Concept-Principenota Sixhaven en omgeving fase 1 gebiedsontwikkeling

Projectgroep Sixhaven en omgeving – versie 13 – 13 februari 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, november 2017
2. Raamwerk Openbare Ruimte Sixhaven, november 2017
3. Ingevulde checklist relevante beleidskaders
4. Verkregen adviezen
    a. Advies RvE Monumenten en Archeologie d.d. 15 november 2017
    b. Advies bodemsanering d.d. ***
    c. Advies Stedelijk Adviesteam Plaberum (SAP) d.d. 8 december 2017
    d. Advies directeur G&O d.d. 21 december 2017
    e. Advies AB Bestuurscommissie Noord d.d. 1 februari 2018
5. PM - Verslag informatieavond 22 februari 2018

Kabinet:

6. Financiële Verkenning Exploitatiemogelijkheden

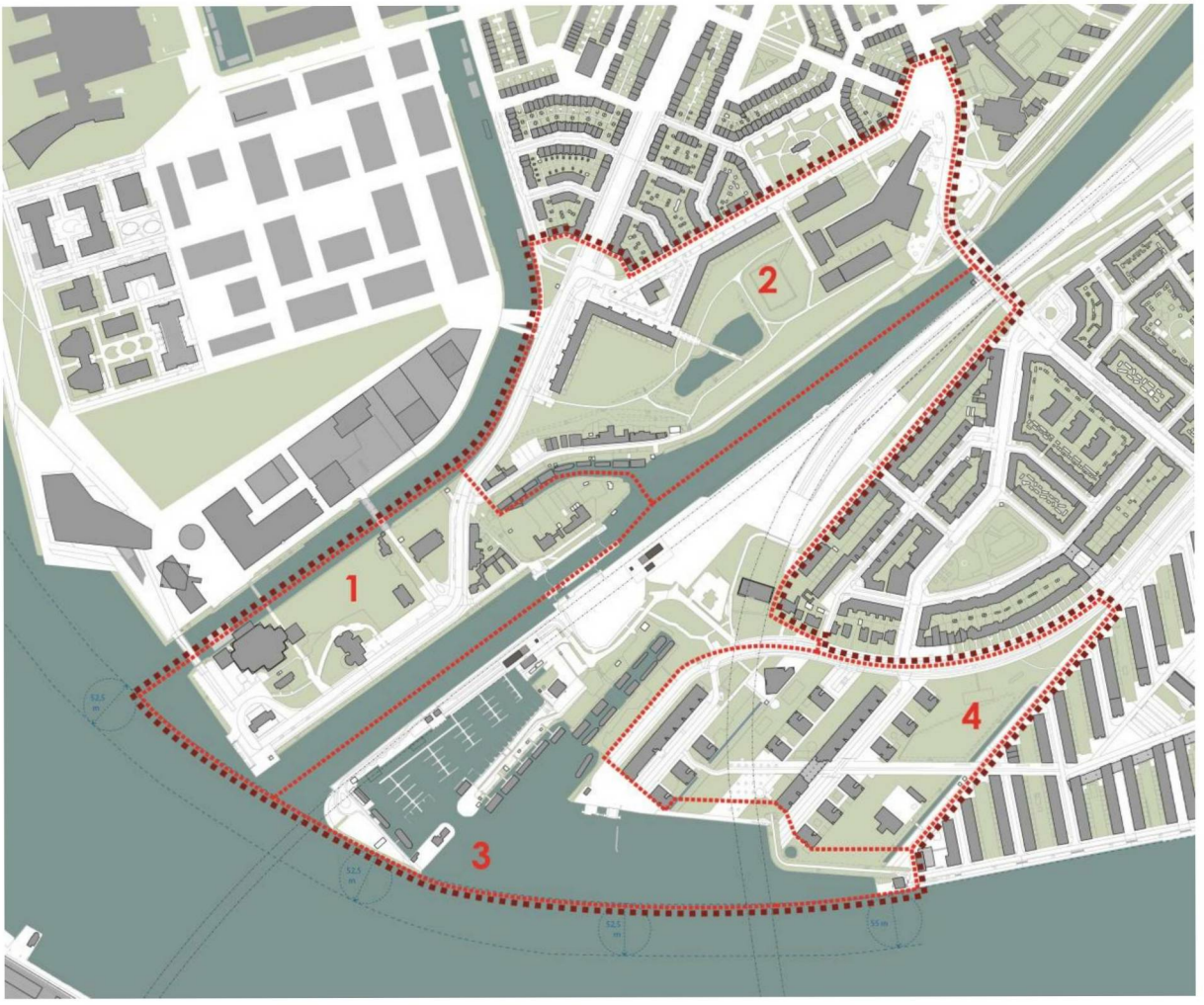
1. Inleiding

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 Principenota Sixhaven en omgeving zijn de aanbevelingen uit het studierapport uitgewerkt en is een Principebesluit voorbereid voor het starten van projecten in het gebied 'Sixhaven en omgeving'.
De *Gebiedsuitwerking Koers 2025 – Stad om het IJ* is bijlage 1 bij de Principenota. Bijlage 2 is het *Raamwerk Openbare Ruimte Sixhaven*. Bijlage 3 is de ingevulde checklist beleidskaders – van belang voor het vervolgonderzoek. Bijlage 4 bevat de verkregen adviezen, waaronder het advies van het AB van de Bestuurscommissie Noord met de inspraakreacties op het advies. Bijlage 5 is het verslag van de extra informatieavond van 22 februari 2018.

