Dit is een sjabloon voor het maken van een ‘Digitale Voordracht’ voor het College in Andreas 2.0. Heb je assistentie nodig?
Neem dan contact op met de Andreas Helpdesk.
5.1, 2, e
Helpdesk@andreas.amsterdam.nl
Intranet.amsterdam.nl/andreas

Gemeente Amsterdam
Sjabloon Andreas 2.0
Voordracht College van B&W
Voor de Behandelend ambtenaar buiten het systeem Andreas 2.0

Sjabloon Voordracht B&W donderdag 7 augustus 2025

Datum collegevergadering

Vul hier de datum in waarop deze voordracht behandeld moet worden.

29 mei 2019

Portefeuille

Vul hier het portefeuillenummer in waaronder het onderwerp behandeld moet worden.

Ruimtelijke Ordening

Onderwerp

Vul hier kort en bondig de naam van het onderwerp in zoals het op de collegevergadering moet verschijnen. Gebruik alleen kernwoorden.

Instemmen met het nader uitwerken van een brugvariant (fiets/voet) als zuidelijke verbinding over het Noordhollandsch Kanaal (voorkeursbesluit zuidelijke verbinding Noordhollandsch Kanaal)

Het college van burgemeester en wethouders besluit

Vul hier het gevraagde besluit in.

1. Kennis te nemen van het “Onderzoek varianten westelijke toegang metrostation Sixhaven / zuidelijke verbinding Noordhollandsch Kanaal”.

2. In te stemmen met de voorkeur voor een brugvariant.

3. 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.

4. In te stemmen met geheimhouding van bijlage… op grond van artikel 55 van de gemeentewet (juiste formulering uitzoeken)…..

Reden Spoed

Vul hier de reden in, wanneer het een spoedvoordracht wordt.

<Typ hier je tekst>

Kernboodschap

Vul hier in een paar zinnen, max. 100 woorden, de kern van de zaak in. De tekst moet niet te lang worden, maar moet net de inhoud helder beschrijven.
Een kernboodschap moet 3 elementen bevatten:
- Wat is de centrale vraag/het probleem? Onderbouwing besluit
- Wat is het antwoord/de oplossing? Gevraagd besluit
- Wat is de aanleiding? Bestuurlijke achtergrond

In het voorkeursbesluit Sprong over het IJ van juli 2017 heeft de gemeenteraad besloten te starten met de voorbereiding van het toekomstige metrostation Sixhaven, zodat in 2020 een definitief besluit kan worden genomen over de aanleg van het station. Om het station vanuit de westzijde bereikbaar te maken is een verbinding over/onder het Noordhollandsch Kanaal nodig. Onderzocht is welke vorm deze verbinding zou moeten hebben: een brug of een tunnel. Op basis van het "Onderzoek varianten westelijke toegang metrostation Sixhaven/ zuidelijke verbinding over het Noordhollands Kanaal" heeft het college van B&W besloten tot het nader uitwerken van een brugvariant.

Bestuurlijke achtergrond	
	Schets hier historische, bestuurlijke, beleidsmatige en politieke achtergrond. Geef ook de samenhang met het totale gemeentelijke beleid weer.

In juli 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met het voorkeursbesluit Sprong over het IJ (*datum en publicatienummer toevoegen*). Eén van de maatregelen uit dit voorkeursbesluit is het realiseren van het metrostation Sixhaven (maatregel 2). Om het metrostation vanuit het westen bereikbaar te maken is een verbinding over of onder het Noordhollandsch Kanaal nodig.
Samenhangend met maatregel 2 is de opdracht gegeven om de gebiedsontwikkeling rond het metrostation Sixhaven voor te bereiden. In maart 2018 is het principebesluit Sixhaven en omgeving door het college van B&W vastgesteld. Op dit moment wordt gewerkt aan de uitwerking van de plannen waarover eind 2019 besloten wordt (projectbesluit door B&W).
Het voorkeursbesluit over de zuidelijke verbinding wordt samen met het projectbesluit voor het metrostation Sixhaven aan het college van B&W voorgelegd. De centrale vraag in het onderzoek is welke vorm een verbinding zou moeten krijgen: een tunnel of een brug. Indien besloten wordt dat een tunnelvariant de voorkeur heeft, dan zal deze worden meegenomen bij het project metrostation. In dat geval moet dit helder zijn voordat de volgende fase van het project metrostation start. Indien besloten wordt dat een brugvariant de voorkeur heeft, dan zal deze meegenomen worden in de plannen voor de gebiedsontwikkeling.
Op basis van het onderzoek wordt voorgesteld te besluiten dat een brugvariant de voorkeur heeft.

