Principenota Oranjewerf, Gembo-terrein en omgeving

Definitief concept tbv. Team Ruimte voor de Stad – 1 oktober 2018



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **2**

Inleiding **4**

2 Bestaande situatie **6**
2.1 Het studiegebied 6
2.2 Historie 10
2.3 Ruimtelijke structuur: bebouwing, verbindingen, groen en water 13
2.4 Archeologie en bovengrondse betekenisvolle bebouwing, structuren en elementen 17
2.5 Eigendom en huidig gebruik 19
2.6 Civiele techniek, Kunstwerken, Bodemsanering 21
2.7 Kabels en leidingen en externe veiligheid 23
2.8 Milieuzonering 23
2.9 Wet- en regelgeving en overige kaders. 26

3 Opgave voor het studiegebied **28**
3.1 Beleidskaders 29
3.2 Noordelijke IJ-oevers, van werkgebieden naar gemengde woon-werkgebieden 33
3.3 Landschapsverbindingen 35
3.4 Verkeersverbindingen: OV, autoverkeer, langzaam verkeer 37
3.5 Openbare oevers, zicht op het IJ en op de noorderburen 44
3.6 Bestaande ruimtelijke karakteristiek als uitgangspunt voor transformatie 44
3.7 Versterking DNA van elk gebied 45
3.8 Ruimtelijke structuur Gembo-terrein en Oranjewerf 45
3.9 Duurzaamheid en gezondheid 48
3.10 Scan programma Oranjewerf en Gembo-terrein 49
3.11 Ongedeelde wijk 51

4 Krachtenveldanalyse en risicoverkenning 53
4.1 Krachtenveldanalyse 53
4.2 Risicoverkenning 54

5 Ontwikkelstrategie 56

6 Planning en proces 58
6.1 Haalbaarheidsfase 58
6.2 Doorkijk naar de Ontwerpfase 61

7 Consultatie, participatie en communicatie 62

8 Organisatie 64
8.1 Verkenningsfase 64
8.2 Haalbaarheidsfase 64

9 Financiën 65

10 Principebesluit 66
10.1 Strategische keuzes 66
10.2 Gevraagd principebesluit 67

Colofon 69

Bijlage 1: Financiële verkenning Oranjewerf, Gembo-terrein en omgeving 1 oktober 2018 (kabinet)
Bijlage 2: Proceskostenscan Oranjewerf, Gembo-terrein en omgeving 21 september 2018 (kabinet)
Bijlage 3: Bodemparagraaf Oranjewerf, Gembo-terrein, Afdeling Bodem G&O 28 september 2018

Inleiding

Voor u ligt de Principenota voor de herontwikkeling van de Oranjewerf en het Gembo-terrein en omgeving. Met een gebiedsontwikkeling op deze locatie wordt beoogd ruimte te bieden aan de groeiende behoefte aan woningen, in te spelen op de transformatie van de noordelijke IJ-oever tot een gemengd stedelijk woon-werkgebied, het openbaar toegankelijk maken van de IJ-oevers en het bijdragen aan realisatie van ongedeelde wijken in Amsterdam-Noord.

De Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch Sterk en Duurzaam (2011) en Koers 2025 Ruimte voor de Stad (2016) hebben dit deel van de noordoostelijke IJ-oever al aangemerkt als strategische ruimte voor gebiedsontwikkeling. Ruimte & Duurzaamheid heeft medio 2017 besloten tot opstarten van de Verkenningsfase van het Plaberum. Belangrijke aanleiding hiervoor is enerzijds de verwachte komst van bruggen over het IJ die de haven gerelateerde functies in het gebied zullen beperken in de toekomst en anderzijds het aflopende huurcontract van Damen Shiprepair in 2023 die momenteel de Oranjewerf exploiteert. Om vanaf 2023 transformatie mogelijk te kunnen maken moet nu gestart worden met de planvorming.

Daarnaast bieden de eigendomssituatie en fysieke ligging enkele kansen voor gebiedsontwikkeling. De eigendoms- en erfpachtsituatie is relatief overzichtelijk: de gehele Oranjewerf en enkele percelen op het Gembo-terrein zijn in handen van één erfpachter, Heren2, een ontwikkelende vastgoedbelegger die ervaring heeft met gebiedsontwikkeling langs de IJ-oevers en bovendien zelf initiatief heeft genomen richting de gemeente met een visie op transformatie. Het gebied is enerzijds zodanig gelegen dat het zich goed leent voor een zelfstandige ontwikkeling, maar heeft anderzijds directe relaties met groengebieden, verkeer, aan de haven gerelateerde functies en industriefuncties (en hun hindercontouren) die direct verband houden met omliggende gebiedsontwikkelingsprojecten zoals het Hamerkwartier en de Sluisbuurt die in voorbereiding zijn. Dit biedt een kans voor gezamenlijke uitwerking van transformatie van de Oranjewerf en het Gembo-terrein en biedt tegelijkertijd kansen voor het uitwerken van opgaven in de (nabije) omgeving van deze terreinen.

De opgave voor het gebied is realisatie van een sterke, toekomstbestendige, sfeervolle en zelfstandige wijk, waar iedereen zich thuis voelt, generatie na generatie. Er wordt een mix van wonen, werken en recreëren mogelijk. Er zal een sterke uitwisseling zijn met de omgeving: Noord kan op de Oranjewerf en het Gembo-terrein werk vinden, maar ook voorzieningen, de openbare oevers en horeca bezoeken. De nieuwe bewoners zullen gebruik kunnen maken van het groen, de historische buurten en het bestaande winkelbestand in Noord bezoeken. Het creëren van verbindingen tussen achterland en IJ-oever, maar ook parallel aan het IJ, is een belangrijke opgave. De stedenbouwkundige ambitie is een stedelijk gebied te creëren van gemiddelde dichtheid, waar interactie met de dijk en tuindorpen, het groen, water en historische aspecten belangrijk zijn. De ligging tegenover de monding van het Amsterdam-Rijnkanaal, het KNSM-eiland en nabij de Oranjesluizen met de hele dag zon is een belangrijke kwaliteit van het gebied.

In deze concept-Principenota zijn de bovengenoemde aspecten verder verkend. Er is gekozen om in deze fase geen specifieke fysieke uitwerking van de opgave op te nemen maar met schetsen de potentie van het gebied te duiden. Deze nota legt geen definitieve keuzes voor maar vormt een startpunt voor discussie en nadere uitwerking van vragen die in de volgende fasen geadresseerd moeten worden. Dat geldt ook voor de rol die de gemeente in de herontwikkeling neemt.

Het opstellen van een (concept-) Principenota, uitmondend in een bestuurlijk Principebesluit is de eerste stap conform het Plaberum, het gemeentelijk proces voor het doorlopen van ruimtelijke projecten. De nota sluit daarom af met een concept-Principebesluit. Na bestuurlijke goedkeuring kan worden gestart met de planvormig voor het project 'Oranjewerf, Gembo-terrein en omgeving'.

2 Bestaande situatie

2.1 Het studiegebied

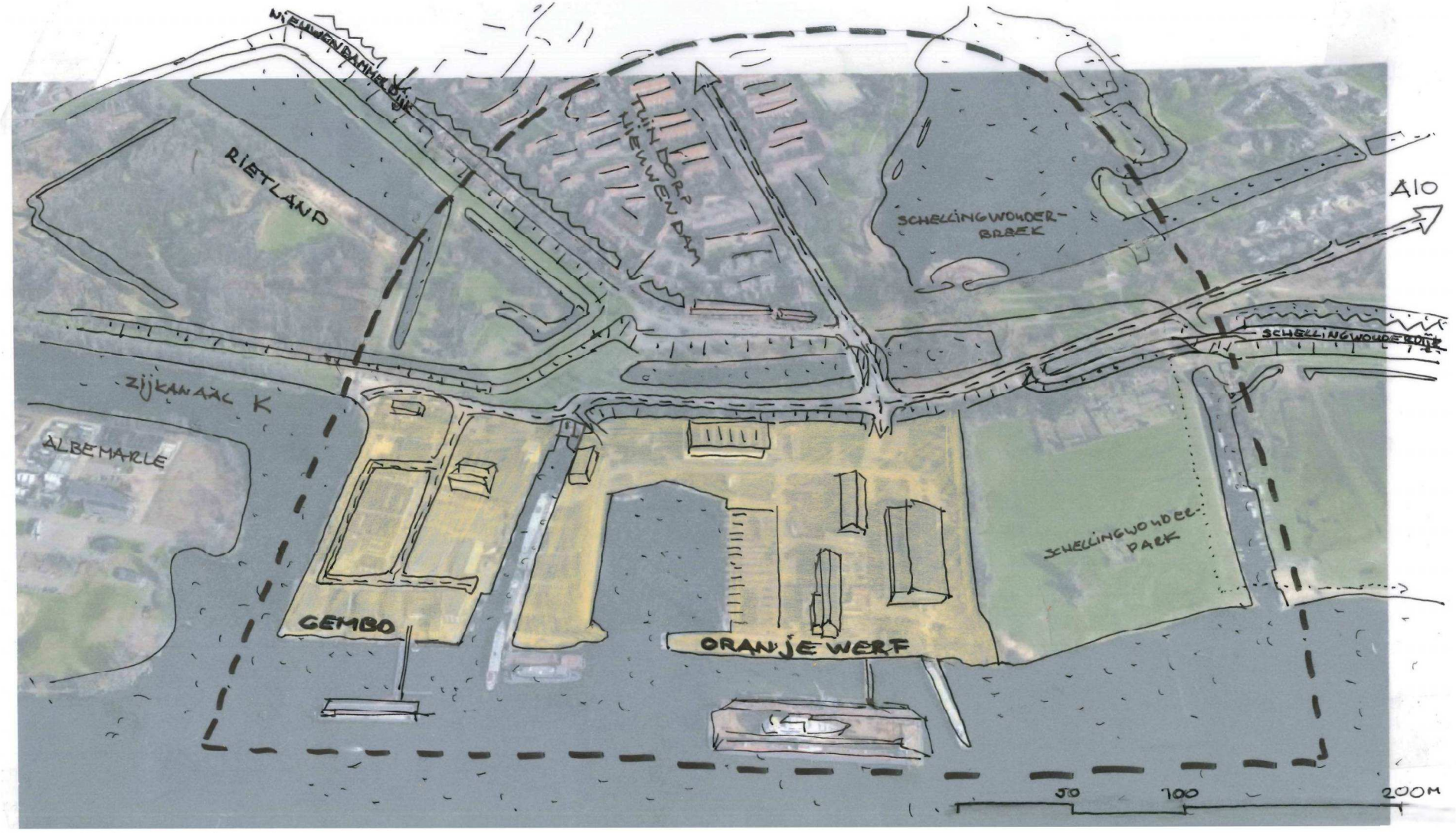
Vanwege de belangrijke relatie tussen Oranjewerf, Gembo-terrein en de omgeving is in deze Principenota het studiegebied gedefinieerd als het gebied dat ligt aan de noordzijde van het IJ, daar waar de Nieuwendammerdijk overgaat in de Schellingwouderdijk naast de woonwijk Tuindorp Nieuwendam en het dorp Schellingwoude. Het Gembo-terrein en de Oranjewerf liggen buitendijks ter hoogte van de voormalige dijkdoorbraak die heeft geleid tot de Schellingwouderbreek.

Het studiegebied ligt als een oase omringd door water en groen, de locatie is relatief onbekend voor Amsterdammers. Aan de west- en noordzijde liggen het Vliegenbos en het Rietland en aan de oost- en noordzijde het Schellingwouderpark en de Schellingwouderbreek. Deze groengebieden zijn ruig ingericht en vormen samen een groene scheg de stad in. Aan de zuidzijde bevindt zich het IJ met insteekhaven en insteekkanalen. Tussen het Gembo-terrein en het westelijker gelegen Albemarle bevindt zich Zijkanaal K.

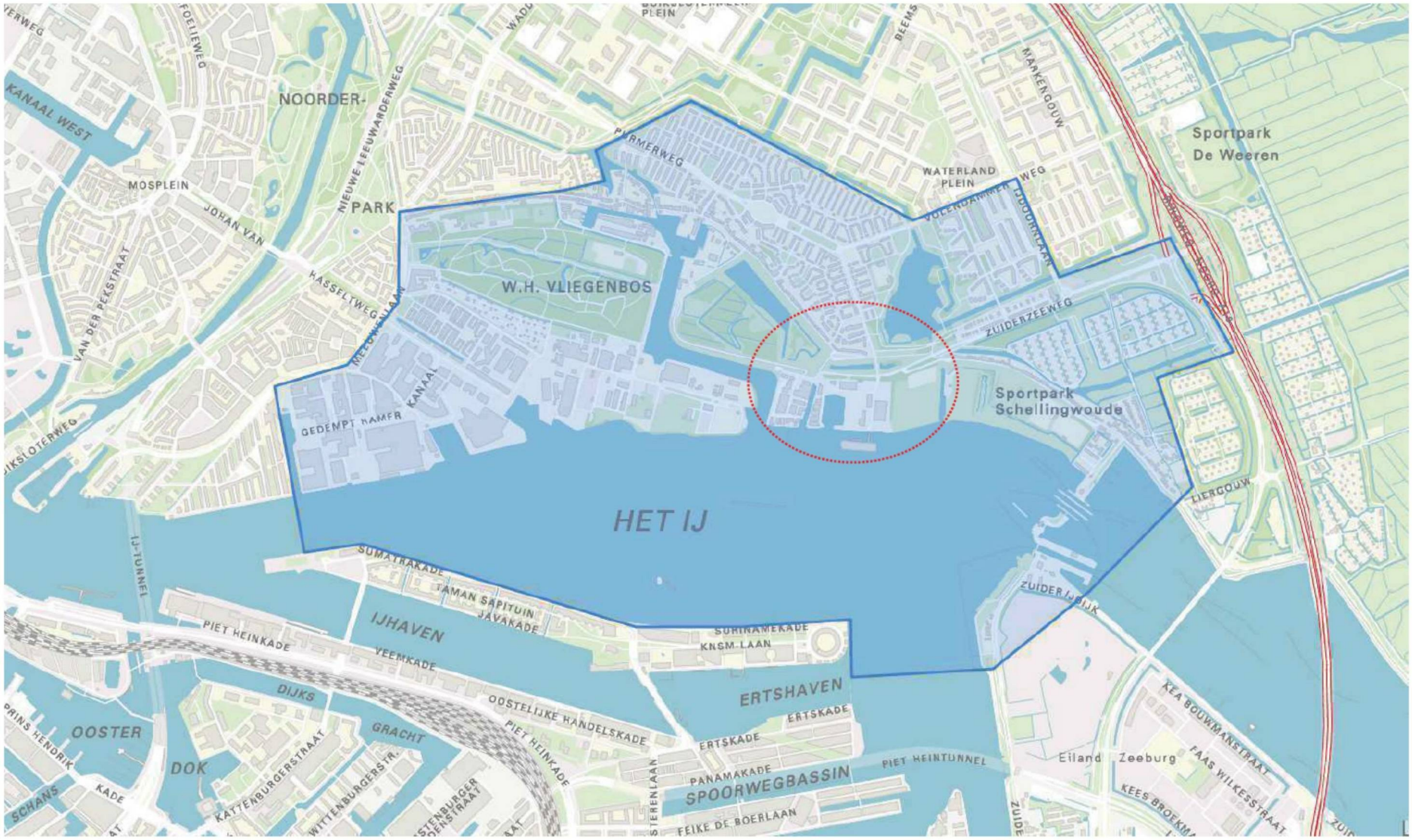
Het studiegebied wordt begrenst in het zuiden door het IJ, in het westen door het Zijkanaal K, in het noorden door de Nieuwendammerdijk en de Schellingwouderbreek en in het oosten door het Schellingwouderpark. Het oppervlakte van het studiegebied is circa 24 ha waarvan het Gembo-terrein en de Oranjewerf circa 7,5 ha beslaan. Van het totaal is ongeveer 8 ha wateroppervlakte.
Er is een aantal deelgebieden gedefinieerd:

1. **Gembo-terrein (ca. 2,4 ha):** een gemengd bedrijventerrein (ca. 15.600 m2 vastgoed) met 68 bedrijfsvestigingen en 4 grondgebonden woningen, gelegen aan het eind van een doodlopende afslag van de Nieuwendammerdijk. Het terrein is volledig in erfpacht uitgegeven aan een mix van verschillende eigenaren. Het terrein is direct gelegen aan Zijkanaal K in het westen (met aan de overzijde het industrieterrein van Albemarle) en in het oosten gescheiden van de Oranjewerf door een insteekkanaal. In het noorden grenst het Gembo-terrein aan het Rietland.
2. **Oranjewerf (ca. 5,2 ha):** Ten oosten gelegen van het Gembo-terrein, in gebruik als werf door Damen Shiprepair. Er staan enkele losstaande bedrijfsgebouwen waar een mix aan bedrijvigheid plaatsvindt (ca. 8.200 m2 vastgoed) . Een deel van het terrein dat niet in gebruik is bij Damen wordt verhuurd voor opslag en kleinschalige bedrijvigheid in containerunits. Dit terrein is volledig in erfpacht uitgegeven aan Heren2, een ontwikkelende vastgoedbelegger.

3. **Drijvende objecten in het IJ (ca. 3,5 ha):** in het water voor het Gembo-terrein en de Oranjewerf is een zone tussen de oever en de hoofdvaarroute in gebruik als ligplaatsen voor verschillende boten en drijvend objecten zoals het drijvend dok van Damen Shiprepair. Hier is een bunkerboot (Reinplus) gelegen tbv. de binnenvaart en pleziervaart.
4. **Groene omgeving (ca. 12 ha):** ten oosten van de Oranjewerf ligt een groenzone die behoort tot het Schellingwouderpark. Aan de oostzijde wordt dit deelgebied begrenst door een insteekkanaal, waar zich een ligplaats bevindt (Schellingwouderdijk 79). Waar de bebouwing van de Schellingwouderdijk ophoudt bevindt zich de kruising van de Zuiderzeeweg met de Schellingwouderdijk. Net ten noorden hiervan begint de Nieuwendammerpolder met de lager gelegen de Schellingwouderbreek. De oevers van de breek zijn ingericht als park met voet- en fietspaden. Ook bevindt zich op deze locatie een gemaal. Ten noorden van de werf en het Gembo-terrein ligt het Rietland, een ruig groen gebied dat zich uitstrekt tot de Nieuwendammerdijk en het Zijkanaal K. Een dijk scheidt het lager gelegen groen, waar zich ook enkele sloten bevinden, van het Zijkanaal K. Hier doorheen loopt een boogbrug voor autoverkeer en langzaam verkeer tussen tuindorp Nieuwendam en de Zuiderzeeweg. Vanaf deze brug ontsluit een afslag van de Nieuwendammerdijk de bedrijventerreinen.



Studiegebied Oranjewerf / Gembo-terrein.



Invloedgebied gebiedsontwikkeling Oranjewerf en Gembo-terrein.

2.2 Historie

In het landelijke veenontginningsgebied van Amsterdam-Noord waren tot ver in de negentiende eeuw slechts enkele bewoningsconcentraties in de vorm van dijk- en lintdorpen. Pas in het begin van de twintigste eeuw kwam er verandering in deze situatie, omdat de stad Amsterdam haar grondgebied in Noord uitbreidde door nieuwe inpolderingen en de annexatie van Waterlandse gemeentes in 1921. Dit begon in 1850 ter weerszijden van de landtong de Volewijck met de inpolderingen van de Buiksloter- en Nieuwendammerham als baggerdepots. In 1865 werd gestart met de aanleg van het Noordzeekanaal: een directe verbinding tussen Amsterdam en de Noordzee. Het begin en eindpunt worden gevormd door de zeesluizen bij IJmuiden en de Oranjesluizen bij Schellingwoude. Een deel van het IJ werd ingepolderd (en verkocht aan o.a. de gemeente Amsterdam) en het Noordzeekanaal en de zijkanalen A t/m F werden aangelegd. Deze zijkanalen waren bestemd als afwateringskanaal en verbinding met het achterland. De kanalen G t/m K waren deels al bestaand en fungeerden overwegend als verbinding tussen het oude land en het Noordzeekanaal. In 1876 werd het Noordzeekanaal geopend.

