Concept-Principenota Sixhaven en omgeving fase 1 gebiedsontwikkeling

versie 12
20 december 2017 t.b.v. Advies AB Bestuurscommissie Amsterdam-Noord 31 januari 2018

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Bestaande situatie
3. Opgave en ontwikkelperspectief
4. Krachtenveldanalyse en risicoverkenning
5. Aanpak gebiedsontwikkeling
6. Planning en proces
7. Consultatie, participatie en communicatie
8. Organisatie
9. Financiën
10. Concept-Principebesluit

Bijlagen

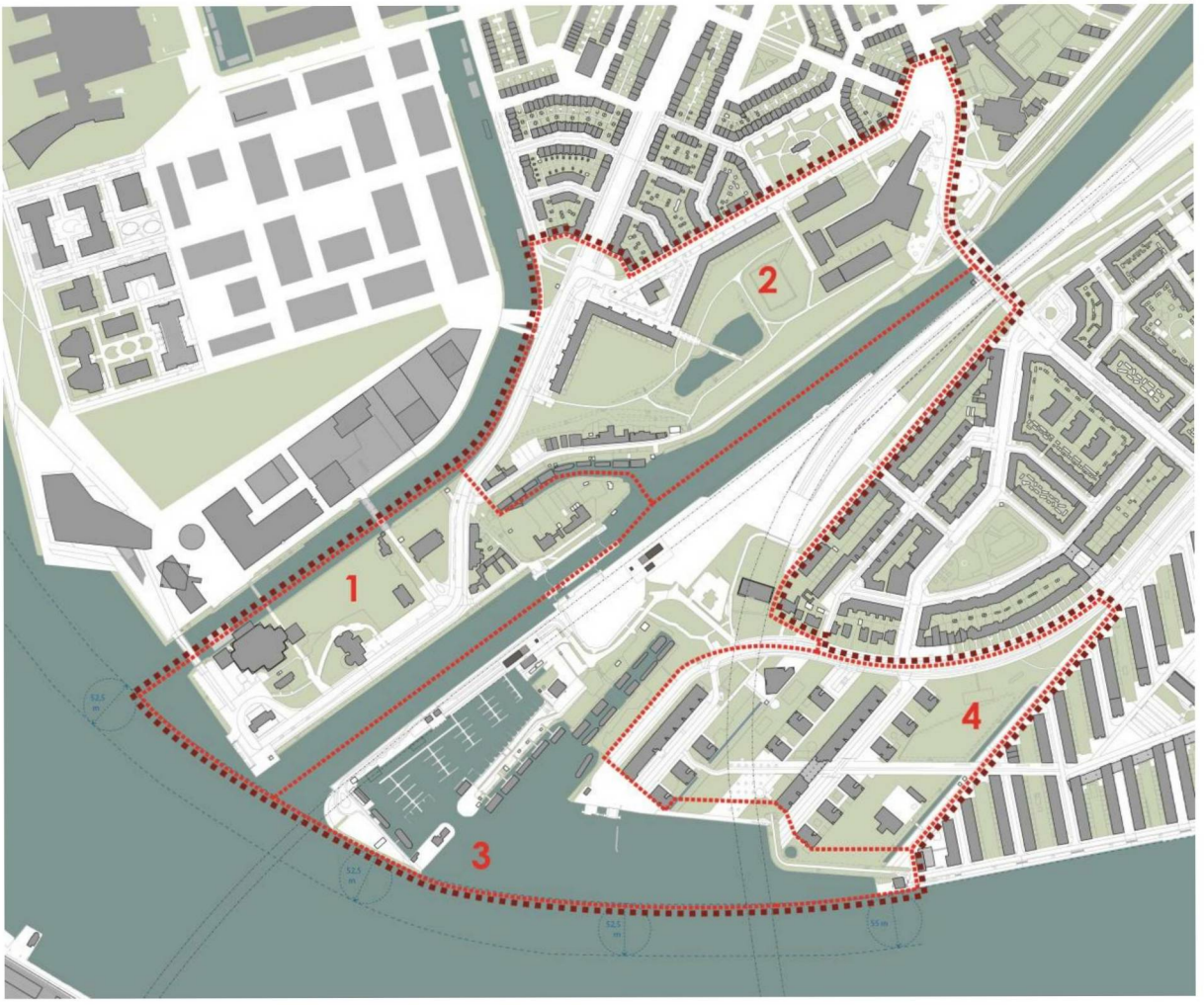
1. Concept-Gebiedsuitwerking Koers 2025 - Stad om het IJ, december 2017
2. Concept-Raamwerk Openbare Ruimte Sixhaven, december 2017

1. Inleiding

In juli 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met het *Voorkeursbesluit Sprong over het IJ*. Onderdeel van het besluit is de opdracht om bij het Uitvoeringsbesluit voor het Metrostation Sixhaven in Q1 2020 inzicht te geven in de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling rond het metrostation en daartoe een gebiedsontwikkelingsproject op te starten.
Bovendien heeft de gemeenteraad in een motie uitgesproken in Q1 2018 te willen beschikken over een integrale visie op dit gebied, met specifieke aandacht voor de cultuurhistorische en landschappelijke waarden.
In het kader van Koers 2025 is in 2016 en 2017 gewerkt aan de *Gebiedsuitwerking Koers 2025 - Stad om het IJ*. In dat studierapport is de ontwikkeling van het waterplein in de bocht van het IJ en de vernieuwing van het gebied rond het Noord-Hollands Kanaal breed verkend. De Gebiedsuitwerking besluit met een Ontwikkelperspectief en aanbevelingen voor het opstarten van projecten, waaronder projecten rond het metrostation Sixhaven.

In deze *concept-Principenota Sixhaven* en omgeving zijn de aanbevelingen uit het studierapport uitgewerkt en is een concept-Principebesluit voorbereid voor het starten van projecten in het gebied 'Sixhaven en omgeving'.
De *Concept-Gebiedsuitwerking Koers 2025 – Stad om het IJ* is bijlage 1 bij de Principenota. Bijlage 2 is het *Concept-Raamwerk Openbare Ruimte Sixhaven*..

Afbeelding 1
Grenzen plangebied Sixhaven e.o.
1-Tolhuistuin, 2-Laanwegkwartier, 3-Sixhaven en 4-IJplein-West



2. Bestaande situatie

In de *Gebiedsuitwerking Koers 2025 - Stad om het IJ* is een uitgebreide inventarisatie opgenomen van historisch-morfologische en functionele kenmerken, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten en planologisch-juridische aspecten. Daartoe is onder andere een Cultuurhistorische Verkenning verricht (M&A, 2016).

Gebiedsgrenzen

De gebiedsgrenzen van het project zijn ontleend aan de *Gebiedsuitwerking* en zijn ruim genomen (afbeelding 1). Het projectgebied wordt begrensd door het Buiksloterkanaal, Van der Pekplein, Meidoornweg, Hagedoornplein, Adelaarsweg, Meeuwenlaan, Gedempte Insteekhavenpark en het IJ. Het projectgebied meet 39,5 hectare, waarvan 28,5 hectare land en 11 hectare water.

Gebiedsbeschrijving

Het projectgebied is opgebouwd uit een viertal deelgebieden (afbeelding 1):

- **Tolhuistuin** (6,8 ha, waarvan 5 ha land, grond grotendeels en opstallen eigendom gemeente Amsterdam, oever en kanaal Provincie Noord-Holland)
  - Ponthuis, gemeentelijk monument, verhuurd t.b.v. horeca.
  - Tolhuis, rijksmonument, verhuurd t.b.v. horeca en kantoor.
  - Park Tolhuistuin inclusief 5 opstallen, tijdelijk verhuurd aan Stichting Tolhuistuin t.b.v. culturele functies en broedplaatsen; de voormalige portiersloge van Shell is gemeentelijk monument.
  - 2 afmeerplaatsen aan de kade van de Buiksloterweg voor riviercruise- en chartervaart van ieder max. 80 meter.
  - Buiksloterweg, 20 woningen + complex garageboxen, in erfpacht uitgegeven aan particulieren; de voormalige politiepost is rijksmonument, de voormalige bedrijfswoningen bij de Willem-I-sluis gemeentelijke monumenten, de Willem- I-sluizen zijn rijksmonument.
- **Laanwegkwartier** (11 ha, waarvan 8,8 ha land, grond in eigendom gemeente Amsterdam)
  - Buiksloterweg, 28 woningen, waarvan 20 in erfpacht uitgegeven aan Woningcorporatie Eigen Haard en 8 aan particulieren..
  - Zijkanaal Noord-Hollands Kanaal bij de Buiksloterweg, 10 woonschepen.
  - Laanweg-Meidoornweg, 142 woningen, in erfpacht uitgegeven aan Woningcorporatie Eigen Haard.
  - Nieuwe Havo, in erfpacht uitgegeven aan stichting VOVA t.b.v. onderwijs en maatschappelijke functies.
- **Sixhaven** (15,7 ha, waarvan 8,4 ha land, grond in eigendom gemeente Amsterdam; Willem-I-sluis, water Voorhaven en Noord-Hollands Kanaal Provincie Noord-Holland)
  - Willem-I-sluizen, rijksmonument.
  - Binnenhaven met terrein, een helling en 2 opstallen, totaal 16.290 m2, met 120 ligplaatsen (ca. 60 vaste en 60 passanten-ligplaatsen) en 20 parkeerplaatsen, verhuurd aan Watersportvereniging Dok- en Scheepsbouw.
  - Havenmeesterswoning, is gemeentelijk monument, verhuurd t.b.v. horeca.
  - Ligplaatsvergunningen voor 22 woonschepen in haven, in voorhaven en in Willem-III-sluis, waarvan 1 aflopend.
  - 3 tuinen, verhuurd aan particulieren.
  - Tijdelijke werkterreinen Noord-Zuidlijn 18.500 m2, verhuurd tot medio 2018.

    - IJtunnelmond en Ventilatiegebouw IJtunnel, voorgedragen als gemeentelijk monument.
    - Tijdelijk ingericht openbaar gebied Sixhavenweg en fietspad richting Adelaarsweg.
- **IJplein-West** (6,5 ha, waarvan 6,4 land, grond in eigendom gemeente Amsterdam)
    - Openbaar gebied met wegen, parkeerplaatsen, fietspaden, groen- en speelvoorzieningen.
    - 453 woningen, in erfpacht uitgegeven aan Woningcorporatie Eigen Haard en 12 VVE's.
    - De Valk, in erfpacht uitgegeven aan Stichting Dock t.b.v. jongerenproductiehuis.
    - Tijdelijke basisschool in het Gedempte Insteekhavenpark.