Bestuurlijke Prioriteit	
	Geef aan of je stuk bijvoorbeeld te maken heeft met de verschillende bestuursopdrachten die momenteel lopen. De bestuursopdrachten vertegenwoordigen een aantal grote thema's voor de stad, het bestuur en de ambtelijke organisatie. Denk aan subsidies, leges, afval en slagvaardige overheid.

Het voorkeursbesluit zuidelijke verbinding Noordhollandsch Kanaal sluit aan op maatregel 2 van het Programma Sprong over het IJ.

Wettelijke Grondslag	
	Vul hier het wetsartikel in dat op de voordracht van toepassing is.

Nog invullen!! Kim?

Onderbouwing Besluit	
	Vul hier de onderbouwing van het gevraagde besluit in.

Ad 1. **Onderzoek varianten westelijke toegang metrostation Sixhaven / zuidelijke verbinding Noordhollandsch Kanaal**

In juli 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ. Maatregel 2 uit dit Voorkeursbesluit betreft het realiseren van een metrostation Sixhaven, met een

Projectbesluit in 2019 en een investeringsbesluit in 2020. Bij het metrostation Sixhaven hoort een goede ontsluiting voor de voetgangers vanuit het westen, om het Tolhuistuingebied en Overhoeks te ontsluiten. Dit zou kunnen met een voetgangers- of langzaamverkeerbrug over het Noordhollandsch Kanaal of met een tunnel onder het Noordhollandsch Kanaal door. In het “Onderzoek varianten westelijke toegang metrostation Sixhaven / zuidelijke verbinding Noordhollandsch Kanaal” zijn de westelijke ontsluitingsvarianten van het metrostation in beeld gebracht , rekening houdend met de ambities van de gebiedsontwikkeling Sixhaven en omgeving. De varianten zijn beoordeeld aan de hand van een breed aantal criteria.

Functie van de verbinding
De belangrijkste aanleiding voor het aanleggen van een verbinding over of onder het Noordhollands kanaal is de behoefte aan een westelijke ontsluiting van het metrostation Sixhaven voor voetgangers.
Daarnaast kan de verbinding ook een functie hebben als fietsverbinding. De fietsverbinding ten zuiden van de Willem I sluizen wordt in diverse gemeentelijke beleidstukken genoemd als een belangrijke schakel in de doorgaande recreatieve (groenblauwe) fiets-(en wandel)route over de noordelijke IJ-oevers (de “IJ-boulevard).
Alle onderzochte varianten voorzien in de functie van ontsluiting van het metrostation voor voetgangers.
Alleen bij de keuze voor een fiets- en voetgangersbrug wordt daarnaast invulling gegeven aan de ambitie voor een recreatieve fietsroute langs het IJ.

Onderzochte varianten
In totaal zijn 5 brugvarianten (1a t/m 2c) en 5 tunnelvarianten (3a t/m 3e) onderzocht.

