



Agendapunt gebiedsontwikkeling Sixhaven,
[DATUM]

Wethouder

Van Doorninck

Onderwerp

Kennisnemen van dilemma's met betrekking tot de Gebiedsontwikkeling Sixhaven en omgeving.

Gevraagde beslissing

- 1) Kennis te nemen en bespreken van de opgave, belangrijke keuzes en mogelijke ontwikkelrichtingen van het project gebiedsontwikkeling Sixhaven en omgeving.
- 2) Kennis te nemen van het planvormings- en participatieproces om te komen tot de volgende producten voor de drie deelgebieden: een Projectnota Willemsluizegebied, een Nota van Uitgangspunten Tolhuistuingebied en een Verkenning/Projectnota IJpleinbuurt West
- 3) Hoe om te gaan met bestuurlijke afstemming.

Korte toelichting / samenvatting

In maart 2018 is het Principebesluit Sixhaven en omgeving vastgesteld. Hiermee heeft het college opdracht gegeven tot het starten van de planvorming voor de drie deelgebieden: Tolhuistuingebied, Willemsluizegebied en IJplein-West (zie kaart in bijlage 1). Het deelproject Tolhuistuin valt onder bestuurlijk opdrachtgeverschap van de wethouder Verkeer & Vervoer en zal in deze notitie verder niet aan de orde komen.

Het principebesluit voor de aanleg van metrostation Sixhaven en een extra langzaamverkeerbrug over het Noordhoilandsch kanaal ten noorden van de Willem I sluisen, in het kader van het programma 'Sprong over het IJ', zijn aanleiding geweest om de gebiedsontwikkeling Sixhaven e.o. te starten. In de Principenota Sixhaven zijn de volgende ambities voor het Sixhavengebied benoemd:

- Het ontwikkelen van het projectgebied tot onderdeel van het grootstedelijk kerngebied van de stad, voor alle Amsterdammers.
- Het openbaar maken, aanhelen en verbinden van het projectgebied met zijn omgeving met respect voor landschappelijke en cultuurhistorische waarden.
- Het sociaal, economisch en fysiek verbinden van het projectgebied met de omliggende woonbuurten zodat een ongedeelde wijk ontstaat en ook de bestaande buurten profiteren van de grootstedelijke ontwikkeling.

In het principebesluit worden drie ontwikkelrichtingen beschreven, te weten een meer parkachtige ontwikkeling, een meer stedelijke knooppuntachtige ontwikkeling bij metrostation Sixhaven en een meer organische ontwikkeling met ruimte voor tijdelijke

inrichting en gebruik.

In de huidige fase van het project moet onderzocht worden wat de meest wenselijke ontwikkeling is. Daarbij spelen verschillende belangen een rol. Het projectteam wil met de wethouder van gedachten wisselen over de belangrijkste dilemma's.

De volgende dilemma's komen aan de orde:

- a. Willemsluizengebied: stedelijk knooppuntontwikkeling of park met paviljoenachtige bebouwing aan metrostation Sixhaven
- b. Reservering Zaanmetrolijn opnieuw in beeld?
- c. Anker aan het IJ' en IJboulevard bij IJplein?
- d. Zuidelijke verbinding onder of over het Noordhollands kanaal
- e. Tijdelijk grasvelden of parkgebied?.

Ad 1a) Willemsluizengebied: stedelijk knooppuntontwikkeling of park met paviljoenachtige bebouwing aan metrostation Sixhaven

Het belangrijkste discussiepunt is de mate van toekomstige bebouwing van het Willemsluizengebied. In de principenota staat dat er ruimte is voor mogelijke bebouwing tussen de 30.000 – 80.000 m².

Grofweg betreft het hier de bandbreedte tussen een park met kleinschalige bebouwing met publieksfuncties (dan is 30.000m² nog erg veel) en een hoogstedelijk gebied met een omvangrijker gemengd programma van wonen en werken.

