



Memo

Naar 'n groen Sixhavengebied, 'n nieuwe stadstuin

Aan Marieke van Doorninck, wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling & Duurzaamheid
Van ^{5.1, 2, e} 5.1, 2, e (5.1, 2, e) en ^{5.1, 2, e} 2, e (5.1, 2, e R&D),
projectteam Gebiedsontwikkeling Sixhaven e.o.
Datum 12 september 2019
Bijlagen **bijlage 1 Afbeeldingen**
bijlage 2 Visie inrichting en gebruik Sixtuin
bijlage 3 Krachtenveldanalyse College

Deze memo is bedoeld om tot een duidelijke bestuurlijke keuze voor de ontwikkeling van het Sixhavengebied te komen, in samenhang met het project Metrostation Sixhaven.

Het vrijkomen van het voormalige bouwterrein ten noorden van de Sixhaven en de ontwikkeling van het metrostation Sixhaven is 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'.

Op weg naar feestjaar 2025 kan er een participatietraject & een internationale prijsvraag worden georganiseerd voor het ontwerp van de Sixtuin, als cadeau aan de stad.

Achtergrond

In maart 2018 is de principenota 'Sixhaven en omgeving' vastgesteld. Hiermee is het startsein gegeven voor het ontwikkelen van plannen voor het gebied. De opdracht is om ontwikkelalternatieven uit te werken en op hun haalbaarheid te onderzoeken en deze vast te leggen in een projectnota. Dat moet leiden tot een projectbesluit voorjaar 2020.

Het plangebied 'Sixhaven' ligt zeer centraal in de stad en bestaat uit drie deelgebieden: het Tolhuistuingebied, het Willemsluizengebied en de woonbuurt IJplein-West.

Het Tolhuistuingebied en het Willemsluizengebied zijn onderdeel van het beschermd stads-/dorpsgezicht Amsterdam Noord.

In het Tolhuistuingebied en de IJplein Westbuurt is vooral een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte noodzakelijk. Het Willemsluizengebied is het gebied tussen het Noordhollandsch Kanaal en de Adelaarsweg-Meeuwenlaan (gelegen tussen de Willem I sluizen en de voormalige Willem III sluis), waar ten oosten van de Willem I sluizen het metrostation Sixhaven is gepland. De voorgenomen komst van het metrostation Sixhaven zorgt voor een goede O.V.-bereikbaarheid en verschillende ontwikkelopties voor het Willemsluizengebied.

De volgende opties zijn onderzocht:

- een nieuwe publieke stadstuin/-park,

- een nieuwe gemengde stads/-woonbuurt, of
- een klein internationaal georiënteerd kantorencluster.

Er dient een keuze gemaakt te worden voor één van de ontwikkelopties, omdat het gebied te klein is voor een combinatie van mogelijkheden. Het gevaar van een rommelig compromis ligt op de loer.

Bij alle ontwikkelingsopties voor het Willemsluizengebied hoort ook de verbetering van de openbare ruimte en een infrastructurele opgave voor het ontwikkelen van een optimaal nieuw metrostation, met een goede langzaam verkeer ontsluiting, een (ondergrondse) fietsenstalling en een goede inpassing van het metrostation op maaiveld in haar cultuurhistorisch waardevolle omgeving.

Vraagstelling

Met het vrijkomen van het voormalige bouwterrein van de Noord-Zuidlijn en een sterk verbeterde bereikbaarheid van het Sixhavengebied wordt de stad een kans geboden voor de ontwikkeling van een nieuwe bijzondere plek aan de noordelijke IJ-oever, gelegen aan het centrum van Amsterdam. Er dient een keuze gemaakt te worden.

Naar welke van de volgende ontwikkelrichtingen van het Willemsluizengebied gaat de voorkeur uit, (a) een nieuwe stadstuin/-park, (b) een gemengde stadsbuurt of (c) een kantorencluster?

Ad a) nieuwe stadstuin, de 'Sixtuin'

Het voormalige sluseiland wordt ingericht als publieke stadstuin en vormt samen met de Tolhuistuin de kop van de groenblauwe Noordhollandsch kanaalscheg. Hierdoor ontstaat een nieuwe groene ontmoetings-, recreatie en rustplek als tegenhanger van de stedelijke verdichting elders aan de IJ-oever en Amsterdam Noord: de 'Sixtuin'.

Ad b) nieuwe gemengde stadsbuurt, de 'Sixhavenbuurt'

Ten noorden van de Sixhaven wordt een nieuwe gemengde stadsbuurt gebouwd: de 'Sixhavenbuurt'. Afhankelijk van een meer kleinschalig of meer stedelijk milieu, kent de buurt bebouwing van 4 tot 10 bouwlagen, tussen de 250 en 500 woningen, kleinschalig werken en enige kleinschalige publieke en maatschappelijke voorzieningen.

Ad c) een kantorencluster, het 'Sixhaven complex'

Het gebied wordt ingericht als kantorencluster voor internationale bedrijven met een grootte van circa 50.000 m² bvo: het 'Sixhaven kantorencomplex'. Hiermee wordt deze internationale toplocatie aan het metrostation Sixhaven, nabij het Centraal Station en aan het IJ economisch gezien optimaal benut.

NB1: géén grootschalige publieks-/cultuurvoorziening

De ontwikkelingsoptie van een grote nieuwe publieke cultuurvoorziening (van het niveau Eye Filmmuseum of Muziekgebouw aan het IJ) aan het metrostation Sixhaven is niet wenselijk. In het kader van het spreidingsbeleid wordt ingezet op een nieuwe grote cultuurvoorziening in het

Centrumgebied Noord (bij het Buikslotermeerplein). Een kleinschalige cultuurvoorziening in het Sixhavengebied zou wel onderdeel kunnen zijn van alle drie bovengenoemde ontwikkelopties.

NB2: géén verplaatsing/demping Sixhaven

De mogelijkheid voor het opheffen of verplaatsen van de jachthaven naar het IJ bij IJplein West is verkend. Dit zou op de huidige locatie van de Sixhaven ruimte bieden aan andere functies, bij alle drie de ontwikkelrichtingen (stadstuin, stadsbuurt en kantorencluster). Vooralsnog wordt gekozen voor behoud van de Sixhaven op de huidige locatie, omdat ze juist bijdraagt aan het nautische en cultuurhistorische karakter van het gebied en omdat dit de nadrukkelijke wens is van de watersportvereniging WVDS Sixhaven. De Sixhaven zelf kan veel meer dan nu een attractieve bestemming worden. Voorwaarde voor het behoud van de Sixhaven op deze locatie is wel dat de jachthaven veel meer zichtbaar en openbaar toegankelijk gemaakt dient te worden.

Voorstel keuze: een groen Sixhavengebied , een nieuwe stadstuin

De projectgroep gebiedsontwikkeling Sixhavengebied stelt voor te kiezen voor de ontwikkeling van een groen Sixhavengebied, met een nieuwe stadstuin: de 'Sixtuin'.

