Concept-Principenota Sixhaven en omgeving fase 1 gebiedsontwikkeling

versie 7 – 30 november 2017

Ten behoeve van behandeling in Team Ruimte voor de Stad 11 december 2017

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. Concept-Raamwerk Openbare Ruimte Sixhaven, november 2017
3. Verkregen adviezen
    a. RvE Monumenten en Archeologie **
    b. RvE Economie **
    c. Adviesteam Gebiedsontwikkeling/MT GO/FAT **
    d. Vervoerregio Amsterdam **
    e. Stedelijk Adviesteam Planvorming (SAP) **
    f. AB Bestuurscommissie Noord **
4. PM - Verslagen informatieavond 5 oktober 2017 en ** 2018
5. Overzicht uitgevoerde studies en onderzoeken
6. Ingevulde checklist relevante beleidskaders
7. Advies bodemsanering
8. Inventarisatie eigendomsverhoudingen

Kabinet:

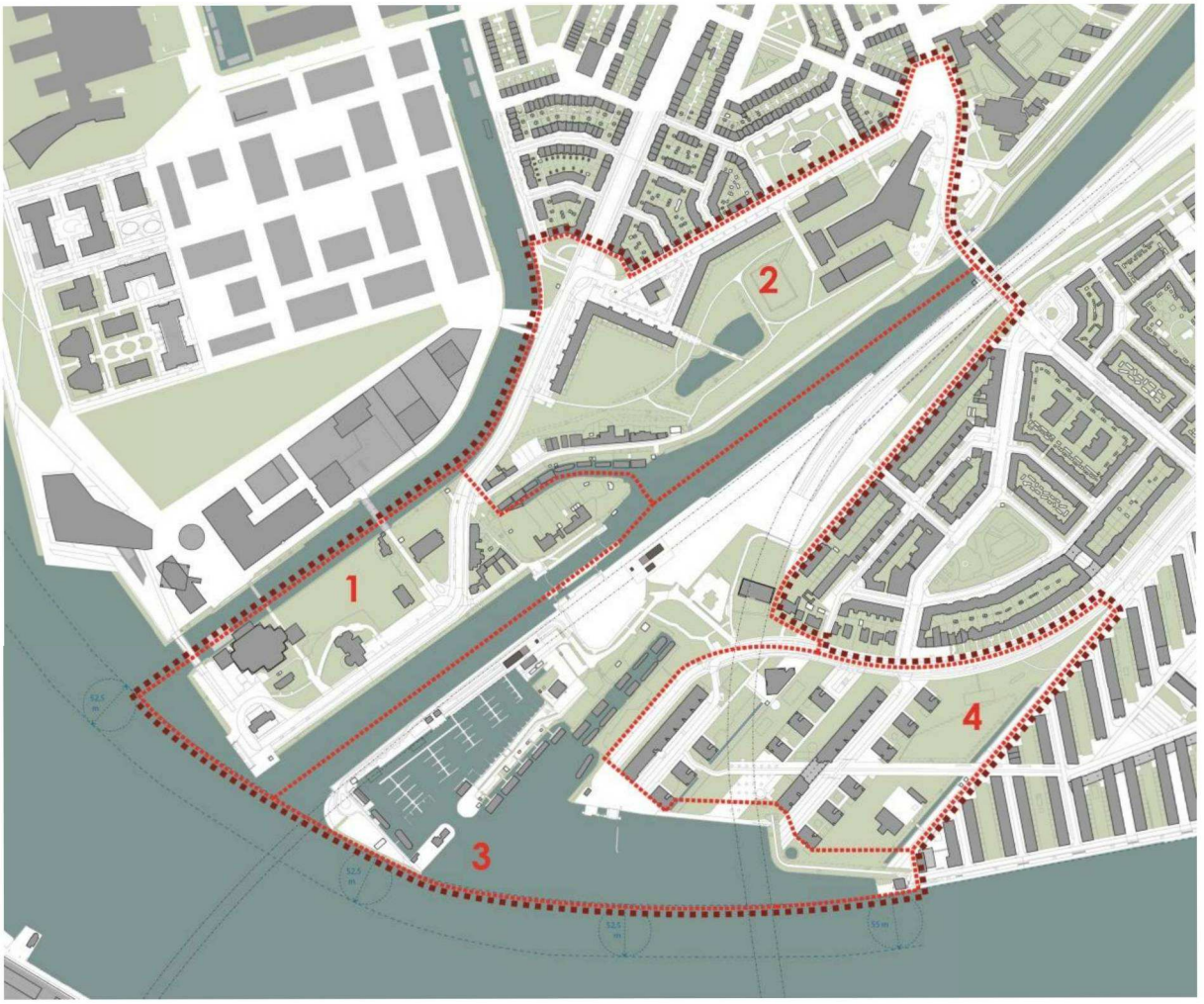
9. Financiële verkenning Exploitatiemogelijkheden

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 het project '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 bevat de verkregen adviezen en 4 de verslagen van de informatieavonden en overleggen.
De overige bijlagen 5 t/m 9 geven inzicht in specifieke onderzoeksresultaten.

Afbeelding 1
Grenzen projectgebied Sixhaven e.o.
met deelgebieden 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 (MA, 2017).

Gebiedsgrenzen

De gebiedsgrenzen van het project zijn ontleend aan de *Gebiedsuitwerking* en zijn ruim genomen (afbeelding 1). Het projectgebied wordt begrensd door het Badhuiskanaal, Van der Pekplein, Meidoornweg, Hagedoornplein, Adelaarsweg, Meeuwenlaan, Gedempte Insteekhavenpark en het IJ. Het projectgebied heeft een omvang van 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, verhuurd t.b.v. horeca,
  - Tolhuis, verhuurd t.b.v. horeca en kantoor,
  - Park Tolhuistuin inclusief 5 opstallen, tijdelijk verhuurd aan Stichting Tolhuistuin t.b.v. culturele functies en broedplaatsen,
  - 2 afmeerplaatsen aan de kade van de Buiksloterweg voor riviercruise- en chartervaart van ieder max. 80 meter,
  - 20 woningen + complex garageboxen, in erfpacht uitgegeven aan particulieren.
- **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,
  - 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)
  - Binnenhaven met terrein en 2 opstallen, totaal 16.290 m2, met 50 vaste en 100 passanten-ligplaatsen, verhuurd aan Watersportvereniging Dok- en Scheepsbouw
  - Havenmeesterswoning, verhuurd t.b.v. horeca
  - Ligplaatsvergunningen voor 22 woonschepen in haven, in voorhaven en in Willem-III-sluis
  - 3 tuinen, verhuurd aan particulieren
  - Tijdelijke werkterreinen Noord-Zuidlijn 18.500 m2, verhuurd tot medio 2018.
  - IJtunnelmond en Ventilatiegebouw IJtunnel (gemeentelijk monument)
  - Tijdelijk ingericht openbaar gebied Sixhavenweg en fietspad richting Adelaarsweg
- **IJplein-West** (6,5 ha, waarvan 6,4 land, grond in eigendom gemeente Amsterdam)
  - Openbaar gebied met wegen, parkeerplaatsen, fietspaden, groen- en speelvoorzieningen,