Ten opzichte van conceptversie van de Principenota, die in december 2017 voor advies aan het AB van de Bestuurscommissie Noord is voorgelegd, zijn in het aan B&W voorgestelde Principebesluit verschillende aanpassingen gedaan:
- In de voorgestelde aanpak van het deelgebied Tolhuistuin is met het oog op de verkeersveiligheid een onderscheid gemaakt tussen een snelle, voorlopige herinrichting van het pontplein en een definitieve inrichting van de openbare ruimte, in opdracht van de wethouder Verkeer en Vervoer en de rve V&OR.
- In de voorgestelde aanpak van het deelgebied Sixhaven is met het oog op een integrale benadering en een zorgvuldige afweging van het mogelijk te realiseren bouwprogramma gekozen voor het opstarten van een gebiedsontwikkelingsproject in opdracht van de wethouder Ruimtelijke Ordening en Grondzaken en de rve G&O.
- Voorgesteld wordt om niet voor 2020 te starten met planvorming voor het Laanwegkwartier.
- Voorgesteld wordt om in 2018 te verkennen hoe de vernieuwing van de IJpleinbuurt het beste aangepakt kan worden, in directe samenhang met het Uitvoeringsprogramma 2018-2022 van de Ontwikkelbuurt Vogelbuurt/IJplein. Als eerste stap wordt onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van het IJplein.

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.
  - Aan de kop van de Buiksloterweg landt het drukke Buiksloterwegveer aan. Via de IJ-promenade en twee langzaam verkeerbruggen is er een directe verbinding met het aanliggende projectgebied Overhoeks.
- **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.
- Bij de kop van de Meeuwenlaan landt het IJpleinveer aan.

- **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.
- De pontpleinen van het Buiksloterwegveer en het IJpleinveer vormen een belangrijke schakel in de afwikkeling van het langzaam verkeer tussen Noord en de binnenstad. Vanaf de pontpleinen voeren verschillende routes naar het achterland: direct langs de IJ-oever, aan weerszijde van het Noord-Hollands Kanaal en richting Van der Pekstraat en Meeuwenlaan.
- 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 ook de Nieuwe Leeuwarderweg, grotendeels ondergronds in de vorm van de IJ-tunnelbuis. Meer naar het noorden is de weg verdiept aangelegd. 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 (verhogen frequentie IJpleinveer, aanleg 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* in Noord.

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 van 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 verkeerverbindingen 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.
- 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’.
- In het Laanwegkwartier kunnen op termijn mogelijk 200-250 woningen gerealiseerd worden, met een brede basisschool en maatschappelijke functies.
- Aansluitend kan ook de IJpleinbuurt door kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en intensivering en functiemenging een aantrekkelijker en stedelijker karakter krijgen.

