



Gemeente
Amsterdam

Catalogus Sprong over het IJ

77 ideeën voor betere IJeververbindingen

Maart 2015

Colofon

Sprong over het IJ Amsterdam Maart 2015

Ruimte en Duurzaamheid
Verkeer en Openbare Ruimte
Ingenieursbureau Amsterdam
Grond en Ontwikkeling
Stadsregio Amsterdam

www.amsterdam.nl/sprongoverhetij
sprongoverhetij@amsterdam.nl

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Inleiding	7
1 Ingezonden ideeën	9
2 Werksessies	39
3 Kansrijke oplossingen	59
4 Combinaties	67
Adviescommissie	79
Nawoord	81
Deelnemers	82



Voorwoord

Amsterdam is populair. Het inwonertal neemt met gemiddeld ruim 10.000 mensen per jaar toe. Toeristisch zijn we momenteel de vijfde bestemming ter wereld. Bedrijven willen zich hier graag vestigen. Het gemeentebestuur streeft ernaar zoveel mogelijk Amsterdammers van deze groei te laten meeprofiteren.

Mensen en bedrijven zoeken een plek. Langs de IJoevers en in Amsterdam-Noord is nog ruimte. Noord is de afgelopen jaren enorm in populariteit gestegen. De verwachting is dat met alle ontwikkelingen die langs de IJoevers plaatsvinden, de aantrekkingskracht van dit gebied alleen maar zal toenemen. De capaciteit van de huidige veren zal in de nabije toekomst niet langer toereikend zijn. De vraag is daarom: hoe gaan we de verbindingen tussen beide IJoevers zodanig verbeteren dat iedereen snel en veilig van de ene kant naar de andere kan?

Om een antwoord op die vraag te krijgen, zijn we de stad ingegaan. De opdracht van de verantwoordelijke wethouders Eric van der Burg en Pieter Litjens was om dat met open vizier te doen. Samen met Amsterdammers, bedrijven en alle anderen die de stad kennen en haar een warm hart toedragen. Ons verzoek om met ideeën te komen, maakte veel los. Zo'n 300 mensen zijn tot nu toe bij de studie betrokken. We kregen maar liefst 77 suggesties binnen. Sommige besloegen enkele zinnen, andere waren volledig uitgewerkt en doorgerekend. Bruggen, tunnels, meer of slimmere veerverbindingen, kabelbanen. Ingenieuze constructies met pontons, drijvende parken en zelfs een horizontaal reuzenrad. Al die ideeën staan in deze catalogus, samen met de resultaten van de ateliers waarin we ze met externe betrokkenen hebben uitgewerkt. Al met al heeft de stad ons geweldig geholpen om de mogelijke oplossingen in kaart te brengen.

Met deze catalogus sluiten we de huidige studiefase af. De komende maanden gaan we verder studeren: we gaan de huidige combinaties van oplossingen terugbrengen tot de meest kansrijke. We zullen u op de hoogte houden van de vorderingen. En hopen dat u erbij zult zijn als we op 19 juni de resultaten opnieuw op een openbare bijeenkomst voorleggen aan de wethouders.

De Stuurgroep Project IJoeerverbindingen van de Gemeente Amsterdam:

Esther Agricola, Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid
Petra Delsing, Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte
Tjeerd Roozendaal, Gemeente Amsterdam, Ingenieursbureau
Co Stor, Gemeente Amsterdam, Grond en Ontwikkeling
Alex Colthof, Stadsregio Amsterdam



Inleiding

In september 2014 heeft het College van Burgemeester en Wethouders opdracht gegeven voor het uitvoeren van een studie naar verbetering van de IJ-oeververbindingen. Directe aanleiding daarvoor zijn de stormachtige ontwikkeling van Overhoeks, de toenemende druk op de veren tussen CS en Noord en de veiligheid op het IJ. De recente discussie in de media over de realisering van een fiets- en voetgangersbrug tussen CS en Noord onderstreept het belang van de studie.

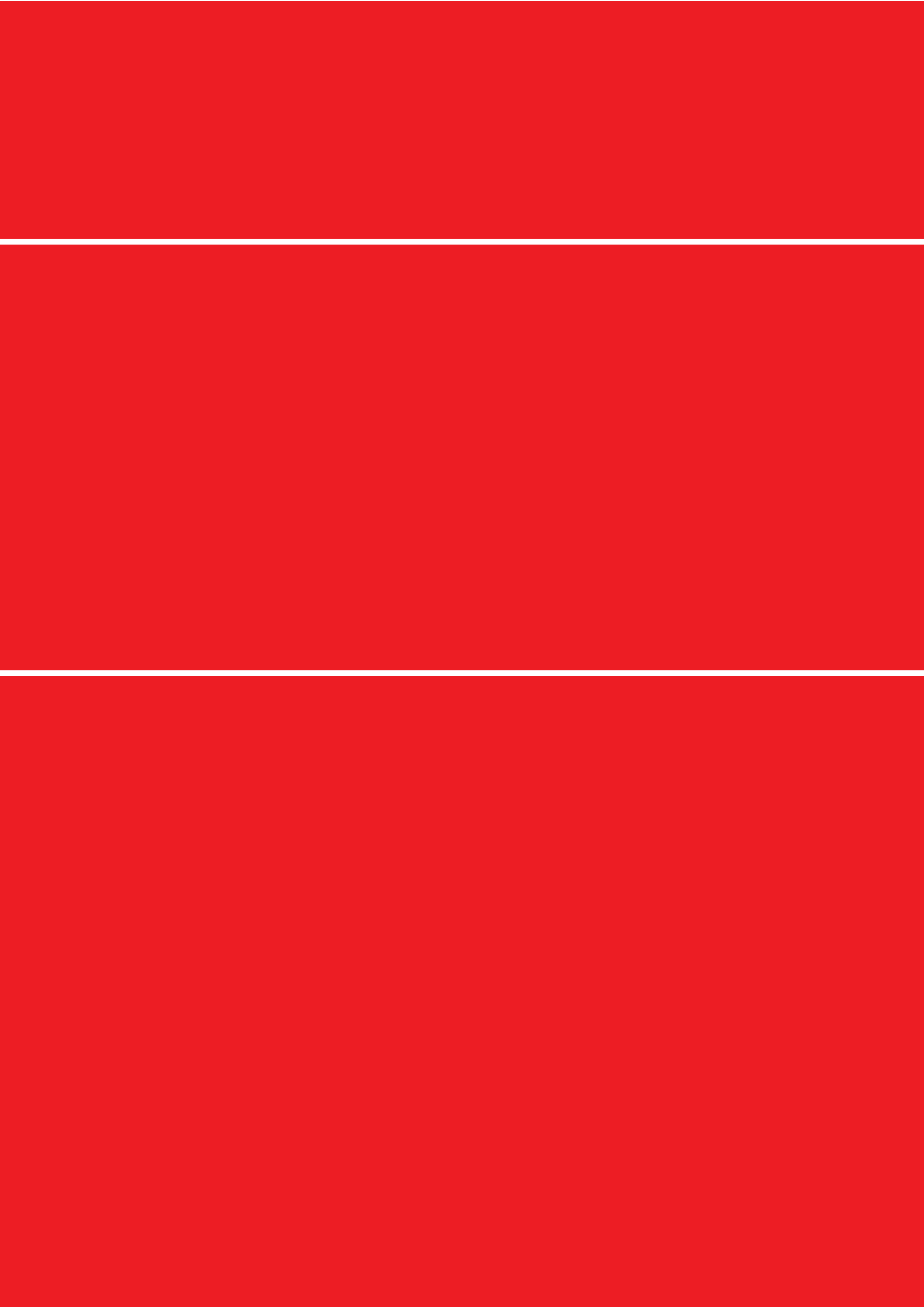
Het college wil daarnaast de woningproductie opvoeren en voldoende planaanbod garanderen op de middellange termijn. In Ruimte voor de Stad - Ontwikkelstrategie Amsterdam 2025 zal een prioritering gemaakt worden van ontwikkelgebieden in de periode 2018-2025. Aansluitend bij de lopende projecten in de Houthavens, op de Noordelijke IJ-oever en in het binnendijkse deel van Noord kan op en rond de IJ-oever een flink deel van de noodzakelijke aanvullende woningbouwcapaciteit voor de middellange termijn gevonden worden. Verbetering van de verbindingen over het IJ is daarvoor een cruciale voorwaarde.

Wat is de beste manier om de verbindingen te verbeteren? Na een uitnodiging van de gemeente zonden Amsterdammers in februari 2015 in totaal 77 ideeën in voor verbetering van de IJ-oeververbindingen. De ideeën zijn in maart gepresenteerd en besproken in een reeks ateliers. Deze catalogus geeft een overzicht van de ideeën (deel I) en schetst wat in de ateliers besproken is (deel II).

Op basis van de ideeën, de ateliers en eigen onderzoek heeft de gemeente kansrijke oplossingen geselecteerd voor verbetering van de IJ-oeververbindingen (deel III). De kansrijke oplossingen zijn ingedeeld in vier groepen: veren, kabelbanen, bruggen en tunnels. Bij de selectie is gekeken naar technische, nautische en ruimtelijke aspecten. In deel IV worden vervolgens 15 combinaties van oplossingen geschetst, die in het vervolgonderzoek onder de loep worden genomen.

