



## Memo

### Programma van Eisen metrostation Sixhaven, namens projectgroep gebiedsontwikkeling Sixhaven e.o.

Aan: 5.1, 5.1, 2, e 5.1, 2, e metrostation Sixhaven, Metro en Tram),  
Projectteam metrostation Sixhaven  
Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e (5.1, 2, e rojectgroep gebiedsontwikkeling  
Sixhaven e.o.), 5.1, 2, e (5.1, 2, e , 5.1, 2, e 5.1, 2, e openbare  
ruimte)  
Datum: 19 oktober 2018

#### Bijlagen:

- Blad 0 Schetsontwerp metrostation Sixhaven (PB Noordzuidlijn, 2016)
- Blad 1 Voorstel plattegrond metrostation Sixhaven in project gebiedsontwikkeling Sixhaven -illustratief- (R&D, 18 okt 2018)
- Blad 2 Lengtedoorsnede voorstel metrostation Sixhaven in project gebiedsontwikkeling Sixhaven -illustratief- (R&D, 18 okt 2018)
- Blad 3 Dwarsdoorsnedes voorstel metrostation Sixhaven in project gebiedsontwikkeling Sixhaven (R&D, 18 okt 2018)

Beste heer 5.1, 2, e

Op 8 oktober jongstleden zijn de eisen en wensen van de Projectgroep gebiedsontwikkeling Sixhaven e.o. voor de (inpassing van) het metrostation Sixhaven met u besproken. De eisen en wensen namens de PG gebiedsontwikkeling Sixhaven e.o. zijn in deze memo beschreven, zodat u ze kunt mee nemen bij de KlantEisenSpecificaties voor het ontwerp van het metrostation in de Projectnota metrostation Sixhaven.

Onder aan deze memo en tevens separaat bijgevoegd vindt u ter verduidelijking 4 bijlagen/afbeeldingen, namelijk een eerste schetsontwerp van het metrostation uit 2016 en een voorstel voor het metrostation Sixhaven en de inpassing in haar omgeving. Het betreft hier richtinggevend voorstellen/illustraties (plattegrond, lengte- en dwarsprofielen), nog géén ontwerp. Dit is bedoeld ter verduidelijking van de eisen en wensen van de PG gebiedsontwikkeling Sixhaven.

## De Eisen

### *Ambities / hoofdeisen gebiedsontwikkeling Sixhaven en omgeving (overall)*

- De aanleg van het metrostation Sixhaven en de entrees dienen voldoende flexibiliteit te geven aan verschillende ontwikkelscenario's van de geambieerde gebiedsontwikkeling van het Sixhavengebied en omgeving, variërend van een meer parkachtige ontwikkeling tot grootschalige vastgoedontwikkeling/bebouwing direct ten oosten van het metrostation Sixhaven;
- De ruimtelijke kwaliteit van de entrees van het metrostation en openbare ruimte eromheen dient hoogwaardig en sociaal-veilig te zijn, waarbij rekening gehouden wordt met de monumentenstatus van de Willem I sluis en het rijks beschermd stadsgezicht de Volewijk, waar het Sixhaven/Willemsluizengebied deel van uitmaakt;
- Het metrostation dient zowel vanaf de aanliggende buurten en publiekstrekkers vanuit het westen (Tolhuistingebied/Overhoeks), oosten (IJpleinbuurt en Hamerkwartier) en noorden (Vogelbuurt en van der Pekbuurt) goed als voetganger en met de fiets te bereiken te zijn; hiervoor dient een langzaamverkeerbrug danwel voetgangerstunnel naar het Tolhuistingebied te worden aangelegd;
- Er dient voldoende fietsenstalling bij het metrostation te worden gemaakt, op dusdanige wijze dat dit niet ten koste van de ruimte voor de gebiedsontwikkeling (dwz toekomstig park of bouwveld) gaat; het verdient de voorkeur om het fietsparkeren direct ondergronds in een inpandige ruimte op de metrotunnel boven het metrostation te realiseren en mogelijk ook in het Tolhuistingebied (bij de voetgangerstunnelvariant onder Noordhollandsch Kanaal door naar het metrostation); alternatief is dat de fietsstalling wordt opgenomen in een vastgoedontwikkeling van de Sixhaven en dat er tijdelijk maaiveldparkeren is. Dat is enerzijds een beperking van de bouwvelop, anderzijds maakt het vraagstuk bij de metro mogelijk wellicht minder complex. Dit vraagt nadere studie.

### *Openbare ruimte rondom metrostation*

- Het metrostation dient de mogelijkheid voor de ontwikkeling van een obstakelvrije wandel- en fietsboulevard op de metrotunnel niet onmogelijk te maken;
- Op het westelijk deel van de metrotunnel dient een obstakelvrije hoofdfiets- & voetgangersroute van minimaal 7 à 10 meter breed mogelijk te zijn; aan de zuidzijde van de Willem I sluisen betreft het vanaf de kade van het Noordhollandsch kanaal een obstakelvrije zone van 15 meter breed, bestaande uit een minimaal 7 à 10 meter brede obstakelvrij wandel- en fietspad op het westelijk deel van de tunnel en een 5 meter breed grastalud direct aan het kanaal; bij de Willem I sluisen en ten noorden daarvan is dit grastalud breder; zie ook de bijlage Blad 1 Voorstel plattegrond metrostation Sixhaven in project gebiedsontwikkeling Sixhaven -illustratief- (R&D, 12 okt 2018)
- Op het oostelijk deel (circa 5 meter breed) van de tunnel dient rekening te worden gehouden met de mogelijkheid en voldoende groeiplaatsomstandigheden (mogelijkheid minimaal 1 meter aarde op de tunnel) van een rij bomen op de tunnel;

- In overleg met de projectgroep gebiedsontwikkeling Sixhaven aansluiting zoeken bij de beoogde openbare ruimte structuur en materialisering van de maaiveldverharding; bij voorkeur alle routes naar het metrostation in dezelfde klinkerverharding als de Sixhavenweg en het aanliggende voetpad aan de westzijde van de Sixhaven.