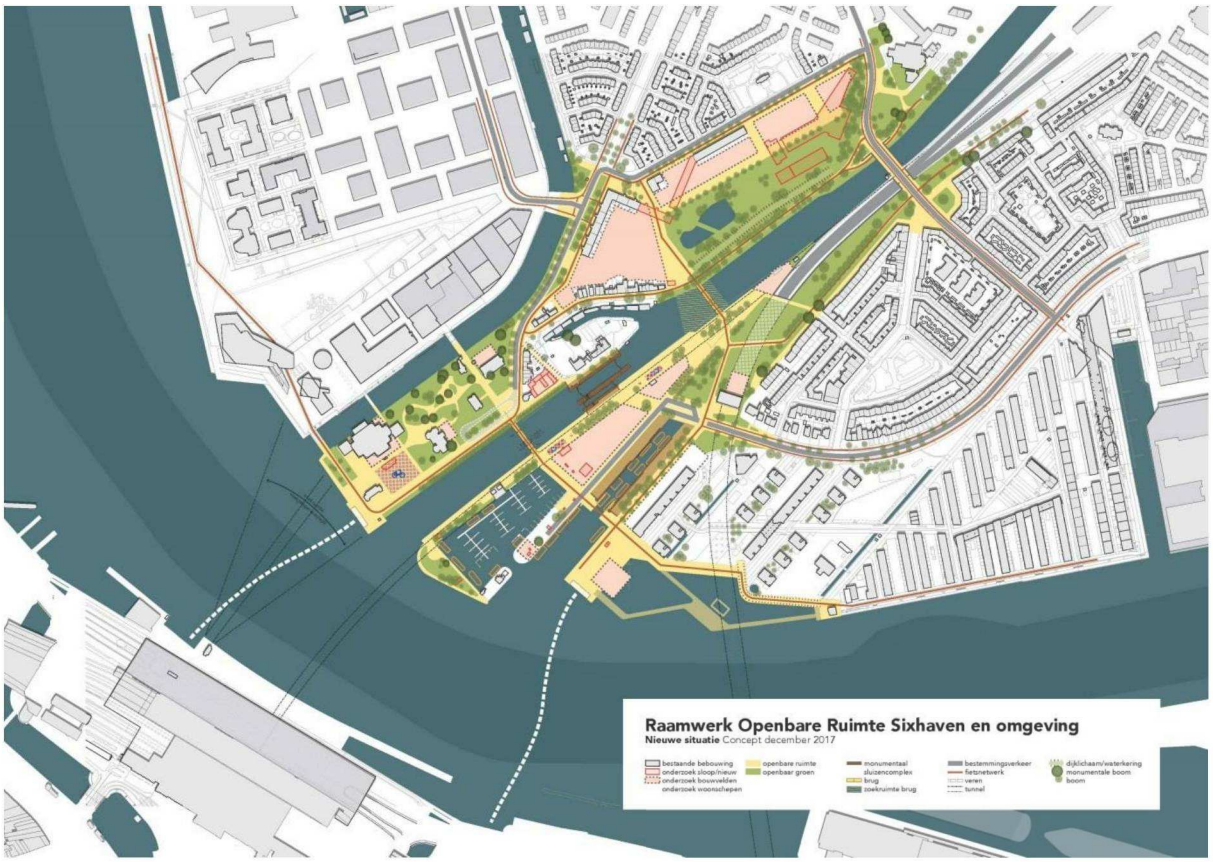
Op basis van de recente ervaringen met de ontwikkeling van complexe binnenstedelijke locaties zoals het NDSM-terrein, Overhoeks en het Marineterrein kan een stapsgewijze ontwikkeling van Sixhaven en omgeving tot een rijker en betekenisvoller stuk stad leiden dan uitvoering van een blauwdrukplan.
In 2018 worden werkterreinen van de Noord-Zuidlijn overgedragen aan de stad. In het afgelopen jaar dienden zich al allerlei kleinschalige initiatieven aan voor het tijdelijk gebruik van deze terreinen. De terreinen bieden ook uitgelezen kansen om ruimte te maken voor stedelijke 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 verdwijnt daartoe.
In een vervolgstap dragen vernieuwing van de pontfuiken (mede voor laadvoorzieningen voor elektrisch aangedreven veren) en mogelijke 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 er rondom heen 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. Bij de Willem-I-sluis kunnen enkele kavels, die nu in gebruik zijn voor garages, bestemd worden voor woningbouw.

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

Sixhaven
Het open landschap van waterinfrastructuur, parken en kleinschalige bebouwing rond het Noord-Hollands Kanaal en de Willemssluizen vormen waardevolle cultuur-historische elementen; 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* 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 buurtinitiatieven en voor stedelijke evenementen zoals de Uitmarkt, Amsterdam 750, het Amsterdam Lightfestival, de Urban Sportsweek en de Amsterdam-Biënnale. Een definitieve invulling volgt dan later, verrijkt door de ervaringen in de komende jaren.

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 op termijn mogelijk 200-250 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 mogelijke 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.

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 ook worden om dit nieuwe blok uit te voeren als een aanbouw of uitbreiding van het bestaande blok.

Mogelijk programma

- Tijdelijk gebruik
  - Ruimte voor kleinschalige buurtinitiatieven en voor stedelijke evenementen zoals de Uitmarkt, Amsterdam 750, het Amsterdam Lightfestival, de Urban Sportsweek en de Amsterdam-Biënnale.
- Een gemengd bouwprogramma met in totaal ca. 80.000 – 130.000 m2 bvo (excl. parkeren), als volgt verdeeld:
  - Deelgebied Tolhuistuin: sloop voormalige bedrijfswoningen pontplein, faciliteren uitbouw voormalige Shell-kantine ten behoeve van logistiek, uitbouw Tolhuis ca. 500 m2 bvo ten behoeve van horeca/logistiek, uitbouw broedplaats Poortgebouw ca. 1000 m2, nieuwbouw 4 eengezinswoningen 720 m2.
  - Deelgebied Sixhaven fase 1: 16.000 m2 bvo Anker Oeverpark IJplein voor onderwijs, sport, cultuur, horeca.

- Deelgebied Sixhaven fase 2: 30-80.000 m2 bvo (waarvan 150-350 woningen, 5.000-25.000 m2 werkgelegenheid, 10.000-20.000 maatschappelijk, cultuur, plus inpandige parkeergarage 1.000-6.500 m2).
- Deelgebied Laanwegkwartier: op termijn mogelijke sloop 20-30 woningen, mogelijke vernieuwing of verplaatsing Nieuwe Havo, nieuwbouw 200-250 woningen in 2-4 bouwlagen, mogelijk basisschool 3500 m2, speeltuin en maatschappelijke voorzieningen 1000 m2.
- Deelgebied IJplein-West: programma nader te onderzoeken in Vernieuwingsplan IJpleinbuurt.