Over wat het meest gewenste scenario is verschillen intern en extern de meningen sterk:

- Groen: Er ligt een kans om hier een nieuw park aan de stad toe te voegen, het "Willem I (sluizen) Park", met enkele klein- of grootschaligere paviljoens erin. Hiermee zou de zogenaamde centrale groenblauwe scheg van Amsterdam-noord versterkt worden
- Cultuurhistorie: het gebied bevat een aantal cultuurhistorische landschappelijke elementen die in een parkachtige omgeving goed tot hun recht kunnen komen.
- Wonen: Amsterdam heeft een grote woningbouwopgave. De Sixhaven is in Koers 2025 niet aangemerkt als versnellingslocatie, wel als een (kleine) strategische reservering voor woningbouw. Bij het realiseren van een maximaal gemengd programma zouden 300 - 500 woningen gerealiseerd kunnen worden. Het betreft hier dus een relatief kleine woningbouw locatie. Woningbouw kan wel een bijdrage leveren aan het sociaal-veilig maken van het openbaar te maken gebied. Het Sixhavengebied ligt ingeklemd tussen grootschalige ontwikkel- & transformatiegebieden Overhoeks/Buiksloterham/NDSM en Hamerkwartier, Deze buurten kennen wel grootschalige woningbouwopgaven.
- Economie: er is een sterke wens om in de Sixhaven een kantoor te realiseren van minimaal 50.000 m² om te voldoen aan de wens om hoogwaardige kantoorruimte te realiseren in het centrum van de stad.
- Vervoerregio (medefinancier van het toekomstige metrostation Sixhaven): er moet voldoende vervoerwaarde voor het metrostation zijn daarom is bebouwing rond het station wenselijk. Op dit moment wordt een vervoerwaarde-onderzoek uitgevoerd waaruit moet blijken hoeveel de bebouwing van het Willemsluizengebied bijdraagt aan die vervoerwaarde. Ook als blijkt dat de bijdrage aan de vervoerwaarde minimaal is kan het zijn dat de vraag om bebouwing vanuit de VRA blijft bestaan vanuit de overtuiging dat een metrostation sowieso vraagt om bebouwing in de directe omgeving.
- Grondexploitatie: Investerings in de openbare ruimte/park kosten geld. De

kosten daarvan moeten gedekt worden uit de grondexploitatie. Voor een bijdrage aan de kosten voor bouw van het metrostation wordt ook gekeken naar de grondexploitatie. Uit eerdere doorrekeningen blijkt dat de grondexploitatie alleen bij een fors bouwprogramma niet negatief is. Bij een kleiner bouwprogramma wordt de grondexploitatie negatief.

Voorstel:

Het projectteam Sixhaven onderzoekt in ieder geval drie bebouwingsvarianten aan het metrostation Sixhaven, te weten:

- Paviljoenachtige bebouwing (minder dan 30.000 m²)
- Stedelijk gebouw of gebouwencomplex (30.000 à 50.000 m²)
- Hoogstedelijk gebouw of gebouwencomplex (80.000 m²)

Ad 1b) Reservering Zaanmetrolijn opnieuw in beeld?

In het verleden is sprake geweest van een ruimtereservering om de Noordzuidlijn vanaf het Centraal Station via het station Sixhaven door te trekken naar de Klaprozenweg en Zaanstad. Bij de vaststelling van de structuurvisie 2040 is deze reservering komen te vervallen. Er werd toen prioriteit gegeven de reservering van het sluiten van de metroring. De gemeente Zaanstad heeft onlangs (opnieuw?) de wens geuit om de metro door te trekken tot aan Zaanstad, waarbij ook het tracé vanaf CS via metrostation Sixhaven weer in beeld is. Ook in de scope van het uit te werken Metrostation Sixhaven blijkt deze reservering weer actueel.

Deze reservering zou het bouwveld bij het metrostation Sixhaven sterk verkleinen / minimaliseren en grootschalige bebouwing hier onmogelijk maken.

Verkeer & Openbare Ruimte geeft aan deze reservering open te willen houden.

Omdat er op de plaats van de reservering niet gebouwd mag worden zou dit eventuele bebouwing van het Willemsluizengebied erg belemmeren.

Voorstel:

Het projectteam Sixhaven gaat in overleg met Verkeer & Openbare Ruimte, Metro & Tram en de Vervoerregio Amsterdam over nut en noodzaak (en realiteitsgehalte) van de zogenaamde Zaanmetrolijn om duidelijkheid te scheppen over het al dan niet opnieuw opnemen van deze metroreservering. Indien nodig zal dit punt ter besluitvorming worden voorgelegd aan de wethouder en het College.

Ad 1c) Anker aan het IJ' en IJboulevard bij IJplein?

In de principenota wordt gesproken over een optie om een nieuw anker in het IJ te bouwen ter hoogte van het IJplein. In aanvulling op de andere ankers aan het IJ zou dit een hybride, multifunctioneel gebouw van ca 16.000 m² kunnen zijn ten behoeve van onderwijs, sport of cultuur. Het gebouw zou mogelijk ook een andere bestemming (wonen) kunnen krijgen, zoals bijvoorbeeld het Pontsteigergebouw of het Sluishuis bij Steigereiland.