#### *Entrees metrostation, verdeelhallen & inpandige (brom)fietsenstalling*

- Vanuit de gebiedsontwikkeling dient flexibiliteit te worden gewaarborgd voor wat betreft de locatie van de entrees van het metrostation en dient voldoende doorgaande ruimte voor grotere stromen voetgangers en fietsers op het maaiveld te worden gewaarborgd;
- Het metrostation dient bij beide entrees verdeelhallen te krijgen, waardoor de entrees (trappen en roltrappen) verplaatst kunnen worden van een positie centraal op de metrotunnel naar een andere positie meer naar de randen van de metrotunnel of direct naast de metrotunnel; zie ook bijlagen Blad 1, Blad 2 en Blad 3 Voorstel metrostation Sixhaven in project gebiedsontwikkeling Sixhaven (plattegrond, lengteprofiel, dwarsprofielen en referentie metrostation Vijzelgracht, R&D, 12 okt 2018);
- De exacte maat en locatie van de verdeelhallen en de locatie van toegangen van het metrostation vraagt om nader gezamenlijk ontwerpend onderzoek door de ontwerpteams van de projectgroepen metrostation Sixhaven en gebiedsontwikkeling Sixhaven;
- De toegangen/entrees en liften van het metrostation dienen met zo min mogelijk obstakels op maaiveld te worden gerealiseerd, waardoor een zo open en ruimtelijk mogelijk gebied aan de oostzijde van het Noordhollandsch Kanaal ontstaat;
- Er dient bij voorkeur een inpandige (brom)fietsenstalling tussen de verdeelhallen op de metrotunnel te worden gemaakt; de maat, de locatie en locatie van toegangen van de inpandige fietsenstalling vragen om nader onderzoek i.s.m. de projectgroep gebiedsontwikkeling Sixhaven eo;
- Indien er toch kappen bij de toegangen komen, dienen deze hoogwaardig, sociaal-veilig, terughoudend/neutral/niet uitbundig te worden vormgegeven, waarbij de vormgeving recht doet aan de locatie aan het rijksmonument de Willem I sluizen en in het beschermd stads- en dorpsgezicht;
- De lift(en) dienen net als de eventuele kappen bij de toegangen hoogwaardig, sociaal-veilig, terughoudend/neutral/niet uitbundig te worden vormgegeven, waarbij de vormgeving recht doet aan de locatie aan het rijksmonument de Willem I sluizen en in het beschermd stads- en dorpsgezicht.

#### *Metrotoegang vanuit westen: langzaamverkeerbrug of voetgangerstunnel*

- Het metrostation dient vanuit het westen, het Tolhuistuingebied en de nieuwe stadswijk Overhoeks, ook goed toegankelijk te zijn voor voetgangers en fietsers; separaat wordt door de projectgroep gebiedsontwikkeling Sixhaven een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een voetgangerstunnel, voetgangersbrug of langzaamverkeerbrug van het Tolhuistuingebied naar het metrostation Sixhaven; dit moet leiden tot een keuze voor de juiste ontsluiting van het metrostation naar het westen;

- Bij de ontsluiting naar het westen dient bij voorkeur ook een parkeervoorziening voor fietsen, cq. een inpandige fietsparkeergarage te komen.

#### *Reservering Zaanmetrolijn & afstand bebouwing / bouwveld t.o.v. de metrotunnel / metrostation*

- Vraag: In hoeverre is een tracéreservering voor een metrolijn naar Zaanstad of het sluiten van de metroring via Amsterdam nog aan de orde en vraagt dit om een ruimtereservering naast de metrotunnel bij metrostation Sixhaven?
- Vraag: Tot hoeveel meter van de metrotunnel kan er bebouwing ontwikkeld worden direct ten oosten van de metrotunnel bij metrostation Sixhaven? Vooralsnog wordt ervanuit gegaan dat tot 1 meter van de tunnelwand bebouwing gerealiseerd kan worden?

#### **Gesprek ambtelijk opdrachtgevers & ontwerpessies**

Zoals besproken op 8 oktober jongstleden willen we graag met u en de ambtelijk opdrachtgevers van zowel het metrostation Sixhaven als de gebiedsontwikkeling Sixhaven in overleg over bovenstaande eisen en wensen, en de (eventuele aanvullende) financiering hiervan.

Belangrijkste punten hierbij zijn het verzoek om de realisatie van verdeelhallen bij de in/uitgangen van het metrostation en de mogelijkheid voor de directe realisatie van een ondergrondse fietsenstalling (op de metrotunnel) -danwel het niet onmogelijk maken van de realisatie van een ondergrondse fietsenstalling- mee te nemen in de scope van het project metrostation Sixhaven. Verzocht wordt om de meerkosten van verdeelhallen en/of een inpandige fietsenstalling en financieringsmogelijkheden ervan in beeld te laten brengen.

Tevens stellen we voor om de komende maanden nog een of enkele ontwerpessies te organiseren met de ontwerpers van het metrostation en die van de gebiedsontwikkeling, om beter in beeld te krijgen wat de beste plekken voor de entrees van het metrostation en een mogelijke fietsenstalling zijn. Kortom, er wordt een traject van Tekenen en Rekenen voorgesteld.

Gelet op de financiering van het metrostation Sixhaven dient ook de VRA hier tijdig bij te worden betrokken.

#### **Verdeelhallen entrees en ondergrondse fietsenstalling op metrotunnel**

De Projectgroep gebiedsontwikkeling Sixhaven en omgeving ziet een aantal grote voordelen van een metrostation met verdeelhallen. Allereerst levert de realisatie van een verdeelhal bij de entrees van het metrostation een grotendeels obstakelvrije voetgangers- en fietsgebied op het maaiveld boven de tunnel op. Zonder verdeelhal dreigt er op maaiveld een te smalle doorgaande obstakelvrije route voor voetgangers en fietsers direct aan de oostzijde van het NoordHollandsch Kanaal en de monumentale Willem I sluizen te ontstaan door de muurtjes, kappen en poortjes op maaiveld. Met een verdeelhal zijn geen poortjes en kappen op maaiveld nodig. De entrees zijn dan slechts een gat in het maaiveld met muurtjes eromheen (zoals bijvoorbeeld bij metrostation Vijzelgracht).

Mét verdeelhallen bij de entrees is bovendien meer flexibiliteit voor de locatie van de entrees van het metrostation ingebouwd, in relatie tot de gebiedsontwikkeling / mogelijke bebouwing direct ten oosten van de metrotunnel en het metrostation en wordt niet bij voorbaat uitgesloten dat de entrees op termijn zijn opgenomen in gebouwen/vastgoedontwikkeling .

De exacte locatie van de entrees vraagt überhaupt nog nadere studie in relatie tot de gebiedsontwikkeling.

