druk. Het realiseren van voldoende onderstations is hierin van belang. De themastudie "Elektriciteit" (2021) laat zien dat Amsterdam 10 tot 20 nieuwe locaties voor onderstations nodig heeft en 10 tot 20 bestaande onderstations moet uitbreiden.

Duurzaamheid

Naast bovenstaand beleid zet Amsterdam stevig in op duurzaamheid. Hierin wordt gestuurd op duurzame energie, de circulaire economie, vergroening en biodiversiteit en klimaatadaptatie.

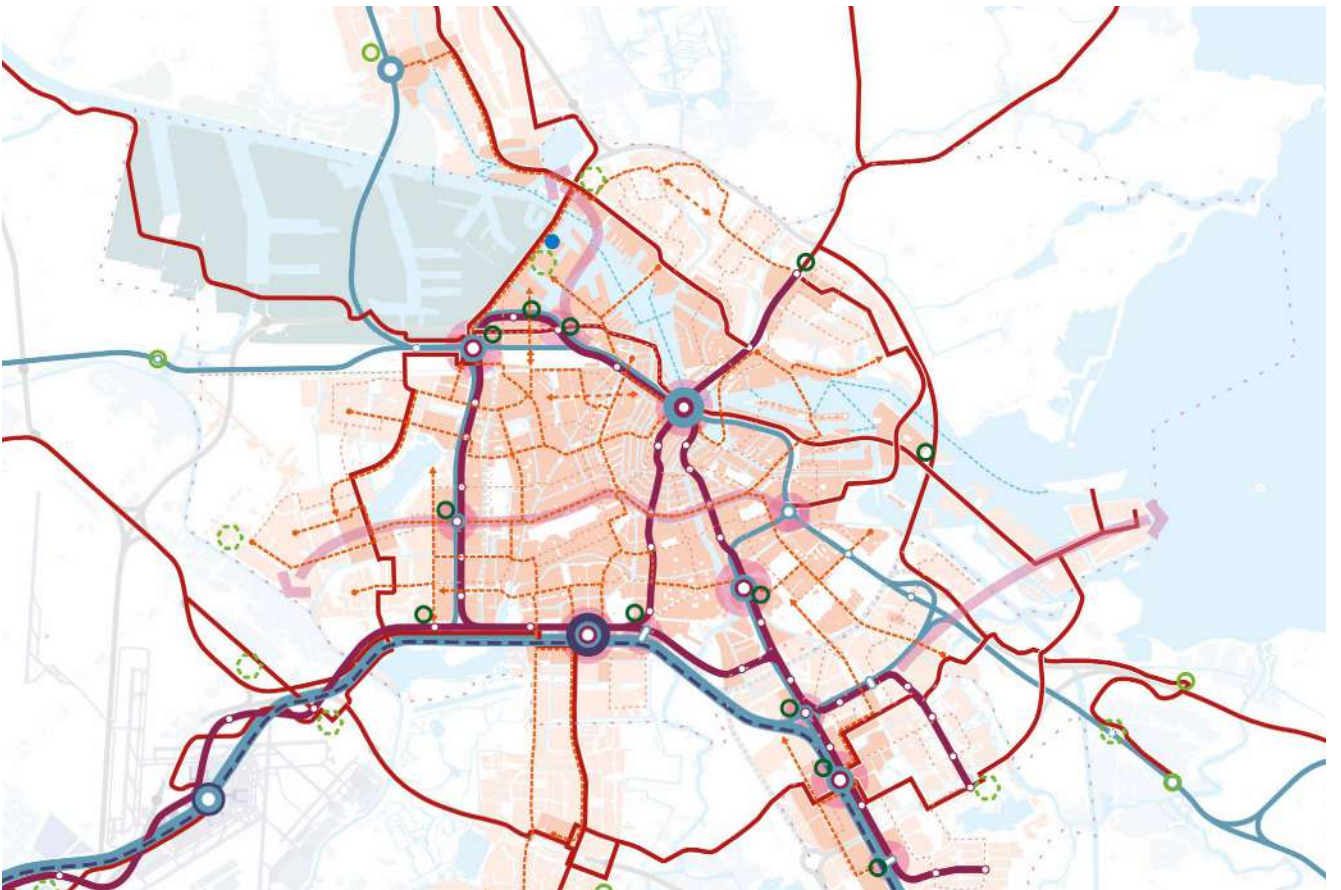
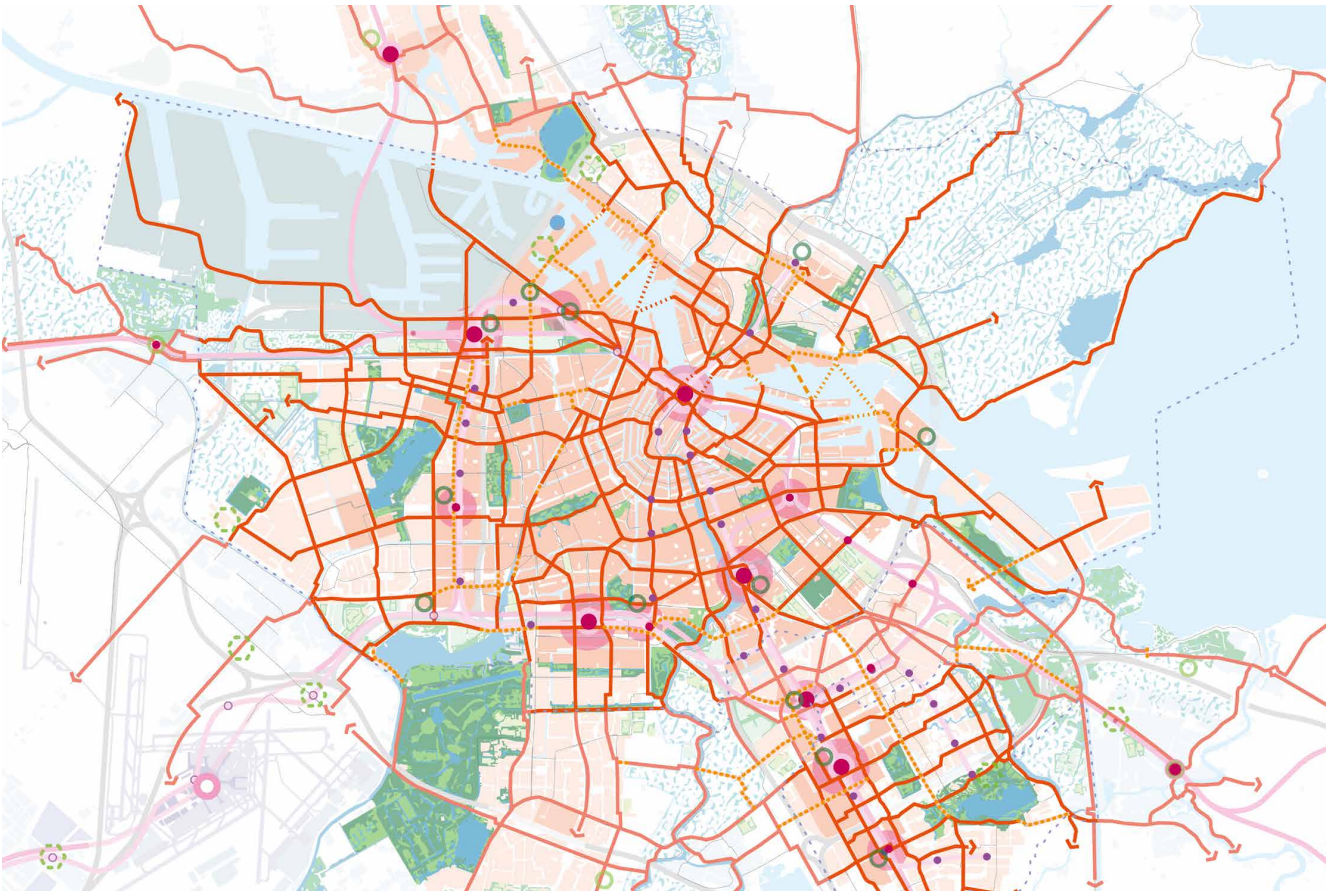
Sociaal beleid