In 1900 maakt Johan van Hasselt, de nieuwe directeur van de gemeentelijke Dienst der Publieke Werken, een ontwerp voor de ontwikkeling van Amsterdam-Noord. In dit ontwerp werd veel ruimte voor zware industrie en havengebonden bedrijvigheid direct aan het IJ en Noordzeekanaal gepland, daar waar alle Amsterdamse logistiek zich al eeuwenlang omheen concentreerde. In de loop van de 20e eeuw ontwikkelde Amsterdam-Noord zich tot het belangrijkste industriegebied van Amsterdam. De zware industrie (Draka, Kromhout), petrochemische industrie (Shell, Ketjen) en de scheepsbouw (ADM en NDSM) kwam tot grote bloei. Achter deze industriegebieden, tussen het Waterland en de Waterlandse Zeedijk, zijn vanaf 1908 woonwijken gebouwd voor de industriearbeiders op basis van de tuindorpen idylle (uitbreidingsplan van Keppler). Eerst werden de Vogelbuurt en Van der Pekbuurt gerealiseerd, later de tuindorpen Nieuwendam, Buiksloot, Buiksloterham (o.a. Floradorp en Bloemenbuurt) en Oostzaan. De groene gordel van parken (Buiksloterbreek, Noorderpark, Vliegenbos, Rietland en Schellingwouderpark) schermen de woonwijken af van de industriegebieden aan het IJ en bieden de zo noodzakelijk geachte groenvoorzieningen.

Het gebied ten westen van Zijkanaal K werd vanaf 1900 in gebruik genomen door de Maatschappij voor de Zwavelzuurbereiding G.T. Ketjen & Co. In de zuidwesthoek van het voormalige terrein van Ketjen was van 1917 tot circa 1970 de werf van Verschure & Co. gevestigd. Na het vertrek van de scheepsbouwer werd het terrein ingelijfd bij Ketjen (het huidige Albemarle). Op het huidige Gembo-terrein was vanaf het begin van de jaren twintig brandstofopslagbedrijf Amatex gelegen. De bebouwing op dit terrein bestond lange tijd uit een drietal opslagtanks en enkele utilitaire bijgebouwen. Aan het einde van de jaren vijftig maakten twee van de drie tanks plaats voor een groot fabrieksgebouw en enkele kleinere loodsen. Op het terrein is in die periode ook een nog rijtje woonhuizen gebouwd (nu nog aanwezig), hoogstwaarschijnlijk bedoeld voor werknemers.



Dorpen langs de zeedijk, Amsterdam Noord in circa 1860.



Luchtfoto Oranjewerf 1955.

Rond 1955 werd er een ingrijpende stedenbouwkundige wijziging doorgevoerd; het Zijkanaal K naar Nieuwendam werd halverwege in een knik verlegd om een uitbreiding van het complex van Ketjen & Co. mogelijk te maken. Hiervoor werd het kanaal direct ten westen van Amatex afgegraven om het vervolgens een bestaande poldersloot te laten volgen en aan te laten sluiten op het bestaande kanaal. In dezelfde periode waarin het zijkanaal werd verlegd, werd ook een nieuwe insteekhaven afgegraven op een perceel ten oosten van de voormalige tankopslagplaats van Amatex. Hier vestigde Oranjewerf N.V., een scheepsreparatiebedrijf dat onderdeel uitmaakte van Verschure & Co. zich in 1952. Behalve enkele loodsen liet het bedrijf ook een representatief directiegebouw en een villa plaatsen. Het voormalige terrein van Amatex werd vanaf dat moment ontwikkeld tot kleinschalig bedrijventerrein (Gembo-terrein). Hier zijn nog enkele restanten te vinden van de aanwezigheid van Amatex, zoals een ingrijpend verbouwde loods uit het begin van de twintigste eeuw en een fabrieksgebouw uit de jaren vijftig.

2.3 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 over al in het gebied is 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. De naastgelegen landtong is wel openbaar toegankelijk, ondanks een hekwerk dat hier het gebied omsluit. De containers op de landtong worden als opslagruimte verhuurt aan verschillende bedrijven. Aan het begin van de landtong bevindt zich een kantoorpand (het voormalige directiegebouw van de Oranjewerf N.V.) en een personeelswoning.

Het Gembo-terrein is aan drie zijde omgeven door water en door een insteekkanaal gescheiden van de Oranjewerf. De bebouwingsstructuur van dit gemengde bedrijventerrein is compacter dan het open terrein van de Oranjewerf. De Nieuwendammerkade loopt in een lus door het gebied heen. Het midden van het Gembo-terrein is introvert en heeft weinig zicht op het omliggende water. De bebouwing bestaat uit industriële gebouwen, hallen en kantoorgebouwen die soms tegen elkaar zijn aan gebouwd en soms net naast elkaar staan. Een viertal woningen met privé tuinen bevindt zich aan het begin van het bedrijventerrein. De gebouwen hebben verschillende hoogtes en dakvormen en een diverse materialisatie. Aan twee zijden van het gebied is de kade en het water niet openbaar toegankelijk. Voor het Gembo-terrein ontsluit een steiger verschillende ligplaatsen voor boten, onder andere een bunkerboot met aanvullende voorzieningen voor binnenvaart en pleziervaart.

Zowel de Oranjewerf als het Gembo-terrein is gelegen ten zuiden van de primaire waterkering en daarom buitendijks gebied. Deze gebieden zijn daarom relatief gevoelig voor overstroming bij calamiteiten. Hiermee dient bewust omgegaan te worden bij transformatie en dus toevoeging van nieuwe functies en infrastructuur.



Luchtfoto Oranjewerf en Gembo-terrein 2015.

Rondom de bedrijventerrein liggen groengebieden. 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 bossage stroken. De grens tussen de Oranjewerf en het Schellingwouderpark wordt gemarkeerd door een beeldbepalende bomenrij. Het Rietland ligt als een overgangsgebied tussen Oranjewerf, Gembo-terrein en de Nieuwendammerdijk. Dit groen wordt net als het Schellingwouderpark gedefinieerd als ruigtegebied/struinnatuur en 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 onderdeel is van de hoofdgroenstructuur. De ruimtelijke structuur van de doorlopende dijk en buitendijks groen wordt hier verbroken. Hier is een onduidelijke knooppunt ontstaan tussen Schellingwouderbreek, dijken, Rietland, Schellingwouderpark en het IJ.

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.

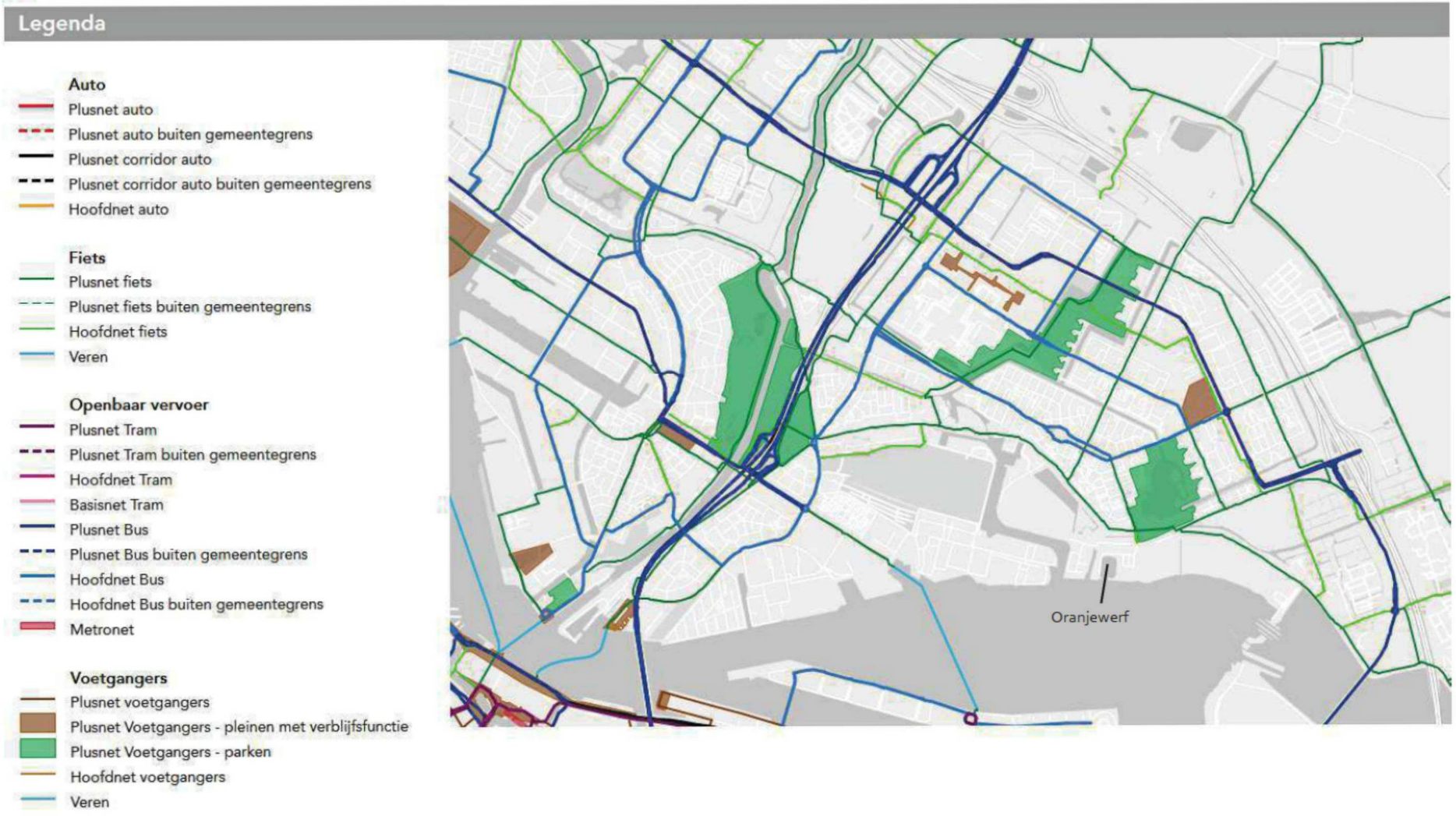
Het gebied is gelegen binnen de ring van Amsterdam en is toegankelijk via de Zuiderzeeweg en via de brug in het verlengde van de Monnikendammerweg, beiden vormen geen onderdeel van de plus- en hoofdnetten infrastructuur (muv. de Zuiderzeeweg ter hoogte van de A10 Noord). Via de Nieuwendammerdijk loopt 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 toekomstige Sluisbuurt wandelen.

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 Zuiderzeeweg ontsluit autoverkeer direct naar de A10. Tot februari 2018 halteerde GVB buslijn 30 op de Schellingwouderdijk 83, sindsdien is deze busdienst vervangen door Mokumflex, een vraaggestuurd openbaar vervoermiddel. De meest dichtbij zijnde hoofdnetten OV bevinden zich op de Purmerweg en Volendammerweg. De IJdoornlaan behoort tot het plusnet OV.

Gemeente Amsterdam

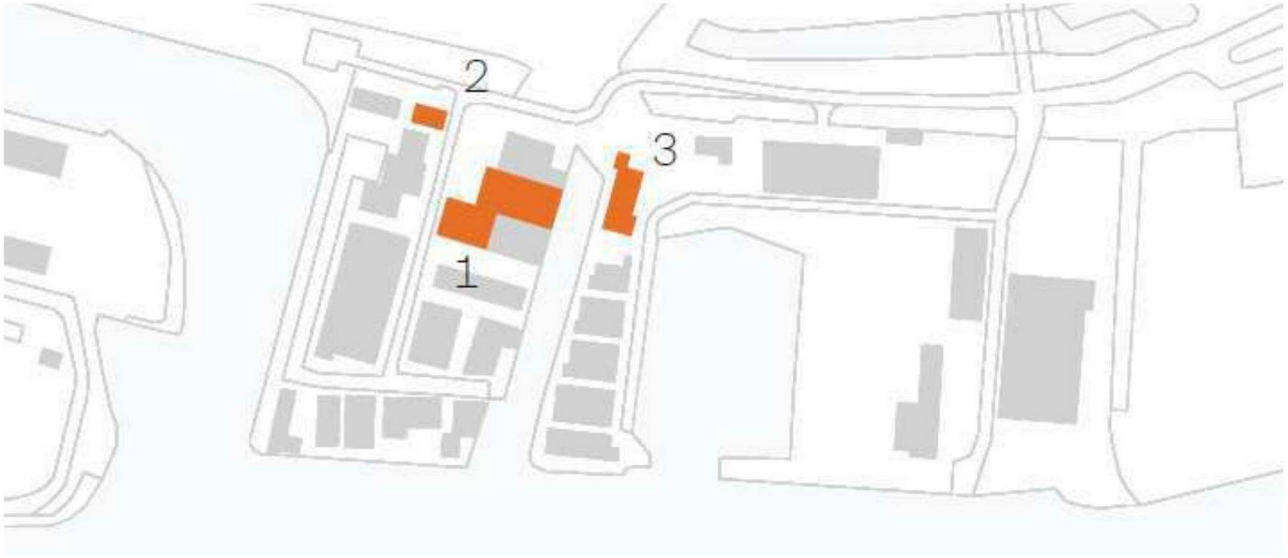
Plusnetten en hoofdnetten infrastructuur



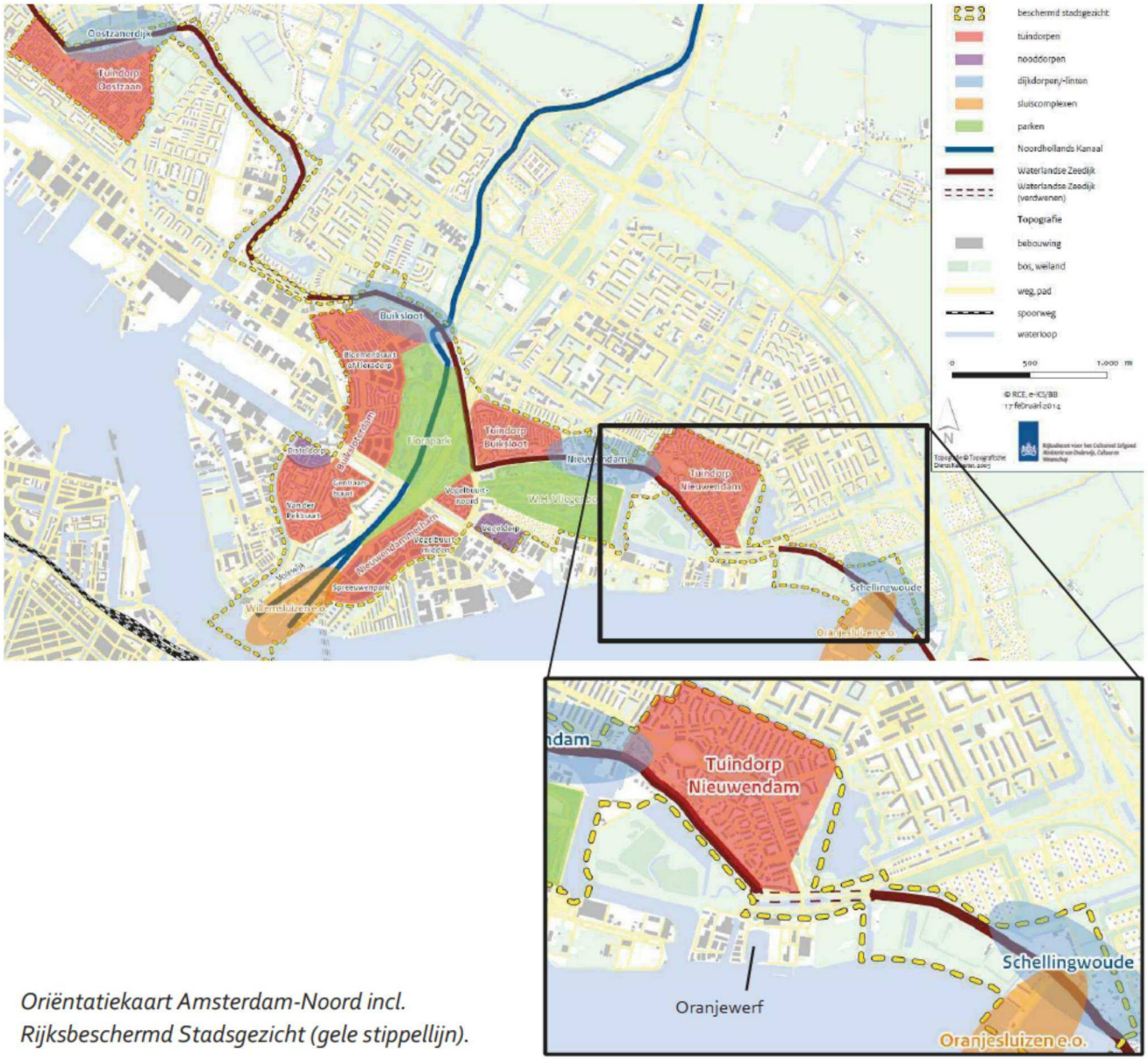
Beleidskader Verkeersnetten 2018, Kaart plusnetten en hoofdnetten.

2.4 Archeologie en bovengrondse betekenisvolle bebouwing, structuren en elementen

Aan de noordzijde van het studiegebied liggen de Nieuwendammerdijk en Schellingwouderdijk. Deze dijkstructuur en directe omgeving is onderdeel van het rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht Amsterdam-Noord. De Waterlandse Zeedijk is een provinciaal monument. Monumenten & Archeologie heeft in 2012 met het oog op een conserverend bestemmingsplan een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd voor het studiegebied Nieuwendam Zuid II buiten het beschermd stadsgezicht. De volgende betekenisvolle bebouwing, structuren en elementen in het studiegebied worden benoemd: voormalig fabrieksgebouw Amatex (1) (Nieuwendammerdijk 534C-536A), voormalige loods Amatex (2) (Nieuwendammerdijk 526A), voormalig directiegebouw Oranjewerf N.V. (3) (Nieuwendammerdijk 538) en Rietland, de groene buffer tussen Nieuwendam en de industrie aan het IJ. Geadviseerd wordt de nog resterende bebouwing uit de Amatex periode te behouden, omdat er in de afgelopen decennia op grote schaal is vernieuwd in de directe omgeving. Het terrein heeft nu het karakter van een hedendaags bedrijventerrein en de historische bebouwing doet herinneren aan het vroegere gebruik. Het representatieve directiegebouw op het terrein van de Oranjewerf vertegenwoordigt een hoge architectuurhistorische waarde en verkeert in nagenoeg oorspronkelijke staat. Het gebouw is om die reden als bijzonder behoudens waardig aan te merken. Op het terrein van de Oranjewerf is tot op heden nog geen onderzoek gedaan. Vervolgonderzoek naar de cultuurhistorische waarden in het gebied wordt door Monumenten & Archeologie noodzakelijk geacht.



Inventarisatie betekenisvolle bebouwing, Monumenten & Archeologie 2012.



Oriëntatiekaart Amsterdam-Noord incl. Rijksbeschermd Stadsgezicht (gele stippellijn).

