

Samen schetsen aan het Willemsluizengebied

Met een glas warme pomodori-soep en lekkere broodjes worden deelnemers verwelkomd bij deze atelier-avond over het Willemsluizengebied. Enkele uren later hangen de muren van de serre bij het Tolhuis vol met tekeningen van het gebied, waarop ideeën zijn samengebracht. Met deze inspirerende input gaan de ontwerpers weer verder.

5.1.2.e 5.1, 2, e 5.1, 2, e Sixhaven, heet iedereen van harte welkom. Voor de ateliers zijn mensen uitgenodigd die zich daarvoor hadden opgegeven tijdens de participatiebijeenkomst in september. Na sluiting van de aanmeldingsdatum hebben meer mensen aangegeven hierbij aanwezig te zullen zijn. Daarom is op het laatste moment nog een extra tafel ingericht.

Een snelle inventarisatie van de aanwezigen laat zien dat er een gevarieerd gezelschap aanwezig is. Naast bewoners van beide kanten van het kanaal en woonbootbewoners zijn er ook ondernemers en vertegenwoordigers van de jachthaven.

Inleiding

5.1.2.e geeft een korte presentatie over de gebiedsontwikkeling Sixhaven.

De overkoepelende opdracht is: 'Ontwikkel het gebied Sixhaven en omgeving tot een grootstedelijk kerngebied, dat goed toegankelijk is, waarvan de onderdelen met elkaar verbonden zijn en dat een verbinding vormt tussen oud en nieuw Noord.'

Het gebied is onderverdeeld in drie deelgebieden: IJplein West, Willemsluizengebied en Tolhuistuingebied. Vanavond gaat het over het Willemsluizengebied, maar dat heeft natuurlijk samenhang met de andere deelgebieden. Er wordt toegewerkt naar projectbesluiten per gebied die wel op elkaar worden afgestemd.

In het gebied Sixhaven spelen ook drie infrastructurele projecten, waarmee rekening moet worden gehouden bij de gebiedsontwikkeling:

- het metrostation Sixhaven (het definitieve besluit over de aanleg van het metrostation wordt in 2020 verwacht)
- een brug ten noorden van de Willem I-sluis om het IJpleinveer beter bereikbaar te maken
- een extra verbinding (brug of tunnel) ten zuiden van de sluis om bereikbaarheid van het metrostation te verbeteren (hiervoor komt in maart een aparte inloopavond)

Proces

Er zijn in februari drie atelier-sessies waarin bewoners en ondernemers meedenken over de ontwikkeling van de drie deelgebieden. De projectgroep maakt op basis van hun inbreng een aantal ontwikkelscenario's. Deze kunnen variëren van een park met kleinschalige bebouwing, zoals een paviljoen, tot een dicht bebouwd stedelijk gebied en een of meerdere varianten daar tussenin. In april/mei worden de scenario's breed gedeeld met bewoners, ondernemers en betrokkenen. Zij kunnen dan reageren op de conceptplannen van de gemeente. Dit leidt tot projectnota's voor de drie deelgebieden. Hierin staan de globale plannen voor de gebiedsontwikkeling.

Over deze concept-producten volgt in het najaar een officieel inspraaktraject. De projectgroep neemt hierin verschillende ontwikkelscenario's op. Eind 2019 neemt het college van B&W een projectbesluit dat gaat over de richting van de gebiedsontwikkeling.

Na het projectbesluit volgt een investeringsbesluit, waarna de uitvoering kan starten. Dit investeringsbesluit wordt eind 2020 verwacht. De uitvoering begint voor zover nu valt te overzien circa 2022.

Vraag uit de zaal:

Als er meerdere scenario's zijn, worden die dan allemaal opgenomen in de concept-projectnota's?

Antwoord: We presenteren dan de scenario's met daarbij de voor- en nadelen. Als er een duidelijke lijn is, adviseert de projectgroep dat scenario. Maar uiteindelijk ligt de afweging bij het college van B&W.