In het Gebiedsplan 2022 voor Amsterdam Noordoost staan zes prioriteiten genoemd waar de gemeente zich op zal richten de komende periode:

- Alle kinderen en jongeren krijgen dezelfde kansen.
- Kwetsbare bewoners krijgen meer kansen en hulp.
- Bestaande wijken profiteren mee van stedelijke ontwikkeling.
- Alle wijken zijn schoon, veilig en goed onderhouden.
- Alle wijken zijn goed toegankelijk en bereikbaar.
- Wonen en werken in een vitale wijk.

Wat participatie betreft ambieert de stad om 'Samen stad te maken', De gemeente geeft richting op hoofdlijnen en biedt ruimte aan initiatief. Daarbij wordt de buurt intensief betrokken (Omgevingsvisie 2050).

Bron: Omgevingsvisie Amsterdam 2050 | Netwerk fiets



Bron: Omgevingsvisie Amsterdam 2050 | Netwerk OV

3. Ambitie en opgaven voor het plangebied

3.1 Ambitie

De ambitie is een voorbeeldontwikkeling te zijn, waarbij in samenspraak met de stakeholders en de omgeving een toekomstbestendige duurzame gebiedsontwikkeling wordt gerealiseerd. Waar één ieder de kans heeft gehad invloed uit te oefenen en zich het project eigen te maken. De ambitie is het project compact en eenvoudig te houden met een helder en transparant proces.

3.2 Programmatisch opgave

Voor de Oranjewerf is in 2018 een scan uitgevoerd voor een mogelijk te realiseren programma. Deze scan is weergegeven in de aangehechte Definitief Concept Principenota Oranjewerf/ Gembo-terrein (bijlage x).

Het doel is om conform de Omgevingsvisie 2050 een gemengd stadsmilieu mogelijk te maken. De Oranjewerf kan transformeren tot een gebied van tussen 110.000 en 150.000 m² BVO. Hierin is ruimte in de verschillende studies van 593 tot 1.534 woningen met behoud of versterking van het aantal arbeidsplaatsen en stedelijke bedrijvigheid. Het genoemde aantal woningen in Koers2025 van 750 tot 1.500 is vergelijkbaar met het resultaat uit deze studie. De bovengenoemde bandbreedte en gemiddelden zijn geen definitief programma voor het gebied, maar een startpunt voor een inschatting van de benodigde voorzieningen, financiële verkenning, participatietraject en verdere stedenbouwkundige verdieping.

3.3 Ruimtelijke opgave

Verbeteren van de bereikbaarheid

Het gebied ligt geïsoleerd ten opzichte van het centrum van de stad. Het is een oase omzoomd door water en groen. Dit is een kwaliteit maar de ontwikkeling biedt ook mogelijkheden de bereikbaarheid te verbeteren.

Fiets

Zijkanaal K naar Nieuwendam is een letterlijke waterscheiding tussen oost en west in het buitendijkse gebied. Buitendijks is nu de eerst mogelijke verbinding voor fiets en voetganger via de Nieuwendammerdijk. Een nieuwe buitendijkse verbinding over het Zijkanaal voor de fiets en voetganger is dus een belangrijke impuls voor bereikbaar maken van dit gebied. Als gevolg van deze verkeersverbinding ontstaat er ook een koppeling tussen het Vliegenbos en het Rietland.

Tussen de Oranjewerf en de bestaande bebouwing langs de Nieuwendammerdijk loopt een hoofdgroenstructuur. Het is de verbinding tussen het Rietland en de Schellingwouderbreek/park en ook een belangrijke ecologische verbinding. De dijk is een provinciaal monument en het ensemble van dijk en directe omgeving staat op de nominatie om aangewezen te worden als rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht. Nu raak je als fietser of voetganger op de overgang tussen de Nieuwendammer- en Schellingwouderdijk de weg kwijt. De overgang van Nieuwendammerdijk naar Schellingwoude dijk is onduidelijk. Het huidige water vanuit het Rietland loopt niet door onder de grote boogbrug naar de Schellingwouderbreek. Met de ontwikkeling van de Oranjewerf liggen er kansen het ruimtelijk verband tussen dijken, Rietland en Schellingwouderbreek te verbeteren en de bereikbaarheid van de Oranjewerf te verbeteren.










Auto

Voor de ontwikkeling van het Oranjewerf met het huidige beoogd programma wordt een wegontsluiting echter niet direct als noodzakelijk gezien, mede vanwege de directe verbinding met de A10 via de Zuiderzeeweg. De wegen (Zuiderzeeweg en de Monnikendamweg) naar de Oranjewerf lopen dood, dit biedt de kans om aan het begin van het gebied een gebouwde collectieve parkeeroplossing te realiseren, zoveel mogelijk in te zetten op deelconcepten en de 'schiereilanden' autoluw of autovrij te maken. Dit sluit bovendien aan bij de ambities van de Bewegende Stad, waarbij ingezet wordt op een lage parkeernorm (het studiegebied valt onder B-locaties binnen vigerend beleid) en focus op langzaam verkeer.

Openbaar vervoer

De Oranjewerf is met het openbaar vervoer niet goed bereikbaar. De dichtbij zijnde halte is voor bus 35 bij de Purmerweg op 10 minuten lopen vanaf de Oranjewerf. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer zal met de ontwikkeling van de Oranjewerf moeten verbeteren. Dit kan over land middels metro en bus, maar een pond vanaf centraal station geeft een veel directer verbinding en sluit ook beter aan het nautische karakter van de locatie.

