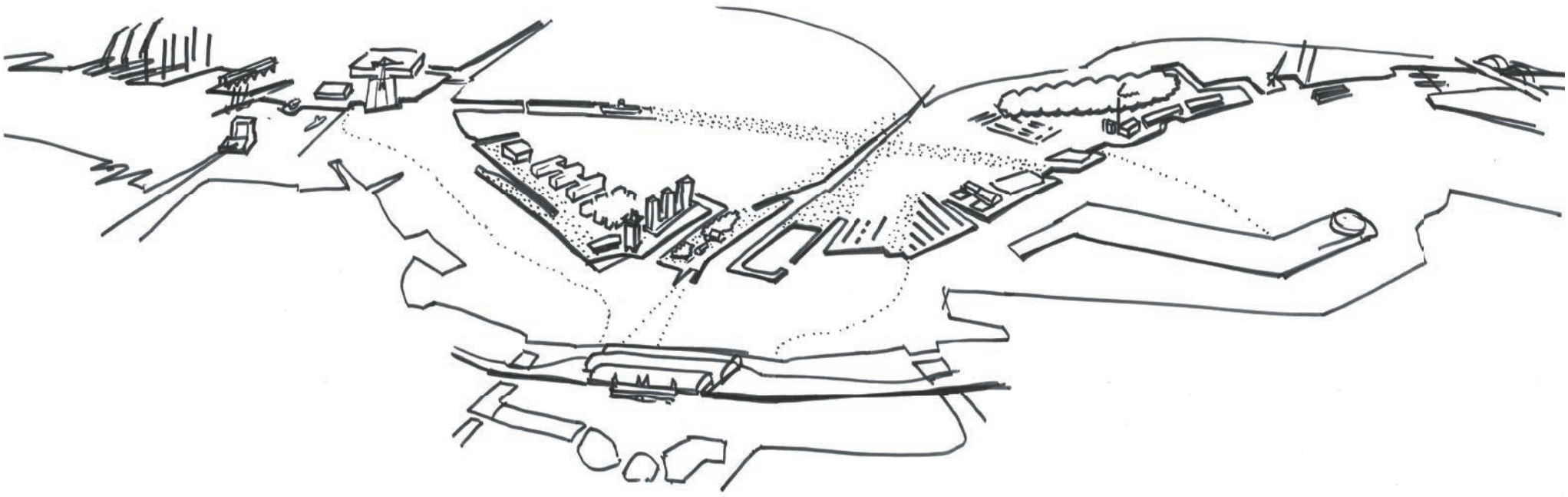


DE MOOISTE OPENBARE RUIMTE VAN AMSTERDAM

RUIMTELIJKE VERKENNING SAMENHANG OPENBARE RUIMTE NOORDELIJKE IJ OEVERS



Ruimtelijke verkenning op samenhang

Ruimtelijke Verkenning?
De ruimtelijke verkenning op samenhang openbare ruimte en fietsverbindingen is gemaakt is gedaan in opdracht van directie R&D, met als verantwoordelijk directeur Pieter Klomp. De visie werd nodig bevond [redacted] project teams in Team IJ en is om die reden [redacted] (R&D) geagendeerd als intern project, met [redacted] roject trekker. Het gaat om een verdiepingss [redacted] rlopende openbare ruimte langs het IJ, inclusief fietspaden, zoals die in de Structuurvisie 2040 zijn opgenomen. Nu alle project aan het IJ in alle hevigheid losbarsten vallen openbare buiten project grenzen. Projectgrenzen zijn leidend bij de ontwikkelingen, om die reden is er gekeken hoe er een overkoepelend verhaal kunnen gaan maken om projecten en buurten met elkaar te verbinden door in te zetten op een robuust OR en fietsnetwerk.

Geen top-down visie
Belangrijk voor het opstellen van een nieuw samenhangend plan is dat dit niet gebeurd via een top-down proces of via een penvoerder. Maar in juist in samenspraak met alle projecten en Stadsdeel Noord. De visie ondersteund daarmee projecten, maar probeert de onderlinge relaties tussen projecten te versterken door samenwerkingen te organiseren. De ruimtelijkelijke verkenning in de vorm van een visie op samenhang is dus het resultaat en optekening van een procesuitkomst. Voorjaar 2018 is er een grote workshop georganiseerd waar alle stedenbouwkundigen betrokken bij de ontwikkeling van de Noordelijke IJ oevers samen kwamen om na te denken over de inhoud van de ruimtelijke samenhang. De uitkomst van die workshop wordt is uitgewerkt in een handboek, met daarin de afgesproken en gedeelde principes. Bijzonder genoeg is er tijdens de workshop consensus bereikent over een aantal openbare ruimte uitgangspunten en fietsroute voorstellen.

Vervolgproces
Na het afronden van de workshop is op uitnodiging van [redacted] en Pieter Klomp gesproken over hoe samenhang verder vor [redacted] ven kan gaan worden. Werkend vanuit de consensus die tijdens de workshop is ontstaan. Het document met visie op samenhang is niet bedoeld als vrijblijvend verhaal, nu gaat gekeken worden welke projecten/ en missende schakels geagendeerd en gerealiseerd moeten gaan worden om samenhang te krijgen.



INHOUD

ONTWIKKELING VAN HET IJ 6

ROL VAN GROEN IN NIEUWE ONTWIKKELINGEN 4

WAAROM IS SAMENHANG NODIG? 18

OPMAAT NAAR NIEUWE VISIE 10

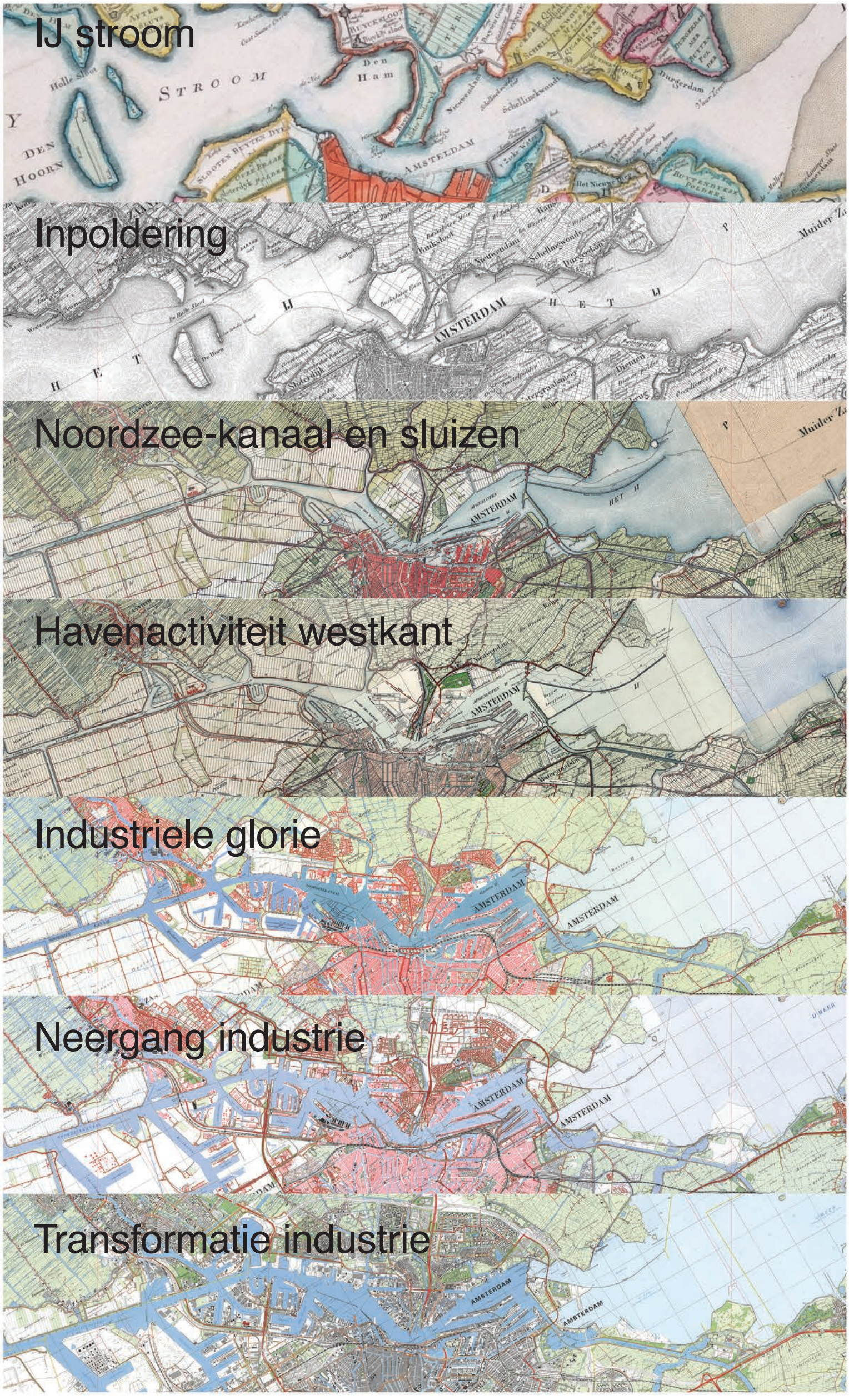
STRUCTUUR, FASERING EN STRATEGIE 11

BOUWSTENEN EN PRINCIPES 11

OPENBARE RUIMTE TOOLBOX 11



ONTWIKKELING VAN HET IJ


IJ stroom
1749
Inpoldering
1850
Noordzee-kanaal en sluizen
1900
Havenactiviteit westkant
1940
Industriele glorie
1965
Neergang industrie
1980
Transformatie industrie
1990

IJ als centrale openbare ruimte

Wat is de nieuwe betekenis van het IJ? Door de verstedelijking komt het IJ centraler in de stad te liggen. Het wordt de plek die van extensief, industrieel naar intensief stedelijk gebruik zal gaan. Mensen gaan aan het IJ wonen en werken.



Beeld Amsterdam 2040? Hoogbouwverkenning 2017.

Pleidooi voor samenhang, openbare ruimte als ruggengraat voor de groei van de stad.

De stad in beweging
Amsterdam verandert razend snel. Duidelijk is dat Amsterdam de komende jaren enorm moet verdichten om alle (internationale) bedrijven, studenten, toeristen en nieuwe en bestaande inwoners te kunnen huisvesten. Met verdichtingen, geprojecteerd op bestaande bedrijventerreinen in nabijheid tot het centrum-stedelijke milieu, wordt al sinds de jaren ’80 verdicht. Eerst kwamen de zuidelijk IJ-oevers tot ontwikkeling, nu zullen ook grote delen van deNoordelijke-IJ oevers gaan transformeren.

De lange lijn
De verdichting vindt niet plaats aan de hand van een stedenbouwkundig uitbreidingsplan (zoals de uitleg van de Bijlmer of het befaamde AUP), maar volgens incidentele, planologische ingrepen waarbij stedenbouw volgend is. Door deze pragmatische manier van planning en groei, komen veel gebieden zelfstandig, in eigen tempo en onafhankelijk van elkaar tot ontwikkeling. Het is een flexibele manier van stadsontwikkeling waarbij op een vraaggerichte, adaptieve manier ontwikkeld kan worden. Maar past deze manier van stad maken nog bij een van de grootste groeiperioden ooit?
De huidige transformatiegebieden zijn veelal rauwe industriegebieden die gekenmerkt worden door het gebrek aan openbare ruimtes en goede verbindingen en daardoor niet direct geschikt zijn om in te wonen. Er biedt zich wel een kans aan, mede omdat centraal gelegen transformatielocaties als Havenstad, NDSM-werf, Buiksloterham, Overhoeks, Hamerkwartier en Oranje werf een gemeenschappelijke deler hebben: de IJ oever. Deze Noordelijke IJ oever zou een rode draad kunnen vormen die alle transformaties en aangrenzende gebieden bindt. Niet alleen ruimtelijk-fysiek, maar ook op menselijke schaal kunnen er stedelijke ruimtes voor ontmoeting ontstaan. Het openbaar maken van de, nu geprivatiseerde, zonnige kant van het IJ kan een aantrekkelijke, centrale openbare ruimte voor de stad opleveren. Is het geen publieke uitdaging om op deze schaal een ontwerp te agenderen, te begeleiden en te realiseren?

Ambitie voor de stad
De schakeling van openbare ruimtes kan als geheel uitblinken in de diversiteit van alle losse deelgebieden. Maar vooral kunnen de publieke ruimtes aan het IJ ruimtes worden waar de stad nog lang op kan voortbouwen. Een route met daaraan plekken waar mensen willen zijn, met de meest prominente kwaliteit: aan het IJ, aan het water, met uitzicht op de stad.

In de huidige projectmatige aanpak van transformaties aan het IJ kan het gevaar sluipen dat kwaliteit en het vol benutten van alle potenties uit het oog wordt verloren. Fragmentatie van niet op elkaar afgestemde routes en openbare ruimtes aan het IJ ligt op de loer en een samenhangende groene oever aan het IJ is niet gegarandeerd. Daarnaast mag het ambitie niveau verder rijken dan het maken van een aaneenschakeling van ruimtes. Een stad die zich richt op vergroening mag hierin ook ambitie en initiatief tonen.
Immers, het groen is de laatste jaren veel belangrijker geworden voor ontmoetingen, sport en spel, recreatie en als vestigingsmilieu. De conclusie uit het Grote Groenonderzoek (2013) is dat verdichten alleen kan als je tegelijkertijd vergroend wordt. Biedt de Noordelijke IJ oever wel voldoende (openbare) ruimte biedt aan alle toekomstige inwoners, is dan een logische vraag. Daartoe zullen de bestaande ruimtes robuuster en flexibeler ingericht moeten worden, maar zal ook gezocht moeten worden naar nieuwe openbare ruimtes, zowel binnen als buiten de huidige contouren van Amsterdam. Bovendien heeft de stad naast het realiseren van een groene stad ook andere ambities op het gebied van duurzaamheid, gezondheid, autoluwe verstedelijking en klimaat bestendige openbare ruimtes. Door deze stapeling van ambities is er meer kwaliteit en efficiënt ingericht openbare ruimte nodig.

Met het transformeren en verdichten van de Noordelijke IJ-oever moet er dus niet alleen worden nagedacht over functionaliteit, programma en woningaantallen, maar ook over het integraal aanleggen van kwalitatief goede stedelijke ruimtes, zoals stadsparken, sportparken, boulevards en openbare oevers, zoals in de Structuurvisie en Koers 2025 wordt aangegeven.

Transformatie

Van onbekend en onbemind, naar publiek gebied

Amsterdam verstedelijkt aan het IJ met een hogere dichtheid dan in de Structuurvisie 2040 is voorzien. Hierdoor neemt de druk op de bestaande infrastructuur en verblijfruimtes toe. Tegelijkertijd is in de structuurvisie 2040 ook vastgesteld dat er een ‘waterfront’ moet komen; een publieke ruimte met een route van Zaandam tot Marken. Momenteel is onduidelijk hoe deze gestelde ambitie gehaald gaat worden en is er vanuit projecten, team IJ, maar ook vanuit inspraakavonden van individuele projecten de duidelijke roep ontstaan om te onderzoeken hoe deze noordelijke IJ oever tot stand moet komen. Er is momentum ontstaan om te gaan werken aan een samenhangende uitwerking, waarvan deze verkenning een eerste aanzet is.



WONINGBOUWPROJECTEN 2020-2040

Totaal

47.650 - 60.000 woningen
90.000 - 150.000 inw.

Hembrugterrein
1000-1200 woningen
-
1800-2160 inw.

Achtersluispolder
5000 woningen
-
9000 inw.

Havenstad Noord

Shipdock/ Cornelis douwes
16.500 woningen
-
29.700 inw.

NDSM
5.000 woningen
-
9000 inw.

Klaprozenweg N/O
1.400 woningen
60.000m2 niet-wonen

Buiksloterham
4.500 woningen
-
8100 inw.

Overhoeks
2200- 3200 woning
-
3.960- 5.760 inw.

West ca. 50%

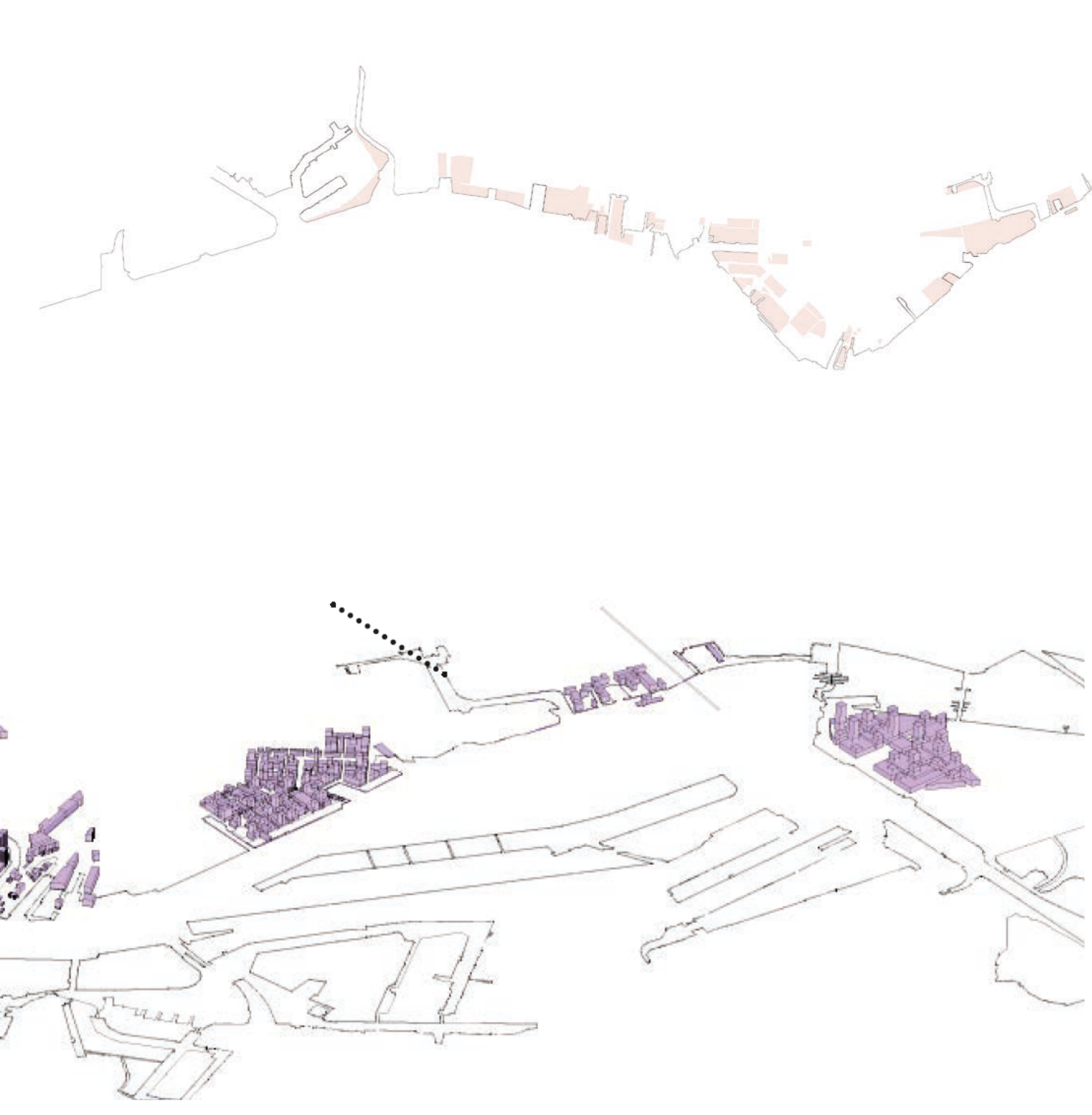
22.900 woningen
41.220 - 45.800 inw.

Centraal deel ca. 30%

13.900-14.900 woningen
25.020 - 29.800 inw.

Nu: afgesloten IJ-oevers

Momenteel zijn grote delen van de oever niet publiek toegankelijk. Het gaat om private gronden of gronden die in industrieel gebruik zijn. Toegang tot de waterkant is beperkt.



gen

Sixhaven
500 woningen
-
900 inw.

Hamerkwartier
6700 woningen
270.000 m2 bvo niet-wonen
12.060 inw.

Oranjewerf
750-1500 woningen
-
1.350 -2.700 inw.

Sluisbuurt
5500 woningen (ca. 500.000 m² bvo)
110.000 m² bvo niet wonen
14.000-27.000 m² bvo werkfuncties
9.900 inw.

Oost ca.20%

6.250 woningen
11.250 - 12.500 inw.

WAAROM IS SAMENHANG NODIG?





Seurat, een schilder die de koppeling tussen land en water en de aantrekkingskracht van mensen op water veelvuldig schilderde.

Nut en noodzaak

De aantrekkingskracht van het IJ, de plek waar mensen willen zijn: aan het water, licht, ruimte en uitzicht

Eenduidige ambities en opgaven in projectgebieden
Alle ontwikkelingen optellend worden grote delen van de oever gedekt door transformatie locaties. Het gaat veelal om hetzelfde type opgaven, post-industriele, buitendijkse transformatie gebieden;

- met vergelijkbare grid- en havenstructuren die dwingend zijn voor route opties en oriëntatie v an openbare ruimtes.
- met hoogstedelijke ambities: gemixt programma, hoge dichtheiden aan wonen, maar ook intensievere werkvormen. Dit heeft consequenties voor de openbare ruimte. Deze moet deels voorzien in de behoeften van de nog te realiseren woningbouw, de dagelijkse bewegingen van zowel bewoners als bedrijvigheid. De nu afgesloten mono-industrie gebieden, zullen van een grove korrel naar een fijnmazige structuur gaan veranderen.
- waar openbare ruimte momenteel ontbreekt, met onvoldoende kwalitatieve openbare ruimte die past bij de nieuwe functies die in dit gebied gaan komen. De gemeente zal in deze gebieden veel verwervingen moeten doen. Op voorhand moet dan dus helder zijn waar de gemeente wil gaan verwerven en wat haar visie is op de openbare ruimte.
- gebieden die nu onvoldoende bereikbaar zijn en moeten gaan inzetten op alternatieve vormen van mobiliteit.Mede ook omdat inzetten op de auto veelal niet meer als reëel wordt geacht; vanwege overbelastte wegen, de ruimteconsumptie van de auto is te groot en veel gebieden aan het IJ liggen aan het einde van autowegen. Om die reden zal gekeken moeten worden naar betere en samenhangende ov- en fietsverbindingen met de stad.
- met lastige grondposities in handen van private partijen, waar de gemeente minder sterke middelen heeft om te sturen op het proces en de ambities.
- met een buitendijks ligging, is ook de wateropgave en bodemsamenstelling over het algemeen het zelfde. In delen van Noord ontstaan er door het veranderend klimaat enerzijds en de bodemsamenstelling anderzijds problemen met hemelwater afvoer (door de inpoldering na 1850). Klimaat adapts is dus een serieus thema, voor de gebieden aan het IJ en achterliggende woonwijken. Bovendien gaat het in de oude industriële gebieden om gronden waar de bodem verontreinigd is.

Gebrek aan afstemming
Ondanks het feit dat gebieden over de hele linie van het IJ ontwikkeld worden, is de integratie en onderlinge afstemming tussen plannen niet gegarandeerd. De opvatting over de uitwerking van de oever verschilt per project. Hierdoor is integratie en afstemming over de te behalen kwaliteit en uitgangspunten lastiger en zullen er reparaties achteraf gedaan moeten worden. De projectgrenzen zijn leidend bij het maken van een openbare oever. Dit heeft ook als gevolg dat er momenteel gebieden buiten de grex-contouren vallen, deze worden niet opgenomen in de ruimtelijke investeringen of kennen geen trekker of eigenaar/ financier voor het compleet maken van de oeververbindingen. Kansen worden gemist:

- Zwakke schakels en niet grex-geleide transformatielocaties kunnen integraal worden opgepakt in een samenhangend ontwerp.
- Gebieden tussen de grex-grenzen vallen buiten een mogelijke herinrichting. Met name aan de Oost-kant is dit het geval.

Geldende of eerdere visies zijn gedateerd of te vaag
De Structuurvisie 2040 geeft wel handvaten voor verdere ontwikkeling van transformatiegebieden aan het IJ, maar blijft te globaal voor verdere, gedetailleerde uitwerking. Verdere uitwerking van uitgangspunten is vereist om de gewenste integratie, ambities en kwaliteit te kunnen bereiken. Bovendien is de omvang van de ontwikkelingen aan het IJ groter dan voorzien in de Structuurvisie 2040. Met de inwoneraantallen, kleinere woonoppervlaktes en intensiever werkprogramma wordt de rol van openbare ruimte prominenter.

De eerder gemaakte (niet [redacted] e) visie Noordelijke IJ-oevers, opgesteld door BVR/[redacted], beslaat slechts een deel

van de noordelijke IJ-oevers en is niet in overeenstemming met de ontwikkelingen zoals die nu gaande zijn. Het plan gaat uit van een voortzetting van het bedrijfs- en industrieklimaat. En voorziet slechts in minimale en monumentale openbare ruimtes en noord-zuidverbindingen leidend naar het IJ vanuit achterliggende wijken. En gaat dus niet uit van de hoeveelheid hoogstedelijk woon-werk programma zoals dat nu op deze gebieden geprojecteerd is. Nu de industrie daadwerkelijk lijkt te verdwijnen zal er ook nagedacht moeten worden over oost-west richtingen in de openbare ruimte en voldoende interne kwaliteit in de plannen zelf.

De visie die nu gemaakt wordt kan een geactualiseerd verlengstuk worden van eerder gemaakte visies, die inspringt op de behoefte van de hedendaagse plannen. Mede omdat de realisatie strategie en fasering van de deelgebieden nu duidelijk begint te worden, kan een visie als vervolguitwerking ook echt concreet gemaakt worden.

Onvoldoende normatief groen
Binnen Amsterdam wordt gewerkt aan nieuwe groennormen. Zowel bij ‘centrumstedelijke groennormen’ van 8m2 per woning en ‘gemengd stedelijke normen’ van 16 m2 per woning, is de kwantiteit aan openbare ruimte in de huidige plannen vaak onvoldoende. Binnenplans kan de openbare ruimte hoeveelheid niet worden opgelost. Voor de hoeveelheid benodigde openbare ruimte moet een plan voor slim dubbelgebruik komen en meer buitenplanse dekking. Door de transformatie van industrie naar wonen/ werken, moet het openbare ruimte areaal meegroeien en moet van te voren worden gevrijwaard van ontwikkeling. Bij een doorlopende openbare ruimte kunnen plannen zich beroepen op een diversiteit aan openbare ruimtes, met goede verbindingen komen spelen, sport en park. binnen een gunstige actieradius te liggen.