Langzaamverkeerbrug over NH-kanaal ten zuiden van Willem I sluizen
1a. Voetgangersbrug Tolhuisweg-Sixhavenweg
1b. Langzaamverkeerbrug (fiets-voet) Tolhuisweg-Sixhavenweg

Langzaamverkeerbrug over/aan de Willem I sluizen
2a. Voetgangersverbinding/-steiger op sluisdeuren Willem I Sluizen
2b. Langzaamverkeerbrug (fiets-voet) aan zuidzijde Willem I Sluizen
2c. Langzaamverkeerbrug (fiets-voet) midden over de Willem I Sluizen

Voetgangerstunnel onder het NH-kanaal door
3a. Korte voetgangerstunnel van maaiveld naar maaiveld, van westzijde naar oostzijde kanaal
3b. Voetgangerstunnel van maaiveld naar maaiveld, van buslus naar Sixhavenweg
3c. Voetgangerstunnel van maaiveld naar maaiveld, van buslus naar Sixhaven
3d. Voetgangerstunnel van maaiveld naar verdeelhal, vanaf buslus
3e. Voetgangerstunnel van maaiveld naar verdeelhal, vanaf grasveld ten noorden van Tolhuisweg

Toetsing van de varianten
De varianten zijn getoetst op basis van de volgende 9 criteria:
a. Ruimtelijke en technische inpasbaarheid
b. Nautiek
c. Verbetering fietsnetwerk
d. Cultuurhistorie
e. Sociale veiligheid, comfort & belevingswaarde
f. Draagvlak omgeving
g. Kosten

Ad 2 Voorkeur voor een brugvariant

Een aantal varianten blijkt niet uitvoerbaar omdat ze of technisch onmogelijk zijn (route over de sluisdeuren), nautisch onmogelijk zijn (een korte tunnel) of niet voldoen als volwaardige toegangsroute (brug midden over de sluis).

Met betrekking tot de overige varianten zijn de volgende conclusies te trekken:

Brugvarianten:
Voordelen
- Ze zijn ruimtelijk en nautisch inpasbaar; een brug direct ten zuiden van de sluis is goed inpasbaar. Een meer zuidelijk gelegen brug kent nautische bezwaren, maar met het iets opschuiven van de brug naar het noorden zouden die mogelijk opgelost kunnen worden.:
- Ze zijn comfortabel en sociaal veilig;
- Ze leveren een bijdrage aan de ambitie voor een doorgaande (recreatieve) fietsroute over de noordelijke IJ-oevers

Nadelen::
- Vanuit cultuurhistorisch oogpunt vormt een brug in de Voorhaven een aantasting van het monumentale aanzicht op en de ruimtelijke relatie tussen kanaal en Willemssluizen (mede in combinatie met de komst van de noordelijke brug), het doortrekken van de route over de Sixhaven en Willem III sluis vormt daarnaast een verdere aantasting de landschappelijke cultuurhistorische waarden van dit rijks beschermde stadsgezicht; de langzaamverkeerbrug direct aan de zuidzijde van de sluis lijkt vooralsnog de cultuurhistorische waarde het minst aan te tasten. De (fysieke en visuele) impact op de Willemssluizen dient echter nog nader onderzocht te worden.

Tunnelvarianten
Voordelen:
- Nautisch: de doorvaart ondervindt geen of nauwelijks belemmering
- Gaat niet ten koste van wachtplaatsen of een ligplaats riviercruise

Nadelen:
- Qua realisatie complexer dan een brug, met meer overlast voor omgeving en het scheepvaartverkeer
- Hoge kosten
- Minder comfortabel en sociaal veilig
- Levert geen bijdrage aan de ambitie voor een doorgaande (recreatieve) fietsroute

Brug als Voorkeursvariant
Op basis van de integrale beoordeling heeft een brugvariant ter hoogte van de Tolhuisweg of direct aan de zuidzijde van Willem I sluizen de voorkeur.
Met een langzaamverkeerbrug ten zuiden van de Willem I Sluizen wordt het best invulling gegeven aan een comfortabele en hoogwaardige westelijke voetgangerstoegang naar het metrostation Sixhaven én de ambitie voor de ontwikkeling van een doorgaande (recreatieve) Oost-West-fietsroute over de noordelijke IJ-oevers. De brug direct aan de zuidzijde van de Willem I sluizen lijkt nautisch, cultuurhistorisch en qua draagvlak van de directe omgeving duidelijk positiever te scoren dan de langzaamverkeerbrug ter hoogte van de Tolhuistuin. Deze laatste kent wel een directere voetgangers- en fietsverbinding naar het metrostation Sixhaven en houdt in het kader van de gebiedsontwikkeling de optie om deze route direct door te trekken naar het IJplein nog open. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is deze locatie echter zeer onwenselijk. Ook nautisch zijn er bezwaren, maar met het iets opschuiven van de brug naar het noorden zouden die mogelijk opgelost kunnen worden. In de nadere uitwerking zal de exacte locatie van de brug bepaald moeten worden.