De Projectgroep gebiedsontwikkeling Sixhaven eo maakt zich tevens sterk voor een fietsparkeergarage op de metrotunnel (of een reservering daarvoor), die onderdeel uitmaakt van het ontwerp van het metrostation met verdeelhallen. De belangrijkste reden hiervoor is dat er een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte bij het rijksmonument Willem I sluizen en in dit gebied -dat beschermd stads- en dorpsgezicht is- wordt nagestreefd. Grootschalig fietsparkeren op maaiveld (zoals bij metrostation Noorderpark het geval is) is hier onwenselijk. Dit geldt overigens voor de verschillende ontwikkelscenario's voor het Sixhavengebied, variërend van een ontwikkeling naar parkachtig gebied met kleinschalige bebouwing erin tot (groot)stedelijke knooppuntontwikkeling met (hoog)stedelijke bebouwing direct aan het metrostation Sixhaven. .

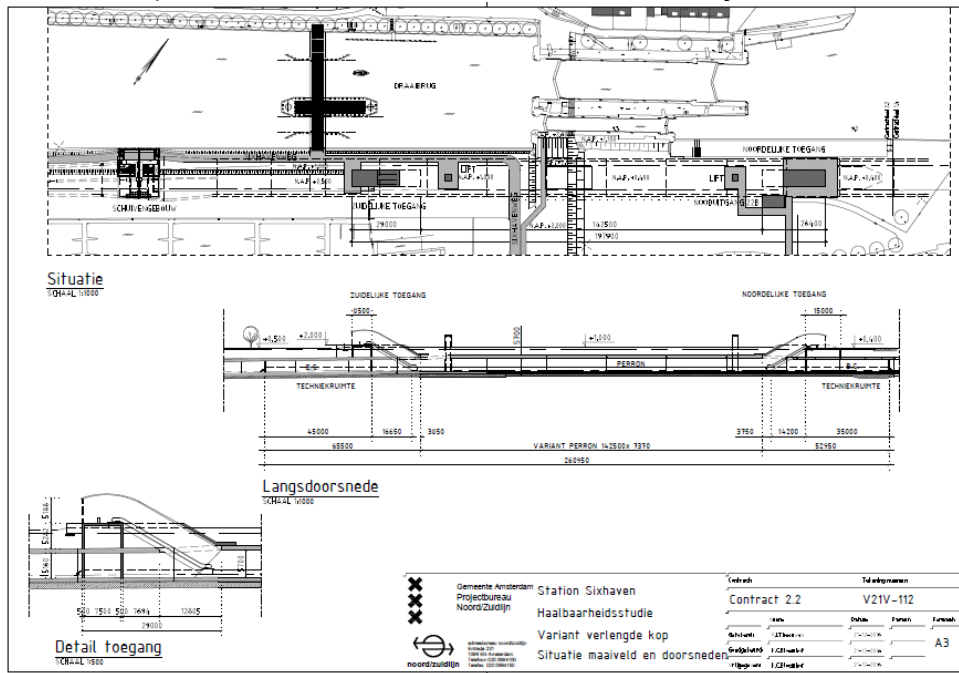
We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien uit naar het gesprek met de ambtelijke opdrachtgevers en de ontwerpessies met de ontwerpers van zowel het project metrostation Sixhaven als het project gebiedsontwikkeling Sixhaven.