Ruimtelijke structuur

- Centraal in het projectgebied ligt het Noord-Hollands Kanaal met een relatief beperkte functie voor de beroepsscheepvaart en de recreatievaart. Kanaal en Willem-I-sluis zijn eigendom van en in beheer bij de Provincie Noord-Holland. Aan de Buiksloterweg zijn twee afmeerplekken gesitueerd voor riviercruise- en charterschepen van max. 80 meter lengte.
- Het gebied rond het kanaal tussen de Willemssluizen en de Buiksloterdijk is een aparte watersysteemeenheid met aan weerszijde een waterkering: aan de westzijde samenvallend met een zone rond de Buiksloterweg direct langs het kanaal, aan de oostzijde samenvallend met een zone rond de Adelaarsweg op enige afstand van het kanaal. Het gebied heeft een kleine kans op overstroming bij een dijkdoorbraak (regionale risicokaart).
- Parallel aan het kanaal ligt de Nieuwe Leeuwarderweg, grotendeels ondergronds in de vorm van de IJ-tunnelbuis. Bij de tunnelmond staat het noordelijke, nog slechts gedeeltelijk in gebruik zijnde Ventilatiegebouw met daar omheen opslagterrein. Aanwijzing tot gemeentelijk monument wordt voorbereid.
  Rond het open gedeelte van de Nieuwe Leeuwarderweg is sprake van een omvangrijke geluidsproductie door het wegverkeer en in de toekomst ook door de metro. Dit stelt eisen aan eventuele woningbouw en voorzieningen in het meest noordelijk deel van het deelgebied Laanwegkwartier.
- Het plangebied maakt onderdeel uit van het *Beschermd Stads- en Dorpsgezicht Oud-Noord*. De belangrijkste kwaliteiten zijn: 1) het landschappelijke ensemble van de Tolhuistuin, 2) de kleinschalige, pre-stedelijke bebouwing en de groenstructuur in het Laanwegkwartier en 3) het samenhangende, open landschap van waterinfrastructuur en kleinschalige bebouwing rond het Noord-Hollands Kanaal en de Willemssluizen.
- Delen van het plangebied maken onderdeel uit van de *Hoofdgroenstructuur* uit de *Structuurvisie Amsterdam 2040 – Economisch sterk en duurzaam* (vastgesteld 2011) en van de *Ecologische Structuur* uit de Structuurplanuitwerking *Ecologische Visie* (vastgesteld 2012). De oevers van het kanaal spelen een belangrijke rol in de ecologische structuur. Verspreid in het gebied staan circa 60 monumentale bomen. In het projectgebied zijn enkele soorten 'hogere' planten en beschermde vogels en zoogdieren aangetroffen, onder andere in de kademuren van de Willem-I- en Willem-III-sluis (Ecologische Atlas Amsterdam).
- Ondergronds is recent de tunnelbuis van de Noord-Zuid-metrolijn gerealiseerd, inclusief schuivengebouw, 2 nooduitgangen en een C2000-schakelstation. Een deel van het projectgebied is nog in gebruik als werk- en opslagterrein bij de projectorganisatie.
- Bij het vaststellen in 2011 van de *Structuurvisie Amsterdam 2040 – Economisch Sterk en Duurzaam* is besloten af te zien van een reservering voor een aftakking van de Noord-Zuidlijn naar Zaanstad.
- Door en langs het gebied lopen tracés voor kabels en leidingen, onder andere langs de Meidoornweg in het deelgebied Laanwegkwartier en via de IJtunnel.

- Het gebied Sixhaven is buitendijks gebied en tot stand gekomen door aanplemping en vergraving. De ondergrond kent daardoor in de bovenste meters een grote variatie in het bovenste bodemprofiel (zie bijlage 7 Bodemkwaliteit Sixhaven en omgeving, G&O, afdeling Bodem, november 2017). Bodemkwaliteit per deelgebied:
    - Tolhuistuin: mogelijk lichte verontreiniging en interventieoverschrijdingen van lood en asbest.
    - Laanwegkwartier: verwacht wordt een bodemkwaliteit van 'industrie met kans op interventiewaarde-overschrijdingen'. Onderzoek naar de in de jaren 50 gesloopte bebouwing is van belang.
    - Sixhaven: verwacht wordt een gemiddelde stedelijke verontreiniging van zowel land als waterbodem. Bij passantenhaven is gebruik gemaakt van AVI-sintels en verhardingslagen.
    - IJplein-West: bij toekomstige herontwikkeling wordt geadviseerd te starten met een historisch onderzoek gericht op de voormalige ADM.

Wet- en regelgeving

Het vigerend planologisch-juridisch kader binnen het projectgebied Sixhaven e.o. omvat de volgende bestemmingsplannen:

- Het bestemmingsplan 'Overhoeks' is vastgesteld op 5 oktober 2016. Tolhuistuin en het westelijk deel van de Buiksloterweg maken onderdeel uit van dit bestemmingsplan;
- Het bestemmingsplan 'Sixhaven' dat is vastgesteld op 12 maart 2014 omvat een gedeelte van de Noord/Zuidlijn, pontplein Buiksloterwegveer en het oostelijk deel van de Buiksloterweg. De jachthaven, de Willem I en Willem III sluis vallen eveneens binnen dit bestemmingsplan;
- Het bestemmingsplan 'Sixhaven 1e partiële herziening' dat is vastgesteld op 27 september 2017 heeft betrekking op een locatie voor vijf woonarken aan de oostzijde van de jachthaven;
- Het bestemmingsplan 'Oud-Noord' (vastgesteld op 29 oktober 2008) waarbinnen een groot deel van de Buiksloterweg valt, het Laanwegkwartier, IJ-plein West, pontplein IJpleinveer en de Meeuwenlaan.
- Het bestemmingsplan 'Buiksloterweg', vastgesteld op 2 juli 2014, betreft een locatie voor zelfbouw van woningen aan de Buiksloterweg, ter plaatse van de nrs. 33 tot 39.

De bestemmingsplannen hebben wat betreft het projectgebied een conserverend en gedetailleerd karakter.
De archeologische en cultuurhistorische waarden zijn in kaart gebracht in de Cultuurhistorische Verkenning Stad om het IJ (M&A 2016).
Het projectgebied maakt onderdeel uit van het op 3 maart 2014 aangewezen rijksbeschermd stadsgezicht Amsterdam-Noord. Dit betekent dat er ten aanzien van te beschermen ruimtelijke karakteristieken en waarden zoals Tolhuistuin, Laanwegkwartier en het Noord-Hollands Kanaal met het Willemsluizencomplex regels gelden.
Binnen het projectgebied bevinden zich drie rijksmonumenten: het Tolhuis, het Willem-I sluizencomplex en de voormalige politiepost aan de Buiksloterweg; er zijn vier gemeentelijke monumenten: de sluismeesterswoningen aan de Buiksloterweg, de havenmeesterwoning, de voormalige portiersloge van Shell en het Ponthuys. Voor het luchtventilatiegebouw van de IJ-tunnel loopt de aanwijzingsprocedure.

Beleid

Ingevulde checklist relevante beleidskaders; zie bijlage *.

3. Opgave en ontwikkelperspectief

Opgave

Rond het waterplein in de bocht van het IJ ontwikkelde zich in de afgelopen jaren een nieuw en gemengd cluster van grootstedelijke voorzieningen (CS, Muziekgebouw, Paleis van Justitie, Eye, Adam-toren, Tolhuistuin). De maatregelen in het kader van Sprong over het IJ (IJpleinveer, metrostation Sixhaven en mogelijk een voetgangerspassage CS-Buiksloterweg) zullen de regionale bereikbaarheid van het projectgebied enorm verbeteren.
In het verlengde hiervan spelen in de opgave drie aspecten een belangrijke rol:

- Het verder ontwikkelen van het waterplein in de bocht van het IJ bij CS tot onderdeel van het grootstedelijk kerngebied van de stad, door het uitbouwen van de openbare ruimte op de noordelijke IJ-oever rond de Tolhuistuin, de Sixhaven, de Willemssluizen en op het Oeverpark IJplein en het toevoegen van gemengde, grootstedelijke programma's; e.e.a. aansluitend op het *Programma Drukte in de Stad.*
- Openbaar maken, aanhelen en verbinden van de ontoegankelijke en gefragmenteerde onderdelen van het projectgebied, met name in het geval van de cultuur-historisch en landschappelijk waardevolle elementen zoals Tolhuistuin, Laanweg, Buiksloterweg, de beide Willemssluizen en het Ventilatiegebouw; e.e.a. aansluitend op de *Cultuurhistorische Verkenning Stad om het IJ.*
- Integratie van Oud en Nieuw Noord, zowel in een samenhangend stelsel van openbare ruimte en groen, als in het dagelijks gebruik en nieuwe functies; e.e.a. aansluitend op het grootstedelijke *Programma Ontwikkelbuurten* en bij de maatwerkaanpak, zoals ontwikkeld in het kader van het stadsdeelprogramma *Ongedeelde Wijken*.

Ontwikkelperspectief projectgebied

Het ontwikkelperspectief is verkend in de *Gebiedsuitwerking Koers 2025 - Stad om het IJ.* Naast een uitgebreide inventarisatie van de huidige situatie en een cultuurhistorische verkenning is een studieopdracht gegeven aan drie combinaties van bureaus en zijn stadsgesprekken gevoerd. Op basis daarvan zijn drie ruimtelijke modellen nader onderzocht: Stedelijke knoop, Groene scheg, Stap-voor-Stap.
Uit het onderzoek komt het volgende ontwikkelperspectief naar voren:
De aanwezige cultuur-historische en landschappelijke elementen vormen een indrukwekkende en te koesteren collectie stedelijke elementen: het Noord-Hollands Kanaal (met de monumentale sluizen en de bijbehorende bebouwing, de passantenhaven, parken en bomenlanen er om heen), de Tolhuistuin (met het Tolhuis, de voormalige bedrijfskantine, de portiersloge, de villa's en het Poortgebouw), de kleinschalige, pre-stedelijke bebouwing aan de Buiksloterweg en het Ventilatiegebouw van de IJtunnel. Door de slechte toegankelijkheid en de versnippering van het gebied komen deze waardevolle elementen nu echter nauwelijks tot hun recht.
Aanleg van station Sixhaven en de bijbehorende nieuwe langzaam verkeerbruggen en fietsroutes rond de Willemssluizen ontsluiten de collectie bijzondere elementen voor de stad. Ze slechten de barrière van het Noord-Hollands Kanaal en maken het gebied beter toegankelijk. Met een goed ontwerp voor de bestaande kades, sluizen en parken én voor nieuwe openbare ruimte kan het gebied rond het metrostation Sixhaven een belangrijke verbindende rol spelen in de ontwikkeling van de noordelijke IJ-oever. Het kan een *passtuk* worden tussen de gebieden er rondom heen: de dynamische omgeving van het Centraal Station en het waterplein, de snel verkleurende bedrijventerreinen Overhoeks en Hamerkwartier en de tuindorpen van Noord met de groene scheg naar Waterland. Door de verbeterde ontsluiting wordt ook het Oeverpark langs de noordelijke IJ-oever richting IJplein en Hamerkwartier continu.

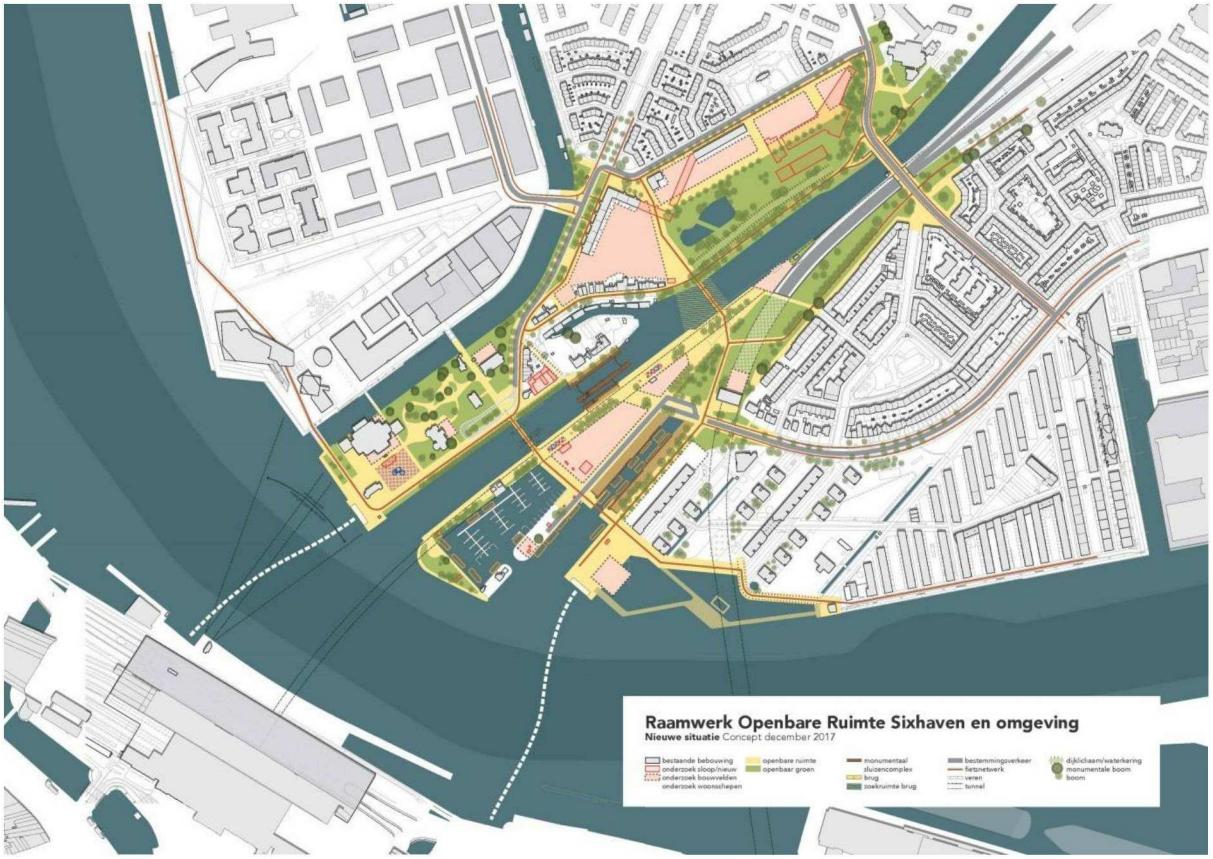
In vergelijking met de omliggende bedrijventerreinen Buiksloterham en Hamerkwartier zijn de mogelijkheden voor grootschalige vastgoedontwikkeling in het projectgebied Sixhaven e.o. beperkt. Naast de beperkingen onder invloed van de ondergrondse infrastructuur van IJ-tunnel en Noord/Zuidlijn spelen hierbij ook de waterkering, de geluidhinder van de Nieuwe Leeuwarderweg en de wens tot handhaving van de passantenhaven en de monumentale ensembles van de Tolhuistuin, de Buiksloterweg, de Willemssluizen en het Noord-Hollands Kanaal een rol. Desondanks liggen er bijzondere kansen voor realisering van nieuwe functies. Deze kunnen de ambitie van het *passtuk* ondersteunen en versterken:

