Gemeente Amsterdam

Principenota Oranjewerf



Inhoudsopgave

1. Inleiding, aanleiding en urgentie

2. Bestaande situatie
2.1 Projectgebied en studiegebied
2.2 Historische en ruimtelijke context
2.2.1. Geschiedenis
2.2.2. Ruimtelijke structuur: bebouwing, verbindingen, groen en water
2.3 Archeologie en bovengrondse betekenisvolle bebouwing, structuren en elementen
2.4 Juridisch-planologische bestemming en onderzoeken
2.5 Beleidsscan op hoofdlijnen (beleidskader en wet- en regelgeving)

3. Ambitie en opgave voor het plangebied
3.1 Ruimtelijke ambities
3.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten
3.3 Programmatische uitgangspunten
3.4 Referentiebuurten

4. Consultatie, participatie en communicatie

5. Eigendomssituatie en ontwikkeling
5.1 Eigendomssituatie
5.2 Start transformatie en strategie

6. Proces en planning

7. Financiën

8. Organisatie, kansen en risico's
8.1 Samenwerking, governance en opdrachtgeverschap
8.2 Kansen- en risicoverkenning

9. Bijlagen
Bijlage 1. Participatieplan

1. Inleiding, aanleiding en urgentie

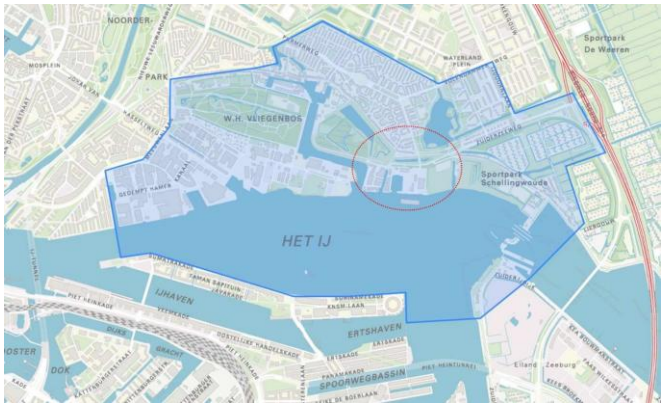
De Oranjewerf is een actieve scheepswerf in het oostelijke deel van Amsterdam Noord, gelegen op een unieke plek aan het IJ. Met het geplande vertrek van Damen Shiprepair, een initiatiefnemer en gemeentelijk projectteam ontstaat de mogelijkheid om de Oranjewerf te transformeren van afgesloten scheepswerf naar een nieuwe gemengde stadsbuurt aan het IJ. Hiermee dient zich de kans aan om de werf te transformeren naar nieuwe gemengde woon-werkwijk. Zo kan de Oranjewerf een nieuwe schakel in de reeks van ontwikkelingen langs de noordelijke IJ-oever worden.

Met de principenota worden de kaders voor de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling opgehaald en wordt bij bestuurlijk akkoord een opdracht van het college gegeven om de haalbaarheid verder te onderzoeken. De principenota brengt tevens de ruimtelijke opgave, kansen, belemmeringen en risico's in beeld en beschrijft de uitgangspunten voor het vervolgtraject richting een investeringsbesluit. De transformatie vindt plaats in samenwerking tussen de gemeente Amsterdam en de erfpachter/initiatiefnemer.

Ruimtelijke en maatschappelijke aanleiding voor de ontwikkeling van Oranjewerf:

- Amsterdam groeit en er is grote behoefte aan nieuwe woningen en ruimte voor werkgelegenheid. Eén van de manieren om in deze vraag te voorzien is door ruimte te transformeren. De Oranjewerf biedt hiervoor een geschikte locatie, passend binnen het vigerende stedelijke beleid, waaronder de Omgevingsvisie 2050, en biedt daarmee een kans om bij te dragen aan de stedelijke ambities.

- Flying Point Real Estate (hierna: erfpachter) is de enige erfpachter van het beoogde ontwikkelgebied. De werf wordt door hen verhuurd aan Damen Shiprepair. Omdat het huurcontract van deze strategisch belangrijke functie eerder op korte termijn opgezegd dreigde te worden bestond de bestuurlijke wens om te verkennen of er overeenstemming kon worden bereikt over verlenging van het huurcontract en het bieden van uitzicht op transformatie op langere termijn. Daarom is in 2024 afgesproken dat het huurcontract van erfpachter met Damen Shiprepair werd verlengd en de gemeente vanaf 2026 start met de planvorming van de transformatie. Met deze afspraak is perspectief geboden aan initiatiefnemer. Momenteel eindigt het huurcontract van Damen Shiprepair, op zijn vroegst begin 2030.



Locatie Oranjewerf in Amsterdam Noord

2. Bestaande situatie

2. 1 Projectgebied en studiegebied

In de Principenota wordt onderscheid gemaakt tussen het projectgebied en het studiegebied. Het projectgebied betreft het gebied waar ontwikkelingen en bijbehorende aanpassingen op dit moment worden voorzien. Het studiegebied betreft het gebied waar effecten van het project aan de orde kunnen zijn en mogelijke raakvlakken met de ontwikkeling zich bevinden (zie afbeelding).



Project- en studiegebied

Het projectgebied richt zich primair op de kavel van de erfpachter en direct aangrenzende toegangsweg (Nieuwendammerdijk) tot aan de grens van de Hoofdgroenstructuur. Dit projectgebied draagt de naam Oranjewerf. De exacte begrenzing van de grondexploitatie wordt bepaald en vastgelegd in de volgende fase, in de investeringsnota.

De Oranjewerf ligt aan de Noordelijke IJ-oever, omringd door water en groen. Aan de noordwestzijde liggen het Vliegenbos en het Rietland en aan de oost-en noordoostzijde het Schellingwouderpark en de Schellingwouderbreekpark. Dit zijn ruig ingerichte groengebieden en deze vormen samen een groene scheg van landelijk Noord de stad in. Aan de zuidzijde ligt het IJ met insteekhavens en kanalen. Direct ten westen van het studiegebied ligt het Gembo-terrein, een nog goed functionerend bedrijventerrein dat de gemeente de komende jaren behoudt ten behoeve van de werkfunctie in stadsdeel Noord. Tussen het Gembo-terrein en het nog westelijker gelegen terrein van Ketjen bevindt zich het Zijkanaal K. Aan de noordzijde grenst het studiegebied aan de overgang tussen de Nieuwendammerdijk en de Schellingwouderdijk met daarachter de woonwijk Tuindorp Nieuwendam.