- 453 woningen, in erfpacht uitgegeven aan Woningcorporatie Eigen Haard en 12 VVE's,
- De Valk, in erfpacht uitgegeven aan Stichting Dock t.b.v. jongerenproductiehuis.
- Tijdelijke basisschool in het Gedempte Insteekhavenpark.

Ruimtelijke structuur

- Centraal in het projectgebied ligt het Noord-Hollands Kanaal met een relatief beperkte functie voor de beroepsscheepvaart en de recreatievaart. Kanaal en Willem-I-sluis zijn eigendom van en in beheer bij de Provincie Noord-Holland. Aan de Buiksloterweg zijn twee afmeerplekken voor riviercruise- en chartervaart van max. 80 meter lengte.
- 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.
- Parallel aan het kanaal ligt de Nieuwe Leeuwarderweg, grotendeels ondergronds in de vorm van de IJ-tunnelbuis. Bij de tunnelmond staat het noordelijke, nog slechts gedeeltelijk in gebruik zijnde Ventilatiegebouw met daarom heen 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.
- 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.
- Delen van het projectgebied maken onderdeel uit van de *Hoofdgroenstructuur* uit de *Structuurvisie Amsterdam 2040 – Economisch sterk en duurzaam*, 2011. 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).
- Door en langs het gebied lopen tracés voor kabels en leidingen, onder andere langs de Meidoornweg in het deelgebied Laanwegkwartier. Gezien eerder genomen monsters en het industriële gebruik in de afgelopen anderhalve eeuw dient rekening gehouden te worden met bodemsanering in verschillende delen van het gebied (zie bijlage bodemsanering).

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 ~~een klein~~ gedeelte 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 ~~een~~ 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 waarden zoals het Willemsluizencomplex en het Noord-Hollands Kanaal regels gelden.
Binnen het projectgebied bevinden zich twee rijksmonumenten: het Willem-I sluizencomplex en de voormalige politiepost aan de Buiksloterweg; één gemeentelijk monument: de sluiswachters-woningen aan de Buiksloterweg; en twee monumenten die nog in overweging worden genomen: de havenmeesterwoning en het luchtventilatiegebouw van de IJ-tunnel.

Beleid

Ingevulde checklist relevante beleidskaders; zie bijlage.

3. Opgave en ontwikkelperspectief

Opgave

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

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

Ontwikkelperspectief projectgebied

Het ontwikkelperspectief is verkend in de *Gebiedsuitwerking Koers 2025 - Stad om het IJ.* Naast een uitgebreide inventarisatie van de huidige situatie en een cultuurhistorische verkenning is een studieopdracht gegeven aan drie combinaties van bureaus en zijn stadsgesprekken gevoerd. Op basis daarvan zijn drie ruimtelijke modellen nader onderzocht: Stedelijke knoop, Groene scheg, Stap-voor-Stap.

Uit het onderzoek komt het volgende ontwikkelperspectief naar voren:
De aanwezige cultuur-historische en landschappelijke elementen vormen een indrukwekkende en te koesteren collectie stedelijke elementen: het Noord-Hollands Kanaal (met de monumentale sluizen, de passantenhaven, parken en bomenlanen er om heen), de Tolhuistuin (met het Tolhuis, de voormalige Shell-kantine, de villa's en het Poortgebouw), de kleinschalige bebouwing aan de Buiksloterweg en het Ventilatiegebouw van de IJtunnel. Door de slechte toegankelijkheid en de versnippering van het gebied komen deze waardevolle elementen nu echter nauwelijks tot hun recht.
Aanleg van station Sixhaven en de bijbehorende nieuwe langzaam verkeerbruggen en fietsroutes rond de Willemssluizen ontsluiten de collectie bijzondere elementen voor de stad. Ze slechten de barrière van het Noord-Hollands Kanaal en maken het gebied beter toegankelijk. Met een goed ontwerp voor de bestaande kades, sluizen en parken én voor nieuwe openbare ruimte kan het gebied rond het metrostation Sixhaven een belangrijke verbindende rol spelen in de ontwikkeling van de noordelijke IJ-oever. Het kan een *passtuk* worden tussen de gebieden er rondom heen: de dynamische omgeving van het Centraal Station en het waterplein, de snel verkleurende bedrijventerreinen Overhoeks en Hamerkwartier en de tuindorpen van Noord met de groene scheg

naar Waterland. Door de nieuwe 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 het monumentale ensemble rond de Willemssluizen 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 een beperkte uitbreiding van de cultuurgebouwen in en rond de Tolhuistuin mogelijk en toevoeging van circa 250 woningen met een brede basisschool en maatschappelijke functies in het Laanwegkwartier.
- Aan de oostzijde van het kanaal is direct bij het metrostation ruimte voor een gemengd bouwprogramma van 30.000-80.000 m2 (plus ondergronds parkeren) en aanleg van een Sluispark van 5 hectare. Een publiek gebouw (16.000 m2, mogelijk voor onderwijs, cultuur en sport) met een opnieuw ingerichte oever bij het vernieuwde pontplein van het IJpleinveer completeert de reeks 'Ankers in het IJ'.
- Aansluitend kan ook de IJpleinbuurt door kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en intensivering van het grondgebruik een gemengder en aantrekkelijker karakter krijgen. Direct bij het pontplein is een meer stedelijke atmosfeer wenselijk.