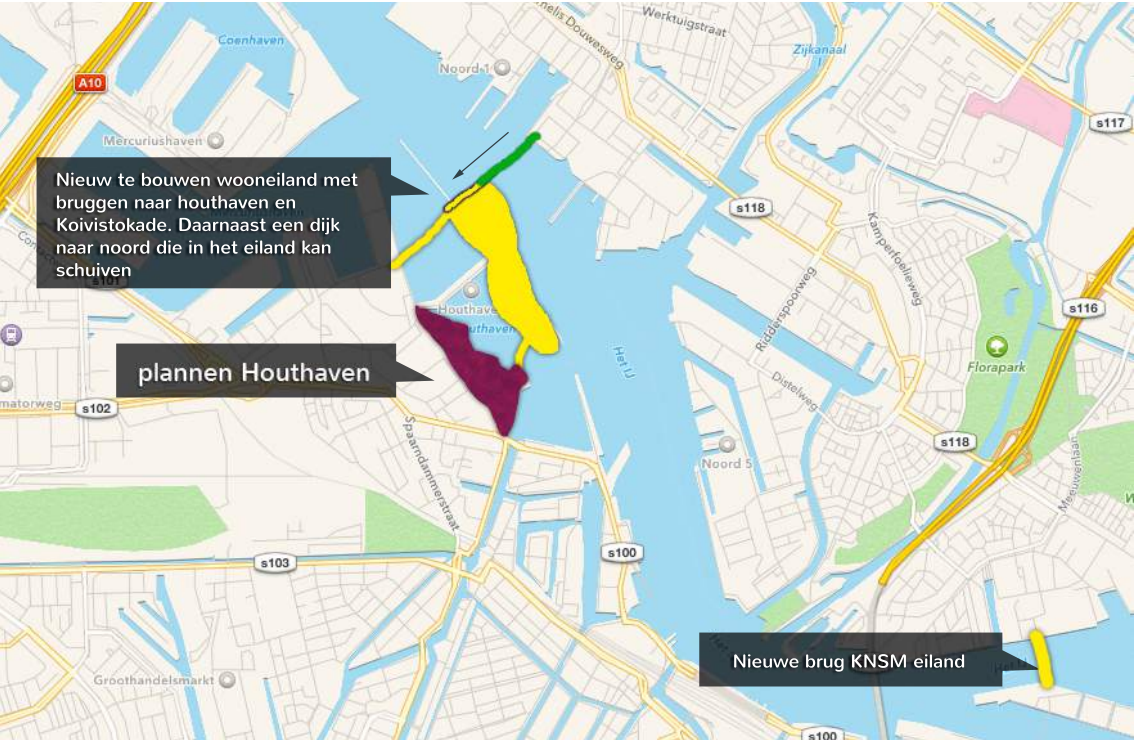
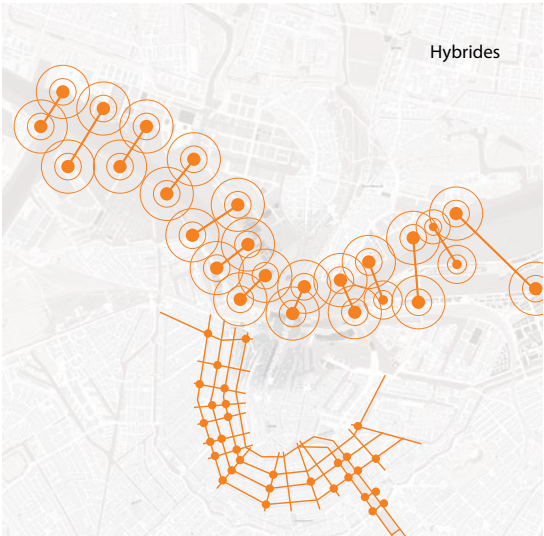
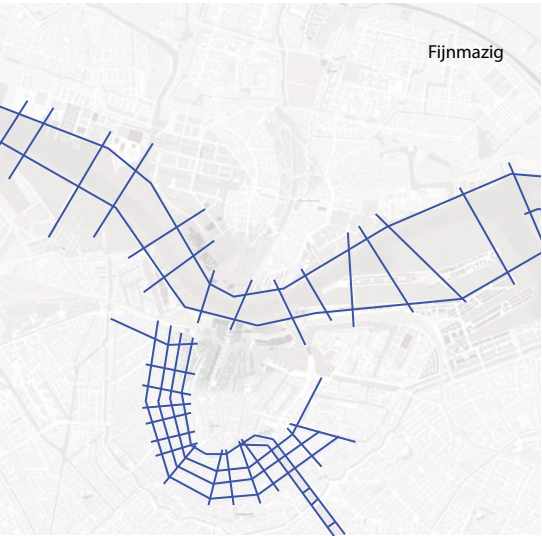
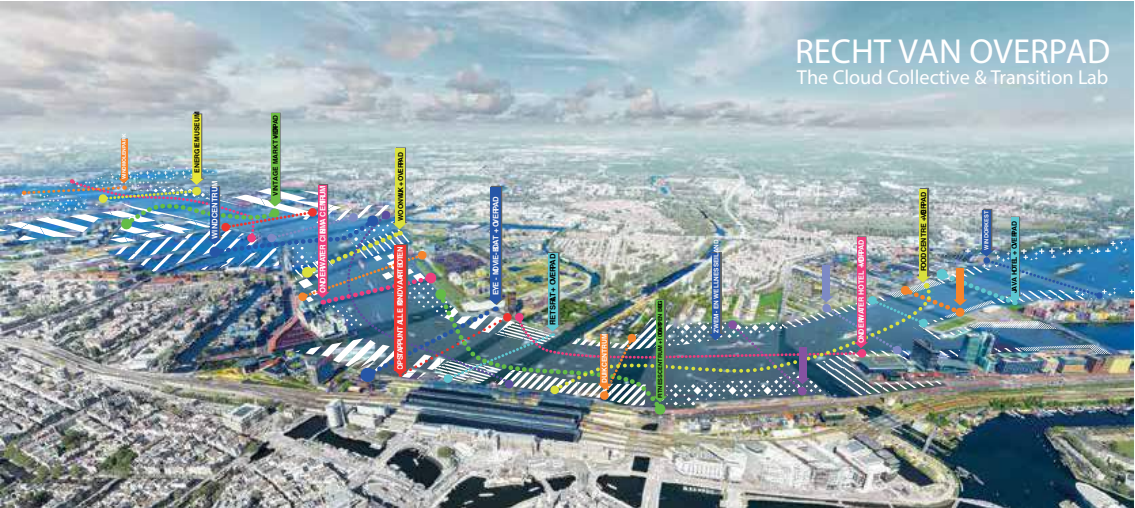
Op 28 maart heeft de externe Adviescommissie de 77 ideeën, de resultaten van de ateliers en het voorstel voor het vervolg bediscussieerd. Het advies is integraal opgenomen.

Tot slot wordt aangegeven hoe de gemeente in de volgende fase zal opereren.



Deel 1

Ingezonden ideeën



Ideeën voor verbindingen zonder specifieke locatie

11

1. Het IJ als landschappelijk en industrieel erfgoed – Henk Schuitemaker (Landschapsarchitect VLUGP, buro voor stedenbouw en landschapsarchitectuur)

Voor de ontwikkeling van Amsterdam als stad aan het IJ zit de grootste kans in het benutten van de identiteit van het IJ als centrale stedelijke ruimte, in eerste instantie grenzend aan en later binnen het centrumgebied van Amsterdam. Aan het IJ liggen meerdere plekken met industrieel erfgoed die voor Amsterdam als havenstad typerend zijn. Vooral de werven zijn relictten van een groots verleden en daarom waard om te behouden voor de toekomst. Zij kunnen worden opgenomen in nieuwe stadsparken aan het IJ. Op twee plekken komt alles samen: stedelijke ontwikkeling, landschappelijke structuren, recreatieve routenetwerken en industrieel erfgoed: Het voormalige NDSM-terrein in het westen en de naast elkaar gelegen terreinen van de chemische fabriek van Akzo-Nobel en de Oranjewerf in het oosten. Hier liggen bij uitstek potenties voor industriële stadsparken met hallen, hellingen, kranen en dokken.

2. Recht van overpad – Gert Kwekkeboom (The Cloud Collective / Transition Lab)

Het IJ biedt ruimte voor de verdere ontwikkeling van Amsterdam als metropool. Nieuwe oeververbindingen worden hiertoe gecombineerd met de innovatie van de watertraditie. Door de uitgifte van IJ-percelen wordt het IJ ontwikkeld binnen de ondernemerstraditie van de stad. Percelen bestaan uit grond aan beide zijdes van het IJ, een bruikbare waterzone en een vrij te laten vaargeul. Bij de ontwikkelconcessies hoort de plicht een oversteek te exploiteren tegen OV-tarief, in de vorm van boot, brug, ponton of tunnel. Woonwijken of hotels met bootverbinding, een short-film-ferry door EYE, een drijvende sportschool of wellness-eiland, een vloot solarpowered water-taxi's vanuit het nieuwe Shell-hoofdkantoor, of een exclusieve shopping bridge. De ambitie moet zijn om het IJ op termijn toe te kunnen voegen aan het Unesco-gebied.