Kwalitateit en ambitie als stad.
Groen en openbare ruimte als identiteitsdrager en ruggengraat van alle nieuwe ontwikkelingen aan het IJ. Het IJ dat een centrale plek in de stad heeft en krijgt door de verdichting die plaats gaat vinden vraagt om een bijzondere inrichting die ook als dusdanig moet worden gearticuleerd. Momenteel maakt Amsterdam de grootste in 100 jaar tijd mee. 100 jaar geleden was deze groei aanleiding voor het maken van het AUP en het maken van een sterk raamwerk met openbare ruimte- en groennormen. Bij de uitleg van de 19 eeuwse gordel werd het Vondelpark gemaakt. De aangelegde openbare ruimtes zijn centrale kwaliteiten waar vandaag de dag nog op voortgebouwd wordt. Het maken van een visie is een lange termijn investering. De vergroening van steden als Singapore zijn een mooi voorbeeld van hoe dit ook in Amsterdam zou kunnen.

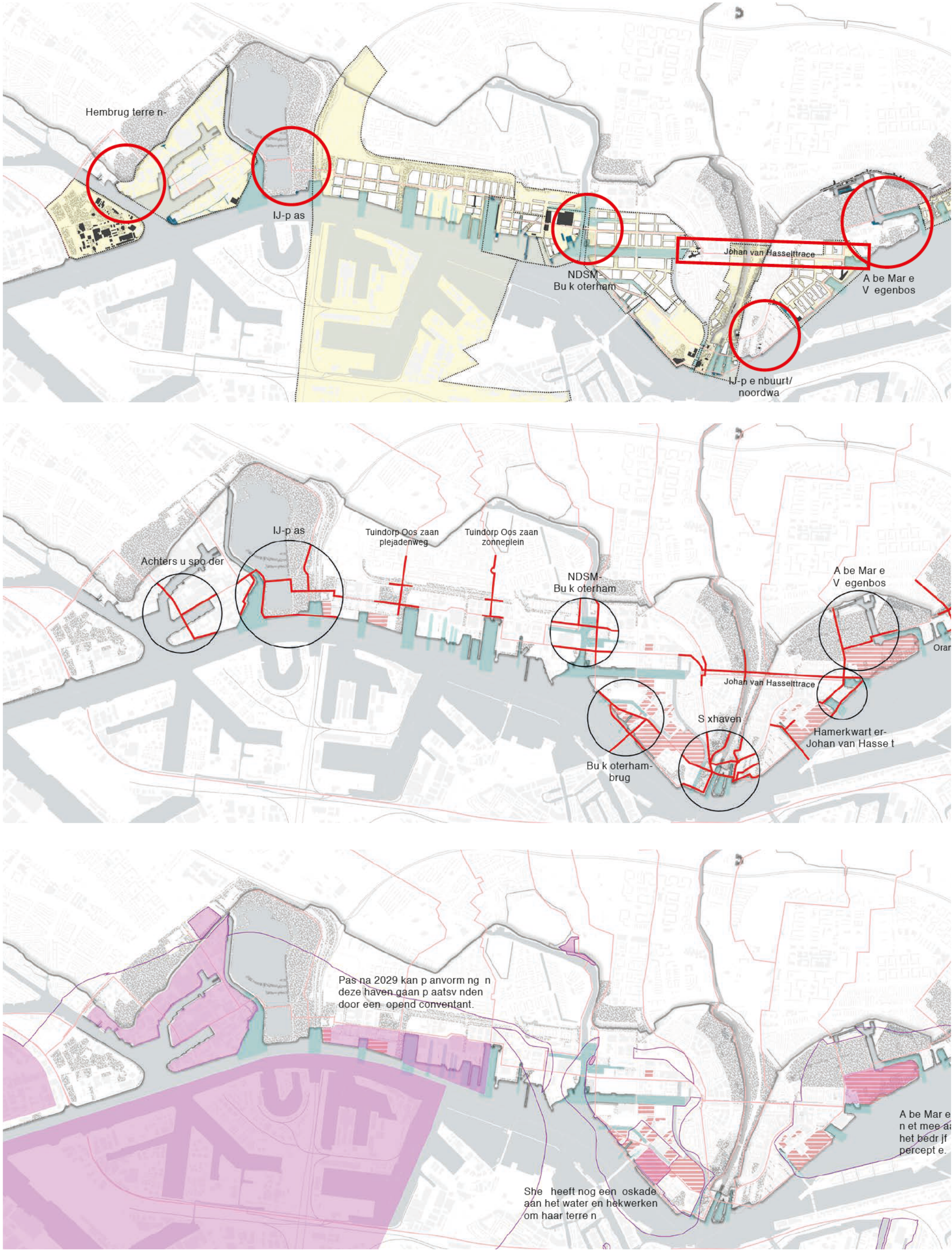
Andere steden in de wereld laten al zien wat voor potentie rivier oevers hebben. In Londen, New York en Kopenhagen zijn de oevers publiek gemaakt en aan aanjager van de leefbaarheid in de stad. Mede omdat in deze steden is gekozen om publieke ruimte te maken op de plek waar de kwaliteit het meest prominent is en de publieke ruimte op de juiste plek ligt, waar mensen willen zijn. Aan het water, in de stad, in de zon.

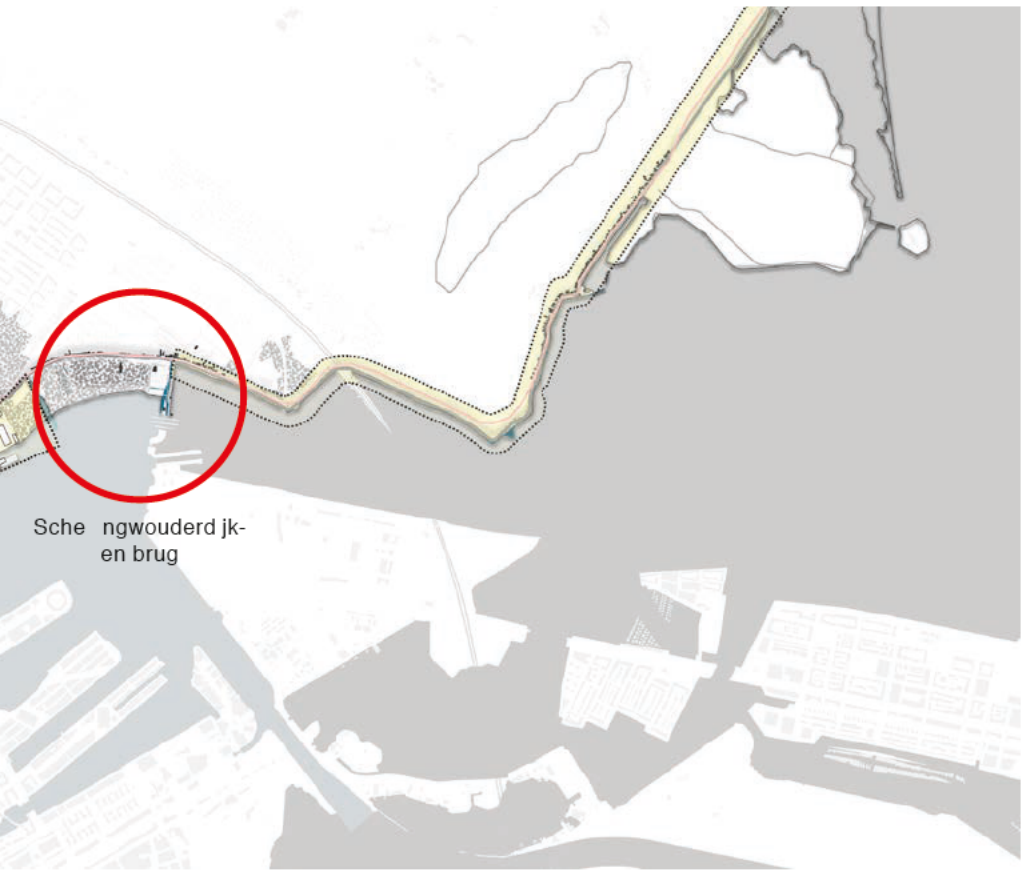
Procesmatige voordelen
Het feit dat een oever op voorhand afstemming en een eenduidige doel kent levert schaalvoordelen op. Niet ieder project hoeft onafhankelijk een eigen visie te ontwikkelen, maar kan met de aangereikte middelen binnen het grotere geheel de visie uitbouwen. Het gaat hier vooral om het herkennen van de gezamenlijk identiteit, maar ook individuele kwaliteiten van projectgebieden. Ook routes en de ligging van openbare ruimte hoeft niet meer bevochten te worden. Een visie kan ook richting marktpartijen een helder gebaar maken waar ze aan toe zijn. Vooral in gebieden met private grondposities komt er via een visie een sterk middel om lokale belangen met argumenten betekenis op stadsniveau partijen mee te laten werken aan de grootste nieuwe kwaliteit van de stad: een publiek IJ. Een visie kan slagkracht en munitie opleveren door project overstijgende argumenten.

Timing
Momenteel wordt alle mogelijke projectvoorraad in de vorm van transformatielocaties aan gesproken. Bovendien komen projecten met meer programma dan voorzien tot ontwikkeling. Door deze ontwikkeling is er een unieke kans onstaan om projecten op elkaar at te laten stemmen en onderling financiering te laten vinden voor gebieden die buiten een grex vallen.



Nicolaas van der Waay, Een zomeravond bij het Tolhuis, Amsterdam, ca. 1891

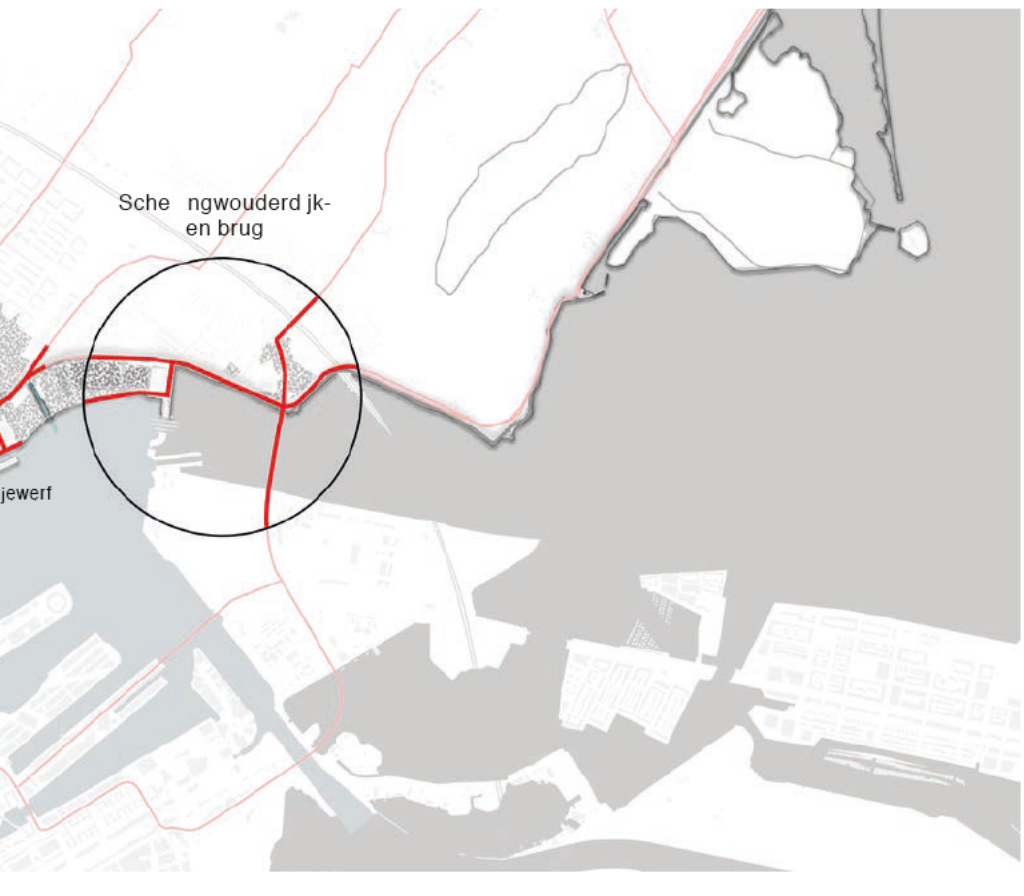

Hembrug terre n-
IJ-p as
NDSM-
Bu k oterham
Johan van Hasselttrace
A be Mar e
V egenbos
IJ-p e nbuurt/
noordwa
Achters u spo der
IJ-p as
Tuindorp Oos zaan
plejadenweg
Tuindorp Oos zaan
zonneplein
NDSM-
Bu k oterham
A be Mar e
V egenbos
Johan van Hasselttrace
S xhaven
Hamerkwart er-
Johan van Hasse t
Bu k oterham-
brug
Pas na 2029 kan p anvorm ng n
deze haven gaan p aatsv nden
door een opend conventant.
She heeft nog een oskade
aan het water en hekwerken
om haar terre n
A be Mar e
n et mee a
het bedr jf
percept e.



Waarom samenhang niet lukt

Gebieden die buiten grex planvorming en financiering vallen

Waar projectgrenzen samen komen ontstaan soms conf cten. In somm ge geva en s het het prob eem ju st weer dan geb eden bu ten projectgrenzen va en en op d e man er geen onderdee vormen van p anvorm ng, f nanc er ng voor upgrades n de openbare ru mte. De geb eden z jn daardoor geen onderdee van en ntegra e openbare ru mte of rout ng.



Fietsnetwerk: ontbrekende of moeilijk te realiseren knopen icm private gronden

Onderdee van de samenhang s rout ng voor angzaam verkeer en f etspaden. Het succes van de samenhang hangt mede af van een goed funct onerend netwerk, n zowe noord-zu d a s oost-west r cht ng. Bovend en moet een route een bepaa de eendu d ghe d kennen, n vormtaa en gebru ksgemak. In hu d ge be e dsp annen worden ze fde routes nog a eens op versch ende man eren ngtekend. Het s be angr jk om met projectgeb eden routes nu vast te gaan p nnen zodat vooru t opend op geb edsontw kke ngen er een robuust f etsnetwerk gt.



Bedrijvigheid, industriele hindercontouren icm private gronden

De gearceerde geb eden z jn pr vate gronden. B j het maken van een pub eke oever kan het he pen om m dde s een v s e op samenhang u t te kunnen eggen hoe part jen onderdee vormen van een stads netwerk en hoe de pos t e van de ocat e h er n een ro kan spe en.


DE PANNENKOEKE

ROL VAN OPENBARE RUIMTE EN GROEN





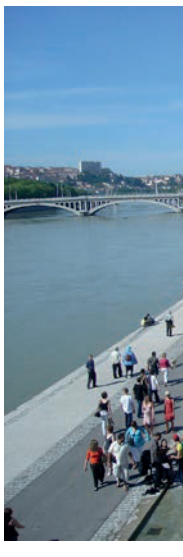














Ambitie van Amsterdam?

Veel (post-industriele) steden hebben hun relatie met het water al hernieuwd. Wat kunnen we hier in Amsterdam van leren?







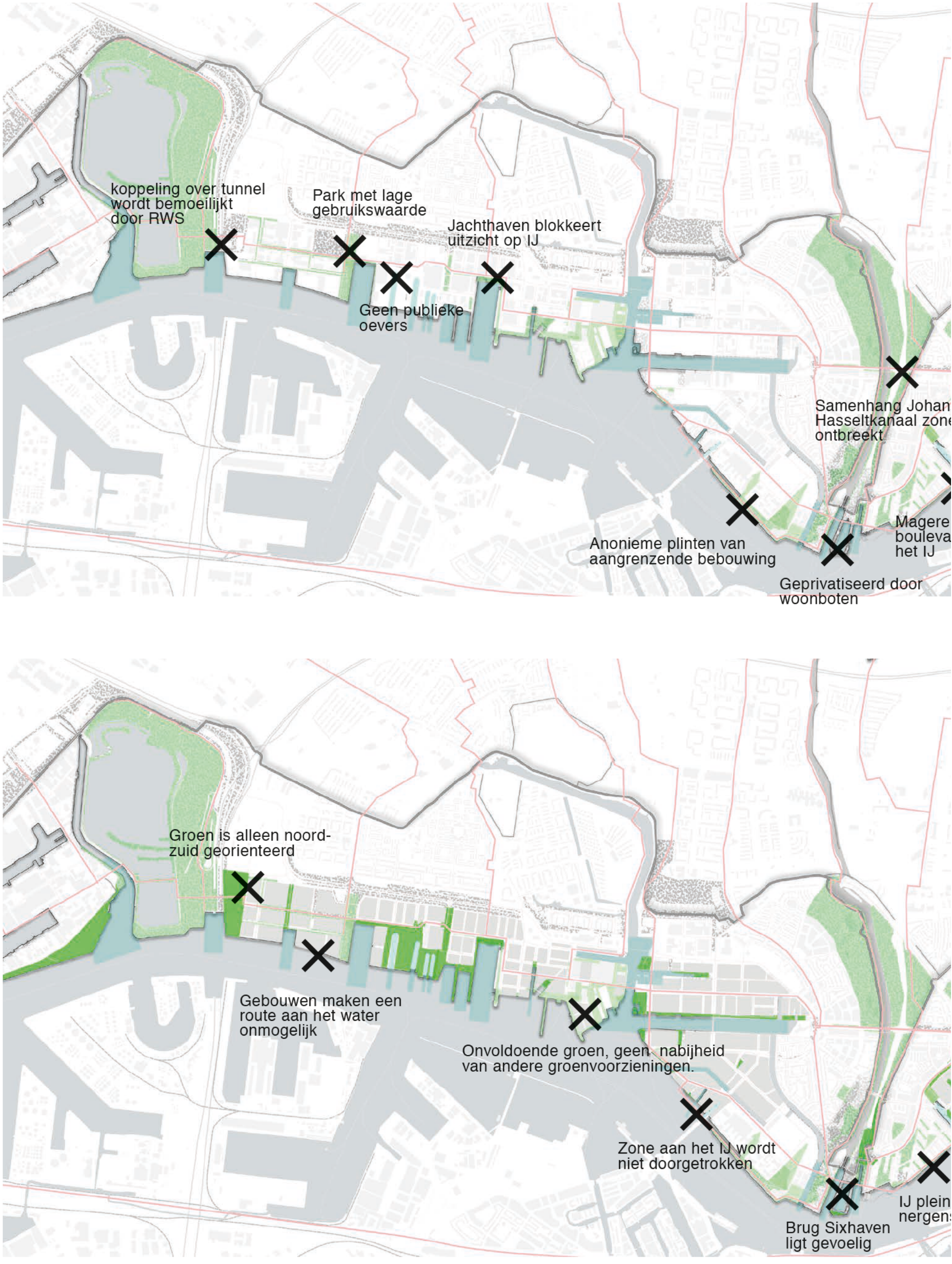






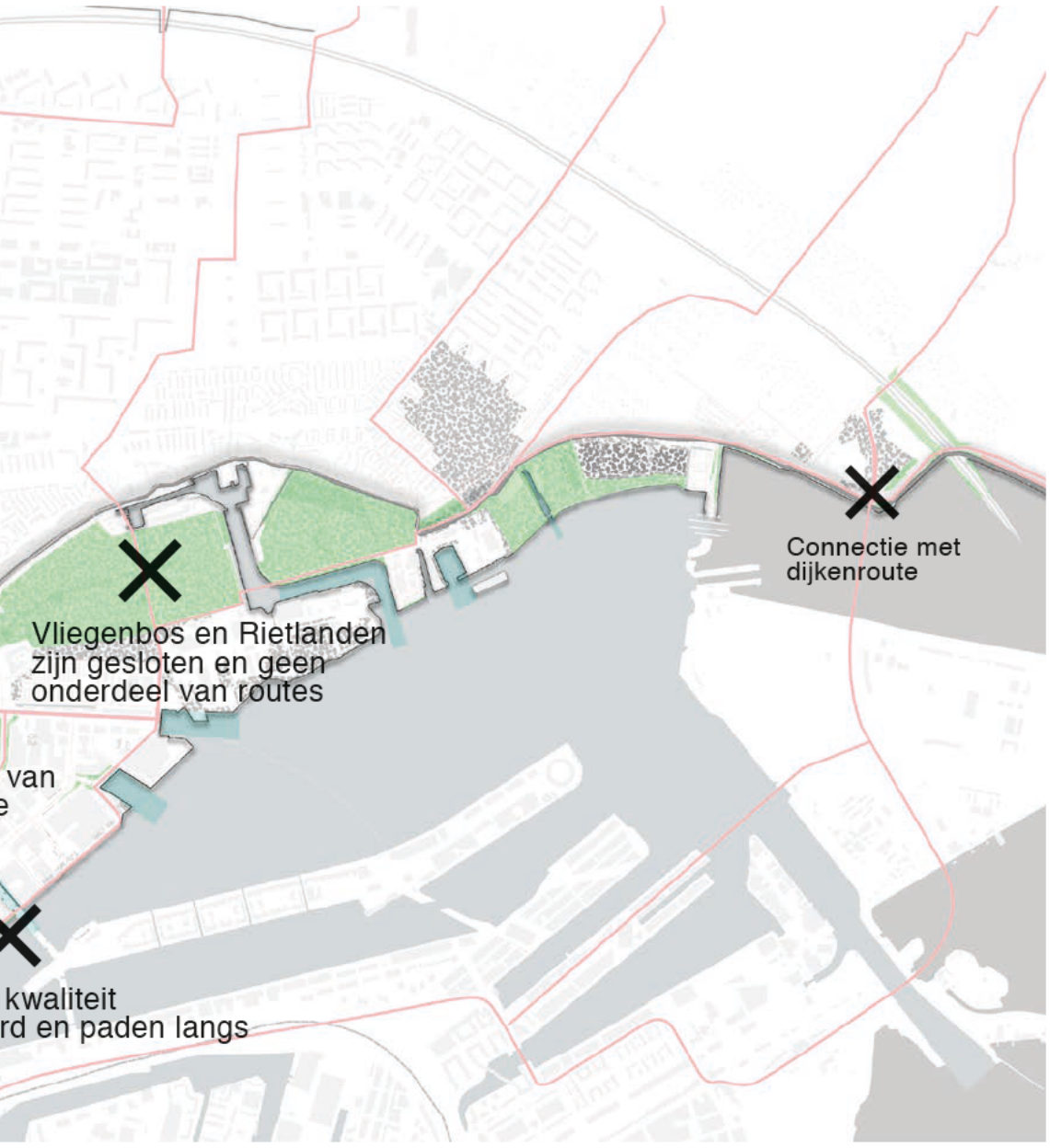




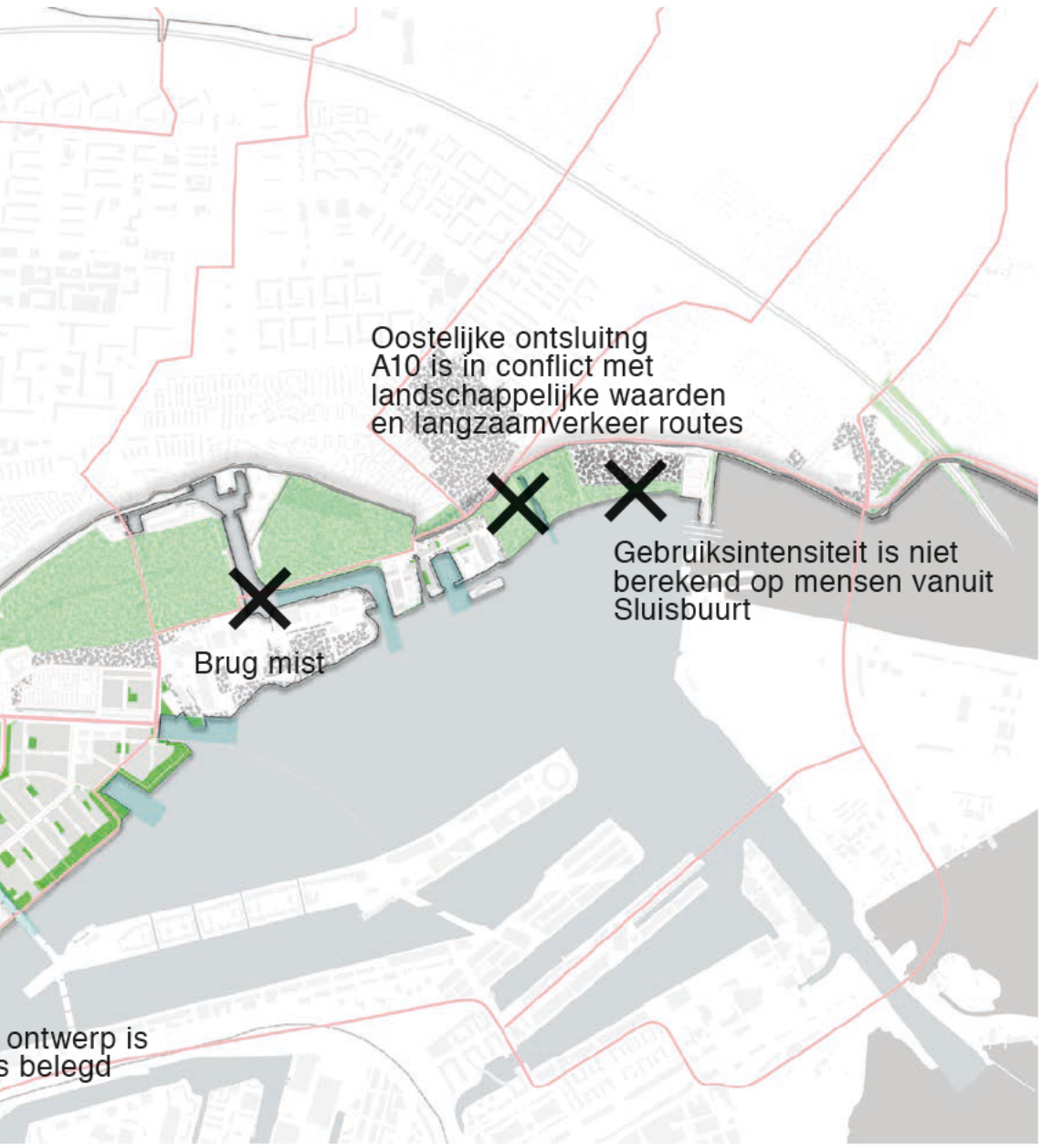

koppeling over tunnel wordt bemoeilijkt door RWS
Park met lage gebruikswaarde
Jachthaven blokkeert uitzicht op IJ
Geen publieke oevers
Samenhang Johan
Hasseltkanaal zone
ontbreekt
Anonieme plinten van aangrenzende bebouwing
Geprivatiseerd door woonboten
Magere
bouleva
het IJ
Groen is alleen noord-zuid georienteerd
Gebouwen maken een route aan het water onmogelijk
Onvoldoende groen, geen nabijheid van andere groenvoorzieningen.
Zone aan het IJ wordt niet doorgetrokken
Brug Sixhaven ligt gevoelig
IJ plein
nergens

Openbare ruimte systeem

Waar gaan we als stad voor staan?

