

# Laatste wijzigingen in Projectnota-werkdocument Sixhavengebied

versie 28 feb 2020 - ten opzichte van de 18 november 2019 versie

5.1.2, e<sub>2</sub>, e

## Vooraf

Wijzigen in:

*De gebiedsontwikkeling Sixhaven is sterk afhankelijk van het project metrostation Sixhaven en het Advies oeververbindingen Sprong over het IJ. Het project gebiedsontwikkeling Sixhaven e.o. is in het najaar van 2019 'on hold' gezet, totdat er duidelijk is over het wel of niet aanleggen van het metrostation Sixhaven. Naar verwachting komt die duidelijkheid er medio 2020.*

*De voorliggende concept Projectnota Sixhavengebied is dan ook een ambtelijk tussenproduct, een werkdocument.*

*In dit werkdocument annex concept Projectnota Sixhavengebied is veel onderzoeksmateriaal verzameld. In de ontwikkelvisie wordt het vrijkomen van het voormalige bouwterrein ten noorden van de Sixhaven en de ontwikkeling van het metrostation Sixhaven als een unieke kans gezien om in de rijke traditie van Amsterdamse stadsparken en stadstuinen een nieuwe publieke tuin aan de stad toe te voegen: de 'Sixtuin'.*

*In de slipstream worden ook de Sixhaven zelf, het Tolhuistuingebied en de woonbuurt IJplein West kwalitatief verbeterd, meer openbaar toegankelijk en groener gemaakt. Het is een investering in de gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid van de stad.*

## Samenvatting

### • De tekst bij Inleiding is aangepast in:

Het Sixhavengebied ligt op een unieke locatie in de stad: zeer centraal, aan het IJ, in de groene Noordhollandsch Kanaalscheg en tussen grootschalige stedelijke ontwikkelgebieden aan de IJ-oever. De oplevering van het bouwterrein van de Noordzuidlijn aan de noordzijde van de Sixhaven in 2019 en de beoogde realisatie van metrostation Sixhaven direct ten noorden van de Sixhaven zijn aanleiding voor de gebiedsontwikkeling Sixhaven e.o. In maart 2018 is de Principenota Sixhaven en omgeving vastgesteld. Hiermee is het startsein gegeven voor het ontwikkelen van de planvorming voor het gebied. Dit moet leiden tot een projectbesluit medio 2020.

De opgave is om het gebied veel openbaarder maken en beter te verbinden met de omgeving met respect voor de bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische waarden ervan. Daarnaast dient de mogelijkheid en wenselijkheid van bebouwing rond het toekomstige metrostation Sixhaven te worden onderzocht.

*In deze projectnota zijn verschillende ontwikkelscenario's voor het Sixhavengebied onderzocht, variërend van een nieuwe stadsbuurt tot een nieuwe publieke stadstuin. Er is gekozen voor een parkachtig ontwikkelperspectief, de Sixtuin. Hierin komen de unieke cultuurhistorische waarden van de kop van de groene Noord-Hollandsch Kanaalscheg het beste tot*

*zijn recht. Er ontstaat een nieuwe centraal gelegen publieke ontmoetingsplek in de stad op het kruispunt van het IJ en het Noord-Hollandsch kanaal met een rijke mix van tuinen, paviljoens, jachthaven, kades en sluizen. De stedelijke verdichting vindt plaats in de transformatiegebieden elders aan de noordelijke IJ-oeveren en bij het Buikslotermeerplein. Het contrast tussen een groene kop van de Noordhollandsch Kanaal scheg aan de noordzijde van het IJ en het hoogstedelijke en stenige stationsgebied aan de zuidoever is bijzonder en spectaculair.*

- **Laatste alinea Ontwikkelingsscenario's verandert in:**

*Er wordt gekozen voor het eerstgenoemde ontwikkelingsscenario, de Sixtuin. Hierin komen de unieke cultuurhistorische waarden het best tot zijn recht. De groene Noord-Hollandsche kanaalscheg krijgt hierdoor als vanzelfsprekend een groene 'kop' aan het IJ en er ontstaat een ruimte voor rust en recreatie wat in een zich snel verdichtende stad ook nodig is.*