Monumenten & Archeologie heeft een archeologisch bureauonderzoek gedaan betreffende een inventarisatie van archeologische c.q. cultuurhistorische waarden binnen Nieuwendam-Noord, stadsdeel Amsterdam-Noord. Dit onderzoek leidt tot een voorlopige conclusie dat de verwachte archeologische waarden van de bodemopbouw van het studiegebied
Oranjewerf laag is. De direct langs de locatie lopende Schellingwouderdijk is wel aangemerkt als een terrein van archeologische waarde (nr. 14623) en is een provinciaal monument.

Voor de kades van de Oranjewerf en het Gembo-terrein liggen veel boten. De Supperclubboot en de MS de Jordaan hebben hier onder andere hun ligplaats en er is een bunkerboot gevestigd. Het in het IJ gelegen drijvend dok van Damen Shiprepair is een belangrijke eyecatcher die vanuit de wijde omgeving zichtbaar is en het gebied betekenis geeft als werf. Steigers en pontons verbinden de drijvende vaartuigen met de kade. Doordat het IJ hier heel breed is, is er ruimte voor al deze ligplaatsen. Deze 'drijvende stad' is kenmerkend voor deze plek en markeert de overgang tussen water en land. De bedrijvigheid is zowel vanaf het IJ als vanaf de kades goed te zien.

Kenmerkend voor het studiegebied zijn ook de patronen van betonplaten en de verschillende verharde oppervlakten die worden doorsneden door kraanbanen en oude stalen lijnen die ooit een functie hadden. Het kraanspoor, de scheepshelling, de aanmeerpalen en alle stalen scheepsattributen op het terrein voegen daar nog een historische laag aan toe. Naast de bebouwing in het gebied zijn het ook de verschillende kleuren van het veel gebruikte staal in de gevels van de loodsen, gebouwen, poorten en de containers die de identiteit van de plek bepalen. Ze zijn verkleurd en verroest maar daardoor extra mooi. Het roestige oranje, het verbleekte groen en het roodbruin.

2.5 Eigendom en huidig gebruik

Het gehele studiegebied (uitgezonderd de dijk die ten dele in eigendom is bij het Hoogheemraadschap HNK) is in eigendom van de gemeente Amsterdam. Op het Gembo-terrein en de Oranjewerf zijn percelen in erfpacht uitgegeven. De belangrijkste erfpachter is de N.V. Rentmeester Hollandia Maatschappij (valt onder Heren2): eigenaar Oranjewerf en aangrenzende landtong (percelen 626, 702, 703, 915, 9069). Perceel 626 en 703 zijn in ondererfpacht van Oranjewerf Holding B.V. (valt ook onder Heren2). Deze overeenkomst loopt af op 31-3-2050. Ook het drijvende dok voor de kade in het IJ is eigendom van de Oranjewerf Holding B.V.. Daarnaast zijn verschillende percelen op het Gembo-terrein (percelen 676, 769, 782, 795 (deels), 861) in eigendom bij deze partij. Hiernaast bevinden zich nog circa 35 andere erfpachters op het Gembo-terrein.

De Oranjewerf is in gebruik door Damen Shipyards Group als reparatiewerf (perceel 626 en 703) en niet openbaar toegankelijk. De hal direct langs de dijk is verhuurd aan Greenpeace. Het perceel 626 is aan de oostelijke kant in gebruik als weiland. Het woonhuis op perceel 702 wordt bewoond en het voormalig directiegebouw is verhuurd aan een aantal creatieve bedrijven. De containers op de landtong zijn verhuurd voor opslag. De ligplaatsen op perceel 915 en 9069 zijn verhuurd aan een drietal horeca-schepen.

Op het Gembo-terrein zijn diverse bedrijven gevestigd in de kantoren en bedrijfshallen: een loodgieter, een glashandel of een transportbedrijf. Een aantal gebouwen worden ook voor opslag gebruikt. In de noordwestelijke hoek ligt een viertal koopwoningen. Voor de kade in het IJ ligt een tankstation voor boten. In het insteekkanaal in het Schellingwouderpark is een ligplaats gelegen waar een bedrijf is gevestigd (Schellingwouderdijk 79: DrunicA B.V.).



Kaart perceelnummers Oranjewerf en Gembo-terrein.

2.6 Civiele techniek, Kunstwerken, Bodemsanering

Stedelijk programmeren van ingrepen in de openbare ruimte gebeurt in Amsterdam door de gemeente aan de hand van het Stadsprogramma. Uit het Strategisch Meerjarenprogramma juni 2016 en het Meerjareninvesteringsprogramma 2017-2020 blijken de eerstvolgende jaren geen grote werkzaamheden in de openbare ruimte gepland te staan in het studiegebied.

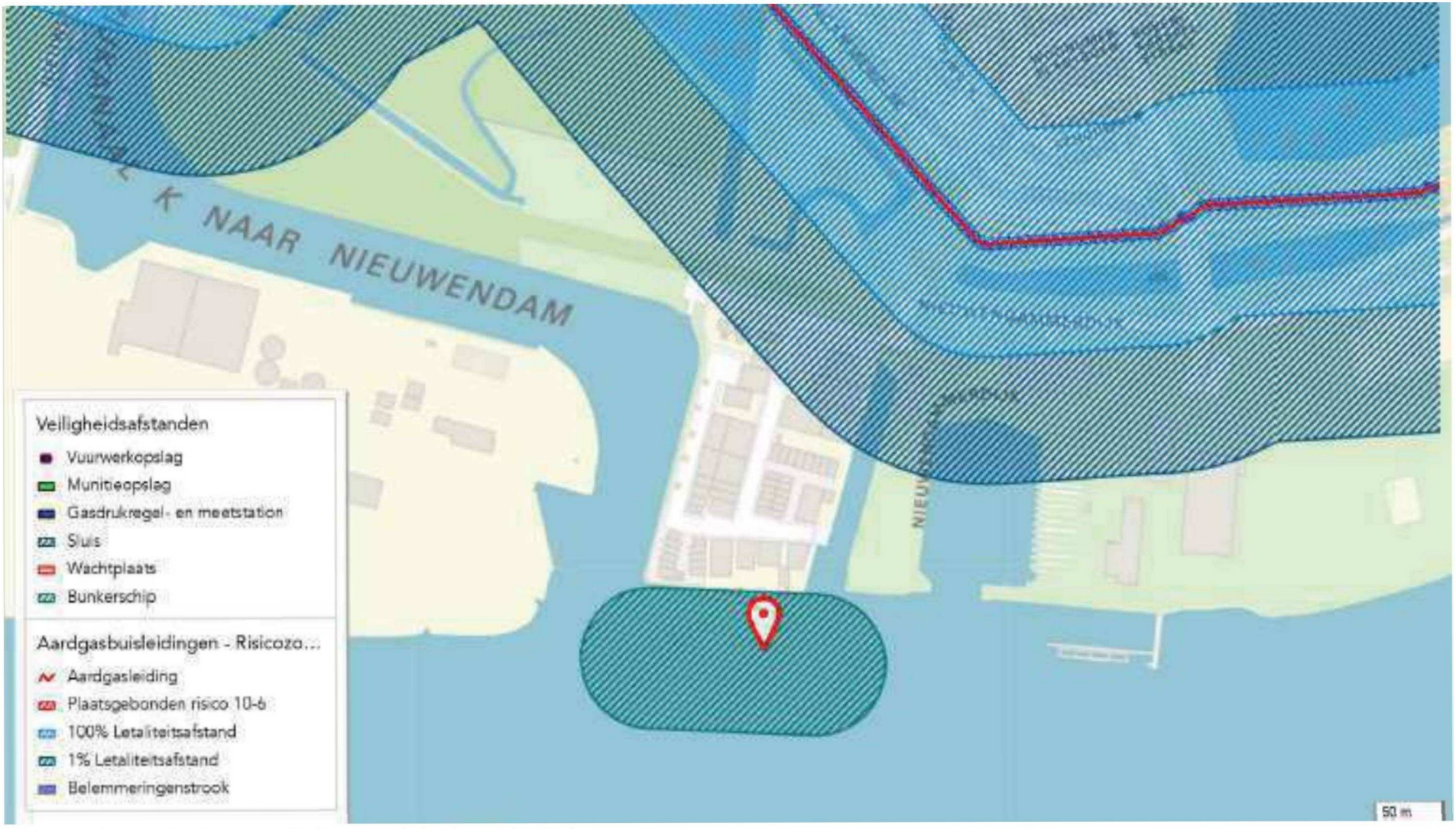
Op basis van historische gegevens is de verwachte algemene bodemkwaliteit van het plangebied matig tot sterk verontreinigd met immobiele parameters (zware metalen, PAK, Asbest) maar ook regelmatig met minerale olieproducten (zie bijlage 3).

Er is in de bodem sprake van een diffuse sterke bodemverontreiniging (meerdere gevallen van ernstige bodemverontreiniging) echter hier is in de huidige situatie geen noodzaak tot het spoedig nemen van sanerende maatregelen. Er moet worden opgemerkt dat er weinig gegevens beschikbaar zijn ten aanzien van asbest in de bodem. Bij toekomstige ontwikkelingen zullen plaatselijk sanerende maatregelen van de bodem noodzakelijk zijn voor de realisatie van bouwwerken of ondergrondse infrastructuur en in relatie tot het geschikt maken van gevoeligere functies. Aspecten die invloed hebben op de kosten zijn onder andere de bouw van ondergrondse parkeergarages of het eventueel ophogen van het algemene peil van het terrein met een leeflaag. In volgende fases van de gebiedsontwikkeling zal hier nader onderzoek naar worden gedaan.

Bij vergevorderde planvorming voor herontwikkeling is aanvullend bodemonderzoek noodzakelijk op meerdere delen binnen het gehele plangebied.

Op basis van het voorafgaande zijn deze aandachtspunten te noemen:

- De bodemkwaliteit moet voorafgaand aan de daadwerkelijke realisatie worden geactualiseerd. Bij een uit te voeren bodemonderzoek is het raadzaam om de ligging en omvang van de bekende, hierboven beschreven grond- en grondwaterverontreinigingen te verifiëren.
- De aanwezige verhardingen en wegfunderingen in het gebied moeten bij herontwikkelingen ook nader onderzocht worden voor hergebruik;
- Ter plaatse van de bedrijfspanden dient in elk geval ook inpandig onderzoek plaats te vinden van de onderliggende bodem;
- In de onderzoeken moet men specifiek onderzoek uitvoeren naar de aanwezigheid van asbest in de grond



Kaart tracé en letaliteitszone gasleiding en veiligheidszone bunkerboot.

2.7 Kabels en leidingen en externe veiligheid

In het studiegebied is geen hoogspanningsnet (Tennet) aanwezig. Ook blijkt uit navraag bij Liander geen sprake van netwerkontwikkeling in de vorm van onderstations in dit gebied.

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

Tijdens de verkenning is aangegeven dat er een blindganger uit WOII zou liggen in de Schellingwouderbreek. Inventarisatie van bommen verdachte gebieden dient in de haalbaarheidsfase meegenomen te worden.

In het IJ ten zuiden van het Gembo-terrein is een bunkerboot gelegen. Deze functie heeft een veiligheidszone die loopt tot de overgang van water naar land. Rond de hoofdvaargeul in het IJ is een vrijwaringszone aangewezen ter voorkoming van belemmeringen voor de scheepvaart (conform Barro; Besluit algemene regels ruimtelijke ordening).

2.8 Milieuzonering

Het Gembo-terrein en de Oranjewerf zijn bestemd als gezoneerd industrieterrein. Op het bedrijventerrein zijn bedrijven in de milieucategorieën 1, 2 en 3.1 toegestaan. Aan de Nieuwendammerdijk 538 tot 542 is een bedrijf tot milieucategorie 3.2, 4.1 en 4.2 toegestaan, uitsluitend ten behoeve van een bedrijf dat valt onder de SBI code 351, zijnde een Scheepsbouw- en reparatiebedrijf (Damen Shiprepair).

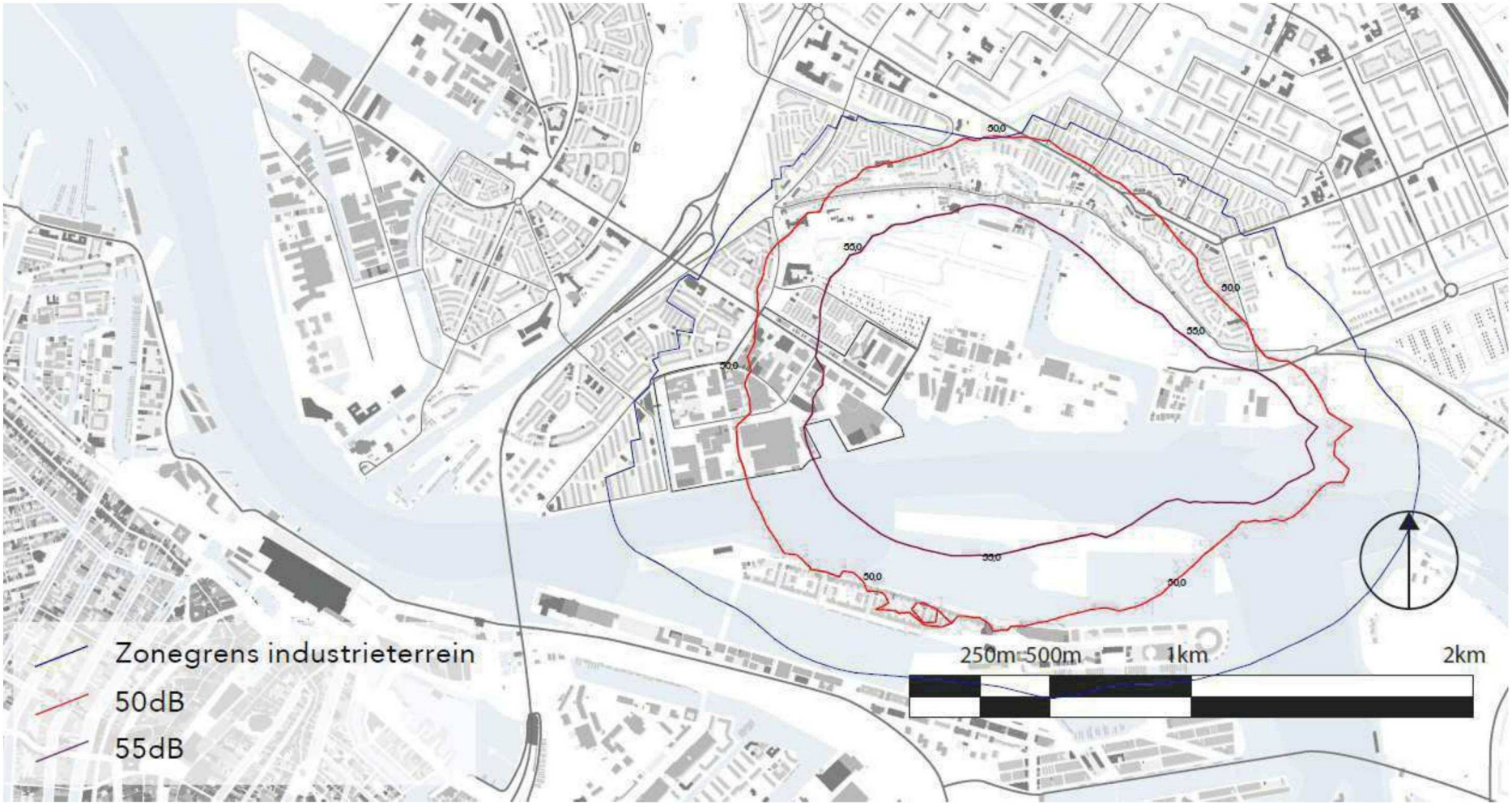
Op het Gembo-terrein is een aantal functies gevestigd die mogelijkerwijs in een hogere milieucategorie (4.1) vallen: een distilleerderij (Nieuwendammerdijk 526M/9, blijkt inmiddels te huur te staan), een parfums/cosmetica fabriek (nr. 536D) en een reparatiebedrijf voor machine/machine onderdelen (nr. 526R). Verder zijn een meubelmaker, enkele groothandels en bouw/aannemers/loodgietersbedrijven gevestigd die in milieucategorieën 3.1 en 3.2 vallen.

Het westelijk gelegen bedrijventerrein Hamerstraat is gezoneerd industrieterrein, met onder andere het complex van Albemarle. De 55 dB geluidscontour valt over de Oranjewerf en het Gembo-terrein. In de volgende fase dient onderzocht te worden welke maatregelen genomen moeten worden en/of afspraken gemaakt moeten worden met Albemarle ten behoeve van het mogelijk maken van transformatie (dit alles in nauwe samenwerking met projectteam Hamerkwartier).

Tijdens de verdere planvorming zal in beeld gebracht moeten worden welke belemmeringen er vanuit milieuoogpunt gelden en welke maatregelen nodig zijn om tot transformatie over te kunnen gaan. Daarvoor zal in samenwerking met de Omgevingsdienst o.a. de exact vergunde situaties in beeld gebracht worden.



Kaart geluidszone industrieterreinen Noordoostelijke IJ-oevers zoals vastgesteld in 1986 (bestemmingsplan Nieuwendam Zuid II 2013, bijlage 2).



Kaart met geluidscontour Albemarle op 20m hoogte. Het studiegebied valt binnen de 55dB contour.

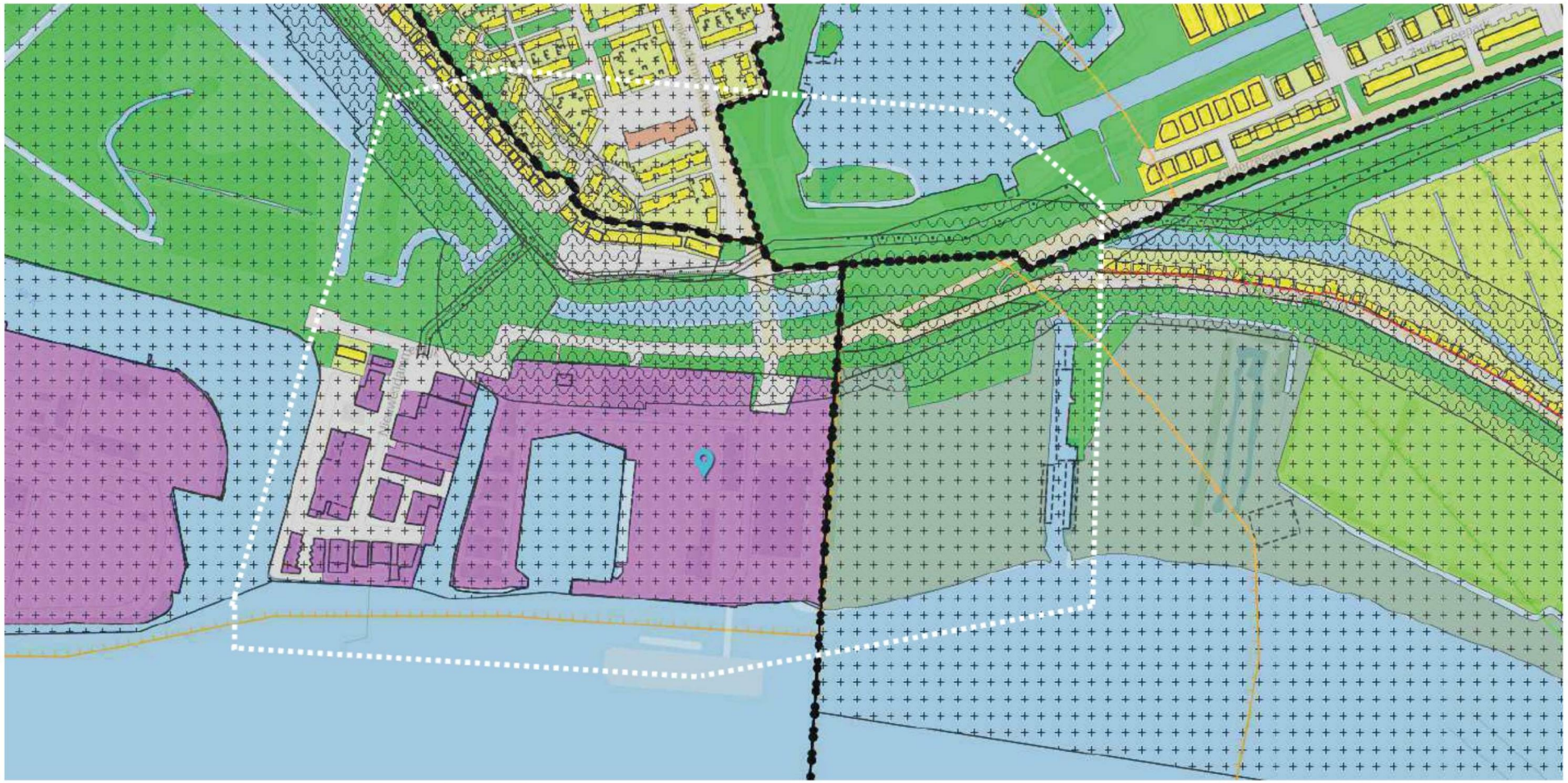
2.9 Wet- en regelgeving en overige kaders.