Meningen bewoners opgehaald

Veel deelnemers waren ook aanwezig tijdens de participatiebijeenkomst op 25 september 2018. Daar werden ideeën van bewoners en betrokkenen opgehaald. ^{5.1.2.e} geeft een samenvatting van de input die toen is gegeven over deelgebied Willemsluizengebied.

- Kwaliteiten: groen, water, nautisch karakter, cultuurhistorie
- Zorgen: verdichting en hoogbouw, aantasting van groen en Willemsluizen, veiligheid geluidsoverlast en luchtkwaliteit rondom IJtunnel, verdwijnen woonboten
- Ideeën: terugbouwen wit gebouw RWS, park, museum, golfbaan, begraafplaats, meer zicht op het IJ door verplaatsing woonboten, overkluizing IJtunnel, duurzaamheid

De complete lijst van genoemde kwaliteiten, zorgen en ideeën is opgenomen in het verslag van de participatiebijeenkomst dat te vinden is op de website.

<https://www.amsterdam.nl/projecten/sixhaven/plannen-publicaties/>

Inventarisatie, opgaven en mogelijkheden

^{5.1.2.e} 2, e ^{5.1.2, e} geeft een uitgebreide presentatie waarin hij ingaat over de achtergronden van het gebied en een breed scala aan mogelijkheden toont. De opties zijn bewust extreem gekozen om de dilemma's te tonen waarvoor het projectteam in de ontwikkelscenario's oplossingen moeten vinden. ^{5.1.2.e} benadrukt dat de getoonde voorbeelden geen plannen zijn, maar een nadere verkenning van de ontwikkelmogelijkheden in het gebied.

Cultuurhistorie

In de 17e eeuw was hier alleen Volewijk, een schiereiland in het IJ. De Willemsluizen hebben te maken met de aanleg van het Noord-Hollandsch Kanaal (1819-1824) en het Noordzeekanaal (1865-1876). De jachthaven is van later datum. Door de aanleg van de IJtunnel is de symmetrie uit het sluzengebied verloren gegaan. Op het terrein stond 'het witte huis' van Rijkswaterstaat.

Ontwikkelingen omgeving

De ontwikkeling van de noordelijke IJoevers is volop bezig. In 2040 zijn er 50.000 woningen extra, met 110.000 inwoners en 100.000 extra arbeidsplaatsen. Het wordt sowieso drukker in Noord en om plek te maken voor de woningen zal er worden verdicht. Dat is al gebeurd in Overhoeks en gaat komen in het Hamerkwartier.

Het programma Sprong over het IJ ontwikkelt plannen om Noord beter bereikbaar te maken. Maatregel 1 (IJpleinveer en een draaibrug voor langzaam verkeer ten noorden van de Willem 3-sluis) en maatregel 2 (metrostation Sixhaven) zijn volop in voorbereiding. Aan de overkant bij het CS komt geen hoge fietsflat, maar een ondergrondse fietsparkeergarage met daar bovenop verblijfsruimte aan het water.

Ambities gemeente

In structuurvisie Amsterdam 2040 staan onder andere ambities voor doorgaande fietsroutes aan de IJouwer en over het Noordhollands Kanaal.

De gemeente ziet hier kansen voor woningen, kantoren, culturele en maatschappelijke voorzieningen (stedelijk of lokaal, zoals een museum of een bibliotheek) en informele sport & spel-mogelijkheden in de openbare ruimte.

Er is regelgeving om rekening mee te houden. Een flink deel van het gebied is een beschermd stads- en dorpsgezicht. En er zijn contouren vanwege milieuhinder. Met name de uitstoot rond de uitgang van de IJtunnel is hoog.

Op regionaal niveau zijn gesprekken gaande over een metrolijn naar Zaanstad in 2050, waar wellicht nu al rekening mee moet worden gehouden.

Opmerking uit de zaal

Het Noordhollandsch kanaal is onderdeel van de groene scheg. Dat staat in de beleidsnota Noordhollandsch kanaal van de provincie. Bij overdracht van het gebied is aangegeven dat deze visie wordt overgenomen.