*De stedelijke verdichting vindt plaats in de transformatiegebieden elders aan de noordelijke IJ-oeveren en bij het Buikslotermeerplein. Het contrast tussen een groene kop van de Noordhollandsch Kanaal scheg aan de noordzijde van het IJ en het hoogstedelijke en stenige stationsgebied aan de zuidoever is bijzonder en spectaculair.*

**\*) bij samenvatting ook aangepaste plankaart invoegen**

#### **2.4.4 Verkeer en parkeren**

In tekst toevoegen (NB: extra pagina invoegen!):

- De 'buslus' is een ruimtelijk gezien een storend element in het Tolhuistuingebied en wordt ook gebruikt als 'kiss&ride" voor het afzetten of ophalen van gebruikers van het Buiksloterwegveer

#### **Parkeren**

- Er is een kleine ondergrondse fietsparkeergarage naast de aanlanding van de Buiksloterwegveer. Het is niet duidelijk of deze goed gebruikt wordt.
- Rondom de aanlanding van het Buiksloterwegveer en de IJpromenade en rondom de aanlanding van het IJpleinveer stallen veel mensen hun fiets in de openbare ruimte. De stallingsplekken op maaiveld staan overvol. Hierdoor ontstaat een rommelige ruimte met belemmeringen voor het langzaam verkeer.
- In de twee straten en het parkeerveld van de IJplein-Westbuurt en aan de Meeuwenlaan zijn veel parkeerplaatsen voor gemotoriseerd verkeer gerealiseerd in de openbare ruimte. Mogelijk is er een overcapaciteit.

#### **Knelpunten & kansen**

- o Goede Oost-West fietsroute over NH-Kanaal ontbreekt (enige route is de gedoogroute over de Willem I sluizen)
- o Goede Oost-West fiets(- en wandel)route over de noordelijke IJ-oever naar Hamerkwartier ontbreekt
- o Slechte doorgaande Noord-Zuid fietsroute van IJplein/Meeuwenlaan naar Adelaarsweg (zwakke schakel in Plusnet Fiets)

- o Beperkte capaciteit (breedte) fietspad Buiksloterweg, Ranonkelkade (= drukste fietsroute Noord); van de pont tot en met de keerlus is het fietspad 4.50m daarna wordt het fietspad 3.50m, wat veel te smal is gezien de aantallen fietsers
- o De aansluiting van de fietsroute Buiksloterweg (NH-kanaal) op tweerichtingenfietspad Ranonkelkade is een knelpunt
- o Onduidelijke verkeerssituatie kruispunten Ranonkelkade - Docklandsweg (vd Pekbrug) en Van de Pekplein vormt een knelpunt
- o Er zijn te weinig voorzieningen voor fietsparkeren bij de pontaanlandingen; de bestaande fietsenstallingen op maaiveld leveren bovendien een rommelig beeld op en blokkeren het zicht op het IJ

### 3 Ontwikkelscenario's en varianten per thema

#### • Intro wijzigen in:

In dit hoofdstuk worden diverse ontwikkelscenario's voor het Sixhavengebied verkend. Ook worden verschillende varianten voor de volgende thema's in beeld gebracht: openbare ruimte, verbindingen en bebouwing & programma. Met de ontwikkelscenario's en de varianten per thema is de bandbreedte van de mogelijkheden voor het Sixhavengebied nader verkend. Deze verschillende mogelijkheden zijn ook ingebracht in het participatieproces.

### 4 Participatieresultaat

- **Vervangen alle tekst H4 voor onderstaande door <sup>5.1, 2, e</sup> en <sup>5.1, 2, b</sup> geactualiseerde definitieve tekst!**

Buurtbewoners en andere belanghebbenden hebben op verschillende momenten mee kunnen denken over de toekomstplannen voor het gebied.

Een eerste inventarisatie van wensen is gedaan tijdens de startbijeenkomst Sixhaven in september 2018. Tijdens deze bijeenkomst is verteld hoe het proces van planvorming eruit ziet en zijn wensen, ideeën en zorgen geïnventariseerd. Na deze bijeenkomst volgde begin 2019 een aantal ontwerpateliers per deelgebied. In deze drie ontwerpessies werd de deelnemers gevraagd ontwerpen voor het gebied te maken op basis van de verschillende wensen, ideeën en claims die er liggen. Daarna volgde een informatiemarkt over de zuidelijke verbinding over het Noordhollandsch Kanaal. Hier werden verschillende varianten van bruggen en tunnels met hun voor- en nadelen gepresenteerd.