Op basis van de recente ervaringen met de ontwikkeling van complexe binnenstedelijke locaties zoals het NDSM-terrein, Overhoeks en het Marineterrein kan een stapsgewijze ontwikkeling van Sixhaven en omgeving tot een rijker en betekenisvoller stuk stad leiden dan uitvoering van een blauwdrukplan.
In het afgelopen jaar dienden zich allerlei kleinschalige initiatieven aan. De vrijkomende werkterreinen van de Noord-Zuidlijn bieden bovendien uitgelezen kansen om ruimte te maken voor evenementen als de Uitmarkt, het Amsterdam Light Festival, de Amsterdam-Biënnale en 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 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 buslus van het pontplein verplaatst naar een locatie ten noorden van het Tolhuis; het huidige parkeerterrein zal daartoe verdwijnen.
In combinatie met een betere inpassing van het Tolhuis en herinrichting van de Tolhuistuin kan in een vervolgstap nog een flinke verbetering bereikt worden. Compacte uitbreidingen van de bestaande gebouwen (THT, Tolhuis, Poortgebouw) zijn mogelijk. Een bescheiden verplaatsing van de pontfuiken en aanleg van een fietsgarage dragen bij aan een kwalitatief betere openbare ruimte. De locatie van de pontfuiken en de fietsgarage dient in samenhang beschouwd te worden met de introductie van laadvoorzieningen voor elektrisch aangedreven veren én met de reservering voor aanleg van een voetgangerspassage CS-Buiksloterweg.
Na realisering van de zuidelijke brug over het Noord Hollands Kanaal blijft ca. 200 meter kade beschikbaar aan de Buiksloterweg. Onderzocht moet worden of dit voldoende mogelijkheden biedt voor het blijvend exploiteren van 2 afmeerplekken voor riviercruise en chartervaart van max. 80 meter.



Afbeelding 2
Raamwerk Openbare Ruimte Sixhaven en omgeving



Afbeelding 3
Ontwikkelingsperspectief deelgebieden Sixhaven en omgeving

Laanwegkwartier
In het Laanwegkwartier kunnen 250 woningen gebouwd worden; deels door middel van zelfbouw, aansluitend bij de waardevolle kleinschalige bebouwing aan de Buiksloterweg. Voor de aanleg van de 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 sloop van 20-30 woningen noodzakelijk. Voor de woningbouw en uitbreiding van het Laanwegpark is verplaatsing en sloop van de gebouwen van de Nieuwe Havo noodzakelijk.
In de nieuwbouw is ook plaats voor 1.000 m2 maatschappelijke functies op de begane grond en een brede basisschool van 3.500 m2. 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.

Sixhaven
In de verkenning tekent zich een samenhangend pakket van infrastructuur, openbare ruimte en groenmaatregelen af, gekoppeld aan realisering van het metrostation Sixhaven en het openbaar en toegankelijk maken van dit nu nog gefragmenteerde deel van de noordelijke IJ-oever. Naast het metrostation en twee langzaam verkeer bruggen over het Noord-Hollands Kanaal gaat het hierbij om het autoluw maken van het hele gebied, aanleg van nieuwe fietsroutes naar de pontpleinen, een nieuwe lay-out van de passantenhaven van de WVDS, mede geschikt voor de zeilende chartervaart, het openbaar maken van de kades en de Willem-III-sluis én de aanleg van een nieuwe pontpier voor het IJpleinveer. Voor het realiseren van dit pakket maatregelen moeten ~~ca.~~ 21 woonschepen verplaatst worden.
Een 'special' in het projectgebied 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. Met de kades en de Willem-III-sluis ontstaat zo een Sluispark; een grote kwaliteitsimpuls voor het gebied en heel Oud-Noord.
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.
Een interessante optie is te kiezen voor een gefaseerde ontwikkeling met in de periode tot 2025 verschillende vormen van 'placemaking' met ruimte voor kleinschalige initiatieven, voor evenementen zoals Amsterdam 750, het Lightfestival en de IJ-biënnale en voor tijdelijke functies. Een definitieve invulling volgt dan later, verrijkt door de ervaringen in de komende jaren.

IJplein-West
Kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en intensivering van het grondgebruik kunnen deze jaren '80-buurt een gemengder en aantrekkelijker karakter geven.
Kwaliteitsverbetering is mogelijk door herinrichting van de kade en de fietsroute langs het IJ en van de gedempte insteekhaven van de ADM als onderdeel van het nieuwe Oeverpark langs het IJ. Ook

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

Programma

- Totaal ca. 110.000 – 165.000 m2 bvo, als volgt verdeeld:
- Gemengd programma
  - Deelgebied Tolhuistuin: sloop voormalige bedrijfswoningen pontplein, uitbouwen Shell-kantine en Tolhuis 500 m2 bvo horeca/logistiek, broedplaats Poortgebouw 1000 m2, nieuwbouw 4 eengezinswoningen 720 m2.
  - Deelgebied Laanwegkwartier: sloop 20-30 woningen, verplaatsing en sloop gebouwen Nieuwe Havo, nieuwbouw ca. 250 woningen in 2-4 bouwlagen, incl. 4 zelfbouwwoningen Buiksloterweg, basisschool 3500 m2, speeltuin en maatschappelijke voorzieningen 1000 m2.
  - Deelgebied Sixhaven fase 1: 16.000 m2 bvo Hybride Anker Oeverpark IJplein, onderwijs, sport, cultuur, horeca.
  - Deelgebied Sixhaven fase 2: 30-80.000 m2 bvo (150-350 woningen, 5.000-25.000 m2 werkgelegenheid, 10.000-20.000 maatschappelijk, cultuur, plus parkeergarage 1.000-6.500 m2.
  - Deelgebied IJplein-West fase 1: mogelijke sloop-nieuwbouw 25.000 m2 bvo IJplein-Meeuwenlaan in 6-8 bouwlagen woningen, werkgelegenheid, onderwijs, horeca, plus parkeergarage 3.250 m2.
  - Deelgebied IJplein-West fase 2/3: PM, nader onderzoek in Vernieuwingsplan IJplein.
- Maatschappelijke voorzieningen
  - Verplaatsing Nieuwe Havo, mogelijk binnen plangebied.
  - Jongerencentrum in Sluispark 750 m2
  - Uitbreiding Ventilatiegebouw 1.500 m2
  - Clubhuis WVDS 450 m2
  - Overige maatschappelijke voorzieningen (inclusief zorg en mogelijk andere bovenwijkse voorzieningen) te bepalen op basis van het Maatschappelijk Investeringsprogramma Sociale Accommodaties Noord (MIPSA-Noord, gepland maart 2018)
- Groenvoorzieningen en water
  - Herinrichting WVDS 50 ligplaatsen + 100 passantenplaatsen, nieuwe locatie club- en toiletgebouw
  - Handhaving 2 afmeerplekken voor riviercruise en chartervaart Buiksloterweg
  - 10 afmeerplekken zeilende chartervaart Voorhaven en Willem-III-sluis
  - Verplaatsen ~~ca.~~ 21 woonschepen
  - Aanleg Sluispark, circa 3,5 hectare, inclusief verlenging IJtunnel, damwanden Nieuwe Leeuwarderweg, handhaving van circa 60 monumentale, bestaande bomen.

