



Gemeente Amsterdam

Memo

Aan 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e Willemsluizengebied, PMB
5.1, 2, e 5.1, 2, e Monumenten & Archeologie

Kopie aan 5.1, 2, e ontwerper Willemsluizengebied, 5.1, 2, e

Onderwerp Reactie 1^e Concept Onderzoek varianten westelijke toegang metrostation Sixhaven / zuidelijke toegang NHK (d.d. 21 december 2018)

Datum 16 januari 2019

Aanleiding

Monumenten en Archeologie (MenA) is door het projectteam Willemsluizengebied gevraagd te reageren op een aantal varianten voor een verbinding ten zuiden van de Willemsluizen in het Noordhollandsch Kanaal (NHK) (1^e concept, 21 december 2018), dit in verband met de Sprong over t Y. Metrostation Sixhaven en deze beoogde verbinding liggen middenin het van rijkswege beschermde stadsgezicht Amsterdam-Noord (aanwijzing 2014 met positief advies Stadsdeel Noord), de Willemsluizen zijn rijksmonument. Daarnaast zijn er in het hele Willemsluizengebied meer rijks- en gemeentelijke monumenten.

Samenvattend

- Adviseren over de varianten voor een zuidelijke verbinding is op dit moment in de ogen van MenA prematuur.
- Gezien de complexiteit en actuele situatie van diverse relevante onderzoeken is het opportuun om het college te vragen de planning aan te passen, extra tijd te vragen voor de relevante onderzoeken en pas daaropvolgend integrale besluiten over de infrastructurele voorzieningen in het Willemsluizengebied te nemen.
- Inpassing en versterking van de cultuurhistorische en landschappelijke waarden zijn hier het uitgangspunt:
 - Een brug over het Noordhollands Kanaal is vanuit cultuurhistorisch oogpunt eigenlijk onwenselijk. Maar het is begrijpelijk dat zeker voor fietsers een extra verbinding tussen Wagenaarburg en het IJ onmisbaar is. Een noordelijke brug heeft dan de voorkeur (tov impact sluis en inpassing in de omgeving (dat is dus de brug zoals die in 2018 is uitgewerkt).
 - Als uit de voornoemde studies en scenariokeuzes echter blijkt dat een zuidelijke fietsbrug onvermijdelijk is, dan moet die zo dicht mogelijk bij de sluis komen, zodat de monumentale eenheid van Voorhaven en sluis zo min mogelijk aangetast wordt, en ook de omringende structuren (Sixhaven, Willem III sluis) niet doorsneden hoeven te worden. Dit met de kanttekening dat technische toebehoren van een brug vlakbij de sluis nog onderzocht moeten worden op de impact op het rijksmonument en dat onduidelijk is wat een dergelijke locatie voor ingrepen vergt voor een goede afwikkeling van de fietsstromen aan de westzijde (waar naast structuurwaarden, ook diverse monumenten staan).
 - In geen geval twee bruggen over het NHK. Dus kiezen voor een noordelijke brug impliceert dat er geen aan zuidkant komt. Kiezen voor een zuidelijke brug impliceert dat de noordelijke verval.

Conclusies en aanbeveling

De infrastructurele opgave in de Sixhaven is een opgave waarin cultuurhistorische waarden evident een rol spelen, het gebied is rijks beschermd stadsgezicht en er zijn diverse monumenten. Beslissing over een voorkeursvariant voor de zuidelijke verbinding voor metrostation Sixhaven is op dit moment in onze ogen prematuur. Er staan nog veel cruciale vragen open voor dit zeer complexe project, die deels raken aan aangrenzende gebiedsontwikkelingen. De verderop genoemde onderzoeken waarin die vragen beantwoord worden, zullen of kunnen allemaal in de komende maanden verder uitgewerkt zijn zodat de uitkomsten tegen de zomer (op belangrijke hoofdlijnen) gereed zijn. In de ogen van MenA is het essentieel dat deze stappen eerst gezet worden zodat:

1. Duidelijk is op welke toekomstontwikkeling voor het Willemssluizengebied ingezet wordt en wat de betekenis van dit gebied voor de stad wordt.
2. Hoe dit verankerd wordt in de grotere context van de IJ-oeverontwikkeling.
3. Vervolgens de ruimtelijke karakterisering voor het toekomstige gebruik van dit gebied definiëren. Romantisch landschappelijk met kleinschalige bebouwing, of grootstedelijk bebouwd: dit maakt wezenlijk uit voor het beantwoorden van de vraag hoe en waar infrastructurele verbindingen, toegangen en andere bijbehorende voorzieningen gewenst zijn en wat hun bijdrage aan de omgeving en impact op de cultuurhistorische waarden zal zijn. Of er nog sprake zal zijn van cultuurhistorische waarden om rekening mee te houden, of dat feitelijk een heel nieuw stuk stad verrijst.