3. Beweging in beeld – Martin Goossens

Ik stel voor dat de gemeente de gebruikers van de pont een app op hun smartphone aanbiedt, zodat de gemeente inzicht krijgt in de verkeersbewegingen tussen de IJ-oeveren. Een kennis van mij heeft de app RingRing voor met name fietsers gemaakt, en de gegevens gebruikt om verkeersstromen in beeld te brengen. Zie: <https://www.youtube.com/watch?v=hkyNSWVzieA>

4. Drie bruggen – Bart

Drie bruggen over het IJ maken bij Java-eiland, achter CS en bij het Stenen Hoofd, middels een inschrijving (één onder alleen Nederlandse ontwerpers en de andere twee internationaal). Twee bruggen zijn loop- en fietsbruggen en de derde brug is voor al het verkeer (inclusief een tram). Alle bruggen zijn 6-10 meter hoog en kunnen in het midden open. Ze hebben daar een overspanning van 50 meter. Op- en afritten kunnen langs de oevers als dat moet.

5. Inschuifbare dijken en bruggen naar Noord – Benjamin van Gogh

Er moeten twee bruggen gemaakt worden naar Noord. Eentje bij het KNSM-eiland. De andere is een inschuifbare dijk, die vanaf een nieuw te bouwen eiland bij de Houthaven een semipermanente verbinding zal vormen met het westelijke deel van Noord. Een dijk fietst veel lekkerder dan een lange hoge brug. De dijk biedt ruimte voor reguliere scheepvaart doordat er (een of twee) bruggen in zitten. Bij het passeren van cruiseschepen kan de dijk in zijn geheel in het nieuw te bouwen eiland worden geschoven.

6. De Brillbrug – J.Molema

Mijn idee is een fiets- en voetgangersbrug over het IJ, vergelijkbaar met de fietsbrug over de Donau onder de A23 - Praterbrücke. De opritten met een hellingbaan in cirkelvorm nemen weinig ruimte in beslag (20-25 meter in doorsnee) en zijn op veel plaatsen bij het IJ te projecteren. De hoogte is zelf te kiezen maar voor een doorgang van 10 meter is deze brug een goed voorbeeld. De hellinghoek is goed te nemen voor fietsers en voetgangers. Voor voetgangers zou men ook een roltrap(baan) of lift kunnen maken.

7. Vier bruggen over het IJ – Bas (Cinekid)

In vier fasen vier bruggen over het IJ maken. 1e Brug: Buiksloterweg – CS. 2e Brug: Distelweg – Stenen Hoofd. 3e Brug: Zamenhofstraat – KNSM. 4e Brug: NDSM – Houthavens.

12

8. Elms Bridge competition Londen –
E.F. van Leeuwen

In Londen wordt overwogen een extra brug over de Theems te bouwen. Nu het IJ van meer tot kanaal is geworden met vergelijkbare verhoudingen met de Theems in Londen en vergelijkbare behoeften voor degenen die potentieel gebruik zullen maken van de brug, cq fietsers en voetgangers, zijn de daarvoor gedane ontwerpideeën wellicht interessant om kennis van te nemen:

<http://www.dezeen.com/2015/02/25/74-designs-unveiled-bridge-london-river-thames/>

9. Een brug naar Zaanstad –
Sonja Puhl-Diele – Fietzersbond Zaanstreek

Het is belangrijk dat ook voor fietsers uit de Zaanstreek naar Amsterdam een kwaliteitsslag gemaakt wordt.

Ons verzoek is om het onderzoeksgebied te verbreden. Naast Amsterdam-Noord moet ook gekeken worden naar een locatie in westelijke richting, richting Zaanstreek. Indien ook de Zaanstreek (waaronder Zaanstad met z'n 150.000 inwoners) profijt kan hebben van extra verbindingen, geeft dit een kwaliteitsimpuls van formaat aan de fietsverbindingen tussen Regio Amsterdam en de Zaanstreek. Voor een goede verbinding voor fietsers is een fijnmazig netwerk van fietspad-verbindingen nodig. Het toekomstige snelfietspad tussen Amsterdam en Zaandam is daarvan een goed voorbeeld.

10. Identiteit van het IJ –
Johan Vlug, landschapsarchitect

In de komende decennia vindt de transformatie plaats van Amsterdam aan-het-IJ naar het-IJ-in-Amsterdam. Het unieke karakter van het IJ van de Minervahaven tot aan de Oranjesluizen dreigt daarbij aangetast te worden door o.a. aanplantingen, op zichzelf staande ontwikkelingen langs de IJ-oeveren en mogelijke IJverbindingen. Versnippering, compartimentering en schaalverkleining zijn daarvan het gevolg. Daarvoor is een visie nodig voor het IJ als bijzonder waterlandschap en in feite verdient het IJ een beschermde status. Nu nog is het IJ een doorgaande niet onderbroken waterruimte die zich op sommige plaatsen verbreedt tot een indrukwekkend watervlak. Dat dreigt te veranderen in een water met 'kanaalachtige' afmetingen, dat mogelijk ook nog eens opgedeeld wordt in een aantal compartimenten die bij toeval gevormd worden. Het IJ moet als waterlandschap nader bestudeerd worden. Daaruit kunnen een aantal randvoorwaarden worden opgesteld waarmee men de unieke waterruimte veilig kan stellen. Nu ligt de nadruk veel te sterk op de architectuur- of bouwobjecten, het benutten of verbouwen van de IJ-oeveren, niet zelden met behulp van aanplantingen, en het creëren van IJ-verbindingen doormiddel van bruggen o.i.d.. Waar blijft het landschapsplan voor het IJ en de beschermde status van het IJ?

11. Rondje Amsterdam - Wim Koreman

Verbinden van Amsterdam-Noord met Amsterdam-Oost, -West en ook Amsterdam-Zuid en -Centrum door het realiseren van een gesloten stedelijke ringlijn voor metro/sneltram. Op diverse locaties kunnen regionale en andere stedelijke OV aansluiten op deze ringlijn, waardoor Amsterdam-Centraal en de ponten over het IJ ontlast worden. De ontbrekende verbinding in deze ringlijn wordt gerealiseerd door het aanleggen van een stedelijke railverbinding vanaf station Sloterdijk in het westen via Amsterdam-Noord (station Amsterdam Buikslotermeerplein) naar station Amsterdam Amstel via station Muiderpoort in het oosten. Bij alle ov-locaties dienen goede voorzieningen te zijn voor het parkeren van fietsen en auto's. De metrotunnel in Amsterdam-Oost kan gecombineerd worden met een tunnel voor langzaam verkeer.

12. De elektrische busboot – Bart Verschoor –
Atelier Bart

Mijn idee is ontstaan tijdens een verblijf in Venetië. Varen hoort ook bij de stad Amsterdam. Een doorgaande route Centraal Station, Overhoeks, Van Hasselt- kanaal, Noorderlicht, Haparandadam, Steenen Hoofd, Centraalstation zorgt voor een vloeiende doorstroming over water en gaat langs strategische welkome locaties. Op de route varen minimaal vier ponten één kant op en minimaal vier ponten de andere kant op. De pont zelf is laag boven het wateroppervlak om moeiteloos onder de bruggen door te varen. De keuze voor afmeren langs steigers aan de zijkant zorgt voor een snelle doorstroming van de snel opvolgende pont. Tijdens de nacht vaart een klein deel van de vloot door. De capaciteit van de vloot moet minimaal tweemaal zoveel passagiers aankunnen als de huidige ponten. De huidige ponten worden overbodig.

Elektrisch varen is tegenwoordig goed ontwikkeld. Het gehele dak is voorzien van zonnepanelen om gedurende de dag de accu bij te voeden. Het volledig opladen vindt plaats in de avond en nacht.



13. Waterbus van Zeeburgereiland naar IJmuiden - Gerrit Faber

Gelukkig realiseert iedereen zich dat we er met één verbinding tussen de noord- en zuidoever van het IJ niet komen. De Fast Flying Ferry van Amsterdam naar Velsen wordt door velen gemist. Een waterbus zoals in Rotterdam en de Drechtsteden (zie www.waterbus.nl) kan een goed alternatief zijn. Deze verbindt niet alleen een waterweg in de lengte, maar ook de beide oevers. De waterbus werd vooral een succes toen besloten werd dat passagiers gratis hun fiets mee mochten nemen. Het is bij uitstek een verbinding die fiets en boot slim combineert. Te veel stops maken de verbinding langzaam en te weinig leveren passagiers. Te denken valt aan: Zeeburgereiland/P&R, Azartplein, Noordoever, IJ-centraal, aan één van beide oevers, aansluitend op andere verbindingen, NDSM, Zaanstad, Spaarnwoude (festivals), Velsen, IJmuiden sluizen/passagiersterminal. Voordelen: snel te realiseren, flexibel, succes is bewezen in Rotterdam, kan met milieuvriendelijke vloot, klandizie in alle jaargetijden, in de spits en daarbuiten; provincie, Zaanstad en IJmond-gemeenten betalen mee. Nadelen: waarschijnlijk (zoals in Rotterdam) niet gratis voor passagiers met OV-chipkaart; Havenbedrijf houdt niet van zig-zag-verbindingen, maar dat probleem is oplosbaar.