Vanwege de belangrijke relatie tussen Oranjewerf en de omgeving is in deze Principenota een studiegebied gedefinieerd. Dit studiegebied is aangeduid vanwege de duidelijke invloed op de ontwikkeling van de Oranjewerf (en andersom).

2.2 Historische en ruimtelijke context

2.2.1. Geschiedenis

Tot in de 19e eeuw bestond Amsterdam-Noord vooral uit dijk- en lintdorpen. Vanaf 1850 begon verandering met inpolderingen en later de aanleg van het Noordzeekanaal (1865–1876), dat Amsterdam direct met de zee verbond. Door annexaties in 1921 en verdere ontwikkeling groeide Noord uit tot een belangrijk industriegebied. In de 20e eeuw vestigden zich hier zware industrie, petrochemie en scheepsbouw. Tegelijk werden vanaf 1908 tuindorpen gebouwd voor arbeiders, zoals de Vogelbuurt en Van der Pekbuurt, met groene zones als buffer tussen wonen en industrie. In het westelijk gebied vestigden zich bedrijven zoals Ketjen en Amatex.

De locatie van de Oranjewerf zelf kent ook een rijke geschiedenis. Al in de veertiende eeuw werd vlakbij de Waterlandse Zeedijk aangelegd. Iets ten westen van de werflocatie werd een dam met een sluis gebouwd in de veenrivier de Kleine Die. Hierdoor ontstond het dorp 'Nieuwendam' (oorspronkelijk Zosenerdam genoemd). In 1570 is de dijk doorbroken tijdens de Allerheiligenvloed, die de nabijgelegen Schellingwouderbreek heeft gecreëerd. Ten tijde van de Tachtigjarige Oorlog heeft rond deze locatie (exacte locatie nog onduidelijk) een zeeblokkade plaatsgevonden, waarmee de Watergeuzen de Spaanse toegang tot de Zuiderzee wilden ontzeggen. Later, in de 17e en 18e eeuw ontstonden er houtzaagmolens en kleinschalige scheepsbouw. Dit is de opmaat geweest naar het meer moderne gebruik van de locatie.

De Oranjewerf is opgericht in 1949, als reparatiewerf met 28 participanten. In de jaren 50 is de werf door Verschure en Co. aangekocht en werd de werf gebruikt voor reparaties voor de zeevaart, binnenvaart en industrie. Dit bleef het geval tot Damen Shipyards Group het dok in 1989 overnam en zich richtte op snelle dokkingen, refits en onderhoud, onder meer met het drijvende droogdok.



De Oranjewerf door de tijd

2.2.2. Ruimtelijke structuur: bebouwing, verbindingen, groen en water

De Oranjewerf bestaat uit een open terrein met een insteekhaven, een scheepshelling en een aantal grote losse industriële hallen, dit hangt samen met de specifieke werkzaamheden en interne logistiek op de werf. De functionele relatie met het water is groot, en daarom is ook bijna overal in het gebied zicht op het water en de omliggende groengebieden. Een groot drijvend dok samen met een aantal ligplaatsen liggen voor de kade in het IJ. Het terrein is niet openbaar en wordt gebruikt door Damen Shiprepair als werf voor de reparatie van schepen. Aan het begin van de landtong bevindt zich een kantoorpand (het voormalige directiegebouw van de Oranjewerf N.V.) en een personeelswoning die buiten gebruik is.



Ruimtelijke aanduidingen Oranjewerf en omgeving

Gembo-terrein

Het Gembo-terrein is een aan de Oranjewerf grenzend gemengd bedrijventerrein met ook 4 grondgebonden woningen, gelegen aan het eind van een doodlopende afslag van de Nieuwendammerdijk. Het terrein is aan drie zijden omgeven door water en door een insteekkanaal gescheiden van de Oranjewerf. De kavels op het terrein zijn in erfpacht uitgegeven aan verschillende erfpachters. In het noorden grenst het Gembo-terrein aan het Rietland. De bebouwingsstructuur van dit gemengde bedrijventerrein is compacter dan het open terrein van de Oranjewerf. Het Gembo-terrein is geen onderdeel van het projectgebied Oranjewerf voor verdere uitwerking in dit traject. Het terrein is wel onderdeel van het studiegebied, met het oog op raakvlakken (met name milieukundig en verkeerskundig).

Groen en water

Aan de oostzijde van de Oranjewerf ligt het Schellingwouderpark. Een deel van het park, dat langs het IJ doorloopt tot aan de Oranjesluizen, is onderdeel van het studiegebied en bestaat uit weiland en

bossagestroken. De grens tussen de Oranjewerf en het Schellingwouderpark wordt gemarkeerd door een bomenrij (gemarkeerd in de hoofdbomenstructuur). Het Rietland ligt als een overgangsgebied tussen Oranjewerf, Gembo-terrein en de Nieuwendammerdijk. Dit groen is net als het Schellingwouderpark getypeerd als 'ruigtegebied/struinnatuur'; beiden zijn onderdeel van de hoofdgroenstructuur en ecologische structuur. Ten noorden van de dijk ligt de Schellingwouderbreek, een stadspark dat doorloopt tot aan de Waterlandpleinbuurten en ook onderdeel is van de hoofdgroenstructuur (groentype 'stadspark'). De ruimtelijke structuur van de doorlopende dijk en buitendijks groen wordt hier verbroken. Er is daardoor een onduidelijke knoop ontstaan tussen Schellingwouderbreek, de Waterlandse zeedijk, Rietland, Schellingwouderpark en het IJ.

In het water voor de Oranjewerf is een zone tussen de oever en de hoofdvaarroute in gebruik als ligplaatsen voor verschillende boten en drijvende objecten. Daaronder valt het drijvend dok, dat onderdeel is van de bedrijfsactiviteiten van Damen Shiprepair. Ter hoogte van het Gembo-terrein is een bunkerboot van Reinplus Fiwado Amsterdam gelegen ten behoeve van de binnenvaart en pleziervaart waar gasolie en diesel kan worden getankt. Door de insteekkanalen, de insteekhaven van de Oranjewerf en het Zijkanaal K heeft het studiegebied een lange oever met een meanderend karakter. De 1,5 kilometer lange kade rond de bedrijventerreinen heeft een stenig karakter met een panoramische zicht op het IJ, maar is nu niet openbaar toegankelijk.

