CONCEPT

(ten behoeve van het afstemmingsoverleg Sprong over het IJ van 5 maart en de dubbele staf van 13 maart)

Relaties en dilemma's tussen projecten Sprong over 't IJ in het gebied Sixhaven

Voor drie projecten in het Sixhavengebied wordt op dit moment besluitvorming voorbereid. In dit memo wordt de relatie tussen de projecten beschreven, de onderlinge (on)afhankelijkheden en de eventuele of mogelijke consequenties die keuzes binnen één project kunnen hebben voor een ander project. De projecten hebben ook relaties met de gebiedsontwikkeling Sixhaven e.o. waar later dit jaar besluitvorming over staat gepland. Het betreft de volgende projecten:

1. Metrostation Sixhaven (maatregel 2 Sprong over het IJ – PBI fase 3, projectbesluit mei 2019)
2. Onderzoek zuidelijk verbinding over/onder het Noordhollandsch Kanaal (onderdeel programma Gebiedsontwikkeling Sixhaven – PBI fase 2, voorkeursbesluit mei 2019)
3. Fietsbrug ten noorden van de Willemsluis (binnen maatregel 1 Sprong – PBI fase 4, uitvoeringsbesluit april 2019)

Hieronder wordt per project kort toegelicht welk besluit voorgesteld wordt, welke relaties er zijn met de andere projecten en welke dilemma's er spelen.

Ad 1: Metrostation Sixhaven

Betreft maatregel 2 van Sprong waarbij een ondergronds metrostation wordt gerealiseerd binnen de bestaande NoordZuidlijn.

<u>Voorstel projectbesluit</u>:

- kennisnemen van de vervoerwaardestudie en MKBA metrostation Sixhaven
- Vaststellen van het Programma van Eisen
- Instemmen met het verder uitwerken van twee bouwfaseringsvarianten en kennisnemen van de potentiele mogelijkheden tot versnelling tijdens uitvoering. Om dit echter goed te onderbouwen zal geplande uitvoeringsbesluit in 2020 opschuiven van Q2 naar Q3.
- (eventueel) uitbreiden van de projectscope door het toevoegen van ondergrondse verdeelhal(len) i.v.m. beter ruimtelijke inpassing (meerkosten ca. 28,0 miljoen)
- (eventueel) uitbreiden van de projectscope door het toevoegen van een inpandige fietsenstalling op het metrostation i.v.m. beeldkwaliteit en het voor- en natransport naar het station (meerkosten ca. 10,0 miljoen)
- instemmen met het starten van werkzaamheden tot het aanpassen van het bestemmingsplan teneinde het metrostation mogelijk te maken.
- Kennisnemen van de geactualiseerde investeringsraming (circa 30 a 40% hoger dan huidige raming ad ca. 50 miljoen i.v.m. extra kosten

treinbeveiliging en bouwen in een complexe “brownfields” situatie (metro in exploitatie))
- Kennisnemen van financiële dekking

Relaties en dilemma’s:

1. Het project metrostation is gebaat bij een zuidelijke verbinding door de extra reizigers die deze verbinding genereert. Zonder zuidelijke verbinding daalt de vervoerwaarde van het metrostation. Het metrostation trekt naar verwachting zonder zuidelijke verbinding 17.800 reizigers (in- en uitstappers) en met een zuidelijke verbinding 20.800 reizigers. Deze toename van 17%, is een substantiële bijdrage aan de vervoerwaarde en de bereikbaarheid van het station. Naar verwachting maken 17.700 reizigers/werkdag gebruik van de zuidelijke verbinding. Dit zijn voornamelijk reizigers die Overhoeks en omgeving als herkomst of bestemming hebben en gebruik maken van het metrostation (als in- of uitstapper). In de situatie zonder een zuidelijke verbinding maken in het model 13.500 reizigers/werkdag gebruik van de huidige verbinding over de sluis. Het is de vraag of deze verbinding dat aan kan. Indien de verbinding over de sluis niet beschikbaar is trekt het station zonder zuidelijke verbinding 15.400 reizigers en levert het realiseren van de zuidelijke verbinding nog meer voordeel op. Vergeleken met de situatie waarin de huidige smalle verbinding over de sluis gedoogd blijft krijgt het metrostation met zuidelijke verbinding zo’n 17% meer reizigers. Indien de provincie ivm de veiligheid de verbinding over de sluis afsluit, levert een zuidelijke verbinding ongeveer 35% meer reizigers op.
2. Indien als zuidelijke verbinding wordt gekozen voor een tunnel, dan wordt die samen met het metrostation aangelegd en zal bij het voorliggende projectbesluit de projectscope van het metrostation moeten worden uitgebreid. Indien een brug als voorkeursvariant wordt gekozen dan wordt deze meegenomen in het projectbesluit voor de gebiedsontwikkeling Sixhaven eind 2019. Voorgesteld wordt om in te zetten op een brug. Zie ad 2.
3. Uit het uitgevoerde vervoerswaarde onderzoek en de (reizigers) MKBA blijkt dat het saldo van reistijdwinst van de nieuwe reizigers ten gevolge van het realiseren van metrostation Sixhaven en het reistijdverlies van de overige reizigers tussen station CS en Noorderpark, door de extra haltering t.p.v. station Sixhaven positief is. Hiermee is voldaan aan de eis die de VRA heeft gesteld om te investeren in de realisatie van het metrostation (voor 1/3) Uit de MKBA blijkt verder dat de B/K verhouding hoog is en dat deze nog verder toeneemt bij het realiseren van een zuidelijker verbinding (brug) met de westkant van het NH kanaal (Voorzieningen Overhoeks)
4. Uit de MKBA van het metrostation blijkt dat bebouwing (verstedelijking) van het Sixhavengebied slechts een beperkt effect heeft op de vervoerwaarde van het metrostation. Alleen bij het toevoegen van een grote publiekstrekker maakt dit een significant verschil.
5. Het toevoegen van een verdeelhal(len) en/of een inpandige fietsenstalling aan de scope van het metrostation draagt bij aan een