In het studiegebied zijn drie bestemmingsplannen vigerend:

- Nieuwendam Zuid II (2013): deelgebieden Gembo-terrein, Oranjewerf, Rietland, IJ
- Schellingwoude (2013, 1e partiële herz. 2017): Schellingwouderpark
- Nieuwendam Noord – Werengouw (2011): Schellingwouderbreek

De bestemmingsplannen heb voor wat betreft het studiegebied een conserverend karakter. Het Gembo-terrein en de Oranjewerf worden als bedrijven bestemd met uitzondering van het viertal woningen op het Gembo-terrein. Het Schellingwouderpark is bestemd als natuur en het Rietland als groen.

De Waterlandse Zeedijk, waarvan de Nieuwendammerdijk en de Schellingwouderdijk een onderdeel zijn, is in 2002 vanwege de grote cultuurhistorische waarde aangewezen als provinciaal monument. De aanwijzing houdt in dat het dijklichaam wordt beschermd. Het dijklichaam is het grondlichaam, uitwendig gevormd door de kruin van de dijk en het binnendijks- en buitendijks talud. Ook het buitendijks talud onder de waterlijn behoort tot het provinciaal monument. De Nieuwendammerdijk en omgeving staat op de nominatie om aangewezen te worden als rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht.



Kaart vigerende bestemmingsplannen Nieuwendam Zuid II (2013), Tuindorpen Nieuwendam en Buiksloot (2005), Nieuwendam Noord (2011) en Schellingwoude (2013, part. herz. 2017) ter hoogte van Oranjewerf en Gembo-terrein (grens studiegebied: witte stippellijn).

3 Opgave voor het studiegebied

Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Het College wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in Koers 2025 (april 2016), een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties. Het gebied Oranjewerf, Gembo-terrein en omgeving is daarin opgenomen als strategische ruimte voor gebiedsontwikkeling vanaf 2020.



Studiegebied Oranjewerf / Gembo-terrein

3.1 Beleidskaders

De Oranjewerf en het Gembo-terrein vallen binnen de drie speerpunten van de structuurvisie 2040, vastgesteld op 17 februari 2011: uitbreiding van het centrummilieu, versterking van het landschap en groen en Amsterdam aan het IJ. Opvallend is de voorgestelde doorgaande verkeersverbinding direct ten noorden van beide terreinen die op de structuurvisiekaart aangegeven wordt. Hier komen wij op terug bij de fiets-, voet-, OV- en autoverbindingen.

In de structuurvisie Amsterdam 2040 vallen de Oranjewerf (bedrijventerrein Nieuwendammerdijk) en het Gembo-terrrein onder stadsverzorgende bedrijventerreinen. Voor deze bedrijventerreinen kan onderzocht worden of ze na 2020 kunnen transformeren tot gemengd woon-werkgebied (zie Structuurvisie p. 104-106 / p. 221). In de Koers 2025 Ruimte voor de Stad (april 2016) worden deze drie buurten getypeerd als gebieden die transformeren naar stadsbuurten met gemengd wonen/werken.

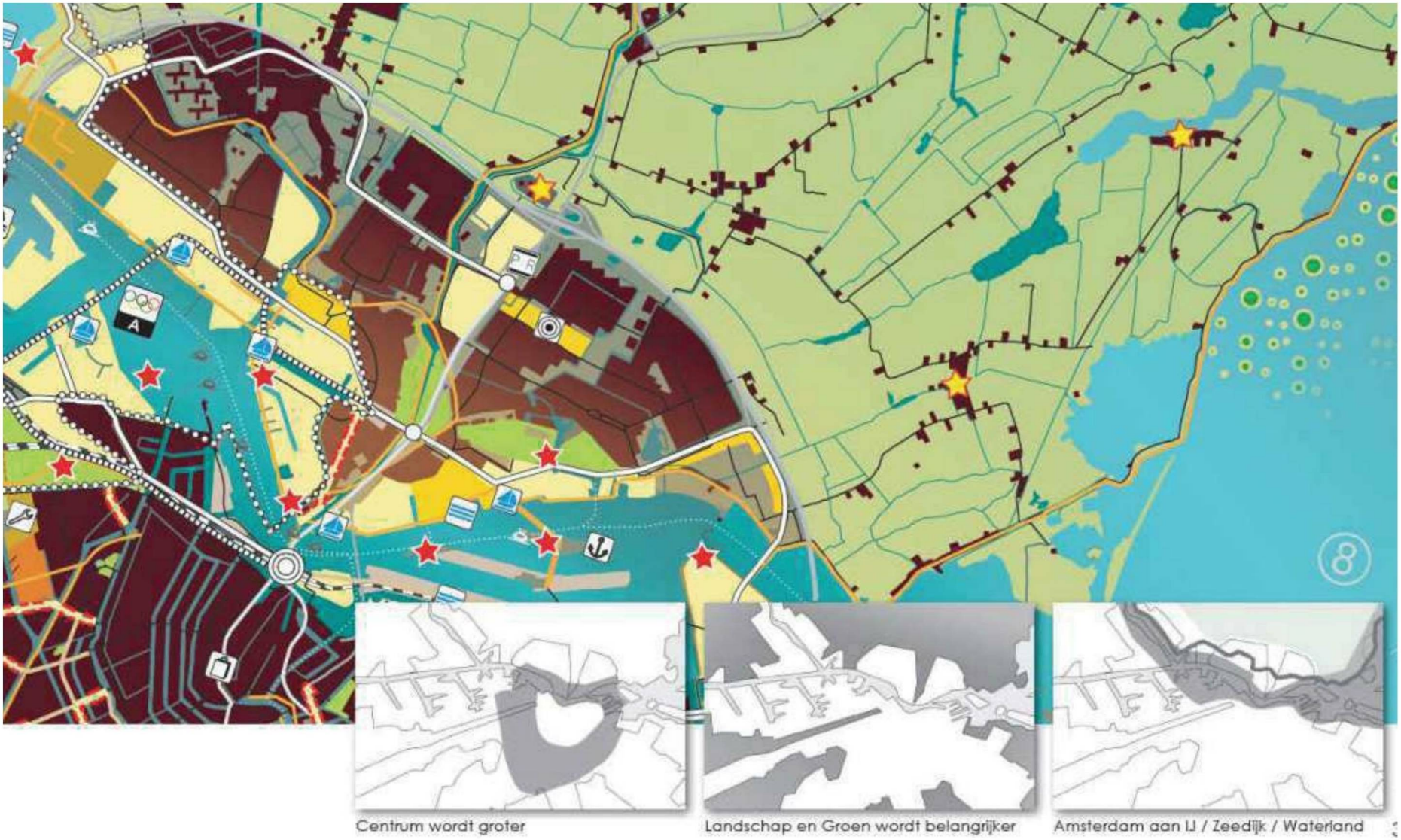
In Koers 2025 wordt een woningaantal van 750 tot 1500 woningen voor Oranjewerf en Gembo-terrein genoemd. Dit gebied is aangewezen als strategische ruimte voor gebiedsontwikkeling na 2020. Omdat de Oranjewerf naar verwachting vanaf 2023 getransformeerd kan worden (na vertrek van de werf van Damen Shipyards), is er aanleiding om met een principenota voor dit gebied te beginnen.

Voor Noord is in opdracht van het Dagelijks Bestuur door Ruimte en Duurzaamheid een kansen- en verbindingenmethode opgezet. De bijbehorende kaart (deze is niet bestuurlijk vastgesteld) laat zien welke kansen- en verbindingen er liggen om Amsterdam-Noord als geheel aantrekkelijker te maken. Onderdelen van deze kaart voor de omgeving van dit gebied zijn:

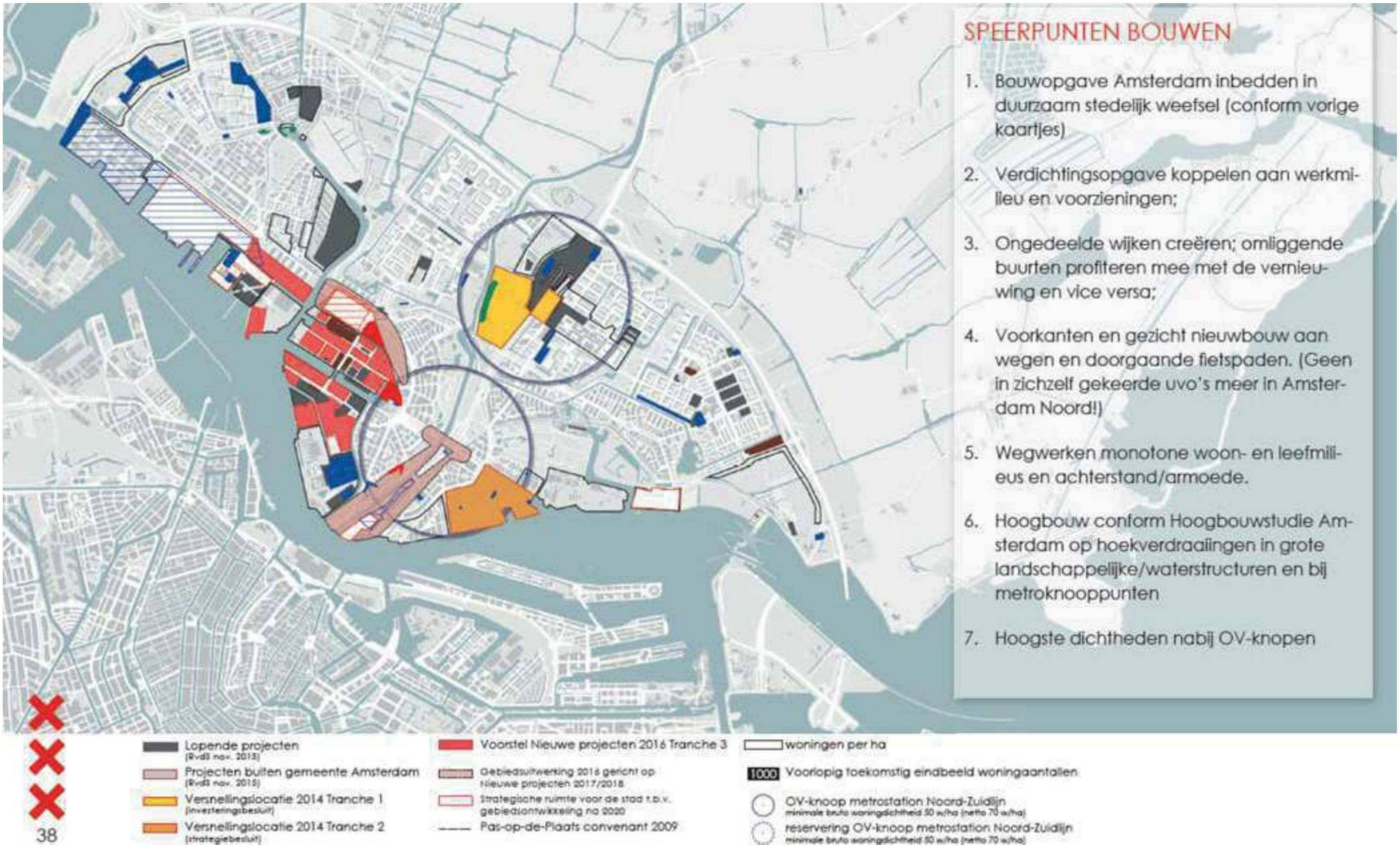
- Herstellen dijkverbinding Nieuwendammerdijk-Schellingwouderdijk
- Waterverbinding Schellingwouderbreek-IJ en waterverbinding Nieuwendam-IJ
- Oostelijke verbinding Johan van Hasseltweg-Zuiderzeeweg voor fiets/OV/auto

Deze kaders worden als vertrekpunt voor de ruimtelijke opgave Oranjewerf / Gembo-terrein genomen.

Parallel aan deze Principenota is een ‘Verkenning openbare ruimte Noordelijke IJ-oevers’ in opdracht van Ruimte & Duurzaamheid en Grond & Ontwikkeling uitgevoerd. Daarnaast wordt in opdracht van de bestuurscommissie Noord de verbinding en opwaardering van verschillende groengebieden onderzocht. De opgave zoals die in de komende paragrafen wordt geschetst is in afstemming met deze opdrachten opgesteld.



Structuurvisie 2040 Amsterdam met de drie voor het studiegebied relevante speerpunten.



Structuurkaart stedenbouw uit Koers 2025: het studiegebied staat aangeduid als strategische ruimte.



Uitsnede uit de Kansen en Verbindingen Kaart Amsterdam Noord.

3.2 Noordelijke IJ-oevers, van werkgebieden naar gemengde woon-werkgebieden

In Noord waren werken en wonen strikt gescheiden. Langs het IJ werken met daarachter wonen met voorzieningen. Op veel plaatsen ligt een groengebied als buffer tussen beiden. In de 80-er jaren is als eerste de voormalige ADM-werf getransformeerd tot de woonwijk IJ-plein. De NDSM-werf, Buiksloterham, Overhoeks en het Hamerstraatgebieden transformeren nu van werkgebied in woon-werkgebied. Uitzondering vormt het Albemarle-terrein. Deze blijft voorlopig exclusief een niet betreedbaar werkgebied. Noord komt door de transformatie van werken naar wonen/werken aan het IJ te liggen. Zo'n transformatie is ook het doel bij het Gembo-terrein en Oranjewerf.

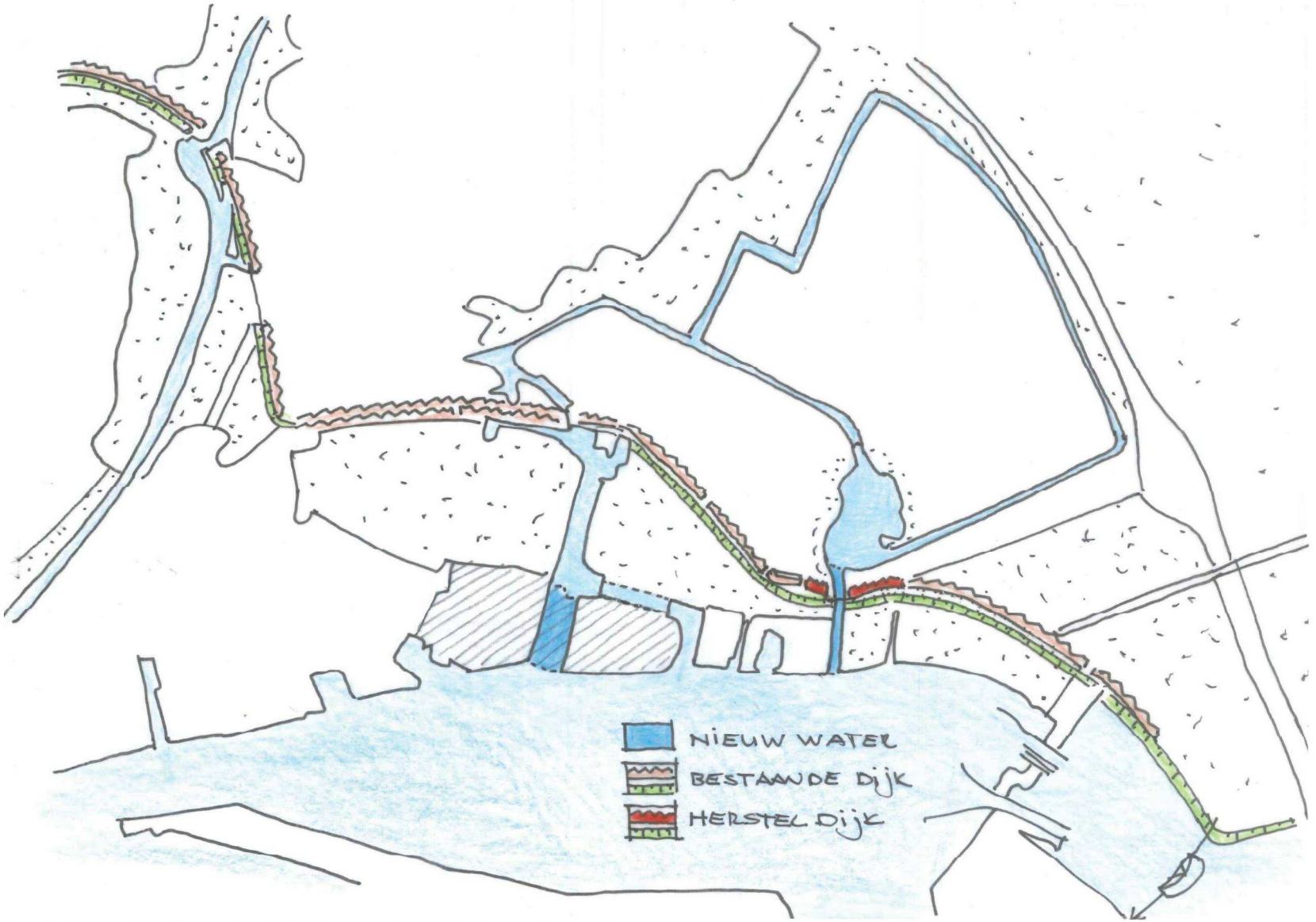


Werkgebieden gescheiden door groene bufferzones in Noord.

3.3 Landschapsverbindingen

In de Kansenkaart wordt het herstel van de dijk en de koppeling Schellingwouderbreek-IJ genoemd. Nu raak je als fietser of voetganger op de overgang tussen de Nieuwendammer- en Schellingwouderdijk de weg kwijt. Door het herstel van de dijk kan het oude dijklint en de routes voor fietser en voetganger weer continu worden. Dit herstel van de dijkverbinding , o.a. met dijkhuizen is strijdig met de hoofdgroenstructuur. Deze afweging dient nader te worden onderzocht en zal voorgelegd worden aan het bestuur. De hoofdgroenstructuur loopt tussen de Oranjewerf/Gembo-terrein en de bestaande bebouwing langs de Nieuwendammerdijk. Het is de verbinding tussen het Rietland en de Schellingwouderbreek/park. Dit is ook een belangrijke ecologische verbinding. Door het huidige water onder de boogbrug te koppelen met het Rietland en de Schellingwouderbreek ontstaat een ruimtelijk verband die ook de ecologische verbinding robuuster maakt. In opdracht van de ambtelijk opdrachtgever Gebiedsontwikkeling Noord wordt parallel aan deze principenota gewerkt aan een ruimtelijke visie op de Noordoostelijke IJ-oevers waarin de landschappelijke verbindingen op een hoger schaalniveau worden uitgewerkt. Deze visie sluit aan bij de hier genoemde verbindingen.