- 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, 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.
  - Op termijn 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 mogelijk 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 verkeerverbindingen over het NHK.
- Herinrichting autovrij pontplein Buiksloterwegveer, inclusief fietsgarage pontplein Buiksloterweg (circa 1000 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 voor materiaalgebruik zullen integraal onderdeel worden van de volgende fase. 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. In het ontwerp van de openbare ruimte zullen ontwerpprincipes worden toegepast die sport en 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. 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 transport 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 de 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 van de geluidhinder van de Nieuwe Leeuwarderweg en extra gebruiks-mogelijkheden parkstrook langs de Adelaarsweg, mede ten behoeve van Vogelbuurt.
- Toevoeging van maatschappelijke functies in deelgebied Sixhaven en op termijn Laanwegkwartier ten behoeve van onderwijs, zorg, cultuur en sport.
- Kwaliteitsimpuls openbare ruimte door aanleg Sluispark en Oeverpark IJplein en op termijn verbetering Laanwegpark.

Juridische scan

De ontwikkelingen zoals hierboven genoemd passen niet binnen de vigerende bestemmings-plannen. 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*
  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 maatregelen*
  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.
  - Woonschepenbewoners Sixhavenweg/Sluiskolk Willem-III-sluis: bezwaren tegen verplaatsen/gedeeltelijk integreren van 21 woonschepen.
  - Laanweg/Meidoornweg: mogelijke bezwaren tegen brug NHK, mogelijke sloop 20-30 woningen en tegen nieuwbouw 200-250 woningen; mogelijke steun voor bouw school en verbetering Laanwegpark.
  - Adelaarsweg: mogelijke support voor aanleg parkstrook en beperking geluidhinder.
  - IJplein-West: mogelijke bezwaren tegen intensivering en eventuele sloop/ 109 woningen, Oeverpark IJplein, mogelijke steun voor kwaliteitsverbetering.
- 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.
- Platform Sixhaven – Sluistuin (buurtbewoners zijn geïnteresseerd in deelname tijdelijk gebruik; hete Platform is ook initiatiefnemer van een voorstel voor een groene inrichting van het 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/verbinding 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. Oriënterende gesprekken met de woonbootbewoners over de aanpak van het vervolgonderzoek zijn gevoerd. In de financiële verkenning is met omvangrijke compensatiebedragen 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 van de kosten tussen de Vervoerregio en de 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. Daarnaast is aan de orde geweest hoe snel ontwikkeling van het gebied aan de orde zou moeten zijn.
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, rve V&OR en in de ambtelijke Stuurgroep IJ. Tot slot heeft het AB van de Bestuurscommissie Amsterdam-Noord een advies uitgebracht, waarbij ook 30 inspraakreacties zijn gegeven.

Voorgesteld wordt om een onderscheid te maken tussen de verschillende deelgebieden in aanpak én in snelheid:

- **Deelgebied Tolhuistuin en omgeving**: De vernieuwing van infrastructuur en openbare ruimte is hier urgent en kan snel aangepakt worden door uitvoering van tijdelijke maatregelen en door een fase-2-besluit voor te bereiden conform de PBI-systematiek en -sturing.
- **Deelgebied 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 integrale aanpak kan het project het beste aangepakt worden conform de Plaberum-systematiek en de bijbehorende sturing. Er moeten nog veel aspecten nader onderzocht worden. Daarom wordt voorgesteld om als vervolgstap in 2018 een Fase-2-besluit voor te bereiden. Nader onderzoek van het te realiseren bouwprogramma maakt daar onderdeel van uit. Eind 2018 kan dan bepaald worden wanneer en met welk programma de gebiedsontwikkeling verder vorm kan krijgen. Op basis daarvan kunnen ook afspraken gemaakt worden over mogelijke financiële bijdragen vanuit de gebiedsontwikkeling aan de infrastructuurmaatregelen en het metrostation.
- **Deelgebied Laanwegkwartier**: Een snelle start van plan- en besluitvorming in dit deelgebied is niet strikt noodzakelijk. In het deelgebied staat gebiedsontwikkeling centraal en kan de Plaberum-systematiek en -sturing gevolgd worden. Op verschillende aspecten is nader onderzoek nodig. Daarom is voor dit deelgebied een fase-2-besluit noodzakelijk. De daadwerkelijke start van plan- en besluitvorming is afhankelijk van beschikbare ambtelijke capaciteit en stedelijke prioritering.
- **Deelgebied IJpleinbuurt**: Met het oog op de maatschappelijke gevoeligheid van intensivering en functiemenging en daaraan gekoppeld mogelijke toevoeging en/of vervanging van woningen verdient het aanbeveling om als eerste stap in 2018 een Plan van Aanpak op te stellen voor de mogelijke vernieuwing van de IJpleinbuurt als geheel, aansluitend bij het Programma Ontwikkelbuurten.