Groene publieke kop van de Noordhollandsch Kanaal scheg

De ontwikkeling van een groen Sixhavengebied, met de 'Sixtuin', biedt op deze centraal gelegen plek adem- en recreatieruimte, als tegenhanger van de stedelijke verdichting aan de IJ-oeveren en elders in Amsterdam Noord. De nieuwe stadstuin biedt ruimte voor enkele paviljoens, recreatie, sport en cultuurfuncties. De Sixtuin is samen met de Tolhuistuin dé plek waar oud- en nieuw Noord en de rest van de stad verbonden worden en waar Noorderlingen en andere Amsterdammers elkaar ontmoeten en samen verblijven.

De keuze voor een groen Sixhavengebied doet het meest recht aan de status van het rijksbeschermd stadsgezicht Noord van het Willemsluizengebied. Met de Sixtuin wordt vol ingezet op het groen inrichten en verbeteren van de centraal gelegen kop van de groene Noordhollandsch kanaalscheg, de historische groene landtong in het IJ (de Volewijk) en het voormalige sluseiland tussen de Willem I en de Willem III sluis. Uit het participatietraject kwam tot nu toe naar voren dat de meerderheid van de bewoners (en ondernemers) van de omliggende buurten voorstander zijn van de ontwikkeling van een groene inrichting van het Willemsluizengebied, cq de ontwikkeling van een stadstuin, of -park.

De Sixtuin vormt samen met de (veel meer openbaar te maken) Sixhaven, de beide Willemsluizen en het Noordhollandsch Kanaal en Tolhuistuin de kop van deze groene scheg. De 'Sixtuin' en de Tolhuistuin zijn als het ware het voorportaal van het Noorderpark en het Noord-Hollandse landschap van Waterland. Met de realisatie van de Sixtuin met goede verbindingen met haar omgeving ontstaat er een veel grotere openbare parkachtige structuur tussen het IJ en het Noorderpark en tussen de aanliggende woonbuurten.

In bijlage 1 vindt u een reeks afbeeldingen ter verduidelijking van de keuze de ontwikkeling van een nieuwe stadstuin en een schets van de Sixtuin in het Sixhavengebied. In bijlage 2 vindt u een uitgebreidere beschrijving van de visie op de inrichting en het gebruik van de Sixtuin.

Geen bebouwing noodzakelijk

Door de ontwikkeling van Overhoeks heeft het metrostation Sixhaven reeds voldoende vervoerswaarde. Uit de MKBA voor het metrostation Sixhaven blijkt dat er géén aanvullend bebouwingsprogramma noodzakelijk is. Het toevoegen van een fors bebouwingsvolume op deze plek (woningbouw of kantoren) is niet noodzakelijk, maar heeft wel als negatief gevolg dat er schaarse groene ruimte met unieke landschappelijke en cultuurhistorische waarden verloren gaat. Terwijl omliggende buurten veel behoefte aan hebben aan groen en in de nieuwe transformatiewijken Hamerkwartier, Buiksloterham en NDSM-terrein niet aan de richtnormen voor buurtgroen, speelplekken, recreatieve en buitensportvoorzieningen kunnen voldoen.

In de andere projectlocaties in Amsterdam Noord is aan de IJ-oeveren en in en rondom het Centrumgebied Noord ruimte voor 25.000 à 40.000 woningen. Een nieuw stadsbuurtje met een paar honderd woningen in het Sixhavengebied levert slechts een minimale bijdrage aan de woningbouwopgave. Voor extra kantoorontwikkeling van internationale allure liggen er veel kansen in het Centrumgebied Amsterdam-Noord / Buikslotermeerplein bij metrostation Noord (op eigen grond), maar ook in bijvoorbeeld het Hamerkwartier en elders in de stad.

Nadere onderbouwing

A. *Waarom een groene inrichting, een nieuwe stadstuin?*

Rijksbeschermd stadsgezicht Noord

Het Willemsluizegebied, het voormalige waterstaatkundige sluisseiland, is onderdeel van het rijksbeschermd stadsgezicht Noord. Het Sixhavengebied wordt gekenmerkt door een eeuwenoude structuur van een in het IJ stekende landtong, dijken en het Noord-Hollands Kanaal met jaagpaden en flankerende boombeplanting. Deze structuur is door de aanleg van de IJtunnel verstoord, maar er zijn nog voldoende elementen aanwezig om aan het gebied een grote cultuurhistorische betekenis te geven. Er is ook potentie om bepaalde cultuurhistorische elementen en structuren opnieuw zichtbaar te maken.

Grootschalige bebouwing van het gebied ten noorden van de jachthaven is vanuit cultuurhistorisch oogpunt zeer ongewenst, omdat dit de openheid van het gebied en lange landschappelijke water- en dijkstructuren aantast. Bovendien gaat de herkenbaarheid van historische groene landtong die het IJ in stak dan verloren.

Versterking groenblauwe structuur op schaal van de stad en Noord

Met de ontwikkeling van de Sixtuin, het openbaar maken van het gebied en het aanleggen van nieuwe fiets- en voetgangersroutes, wordt de kop van de groene Noordhollands Kanaal scheg als groenblauwe landschappelijk hoofdstructuur tussen het IJ en Waterland versterkt, op de schaal van de stad en Noord. Niet alleen de aanliggende buurten, maar de hele stad profiteert hiervan. De nieuwe Sixtuin en het opknappen en vergroten van de Tolhuistuin is in een sterk verdichtend Amsterdam-Noord een logisch vervolg op het Noorderpark en past in de Amsterdamse traditie van parkuitbreidingen en verbeteringen, zoals het Westerpark/WGF-terrein, Oosterpark en

Museumplein. Met de realisatie van de Sixtuin kan een plek die lange tijd een achterkant en bouwterrein is geweest eindelijk als een nieuwe publieke tuin aan de stad worden 'geschonken'.

Compensatie behoefte groen, recreatie en sport

Met name in de nieuwe transformatiewijken Hamerkwartier, Buiksloterham en NDSM-terrein is het moeilijk om aan de richtnormen voor buurtgroen, speelplekken, recreatieve en buitensportvoorzieningen te voldoen. De Sixtuin kan gezien worden als nieuw bovenwijks groen met mogelijkheden voor recreatieve en informele kleinschalige sportvoorzieningen die ook door de bewoners van die nieuw wijken (én de drukke binnenstad) gebruikt kan worden. Daarnaast zal de Sixtuin een extra recreatiegebied zijn voor de er aanliggende Vogelbuurt, IJplein en Van der Pekbuurt.

Participatie: de 'voortuin van Noord'

Uit twee publieke avondbijeenkomsten, drie gebiedsateliers en vele gesprekken kwam naar voren dat de meerderheid van de bewoners (en ondernemers) van de omliggende buurten voorstander zijn van de ontwikkeling van een park cq tuinachtige inrichting van het Willemsluizegebied wil. Er is überhaupt veel weerstand tegen het volbouwen van de open plek naast het beoogde metrostation Sixhaven. Tegen hoogbouw is nog meer weerstand.