Antwoord: In deze presentatie zijn enkele kaders genoemd. Ook dat beleidsrapport nemen we mee bij de afwegingen.

Opgave voor de gebiedsontwikkeling Sixhaven

De opdracht van B&W vanuit het principebesluit Sixhaven is:

- openbaar maken, impuls openbare ruimte & verbinden met omgeving
- westelijke toegang metrostation / zuidelijke verbinding Noordhollandsch kanaal
- mogelijk 30.000 - 80.000 m² bvo bebouwing (gemengd programma) bij metrostation
- mogelijk 15.000 m² bvo bij IJplein (nieuw "anker aan 't IJ" met publiek/maatschappelijke voorziening)

Bij het uitwerken van deze opgave verkent de projectgroep in ieder geval drie ontwikkelscenario's:

1. Knooppuntontwikkeling
2. Parkontwikkeling
3. Stap-voor-stap: nu focus op infrastructuur en openbare ruimte, later een invulling van eventuele bebouwing (vgl. kop Javaeiland)

Bij het uitwerken van deze opgave spelen drie hoofdkeuzes:

1. Groene scheg of knooppuntontwikkeling, of is het toch te combineren?
2. Impuls voor noordelijke IJouwers, bijvoorbeeld met een groene boulevard, een waterpark en bij het IJplein een groot "anker" (een opvallend publiek gebouw) of een klein anker (bankjes op de juiste plek).
3. Verbeteren knooppunt van netwerken, zodat oost-west-verbindingen beter worden.

Routes en verbindingen

Vraagstukken die bij dit thema spelen zijn de plaatsing van de uitgangen van metrostation Sixhaven en diverse varianten voor westelijke verbindingen met het metrostation. ^{5.1, 2, e} toont ter inspiratie sheets met verschillende voorbeelden van bruggen, tunnels en ondergrondse fietsenstallingen. Voor het metrostation zelf moet de keuze nog worden gemaakt tussen rechtstreekse uitgangen of een verdeelhal. Dat laatste is duurder in aanleg (kost circa ^{5.1, 2, b} 5.1, 2, b euro), maar biedt meer mogelijkheden voor plaatsing van de uitgangen.

Opmerking uit de zaal

Bij de participatie over de brug ten noorden van de sluis is gezegd dat die hier moest komen omdat er ten zuiden van de sluis geen mogelijkheden waren. Nu zie ik sheets met mogelijkheden voor bruggen ten zuiden van de sluis. Ik voel me genaaid.

Antwoord: De brug ten noorden van de sluis heeft als belangrijkste functie het IJpleinveer beter bereikbaar te maken. De locatie ten noorden van de sluis is daarvoor de beste optie. Ten zuiden van de sluis moet echter een verbinding komen die het metrostation beter bereikbaar maakt. Die heeft dus een andere functie en is nodig naast de noordelijke brug. Bij het besluit over de noordelijke brug is dat ook aangegeven. Over een tweede verbinding ten zuiden van de sluisen volgt nog een aparte informatieavond.

Openbare ruimte, water en groen

In Noord kun je drie zones onderscheiden met een eigen identiteit. Industrieel, ruig en groen in het Hamerkwartier, grootstedelijk in Overhoeks en parkachtig met groene scheggen in het Sixhaven-gebied. De openbare ruimte is nu gefragmenteerd, zichtlijnen zijn gaandeweg dichtgeslibd.

5.1.2.0 toont een aantal scenario's voor groen in het gebied: een Sixpark over de gehele groene scheg, een kralensnoer van parken en tuinen langs het Noordhollandsch Kanaal of juist een groengebied op aangeplempt gebied in het IJ. Andere vragenstukken zijn de openbaarheid van de buitenruimte bij de jachthaven en de woonboten.

Bebouwing & programma

Het gebied is voorzieningenarm. Het is interessant om na te denken wat voor voorzieningen hier zouden passen. Het gaat hierbij om niet-woon en niet-werkvoorzieningen. Op de plek van het clubhuis van de jachthaven zou bijvoorbeeld een gebouw kunnen komen dat echt een aanwinst is voor de stad. En wat te denken van een ADM-toren voor het IJplein als tegenhanger van de A'dam-toren? 5.1.2.0 toont een aantal extreme denkrichtingen, met hoogbouw en met hele woonwijken vergelijkbaar met het Westerdok.