Met vriendelijke groet,

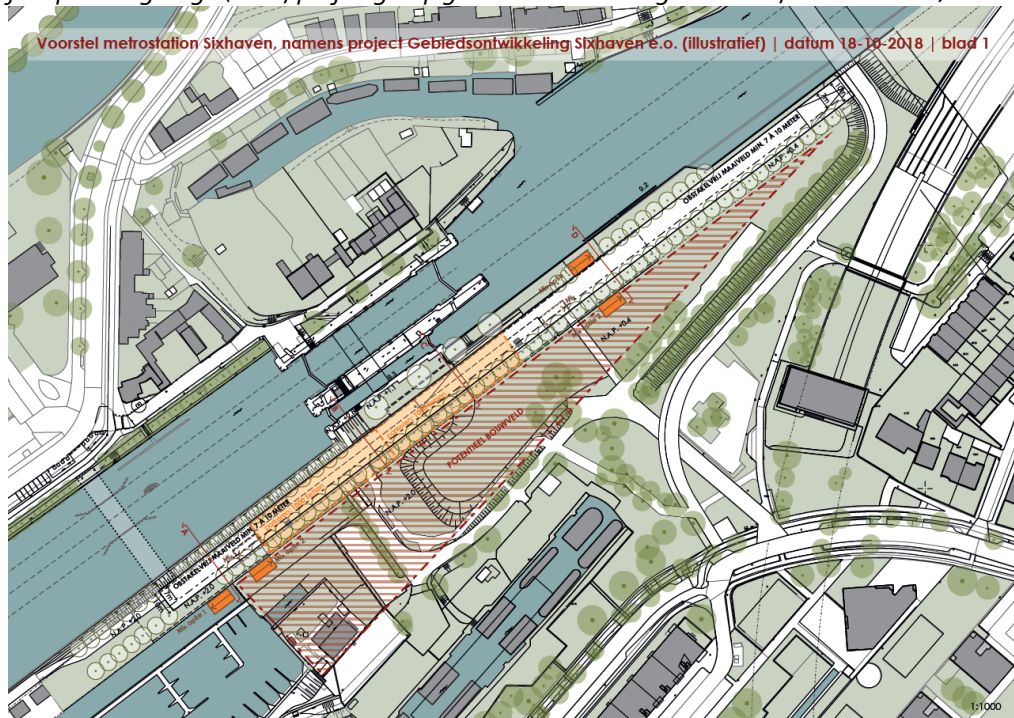
5.1.2, e 5.1, 2, e en 5.1.2, e 2, e

**BIJLAGEN**

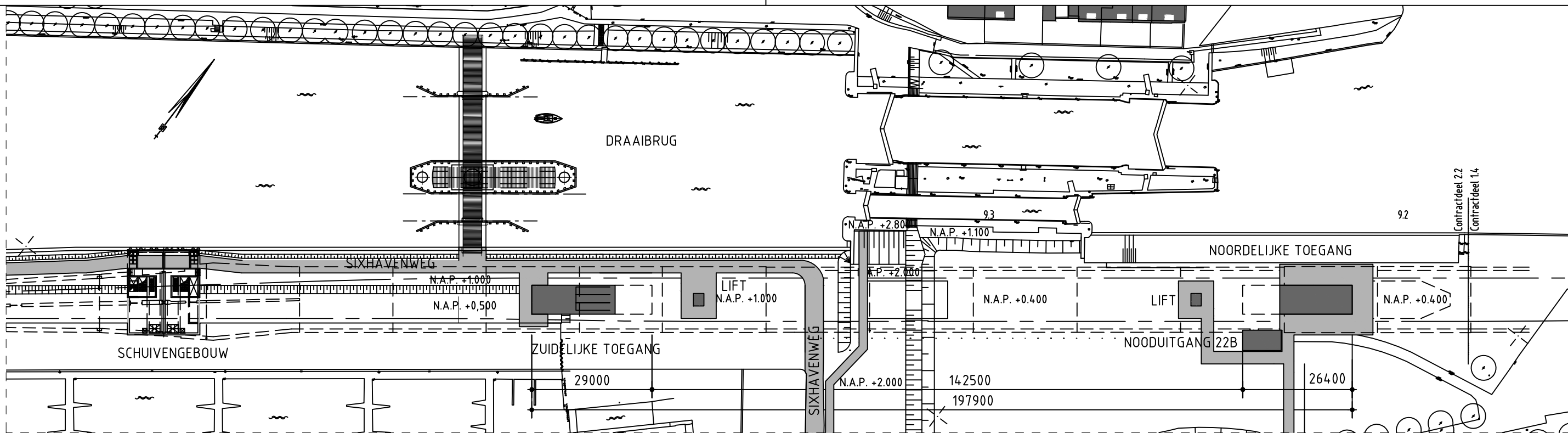
*Schetsontwerp metrostation Sixhaven, zonder verdeelhallen (Projectbureau NoordZuidlijn, 2016)*



*Voorstel metrostation Sixhaven, met verdeelhallen, objectvrije kanaalboulevard en fietsparkeergarage (R&D, projectgroep gebiedsontwikkeling Sixhaven, oktober 2018)*

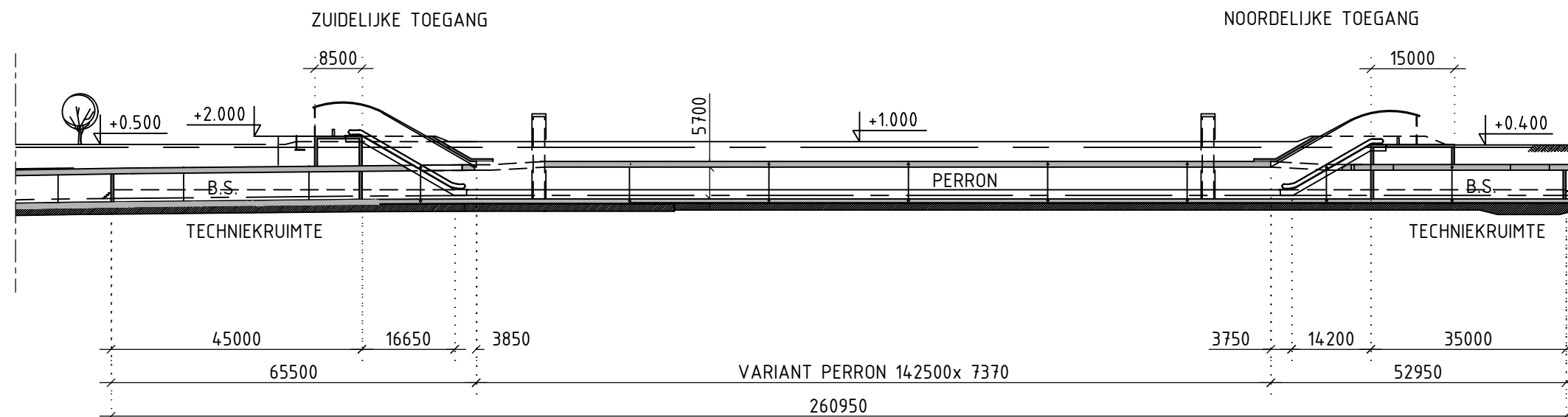






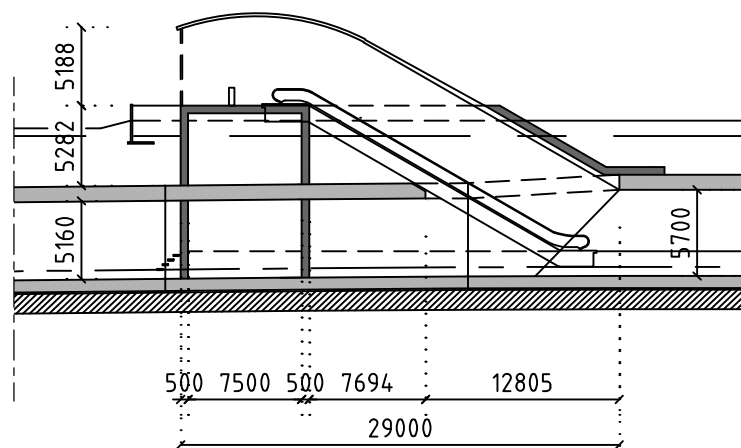
### Situatie

SCHAAL 1:1000



### Langsdoorsnede

SCHAAL 1:1000



### Detail toegang

SCHAAL 1:500



Gemeente Amsterdam  
Projectbureau  
Noord/Zuidlijn

adviesbureau noord/zuidlijn  
Entrada 231  
1096 EG Amsterdam  
Telefoon 020 5694100  
Telefax 020 5694150