Er is enig begrip voor de behoefte aan woningen in de stad, maar over de hele linie vind men het relatief beperkt aantal woningen niet opwegen tegen het volbouwen van de groene open plek, wetende dat er elders in de projecten in Noord al zo'n 25.000 à 40.000 woningen bij komen. Voor de eventuele bouw van kantoren is weinig begrip, omdat dit het sentiment versterkt dat in Noord economische belangen het primaat krijgen boven bewonersbelangen.

Ademruimte & openheid in verdichtende stad

Vanuit leefbaarheids- en gezondheidsoogpunt heeft de stadsbewoner ook behoefte aan 'ademruimte', aan open groene plekken waar je even uit de drukte van de stad bent. Zeker in een sterk verdichtend Noord, waar het inwonertal naar verwachting de komende 25 jaar van 100.000 naar 150.000 à 180.000 inwoners zal groeien, is hier behoefte aan. Het IJ zelf is natuurlijk de grootste open plek van de stad, echter hier kun je niet wandelen, spelen, recreëren, sporten of vertoeven. Met de Sixtuin krijgt Noord er een mooie groene open plek aan het NH-Kanaal bij, die qua schaal enigszins vergelijkbaar met het destijds vergroende Museumplein aan de zuidzijde van de binnenstad.

Investing in gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid stad: parken en tuinentraditie

Amsterdam kent een rijke traditie van de ontwikkeling van parken en tuinen. De realisatie van een goed ingepast en bereikbaar metrostation Sixhaven is primair gericht op de nieuwe stadswijk Overhoeks. De ontwikkeling van de Sixtuin is bedoeld voor de bewoners van de aanliggende (ontwikkel)buurten en alle Amsterdammers. Het is een investering in de gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid van de stad, die niet terugverdiend hoeft te worden met vastgoedontwikkeling op deze plek. De grootschalige vastgoedontwikkeling vindt elders (in Noord) plaats.

Plek van verbinding en ontmoeting

Het Sixhavengebied is bij uitstek een plek van verbinding en ontmoeting. Een plek waar oud- en nieuw Noorderlingen, Amsterdammers en bezoekers elkaar tegen komen. De Sixtuin kan een plek worden waar de verbondenheid van alle Amsterdammers centraal staat. Mensen van allerlei pluimage kunnen hier vertoeven, hetgeen bijdraagt aan de sociale cohesie van de stad. De Sixtuin

wordt een nieuwe ontmoetingsplek voor bewoners van de ontwikkelbuurten Vogelbuurt, IJplein en van der Pekbuurt, de nieuwe wijken Overhoeks, Buiksloterham en Hamerkwartier en bewoners uit de drukke binnenstad.

Contrast stenige zuidelijke IJ-oever en groene noordelijke IJ-oever

Het contrast tussen een groene kop van de Noordhollandsch Kanaal scheg aan de noordzijde van het IJ en het hoogstedelijke stationsgebied aan de zuidoever is bijzonder en spectaculair.

Reservering Zaanmetrolijn

In de afspraken met de regio over de ontwikkeling van de openbaar vervoerslijnen is ook een reservering voor nieuwe zogenaamde Zaanmetrolijn opgenomen. Deze Zaanlijnreservering is geprojecteerd in het Willemsluizengebied direct ten oosten van de Noordzuidlijntunnel. Deze reservering betreft een extra metroverbinding vanaf het Centraal Station via metrostation Sixhaven langs het NDSM- en Hembrugterrein naar Zaanstad. Deze nieuwe metrolijn kan dan de stoptreinen die door de Hemtunnel van station Amsterdam Sloterdijk naar Zaandam en de rest van Noord-Holland rijden vervangen, zodat er over dat spoortracé meer intercity's door naar Noord-Holland (Alkmaar-Den Helder) kunnen gaan rijden. Het betreft een lange termijn reservering, dus voor de periode ná 2040/2050. Het is onzeker of deze metrolijn er ooit zal komen, maar vooralsnog wordt vastgehouden aan de reservering, ook bij het ontwerp van het metrostation Sixhaven. Door de keuze voor een groene inrichting van het Willemsluizengebied kan gemakkelijk rekening worden gehouden met deze Zaanmetrolijnreservering. Bij het (grootschalig) bebouwen van het gebied is dit veel moeilijker en moeten er forse extra voorinvesteringen gedaan worden voor een complexe funderingsconstructie die rekening houdt met deze metrolijnreservering.

Financiering

De realisatie van de Sixtuin kent kosten, en niet of nauwelijks opbrengsten. Dat is niet anders dan bij andere grote herinrichtingen van belangrijke publieke ruimten in de stad, of het nu om het Museumplein, het Leidscheplein, het stationsplein, het Westerpark of het Noorderpark gaat. De kosten voor de inrichting van de Sixtuin en de een herinrichting van Sixhaven zijn globaal geraamd op 5.1, 2, b. De kosten voor een verbetering van de openbare ruimte van de Tolhuistuin is geraamd op 5.1, 2, b en een impuls aan de openbare ruimte in de IJplein-Westbuurt (impuls IJ-boulevard) op ca. 5.1, 2, b. Een langzaamverkeerbrug over het Noordhollandsch Kanaal en een voetgangersbrug over de Willem III sluis zijn geraamd op resp. 5.1, 2, b en 5.1, 2, b. De beoogde ondergrondse fietsparkeergarages met 1.000 plekken bij het metrostation Sixhaven en bij de veerpontaanlanding Buikslotermeerplein zijn beide geraamd op ca. 5.1, 2, b. Daarnaast is er nog de (kostbare) wens voor een overparking (en extra geluidschermen) van een stukje Nieuwe Leeuwerderweg bij de Adelaarsweg.

Als de stad echt de ambitie heeft om hier een nieuwe stadstuin met goede langzaamverkeerverbindingen van te maken, dan dient hiervoor dekking gezocht te worden uit verschillende dekkingsbronnen. Mogelijke dekkingsbronnen zijn het vereveningsfonds, mobiliteitsfonds (l.v.bruggen), groenfonds, BDU (fietsparkeergarages) en de algemene middelen. De financieringsstrategie wordt in de projectnota uitgewerkt.

B. Waarom géén bebouwing, geen nieuwe stadsbuurt of kantorencluster?

Geen bebouwing nodig voor vervoerswaarde metrostation Sixhaven

Het metrostation Sixhaven is noodzakelijk om de overdrukke Buiksloterwegveren te ontlasten. Vanwege de verdere ontwikkeling van Overhoeks (inclusief de nog te bouwen Maritim hotel-congrestoren met een capaciteit van 4.000 congresgasten) neemt deze noodzaak alleen maar toe. Met de ontwikkeling van Overhoeks kent het metrostation volgens de MKBA voor het metrostation Sixhaven voldoende passagierswaarde. Extra bebouwing naast het metrostation is hiervoor dus niet nodig.

Een goede langzaamverkeerverbinding (langzaamverkeerbrug over of voetgangertunnel onder het NH-Kanaal) tussen het metrostation en de Tolhuistuin/Overhoeks is wel essentieel, aangezien de Willem I sluis geen hoofdroute kan zijn en zo'n 75% van de gebruikers van het metrostation van en naar Overhoeks gaan.