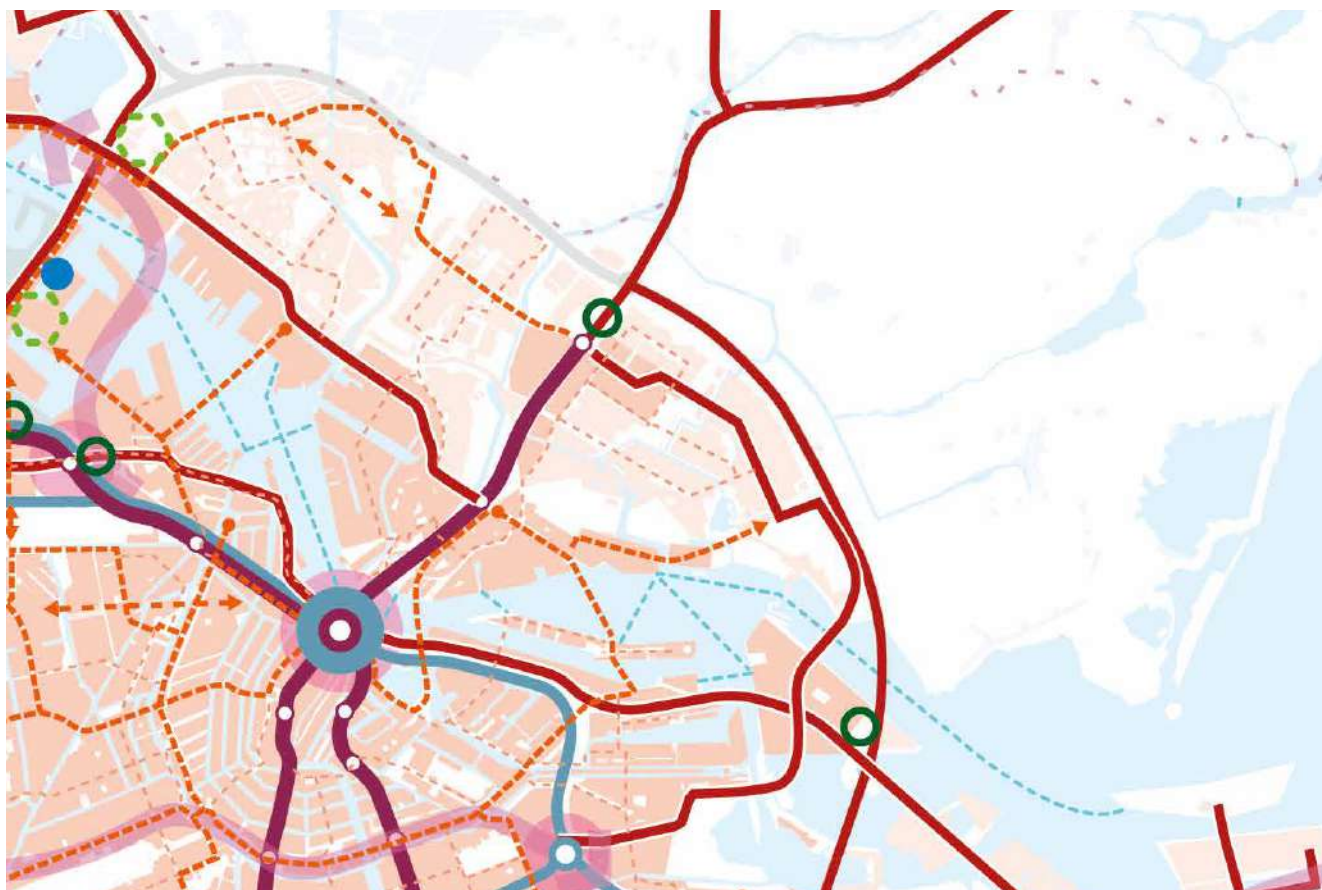
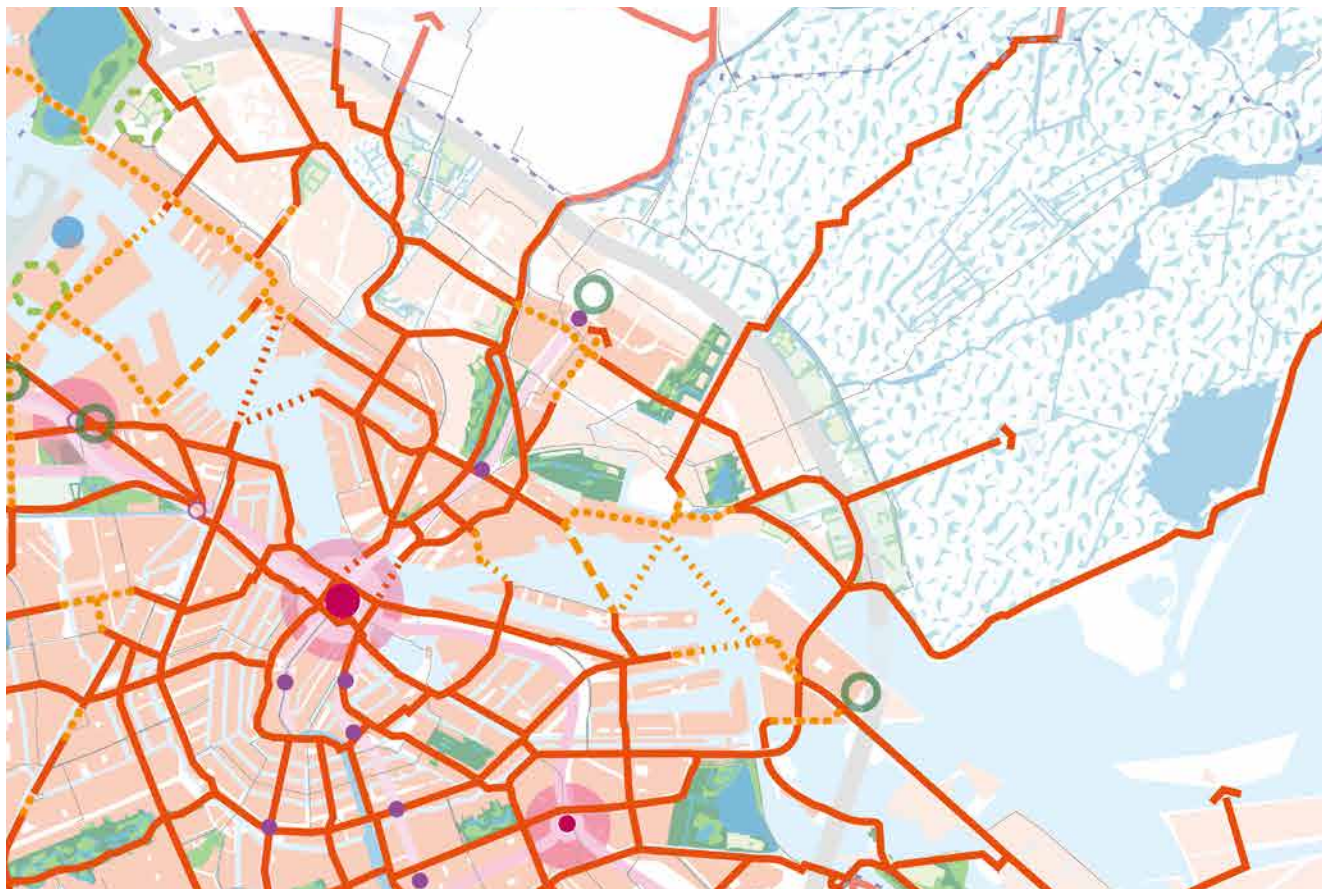
Onderdelen van het fietsnetwerk en context