14. Veersprong – een completer netwerk van korte veerlijnen – Sybren van den Busken

Het veernetwerk zoals het nu is, is uit balans. Te veel gericht op het CS en een aantal lange lijnen die niet frequent opereren. Vooral voor het fietsverkeer vormt het een bottle-neck. Het doel van dit voorstel is het veerpontennetwerk beter in te bedden in het netwerk, de oversteken te decentraliseren, de veerponten deel uit te laten maken van de mental map, tot een systeem te komen waar je altijd op kan rekenen en met alternatieve routes. Dit voorstel wordt gerealiseerd door middel van het verkorten en vermenigvuldigen van de veerlijnen. De frequentie van alle veren wordt even hoog. Deze liggen beter verspreid langs het IJ waardoor niet alle fietsverkeer zich concentreert bij het Centraal Station. Zowel aan de zuidoever als aan de noordoever wordt een boardwalk aangelegd die deze punten op natuurlijke manier verbindt. Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande infra maar de route wordt herkenbaar

gemaakt door uniformering van de inrichting. De losse eindjes in de huidige situatie worden aan elkaar geknoopt. Daarmee wordt het IJ niet alleen als barrière beleefd maar ook als verbinding. Dit veersysteem anticipeert op een tweede fase, waarin op twee plekken een brug denkbaar is: bij Kop Java eiland en bij het Stenen Hoofd.

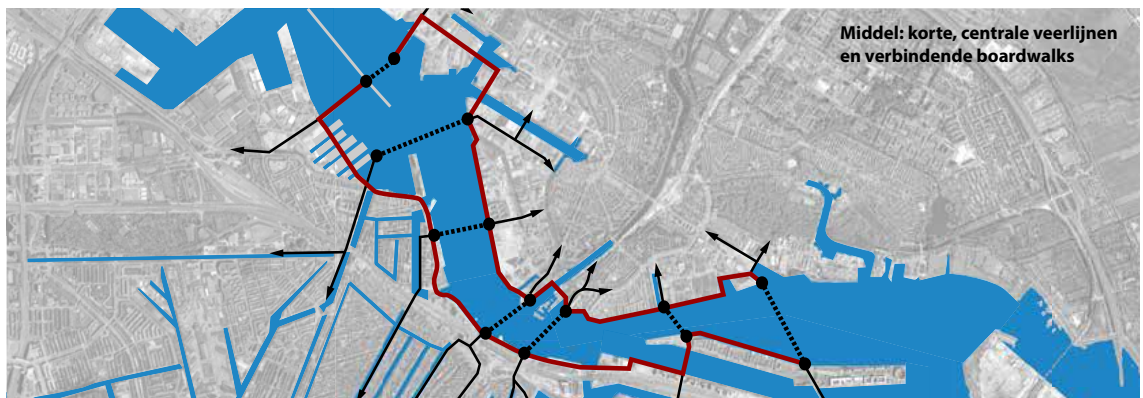
15. Ponten – Verbindingen in een duurzaam netwerk – Ymkje de Boer – YMBA Kennis

Ontlast de pont achter het CS op korte termijn door de frequenties van alle andere pontverbindingen te verhogen en prikkel zo mensen die niet bij CS of Overhoeks moeten zijn om andere routes te kiezen met uitstekende fietsverbindingen en fietsparkeermogelijkheden. Experimenteer ook met een pont tussen IJplein of Hamerstraat en Kop Java-eiland. Laat alle ponten tot in het begin van de nacht op hun normale frequentie varen. Laat gebruikers desnoods via de OV-chipcard iets meebetalen. Verbeter rond alle pontaanlandings-punten de wandelroutes en aansluitingen op het OV. Investeer optimaal in het beperken van de geluidsoverlast en het terugdringen van de uitlaatgassen van de ponten; maak er een flagshipproject (sic!) van op het gebied van verduurzaming door bijvoorbeeld inzet van het Amsterdams Klimaat- & Energiefonds en betrek de toeristisch-recreatieve waarde erbij. Giet het hele proces om hiertoe te komen in de vorm van een doortastend groen initiatief van gemeente, vervoersbedrijven, instellingen, bedrijven, wetenschappers, bewoners en reizigers. Monitor het gebruik van de pontverbindingen en het netwerk hieromheen; speel adaptief in op veranderingen, trends, ontwikkelingen.

16. Voorrang voor voetgangers – Hans Kronemeijer

Aparte (misschien snellere) veerdiensten voor voetgangers, niet toegankelijk voor fietsen en brommers. Daardoor kunnen meer mensen overgezet worden en zijn kleinere boten en aanlegplaatsen mogelijk. Eventueel in combinatie met fietsenstallingen. Op verschillende routes te gebruiken, bij voorkeur bij plekken waar veel personen dichtbij de aanlegplaats moeten zijn (NDSM) en/of bij openbaar vervoer (Centraal Station).

Afbeelding bij idee 14



17. Aanpassing veerdiensten en bestemmingsplan IJ-oever – Jaap van Veen

Ontlasting Centraal Station en directe omgeving door nieuwe pontverbindingen op de flanken. Uitgaan van alleen voetgangers en fietsers op Buikslootwegveer. Geen andere plannen tot effect van de Noord-Zuidlijn uitgekristalliseerd is. In afwachting daarvan stelt de gemeenteraad een Bestemmingsplan IJ-oever vast. Een aantal tot dusverre stiefmoederlijk bedeelde stedelijke functies kunnen misschien alsnog beschermd en bevorderd worden door zo'n IJ-oeverbestemmingsplan. Denk aan een Marien Biologisch instituut met havenfaciliteiten.

18. Elektrische pontjes – Kees Kodde

Ik zou willen voorstellen de huidige veerdiensten te behouden, maar die dan geleidelijk om te vormen tot elektrisch aangedreven veerpontjes. De huidige ponten dragen fors bij aan de luchtvervuiling en dit kan voorkomen worden door de ponten elektrisch aangedreven te maken: fluisterpontjes. Als de stroom dan opgewekt wordt uit groene bronnen, dan creëren we een fantastisch visitekaartje voor Duurzaam Amsterdam: groene fluisterponten die bijdragen aan betere bereikbaarheid en schone lucht. Daarnaast ben ik van mening dat de frequentie van de ponten opgevoerd moet worden. Met name de NDSM-pont zou veel vaker moeten varen, dit zal de druk op de centrale ponten verminderen.

19. Ei aan het IJ – Bas Dekker – een co-creatieve productie aangeboden door EilJ

Amsterdam als stadslaboratorium voor duurzame innovatie. De EilJ kabelbaan is een oplossing met hoge transportcapaciteit, ook voor fietsers, geen CO₂-emissies, geen fijnstof, geen geluidhinder. EilJ kijkt naar zoekgebieden van Oost naar West. Overall waar een groot infrastructureel werk, om welke reden dan ook, niet past, en de pont haar grens bereikt, biedt EilJ toegevoegde waarde. Kern tracés om als eerste te onderzoeken: van omgeving CS naar Overhoeks/Sixhaven, en van NDSM naar Houthavens. Stations liggen op straatniveau en sluiten aan op wegen, fietsnetwerk of ander OV. Fietsen, rolstoelen en kinderwagens kunnen mee. Ontwikkel de speciale fietscabine als Amsterdamse variant. De masten zijn 100+ meter hoog en 10 meter x 10 meter in oppervlak. De stations hebben een grondoppervlak van 25 meter x 25 meter. Historisch erfgoed en zichtlijnen vanuit de stad moeten worden gerespecteerd, maar bereidheid tot overeenkomst is er (zie Koblenz, ook een Unesco stad, voor een termijn van 15 jaar). Zo kan het de geschiedenis in gaan: maak een proefopstelling om vanaf de IJburg snel naar de stad te komen. Optimaliseer de combinatie kabelbaan plus fiets aldaar, meteen vanaf 2016. Dit lost het probleem op dat de Piet Heintunnel niet voor fietsers geschikt is en biedt inzicht in de mogelijkheden. In

geval van positieve validatie zou EilJ als eerste ingezet moeten worden op de drukste plek (Overhoeks). Vervolgens kan EilJ verplaatst worden of een nieuw traject geopend richting NDSM en Houthavens. www.eilj.nl

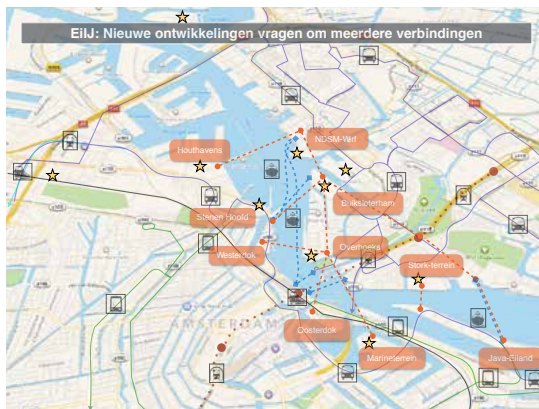
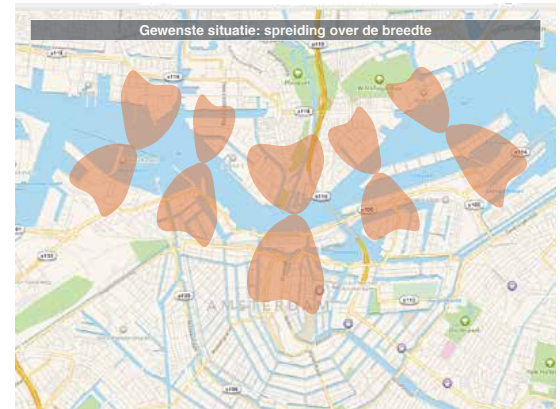
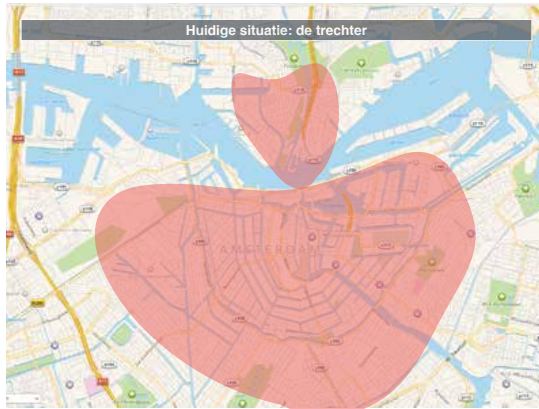
20. Alternatief Hoofdstedelijk Openbaar Vervoer – Stijn Kerssens