Fasering

De fasering van de ontwikkelingen kan er als volgt uitzien:
Stap 1 2018-2020

- Opening Noord/Zuidlijn met metrostations CS en Noorderpark.
- Tijdelijk gebruik vrijkomende Noord/Zuidlijn-terreinen voor kleinschalige buurtinitiatieven en evenementen zoals Amsterdam-Biënnale, Uitmarkt, Amsterdam Light Festival.
- Planvorming voor:
    - Fase 2-besluit PBI **Tolhuistuin e.o.**

    - Fase 2-besluit PBI **Sixhaven**
    - Plan van Aanpak vernieuwing **IJpleinbuurt**
- Start uitvoering vernieuwing **Tolhuistuin e.o.** met voorlopige herinrichting pontplein en aansluiting op Buiksloterweg.
- 2020 Go-No Go/Uitvoeringsbesluit **metrostation Sixhaven**.

Stap 2 2020-2024

- Vervolg uitvoering vernieuwing **Tolhuistuin e.o.** met definitieve inrichting openbare ruimte en tuin en eventuele toevoeging bouwvolume aan de voormalige bedrijfskantine, Poortgebouw, Tolhuis en zelfbouw 4 woningen Willem-I-sluis.
- Uitvoering eerste onderdelen deelgebied **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.
    - Mogelijke 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
- Afhankelijk van stedelijke prioritering: start van plan- en besluitvorming voor gebiedsontwikkeling in deelgebied **Laanwegkwartier**, nieuwbouw 200-250 woningen, maatschappelijke voorzieningen en mogelijk basisschool, vernieuwing Laanwegpark.
- Eventuele start uitvoering eerste onderdelen vernieuwing **IJpleinbuurt:**
    - Kwaliteitsverbetering openbare ruimte en voorzieningen.
    - Intensivering en functiemenging.

Stap 3 na 2025

- Uitvoering gebiedsontwikkeling in deelgebied **Sixhaven,** integrale ontwikkeling na Amsterdam 750 en Sail 2025.
- Eventuele start uitvoering gebiedsontwikkeling in deelgebied **Laanwegkwartier**.
- Eventueel vervolg uitvoering vernieuwing **IJpleinbuurt.**

Inkoopverkenning

Samenwerking met marktpartijen 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

- Deelgebied **Tolhuistuin e.o.**

- Fase 2-besluit PBI Q1 2019
- Partiële herziening BP Overhoeks
- Uitvoering vanaf 2019 – start met voorlopige herinrichting pontplein Buiksloterwegveer, gevolgd na 2020 door definitieve inrichting pontplein, Tolhuistuin en Buiksloterweg, inclusief pontfuiken, fietsgarage, e.e.a. in relatie tot vernieuwing huurcontracten rond Tolhuistuin.

- Deelgebied **Sixhaven**
  - Inrichtings- en beheerplan tijdelijke situatie Noord/Zuidlijnterreinen Q2 2018, aansluitend uitvoering.
  - Fase 2-besluit Plaberum Q1 2019, inclusief keuzen bouwprogramma en mogelijke financiële bijdragen vanuit de gebiedsontwikkeling aan infrastructuurmaatregelen en aan bouw metrostation Sixhaven.
  - Uitvoeringsbesluit brug NHK noordzijde Willem-I-sluis 2019
  - Fase 3-besluit Plaberum 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 vanaf 2021 :
    - Nieuwbouw Anker pontplein IJplein,
    - Nieuwbouw bouwvelden Metrostation Sixhaven.
- Deelgebied **Laankwartier**
  - Fase 2- en fase 3-besluiten Plaberum , inclusief nieuw BP Laanwegkwartier: nader te bepalen.
  - Uitvoering na 2025.
- Deelgebied **IJpleinbuurt**
  - Verkenning vernieuwing IJpleinbuurt 2018, inclusief cultuur-historische verkenning M&A

7. Communicatie, consultatie en participatie

Communicatie, informatie en consultatie tot nu toe

- Stadsgesprekken, informatiebijeenkomsten, inspraak en advies *Sprong over het IJ* – voorjaar 2015-voorjaar 2017.
- Informatieavond voor belangstellenden *Gebiedsuitwerking Koers 2025 - Stad om het IJ* en start werkzaamheden Principenota Sixhaven e.o. op 5 oktober 2017.
- Consultatie stakeholders (Stichting Tolhuistuin, WVDS, woonbootbewoners, Eigen Haard) in december 2017.
- Informatieavond voor bewoners en belangstellenden op 9 januari 2018 (A-lab).
- Advies DB Bestuurscommissie Noord 1 december 2017, presentatie Principenota Sixhaven en omgeving aan DB/AB Bestuurscommissie Noord 20 december 2017, behandeling advies in AB 31 januari 2018 met 19 schriftelijke inspraakreacties.
- Informatieavond voor bewoners en belangstellenden op 22 februari 2018 (Kromhouthal).
- Communicatie en consultatie binnen de gemeente: advies M&A d.d. 25 november 2017 en Stedelijk Adviesteam Plaberum d.d. 4 december 2017, mede aan de hand van de checklist beleidskaders, bijlage *.

