Ruimtelijk Adviesteam (RAT) Sprong over het IJ.
5.1, 2, e
10 april 2019

Samenvatting van de conclusies en overige aandachtspunten inzake de Zuidelijke verbinding over het Noord-Hollands kanaal en de toegang tot het metrostation Sixhaven.

Deze samenvatting is het resultaat van de presentatie op 15 maart 2019
Het team heeft bovendien een extra bezoek ter plaatse gebracht.

Het Ruimtelijk Adviesteam Sprong over het IJ (RAT) is in haar bijeenkomst op 15 maart 2019 gevraagd te adviseren over de toegangen naar de nieuwe metrohalte Sixhaven en de verbinding ten zuiden van de Willemsluis over het Noord-Hollands kanaal.
Deze twee projecten kunnen niet los van elkaar worden gezien en het RAT voelt daarnaast ook de behoefte om bij de beschouwing van deze maatregelen terug te grijpen op de afwegingen die aan dat Voorkeursbesluit Sprong over het IJ vooraf zijn gegaan.

Terugblik
Tijdens de afweging van het brede palet aan maatregelen die in de Verkenningsfase in 2016 en 2017 aan bod zijn gekomen speelde het intensieve stedelijke programma dat op Overhoeks in ontwikkeling is een grote rol. Om nautische, verkeerkundige en stedenbouwkundige redenen is de variant van een voet- fietsbrug direct van Centraal Station naar Overhoeks onhaalbaar gebleken. De optie van een voetgangerstunnel onder het IJ tussen CS en Overhoeks is uitgebreid beschouwd. Uit de internationale referenties kwam naar voren dat goede voorbeelden van voetgangerstunnels van die lengte die 24 uur per dag open zijn met een shuttle-verbinding werken.
Dat was één van de argumenten om in het Voorkeursbesiuit de aanleg van de metrohalte Sixhaven met de grootst mogelijke prioriteit ter hand te nemen, om zo de voetgangersstromen naar Overhoeks op een snelle en comfortabele manier te accommoderen. Als metrostation Sixhaven eenmaal gerealiseerd is kan op basis van het functioneren van deze verbinding de noodzaak van de voetgangerstunnel CS- Overhoeks opnieuw worden beschouwd.
In het Voorkeursbesluit in 2017 werd uitgegaan van een aansluiting tussen de metro-uitgang Sixhaven en Overhoeks/ Buiksloterham door middel van een fiets-voetbrug over het Noord-Hollands kanaal, gepositioneerd in het verlengde van de Tolhuisbrug.

Uitwerking maatregelen
+ Maatregel 1- fietsbrug
Nu de uitwerking van de Maatregel 1 (veerverbinding, fietsbrug NH kanaal) en Maatregel 2 (Sixhaven) in de planfase zitten blijkt uit verkeerskundig onderzoek van de Gemeente Amsterdam dat de vervoerswaarde van een fiets/voetbrug ten noorden van de Willemssluis aanzienlijk hoger is dan de vervoerswaarde van een fiets/voetbrug ten zuiden van de Willemsluis. Om die reden wordt op dit moment het ontwerp voor de

Brug over het Noord-Hollands kanaal ten noorden van de Willemsluis uitgewerkt in plaats van de oorspronkelijk voorgestelde brug in het verlengde van de Tolhuisbrug. Het RAT heeft aanvankelijk vragen gesteld bij deze veranderde positie, maar heeft zich door de Netwerkstudie laten overtuigen van de positie van de fietsbrug ten noorden van de Willemsluis. Daarbij merkt het RAT wel op dat de aansluiting van deze fietsbrug naar de Asterweg/ Buiksloterham absoluut verbeterd moet worden om deze nieuwe fietsbrug daadwerkelijk als effectieve oost-west verbinding te laten functioneren.