In 2006 / 2007 heb ik onderzoek gedaan naar de zogenoemde 'missing links' in het hoofdstedelijk openbaar vervoernetwerk. Uit analyse bleek dat voor een aantal korte afstandsverplaatsingen geen openbaar vervoersysteem beschikbaar is. Het doel van dit onderzoek was het in kaart brengen van alternatieve (en innovatieve) vervoerssystemen, die deze leemten in de markt aan conventionele vervoerssystemen kunnen opvullen en daardoor bijdragen aan het beter functioneren van het stedelijke openbaar vervoersysteem in Amsterdam. In het onderzoek is o.a. de verbinding over het IJ als missing link aangemerkt. In mijn onderzoek is naar voren gekomen dat voor deze verbinding een kabelbaan zeer geschikt is. In het onderzoek is enkel gekeken naar OV-systemen en zijn wandel- en fietsverbindingen buiten beschouwing gelaten. De marktleider in kabelbaansystemen, Doppelmayr GmbH en het Italiaanse Leitner A.G. hebben voor deze studie input geleverd en waren bereid kosteloos een offerte op te stellen. Sinds ik mijn scriptie schreef, zijn overal ter wereld in steden kabelbanen als serieus onderdeel van het OV-netwerk ontstaan. Vooral in Zuid-Amerika, maar in London is bijvoorbeeld 3 jaar geleden nog de Emirates Airline geopend. Deze is een enorm succes, in zowel transport als in toerisme. Maar dichterbij ook in Keulen en Koblenz zijn kabelbanen te vinden in de stad.

21. Dynamisch IJpark – Pauline Wieringa – landschapsarchitect

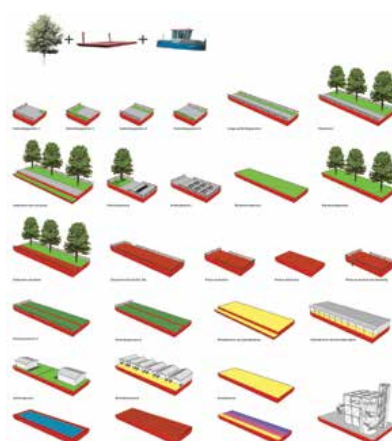
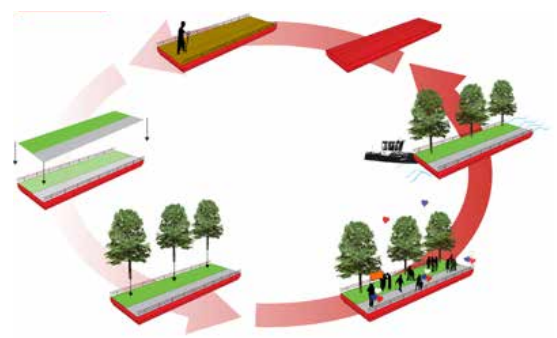
De huidige Amsterdamse stadsparken raken overvol en Amsterdam heeft behoefte aan meer groen rond het centrum. Een nieuw park langs vijf kilometer IJ-oevers voorziet hierin en koppelt op een natuurlijke manier Noord met Zuid. De IJ-oevers zijn in het zuidelijk deel overwegend openbaar toegankelijk. In Noord is een groot deel in privébezit van bedrijven of ontwikkelaars. Het IJpark zorgt voor samenhang door langs de minder bereikbare oevers parkpontons in te zetten. De pontons zijn drijvende, stalen parkelementen en maken gebruik van waterbouw- en daktuurtechnieken. De opbouw van de pontons varieert. Een zandstrand, een grasveld of zelfs bomen. Hele strandpaviljoens passen erop. Een combinatie van pontons kan een bollenveld huisvesten. Aan elkaar gekoppeld vormen ze lange promenades of zelfs een IJland. Een netwerk van frequente ponten verbindt noord met zuid. Eventueel kan het IJland met twee bruggen aan beide oevers worden verbonden. Dat pontons veranderen of verdwijnen is deel van het plan. Het IJpark verandert continu van plaats en vorm. Het IJpark wordt verweven met de stadse routes en zorgt zo voor verbintenis tussen noord en zuid. Het IJ wordt weer het kloppend hart van Amsterdam.

Afbeeldingen bij idee 19



15

Afbeeldingen bij idee 21



Centrum – bruggen

22. Verbinden – Anthony Durge

De cruiseterminal verplaatsen naar de Mercurius- of Neptunus-terminal. Vervolgens een eiland in het IJ aanleggen ter hoogte van het Stationseiland en de Buiksloterweg. Hieroverheen een brug bouwen met twee fietsstroken, een voetgangerspad, OV-verbinding, ook voor nooddiensten, aansluitend op de infrastructuur van Buiksloterweg en de De Ruijterkade. Eiland dient recreatiefunctie te hebben.

23. Brug – Ed van Leeuwen

Mijn hele leven in Noord hoor ik dat een brug niet kan. Om de onmogelijkheid te onderstrepen heeft de gemeente de passagiersterminal zo geplaatst dat een brug altijd, maar dan ook altijd voor de cruiseschepen in de weg ligt. Kan een brug niet? Zie Londen, Parijs, New York, San Francisco, Istanbul en zelfs Rotterdam en roep dan nog steeds dat een brug niet kan.

De simpelste optie is de Jan Schaefferbrug doortrekken, maar daar los je de route CS-Noord niet direct mee op. De brug moet immers mensen van het centrum naar Overhoeks brengen. Een rechte verbinding zou te steil worden zegt men steeds. Maar je kan de brug laten beginnen in Noord op de Buiksloterweg richting de pont. Je hebt voldoende ruimte voor een langzaam oplopende brug met trappen ter hoogte van café de Pont. Mooi toch, dat je vanuit de stad bijna de dan uitermate hippe van der Pekstraat infietst. Boven het IJ zal er een bewegend deel moeten zijn om hoge schepen/boten door te laten. Daarna kan de brug in een T-splitsing (zie de brug in Maastricht) de De Ruijterkade op. Met wederom trappen direct bij CS. Er kan zelfs een bovengrondse loopverbinding met het busplatform worden gerealiseerd. De fietsgedeeltes kunnen links en rechts op De Ruijterkade langzaam aflopen richting de stoplichten waar om het CS heen overgestoken kan worden. Mooiste zou natuurlijk zijn dat er drie bruggen komen: verlengde Jan Schaefferbrug, CS-Buiksloterweg en NDSM-Houtmankade. Hou je nog een pontje over voor de Distelweg eventueel. Maar de CS-brug is eerste vereiste en maak me niet wijs dat het niet kan.

24. Brug – Jan Maarten Deurvorst

Ik begrijp dat de brug hoog moet zijn zodat de cruiseschepen eronder kunnen varen. Een normale brug is dan geen optie. Een stadsfiets kan geen steile helling aan. Om 40 hoogtemeters te overbrug-

gen is dan een klim nodig van 1.3 kilometer. Dat is te lang. Maar er zijn oplossingen. Ik zag bijvoorbeeld dat er liften op de markt zijn gebracht die zowel horizontaal als verticaal kunnen. Dan is hoogte makkelijk te overbruggen. Verder zou je parallel voor de liefhebbers wel een weg kunnen aanleggen. Juist wel met een helling van 12 procent De brug krijgt zo vanzelf een cultstatus. Internationaal bekend, want nog nergens vertoond. Leuk voor wielrenners, joggers, stevige wandelaars en skaters. Moeten dan wel wat haakse bochten in voor de veiligheid.

25. Tolhuisbrug – Leon van Mourik

Aangezien de pontverbinding van het Centraal Station naar de Buiksloterweg bijna 50% van het totale aantal overzettingen verzorgt, en de andere vijf verbindingen samen de rest, is een vaste brugverbinding voor fietsers en voetgangers direct achter het CS het meest urgent.

De ruimte op die locatie is beperkt. Om op het brugdek te komen zou een hellingbaan kunnen worden gerealiseerd evenwijdig aan de oever, eventueel nog in het water langs de oever, maar ook twee enorm grote liften, formaat van een pontdek, zouden bruggebruikers naar het brugdek kunnen brengen: rechter lift voor voetgangers, linker lift voor fietsers en brommers. Ook boven gescheiden banen. De brug moet uiteraard voldoende breed zijn en een beweegbaar middendeel hebben om de zeekastelen doorgang te verlenen. Als de aanvangshoogte van de brug aan de stadskant, op gelijke hoogte met het reeds bestaande CS-busdek zou komen, kunnen voetgangers direct gebruik maken van de bestaande roltrappen. Kan niet...bestaat niet!