Bereikbaarheid
De Oranjewerf is gelegen binnen de ring van Amsterdam en is toegankelijk via de Zuiderzeeweg en via de brug in het verlengde van de Monnikendammerweg (zie bovenstaande afbeelding). Deze brug is onderdeel van het Hoofdnet Fiets. De Monnikendammerweg is deel van Plusnet Fiets. Via de Nieuwendammerdijk loopt een plusnet fietsroute met een boog om het Vliegenbos richting het Hamerkwartier en de veerponten naar het centrum van Amsterdam. Via de Schellingwouderdijk loopt een plusnet fietsroute de stad uit naar het Waterland. Voetgangers kunnen door het Schellingwouderpark en via de Oranjesluizen naar de Sluisbuurt wandelen. De Zuiderzeeweg ontsluit autoverkeer direct naar de A10. Pleziervaart kan via het IJ en de Oranjesluizen het Markermeer bereiken. Dit is onderdeel van de staande mastroute tussen Noord- en Zuid-Nederland. Ook het Amsterdam-Rijnkanaal wordt gebruikt voor (doorgaande) pleziervaart. De Oranjewerf is momenteel niet goed bereikbaar met openbaar vervoer. Bereikbaarheid is in de volgende fase een punt van aandacht voor verdere planuitwerking.

Bodem
Op basis van de beschikbare bodemonderzoeken is er sprake van meerdere verontreinigingskernen op de locatie en de bodem is daarnaast min of meer diffuus verontreinigd met meerdere parameters, zowel mobiel als immobiel. Daarnaast kunnen meerdere verontreinigingen vervluchtigen en uitdampen.
Bij toekomstige ontwikkelingen zullen sanerende maatregelen van de bodem noodzakelijk zijn voor de realisatie van (civiele) bouwwerken of ondergrondse infrastructuur, wegcunetten, openbare ruimte en in relatie tot het geschikt maken van gevoeligere functies. In volgende fasen van planvorming voor deze transformatie is aanvullend bodemonderzoek noodzakelijk, waarmee de aard, ligging en omvang van alle grond- en grondwaterverontreinigingen in beeld worden gebracht.

2.3 Archeologie en bovengrondse betekenisvolle bebouwing, structuren en elementen
De Nieuwendammerdijk en Schellingwouderdijk en directe omgeving zijn onderdeel van het rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht Amsterdam-Noord. De Waterlandse Zeedijk is een provinciaal

monument. Een aantal onderzoeken is uitgevoerd:

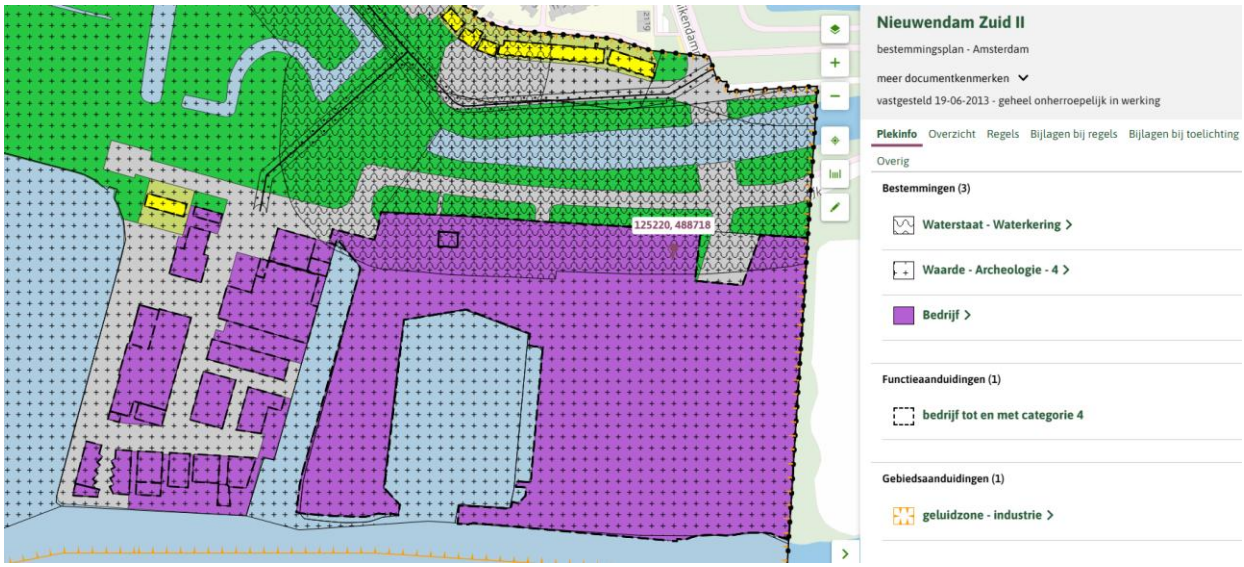
- In opdracht van het Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en gemeente Amsterdam is in 2024 een aantal boringen uitgevoerd naar de restanten van een scheepsblokkade in de jaren 1572 en 1573. Er zijn daarbij in het water van het IJ houtrestanten van een wrak aangetroffen. Geconcludeerd werd dat aanvullend onderzoek nodig is. Er zijn vanuit de RCE geen plannen om meer boringen te zetten. De locaties waarbinnen wrakken van de scheepsblokkade worden verwacht, worden opgenomen in de nieuwe archeologische waardenkaart (nog vast te stellen), op basis van de laatste gegevens. De bodem van de Oranjewerf is in het verleden op een aantal plekken namelijk doorgraven voor de aanleg van insteekhavens (afhankelijk van de diepte daarvan zijn de verwachte wrakresten verstoord).
- Eerder, in 2009, is Archeologisch bureauonderzoek (2009) gedaan in opdracht van Stadsdeel Noord met een inventarisatie van ondergrondse cultuurhistorische waarden binnen Nieuwendam-Zuid, bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het plangebied in kaart te brengen. Uit het onderzoek toen bleek dat de verwachte archeologische waarden van de bodemopbouw van de Oranjewerf laag is.

2.4 Juridisch-planologische bestemming en onderzoeken

Om de transformatie van afgesloten scheepswerf naar gemengde stadsbuurt mogelijk te maken, is een wijziging van het omgevingsplan noodzakelijk. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024, heeft iedere gemeente van rechtswege een omgevingsplan. Het omgevingsplan bestaat in eerste instantie uit een tijdelijk en nieuw deel. Het tijdelijk deel van het omgevingsplan bestaat uit (ruimtelijke) regels uit hoofdzakelijk bestemmingsplannen.