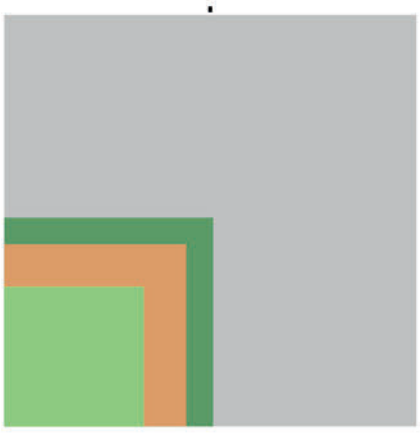


Huidig Groen



Toekomstig groen, zoals voorzien in huidige plannen (zomer 2018)

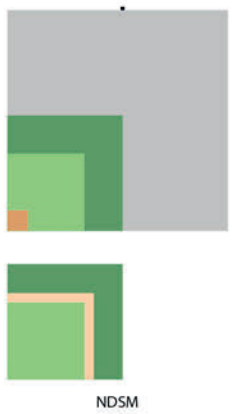




HAVENSTAD

The plan of Cornelius Douwes has 180.60 public green.
Cornelius Douwes needs 130.200/260,400m2 of greenspace.
Within 750m radius Cornelius Douwes has access to 391.400m2 of greenspace.

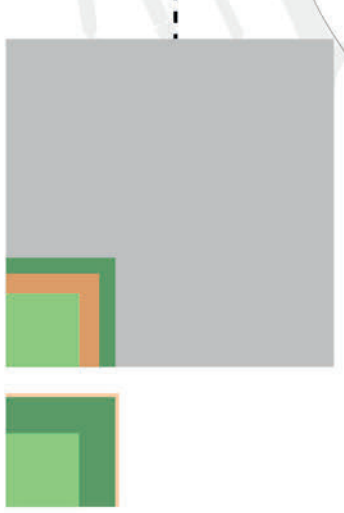
+ 60.000m2 / 8m2
- 80.000m2 /16m2



NDSM

The plan of NDSM has 2.800m2 of public green.
NDSM needs 40.000 - 80.000m2 of greenspace.
Within 750m radius NDSM has access to 37.200m2 of greenspace.

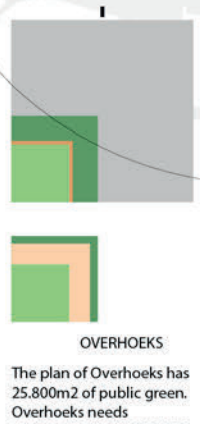
- 37.200m2 / 8m2
- 77.200m2 / 16m2



BUIKSLOTERHAM

The plan of Buiksloterham has 8.357m2 of public green.
Buiksloterham needs 36.000/72.000m2 of greenspace.
Within 750m radius Buiksloterham has access to 86.655m2 of greenspace.

+ 7.100m2 / 8m2
- 28.900m2 /16m2



OVERHOEKS

The plan of Overhoeks has 25.800m2 of public green.
Overhoeks needs 17.600-25.600/35.200-51.200m2 of greenspace.
Within 750m radius Overhoeks has access to 42.625m2 of greenspace.

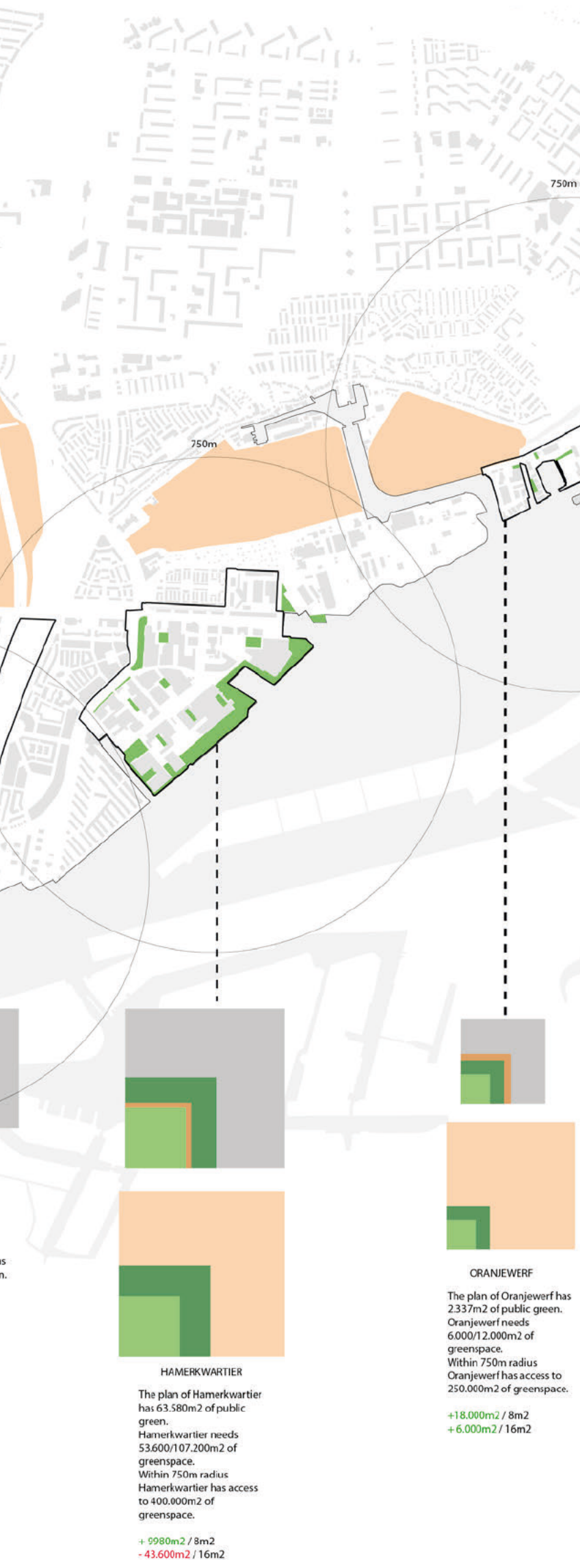
+ 200m2 / 8m2
- 25.400m2 / 16m2



SIXHAVEN

The plan of Sixhaven ha
7.800m2 of public gree
Sixhaven needs
4.000/8.000m2 of greenspace.
Within 750m radius Sixhaven has access to 77.200m2 of greenspace.

+ 3.800m2 / 8m2
- 200m2 / 16m2



Groennormen

Wat is de impact van groennormenen op de projecten Noordelijke IJ-oevers

Representative of the individual project area

Representative of obligatory Greenspace / 8m2 per household

Representative of obligatory Greenspace for mixed use / 16m2 per household

Representative of the collective amount of greenspace individual plans have.

Representative of the collective amount of available greenspace within 750m radius

Momenteel wordt gewerkt aan nieuwe groennormen die bij planvorming opgenomen moeten worden. Voor het IJ zijn twee normen relevant: de centrumstedelijke norm, waarbij 8m2 groen per woningwordt gehanteerd en de gemengd stedelijke norm, waarbij 16m2 groen per woning wordt gehanteerd. Twee normen voor de Noordelijke IJ-oever ontwikkeingen van toepassing:

- centrumstedelijke norm 8m2 groen per huishouden
- gemengd stedelijke norm 16m2 groen per huishouden

Twee revelante afstands criteria

- Buurtgroen moet bereikbaar zijn op 200m vanaf elke woning
- Stadspark moet bereikbaar zijn op 750m vanaf elke woning

Kwaliteit

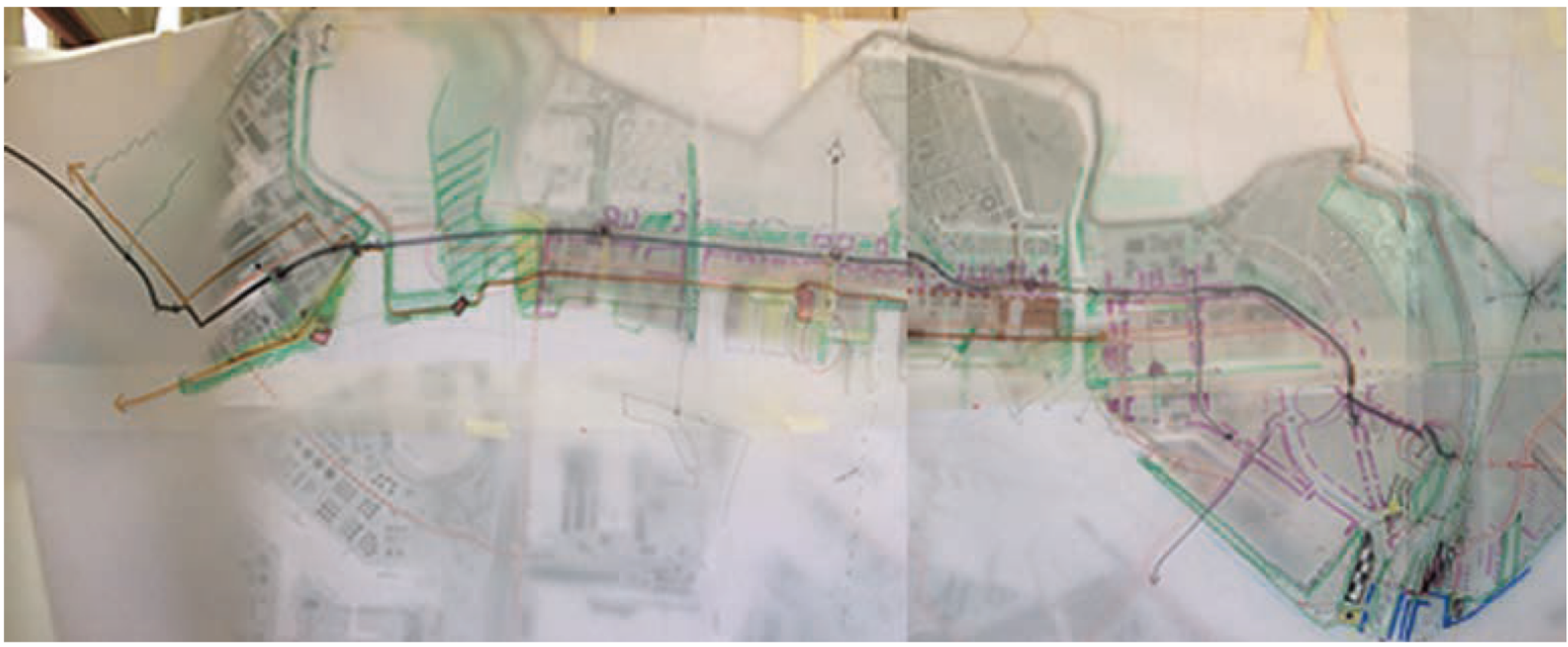
De kwantiteit van het groen is met de nieuwe groennormen niet op orde. Maar daarmee is over de kwaliteit van het groen nog niks gezegd.

VISIE OP SAMENHANG









Deelnemers schetssessie

Havenstad Noord
Shipdock/ Cornelis douwes



NDSM



Buiksloterham



Overhoeks



Sixhaven/
Javabrug



Hamerkwartier



Deelnemers slotdebat

Havenstad Noord
Shipdock/ Cornelis douwes

-

NDSM

Buiksloterham

Overhoeks

Sixhaven

-

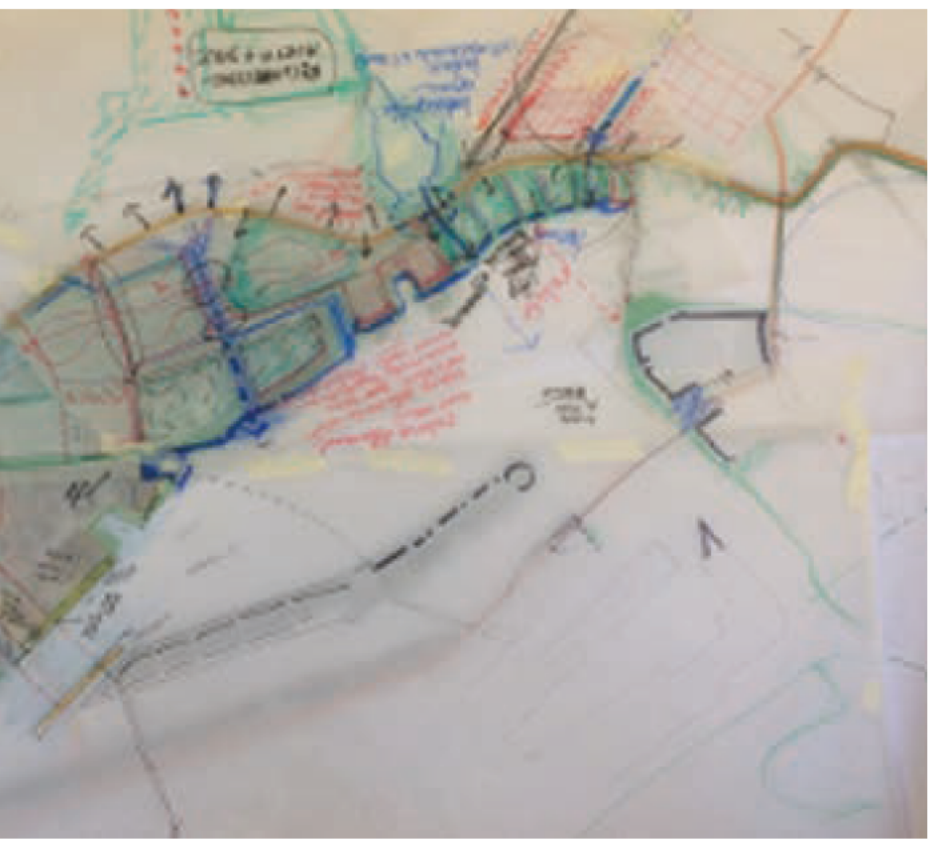
Hamerkwartier

Javabrug

Uitkomst workshop







Naar elkaar toe tekenen

Hoe kunnen we samenhang bereiken? Die vraag stond centraal tijdens de worksjop in april 2018. Vanuit alle plangebieden aan het IJ waren stedebouwkundigen aanwezig voor de workshop. Tijdens het eerste deel van de sessie is gewerkt aan een vier meter lange kaart, waarin plangebieden langzaam aan elkaar werden getekend.

Voor het tweede, een discussie over de schets, gedeelde principes en hoe dit plan verder te ontwikkelen, waren ook projectmanagers en experts uitgenodigd.

Oranjewerf

[redacted]

Sluisbuurt

[redacted]

Dijkversterking

[redacted]

Directie R&D
Pieter Klomp

Experts R&D

[redacted]

Voorzitter

[redacted]

Stadsdeel Noord

[redacted]

Oranjewerf

[redacted]

Sluisbuurt

-

Dijkversterking

-

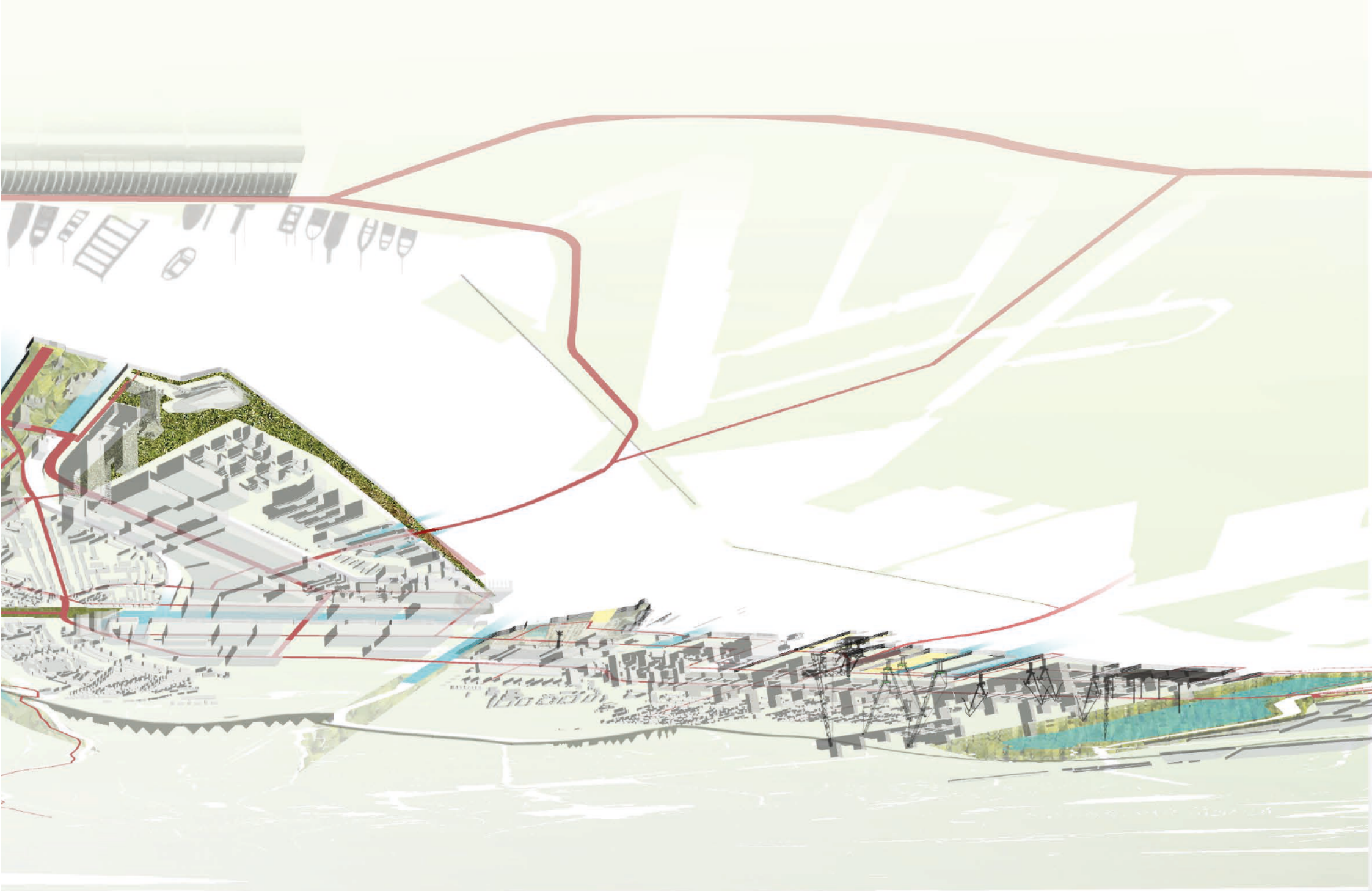
Directie G&O
Co Stor

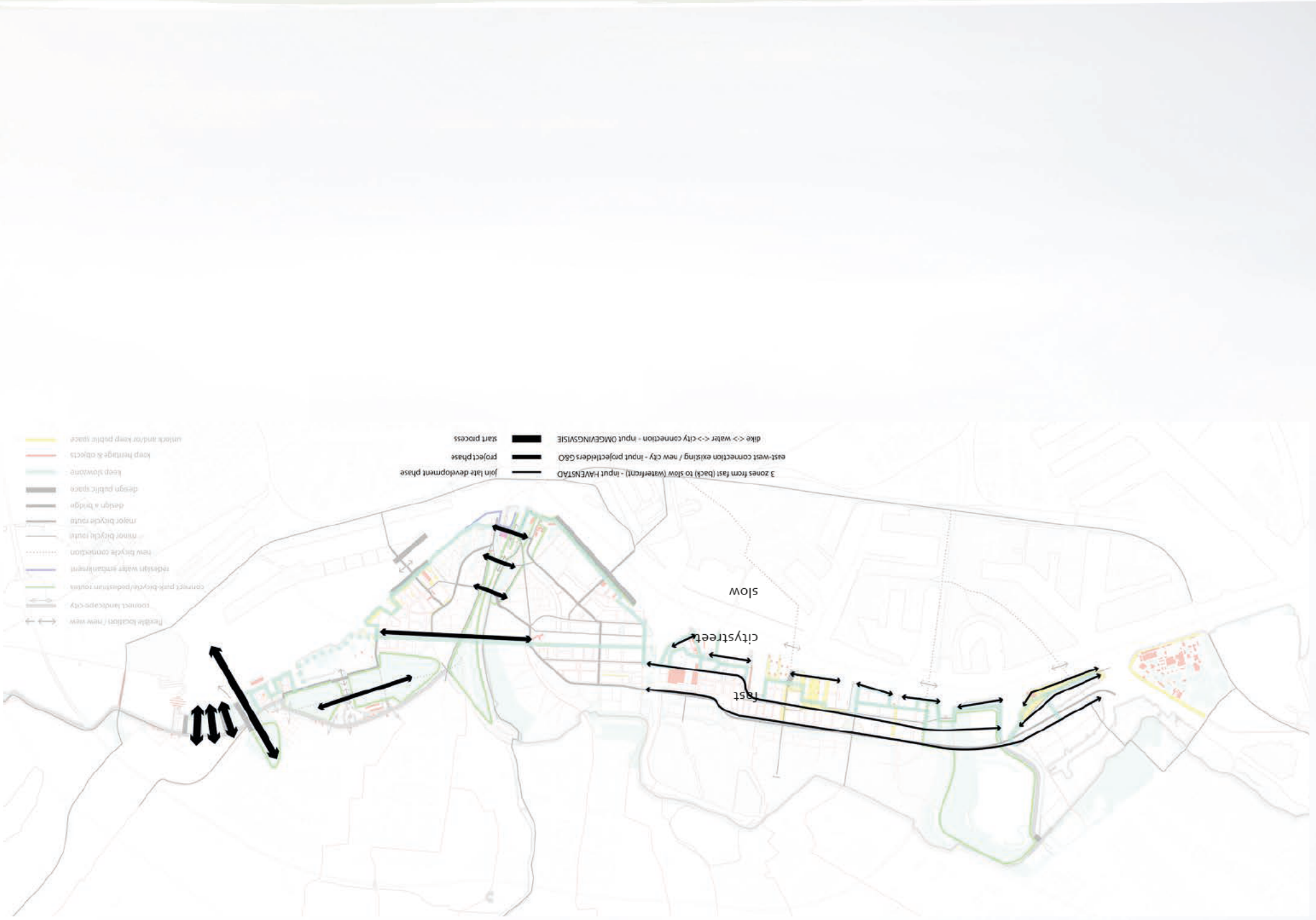
M&A

[redacted]

V&OR

[redacted] (fiets)
(Noord)