26. Ontsluiten Amsterdam Noord - Yvonne Goebbels

Maak die oeververbindingen, niet alleen voor toeristen en uitgaanspubliek maar vooral voor de bewoners van Amsterdam en Amsterdam-Noord in het bijzonder want die verdienen aansluiting met de stad. Voorkom dat mensen bij het overstappen drie keer voor een rood voetgangerslicht moeten wachten.

- Maak een metro-uitgang aan de achterkant van CS en aan de overkant van het IJ tussen toren Overhoeks en filmmuseum. Boor hiervoor een extra tunnel.
- Maak een fietstunnel van achterkant Centraal Station naar overkant IJ. Van ergens tussen CS en het Gerechtsgebouw naar het plein tussen toren Overhoeks en het Filmmuseum. Voorzie die fietstunnel van een rollend trottoir om snelheid van passage te bevorderen. Vergeet de sociale veiligheid niet hierbij!
- Maak een brug bij CS over het IJ met verticaal roltrappen of grote liftcabines en horizontaal een

rollend trottoir. De brug is overdekt en voorzien van zonnecollectoren om stroom op te wekken.

- Maak een horizontaal draaiend reuzenrad over het IJ. Uit te voeren als monorail? De grote cabines, zie reuzenrad Londen, kunnen verticaal bewegen naar stopplaatsen of de verticale verbinding wordt uitgevoerd met roltrappen. Dit horizontale reuzenrad kan meerdere stopplaatsen krijgen aan beide kanten van het IJ.

27. Bootbrug – Fabian Hahne, grafisch ontwerper

Zolang er niet veel geld te investeren is, lijkt het mij een goed idee om een bootbrug te maken. Geïnspireerd op de brug in Willemstad (Curacao). Deze brug kan tijdelijk zijn en hoeft niet hoog te worden. De brug kan gedeeltelijk worden ingeklapt bij kleinere schepen, en geheel met grote (cruise)schepen. De brug is een goedkope en flexibele oplossing



28. De FLIJover - luchtunnel over het IJ – Fons Alkemade Stichting Luchttunnel - www.luchttunnel.nl

De FLIJover bestaat uit twee delen. Er is een doorzichtige tunnelbuis van 825 meter lang van het Centraal Station naar de Buiksloterweg nabij het Tolhuis, die zich door de lucht over het water heen buigt. Gratis voor voetgangers en fietsers, de gewone dagelijkse gebruikers, die 's zomers koel en 's winters behaaglijk, uit de wind en droog op speciale rolpaden (bijvoorbeeld het Noorse Cyclo Cable systeem) en roltrappen in een flink tempo naar de overkant gaan. Het hoogste punt van de boog is zo hoog dat zelfs de cruisevaart er geen hinder van ondervindt. Deze 'luchtunnel' hangt aan een nog hogere boog, die met grote liften alleen toegankelijk is voor betalende bezoekers. Deze kunnen op grote hoogte genieten van het uitzicht, eten en drinken, souvenirs kopen, vergaderen, trouwen, etc.



De FLIJover vormt een duidelijk zichtbare verbinding

van de twee stukken Amsterdam en zorgt ervoor dat de Noorderlingen er echt bij horen. Van een afstand lijkt de FLIJover op een grote hoofdletter A, een icoon van de stad waaraan alle aardbewoners Amsterdam zullen herkennen. Door de aan te passen verlichting is er ook in de avond altijd iets bijzonder feestelijks te zien aan de IJ-oeveren.

Stichting Luchttunnel - www.luchttunnel.nl



29. Bus/fietsbrug over het IJ – Henk Groenewegen – verkeerskundige

Een brug voor de bussen uit Noord naar het busplatform bij CS. Bussen hoeven dan niet meer het traject via de IJ-tunnel-Prins Hendrikkade-Kamperbrug af te leggen. Dat scheelt veel tijd en energie en reduceert drukte en uitstoot (geluid/fijnstof/verkeers hinder). De busbrug kan gecombineerd worden met een voet/fietsgedeelte. Aan de zuidoever kan langzaam verkeer op hoogte komen met roltrappen en lift. Hoogte van de brug afstemmen op Amsterdam-Rijnkanaalhoogte. Voor de schepen naar de Passengerterminal een beweegbaar deel met venstertijden in verband met OV-frequentie.

30. IJ-Sprong of Pierpoortbrug – Jos den Dikken

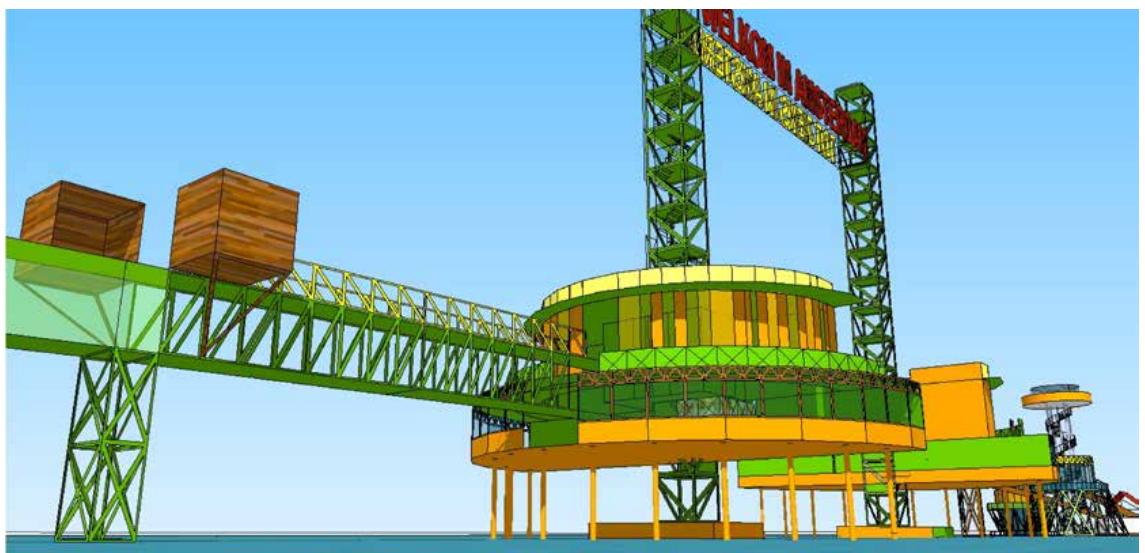
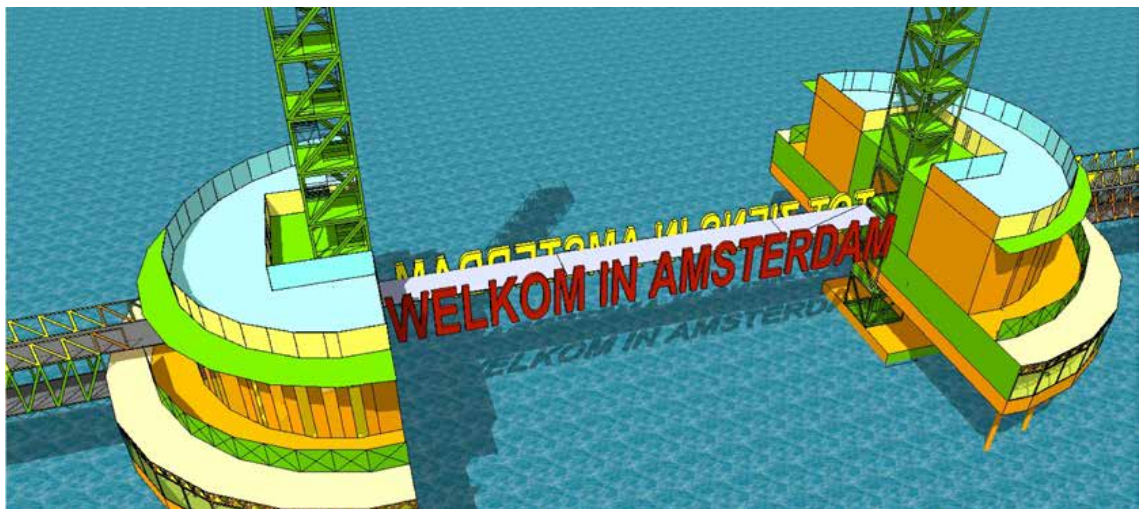
De mooiste plek van Amsterdam, vanaf nu een plek om te kunnen verblijven en niet alleen te passeren. Een pier, met winkeltjes, horeca en uitzichten. Een fiets- en wandelbrug op de plek waar het IJ een bocht maakt. De oksel van het IJ. Hier veroorzaakt een pierbrug de minste verstoring van de zichtlijnen en zorgt tegelijkertijd voor de mooiste vergezichten. In het midden een hefbrug hoger dan 60 meter om de grote schepen te laten passeren. De Pierpoort – welkom en tot ziens in Amsterdam!