Openstaande actie: in afwachting van pre-advies TAC HGS



Landschapsverbindingen herstel dijk- en waterverbindingen in Noord

3.4 Verkeersverbindingen: OV, autoverkeer, langzaam verkeer

Het gebied ligt geïsoleerd ten opzichte van het centrum van de stad. Zijkanaal K naar Nieuwendam is een letterlijke waterscheiding tussen oost en west in het buitendijkse gebied. Buitendijks is nu de eerst mogelijke verbinding voor fiets en voetganger via de Nieuwendammerdijk. Een nieuwe buitendijkse verbinding over het Zijkanaal voor de fiets en voetganger is dus een belangrijke impuls voor bereikbaar maken van dit gebied en zou nu al voorgetrokken kunnen worden (onderdeel van Programma Fiets 2017-2022).

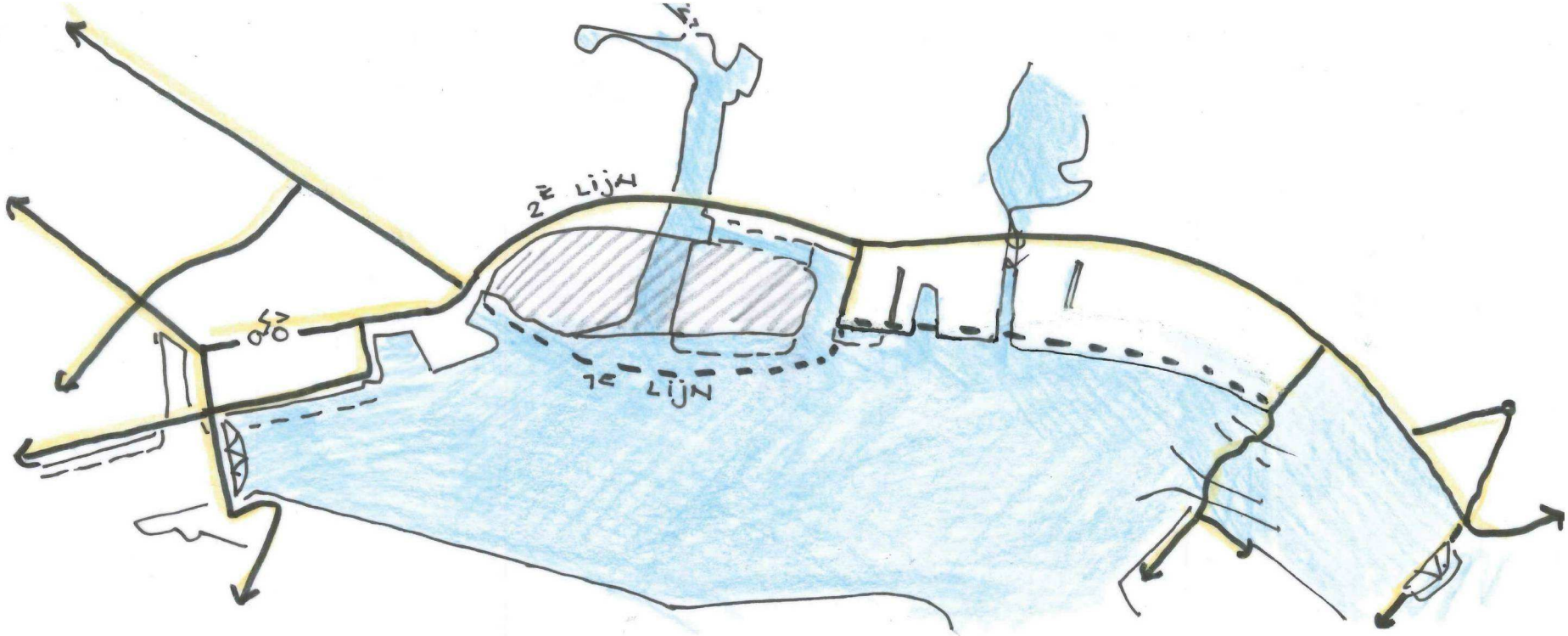
Als gevolg van deze verkeersverbinding ontstaat er ook een koppeling tussen het Vliegenbos en het Rietland. Dit groengebied is met zijn ca 50 ha iets groter dan het Vondelpark van ca. 47 ha. Nu is dit groen een bufferzone, maar in de toekomst kan het net als het Vondelpark een centraal groengebied van de stad zijn. De fietsverbinding sluit straks ook goed aan op de fietsroutes in het Noorderpark. Hierdoor ontstaat er een netwerk van fietsroutes door het groen en wordt de Oranjewerf / Gembo-terrein beter geïntegreerd in het stedelijk weefsel.

Een veerverbinding van Java/KNSM (en evt. Sluisbuurt) naar de Oranjewerf is in de toekomst mogelijk interessant. Hiermee kan dit deel van de noordelijke oever direct aangesloten worden op het Amsterdamse tramnet ter hoogte van het Azartplein. Ook geeft dit fietsers en voetgangers een extra verbinding over het IJ halverwege de Schellingwouderbrug en de toekomstige Javabrug.



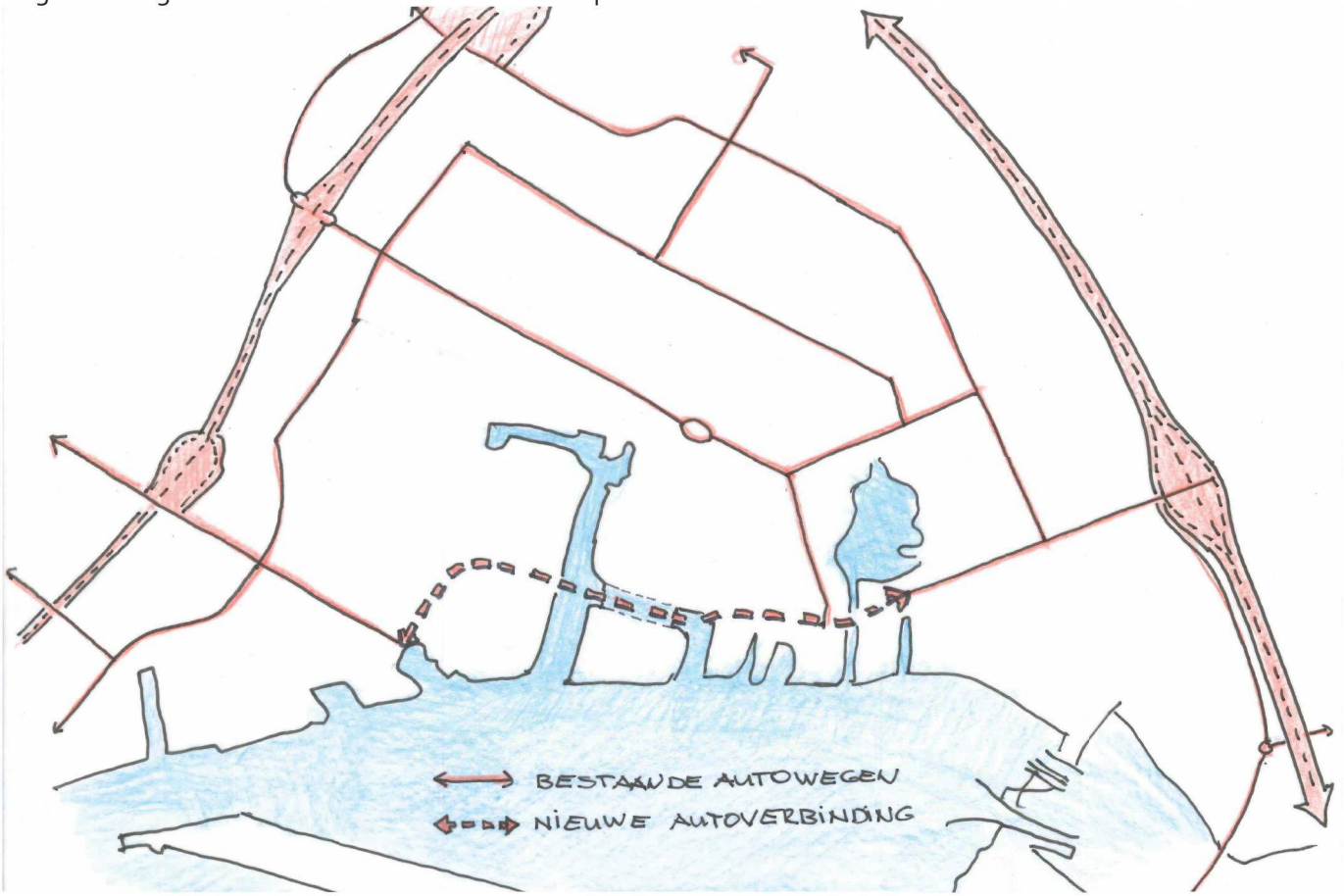
Nieuwe buitendijkse langzaam verkeersverbinding in het netwerk van Noord.

Er zijn verschillen opties voor de positie van deze doorgaande fietsverbinding. In de eerste lijn pal direct langs de IJ-oever (structuurvisie 2040) of in de tweede lijn iets verder landinwaarts langs de koppen van de dwarshavens van het IJ. Vanuit de gebiedsontwikkeling Oranjewerf / Gembo-terrein ligt de voorkeur om deze doorgaande fietsverbinding in de tweede lijn te leggen. Hierbij wordt meer recht gedaan aan de hoofdstructuur van het gebied: schiereilanden blijven schiereilanden en havens blijven voor schepen toegankelijk. Een fietsroute in de tweede lijn sluit in het westen goed op de toekomstige gebiedsontwikkeling in het Hamerkwartier en op de beoogde nieuwe brugaanlanding vanaf Java-eiland in Noord. In het oosten sluit deze verbinding aan op de Schellingwouderdijk en verder richting Waterland en de Sluisbuurt. Voor verbinding met de Sluisbuurt is opwaardering van de langzaam verkeerroute over het sluizencomplex van de Oranjesluizen wenselijk. Door de belangrijkste fietsverbinding in de tweede lijn te leggen ontstaan er een aantal verschillende bijzondere plekken aan het IJ, die heel verschillend van karakter kunnen zijn. In alle opties zijn de IJ-oevers straks openbaar gebied.



Mogelijke verbindingen in eerste lijn langs het IJ en in tweede lijn landinwaarts.

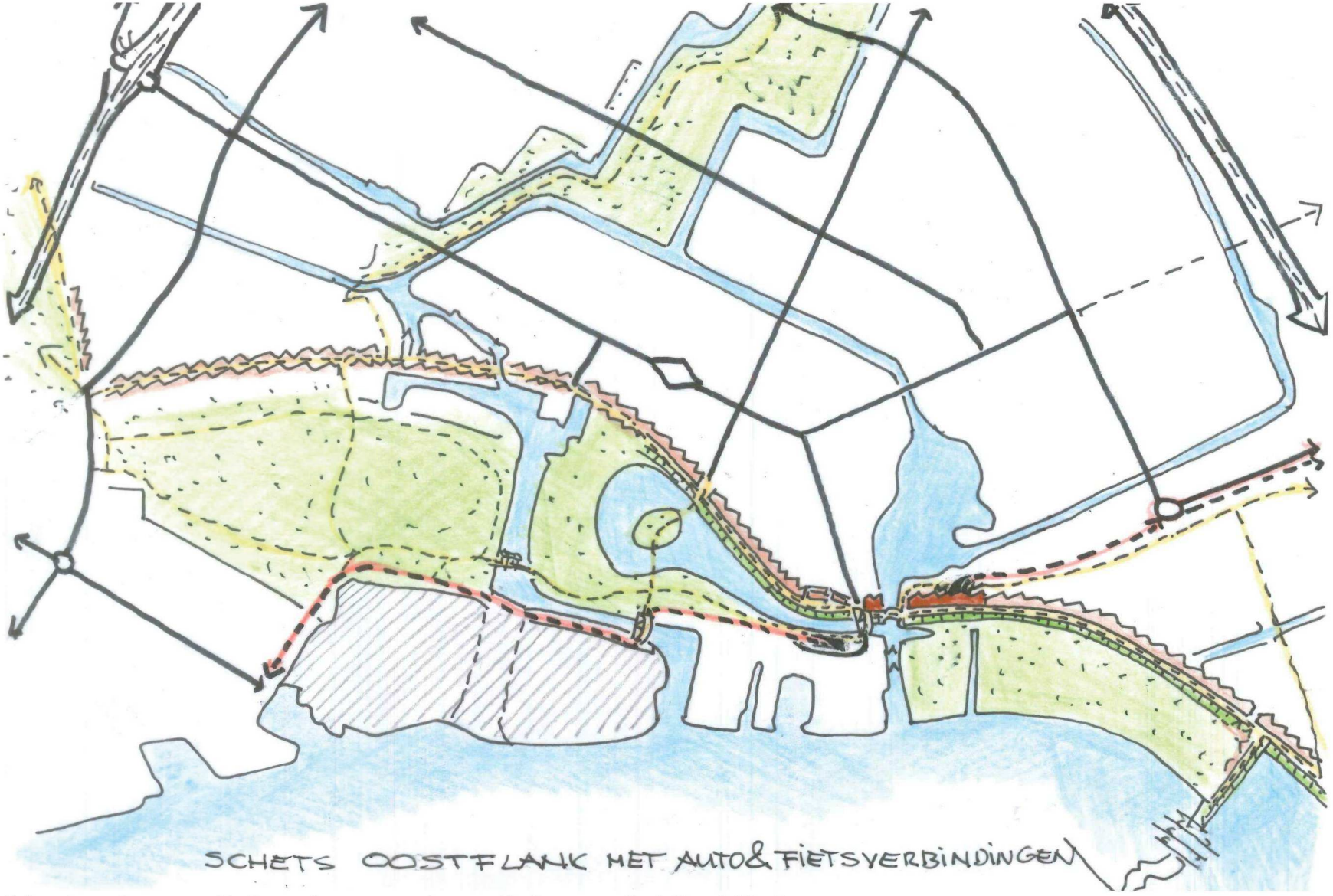
Een oostelijke verbinding voor OV en auto's wordt gezien als een mogelijke versterking van het wegennet van Noord. In de Structuurvisie is een bovengrondse HOV verbinding (bus/tram/metro) tussen de Johan van Hasseltweg, Zuiderzeeweg en verder richting Zeeburgereiland opgenomen. Voor de ontwikkeling van de Oranjewerf / Gembo-terrein met het huidige beoogd programma (zie par. 3.9) wordt een wegontsluiting echter niet direct als noodzakelijk gezien, mede vanwege de directe verbinding met de A10 via de Zuiderzeeweg. Een eventueel te realiseren wegverbinding mag geen nieuwe barrière vormen en zal onderdeel van de stad moeten zijn, als een stedelijke straat/laan met aan weerzijden fietspaden en stoepen ingericht moeten worden. De noodzaak en haalbaarheid van een wegverbinding wordt momenteel door Verkeer en Openbare Ruimte onderzocht.



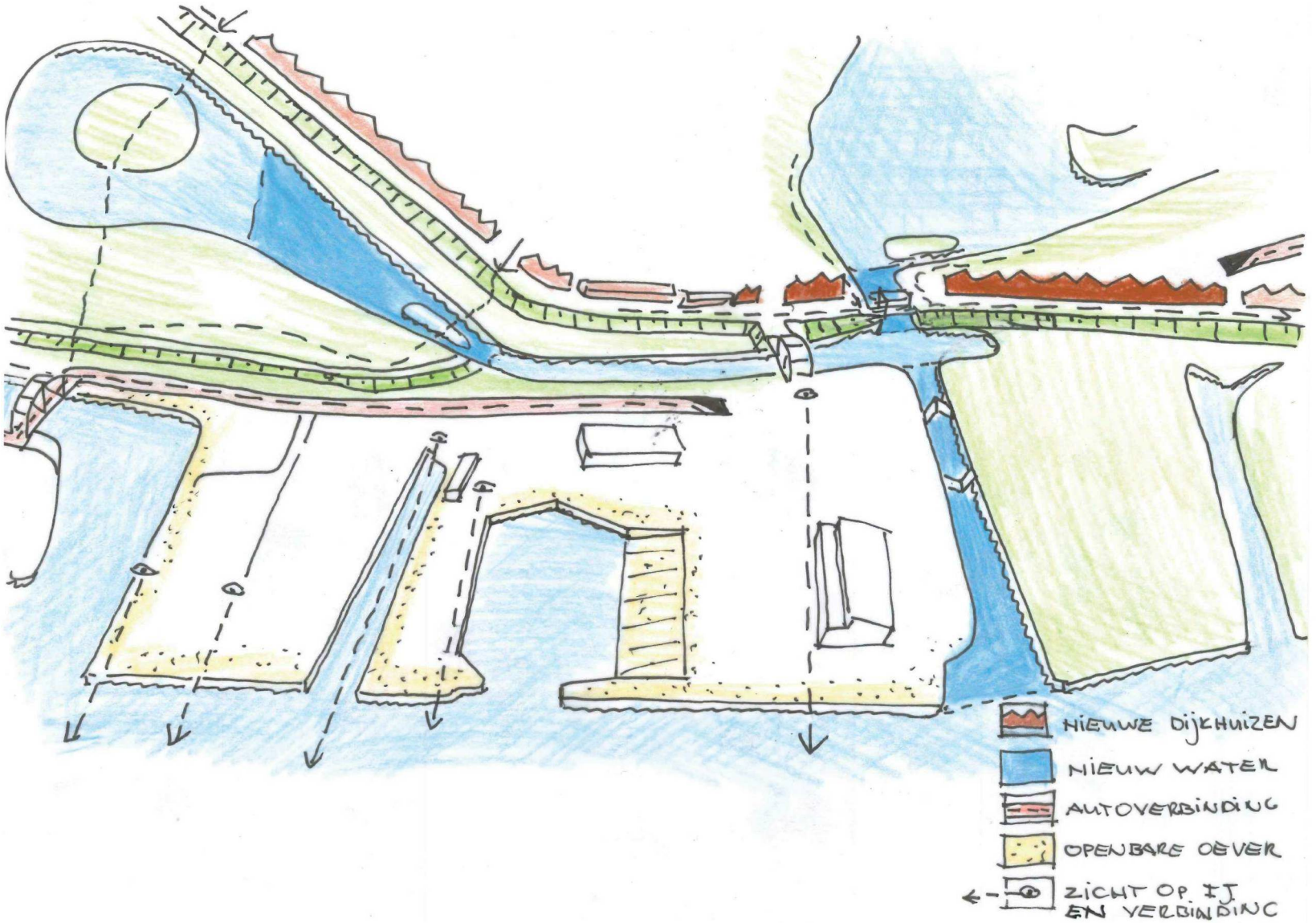
Mogelijke inpassing oostelijke auto-/ov-verbinding tussen de Zuiderzeeweg en de Johan van Hasseltweg.