- Aan de westzijde van het Noord-Hollands Kanaal is in en rond de Tolhuistuin een beperkte uitbreiding van de cultuurgebouwen mogelijk.
- In het Laanwegkwartier kunnen mogelijk 250 woningen gerealiseerd worden, met een brede basisschool en maatschappelijke functies.
- Aan de oostzijde van het kanaal is direct bij het metrostation ruimte voor een gemengd bouwprogramma van 30.000-80.000 m2 (plus ondergronds parkeren) en aanleg van een Sluispark van 5 hectare. Een publiek gebouw (16.000 m2, mogelijk voor onderwijs, cultuur en sport) met een opnieuw ingerichte oever bij het vernieuwde pontplein van het IJpleinveer completeert de reeks 'Ankers in het IJ'.
- Aansluitend kan ook de IJpleinbuurt door kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en intensivering en functiemenging een aantrekkelijker en stedelijker karakter krijgen.

Op basis van de recente ervaringen met de ontwikkeling van complexe binnenstedelijke locaties zoals het NDSM-terrein, Overhoeks en het Marineterrein kan een stapsgewijze ontwikkeling van Sixhaven en omgeving tot een rijker en betekenisvoller stuk stad leiden dan uitvoering van een blauwdrukplan.
In het afgelopen jaar dienden zich allerlei kleinschalige initiatieven aan. De vrijkomende werkterreinen van de Noord-Zuidlijn bieden bovendien uitgelezen kansen om ruimte te maken voor evenementen zoals de Uitmarkt, het Amsterdam Light Festival, de Amsterdam-Biënnale, de Urban Sportsweek, Amsterdam-750 in 2025 en Sail. Deze evenementen sluiten goed aan op het aanbod van de Adam-toren, THT en het Cultuurhuis Tolhuistuin.

Ontwikkelperspectief Deelgebieden

Tolhuistuin e.o.
De herinrichting van het pontplein van het Buiksloterwegveer en van de Buiksloterweg zelf is urgent, bezien vanuit kwaliteit en sociale en verkeersveiligheid. De gebruiksdruk op de openbare ruimte bij het pontplein en op de Buiksloterweg is nu al groot en zal in de komende jaren verder toenemen. Als eerste stap wordt in 2018 de huidige buslus van het pontplein voorlopig verplaatst naar een locatie ten noorden van het Tolhuis; het huidige parkeerterrein zal daartoe verdwijnen.
In een vervolgstap dragen vernieuwing van de pontfuiken (mede voor laadvoorzieningen voor elektrisch aangedreven veren) en aanleg van een ondergrondse fietsgarage bij aan een kwalitatief betere openbare ruimte. De locatie van de fietsgarage wordt bepaald in samenhang met de reservering voor aanleg van een voetgangerspassage CS-Buiksloterweg.
De Tolhuistuin en de collectie van gebouwen vormen een cultuur-historisch waardevol landschappelijk ensemble. Door een betere inpassing van het Tolhuis, sloop van twee bedrijfswoningen en herinrichting van de Buiksloterweg en de Tolhuistuin kan meer samenhang in het gebied ontstaan. Onderzocht kan worden hoe compacte uitbreidingen van de bestaande gebouwen (de voormalige bedrijfskantine, Tolhuis, Poortgebouw) deze ambitie kunnen ondersteunen.
Ook na realisering van een brug over het Noord Hollands Kanaal ten zuiden van de Willem-I-sluizen blijft ca. 200 meter kade beschikbaar aan de Buiksloterweg voor twee afmeerplekken voor riviercruise en charterschepen van maximaal 80 meter.



Afbeelding 2
Raamwerk Openbare Ruimte Sixhaven en omgeving

Laanwegkwartier
De kleinschalige, pre-stedelijke bebouwing aan de Buiksloterweg en het aanwezige groen vormen cultuur-historisch en landschappelijk waardevolle elementen in het Laanwegkwartier.
In het gebied kunnen mogelijk 250 nieuwe woningen gebouwd worden; in hoogte, korrelgrootte en verschijningsvorm aansluitend bij de bestaande bebouwing aan de Buiksloterweg, de Meidoornweg en in de aanliggende Van der Pekbuurt. In de nieuwbouw is ook plaats voor maatschappelijke functies op de begane grond en mogelijk voor een brede basisschool. De verdwenen Laanweg kan in ere hersteld worden en het Laanwegpark sterk verbeterd. De Van der Pekbuurt komt zo aan het Noord-Hollands Kanaal te liggen. Onveilige 'achterkanten' verdwijnen.
Voor de aanleg van een sociaal veilige langzaam verkeerverbinding van het Van der Pekplein naar de noordelijke brug over het Noord-Hollands Kanaal, de Meeuwenlaan en de noordelijke entree van het metrostation Sixhaven is eventuele sloop van 20-30 woningen aan de Laanweg onderdeel van de ontwerp- en onderzoeksopgave van de volgende fase.
Vernieuwing of verplaatsing van de gebouwen van de Nieuwe Havo maakt een uitbreiding en kwaliteitsverbetering van het Laanwegpark mogelijk. Verschillende opties voor vernieuwing en verplaatsing van de Nieuwe Havo binnen en buiten het projectgebied worden in de volgende fase onderzocht.
Het huidige, versnipperde groen is onderdeel van de *Hoofdgroenstructuur* (vastgesteld 2011) en van de *Ecologische Structuur* (vastgesteld 2012). In de volgende fase moet onderzocht worden of de uitbreiding en kwaliteitsverbetering van het Laanwegpark voldoende compensatie biedt voor het mogelijke verlies aan huidige kwaliteiten.

Sixhaven
Het open landschap van waterinfrastructuur, parken en kleinschalige bebouwing rond het Noord-Hollands Kanaal en de Willemssluizen vormt een waardevol cultuur-historisch element; zij het dat het ensemble aan de oostzijde door de aanleg van de IJtunnel en de Noord-Zuidlijn aan kwaliteit heeft ingeboet.
In de verkenning tekent zich een samenhangend pakket van infrastructuur-, openbare ruimte en groenmaatregelen af, gekoppeld aan realisering van het metrostation Sixhaven, waarmee het nu versnipperde en slecht toegankelijke gebied ontsloten wordt en als passtuk en scharnierpunt kan gaan werken in de wijdere omgeving.
Naast het metrostation omvat het pakket twee langzaam verkeer bruggen over het Noord-Hollands Kanaal, aanleg van nieuwe fietsroutes, openbare kades, restauratie van de Willem-III-sluis, aanleg van een nieuwe pontpier voor het IJpleinveer, een park op de verlengde IJtunnelmond en een waterrijk Oeverpark aan het IJ. Met het oog op nautische eisen en cultuur-historische waarden dient nader onderzocht te worden of de zuidelijke verbinding als brug of tunnel uitgevoerd moet worden.
Voor het realiseren van dit pakket maatregelen dient de lay-out van de passantenhaven van de WVDS aangepast en is verplaatsing van woonschepen nodig. Onderdeel van de vervolgfase is nader onderzoek naar integratie c.q. verplaatsing van de woonschepen. Een bijzondere mogelijkheid is uitbreiding van het aantal afmeerplaatsen voor de zeilende chartervaart, aansluitend bij het initiatiefvoorstel 'Zeilhaven' van de gemeenteraadsleden Boldewijn en Boutkan (april 2017).
Een andere 'special' in dit deelgebied is een korte verlenging van de IJtunnel. Door een overkluizing vermindert de geluidhinder voor de bestaande woningen aan de Adelaarsweg, wordt de fietsroute Adelaarsweg-IJpleinveer comfortabeler en veiliger en kan een aantrekkelijk park aan het kanaal gerealiseerd worden, dat gemakkelijk bereikbaar is vanuit de aanliggende Vogelbuurt. Op een deel van de verlengde tunnel is bebouwing mogelijk. De aanleg van dit Sluispark is een grote kwaliteitsimpuls voor het gebied, herstelt en versterkt de cultuurhistorische waarden en zorgt voor een goede ruimtelijke en sociale aanhechting van Oud-Noord op de nieuwe ontwikkelingen.
Aansluitend bij de nieuwe pontpier kan in het water voor het IJplein-West een waterrijk oeverpark gemaakt worden als onderdeel van de groene oever langs het IJ met daaraan een nieuw 'Anker in

het IJ'. In aanvulling op de andere ankers, lijkt een hybride, multifunctioneel gebouw t.b.v. onderwijs, sport en cultuur een interessante bestemming (16.000 m2).
Bebouwing van het Sluiseiland bij het metrostation Sixhaven kan meer of minder intensief zijn (30-80.000 m2, plus 1.000-6.500 m2 parkeren). Een gemengd programma met een sterk publiek karakter draagt bij aan de betekenis van het gebied in de stad en de regio. De omvang van het bouwprogramma is bepalend voor het karakter van het gebied. Wordt gekozen voor een beperkt bouwprogramma met publieke functies op de beschikbare bouwkavel naast het metrostation en een overwegend groene inrichting, dan wordt het Sluiseiland een cultuurpark, aansluitend bij het ontspannen karakter van de Tolhuistuin en de oevers van het kanaal. Wordt gekozen voor een omvangrijker programma met woningbouw en werkgelegenheid dan krijgt het gebied een meer stedelijk karakter.
Afhankelijk van het gekozen scenario zal in meer of mindere mate sprake zijn van positieve dan wel negatieve effecten op de cultuurhistorische waarden van het beschermde stadsgezicht.
Een optie is te kiezen voor een gefaseerde ontwikkeling met in de periode tot 2025 verschillende vormen van 'placemaking' met ruimte voor kleinschalige initiatieven, voor evenementen zoals de Uitmarkt, Amsterdam 750, het Amsterdam Lightfestival, de Urban Sportsweek en de Amsterdam-Biënnale en voor tijdelijke functies. Een definitieve invulling volgt dan later, verrijkt door de ervaringen in de komende jaren.

IJplein-West
Kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en intensivering van het grondgebruik kunnen deze jaren '80-buurt een gemengder en aantrekkelijker karakter geven.
Kwaliteitsverbetering is mogelijk door herinrichting van de kade en de fietsroute langs het IJ en van de gedempte insteekhaven van de ADM als onderdeel van het nieuwe Oeverpark langs het IJ. Ook de destijds gekozen parkeeroplossingen zijn voor verbetering vatbaar. De aaneengesloten asfaltstroken tussen de blokken met 'haaks'-parkeren kunnen aantrekkelijker worden door het planten van bomen en hagen.
Intensivering en menging zijn mogelijk door toevoeging en vervanging van bouwvolumes. Toevoeging van bouwvolume lijkt mogelijk in de gedempte insteekhaven. Vervanging is vooral aan de orde wat betreft het lange blok bij het pontplein van het IJpleinveer. Er is hier ruimte voor een stedelijk bouwblok met een gemengd programma (25.000 m2, plus 3.250 m2 parkeergarage). Een nieuw blok op deze plek, met publieke functies op de begane grond, kan georiënteerd worden op de Willem-III-sluis en markeert de entree van Noord bij het pontplein van het IJpleinveer.
Overwogen kan worden dit gebouw uit te voeren als een aanbouw/uitbreiding van het bestaande blok.