Afbeelding bij idee 29



Afbeeldingen bij idee 30

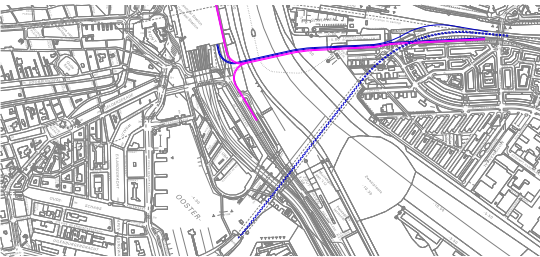


31. Living Bridge – Luuk Dietz – afstudeeronderzoek TU-Delft

Amsterdam probeert al jaren om zowel Noord als de oevers van het IJ te betrekken bij het stadsleven. De beste samenhang van het centrum en Noord wordt bereikt met een vaste oeververbinding tussen het Stationseiland en het Tolhuisterrein aan de Buikslo-terweg, zeker wanneer deze wordt uitgevoerd als li-ving bridge, met toegevoegd programma. Zo wordt de brug zelf onderdeel van de stedelijke ruimte. Er gelden echter harde randvoorwaarden ten aan-zien van de scheepvaart, de veiligheid en de onder-grond. In het project is niet alleen een functioneel en constructief ontwerp voor de brug en de heftorens uitgewerkt, maar is ook onderzocht hoe het stadsle-ven op de brug kan samengaan met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het IJ. Om de living bridge te beschermen tegen aanvaringen is een systeem ontwikkeld van geleidewerken, dat ook cruisesche-pen veilig langs de brug geleidt. Ook de ondergrond is uitvoerig bestudeerd. Voor elke toren van de brug is een maatwerkfundering nodig in de slappe bo-dem. Het onderzoek laat zien dat ook met inachtneming van de randvoorwaarden een living bridge over het IJ wel degelijk mogelijk is.

32. Fiets/busbrug – Paul van der Zedde – verkeersspecialist

Lijnbussen voegen in/uit aan de noordzijde IJtunnel en sluiten via een brug over het IJ direct aan op de busterminal bij CS. Fietzers liften mee in dit systeem. Dit levert aanzienlijke rijtijdwinst op voor het streek-vervoer en kan gemakkelijk terugverdiend worden uit de baten. De Prins Hendrikkade wordt weer een leefbare straat aan het water. Voorwaarde is wel dat de zeecruiseterminal wordt verplaatst naar de west-zijde van de stad.



33. Brug over het IJ – Robert Loesberg – deelnemer Amsterdam 750

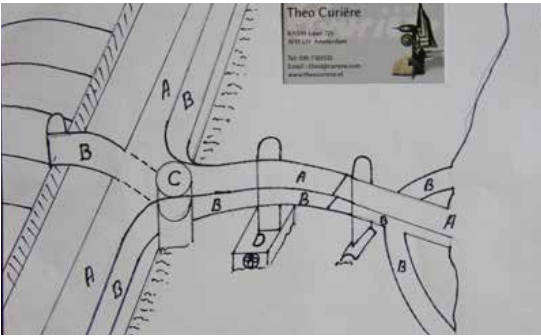
Na bijna 200 jaar dromen en plannen, is een brug die Amsterdam Noord met het centrum verbindt in 2025 een feit. De iconische brug bestaat uit twee lagen en heeft aan de De Ruyterkade twee aanslui-tingen aan weerszijde van CS. Aan de Buikslo-terweg ligt één aansluiting. Terwijl gebruikers op het ‘benedendek’, als voetgan-ger, fietser of rolstoelgebruiker over het IJ gaan, is op het ‘bovendek’ van de brug gelegenheid voor toeristen en dagjesmensen om zich te ontspannen.

Daar is een overdekte promenade met een restau-rant, een café en winkeltjes. Onderin de brug bevin-den zich rollende trottoirs voor een snelle overtocht.



34. Fiets/voetgangersbrug over het IJ – Theo Curiere

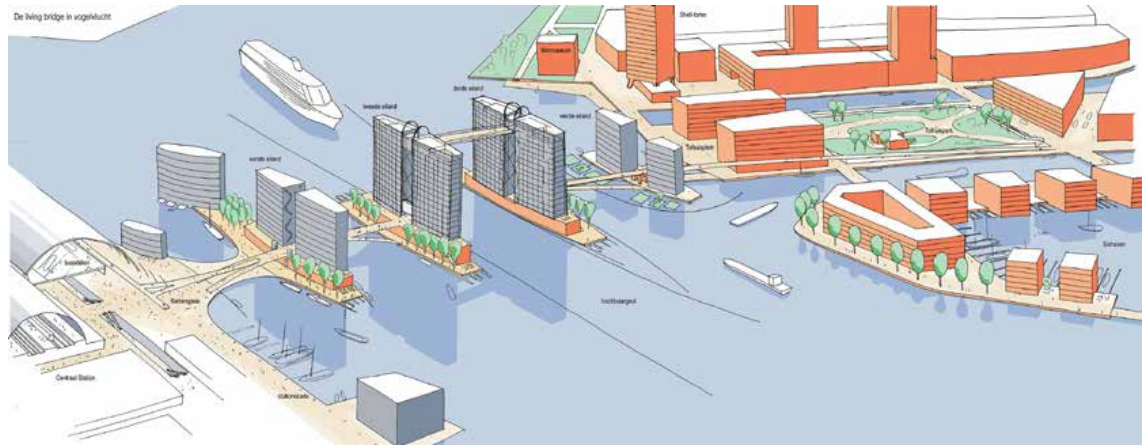
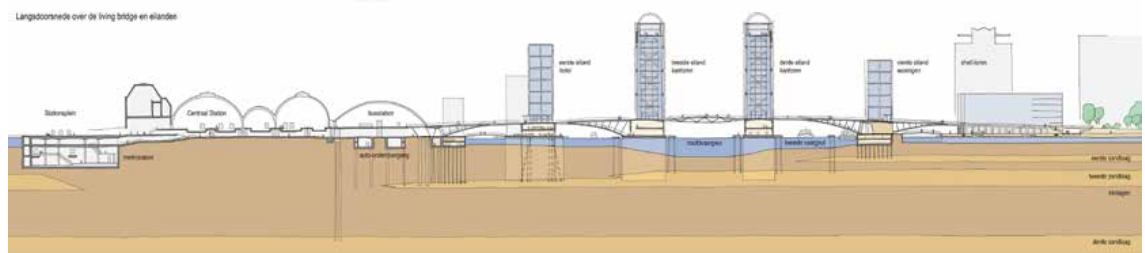
Dit voorstel voor een fiets- en voetgangersbrug bij CS is een draaibrug op een scharnier direct achter het station. De brug steunt op varende pontons en wordt door lieren vanaf de wallekant open en dicht getrokken. De brug heeft twee verdiepingen; de voetgangersbrug sluit direct aan op het station, de fietsbrug ligt daarboven en gaat met hellingbanen aan de De Ruyterkade naar beneden. Door fragiel te bouwen en met een beetje futurisme kunnen we uitkomen in het CS.



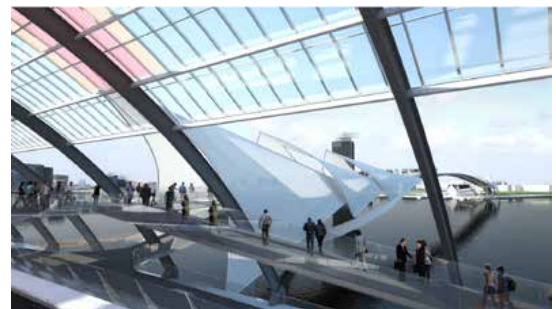
35. Fiets/voetgangersbrug Adamtower – Sander Groet

De enige logische plek voor een brug is direct achter het CS. Hier heeft heel Noord wat aan en niet alleen de oost- of westzijde. Mijn idee is om de rode loper door te trekken naar Noord om zo ook het toerisme beter te spreiden. Dit zou een prachtige wandeling over het IJ worden. Een ‘must do’ voor elke bezoeker aan de stad. Waar die brug dan exact moet komen moet nog uitgezocht worden. Uiteraard moet het een brug zijn die open kan zodat de cruise- en pleziervaart ook doorgang kunnen vinden. Het mooiste lijkt mij in het verlengde van de mid-dentunnel naar de noordzijde in de buurt van de huidige Buikslo-terveer. Je kunt dan in één keer de centrale pontverbindingen laten vervallen en op an-dere plekken frequenter inzetten. Ik zie een iconische loop- en fietsbrug voor me die naast een sterke verbinding ook een enorme toeristi-sche waarde heeft. Op die manier gaan bezoekers aan de stad ook echt de overzijde ontdekken en wordt dit geïsoleerde deel echt bij de stad getrokken. Dit komt de ontwik-keling van de Noordelijke IJ-oevers ten goede. De van der Pekmarkt zou zo maar een nieuwe attractie kunnen worden.

Afbeeldingen bij idee 31



Afbeeldingen bij idee 35



36. Voetgangersuitgang Noord – Ariën Knibbe

Een voetgangerstunnel van CS naar Noord, met roltrappen bereikbaar vanuit de metroverdeelhal aan de IJ-zijde. Daarmee krijgt Noord een uitgang van het CS. Relatief snel te realiseren met caissons. De afstand tussen aankomst en uitgang wordt daarmee groot, maar is niet verder dan bij een aantal metrostations in bijvoorbeeld Parijs. Al het voetgangersverkeer van metro en trein kan daarmee zonder onderbreking in Noord bij het Eye en de Adamtoren uitstappen. Indien de ponten niet kunnen varen, is het ook een uitwijk voor alle andere voetgangers.