Geen bebouwing, geen nieuw stadsbuurt / woningbouwlocatie

De woningbouwpotentie in het Sixhavengebied is erg beperkt, terwijl dit aan de debetkant wel ten koste gaat van de unieke cultuurhistorische, groene en landschappelijke waarde van dit gebied. Op de schaal van heel Noord worden in de diverse projectgebied aan de IJ-oeveren en rondom metrostation Noord 25.000 à 40.000 woningen worden gebouwd. De locatie Sixhaven valt daarbij in het niet.

Er zijn diverse ontwikkelscenario's voor een nieuwe gemengde stadsbuurt in het Willemsluizengebied naast het metrostation verkend. Het feitelijk te bebouwen gebiedje naast de Willem I sluis betreft slechts 1 à 1,5 hectare, er van uitgaand dat de jachthaven niet gedempt wordt. Afhankelijk van de gewenste dichtheid kan het gemengde programma in het kleine gebied ten noorden van de Sixhaven variëren van 35.000 tot 55.000 m² bvo met een mix van (350 à 500) woningen, kleinschalig werken en voorzieningen.

Tenslotte gaan weg liggen,

Er liggen, als alternatief, ook nog mogelijkheden voor extra woningbouw op de 2 basisscholen aan de Johan van Hasselt vlakbij het metrostation Noorderpark. Dit komt zou de sociale veiligheid aan de hoofdfiets- en wandelroute naar metrostation Noorderpark ook ten goede komen en ook enkele honderden nieuwe woningen opleveren..

Geen kantorencluster

In de Ruimtelijk Economische Visie Ruimte voor de economie van morgen (2017) is het Sixhavengebied samen met Oosterdokseiland, Marineterrein, Zuidas, Nieuwe Meer en Schiphol aangeduid als een potentiële internationale topmilieu voor kantoren. Het betreft hoogwaardig ingerichte internationaal verbonden locaties, geschikt voor vestiging van internationale hoofdkantoren, met in om de omgeving een groot voorzieningen aanbod. In het kantorenplan 2019-2026 wordt de urgentie van de krapte op de kantorenmarkt benoemd en wordt de noodzaak voor kantoorontwikkeling van nieuwe locaties voor de periode na 2022 benadrukt. De aanstaande Brexit biedt natuurlijk ook extra kansen om bedrijven naar Amsterdam te halen.

De ontwikkeling van (alleen) kantoren in het Willemsluizengebied gaat sterk ten koste van de unieke cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van het gebied druist in tegen de wens van de meerderheid van de omwonenden die hier graag een stadstuin willen.

Er zijn voldoende alternatieve kantoorlocaties in Noord en anders in de stad voor handen. Zo zijn er goede kansen voor extra kantoorontwikkeling (op eigen grond) bij metrostation Noord (CAN en Buikslotermeerpleingebied), waarbij kantoorontwikkeling (100.000 à 150.000 m² bvo) hier ook kan bijdragen aan de ontwikkeling van een echt stadshart Noord en een (internationaal) topmilieu. Ook in het Hamerkwartier zijn mogelijkheden voor extra kantoorontwikkeling.

Geen hoogbouw

In de hoogbouwvisie zoals opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt het Willemsluizengebied niet genoemd als een potentiële locatie voor hoogbouw. De hoogbouw is aan de flanken van IJ-oeveren gewenst, maar niet in het centrale Sixhavengebied. Dit is ook gerelateerd aan de status van het gebied als beschermd stadsgezicht Noord, met alleen kleinschalige pre-stedelijke bebouwing in het Buiksloterweggebied en de aangelegene tuindorpen. De ligging in de zogenaamde 2km-bufferzone van het UNESCO-gebied binnenstad Amsterdam vraagt tevens om terughoudendheid met hoogbouw. In de projectgebieden Centrumgebied Noord/Buikslotermeerplein, Hamerkwartier, Buiksloterham en NDSM is hoogbouw juist een gewenst middel voor stedelijke verdichting.

Relatie metrostation en gebiedsontwikkeling Sixhaven

A. *Inhoudelijk: grote impact metrostation op inrichting en gebruik Sixtuin*

De projecten metrostation Sixhaven en gebiedsontwikkeling Sixhaven eo hangen sterk samen. De komst van het metrostation, het type metrotoegangen, wel of niet een ondergrondse parkeergarage en een langzaamverkeerbrug of voetgangerstunnel naar de Tolhuistuin/Overhoeks hebben een grote impact op de inrichting en het gebruik van met name het Willemsluizengebied. De ontwikkeling van het metrostation Sixhaven en de Sixtuin in vervolg een meer integrale planvorming. In het buitenland hebben diverse stadsparken en -tuinen een 'eigen metrostation'. Bekende voorbeelden zijn Regents Park en Green Park in London, Jardin Luxembourg en Parc de Bercy in Parijs, en het Warandepark /Koninklijk Park (met metrohalte Park) in Brussel.

Liefst ook een verdeelhal bij noordelijke metrotoegang

Aan de scope van het metrostation Sixhaven is mede op aanraden van de projectgroep gebiedsontwikkeling Sixhaven eo een ondergrondse verdeelhal voor de zuidelijke metrotoegang toegevoegd. De kostenraming van het metrostation is nu ca 5.1, 2, b waarvan de VRA 1/3 financiert.

In feite is de scopeuitbreiding nog een compromis. Vanuit het project gebiedsontwikkeling Sixhaven eo zijn ook een verdeelhal voor het noordelijke metrotoegang en een ondergrondse fietsenstalling van 1.000 plekken zeer wenselijk voor een hoogwaardige inrichting en het behouden van flexibiliteit voor de Sixtuin. We willen het liefst een zo 'schoon en open mogelijk' maaiveld. Dus geen poortjes, wanden en kappen bij de metrotoegang en ook geen fietsparkeerplaatsen bovengronds (à la metrostation Noorderpark). De kosten van een extra verdeelhal en een ondergrondse fietsenstalling zijn respectievelijk circa 5.1, 2, b en 5.1, 2, b. In het Projectbesluit gebiedsontwikkeling Sixhaven eo kan mogelijk nog besloten worden dat ook de noordelijke toegang van het metrostation toch echt een verdeelhal moet krijgen. Deze zou dan alsnog aan de scope van het metrostation moeten worden toegevoegd.

Zuidelijke verbinding: langzaamverkeerbrug of voetgangerstunnel?

Daarnaast zal in het projectbesluit voor het metrostation aangegeven worden dat er snel duidelijkheid moet komen over de zuidelijke verbinding over het Noordhollandsch Kanaal (i.v.-brug over of voetgangerstunnel onder het NH-Kanaal) vanuit de Tolhuistuin/Overhoeks naar het metrostation. Een nog te realiseren goede langzaamverkeerverbinding (langzaamverkeerbrug over of voetgangerstunnel onder het NH-Kanaal) tussen het metrostation en de Tolhuistuin/Overhoeks is wel essentieel, aangezien de Willem I sluis geen hoofdroute kan zijn en zo'n 75% van de gebruikers van het metrostation van en naar Overhoeks gaan. In dat opzicht zou het metrostation ook Overhoeks-Sixhaven genoemd kunnen worden.