Mogelijk programma

- Totaal ca. 85.000 – 140.000 m2 bvo, als volgt verdeeld:
- Gemengd bouwprogramma
    - Deelgebied Tolhuistuin: sloop voormalige bedrijfswoningen pontplein, uitbouwen Shell-kantine en Tolhuis 500 m2 bvo horeca/logistiek, broedplaats Poortgebouw 1000 m2, nieuwbouw 4 eengezinswoningen 720 m2.
    - Deelgebied Laanwegkwartier: mogelijke sloop 20-30 woningen, mogelijke verplaatsing en sloop gebouwen Nieuwe Havo, nieuwbouw ca. 250 woningen in 2-4 bouwlagen, incl. 4 zelfbouwwoningen Buiksloterweg, basisschool 3500 m2, speeltuin en maatschappelijke voorzieningen 1000 m2.
    - Deelgebied Sixhaven fase 1: 16.000 m2 bvo Hybride Anker Oeverpark IJplein, onderwijs, sport, cultuur, horeca.

- Deelgebied Sixhaven fase 2: 30-80.000 m2 bvo (150-350 woningen, 5.000-25.000 m2 werkgelegenheid, 10.000-20.000 maatschappelijk, cultuur, plus parkeergarage 1.000-6.500 m2.
- Deelgebied IJplein-West: nader te onderzoeken in Vernieuwingsplan IJplein.

- Maatschappelijke voorzieningen
  - Vernieuwing c.q. verplaatsing van de Nieuwe Havo, binnen of buiten projectgebied.
  - Mogelijke verplaatsing jongerencentrum naar Sluispark 750 m2.
  - Uitbreiding Ventilatiegebouw, mogelijk 1.500 m2.
  - Nieuw clubhuis WVDS 450 m2.
  - Overige maatschappelijke voorzieningen in de plinten (inclusief zorg en mogelijk andere bovenwijkse voorzieningen met een functie voor de wijdere omgeving) te bepalen op basis van het Maatschappelijk Investeringsprogramma Sociale Accommodaties Noord (MIPSA-Noord, gepland maart 2018). Eén van de mogelijke bovenwijkse functies is een 24-uursopvang.
- Groen- en sportvoorzieningen en water
  - Herinrichting en uitbreiding park Tolhuistuin.
  - Handhaving 2 afmeerplekken voor riviercruise en charterschepen Buiksloterweg voor schepen tot max. 80 meter; introductie walstroom.
  - Herinrichting WVDS met maximaal 120 ligplaatsen voor schepen tot 7, resp. 15 meter, nieuwe locatie club- en toiletgebouw; watercompensatie voor vermindering wateroppervlak.
  - Mogelijke realisering 5-10 afmeerplekken zeilende chartervaart voor schepen tot 25 meter in voorhaven en kolk van de Willem-III-sluis; aandacht voor voorkomen emissies.
  - Mogelijke verplaatsing en/of (gedeeltelijke) integratie 21 woonschepen.
  - Aanleg Sluispark, circa 3,5 hectare, inclusief mogelijke verlenging IJtunnel, damwanden Nieuwe Leeuwarderweg, verbetering van de fietsroute en de parkstrook langs de Adelaarsweg en handhaving van circa 60 monumentale, bestaande bomen. Nader onderzoek buitensportfaciliteiten, zoals voor voetbal, basketbal of een roeicentrum.
  - Herinrichting en uitbreiding Laanwegpark, circa 3 hectare, met buitensport- en speelvoorzieningen in de vorm van het huidige Cruijff-court en mogelijk een speeltuin bij een nieuwe basisschool.
  - Waterveiligheid is vooral voor de cruciale infra van Noord-Zuidlijn en IJtunnel van groot belang.
- Ontsluiting, parkeren
  - Metrostation Sixhaven met voorzieningen en fietsenstalling (ca. 500 pp) bij entrees; aansluiting op busvervoer nader te onderzoeken (handhaven voorlopige locatie Buiksloterweg, dan wel lus bij A-lab en/of bij metro-entree Meeuwenlaan)
  - Projectgebied beperkt toegankelijk voor autoverkeer, geen parkeren op de openbare weg, prioriteit voor fietsers en voetgangers; nader onderzoek openbare en bewonersparkeergarage Sixhaven, aantal plaatsen nader te bepalen in relatie tot programma, nader onderzoek bewonersparkeergarages in Vernieuwing IJpleinbuurt.
  - Optimaliseren fietsroutes noord-zuid langs Noord-Hollands Kanaal en oost-west Overhoeks/Buiksloterweg naar pontplein IJpleinveer/Oeverpark IJplein, inclusief twee langzaam verkeerverbindingenover het NHK.
  - Herinrichting autovrij pontplein Buiksloterwegveer, inclusief fietsgarage pontplein Buiksloterweg (2000-4000 pp), mogelijk nieuwe pontfuiken (mede t.b.v. hybride/elektrische veren); en reservering aanlanding voetgangerspassage CS-Buiksloterweg; te onderzoeken in samenwerking met het Programma Veren.

- Aanleg nieuw pontplein en pontfuiken IJpleinveer (mede t.b.v. hybride/elektrische veren); te onderzoeken in samenwerking met het Programma Veren.

- Beheer
  - Het huidige versnipperde beheer rond de Tolhuistuin dient zo snel mogelijk verbeterd te worden in overleg tussen de rve Vastgoed-SDN-Tolhuistuin.
  - Onderzoek in vervolgfase naar eventuele overdracht Willem-I-sluis, kanaal en kanaaloevers van Provincie Noord-Holland naar gemeente Amsterdam.
  - Het openbaar areaal neemt toe na de overdracht van de werkterreinen Noord/Zuidlijn. In de periode 2018-2021 worden deze terreinen voor tijdelijk gebruik geschikt gemaakt; daarna volgt eventueel stapsgewijs herbestemming en herinrichting.
  - Het niveau van het beheer zal na uitvoering van de opening van het metrostation omhoog gaan – de effecten en kosten worden in de vervolgfase in kaart gebracht.
- Duurzaamheid en luchtkwaliteit
  In de planontwikkeling is een belangrijke rol weggelegd voor duurzaamheid. In dit gebied moet je straks duurzaam kunnen ondernemen, recreëren en wonen.
  - *Klimaatbestendige stad* – De Sixhaven e.o. wordt 'Rainproof' opgezet. Wateropvang van extreme buien wordt opgelost door een robuust systeem in zowel openbare ruimte als op gebouwniveau.
  - *Circulaire economie* – Circulaire economie wordt voor gebiedsontwikkeling vertaald in aanpasbaar bouwen en het scheiden van afval voor de winning van grondstoffen uit (schone) fracties. Wat betreft circulair bouwen is de inzet daarom toekomstbestendig bouwen: het gebouwcasco is zodanig aanpasbaar dat functie-menging en aanpassing van woning-typologie eenvoudig is te realiseren. Daarnaast wordt tijdens de ontwikkelfase ingezet op tijdelijke functies, zoals creatieve broedplaatsen, evenementen en demontabele paviljoens. Principes van circulaire economie materiaalgebruik zullen integraal onderdeel worden van deze eerste belangrijke verkennings- en ontwikkelingsfase. Hiertoe wordt ook het team Circulaire Economie van CTO Amsterdam betrokken.
  - *Bewegende Stad* – De ambitie is om in de verdere planvorming het gebied te ontwerpen conform gemeentelijke ambities van de Bewegende Stad, waarbij ingezet wordt op een lage parkeernorm, focus op langzaam verkeer (o.a. fietsverbinding) en gebruik van openbaar vervoer, en ontwerpprincipes die beweging stimuleren.
  - *Duurzame energie* – De energievraag in de Sixhaven 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, duurzame opwek
  - *Duurzame inrichting openbare ruimte* – In de openbare ruimte zullen verschillende duurzame ontwerpprincipes geïntegreerd worden in de komende plan- en ontwerpfasen:
    - Intelligente duurzame openbare verlichting.
    - De Amsterdamse standaard voor materialen met lange levensduur: indien mogelijk wordt gekozen voor hergebruik van klinkers op de kades (circulaire economie) conform het Puccini beleid.
    - Natuur-inclusieve ontwerpprincipes integreren in Hiertoe wordt in de planfase samengewerkt met de stadsecologen binnen R&D.
    - De verlenging van de IJtunnel en het beter inpassen van de Nieuwe Leeuwarderweg kunnen een bijdrage leveren aan het verminderen van geluidhinder. Een beter inpassing biedt ook kansen om de uitstoot van fijnstof

rond de IJtunnelmond te verminderen of te mitigeren. De afdeling Leefomgeving van de GGD zal hierbij om advies gevraagd worden.

- Integrale veiligheid
  - In de vervolgfase wordt nader onderzoek verricht naar de bereikbaarheid van het gebied voor nood- en hulpdiensten, zowel in relatie tot het te realiseren bouwprogramma, als ook in relatie tot het tijdelijk gebruik en evenementen.
  - Over brandveiligheid in complexe én in ondergrondse bouwwerken wordt in een vroeg stadium overlegd met de Veiligheidsregio.
  - Bij een eventuele verlenging van de IJtunnel speelt brandveiligheid een belangrijke rol. De Brandweer en de Veiligheidsregio worden hierbij betrokken.
  - In de vervolgfase worden de gevaren van tansport van gevaarlijke stoffen over het IJ onderzocht en de mogelijke consequenties voor realisering van bouwvolume bij het pontplein van het IJpleinveer; het groepsrisico wordt verantwoord. Specifiek aandachtspunt is de integratie van aanvaarbescherming in de constructie van het Oeverpark IJplein. Tevens wordt in overleg met het Havenbedrijf Amsterdam onderzoek gedaan naar een optimale situering van bouwvolume in relatie tot nautische veiligheidseisen op het IJ.

Relatie met omgeving

De voorgestelde maatregelen hebben een meerwaarde voor de aanliggende Van der Pekbuurt en Vogelbuurt:

- Beperking geluidhinder Nieuwe Leeuwarderweg en extra gebruiksmogelijkheden parkstrook langs de Adelaarsweg .
- Kwaliteitsimpuls door verbetering Laanwegpark en aanleg Sluispark en Oeverpark IJplein.
- Toevoeging van maatschappelijke functies in Laanwegkwartier, Sixhaven en Anker in het IJ ten behoeve van onderwijs, zorg, cultuur en sport.

Juridische scan

De ontwikkelingen zoals hierboven genoemd passen niet binnen de vigerende bestemmingsplannen. Dat geldt ook voor realisering van metrostation Sixhaven.
De voorgestelde ontwikkelingen wijken op een groot aantal onderdelen af:

- Binnen deelgebied 1 – Tolhuistuin: de mogelijke toevoeging van gebouwd programma, waaronder de fietsenstalling bij het Buiksloterwegveer.
- Binnen deelgebied 2 – Laanwegkwartier: de realisering van gebouwd programma, de benodigde ontsluiting en de nieuwe lay-out van het Laanwegpark.
- Binnen deelgebied 3 – Sixhaven e.o.: vrijwel volledige wijziging van bestemmingen.
- Binnen deelgebied 4 – IJplein-West: lay-out en bestemming pontpier IJpleinveer, eventuele aanpassing rooilijnen en bouwhoogtes

Er bestaan verschillende procedures om ruimtelijke ontwikkelingen die afwijken van het geldende bestemmingsplan mogelijk te maken. Bij de afweging van de te kiezen procedures moet met de volgende uitgangspunten rekening worden gehouden:

- Beperking risico's met het oog op snelle realisering van de maatregelen Sprong over het IJ.
- Uitvoerbaarheid, dat wil zeggen dekking investering geregeld bijter visie legging nieuw bestemmingsplan.