goede ruimtelijke inpassing en behoud en versterking van de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van dit beschermd stadsgezicht. Het metrostation wordt met het toevoegen van deze onderdelen echter weer kostbaarder.

6. Aandachtspunt is: De realisatie kosten van het metrostation zijn nog niet volledig gedekt. De Vervoerregio Amsterdam heeft toegezegd, onder voorwaarde dat het metrostation voldoende vervoerwaarde heeft, 1/3e van de investeringskosten op zich te nemen. Op dit moment wordt aan deze voorwaarde voldaan. De overige 2/3 zal moeten worden gedekt uit het SMF en/of VEF.
   N.B. Definitief financieringsvoorstel maakt onderdeel uit van het Uitvoeringsbesluit. Nu alleen nog een aandachtspunt.

Ad 2: Onderzoek zuidelijke verbinding over/onder Noordhollandsch Kanaal

Dit onderzoek is onderdeel van de Gebiedsontwikkeling Sixhaven omdat een zuidelijke verbinding een relatie heeft met enerzijds het metrostation, maar anderzijds ook impact heeft op de ontwikkeling van het gebied. Het onderzoek loopt vooruit op de planvorming voor de gebiedsontwikkeling vanwege de relatie met de planning van het metrostation (zie punt 1). Toegewerkt wordt naar een voorkeursbesluit door B&W in mei 2019.

<u>Voorstel Voorkeursbesluit</u>

- Kennis te nemen van het “Onderzoek varianten westelijke toegang metrostation Sixhaven/ zuidelijke verbinding Noordhollandsch Kanaal”.
- In te stemmen met de voorkeur voor een brugvariant.
- Opdracht te geven tot het nader uitwerken van een brugvariant en deze uitwerking op te nemen in de plannen voor de gebiedsontwikkeling Sixhaven en omgeving, waarvoor eind 2019 een projectbesluit aan het college van B&W zal worden voorgelegd.

<u>Relaties en dilemma’s:</u>

1. Uit het onderzoek blijkt dat een brugvariant de voorkeur heeft. Een brug direct aan de zuidzijde van de Willem I sluizen lijkt nautisch, cultuurhistorisch en qua draagvlak duidelijk positiever te scoren dan de langzaamverkeerbrug ter hoogte van de Tolhuistuin. Deze laatste kent wel een directere voetgangers- en fietsverbinding naar de zuidelijke ingang van het metrostation en houdt de mogelijkheid open om de (recreatieve) route langs het IJ direct door te trekken naar het IJplein.
2. MenA is van mening dat er pas besluiten over verbindingen genomen zouden moeten worden in het kader van de gebiedsontwikkeling zodat duidelijk is of de verbinding ingepast wordt in een rijke cultuurhistorisch/landschappelijke omgeving of in een dichtbebouwde setting. Vanuit Sprong over het IJ is snelle uitvoering van maatregel 1 en 2 geboden, anders loopt het verkeer bij het Buiksloterwegveer vast in

2022. MenA heeft bovendien aangegeven dat twee bruggen, één ten noorden en één ten zuiden van de Willemssluizen, zeer onwenselijk zijn omdat het ensemble van sluis en kanaal van elkaar losgezongen raakt. Ondanks hun bezwaar tegen het nu nemen van een besluit over deze verbinding heeft MenA wel een eerste inhoudelijke reactie gegeven op de varianten. Uitgaande van het hoogwaardige rijksbeschermde stadsgezicht en een bijpassende hoogwaardige ontwikkelopdracht voor zowel het gebied als de verbinding, ziet MenA de meeste aangrijpingspunten om de varianten langzaamverkeersbrug 2b (direct ten zuiden van de Willem I sluizen) en tunnel 3d en 3e (aansluitend op een verdeelhal) verder uit te werken.