Op basis van alle verzamelde informatie werkte het projectteam verschillende voorbeeldscenario's voor de gebiedsontwikkeling van Sixhaven en omgeving verder uit. Deze voorbeelduitwerkingen zijn gepresenteerd tijdens een brede bewonersbijeenkomst in mei 2019. Hieruit zijn alle opmerkingen en wensen meegenomen in de afwegingen bij het plan op hoofdlijnen. Deze worden beschreven in de projectnota. Zie de bijlage voor een overzicht van de participatie inbreng.

Dit hoofdstuk is een samenvatting van de meningen, zorgen en ideeën die geïnteresseerden hebben ingebracht tijdens de bijeenkomsten.

#### **4.1 Openbare ruimte en bebouwen**

##### *Park vs. bebouwing*

Een grote meerderheid van de deelnemers kiest voor een stadspark en is tegen hoogbouw. Daarbij pleiten veel voor een behoud van het groenblauwe karakter van het gebied. Men wil het park over het algemeen echter niet te toeristisch en niet te druk. Meerdere deelnemers willen een rustig park, voor de buurt. Een aantal geeft aan dat het groen ontwikkeld moet worden met aandacht voor de leefbaarheid, de historie van het gebied en klimaatverandering.

Voor bebouwing zijn ook enkele medestanders te vinden. Een aantal noemt hoogbouw wenselijk. Men ziet over het algemeen liever geen anker of andersoortig gebouw aan het IJ, omdat de zichtlijnen op het IJ behouden moeten blijven; zicht op het water wordt enorm gewaardeerd. Een 'sluispaleis' dieper in het gebied wordt wisselend ontvangen. Meerdere deelnemers staan open voor zo een gebouw met nieuwe (culturele) voorzieningen en aanpassingen in de openbare ruimte, maar vrezen daarmee voor massatoerisme. Opmerkelijk is dat in de laatste bijeenkomst meerdere bezoekers aangeven de jachthaven weg te willen, omdat deze ontoegankelijk is en niets biedt voor de buurt. Een aantal bezoekers wenst dat uitgang van de IJtunnel wordt overkluisd of beter afgeschermd in verband met fijnstof, geluidsoverlast en ruimtelijke mogelijkheden.

##### *Sloop/nieuwbouw pand IJplein en veranderingen openbare ruimte*

Een groot deel van de bewoners is tegen sloop van het meest westelijke deel van IJplein. Men is bang dat het karakter wordt aangetast; het ontwerp van Rem Koolhaas wordt zeer gewaardeerd. Wat wel wordt aangegeven, is dat renovatie van de gebouwen in IJplein noodzakelijk en/of welkom is.

##### *Verplaatsing woonboten*

De woonbootbewoners zijn tegen het verplaatsen van de woonboten binnen of buiten het gebied. Ook de concept varianten waarin de woonboten in pianoligging zijn gelegd, worden niet gewaardeerd. Sommige buurtbewoners zijn van mening dat het gebied waar de woonarken liggen meer opengesteld moet worden voor de buurt.

#### **4.2 Verbindingen**

##### *Zuidelijke verbinding Noordhollandsch Kanaal*

Men vindt het logisch dat er een verbinding moet komen als het metrostation doorgaat en is blij met een verbinding tussen Overhoeks en IJplein. Aanvankelijk leek er een voorkeur te zijn voor een tunnel, maar na de informatieavond over de keuzes voor de zuidelijke verbinding over het Noordhollandsch kanaal, waar de varianten werden uitgelegd, was de meerderheid voor een brug. Men vreest bij de verbinding wel voor geluidsoverlast, onveilige situaties en drukte. Ook

heeft een aantal mensen zorgen over eventuele aantasting van het karakter van de sluizen en IJplein.

#### *(Fiets)verbindingen*

De bewoners hebben veel ideeën gedeeld voor verbeteringen in de infrastructuur. De noodzaak voor een doorgaande fietsroute door het gebied wordt ondersteund. Een verbinding door IJplein West roept soms twijfel op. In sommige scenario's leidt dit namelijk tot sloop/nieuwbouw van het meest westelijke flatgebouw in IJplein. Een aantal geeft de wens aan voor een bromfietsvrij en/of autoluw gebied. De verkeersstroom in het Tolhuistingebied wordt ervaren als problematisch waar meerdere ideeën voor worden geopperd. Zo roepen sommigen dat de fietsroute bij de Buiksloterwegveer meer naar het westen zou kunnen. Anderen zien een oplossing in het verplaatsen van de buslus naar het noorden of Overhoeks.