Mogelijke procedures zijn:

- *Bestemmingsplan voor het gehele projectgebied of voor de verschillende deelgebieden*

Het voordeel is dat alle belangen in één keer geregeld zijn. De verschillende onderzoeken hebben dan ook betrekking op het gehele projectgebied en geven de effecten van de ontwikkelingen in samenhang op verschillende te onderzoeken aspecten (verkeer, geluid etc.) weer. Dit komt de uitvoerbaarheid en dus de maatschappelijk en economische (lees: financiële) haalbaarheid van het plan ten goede.
Nadeel is dat beroep op een deel van het plangebied de rest kan vertragen. Het kan namelijk vanwege de beroepsprocedure enige tijd duren voordat een bestemmingsplan onherroepelijk is.

- *Bestemmingsplannen voor de afzonderlijke maatregel*
  Het voordeel is dat de procedures voor bijvoorbeeld het metrostation, de fietsbruggen, herinrichting van de Sixhaven, het gebruik en de inrichting van de werkterreinen, maar ook van de verschillende bouwprojecten afzonderlijk gevoerd kunnen worden, zodat beroep op de ene procedure geen risico vormt voor de andere.
  Nadeel is dat er ten opzichte van optie 1 extra procedures, met bijbehorende procedurekosten, moeten worden doorlopen. Verder moet uitgezocht worden of meerdere procedures elkaar in de tijd niet beïnvloeden waardoor sommige doelen mogelijk toch te laat worden gehaald. Verder is van belang te onderzoeken of bepalingen in de huidige kaders, die voor het gehele gebied gelden, blijven bestaan en er mogelijk te veel ruimte wordt geboden. Dit kan botsen met geldend beleid, onderzoeken of uitgangspunten.
  Een nadeel is ook dat een thematisch onderzoek (bv. bodemsanering) voor een kleiner bestemmingsplangebied te kort schiet voor het totale projectgebied. De ruimtelijke samenhang en consequenties komen in de onderzoeken dan mogelijk niet tot uiting en daarmee is onzeker of alle belangen in het gehele gebied geregeld zijn.
- *Afwijkingsprocedure*
  In principe kan voor elke ontwikkeling die niet past in het geldende bestemmingsplan een afwijkingsprocedure worden gevolgd. Het resultaat is een omgevingsvergunning waardoor het project kan worden uitgevoerd. In zo'n geval wijzigt het bestemmingsplan niet, de geldende bestemming blijft bestaan. Voor het projectgebied Sixhaven e.o. kan voor het realiseren van een enkele ontwikkeling een afwijkingsprocedure volstaan, maar aangezien de ontwikkelingen omvangrijk zijn en in relatie staan tot elkaar is dit instrument niet geschikt voor de ontwikkeling van het gehele gebied.
  De tijdwinst die vaak als voordeel wordt gezien ten opzichte van een bestemmingsplan-procedure moet niet overschat worden. Bij een afwijkingsprocedure is namelijk een 'goede ruimtelijke onderbouwing' vereist. In de ruimtelijke onderbouwing moet worden aangetoond dat het initiatief haalbaar en uitvoerbaar is en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Een ruimtelijke onderbouwing is inhoudelijk te vergelijken met de toelichting van een bestemmingsplan. Alle relevante stedenbouwkundige, planologische, beleidsmatige, milieutechnische, cultuurhistorische en economische aspecten moeten in de ruimtelijke onderbouwing worden behandeld.
- *Coördinatieregeling*
  Naast een omgevingsvergunning of bestemmingsplan bestaat nog een ander ruimtelijk instrument, namelijk de coördinatieregeling. Deze regeling maakt het mogelijk dat diverse vergunningenprocedures en het bestemmingsplan gelijktijdig worden doorlopen. De besluiten worden gezamenlijk voorbereid en bekendgemaakt. Dat betekent dat de ontwerpbesluiten gezamenlijk ter inzage worden gelegd. Daardoor kan er in één keer op alle gecoördineerde besluiten zienswijzen worden ingebracht. Hiervoor kan worden gekozen als de aanvraag omgevingsvergunning gelijk oploopt met het opstellen van het bestemmingsplan. Het voordeel is de tijdwinst en de versnelling in de procedures. Nadeel is dat voor de te realiseren ontwikkeling het definitieve ontwerp klaar moet zijn: de aanvraag

omgevingsvergunning moet namelijk passen binnen het nieuw op te stellen bestemmingsplan.

In de volgende planfase moet bepaald worden welke juridische constructie voor uitvoering van de voorgestelde ontwikkelingen het meest geëigend is.

4. Krachtenveldanalyse en risicoverkenning

Krachtenveldverkenning met betrekking tot stakeholders in het planproces

Belangrijke partijen in het planproces, 'in de eerste ring' van direct belanghebbenden zijn:

- Bewoners
  - Algemeen: mogelijk bezwaar tegen toename verkeers-, parkeer- en bezoekersdruk.
  - Buiksloterweg: mogelijke bezwaren tegen bruggen NHK en nieuwbouw.
  - Laanweg/Meidoornweg: mogelijke bezwaren tegen brug NHK, mogelijke sloop 21-30 woningen en tegen nieuwbouw 250 woningen; mogelijke steun voor bouw school en verbetering Laanwegpark.
  - Adelaarsweg (support voor mogelijke aanleg parkstrook, beperking geluidhinder).
  - IJplein-West (mogelijke bezwaren tegen intensivering, zoals mogelijke sloop 109 woningen, nieuwbouw 250 woningen, Oeverpark IJplein), steun voor kwaliteitsverbetering.
  - Woonschepenbewoners Sixhavenweg/Sluiskolk Willem-III-sluis (bezwaren tegen verplaatsen/gedeeltelijk integreren van ca 22 woonschepen).
- Provincie Noord-Holland (eigendom-beheer Willem-I-sluis en Noord-Hollands-Kanaal, bereid tot overleg over overdracht eigendom-beheer sluis en kanaal).
- Waternet/AVG (waterkeringen en watersysteemeenheid rond Kanaal, waterveiligheid Noord/Zuidlijn en IJtunnel).
- Vervoerregio en GVB (vervoerwaarde en inpassing metrostation, situering busstop/buslus, fietsroutes).
- Woningcorporatie Eigen Haard (eigenaar alle sociale woningcomplexen in het projectgebied aan de Buiksloterweg, Laanweg/Meidoornweg, IJplein-West) wacht voorstellen van de gemeente Amsterdam voor vernieuwing van het Laanwegkwartier en het IJplein af en wil meewerken aan brede vernieuwing IJplein-West.
- Rve Vastgoed en Stichting Tolhuistuin (huurcontract tot medio 2019; geïnteresseerd in voorgestelde maatregelen en samenwerking in volgende fase).
- De horeca-exploitanten van het gemeentelijk vastgoed (De Pont, Tolhuis, Mandelahuisje).
- WVDS (exploitant jachthaven/passantenhaven, geïnteresseerd in reorganisatie en uitbreiding capaciteit t.b.v. zeilende chartervaart) en brancheorganisaties zeilende chartervaart (BBZ).
- Vova (exploitant Nieuwe Havo, is geïnteresseerd in nieuwbouw binnen of buiten projectgebied; vernieuwing of verplaatsing is echter afhankelijk van gemeentelijke investering. In de volgende fase worden mogelijke integratie en verplaatsing nader onderzocht in samenwerking met OJZ en Vova, inclusief de financiële consequenties).
- Platform Sixhaven – Sluistuin (buurtbewoners, geïnteresseerd in deelname tijdelijk gebruik en initiatiefnemers van voorstel voor inrichting gebied als geheel).
- Voor de realisering van nieuwe maatschappelijke, onderwijs, sport- en culturele voorzieningen is intensief overleg en afstemming nodig met de betreffende afdelingen van de rve's OJZ, Sport & Bos en Kunst & Cultuur.

- Rve M&A i.v.m. monumenten en de mogelijke strijdigheid van planinzetten met de status van het gebied als Beschermd Stads- en Dorpsgezicht.

Alle bovengenoemde partijen zijn individueel of groepsgewijs geïnformeerd over de start van de planvorming voor het project Sixhaven en omgeving (zie paragraaf 7).

Partijen 'In de tweede ring' van belanghebbenden:
- Bewoners, bedrijven en instellingen Overhoeks, Van der Pekbuurt, Vogelbuurt, IJplein
- DB/AB Bestuurscommissie Noord.
- CNB (beheer IJ, vaargeul, instemming met aanleg Oeverpark IJplein, vernieuwing pontplein IJpleinveer).
- Veiligheidsregio, Brandweer, GGD.
- Woningcorporaties met bezit in de omliggende buurten (belang bij toegankelijkheid en kwaliteit openbare ruimte en maatschappelijke voorzieningen).
- Erfgoedorganisaties als stichting Monumenten Amsterdam Noord, Heemschut en Cuypersgenootschap.
- Overig: Angsaw, Fietsersbond, Havenbedrijf Amsterdam.

Risicoverkenning

- De plandelen aan de west en oostzijde kunnen betrekkelijk onafhankelijk van elkaar ontwikkeld worden; uitzondering is de plaats en werking van de langzaam verkeerbruggen over het Noord-Hollands Kanaal. Het *Raamwerk Openbare Ruimte Sixhaven* duidt de samenhang aan tussen de openbare ruimte- en infrastructuurmaatregelen in het projectgebied aan, inclusief de ligging van de zuidelijke brug en een zone voor de ligging van de noordelijke brug.
- Het beter integreren, verplaatsen en/of uitkopen van woonschepen is een cruciaal onderdeel van de planvorming. Een oriënterend gesprek met de woonbootbewoners over de aanpak van het vervolgonderzoek is gevoerd. In de financiële verkenning is met omvangrijke schadebedragen gerekend.
- Bij de ter visielegging van het bestemmingsplan voor de realisering van het metrostation Sixhaven dient uitvoerbaarheid geborgd te zijn in afspraken over de dekking van de kosten van het metrostation Sixhaven (en verdeling Vervoerregio-gemeente Amsterdam).
- Gerekend moet worden met omvangrijke juridische (bezwaar)procedures rond een nieuw Bestemmingsplan Sixhaven.
- In de volgende fase wordt nagegaan of een MER-procedure noodzakelijk is.
- Voor de uitvoering van het metrostation Sixhaven is een beperkte tijd nodig; deze zijn nu gepland in drie zomerperiodes. Mogelijk kan de uitvoeringsplanning wijzigen waardoor het metrostation eerder beschikbaar komt. De uitvoeringsplanning is een belangrijk aandachtspunt in de volgende fasen.
- De ambities voor de deelgebieden Tolhuistuin, Laanwegkwartier en Sixhaven kunnen op onderdelen strijdig zijn met vigerend beleid in het kader van de Structuurvisie 2040 (Hoofdgroenstructuur en Ecologische Structuur, mogelijk het hoogbouwbeleid). Intensieve afstemming met specialisten is nodig. Als op basis van nader onderzoek gekozen wordt voor een oplossing, waarin waarden verloren gaan, dient dit onderbouwd te worden zodat een transparante bestuurlijke afweging gemaakt kan worden.
- De ambities voor de ontwikkeling van het gebied kunnen mogelijk leiden tot een aantasting van cultuur-historische waarden. De belangrijkste kwaliteiten zijn: 1) het landschappelijke ensemble van de Tolhuistuin, 2) de kleinschalige, pre-stedelijke bebouwing en de

groenstructuur in het Laanwegkwartier en 3) het samenhangende, open landschap van waterinfrastructuur en kleinschalige bebouwing rond het Noord-Hollands Kanaal en de Willemssluizen. Als op basis van nader onderzoek gekozen wordt voor een oplossing, waarin waarden verloren gaan, dient dit onderbouwd te worden zodat een transparante bestuurlijke afweging gemaakt kan worden.