Reacties en vragen uit de zaal

Die extreme opties zijn die om de discussie te voeden of is het meer provocatie?

Het is niet de bedoeling dat jullie hieruit moeten kiezen. De voorbeelden worden getoond om aan te geven dat er veel mogelijkheden zijn om af te wegen. We laten deze beelden zien om duidelijk te maken om hoeveel volume het gaat bij de genoemde aantallen bvo's..

Is woningbouw hier echt nodig? Gaat het om het geld?

De gemeente zoekt in de hele stad ruimte voor woningbouw.

Wat is de status van de ideeën die we in dit atelier bedenken?

We verzamelen ideeën en verwerken die in scenario's die we weer aan jullie voorleggen. Het college van B&W neemt het uiteindelijke besluit.

We willen graag een keer en petit comité doorpraten over het proces om te komen tot die scenario's.

Dat is goed, we maken een afspraak.

Naast het einddoel zou ik in de scenario's ook de mogelijke overlast voor omwonenden tijdens de weg daar naartoe willen laten meewegen.

Dat is een goede suggestie.

Aan de slag

Gewapend met de informatie uit de presentaties verdelen de deelnemers zich over vijf tafels waar ze gezamenlijk verder denken over de mogelijkheden en de bijbehorende dilemma's. Deze worden ter plekke door een ontwerper op een kaart van het gebied ingetekend. Bij de extra vijfde tafel die op het laatste moment is toegevoegd, is geen ontwerper; de deelnemers en de gespreksleider schetsen zelf.

De opdracht is: Schets kansrijke verbetermogelijkheden voor het Willemssluizengebied aan de hand van de volgende thema's:

- verbindingen & routes
- openbare ruimte, groen & water
- bebouwing & functies

Na ruim een uur houdt elke groep een korte presentatie van de resultaten. Hieronder een korte impressie. De tekeningen en flipover-vellen blijven bewaard en vormen inspiratie voor de projectgroep.

Groep E

Belangrijk is het versterken van het karakter van het gebied: groen, blauw en open (met zichtlijnen van noord naar zuid én andersom). Het gebied zou rustig moeten blijven, een contrast met Overhoeks. Het eiland kan worden hersteld door ondiep water aan te brengen op de IJtunnel. Het oorspronkelijk karakter terugbrengen.

In de jachthaven zou een multifunctioneel gebouw kunnen komen met daarachter een parkplein, misschien een beeldentuin.

Ten zuiden van de sluis geen brug maar een tunnel. De fietsroute vanuit de tunnel kan blijven zoals die nu is. De auto's graag van het maaiveld af.

Voor het IJplein kan een zwembad in het IJ komen. Als er dan echt woningen moeten komen, dan bij het IJplein.

Groep B

Deze groep wil de IJtunnel maximaal overkappen zodat hier een flink stuk groen kan komen met bebouwing in de punt in lijn met de Adelaarsweg. Op het open terrein daarachter is plek voor een markant, elegant gebouw met een sociale functie. Het moet toegankelijk zijn en een ruimtelijk gevoel geven.

Het gebied met de woonarken moet meer open en toegankelijk worden.

Langs de motorwal een boulevard waar niks verkocht wordt. Deze mag worden verbreed met extra groen en in het IJ een zwembad.

Ook de jachthaven moet meer open worden, dus de hekken weg. Het verenigingsgebouw van de jachthaven kan worden verplaatst naar de ingang van de haven. Op de huidige plek van het clubhuis is plek voor een nieuw gebouw.

Groep A

Groen en blauw voor het gebied behouden, want er wordt al zoveel gebouwd in Noord.

Teruggrijpen op de historie, dus de oude Willemssluis doortrekken en zo de natuurlijke grenzen terugbrengen. De inrichting parkachtig en transparant.