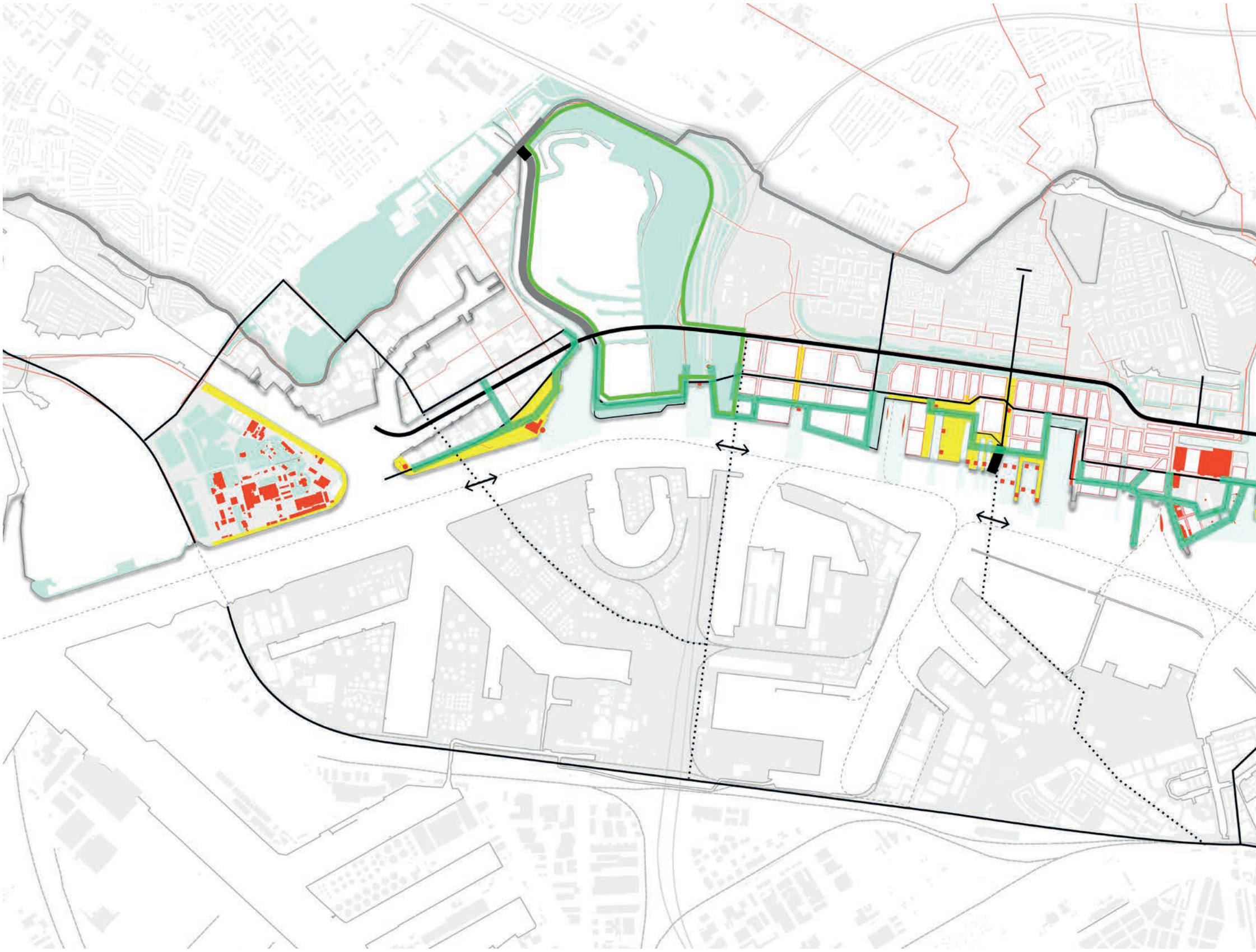


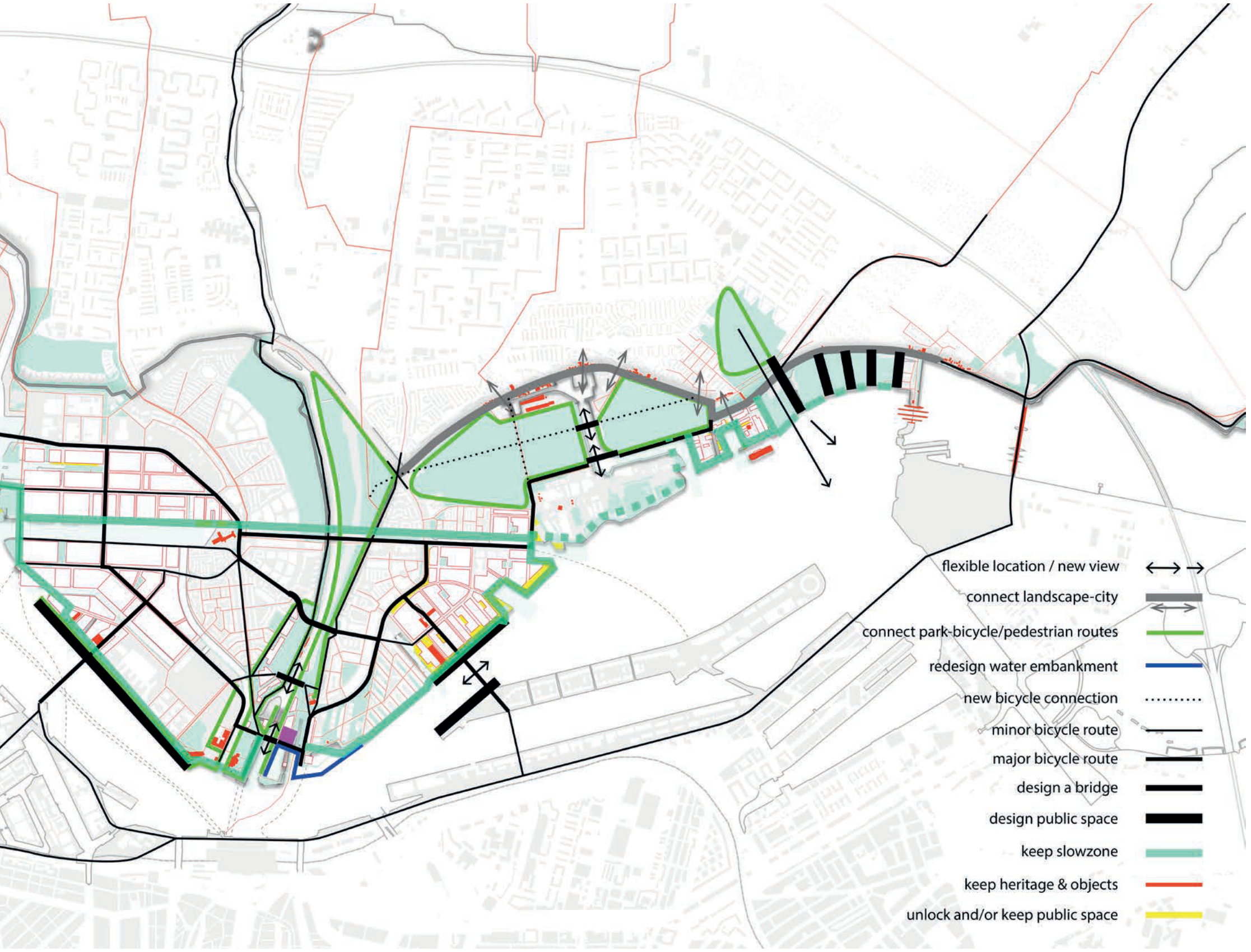

fast
citystreet
slow
3 zones from fast (back) to slow (waterfront) - input HAVENSTAD
east-west connection existing / new city - input projectleiders GêO
dike <-> water <-> city connection - input OMGEVINGSVISIE
project phase
start process
join late development phase
flexible location / new new
connect landscape-city
connect park-bicycle/pedestrian routes
pedestrian water entanglement
new bicycle connection
minor bicycle route
major bicycle route
design a bridge
design public space
keep slowzone
keep heritage & objects
unlock and/or keep public space

Opgaven samenhang OR



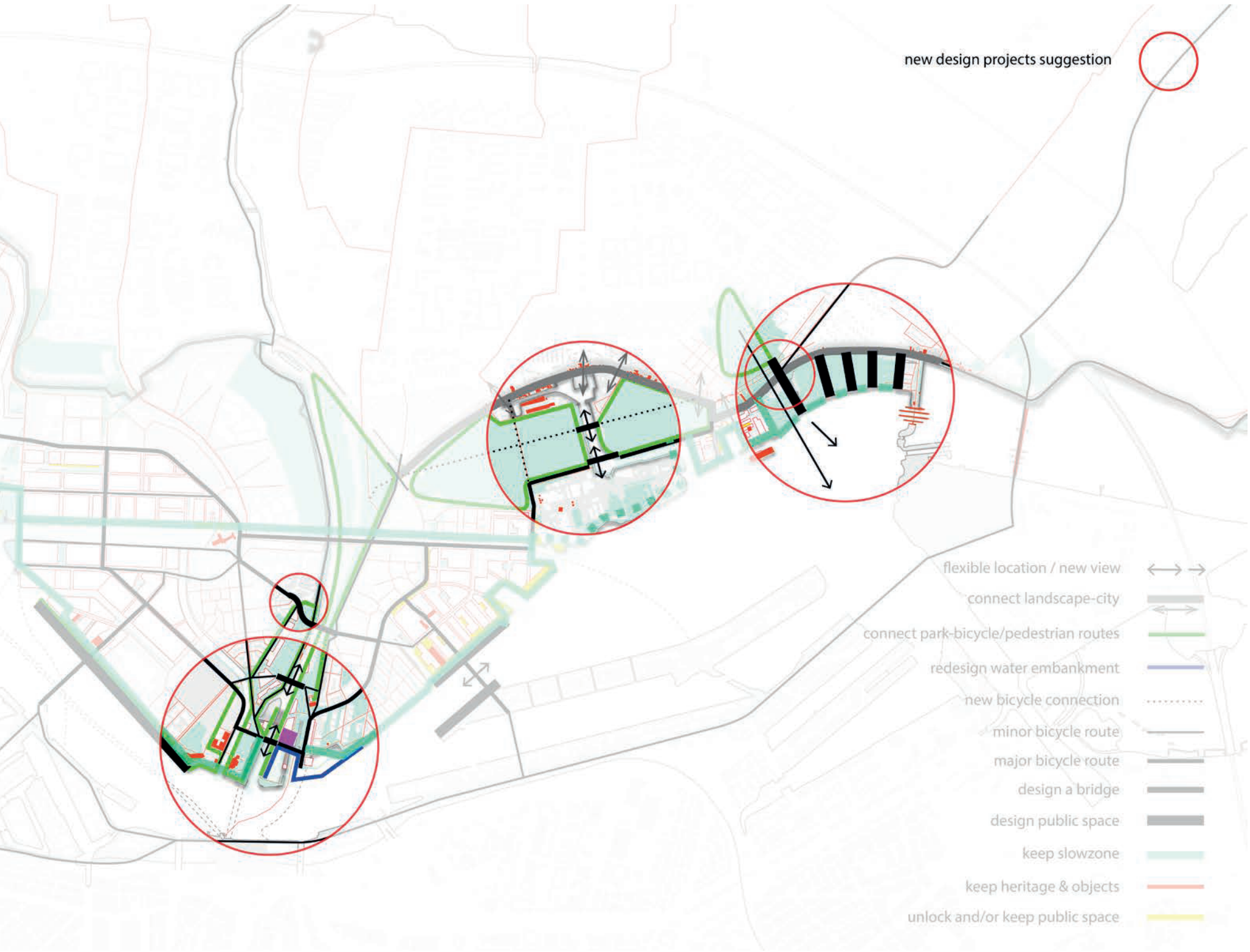
Voorstel samenhang OR




flexible location / new view
connect landscape-city
connect park-bicycle/pedestrian routes
redesign water embankment
new bicycle connection
minor bicycle route
major bicycle route
design a bridge
design public space
keep slowzone
keep heritage & objects
unlock and/or keep public space

Knopen die uitwerking behoeven

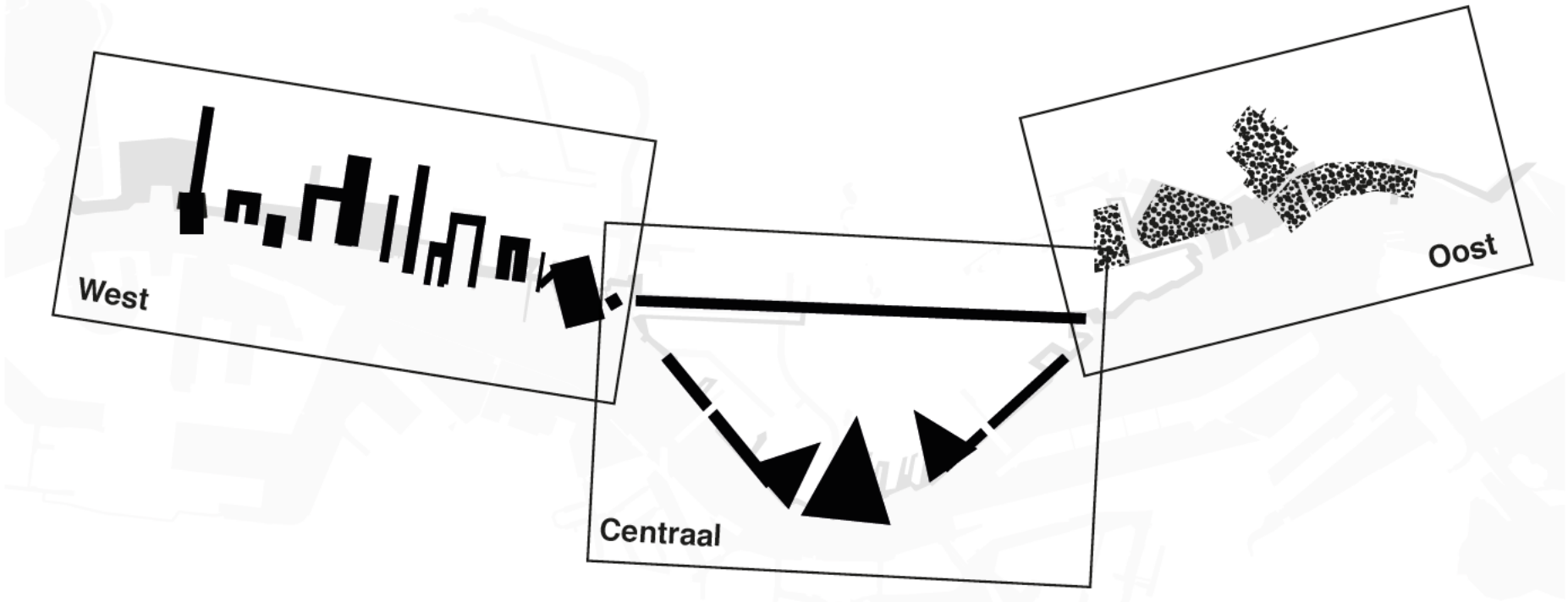



new design projects suggestion
flexible location / new view
connect landscape-city
connect park-bicycle/pedestrian routes
redesign water embankment
new bicycle connection
minor bicycle route
major bicycle route
design a bridge
design public space
keep slowzone
keep heritage & objects
unlock and/or keep public space

GEDEELDE PRINCIPES



Principe 1
Indeling op karakter en hoofdentiteiten



Te onderscheiden entiteiten

Industriele havens



- Werven/ insteekhavens, kades
- Campusachtige opzet gebouwen
- Openbare ruimte haaks op het IJ

Stads, cultuureel



- Stads, cultuureel programma
- Openbare ruimte aan/ langs het water
- Sterke relatie met binnenstad

Natuurlijk



- Natuurlijke oevers

Principe 2
Stimuleer/ onderschrijf gebiedseigen karakter



Ieder deelgebied kent een eigen karakteriseringen, bedrijfshistorie, stedebouwkundige lay-out en openbare ruimtes



ADM terrein



Overhoeks, voormalig shell terrein



Durgerdam, dijkenlandschap

WESTZIJDE:
WERVEN STRUCTUUR, INDUSTRIEEL, CAMPUSOPZET, HAAKSE ORIENTATIE OP HET IJ





CENTRAAL D
STEDELIJKE FUNC



GEBIEDSEIGEN STRUCTUREN EN IDENTITEIT ZIJN BEDRIJFSHISTORIE GERELATEERD

ACHTERSLUISPOLDER MEELFABRIEK





CORNELIS DOUWES



NDSM-WERF





BUIKSLOTERHAM/ OVERHOEKS/ SHEL






HUIDGE STAAT EN PLEKKEN AAN HET IJ







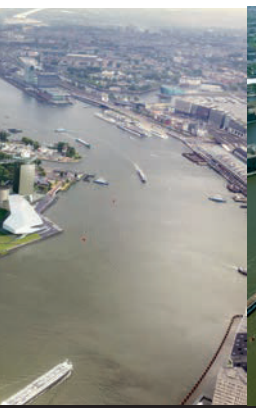








DEEL:
CTIES, DIRECTE OVERSTEKEN NAAR CENTRUM/CS




OOSTZIJDE - IJ
WERVEN EN FABRIEKSCLUSTERS IN HET GROEN, INTRODUCTIE VAN DE WIJDSHEID




L





IJ-PLEINBUURT
ADM





HAMERSTRAATGEBIED
DRAKA, STORK, NOORDERGAS




ZAMENHOF/ ALBE MARLE
VERSCHURE&CO, KETJEN



ORANJEWERF




DURGERDAM
















Principe 3
Schakeling: versmallen en verbreden



Waterpleinen met vista (Venetie) en versmalde routes aan het water (Dumbo Brooklyn)











Principe 4
Onderscheid in routes



Routes kunnen plekken maken en breken. Enerzijds zijn routes nodig om de stad en haar plekken aan het water te verbinden, anderzijds kan te snel en massaal fietsverkeer kan plekken van het water afsbijden.

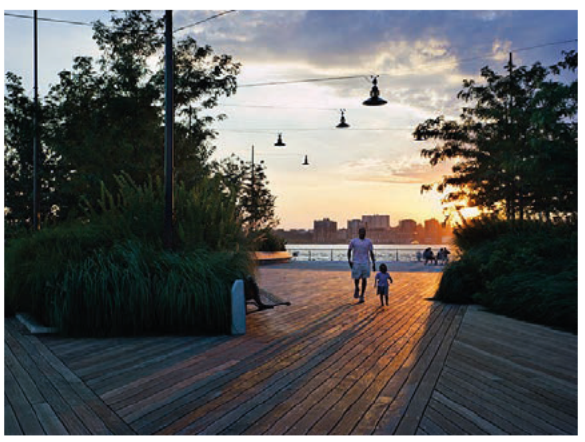
Route vs. plek



fastlane



shared space



slowzone

Route van Zaandam tot Marken

Heldere routes met logica





Autoluwe verstdelijking/ groen binnenbereik

Waarom investeren in fietsroutes?

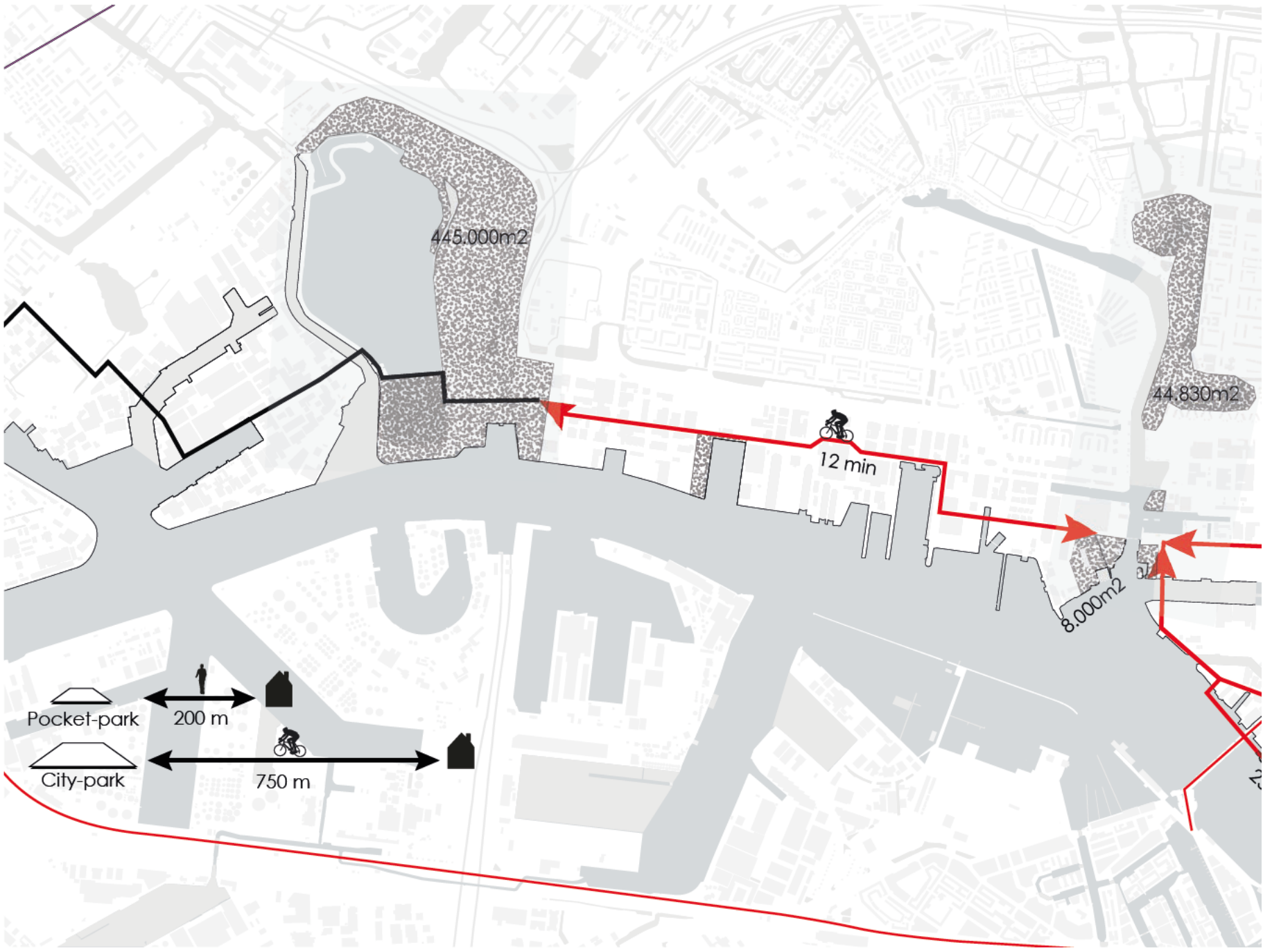
1. Toename aantal Amsterdammers en percentage fietsers. Fiets is nu al met 36% grootste modaliteit (zie ook MJP-F);
2. Deze route is onderdeel van het groennet dat op verzoek van gemeenteraad wordt uitgewerkt (zie MJPF, maatregel 19);
3. Huidige fietsinfra in Noord laat nog veel te wensen over, m.a.w. deze route is geen overbodige luxe maar noodzakelijk;
4. Van belang om auto- en fietsverkeer te ontvlechten: vanwege veiligheid, luchtkwaliteit, bereikbaarheid (zie ook hierna);
5. Lage parkeernorm 0,3 vereist dat bereikbaarheid van Noordelijke IJ oever per fiets optimaal moet zijn en dat is niet alleen N-Z richting maar ook in O-W richting. Deze route is daarom cruciaal als versterking van de (inter)nationale concurrentiepositie van het Noordzeekanaalgebied, incl. die van Zaanstad;
6. De enorme toegevoegde waarde van de recreatieve functie van deze route voor fietsers;
7. Met tal van ruimtelijke ontwikkelingen langs noordelijke IJ-oever is er NU momentum om van studie naar planvorming te gaan;

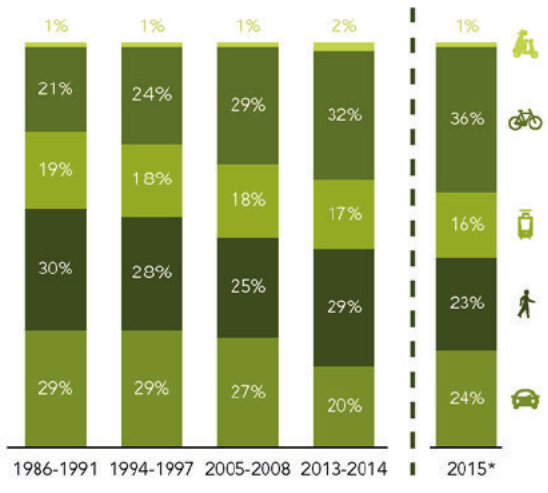
Wat helpen kan:

1. M.i. noodzakelijk om z.s.m. voor een opdrachtgever te zorgen. Heb bij sd Noord een balletje opgegooid en heb de indruk dat men daar niet onwelwillend tegenover staat. Een opdrachtgever bij V&OR zou ook zeker een goede optie kunnen zijn;
2. G&O nadrukkelijk betrekken en committeren om ongewenste gronduitgifte te voorkomen;
3. Z.s.m. route planologisch vastleggen;
4. Er is een bestuurlijke intentie over realisatie van de Van Dam tot Dam route met o.a. Zaanstad. Ik kon zo snel alleen vinden:https://zaanstad.raadsinformatie.nl/document/1283946/2/Strategie_ter_realisatie_van_een__fiets_route_mbt_financi__le_strategie_fietsroute_Dam_tot_Dam
5. Voor het meest westelijke deel thv Noord IJplas is Amsterdam in gesprek met RWS over passage over Coentunnel, waarmee ook brug over zijkanaal H weer serieuze optie is;
6. Steun van Vervoerregio = naar verwachting minstens 50% dekking;
7. Het hoeft niet per se uitsluitend om een vrijliggend fietspad te gaan. Een gedeelde route voor langzaam verkeer op deze bijzondere route is ook denkbaar;
8. In vrijwel alle verkiezingsprogramma's wordt aandacht geschonken aan fietsinfra. Dat biedt in nieuwe bestuursperiode kansen voor meer politieke aandacht / draagvlak.

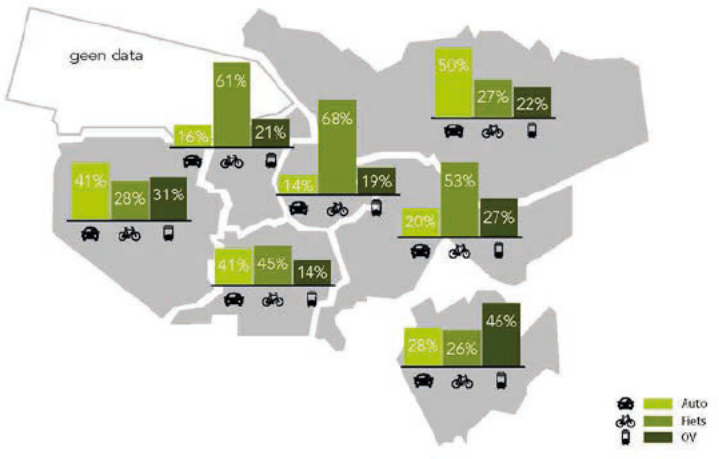
Routes en stadsparken

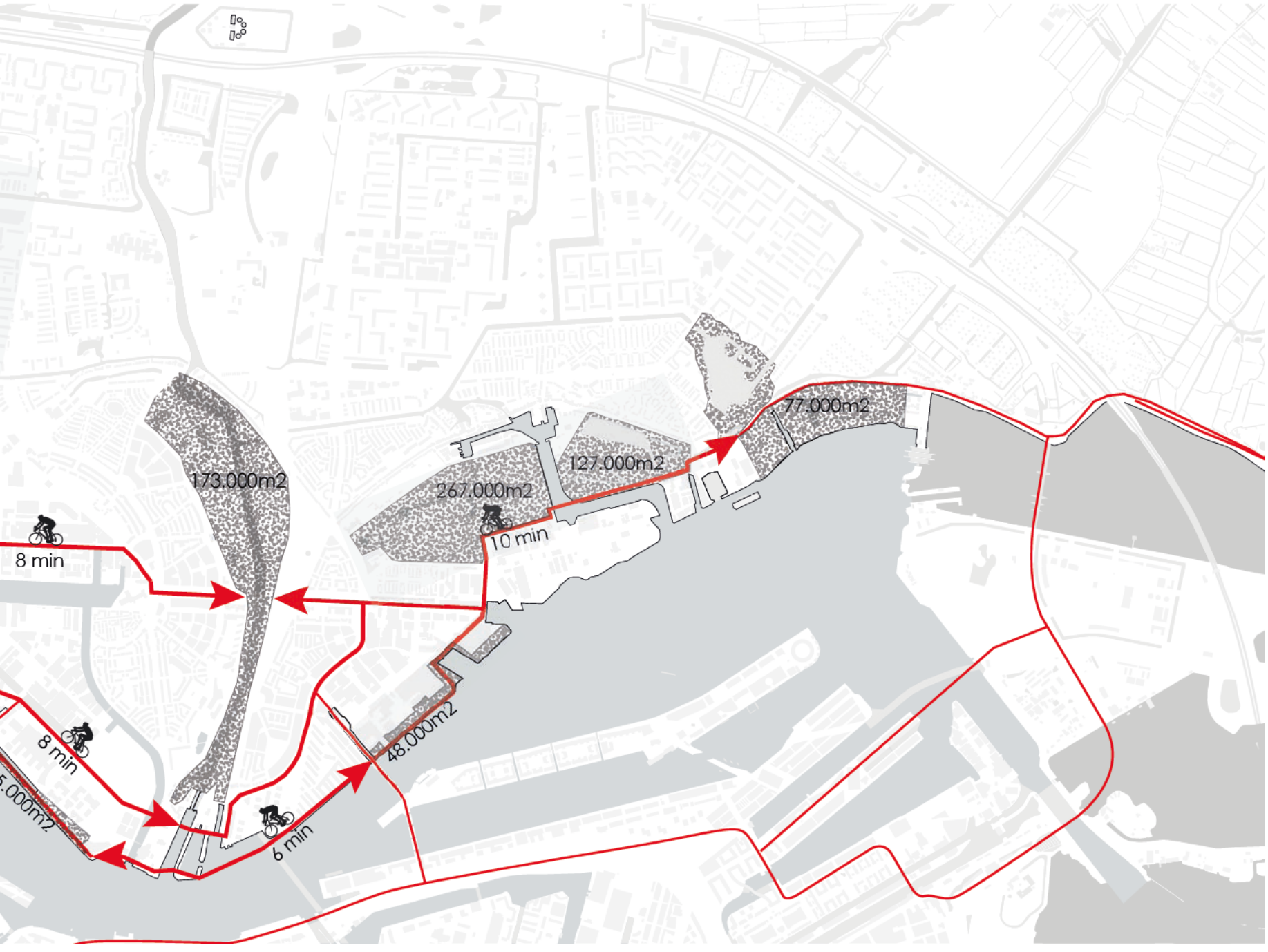
Toenemend fietsgebruik in de stad



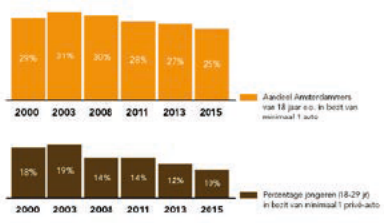


↳ Model split verplaatsingen van/naar/binnen Amsterdam door bewoners per werkdag

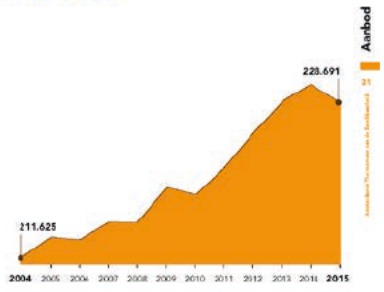




Aantal auto's neemt niet langer toe, autobezit onder jongeren bijna gehalveerd sinds 2003