Op de projectlocatie geldt op dit moment het bestemmingsplan Nieuwendam Zuid II (2013). Binnen de huidige bestemming is het niet toegestaan om woningen te bouwen. Om de transformatie naar een gemengde stadsbuurt mogelijk te maken zal een ruimtelijke procedure worden doorlopen waarmee nieuwe functies en bestemmingen planologisch mogelijk worden gemaakt en de bedrijfsbestemming wordt verwijderd/wegbestemd. Dit gebeurt middels een omgevingsplanwijziging, die door de gemeenteraad wordt vastgesteld. In het kader van deze procedure worden de relevante milieu- en omgevingsaspecten onderzocht en afgewogen conform de geldende wet- en regelgeving. Voor dit projectgebied zijn onder meer de volgende aspecten belangrijk: natuur (stikstof), cultuurhistorie (ondergronds en bovengronds), geluid, luchtkwaliteit, omgevingsveiligheid, verkeer, parkeren, windhinder en bezonning (in geval van hoogbouw). Deze milieu- en omgevingsaspecten worden al in de fase van de Investeringsnota onderzocht, zodat het plan waar nodig kan worden aangepast naar aanleiding van de uitkomsten.

Voor een project als de Oranjewerf is, gelet op de aard en omvang van de beoogde ontwikkeling in relatie tot de omgeving, een milieueffectenrapportage-beoordeling vereist. Dit is in feite een vooronderzoek om te bepalen of aanzienlijke milieugevolgen kunnen optreden en een volledige milieueffectrapportage nodig is. Ten behoeve van het opstellen van de omgevingsplanwijziging verstrekt de erfpachter een ruimtelijke onderbouwing en levert daarnaast een aanmeldnotitie voor een milieueffectrapportage-beoordeling aan.



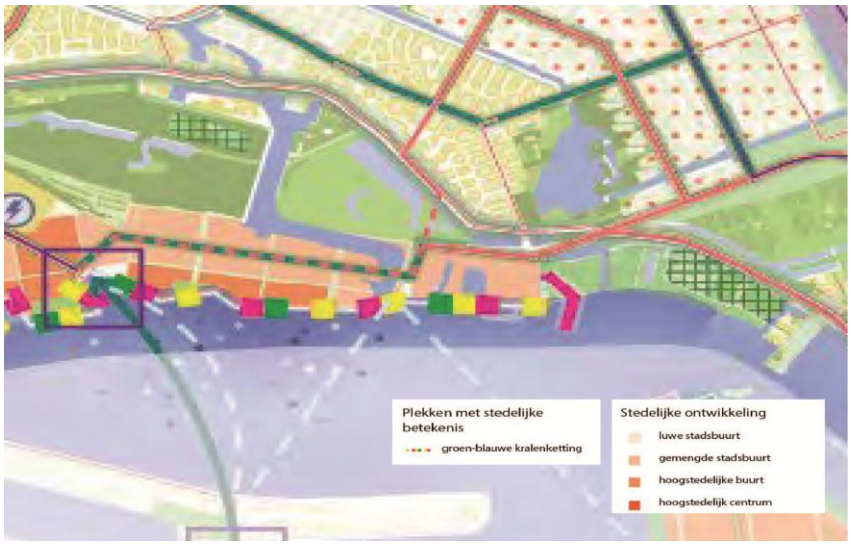
Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan Nieuwendam-Zuid II (bron: omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/ documenten/NL.IMRO.0363.N0902BPSTD-VG01/regels)

2.5 Beleidsscan op hoofdlijnen (beleidskader en wet- en regelgeving)

Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 10.000 inwoners. Om in deze groei te voorzien zet de gemeente in op het realiseren van de juiste woningen op de juiste plek, passend bij de behoeften van Amsterdammers. Er is veel beleid op stedelijk, provinciaal en nationaal niveau. Het gemeentelijk beleid maakt ruimte voor de beoogde ontwikkeling. Tegelijkertijd kunnen in de onderscheiden beleidskaders ook beperkingen zijn gesteld aan de beoogde ontwikkeling. Hieronder wordt in relatie tot de beoogde ontwikkeling op de Oranjewerf het voornaamste beleid op gemeentelijk niveau uiteengezet.

Omgevingsvisie 2050

Met de Omgevingsvisie 2050 (vastgesteld op 8 juli 2021 en geüpdatet in november 2025) heeft de gemeenteraad haar visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad vastgesteld. Met de Omgevingsvisie is gekozen voor "groeien binnen grenzen". Bestaande werkgebieden, zeker aan het IJ, zijn aangewezen om op termijn te veranderen naar gemengde woon-werkgebieden. Bedrijventerreinen zoals de Oranjewerf worden in de Omgevingsvisie gezien als potentiële transformatiegebieden. In de Omgevingsvisie is de Oranjewerf opgenomen als te transformeren locatie en aangewezen als 'gemengde stadsbuurt'.



Uitsnede van de Omgevingsvisie 2050

Een gemengde stadsbuurt is een woon-werk buurt met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen, vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw. Groen krijgt een plek in de straten, in buurtparkjes en langs watergangen. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling. De noordoever van het IJ is een aaneenschakeling van kleinere en grotere groen-blauwe hotspots. Het is een verzameling van stedelijke plekken aan het water, met een verschillend karakter (bijvoorbeeld industrieel of groen). Ze zijn aan elkaar geschakeld door langzaam verkeerroutes die soms langs het water liggen en soms meer landinwaarts.

In gemengde stadsbuurten staan lokaal ondernemerschap en bedrijvigheid centraal. Conform de Bedrijvenstrategie Amsterdam (2020) ligt bij transformatie van bedrijventerreinen naar woon-werkwijk de ambitie om passende bedrijvigheid te integreren in gebiedsontwikkeling. De financiële haalbaarheid hiervan blijkt in de praktijk uitdagend, en niet elke locatie of programmatische combinatie blijkt even goed te realiseren.

Hoogbouwbeleid Amsterdam
Op 17 juli 2024 is het Hoogbouwbeleid Amsterdam vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De principes uit de hoogbouwvisie 2011 (onderdeel van de Structuurvisie) blijven van kracht, namelijk het mogelijk maken van hoogbouw op plekken die met het OV goed bereikbaar zijn en aan de andere kant het beschermen van de beschermde stadsgezichten.