    - Herinrichting Laanwegpark, circa 3 hectare
- Ontsluiting, parkeren
    - Metrostation Sixhaven met voorzieningen en fietsenstalling (ca. 500 pp) bij entrees; aansluiting op busvervoer nader te onderzoeken (handhaven nieuwe locatie Buiksloterweg, dan wel lus A-lab en/of metro-entree Meeuwenlaan)
    - Projectgebied beperkt toegankelijk voor autoverkeer, geen parkeren op de openbare weg; openbare en bewonersparkeergarage Sixhaven, aantal plaatsen nader te bepalen in relatie tot programma, bewonersparkeergarage onder blok IJplein/Meeuwenlaan.
    - Optimaliseren fietsroutes noord-zuid langs Noord-Hollands Kanaal en oost-west Overhoeks/Buiksloterweg naar pontplein IJpleinveer/Oeverpark IJplein, inclusief twee langzaam verkeer bruggen NHK. Brede maatschappelijke steun voor start met noordelijke brug.
    - Herinrichting autovrij pontplein Buiksloterwegveer, inclusief fietsgarage pontplein Buiksloterweg (2000-4000 pp), mogelijk nieuwe pontfuiken en reservering aanlanding voetgangerspassage CS-Buiksloterweg.
    - Aanleg nieuw pontplein IJpleinveer (mede t.b.v. hybride/elektrische 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 per 1-1-2018. 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.
- Integrale veiligheid
    - In de vervolgfase wordt aandacht besteed aan eventuele strijdigheid met bestaande beleidskaders.

Relatie met omgeving

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

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

Juridische scan

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

- Binnen deelgebied 1 – Tolhuistuin: de mogelijke toevoeging van gebouwd programma, waaronder de fietsenstalling bij het Buiksloterwegveer.

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

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

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

Mogelijke procedures zijn:

- *Bestemmingsplan voor het gehele projectgebied of voor de verschillende deelgebieden*
  Het voordeel is dat alle belangen in één keer geregeld zijn. De verschillende onderzoeken hebben dan ook betrekking op het gehele projectgebied en geven de effecten van de ontwikkelingen in samenhang op verschillende te onderzoeken aspecten (verkeer, geluid etc.) weer. Dit komt de uitvoerbaarheid en dus de maatschappelijk en economische (lees: financiële) haalbaarheid van het plan ten goede.
  Nadeel is dat beroep op een deel van het plangebied de rest kan vertragen. Het kan namelijk vanwege de beroepsprocedure enige tijd duren voordat een bestemmingsplan onherroepelijk is.
- *Bestemmingsplannen voor de afzonderlijke maatregel*
  Het voordeel is dat de procedures voor bijvoorbeeld het metrostation, de fietsbruggen, herinrichting van de Sixhaven, het gebruik en de inrichting van de werkterreinen, maar ook van de verschillende bouwprojecten afzonderlijk gevoerd kunnen worden, zodat beroep op de ene procedure geen risico vormt voor de andere.
  Nadeel is dat er ten opzichte van optie 1 extra procedures, met bijbehorende procedurekosten, moeten worden doorlopen. Verder moet uitgezocht worden of meerdere procedures elkaar in de tijd niet beïnvloeden waardoor sommige doelen mogelijk toch te laat worden gehaald. Verder is van belang te onderzoeken of bepalingen in de huidige kaders, die voor het gehele gebied gelden, blijven bestaan en er mogelijk te veel ruimte wordt geboden. Dit kan botsen met geldend beleid, onderzoeken of uitgangspunten.
  Een nadeel is ook dat een thematisch onderzoek (bv. bodemsanering) voor een kleiner bestemmingsplangebied te kort schiet voor het totale projectgebied. De ruimtelijke samenhang en consequenties komen in de onderzoeken dan mogelijk niet tot uiting en daarmee is onzeker of alle belangen in het gehele gebied geregeld zijn.
- *Afwijkingsprocedure*
  In principe kan voor elke ontwikkeling die niet past in het geldende bestemmingsplan een afwijkingsprocedure worden gevolgd. Het resultaat is een omgevingsvergunning waardoor het project kan worden uitgevoerd. In zo'n geval wijzigt het bestemmingsplan niet, de geldende bestemming blijft bestaan. Voor het projectgebied Sixhaven e.o. kan voor het realiseren van een enkele ontwikkeling een afwijkingsprocedure volstaan, maar aangezien de ontwikkelingen omvangrijk zijn en in relatie staan tot elkaar is dit instrument niet geschikt voor de ontwikkeling van het gehele gebied.
  De tijdwinst die vaak als voordeel wordt gezien ten opzichte van een bestemmingsplanprocedure 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 en economische aspecten moeten in de ruimtelijke onderbouwing worden behandeld.

- *Coördinatieregeling*
  Naast een omgevingsvergunning of bestemmingsplan bestaat nog een ander ruimtelijk instrument, namelijk de coördinatieregeling. Deze regeling maakt het mogelijk dat diverse vergunningenprocedures en het bestemmingsplan gelijktijdig worden doorlopen. De besluiten worden gezamenlijk voorbereid en bekendgemaakt. Dat betekent dat de ontwerpbesluiten gezamenlijk ter inzage worden gelegd. Daardoor kan er in één keer op alle gecoördineerde besluiten zienswijzen worden ingebracht. Hiervoor kan worden gekozen als de aanvraag omgevingsvergunning gelijk oploopt met het opstellen van het bestemmingsplan. Het voordeel is de tijdwinst en de versnelling in de procedures. Nadeel is dat voor de te realiseren ontwikkeling het definitieve ontwerp klaar moet zijn: de aanvraag omgevingsvergunning moet namelijk passen binnen het nieuw op te stellen bestemmingsplan.