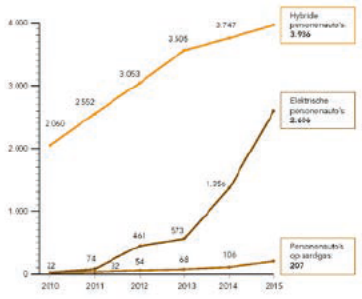


Ontwikkeling autobezit in Amsterdam 2000-2015

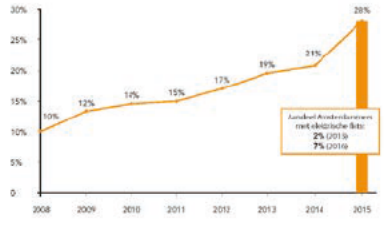


Aantal personenauto's in Amsterdam 2004-2015 (excl. leaseauto's)

Groeiend bezit van hybride en elektrische vervoermiddelen

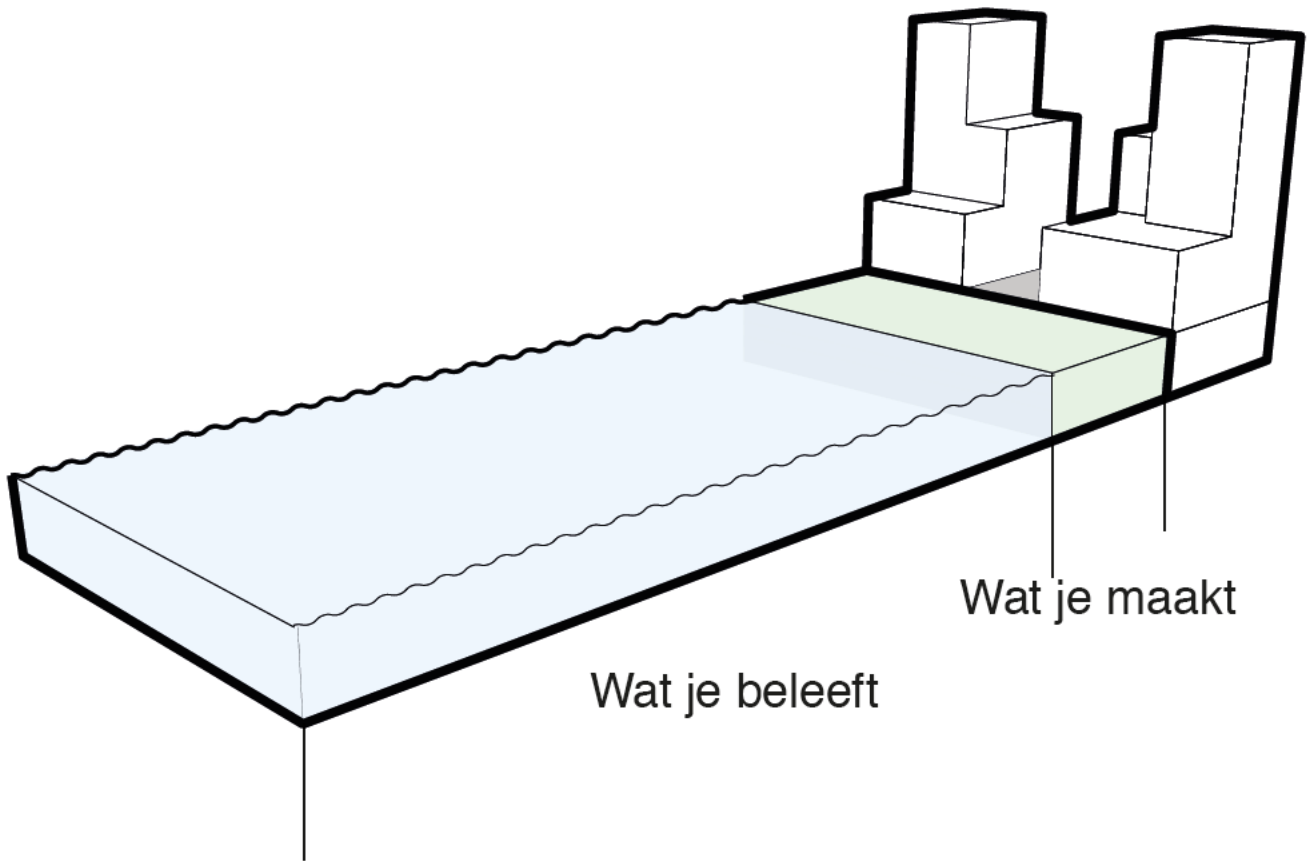


Aantal milieuvriendelijke auto's in bezit van Amsterdammers, 2010-2015



Aandeel elektrische fietsen van verkochte fietsen in Nederland, 2008-2015

Principe 5
OR op de juiste plek



Maak openbare ruimte aan het water. De daadwerkelijke maat van de ruimte is altijd groter. De openbare ruimte die je maakt biedt dan wel wijdsheid.

Groen op de juiste plek.
In het verleden is veel gebruik gemaakt van groennormen: een bepaald aantal m2 groen per inwoner. Die groennormen zijn achterhaald vanwege de enorme diversiteit in groenbehoeften per bewoner-type, leeftijd, opleidingsniveau en huishoudtype. Wel is duidelijk dat het gebruik van groen in centrum-stedelijke gebieden de laatste jaren sterk is toegenomen. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn de (1) toegenomen behoefte aan face to face contacten (niet alleen in vrije tijd maar ook in de werksfeer) die onderhouden worden in de openbare ruimte en openbare gelegenheden, (2) relatief kleinere woningen wat gecompenseerd wordt door meer gebruik te maken van ‘buiten’, en (3) meer uithuizige activiteiten.

Dat groen moet wel in de buurt liggen (GGO; 2013). De tijd-ruimtebudgetten van stadsbewoners worden krapper, een krapte die nog eens toeneemt naarmate het aantal personen per huishouden groter wordt. Tenslotte, in een stad waar meer en meer gefietst en gewandeld wordt zijn aantrekkelijke fiets- en wandelroutes noodzaak. Dit is inmiddels een belangrijke vestigingsfactor geworden. Fietsen en lopen door stedelijk groen, waarbij het Vondelpark misschien het meest voorname voorbeeld is, heeft voor de stedeling een steeds belangrijkere waarde. Kortom, alle bestaande kansen die zich in een gebied aandienen die leiden tot kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte in de nabijheid van woon- of werkadres zullen bij een gebiedsontwikkeling aangegrepen moeten worden.

OPENBARE RUIMTE TOOLBOX

Plekken, openbare ruimte elementen



Kwaliteiten die plekken bieden



Pier: wijdse vergezichten



Kanalen en insteekhavens: besloten, intieme ruimten




Dijk
Zachte/ natuurlijke oevers
Promenade/ kade
Parken
Water pleinen/ kades
Insteekhavens/ havenkommen
Dokken/ werven
Pieren/ stijgers

Maat van het IJ en oevertypen



Kade typen



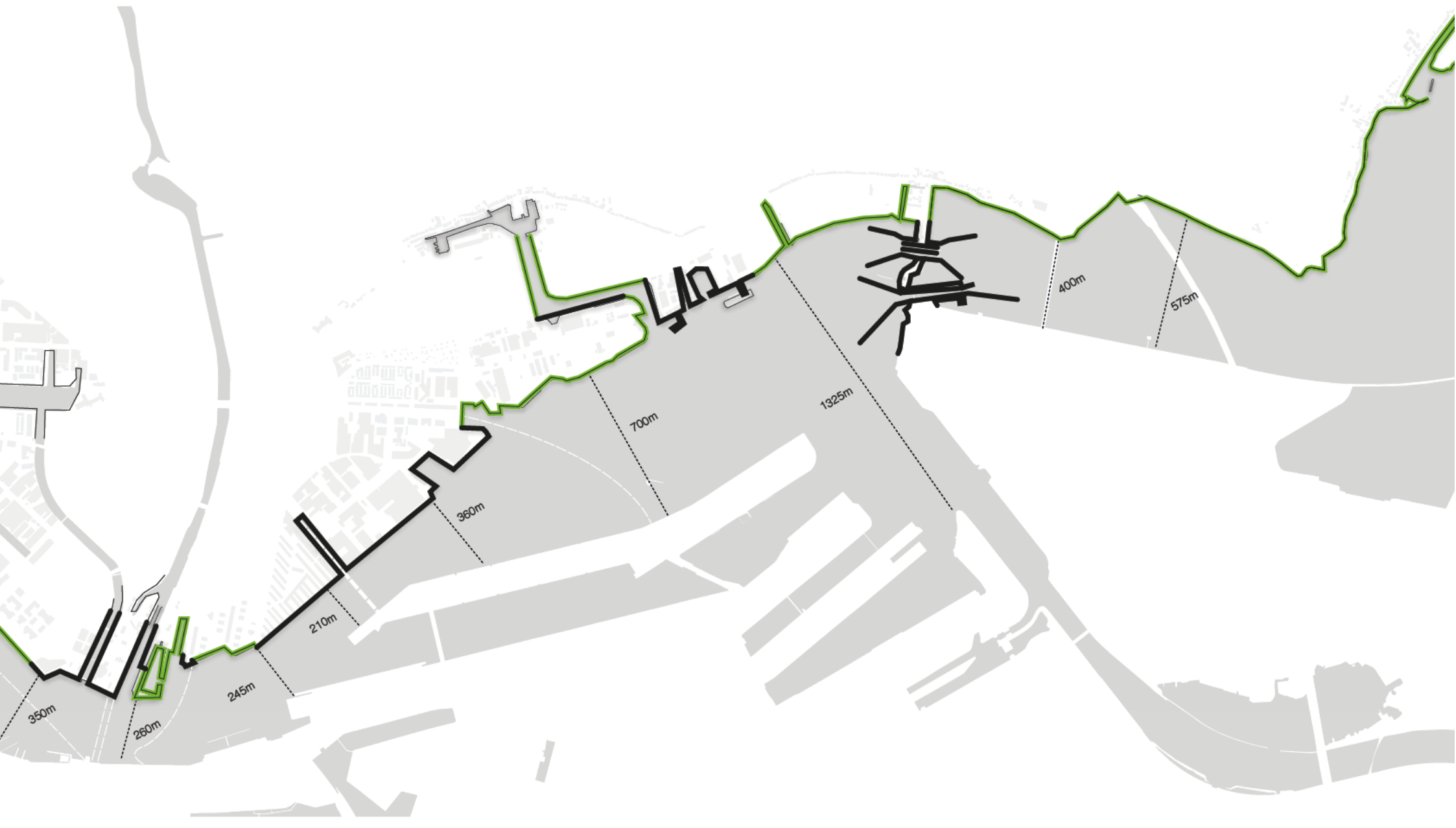
Industriele, harde kades



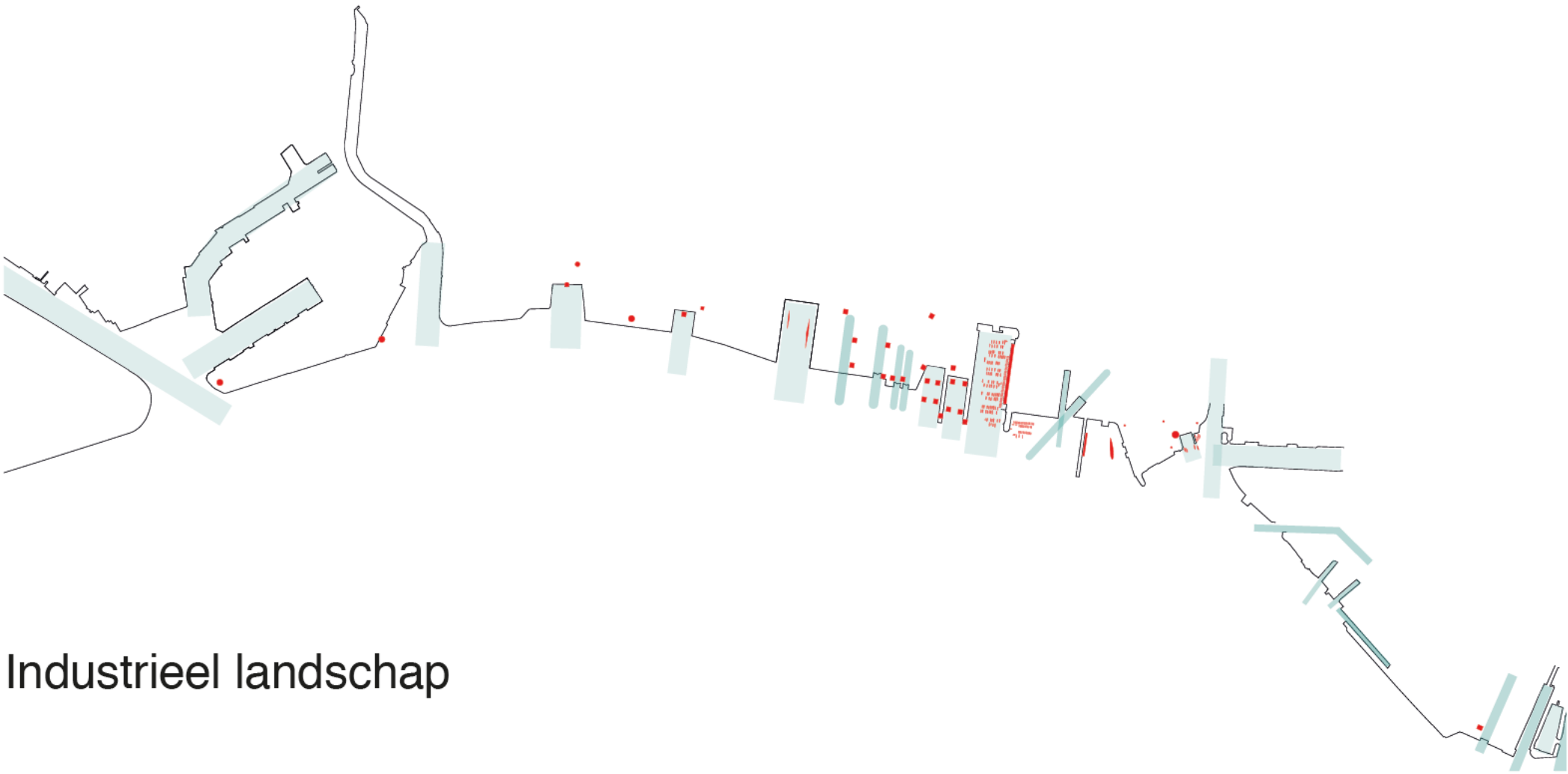
Basaltblokken oever



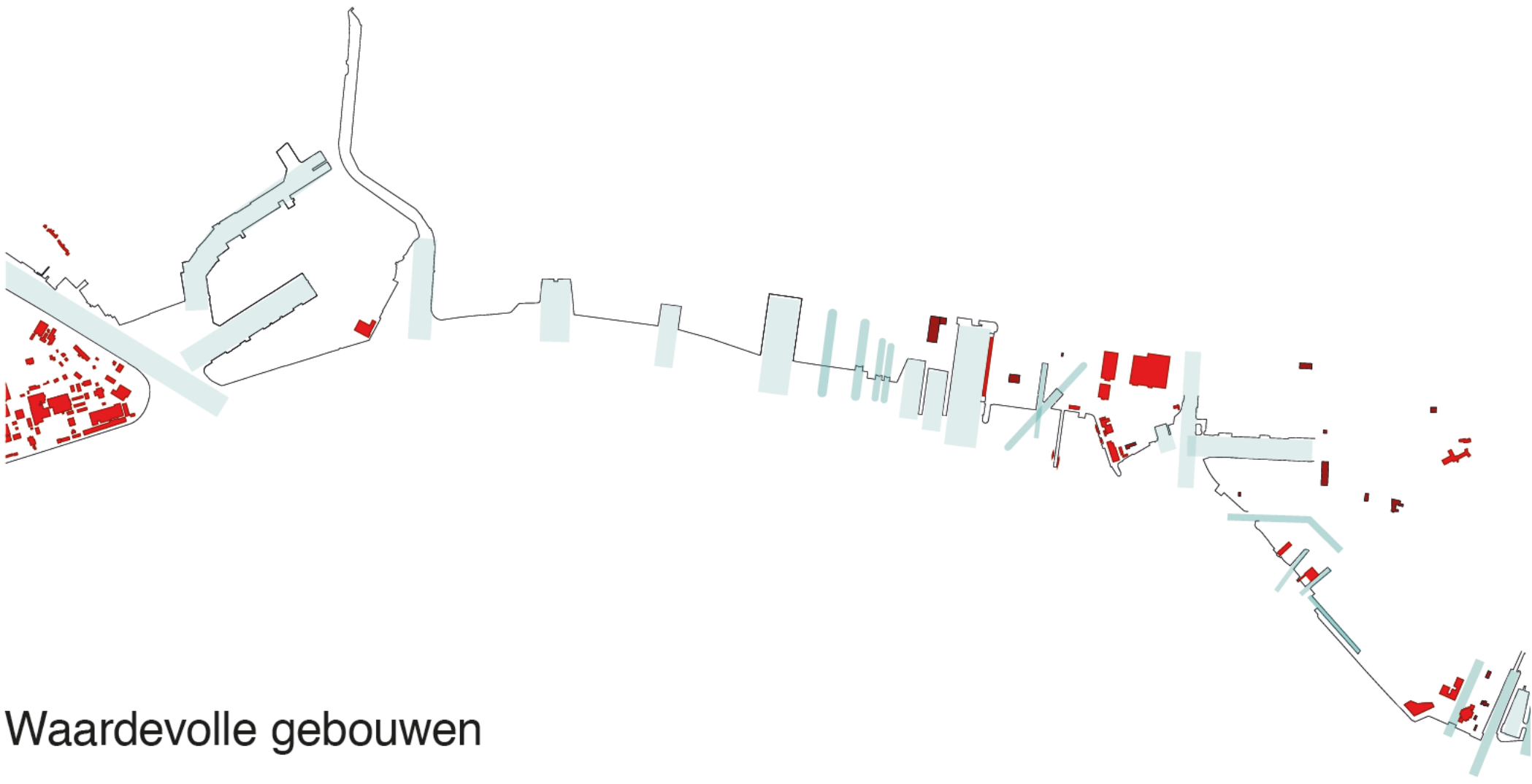
Zachte oever/ buitendijkse polder


350m
260m
245m
210m
360m
700m
1325m
400m
575m

Markante gebouwen en elementen



Industrieel landschap



Waardevolle gebouwen



Collectief geheugen: objecten en landmarks










































LEESHUIS

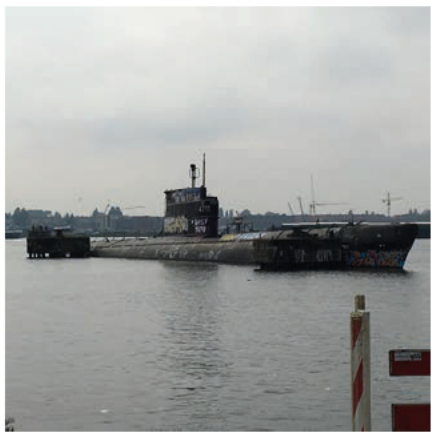





SEXYLAND












stralen
coatings




MAKE ART NOT€













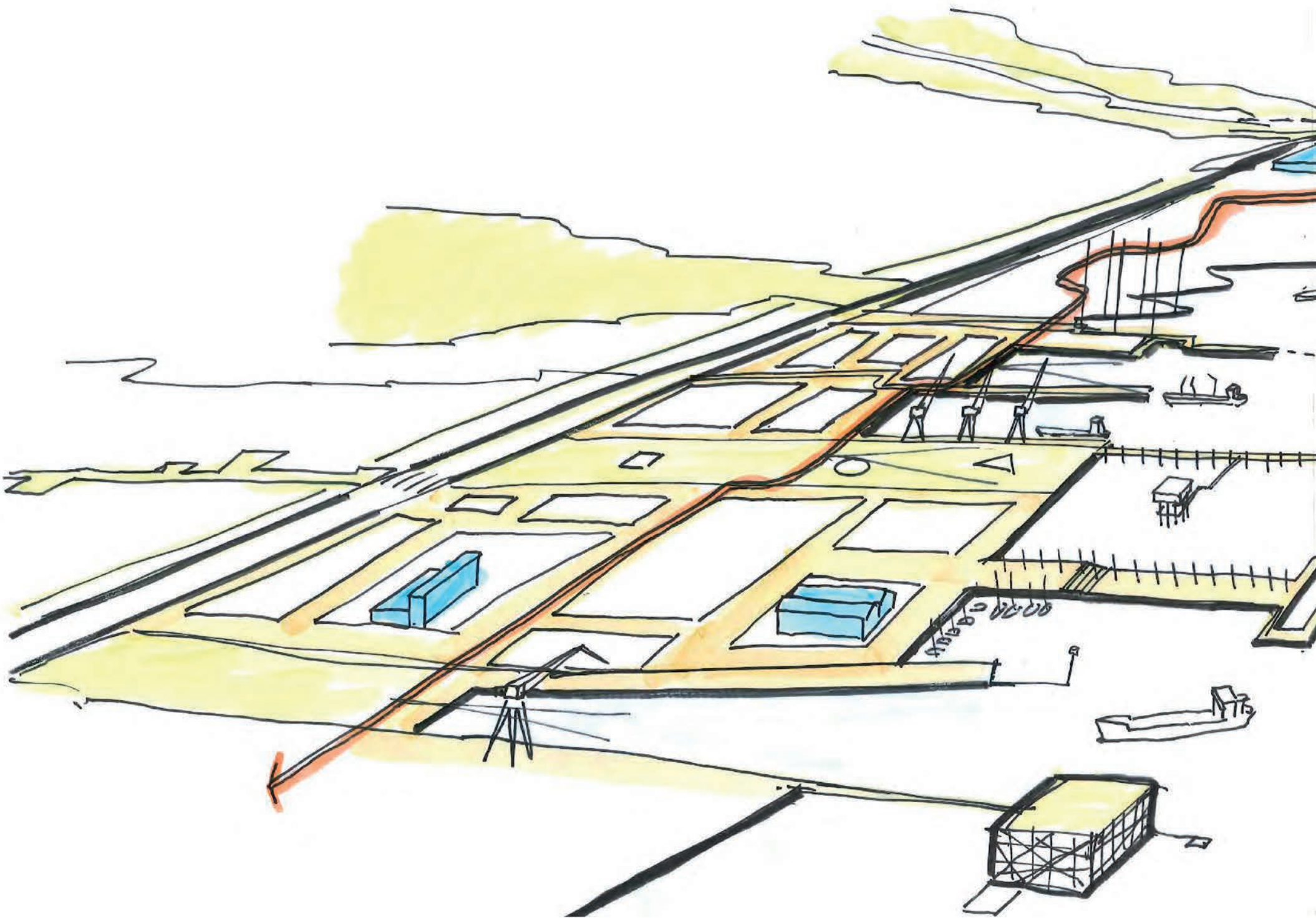


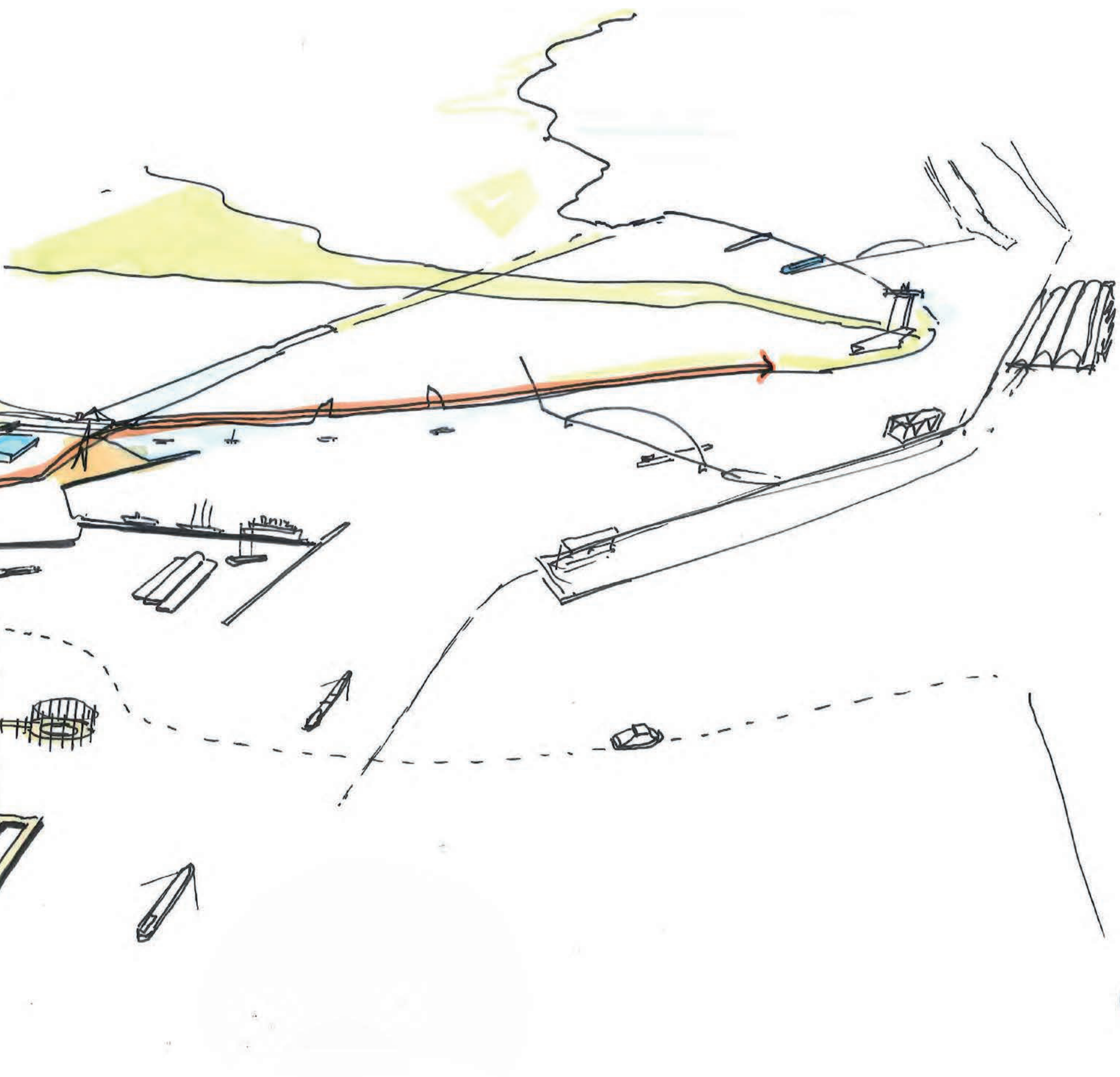




Public space toolbox for the west

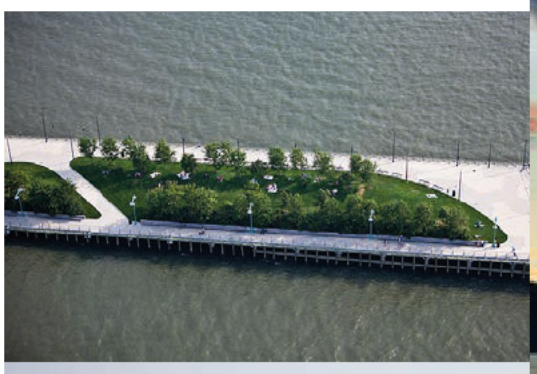
References
- Piers
- Buildings in the water
- Floating public spaces
- Swimming pools/ urban sports
- Herritage: wharfs, harbours, kays, halls
- Wharfs england/ denmark