-  **Lange-lijnen-fietsnetwerk:** Bovenop het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam ligt het lange-lijnen-fietsnetwerk. Het netwerk bestaat uit logische en hoogwaardige fietsroutes over lange afstanden door de stad en de rest van de regio.
-  **Zoekgebied ontbrekende delen:** Indicatie van verbindingen die gemaakt moeten worden om het netwerk verder te ontwikkelen.
-  **Veerverbinding over het IJ:** Veer voor voetgangers en fietsers.
-  **Bruggen over het IJ:** Een brug voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.
-  **Bestaand plusnet fiets**
-  **Treinstation sprinter/intercity:** Een belangrijke bestemming voor voetgangers en fietsers, met hoogwaardige stallingsmogelijkheden voor veel fietsen.
-  **Metrostation bestaand/nieuw:** Een belangrijke bestemming voor voetgangers en fietsers, met goede stallingsmogelijkheden voor fietsen.
-  **Hubs:** Overstap naar openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit; zie legenda bij netwerk openbaar vervoer en auto op de volgende pagina's.
-  **Parken:** Het is prettig om langs waterwegen en door parken te fietsen. Grotere parken en recreatieplassen zijn per fiets goed bereikbaar vanuit de hele agglomeratie.
-  **Landschappen rond de stad:** Deze gebieden zijn recreatieve bestemmingen, bereikbaar per fiets en zijn bovendien prettig om doorheen te fietsen naar school, werk of ter ontspanning.
-  **Stationskwartier:** Op deze plekken zijn veel voorzieningen, bedrijven en winkels geconcentreerd. Ze zijn goed bereikbaar met openbaar vervoer vanuit de stad en de regio. Voetgangers en fietsers krijgen er veel ruimte.
-  **Mobiliteitsmilieu centrumstedelijk:** In het centrumstedelijke mobiliteitsmilieu gebruiken relatief veel mensen de fiets en het openbaar vervoer om zich te verplaatsen, ook wordt er veel gewandeld. De openbare ruimte is met een structuur van doorlopende straten en pleinen aangenaam om te voet of per fiets te doorkruisen.

Onderdelen van het openbaarvervoernetwerk en context

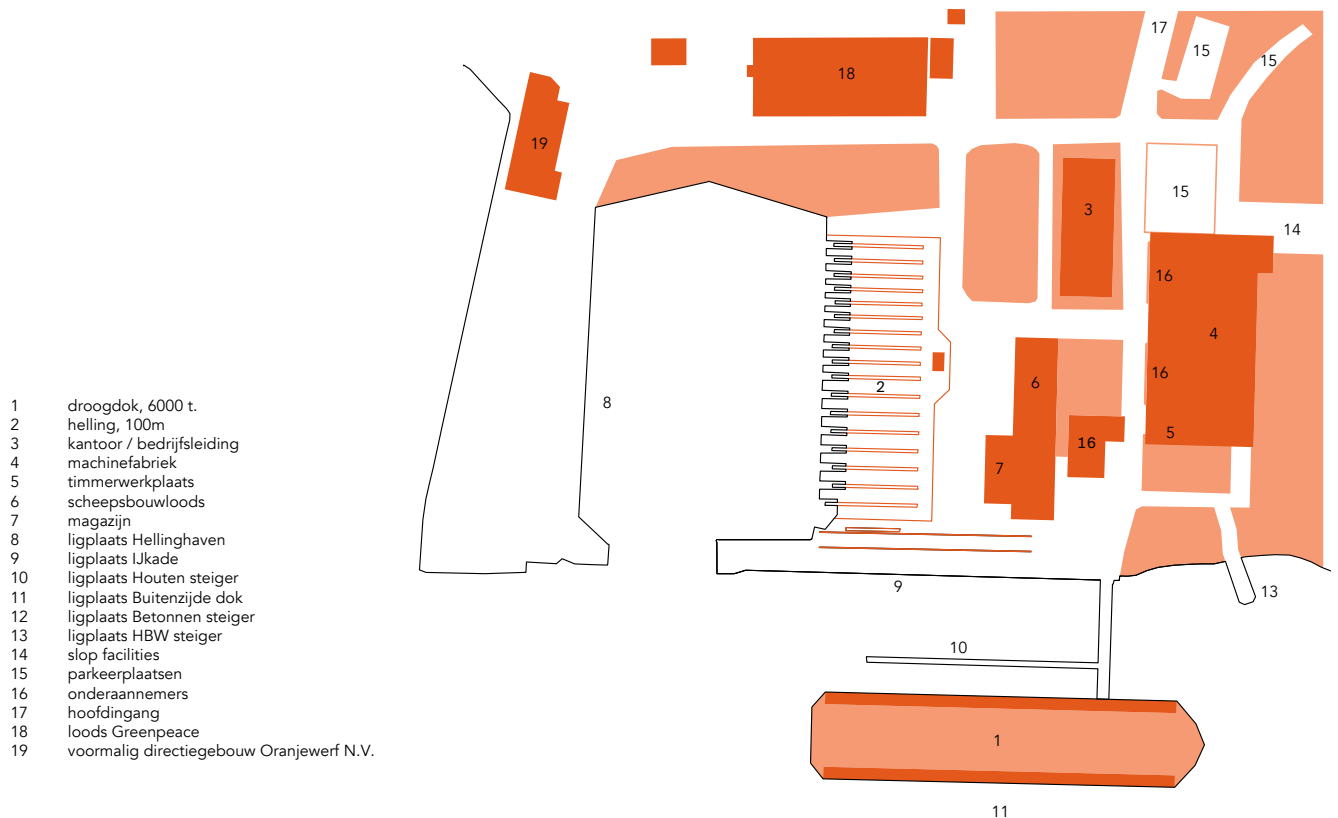
-  **Spoorlijn met station:** Verbindingen met intercity's naar andere landsdelen en steden in Nederland en met hoogfrequente sprinterdiensten naar kernen in de regio en hubs.
-  **Internationaal spoor:** Hoofdverbinding per trein met grote stedelijke regio's in buurlanden, mogelijk ter vervanging van korte vluchten vanaf Schiphol.
-  **Station Zuid internationaal:** Door de uitbreiding van het aantal sporen komt hier ruimte voor internationale treinen.
-  **Metrolijn met station:** Onder- of bovengronds metrotracé dat de verschillende delen in de agglomeratie, treinstations en hubs met elkaar verbindt.
-  **Mogelijke metro-uitbreiding:** Nieuwe metrotracés of verlenging van bestaande tracés. De exacte ligging en de locatie van stations moet nader worden onderzocht.
-  **Hoogwaardig openbaar vervoer:** Snelle en hoogfrequente bus- en tramlijnen, die de agglomeratie intern en met de regio verbinden.
-  **Dragend ov tram/bus:** Het tram- en busnet voor de verbinding en ontsluiting van wijken en buurten.
-  **Optimalisatie dragend ov tram/bus:** Onderzoek naar verbetering van bestaande routes van tram of bus.
-  **Ontbrekende verbinding dragend ov tram/bus:** Onderzoek naar mogelijkheid en inpassing van tram of bus.
-  **Indicatieve aanduiding van het onderliggend openbaar vervoer:** Fijnmazige, aanvullende ontsluiting van buurten door tram of bus.
-  **Dragend ov veerverbinding:** Veerverbindingen over het IJ en mogelijk de Zaan, die de verschillende gebieden in de agglomeratie onderling met elkaar verbinden.
-  **Regiohub - P+R bestaand:** Bestaand knooppunt gericht op overstap van regionaal autoverkeer naar openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit voor bezoekers.
-  **Potentie regiohub auto-ov:** Indicatie knooppunt gericht op overstap van regionaal autoverkeer naar openbaar vervoer, fiets

Bron: Omgevingsvisie Amsterdam 2050 | Network fiets



Bron: Omgevingsvisie Amsterdam 2050 | Network OV

Toegankelijke oevers met bijzondere plekken aan het IJ



Oranjewerf met een cultuurhistorische buurteigen kwaliteit

Water

De grote insteekhaven is nu in gebruik door de werf en niet toegankelijk. Bij de ontwikkeling van de Oranjewerf krijg deze een meer openbaar karakter zodat de locatie ook over water bereikbaar wordt.