Het hoogbouwbeleid uit 2024 beschrijft explicieter 'waar wel en waar niet' hoogbouw in Amsterdam mogelijk is en onder welke voorwaarden. In het beleid wordt ook uitgebreid aandacht gegeven aan kwaliteitseisen op gebouwniveau en gelaagdheid in het gebied. Op de Oranjewerf is hoogbouw in principe toegestaan. In dit gebied spreken we van hoogbouw vanaf een hoogte van 30 meter. Op deze plek is ruimte voor hoogbouw tot circa 70 meter of lager als het LIB beperkend is, als onderdeel van het stedelijk weefsel. De weidsheid van het IJ wordt gekoesterd door hoogbouw nooit als aaneengesloten wanden direct naast deze landschappelijke elementen te positioneren. Het vraagt om een gelaagde volume-opbouw vanaf deze grens. Dit zal verder worden uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan.



Hoogbouwbeleid zoals weergegeven op maps.amsterdam.nl/ hoogbouwbeleid

Ontwikkelstrategie 2035

De Ontwikkelstrategie 2035 (vastgesteld op 27 juni 2024) geeft richting aan de gebiedsontwikkeling van de gemeente Amsterdam en vormt een concrete uitwerking voor een aantal gebiedsontwikkelingen voor de middellange termijn (tot 2035). In de Ontwikkelstrategie is de Oranjewerf vooralsnog opgenomen als te herontwikkelen gebied na 2035. Er is echter, zoals eerder in deze principenota beschreven, aanleiding om gemotiveerd af te wijken van de ontwikkelstrategie en eerder invulling te geven aan de ontwikkeling van deze locatie. De Omgevingsvisie verzet zich niet tegen het eerder tot ontwikkeling brengen van de Oranjewerf.

Structuurvisie Amsterdam 2040 & Koers 2025, Ruimte voor de stad

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) resp. Koers 2025, Ruimte voor de stad (2016) werd dit deel van de noordoostelijke IJ-oever aangemerkt als strategische ruimte voor gebiedsontwikkeling. De Structuurvisie schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Koers 2025 operationaliseert de Structuurvisie en de ambitie voor de woningbouw in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. In de Structuurvisie werd de uitvoering van de stedelijke ontwikkeling weergegeven op een drietal kaarten per decennium. Op de kaarten 'Faseringsbeeld 2020-2030' en 'Faseringsbeeld 2030+' stond het terrein van de Oranjewerf aangeduid als 'woon-werk gebied'. In Koers 2025 werd de locatie als onderdeel van de ontwikkeling langs de IJ-oevers concreet benoemd als een locatie met ontwikkelingspotentieel.

Hoofdgroenstructuurbeleid

Het gemeentelijk beleid voor de hoofdgroenstructuur is opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040. De hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit bestaande groengebieden met een wijkoverstijgende functie. Rondom de Oranjewerf maken het Schellingwouderpark, Rietland en Schellingwouderbreek onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur zoals vastgelegd in het gemeentelijke hoofdgroenstructuurbeleid (in de Structuurvisie). Deze gronden zijn aangewezen als groentype 'ruigtegebied/ struinnatuur' (het Rietland en Schellingwouderpark) en groentype 'stadspark' (Schellingwouderbreek). De groenfunctie van de hoofdgroenstructuur wordt streng 'bewaakt': alleen plannen of initiatieven die zorgen voor een verbetering van de hoofdgroenstructuur zijn toegestaan. Initiatieven die daarentegen een aantasting ervan vormen niet.

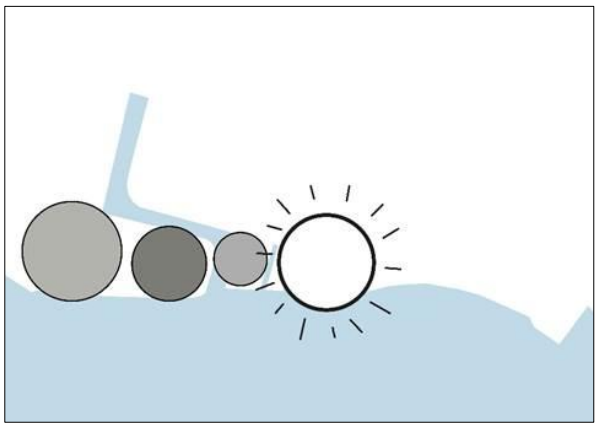


Hoofgroenstructuur rondom Oranjewerf (bron: maps.amsterdam.nl/hoofdgroenstructuur/)

3. Ambitie en opgave voor het plangebied

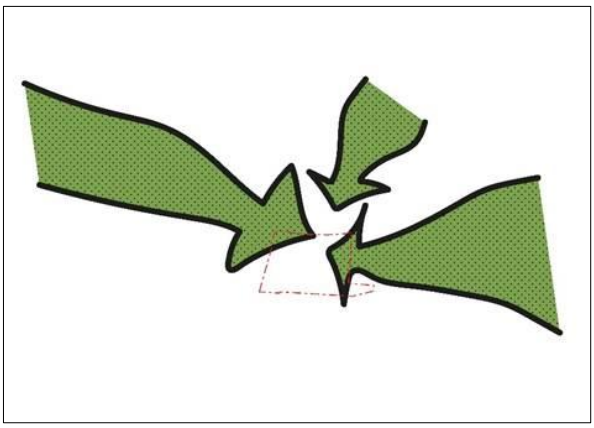
Het beschreven beleid geeft uitgangspunten en kaders voor de verdere ruimtelijke uitwerking van het projectgebied. Op basis hiervan kan een ruimtelijke ambitie en opgave worden geformuleerd, gekoppeld aan referentiebuurten die als inspiratie en voorbeeld kunnen dienen voor de planuitwerking.