De hekken rond de jachthaven moeten weg. Fietsparkeren bij het Buiksloterveer graag ondergronds.

Deze groep wil liever geen metrohalte Sixhaven. Als die er wel komt, dan een tunnel ten zuiden van de sluis. Dan graag een verdeelhal in de metro om de uitgang goed te kunnen positioneren. Komt er geen metro, dan een brug zo strak mogelijk tegen de noordkant van de sluis aan.

Zo min mogelijk bouwen in dit gebied. Het moet een parkgebied worden voor heel Amsterdam, er verdwijnt al zoveel groen. Als er dan toch wordt gebouwd, dan elk gebouw CO₂-neutraal en circulair; een voorbeeldfunctie voor de rest van het land. Geen versnippering, maar dan één markant multifunctioneel gebouw; een combinatie van het

clubhuis van de jachthaven en een vervanging voor het witte huis, met op de eerste verdieping een terras met uitzicht over de haven.

Doortrekken van de pier bij het IJplein, zoals die ooit was, biedt ruimte als ligplaats voor de bruine vloot (oude zeilschepen). De jachthaven kan de exploitatie daarvan meenemen. Het gaat om varende schepen, niet om hotel- of Airbnb-functies.

Ook deze groep tekende een drijvend zwembad in het IJ, met als extra kenmerk dat het verplaatsbaar is.

Groep C

Niet bouwen in het Willemsluizengebied, er is een groot park nodig. Gedacht wordt aan de sfeer van een landgoed, als schakel tussen de Tolhuistuin en het Noorderpark.

Metrostation Sixhaven mag er komen, maar wordt dan het eerste metrostation met een uitgang middenin een park.

Een brug ten noorden van de sluis is diagonaal ingetekend en ook deze wordt onderdeel van het park.

De oude haven krijgt weer vorm door het water door te trekken: een watertuin met ondiep water bovenop de IJtunnel.

Probeer hier geen IJboulevard te creëren. Maak wel natuurluuvriendelijke oevers. Een zwembad is niet nodig, je moet overal kunnen zwemmen.

Op de plek van het clubhuis van de jachthaven kan een mooi nieuw gebouw komen.

Kortom: maak van dit gebied een stadspark gebaseerd op alle karakteristieken die er al zijn.

Groep D

Voor de verbindingen kiest deze groep voor bruggen en een fietsroute van oost naar west.

Zichtlijnen zijn belangrijk. Daarom wanden langs de Nieuwe Leeuwarderweg doortrekken, de tuinen bij de woonarken weghalen en een groene lijn creëren langs het kanaal met eventueel ook een boardwalk.

De jachthaven moet openen worden. Met een mooi nieuw gebouw met uitzicht en meer voorzieningen dan alleen het clubhuis.

Deze groep gaat het verst met het behouden van het gebied: in de scheg voorzien zij groen langs de randen en bebouwing in het midden oplopend van 4 of 5 lagen tot wel 12 lagen in de punt. Er moeten nu eenmaal woningen komen in de stad en bij de metro is een logische plek. Dat liever dan bouwen bij het IJplein, want aan dat ontwerp van Rem Koolhaas moet je niets verknoeien. Sommige dingen mogen oud worden zoals ze zijn. Wel moet er daar iets gebeuren aan de openbare ruimte.

Afsluiting

^{B.1, 2, e} 5.1, 2, e dankt iedereen voor de inbreng. "Er zijn prachtige plannen gemaakt. Het is niet zo dat we er één in zijn geheel gaan uitwerken, we gaan hier elementen uithalen en die meenemen in de ontwikkelscenario's."

Afsluitende mededelingen

- Een placemakingbureau is bezig met plannen voor het tijdelijk gebruik van het gebied. Er liggen folders om mee te nemen.
- ^{B.1, 2, e} 5.1, 2, e van VvE IJplein houdt en enquête over de gevolgen van de invoering van betaald parkeren. Wie de enquête wil invullen kan haar mailen op: ^{B.1, 2, e} 5.1, 2, e@icloud.com