Totdat die stappen gezet zijn maakt MenA zich grote zorgen dat er nu een reeks van deelbesluiten genomen wordt die uiteindelijk tot een versnippering van de cultuurhistorische waarden leiden. Met als resultaat een gebied dat in navolging van de jammerlijke doorsnijding door de IJ-tunnel ditmaal verder doorsneden zal worden door een reeks van langzaamverkeerverbindingen. En die te zijner tijd misschien zelfs niet op de goede plek liggen in het licht van uiteindelijk gekozen gebiedsontwikkeling(en). En dat terwijl het ook mogelijk is om tot fraaie inpassingen te komen die de cultuurhistorische en landschappelijke waarden versterken

Complexiteit vergt tijd

We pleiten dringend om nu enkele maanden extra tijd te nemen om dit complexe project op zo'n enorm belangrijke plek van de stad verder te doorgronden en de participatie te laten landen. Dit dient uiteraard aan het bestuur te worden voorgelegd.

In onze ogen kan de beslissing over een tunnel danwel een brug aan de zuidkant alleen plaatsvinden in het licht van de genoemde grotere context. Die vraag hangt immers niet alleen direct met een precieze locatiekeuze, maar ook met de vraag of we hier als stad alleen een verbinding voor voetgangers naar een metrostation maken of ook voor fietsers teneinde de gebieden ter weerszijden van het NHK ten zuiden van de Willemssluizen te verbinden. Of dat laatstgenoemde er straks alsnog achteraan komt en er alsnog twee bruggen zijn.

Tot slot

We begrijpen dat dit gebied zal ontwikkelen, en we zien daarin mooie kansen en aanleidingen om de cultuurhistorische waarden ten volste te benutten en te versterken. En om in relatie daarmee een inspirerende nieuwe tijdslaag toe te voegen. Het adviseren over de effecten van diverse infrastructurele ingrepen met bijbehorende voorzieningen op de uiteenlopende erfgoedwaarden die dit gebied rijk is, kunnen we alleen op een afgewogen wijze doen als duidelijk is naar welke gebiedsontwikkeling we als stad toewerken. En dus welke toekomstige meerwaarde de ingrepen voor het beschermd stadsgezicht en de stad als geheel zullen hebben. MenA wil uiteraard blijven meedenken bij de ontwikkeling van het gebied en de scenario's die gekozen zullen worden.

Context en de cultuurhistorische opgave

MenA is gevraagd te reageren op een aantal varianten voor verbinding ten zuiden van de Willemsluizen in het NHK (1^e concept, 21 december 2018). Deze verbinding is bedoeld om de zuidelijke ingang van het (nu in onderzoek zijnde) metrostation Sixhaven voor voetgangers te verbinden met het gebied ten westen van het kanaal. Tegelijk vormt het ook een extra verbinding tussen beide gebieden ter weerszijden van het kanaal. De mogelijke aanleg van metrostation Sixhaven en een langzaamverkeersverbinding over het Noord Hollands Kanaal zijn twee maatregelen uit de Principenota Sprong over t Y, en de doelstelling om de infrastructuur over het IJ te verbeteren en de Buiksloterwegveren te ontlasten.

Metrostation Sixhaven en deze beoogde verbinding liggen middenin het van rijkswege beschermde stadsgezicht Amsterdam-Noord (aanwijzing 2014 met positief advies Stadsdeel Noord), de Willemsluizen zijn rijksmonument. Daarnaast zijn er in het hele Willemsluizengebied meer rijks- en gemeentelijke monumenten en waardevolle gebouwen.

Cultuurhistorische waarden:

MenA heeft voorafgaand aan de Principenota in opdracht van RenD een Cultuurhistorische Verkenning opgesteld waarin de bijzondere karakteristieken en waarden van dit gebied nog eens zijn uitgewerkt (zie CHV Stad om t Y). In essentie:

- De ruimtelijke structuur die overwegend wordt bepaald door groen met kleinschalige bebouwing en de noord-zuid georiënteerde lange lijnen van watergebonden infrastructuur van water, te weten het Buiksloterkanaal, het Noordhollandsch Kanaal en de Voorhaven (ten zuiden van het sluiscomplex), de Sixhaven, de Willemsluis en de Willem III-sluis.
- De sterke relatie tussen dit gebied en het water, zowel visueel, als functioneel. Krachtige contrastwerking tussen het pittoreske karakter van de Volewijk en de weidse ruimtelijkheid van het IJ/Noordzeekanaal
- De beeldbepalende ruimtelijke en functionele relatie van het Noordhollandsch Kanaal met bijbehorende Voorhaven en Willem I sluis en bijbehorende bebouwingsensemble en structuren.
- Nieuwe oost-westverbindingen moeten nadrukkelijk niet alleen als een infrastructurele noodzakelijkheid gezien worden, maar ook als een ontwerpogave die recht doet aan de bijzondere landschappelijke kwaliteiten en monumentale context van het Noordhollandsch Kanaal met bijbehorende waterbouwkundige werken en bebouwing.
- Het kleinschalige, groene karakter sluit aan op het oorspronkelijk landelijke karakter van Noord en de tuindorpen. Het aangrenzende Noorderpark (Flora- en Volewijkspark) is van waarde als onlosmakelijk onderdeel van de totale opzet voor de tuindorpen in Noord en als schakel tussen de tuindorpen en de historische, groene dijkstructuren alsook de groen/blauwe Noordhollands-kanaalzone die het centrum met Waterland verbindt.
- Nieuwe projecten/ingrepen richten op behoud danwel versterking van de cultuurhistorische waarden.