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

4. Krachtenveldanalyse en risicoverkenning

Krachtenveldverkenning met betrekking tot stakeholders in het planproces

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

- Bewoners
  - Algemeen: mogelijk bezwaar tegen toename verkeers-, parkeer- en bezoekersdruk.
  - Buiksloterweg: mogelijke bezwaren tegen bruggen NHK en nieuwbouw.
  - Laanweg/Meidoornweg: mogelijke bezwaren tegen brug NHK, mogelijke sloop 21-30 woningen en tegen nieuwbouw 250 woningen; mogelijke steun voor bouw school en verbetering Laanwegpark.
  - Adelaarsweg (support voor mogelijke aanleg parkstrook, beperking geluidhinder).
  - IJplein-West (mogelijke bezwaren tegen intensivering, zoals mogelijke sloop 109 woningen, nieuwbouw 250 woningen, Oeverpark IJplein), steun voor kwaliteitsverbetering.
  - Woonschepenbewoners Sixhavenweg (bezwaren tegen verplaatsen van ca 22 woonschepen).
- Provincie Noord-Holland (eigendom-beheer Willem-I-sluis en Noord-Hollands-Kanaal, bereid tot overleg over overdracht eigendom-beheer sluis en kanaal).
- Waternet/AVG
- Vervoerregio en GVB
- Woningcorporatie Eigen Haard (eigenaar alle sociale woningcomplexen in het projectgebied aan de Buiksloterweg, Laanweg/Meidoornweg, IJplein-West); 'begrijpt' voorstel voor aanpassingen Laanwegblokken; wil meewerken aan brede vernieuwing IJplein-West.
- Stichting Tolhuistuin (huurcontract tot medio 2019; geïnteresseerd in voorgestelde maatregelen en samenwerking bij volgende stap).
- 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).
- VOVA (exploitant Nieuwe Havo, is geïnteresseerd in nieuwbouw binnen of buiten projectgebied; verplaatsing/nieuwbouw is echter afhankelijk van gemeentelijke investering).
- Platform Sixhaven – Sluistuin (buurtbewoners, geïnteresseerd in deelname tijdelijk gebruik en initiatiefnemers van voorstel voor inrichting gebied als geheel).

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 indirect 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).
- Woningcorporaties met bezit in de omliggende buurten en belang bij toegankelijkheid en kwaliteit openbare ruimte en maatschappelijke voorzieningen.
- Overig: Angsaw, Fietsersbond, Havenbedrijf Amsterdam.

Risicoverkenning
- De plandelen aan de west en oostzijde kunnen betrekkelijk onafhankelijk van elkaar ontwikkeld worden; uitzondering is de plaats en werking van de langzaam verkeerbruggen over het Noord-Hollands Kanaal. Het *Raamwerk Openbare Ruimte Sixhaven* duidt de samenhang aan tussen de openbare ruimte- en infrastructuurmaatregelen in het projectgebied aan, inclusief de ligging van de zuidelijke brug en een zone voor de ligging van de noordelijke brug.
- Verplaatsing/uitkopen van woonschepen is een lastig onderdeel. Eerste oriënterende gesprekken zijn gevoerd. In de financiële verkenning is met omvangrijke schadebedragen gerekend.
- Bij ter visielegging Bestemmingsplan (nieuw of wijziging) voor realisering metrostation Sixhaven dient uitvoerbaarheid geborgd te zijn in afspraken over de dekking van de kosten van het metrostation Sixhaven (en verdeling Vervoerregio-gemeente Amsterdam).
- Voor de uitvoering van het metrostation Sixhaven is een beperkte tijd nodig ~~(planning 18 weken)~~; deze zijn nu gepland ~~worden nu uitgevoerd~~ in drie zomerperiodes ~~van 6 weken~~. Mogelijk kan de uitvoeringsplanning wijzigen waardoor het metrostation eerder beschikbaar komt~~, zonder de benodigde verbindingen met de omgeving~~. De uitvoeringsplanning is een belangrijk aandachtspunt in de volgende fase.
- Gerekend moet worden met omvangrijke juridische (bezwaar)procedures rond een nieuw Bestemmingsplan Sixhaven.
- PM - MER-plicht, bodem, flora en fauna, geluid, integrale veiligheid, kabels en leidingen.
- Voor de dekking van 'bovenplanse' infrastructurele, openbare ruimte en groenmaatregelen zal een beroep gedaan worden op de stedelijke Algemene Middelen, 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.

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 project aangepakt moet worden als een gebiedsontwikkelingsproject of als een openbare ruimte en infrastructuurproject.
Veel onderdelen van het project 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, bruggen over het Noord-Hollands Kanaal, fietsroutes, pontpleinen, fietsgarages) als voor de 'zachte' openbare ruimte maatregelen (kades, Sluispark, passantenhaven, haven zeilende chartervaart, Oeverpark IJplein, verlenging IJtunnel, geluidhinderbeperking, parkstroken Adelaarsweg). Dekking van de kosten zal dan ook plaats vinden met subsidies van de Vervoerregio Amsterdam en bijdragen vanuit de Algemene Middelen en Mobiliteitsfonds en mogelijk vanuit 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 Kernteam Ruimte voor de Stad, met rve G&O (Adviesteam Gebiedsontwikkeling en Financiën, MT GO), rve Wonen en rve V&OR.

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

- **Bij de ontwikkeling van het Laanwegkwartier kan de Plaberum-systematiek en -sturing gevolgd worden.**
- **De vernieuwing van de Tolhuistuin e.o. en de Sixhaven kan het beste aangepakt worden conform de PBI-systematiek en -sturing, behoudens de gronduitgifte.**
- **Voor de vernieuwing van IJplein-West kan als eerste stap het beste gekozen worden voor het opstellen van een Plan van Aanpak, aansluitend op het Programma Ontwikkelbuurten.**

Argumenten voor deze keuze zijn:

- In het Laanwegkwartier kan snel begonnen worden met herinrichting en woningproductie en – met uitzondering van de brug over het Noord-Hollands Kanaal – ook onafhankelijk van de oostzijde. Mits ruim de tijd genomen wordt voor de benodigde onderzoeken kan direct gestart worden met het voorbereiden van een Fase-3-besluit, conform het Plaberum.
- Rondom het pontplein van het Buiksloterweg en de Tolhuistuin zijn sociale en verkeersveiligheid urgent op te lossen kwesties, aansluitend bij de stormachtige groei van het aantal fietsers en voetgangers op het Buiksloterwegveer, bij de gebiedsontwikkeling in Overhoeks en bij de vernieuwing van de Van der Pekbuurt. Toevoeging van bouwvolume is beperkt. Mits ruim de tijd genomen wordt voor de benodigde onderzoeken kan direct gestart worden met het voorbereiden van een Fase-3-besluit, conform het PBI.
- In het deelgebied Sixhaven dienen verschillende infrastructuur, openbare ruimte- en groenprojecten in samenhang ontworpen en uitgevoerd te worden; gebiedsontwikkeling kan daar gelijk mee oplopen, maar er kan ook gekozen worden voor een stapsgewijze ontwikkeling.