In bijgaande schets is weergegeven hoe een autoverbinding ingepast zou kunnen worden ter hoogte van de Oranjewerf / Gembo-terrein. Een autotunnel zou onder de Schellingwouderdijk ingepast kunnen worden. Hierdoor wordt het continue element van de dijkstructuur in stand gehouden en is er een mooie groen- en waterverbinding tussen het Rietlandpark en het Schellingwouderpark ook mogelijk. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is een inpassing van een tunnelmond ter hoogte van de Oranjewerf, deze mag geen nieuwe barrière vormen tussen de nieuwe wijk en Oud-Noord. De fietser heeft de koninklijke route, rijdt de dijk op en kiest daar vervolgens verder zijn weg. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met waterveiligheid bij doorsnijden van de dijkstructuur die onderdeel is van een primaire kering.

De wegen naar Oranjewerf / Gembo-terrein lopen dood, dit biedt de kans om aan het begin van het gebied een gebouwde collectieve parkeeroplossing te realiseren, zoveel mogelijk in te zetten op deelconcepten en de 'schiereilanden' autoluw of autovrij te maken. Dit sluit bovendien aan bij de ambities van de Bewegende Stad, waarbij ingezet wordt op een lage parkeernorm (het studiegebied valt onder B-locaties binnen vigerend beleid) en focus op langzaam verkeer.



Schets inpassing autoverbinding en langzaam verkeersverbindingen oostflank Noordelijke IJ-oever.



Schets inpassing landschaps- en verkeersverbindingen ter hoogte van Oranjewerf / Gembo-terrein.

3.5 Openbare oevers, zicht op het IJ en op de noorderburen

De Oranjewerf en het Gembo-terrein liggen vlakbij de oude zeedijk (Nieuwendammerdijk). Nergens ligt de oude zeedijk zo dichtbij het nu aanwezige IJ. Nergens is de afstand tussen Oud Noord en het IJ zo klein. Hier liggen kansen voor directe zichten op het IJ en betere verbindingen voor de voetganger, fietser en bootjes tussen Oud Noord en het water van het IJ.

Uit de 'Thematische Studie Hoogbouw in een Verdichtende Stad' (2017) blijkt dat het studiegebied buiten de 2 kilometer-zone van de UNESCO binnenstad valt, en dat aan het waterfront van het IJ solitaire hoogte accenten van meer dan 60 meter tot de mogelijkheden behoren. Echter, in relatie tot gebieden van bijzondere waarde, waaronder het rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht Amsterdam-Noord, wordt bijzondere zorgvuldigheid vereist bij inpassing van hoogbouw. De Oranjewerf en het Gemboterrein zijn de overburen van de dijkhuizen van de Nieuwendammerdijk. Belangrijk bij transformatie van beide gebieden is dat de eerste lijn van bebouwing van de Oranjewerf en Gembo-terrein niet te hoog is.

De nu grotendeels private oevers langs het IJ en de dwarshavens zullen openbare oevers worden met bijzondere plekken aan het IJ. Op het Gembo-terrein betekent dit dat een doorsteek vanuit de centrale straat naar het IJ, en een openbare 'kop' van het schiereiland wenselijk zijn.

3.6 Bestaande ruimtelijke karakteristiek als uitgangspunt voor transformatie

De Oranjewerf en het Gembo-terrein zijn onderling zeer verschillend. Elk gebied heeft een eigen DNA. Die identiteit zal bij transformatie leidend zijn. Een tabula-rasa model is hier ongewenst. De bestaande structuur en karakteristiek elementen zullen leidend zijn voor de nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Hierdoor zal het ontwikkelingsmodel voor de Oranjewerf heel anders zijn dan die van het Gembo-terrein. De Oranjewerf is een open fabriekscomplex, waarvan delen van het proces overdekt plaats vinden. Dit resulteer t in een ruimtelijke karakteristiek van losse hallen en verschillende tussenruimtes. Het Gembo-terrein is kleinschaliger, het bestaat uit straten met geparcelleerde bebouwing. Ook de drijvende elementen in het IJ zijn typerend voor het gebied. Er wordt daarom in de volgende fase nader onderzocht op welke wijze drijvende elementen in het IJ een nieuwe functie in het gebied kunnen krijgen.

Bij de transformatie is het gewenst om de verschillende ruimtelijke karakteristiek als uitgangspunt te nemen, bij de Oranjewerf losse gebouwen met verschillende tussenruimtes en bij het Gembo-terrein de straten met een kleinschaliger transformatie. Aansluitend op het vorige punt zullen de werf en het Gembo-terrein elk een eigen beeld moeten bieden vanaf de Nieuwendammerdijk.

3.7 Versterking DNA van elk gebied

Onderdeel van het DNA zijn de karakteristieke elementen in het gebied zoals insteekhavens, kades, scheepshelling, droogdokbetekenisvolle en monumentale gebouwen en hallen. Deze zullen zoveel mogelijk behouden moeten worden. Dit geldt ook voor kleine elementen zoals bolders, maar ook het specifieke kleurgebruik etc. Het is een kwaliteit als bij de transformatie de geschiedenis van het gebied tastbaar en leesbaar kan worden gemaakt. Bij de Oranjewerf is dit de reparatie en bouw van schepen en bij het Gembo-terrein de vroegere functie van toeleverancier van grondstoffen van het verderop gelegen Ketjen. Voor zowel de karakteristieke elementen als de geschiedenis geldt dat dit kan zowel op een letterlijke als op een meer interpreterende wijze mogelijk is. Zo kan bijvoorbeeld een hal letterlijk behouden blijven , maar ook kan een nieuwe halgebouw gerealiseerd worden die in zijn gevel refereert naar de vroegere scheepsloodsen. In de volgende fase wordt verder onderzocht hoe het DNA geborgd kan worden (bijvoorbeeld door middel van een beeldkwaliteitsplan).

3.8 Ruimtelijke structuur Gembo-terrein en Oranjewerf

Bij het Gembo-terrein is zoals eerder aangegeven de huidige structuur uitgangspunt. De kade aan de westkant en de straat in het hart van het schiereiland worden doorgetrokken naar het IJ. Er zijn verschillende mogelijkheden voor bebouwing. Een interessante referentie voor het gebied is de geplande ontwikkeling voor het Hamerstraatgebied, waar de noordelijke zone met kleinschalige bedrijfsfuncties enigszins vergelijkbaar is met het Gembo-terrein.

De Oranjewerf bestaat uit een reeks verschillende gebouwen met verschillende tussenruimtes. Een inspirerend voorbeeld is de transformatie van het WG-terrein. Dit voormalige ziekenhuisensemble in de Kinkerbuurt is in de 80-er jaren getransformeerd naar een woongebied. De montage van de NDSM-werf laat zien dat het NDSM veel grootschaliger is. Alleen al de hallen bezetten vrijwel de gehele Oranjewerf.



Montage WG-terrein op de Oranjewerf.



Montage NDSM-terrein op de Oranjewerf.

3.9 Duurzaamheid en gezondheid

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

De energievraag binnen Oranjewerf / Gembo-terrein zal zoveel mogelijk worden beperkt door ontwikkeling van energiezuinige gebouwen: gestreefd wordt naar een EPC van 0,15 of lager. Naar verwachting zullen rond 2020 de Rijksrichtlijnen voor Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG) gaan gelden. Naast een maximum voor energieverbruik stelt BENG ook minimaal 50% lokaal, duurzaam opgewekte energie. Er worden in lijn met de strategie 'Naar een stad zonder aardgas' (2016) geen huishoudens meer aangesloten op aardgas. Om aan de warmtevraag te voldoen in het gebied ligt het voor de hand om lokale duurzame warmte/koudevoorziening toe te passen, bijvoorbeeld mono-bronnen en/of gebruik maken van lokaal oppervlaktewater. Er bevindt zich geen stadswarmte in het gebied, wellicht kan dit in de toekomst vanuit de Waterlandpleinbuurt of de Sluisbuurt doorgetrokken worden.

Wat betreft hergebruik van materialen en grondstoffen bestaat in dit gebied een kans om in de toekomstige ontwikkeling materialen die nu worden gebruikt terug te laten komen. Zowel nautische elementen (bolders, kranen, dokken) als staal, hout etc.. Met behulp van een materialenpaspoort kan aan de circulaire ambities van de gemeente tegemoet gekomen worden. Circulariteit komt ook terug door toekomstbestendig te bouwen: het gebouwcasco is zodanig aanpasbaar dat functie-menging en aanpassing van woning-typologie eenvoudig is te realiseren. Daarnaast kan tijdens de ontwikkelfase worden ingezet op tijdelijke functies, zoals creatieve broedplaatsen, evenementen en demontabele paviljoens.

Afval wordt gescheiden ingezameld, door middel van reguliere ondergrondse inzamelsystemen met fracties (glas, rest, plastic). Mogelijkerwijs kunnen deze ondergrondse bakken geconcentreerd worden op 2 of 3 plekken in het gebied.

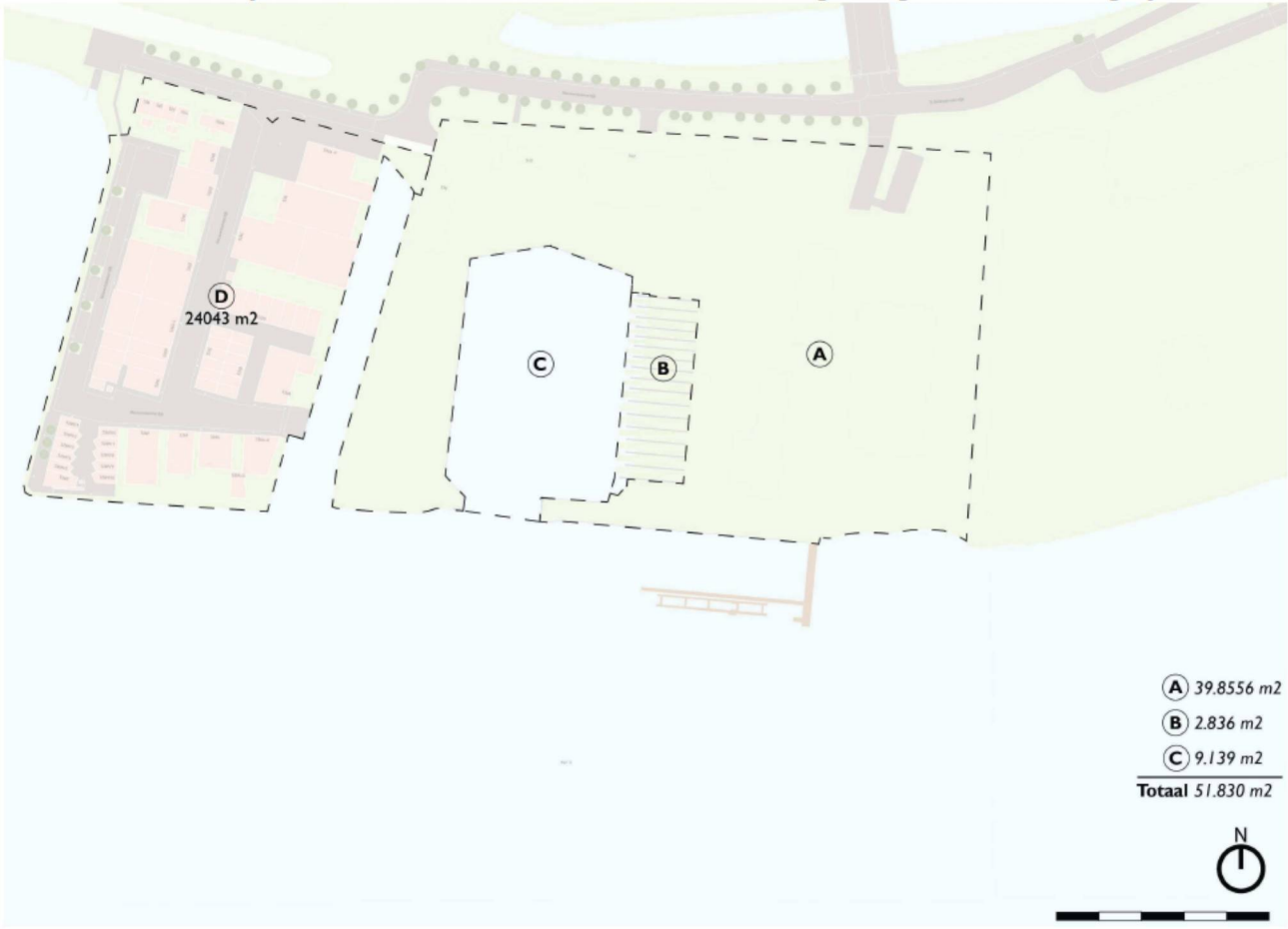
Oranjewerf / Gembo-terrein zal ook moeten voldoen aan de vereisten vanuit Amsterdam Rainproof. Om het gebied toekomstbestendig te maken is het noodzakelijk om zware regenbuien in het gebied op te vangen die niet direct afgevoerd kunnen worden via het rioolsysteem. Op kavels dient 60mm regen per 24 uur opgevangen te worden, bijvoorbeeld met een polderdak of bassins in de kelders. Hier ligt bovendien kansen voor integratie van groen in/op gebouwen en kansen voor hergebruik van water: bewatering van groen of grijs water systeem. Openbare ruimte dient 60mm per uur te kunnen vasthouden. Afwatering openbare ruimte in dit gebied kan via oppervlaktewater (het IJ). Ook dient rekening gehouden te worden met de buitendijkse ligging van de te transformeren terreinen. Beiden zijn een ontwerpopgave voor het openbare ruimte ontwerp.

Ten behoeve van duurzame mobiliteit en bevordering schone lucht is het weren van de auto in het gebied een kans. Oplossingen zijn aan de rand parkeren in collectieve garages en het toepassen van deelconcepten. Dit dringt enerzijds gemotoriseerd verkeer terug en geeft bovendien mogelijkheden voor elektrisch vervoer en biedt anderzijds een kans voor inrichting van de openbare ruimte met de principes van de Bewegende Stad: uitnodigend om te bewegen, spelen, ontspannen en ontmoeten. De nabijheid van Albemarle en de binnenvaart is een aandachtspunt voor de luchtkwaliteit.

3.10 Scan programma Oranjewerf en Gembo-terrein

Voor de deelgebieden Oranjewerf en Gembo-terrein is een scan uitgevoerd voor mogelijk te realiseren programma. Mogelijke toevoeging van programma buiten deze deelgebieden, bijvoorbeeld wonen ten behoeve van herstel dijkstructuur of programma op het water in het IJ, wordt gezien als een toekomstige bonus.

In de scan is het wateroppervlak van de Oranjewerf en het Gembo-terrein niet meegenomen. Gekeken is naar het totaaloppervlakte van het gebied. Op dit gebied is een fsi-getal voor de gehele buurt losgelaten. Dit fsi-getal is gehaald uit de studie Referentiemilieus – ruimte voor de stad – R&D januari 2018 waarbij de categorie 'gemengde stadsbuurten' is aangehouden voor zowel de Oranjewerf als het Gembo-terrein. Het doel is om een gemengd stadsmilieu mogelijk te maken binnen de eerder aangegeven specifieke DNA voor elk gebied. Binnen de gemengde stadsbuurten zijn referentiemilieus met een fsi van 1,6 (Concertgebouwbuurt) tot 4,1 (Westerdokseiland) mogelijk. Deze referenties geven een bandbreedte aan van het mogelijke vloeroppervlak en het aantal woningen. De referenties van de Concertgebouwbuurt (vanwege lage fsi en lage woningaantallen/ha) en van het Westerdokseiland (vanwege hoge fsi) lijken het minst goed aan te sluiten bij het DNA van het gebied. Het aantal woningen hangt nauw samen met de grootte van de woningen. In de visie van de huidige erfpachter Heren2 kunnen de Oranjewerf en het Gembo-terrein samen transformeren tot een gebied met ca. 163.000 m2 bruto vloeroppervlakte, wat neerkomt op een fsi-getal van 2,4 voor de gehele buurt.



Oppervlakten Oranjewerf en Gembo-terrein.

Gembo-terrein

Totaal 24.043 m2 terrein (excl. wateroppervlakte), nu bebouwd 8.997 m2.

Referentiemilieus gemengde stadsbuurten	Fsi-buurt	Fsi-blok	Woningen per ha	% niet-wonen	uitgeef-baar / openbaar	Vloeropp. Gembo	Aantal woningen Gembo
Concertgebouwbuurt	1,6	2,4	89	11	68 / 32	38.468 m2	213
Rivierenbuurt	1,7	2,5	112	14	60 / 40	40.837 m2	457
Westelijke Kinkerb.	1,9	3,1	197	19	62 / 38	45.681 m2	473
Haveneiland-oost	2,1	2,3	152	34	66 / 34	50.490 m2	365
Westerdokseiland	4,1	4,7	230	10	68 / 32	98.576 m2	553

De fsi-buurt loopt van 1,6 tot 4,1, waarbij het vloeroppervlak loopt van 38.468 m2 tot 98.576 m2. Het aantal woningen loopt van 213 tot 553.

Oranjewerf

Totaal 42.691 m2 terrein (excl. wateroppervlakte, incl. scheepshelling), nu bebouwd 6.887 m2.

Referentiemilieus gemengde stadsbuurten	Fsi-buurt	Fsi-blok	Woningen per ha	% niet-wonen	uitgeef-baar / openbaar	Vloeropp. Oranjewerf	Aantal woningen Oranjewerf
Concertgebouwbuurt	1,6	2,4	89	11	68 / 32	68.306 m2	380
Rivierenbuurt	1,7	2,5	112	14	60 / 40	72.575 m2	478
Westelijke Kinkerb.	1,9	3,1	197	19	62 / 38	81.113 m2	841
Haveneiland-oost	2,1	2,3	152	34	66 / 34	89.651m2	649
Westerdokseiland	4,1	4,7	230	10	68 / 32	175.033 m2	981

De fsi-buurt loopt van 1,6 tot 4,1 waarbij het vloeroppervlak loopt van 68.306 m2 tot 175.033 m2. Het aantal woningen loopt van 380 tot 981 woningen.

Totaal

Het totale vloeroppervlak loopt van 106.774 m2 tot 273.609 m2, waarbij het gemiddelde uitkomt op 152.146 m2 (fsi-buurt van ongeveer 2,3). Het totaal aantal woningen van beide gebieden loopt van 593 tot 1.534 woningen, waarbij het gemiddelde uitkomt op 1.078 woningen. Het genoemde aantal in Koers2025 van 750 tot 1.500 is vergelijkbaar met het resultaat uit deze studie. De bovengenoemde bandbreedte en gemiddelden zijn geen definitief programma voor het gebied maar een startpunt voor een inschatting van de benodigde voorzieningen en financiële verkenning. In de volgende fase wordt de stedenbouwkundige opgave verder uitgewerkt, wat zal leiden tot een meer nauwkeurige berekening van het in te passen programma.

3.11 Ongedeelde wijk

Naast de fysieke relatie ligt er ook een opgave om de sociale verbinding met de rest van te leggen in deze gebiedsontwikkeling. Transformatie van de Oranjewerf en het Gembo-terrein en de investeringskracht die daarbij wordt geactiveerd, zowel particulier als publiek, is een kans om ook de omliggende buurten te laten meeprofiteren. Een kans om zoveel mogelijk een ongedeelde wijk te maken, sociaal, economisch, programmatisch en ruimtelijk. Woningdifferentiatie, werkgelegenheid en voorzieningenaanbod in het gebied spelen een belangrijke rol hierin. Deze invulling van het programma wonen, werken en voorzieningen wordt in de volgende fase nader uitgewerkt door middel van verschillende scenario's. Hierbij wordt ook gekeken naar de relatie met gebiedsontwikkelingsprojecten in de omgeving, zoals het Hamerkwartier en de Sluisbuurt. Ten behoeve van de financiële verkenning in deze principenota wordt van de onderstaande uitgangspunten uitgegaan. Voor alle onderstaande programma wordt uitgegaan van realisatie niet eerder van 2023.