+ Maatregel 2- metrotoegang
Voor de ontsluiting van de metrohalte Sixhaven resteert vervolgens de opgave om een optimale verbinding naar Overhoeks te maken. Naar de mening van het RAT is daarom een metro-uitgang aan de westkant van het kanaal, ter hoogte van de Tolhuisbrug, veruit de meest passende en effectieve oplossing om dit doel te bereiken. Deze toegang – die in de variantenstudie 3 e wordt genoemd- wordt door een tunnel onder het Noord-Hollands kanaal door verbonden met de verdeelhal boven het metro-perron van station Sixhaven- dat overigens voor de herkenbaarheid beter station Overhoeks genoemd kan worden. Er ontstaat zo een comfortabele (droog, verlicht, roltrappen), logisch-herkenbare en sociaal veilige (want achter de poortjes zijn metrostations beveiligd) voetgangersuitgang naar Overhoeks, die de potentie heeft om de voetgangerstunnel onder het IJ (maatregel 5 van Sprong over het IJ) overbodig te maken. Deze hoogwaardige metro-uitgang in combinatie met een hoogfrequente metro verbindt gebruikers van Overhoeks en Buiksloterham minstens even snel met het Centraal Station (en vice versa) als via een wandeling door een honderden meters lange voetgangerstunnel onder het IJ.
Dit hoofddoel- het optimaal ontsluiten van Overhoeks- moet naar de mening van het RAT steeds voorop staan in de inhoudelijke afweging van de metro-toegangen.
Het RAT is zich er van bewust dat een tunnel-oplossing duurder is dan de aanleg van een voetgangersbrug over het kanaal, maar pleit ervoor bij deze afweging ook de aanlegkosten van maatregel 5 te betrekken.

+ Aanvullende opmerkingen
Vanuit deze hoofdgedachte en de voorkeur voor de Variant 3 e die daar uit voorkomt wil het RAT graag nog enkele kanttekeningen plaatsen:
- De noordelijke uitgang van het metrostation Sixhaven /Overhoeks bedient de nieuwe gebiedsontwikkeling bij de Sixhaven en bewoners/fietsers vanuit de buurten aan weerszijden van het kanaal. Hiervoor ligt de nieuwe fietsbrug ten noorden van de sluis op de goede plek.
- Bij beide metro-uitgangen, zowel aan de Westkant als aan de oostkant van het Noord-Hollands kanaal zijn ondergrondse fietsenstallingen zeer gewenst. Aan de oostkant zijn fietsers vanaf de Meeuwenlaan/ Hamerstraat te verwachten, aan de westkant vanuit Buiksloterham.
- Een voetgangersbrug (variant 1b) over het Noord-Hollands kanaal, tussen het metrostation en de Tolhuisweg, vormt een minder comfortabele en herkenbare toegang naar Overhoeks dan de naar de westkant van het kanaal verplaatste metro-uitgang . Bovendien, en daar tilt het RAT zwaar aan, doet deze zuidelijke brug afbreuk aan de monumentale voorhaven. De Willemssluis komt- als het ware ingeklemd- tussen twee bruggen in te liggen.
- Het RAT kan zich een verbeterde voetgangersroute over de sluis goed voorstellen, maar vanuit de doelstelling om vanuit het metrostation een optimale toegang naar

Overhoeks te maken is een pad over de sluis geen oplossing, omdat bezoekers een grote en onlogische omweg moeten maken.
- In de variantenstudie wordt veel belang gehecht aan een toekomstige recreatieve fietsroute langs het IJ. Het RAT heeft twijfels over deze fietsroute, die immers veel insteekhavens en zijkanalen moet kruisen, en durft de stelling aan dat de fietsbrug ten noorden van de Willemssluis ook een interessant onderdeel van een recreatieve fietsroute zal zijn.
- Het RAT beoordeelt op basis van de huidige informatie de ruimtelijke bezwaren van variant 3 e als oplosbaar:

+ Er zal inderdaad door de voetgangerstunnel een uitbouw in het kanaal ontstaan, maar dit kan ruimtelijk goed worden opgelost met een versmalling van het kanaal en een minimaal ruimtebeslag van de roltrappen.

+ Het is een nadeel dat gebruikers eerst omhoog gaan naar de verdeelhal en dan kunnen kiezen tussen uitgang verder omhoog, fietsenstalling of roltrap naar beneden naar de voetgangerstunnel. Dit kan waarschijnlijk niet anders georganiseerd worden, maar is met goede architectuur en comfortabele roltrappen wel aanvaardbaar te maken.