- Voor de dekking van 'bovenplanse' infrastructurele, openbare ruimte en groenmaatregelen zal een beroep gedaan worden op de stedelijke Algemene Middelen, Vereveningsfonds, Mobiliteitsfonds, MJP Fiets en groengelden in het verlengde van Kwaliteitsimpuls Groen. Bovendien zullen bijdragen gevraagd worden van de Vervoerregio en mogelijk van het Rijk (fietsgarages). Beschikbaarheid en toekenning van middelen is op dit moment nog onzeker en worden in de volgende fase nader uitgewerkt.
- Sixhaven e.o. is van oorsprong een buitendijks gebied en tot stand gekomen door een reeks vergravingen en aanplempingen. Mede vanwege de hier gevestigde industriële functies is bodemverontreiniging waarschijnlijk. In de volgende fase is allereerst historisch onderzoek nodig. Naar aanleiding daarvan kan nader onderzoek nodig zijn.
- Er bestaat een risico op het aantreffen van blindgangers (cf. de 'bommenkaart') in het deelgebied Laanwegkwartier. Afhankelijk van de uit te voeren werkzaamheden wordt via een Projectgebonden Risicoanalyse onderzocht hoe de werkzaamheden veilig uitgevoerd kunnen worden.

5. Aanpak gebiedsontwikkeling

Hoe richten we het verdere traject in?

Keuze in aanpak
In de voorbereiding van de Principenota zijn verschillende aanpakken met elkaar vergeleken, geconcentreerd op de vraag of het plangebied aangepakt moet worden als een gebiedsontwikkelingsproject of als een infrastructuurproject.
Veel van de mogelijke ontwikkelingen in het plangebied hebben een 'bovenplans' karakter: zij zijn van betekenis voor de omliggende buurten, de stad en/of de regio als geheel. Dit geldt zowel voor de 'harde' infrastructuurmaatregelen (inpassing metrostation, langzaam verkeerverbindingen Noord-Hollands Kanaal, fietsroutes, pontpleinen, fietsgarages) als voor de 'zachte' openbare ruimte maatregelen (kades, Sluispark, passantenhaven, haven zeilende chartervaart, Oeverpark IJplein, verlenging IJtunnel, geluidhinderbeperking en parkstroken Adelaarsweg). Dekking van de kosten zal dan ook plaats vinden met subsidies van de Vervoerregio Amsterdam en bijdragen vanuit de Algemene Middelen en het Mobiliteitsfonds en mogelijk vanuit het Vereveningsfonds en de middelen in het verlengde van de Kwaliteitsimpuls Groen en de op te stellen Groenvisie.
In het verlengde hiervan kan gekozen worden voor een integraal gebiedsontwikkelingsproject conform de Plaberum-procedures ofwel voor een aanpak waarin juist aanleg van infrastructuur, openbare ruimte en groen conform de PBI-procedures centraal staat. Gebiedsontwikkeling is in het laatste geval een afgeleide en volgt mogelijk ook pas later.
De te hanteren aanpak is besproken in het Team Ruimte voor de Stad, met rve G&O (Adviesteam Gebiedsontwikkeling en Financiën, MT GO), rve Wonen en rve V&OR.

Voorgesteld wordt om een mengvorm te hanteren met een onderscheid in aanpak tussen verschillende projecten:

- **Project Tolhuistuin**: De vernieuwing van infrastructuur en openbare ruimte is hier urgent en kan snel aangepakt worden door een Fase-3-besluit voor te bereiden conform de PBI-systematiek en -sturing.
- **Project Laanwegkwartier**: Hier staat gebiedsontwikkeling centraal en kan de Plaberum-systematiek en -sturing gevolgd worden. Op verschillende aspecten is nader onderzoek nodig. Daarom wordt voorgesteld als vervolgstap een Fase-2-besluit voor te bereiden. Daadwerkelijke start is afhankelijk van stedelijke prioritering.
- **Project Sixhaven**: Bij de ontwikkeling van het gebied rond metrostation Sixhaven dienen verschillende infrastructuur, openbare ruimte- en groenprojecten in samenhang ontworpen en uitgevoerd te worden. Gebiedsontwikkeling zou daar gelijk mee op kunnen lopen, maar er kan ook gekozen worden voor een stapsgewijze ontwikkeling. Gezien het belang van een samenhangende aanpak van de infrastructuur kan het project het beste aangepakt worden conform de PBI-systematiek en –sturing. Er moeten nog veel aspecten nader onderzocht worden. Daarom wordt voorgesteld om als vervolgstap in 2018 een Fase-2-besluit voor te bereiden. Een nadere verkenning van te realiseren bouwprogramma maakt daar onderdeel van uit. Eind 2018 kan dan bepaald worden wanneer en met welk programma de gebiedsontwikkeling aangepakt wordt. Op basis daarvan kunnen afspraken gemaakt worden over mogelijke financiële bijdragen vanuit de gebiedsontwikkeling aan de infrastructuurmaatregelen en het metrostation.
- **Project IJplein**: Met het oog op de maatschappelijke gevoeligheid van intensivering en functiemenging en daaraan gekoppeld mogelijke sloop/vervanging van woningen verdient het aanbeveling om als eerste stap in 2018 een Plan van Aanpak op te stellen voor een Integraal Vernieuwingsplan voor het IJplein als geheel, aansluitend bij het Programma Ontwikkelbuurten.

Fasering

De fasering van de ontwikkeling kan er als volgt uitzien:

Stap 1 2018-2020

- Opening Noord/Zuidlijn; metrostations CS en Noorderpark operationeel.
- Tijdelijk gebruik vrijkomende NoordZuidlijn-terreinen voor kleinschalige buurtinitiatieven en evenementen zoals Amsterdam-Biënnale, Uitmarkt, Amsterdam Light Festival.
- Planvorming voor:
    - Fase 3-besluit PBI **Tolhuistuin e.o.**
    - Evt. Fase 2-besluit Plaberum **Laanwegkwartier,** afhankelijk van stedelijke prioritering
    - Fase 2-besluit PBI **Sixhaven**
    - Plan van Aanpak Vernieuwingsplan **IJplein**
- Start uitvoering vernieuwing **Tolhuistuin e.o.**, inclusief herinrichting pontplein Buiksloterweg, toevoeging bouwvolume aan de voormalige bedrijfskantine, Poortgebouw, Tolhuis en zelfbouw 4 woningen Willem-I-sluis.
- 2020 Go-No Go/Uitvoeringsbesluit **metrostation Sixhaven**.

Stap 2 2020-2024

- Eventuele uitvoering gebiedsontwikkeling in project **Laanwegkwartier**, nieuwbouw ca 250 woningen, maatschappelijke voorzieningen en mogelijk basisschool, vernieuwing Laanwegpark.
- Uitvoering infrastructuur in project **Sixhaven:**
    - Uitvoering samenhangend pakket infra-maatregelen: realisering metrostation, nieuwe lay-out WVDS/Sixhaven, verbindingen NHK, renovatie Willem-III-sluis, fietsroute IJpleinveer, pontplein IJpleinveer, aanleg Oeverpark IJplein.
    - Realisering Anker in het IJ, 16.000 m2 onderwijs-sport-cultuur.

    - Inrichting openbare ruimte en aanleg Sluispark 3,5 hectare, in combinatie met aansluiting Adelaarsweg, mogelijke verlenging IJtunnel en damwand Nieuwe Leeuwarderweg.
    - Geschikt maken terreinen voor evenementen, zoals Amsterdam 750 en Sail 2025
- Eventuele start uitvoering Vernieuwingsplan **IJplein:**
    - Start kwaliteitsverbetering openbare ruimte.
    - Start intensivering en functiemenging.

Stap 3 na 2025

- Uitvoering gebiedsontwikkeling in project **Sixhaven,** integrale ontwikkeling na Amsterdam 750 en Sail 2025.
- Eventueel vervolg uitvoering Vernieuwingsplan **IJplein.**

Inkoopverkenning

Samenwerking met de markt is vooralsnog niet aan de orde in de ontwikkeling van het gebied.

Contractvorming

In de volgende fase zal onderzoek plaatsvinden naar mogelijke aanpassing van vergunningen en erfpachtcontracten en van contracten rond het gemeentelijk vastgoed wat betreft:

- Stichting Tolhuistuin
- De horeca-faciliteiten De Pont, Tolhuis en Mandelahuisje
- WVDS, inclusief zeilende chartervaart
- Eigen Haard – samenwerking bij Vernieuwing Laanwegkwartier, herontwikkeling blok Meeuwenlaan, Vernieuwingsplan IJplein-West
- Mogelijke verplaatsing en/of integratie van woonschepen

6. Planning en proces

Producten en planning

- Project Tolhuistuin
    - Fase 3-besluit Tolhuistuin PBI Q2 2019
    - Partiële herziening BP Overhoeks 2018
    - Uitvoering 2019-2020 – herinrichting pontplein, Buiksloterwegveer, Tolhuistuin en Buiksloterweg, inclusief pontfuiken, fietsgarage, nieuw contract Cultuurhuis Tolhuistuin 2019-2029
- Project Laankwartier
    - Fase 2-besluit Plaberum n.t.b.
    - Fase 3-besluit Plaberum n.t.b., inclusief nieuw BP Laanwegkwartier
    - Uitvoering n.t.b.
- Project Sixhaven
    - Inrichtings- en beheerplan tijdelijke situatie NZ-lijnterreinen Q2 2018, aansluitend uitvoering.
    - Fase 2-besluit PBI Q4 2018, inclusief keuzen bouwprogramma en mogelijke financiële bijdragen vanuit de gebiedsontwikkeling aan infrastructuurmaatregelen en aan bouw metrostation Sixhaven.
    - Uitvoeringsbesluit brug NHK noordzijde Willemsluizen 2019
    - Fase 3-besluit PBI 2020

- Uitvoeringsbesluit Metrostation Sixhaven 2020
- Uitvoering infrastructuurpakket 2021-2024
  - Infrastructuurpakket: verbindingen NHK, herinrichting Sixhaven, renovatie Willem-III-sluis, vernieuwing pontplein IJpleinveer, Oeverpark IJplein
- Uitvoering gebiedsontwikkeling 2021 e.v. (ofwel 2026 e.v.), na Investeringsbesluiten bouwvelden:
  - Nieuwbouw Anker IJplein,
  - Nieuwbouw bouwvelden Metrostation Sixhaven.

- Project IJplein
  - Verkenning Vernieuwingsplan IJplein 2018
  - Opstellen Vernieuwingsplan n.t.b.
  - Uitvoering Integraal Vernieuwingsplan IJplein n.t.b.

7. Communicatie, consultatie en participatie

- Communicatie, consultatie en participatie tot nu toe:
  - Stadsgesprekken, informatiebijeenkomsten, inspraak en advies Sprong over het IJ – voorjaar 2015-voorjaar 2017.
  - Informatieavond belangstellenden Gebiedsuitwerking Stad om het IJ en start werkzaamheden Principenota Sixhaven e.o. – 5 oktober 2017.
  - Consultatie stakeholders (Stichting Tolhuistuin, WVDS, woonbootbewoners, Eigen Haard) – december 2017
  - Informatieavond bewoners en belangstellenden projectgebied – 9 januari 2017.
  - Advies DB 1 december 2017, informatie aan DB/AB Bestuurscommissie Noord 20 december 2017, advies AB 17 januari 2018.
- Communicatie, consultatie en participatie voor verschillende externe doelgroepen in vervolgtraject: bewoners, bedrijven en instellingen/verenigingen:
  - Tijdelijk gebruik NZ-lijnterreinen: uitvraag ideeën tijdelijk gebruik.
  - Planvorming (deel)projecten Tolhuistuin, Laanwegkwartier en -Sixhaven met betreffende stakeholders:
    - Onderzoek Tolhuistuin 2018 in overleg met Stichting Tolhuistuin en betrokken rve's.
    - Onderzoek vernieuwing Laanwegkwartier in overleg met woningcorporatie Eigen Haard en belanghebbenden.
    - Onderzoek integratie/verplaatsing woonschepen 2018 , zo mogelijk in overleg met woonbootbewoners.
    - Onderzoek integratie passantenhaven 2018 in overleg met WVDS en brancheorganisaties zeilende chartervaart.
    - Onderzoek maatschappelijke, sport-, zorg- en onderwijsfuncties in overleg met belanghebbenden en betrokken rve's.
- Communicatie en consultatie binnen de gemeente (advisering M&A 25 november 2017 en Stedelijk Adviesteam Plaberum 4 december 2017, mede aan de hand van de checklist beleidskaders, bijlage *.