Verzekeren van de toegankelijkheid van de IJ-oever met zijn cultuurhistorische waarden

Het is een kwaliteit als bij de transformatie de geschiedenis van het gebied tastbaar en leesbaar kan worden gemaakt. Onderdeel van het DNA zijn de karakteristieke elementen zoals insteekhavens, kades, scheepshelling, droogdok, kraanbaan, bolders, etc. Deze kunnen mogelijk deels behouden worden en een openbaar karakter krijgen of daartoe als inspiratie dienen. De nu grotendeels private oevers langs het IJ zullen openbare oevers worden met bijzondere plekken aan het IJ. Ook de drijvende elementen (steigers, pontons, vaartuigen) in het IJ zijn typerend voor het gebied. Er wordt daarom onderzocht op welke wijze deze 'drijvende stad' in het IJ een nieuwe functie in het gebied kunnen krijgen en als overgang tussen land en water behouden blijft.

Beschermen van de cultuurhistorische buurteigen kwaliteit

Elk gebied heeft een eigen DNA, zo ook de Oranjewerf. De bestaande structuur en karakteristieke elementen zullen leidend zijn voor de nieuwe ontwikkelingen in het gebied. De Oranjewerf is een open fabriekscomplex met een ruimtelijke karakteristiek van losse hallen en verschillende tussenruimtes. Bij de transformatie is het gewenst om deze verschillende ruimtelijke karakteristiek als uitgangspunt te nemen.

Ongedeelde wijk

Naast de fysieke relatie ligt er ook een opgave om de sociale verbinding met de rest van de omgeving te leggen in deze gebiedsontwikkeling. Transformatie van de Oranjewerf is een kans om ook de omliggende buurten te laten meeprofiteren. Het is een kans om zoveel mogelijk een ongedeelde wijk te maken, sociaal, economisch, programmatisch en ruimtelijk. Woningdifferentiatie, werkgelegenheid en voorzieningenaanbod in het gebied spelen een belangrijke rol hierin.

Wonen

Volgens vigerend beleid wordt bij particuliere gebiedstransformaties maatwerk geleverd waar het gaat om de verdeling van het programma. Het project moet aansluiting vinden met de bestaande woonwijk anderzijds en het gemeentelijke beleid anderzijds. Huur versus koop, sociaal, midden en vrij. In de volgende fase worden mogelijke wensen op het vlak van specifieke doelgroepen, woninggroottes, woningmix, verdeling huur/koop etc. voor dit gebied in kaart gebracht. In relatie tot de leeftijdsopbouw in de omliggende buurten worden de mogelijkheden onderzocht om ouderenwoningen te realiseren.

Werken

De betekenis van de IJ-oever is voor bewoners van Noord lange tijd een economische geweest: werken gebeurde aan het IJ. Deze historische link wordt belangrijk geacht om ook in toekomstige relatie in stand te houden. Doel is daarom om bestaande bedrijvigheid voor te behouden. Dit is bovendien in lijn met het economisch beleid zoals vastgelegd in 'Ruimte voor de Economie van Morgen' (2017). Bij transformatie van de Oranjewerf wordt daarom gestreefd naar een gemengd woon-werkgebied. De mogelijke hoeveelheid werkfuncties wordt volgens dezelfde verdeling als in het Hamerkwartier berekend.

Voorzieningen

De benodigde publieke voorzieningen worden volgens referentienormen maatschappelijke voorzieningen berekend. In de volgende fase moet nader worden onderzocht welke kansen er zijn voor combinaties met bestaande voorzieningen in de omgeving van het studiegebied. Sommige maatschappelijke voorzieningen zijn zo buurtgebonden dat het een reden kan zijn om ze wel te realiseren in het gebied, bijvoorbeeld een buurtkamer of huisarts. Met het voorzieningenaanbod dient te worden bijgedragen aan het realiseren van ongedeelde wijken in Amsterdam Noord, om te voorkomen dat er een sociaaleconomische barrière ontstaat tussen bestaande woongebieden en het te ontwikkelen studiegebied. Een voorbeeld hiervan kan het realiseren van een school zijn voor zowel de Oranjewerf, de Nieuwendammerdijk, als tuindorp Nieuwendam.

Damen Shipyards belemmert de Oostbrug over 't IJ
Bron beeld: Genereus Verbonden, advies Commissie d'Hooghe



3.4 Duurzaamheidsopgave

In de planontwikkeling is een belangrijke rol weggelegd voor duurzaamheid. In dit gebied moet je straks duurzaam kunnen ondernemen, recreëren en wonen.

Duurzame energie en aardgasvrij

De energievraag binnen de Oranjewerf zal zoveel mogelijk worden beperkt door ontwikkeling van energiezuinige gebouwen. Naast een maximum voor energieverbruik stelt BENG ook minimaal 50% lokaal, duurzaam opgewekte energie.

Er worden in lijn met de strategie 'Naar een stad zonderaardgas' (2016) geen huishoudens meer aangesloten op aardgas. Om aan de warmtevraag te voldoen in het gebied ligt het voor de hand om een duurzame lokale energiecentrale met warmte- en koudeopslag toe te passen, bijvoorbeeld bronnen of gebruik maken van lokaal oppervlaktewater.

Circulair: bouwen, materialen en gebruik

De strategie 'Amsterdam Circulair' voorziet dat in 2030 50% van de primaire materialen hergebruikt worden en wil in 2050 een circulaire stad zijn waarin waardevolle materialen en grondstoffen hergebruikt worden in plaats van afval zijn. Wat betreft hergebruik van materialen en grondstoffen bestaat in dit gebied een kans om in de toekomstige ontwikkeling materialen die nu worden gebruikt terug te laten komen. Zowel nautische elementen (bolders, kranen, dokken) als staal, hout etc. Met behulp van een materialenpaspoort kan aan de circulaire ambities van de gemeente tegemoetgekomen worden.

Flexibel bouwen

Circulariteit komt ook terug door toekomstbestendig te bouwen: het gebouwcasco is zodanig aanpasbaar dat functie-menging en aanpassing van woning-typologie eenvoudig is te realiseren. Daarnaast kan tijdens de ontwikkelfase worden ingezet op tijdelijke functies, zoals creatieve broedplaatsen, evenementen en demontabele paviljoens.

Klimaatadaptatie

Water vormt een van de identiteitsdragers van de Oranjewerf. De beleving van de weidsheid van het IJ, de passerende boten en de aanwezigheid van het dok

bepalen het DNA van het gebied. Daarnaast is het water voor de huidige nautische bedrijvigheid een onmisbaar element. Deze relatie tussen water en bebouwing zal worden terugbracht door de omgang van regenwater centraal te stellen binnen de duurzaamheidsambities.

Oranjewerf zal ook moeten voldoen aan de vereisten vanuit Amsterdam Rainproof waarbij voldoende regenwater wordt vastgehouden, hergebruikt en andere verstraagd wordt afgevoerd. Om het gebied toekomstbestendig te maken is het noodzakelijk om zware regenbuien in het gebied op te vangen die niet direct afgevoerd kunnen worden via het rioolsysteem. Afwatering van de openbare ruimte in dit gebied kan via oppervlaktewater (het IJ). Ook dient rekening gehouden te worden met de buitendijkse ligging van de te transformeren terreinen. Beiden zijn een ontwerp-opgave voor het openbare ruimte ontwerp.