Wonen

Conform vigerend beleid wordt in dit stadium een woning verdeling van 40% sociaal, 40% middeldure huur/koopsegment en 20% dure huur/koopsegment aangehouden. In de volgende fase worden mogelijke gemeentelijke wensen op het vlak van specifieke doelgroepen, woninggroottes, woningmix, verdeling huur/koop etc. voor dit gebied in kaart gebracht. In relatie tot de leeftijdsopbouw in de omliggende buurten worden de mogelijkheden onderzocht om ouderenwoningen te realiseren.

Werken

De betekenis van de IJ-oever is voor bewoners van Noord lange tijd een economische geweest: werken gebeurde aan het IJ. Deze historische link wordt belangrijk geacht om ook in toekomstige relatie in stand te houden. Doel is daarom om bestaande bedrijvigheid voor een deel te behouden. Dit is bovendien in lijn met het economisch beleid zoals vastgelegd in 'Ruimte voor de Economie van Morgen' (2017). Bij transformatie van de Oranjewerf en het Gembo-terrein wordt daarom gestreefd naar een gemengd woon-werkgebied. De mogelijke hoeveelheid werkfuncties wordt volgens dezelfde verdeling als in het Hamerkwartier berekend: ongeveer éénderde van het totaal programma wordt niet-wonen.. Dit komt bij een fsi-buurt van 2,3 neer op circa 51.000 m2 bvo. hiervan wordt circa 45% gereserveerd voor nieuwe werkfuncties (ca. 23.000 m2 bvo), 40% voor behoud van bestaande werkfuncties (ca. 20.000 m2 bvo) en 15% ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen (ca. 7.600 m2 bvo). De hoeveelheid werken is bij dit uitgangspunt overigens iets hoger dan de in de Structuurvisie benoemde verhouding 75:25 bij gemengde woon-werkgebieden. In de Haalbaarheidsfase kan de verdeling verder gepreciseerd worden. In de volgende fase zal verder uitgewerkt worden hoe eventueel gewenste inpassing van kantoorruimte aansluit op de Amsterdamse Kantorenstrategie 2017.

Voorzieningen

De benodigde publieke voorzieningen worden conform referentienormen maatschappelijke voorzieningen berekend. In de volgende fase moet nader worden onderzocht welke kansen er zijn voor combinaties met bestaande voorzieningen in de omgeving van het studiegebied. Sommige maatschappelijke voorzieningen zijn zo buurtgebonden dat het een reden kan zijn om ze wel te realiseren in het gebied, bijvoorbeeld een buurtkamer of huisarts. Met het voorzieningenaanbod dient te worden bijgedragen aan het realiseren van ongedeelde wijken in Amsterdam Noord, om te voorkomen dat er een sociaaleconomische barrière ontstaat

tussen bestaande woongebieden en het te ontwikkelen studiegebied. Een voorbeeld hiervan kan het realiseren van een school zijn voor zowel de Oranjewerf, de Nieuwendammerdijk, als tuindorp Nieuwendam.

Benodigde maatschappelijke voorzieningen conform referentienormen:

- Onderwijs: 1 school voor 400 PO leerlingen, 32 BSO plekken, 100 KDV plekken (bij realisatie 1440 woningen). Behoefte aan een primair onderwijslocatie wordt in de volgende fase in samenhang met de behoefte in de omliggende buurten bezien.
- Zorg/Jeugd/Welzijn: Het beoogde bouwprogramma op Oranjewerf en Gembo-terrein brengt in beperkte mate een ruimtebehoefte voor maatschappelijke voorzieningen met zich mee. In het vervolgstadium wordt onderzocht in hoeverre er in het plan daadwerkelijk voorzieningen moeten worden ingepast en welke combinatiemogelijkheden er zijn met de bestaande voorzieningen in omliggende woonbuurten. Een aandachtspunt hierbij is in hoeverre voorzieningen die op enige afstand liggen (zoals rond het Waterlandplein) voor toekomstige bewoners van Oranjewerf / Gembo-terrein toegankelijk zijn in relatie tot de sociale veiligheid.
- Sport in openbare ruimte: 4 speelplekken (150 m2 bvo per stuk) en 1 speelveld (1.000 m2 bvo per stuk) bij realisatie ca. 1200 woningen. Er is geen noodzaak voor een volwaardig sportpark, hierdoor is echter sport en spelen in de openbare ruimte wel extra van belang. Vooral aan de waterkant worden kansen gezien voor sport in de openbare ruimte.
- In het gebied is veel groen aanwezig: in het Rietland en Schellingwouderpark/breek kunnen hoge kwaliteit omgevingsgroen en speelplekken gerealiseerd worden, zowel ten behoeve van bestaande buurten als toekomstige bewoners Oranjewerf / Gembo-terrein.
- Er wordt een kans gezien voor zwemwater in het gebied, in de bestaande van het IJ afgeschermde kom / insteekhaven. Bij wensen voor waterrecreatie moet nader onderzocht worden of, en zo ja hoe, dit te combineren valt met eisen aan waterkwaliteit en de scheepvaartroutes op het IJ.
- Tot op heden zijn er geen bovenwijkse voorzieningen bekend waarbij het de voorkeur zou hebben deze in het studiegebied te realiseren.

4 Krachtenveldanalyse en risicoverkenning

4.1 Krachtenveldanalyse

Er is een krachtenveldanalyse uitgevoerd waarbij van de belangrijkste partijen (stakeholders, belangengroepen, bewoners etc.) hun specifieke belangen bij de herontwikkeling van de Oranjewerf en het Gembo-terrein in beeld zijn gebracht. Dit biedt de projectgroep voor de vervolgfase handvatten hoe deze partijen het best te betrekken zijn bij het project. Deze analyse vormt ook input voor de in de vervolgfase op te stellen communicatie- en participatieplan.

De volgende groepen stakeholders zijn gedefinieerd in de analyse:

- Bewoners (Op het Gembo-terrein, Nieuwendammerdijk/Schellingwouderdijk, woonboot bewoners, Tuindorp, langs Zuiderzeeweg, KNSM eiland): bewoners zijn een zeer diverse groep met verschillende sociaal-economische en maatschappelijke status en uiteenlopende organisatiegraad. Zij zullen zich sterk maken voor behoud en verdere ontwikkeling van de groene gebieden rondom Oranjewerf / Gembo-terrein. Bewoners zullen mogelijk bezwaren hebben tegen verkeers-aantrekkende werking en aantasting van het dorpse karakter van de omgeving als gevolg van de gebiedsontwikkeling. Het bieden van alternatieve routes voor bijvoorbeeld het langzaam verkeer zou door een deel van de bewoners gesteund kunnen worden. Toevoeging van voorzieningen en recreatie langs het IJ kan steun vinden bij bewoners. Zichtlijnen en uitzicht kunnen voor bewoners redenen zijn om tegen intensieve / hoogstedelijke ontwikkeling te zijn.
- Bedrijven (Gembo, Oranjewerf, rond Zijkanaal K): in het gebied en de omgeving gevestigde bedrijven (waaronder Damen, Albemarle, exploitant bunkerboot) zullen zich met name hard maken voor continuering van hun bedrijfsvoering. Inperking van milieucontouren voor bedrijven is hier strijdig mee. Bedrijven die in het studiegebied gevestigd zijn en niet in gemengd woon-werkgebied kunnen of willen blijven zullen gecompenseerd willen worden voor vertrek. Bedrijven die wel kunnen en willen blijven zullen deels op hun bestaande en deels op een nieuwe plek in het gebied door willen ondernemen. Voor de bedrijven die blijven is steun te verwachten voor verbetering van de (auto)verkeersverbindingen van en naar het gebied.
- Erfpachters / eigenaren (Gembo, Oranjewerf): in het gebied bevinden zich circa 35 erfpachters. Voor een deel zijn deze erop gericht om de bestaande bedrijvigheid te continueren. Transformatie is een botsend belang voor deze groep. Een deel van de erfpachters (waaronder Heren2) zal geïnteresseerd zijn in actieve deelname in de transformatie van het gebied.

- Belangengroepen (ANGSAW, Veban, Fietsersbond, groenbelangen, etc.) zijn actief die zich richten op een specifiek thema, bijvoorbeeld ten aanzien van het behoud van bedrijvigheid, van groen of het authentieke karakter van de dijk of landelijk gebied. Bij gedeelde belangen kunnen deze partijen 'ambassadeur' voor de ontwikkeling worden.
- Ambtelijke organisaties (G&O, R&D, V&OR, M&A, Wonen, OJZ, Sport & Bos, Waternet, Havenbedrijf, Centraal Nautisch Beheer, Veiligheidsregio etc.) hebben specifieke beleidsdoelen en deelbelangen. Soms vormen deze bevoegd gezag of adviseren het bevoegd gezag bij vergunningverlening. Een aantal organisaties adviseert het gemeentebestuur (waar de bestuurlijk opdrachtgever deel van uitmaakt).
- Omgevingsprojecten: Hamerkwartier, Sluisbuurt, Sprong over het IJ, evt. toekomstige Oostelijke Ontsluiting. Deze projecten hebben deels dezelfde belangen, en werken met dezelfde stakeholders (bestuurders, ambtelijke organisaties, belangengroepen etc.). Onderlinge afstemming en samenwerking is een kans voor efficiënte aanpak en voorkomt onduidelijkheid (en daarmee weerstand) bij stakeholders.
- Opiniemakers: Door verschillende instellingen worden discussies geïnitieerd die betrekking hebben op stedelijke (her-)ontwikkeling. Door deelname gerenommeerde deskundigen, beleidsmakers als ook bestuurders hieraan is de potentiële invloed groot.

4.2 Risicoverkenning

Ten behoeve van deze principenota is een risicoverkenning uitgevoerd om mogelijke risico's die zich bij de voorgestelde planontwikkeling van Oranjewerf / Gembo-terrein zouden kunnen voordoen in kaart te brengen. De hier genoemde risico's zullen in de verdere planontwikkeling worden meegenomen.

- Aangezien de gemeente zeer beperkt beschikking heeft over vrije ruimte ten behoeve van kaveluitgifte in het gebied, is de gemeente afhankelijk van de medewerking van erfpachters voor de uitvoering van de plannen. Dit kan betekenen dat er bepaalde gewenste ingrepen niet of pas laat tot stand komen.
- Door een gebrek aan financieringsbronnen kan de realisatie van bijvoorbeeld ingrepen in de openbare ruimte of de aanleg van bruggen in het gedrang komen, waarmee één van de belangrijkste doelstellingen van het plan, het realiseren van goede en logische verbindingen tussen de verschillende deelgebieden niet tot stand kan worden gebracht.
- Als gevolg van de mix aan erfpachters op het Gembo-terrein en de positie van Heren 2 als erfpachter op de Oranjewerf is een tweeledige gemeentelijke aanpak vereist om gemeentelijke doelen (bijv. 40/40/20, voorzieningen, kwaliteit) te realiseren. Doordat belangen kunnen botsten of de verschillende investeringen niet tijdig gegarandeerd kunnen worden, kan er vertraging in de planvorming en –realisatie ontstaan.
- De aanwezige industriële functies op Oranjewerf / Gembo-terrein en het naastgelegen Albemarle functioneren met milieuvergunningen die niet goed samen gaan met ontwikkeling van een gemengd woon-werkgebied. Als partijen niet of niet tijdig meewerken aan inperking van de milieuruimte voor deze industriële functies kan de ontwikkeling vertragen of voor (deel)gebieden geheel in het geding komen.
- De bereikbaarheid van Noord via auto-, ov-, en langzaam verkeersverbindingen staat onder druk. Er is een risico dat ondanks de ingrepen die nu in uitvoering , voorbereiding en onderzoek zijn er toch extra maatregelen noodzakelijk zijn (bijv. oostelijke ontsluiting). Aangezien Oranjewerf / Gembo-terrein een project van beperkte omvang is kan hier beperkt aan bijgedragen worden. Dit kan resulteren in problemen bij de verkeersonderzoeken bij

aanpassing van het bestemmingsplan. Bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten wordt in dit gebied bovendien als problematisch ervaren door de Veiligheidsregio. Bij transformatie en toevoeging van bouwprogramma door gebiedsontwikkeling kan dit probleem worden versterkt.

- Een eventuele oostelijke ontsluiting is niet noodzakelijk voor de transformatie van de Oranjewerf en het Gembo-terrein zelf. Echter, onzorgvuldige inpassing kan leiden tot negatieve effecten op de kwaliteiten van het studiegebied (incl groen- en waterstructuren).

Tijdens de vervolgfasen van het project zal risicomanagement een integraal onderdeel vormen van de projectsturing. Een meer uitgebreide risicoanalyse maakt hier deel van uit waarbij op gezette tijden zal worden beoordeeld wat het risicoprofiel is van het project en welke beheersmaatregelen daarbij nodig zijn.

5 Ontwikkelstrategie

Er is voor het gebied Oranjewerf / Gembo-terrein geen bestuurlijke opdracht om in het gebied versneld woningbouw mogelijk te maken. Wel past het binnen de bestuurlijke ambitie in Koers 2025 Ruimte voor de Stad om de planvorming op te starten, opdat uitvoering van dit project na 2020 kan worden toegevoegd aan de lopende gebiedsontwikkelingsprojecten in de stad.

Er zijn bijna geen gronden die niet reeds in erfpacht zijn uitgegeven aan particulieren. Dat betekent dat de gemeente niet geheel vrij is om zelf de gewenste ontwikkeling en vooral het tempo waarin dat gebeurt, te bepalen. Amsterdam is in hoge mate afhankelijk van de bereidheid van de bestaande erfpachters om deze ontwikkeling tot stand te brengen. Dat betekent niet dat de gemeente maar moet afwachten wat er gebeurt. De stad heeft de verantwoordelijkheid om sturing te geven aan het transformatieproces.

Vanwege het gebrek aan vrije kavels kan van een klassiek actief grondbeleid geen sprake zijn, tenzij zou worden gekozen voor een kostbare aankoopstrategie. Het andere uiterste, een klassiek faciliterend grondbeleid, zou in (delen van) het studiegebied tot de mogelijkheden kunnen behoren, aangezien er in een vroeg stadium door de grootste erfpachter in het gebied (Heren2) interesse is geuit om de transformatie op zich te nemen.

In de bijlage 1 wordt de ontwikkelstrategie verder toegelicht. In de projectfase dient de strategie per deelgebied nog verder uitgewerkt te worden. Eigenschappen van de deelgebieden zijn in grote lijnen hieronder opgesomd.

- Oranjewerf: 1 eigenaar, komt geheel vrij in 2023, kan relatief grootschalig en snel ontwikkeld worden. Afspraken moeten gemaakt worden over onder andere de toekomstige verdeling openbaar/privé en het te realiseren programma.
- Gembo-terrein: versnipperd eigendom, het gebied komt niet in één keer vrij, kan kleinschalig / organisch ontwikkeld worden. Bestaande openbare ruimte kan benut worden.
- Drijvend programma in het IJ: inventariseren welke ligplaatsen uitgegeven, opzegbaarheid. Aanwezigheid van de vaarroute door het IJ en de bunkerboot ter hoogte van het Gembo-terrein zorgen voor beperkingen.
- Herstel dijkstructuur, groen- en waterverbindingen: investeringen in groen en blauw zijn noodzakelijk. Op het historische dijklichaam zijn kansen om woningen toe te voegen door uitgifte van kavels. Complicerende factor is de eventuele inpassing van een oostelijke verbinding tussen Hamerkwartier en Zuiderzeeweg.

Voor alle bovengenoemde deelgebieden geldt dat in de huidige situatie transformatie nog niet mogelijk is in verband met de status van vigerende bestemmingsplannen en milieucontouren van industrie in en rond het studiegebied.

6 Planning en proces

Het voorliggende document vormt het sluitstuk van de Verkenningsfase van het Plaberum. Na uitvoering van deze verkenning, waarin **d**e wenselijkheden, mogelijkheden en de richting van ruimtelijke ontwikkeling in een gebied worden verkend, en na een besluit van het College van B&W, wordt de Haalbaarheidsfase opgestart.

6.1 Haalbaarheidsfase

Na een genomen principebesluit aan het einde van de verkenningsfase start de Haalbaarheidsfase (fase 2). De tweede fase moet leiden tot een Projectbesluit waarin bestemmingen, ontsluiting, mobiliteitseisen en programma's globaal worden vastgelegd en tevens een financieel kader, inclusief dekkingsbronnen, wordt vastgesteld voor het project als geheel. Bij eenvoudige projecten kan deze fase overgeslagen worden en direct gestart worden met een investeringsnota en -besluit. Tijdens de verkenningsfase is duidelijk geworden dat een aantal belangrijke onderwerpen nader onderzocht dient te worden alvorens de gemeente kan gaan werken aan een investeringsbesluit. Naar aanleiding hiervan wordt ervoor gekozen om de Haalbaarheidsfase dus niet over te slaan.

Doel
Het bepalen van de beheersbaarheid van de risico's en hiermee de haalbaarheid van het project.

Kernpunten
In de Haalbaarheidsfase voor de Oranjewerf, Gembo-terrein en omgeving dient een aantal specifieke zaken opgepakt te worden.

1. Een onderscheid te maken tussen het Gembo-terrein en de Oranjewerf, waarbij voor de eerste nader onderzocht moet worden wat de ontwikkelpotentie en het ontwikkeltempo is en voor de tweede vooral kaders moeten worden opgesteld waarbinnen Heren2 de gebiedsontwikkeling verder ter hand kan nemen. In het Projectbesluit zullen vervolgens uitspraken worden gedaan over de fasering en daarmee planning van de planvorming van beide gebieden.
2. Een afsprakenkader met Heren2 ten behoeve van planvorming op de Oranjewerf, inclusief een verdeling van taken en verantwoordelijkheden. Met faciliterend grondbeleid als uitgangspunt is er een kans voor de gemeente om de planvorming op onderdelen te beleggen bij deze eigenaar en haar eigen rol in deze te beperken tot coachen / toetsen. Daarbij geeft Heren2 aan een groot deel van de benodigde onderzoeken en producten zelf te willen opstellen, waardoor de inzet van de gemeente beperkt kan blijven.

3. Inventarisatie van ontwikkelpotentie van zittende eigenaren en bedrijven op het Gembo-terrein, ten behoeve van een meer gedetailleerde ontwikkelstrategie voor het Gembo-terrein.
4. In kaart brengen van de benodigde aanpassingen in milieu-/hinder-/veiligheidszoneringen van gevestigde bedrijven (wo. Albemarle en Reinplus) op basis waarvan kan worden bepaald wat er op hoofdlijnen nodig is om transformatie tot gemengd woon-werkgebied gerealiseerd te krijgen en welke planning daarbij passend is.
5. Een globaal stedenbouwkundig kader opstellen voor de Oranjewerf en het Gembo-terrein, waarin de openbare ruimte en te ontwikkelen kavels gedefinieerd worden. Het stedenbouwkundig kader voor het Gembo-terrein kan zeer globaal blijven indien blijkt dat ontwikkeling hier niet op korte termijn van de grond lijkt te komen.
6. Programmatische scenario-uitwerkingen voor de verdeling van wonen in verschillende categorieën, bestaande en nieuwe bedrijfs- en kantoorfuncties en commerciële en maatschappelijke voorzieningen voor de Oranjewerf en, in ieder geval op hoofdlijnen, het Gembo-terrein, in relatie tot de omgeving van bestaande wijken en projectgebieden.
7. Inventariseren van noodzakelijke dan wel gewenste ingrepen in groene, blauwe en/of (langzaam) verkeer verbindingen in de directe omgeving van de Oranjewerf en Gembo-terrein en het benoemen van opdrachtgevers voor de ingrepen.