#### *Metrostation*

Veel deelnemers zijn positief over de metrohalte en vragen zich af of de aanleg niet sneller kan dan nu in de planning staat. Veel mensen onderstrepen de noodzaak van een metrostation en dat het station meer dan twee uitgangen zou moeten krijgen, in verschillende vormen. In de ateliers was men positief over een voetgangerstunnel als metro-uitgang richting Overhoeks. Een aantal deelnemers vraagt zich af of het metrostation wel nodig is, zeker als er sprake is van een mogelijk voetgangerspassage naar Centraal Station. Men vraagt ook aandacht voor voldoende fietsparkeerplekken, gezien het tekort bij station Noorderpark.

### **4.3 Deelgebieden**

#### *Tolhuistingebied*

Men waardeert de huidige situatie van een groene tuin met culturele instellingen en vrezen dat de culturele voorzieningen en broedplaatsen zullen verdwijnen. Het gebied kan wel opgeknapt worden, toegankelijker (hekken weg) en mooier. Er is behoefte aan een ondergrondse fietsenstalling.

#### *Willemsluizengebied*

Voor het Willemsluizengebied is met name gepleit voor het groene en nautische karakter. Meerdere bewoners zien een (multifunctioneel) paviljoen in het gebied wel zitten, maar over het algemeen ziet men het liefst het behoud of versterking van het groen. De jachthaven wil een aantal ook meer openbaar hebben. De historie van het gebied wordt door meerderen genoemd als een kwaliteit dat beschermd of teruggebracht moet worden.

#### *IJplein-West*

Voor IJplein West zien veel mensen het liefst een vergroening van het gebied, met rust en doorzicht naar het IJ, dat het autoluw wordt gemaakt en dat parkeerplaatsen uit de woonstraten worden verwijderd. Aan de Meeuwenlaan zou een parkeergarage kunnen komen. Een aantal deelnemers geeft aan dat renovatie van de gebouwen in IJplein West nodig is. De openbare ruimte aan de IJ-oever kan worden verbeterd en het merendeel lijkt enthousiast over een

lange boulevard als verbinding tussen de gebieden. Er zijn wel zorgen over toenemende drukte en sloop/nieuwbouw. Ook vreest men het bebouwen van de openbare ruimte en het pontplein, omdat dit kan leiden tot een verlies aan zicht op het IJ en ruimte en rust aan de oever.

#### **4.4 Ruimtelijk programmatische voorbeelduitwerkingen (27 mei 2019)**

- Onderstaande bullets cursief maken

*1a Sixtuin met kleine paviljoens & nieuwe bebouwingsrand IJplein*

*1b Sixtuin met medium sluispaviljoen & nieuw 'anker aan het IJ'*

*1c Sixtuin/-plein met sluispaleis*

*2a Sixhavenbuurt & parkstrook IJplein*

*2b Sixhavenkwartier & IJpleinpark*

### **5 Ontwikkelvisie / ontwikkelkader**

- **Intro aanpassen, laatste zin!**

*Het Sixhavengebied ligt op een unieke locatie in de stad: zeer centraal, aan het IJ, in de groene Noordhollandsch Kanaalscheg en tussen grootschalige stedelijke ontwikkelgebieden aan de IJ-oever.*

*Door het vrijkomen van het voormalige bouwterrein ten noorden van de Sixhaven en de voorgenomen ontwikkeling van het metrostation Sixhaven ontstaat een unieke kans om, in de rijke traditie van Amsterdamse stadsparken en stadstuinen, een nieuwe publieke tuin aan de stad toe te voegen: de 'Sixtuin'. In de slipstream worden ook de Sixhaven zelf, het Tolhuistuingebied en de woonbuurt IJplein West kwalitatief verbeterd, meer openbaar toegankelijk en groener gemaakt.*

#### **5.1**

- **Kopjes vet maken!**

#### **5.4 Ruimtelijk programmatisch kader**

- *hier de aangepaste voorlopige plankaart invoegen*