Communicatie, consultatie, participatie en inspraak in vervolgtraject 2018 e.v.

- Uitvraag voor ideeën tijdelijk gebruik vrijkomende Noord/Zuidlijnterreinen 2018
- Planvorming deelgebieden Tolhuistuin en Sixhaven 2018:
  - Onderzoek lay-out Tolhuistuin 2018 in overleg met Stichting Tolhuistuin, betrokken rve's en bewoners Buiksloterweg.
  - Onderzoek en afweging integratie/verplaatsing woonschepen 2018 , zo mogelijk in overleg met woonbootbewoners.
  - Onderzoek en afweging integratie passantenhaven 2018, in overleg met WVDS en brancheorganisaties zeilende chartervaart.
  - Ontwerponderzoek en afweging programma Sixhaven 2018 (rond metrostation en Anker in het IJ) in overleg met belanghebbenden en betrokken rve's.
- Verkenning vernieuwing IJpleinbuurt 2018:
  - gesprekken, workshops, schouwen met bewoners, corporaties en instellingen
- Formele inspraak op fase-2-besluiten Tolhuistuin en Sixhaven 2019
- Planvorming fase 3 Tolhuistuin en Sixhaven 2019-2020
- Formele inspraak op fase-3-besluiten en op herziening, dan wel nieuwe bestemmingsplannen Tolhuistuin en Sixhaven 2020

8. Organisatie

Bestuurlijk opdrachtgever

- Tolhuistuin: wethouder Verkeer en Vervoer
- Sixhaven: wethouder Ruimtelijke Ordening en Grondzaken
- IJpleinbuurt: wethouder Wonen en Bouwen

Ambtelijk opdrachtgever

- Tolhuistuin e.o.: directeur Verkeer & Openbare Ruimte; voor de gronduitgiftes is directeur Grond & Ontwikkeling verantwoordelijk.
- Sixhaven: directeur Grond & Ontwikkeling.
- Verkenning vernieuwing IJpleinbuurt: directeur Wonen.
- (Metrostation Sixhaven: directeur Metro & Tram)

Afstemming

- Stuurgroep IJ

Inrichting projectorganisatie

- Projectgroep Tolhuistuin e.o.: projectmanager PMB met vertegenwoordigers V&OR, G&O, R&D, Kunst & Cultuur, Vastgoed, Gebiedsteam.
- Projectgroep Sixhaven: projectmanager PMB met vertegenwoordigers V&OR, G&O, R&D, M&T, EZ, Kunst & Cultuur, Gebiedsteam.
- Verkenning vernieuwing IJpleinbuurt: nader te bepalen

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 deelgebied (zijn globaal de kosten en opbrengsten in beeld gebracht. Naast Tolhuistuin en Sixhaven is hier ook het Laanwegkwartier in betrokken. Het deelgebied IJplein volgt later in de tijd en is buiten beschouwing gelaten.

Bij het bepalen van 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 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 eventuele 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 zou daar op relatief korte termijn woningbouw gerealiseerd kunnen 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-Hollands Kanaal 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 Tolhuistuin projecten conform het PBI voor te bereiden; deze projecten volgen de besluitvorming en de bijbehorende financiering conform dit stelsel,
- voor de gebiedsontwikkeling binnen deelgebied Sixhaven projecten conform het Plaberum voor te bereiden; een Projectbesluit begin 2019 is een noodzakelijk volgend besluit. Gezien de risico's en de samenhang van de verschillende (deelprojecten) is een zorgvuldige afstemming met betrokken partners zoals de Vervoerregio noodzakelijk.
- voor het deelgebied Laanwegkwartier te zijner tijd een Fase-2-Projectbesluit Plaberum op te stellen.

10. Concept-Principebesluit

Het college van B&W wordt voorgesteld te besluiten:

1. **Kennis te nemen van de *Gebiedsuitwerking Koers 2025 – Stad om het IJ* en in te stemmen met de daar op aansluitende ontwikkelopgave voor het project Sixhaven en omgeving:**
   Het benutten van de sterk verbeterde bereikbaarheid van het projectgebied Sixhaven en omgeving door de maatregelen *Sprong over het IJ* voor:
   a. Het ontwikkelen van het projectgebied tot onderdeel van het grootstedelijk kerngebied van de stad.
   b. Het openbaar maken, aanhelen en verbinden van het projectgebied met zijn omgeving met respect voor landschappelijke en cultuurhistorische waarden.
   c. Het sociaal, economisch en fysiek verbinden van het projectgebied met de omliggende woonbuurten zodat een ongedeelde wijk ontstaat en de bestaande buurten profiteren van de grootstedelijke ontwikkeling.