3.1 Ruimtelijke ambities



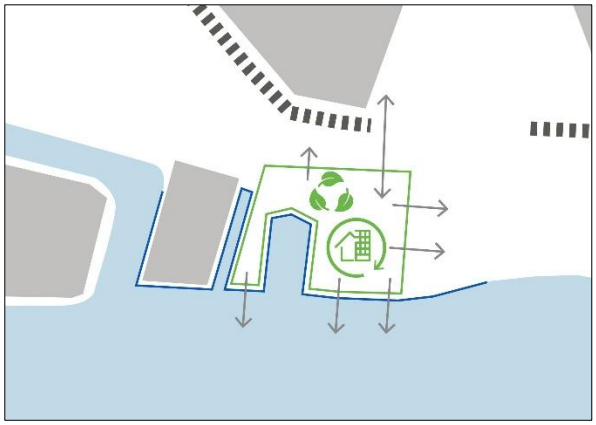
Ontwikkeling aan het IJ

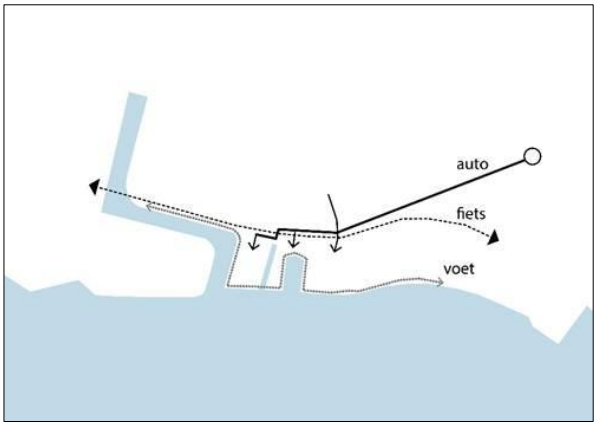
De locatie Oranjewerf aan het IJ wordt een levendige, eigentijdse stadswijk waar wonen, werken en (maatschappelijke) voorzieningen samenkomen. Als laatste schakel in de reeks beoogde ontwikkelingen langs de noordelijke IJ-oever vormt het gebied een bijzondere overgang tussen de stad en landelijk Noord. Vanzelfsprekend is er een sterke relatie met het water. Langs het water ontstaat een openbaar toegankelijk 'balkon aan het IJ', met aantrekkelijke kades en oevers waar ruimte is voor verblijf, ontspanning en recreatie.



Groenstructuren verbinden

De wijk onderscheidt zich door een sterke groene structuur. Bestaande groengebieden, grotendeels onderdeel van de Amsterdamse hoofdgroenstructuur, worden waar mogelijk met elkaar verbonden en versterkt. Dit zorgt niet alleen voor een aantrekkelijk landschap, maar ook voor ecologische meerwaarde en een gezonde leefomgeving.





Gemengde nieuwe duurzame stadsbuurt
Onderzocht wordt hoe een gemengde en duurzame nieuwe stadsbuurt vorm kan krijgen, waarbij wordt verkend op welke manier de cultuurhistorische waarden en de bijzondere ligging kunnen bijdragen aan de identiteit van het gebied. Ook wordt onderzocht hoe de wijk kan worden ingericht met aandacht voor vergroening, duurzaamheid, waterbeheer en klimaatadaptatie (waaronder hittestress).

Goed bereikbaar
Goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor de ontwikkeling, in de volgende fase moet blijken wat hiervoor nodig is. Goede fietsverbindingen, onder andere richting het Vliegenbos en de toekomstige Oostbrug, zorgen bijvoorbeeld voor snelle en duurzame mobiliteit. Autoverkeer maakt in principe gebruik van bestaande infrastructuur. OV-verbinding is een aandachtspunt voor de planuitwerking.

3.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten

- De ontwikkeling van de Oranjewerf gaat uit van een dichtheid passend bij een gemengde stadsbuurt uit de omgevingsvisie, waarin wonen, werken en voorzieningen in samenhang worden gerealiseerd.
- Een goede aansluiting op het stedelijk weefsel is het uitgangspunt.
- De fietsstructuur wordt vanuit het bredere mobiliteitsplan voor Amsterdam Noord versterkt met een nieuwe verbinding tussen de Schellingwouderdijk en het Vliegenbos, waarmee het fietsverkeer over de Nieuwendammerdijk wordt ontlast.
- De bestaande hoofdgroenstructuur blijft in oppervlak behouden en vormt een dragend onderdeel van de ruimtelijke opzet.
- Daarnaast is de ligging aan het IJ leidend: openbare oevers en doorzichten zorgen voor een sterke relatie met het water en hoogwaardige openbare ruimte.
- De Amsterdamse referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen zijn van toepassing en dragen bij aan het realiseren van een complete stad. De referentienormen geven richting aan de benodigde hoeveelheid en kwaliteit van voorzieningen en openbare ruimte, passend bij de groei en ontwikkeling van de stad.

3.3 Programmatische uitgangspunten

Passend bij het vigerend beleid en het principe van een gemengde stadsbuurt zijn enkele programmatische uitgangspunten te benoemen. Gebiedsontwikkelingen binnen Amsterdam (stedelijk beleid) hanteren een uitgangspunt van programmatische verdeling van 40-40-20 voor wonen (respectievelijke percentages sociale huur, middelduur en vrije sector) en in het geval een woningcorporatie is betrokken een programmatische verdeling van 30-40-30. Bij de Oranjewerf is dit laatste van toepassing. In de gemengde stadsbuurt ligt de nadruk op de woonfunctie. Naast wonen is een kleiner percentage van het totale programma beoogd voor niet-wonen.

3.4 Referentiebuurten

Er wordt aangesloten bij bestaande referentiemilieus binnen Amsterdam. Deze referenties bieden richting voor de gewenste dichtheid, functiemenging en ruimtelijke kwaliteit. De Houthaven en het Java-eiland gelden als primaire referenties. Beide gebieden kenmerken zich door een gemengd stedelijke dichtheid in combinatie met een sterke relatie met het water, een heldere stedenbouwkundige structuur en een gemengd programma van wonen en werken.



Javaeiland en Houthavens *Impressie gemengde stadsbuurt (Omgevingsvisie 2050)*

4. Consultatie, participatie en communicatie

De Participatieverordening is op 15 september 2024 in werking getreden. De verordening regelt hoe de gemeente bewoners betrekt bij het maken van plannen en beleid en stelt het opstellen van een participatieplan verplicht bij plannen met impact op de leefomgeving waaraan de gemeente meewerkt. In elke plan- en ontwikkelfase is interactie gewenst met de stakeholders. De gemeente streeft naar transparantie, inclusieve participatie en afstemming met andere gebiedsontwikkelingen, zoals het Hamerkwartier en de Oostbrug.

Het informeren van belanghebbenden en participeren met de omgeving is van groot belang voor het creëren van draagvlak voor de toekomstige ontwikkeling van de Oranjewerf, maar ook voor een soepel lopend traject richting investeringsbesluit. Het betrekken van de omgeving, dat wil zeggen zowel de directe `samenwerkingspartners` als groepen of partijen die in eerste instantie op wat meer afstand staan via een open, transparante en proactieve benadering heeft als voordeel:

- Vanuit project ontstaat een duidelijker beeld van omvang en reikwijdte krachtenveld/ stakeholders;

- Tijdig een goed beeld krijgen van de verschillende opvattingen, argumenten en belangen van stakeholders;
- Vroegtijdig inzicht in mogelijke belemmeringen en kansen van projectonderdelen;
- Betere inschatting van het tijdspad van (juridisch-planologische) procedures;
- Kansen/mogelijkheden creëren ten aanzien van mitigerende maatregelen vanuit project (of door bemoeienis vanuit project) met positief effect op omgeving;
- Een transparant proces bevordert de inbreng van stakeholders bij het verkennen van oplossingen.

