



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Herengracht 482
1017 CB Amsterdam

Postbus 10718
1001 ES Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam

Ruimte en Duurzaamheid

T.a.v. 5.1, 2, e^{5.1, 2, e}

Gemeente Amsterdam

Datum 15 november 2017

Ons kenmerk

Uw kenmerk

Behandeld door Monumenten en Archeologie, 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Kopie aan

Bijlage

Onderwerp Reactie Principenota Sixhaven en omgeving met onderliggende Gebiedsuitwerking
Stad om t IJ

Geachte heer 5.1, 2, e beste 5.1, 2, e

Naar aanleiding van uw verzoek d.d. 6 november 2017 stuur ik hierbij onze reactie op de toegestuurde stukken *Principenota Sixhaven en omgeving, fase 1 gebiedsontwikkeling* (versie 4 – 10 november 2017) en *Stad om het IJ, Gebiedsuitwerking Koers 2025* (concept november 2017). Dit in het licht van de wens van het college om de cultuurhistorische waarden te betrekken bij de planvorming in onze stad, zoals neergelegd in de Erfgoedagenda.

Monumenten en Archeologie (M&A) deelt de analyse dat het gebied Sixhaven en omgeving sterk aan kwaliteit kan winnen als een aantal verstorende infrastructurele ingrepen uit het recente verleden verzacht worden en wanneer de inrichting van het gebied de nu ondergesneeuwde samenhang en (oorspronkelijke) eenheid van de verschillende cultuurhistorische gebouwen, ensembles en structuren weer zichtbaar maakt.

In beide stukken staat dat cultuurhistorische waarden een factor zijn om rekening mee te houden bij de planontwikkeling. We zien echter dat een aantal van de voorgestelde ontwikkelingen niet zal leiden tot het versterken van deze kwaliteiten maar mogelijk tot nieuwe aantastingen van de bijzondere waarden veroorzaken. Dat is uiteraard niet de bedoeling in dit Rijksbeschermd stadsgezicht met een voor Amsterdam uitzonderlijk pre-stedelijk en gelaagd karakter.

Wij gaan graag met u in overleg hoe het behoud en versterking van de cultuurhistorische en landschappelijke waarden optimaler in het planproces verankerd zou kunnen worden .

De input van M&A in de vorm van het rapport *Stad om het IJ, Cultuurhistorische verkenning en waardering als uitgangspunt voor gebiedsontwikkeling* (november 2016, hierna: CHV) en de reactie op het eerste concept van de Gebiedsuitwerking Stad om 't IJ (in maart van dit jaar) hebben geen volwaardige weerslag hebben gekregen in deze stukken. Zo blijkt uit de stukken niet op welke wijze de voorgestelde plannen de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken, dan wel ontkrachten. Juist in deze fase van de visievorming zou dat duidelijk moeten zijn. Hieronder volgen de hoofdpunten.

Gebiedsuitwerking

Ruimtelijke kenmerken van het gebied (hfst. 1.2., p. 17-23)

Wij zien dat de volgende aanwezige kwaliteiten niet genoemd worden:

- Noordhollands Kanaal zone / Volewijk / Sixhaven: eeuwenoude groen/blauwe zone die relatie vanaf het IJ tot in Waterland legt, deel rond Sixhavengebied prestedelijke karakter, kleinschalige bebouwing, tolhuistuin, diverse (potentiele) monumenten, groen/water domineren het beeld, monumentaal waterbouwkundig ensemble kanaal met voorhavens, sluisen, groene oevers en bijbehorende bebouwing.

- Noordzeekanaalgebied / IJ-oevers: levensader van Amsterdams haven- en daarmee stedelijke ontwikkeling. Grote schaal, lange zichtlijnen, grillige contour door insteekhavens, hellingbanen etc., industriezones met bijbehorende bebouwing op de oevers, morfologische verschillen noord/zuid en oost/west.

Het onderscheid tussen deze twee zones is relevant, omdat het contrast ertussen de aantrekkelijkheid van beide versterkt. Bovendien is het groene, meer besloten karakter van de NHK-zone/Sixhaven extra waardevol ten opzichte van het dynamische centrum aan de overzijde van het IJ en Overhoeks.

Als deze kwaliteiten als karakteristiek benoemd worden, dan volgt logischerwijs daaruit ook de richting voor de opgave en de aanpak van de knelpunten (zoals de fragmentatie op sommige plekken, het niet verder versmallen of optisch verkleinen van het IJ teneinde weidsheid te behouden, of ontsluiten van de oevers met behouden van de interessante grillige oeverstructuur), de inpassing van de oost-west infrastructuur, en het beter ontsluiten van de wat aan het oog onttrokken onderdelen, alsmede het formuleren van een passend (bouw)programma. In de ogen van M&A is kwaliteit in plaats van kwantiteit het uitgangspunt voor de ontwikkeling van dit beschermde stadsgezicht.

Functionele kenmerken (hfst 1.3, p. 24-29):

Functiekaart: het advies is om niet alleen gebouwen, maar ook parken/de groene scheg als publieke voorziening op de kaart te zetten, dan toont zich namelijk een heel ander beeld van de opgave.

Landschappelijke kwaliteiten (hfst 1.4, p 28-29)

Oeverpark ter hoogte van IJ-plein: het verder aanplempen in het IJ en het gladtrekken van de grillige oevers is vanuit cultuurhistorische waarden onwenselijk. In het bestemmingsplan Oud Noord lijkt overigens geen ruimte opgenomen voor een Oeverpark ter hoogte van het IJ-plein, dit vinden we niet terug in de stukken.

Cultuurhistorische kwaliteiten (hfst 1.5, p. 33-35).

Het is niet duidelijk waarom hier twee objecten uitgelicht zijn (de tekst bij het Tolhuis bevat daarbij onjuistheden). De geschiedenis van de Volewijk zelf, en het Noordhollands kanaal wordt daarentegen niet belicht. Graag deze informatie en relevante themakaarten zoals waardevolle ensembles en karakteristieken uit de CHV opnemen.

De bijzondere waarden in het plangebied zijn zodoende niet goed terug te vinden in de stukken en niet herkenbaar als integraal onderdeel van de opgaven. De relevante aspecten van de opsomming op pagina 35 zouden juist in hoofdstuk 3 per scenario en deelgebied opgenomen kunnen worden, met daarbij of en hoe deze aspecten vertaald zijn in de opgave.

Relevante plannen en studies (hfst 3.1., p. 46-55):

Onder de *Reflectie* (p 53) wordt aangegeven dat de optie om voor een volledig groen parkachtig gebied te kiezen (plan MUST/Van Iersel) afvalt omdat de aanleg van de metro Sixhaven benut dient te worden om nieuwe grootstedelijke functies te huisvesten. Ten eerste verkeren wij in de veronderstelling dat de keuze voor het al dan niet in gebruik nemen van de metrohalte nog niet genomen is en dat ook de keuze voor het type en volume aan (bouw)programma nog gemaakt moet worden (mede op basis van deze stukken). Ten tweede constateren we hier een omkering van oorzaak en gevolg: wordt de eventuele metrohalte in gebruik genomen om de bereikbaarheid te verbeteren, of wordt de metrohalte aangelegd om bouwprogramma te kunnen ontwikkelen, of is bouwprogramma nodig om de metro rendabel te kunnen maken? Dit is de afgelopen jaren in de afzonderlijke documenten op verschillende manieren naar voren gebracht en dat schept toenemende verwarring.

Hoe het ook zij: als het gaat om het behoud van cultuurhistorische waarden en deze als uitgangspunt voor de opgave te gebruiken, is het toevoegen van een groot bouwprogramma niet aan de orde. Evengoed is met behoud en versterking van de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten wel een grootstedelijk programma mogelijk in de vorm van een parkgebied met wisselende culturele activiteiten, passende bebouwing en zones voor rust en bezinning. En ook dat is essentieel voor een goed functionerende (binnen)stad. Het later in het stuk genoemde Cultuurpark Westergasfabriek is daar een goed voorbeeld van, evenals de NDSM. Beide gebieden zijn behalve infrastructuur en gebouwen juist ook programmeerbare openbare buitenruimte, waar behalve van festivals, tentoonstellingen etc. ook genoten kan worden van de specifieke eigenheid van de plek, rust, ruimte en gelegenheid voor ontmoeting.

Ontwikkelscenario's (hfst. 3.3. p 56-66):

Graag steeds aangegeven op welke wijze elk scenario zich verhoudt tot de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten. Daarnaast merken wij het volgende op:

- Scenario 1- het is niet duidelijk wat de omvang van de compacte bouwprogramma's is, zodat de ruimtelijke impact niet goed te beoordelen valt. Met als uitzondering de Sixhavenknoop, waar (als referentie) het Groot Handelsgebouw wordt voorgesteld. In onze ogen is dit een wezensvreemd en te omvangrijk volume in dit kleinschalige prestedelijk gebied.
- Scenario 2 – sluit van de 3 scenario's het beste aan op de bestaande cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten. Maar ook hier worden onderdelen voorgesteld die op gespannen voet daarmee staan, zoals twee bruggen bij de Willemsluizen en de stelling dat 'nog allerlei mogelijkheden voor kleinschalige bouwvolumes toe te voegen' zijn in het Laanwegkwartier. Wat ons betreft vergt dit nadere studie naar verkavelingstypologie en

landschappelijke inpassing voordat woningaantallen genoemd kunnen worden. Bovendien is het niet duidelijk waar op bedoeld wordt met de genoemde grote bouwvolumes aan de zuidoever, op het Wester- en Oosterdokseiland.

- Scenario 3 - verwijst naar de aanpak voor de NDSM-werf, maar hoewel dit stapsgewijs ontwikkeld wordt, ligt er wel een helder ruimtelijk kader en zijn er richtlijnen voor de omgang met de cultuurhistorische waarden van de gebouwen en buitenruimte. In wezen dus geen blauwdruk, maar wel een eindbeeld dat de richting geeft welke functie voor de stad het gebied heeft en wat het maximale bouwprogramma kan zijn. Dat zou ook in dit stadium voor de Sixhaven e.o. gedaan kunnen worden. De tijdelijke programmering hoeft niet uitsluitend voor dit scenario te gelden.

Nadere verkenning deelgebieden (hfst 3.4, p. 64-89).

Graag per deelgebied de cultuurhistorische en landschappelijke waarden aangeven, en hoe de voorgestelde plannen zich daartoe verhouden. We zoomen hier verder in op een aantal opvallende onderdelen:

- De Ruyterkade – voorstel tot uitbouwen en gladtrekken kade leidt tot verdere versmalling van het IJ, dat is vanuit cultuurhistorisch oogpunt niet voor de hand liggend. De Oostertoegang bevat nog waardevolle onderdelen.
- Tolhuistuin: de voorgestelde driedeling van deze strook met herinrichting rond de THT en het Poortgebouw gaat ten koste van het park – de Tolhuistuin e.o. is in feite een aaneengesloten parkzone waarin beide genoemde gebouwen te gast zijn. Omvang en eenheid van het park dient behouden te blijven en de noodzakelijke infrastructuur zo landschappelijk mogelijk ingepast. De voorgestelde sloop dan wel uitbreiding van diverse gebouwen in dit gebied is onderwerp van nader onderzoek (en indien het een monument is, ook vergunningplichtig). Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zien wij de Tolhuistuin met het ensemble van het kanaal en de sluisen niet alleen als onderdeel van het hart van het grootstedelijke cluster aan het IJ met Eye en Adamtoren maar ook als onderdeel van de groen/blauwe as Noordhollands Kanaal/Sixhaven/Volewijk.
- Laanwegkwartier: zie opmerking hierboven onder Scenario 2.
Zelfbouwkavels Buiksloterweg: M&A heeft in 2015 onderzoek en advies aan het stadsdeel gegeven, graag daarnaar verwijzen en gebruik van maken.
- Sixhaven: twee bruggen aan weerszijden van Willemssluisen: dit versnipperd de relatie tussen sluisen en kanaal, de zuidelijke brug zal ook een visuele aantasting betekenen van het monumentale aanzicht vanaf het IJ over de voorhaven naar de sluisen. Deze input is dit najaar meegegeven aan de projectgroep die de verbinding over het NHK onderzoekt (voor de precieze inhoud daarvan verwijzen we naar de betreffende stukken). Daarbij hebben we begrepen dat de zuidelijke verbinding ten dienste van het eventueel te ontwikkelen metrostation Sixhaven ook in de vorm van een voetgangerstunnel goed mogelijk is. Dat zou ook in gebiedsuitwerking en principenota opgenomen kunnen worden. Bovendien valt op dat de metrohalte hier als uitgangspunt genomen wordt en dus een gegeven lijkt. Uit de overige (en eerdere stukken) blijkt dat de bruggen over het kanaal niet primair bedoeld zijn als route naar het metrostation Sixhaven, maar om de oost-westverbinding voor langzaam verkeer in het algemeen te verbeteren en om de druk op het Buiksloterveer te verminderen. Ontsluiting metrostation Sixhaven voor de auto zien wij graag nog nader onderzocht. Het zou zonde zijn als ook hier 'dwingende'

autolussen in het landschappelijke gebied komen – de situatie bij het Buiksloterveer toont dat daar steeds wordt gezocht naar manieren om de impact daarvan te verminderen. We kunnen ons voorstellen dat bereikbaarheid met de auto tot aan de Meeuwenlaan het uitgangspunt is. Voor wat betreft de nieuwe pontpier, het oeverpark en bouwprogramma Sixhaven, zie opmerkingen hierboven.

- Noorderparkknoop: dit gebied maakte geen onderdeel uit van de opdracht aan M&A voor de CHV *Stad om t IJ*. Voor de goede orde: dit ligt ook in het beschermd stadsgezicht Amsterdam Noord.
- Verlening IJ-tunnel / overkluizing Nieuwe Leeuwarderweg / verkorte variant: uit de tekeningen is niet af te lezen hoe de ingrepen zich verhouden tot de huidige situatie. Een hoge damwand aan het kanaal en/of direct bebouwing daar bovenop kan de eenheid van het kanaal verder verstoren dan wenselijk is. Is het mogelijk om de 'verkorte variant' uit te voeren met een lage damwand en van daaruit een getrapte opbouw naar de Adelaarsweg, zodat er meer sprake is van symmetrie tussen de tegenover elkaar gelegen oevers?
- IJ-plein: de waardering van dit stedelijke vernieuwingsplan uit de jaren '80 maakt onderdeel uit van het waarderingskaartenproject waaraan momenteel gewerkt wordt. Wat onder een 'stedelijk bouwblok' bij de Willem-III sluis en het pontplein wordt verstaan is hier niet duidelijk, maar zou nader onderzocht kunnen worden aan de hand van de ruimtelijke kwaliteiten van het beschermde stadsgezicht.

Conclusies ontwerpverkenningen (hfst 3.5, p. 88-89)

Uit voornoemde opmerkingen blijkt dat M&A niet alle hier genoemde conclusies deelt.

Raamwerk Openbare Ruimte Sixhaven en omgeving:

Legenda is onvolledig. Inhoudelijk, zie opmerkingen bij Gebiedsuitwerking.

Principenota

Omdat de cultuurhistorische en landschappelijke waarden niet integraal en consequent zijn opgenomen in de gebiedsuitwerking (*Stad om het IJ, Gebiedsuitwerking Koers 2025*), landt een en ander vervolgens ook niet duidelijk in de Principenota. Knelpunten of transparante keuzemogelijkheden die leiden tot versterking van dan wel verlies aan genoemde waarden, komen zo niet expliciet naar voren. Dit staat op gespannen voet met de motie van de raad waarin gevraagd wordt om een integrale visie op dit gebied, met specifieke aandacht voor de cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

Daarnaast staan in de Principenota voorstellen die in de gebiedsuitwerking niet aan de orde zijn (bijv. bebouwen gedempte insteekkanaal IJ-plein, parkeergarage in Sixhavengebied of de overbouw van de IJ-tunneluitgang als kwalitatieve impuls voor de openbare ruimte). In de krachtenveldanalyse ontbreekt 'erfgoed'. M&A zou genoemd moeten worden als overlegpartner en/of als onderdeel van de projectorganisatie. Het opknippen van het gebied in een 'ruimtelijke' (west) en een 'infrastructurele' (oost) kant, lijkt in te druisen tegen de beoogde samenhangende aanpak voor de hele zone. Financieel is het ongetwijfeld logisch dat de toevoeging van vele tienduizenden vierkante meters vloeroppervlak tot een positief resultaat leidt. Maar wij willen er voor pleiten om dit gebied niet alleen langs de boekhoudkundige of procesmatige lat te leggen, maar het juist vanuit de intrinsieke cultuurhistorische en landschappelijke waarden te bekijken. Daarin schuilt de grootste betekenis voor de stad en het verdient aanbeveling om juist daarin te

investeren. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in de conclusie dat de betere bereikbaarheid moet leiden tot een groot bouwprogramma.

Resumerend:

M&A juicht het ontwikkelen van het plangebied Sixhaven en omgeving als nieuw publiek domein van harte toe. Mits daarbij gebruik wordt gemaakt van en wordt gebouwd op de aanwezige karakteristieken en kwaliteiten. Dat vergt een behoedzame en even bescheiden als ambitieuze strategie die gericht is op kwaliteit in plaats van kwantiteit. Dat impliceert dat het groen/blauwe karakter van het gebied waarin kleinschalige bebouwing te gast is, richtinggevend dient te zijn voor de ontwikkeling van deze zone. Daarbij past een ontspannen en passend bouwprogramma, zorgvuldig ingepaste infrastructuur en een rijkgeschakeerde maatschappelijke en culturele programmering. In de voorliggende stukken ten behoeve van de gebiedsontwikkeling staan echter diverse ingrepen voorgesteld die geen rekening houden met de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten. M&A kan dan ook niet alle voorgestelde beslispunten uit de Principenota onderschrijven waarvan de meest in het oog springende het bouwprogramma en de twee bruggen zijn.

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e

5.1, 2, e fdeling Monumenten