2. **In te stemmen met de *Principenota Sixhaven en omgeving*, met de volgende hoofdpunten:**
   a. Het verbeteren van de toegankelijkheid, de ruimtelijke kwaliteit en de samenhang met de omgeving, waarvan de hoofdlijnen zijn uitgewerkt in het Raamwerk Openbare Ruimte Sixhaven en omgeving.
   b. Het mogelijk realiseren van een bouwprogramma met een bandbreedte van 80.000 – 130.000 m2 bruto vloeroppervlakte (exclusief gebouwd parkeren) met woningbouw, maatschappelijke functies, werkgelegenheid en publieksfuncties rond het mogelijk te realiseren metrostation Sixhaven en op termijn in het Laanwegkwartier. Daarnaast verkennen van een beperkte toevoeging van programma in en rond de Tolhuistuin.
   c. Samen met bewoners, corporaties en betrokken instellingen verkennen van de vernieuwingsmogelijkheden van de IJpleinbuurt.

3. **In te stemmen met de volgende (deel)projecten en de bijbehorende fasering en specifieke onderzoeksopdrachten:**
   a. Het voorbereiden van een (voorlopige) herinrichting van het **pontplein** van het Buiksloterwegveer en de aansluitende delen van de Buiksloterweg in 2019.
   b. Het starten van een Integraal infrastructuur-, openbare ruimte en groenproject voor het deelgebied **Tolhuistuin** en omgeving, gericht op een fase-2-besluit conform de PBI-systematiek in kwartaal 1 2019, een fase-3-besluit in 2020 en uitvoering vanaf 2021.
   c. Het starten van een gebiedsontwikkelingsproject, inclusief infrastructuur, openbare ruimte en groen, voor het deelgebied **Sixhaven,** gericht op een fase-2-besluit conform de Plaberum-systematiek in kwartaal 1 2019, een fase-3-besluit in 2020 en gefaseerde uitvoering vanaf 2021. Specifieke onderzoeksopdrachten in 2018 betreffen: i) de optimalisering van programma, grondopbrengsten en dekkingsbronnen voor realisering van het metrostation Sixhaven, ii) nader cultuurhistorisch onderzoek, iii) tijdelijk gebruik vrijkomende Noord/Zuidlijnterreinen, iv) busontsluiting, v) NACO-huisje, vi) woonschepen, vii) passantenhaven.
   d. In ieder geval tot 2020 af te zien van planvorming voor het deelgebied **Laanwegkwartier.**
   e. Het starten van een verkenning naar de mogelijke vernieuwing van de **IJpleinbuurt**, gericht op kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, intensivering en functiemenging.

Bijlage *

Checklist wet- en regelgeving en beleidskaders voor Concept-Principebesluit Sixhaven e.o.

Projectgroep Sixhaven november 2017

Wet en regelgeving / Beleidskaders	Na te vragen bij:	Relevant ? Ja/Nee	Problemen/ Bijzonderheden?
Wet- en regelgeving(landelijk en provinciaal)			
Wet Ruimtelijke Ordening: Randvoorwaarden uit vigerende WRO-plannen, Ladder voor duurzame verstedelijking	Ruimte en Duurzaamheid, Provincie	ja	
Rijks- en provinciaal (water)beleid	Rijkswaterstaat, Provincie, Waternet	ja	1. Inpassing en beheer langzaamverkeer-bruggen NHK 2. Zee- en riviercruisebeleid 3. Oeverpark IJplein
Flora- en faunawetgeving	Ruimte en Duurzaamheid	Ja	
Natuurbeschermingswet	Ruimte en Duurzaamheid	nvt	
Ecologische Hoofdstructuur	Ruimte en Duurzaamheid	nvt	
Externe veiligheid	Ruimte en Duurzaamheid	Ja	
Besluit Luchtkwaliteit	Ruimte en Duurzaamheid	Ntb fase 2	
Vogel- en Habitatrichtlijn	Ruimte en Duurzaamheid	nvt	
Besluit op de ruimtelijke ordening art. 3.1.1	Monumenten en Archeologie	ja	
Inschatting of plan Milieueffectrapportage (MER)-plichtig en/of richtlijn Strategische Milieubeoordeling (SMB)-plichtig zal worden	Ruimte en Duurzaamheid, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNKZ)	Ntb fase 2	
Wet Milieubeheer, MER, SMB	Ruimte en Duurzaamheid, ODNZK	Ntb fase 2	
Wet Geluidhinder	Ruimte en Duurzaamheid, ODNZK	Ntb fase 2	Nieuwe Leeuwarderweg
Wet Bodembescherming	ODNZK	Ntb fase 2	
Basisnet Weg, Spoor en Water	Brandweer, ODNZK	Ja	
Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI)	Brandweer, ODNZK	Ja	
Besluit externe veiligheid buisleidingen (BEVB)	Brandweer, ODNZK	Ja	
Besluit externe veiligheid transportroutes (BEVT)	Brandweer, ODNZK	Ja	
Basisnet	Brandweer, ODNZK	Ntb fase 2	
Wet Veiligheidsregio	Brandweer	Ntb fase 2	
Erfgoedwet	Monumenten en Archeologie	Ja	
Wet archeologische monumentenzorg	Monumenten en Archeologie	Ja	
Wetgeving als gevolg van Verdrag van Valetta	Monumenten en Archeologie	Ntb fase 2	
Erfgoedverordening bovengronds en ondergronds	Monumenten en Archeologie	Ja	
Agenda Erfgoed	Monumenten en Archeologie	Ja	
Wet archeologische monumentenzorg	Monumenten en Archeologie	Ja	
Wet beheer rijkswaterstaatwerken	Verkeer en Openbare Ruimte	Ja	
Waterwet, Grondwaterwet	Waternet	Ja	
Waterbeheerplan Waterschap	*AGV/Rijnland en HHNK*	*Ja*	