Het participatieplan is een bijlage van deze principenota.

Voorgaande communicatie en consultatie
Al voordat de huidige erfpachter betrokken raakte bij deze transformatie is de toenmalige erfpachter op eigen initiatief gestart met planvorming en het betrekken van de omgeving. In 2018 is de gemeente hierbij aangesloten en zijn omwonenden via een informatiemarkt geïnformeerd over de mogelijke veranderingen in het gebied.

Eind 2023 is door huidige erfpachter gestart met het betrekken van de omgeving middels consultatiesessies, georganiseerd door bureau de Wijde Blik. Onder begeleiding van De Wijde Blik werden thema's als natuur, mobiliteit, wonen, groen en voorzieningen besproken. De gemeente luisterde destijds mee, maar was geen initiatiefnemer. De uitkomsten hiervan zijn te vinden op de website www.oranjewerf.nl. De belangrijkste zorgen en bezwaren vanuit de omgeving waren: 1) de dichtheid van de ontwikkeling, 2) het realiseren van hoogbouw en 3) het effect van de ontwikkeling op de verkeersdrukte en bereikbaarheid. In maart 2025 heeft het stadsdeel de omgeving geïnformeerd over de stand van zaken van het traject en het voornemen om de formele planvorming gezamenlijk op te starten vanaf 2026.

Participatie in de verkenningsfase
Gedurende de verkenningsfase is geparticipeerd op het niveau van informeren, via een inloopbijeenkomst, nieuwsbrief en de projectwebsite. De participatie is gezamenlijk georganiseerd (gemeente en erfpachter). Het participatieplan is een gezamenlijk product van gemeente en erfpachter, de principenota is een gemeentelijk product.

Belanghebbenden zijn in deze fase geïnformeerd over;
- Stand van zaken en toelichting proces; van verkenningsfase (waarin de principenota wordt vastgesteld) naar ontwerpfase (waarin een stedenbouwkundig plan wordt opgesteld) naar een uiteindelijke aanpassing wijziging van het omgevingsplan.
- Schets op hoofdlijnen van het participatietraject; communicatie en participatie in voornoemd traject: bij wie, waarover, hoe en wanneer kan men meedoen en hoe men tussentijds op de hoogte kan blijven.
- Op 2 juli 2026 heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden met als doel omwonenden te informeren over de stand van zaken en het vervolgproces. Aanwezigen spraken zorgen uit over bereikbaarheid en verkeersdrukte (auto) en hadden vragen over onder meer de haalbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en doelgroepen. Er zijn ook vragen gesteld over de stappen en status van planvorming, informatievoorziening en wijze van inspraak. Het verslag en de aandachtspunten zijn opgenomen in het participatieplan. De genoemde belangen krijgen een plek in de

planvorming van de volgende fase. Het participatieplan beschrijft de wijze waarop bewoners in het vervolgtraject kunnen meedoen (bijlage 1).

- Vooraankondiging van een informatiebijeenkomst die georganiseerd wordt na vaststelling van de Principenota, nadat er meer duidelijkheid is over de ruimtelijke uitgangspunten.

5. Eigendomssituatie en ontwikkeling

5.1 Eigendomssituatie

Op de Oranjewerf rusten een aantal erfpachtrechten die in bezit zijn bij Rentmeester Hollandia Maatschappij B.V. De aandelen van deze B.V. zijn in handen van Flying Point Real Estate (FPRE). FPRE is sinds 2021 eigenaar en verhuurt de werf aan Damen Shiprepair. De erfpachter en Damen hebben afspraken gemaakt over de beëindiging van de activiteiten van Damen op deze locatie, op zijn vroegst begin 2030. Een deel van de Oranjewerf, het droogdok, ligt op gronden van gemeente Amsterdam, in het IJ. Hiervoor hebben Damen en de gemeente een separate huurovereenkomst, die eindigt voor deze ontwikkeling.



5.2 Start transformatie en strategie

Het huurcontract van Damen Shiprepair eindigt op zijn vroegst begin 2030. Na het vertrek kan worden overgegaan tot de realisatie van de plannen. De voorbereidende werkzaamheden, zoals planvorming, onderzoeken en besluitvorming, vinden zo veel mogelijk plaats in de periode voorafgaand aan het vertrek. Vooralsnog zijn er nog geen deelgebieden en een fasering in de bouw aangewezen. Gelet op de schaal en complexiteit van de ontwikkeling ligt een gefaseerde ontwikkeling mogelijk voor de hand. In de vervolgfase wordt, op basis van de stedenbouwkundige uitwerking, een mogelijke fasering uitgewerkt.

De ontwikkelstrategie voor Oranjewerf wordt opgesteld en bepaald in de volgende fase van het proces als onderdeel van de investeringsnota. Het stuk geeft dan richting aan de wijze waarop het gebied

stapsgewijs tot ontwikkeling komt. De strategie fungeert als sturingsinstrument voor besluitvorming en samenwerking en vormt de basis voor vervolgstappen in het plan- en besluitvormingsproces. De ontwikkeling wordt niet opgevat als een vastomlijnd eindbeeld, maar als een adaptief proces waarin de gemeente, erfpachter en omgeving samen sturen op kwaliteit, haalbaarheid en maatschappelijke meerwaarde. Op basis van het participatieplan worden huidige en toekomstige bewoners geïnformeerd en betrokken in de planvorming.

6. Proces en planning

Voor de gebiedsontwikkeling in Amsterdam wordt gebruik gemaakt van het Plaberum-proces (Plan- en besluitvormingsproces ruimtelijke maatregelen). Kern hiervan is dat de gebiedsontwikkelingen gefaseerd worden uitgewerkt en er na elke fase besluitvorming plaatsvindt. Dit gebeurt op basis van achtereenvolgens een (1) Principe-, (2) Project- en (3) Investeringsnota. Met het vaststellen van de Principenota wordt door het college van B&W bestuurlijk de beoogde koers vastgelegd en de verkenningsfase afgesloten. Daarnaast worden middelen en capaciteit vrijgemaakt om het vervolgtraject in te gaan.