De projectgroep (op Monumenten & Archeologie na) heeft vooralsnog een sterke voorkeur voor een langzaamverkeer brug, omdat deze veel comfortabeler en goedkoper is (een langzaamverkeerbrug kost 5.1, 2, b en een voetgangerstunnel kost 5.1, 2, b). Er zijn 2 opties voor een langzaamverkeerbrug: direct aan de zuidzijde van de Willem I sluizen of ter hoogte van de Tolhuisweg. De langzaamverkeerbrug direct ten zuiden van de Willem I sluizen is acceptabel voor de nautische partijen (Provincie Noord-Holland en Centraal Nautisch Beheer/ Havenbedrijf) en lijkt ook voor de directie Monumenten en Archeologie acceptabel, terwijl een brug bij de Tolhuisweg (die een logischere/directere route naar overhoeks oplevert) veel weerstand bij de nautische partijen en directie Monumenten en Archeologie kent. Momenteel wordt nog een aanvullend nautisch onderzoek gedaan voor beide brugopties en de tunneloptie. Eind 2019 zal de keuze voor de zuidelijke verbinding gemaakt moeten worden.

B. Besluitvormingsscenario's

Begin oktober ligt het Projectbesluit metrostation Sixhaven ter besluit vorming voor. De scope van het metrostation is uitgebreid met een verdeelhal bij de zuidelijk toegang van het metrostation. In de besluitvorming van het metrostation ligt het primaat de nut & noodzaak en de financiering; de impact op de maaiveldinrichting is vooralsnog secundair. Het Projectbesluit Gebiedsontwikkeling Sixhavengebied volgt pas in voorjaar 2020.

Voor wat betreft de besluitvorming van de beide projecten Metrostation Sixhaven en Gebiedsontwikkeling Sixhaven eo zijn er 4 scenario's mogelijk:

1. Besluit metrostation & besluit Sixtuin
2. Besluit metrostation & géén besluit Sixtuin
3. Géén besluit metrostation & géén besluit Sixtuin
4. Géén besluit metrostation & wel besluit Sixtuin

Per scenario worden hier, vanuit het perspectief van de keuze voor de ontwikkeling van de Sixtuin, kort de voor- en nadelen benoemd:

Ad 1 Besluit metrostation & besluit Sixtuin

- Zeer wenselijk
- Financiering metrostation nog niet rond; co-financierder VRA wil graag bebouwing bij metrostation
- Urgentie metrostation dient vanuit Sprong over het IJ te worden bekrachtigd
- Nog geen consensus Sixtuin in College; EZ wil locatie als internationale kantorenlocatie verzilveren

Ad 2 Besluit metrostation & géén besluit Sixtuin

- Zeer ongewenst

- Groot risico dat er later toch bebouwing bij metrostation komt
- Financiering metrostation nog niet rond;
- Urgentie metrostation dient vanuit Sprong over het IJ te worden bekrachtigd

Ad 3 Géén besluit metrostation & géén besluit Sixtuin

- Ongewenst, vanuit Sprong over IJ en geen sterk verhaal richting de omgeving (lopend participatietraject)
- Het gebied blijft strategische reservering
- Inzetten voorlopig gebruik gebied
- Eventueel wel doorgaan met opknappen Tolhuistuin, openbaar maken jachthaven en impuls IJboulevard IJplein

Ad 4 Géén besluit metrostation & wel besluit Sixtuin

- Mogelijkheid, vanuit Sprong over IJ (overlast veerponten Buiksluiterwegveer)ongewenst, maar dit levert wel een rustiger/ontspannener Sixtuin op
- Vraag of het dan uitstel of afstel van het metrostation betreft; bij uitstel zou bij de inrichting van de Sixtuin nog altijd rekening moeten worden gehouden met de komst van een metrostation, waardoor de hele inrichting dan op termijn weer opnieuw moet

Scenario 1, het nemen van zowel een metrobesluit als een besluit voor een groene Sixtuin, is zeer wenselijk. Hiermee worden zowel de Sprong over het IJ ambities als de nieuwe Sixtuin waargemaakt. Hiervoor dient een meerderheid in het College en voldoende dekking gevonden te worden.

Scenario 2, het nemen van een besluit voor de aanleg van het metrostation maar niet voor de Sixtuin, is zeer ongewenst. Het risico is dan groot dat het Willemsluizengebied alsnog wordt volgebouwd.

Scenario 3, uitstel van de beide besluiten metrostation en gebiedsontwikkeling, is ongewenst, maar wel een terugvaloptie indien er geen consensus komt. Het is een erg zwak verhaal naar de omgeving, maar het Willemsluizengebied krijgt dan de status van 'strategische reservering', à la Kop Java-eiland destijds en krijgt dan voor de komende 5 à 10 jaar een tijdelijke inrichting en gebruik.

Scenario 4, wel besluit Sixtuin en géén besluit metrostation, is een mogelijkheid, maar vanuit Sprong over het IJ ambities ongewenst. De aanstaande bouw van het Maritim congresshotel, Overhoeks Campus fase 2 en de stedelijke verdichting in de Buiksloterham zal de drukte op de Buiksloterwegveerponten op de korte termijn blijven vergroten. Voordeel van géén metrostation is natuurlijk wel dat het Willemsluizengebied een minder druk knooppunt wordt en dit een rustiger/ontspannener Sixtuin oplevert. Het is bij dit scenario de vraag of géén besluit voor het metrostation uitstel of afstel van het metrostation is. Bij uitstel zal bij de inrichting van de Sixtuin nog altijd rekening moeten worden gehouden met de mogelijke inpassing van een metrostation en de inrichting zal dan mogelijk op termijn toch weer opnieuw moeten vanwege de bouw van het metrostation.

In bijlage 3 is een beknopte krachtenveldanalyse van het College van B&W opgenomen.

Bijlage 1: Afbeeldingen

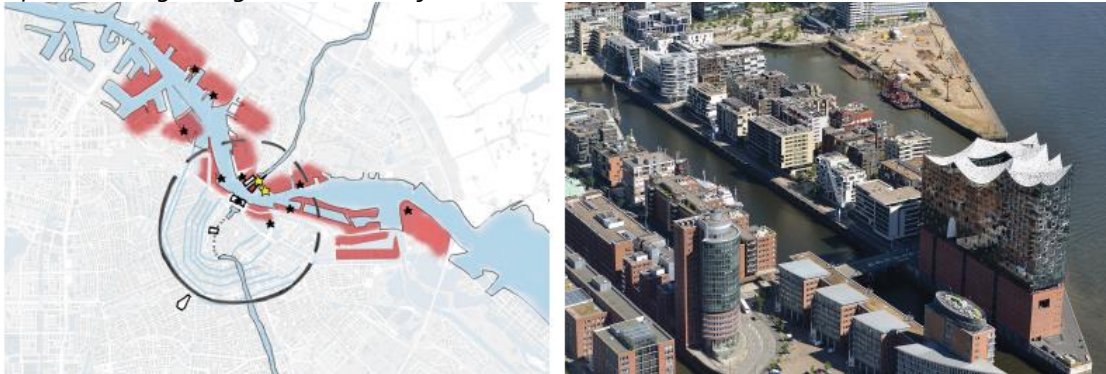
Positionering Sixhaveengebied: centraal gelegen, aan metrostation Sixhaven, in kop Noordhollandsch Kanaalscheg; ontwikkeling van ca 25.000 à 40.000 woningen aan de noordelijke IJ-oeveren en rondom metrostation Noord (en een vergelijkbaar aantal arbeidsplaatsen)