Gemeentelijke beleidskaders			
Ruimte en Duurzaamheid			
Structuurvisie	Ruimte en Duurzaamheid	Zo ja, dan advies TAC Zo ja, dan advies hoogbouw	
• Hoofdgroenstructuur	Ruimte en Duurzaamheid		Advies TAC in fase 2
• Hoogbouwbeleid	Ruimte en Duurzaamheid		Ntb fase 2
• Grootschalige reclamemasten	Ruimte en Duurzaamheid		nvt
• Vestigingsbeleid bedrijven	Ruimte en Duurzaamheid		ja
• Locatiebeleid	Ruimte en Duurzaamheid		ja
• Windvisie	Ruimte en Duurzaamheid		nvt
• Watervisie	Ruimte en Duurzaamheid		ja
• Ruimtelijke reservering structuurvisie	Ruimte en Duurzaamheid		ja
• Ecologische visie	Ruimte en Duurzaamheid		ja
Agenda Duurzaam Amsterdam	Ruimte en Duurzaamheid		Ntb fase 2
Richtlijn voor gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam	Ruimte en Duurzaamheid		Ja
Strategie 'Naar een stad zonder aardgas'	Ruimte en Duurzaamheid		Ntb fase 2
Geluidbeleid	Ruimte en Duurzaamheid	Bij hogere waarden is een advies van TAVGA verplicht	Ja
Visie Openbare Ruimte	Ruimte en Duurzaamheid		Ja
Agenda Stadsstraten	Ruimte en Duurzaamheid		
Rainproof	Ruimte en Duurzaamheid		Ja
Agenda groen	Ruimte en Duurzaamheid		Ja
Bewegen in de stad	Ruimte en Duurzaamheid		Ja
Dierenwelzijn	Ruimte en Duurzaamheid		Ntb fase 2
Agenda Dieren	Ruimte en Duurzaamheid		Ntb fase 2
Stad in Balans	Ruimte en Duurzaamheid		Ja
Voedselvisie	Ruimte en Duurzaamheid		Ntb fase 2
Vestigingsbeleid Datacenters	Ruimte en Duurzaamheid		nvt
Uitvoeringsplan Afval	Ruimte en Duurzaamheid		Ntb fase 2
(Gebieds)visie Waterland	Ruimte en Duurzaamheid, Waternet		nvt
Welstandsnota	Ruimte en Duurzaamheid	indien beeldkwaliteitsplan of gebiedsgerichte welstandscriteria: advies van Commissie Ruimtelijke Kwaliteit vereist	Ja
Grond en Ontwikkeling			
Grondprijzen/grondexploitaties/ Spelregels VEF	Grond en Ontwikkeling	verplicht	
Spelregels bodemsanering	Grond en Ontwikkeling		Ja
Selectie marktpartijen	Grond en Ontwikkeling		Ntb fase 2
Actieplan Woningbouw 2014-2018 (+voortgangsrapportages)	Grond en Ontwikkeling		Ntb fase 2
Programma's onder Actieplan Woningbouw	Grond en Ontwikkeling, Wonen		Ntb fase 2
Programma Transformaties 2015-2018	Grond en Ontwikkeling		Ja
Programma Zelfbouw 2014-2018	Grond en Ontwikkeling		Ja
Programma Jongeren- en Studentenhuisvesting 2014-2018	Grond en Ontwikkeling		Ntb fase 2
Amendement middeldure huurwoningen	Grond en Ontwikkeling		Ntb fase 2
Actieplan Meer Middeldure Huur 2017-2025	Grond en Ontwikkeling / Wonen		Ntb fase 2
Afwegingskader Verwervingen	Grond en Ontwikkeling		Ntb fase 2
Blokhokken	Grond en Ontwikkeling		?
Selectiebeleid Woningbouwcorporaties	Grond en Ontwikkeling		nvt