

Aan: Directeurenoverleg Sprong over het IJ
Van: 5.1, 2, e 25.1, 2, e , 5.1, 2, e gebiedsontwikkeling Sixhaven e.o.
Datum: 28 maart 2019
Betreft: Zuidelijke verbinding over/onder het Noordhollandsch Kanaal

Gevraagd wordt:

te adviseren over het type verbinding tussen Overhoeks en het toekomstig metrostation Sixhaven, over/onder het Noordhollandsch Kanaal, ten zuiden van de Willem I sluizen.

Toelichting:

Het metrostation Sixhaven heeft een belangrijke functie voor de ontsluiting van de publiekstreckende voorzieningen die gevestigd zijn in Overhoeks (denk aan EYE, ADAM toren, Clink hostel, straks het nieuwe congreshotel). Hiervoor is een extra verbinding over of onder het Noordhollandsch kanaal, ten zuiden van de Willem-I sluis noodzakelijk. In de bijgevoegde analyse worden verschillende type verbindingen verkend. Adviezen van medewerkers van alle organisaties zijn hiervoor al opgehaald, maar een keuze is nog niet eenvoudig. Indien gekozen wordt voor een 'uitgang Overhoeks' van het metrostation (ofwel een ondergrondse verbinding tussen metrostation, onder kanaal door, naar Tolhuistuin/Overhoeks), dan moet dit meegenomen worden in de scope van het metrostation. In Q2 2019 wordt een besluit genomen over de scope van het project metrostation (projectbesluit) en dan moet dus ook besloten worden of een eventuele tunnel aan de scope moet worden toegevoegd. Het advies van het Directeurenoverleg IJ wordt hierin meegenomen.

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

Beoordeling varianten

Een aantal onderzochte varianten blijkt niet uitvoerbaar omdat ze óf technisch onmogelijk zijn (route over de sluisdeuren), nautisch onmogelijk zijn (een korte tunnel) óf niet voldoen als volwaardige toegangsroute (brug midden over de sluis).

Met betrekking tot de overige varianten zijn de volgende algemene conclusies te trekken:

Voordelen van brugvarianten:

- Ze zijn ruimtelijk en nautisch inpasbaar; een brug direct ten zuiden van de sluis is goed inpasbaar. Een meer zuidelijk gelegen brug kent nautische

bezwaren, maar met het iets opschuiven van de brug naar het noorden zouden die mogelijk opgelost kunnen worden.:

- Ze zijn comfortabel en sociaal veilig;
- Naast de hoofdfunctie als toegang naar het metrostation leveren ze een bijdrage aan de ambitie voor een doorgaande (recreatieve) fietsroute over de noordelijke IJ-oeveren.

Nadelen van de brugvarianten:

- Vanuit cultuurhistorisch oogpunt vormen bruggen in de Voorhaven een aantasting van het monumentale aanzicht op en de ruimtelijke relatie tussen kanaal en Willemssluisen. Het eventueel doortrekken van deroute over de Sixhaven en Willem III sluis vormt daarnaast een verdere aantasting de landschappelijke cultuurhistorische waarden van dit rijks beschermd stadsgezicht; een brug direct aan de zuidzijde van de sluis lijkt voornamelijk de cultuurhistorische waarde het minst aan te tasten. De (fysieke en visuele) impact op de Willemssluisen dient echter nog nader onderzocht te worden..

Voordelen Tunnelvarianten

- Nautisch: de doorvaart ondervindt geen of nauwelijks belemmering
- Gaat niet ten koste van wachtplaatsen of een ligplaats riviercruise

Nadelen tunnelvarianten:

- Qua realisatie complexer dan een brug, met veel overlast voor omgeving en het scheepvaartverkeer
- Hoge kosten
- Minder comfortabel en sociaal veilig
- Levert geen bijdrage aan de ambitie voor een doorgaande (recreatieve) fietsroute