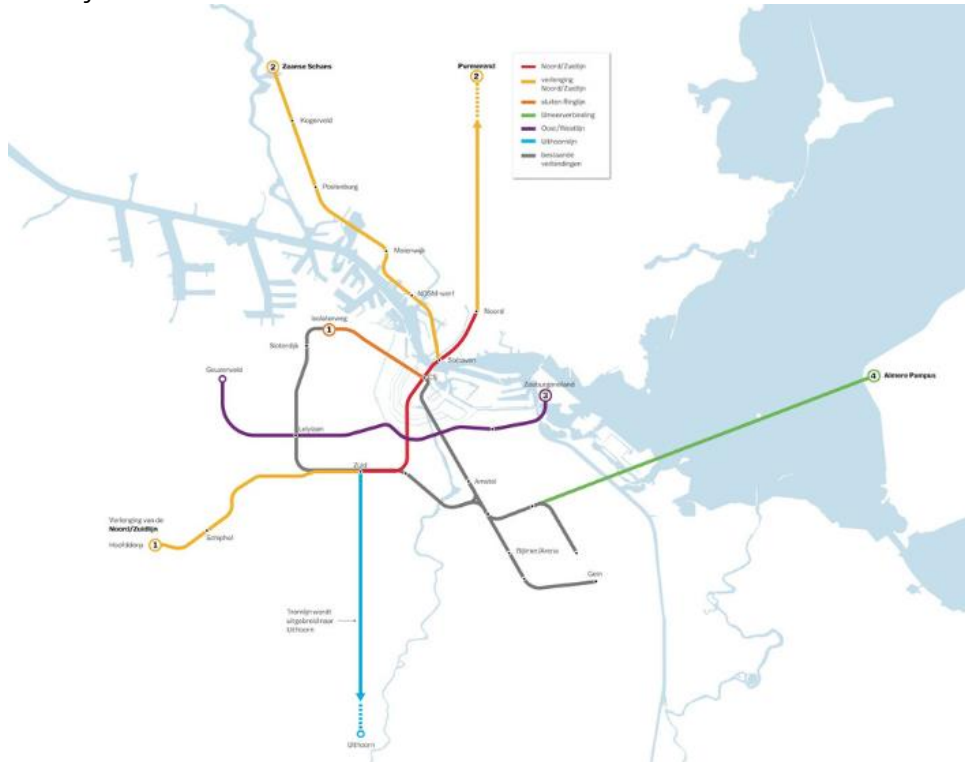
Optie a: nieuwe stadstuin/-park (versterken kop groene Noordhollandsch kanaalscheg)



Opties b en c: gemengde stadsbuurt of kantorencluster



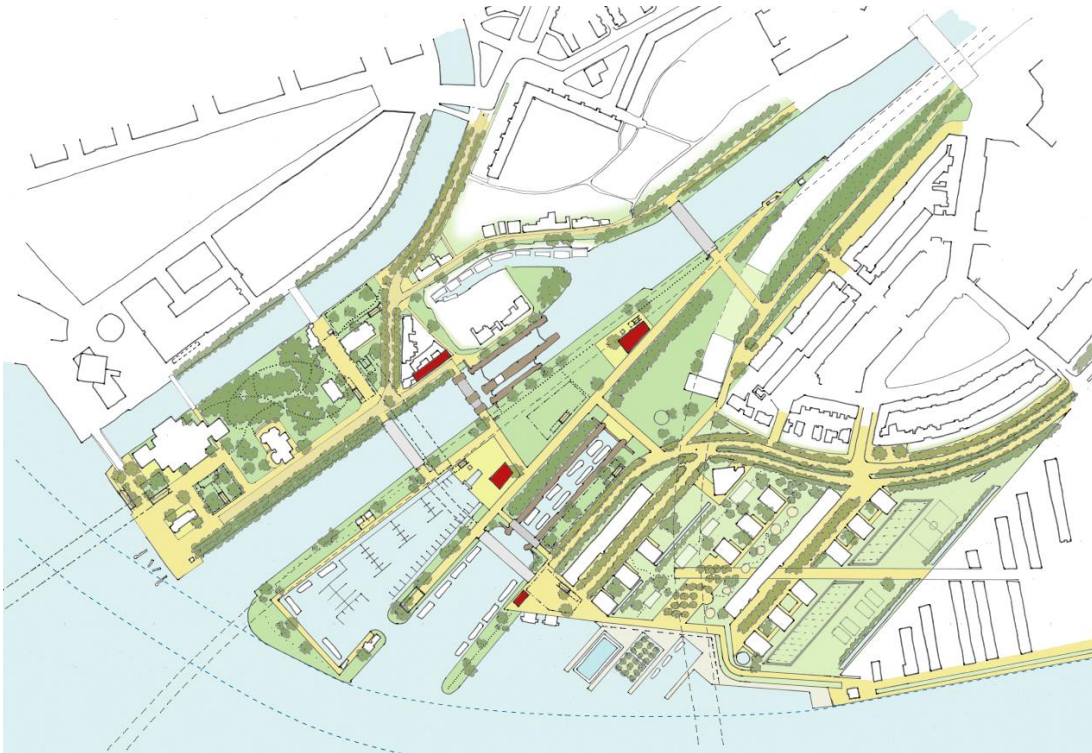
OV-lijn reserveringen Metropool Regio Amsterdam, met een lange termijn reservering voor een extra metrolijn tussen Amsterdam Centraal Station en Zaandam



Keuze voor een groen kop van de Noordhollandsch Kanaal scheg, met een publieke nieuwe stadstuin, de 'Sixtuin'