8. Organisatie

Bestuurlijk opdrachtgever:

- PM - nader te overleggen met de wethouder Ruimtelijke Ordening en Grondzaken en de wethouder Verkeer en Vervoer.

Ambtelijk opdrachtgever:

- Tolhuistuin e.o.: directeur Verkeer & Openbare Ruimte.
- Laanwegkwartier: directeur Grond & Ontwikkeling.
- Sixhaven: directeur Verkeer & Openbare Ruimte; voor de gronduitgiftes is directeur Grond & Ontwikkeling verantwoordelijk.
- Metrostation Sixhaven: directeur Metro & Tram.
- Plan van Aanpak Vernieuwingsplan IJplein: directeur Wonen

Afstemming:

- Stuurgroep IJ

Inrichting van de projectorganisatie:

- Projectgroep Tolhuistuin e.o.: projectmanager PMB met vertegenwoordigers V&OR, G&O, R&D, Kunst & Cultuur, Vastgoed, Gebiedsteam.
- Projectgroep Laanwegkwartier: projectmanager PMB met vertegenwoordigers G&O, R&D, V&OR, OJZ, Gebiedsteam.
- Projectgroep Sixhaven: projectmanager PMB met vertegenwoordigers V&OR, G&O, R&D, M&T, EZ, Kunst & Cultuur, Gebiedsteam.
- PvA Vernieuwingsplan IJplein: ntb

9. Financiën

Financiële verkenning: globale kosten en baten

Onderdeel van de principenota is een (globale) verkenning naar de investeringen door de gemeente, (grond)opbrengsten, risico's en dekking behorende bij de voorgestelde gebiedsontwikkeling van Sixhaven en omgeving. Per deelproject (Tolhuistuin, Laanwegkwartier, Sixhaven) zijn globaal de kosten en opbrengsten in beeld gebracht. Het deelgebied IJ-plein-West volgt later in de tijd, in de Principenota wordt voorgesteld dat voor dit deelgebied eerst een Vernieuwingsplan wordt opgesteld.

Bij het bepalen van de investeringen en grondopbrengsten zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Raamwerk openbare ruimte en vastgoedscenario's deelgebieden R&D nov. 2017;
- Grondprijzen conform het raamwerk grondprijzen okt. 2017, daarbij is de onderkant van de bandbreedte aangehouden;
- Bij de woningbouwprogrammering is uitgegaan van de verdeling 40 – 40 – 20 en het actieplan middeldure huurwoningen;
- De inrichtingskosten openbare ruimte zijn op basis van de eenheidsprijzen Planex Productprijzen berekend;
- In de kostenraming is 16% voorbereiding & toezicht gerekend over de uitvoeringskosten.
- In verband met het stadium van het plan, de grote onzekerheid en de verwachtte complexiteit van de gebiedsontwikkeling is er in de kostenraming 20% aan proceskosten en 20% aan onvoorzien opgenomen.

- Aannamen voor verwervingen, verplaatsingskosten en / of schadeloosstelling van woonboten.
- PM-posten voor vergoeding boekwaarden sloop opstallen.
- Vergoeding voor sloop van corporatiebezit in Laanwegkwartier.

Uit de Financiële Verkenning (kabinet bijlage 9: Financiële Verkenning Exploitatiemogelijkheden) blijkt dat de meeste grondopbrengsten gegenereerd kunnen worden in de deelgebieden Laanwegkwartier en Sixhaven:
- Bij het deelgebied Tolhuistuin e.o. zijn voornamelijk investeringen noodzakelijk; hoge grondopbrengsten ontbreken. Daardoor is het saldo bij dit deelgebied negatief.
- Het Laanwegkwartier is een grondproductieplan dat een positief saldo kent. Afhankelijk van het gekozen vastgoedscenario kan daar op relatief korte termijn woningbouw gerealiseerd worden.
- Binnen het deelproject Sixhaven is een aantal grote bovenplanse investeringen en risicoposten opgenomen (o.a. bodemsanering en staat van de huidige kades en steigers). Het saldo van het deelgebied Sixhaven wordt aanzienlijk beïnvloed door het gekozen vastgoedscenario, er is gerekend aan een scenario met 30.000 m2 bvo respectievelijk met 80.000 m2 bvo vastgoed nabij het nieuwe metrostation Sixhaven.
- De bandbreedte van het exploitatiesaldo varieert. Bij een minimaal programma is het grondexploitatieresultaat negatief en bij een intensiever programma is het grondexploitatieresultaat licht positief.

In de Financiële Verkenning is vooralsnog geen rekening gehouden met een bijdrage uit de grondexploitatie aan de realisatie van metrostation Sixhaven. Expliciete bestuurlijke besluitvorming over een bijdrage ontbreekt en wordt in een volgende planfase afgestemd met betrokken partners. Binnen het deelgebied Laanwegkwartier heeft V&OR een budget gereserveerd in het stedelijk Mobiliteitsfonds voor een fiets- en voetgangersbrug over het Noord-Hollandskanaal ten noorden van de Willem-I-sluis.

In de verdere planuitwerking, zal goed gekeken worden naar de kasstroom van een nader te bepalen financieel kader voor het totale plangebied en de daarbinnen gelegen deelgebieden.

Investeringen in de gebiedsontwikkeling worden gedekt door het Vereveningsfonds. Voor een aantal investeringen is het Vereveningsfonds niet de aangewezen dekkingsbron. Dit geldt voor investeringen zoals de gebouwde fietsenstalling, pontfuiken, metrostation Sixhaven, de langzaam verkeer verbindingen en de geplande parkeergarage in het Sixhavengebied.
De verschillende investeringen, de pm-posten en de bijbehorende dekkingsbronnen zullen in de volgende planfase verder worden uitgewerkt in overleg met de RVE V&OR, de Vervoerregio Amsterdam, RVE Vastgoed en stadsdeel Noord.
Met de RVE Metro en Tram en Vervoerregio volgen in de volgende planfasen definitieve afspraken over de bijdrage vanuit de verschillende dekkingsbronnen voor de financiering van metrostation Sixhaven e.o. .
In het plangebied Sixhaven is één ambitie niet opgenomen in de grondexploitatie, deze 'special' betreft de gedeeltelijke overbouwing van de tunneluitgang van de IJtunnel. Dit is een kostbare ingreep (minimaal € 20 mln.). Met de overbouwing krijgt de openbare ruimte een sterke kwaliteitsimpuls en worden cultuurhistorische waarden hersteld en verbeterd. Ook dit onderdeel van de ambitie zal in de volgende planfase worden uitgewerkt, in het bijzonder zal de financiële en technische haalbaarheid verder worden onderzocht. Een mogelijke dekkingsbron vormen de middelen voor kwaliteitsverbetering van bestaand groen in het verlengde van de *Kwaliteitsimpuls Groen* (Ruimte voor de Stad, 2017) en het opstellen van een nieuwe *Groenvisie* in 2018.

De grootste financiële risico's, die op dit moment zijn te onderscheiden, betreffen :

- Bodemverontreiniging en de aanwezigheid van eventuele niet-gesprongen explosieven. Zie ook bijgaand advies van de afdeling Bodem van G&O.
- De kwaliteit van huidige waterkeringen en kades.
- Verplaatsen van het hoofdnet kabels en leidingen.
- Verplaatsingskosten en / of schadeloosstelling van woonboten en realisatie van nieuwe steigers met de benodigde voorzieningen.
- Bij de grondopbrengsten is de huidige bandbreedte van het programma en het metrage bij deelgebied Sixhaven het grootste risico voor het saldo(-tekort).
- Dekking van grote infrastructurele werken zoals de gebouwde fietsenstalling, pontfuiken, overbouwing van bovengenoemde IJ-tunnel tunneluitgang, aanleg Oeverpark.
- De definitieve bijdrage van de Vervoerregio aan een aantal deelprojecten en metrostation Sixhaven.

De complexiteit van deelgebied Sixhaven vraagt een lange voorbereidings- en uitvoeringstermijn. Zoals gebruikelijk bij grondexploitaties zijn er in eerste instantie investeringen noodzakelijk om later in de tijd grondopbrengsten te generen. Sturen op cash flow is daarbij een must. Voor dit deelgebied wordt eerst een Projectbesluit opgesteld om onder meer duidelijkheid te krijgen over het programma en metrage op de bouwvelden. Het Investeringsbesluit, benodigd voor de investeringen kan medio 2020 worden vastgesteld. Bepalend in bovengenoemde besluitvorming is het go-no-go besluit over de aanleg van metrostation Sixhaven, dat in 2020 genomen wordt, mede op basis van een evaluatie van de NZ-lijn. Afspraken over dekking uit het Vereveningsfonds, stedelijk Mobiliteitsfonds en de Vervoerregio spelen een belangrijk rol bij het Investeringsbesluit over deelgebied Sixhaven.

Advies

Op basis van de huidige inzichten wordt voorgesteld om:

- Voor het deelgebied Laanwegkwartier een Fase-2-Investeringsbesluit Plaberum op te stellen.
- Binnen de deelgebieden Tolhuistuin en Sixhaven worden projecten conform het PBI voorbereid, deze projecten volgen de besluitvorming en bijbehorende financiering conform dit stelsel.
- Voor de vastgoedontwikkeling binnen deelgebied Sixhaven is een Projectbesluit medio 2018 / 2019 een noodzakelijk volgend besluit. Gezien de samenhang van de verschillende (deelprojecten) is een zorgvuldige afstemming met betrokken partners zoals de Vervoerregio noodzakelijk.

10. Concept-Principebesluit

Het college van B&W besluit:

1. Kennis te nemen van de *Concept-Gebiedsuitwerking Koers 2025 – Stad om het IJ* en in te stemmen met de daar op aansluitende ontwikkelopgave voor het project Sixhaven e.o.:
   Het benutten van de sterk verbeterde bereikbaarheid van het projectgebied Sixhaven e.o. door de maatregelen Sprong over het IJ (IJpleinveer, metrostation Sixhaven en mogelijk een voetgangerspassage CS-Buiksloterweg) voor:
   a. Het verder ontwikkelen van het waterplein in de bocht van het IJ bij CS tot onderdeel van het grootstedelijk kerngebied van de stad, door het uitbouwen van de openbare ruimte op de noordelijke IJ-oever rond de Tolhuistuin, de Sixhaven, de Willemssluizen en op het Oeverpark IJplein en het toevoegen van gemengde, grootstedelijke programma's; e.e.a. aansluitend op het *Programma Drukte in de Stad.*
   b. Openbaar maken, aanhelen en verbinden van de ontoegankelijke en gefragmenteerde onderdelen van het projectgebied, met name in het geval van de cultuur-historisch en landschappelijk waardevolle elementen zoals Tolhuistuin, Laanweg, Buiksloterweg, Noord-Hollands Kanaal met de beide Willemssluizen en het Ventilatiegebouw; e.e.a. aansluitend op de *Cultuurhistorische Verkenning Stad om het IJ.*
   c. Integratie van Oud en Nieuw Noord, zowel in een samenhangend stelsel van openbare ruimte en groen, als in het dagelijks gebruik en nieuwe functies; e.e.a. aansluitend op het *Programma Ontwikkelbuurten* en bij de maatwerkaanpak, zoals ontwikkeld in het kader van het stadsdeelprogramma *Ongedeelde Wijken*.