Pieren







Nieuwe OR



REM Eiland, Amsterdam



Ontwerpvoorstel SLuishuis, Ijburg





Floating park Italy - Extensions of public space and wide views

lling oude dokken



o Concert hall (proposal) - public space and its use



Malmo BO01 - Man made canals which help with the eco structure





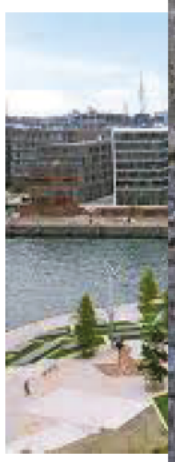
















Hafencity Hamburg

Overkluisde dokken





Boules - Metal beams are a reference to the old purpose of the site

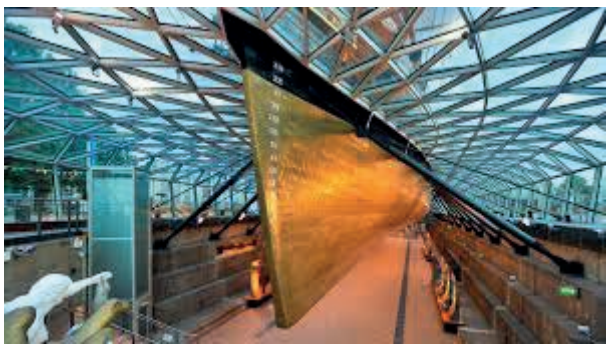


Programmatische invulling dokken





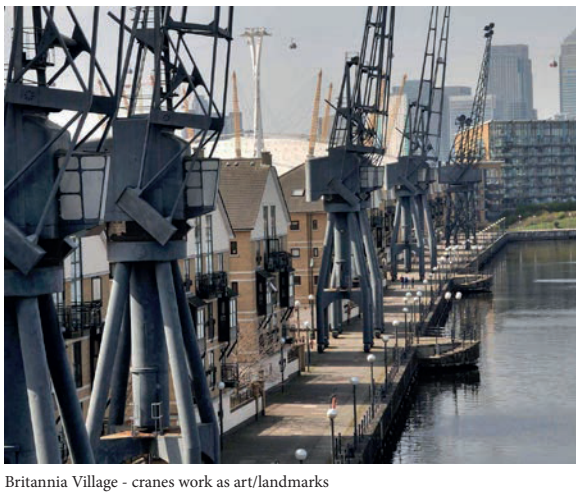
National nautical museum Danmark BIG



Cutty sark, Londen



Industriele elementen en monumenten

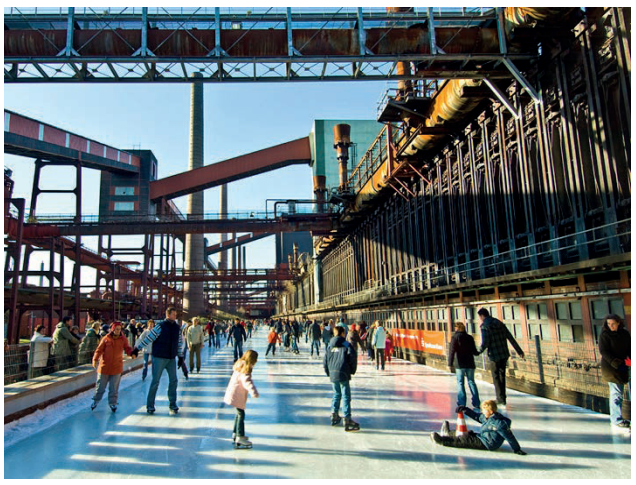


Britannia Village - cranes work as art/landmarks



Albert Dock, Londen













Waterplein













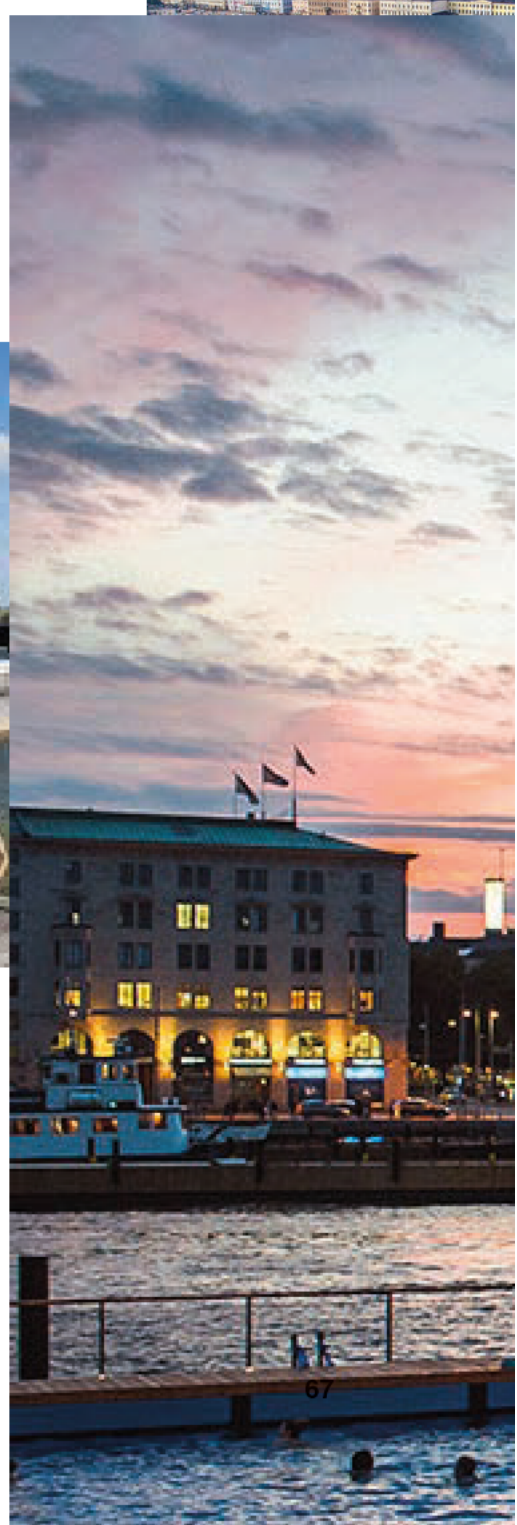


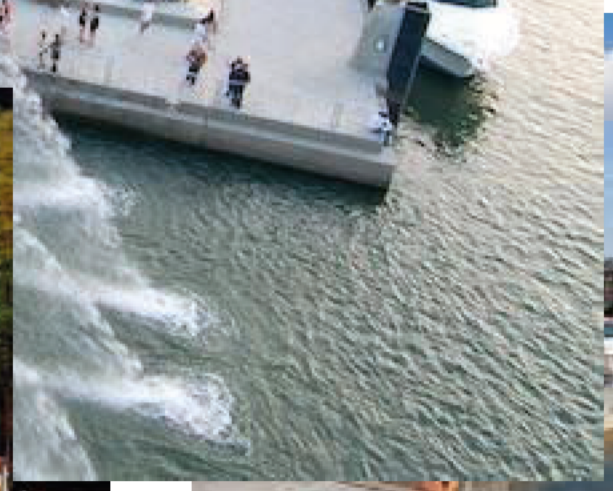








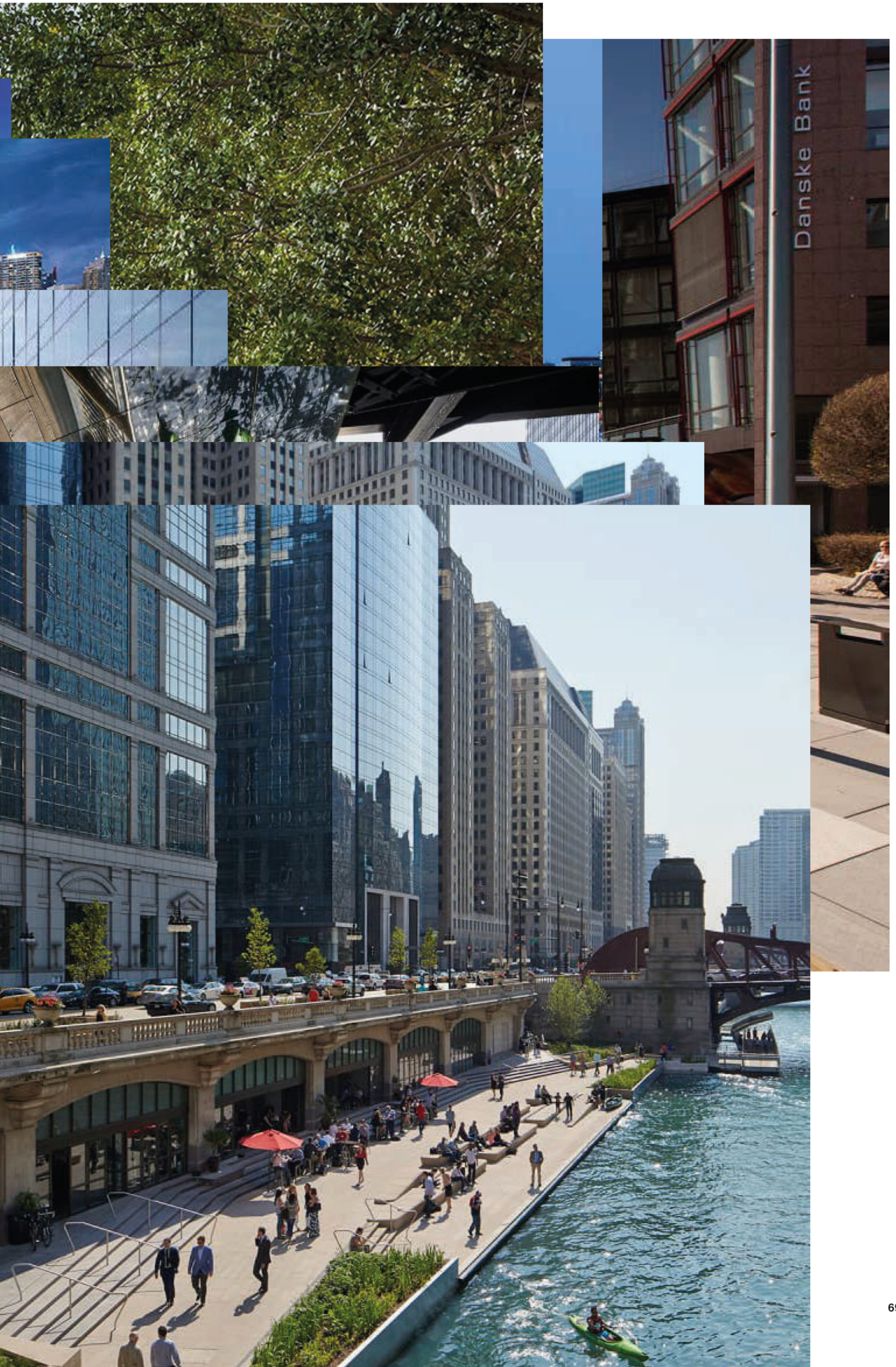






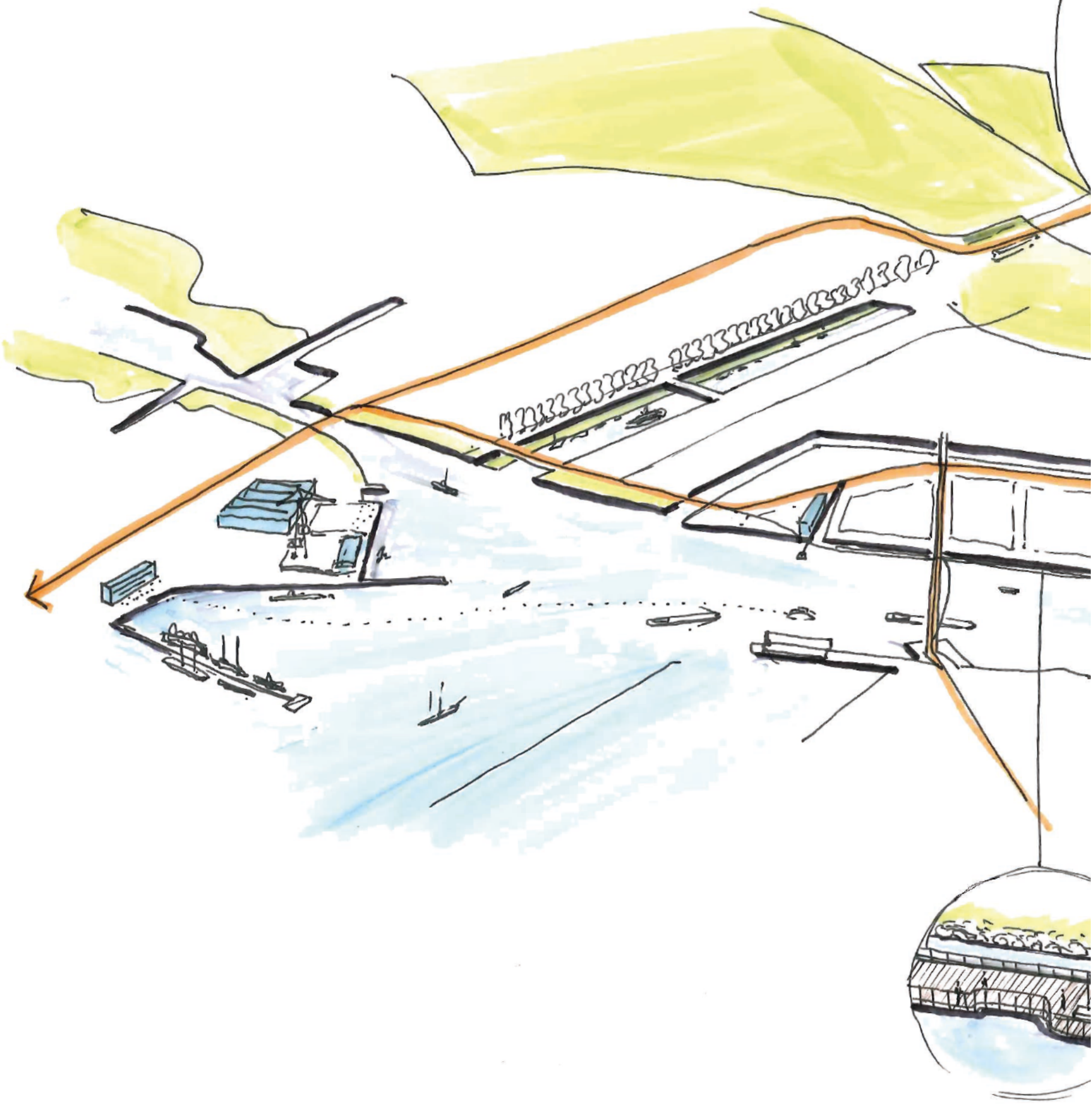


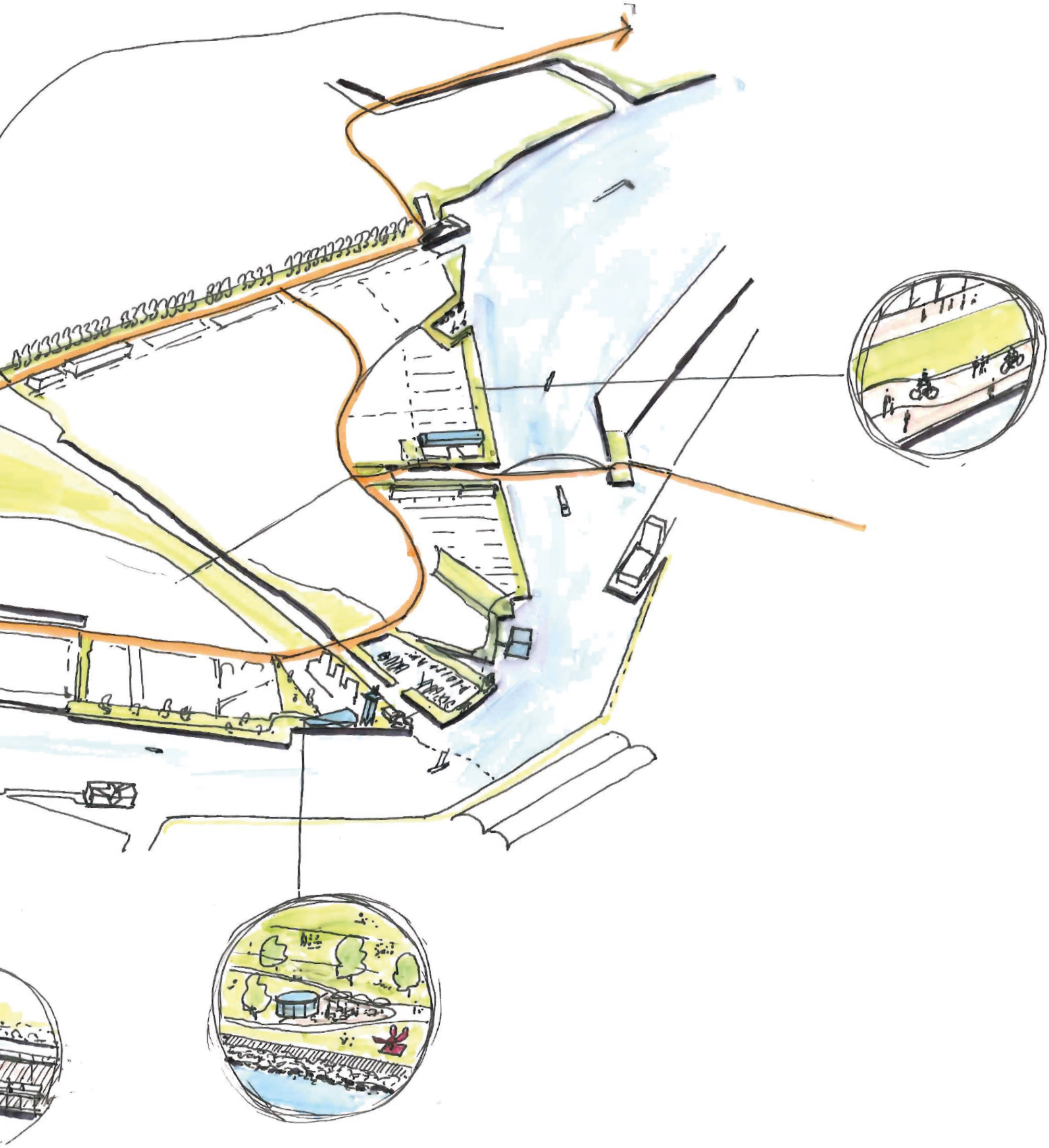



Danske Bank

Openbare ruimte toolbox centrum deel

References
- Culture
- Citypark/ Central park NY
- Higly used/ mixed use
- Central easy connected
- Park sports
- highrise