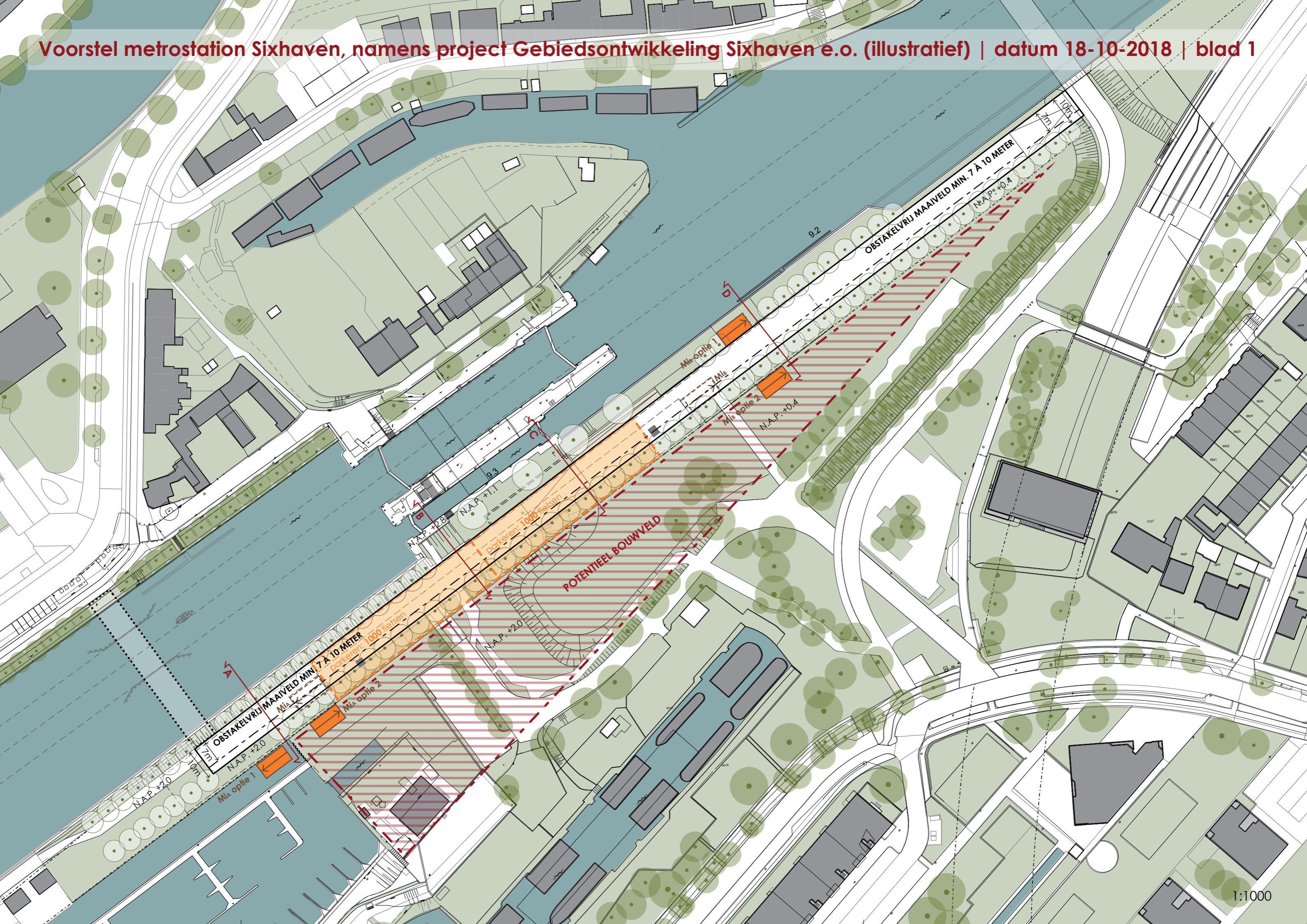
Station Sixhaven

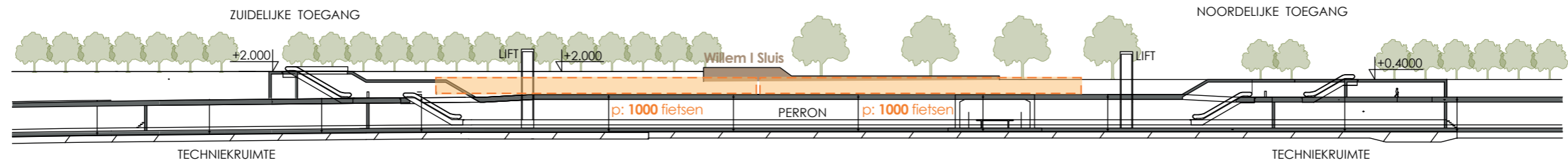
Haalbaarheidsstudie

Variant verlengde kop

Situatie maaienveld en doorsneden

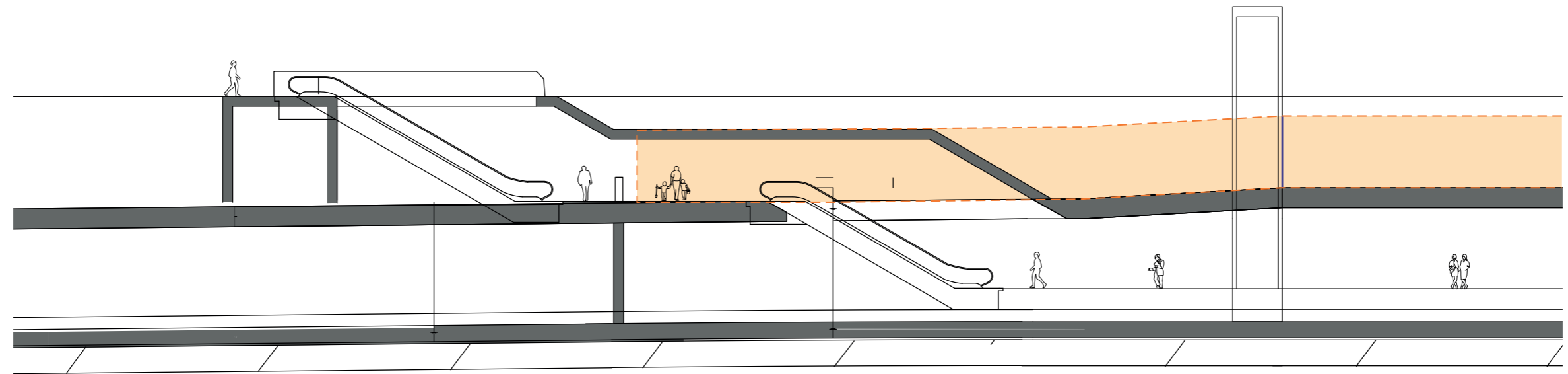
|                        |            |                  |          |  |
|------------------------|------------|------------------|----------|--|
| Contract:              |            | Tekening nummer: |          |  |
| Contract 2.2           |            | V21V-112         |          |  |
| Naam:                  | Datum:     | Paraaf:          | Formaat: |  |
| Gefekend: 5.1, 2, e    | 21-12-2016 |                  | A3       |  |
| Goedgekeurd: 5.1, 2, e | 21-12-2016 |                  |          |  |
| Vrijgegeven: 5.1, 2, e | 21-12-2016 |                  |          |  |