Gezien de uiteenlopende opties voor infrastructuur, openbare ruimte en groen én voor het te realiseren bouwprogramma is het verstandig te starten met een Fase-2-besluit, conform het PBI. Een nadere verkenning van te realiseren bouwprogramma en mogelijke afspraken over financiële bijdragen vanuit de gebiedsontwikkeling aan de infrastructuurmaatregelen en het metrostation dienen onderdeel te zijn van het Fase-2-besluit.

- In het deelgebied Sixhaven liggen interessante mogelijkheden om de vrijkomende Noord/Zuidlijnterreinen tijdelijk te benutten voor kleinschalige buurtinitiatieven én voor stedelijke evenementen.
- Met het oog op de maatschappelijke gevoeligheid van mogelijke sloop/vervanging van delen van het IJplein verdient het aanbeveling voor het IJplein als geheel c.q. IJplein-West een Plan van Aanpak op te stellen voor een Integraal Vernieuwingsplan, op te starten in 2018, aansluitend bij het *Programma Ontwikkelbuurten*.

Fasering

De fasering van de ontwikkeling kan er als volgt uitzien:

Stap 1 2018-2020

- Opening Noord/Zuidlijn; metrostations CS en Noorderpark operationeel.
- Vernieuwing **deelgebied Tolhuistuin**, inclusief herinrichting pontplein Buiksloterweg, toevoeging bouwvolume aan Shellkantine, Poortgebouw, Tolhuis en zelfbouw 4 woningen Willem-I-sluis.
- Tijdelijk gebruik vrijkomende NoordZuidlijn-terreinen voor kleinschalige buurtinitiatieven en evenementen als IJ-Biënnale, Uitmarkt, Amsterdam Light Festival.
- 2020 Go-No Go/Uitvoeringsbesluit **metrostation Sixhaven**.

Stap 2 2020-2024

- Vernieuwing **deelgebied Laanwegkwartier**, nieuwbouw ca 250 woningen, maatschappelijke voorzieningen en basisschool, vernieuwing Laanwegpark.
- **Fase 1 deelgebied Sixhaven:**
  - Uitvoering samenhangend pakket infra-maatregelen: realisering metrostation, nieuwe lay-out WVDS/Sixhaven, zuidelijke brug NHK, renovatie Willem-III-sluis, fietsroute IJpleinveer, pontplein IJpleinveer, aanleg Oeverpark IJplein.
- **Fase 2 deelgebied Sixhaven:**
  - 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, verlenging IJtunnel en damwand Nieuwe Leeuwarderweg,
  - Geschikt maken terreinen voor Amsterdam 750 en Sail 2025
    Dan wel:
    Realisering 30-80.000 m2 gemengd programma + parkeren

Stap 3 na 2025

- **Optioneel Fase 3 deelgebied Sixhaven,** integrale ontwikkeling na Amsterdam 750 en Sail 2025.
- Uitvoering **Fase 1 Integraal Vernieuwingsplan IJplein-West:** mogelijke vervanging blok Meeuwenlaan 25.000 m2 + parkeren.
- Uitvoering **Fase 2 Integraal Vernieuwingsplan IJplein-West:** PM.

Inkoopverkenning

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

Contractvorming

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

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

6. Planning en proces

Producten en planning

- Deelgebied Tolhuistuin
  - Fase 3-besluit PBI Q2 2019
  - Partiële herziening BP Overhoeks 2018
  - Uitvoering 2019-2020 – herinrichting pontplein, Buiksloterwegveer, Tolhuistuin en Buiksloterweg, inclusief pontfuiken, fietsgarage, nieuw contract Cultuurhuis Tolhuistuin 2019-2029
- Deelgebied Laankwartier
  - Fase 3-besluit Plaberum Q2 2019, inclusief nieuw BP Laanwegkwartier
  - Uitvoering 2020-2024
- Deelgebied Sixhaven
  - Inrichtings- en beheerplan tijdelijke situatie NZ-lijnterreinen Q2 2018, aansluitend uitvoering.
  - Fase 2-besluit PBI Q4 2018, inclusief keuzen bouwprogramma en mogelijke financiële bijdragen vanuit de gebiedsontwikkeling aan infrastructuurmaatregelen en aan bouw metrostation Sixhaven.
  - Uitvoeringsbesluit brug NHK 2019
  - Fase 3-besluit PBI 2020
  - Uitvoeringsbesluit Metrostation Sixhaven 2020
  - Uitvoering fase 1 2021-2024
    - Infrastructuurpakket: bruggen NHK, herinrichting Sixhaven, renovatie Willem-III-sluis, vernieuwing pontplein IJpleinveer, Oeverpark IJplein
  - Uitvoering fase 2 2021 e.v. (ofwel 2026 e.v.), na (Plaberum)Investeringsbesluiten bouwvelden vanaf medio 2020:
    - Nieuwbouw Anker IJplein
    - Nieuwbouw bouwvelden Metrostation Sixhaven
  - Uitvoering Integraal Vernieuwingsplan IJplein na 2025.

7. Consultatie, participatie en communicatie

Consultatie en participatie

- Consultatie en participatie tot nu toe:
  - Stadsgesprekken, informatiebijeenkomsten, inspraak en advies Sprong over het IJ – voorjaar 2015-voorjaar 2017
  - Informatieavond belangstellenden Gebiedsuitwerking Stad om het IJ en start werkzaamheden Principenota Sixhaven e.o. – 5 oktober 2017
  - Informatieavond bewoners en belangstellenden projectgebied – ** 2017
  - Informatie aan DB/AB Bestuurscommissie Noord, advies **
- Consultatie-, communicatie- en participatievervolg voor verschillende externe doelgroepen in vervolgtraject: bewoners, bedrijven en verenigingen:
  - Tijdelijk gebruik NZ-lijnterreinen
  - Planvorming deelgebieden met betreffende stakeholders
- Communicatie binnen de gemeente (PM aan de hand van de checklist beleidskaders).