De buurt en Monumenten&Archeologie zijn niet enthousiast over het idee van een 'anker in het IJ'. Dit vanwege de belemmering van het zicht op het IJ, terwijl de zichtlijnen naar het IJ een belangrijk uitgangspunt waren bij het stedenbouwkundig ontwerp van de IJpleinbuurt.

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 en de watervisie Amsterdam 2040 is de ambitie uitgesproken om de kwaliteit van de noordelijke IJ-oever te verbeteren en hier een doorgaande fietsroute te realiseren. Dit vraagt om een impuls van de vrij schrale kade-inrichting bij IJplein en onderzoek naar de mogelijkheden voor een doorgaande fietsroute.

Voorstel:

Het projectteam Sixhaven onderzoekt diverse mogelijkheden voor een anker aan het IJ bij de IJpleinbuurt-West, met kleinere en grotere bouwvolumes en variërend in meer publiek, danwel woonprogramma. Daarbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de wens om het open uitzicht van de huidige IJpleinbewoners te behouden. Daarnaast onderzoekt het projectteam verschillende opties voor een doorgaande fietsroute.

Ad 1d) Zuidelijke verbinding onder of over het Noordhollands kanaal

Om een metrostation Sixhaven vanuit het westen bereikbaar te maken is een langzaamverkeersverbinding over/onder het Noordhollands Kanaal nodig. Omdat een dergelijke verbinding impact heeft op de gebiedsontwikkeling Sixhaven e.o. is in de stuurgroep Sprong over het IJ afgesproken dat het projectteam gebiedsontwikkeling onderzoekt welke vorm deze verbinding moet krijgen: een voetgangerstunnel, een langzaamverkeersbrug of een langzaamverkeersroute over de Willem I sluis. Het projectteam werkt toe naar een afwegingsmatrix, waarin de verschillende opties tegen elkaar worden afgewogen. De planning is dat deze afwegingsmatrix met een voorkeursbesluit, tegelijk met het projectbesluit over het metrostation, in het voorjaar van 2019 wordt voorgelegd aan het college. Op voorhand is duidelijk dat Monumenten en Archeologie en de nautische partijen een sterke voorkeur hebben voor een voetgangerstunnel omdat een brug het zicht op de monumentale sluis en de doorvaart van het kanaal belemmert. Ook(woonboot)bewoners hebben een voorkeur voor een tunnel omdat ze vrezen dat een brug op termijn wordt doorgetrokken tot over hun ligplaatsen. Om die laatste reden is vanuit stedenbouwkundige hoek juist een voorkeur voor een brug: daarmee kan een doorgaande fietsroute langs de noordelijke IJ-oever gerealiseerd worden. Een tunnel is sociaal onveilig en zal naar alle waarschijnlijkheid aanzienlijk duurder zijn dan een brug.

Voorstel:

Het projectteam Sixhaven zet alle voor- en nadelen van de verschillende varianten in een afwegingsmatrix en doet op basis daarvan een voorstel aan het college voor een voorkeursvariant.

Ad 1e) Tijdelijk grasvelden of parkgebied?.

Het eerste deel van het voormalige bouwterrein van de Noord/Zuidlijn, een groot terrein direct aan de Willem I sluisen, is onlangs weer vrijgegeven: de bouwhekken zijn weg, het terrein is weer openbaar toegankelijk. Dit terrein wordt binnen de gemeente overgedragen van Metro&Tram naar Grond&Ontwikkeling. Een B&W besluit daarover is in voorbereiding. Het terrein kan tijdelijk gebruikt worden (ca 2 jaar) voor initiatieven uit de buurt. Er wordt een placemakingsbureau ingehuurd om alle initiatieven van buurtbewoners te inventariseren en een gezamenlijk plan te realiseren.

De komende tijd kunnen meer delen van het terrein openbaar worden. Uitgezocht wordt hoe lang de verschillende delen openbaar zouden kunnen blijven voordat ze opnieuw als bouwterrein gebruikt moeten worden (naar verwachting in 2021) voor het metrostation en de fiets-/voetgangersbrug ten noorden van de sluis.

De vraag is of het wenselijk is het hele terrein tussen het NH-kanaal, de Sixhaven en het IJtunneltracé (van 2 hectare) in 2019 en 2020 openbaar te maken en in te vullen met tijdelijke initiatieven. Dit vraagt extra investeringen voor tijdelijke inrichting en beheer.