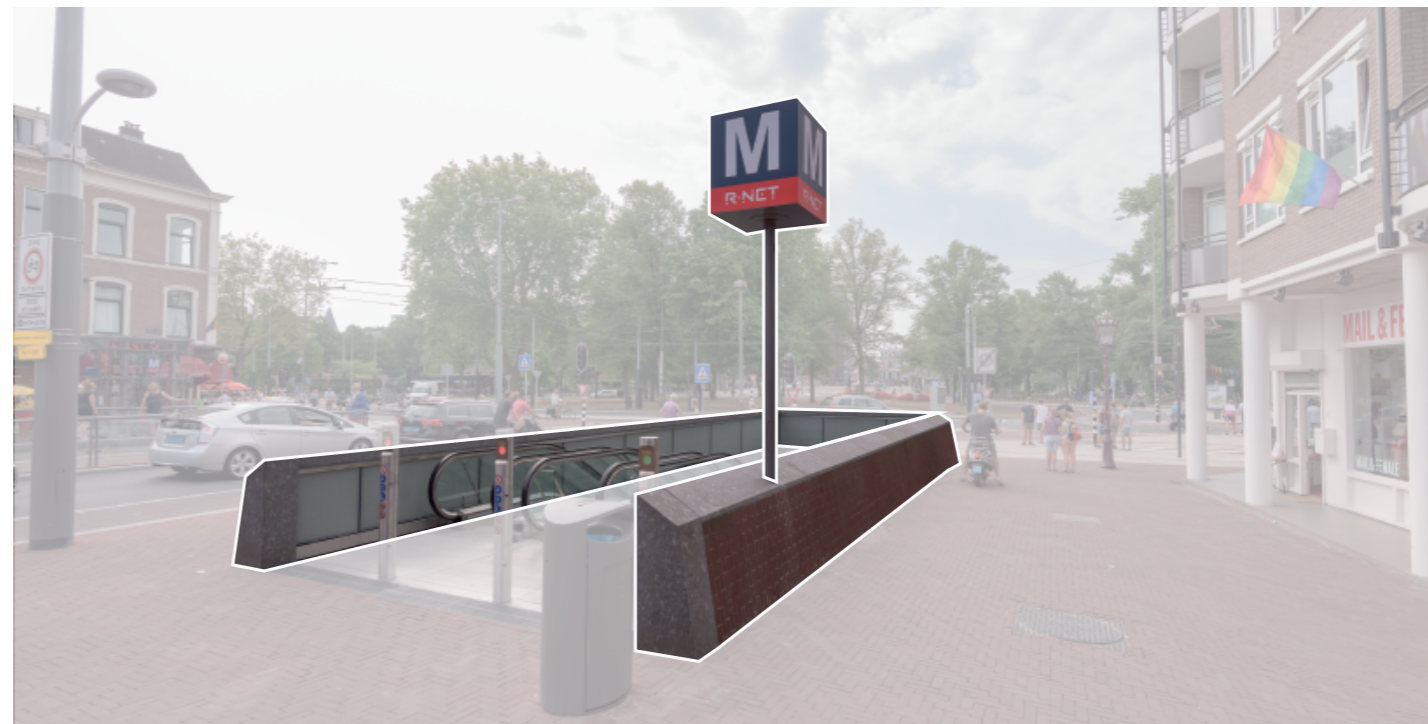
Profielen

1:1000

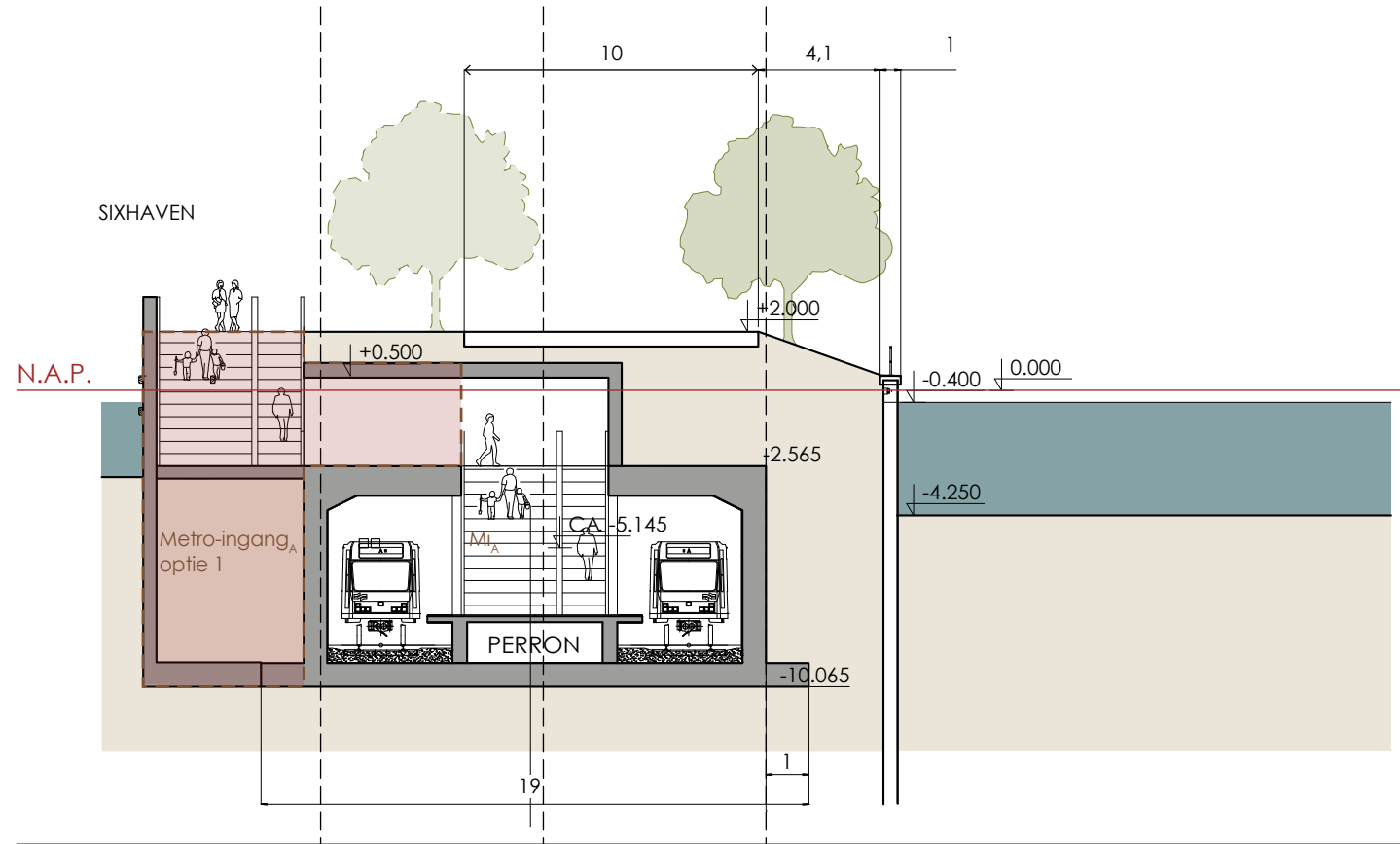


Profielen metro-ingang

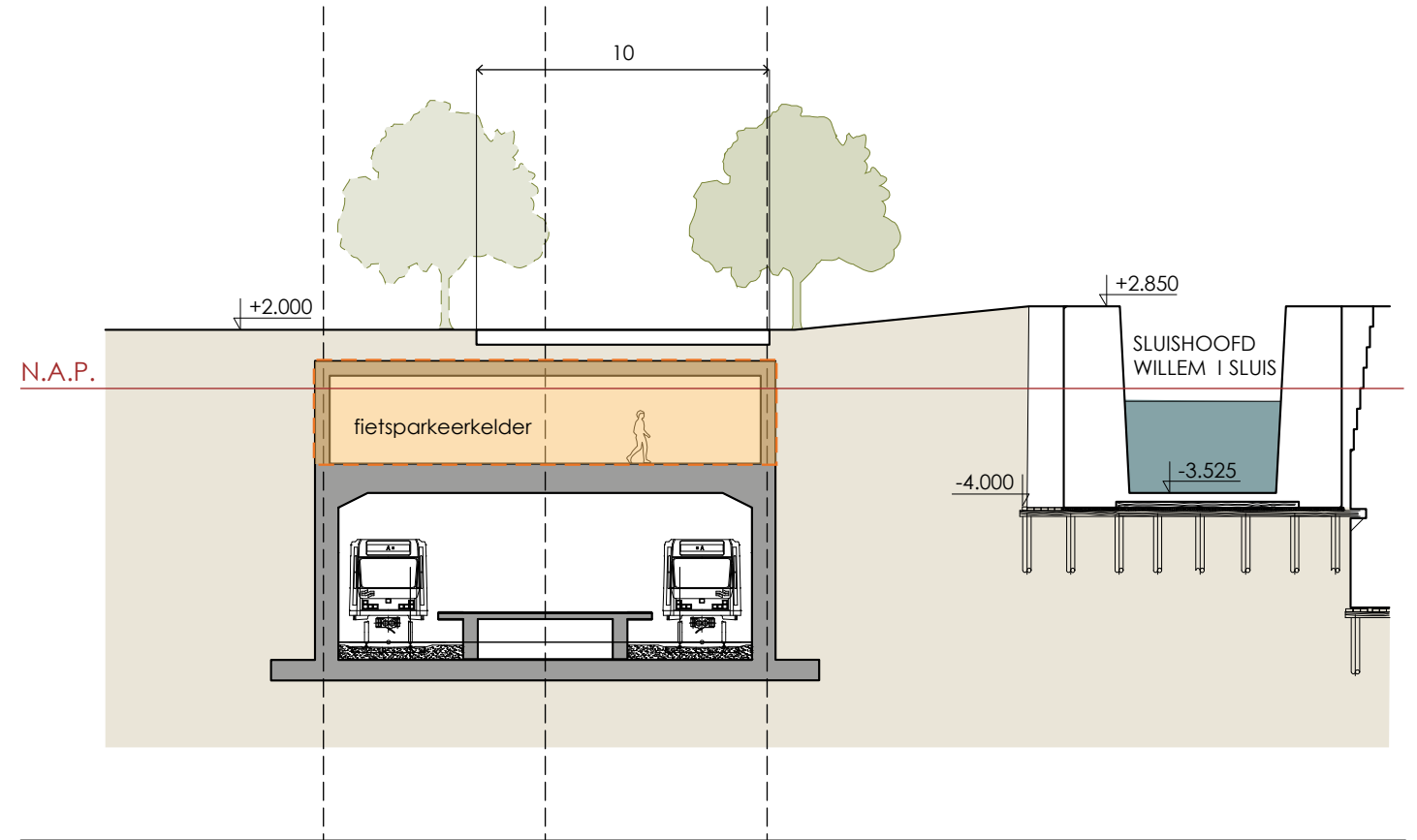