Natuurinclusief

Naast water, zal er ook op het natuurinclusief maken van de Oranjewerf worden ingezet. Dit begint in de openbare ruimte, waar gekeken wordt op welke manieren de inrichting bij kan dragen tot het versterken van biotopen. Ecologische oevers vormen leefgebieden voor insecten en amfibieën die verschillende vogelsoorten aan trekken. Daarnaast zijn vlonders een ideaal leefgebied voor vissen, garnalen en mosselen. Het sortiment nieuwe bomen en planten wordt van hoge ecologische waarde en grote diversiteit aan soorten. Daarnaast zal de bebouwing ook een belangrijke rol spelen bij natuurinclusiviteit van de Oranjewerf door nestkasten, insectenhôtels en begroeiing aan te brengen.

Duurzame mobiliteit

Ten behoeve van duurzame mobiliteit en bevordering schone lucht is het weren van de auto in het gebied een kans. Oplossingen zijn aan de rand parkeren in collectieve garages, het toepassen van deelconcepten en het fietsparkeren op een goede manier integreren in de bebouwing. Dit dringt enerzijds gemotoriseerd verkeer terug, geeft bovendien mogelijkheden voor elektrisch vervoer, bevordert het gebruik van de fiets en biedt anderzijds een kans voor inrichting van de openbare ruimte met de principes van de Bewegende Stad: uitnodigend om te bewegen, spelen, ontspannen en ontmoeten.

Onderdeel	Input gemeente	Tijdsbestek
Goedkeuring principenota en participatiestrategie	Stuk wordt door ontwikkelaar aangeleverd en dient te worden goedgekeurd	Ntb
Bijwonen workshops	Bijwonen van workshops en participatiesessies door vakinhoudelijke ambtenaren	Ntb
Ambtelijke toets stedenbouwkundige visie, programmering en haalbaarheidstoets ruimtelijke en juridische aspecten	De ambtelijke toets van 6 weken door de daarbij en daartoe bevoegde instanties	Ntb
Goedkeuring college	Stedenbouwkundige visie en ruimtelijke accorderen voor uitwerken stedenbouwkundig plan en doorgang naar anterieure overeenkomst	Ntb
Anterieure overeenkomst	Ondertekening anterieure overeenkomst door college	Ntb
Toetsen ingediende ontvankelijke ontwerp bestemmingsplan	Door bevoegde ambtenaren, daarna door gemeenteraad	Ntb
Publicatie en behandelen zienswijzen ontwerp bestemmingsplan	Het publiceren en verwerken, in overleg met ontwikkelaar, van zienswijzen	Ntb
Definitief bestemmingsplan toetsen en accorderen	Respectievelijk, ambtelijke toets, ambtelijke bestuurders, college, raadscommissie, raad	Ntb
Publicatie bestemmingsplan behandelen bezwaar		Ntb
Plankostentoets, bepalen bovenwijkse investeringen, grondprijnsindicatie en anterieure overeenkomst	Beschikbaarheid van ambtenaren om te ondersteunen in de inventarisatie, voorbereidingen en eventuele commerciële onderhandelingen	Ntb
Projectondersteuning	Compacte projectgroep ter ondersteuning van de ontwikkeling. Samenkomst eens in 4 weken.	Ntb

4. Ontwikkelstrategie en proces

4.1 Ontwikkelstrategie

De strategie ziet erop toe de Oranjewerf als kavelontwikkeling te ontwikkelen. De initiatiefnemer is erfpachter van het hele terrein. Op basis van de huidige bestemming zijn de beoogde gemengde functies niet mogelijk. Op de basis van de beleidskaders en de verkenningen uit de principenota 2018 (Bijlage 1) en latere relevante beleidsstukken zal door initiatiefnemer een participatietraject worden opgestart. Parallel en deels iteratief wordt aan een stedenbouwkundig plan en een ruimtelijke onderbouwing gewerkt. De participatie zal door een team van externe moderatoren en experts worden begeleid. Dit moet leiden tot een breed gedragen plan. Het participatieplan en de communicatiestrategie zijn als bijlage 2 aangehecht aan dit document.

De strategie is het Plaberum los te laten, in overeenstemming met de Omgevingsvisie 2050 en de Omgevingswet de markt het initiatief te laten nemen en de gemeente een faciliterende rol. Een klassiek faciliterend grondbeleid behoort op dit perceel tot de mogelijkheden, aangezien de erfpachter van de locatie (Heren2/ Flyingpoint) bereid is om voor eigen rekening en risico te ontwikkelen. De gemeente stelt kaders, toetst en faciliteert, het ambtelijk apparaat ontwerpt en stuurt niet.

De initiatiefnemer organiseert en financiert de ontwikkeling. Aan de gemeente wordt gevraagd een kernteam samen te stellen, die de verbinding vormt tussen de initiatiefnemer en het ambtelijke en bestuurlijke apparaat.

Het project kan beschouwd worden als een pilot op het gebied van 'Samen stadmaken', maar ook als een pilot op het gebied van de Omgevingswet. Naar verwachting is de Omgevingswet in werking getreden op het moment dat de procedure van dit plan doorlopen wordt en zal dit een van de eerste grote ontwikkelingen zijn van Amsterdam waarvoor een Omgevingsplan opgesteld zal worden. In dat kader zal participatie een belangrijke rol spelen in de procedure. Daarnaast wordt ook gekeken naar mogelijkheden die de Omgevingswet biedt, zoals de procedurele voordelen (zoals coördinatie en rechtstreeks beroep bij Raad van State met een beroepsperiode van een half jaar) voor een gemeentelijk project van publiek belang (artikel 5.55 Omgevingswet).

4.2 Krachtenveld- en risicoanalyse

Er is op basis van de krachtenveldanalyse uit 2018 en de recentere ontwikkelingen in Amsterdam, Amsterdam Noord en de buurt een krachtenveldanalyse uitgevoerd, waarbij van de belangrijkste partijen (stakeholders, belangengroepen, bewoners etc.) de specifieke belangen bij de herontwikkeling van de Oranjewerf in beeld zijn gebracht. Dit biedt het Participatieteam een basis bij de vorming van het participatie- en communicatietraject.