Hiermee ligt er aan de ene kant de mogelijkheid om op de korte termijn voor de periode van circa 2 jaar een tijdelijk park aan de buurt/stad 'cadeau te doen'. Echter, aan de andere kant is de kans aanwezig dat het tijdelijk gebruik zo'n succes wordt dat het tijdelijke karakter en mogelijke vastgoedontwikkeling in gevaar komt.

Voorstel:

Het projectteam Sixhaven brengt kosten, kansen en risico's voor de tijdelijke inrichting van het hele gebied voor de periode van 1 à 2 jaar in beeld en komt dat met een advies hierover terug bij de wethouder.

Ad 2: Kennis te nemen van het planvormings- en participatieproces om te komen tot de volgende producten voor de drie deelgebieden: een Projectnota Willemsluizegebied, een Nota van Uitgangspunten Tolhuistuingebied en een Verkenning/Projectnota IJpleinbuurt West

Tijdens de voorbereiding van de Principenota is nogal wat onrust ontstaan in de buurt. Bewoners zijn wantrouwend en hebben er weinig vertrouwen in dat hun inbreng serieus wordt meegenomen in de planvorming. Onlangs is opnieuw gestart met het planvormings- en participatieproces. Op 25 september is, op een bijeenkomst voor de buurt, toegelicht dat de planvorming voor de Sixhaven gaat starten en hoe bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden daarbij betrokken zullen worden. Daarnaast zijn bij bewoners en ondernemers uit het gebied ideeën, wensen en zorgen opgehaald. (Voor een verslag van de bijeenkomst en de belangrijkste signalen zie bijlage 2 'Totaalverslag startbijeenkomst Sixhaven 25 september 2018')

Op dit moment worden interne en externe ontwerpateliers (met vertegenwoordigers uit de buurt) voorbereid, waarin gezamenlijk wordt gewerkt aan het uitwerken van de plannen. Uitgangspunt bij de planvorming is dat er geen harde randvoorwaarden vooraf zijn (in de zin van bijv. een minimaal bouwprogramma). Op basis van de ontwerpateliers worden de plannen verder uitgewerkt en besproken met de buurt. Uiteindelijk moeten die leiden tot een concept projectnota Willemsluizegebied, een concept projectnota IJplein-west en een concept Nota van Uitgangspunten Tolhuistuingebied in juni 2019. Deze nota's worden vervolgens ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W.

Voorstel:

Het projectteam werkt plannen voor het gebied uit in samenwerking met de verschillende gemeentelijke diensten en in coproductie met de buurt. Hierbij worden vooraf geen harde uitgangspunten gehanteerd over een te realiseren programma.

Ad 3: Hoe om te gaan met bestuurlijk afstemming.

Zoals uit bovenstaande dilemma's blijkt hebben de portefeuilles Economische Zaken, Wonen, Verkeer&Vervoer en Ruimte&Duurzaamheid een verschillend belang als het gaat om de ontwikkeling van het gebied. Ambtelijk vindt overleg plaats met de betrokken diensten. Wil de wethouder ook bestuurlijke afstemming in dit stadium? Zonder voorafgaande afstemming worden de collega-wethouders pas betrokken bij het besluitvormingsproces over het projectplan (medio 2019).

Voorstel:

Bespreken van een stand van zaken in een gezamenlijke staf of de driedubbele staf Sprong over het IJ, waarin alle genoemde wethouders, met uitzondering van de wethouder Wonen, vertegenwoordigd zijn.

Stukken

Meegezonden stukken

1. Kaart projectgrenzen
-

1. Verslag participatieavond 25 sept

Verdere procedurestappen met data

n.v.t.

Publiciteit / communicatie

n.v.t.

Wijze van voorbereiding

Afstemming met andere dienst Economische Zaken: in afwachting van advies
Monumenten en Archeologie: in afwachting van advies
Ruimte en Duurzaamheid: in afwachting van advies
Bestuursadvisering: in afwachting van advies

Resultaat overleg met directie/bestursdienst

Ander overleg

n.v.t.

Productinformatie

Opdracht verleend n.v.t.
Financiering/budget n.v.t.
Tijd n.v.t.
Kwaliteit n.v.t.

Beslissing

Behandelend ambtenaar

Grond en Ontwikkeling - ^{5.1, 2, e} 5.1, 2, e – e-mail ^{5.1, 2, e} 5.1, 2, e @amsterdam.nl, tel. ^{5.1, 2, e}