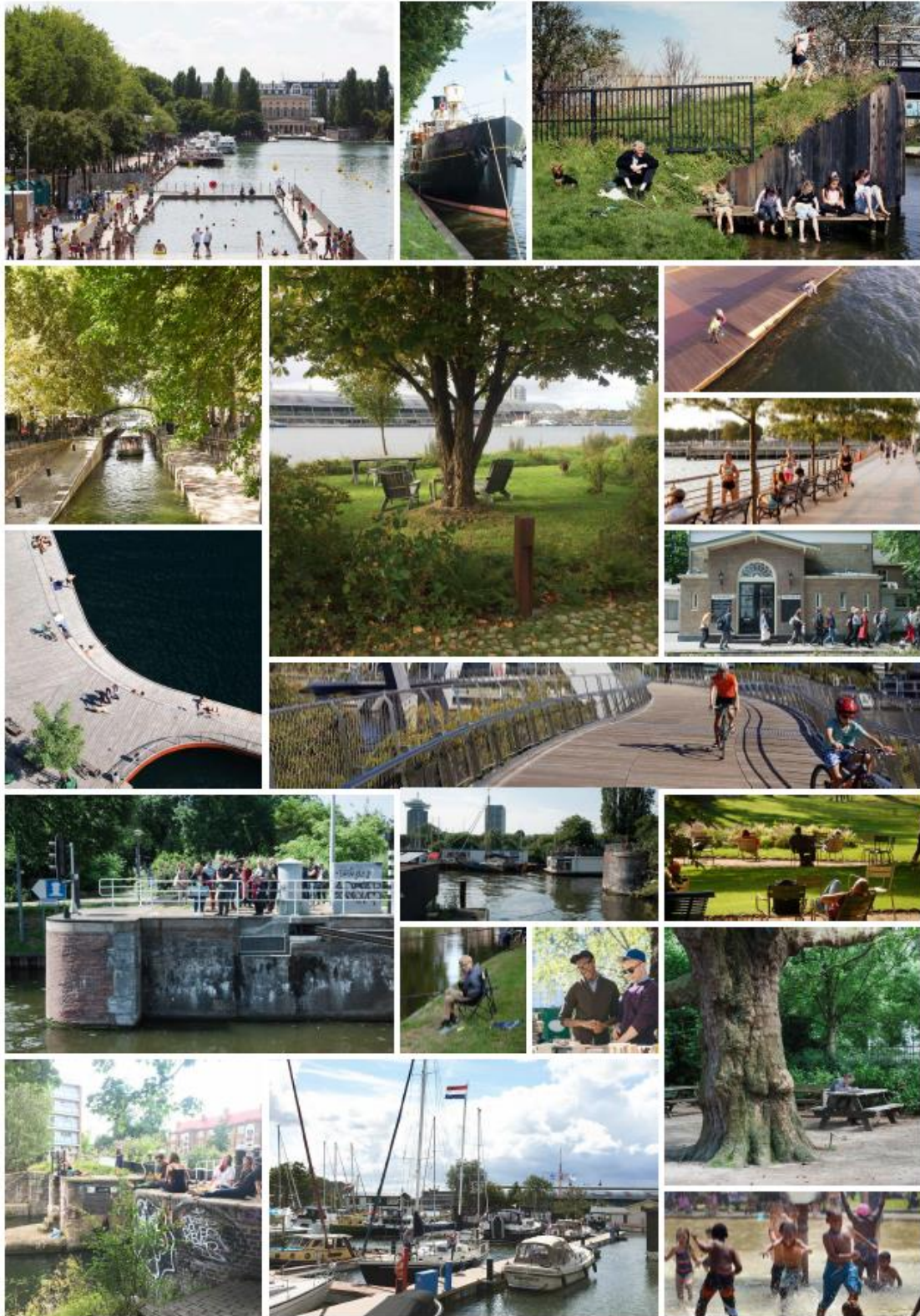
Schets/ impressie van de nieuwe 'Sixtuin', met meerdere opties l.v.-bruggen of voetgangerstunnel naar metrostation



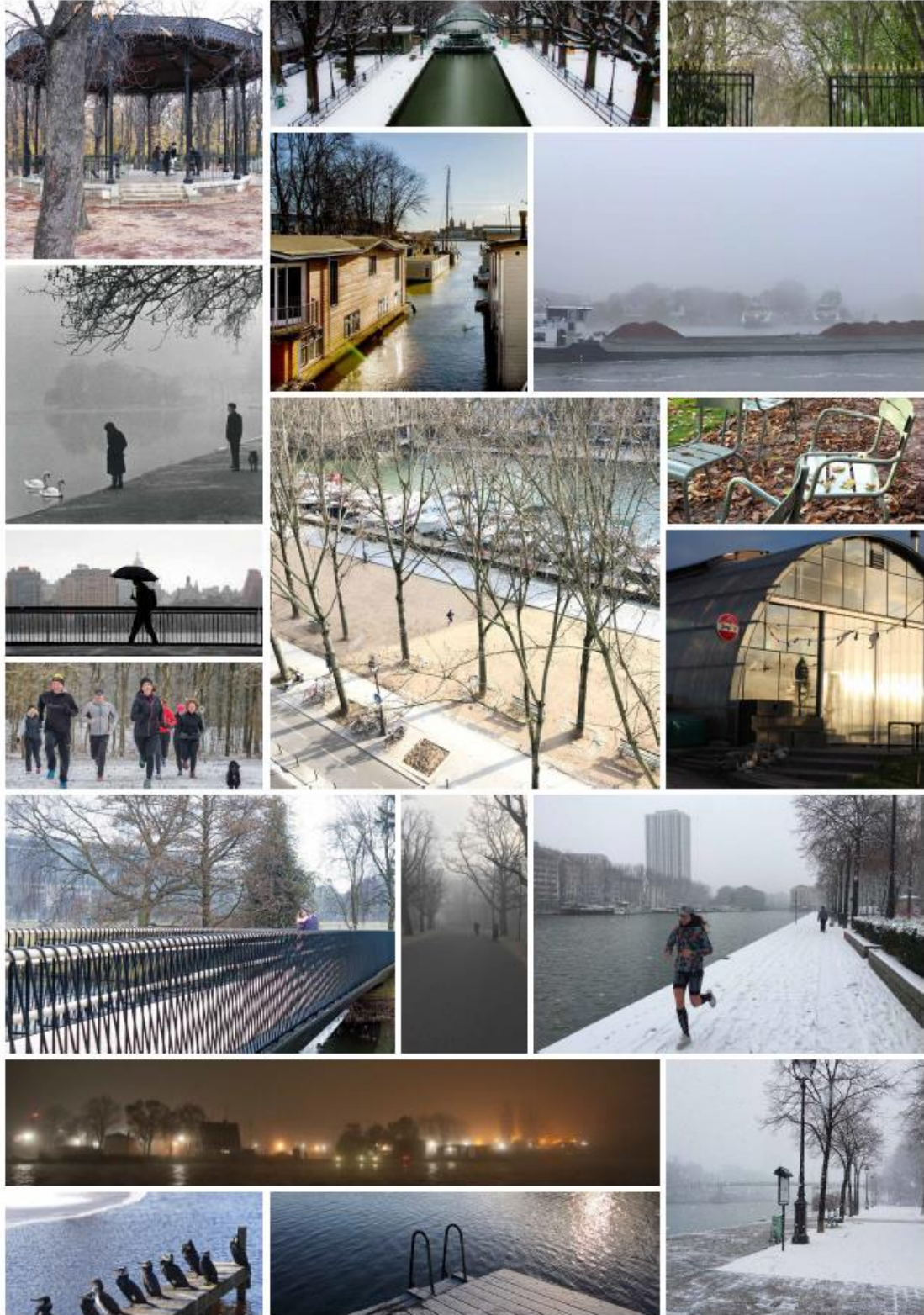
Schets/ impressie van de nieuwe 'Sixtuin', met l.v.-brug bij Willem I sluis en voetgangersbrug over de Willem III sluis en 'sluispaviljoen' op de noordelijke metrotoegang



Sfeerimpressie 'Sixtuint' (zomer)



Sfeerimpresie 'Sixtuin' (winter)



Bijlage 2: Visie inrichting en gebruik Sixtuin*Groen kop van NHK-scheg*

De kop van de groenblauwe Noordhollandsch kanaal scheg wordt verbeterd door het openbaar maken van de kades van de jachthaven en de Willem III sluis, het vergroten en upgraden van de Tolhuistuin en de realisatie van de 'Sixtuin' ten noorden van de Sixhaven. Dit cultuurhistorisch, landschappelijke en waterstaatkundige unieke ensemble vormt het voorportaal van het Noorderpark en het Noord-Hollandse landschap (Waterland).