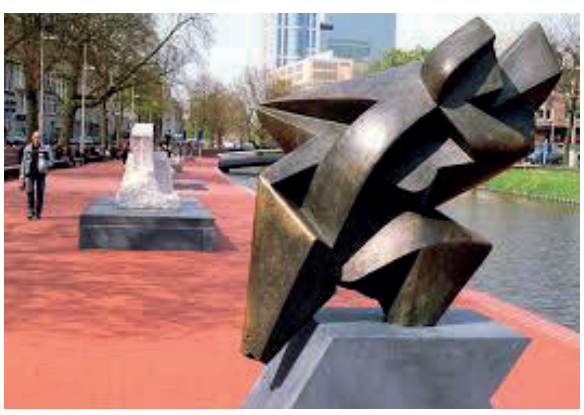
Stadspark met uitzicht







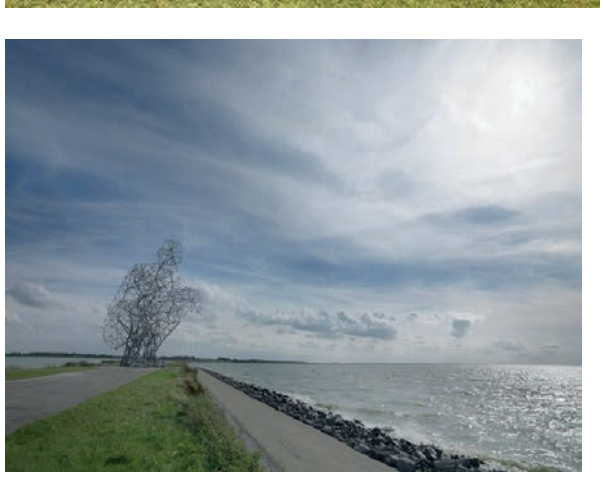
Brooklyn NY

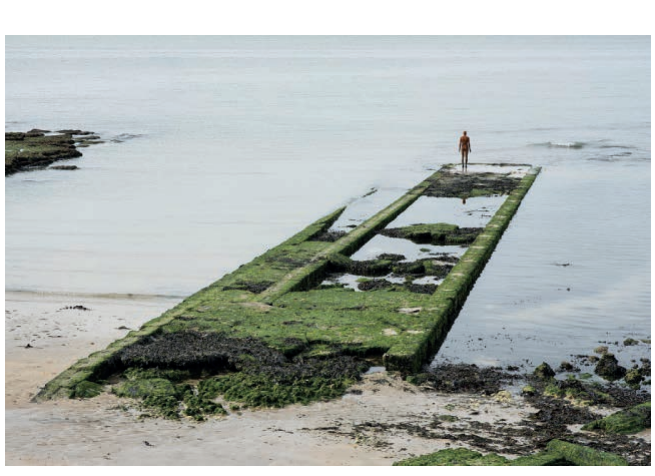












Paviljoens













Flexibel & specifiek gebruik







Bordeaux

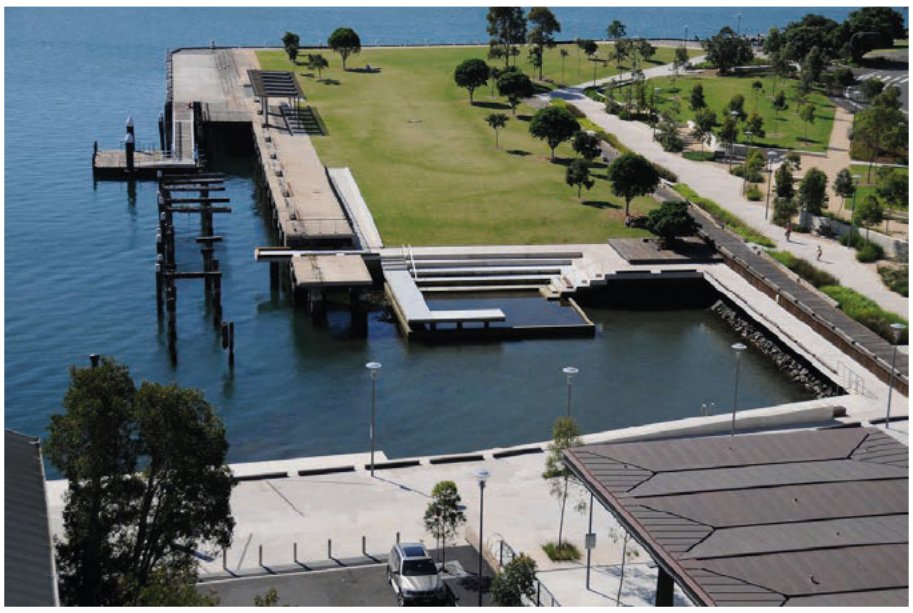
Voorruimte cultureel programma



Circular Quay Sydney - prominade next to Opera house



Opera house Sydney - In proximity with housing estates



Pirrama Park - Urban bathing facilities



Pirrama Park - Pier exstension

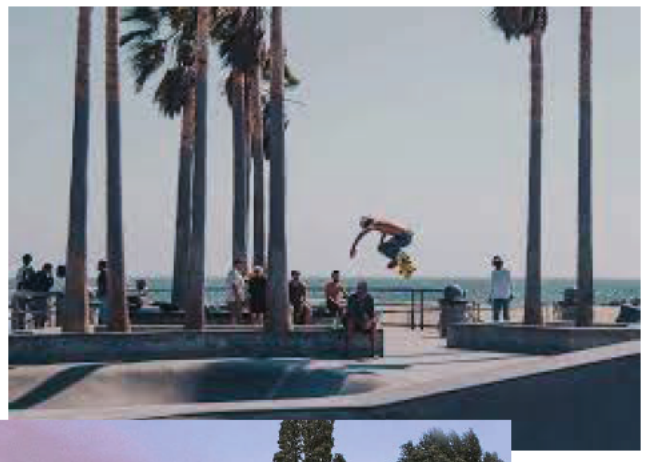
Voorruimte cultureel programma



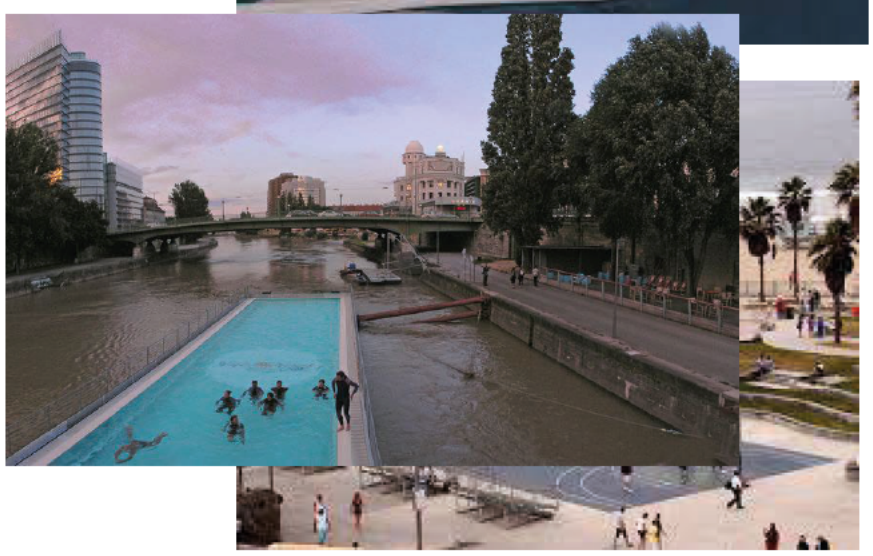
Tate Modern - Visible Pier structure















Podium voor de stad



Berge du Rhine, Lyon







Promenade













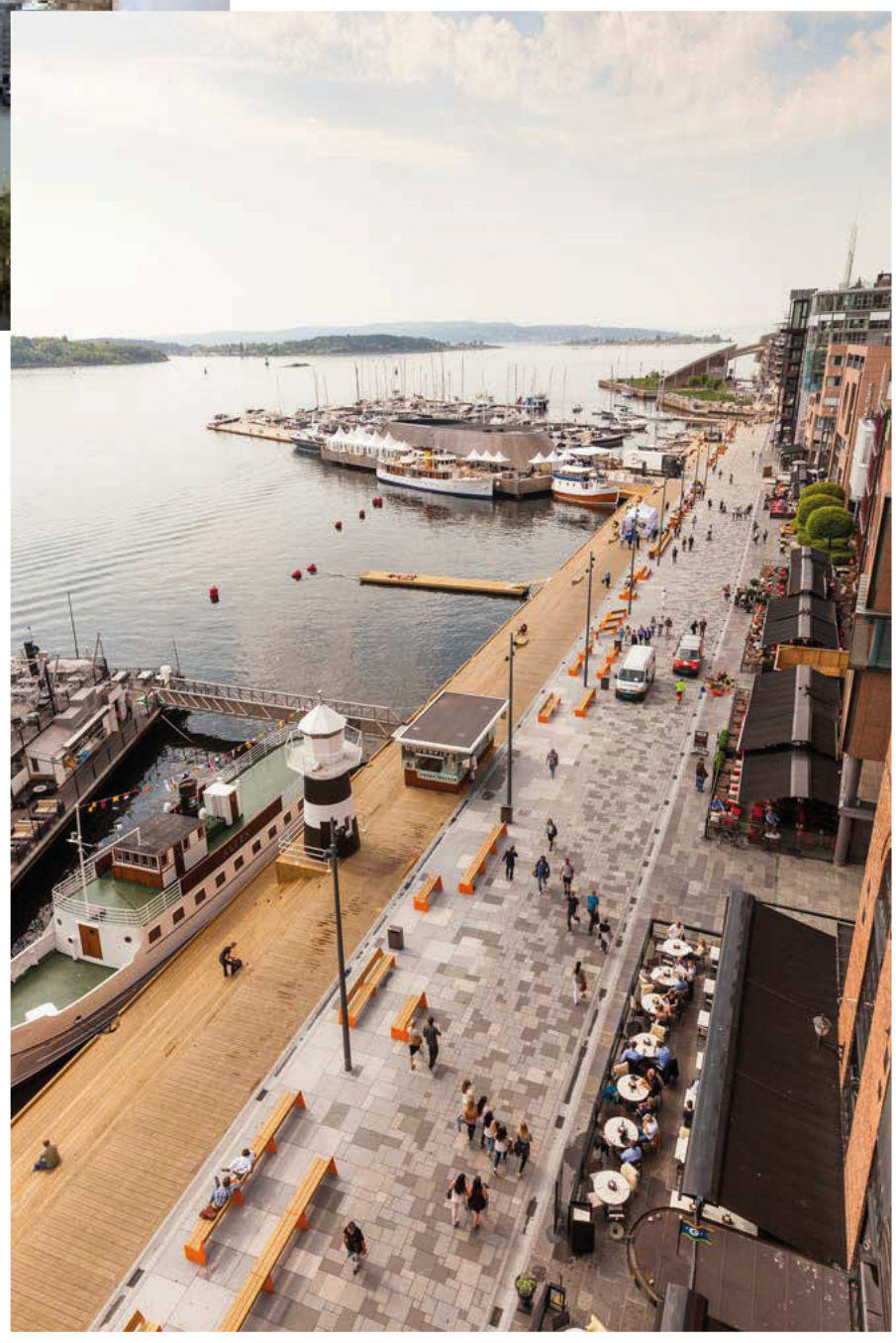


Vancouver





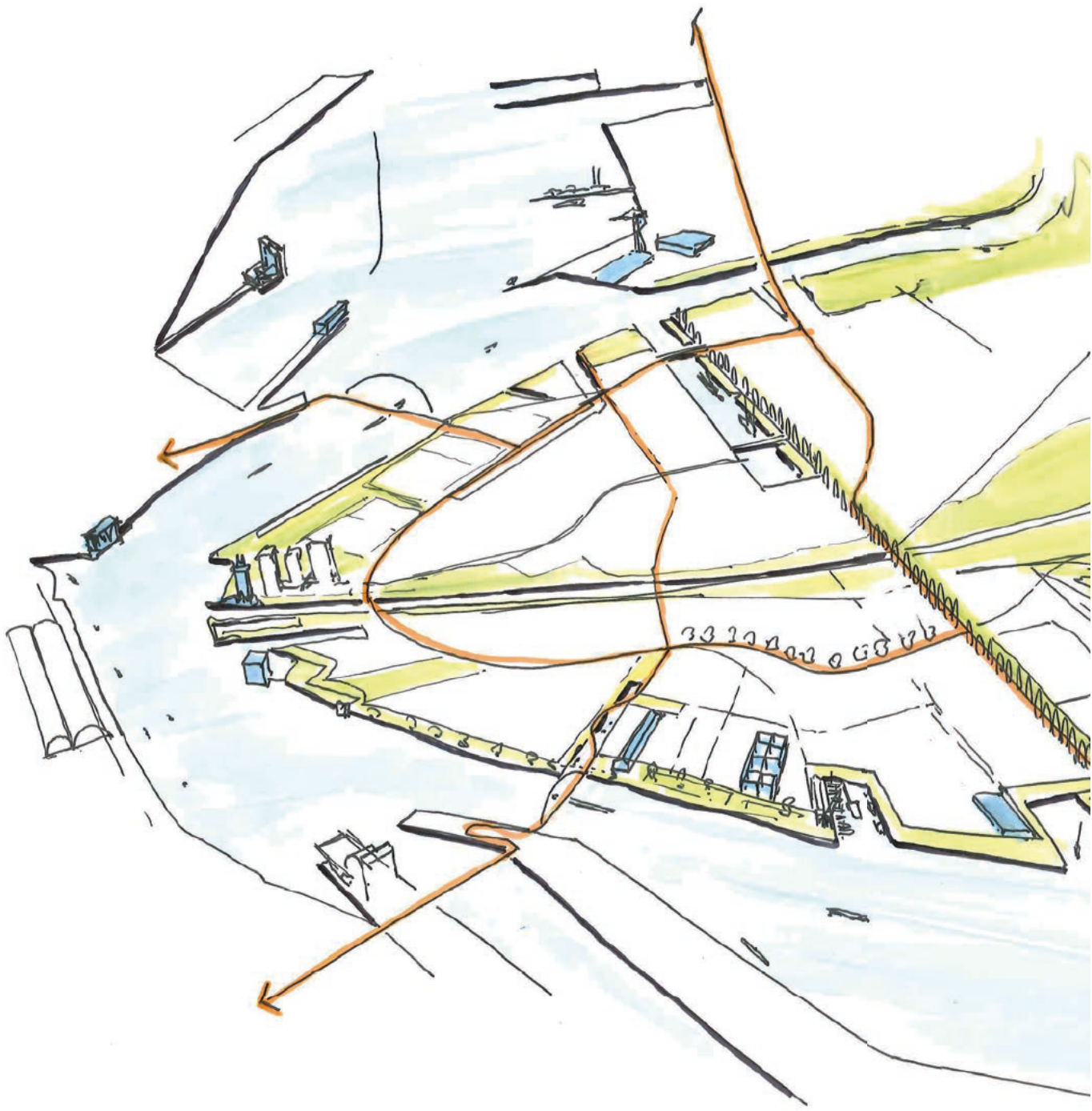




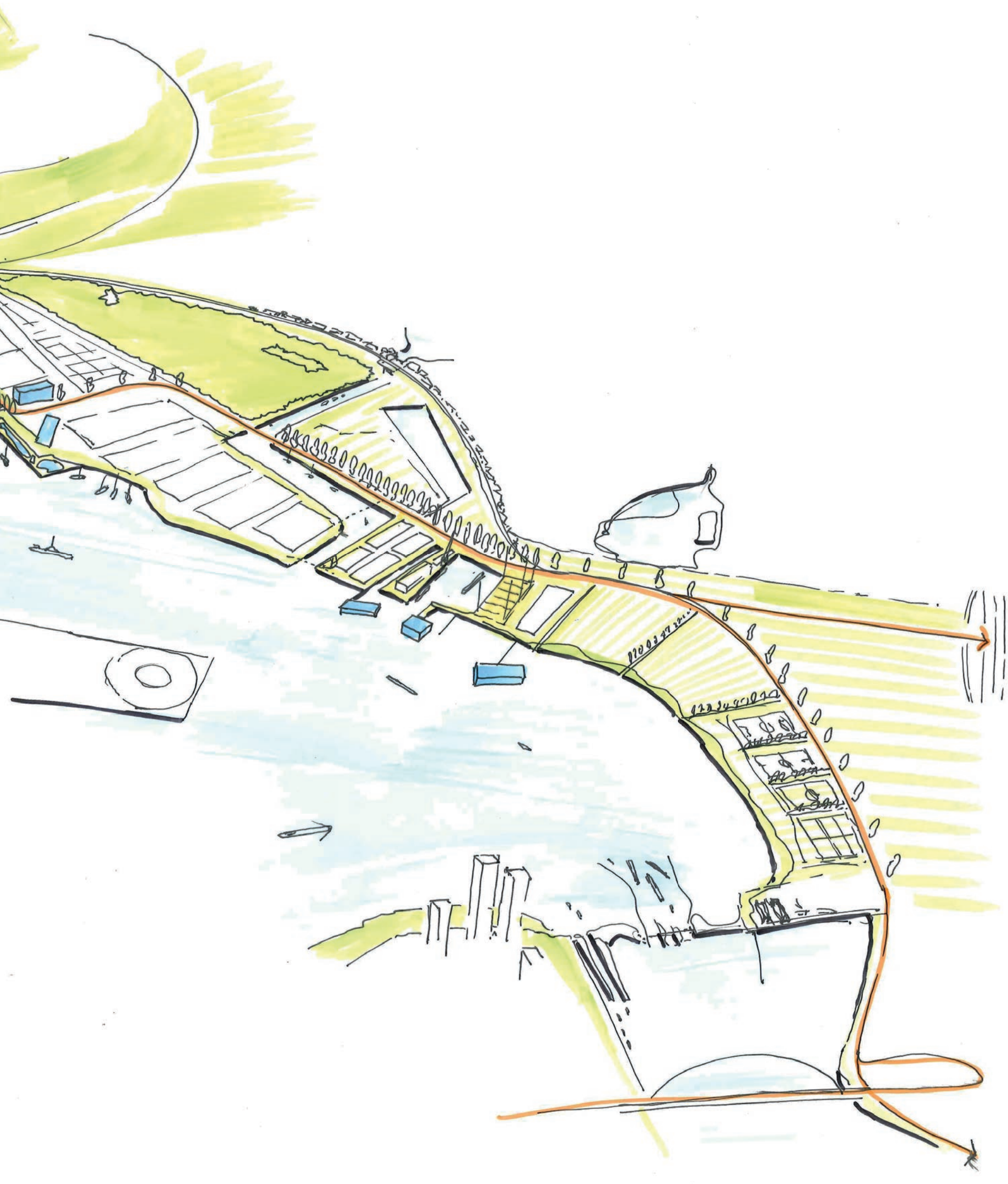


Chicago

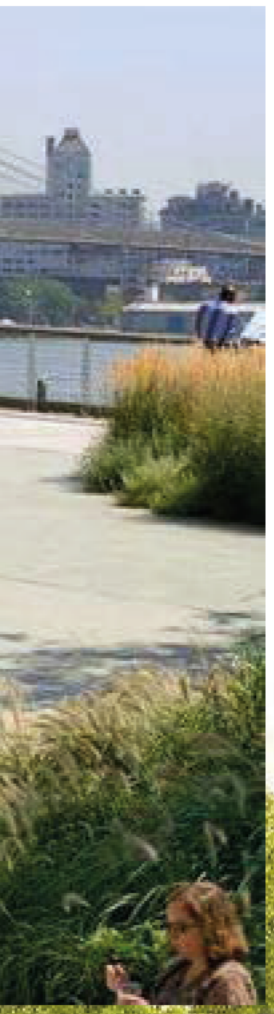
Openbare ruimte toolbox oostflank

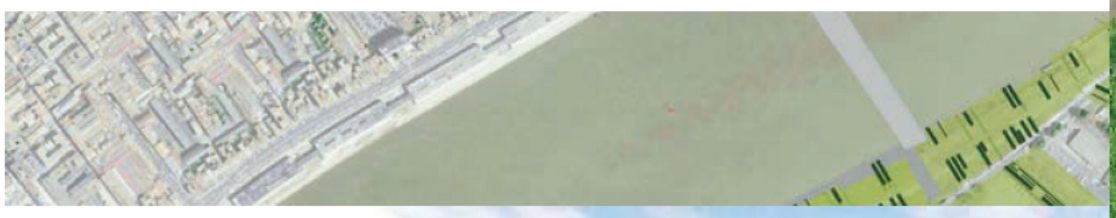


References
- Nature park in city
- Village in the city
- Sports paths
- Low use/ slow
- Dike landscape
- riet/ weed landscape
- Playing area
- Herriatage: Sluis/ lock/ Floating
- Oranjwerf cluster in the green



Bordeaux parc aux anfgeliques- Fastlane with slowzones which lead to the water





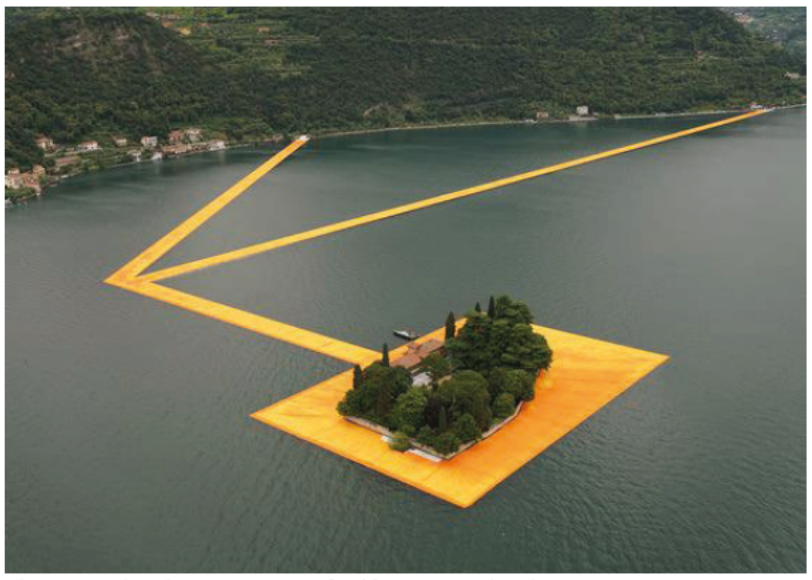






Bordeaux parc aux anfgeliques (plan) - park is divided into pockets with a central line which serves as a prominade