Consultatie en advies

Monumenten & Archeologie

MenA is van mening dat er pas besluiten over verbindingen genomen zouden moeten worden in het kader van de gebiedsontwikkeling. Ondanks hun bezwaar tegen het nu nemen van een besluit over deze verbinding heeft MenA wel een eerste inhoudelijke reactie gegeven op de varianten. Uitgaande van het hoogwaardige rijksbeschermd stadsgezicht en een bijpassende hoogwaardige ontwikkelopdracht voor zowel het gebied als de verbinding, ziet MenA de meeste aangrijpingspunten om de varianten langzaamverkeersbrug 2b (direct ten zuiden van de Willem I sluisen) en tunnel 3d en 3e (aansluitend op een verdeelhal) verder uit te werken.

Het volledige advies van MenA is opgenomen in het onderzoeksrapport.

Ruimtelijk Adviesteam Sprong over het IJ (RAT):

Op 15 maart 2019 is het onderzoek besproken in het RAT. Het RAT geeft aan dat de zuidelijke verbinding vooral tot doel heeft om Overhoeks te ontsluiten en adviseert om een tunnel aan te leggen. De tunnel zou direct moeten aansluiten op een te realiseren verdeelhal in het metrostation. Op die manier is het niet een aparte verbinding onder het Noordhollandsch Kanaal maar is het de westelijke toegang van het metrostation. Het metrostation zou dan ook niet de naam Sixhaven moeten krijgen, maar Overhoeks. Het RAT geeft aan dat zij de varianten beoordeelt op het aspect ruimtelijke kwaliteit en geen rekening houdt met overige aspecten zoals kosten en technische uitvoerbaarheid. Met de aanleg van een tunnel wordt niet tegemoet gekomen aan de wens om de verbinding ook voor fietsers toegankelijk te maken. Het RAT vindt dat geen probleem: een recreatieve fietsroute kan door het gebied meanderen en hoeft geen rechte lijn te zijn. .

Het volledige advies van het RAT is nog niet beschikbaar.

Nautische partijen

Diverse nautische partijen hebben geadviseerd op het onderzoek

- Provincie Noord-holland
- Havenbedrijf Amsterdam
- Centraal Nautisch Beheer (CNB)
- Rijkswaterstaat (alleen gesprek geweest, advisering loopt via CNB)

De nautische partijen hebben een voorkeur voor een tunnelvariant of de brugvariant direct ten zuiden van de Willem-I sluis. Deze varianten hebben de minste impact op de doorvaart, wachtlocaties en de ligplaatsen voor de riviercruise.

De uitgebrachte adviezen zijn verwerkt in het onderzoeksrapport.

Draagvlak omgeving

Het draagvlak bij de omgeving is onderzocht door middel van een inloopbijeenkomst op 12 maart jl. Daarbij zijn alle varianten gepresenteerd op panelen, waarbij bezoekers konden aangeven wat ze van de varianten vonden en waarom.

Mensen zijn over het algemeen blij dat er een verbinding komt tussen IJplein en Overhoeks en zien graag dat die verbinding ook door fietsers gebruikt kan worden.. Een brug ter hoogte van de Tolhuisweg werd als meest positief beoordeeld, de brug direct ten zuiden van de sluis werd als goede tweede genoemd. Van de tunnels vond men de varianten die uitkomen in een verdeelhal van het metrostation het best. Wel met de kanttekening van een aantal mensen dat die dan ook toegankelijk moet worden voor fietsers.

Conclusie

Op basis van de integrale beoordeling lijkt een brugvariant ter hoogte van de Tolhuisweg of direct aan de zuidzijde van de Willem I sluizen de voorkeur te hebben. De brug direct aan de zuidzijde van de Willem I sluizen lijkt nautisch en cultuurhistorisch duidelijk positiever te scoren dan de langzaamverkeerbrug ter hoogte van de Tolhuistuin. Deze laatste kent wel een directere voetgangers- en fietsverbinding naar het metrostation Sixhaven en houdt in het kader van de gebiedsontwikkeling de optie om deze route direct door te trekken naar het IJplein nog open

