# CONCEPT

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

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

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

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

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

**Ad 1: Metrostation Sixhaven**

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

<u>Voorstel projectbesluit</u>:

- kennisnemen van vervoerwaardestudie en MKBA metrostation Sixhaven
- vaststellen Programma van Eisen
- instemmen met de bouwfasering
- uitbreiden van de projectscope door het toevoegen van ondergrondse verdeelhal(len)
- uitbreiding van de projectscope door het toevoegen van een inpandige fietsenstalling op het metrostation
- instemmen met het starten van werkzaamheden tot het aanpassen van het bestemmingsplan teneinde het metrostation mogelijk te maken.

<u>Relaties en dilemma's:</u>

1. Het project metrostation is gebaat bij een zuidelijke verbinding door de extra reizigers die deze verbinding genereert. Zonder zuidelijke verbinding daalt de vervoerwaarde van het metrostation drastisch. *Tekst Johannes invoegen.*
2. Indien als zuidelijke verbinding wordt gekozen voor een tunnel, dan wordt die samen met het metrostation aangelegd en zal bij het voorliggen projectbesluit de projectscope van het metrostation moeten worden uitgebreid. Indien een brug als voorkeursvariant wordt gekozen dan wordt deze meegenomen in het projectbesluit voor de gebiedsontwikkeling Sixhaven eind 2019. Voorgesteld wordt om in te zetten op een brug. Zie ad 2.
3. Voor het metrostation is een MKBA gemaakt. De MKBA voor de huidige scope van het station (zonder verdeelhallen en fietsenstalling) komt uit rond de 1 (*check* 5.1, 2, e *en* 5.1, 2, e*!)* ,

wat wil zeggen dat de maatschappelijke baten opwegen tegen de investerings- en exploitatiekosten. Een MKBA van 1 is voor de aanleg van infrastructuur hoog. Veel infrastructurele werken kennen een veel lagere MKBA (*op basis van mondelinge toelichting* 5.1, 2, e *is dit te verifiëren*?). Indien de kosten voor de zuidelijke verbinding betrokken worden bij deze MKBA dan komt de MKBA met een tunnel naar verwachting onder de 1 vanwege de hoge kosten gemoeid met de aanleg van een tunnel ondanks de toename aan reizigers. Met een fiets-/voetgangersbrug komt naar verwachting de MKBA (met de huidige scope van het station, zonder verdeelhallen en fietsenstalling) licht onder of boven de 1.

4. Uit de MKBA van het metrostation blijkt dat bebouwing van het Sixhavengebied slechts een zeer beperkt effect heeft op de vervoerwaarde van het metrostation. Alleen het toevoegen van een grote publiekstrekker maakt een significant verschil. Zonder publiekstrekker is het verschil verwaarloosbaar.
5. Het toevoegen van verdeelhallen en een inpandige fietsenstalling aan de scope van het metrostation draagt bij aan een goede ruimtelijke inpassing en behoud van kwaliteit van de cultuurhistorische omgeving. Het metrostation wordt met het toevoegen van deze onderdelen echter weer kostbaarder, waarmee de MKBA ongunstiger wordt.
6. Voor de kosten van het metrostation is nog geen volledige dekking. Vervoerregio Amsterdam heeft toegezegd 1/3 van de kosten op zich te nemen. De overige 2/3 zal moeten worden gedekt uit het MRF of VEF. In het verleden is aangegeven dat mogelijke dekking ook uit de toekomstige grex Sixhaven kan komen. De financiële doorrekening van verschillende programma's bij het principebesluit Sixhaven laat echter zien dat de grex alleen bij een maximaal bebouwingsprogramma een kostendekkend saldo heeft. In het kader van de gebiedsontwikkeling worden verschillende bebouwingsscenario's onderzocht en doorgerekend, maar de kans lijkt klein dat er een positievere grex uit komt. N.B. financiering komt aan de orde in de volgende fase. Nu alleen nog een aandachtspunt.
7. In het kader van de reset-operatie Sprong over het IJ zou de voetgangerstunnel tussen CS en Noord (maatregel 5) naar voren gehaald kunnen worden. Dit heeft dan consequenties voor de vervoerwaarde van het metrostation. Andersom zal het metrostation inclusief verdeelhallen, fietsenstalling en zuidelijke verbinding aanzienlijk duurder worden, waarmee het verschil met de kosten voor een voetgangerstunnel onder het IJ kleiner wordt.
8. *Nog iets zeggen over de reservering Zaanlijn? Als daar rekening mee moet worden gehouden betekent dat iets voor de aanleg van het metrostation (wat precies??) en voor de gebiedsontwikkeling Sixhaven (minder mogelijkheden voor bebouwing). Komt in ieder geval aan de orde bij het projectbesluit over de gebiedsontwikkeling. Wel goed om directeuren en wethouders vast mee te nemen. Past dat in deze notitie??*