De volgende groepen stakeholders en de bijbehorende risico's en krachten zijn gedefinieerd in de analyse:

- Bewoners (Op het Gembo-terrein, Nieuwendammerdijk/Schellingwouderdijk, Tuindorp, langs Zuiderzeeweg, KNSM-eiland): bewoners zijn een zeer diverse groep met verschillende sociaal-economische en maatschappelijke status en uiteenlopende organisatiegraad. Zij maken zich meer en meer sterk voor behoud en verdere ontwikkeling van de groene gebieden in Noord en rondom de Oranjewerf. Het sentiment leeft in Noord dat er veel aandacht is voor gebiedsontwikkelingen en maar weinig voor "oud" Noord. Verkeers-aantrekkende werking en aantasting van het dorps karakter van de omgeving als gevolg van de gebiedsontwikkeling zijn belangen waarmee rekening gehouden dient te worden. Andere belangen in het kader van de intensieve/ hoogstedelijke ontwikkeling zijn de zichtlijnen en uitzicht. Zorgvuldige omgang met het groen, verkeer en het openbaar maken van de IJ-oever met goede (recreatieve) voorzieningen op goedkeuring kunnen steunen. Ook het verbeteren van het woonaanbod en het inspelen op lokale "sociale" problematiek zou gesteund kunnen worden;
- Bedrijven (Gembo, Oranjewerf, rond Zijkanaal K): in het gebied en de omgeving gevestigde bedrijven (waaronder Damen, Albemarle, exploitant bunkerboot) zullen zich met name hard maken voor continuering van hun bedrijfsvoering en het behoud van hun milieucontouren. Voor bedrijven die in het studiegebied gevestigd zijn en niet in gemengd woon-werkgebied kunnen of willen blijven, zal gekeken worden naar mogelijkheden voor verplaatsen, maatregelen en compensatie. Bedrijven die wel kunnen en willen blijven zullen deels op

hun bestaande en deels op een nieuwe plek in het gebied door willen ondernemen. Voor de bedrijven die blijven is steun te verwachten voor verbetering van de (auto)verkeersverbindingen van en naar het gebied;

- Erfpachters/ eigenaren (Gembo, Oranjewerf): Op het Gembo-terrein bevinden zich ongeveer 35 erfpachters. Voor een deel zijn deze erop gericht om de bestaande bedrijvigheid te continueren. Transformatie kan conflicteren met het belang voor deze groep. Een deel van de erfpachters zal geïnteresseerd zijn in de transformatie van het gebied. De Oranjewerf wordt gepacht door de initiatiefnemer. Alle huurovereenkomsten zien toe op vertrek en daarom een ontwikkeling vanaf begin 2025;
- Belangengroepen (ANGSAW, Veban, Fietsersbond, groenbelangen, Noordrust, etc.) zijn actief gericht op een specifiek thema, bijvoorbeeld ten aanzien van het behoud van bedrijvigheid, van groen of het authentieke karakter van de dijk of landelijk gebied. Bij gedeelde belangen kunnen deze partijen 'ambassadeur' voor de ontwikkeling worden;
- Ambtelijke organisaties (G&O, R&D, V&OR, M&A, Wonen, OJZ, Sport & Bos, Waternet, Havenbedrijf, Centraal Nautisch Beheer, Veiligheidsregio etc.) hebben specifieke beleidsdoelen en deelbelangen. Soms vormen deze bevoegd gezag of adviseren het bevoegd gezag bij vergunningverlening. Een aantal organisaties adviseert het gemeentebestuur (waar de bestuurlijk opdrachtgever deel van uitmaakt). Het is in het belang van het project via het gemeentelijke projectteam met hen in contact te zijn, wanneer dat voor het project gewenst is;
- Omgevingsprojecten: Hamerkwartier, Sluisbuurt, Sprong over het IJ, evt. toekomstige Oostelijke Ontsluiting. Deze projecten hebben deels dezelfde belangen, en werken met dezelfde stakeholders (bestuurders, ambtelijke organisaties, belangengroepen etc.). Onderlinge, via het gemeentelijke projectteam, afstemming en samenwerking is een kans voor efficiënte aanpak en voorkomt onduidelijkheid (en daarmee weerstand) bij stakeholders;
- Opiniemakers: Door verschillende instellingen worden discussies geïnitieerd die betrekking hebben op stedelijke (her-)ontwikkeling. Door

deelname gerenommeerde deskundigen, beleidsmakers als ook bestuurders hieraan is de potentiële invloed groot.

4.3 Proces

Het proces wordt als volgt voorgesteld. De initiatiefnemer organiseert de ontwikkeling. Aan de gemeente wordt gevraagd een kernteam samen te stellen, die de verbinding vormt tussen de initiatiefnemer en het ambtelijke en bestuurlijke apparaat. Tussen initiatiefnemer en het kernteam vindt regelmatig overleg plaats en het kernteam heeft het mandaat de benodigde middelen en capaciteit in te zetten op het project.

Ook kan het kernteam aangeven waar mogelijk verbindingen zijn of aangrijppunten om samen te werken of te leren van andere gebiedsontwikkelingen zoals het Hamerstraatgebied, De Sprong over 't IJ of de Sluisbuurt.

Een extern team van stedenbouwkundigen en participatiestrategen bereidt het participatietraject voor en begeleidt deze. Ondersteund door planologen, ruimtelijk juristen, sociaalgeografen en waar nodig andere specialisten wordt vervolgens gewerkt aan een breed gedragen stedenbouwkundig plan, welke door de gemeente kan worden getoetst.

Wanneer het stedenbouwkundig plan, de ruimtelijke onderbouwing, de bovenwijkse- en plankosten en de inhoud van de anterieure overeenkomst definitief zijn, wordt het omgevingsplan voorbereid en na de benodigde procedurele stappen bij de gemeente in een ruimtelijke procedure gebracht.

De planning met taakverdeling staat in bijlage 3. Voor de duidelijkheid staan de momenten waar actie wordt verwacht van de gemeente in onderstaande tabel samengevat. De kolom tijdsbestek geeft de inschatting weer van de tijdsbelasting van de gemeente. In de planning die als bijlage is opgenomen staat weergegeven wanneer deze acties in de tijd plaatsvinden.

5. Planning en financiën

5.1 Planning

Beoogd is in 2022 te starten met het participatietraject en het ontwerpen van een stedenbouwkundig plan. Wanneer eind 2022/ begin 2023 het stedenbouwkundig plan, de ruimtelijke onderbouwing, de bovenwijkse- en plankosten en de inhoud van de anterieure overeenkomst definitief zijn, wordt het omgevingsplan voorbereid en in procedure gebracht. In 2024 kunnen de omgevingsvergunningen voor de bouw worden behandeld, met als doel begin 2025 te kunnen aanvangen met de transformatie.

Het voorliggende document vormt het sluitstuk van de verkenningsfase van het Plaberum. Met het nemen van het principebesluit wordt besloten in afwijking van het Plaberum te werken en de marktpartij het initiatief te laten nemen. Op hoog abstractieniveau is de planning in het onderstaande schema weergegeven. Een gedetailleerde planning is aangehecht in Bijlage 3.

De ambitie is om in 2025 aan te vangen met de transformatie van de werf. De start van het project (nu omwille in 2025 te kunnen starten met de transformatie) haakt aan op de samenhang van thema's van verschillend abstractieniveau. Dit zijn de volgende:

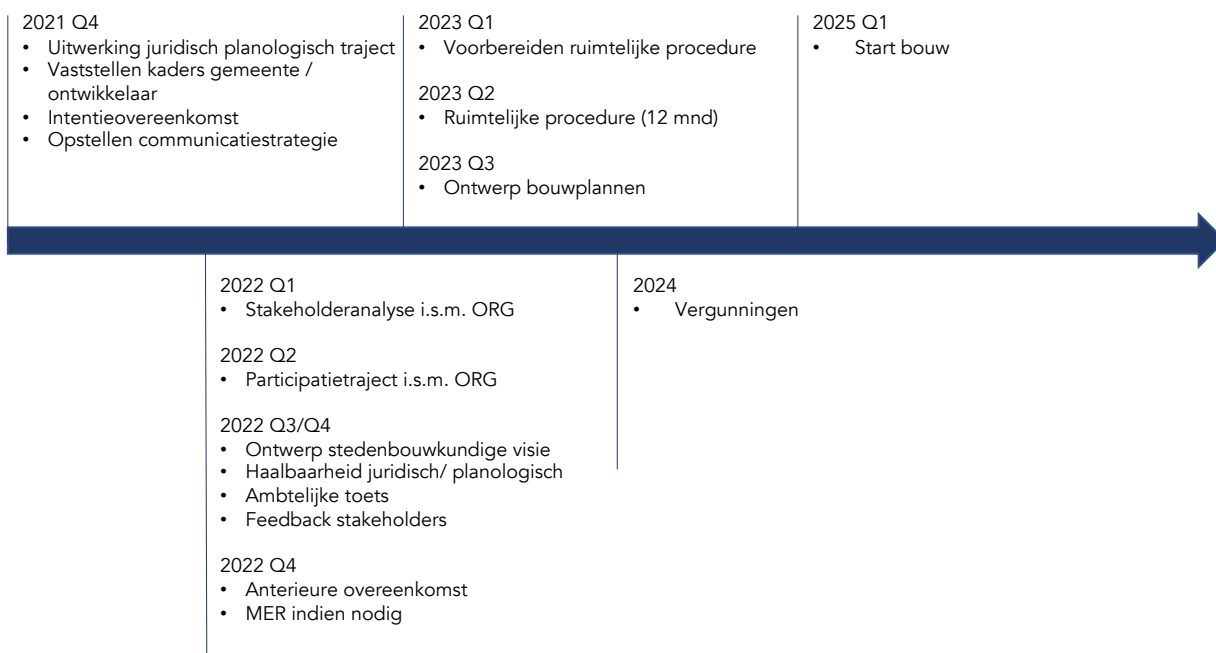
- Sprong over t IJ: het vertrek van Damen Shipyards is essentieel voor de bouw van de Oostbrug.

Dit is een zeer actueel thema wat op 16 februari jl. in de raad is behandeld en waaraan met de voorbereidingen is gestart met als doel in 2026 te kunnen aanvangen met de bouw van deze brug;

- Het contract van Damen Shipyards loopt af op 31 januari 2025: Leegstand en verloedering van de werf en de negatieve gevolgen voor de buurt moeten worden voorkomen;
- Er is naarstig behoefte aan toevoeging van woningen aan de Amsterdamse voorraad;
- Behoud en versterking van het aantal arbeidsplekken is voor de stad en de buurt van groot belang;
- Met de Omgevingsvisie 2050 en de Omgevingswet is het relevant om te experimenteren met alternatieve ruimtelijke trajecten, waarbij de markt het initiatief neemt;

5.2 Financiën

Met de transformatie van een werffunctie met extensieve bebouwing naar een intensievere stedelijke bebouwing zal de erfpachtopbrengst stijgen. Op basis van het stedenbouwkundige plan, het programma en de ruimtelijke onderbouwing zullen de aan de ontwikkeling gekoppelde bovenwijkse investeringen en plankosten bepaald worden. Het resultaat hiervan wordt vastgelegd in de nieuwe erfpachtcondities



6. Onderzoeksvragen

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksvragen benoemd die relevant zijn voor het vervolg van deze ontwikkeling. Met name omdat het hier een traject betreft waarin een andere taakverdeling dan vaak gehanteerd.

Proces

In het kader van 'Samen stadmaken' zullen de volgende vragen relevant zijn voor een goede samenwerking:

- Hoe kan de gemeente zo goed mogelijk faciliteren bij een door de initiatiefnemer georganiseerd participatietraject.
- Er moet een inschatting worden gemaakt van de relatieve tijdsbeslag in relatie tot de te verwachten opbrengst (woningen, (leef)kwaliteit, participatiesamenleving, Sprong over 't IJ).
- In welke vorm kan het projectteam vanuit de gemeente gefinancierd worden, en welk mandaat hebben zij om het bestuur en de ambtenaren ter beschikking te stellen aan het project, met als doel een zo vlot mogelijk, faciliterend beleid te volgen. Daarbij is het belangrijk kaderstellend en toetsend te fungeren en niet sturend en ontwerpend.
- Welke onderzoeken van het Hamerstraatgebied, Sprong over 't IJ en de Sluisbuurt zijn bruikbaar of van toepassing op dit gebied.

Stedenbouwkundig

De volgende vragen zullen met name gedurende het participatietraject beantwoord worden:

- Welk programma kan gerealiseerd worden aan waar dient dit aan te voldoen?
- Welke bouwhoogtes en bebouwingsoppervlaktes zijn wenselijk?
- Welke ruimtelijke structuur is wenselijk?
- Hoe dient rekening te worden gehouden met de Amsterdamse referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen?

Omgevingsaspecten

De initiatiefnemer zal in het kader van de planologische procedure onderzoek laten uitvoeren om antwoorden te verkrijgen op de volgende vragen:

- Hoe worden de bedrijven en milieuzones (met name voor wat betreft geluid en externe veiligheid) gerespecteerd, waardoor bedrijven niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering?
- Hoe wordt rekening gehouden met ecologische waarden (soortenbescherming en natuurgebieden)?

- Kan de locatie goed ontsloten worden qua verkeer?
- Hoe wordt rekening gehouden met scheepvaartverkeer?

7. Principebesluit

Het gevraagde besluit van college van burgemeester en wethouders luidt al volgt:

1. Kennisnemen van principenota, waarin aanleiding, wenselijkheid, mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling worden verkend en de bestaande situatie wordt beschreven, en waarin de volgende hoofdpunten worden benoemd:

a. Op de Oranjewerf ligt er een kans om door middel van het faciliteren van eigenaar Heren2/ Flyingpoint met beperkte gemeentelijke inzet op relatief korte termijn tot transformatie over te gaan.

b. In een globale financiële verkenning komt een positief beeld naar voren uit benodigde gemeentelijke investeringen en te behalen opbrengsten.

c. In de directe omgeving van beide bovengenoemde terreinen liggen kansen om te investeren in groen, blauw en (langzaam) verkeersverbindingen. Waar het opdrachtgeverschap voor hieraan gerelateerde ingrepen zal liggen, moet nog nader uitgewerkt worden.

d. Rekening houden met een belangrijke onzekerheid voor gebiedsontwikkeling in dit gebied die wordt gevormd door aanwezigheid van bestaande milieu-/hinder-/veiligheidszonerings van gevestigde bedrijven (wo. Albemarle en Reinplus).

2. In te stemmen met:

a. Strategische keuzes in het kader van 'Samen stadmaken' (hoofdstuk 4), waaronder het loslaten van het Plaberum en de beoogde samenwerking waarbij de initiatiefnemer leidend is en de gemeente faciliterend;

b. De directies Ruimte en Duurzaamheid en Grond en Ontwikkeling opdracht te geven voor de begeleiding van de initiatiefnemer en het opstarten van de nodige procedures om tot een planologisch besluit, een anterieure overeenkomst en een erfpachtaanbieding te komen;

c. De begrote proceskosten voor de begeleiding van

initiatiefnemer van € ...;

d. Het project te beschouwen als een Gemeentelijk project van publiek belang, waarmee procedure voordelen van de Omgevingswet benut kunnen worden.

3. Geheimhouding opleggen aan meegezonden financiële verkenning en proceskostenscan (bijlagen 1 en 2).

4. Toekomstige inkomsten uit het studiegebied (bijv. erfpachtconversies) ten goede te laten komen aan gebiedsontwikkeling Oranjewerf en Gembo-terrein