Het kanaal is de ruggegraat van een landschappelijk parkgebied, met verschillende parken, tuinen en cultuurhistorische dijken, jaagpaden en boomstructuren, die dwars door Noord loopt.

Cultuurpark Tolhuistuin

De Tolhuistuin wordt opgeknapt en uitgebreid als cultuurpark voor de stad. De Tolhuistuin verdient een hoogwaardige tuininrichting, waarbij de juiste balans dient te worden gezocht tussen een openbaar gebruik ervan en het gebruik voor kleinschalige culturele en muziekevenementen. De Buiksloterweg wordt een hoogwaardige fiets- en wandelboulevard.

Openbare Sixhaven

Aan de oostzijde van het NH-kanaal ligt de nu nog verborgen Sixhaven. Voorgesteld wordt om deze jachthaven veel beter zichtbaar en openbaar toegankelijk te maken, waardoor de openbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied sterk toeneemt en veel meer mensen van de Sixhaven kunnen genieten. Door een herinrichting van de kades en een nieuw multifunctioneel verenigingsgebouw annex horecapaviljoen met terras aan het water wordt de Sixhaven een prachtige bestemming voor buurtbewoners en Amsterdammers. De parkeerplaats en vele hekken dienen plaats te maken voor openbare kades met steigers iets verder van de kade. De zuidelijke toegang van het metrostation ligt direct aan de Sixhaven en de noordelijke metrotoegang ligt in de 'Sixtuin'.

De Sixtuin: een nieuwe stads- & buurttuin

De Sixtuin ligt tussen de Willem I sluisen en het IJtunnelgebouw. Bij de inrichting van de Sixtuin wordt in paden en lange bomenrijen het voormalige sluisseiland als ruimte weer duidelijk herkenbaar gemaakt. De tuin is een klein park van ca 3,5 ha (vergelijkbaar met een half Sarphatipark of half Museumplein) met kansen voor wandel- & joggingsroutes (beweging), urban sports, spelen, picknicken, bootjes kijken, etcetera. Mogelijk is er ook ruimte voor kleinschalige evenementen. De Sixtuin en de Sixhaven samen beslaan een gebied van zo'n 10 ha, vergelijkbaar met het Oosterpark.

De Tolhuistuin en de Sixtuin zijn een soort yin en yang. Ze zijn compleet anders en vullen elkaar in beeld en gebruik aan. In de Sixtuin domineren de strakke lijnen en openheid van het voormalige waterstaatkundige sluisseiland en nautische sfeer van de sluisen en de jachthaven, terwijl de Tolhuistuin een romantische tuin is met weelderige beplanting en een bomenarboretum.

In de Sixtuin is het vanaf een bankje of terras kijken naar het schutten van de Willem I sluis voor de recreatievaart en de boten die de Sixhaven in en uitvaren is in de zomer al een attractie op zichzelf.

De 'Sixtuin' en Tolhuistuin onderscheiden zich qua schaal, inrichting en gebruik van het Noorderpark, bovendien komen de metrotoegangen boven in de Sixtuin. In het veel grotere Noorderpark is ruimte voor grote ligweides en recreatief of sportprogramma dat meer ruimte vraagt. Zo herbergt het Noorderpark ook het Noorderparkbad, een (natuur)speeltuin en een skatebaan. De nadere inrichting en programmering van de Sixtuin kan met de buurt en de stad verder worden uitgewerkt.

Overkluizing en routes

Het gebied rondom het IJtunnelgebouw hoort ook bij de Sixtuin, inclusief de ambitie om bij de IJtunnelmond een deel van de Nieuwe Leeuwarderweg te overkluizen en bij de tuin te betrekken. Deze overparking zou de stadstuin vergroten en de milieuhinder en barrièrewerking van de Nieuwe Leeuwarderweg sterk verminderen en ook de parkverbinding naar Noorderpark versterken. Zowel de Buiksloterweg, als de Meeuwenlaan-Adelaarsweg, kunnen beter als doorgaande fiets- en wandelboulevards langs het Noordhollandsch Kanaal worden vormgegeven.

Paviljoen(s)

Eén of meer paviljoens kunnen eraan bijdragen om de tuin echt een bestemming te maken voor bewoners van de aanliggende buurten én andere Amsterdammers. Er kan gedacht worden aan een nieuwe multifunctioneel paviljoen annex clubhuis aan de Sixhaven en een 'sluispaviljoen' iets ten noorden van de Willem I sluizen. Dit 'sluispaviljoen' kan al dan niet worden geïntegreerd met de noordelijke metrotoegang, en zou een paviljoen met een gemengd gebruik kunnen zijn, bijvoorbeeld een combinatie van een cultureel expositiecentrum, een buurthuiskamer, een taalwerkplaats voor buurtbewoners en een klein café-restaurant met terras. Mogelijk kan er bij het iconische IJtunnelgebouw ook nog een kleinschalig paviljoen komen.

Bijlage 3: Krachtenveldanalyse College

Verkeer & Vervoer, Water (Dijksma)

- zorgen over de financierbaarheid van het metrostation; steun van de VRA is essentieel (VRA wil liefst bebouwing aan metrostation vanuit knooppuntgedachte, ondanks dat dit vanuit MKBA niet noodzakelijk is)
- belang lange termijn reservering Zaanmetrolijn; vanuit dat belang ook steun voor Sixtuin mogelijk
- Sixtuin ook gunstig voor waterbestendige stad

Economische Zaken (wethouder ...)

- belang van voldoende internationale kantoren-toplocaties
- geen steun Sixtuin

Openbare Ruimte en Groen, Bouwen en Wonen, Ontwikkelbuurten, stadsdeel Noord (wethouder Ivens)

- kans nieuwe groene publieke tuin voor de (verdichtende) stad
- voldoende grote woningbouwlocaties elders
- Sixtuin is ook gewenst vanuit bewoners aanliggende ontwikkelbuurten
- geen concurrentie van Noorderpark, juist voorportaal, aanvulling op en verbinding met het Noorderpark

Monumenten en erfgoed (wethouder Meliani)

- Steun voor Sixtuin vanuit belang bescherming cultuurhistorisch waardevol gebied

Sport en Recreatie (wethouder Kukenheim)

- Sixtuin biedt kansen voor recreatieve voorzieningen, routes en kleinschalige sportvoorzieningen