3. De financiering van de zuidelijke verbinding is deels opgenomen in het SMF. Aanvullende financiering moet nog gevonden worden. N.B. financiering komt aan de orde in volgende fase. Nu alleen nog een aandachtspunt.

Ad. 3: De fiets-/voetgangersbrug ten noorden van de Willemsluis

Doel van deze brug (binnen maatregel 1 ‘Sprong’) is een betere spreiding van het fietsverkeer tussen de twee veren (Buiksloterwegveer/IJpleinveer) om de druk op het Buiksloterwegveer te verlagen. De planning van maatregel 1 is realisatie in 2022. De Gemeenteraad heeft daarnaast een motie ingediend om te onderzoeken of de realisatie van deze brug kan worden versneld. In februari 2018 heeft het College een locatiebesluit voor deze brug genomen. In de afweging tussen een noordelijke en zuidelijke ligging is gekozen voor een noordelijke ligging vanwege een betere inpassing, hogere vervoerwaarde en minder bezwaren vanuit cultuurhistorisch en nautisch oogpunt.

Toegewerkt wordt naar een uitvoeringsbesluit in Q2 2019 (april 2019 B&W, mei 2019 gemeenteraad) om het gewenste tempo van de realisatie van maatregel 1 er in te houden. In2022 wordt verwacht dat het verkeer bij het Buiksloterwegveer vastloopt. Realisatie van maatregel 1 is eveneens gepland in 2022. Het IJ-pleinveer is dan verbeterd en met deze brug is er een directe verbinding aan de noordkant van de sluis.

<u>Voorstel uitvoeringssbesluit:</u>

- Kennis te nemen van de redenen voor de aanleg van een beweegbare brug voor langzaam verkeer over het Noordhollandsch Kanaal:
- Kennis te nemen van het voorontwerp.
- In te stemmen met de afwijkingen ten opzichte van de in 2017 vastgestelde Nota van Uitgangspunten (NvU).
- Een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen
- In te stemmen met de verhoogde toekomstige structurele lasten voor beheer en onderhoud
- Kennis te nemen van de keuze voor engineering & construct als contractvorm en van de mijlpalen.

- Kennis te nemen van invulling van de aspecten participatie en duurzaamheid.

Relaties:
De brug wordt aangelegd met als belangrijkste doel de route naar het IJpleinveer aantrekkelijker te maken. De brug zorgt er daarnaast voor dat het Sixhavengebied inclusief het metrostation vanuit het noordwesten goed bereikbaar wordt.
Qua besluitvorming heeft dit project geen directe relaties met de andere twee projecten. Het besluit over de locatie is in 2018 genomen en is daarmee uitgangspunt voor de overige projecten in het Sixhavengebied.

Bij dit project is geen sprake van dilemma's

Vragen met betrekking tot de besluitvorming:
(Er wordt nu niet om een besluit gevraagd, maar om richting te geven bij de voorbereiding van de besluiten)

1) Metrostation. Een uitbreiding van de scope met een verdeelhal(len) e/of inpandige fietsenstalling is voor de ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteit van het gebied en het voor- en natransport naar het station gewenst. Met deze uitbreiding worden de te dekken investeringskosten hoger. Gaat u akkoord met het voorstel in het projectbesluit metrostation Sixhaven om in te zetten op de uitbreiding van de scope van het metrostation?

2) Uit het onderzoek naar de zuidelijke verbinding over/onder het Noordhollands Kanaal blijkt dat een brugvariant de voorkeur heeft. Gaat u akkoord met het voorstel in het voorkeursbesluit om in te zetten op het verder uitwerken van een brugvariant in het kader van de gebiedsontwikkeling Sixhaven en omgeving en daarmee de scope van metrostation Sixhaven hier niet op aan te passen?

3) Proces: de richting van de besluitvorming wordt besproken in de dubbele staf Sprong over het IJ van 14 maart 2019. Gaat u akkoord met het verder in procedure brengen van de besluiten via de reguliere staven of is een extra dubbele staf begin mei gewenst?

4) Vanwege de onderlinge samenhang van de projecten zouden deze idealiter tegelijkertijd ter besluitvorming worden aangeboden aan het college van B&W. Het uitvoeringsbesluit over de fiets- voetgangersbrug, ten noorden van de Willem I sluizen, moet genomen worden door de gemeenteraad. De andere twee besluiten worden genomen door het college van B&W. Om nog een gemeenteraadsbesluit te laten nemen voor het zomerreces, moet de raadsvoordracht voor de noordelijke brug eerder naar B&W (april 2019) dan voor de andere twee projecten haalbaar is (mei 2019). Gaat u hiermee akkoord?

1 maart 2019
5.1, 2, e
5.1, 2, e
5.1, 2, e 5.1, 2, e