8. Organisatie

Bestuurlijk opdrachtgever:

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

Ambtelijk opdrachtgever:

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

Inrichting van de projectorganisatie:

- Projectgroep Laanwegkwartier met vertegenwoordigers G&O, R&D, V&OR, OJZ, Gebiedsteam.
- Projectgroep Tolhuistuin e.o./Sixhaven met vertegenwoordigers V&OR, G&O, R&D, M&T, OJZ, Kunst & Cultuur, Vastgoed, Gebiedsteam.

9. Financiën

Financiële verkenning: globale kosten en baten

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

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

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

Uit de Financiële Verkenning (kabinet bijlage 9: Financiële Verkenning Exploitatiemogelijkheden) blijkt dat de meeste grondopbrengsten gegenereerd kunnen worden in de deelgebieden Laanwegkwartier en Sixhaven:

- Bij het deelgebied Tolhuistuin e.o. zijn voornamelijk investeringen noodzakelijk; hoge grondopbrengsten ontbreken. Daardoor is het saldo bij dit deelgebied negatief.
- Het Laanwegkwartier is een grondproductieplan dat een positief saldo kent. Afhankelijk van het gekozen vastgoedscenario kan daar op relatief korte termijn woningbouw gerealiseerd worden.
- Binnen het deelproject Sixhaven is een aantal grote bovenplanse investeringen en risicoposten opgenomen (o.a. bodemsanering en staat van de huidige kades en steigers). Het negatieve 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 en is in beide scenario's negatief.

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

Na bestuurlijke besluitvorming over de Principenota zal een proceskostenscan worden opgesteld voor de werkzaamheden per opvolgende planfase. Bij het Investeringsbesluit worden de proceskosten voor de realisatiefase vastgesteld.
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 2019 worden vastgesteld. Bepalend in bovengenoemde besluitvorming is het go-no-go besluit over de aanleg van metrostation Sixhaven, dat op basis van een evaluatie van de NZ-lijn. Afspraken over dekking uit het Vereveningsfonds, stedelijk Mobiliteitsfonds en de Vervoerregio spelen een belangrijk rol bij het Investeringsbesluit over deelgebied Sixhaven.

Advies
Op basis van de huidige inzichten wordt voorgesteld om:
- Voor het deelgebied Laanwegkwartier een Fase-3-Investeringsbesluit Plaberum op te stellen. De investeringen en gronduitgiften kunnen binnen de (door de BBV) gestelde termijn van 10 jaar worden gerealiseerd.

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

10. Concept-Principebesluit

Het college van B&W besluit:

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

2. Kennis te nemen van de *Concept-Principenota Sixhaven e.o.* en de kabinet aangeleverde, globale raming van de bandbreedte in kosten en opbrengsten van verschillende ontwikkelingsscenario's, met de volgende elementen:
   a) Het projectgebied is nu nog beperkt toegankelijk en sterk versnipperd, maar kan zich ontwikkelen tot een *passtuk* in de openbare groene oever langs het IJ, in de groene scheg naar Waterland en in de relatie van het grootstedelijke waterplein met de woonbuurten van Oud-Noord.
   b) In totaal is toevoeging van een bouwprogramma van 110.000-165.000 m2 bvo mogelijk.
   c) In het **deelgebied Laanwegkwartier** kan de sterke fragmentatie door het toevoegen van een woningbouwprogramma en herinrichting en uitbreiding van het bestaande Laanwegpark aangeheeld worden. Door een nieuwe route met een langzaam verkeer brug over het Noord-Hollands Kanaal krijgt de Van der Pekbuurt een directe verbinding met het metrostation Sixhaven.
   Het grondexploitatieresultaat is positief.

d) Herinrichting van de openbare ruimte in het **deelgebied Tolhuistuin e.o.** is urgent, bezien vanuit sociale en verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Het gaat hierbij goeddeels om 'bovenplanse' maatregelen: herinrichting van het pontplein en de Buiksloterweg, mogelijke verschuiving van de pontaanlanding, mogelijke realisering van een fietsgarage. Daarnaast wordt de Tolhuistuin vergroot en heringericht.
Ondanks beperkte uitbreiding van bestaand vastgoed is het grondexploitatieresultaat negatief.

e) In het **deelgebied Sixhaven** ligt het nieuwe metrostation en komen ook veel andere bestaande en nieuwe routes samen. Door het vrijkomen van de werkterreinen van de Noord/Zuidlijn, aanleg van een nieuw pontplein voor het IJpleinveer en een waterrijk Oeverpark aan het IJ, herinrichting van de passantenhaven en de Willem-III-sluis en door het verlengen van de IJtunnel kan een grote kwaliteitssprong gemaakt worden. Ook deze maatregelen kunnen grotendeels als 'bovenplans' beschouwd worden en zijn ook van grote waarde voor de omliggende, bestaande woonbuurten.
Het openbaar areaal verdubbelt van 3,5 naar meer dan 7 hectare. Bebouwing is mogelijk direct bij het metrostation en in de vorm van een nieuw 'Anker in het IJ' bij het pontplein van het IJpleinveer. De grondexploitatie heeft vooralsnog een negatief resultaat, zowel met een ontspannen , als met een intensief programma.