Voor een definitieve keuze voor de exacte locatie en vormgeving van de brug dient nog wel nader onderzoek gedaan te worden naar:
- de nautische effecten en inrichting van de voorhaven,
- de ruimtelijke inpassingsmogelijkheden en vormgevingseisen in relatie tot het rijksmonument Willem I Sluizen en de cultuurhistorische waarde van de voorhaven en de ensemblewaarde met het Noordhollandsch Kanaal/Voorhaven en het beschermd stadsgezicht als geheel
- de Machine Richtlijn en andere aanvullende eisen ten aanzien van het Willem I Sluizencomplex

• de beste locatie voor de brug in relatie tot de gebiedsontwikkelingsmogelijkheden en de flankerende gebieden

De tunnelvarianten vallen af om de volgende redenen:
• geen toegevoegde waarde aan de geambieerde doorgaande fietsroute over de noordelijke IJ-oevers
• lagere score dan een brug op comfort, sociale veiligheid en belevingswaarde
• hoge realisatie en beheerkosten
• complexe realisatie met overlast omgeving en scheepvaart

Beide brugvarianten zijn voor dit onderzoek globaal onderzocht. Er bestaat een risico dat bij nadere uitwerking blijkt dat realisatie toch niet mogelijk is. Dan zou een tunneloptie alsnog overwogen kunnen worden. Een voetgangerstunnel van maaiveld naar maaiveld (variant 3c) kan altijd nog worden gerealiseerd. Voor aansluiting van een tunnel op een verdeelhal bij het metrostation moet dan rekening worden gehouden met forse vertraging en meerkosten voor de aanleg van het metrostation.

Ad 3 Nadere uitwerking brugvariant

Voor de gebiedsontwikkeling Sixhaven en omgeving worden op dit moment plannen gemaakt die eind 2019 moeten resulteren in het aan het college van B&W voorleggen van gebundelde projectbesluiten per deelgebied. De uitwerking van een brug over het Noordhollandsch Kanaal ten zuiden van de Willem I sluizen zal worden meegenomen in het projectbesluit Willemsluizengebied.

Ad 4 geheimhouding

……??... iets over marktgevoelige informatie van kostenramingen??

Financiële Onderbouwing

Financiële consequenties (Ja/Nee): Ja. In het onderzoek zijn globale investeringsramingen gemaakt om de varianten onderling te kunnen vergelijken. In de volgende fase(n) worden de kostenramingen aangescherpt en vindt nader onderzoek plaats naar mogelijke dekkingsbronnen. Dekkingsbronnen waar aan gedacht kan worden zijn: SMF, VEF, bijdrage VRA. In het SMF is reeds een reservering opgenomen voor dekking van 1/3 van de kosten van een brug.

Tekst nog aanpassen conform richtlijnen DMC.

Investeringsvoorstel (Ja/Nee): nee

Tabel 1: Basisgegevens investering

Investeringssom	
Rentepercentage	
Afschrijvingstermijn (jaar)	
Kapitaallasten	
Aanvang Kapitaallasten	
MIP nummer	

Consequenties gedekt?: (Ja/Nee/Gedeeltelijk):

Toelichting:

<Typ hier je tekst>

Tabel b: Financiële consequenties van de beslispunten (I = incidenteel, S = structureel)

BATEN						
Omschrijving	**Productnr**	**Type (I/S)**	**Jaar T**	**Jaar T+1**	**Jaar T+2**	**Jaar T+3**
Totaal						

Tabel b: Financiële consequenties van de beslispunten (I = incidenteel, S = structureel)

LASTEN						
Omschrijving	**Productnr**	**Type (I/S)**	**Jaar T**	**Jaar T+1**	**Jaar T+2**	**Jaar T+3**
Totaal						

Communicatie
Vul hier de gewenste communicatiemiddelen in.