Drijvende dokken



Floating park Italy - Extensions of public space and wide views



Kastrup sea bath - piers and floating public spa









Natuurlijke boardwalk









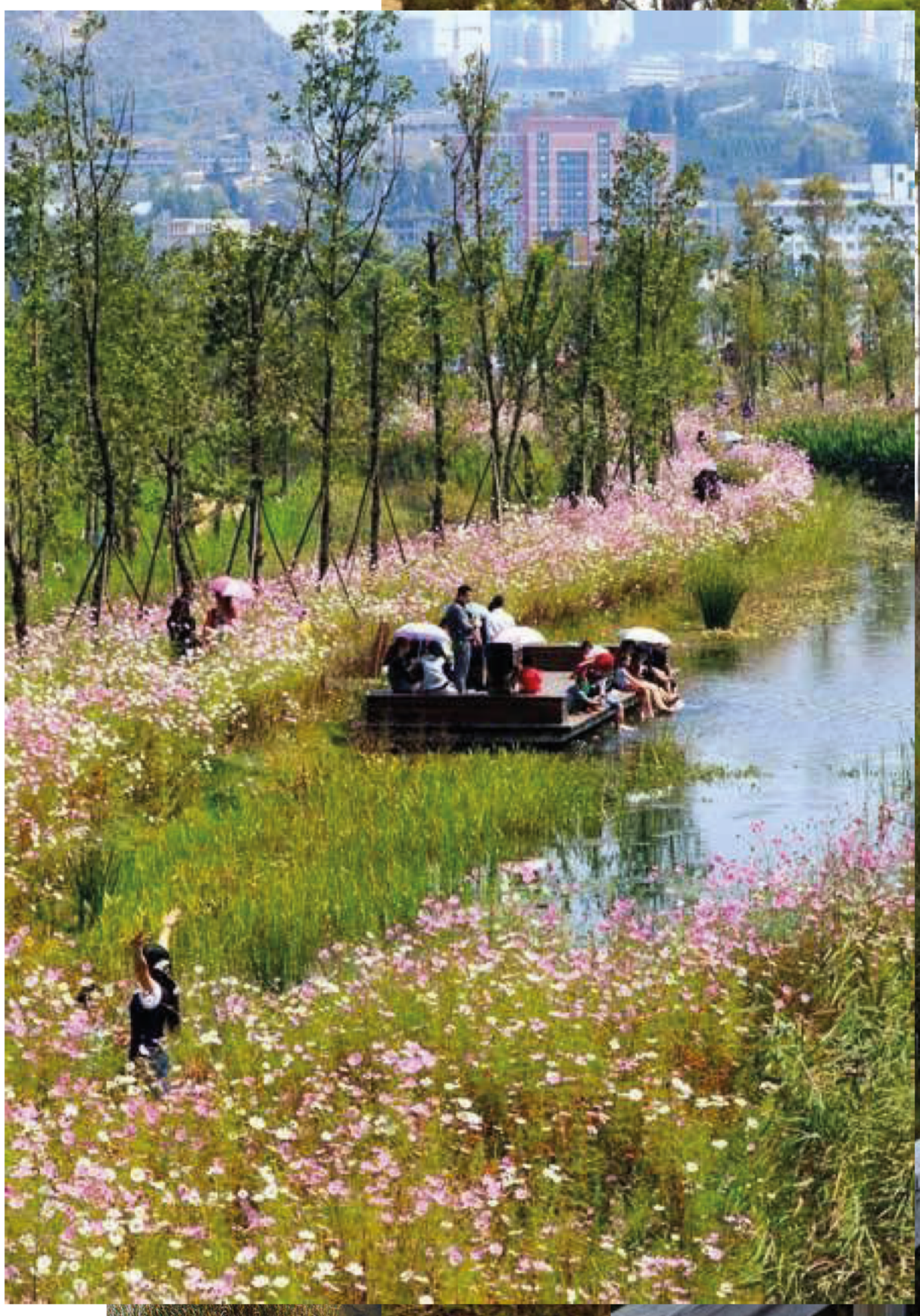




Qunli -China - wetland designs

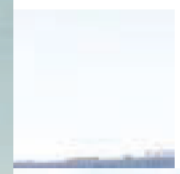


Houtan park Shanghai - Paths through nature onto waterfront

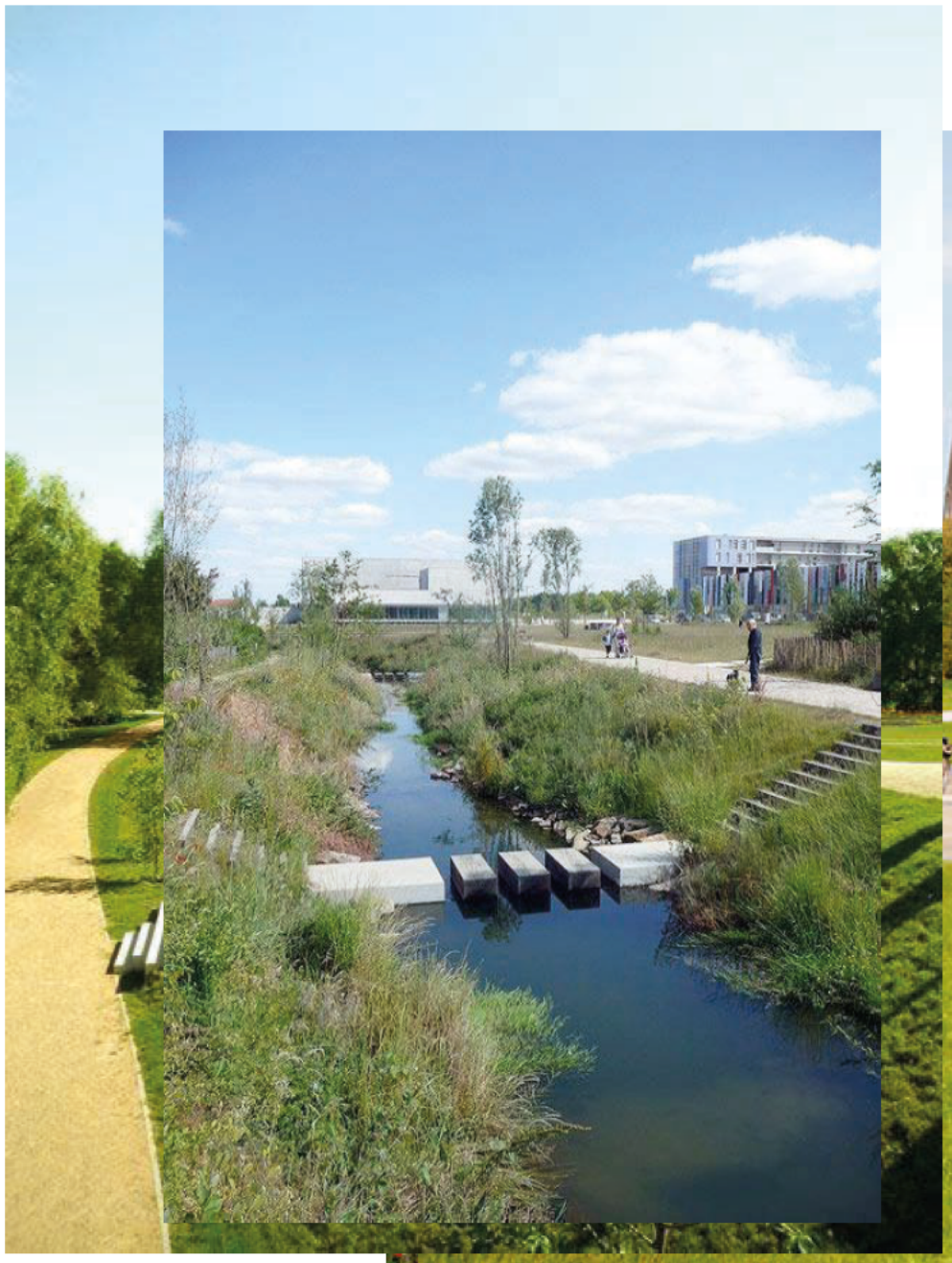












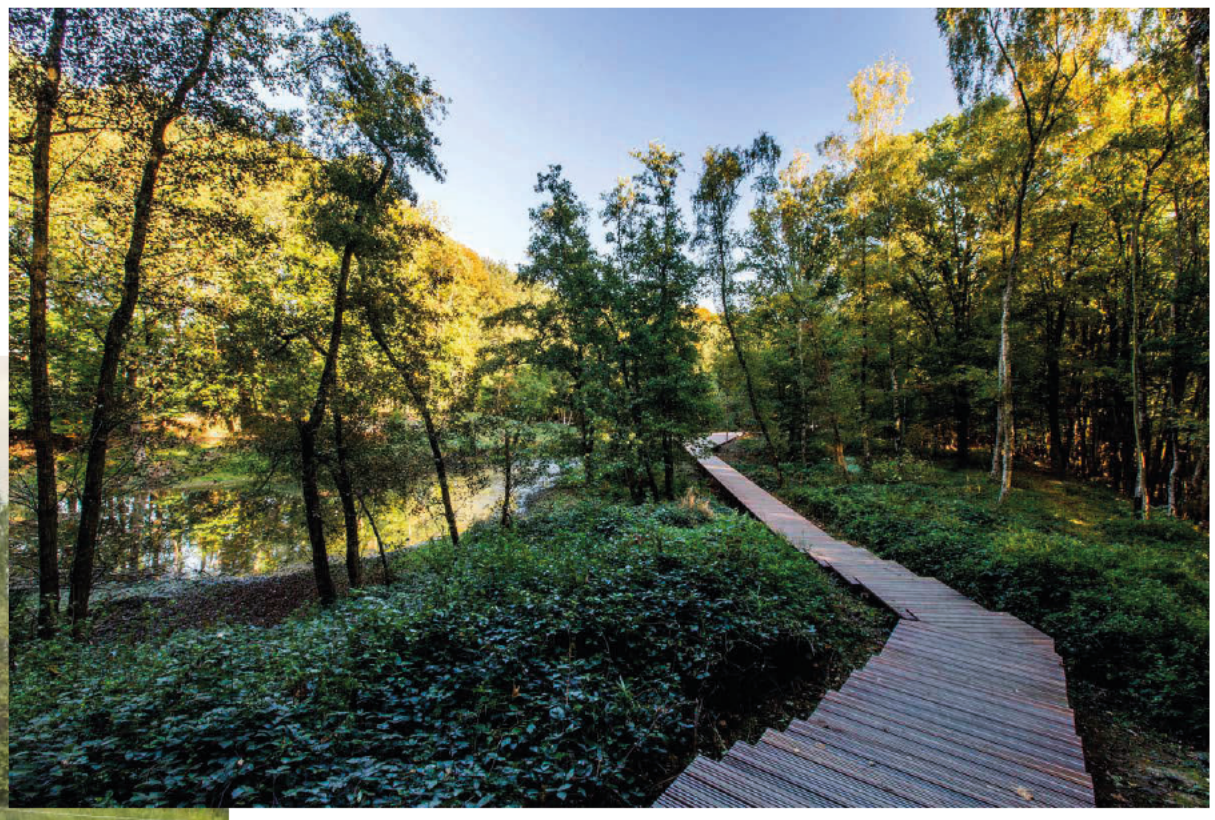












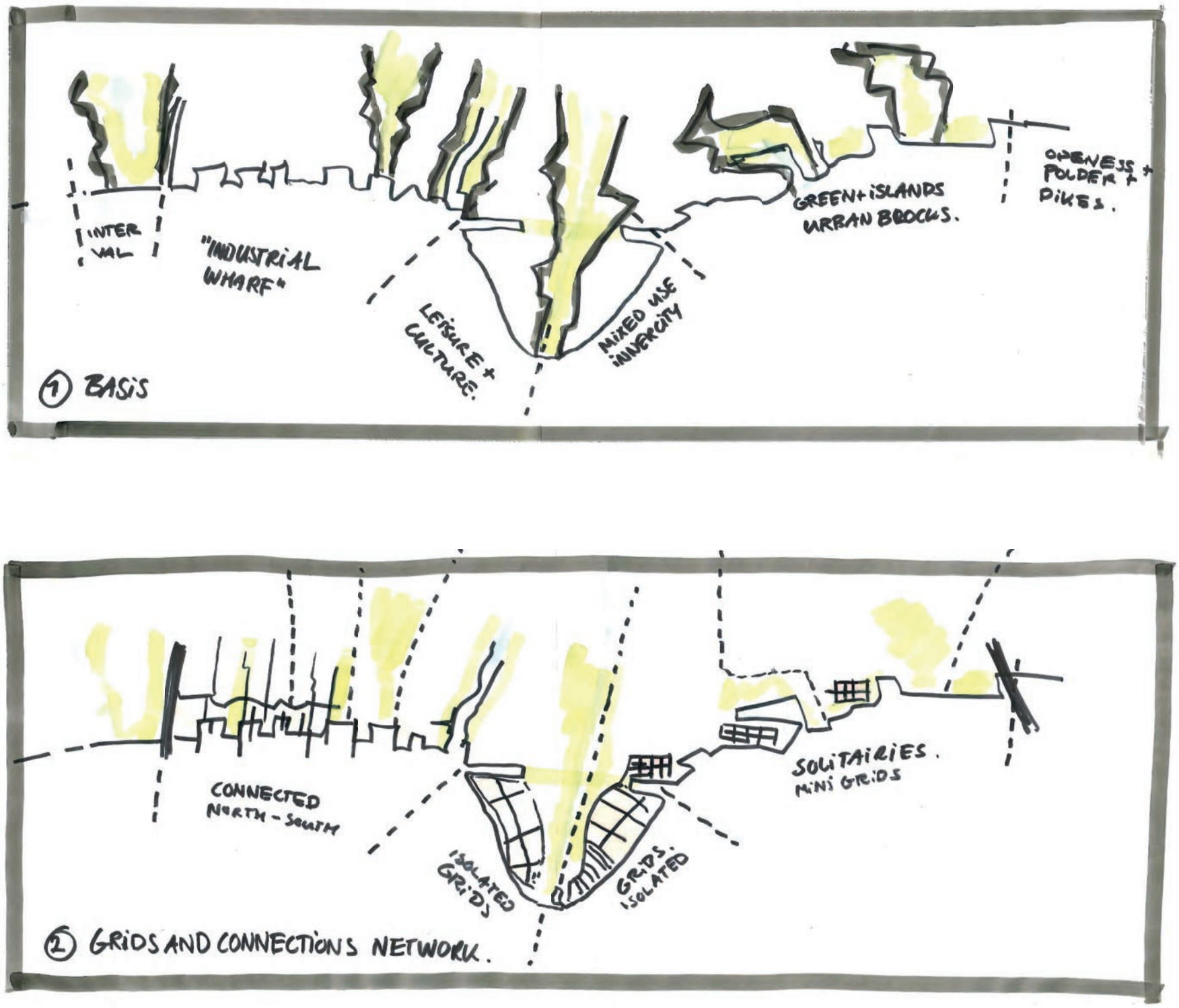


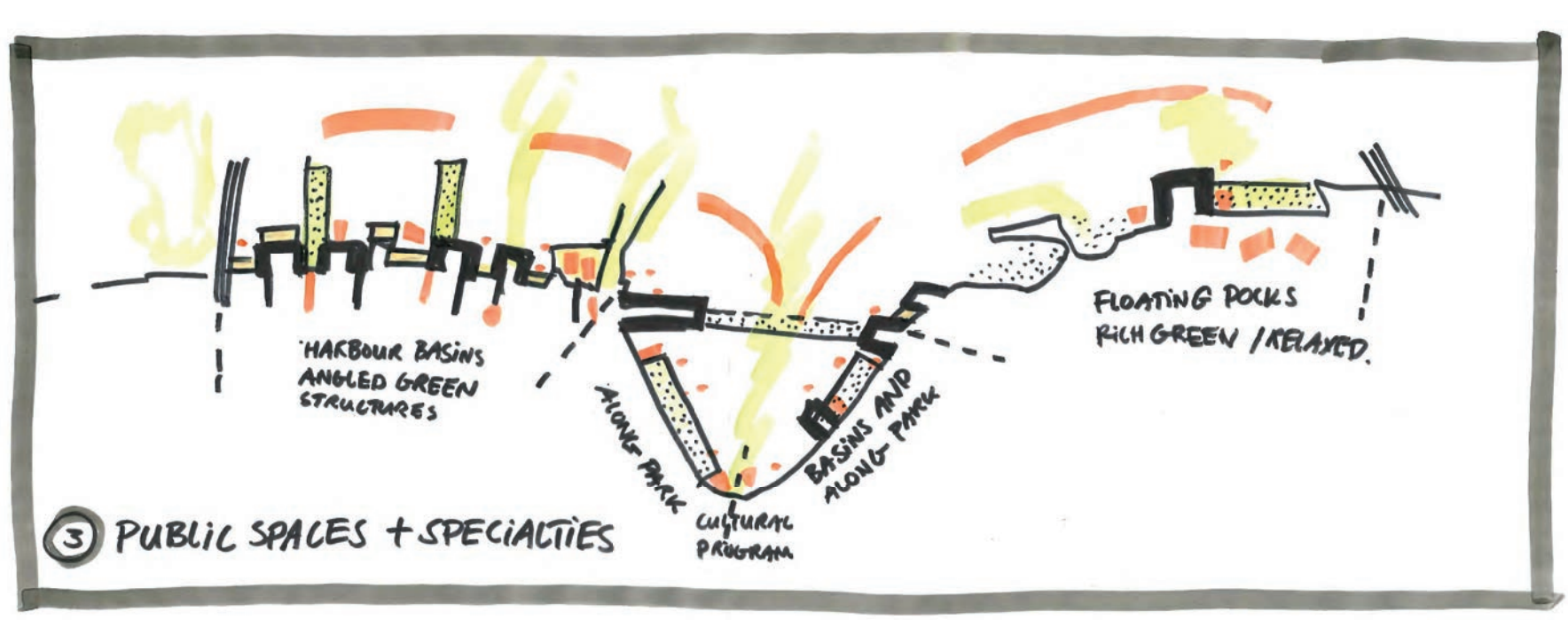




TRANSFORMATIE

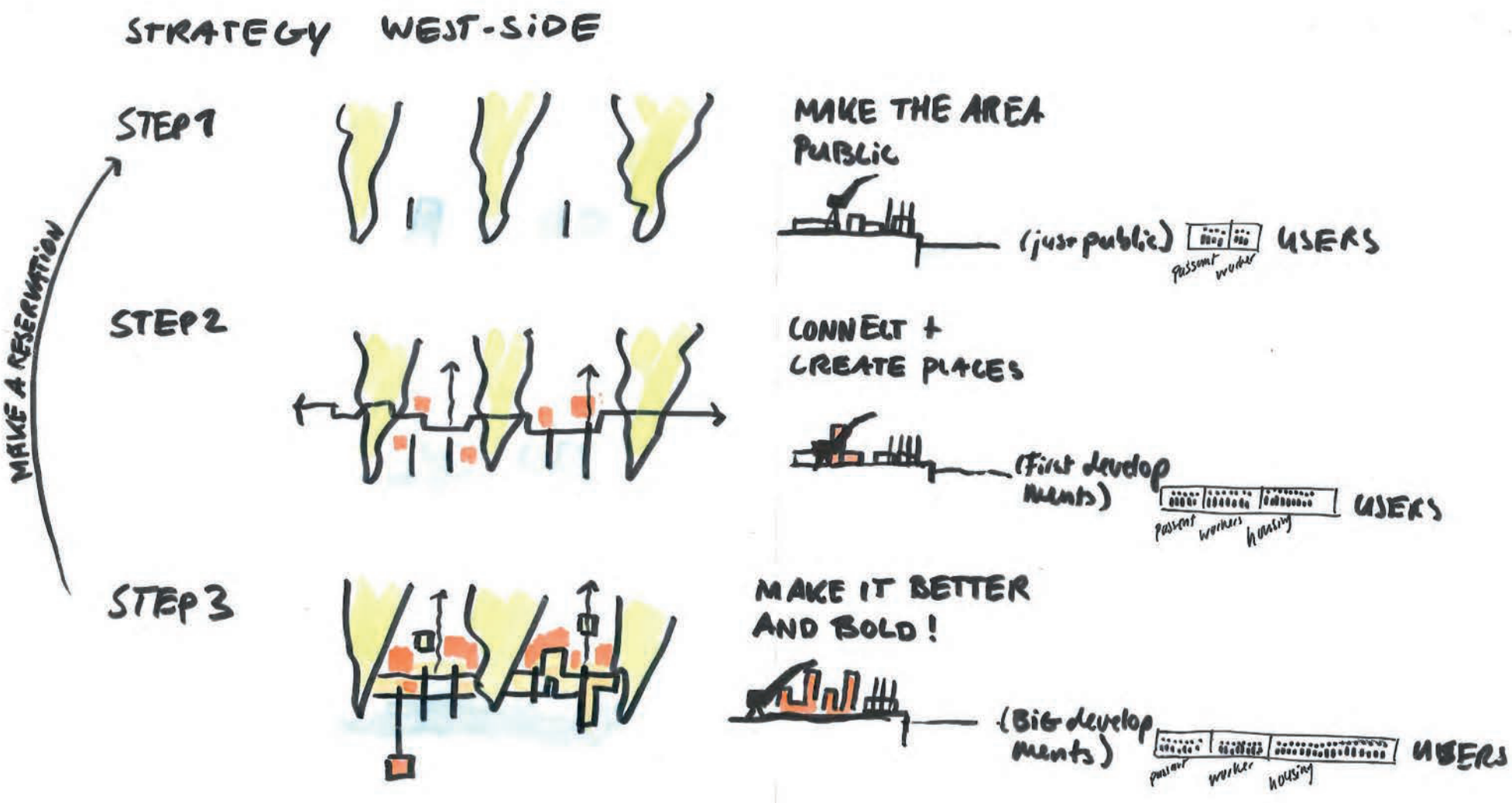
Hoe creeer je samenhang?





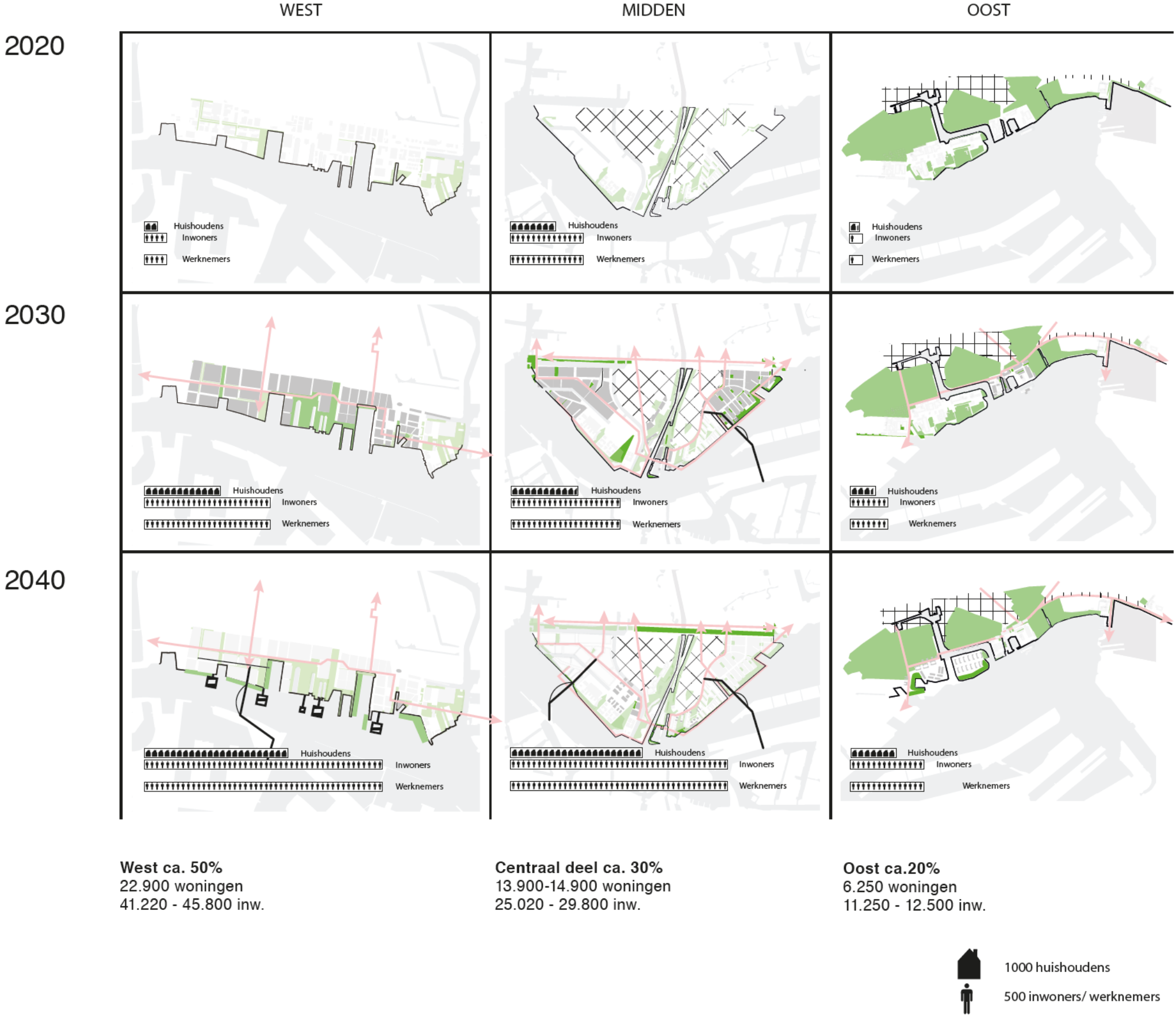
Gebiedsspecifiek ontwerpen
- onderscheid in identiteiten west, centraal deel en oostelijk deel, met daarbinnen gebiedseigen structuren en kenmerken.
- ruimtelijke problemen en moeilijke schakels oplossen

Toekomst gericht ontwerpen
- ambities voor de stad van de toekomst: autoluwe or, smart mobility, inzetten op fiets/ OV, klimaat adaptief ontwerpen, gezonde verstedelijking, schone lucht, bewegende stad, ecologie mens/dier, heatsress verminderen, functiemix wonen/werken, energieleverende wijken
- adaptief ontwerpen: toekomst niet klem zetten met onomkeerbare



Ontwikkeling IJ oevers

Ontwikkeling van de IJ oevers per entiteit



West ca. 50%
22.900 woningen
41.220 - 45.800 inw.

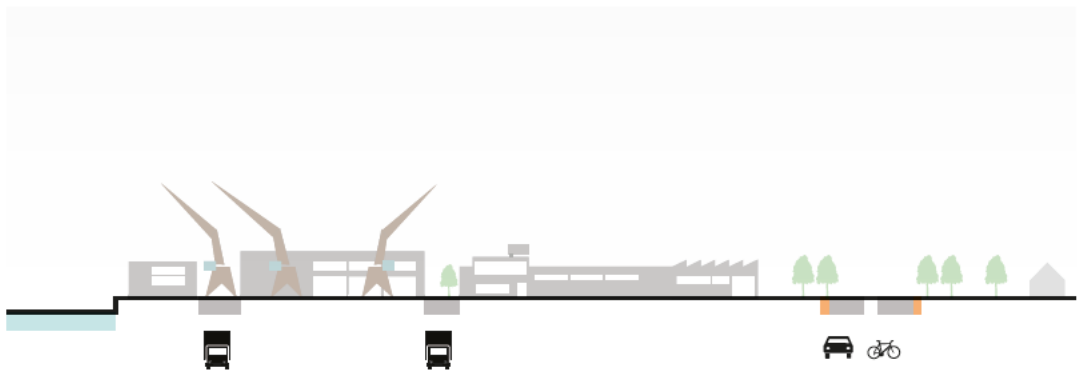
Centraal deel ca. 30%
13.900-14.900 woningen
25.020 - 29.800 inw.

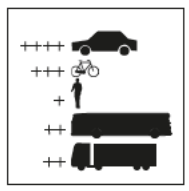
Oost ca.20%
6.250 woningen
11.250 - 12.500 inw.

Transformatie

Modal split

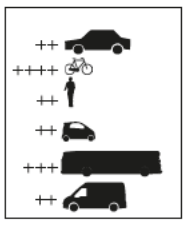
2020





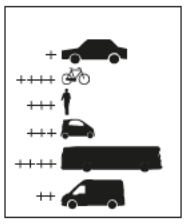
2030



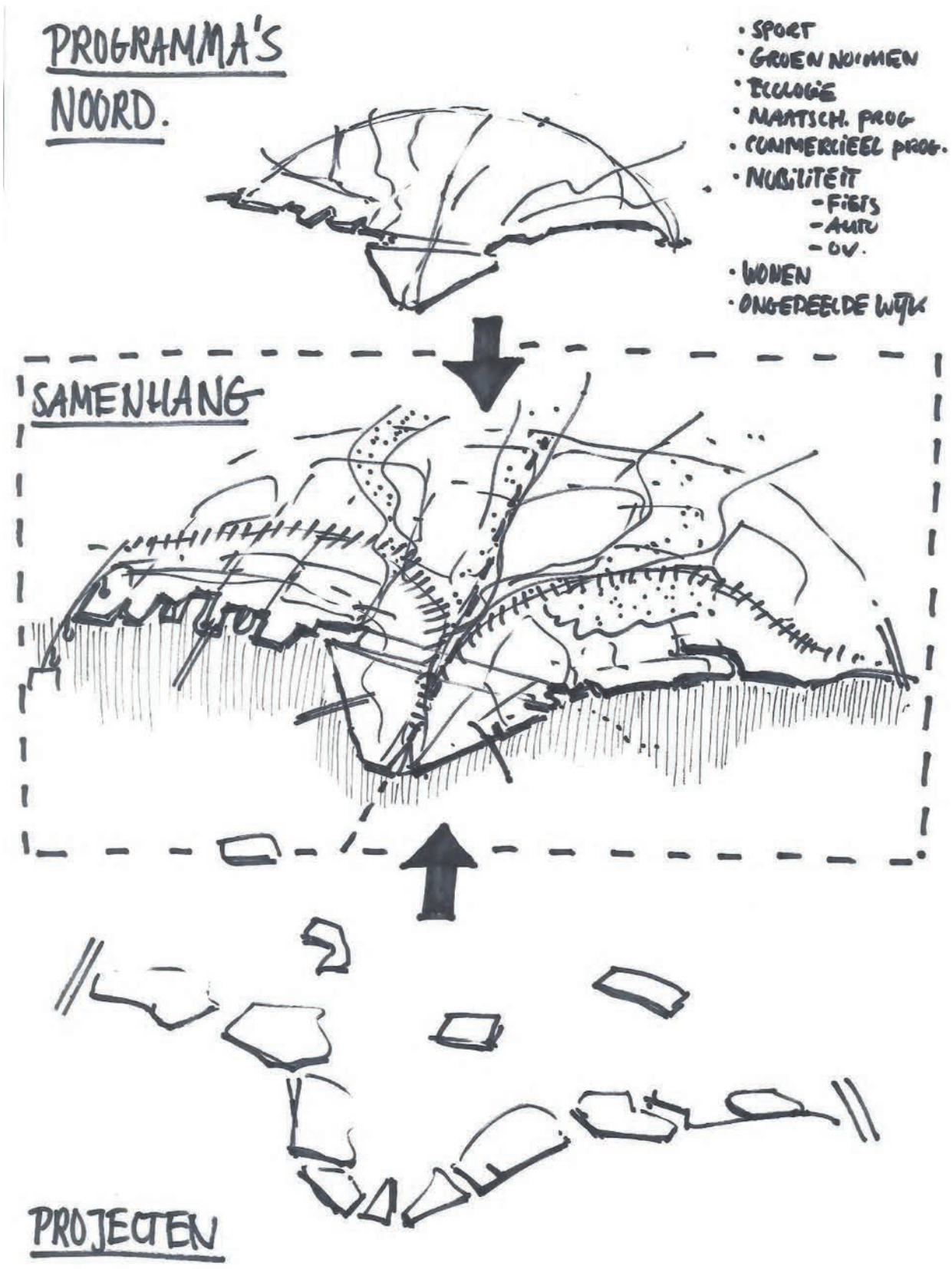


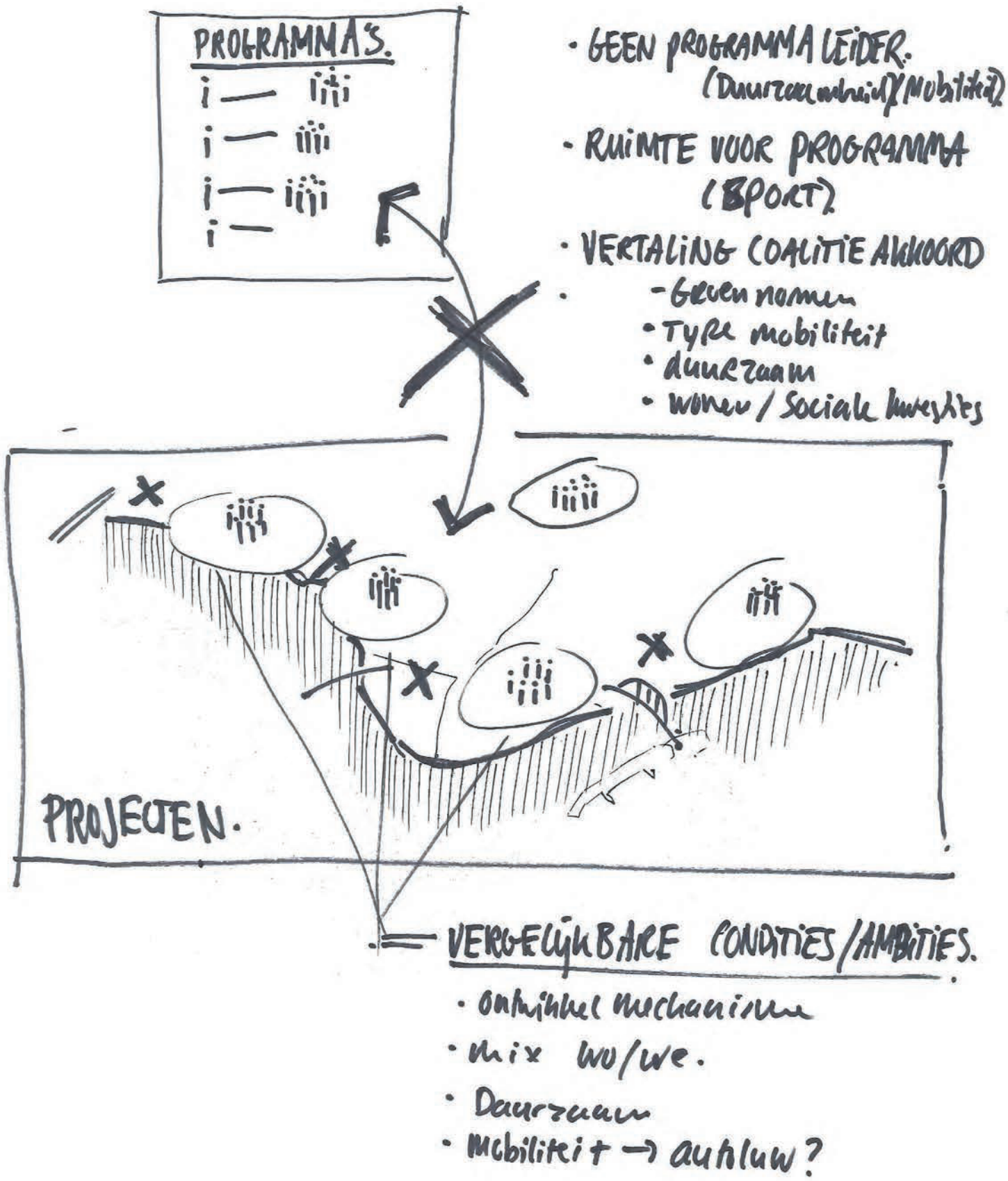
2040





Vervolgproces





- GEEN PROGRAMMA LEIDER.
  (Duurzaamheid/Mobiliteit)
- RUIMTE VOOR PROGRAMMA (BPORT)
- VERTALING COALITIE AKKOORD
  - Groen nemen
  - Type mobiliteit
  - duurzaam
  - wonen / Sociale huurders

VERGELIJKBARE CONDITIES/AMBITIES.

- Ontwikkel mechanisme
- Mix WO/WE.
- Duurzaam
- Mobiliteit → ontluw?

Gemeente Amsterdam

Directie R&D:

Pieter Klomp

Team IJ:

[redacted]