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

3. In te stemmen met de volgende aanpak van het gebied:
   a. Start van een **gebiedsontwikkelingsproject Fase 3 Plaberum** t.b.v. een Investeringsbesluit in Q2 2019 voor het deelgebied **Laanwegkwartier**, aan de westzijde van het Noord-Hollands Kanaal, met als belangrijkste maatregelen:
      - Aanleg van een directe langzaam verkeerverbinding van het Van der Pekplein, via een nieuwe brug over het Noord-Hollands Kanaal ten noorden van de Willem-I-sluis naar de Meeuwenlaan en de noordelijke entree van het metrostation Sixhaven.
      - Nieuwbouw van ca. 250 woningen (met inpandige parkeeroplossing), 1000 m2 maatschappelijke functies en een basisschool, inclusief verplaatsing van De Nieuwe Havo en sloop/nieuwbouw van 20-30 bestaande woningen van woningcorporatie Eigen Haard aan de Laanweg.
      - Herinrichting en uitbreiding van het Laanwegpark.
   b. Start van een **integraal infrastructuur, openbare ruimte en groenproject fase 3 PBI** t.b.v. een Investeringsbesluit in Q4 2018 voor het deelgebied **Tolhuistuin e.o.**, met als belangrijkste maatregelen:
      - Herinrichting van openbare ruimte, waaronder het pontplein van het Buiksloterwegveer, inclusief een ondergrondse fietsenstalling (1000 plaatsen) en reserveringen voor aanleg van een voetgangerspassage CS-Buiksloterweg.
      - Herinrichting en uitbreiding van de Tolhuistuin.
      - Faciliteren van compacte uitbreiding van bestaand vastgoed van de gemeente Amsterdam (RvE Vastgoed) in en rond de Tolhuistuin t.b.v. logistiek, horeca, cultuur en broedplaats.
   c. Start van een **integraal infrastructuur, openbare ruimte en groenproject fase 2 PBI** t.b.v. een Voorkeursbesluit in Q4 2018 voor het deelgebied **Sixhaven**, aan de oostzijde van het Noord-Hollands Kanaal, met als belangrijkste maatregelen:
      - Inpassing van (de entrees van) het metrostation Sixhaven.

- Aanleg van een nieuwe langzaam verkeer brug over het Noord-Hollands Kanaal ten zuiden van de Willem-I-sluis, aansluitend bij de zuidelijke entree van het metrostation Sixhaven en het Oeverpark bij IJplein en Hamerkwartier.
- Kwaliteitsverbetering van bestaande en aanleg van nieuwe kades en van fietsroutes van en naar de pontpleinen, inclusief restauratie van de Willem-III-sluis.
- Herindeling van de terreinen van de watersportvereniging WVDS en het mogelijk geschikt maken van nieuwe kades en de Willem-III-sluis voor de zeilende chartervaart, inclusief het mogelijk verplaatsen van 21 woonschepen.
- Aanleg van een Sluispark in combinatie met een verbeterde inpassing van de Nieuwe Leeuwarderweg en IJtunnelmond, door een mogelijke verlenging van de IJtunnel en het plaatsen van een damwand langs de weg en aanleg van een parkstrook.
- Vernieuwing van het pontplein van het IJpleinveer, inclusief aanleg van een waterrijk oeverpark IJplein.

In het kader van het Fase-2-Voorkeursbesluit vindt tevens besluitvorming plaats over:

- Het (tijdelijk) gebruik van terreinen ten behoeve van evenementen zoals IJ-Biënnale, Uitmarkt, Amsterdam Light Festival, Amsterdam 750 en Sail 2025.
- De omvang en uitvoeringsfasering van bouwvelden, inclusief eventuele start van deelprojecten met gronduitgiftes in de Plaberum-systematiek.
- De wenselijke bestemmingsplanprocedure in relatie tot het juridisch mogelijk maken van realisering Metrostation Sixhaven.
- De verdeling van kosten van de maatregelen, inclusief metrostation Sixhaven, tussen de betrokken partners, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam.

d. Opstellen van een Plan van Aanpak **Integraal Vernieuwingsplan IJplein-West**, in overleg met woningcorporatie Eigen Haard en belanghebbenden, gericht op kwaliteitsverbetering en intensivering en menging van het grondgebruik.

4. Aanvullend opdracht te geven voor:
   a. Onderzoek van uiteenlopende scenario's voor vernieuwing en verplaatsing van De Nieuwe Havo in het deelgebied Laanwegkwartier: vernieuwing op de huidige locatie, verplaatsing binnen respectievelijk buiten het plangebied Sixhaven e.o..
   b. Optimalisering van programma, grondopbrengsten en dekkingsbronnen in relatie tot de vervoerwaarde van het metrostation, de vraag op de kantorenmarkt en de kwalitatieve ambities ten aanzien van openbare ruimte en groen.
   c. Programmering en inrichting t.b.v. tijdelijk gebruik van de per 1-1-2018 vrijkomende NZ-lijnterreinen; inclusief onderzoek dekkingsbronnen.
   d. Onderzoek situering busstop/buslus in projectgebied, in overleg met V&OR, GVB, Vervoerregio Amsterdam.
   e. Onderzoek mogelijke inpassing van het zg. NACO-huisje.
   f. Onderzoek in overleg met de woonbootbewoners naar mogelijkheden voor verplaatsing en/of gedeeltelijke integratie van 21 woonschepen Sixhaven e.o., met de volgende opties:
      i. verplaatsing naar één of meerdere locaties buiten het projectgebied Sixhaven,
      ii. idem, maar met gedeeltelijke integratie van woonschepen op een andere plaats binnen het projectgebied Sixhaven,
      iii. idem, maar met gedeeltelijke integratie van woonschepen op de huidige ligplaatsen onder openbaarmaking van de kades en de Willem-III-sluiskolk.

   Het onderzoek dient te resulteren in een voorstel voor de verplaatsing en eventueel gedeeltelijke integratie van woonschepen in het projectgebied Sixhaven, inclusief een

aanduiding van alternatieve locaties en kosten, een planning van de uitvoering en een verslag van overleg met de huidige woonbootbewoners.

g. Onderzoek in overleg met Watersportvereniging Dok- en Scheepsbouw (WVDS) naar herinrichting van de terreinen van de WVDS in combinatie met het inrichten van afmeerplekken voor de zeilende chartervaart; aansluitend op gemeenteraadsmotie Zeilhaven Amsterdam dd. **.

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

Bijlagen

1. Gebiedsuitwerking Koers 2025 - Stad om het IJ
2. Raamwerk Openbare Ruimte Sixhaven
3. Verkregen adviezen
    a. RvE Monumenten en Archeologie **
    b. RvE Economie **
    c. Adviesteam Gebiedsontwikkeling/MT GO/VAT
    d. Vervoerregio Amsterdam **
    e. Stedelijk Adviesteam Planvorming (SAP)
    f. AB Bestuurscommissie Noord **
4. PM - Verslagen informatieavond 5 oktober 2017 en ** 2018
5. Overzicht uitgevoerde studies en onderzoeken
6. Ingevulde checklist relevante beleidskaders
7. Advies bodemsanering
8. Inventarisatie eigendomsverhoudingen

Kabinet:

9. Exploitatieoverzicht