2. Kennis te nemen van de *Concept-Principenota Sixhaven e.o.* en de kabinet aangeleverde, globale raming van de bandbreedte in kosten en opbrengsten van verschillende ontwikkelings-scenario's, met de volgende elementen:
   a) Het projectgebied is nu nog beperkt toegankelijk en sterk versnipperd, maar kan zich ontwikkelen tot een *passtuk en scharnierpunt* in de openbare groene oever langs het IJ, in de groene scheg rond het Noord-Hollands Kanaal naar Waterland en in de relatie van het grootstedelijke waterplein in de bocht van het IJ met de woonbuurten van Oud-Noord.
   b) In totaal is toevoeging van een bouwprogramma van 85.000-140.000 m2 bvo mogelijk.
   c) Herinrichting van de openbare ruimte in het **deelgebied Tolhuistuin e.o.** is urgent, bezien vanuit sociale en verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Het gaat hierbij om stedelijke, 'bovenplanse' maatregelen: herinrichting van het pontplein en de Buiksloterweg, mogelijke verschuiving van de pontaanlanding, mogelijke realisering van een fietsgarage. Daarnaast wordt de Tolhuistuin vergroot en heringericht.
      De uitbreiding van bestaand vastgoed is beperkt; de middelen die vrijkomen door de conversie van erfpachtcontracten kunnen ingezet worden voor de gedeeltelijke dekking van de investeringen.
   d) In het **deelgebied Laanwegkwartier** kan de sterke fragmentatie door het toevoegen van een woningbouwprogramma en herinrichting en uitbreiding van het bestaande Laanwegpark aangeheeld worden. Door een nieuwe route met een langzaam verkeer brug over het Noord-Hollands Kanaal krijgt de Van der Pekbuurt een directe verbinding met het metrostation Sixhaven.
      Het grondexploitatieresultaat is positief.
   e) In het **deelgebied Sixhaven** ligt het nieuwe metrostation en komen ook veel andere bestaande en nieuwe routes samen. Door het vrijkomen van de werkterreinen van de Noord/Zuidlijn, aanleg van het station en verbindingen over het Noord-Hollands Kanaal,

aanleg van een nieuw pontplein voor het IJpleinveer en een waterrijk Oeverpark aan het IJ, herinrichting van de passantenhaven en de Willem-III-sluis en door het verlengen van de IJtunnel kan een grote kwaliteitssprong gemaakt worden waarmee cultuurhistorische waarden versterkt worden. Deze maatregelen zijn grotendeels 'bovenplans' en zijn van grote waarde voor de omliggende, bestaande woonbuurten.
Het openbaar areaal verdubbelt van 3,5 naar meer dan 7 hectare. Bebouwing is mogelijk direct bij het metrostation en in de vorm van een nieuw 'Anker in het IJ' bij het pontplein van het IJpleinveer.
De grondexploitatie heeft bij het minimale programma een negatief resultaat en bij het maximale programma een licht positief resultaat.

f) De kwaliteit van het **deelgebied IJplein-West** kan versterkt worden door herinrichting van de openbare ruimte en intensivering en functiemenging. Dit kan deze jaren '80 woonbuurt een meer stedelijk karakter geven. Een integrale aanpak van de vernieuwing verdient de voorkeur boven incidentele maatregelen.

3. In te stemmen met de volgende aanpak van het gebied:
   a. Start van een **Integraal infrastructuur, openbare ruimte en groenproject fase 3 PBI** t.b.v. een Investeringsbesluit in Q4 2018 voor het deelgebied **Tolhuistuin e.o.**, met als belangrijkste maatregelen:
      - Herinrichting van de openbare ruimte, waaronder het pontplein van het Buiksloterwegveer, inclusief een ondergrondse fietsenstalling (ca. 1000 plaatsen) en een reservering voor de aanleg van een voetgangerspassage CS-Buiksloterweg.
      - Herinrichting en uitbreiding van de Tolhuistuin.
      - Faciliteren van compacte uitbreiding van bestaand vastgoed van de gemeente Amsterdam (RvE Vastgoed) in en rond de Tolhuistuin t.b.v. logistiek, horeca, cultuur en broedplaats.
   b. Bij de stedelijke prioritering van nieuwe projecten te besluiten tot het al dan niet opstarten van een **Gebiedsontwikkelingsproject Fase 2 Plaberum** voor het deelgebied **Laanwegkwartier**, aan de westzijde van het Noord-Hollands Kanaal, met als belangrijkste maatregelen:
      - Aanleg van een directe langzaam verkeerverbinding van het Van der Pekplein naar de nieuwe brug over het Noord-Hollands Kanaal ten noorden van de Willem-I-sluis (en verder naar de Meeuwenlaan en de noordelijke entree van het metrostation Sixhaven).
      - Versterking van de ruimtelijke samenhang en cultuurhistorische waarden.
      - Nieuwbouw van ca. 250 woningen (met inpandige parkeeroplossing), 1000 m2 maatschappelijke functies en mogelijk een basisschool, inclusief mogelijke sloop/nieuwbouw van 20-30 bestaande woningen van woningcorporatie Eigen Haard aan de Laanweg en vernieuwing of verplaatsing van De Nieuwe Havo.
      - Herinrichting en uitbreiding van het Laanwegpark, inclusief onderbouwing van eventuele afwijkingen van Hoofdgroenstructuur en Ecologische Structuur.
   c. Start van een **Integraal infrastructuur, openbare ruimte en groenproject fase 2 PBI** t.b.v. een Voorkeursbesluit in Q4 2018 voor het deelgebied **Sixhaven**, aan de oostzijde van het Noord-Hollands Kanaal, met als belangrijkste maatregelen:
      - Inpassing van (de entrees van) het metrostation Sixhaven.
      - Versterking van de ruimtelijke samenhang en cultuurhistorische waarden.
      - Aanleg van twee nieuwe langzaam verkeerverbindingen over het Noord-Hollands Kanaal ten noorden en ten zuiden van de Willem-I-sluis, aansluitend bij de entrees van het metrostation Sixhaven. De noordelijke brug verbindt het Van der Pekplein met de Meeuwenlaan. De zuidelijke verbinding maakt het metrostation direct bereikbaar

vanuit Overhoeks en verbindt het gebied rond de Tolhuistuin met het pontplein van het IJpleinveer, het Oeverpark IJplein en routes richting Hamerkwartier.
- Kwaliteitsverbetering van bestaande en aanleg van nieuwe kades en fietsroutes van en naar de pontpleinen, inclusief restauratie van de Willem-III-sluis.
- Herindeling van de terreinen van de watersportvereniging WVDS, mogelijk in combinatie met het realiseren van faciliteiten voor de zeilende chartervaart.
- Integreren en/of verplaatsen van woonschepen, onder openbaarmaking van kades en de sluiskolk van de Willem-III-sluis.
- Aanleg van een Sluispark in combinatie met een verbeterde inpassing van de Nieuwe Leeuwarderweg en de IJtunnelmond, door een mogelijke verlenging van de IJtunnel en het plaatsen van een damwand langs de weg en aanleg van een parkstrook.
- Vernieuwing van het pontplein van het IJpleinveer, inclusief aanleg van een waterrijk Oeverpark IJplein.

In het kader van het Fase-2-Voorkeursbesluit vindt in Q4 2018 tevens besluitvorming plaats over:
- Het (tijdelijk) gebruik van terreinen ten behoeve van evenementen zoals Amsterdam-Biënnale, Uitmarkt, Urban Sports Week, Amsterdam Light Festival, Amsterdam 750 en Sail 2025.
- De omvang en uitvoeringsfasering van bouwvelden, inclusief eventuele start van deelprojecten met gronduitgiftes in de Plaberum-systematiek.
- De wenselijke bestemmingsplanprocedure in relatie tot het juridisch mogelijk maken van realisering Metrostation Sixhaven.
- De verdeling van kosten van de maatregelen, inclusief metrostation Sixhaven, tussen de betrokken partners, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam.
- Onderbouwing van eventuele aantasting van cultuur-historische waarden in het Beschermd Stads- en Dorpsgezicht Oud-Noord.

d. In 2018 de mogelijkheden te verkennen voor een **Integraal Vernieuwingsplan IJplein**, in overleg met de betreffende woningcorporaties en andere belanghebbenden, gericht op kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, intensivering en functiemenging.

4. Aanvullend opdracht te geven voor:
   a. Onderzoek van uiteenlopende scenario's voor vernieuwing en verplaatsing van De Nieuwe Havo in het project Laanwegkwartier: vernieuwing op de huidige locatie, verplaatsing binnen respectievelijk buiten het plangebied Sixhaven e.o., in overleg met OJZ en Vova.
   b. Aanvullende verkenning M&A van de cultuur-historische waarde van mogelijk gedeeltelijk te slopen of te vernieuwen objecten (bedrijfswoningen Tolhuistuin, woningen Laanwegkwartier, Nieuwe Havo Buiksloterweg).
   c. Onderzoek naar optimalisering van programma, grondopbrengsten en dekkingsbronnen in het project Sixhaven, in relatie tot de vervoerwaarde van het metrostation, de vraag op de kantorenmarkt en de kwalitatieve ambities ten aanzien van cultuurhistorische waarden, openbare ruimte en groen; in overleg met de Vervoerregio en rve's R&D, G&O, V&OR, Economie en M&A; gereed voor bestuurlijk ijkmoment Sprong over het IJ Q4 2018. Specifieke aandacht is nodig voor functies met een hoge bijdrage aan de vervoerwaarde van het metrostation, zoals hoger onderwijs en culturele functies met een regionaal/nationaal bereik.
   d. Programmering en inrichting t.b.v. tijdelijk gebruik van de vrijkomende NZ-lijnterreinen, in overleg met rve M&T; inclusief onderzoek naar dekkingsbronnen.
   e. Onderzoek naar de situering van een definitieve busstop/buslus in het projectgebied, in overleg met rve V&OR, GVB en Vervoerregio Amsterdam.

f. Onderzoek naar mogelijke inpassing van het zogenaamde NACO-huisje.
g. Onderzoek zo mogelijk in overleg met de huidige woonbootbewoners Sixhaven en Willem-III-sluis naar mogelijkheden voor integratie en/of verplaatsing van 21 woonschepen, in samenhang met het onderzoek onder besluit 4h, met de volgende opties:
    i. integratie van de woonschepen binnen het projectgebied Sixhaven e.o., al dan niet op de huidige plaats, onder openbaarmaking van de kades en de Willem-III-sluiskolk,
    ii. gedeeltelijke integratie van woonschepen binnen het projectgebied Sixhaven e.o., al dan niet op de huidige plaats, onder openbaarmaking van de kades en de Willem-III-sluiskolk, in combinatie met verplaatsing van de overige woonschepen naar één of meerdere locaties buiten het projectgebied Sixhaven e.o.,
    iii. verplaatsing van de woonschepen naar één of meerdere locaties buiten het projectgebied Sixhaven e.o..

    Het onderzoek dient te resulteren in een voorstel voor integratie en/of verplaatsing van de huidige woonschepen in het projectgebied Sixhaven, inclusief een aanduiding van alternatieve locaties en kosten voor de gemeente Amsterdam, een planning van de uitvoering en een verslag van overleggen met de huidige woonbootbewoners.
h. Onderzoek in overleg met Watersportvereniging Dok- en Scheepsbouw (WVDS), in samenhang met het onderzoek onder besluit 4g, naar:
    i. herinrichting van de (passanten)haven met maximaal 120 ligplaatsen voor schepen tot 7, resp. 15 meter en een nieuwe locatie voor het club- en toiletgebouw,
    ii. combinatie van de (passanten)haven met het mogelijk inrichten van afmeerplekken voor 5-10 zeilende charterschepen tot 25 meter in het projectgebied; in overleg met de betrokken brancheorganisaties en aansluitend op het initiatiefvoorstel Zeilhaven Amsterdam, ingediend door de gemeenteraadsleden Boldewijn en Boutkan op 25 april 2017.

    Het onderzoek dient te resulteren in een voorstel voor een nieuwe lay-out van de Sixhaven, en voor het gebruik van de kades aan de oostzijde van het Noord-Hollands Kanaal en van de sluiskolk en de voorhaven van de Willem-III-sluis, inclusief een aanduiding van kosten voor de gemeente Amsterdam, een planning van de uitvoering en verslagen van overleggen.

5. In te stemmen met de voorgestelde organisatie van de planvorming:
   Bestuurlijk opdrachtgever: PM - nader te overleggen met de wethouder Ruimtelijke Ordening en Grondzaken en de wethouder Verkeer en Vervoer.
   Ambtelijk opdrachtgever:
   a. Laanwegkwartier: directeur Grond & Ontwikkeling.
   b. Tolhuistuin e.o. en Sixhaven: directeur Verkeer & Openbare Ruimte; voor de gronduitgiftes is directeur Grond & Ontwikkeling verantwoordelijk;
   c. Metrostation Sixhaven: directeur Metro & Tram
   d. Verkenning Vernieuwingsplan IJplein: directeur Wonen