1:250



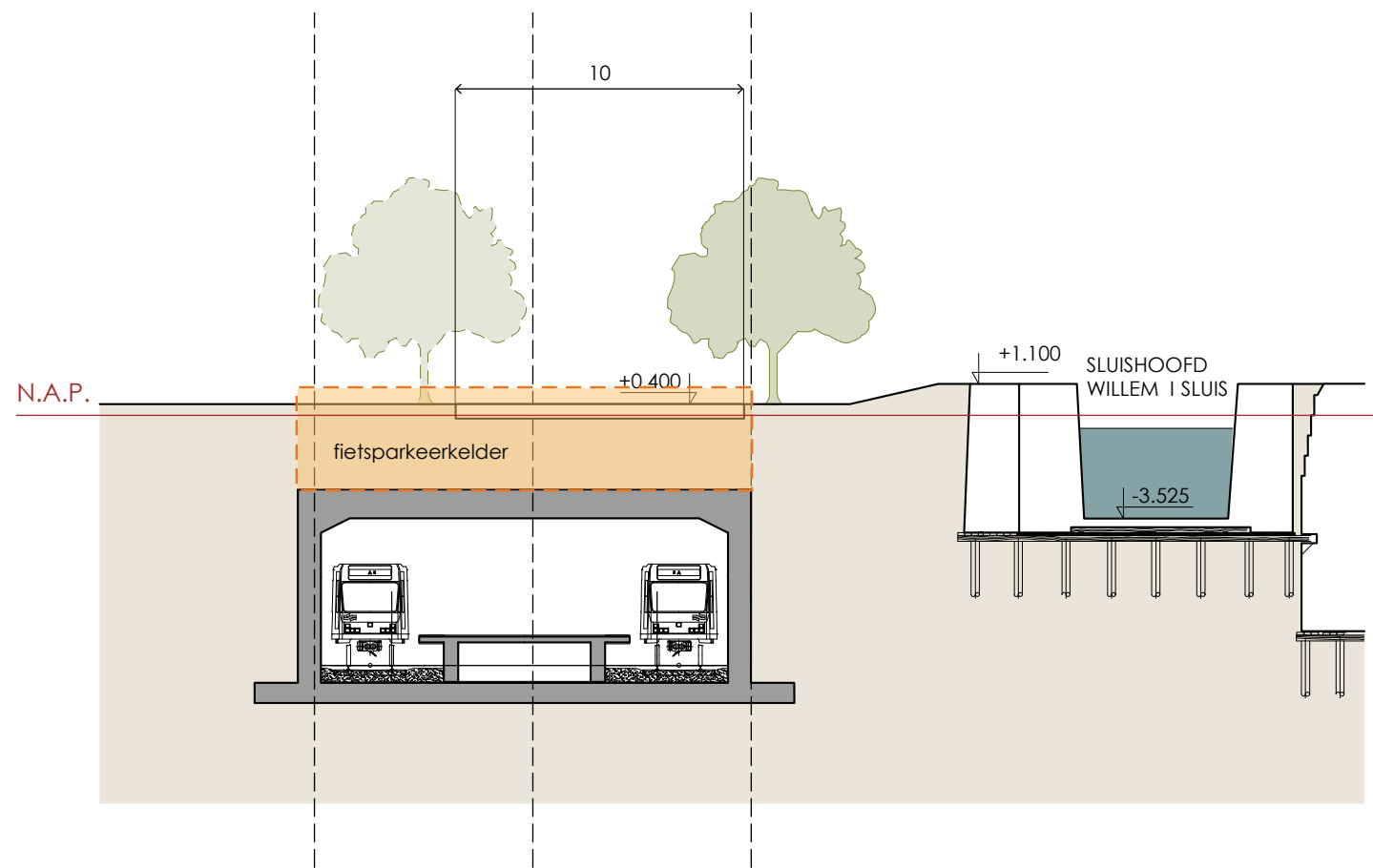
Metro-ingang (ref. metrostaion Vijzelgracht)



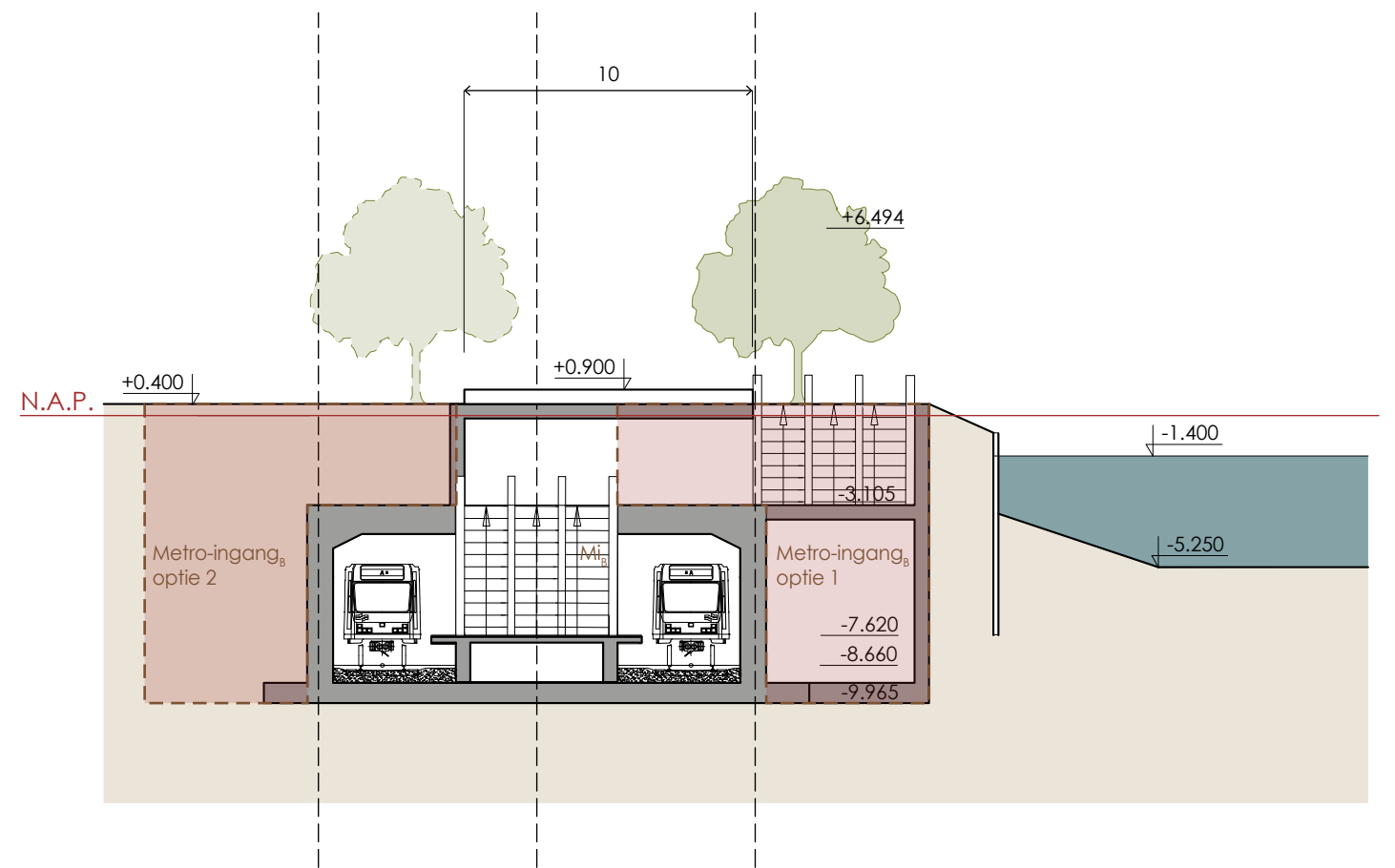
Profielen A - VOORHAVEN VAN HET NOORDHOLLANDSCHE KANAAL 1:250



Profielen B - NOORDHOLLANDSCHE KANAAL 1:250



Profielen C - NOORDHOLLANDSCHE KANAAL 1:250



Profielen D - VERDEELHAL NOORD 1:250