Bij de totstandkoming en vaststelling van de Principenota Sprong over t Y heeft MenA reeds aangegeven dat de hierin voorgestelde scenario's ofwel recht doen aan deze waarden en ze versterken (ontwikkeling als groengebied met eventueel culturele programmering daarin die qua allure grootstedelijk kan zijn, maar in gebouwd volume bescheiden), danwel een afbreuk daarvan impliceren (ontwikkeling als woon en kantoreengebied met 30.000 – 80.000 m²). Tevens heeft MenA daarbij aangegeven dat twee bruggen over het NHK bij Willemsluizen een onwenselijke, negatieve impact zullen hebben.

Keuze voor noordelijke langzaamverkeersbrug

In 2017 is gestart met het onderzoek naar de mogelijkheden voor een langzaamverkeersverbinding over het NHK. Mede op basis van de verkeerskundige modellen, de input van de nautische voorwaarden en de impact op de cultuurhistorische karakteristieken is er gekozen voor een brug ten noorden van de Willemsluizen en die is vervolgens in overleg met verschillende partijen uitgewerkt.

Participatie gebiedsontwikkeling

Begin 2018 is besloten om de participatie over de gebiedsontwikkeling met de buurt opnieuw op te starten, waarbij expliciet is aangegeven dat de keuze voor een groen ofwel een bebouwingsscenario nog helemaal open ligt. Een eerste informatieavond heeft in september 2018 plaatsgevonden, vervolgssessies moeten nog plaatsvinden.

Varianten metrostation en onderzoek zuidelijke verbinding

Momenteel wordt de haalbaarheid en opzet van het metrostation onderzocht, de gewenste verbinding naar de zuidelijke toegang vanaf de westkant van het NHK hoort daarbij. Hierbij wordt om te beginnen uitgegaan van een voetgangersverbinding. MenA is gevraagd te reageren op de afzonderlijke varianten, waarbij zowel tunnels als bruggen op verschillende locaties worden voorgesteld. Het gaat zowel om voetgangers- als langzaamverkeersverbindingen.

Openstaande onderzoeken

MenA stelt op prijs dat de opties breed onderzocht worden. Maar we constateren ook dat het beantwoorden van deze vraag prematuur is aangezien het wegen van de varianten op een aantal cruciale punten samenhangt met onderzoeken die nog (net) niet afgerond zijn. De uitkomsten daarvan en de keuze voor specifieke scenario's zijn echter allemaal van doorslaggevende betekenis voor de ontwikkeling van het hele Willemsluizengebied.

We noemen de belangrijkste:

- De participatie met de bewoners en de keuze door het stadsbestuur of hier voor groen en kleinschalige bebouwing (en dus behoud en versterking van de cultuurhistorische waarden gekozen wordt) of voor een grootstedelijke gebiedsontwikkeling met een volumineus bouwprogramma (en daarmee een aantasting van de cultuurhistorische waarden).
- De verschillende verkeerskundige onderzoeken en varianten voor de toegang tot het metrostation al dan niet met een verdeelhal.
- Onderzoek naar de effecten op de verkeersstromen door het oplossen van enkele knelpunten van het fietsnetwerk buiten (ten noorden) van het projectgebied, zoals de op-afrit voor fietsers aan de oostzijde van de Wagenaarbrug naar de Adelaarsweg en IJ-plein.
- De aanleg van de Javabrug (die invloed heeft op de verkeersmodellen).
- De ontwikkeling van de aangrenzende gebieden en de vraag hoe het fietsverkeer langs de Noordelijke IJ-oever afgewikkeld wordt (variant 1 is een hoofdnetfiets in de tweede linie globaal waarbij de oevers als een grote openbare publiekszone het IJ flankeren en voor langzaamverkeer zijn ingericht met het oog op ontdekken, dwalen en verblijven, waarmee een samenhangend behoud van maritiem, industrieel en ander cultuurhistorisch verleden de boventoon voert; danwel variant 2 waarbij het hoofdnet fiets vlak langs het IJ gelegd wordt, ten koste van een de beleefbaarheid van voornoemde elementen). De keuze tussen deze twee opties concentreert in het Willemsluizengebied, ultimo in de vraag waar en hoe een fietsverbinding over het NHK gerealiseerd moet worden. Dit vergt een projectoverstijgende afstemming waar nu door het team Samenhang Noord aan wordt gewerkt.

Uit *Cultuurhistorische Verkenning Stad om t IJ, MenA, 2016*