**Ad 2: Onderzoek zuidelijke verbinding over/onder Noordhollandsch Kanaal**

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

Voorstel Voorkeursbesluit

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

Relaties en dilemma's:

1. Uit het onderzoek blijkt dat een brugvariant de voorkeur heeft. Een brug direct aan de zuidzijde van de Willem I sluizen lijkt nautisch, cultuurhistorisch en qua draagvlak duidelijk positiever te scoren dan de langzaamverkeerbrug ter hoogte van de Tolhuistuin. Deze laatste kent wel een directere voetgangers- en fietsverbinding naar de zuidelijke ingang van het metrostation en houdt de mogelijkheid open om de (recreatieve) route langs het IJ direct door te trekken naar het IJplein.
2. MenA is van mening dat er pas besluiten over verbindingen genomen zouden moeten worden in het kader van de gebiedsontwikkeling. Vanuit Sprong over het IJ is snelle uitvoering van maatregel 1 en 2 geboden, anders loopt het verkeer bij het Buiksloterwegveer vast in 2022. Ondanks hun bezwaar tegen het nu nemen van een besluit over deze verbinding heeft MenA wel een eerste inhoudelijke reactie gegeven op de varianten. Uitgaande van het hoogwaardige rijksbeschermde stadsgezicht en een bijpassende hoogwaardige ontwikkelopdracht voor zowel het gebied als de verbinding, ziet MenA de meeste aangrijpingspunten om de varianten langzaamverkeersbrug 2b (direct ten zuiden van de Willem I sluizen) en tunnel 3d en 3e (aansluitend op een verdeelhal) verder uit te werken.
3. De financiering van de zuidelijke verbinding is deels opgenomen in het SMF. Aanvullende financiering moet nog gevonden worden. N.B. financiering komt aan de orde in volgende fase. Nu alleen nog een aandachtspunt.

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

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

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

Voorstel investeringsbesluit:

- Kennis te nemen van de redenen voor de aanleg van een beweegbare brug voor langzaam verkeer over het Noordhollandsch Kanaal:
- Kennis te nemen van het voorontwerp.
- In te stemmen met de afwijkingen ten opzichte van de in 2017 vastgestelde Nota van Uitgangspunten (NvU).
- Een uitvoeringskrediet van € 9,4 miljoen exclusief BTW) beschikbaar te stellen
- In te stemmen met de verhoogde toekomstige lasten voor beheer en onderhoud
- Kennis te nemen van de keuze voor engineer & construct als contractvorm en van de mijlpalen.
- Kennis te nemen van de aspecten participatie en duurzaamheid.

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

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

1) Metrostation. Een uitbreiding van de scope met verdeelhallen en fietsenstalling is voor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied gewenst. Met deze uitbreiding wordt de MKBA negatiever en wordt het te dekken financiële gat groter. Gaat u akkoord met het voorstel in het projectbesluit in te zetten op de uitbreiding van de scope van het metrostation?

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

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

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

20 februari 2019

5.1, 2, e

5.1, 2, e

5.1, 2, e