De gemeente is voornemens geen afzonderlijke Projectnota vast te stellen, maar direct door te schakelen naar een Investeringsnota. De gemeente acht dit mogelijk omdat het een overzichtelijke ontwikkellocatie betreft met één erfpachter. Tegelijkertijd vraagt dit een intensieve samenwerking tussen de gemeente, erfpachter en omgeving om de haalbaarheid in de volgende fase verder te onderzoeken.

In de volgende fase wordt gewerkt aan het stedenbouwkundig plan, de ontwikkelstrategie, de nodige onderzoeken in het kader van het juridisch-planologisch traject, bijbehorend ontwerp wijziging omgevingsplan en de financiële haalbaarheid van de ruimtelijke plannen, gezamenlijk leidend tot een investeringsnota en investeringsbesluit. Hierdoor worden planologische kaders en financiële besluitvorming in samenhang vastgesteld. De gemeente hanteert onderstaande tijdlijn als voorgenomen planning :

- 2026 – Besluit Principenota (B&W)
- 2028 /2029 – Investeringsbesluit en Stedenbouwkundig Plan (gemeenteraad) en besluit vrijgave ontwerp wijziging omgevingsplan (B&W)
- 2030 – Vaststelling wijziging omgevingsplan (gemeenteraad)

7. Financiën

Het grootste deel van het plangebied is in erfpacht uitgegeven. De erfpachter is verantwoordelijk voor de sanering en de realisatie van het vastgoedprogramma. De hiermee samenhangende kosten en risico's liggen bij de erfpachter. De gronden die bedoeld zijn als openbare ruimte worden gesaneerd aan de gemeente overgedragen. De gemeente is vervolgens verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte.

Kosten en opbrengsten voor gemeente worden opgenomen in de nog op te stellen grondexploitatie (ontwerpfase), als onderdeel van de Investeringsnota en gevoed door het Stedenbouwkundig Plan.

8. Organisatie, kansen en risico's

8.1 Samenwerking, governance en opdrachtgeverschap

De erfpachter en gemeente werken samen aan de transformatie. Het gemeentelijk projectteam heeft in deze transformatie een faciliterende rol bij het vaststellen van de ruimtelijke kaders, het betrekken van

de belanghebbenden, het opstellen van de overeenkomsten en bij het nemen van de benodigde bestuurlijk besluiten. De gemeente en erfpachter trekken in de transformatie van de Oranjewerf gezamenlijk op, ieder vanuit onafhankelijke verantwoordelijkheden en expertise.

Met vaststelling van deze principenota en bijlagen ligt het bestuurlijk opdrachtgeverschap voor dit project bij het college van B&W. Het ambtelijk opdrachtgeverschap is belegd bij Grond en Ontwikkeling.

8.2 Kansen- en risicoverkenning

Kansenverkenning

De ontwikkeling van de Oranjewerf biedt kansen voor de stad en de directe omgeving. In deze fase zijn de volgende kansen te benoemen (zie ook 3.1);

- *Openbaar toegankelijk waterfront:* De ontwikkeling biedt kansen om de oevers van het IJ openbaar en beleefbaar te maken en daarmee een nu grotendeels afgesloten terrein beter te verbinden met de stad en haar omgeving;
- *Nieuwe schakel aan het IJ:* De Oranjewerf kan bijdragen aan de verdere ontwikkeling van het IJ-waterfront als samenhangend stedelijk gebied voor wonen, werken en recreatie met eventuele hoogteaccenten.
- *Transformatie van verhard terrein:* Het grotendeels verharde en industriële terrein biedt kansen voor vergroening, klimaatadaptatie (waaronder hittestress) en verbetering van de waterhuishouding, onder meer door toevoeging van groen, bomen en openbare verblijfsruimten;
- *Toevoegen van woningen:* De locatie biedt mogelijkheden om een bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave van Amsterdam door het realiseren van een gemengd woonprogramma met ruimte voor verschillende doelgroepen;
- *Ruimte voor voorzieningen:* Binnen de ontwikkeling wordt in de volgende fase de mogelijkheden voor het programma verder onderzocht en uitgewerkt, waaronder maatschappelijke voorzieningen, werkfuncties, sport, horeca en andere mogelijke publieksgerichte functies die kunnen bijdragen aan een levendige stadsbuurt;
- *Versterken bereikbaarheid en verbindingen:* De transformatie biedt kansen om langzaamverkeersverbindingen en de relatie met omliggende buurten te versterken.
- *Behoud en herinterpretatie cultuurhistorie:* De cultuurhistorische identiteit van de werf en de ligging aan het IJ bieden aanknopingspunten voor een gebiedsontwikkeling met een herkenbaar en eigen karakter.

Risicoverkenning

In een eerste korte verkenning van de risico's c.q. aandachtspunten in deze fase zijn er op gebied van energie, saneringsopgave, omgeving en archeologische waarde enkele risico's te benoemen:

- *Beperkte beschikbaarheid energie*: De beschikbaarheid van energie-infrastructuur vormt op basis van de huidige inzichten geen doorslaggevende belemmering voor de transformatie van de Oranjewerf. De exacte energiebehoefte wordt in de vervolgfase verder uitgewerkt.
  Saneringsopgave: Het projectgebied is momenteel in gebruik als scheepswerf. De ondergrond is in wisselende mate vervuild en er bevinden zich grote aantallen funderingspalen. Verder onderzoek zal het effect op de haalbaarheid van transformatie moeten aantonen.
- *Belangen omgeving*: Uit eerdere consultatie is gebleken dat de omgeving met name uitdagingen ziet in dichtheden, bouwhoogten en bereikbaarheid.
- *Archeologische waarde*: momenteel wordt een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd, waarbij recente bodemverstoringen in kaart zullen worden gebracht. Dit naar aanleiding van het

in opdracht van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en gemeente Amsterdam verrichte onderzoek naar de restanten van een scheepsblokkade in de jaren 1572 en 1573, waarin werd geconcludeerd dat aanvullend onderzoek nodig is. De uitkomsten van vervolgonderzoek kunnen mogelijk effect hebben op de planvorming.

9. Bijlagen

- Bijlage 1. Participatieplan

Colofon

Conceptversie 1.0 Principenota Oranjewerf
18 augustus 2026
© Gemeente Amsterdam
Ambtelijk Opdrachtgever: Bas Boeker
PMB: Isja Venekamp, Laurens Kamps, Thomas Piksen
R&D: Martijntje Stam, Mark Schmeink, Feride Karakilic
G&O: Tjeerd Maat, Nard Koppen, Gaston Dolmans
IB: Michael Burger