Binnen de gemeente:
opnemen in de te publiceren besluitenlijst'

Buiten de gemeente:
Vermelden op de website van de gebiedsontwikkeling Sixhaven e.o. en op de website van Sprong over het IJ.

Finaal advies komt niet op voordracht (in aparte adviesbijlage)
Uitkomst afstemming DJZ/DMC.

<Typ hier je tekst>

Afstemming met partijen komt niet op voordracht (in aparte adviesbijlage)
Vul hier de partijen in waarmee de voordracht is afgestemd.

Intern:
- Monumenten & Archeologie
  De directie Monumenten en Archeologie (MenA) constateert dat er nog veel openstaande vraagstukken zijn, zowel bij de voorgelegde varianten als de onduidelijkheid omtrent het nog te kiezen ontwikkelscenario voor de gebiedsontwikkeling. Dat maakt het haast onmogelijk om de varianten feitelijk te kunnen beoordelen. MenA adviseert daarom meer tijd te nemen en een besluit te nemen over

de varianten voor deze verbinding in combinatie met een besluit over de gebiedsontwikkeling. MenA heeft daarbij 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.

Op basis van de beschikbare gegevens heeft MenA de varianten bestudeerd en van een reactie voorzien. 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' en 'tunnel 3d' en '3e' verder uit te werken.
Het volledige advies van MenA is opgenomen in het onderzoeksrapport.

- Ruimtelijk Adviesteam Sprong over het IJ (RAT):
  Op 16 nov. 2018 zijn de varianten besproken in het RAT. Op 15 maart vindt een tweede bespreking plaats. Het RAT heeft op 16 nov. nog geen eenduidig advies gegeven, wel een aantal aandachtspunten voor het vervolg. Algemene constatering is dat een gebiedsvisie nodig is om te beoordelen welke verbinding nodig is. *Aanvullen met advies van 15 maart 2019*

Extern:
Diverse stakeholders hebben geadviseerd op het onderzoek
- Provincie Noord-holland
- Havenbedrijf Amsterdam
- Centraal Nautisch Beheer
- Rijkswaterstaat

De uitgebrachte adviezen zijn verwerkt in het onderzoeksrapport. Op basis van de uitgebrachte adviezen is overleg gaande met de nautische partijen over optimalisatie van de ligging van een brug.

Daarnaast is draagvlak bij de omgeving onderzocht door middel van een inloopbijeenkomst en een peiling op de website van Sixhaven e.o. de uitkomst hiervan is verwerkt in het onderzoeksrapport.

Advies van stadsdeel hier noemen?

Behandeling in Commissie/Raad komt niet op voordracht

Vul hier de betreffende commissie(s) in, de datum van behandeling en TKN of ter Bespreking indien van toepassing.

Niet van toepassing. TKN naar de commissie?

Geheimhouding komt niet als aparte rubriek op voordracht

Vul hier reden van geheimhouding in indien van toepassing.

De bijlage kostenraming geheim houden. Check!!

Stukken

Geef hier de naam van de eventueel meegestuurde stukken aan.

- Onderzoek varianten westelijke toegang metrostation Sixhaven / zuidelijke verbinding Noordhollandsch Kanaal d.d. 28-02-2019

Behandelend ambtenaar

Vul hier de persoon in die de werkelijke behandeling doet.

Grond en Ontwikkeling
5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e
5.1, 2, e @amsterdam.nl, 5.1, 2, e

Indienend ambtenaar komt niet op voordracht

Vul hier de persoon in die de Zaak aanmaakt.

5.1, 2, e

Vul hier eventueel het betreffende zaakdossiernummer in.

Nummer ZD2015-123456