Tijdsduur
Als gevolg van de complexiteit van de bovengenoemde kernpunten wordt hiervoor een periode van tussen de 12 en 18 maanden uitgetrokken. Dit is inclusief ambtelijke afstemming en voorbereiding van bestuurlijke besluitvorming ten behoeve van een Projectbesluit.

Wat gebeurt er in de haalbaarheidsfase?
- Nader onderzoek naar de risico's die in de principenota zijn benoemd.
- Uitvoeren onderzoeken voor het bestemmingsplan
- Eventueel anticiperen op aankopen
- Scoping van medefinanciering andere overheden
- Maatschappelijk overleg conform participatie paragraaf fase 1.

Welke adviezen liggen er voorafgaand aan besluitvorming?
- Bestuurscommissie Stadsdeel Noord
- RVE Grond en ontwikkeling
- Eventuele gespecialiseerde adviezen

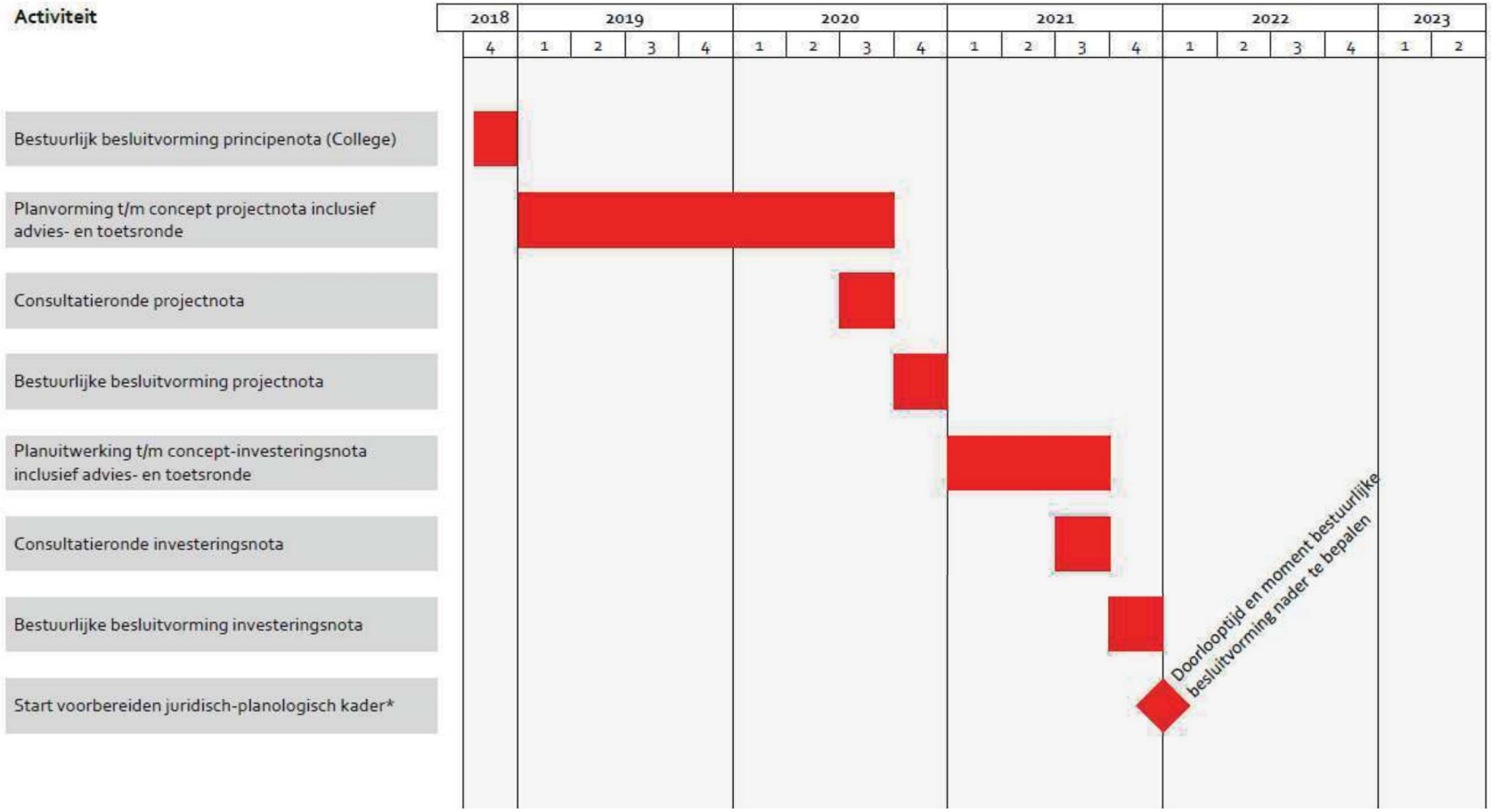
Wie neemt de besluiten (projectbesluit)?
In principe College van B en W, in geval kredietaanvraag: Gemeenteraad

Lijst van onderzoeken en acties Haalbaarheidsfase Oranjewerf, Gembo-terrein en omgeving

- Onderzoek naar het meest optimale en passende financiële model om opbrengsten en investeringen in dit project in balans te brengen.
- Een risicoanalyse, waarbij we de kans op en de gevolgen van onvoorspelbare externe ontwikkelingen voor het studiegebied onderzoeken en beheersmaatregelen ontwikkelen.
- Uitwerken opzet communicatie- en participatietraject en uitvoering daarvan.
- Inkoopverkenning.
- Een plan van aanpak voor de fase na het projectbesluit (opstellen investeringsnota).
- De noodzakelijke juridisch-planologische en civiel-technische onderzoeken, waaronder ook de mogelijkheden ten aanzien van het inperken van bestaande milieucontouren binnen en rondom het studiegebied.
- Opstellen stedenbouwkundige modellen met overzicht van gewenst programma (inclusief marktverkenning, sociaal maatschappelijke voorzieningen en waterprogramma) inclusief toetsings- en afwegingskader, leidend tot een voorkeursvariant. Afhankelijk van het ontwikkeltempo van het Gembo-terrein wordt het detailniveau voor dit terrein bepaald.
- Onderzoek naar voorwaarden voor optimale en succesvolle woon-werkmilieus en de mogelijkheden om bestaande bedrijfsfuncties in het gebied te borgen.
- Uitwerking van de spreiding van maatschappelijke voorzieningen in project- en invloedgebied in relatie met MIPSA Stadsdeel Noord.
- Ontwerpend onderzoek voor openbare ruimtes en uitwerken mogelijkheden tot het openbaar toegankelijk maken van oevers.
- Opstellen van ruimtelijke en programmatische kaders voor de herontwikkeling van Oranjewerf en Gembo-terrein inclusief het waterprogramma.
- Uitwerken ontwikkelstrategie voor de Oranjewerf ten behoeve van de samenwerking met Heren2 inclusief voorstel voor de verdeling van taken en verantwoordelijkheden.
- Uitwerken van een ontwikkelstrategie voor het Gembo-terrein waarin naast Heren2 ook andere eigenaren worden betrokken.
- Uitvoeren van relevante onderzoeken (juridisch-planologisch, civiel-technisch, milieu etc.).
- Nader onderzoek naar de mogelijkheden om de ontwikkeling van Oranjewerf en Gembo-terrein op sociaal-economisch en maatschappelijk gebied bij te laten dragen aan de ontwikkeling van en de verbinding met de omliggende buurten (ongedeelde wijk).
- Verkennen mogelijkheden en onderzoeken haalbaarheid voor herstel dijkstructuur, ook in relatie tot plannen met betrekking tot een eventuele oostelijke ontsluiting.
- Verkennen van mogelijkheden/kansen en onderzoeken haalbaarheid voor versterken huidige water- en groenstructuren.
- Verkennen van mogelijkheden en onderzoeken haalbaarheid tot verbeteren langzaam verkeersroutes richting Hamerkwartier met toekomstige Javabrug en richting Waterland en Sluisbuurt.
- Voorstel voor een faseringsplan in relatie tot de transformatie van de Oranjewerf en het Gembo-terrein maar ook in relatie tot de herontwikkeling van het Hamerkwartier, Sluisbuurt en overige (infrastructurele) projecten.

6.2 Doorkijk naar de Ontwerpfase

Na een Projectbesluit waarmee de Haalbaarheidsfase wordt afgerond start de Ontwerpfase. Hierin wordt middels een ontwerp, programma en financiële doorrekening bepaald wat de exacte mogelijkheden en kosten van het plan zijn. Ook kan parallel aan deze fase gestart worden met onderzoeken ten behoeve van het opstellen van een bestemmingsplan. Dit resulteert in een go / no-go besluit via een Investeringsbesluit. In een project Oranjewerf, Gembo-terrein en omgeving zou ervoor gekozen kunnen worden om aparte Investeringsbesluiten per deelgebied op te stellen als zou blijken dat er grote verschillen in tempo van planvorming en ontwikkeling zijn.



Globale planning vervolgfasen Plaberum (Haalbaarheidsfase en Ontwerpfase).

7 Consultatie, participatie en communicatie

In elke fase van het Plaberum is interactie gewenst met de stakeholders. Het informeren en een sfeer creëren waarin participatie van de omgeving kan ontstaan is van groot belang voor het creëren van draagvlak voor de producten, maar ook voor een soepel lopend traject.

Het benaderen van de omgeving, dat wil zeggen zowel de directe `samenwerkingspartners` als groepen of partijen die in eerste instantie wellicht wat meer op afstand staan middels een open, transparante en pro-actieve benadering heeft als voordeel:

- vanuit project ontstaat een duidelijker beeld van omvang en reikwijdte krachtenveld/ stakeholders
- vroegtijdig duidelijk beeld verkrijgen van weerstand, argumenten en meningen stakeholders
- vroegtijdig inzicht in mogelijke belemmeringen (en kansen) van projectonderdelen (no go´s)
- meer tijd voor het uitwerken van alternatieven
- betere inschatting van door tegenstanders in te zetten (juridisch-planologische) procedures (risico inschatting)
- kansen/mogelijkheden creëren ten aanzien van compenserende/mitigerende maatregelen vanuit project (of door bemoeienis vanuit project) met positief effect op omgeving
- stakeholders voelen zich `serieus´ genomen en zullen eerder bereid zijn mee te denken over oplossingen

Communicatie gedurende de Verkenningsfase:

- Diverse gesprekken met erfpachter/eigenaar Heren2 over toekomstige ontwikkelplannen.
- Startbijeenkomst met ambtelijke organisaties, december 2017.
- Kennismaking bij beheeroverleg bedrijventerrein Nieuwendammerdijk, maart 2018.
- Informeren wethouder Ruimtelijke Ordening najaar 2018.
- Informeren + advies vragen DB / Adviescommissie Noord oktober 2018.
- Informatiebijeenkomst verkenningsfase Oranjewerf / Gembo-terrein oktober 2018 (bij voorkeur gecombineerd met informatie over onderzoek naar oostelijke ontsluiting V&OR).

Communicatie, consultatie en participatie gedurende vervolgfasen:

- Planvormingsoverleggen met belanghebbenden Oranjewerf en Gembo-terrein
- Communicatie en consultatie binnen de gemeente

8 Organisatie

8.1 Verkenningsfase

Bestuurlijk opdrachtgever: College van B&W
Ambtelijk opdrachtgever: Ruimte en Duurzaamheid (Team Ruimte voor de Stad)
Opdrachtnemer: Projectmanagementbureau

8.2 Haalbaarheidsfase

Bestuurlijk opdrachtgever: College van B&W
Ambtelijk opdrachtgever: Grond en Ontwikkeling (Gebiedsontwikkeling Noord)
Opdrachtnemer: Projectmanagementbureau

De wethouder Ruimtelijke Ordening en Grondzaken wordt na vaststelling van de principenota bestuurlijk opdrachtgever van het project. Er is een directe lijn tussen de bestuurlijk opdrachtgever en het Dagelijks Bestuur van de Bestuurscommissie Stadsdeel Noord.

Na vaststelling van de principenota door B&W (principebesluit) zal conform het Plaberum, een projectbesluit worden voorbereid. Voor deze fase is de directeur van de RvE Grond en Ontwikkeling ambtelijk opdrachtgever.

Voor het project is een ambtelijke projectgroep opgericht. Dit projectteam draagt zorg voor de planvorming en de voorbereidingen voor verdere bestuurlijke besluitvorming. In dit projectteam zijn de relevante gemeentelijke rve's vertegenwoordigd. Het procesmatige trekkerschap ligt bij de rve Grond en Ontwikkeling en inhoudelijk bij de rve Ruimte en Duurzaamheid.

Het gemeentelijk projectteam werkt waar nodig samen met de belangrijkste stakeholders, waaronder de eigenaar van de Oranjewerf (Heren2). Daarvoor wordt na het principebesluit een organisatievorm uitgewerkt waarin ook de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever participeren.

9 Financiën

Een voorlopige inschatting van het te verwachten financiële resultaat is gemaakt. Er komt op basis van deze inschatting een licht positief beeld naar voren. Afhankelijk van de ontwikkelstrategie en de mate van sturing door de gemeente op dit transformatieproces kan het resultaat uiteindelijk positief of negatief zijn. De geraamde kosten en opbrengsten worden in een volgende fase verder onderzocht ten behoeve van optimalisatie. Het resultaat hiervan wordt meegenomen in het te nemen projectbesluit.

Als onderdeel van de financiële analyse is een proceskostenscan opgesteld. De benodigde proceskosten voor de Haalbaarheidsfase worden vastgesteld bij het Principebesluit.

Zie voor verdere toelichting de bijlage 1: Financiële Verkenning (kabinet)

10 Principebesluit

10.1 Strategische keuzes

Uit de analyse die is uitgevoerd in deze Verkenningsfase volgt een aantal strategische keuzes ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van de Oranjewerf en het Gembo-terrein:

Transformatieopgave Oranjewerf en Gembo-terrein:

1. Bijdragen aan de Amsterdamse woningbouwopgave door het realiseren van een gemengde stadsbuurt van circa 152.000 m2 bvo aan wonen, werken en voorzieningen.
2. De omliggende buurten dienen op fysiek, sociaal en economisch gebied mee te liften op de ontwikkeling op de Oranjewerf en het Gembo-terrein
3. Vooralsnog wordt faciliterend grondbeleid als uitgangspunt gekozen. Meegaan op het ontwikkeltempo van Heren2 op de Oranjewerf (start ontwikkeling 2023), Gembo-terrein kan parallel hieraan een organische ontwikkeling doormaken.
4. Het publiek toegankelijk maken van de Noordelijke IJ-oever ter hoogte van het Gembo-terrein en de Oranjewerf.

Investeren in de landschaps- en verkeersverbindingen:

5. Het opnemen van een langzaam verkeersroute die de Oranjewerf en het Gembo-terrein direct verbindt met het Hamerkwartier en de toekomstige Javabrug in westelijke richting en met de Oranjesluizen en de Schellingwouderbrug in oostelijke richting. Deze verbinding valt deels buiten het studiegebied maar wordt als bovenplanse investering meegenomen.
6. Het opwaarderen van de rondom de Oranjewerf en het Gembo-terrein aanwezige groenstructuur van het Rietland en Schellingwouderpark/-breek.
7. Het bruikbaar en beleefbaar maken van het water in het studiegebied en daarbij een waterverbinding tussen het IJ en de Schellingwouderbreek onderzoeken.
8. Het herstellen van de oude dijkstructuur van de Nieuwendammerdijk en Schellingwouderdijk.

In de Haalbaarheidsfase die start na het te nemen principebesluit wordt een aantal onderwerpen nader onderzocht. Deze onderzoeken zijn noodzakelijk voorafgaand aan het nemen van een of meerdere Projectbesluiten:

1. Het verder uitwerken van de stedenbouwkundige opgave, waarbij het Gembo-terrein en de Oranjewerf ieder aansluiten op het DNA en de geschiedenis van het eigen gebied (welke verder in kaart gebracht dient te worden met een nadere cultuurhistorische analyse).

2. Mogelijkheden onderzoeken om (drijvende) functies toe te voegen in/op het IJ ter hoogte van de Oranjewerf en het Gembo-terrein.
3. Nader onderzoeken van realisatiemogelijkheden nieuwe dijkwoningen als onderdeel van de te herstellen dijkstructuur Nieuwendammerdijk / Schellingwouderdijk.
4. Te onderzoeken: aard en impact van milieu-/geluidszonering Albemarle en maken van/ verkennen afspraken met Albemarle (investeringsbesluit) over terugdringen zonering (parallel aan gelijksoortige afspraken tbv ontwikkeling Hamerkwartier).
5. Uit te voeren vormvrije MER beoordeling, om vast te kunnen stellen of de ontwikkelingen MER (Milieu Effect Rapportage) plichtig zijn.
6. Mogelijkheden onderzoeken om de transformatie van de Oranjewerf met een apart Projectbesluit naar voren te halen.
7. Verder uitwerken van een samenwerking met de eigenaar Heren2 ten behoeve van de transformatie van de Oranjewerf.
8. Ten behoeve van de transformatie van het Gembo-terrein naar gemengd woon-werkgebied in kaart brengen welke plannen en mogelijkheden er zijn bij bestaande eigenaren in het bedrijventerrein.
9. Inventariseren initiatieven van bestaande bedrijvigheid Gembo-terrein en onderzoeken of, en op welke wijze, deze in de transformatie ingepast kunnen worden.
10. Verkeer & Openbare Ruimte onderzoekt mogelijkheid en wenselijkheid (in mkba) van een oostelijke ontsluiting (auto/fiets/ov), en de wijze(n) waarop dit fysiek ingepast kan worden.

10.2 Gevraagd principebesluit

1. Kennisnemen van principenota, waarin aanleiding, wenselijkheid, mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling worden verkend en de bestaande situatie wordt beschreven, en waarin de volgende hoofdpunten worden benoemd:
    a. Op de Oranjewerf ligt er een kans om door middel van het faciliteren van eigenaar Heren2 met beperkte gemeentelijke inzet op relatief korte termijn tot transformatie over te gaan.
    b. Op het Gembo-terrein zijn de eigendomsverhoudingen complexer en kan op termijn door organische ontwikkeling transformatie op gang komen. Het herstellen van zichtlijnen naar het IJ en openbaar maken van de oever zijn belangrijke doelen van de gemeente hierin.
    c. In een globale financiële verkenning komt een licht positief beeld naar voren uit benodigde gemeentelijke investeringen en te behalen opbrengsten.
    d. In de directe omgeving van beide bovengenoemde terreinen liggen kansen om te investeren in groen, blauw en (langzaam) verkeersverbindingen. Waar het opdrachtgeverschap voor hieraan gerelateerde ingrepen zal liggen moet nog nader uitgewerkt worden.
    e. Rekening houden met een belangrijke onzekerheid voor gebiedsontwikkeling in dit gebied die wordt gevormd door aanwezigheid van bestaande milieu-/hinder-/veiligheidszoneringen van gevestigde bedrijven (wo. Albemarle en Reinplus).

2. In te stemmen met:

a. De geformuleerde ambities (hoofdstuk 3)
b. Het voorgestelde programma (hoofdstuk 3.10)
c. Strategische keuzes (hoofdstuk 10.1)
d. Organisatievoorstel + proceskosten Haalbaarheidsfase (hoofdstuk 8 en bijlage 2)

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

4. Toekomstige inkomsten uit het studiegebied (bijv. erfpachtconversies) ten goede te laten komen aan gebiedsontwikkeling Oranjewerf en Gembo-terrein binnen een in de Haalbaarheidsfase nader te onderzoeken en vorm te geven financieel model.

Colofon

Opdrachtgever:
Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid

Projectteam:

Adviseurs: