



Memo

Visie Sixhavengebied &

Aan Projectgroep Sixhaven
Van ^{5.1, 2, e} 2, e (5.1, 2, e), R&D)

Datum 26 juni 2019

Het doel van deze memo is het geven van een eerste aanzet voor a. de Visie op het Sixhavengebied en b. het benoemen van de belangrijkste bespreekpunten/keuzes.

Na een beschrijving van de opgave en de visie worden in de notitie belangrijke inhoudelijke bespreekpunten/keuzes (40!) die een plek krijgen in de projectnota Sixhavengebied beschreven.

Deze memo geeft hiermee inzicht in vele nog openstaande keuzes en is een hulpmiddel om tot prioritering in de diverse voorstellen en keuzes in de projectnota te komen. Wat dient in de projectnotafase besloten te worden en wat kan in een later stadium worden uitgewerkt?

NB: alles wat samenhangt met het ontwerp van het metrostation lijkt prioriteit te hebben!

Inhoud

1. Aanleiding
2. Opgave
3. Gebiedsanalyse en scenario's
4. Visie
5. Ontwikkelingsstrategie
6. Bespreekpunten/keuzes
 - Tolhuistuingebied
 - Willemsluizengebied
 - Ijplein West
 - metrostation Sixhaven / metrolijn
 - langzaamverkeerverbindingen

1 Aanleiding

De oplevering van het bouwterrein van de Noordzuidlijn, dat jarenlang in het Sixhavengebied lag, en het voorkeursbesluit van het College van B&W om mogelijk het metrostation Sixhaven in de Noord/Zuidlijn te realiseren, het

IJpleinveer te optimaliseren (verhogen van de frequentie, het verkorten van de oversteek en het verbeteren van de toeleidende fietsroutes), en mogelijk een voetgangerspassage van CS naar de Buiksloterweg te realiseren, zijn aanleiding geweest om in 2017 te starten met de planvorming van de gebiedsontwikkeling Sixhaven en omgeving.

2 Opgave

In maart 2018 is de Principenota Sixhaven en omgeving vastgesteld. Hiermee is het startsein gegeven voor het ontwikkelen van plannen voor het gebied, wat moet leiden tot een projectbesluit eind 2019/begin 2020.

Opgave principenota algemeen

De algemene opgave die in de principenota is meegegeven is:

- a. ontwikkelen van het Sixhavengebied tot onderdeel van het grootstedelijk kerngebied van de stad, voor alle Amsterdammers ;
- b. het openbaar maken, aanhelen en verbinden van het projectgebied met zijn omgeving met respect voor landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
- c. het mogelijk realiseren van een bouwprogramma met een bandbreedte van 80.000 - 130.000 m² bruto vloeroppervlakte (exclusief gebouwd parkeren) met woningbouw, maatschappelijke functies, werkgelegenheid en publieksfuncties rond het mogelijk te realiseren metrostation Sixhaven
- d. het sociaal, economisch en fysiek verbinden van het Sixhavengebied met de omliggende woonbuurten, zodat een ongedeelde wijk ontstaat en de bestaande buurten profiteren van de grootstedelijke ontwikkeling.

Opgave deelgebieden

Het Sixhavengebied bestaat uit drie deelgebieden met een eigen specifieke opgave:

Tolhuistuingebied: Aan de westzijde van het projectgebied ligt het Tolhuistuingebied. De opgave voor het Tolhuistuingebied is het verbeteren van de inrichting van de openbare ruimte, o.a. door groener en kwalitatief inrichten van het gebied (minder verharding), de mogelijke aanleg van een fietsenstalling (1.000 plekken), en veiliger langzaamverkeer verbindingen naar Overhoeks, Van der Pekbuurt en het Laanwegkwartier. Hierbij dient rekening te worden gehouden met een reservering voor een toegang van een mogelijke toekomstige voetgangerstunnel van en naar CS en de mogelijkheid om de buslus te verplaatsen.

Willemsluizengebied: Centraal ligt het Willemsluizengebied, het voormalige sluseiland tussen de twee Willemsluizen met de Sixhaven, Willem III sluis met zijn voorhaven en de omgeving IJtunnelgebouw. Er dient onderzocht te worden wat de mogelijkheid en wenselijkheid is om 30.000 tot 80.000 m² bvo bebouwing (gemengd programma) te bouwen bij het metrostation Sixhaven.

Ook hier ligt de ambitie om het gebied veel hoogwaardiger in te richten, het nieuwe metrostation Sixhaven hoogwaardig in te passen en de langzaamverkeerverbindingen met omgeving te optimaliseren. Onderdeel van deze betere verbindingen is een goede ontsluiting van het metrostation vanuit het westen (Overhoeks/Tolhuistuin). Diverse mogelijkheden hiervoor worden onderzocht. Het betreft diverse opties van zowel een nieuwe langzaamverkeerbrug vanaf de Buiksloterweg/Tolhuisweg over het Noordhollandsch kanaal naar het metrostation, als een voetgangerstunnel onder het Noordhollandsch kanaal door. Ten noorden van de Willem I sluizen komt sowieso een nieuwe langzaamverkeerbrug ter verbetering van de fietsroutes naar het IJpleinveer. Deze brug en fietsroute dienen ingepast te worden in het Willemsluizengebied.

IJplein West: Het meest oostelijk ligt het deelgebied IJplein West. Voor deze woonbuurt ligt er een opgave voor kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Voor de sober ingerichte IJ-oever ligt er een uit te werken ambitie om een doorgaande Oost-West-fietsroute richting Hamerkwartier aan te leggen en de IJ-oever hoogwaardiger in te richten en meer verblijfskwaliteit te geven. Daarnaast worden de mogelijkheden voor verbetering bebouwing, intensivering en functiemenging, en mogelijkheid nieuwe publieke/maatschappelijke voorziening aan het IJ onderzocht.

De opgave per deelgebied wordt in een participatietraject samen met bewoners, corporaties en betrokken instellingen uitgewerkt. En de hele stad wordt geraadpleegd via een web enquête.

Ontwikkelscenario's principenota

In de principenota worden een aantal mogelijke ontwikkelscenario's genoemd, variërend in mate van toevoeging van nieuwe bebouwing, mate van verbetering en uitbouw van cultuurhistorische en landschappelijke waarden en de focus op verbetering van infrastructurele verbindingen. De opdracht in deze fase is om verschillende scenario's uit te werken en op hun haalbaarheid te onderzoeken.

Stedelijke programmatische ambities

Voor het Sixhavengebied zijn in de diverse gemeentelijke beleidsnota's en verkenningen de volgende programmatische ambities benoemd:

- De gemeente Amsterdam zet sterk in op de bouw van woningen. In *Koers 2025, Ruimte voor de Stad*, wordt het Sixhavengebied aangeduid als zoeklocatie voor mogelijk 500 woningen.
- Het Sixhavengebied wordt in de Verkenning Ruimte voor de economie van Morgen genoemd als een potentieel internationaal topmilieu voor kantoren.
- Het Sixhavengebied is in aansluiting op Eye en het cultuurpark Tolhuistuin ook een mogelijk locatie voor nieuwe lokale of stedelijke culturele voorzieningen.

- In de transformatie gebieden aan de IJ-oeveren (NDSM-terrein, Buiksloterham, Overhoeks en Hamerkwartier) en het Centrumgebied Amsterdam Noord wordt fors verdicht en kan niet worden voldaan aan de realisatie van voldoende groen (zie stedelijke groennormen). Met een groene openbare (park)inrichting zou het Sixhavengebied kunnen fungeren als compensatielocatie .
- Met de stedelijke intensivering aan de noordelijke IJ-oeveren en het Centrumgebied Amsterdam Noord ontstaat er in stadsdeel Noord een tekort aan sportlocaties. Mogelijk is er ruimte voor multifunctionele buitensportvelden in het Sixhavengebied.
- De gemeente Amsterdam ambieert een doorgaande langzaamverkeerroute over de noordelijke IJ-oeveren en verbetering van de doorgaande langzaamverkeerroutes aan weerszijden van het Noordhollandsch kanaal

3 Gebiedsanalyse & scenario's

Het Sixhavengebied is een toplocatie, centraal gelegen in het stedelijk kerngebied van de stad en aan het IJ. Het Sixhavengebied is de kop van de groenblauwe Noordhollandsch Kanaalscheg.

Het gebied heeft een grote cultuurhistorische waarde, met de Tolhuistuin als eeuwenoude plek van cultuur en plezier voor de Amsterdammer en het Noordhollandsch Kanaal en de Willemsluizen als waterstaatkundig openluchtmuseum en relict in één. Aan de westzijde van het gebied zijn cultuurhistorische structuren en elementen uit de 19^e eeuw (Willem III sluis & 2e kanaal) verdwenen of minder zichtbaar geworden door de bouw van de IJtunnel en de ontwikkeling van de woonbuurt IJplein op het terrein van de voormalige ADM-werf met insteekhavens. Uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling Sixhaven is het respectvol omgaan met de nog bestaande cultuurhistorische en waterstaatkundige waarden en waar mogelijk het inpassen of in ere herstellen van het (deels verdwenen) erfgoed juist ook als inspiratiebron dienen bij de inrichting van het gebied.

Het Sixhavengebied is een knooppunt in het stedelijk fiets- en verennetwerk, maar de doorgaande fiets- en voetgangersverbindingen vanuit de omliggende gebieden zijn nog niet goed op elkaar aangesloten. Met de komst van het metrostation Sixhaven wordt dit gebied ook optimaal met openbaar vervoer ontsloten. Voor een ontsluiting van de omliggende buurten naar het metrostation is een verbetering van de langzaamverkeerverbindingen en parkeergelegenheid bij het metrostation noodzakelijk.

In de flanken van de noordelijke IJ-oeveren transformeren Overhoeks, Buiksloterham, NDSM en Hamerkwartier de komende decennia tot nieuwe gemengd stedelijke stadswijken en ook het Centrumgebied Noord gaat fors verdichten en ontwikkelt zich tot het moderne stadsdeelhart van Noord. Het cultuurpark Tolhuistuin vormt samen met het Eye Filmmuseum, de A'dam-toren

en Holland Experience op Overhoeks een nieuw stedelijk cultuurcluster op de kop van Noord. Dit cultuurcluster zou uitgebreid kunnen worden naar het Willemsluizengebied.

In de hoogbouwvisie uit de Structuurvisie Amsterdam 2040 is het Sixhavengebied aangegeven als een locatie waar geen hoogbouw gewenst is. Hoogbouw is meer in de flanken aan het IJ wenselijk. Toekomstige bebouwing in het Sixhavengebied mag dus niet hoger dan 30 meter zijn.

Hoofdscenario's

Uit de gebiedsanalyse en ateliers met de omgeving komen twee mogelijke hoofdscenario's naar voren:

1. Een nieuw stadspark

In dit ontwikkelscenario wordt ingezet op het versterken van de kop van de groenblauwe Noordhollandsch Kanaal scheg. Het gebied rondom de Sixhaven wordt getransformeerd naar een hoogwaardig stadspark. Het voormalige historisch schiereiland Volewijck contrasteert daarmee met de compacte transformatiegebieden aan de noordelijke IJ-oever en met het stedelijke en stenige stationseiland aan de zuidkant van het IJ. Ook wordt zo invulling gegeven aan de behoefte aan groen, natuur, en ruimte voor recreatie en sport in stadsdeel Noord én de binnenstad. Het nieuwe stadspark is goed verbonden met de omgeving en het metrostation is hoogwaardig ingepast. De omgeving Sixhaven, Willem III sluis en IJtunnelgebouw worden zoveel mogelijk onderdeel van het park.

2. Een nieuwe stadsbuurt

In dit ontwikkelscenario wordt ingezet op de ontwikkeling van een nieuwe stadsbuurt aan het metrostation Sixhaven op het voormalige sluseiland ten noorden van de huidige Sixhaven. Het betreft de ontwikkeling van 3 à 4 stadsblokken van gemiddeld 8 bouwlagen (25.000 à 55.000 m² bvo). Het betreft een nieuwe stadsbuurt van 250 à 500 woningen plus extra kantoorruimte en voorzieningen (60% wo, 25%we, 15%vz). Hiermee wordt invulling gegeven aan de behoefte aan woningen en werkruimte in de stad, en kan hier eventueel ook nog een bijzondere cultuur-/publieksfunctie worden toegevoegd. Het "Sixhavenkwartier" is een logisch vervolg op de transformatie het ADM-gebied naar IJplein in de jaren '80 en de transformatie van het Shell Research gebied naar de stadswijk Overhoeks vanaf het begin van deze eeuw. Het Sixhavenkwartier ligt direct ten noorden van de Sixhaven en het gebied ten noorden ervan wordt volgebouwd.

NB: voor beide scenario's zijn meerdere voorbeelduitwerkingen gemaakt, met verschillende opties voor bebouwing, programma, verbindingen en raamwerk openbare ruimte.

4 Visie

Nieuw stadspark: het 'Ijpark'

De keuze voor het scenario 'een nieuw Stadspark lijkt het beste aan te sluiten bij de kenmerken en de potentie van het projectgebied.

De centrale ligging van het gebied, de bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken, het vrijkomen van het bouwterrein van de Noord-Zuidlijn en de ondergrondse reservering voor een metrostation zijn een unieke kans om op deze plek een, vanuit alle delen van de stad bereikbaar, 'Park van de 21^{ste} eeuw' aan te leggen. Bewoners en bezoekers van Noord en de binnenstad kunnen genieten van dit park aan het IJ: het 'Ijpark'.

Met de aanleg van een nieuw park aan het IJ kan bovendien groen gecompenseerd worden voor verdichtende gebieden aan de noordelijke IJ-oever (Overhoeks, Buiksloterham, NDSM-terrein en Hamerkwartier) waar de groennorm niet kan worden gehaald.

Het grotendeels bebouwen van het gebied ten noorden van de Sixhaven (in het scenario 'nieuwe stadsbuurt') zal voor wat betreft woningbouwaantallen of kantoormetrages relatief weinig toevoegen in vergelijking met de andere projecten aan de IJ-oever en het centrumgebied Noord, terwijl dit wel ten koste gaat van de bijzondere cultuurhistorische en landschappelijke waarden van het gebied. Het contrast tussen een parkachtig voormalig historisch schiereiland Volewijk en de compacte transformatiegebieden aan weerszijden van de noordelijke IJ-oever en de stedelijke, compacte, drukke en stenige zuidkant van het IJ is een bijzonder en spectaculair.

Met een nieuw stadspark wordt ook rekening gehouden met een lange termijnreservering voor een extra metrolijn naar Zaandam (nb: anders beschrijven).

Met dit stadspark in de kop van de Noordhollandsch Kanaalscheg, gelegen aan het IJ, wordt de groenstructuur versterkt op schaal van de stad, op de schaal van Noord (en voor de binnenstad) en de aanliggende buurten. Dit park is een logisch vervolg op de Amsterdamse traditie van parkuitbreidingen en verbeteringen, in het verlengde van het Westerpark/WGF-terrein, Museumplein, Overhoekspark en Noorderpark.

Het ambitieniveau (inrichtings- & beheerniveau) van dit stadspark is hoog. Het nieuwe stadspark is goed verbonden met de omgeving en het metrostation is hoogwaardig ingepast. Het Tolhuistingebied wordt groener, openbaarder en hoogwaardiger ingericht en ook de omgeving Sixhaven, Willem III sluis en IJtunnelgebouw worden zoveel mogelijk onderdeel van het park. Voor de parkinrichting van het gefragmenteerde gebieden kan teruggegrepen worden op verscholen en verdwenen cultuurhistorische en landschappelijke structurelementen, zoals historische dijken, voorhaven en kanaal Willem III sluis en andere artefacten.

Het mogelijk toe te voegen bebouwing staat ten dienste van een stadspark met brede gebruiksmogelijkheden. Gedacht kan worden aan één groot paviljoen of stadspaleisje of een aantal kleine paviljoens, met culturele, commerciële functies en/of horeca. Verbetering van de bebouwingsranden van het park behoort eventueel ook tot de mogelijkheden.

Waar bij Overhoeks een nieuw langgerekt park in het IJ is gemaakt en nog een schegpark in ontwikkeling is, kent IJplein West zijn eigen park-/groenstructuur min of meer het tegenovergestelde is als bij Overhoeks. IJplein kenmerkt zich juist door een noordwaarts gelegde IJ-oever, waardoor het IJ hier duidelijk breder is dan bij Overhoeks en door kleinschalige langgerekte parkstrips haaks op de IJ-oeveren. Dit verschil tussen de stadswijken Overhoeks en IJplein beschouwen we als een kwaliteit, met dien verstande dat zowel de IJ-oever en de parkstrips bij IJplein om meer uitstraling, meer verblijfskwaliteit en een betere doorgaande route naar het Hamerkwartier vragen.

Parkconcept: naar een raamwerk

In het gebied van het historisch schiereiland Volewijck wordt het nieuwe “IJpark of Volewijckpark” ontwikkeld, als hoogwaardige kop van de groeneblauwe Noordhollandsch Kanaal scheg aan het IJ. Dit IJpark is 20 à 25 hectare groot, een half Vondelpark, en grenst aan de westzijde aan Overhoeks/het Buiksloterkanaal, aan de oostzijde aan het IJplein/Meeuwenlaan en de Vogelbuurt/Adelaarsweg en aan de noordzijde aan het Noorderpark/Havikslaan.

Ruimtelijke structuur: NHK als ruggegraat, met deelgebieden/sferen eraan
Het Noordhollandsch Kanaal is de ruggegraat van het stedelijk park, dat verschillende deelgebieden, kamers of sferen kent. Aan de westkant van het kanaal is er een te vergroenen en uit te breiden Tolhuistuin, de historische lintbebouwing aan de Buiksloterweg met verborgen sluintuin en het buurtpark aan het Laanwegkwartier. Aan de oostkant van het kanaal liggen de Sixhaven en het Willemsluizenpark (inclusief het gebied rondom de Willem III sluis en IJtunnelgebouw). Met name de zone waar het voormalige Willem III kanaal, de IJtunnel/Nieuwe Leeuwarderweg en IJplein/Meeuwenlaan bij elkaar komen is dicht begroeid rommelig en vraagt om een duidelijke en meer open ruimtelijke signatuur.

De oost en westzijde van het parkgebied verschillen van elkaar en vullen elkaar aan; ze vormen een soort yin en yang.

PM: uitwerken

Cultuurhistorie & landschap als basis en inspiratiebron

Met het terugbrengen van een landtong in het IJ in het verlengde van de Meeuwenlaan kan de voorhaven van de Willem III sluis, als grote broer van de voorhaven van de Willem I sluis, worden teruggebracht. Mogelijk aan de noordzijde van de Willem III sluis met een vijverpartij of anderzijds een deel van het gedempte kanaal worden terug gebracht.

PM: uitwerken

Toegankelijkheid en beleving water als kernkwaliteit

De ambitie is om in het "Ijpark" zoveel mogelijk waterstructuren en -elementen openbaar toegankelijk te maken, beleefbaar en zichtbaar te maken. Juist het kijken naar bootjes en waterstaatkundige en cultuurhistorische elementen maakt dit park zo bijzonder!

Met name de toegankelijkheid, beleefbaarheid en zichtbaarheid van de Sixhaven en de Willem III Sluis kan veel beter. Onderzocht dient te worden hoe dit het beste kan gebeuren, waarbij ook gekeken wordt naar het weghalen of verplaatsen van parkeerplaatsen, hekken, steigers en woonboten.

Duurzaam en optimaal vervoersknooppunt:

betere langzaamverkeerverbindingen & optimaal metrostation

De verschillende delen van het "Ijpark" (of Volewijckpark?) liggen geïsoleerd van elkaar, bovendien zijn delen moeilijk toegankelijk (er zijn weinig en onduidelijke parkingangen) en zijn doorgaande routes verre van optimaal of ontbreken eenvoudigweg. Het beter verbinden van de deelgebieden van het "Ijpark" (of Volewijckpark?) zorgt ervoor dat het geheel meer wordt dan de som der delen. Bovendien ontbreken goede doorgaande noordzuid en oostwest routes.

Optimaal metrostation: zuidelijke verbinding, verdeelhal(len), fietsenstalling

PM: uitwerken

Gebruik park: een stadspark voor alle Amsterdammers

Net als ieder park kun je in dit park rondjes wandelen en zal gezocht worden naar parkingrediënten voor een parkgebruik door diverse doelgroepen van jong tot oud.

Ook zijn er een aantal doorgaande fietsroutes. Een 'multifunctionele' lig- en speelweide, kleinschalige sportvoorzieningen en bijzondere beplanting zijn mogelijke ingrediënten voor een brede groep aan parkbezoekers. Een zekere zonering en specialisering van de diverse deelgebieden lijkt wenselijk.

PM: uitwerken

Identiteit park: historie, waterstaatkunst, nautiek, cultuur, kunst en muziek

Het "Ijpark" onderscheidt zich van het Noorderpark door een meer gespecialiseerde inrichting van de deelgebieden/-parken. Zo richt de Tolhuistuin zich op cultuur, muziek en events. Het schutten van de Willem I sluis voor de recreatievaart is in de zomer al een attractie op zichzelf, net als de pleziervaart die lokaal maar ook vanuit de hele wereld de Sixhaven in en uitvaart. Het Willemsluizenpark kan meer historisch, cultureel/kunst, waterstaatkundig en/of nautisch georiënteerd zijn. Een beeldentuin met een horeca-&cultuurpaviljoen of kunstcentrum behoort tot de mogelijkheden, een soort Amsterdams kleinschalig Kroller Muller museum of Museum Voorlinden.

Parkdek(je) over Nieuwe Leeuwarderweg

Inpakken milieuhinder Nieuwe Leeuwarderweg / Ijtunnelmond

PM: uitwerken

Ijplein West

De Meeuwenlaan krijgt zijn sjeke laanprofiel met grasbermen en vier rijen bomen terug door een autoluwere inrichting (langsparkeren eruit). De woonbuurt IJplein West wordt autoluwer en groener ingericht. De IJ-oever, inclusief Motorwal, krijgt een herinrichting met meer allure, een doorgaande fiets- en wandelroute naar het Hamerkwartier en meer verblijfskwaliteit. De ambitie is dat er hiervoor zo min mogelijk (bij voorkeur geen) water wordt gedempt.

De groenstroken (en straten) haaks op het IJ krijgen een hoogwaardigere inrichting en een duidelijke eigen thema. De inrichting blijft dicht bij de thematiek van de Hollandse landschappen, zoals die in de originele inrichting van de openbare ruimte van IJplein zat (OMA). Met name het rommelige buurtpark van IJplein ter hoogte van het Wilhelmina Dok vraagt ook om verbetering. Voor de tijdelijke bebouwing van de twee kinderopvangvestigingen in het park dient een alternatieve locatie gezocht te worden, danwel gekoppeld aan de herontwikkeling van de Basisschool IJplein, of in het Hamerkwartier of elders. Zo kan de openheid en het doorzicht naar het IJ hersteld worden. Bovendien is er dan meer ruimte voor sportvelden en de voedseltuin IJplein in het park.

5 Ontwikkelstrategie

PM: uitwerken tzt

- Raamwerk openbare ruimte uitwerken in projectnota of daarna?
- Integrale afspraken irt metrostation Sixhaven: zuidelijke verbinding, verdeelhallen, toegangen, fietsenstalling, kappen
- Prijsvraag groot "IJpark" of kleiner "Willemsluizenpark"?
- Tender/prijsvraag paviljoen / gemeente eigenaar of op de markt zetten?
- Sixhavengebied/ "IJpark" onderdeel maken van IJ-Biënnale 2025 / Amsterdam 750 jaar
- mogelijke financieringsbronnen zijn vereveningsfonds, mobiliteitsfonds, groenfonds en EU-subsidie? (vergelijk financieringen van Noorderpark, Westerpark en Museumplein)

6 Bespreekpunten/keuzes (40x)

Het betreft de volgende bespreekpunten/keuzes:

Tolhuistuin

1. niet verplaatsen pontveer Buitsloterweg naar Eye/Overhoeks/IJpromenade
2. weghalen fietspad Buiksloterweg
3. Buiksloterweg als rechte weg handhaven
4. verplaatsing buslus en K&R naar Overhoeks Strip
5. behoud/integreren laden & lossen
6. noodzaak, afmeting en locatie ondergrondse fietsstalling (1.000 pl)
7. noodzaak / wenselijkheid sloop voormalige beheerdersgebouw (Het Reservaat)
8. reservering 2^e ondergronds fietsenstalling bij keuze voetgangerstunnel als westelijke toegang metrostation Sixhaven
9. reservering toegang mogelijke voetgangerstunnel naar CS
10. verbeteren verkeersveiligheid Van der Pekplein - Buiksloterweg

Willemsluizengebied

11. terugbrengen voorhaven Willem III sluis
12. openbaar maken gebied rondom Willem III sluis
13. park met paviljoentjes, groot paviljoen of stadspaleis (aantal, grootte, programma en locatie)
14. check K&L vwb bebouwingmogelijkheden
15. effect Zaanlijn reservering op bebouwingsopties
16. benutten/upgraden IJtunnelgebouw
17. publieker en opener maken jachthaven Sixhaven: andere steigerconfiguratie en verwijderen hekken Sixhaven
18. nieuwe locatie nieuw multifunctioneel verenigingsgebouw WVDS Sixhaven
19. andere parkeeroplossing Sixhaven
20. verplaatsen/verwijderen enkele of alle 5 woonarken uit de Sixhaven
21. verplaatsen/verwijderen enkele of alle 10 woonboten uit de Willem III sluis
22. overkluizing en/of extra geluidschermen deel Nieuwe Leeuwarderweg

IJplein West

23. verbeteren en verbreden IJboulevard bij IJplein
24. verbeteren laanprofiel (autoluwe) Meeuwenlaan
25. autoluw of autovrij maken straten en parkeervelden IJplein
26. verbeteren en vergroten straten en groenstroken IJplein
27. verplaatsen KDV (2x) buurtpark Wilhelmina Dok
28. ondergrondse fietsparkeergarage bij pontveer IJplein (1.000 pl)
29. sloop/nieuwbouw of upgradering gebouw IJplein aan Meeuwenlaan
30. upgraden of verplaatsen jongerencentrum De Valk
31. noodzaak / wenselijkheid bijzonder gebouw aan het IJ bij IJplein

Metrostation Sixhaven / metrolijn

- 32. zuidelijke verbinding NH-Kanaal / westelijke toegang metrostation
- 33. nut & noodzaak zuidelijke en noordelijke verdeelhal metrostation
- 34. locatie en vormgeving toegangen metrostation
- 35. ondergrondse fietsparkeergarage op of naast metrotunnel
- 36. rekening houden met mogelijke reservering Zaanmetrolijn

Langzaamverkeerverbindingen

- 37. fietsroute Buiksloterweg-Meeuwenlaan om de Sixhaven heen
- 38. langzaamverkeerbrug over (voorhaven) Willem III sluis
- 39. doorgaande fietsroute over IJ-oever van IJplein naar Hamerkwartier
- 40. directe l.v.-route Adelaarsweg - Meeuwenlaan

Uitwerking bespreek-/keuzepunten

Per bespreek-/keuzepunt wordt kort het volgende beschreven:

- ingreep of opties (is ook titel bespreekpunt)
- doel ervan (waarom?)
- voor- en nadelen ingreep of opties
- voorlopig voorstel of voorlopige voorkeur
- voorstel actie: vervolgonderzoek, nader gesprek intern (directie/persoon) of extern (stakeholder/persoon)

Tolhuistuin

1. niet verplaatsen pontveer Buiksloterweg naar Eye/Overhoeks/IJpromenade
 - Doel: om de Buiksloterweg en het Tolhuisgebied te ontlasten en meer verblijfskwaliteit te geven
 - Voordeel: verplaatsing langzaamverkeerknooppunt en hotspot van drukte naar Eye/Overhoeks Strip
 - Nadeel: langere reistijd pontveer (kost capaciteit), schuin oversteken pontveren is op dit punt te gevaarlijk; risico op verkeerschaos op IJpromenade bij Eye en A'dam Toren
 - Voorlopig voorstel: Buiksloterwegveer niet verplaatsen
 - Voorstel actie: nautische argumenten nog bespreken met 5.1, 2, e ... (V&OR) en evt 5.1, 2, e (Centraal Nautisch Beheer/Havenbedrijf); indien toch kansrijk ook bespreken met 5.1, 2, e Overhoeks
2. weghalen fietspad Buiksloterweg
 - Ingreep: weghalen fiets- & voetpad tussen Buiksloterweg en NH-Kanaal; fietsers en scooters rijden over de rijbaan (die een minimale breedte van xx meter krijgt)

- Doel: meer ruimte maken aan de NH-kanaalkade voor de voetganger, gras (minder verharding) en verblijfsplekken/zitbanken
- Voordeel: zie doel
- Nadeel: ter hoogte buslus mogelijk problematisch omdat daar ook bus en autoverkeer komt
- Voorlopig voorstel: doen, met juiste breedtemaat Buiksloterweg, zodat 2-richtingen fietsers en Bromfietsers 2 aan 2 makkelijk kunnen passeren!
- Voorstel actie: bespreken met 5.1, 2, e (V&OR), veldonderzoek (kijken in de spits!), en vroegtijdig (met schetsontwerp) checken bij CVC

3. Buiksloterweg als rechte weg handhaven

- Ingrep: handhaven Buiksloterweg als rechte weg vanaf pontaanlanding tot voorbij de Tolhuisweg; het alternatief is een meer curvende/bochtige weg die is geïntegreerd in een romantisch ontwerpen padenstructuur in het hele gebied, in aansluiting op de inrichting van de Tolhuistuin
- Doel: behoud van de kenmerkende cultuurhistorische stoere rechte wegstructuur aan westzijde van het NH-Kanaal
- Voordeel: zie doel
- Nadeel: met een rechte Buiksloterweg wordt het hele Tolhuisgebied niet één park met één vormgeving van de padenstructuur (de vraag is of dat hier juist niet geforceerd is)
- Voorlopig voorstel: Buiksloterweg recht houden; wel nadenken over materialisering ervan (asfalt, evt meer asfalt in Tolhuistingebied) of terugbrengen klinkers (meer cultuurhistorische uitstraling)
- Voorstel actie: bespreken 5.1, 2, e (M&A)

4. verplaatsing buslus en K&R naar Overhoeks Strip

- Ingrep: verplaatsen buslus en K&R (?) naar:
 1. het rondje Overhoeks Strip, met haltering aan of vlakbij het pleintje bij de Holland Experience; dit kan door 2 extra bushaltes en evt 2 K&R plaatsen toe te voegen of bijvoorbeeld in plaats van de beoogde langspaarkeerplaatsen of touringcarparkeerplaatsen op te nemen; de afstand naar het pontveer Buiksloterweg is ongeveer gelijk
 2. of, naar noorden verplaatsen buslus, of verplaatsen naar Meeuwenlaan of laten vervallen buslus & K&R
- Doel: het vrijmaken van het Tolhuistingebied van bus- en autoverkeer (op laad- & losverkeer na), waardoor de Tolhuistuin vergroot kan worden en het hele gebied autoluw/vrij wordt
- Voordeel: zie doel; het gebied kan veel parkachtiger worden; het betreft maar 1 bus per half uur
- Nadeel buslus Overhoeks: verkeerskundig is de kruising Badhuisweg - Doklandsweg verre van ideaal, maar daar hebben de touringcars die naar het hotel-congrescentrum gaan ook last van; de openbare ruimte Overhoeks Strip is al getekend; mogelijk zijn er afspraken gemaakt over

aantallen parkeerplaatsen of touringcarplekken en is er geen plek meer voor 2 extra bushaltes en K&R-plekken

- Nadeel buslus noordelijker Buiksloterweg: lijkt verkeerskundig onmogelijk en afstand naar pontveer wordt te groot
- Nadeel buslus naar Meeuwenlaan t.h.v. IJtunnelgebouw: dat gaat ten koste van de parkinrichting daar, al is dit misschien te prefereren boven Tolhuistuin (voordeel: dichtbij metrosation)
- Voorlopig voorstel: inzetten op verplaatsing buslus naar Overhoeks (na afronding bebouwing Overhoeks Strip)
- Voorstel actie: teken bushaltes en K&R-plekken in op openbare ruimte ontwerp & laat zien wat het in de Tolhuistuin op kan leveren (5.1, 2, e en 5.1, 2, e, R&D), gesprek met projectmanager en (5.1, 2, e) Overhoeks Strip, daarna evt met voorstel naar CVC en evt gesprek met GVB.

5. behoud/integreren laden & lossen

- Ingrep: laden en lossen van de verschillende (horcea)paviljoens in het Tolhuistuingebied moet mogelijk blijven; dit vraagt om een integraal ontwerp van de infra-/padenstructuur in het gebied; mogelijk wel werken met beweegbare anti-autoverkeerpalen en/of venstertijden buiten de spits (NB: à la bevoorrading paviljoens Vondelpark)
- Doel: het Tolhuistuingebied optimaal in te richten voor het langzaamverkeer, waarin laad&losverkeer “te gast” is, en het aandeel verharding te beperken om het gebied meer te vergroenen/verparken
- Voordeel: zie doel
- Nadeel: ondernemers worden “in keurslijf geduwd” met beweegbare anti-parkeerpalen en/of venstertijden laden&lossen
- Voorlopig voorstel: laden&lossen integraal opnemen ontwerp van de infra-/padenstructuur in het Tolhuisgebied; werken met beweegbare anti-autoverkeerpalen (en/of venstertijden buiten de spits)
- voorstel actie: met name de bevoorrading van de voormalige Shell-kantine bespreken met Stichting THT; huidig functioneren laden en lossen evalueren met V&OR (5.1, 2, e)

6. noodzaak, afmeting en locatie ondergrondse fietsstalling (1.000 pl)

- Ingrep: nieuwe ondergrondse fietsenstalling op locatie ten noorden van restaurant De Pont (NB: of kleine stalling voor 500 fietsen met behoud voormalig beheerdersgebouw of grote stalling met sloop (en/of nieuwbouw) voormalig beheerdersgebouw voor 1.000 fietsen)
- Alternatief: onder de Buiksloterweg (NB: in het IJ lijkt geen optie, vanwege de veeraanlanding en de reservering voor de voetgangerstunnel)
- Doel: meer ruimte maken op maaiveld in het zuidelijk deel van de Tolhuistuin / en de IJ-oever zelf hoogwaardiger (en groener) inrichten en zitplekken aan het IJ maken

- Voordelen: zie doel
- Nadelen: kosten, entree stalling kost ruimte; grote stalling vraagt om sloop beheersgebouw
- Voorlopig voorstel: nieuwe ondergrondse fietsenstalling voor 1.000 fietsen op locatie ten noorden van restaurant De Pont en sloop beheerdersgebouw
- voorstel actie: nadere studie locaties, maten en ingangen fiets-P-garages (R&D) en gesprek met Vastgoed over nut&noodzaak sloop beheerders gebouw (en eventuele compensatiemens; herbouw van een nieuw klein paviljoentje samen met de ingang van de fietsenstalling behoort ook tot mogelijkheden)

7. noodzaak / wenselijkheid sloop voormalige beheerdersgebouw (Het Reservaat)

- Ingreep: sloop voormalige beheerdersgebouw (Het Reservaat)
- Doel: ruimte maken voor een fietsparkeergarage en een grotere Tolhuistuin met meer verblijfsruimte en open doorzicht naar het IJ en de Tolhuis; verbeteren wandel route naar de Tolhuistuin; het paviljoen van de voormalige shell-kantine komt vrijer te staan en komt meer tot zijn recht
- Voordelen: zie doel ; een alternatieve locatie onder de Buikslotermeerweg is evt ook mogelijk, maar lijkt is technisch lastig (ivm ondergrondse infra) en complex te bouwen heeft daarom niet de voorkeur)
- Nadelen: verlies van (niet-monumentaal) gebouw (... m2) waar onlangs in geïnvesteerd is, verlies van locatie muziekstudio
- Voorlopig voorstel of: inzetten op sloopgebouw, hier de fietsenstalling met toegang situeren en goede nieuwe park/tuinrichting maken
- voorstel actie: gesprek met ... (Vastgoed) en daarna met de Stichting Tolhuistuin

8. reservering 2^e ondergronds fietsenstalling bij keuze voetgangerstunnel als westelijke toegang metrostation Sixhaven

- Ingreep: mocht er via een voetgangerstunnel onder het NH-Kanaal door komen, dan is er een 2^e in pandige fietsenstalling noodzakelijk ter hoogte van de Tolhuisweg, ofwel op de buslus locatie ofwel aan noordzijde Tolhuisweg bij het Buiksloterkanaal; voor nu is het verstandig hiervoor een reservering op te nemen
- Doel: zorgen dat er rondom deze metrotoegang niet overal fietsen in het Tolhuistuingebied staan
- Voordeel: zie doel
- Nadeel: afhankelijk van keuze voetgangerstunnel en of fietsbrug

- Voorlopig voorstel: een reservering voor een dergelijke , en deze afhankelijk maken van de keuze voor een voetgangerstunnel en/of langzaamverkeerbrug als westelijke toegang naar metrostation Sixhaven
- Voorstel actie: voorlopig een reserveringslocatie voor deze fietsenstalling kiezen (aan kanaal of bij de buslus), en afhankelijk stellen van de keuze westelijke metrotogang (en de mogelijkheid verplaatsing buslus)

9. reservering toegang mogelijke voetgangerstunnel naar CS

- Ingrep: een reservering voor een mogelijke voetgangerstunnel tussen CS en Tolhuistingebied opnemen (afmeting .. x .. m; referentie afmeting is metro uitgang stationsplein met 5 betere brede trap en dubbel rolstrappen): voorlopig 2 opties overeind houden, nl. ín/aan het IJ en ten zuiden van voormalige Shell-kantine
- Doel: deze voetgangerstunnel niet onmogelijk maken
- Voordeel: zie doel
- Nadeel: hier bijvoorbeeld geen fietsenstalling gebouwd worden (als dat al gewenst was)
- Voorlopig voorstel: 2 reserveringen opnemen, nl. de locatie ín/aan het IJ en ten zuiden van voormalige Shell-kantine
- Voorstel actie: -

10. verbeteren verkeersveiligheid Van der Pekplein - Buiksloterweg

- Ingrep: ?? (nog onderzoeken, in aansluiting op verbeteractie Ranonkelkade-Buiksloterweg ikv noordelijke brug)
- Doel: verbeteren verkeersveiligheid
- Voordeel:
- Nadeel:
- Voorlopig voorstel: pm
- Voorstel actie: R&D doet Verkeers-/ontwerpstudie naar verkeersveiligheid "en ruimtelijke kwaliteit

Willemsluizengebied

11. terugbrengen voorhaven Willem III sluis

- Ingrep: terugbrengen voorhaven Willem III sluis door de aanleg van de historische landtong in het IJ in het verlengde van de Meeuwenlaan
- Doel: terugbrengen van de voorhaven Willem III sluis als historisch zusje van de voorhaven Willem I sluis; met de nieuwe landtong kan een nieuwe bijzondere uitkijkplek aan het IJ gemaakt worden (evt. met paviljoentje II Ponte en groetr terras), de extra kaderuimte aan de westzijde van de landtong kan mogelijk ook gebruik worden om enkel woonarken naar toe te verplaatsen en elders ruimte te maken , mogelijk kan damwand woonboten overkant ook weg

- Voordeel: zie doel
- Nadeel: openheid dit stukje IJ wordt iets aangetast; open uitzicht van woonboten aan buitenzijde Sixhaven wordt minder, we kunnen in ons gebied niet/nauwelijks water compenseren (NB: afkopen? Waterbalans IJ/Haven, zie ook Houthavens en Overhoeks)
- Voorlopig voorstel: inzetten op terugbrengen voorhaven Willem III sluis, nieuwe landtong
- Voorstel actie: gesprek M&A 5.1, 2, e en woonbootbewoners

12. openbaar maken gebied rondom Willem III sluis

- Ingreep: sowieso openbaar en open maken buitenruimte tot 2 meter van de kade, zoals volgens bestemmingsplan is toegestaan (noordkop sluis helemaal vrij maken)
- Alternatief: a. uitkopen/verplaatsen de 2 woonboten op de koppen van de sluis (ook om voetgangers-/fiets-brug aan te leggen) , b. 4 woonboten op zowel noordelijke als zuidelijke kop sluis, en c alle 10 woonboten in de voormalige sluis
- Doel: Deze bijzondere sluis, die groter is dan de Willem I sluizen, weer zichtbaar en publiek toegankelijk maken; zicht vanaf noordzijde sluis naar St. Nickolaaskerk en zicht op de bakstenen sluishoofden zuidzijde weer zichtbaar maken, als bijzonder historisch relict in dit gebied (contrast met IJplein is bijzonder); het vrijmaken van (de kades en koppen) van deze sluis met monumentale bakstenen kades en sluishoofden draagt enorm bijna de beleving van de cultuurhistorie van de Willem III sluis
- Voordeel: zie doel
- Nadeel: weerstand woonbootbewoners, het alternatief “opkopen van de woonboten” zal tot heel veel weerstand leiden
- Voorlopig voorstel: inzet is minimaal de openbare ruimte weer openbaar toegankelijk maken en een meer open/groene inrichting geven, en het vrijmaken van de zuidelijke koppen van de sluis en mogelijke ook noordelijke kop van de sluis (2 of 4 woonboten verplaatsen /uitkopen)
- Voorstel actie: het minimumvoorstel plus de 3 uitplaatsingsalternatieven noemen in de Projectnota, en gesprek hierover voeren met de woonarkbewoners..

13. park met paviljoentjes, groot paviljoen of stadspaleis (aantal, grootte, programma en locatie)

- Vraag: heeft het nieuwe stadspark een gebouw met stedelijke (culturele) voorzieningen nodig om echt park voor de hele stad te kunnen zijn? Meer dat een klein horecapaviljoen?
- Ingreep: In de eerdere studies zijn 3 opties gepresenteerd:
 - a. een park met kleine paviljoentjes (horeca, sport/spel,..)

b. een groter -medium- multifunctioneel (cultuur) paviljoen van 2.500 à 5.000 m² bvo (horeca, cultuur, kunst, creatief kantoordeel, verlengstuk Tolhuistuin paviljoens)

c. een sluispaleis van 10.000 à 15.000 m² bvo (zie b, maar dan grotere schaal, eventueel gemengd met wonen en werken)

De exacte locatie is ook nog nader te bepalen: behoud van een open ruimte tussen Willem I en III sluis en de Sixhaven lijkt een grote kwaliteit, dus de locatie voor een iets grote gebouw iets ten noordoosten van de Willem I sluisen lijkt goed

- Doel:
 - a. Klein paviljoentje(s): kleine footprint in open gebied van ca 3 ha, waar dan veel ruimte is voor kleinschalige stedelijke evenementjes; het IJtunnelgebouw wordt hét parkpaviljoen
 - b. Medium paviljoen: paviljoen kan een serieuze medium culturele functie worden (bijv een medium museum; voor een heel groot museum is de plek sowieso te klein; dat hoort ook eerder in centrum Noord); Cultuurpark Tolhuistuin loopt als het ware door op sluiseland
 - c. Stadspaleis: ruimte voor een grote nieuw cultuurtrekker (a la Tropenmuseum of...; een reservering voor de toekomst), of een mix van het programma van het medium paviljoen (b) plus zeg 70 woningen en 5.000 m² kantoorruimte; grote nadeel is dat het de doorlopende blauwgroene openbare ruimte aan het NK-Kanaal dicht zet (gevoel van een groene open plek is beduidend minder)
- voor- en nadelen opties: zie doel
- Voorlopig voorstel: Inzetten op een multifunctioneel sluispaviljoen van 2.500 à 5.000 m² in de zone ten noordoosten van de Willem I sluisen; afstemming met de locatie en het ontwerp van de toegangen metrostation zijn essentieel (eventueel alle 3 de opties in Projectnota ophouden en dit als onderdeel parkopgave verder uitwerken)
- voorstel actie: R&D onderzoekt dit nader ism Kunst&Cultuur, M&A en Metro

14. benutten/upgraden IJtunnelgebouw

- Ingrep: het vrijmaken van het terrein rondom het IJtunnelgebouw en het gebouw zelf of anders met een paviljoen ervoor als parkpaviljoen ontwikkelen (zie ook Maastunnelgebouwen Rotterdam)
- Doel: dit grootste monument en landmark in het gebied omtoveren in een publiekstrekker/horecapaviljoen van het oostelijk parkdeel
- Voordeel: afgehekt en sociaal onveilig gebied aan 2 doorgaande hoofd fietsroutes (naar nieuwe brug en Adelaarsweg) wordt hoogwaardig openbaar gebied, een voorkant en een publiekstrekker
- Voorlopig voorstel: inzetten op het (op termijn) weghalen van het werkterrein en de hekken rondom het IJtunnelgebouw en dit gebied te integreren in het parkontwerp en inzetten op een publieke functie of in het tunnelgebouw of in een nieuw paviljoen ernaast/ertegenaan

- Voorstel actie: R&D onderzoekt referenties (Maastunnelgebouwen) , nogmaals bespreken met V&OR vervolgonderzoek, nader gesprek intern (directie/persoon) of extern (stakeholder/persoon)

15. check K&L vwb bebouwingmogelijkheden

- Ingreep/actie: controleren op paviljoen en/of sluispaleis kunnen in noordelijk deel voormalig sluiseland; uit quick scan bleek van wel, maar nog even checken

16. effect Zaanlijn reservering op bebouwingsopties

- Ingreep: bijzondere fundering (tafelconstructie? Of “te verplaatsen gebouw”?) van paviljoen of stadspaleis waarbij rekening wordt gehouden met mogelijkheid Zaanmetrolijn op lange termijn
- Doel: bouw Zaanmetrolijn niet onmogelijk maken en risico op sloop gebouw op termijn beperken
- Voordeel: zie doel
- Nadeel: forse extra kosten fundering(hoeveel?)
- Voorlopig voorstel: In eerste instantie bepalen wat voor een gebouw we willen en op welke plek; daarna kijken of optimalisatie qua ligging tov reservering mogelijk is; daarna kijken welke extra eisen dit voor de fundering kan hebben
- voorstel actie: IB onderzoekt (ism Metro) technische mogelijkheden en extra funderingskosten van bouw paviljoen of stadspaleis (NB: daarna kun je nog beslissen of je qua bouw echt rekening houdt met deze reservering of ‘gewoon’ bouwt met het risico op sloop op de lange termijn)

17. publieker en opener maken jachthaven Sixhaven: andere steigerconfiguratie en verwijderen hekken Sixhaven

- Ingrepen: de kades aan alle windrichtingen van de Sixhaven openbaar maken door het weghalen van de hekken en het verder (2,5 meter) van de kade leggen van de aanlegsteigers (dit kost een X aantal ligplaatsen) en het (net als vroeger) weer direct aan de kade leggen van de Sixhavenweg rondom; het openbaar maken van de n
- Doel: de Sixhaven maximaal publiek toegankelijk en zichtbaar maken, als een belangrijke attractie in het gebied (bootjes kijken)
- Voordelen: de Sixhaven wordt zo een attractie in het park;
- Nadelen: dit gaat ligplaatsen kosten, waarmee de exploitatie van de jachthaven onder druk komt te staan; ook het behoud of terugbrengen van de scheephelling/het werfje (op zich ook ene leuke attractie) staat hiermee onder druk
- Voorlopig voorstel: steigerconfiguratie aanpassen, hekken weghalen, en Sixhavenweg aan de kade leggen, bij voorkeur ook een (kleiner) alternatief voor de helling/werf zoeken; dit alles met een minimaal verlies van ligplaatsen en bij voorkeur ook een alternatief voor de helling

- voorstel actie: R&D brengt de inrichtingsvarianten Sixhaven in de projectnota terug naar 2 à 3 minder en meer ingrijpende varianten

NB: het publieker en opener (en multifunctioneler) maken van de jachthaven is wel een voorwaarde voor het behoud ervan in het park! Inzet is dat de jachthaven samen met de sluizen echt een 'attractie' wordt in het gebied; in dit park kun je maximaal bootjes kijken, op het IJ, in het NH-Kanaal én in de Sixhaven.

18. nieuwe locatie nieuw multifunctioneel verenigingsgebouw WVDS Sixhaven

- Ingrep: bouw van een nieuw multifunctioneel verenigingsgebouw WVDS Sixhaven, met publieke horeca en (dak)terras, als (semi)publiek paviljoen in het park aan de jachthaven: 2 mogelijke locaties: bij huidige locatie of op kop landtong tegenover Nelson Mandelahuysje
- Doel: het ontwikkelen van een nieuw clubgebouw WVDS, als een publiekstrekker in het park
- Voordelen: Sixhaven "etalen aan breed publiek"
- Nadelen: mogelijke overlast woonbootbewoners?
- Afweging locatie: nabij huidige locatie is best bereikbaar vanaf Meeuwenlaan (ook voor nood- en hulpdiensten) en ligt aan het centrale parkdeel tussen de beide sluizen; de locatie op landtong tegenover Mandelahuysjes levert geweldig uitzicht over IJ en Sixhaven op, wel meer 'verkeer' langs woonboten aan landtong
- Voorlopig voorstel: bouw multifunctioneel verenigingsgebouw naast huidige locatie & van kop landtong een openbare uitzichtplek in het park maken (evt ook 2^e locatie als reserveplek opnemen in projectnota)
- Voorstel actie: R&D onderzoekt beide opties verder ; gesprek hierover voeren met WVDS en woonbootbewoners

19. andere parkeeroplossing Sixhaven

- Ingrep: weghalen of (deels) verplaatsen parkeerterrein Sixhaven, vooralsnog 3 opties:
 1. Parkeerplaatsen -op zeg 5 kortparkeer-/laad&losplekken na- helemaal opheffen en verwijzen naar openbare parkeerplekken aan Meeuwenlaan
 2. Parkeerplaatsen WVDS verplaatsen naar parkeerstrip aan Meeuwenlaan aan oostzijde Willem III sluis
 3. Gekoppeld aan de nieuwbouw van het nieuwe multifunctionele clubhuis WVDS op de huidige locatie P-garage bouwen, waar ook de woonbootbewoners kunnen parkeren; het park / een pleinruimte komt hier dan bovenop
- Doel: de noordzijde van de Sixhaven openbaar maken en het zicht op het water hier te maximaliseren (als belangrijk schakelpunt tussen park en Sixhaven); in het hele park (dus ook rondom de Sixhaven) wordt het verboden te parkeren op maaiveld

- Voor- en nadelen ingreep 1: WVDS lijkt nu wel heel veel parkeerplekken te hebben; kan echt wel wat minder als de metro er is; aan de Meeuwenlaan willen we ook aantal P-plaatsen terugdringen ten faveure van een sjiekere Meeuwenlaan met meer ruimte voor voetganger en fietser
- Voor- en nadelen ingreep 2: idem 1; als er gekozen moet worden is het open maken van de noordzijde van de Sixhaven belangrijker dan het weghalen van parkeren aan de Meeuwenlaan
- Voor- en nadelen ingreep 3: dit is een hele mooie, maar dure; het is natuurlijk ernstig de vraag of alle plekken van de jachthaven en woonboten 1 op 1 terug moeten komen na de bouw van het metrostation;
- voorlopig voorstel: P-garage op locatie huidige P-plaats VDS (ook voor woonbootbewoners) NB: of P-garage gecombineerd met fietsparkeergarage onder het grasveld tussen de beide sluisen, direct ontsloten vanaf de Meeuwenlaan...?
- voorstel actie: R&D nader onderzoeken ism ...

20. verplaatsen/verwijderen enkele of alle 5 woonarken uit de Sixhaven

- Ingreep: verplaatsing of verwijdering van de 5 woonboten aan de zuidzijde van de Sixhaven
- Doel: het volledig open maken van de kades aan de zuidzijde van de Sixhaven, waardoor iedereen hier een maximaal uitzicht krijgt op IJ én de Sixhaven; de kop van de scheg en het park krijgt hiermee veel meer kwaliteit, de ervaart dit schiereiland hier dan maximaal met een 360 graden uitzicht over verschillende wateren , boten en bootjes
- Voordeel: zie doel
- Nadeel: weerstand woningbootbewoners, onteigening is een heel zware procedure (is politiek lef voor nodig); én dragen de woonbootbewoners hier niet bij aan de sociale veiligheid van dit afgelegen puntje van Noord (zonder bewoners wel kans op excessen/overlast/zwerfers, wildkampeerders etc) - en nadelen ingreep of opties
- voorlopig voorstel: ??
- voorstel actie: ??

21. verplaatsen/verwijderen enkele of alle 10 woonboten uit de Willem III sluis

- Ingreep: verplaatsing of verwijdering van alle 10 woonboten in de Willem III sluis (alternatief is dat alleen de 4 woonboten op de koppen van de sluis worden verwijderd/verplaatst)
- Voordeel: “een verborgen juweeltje” wordt voor iedereen openbaar gemaakt; met het open maken van de sluis wordt visueel het IJplein en het Willemsluizengebied echt veel meer verbonden
- Nadeel: veel weerstand woonbootbewoners, juridisch zware procedure, vraagt bestuurlijk lef, forse kosten uitkopen (verplaatsingslocaties elders lijken niet voor handen)

- voorlopig voorstel: ??
- voorstel actie: ??

22. overkluizing en/of extra geluidschermen deel Nieuwe Leeuwarderweg

- Ingrep: overkluizen van de ingesneden Nieuwe Leeuwarderweg over de lengte van de huidige pergola constructie bij de IJtunnelmond (100 meter lengte) en het toevoegen van extra (groene) geluidschermen richting Havikslaan
- Doel: beperken van de milieuhinder (geluid & luchtkwaliteit) aan de Nieuwe Leeuwarderweg bij Adelaarsweg en het vergroten van het park bij de Willemsluizen en het IJtunnelgebouw.
- Voordelen: forse leefbaarheidsimpuls woningen Adelaarsweg
- Nadelen: hoge kosten 5.1, 2, b bij 165 meter lengte, dus ca 5.1, 2, b bij 100 m lengte overkluizing'exclusief extrageluid schermen)
- Voorlopig voorstel: in zetten op het overkluizen van de ingesneden Nieuwe Leeuwarderweg over de lengte van de huidige pergola constructie bij de IJtunnelmond (100 meter lengte) en het toevoegen van extra (groene) geluidschermen richting Havikslaan; of inzetten om een minimale overkluizing van ca 50 meter lengte
- voorstel actie: aanvullende onderzoek IB 5.1, 2, e ism Arcadis om ook de variant voor een overkluizing/overparking van 100 meter of 50 meter plus geluidschermen te onderzoeken; juridische haalbaarheid irt tunnelwetgeving en kostenraming

IJplein West

23. verbeteren en verbreden IJboulevard bij IJplein

- Ingrep: verbeteren en verbreden van de IJboulevard bij IJplein West, inclusief toevoegen 2 richtingen fietspad van 4,50 breed; 2 varianten: a. kade met ca 8 meter verbreden (landaanwinning IJ), of b. een smalle fietsroute over de kade realiseren met een 5 à 8 meter brede boardwalk / steiger in het IJ (NB: herinrichting Noordwal en Iv-brug over zijkanaal onderbrengen bij project Hamerkwartier)
- Doel: extra doorgaande fietsverbinding naar het Hamerkwartier (en verder), meer verblijfskwaliteit en -mogelijkheden aan de IJ-oever
- Voordeel: zie doel
- Nadeel: toevoegen van een fietsroute zorgt voor meer drukte aan IJ-oever en gaat ten koste van rust IJplein
- Voorlopig voorstel: inzetten op kwaliteitsimpuls en toevoegen fietsroute aan IJ-oever; 2 profielopties opnemen in projectnota
- Voorstel actie: R&D werkt nader toekomstige profiel IJ-oever uit

24. verbeteren laanprofiel (autoluwe) Meeuwenlaan autoluw of autovrij maken straten en parkeervelden IJplein

pm

25. verbeteren en vergroten straten en groenstroken IJplein

pm

26. verplaatsen KDV (2x) buurtpark Wilhelmina Dok

pm

27. verbeteren inrichting buurtpark Wilhelmina Dok

pm

28. ondergrondse fietsparkeergarage bij pontveer IJplein (1.000 pl)

pm

29. sloop/nieuwbouw of upgrading gebouw IJplein aan Meeuwenlaan

pm

30. upgraden of verplaatsen jongerencentrum De Valk

pm

31. noodzaak / wenselijkheid bijzonder gebouw aan het IJ bij IJplein

pm

Metrostation Sixhaven / metrolijn

32. zuidelijke verbinding NH-Kanaal / westelijke toegang metrostation

- Ingrep: realisatie westelijke toegang vanuit Overhoeks/Tolhuistuingebied naar metrostation in de vorm van een l.v.-brug en/of een voetgangerstunnel over het NH-Kanaal,
- Doel: aan de westzijde ontsluiten van het metrostation, de hoofdontsluitingsroute naar Overhoeks (meeste vervoerswaarde uit deze windrichting), omdat de passage over de Willem I sluizen het verwachte viertgangers- en fietsverkeer niet aan kan en dit vanuit veiligheidsoogpunt ook ongewenst is
- Voordelen:
 - a. de voordelen van een langzaamverkeerbrug thv Tolhuisweg of aan zuidzijde Willem I sluis zijn dat dit een verkeersveilige, comfortabele en relatief goedkope optie is; bovendien wordt hiermee een zuidwestelijke toegang tot het 'park' gerealiseerd, en wordt hiermee invulling gegeven aan een doorgaande recreatieve fietsroute over de noordelijke IJ-oever

- b. het voordeel van een voetgangerstunnel is een directe opgang vanuit het metrostation in het Tolhuistuingebied (met 'hoofdbestemming Overhoeks');
- Nadeel:
 - a. Langzaamverkeerbrug Tolhuistuin (of 20m noordelijker): nautisch kritisch en tast de openheid van de voorhaven aan
 - b. Laangzaamverkeerbrug (2 kleintje) zuidzijde Willem I sluis: aantasting/aanpassing rijksmonument Willem I sluis? Klein beetje omlopen/fietsen
 - c. Voetgangerstunnel thv Tolhuisweg: minder comfortabel (ca 75 meter ondergronds, met trappen omhoog en omlaag onder het NH-kanaal door; hoge realisatiekosten ^{5.1, 2, b} à 5.1, 2, b tov ^{5.1, 2, b} à 5.1, 2, b voor een l.v.-brug) en beheerkosten; gekoppeld aan deze uitgang is in het noordelijk deel van het Tolhuistuingebied ook een fietsenstalling nodig die hier ingepast moet worden ; fietsers moeten over de sluis of omfietsen via de noordelijke brug
- Voorlopig voorstel: sowieso inzetten op een l.v.-brug als ontsluiting voor het park en het metrostation voor de fietser (en voetganger); 2 opties:
 - a. een l.v. brug aan zuidzijde van Willem I sluisen (al dan niet gecombineerd met een voetgangerstunnel), of
 - b. een langzaamverkeerbrug ter hoogte van Tolhuisweg (afhankelijk van nader nautisch en cultuurhistorisch onderzoek)
- voorstel actie: nader nautisch onderzoek l.v.-bruggen over NH-Kanaal, check M&A en Monumentenzorg (Rijk) over eisen l.v.-brug aan zuidzijde Willem I Sluisen; gespre ^{5.1, 2, e} (Sprong over het IJ) over haalbaarheid/wenselijkheid voetgangerstunnel

33. nut & noodzaak zuidelijke en noordelijke verdeelhal metrostation

- Ingrep: realisatie zuidelijke verdeelhal en mogelijk ook noordelijke verdeelhal
- Doel: hogere kwaliteit maaiveld: meer ruimte op maaiveld voor inpassing paden en parkinrichting; poortjes onder de grond, veel kleinere of geen kappen; bij de vormgeving van de kappen van noordelijke verdeelhal is afstemming met parkpaviljoen/-bebouwing noodzakelijk
- Voordeel: ruimtebeslag van metrotogangen en kappen wordt kleiner
- Nadeel/aandachtspunt: maaiveld gaat omhoog naar + 2m
- Voorlopig voorstel: inzetten op 2 verdeelhallen met toegangspoortjes onder maaiveld en kleine/geen kappen; indien geen verdeelhallen, het kapontwerp afstemmen met parkbebouwing/paviljoen(s)
- voorstel actie: vervolgesprek met dienst Metro ^{5.1, 2, e} en ^{5.1, 2, e}); vooralsnog zet MET in op een zuidelijke verdeelhal toevoegen aan de scope en een noordelijke verdeelhal (en een fietsenstalling op de metrotunnel) niet onmogelijk maken

34. locatie en vormgeving toegangen metrostation

pm

- Ingreep: zuidelijke toegang met verdeelhal
- doel ervan (waarom?)
- voor- en nadelen ingreep of opties
- voorlopig voorstel of voorlopige voorkeur
- voorstel actie: vervolgonderzoek, nader gesprek intern (directie/persoon) of extern (stakeholder/persoon)

35. ondergrondse fietsparkeergarage op of naast metrotunnel

pm

- Ingreep of opties
- Doel
- Voor- en nadelen ingreep of opties
- Voorlopig voorstel of voorlopige voorkeur
- Voorstel actie: vervolgonderzoek, nader gesprek intern (directie/persoon) of extern (stakeholder/persoon)

36. rekening houden met mogelijke reservering Zaanmetrolijn

pm

- Ingreep of opties
- Doel
- Voor- en nadelen ingreep of opties
- Voorlopig voorstel of voorlopige voorkeur
- Voorstel actie: vervolgonderzoek, nader gesprek intern (directie/persoon) of extern (stakeholder/persoon)

Langzaamverkeerverbindingen

37. fietsroute Buiksloterweg-Meeuwenlaan om de Sixhaven heen

pm (niet over de Sixhaven heen dus!)

- Ingreep of opties
- Doel
- Voor- en nadelen ingreep of opties
- Voorlopig voorstel of voorlopige voorkeur
- Voorstel actie: vervolgonderzoek, nader gesprek intern (directie/persoon) of extern (stakeholder/persoon)

38. langzaamverkeerbrug over (voorhaven) Willem III sluis

pm (aanleg voetgangersbrug (met publieke verblijfs-/zitplek) of langzaamverkeerbrug over de zuidelijke kop van de Willem III sluis), gecombineerd met het openbaar en zichtbaar maken van deze imposante monumentale kademuren van de sluis kop)

- Ingreep of opties

- Doel
- Voor- en nadelen ingreep of opties
- Voorlopig voorstel of voorlopige voorkeur
- Voorstel actie: vervolgonderzoek, nader gesprek intern (directie/persoon) of extern (stakeholder/persoon)

39. doorgaande fietsroute over IJ-oever van IJplein naar Hamerkwartier

pm: (ja inzetten op doorgaande IJ-oeverroute vanaf pontaanlanding naar Hamerkwartier; kade moet paar meter verbreed worden)

- Ingreep of opties
- Doel
- Voor- en nadelen ingreep of opties
- Voorlopig voorstel of voorlopige voorkeur
- Voorstel actie: vervolgonderzoek, nader gesprek intern (directie/persoon) of extern (stakeholder/persoon)

40. directe l.v.-route Adelaarsweg - Meeuwenlaan

pm (doorgaande route Adelaarsweg-Meeuwenlaan, aan oostzijde IJtunnelgebouw zou het mooist zijn: nader onderzoeken; optie stukje tuin aangelegen woning annexeren onderzoeken...)

- Ingreep of opties
- Doel
- Voor- en nadelen ingreep of opties
- Voorlopig voorstel of voorlopige voorkeur
- Voorstel actie: vervolgonderzoek, nader gesprek intern (directie/persoon) of extern (stakeholder/persoon)