37. Metrostation Sixhaven – Arjen van der Leeuw

Wat al eerder is gesuggereerd en m.i. ook de beste oplossing: maak alsnog een halte Sixhaven in de Noord-Zuidlijn. Dat is de meest efficiënte en haalbare oplossing. Slechts twee metrohaltes in Noord is absurd! Een brug leidt in veel gevallen alleen maar tot problemen. Anders toch maar een fiets- en voetgangerstunnel naar Noord. Het lastige is dat daar op geen enkele manier rekening mee is gehouden in de openbare ruimte. Dat zal dus niet alleen een hele dure oplossing zijn maar ook praktisch lastig.

38. ONDER het IJ – Beatrice van Dorp

Een verbinding onder het IJ is volgens mij de mooiste oplossing tussen het Centraal Station en de Buiksloterweg, Eye en Overhoeks. Passagiers met bagage en fietsers/bromfietsen kunnen van de lopende band in de tunnel gebruik maken (motoren UIT). Voordeel is de snelle verbinding van CS met Noord en het behoud van de huidige open ruimte van het IJ. Het zicht wordt niet verpest door bijvoorbeeld een brug of kabelbanen. De ponten kunnen ook blijven functioneren.

39. Windtunnel – Brian von Mansfeldt

Makkelijk naar beneden en omhoog. Vanaf CS een fietstunnel realiseren met twee buizen met één richting fietsverkeer. Naar beneden mag niet te steil zijn, maar heb je zelf onder controle. Omhoog krijg je vanaf een bepaald moment wind in de rug geblazen. Zie ook bericht uit 1998 over windtunnel in Helmond:
<http://www.trouw.nl/tr/nl/5009/Archief/article/detail/2574619/1998/07/14/Fietsersdoor-windtunnel-geblazen.dhtml>

40. Voetgangers en (brom)fietstunnel – F. Mantel

Aanleg van een voetganger en (brom)fietstunnel onder het IJ ter hoogte van de Buiksloterweg en De Ruyterkade, vergelijkbaar met de Maastunnel in Rotterdam waar ook een aparte tunnelbuis is voor fietsers en voetgangers. Leg een tunnelbuis aan die voor fietsers en voetgangers door middel van een roltrap bereikbaar is. De tunnelbuis kan dan relatief kort blijven. Voor bromfietsers zou aan weerszijden een dubbele lift gemaakt kunnen worden, die automatisch, bijvoorbeeld elke 2 minuten omhoog en omlaag gaat. Dit is ook voor de scheepvaart de veiligste oplossing. Zeker ook met de steeds langer wordende binnenschepen met koppelverbanden van meer dan 200 meter lengte. Met een tunnel blijft ook de Passenger Terminal bereikbaar voor cruiseschepen. Bij de aanleg van een brug zal die toch regelmatig geopend moeten worden voor de scheepvaart en dat levert wachttijden op voor fietsers en voetgangers. Voor de overige oeververbindingen lijkt mij op dit moment geen ingrijpende oplossing nodig. Als een tunnel is gemaakt op de drukste route, kunnen de andere verbindingen worden verbeterd met de bestaande ponten. Zo kan Amsterdam voorlopig jaren verder.

41. IJ-fietstunnel – De Groene Loper – Bart Stoffels

De initiatiefnemers van de IJ-fietstunnel zien het aanpassen van de bestaande IJ-tunnel als een betaalbaar, duurzaam en slim alternatief voor een fietsbrug, kabelbaan of andere bovengrondse constructie. Door twee van de vier autostroken in te richten als fietsstrook kan deze oplossing worden gerealiseerd. Dat kan in verschillende varianten, waarvan we er in onze brochure één hebben uitgelicht: combineren van fietsers en elektrische voertuigen per buis per rijrichting. Onderzoek naar verschillende varianten is nodig om goed grip te krijgen op de haalbaarheid. Kijkend naar de trends in de wegintensiteiten op het tracé zou het moeten kunnen. De investeringen beslaan het aantrekkelijker maken van de tunnelinrichting, aanpassingen van veiligheidssystemen en het bijbouwen van mechanische stijgpunten (liften, rolbanen) aan beide oevers. De grote winst van de IJ-fietstunnel – naast de verknoping van de belangrijkste fietsroutes in noord-zuidrichting – ligt in de ruimtelijk-economische meerwaarde voor de stad. Van Weesperplein tot Noorderpark ontstaan mogelijkheden om asfalt in te wisselen voor ruimte voor fietsers, voetgangers, groen en water: De Groene Loper.

Stadsstromen, in samenwerking met Except Integrated Sustainability.

Verlengen Noorderpark



Smaller wegprofiel
maakt groene
overkluizing
eenvoudig

Verbinden hotspots van Noord



Extra noordentree
Ijfiets-tunnel activeert
missing link tussen de
Hotspots van Noord

Activeren Marine en Dijksgracht



Extra zuidentree Ijfiets-
tunnel draagt bij aan
dynamiek en bereik-
baarheid Oosterdok

Afmaken Valkenburgerstraat

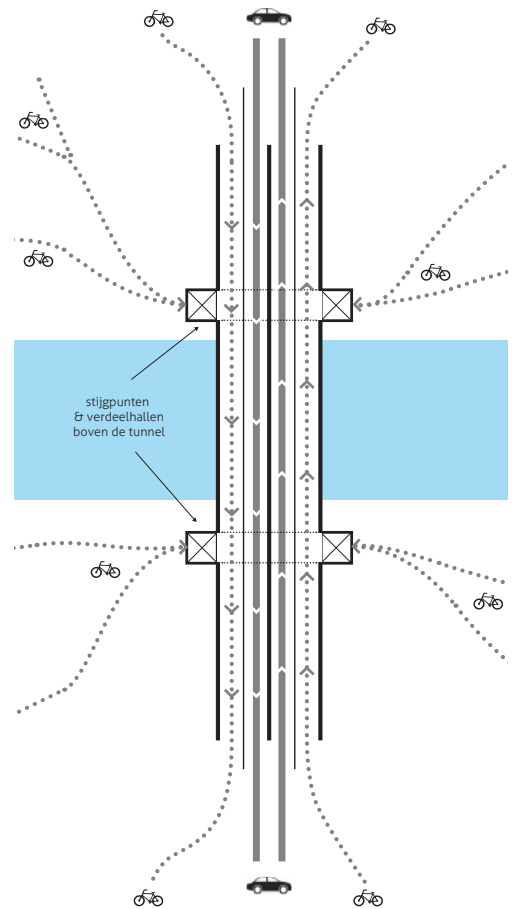
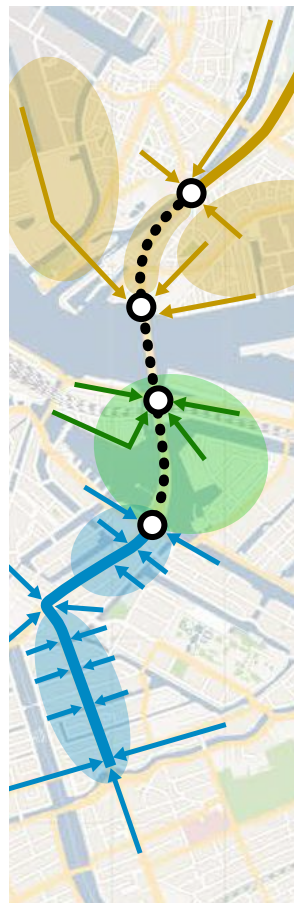


Herstel historische
structuur Valken-
burgerstraat-Prins
Hendrik kade

Herinrichten Weesperstraat



Herinrichting Weesper-
straat en Weesperplein:
meer ruimte voor
groen, water, voetgangers
en fietsers



42. Metrostation Sixhaven open – Gemma Crijns

De meest voor de hand liggende en eerste stap die gezet zou moeten worden is het metrostation Sixhaven gereed maken voor gebruik. Op de eerste plaats voor voetgangers (bewoners Overhoeks en Van der Pekbuurt) en daarnaast voor de bezoekers van al die faciliteiten die nu ontwikkeld worden aan de noordoever van het IJ. Ik (en velen met mij) begrijp niet goed waarom ik deze optie nergens genoemd zie worden.

43. IJtunnel open voor fietsers – Hans Faddegon

De betekenis van de IJtunnel voor particulier autoverkeer is sterk verminderd. Daarom is er ruimte om in beide tunnelbuizen een iets smallere rijstrook voor fietsers en brommers en een iets bredere rijstrook voor bussen, taxi's en auto's te gebruiken. Tussen beide rijstroken in zou dan een vangrail kunnen komen. De ponten kunnen dan alleen voor voetgangers bestemd worden. Intussen een brug bouwen tussen Java-eiland en Noord en verder natuurlijk het metrostation Sixhaven alsnog aanleggen!

44. Eén IJtunnelbuis voor de fietsers – Hans Linnekamp

Eén van de twee IJtunnelbuizen inrichten voor fietsen en bromfietsen. Als het centrale fietsverkeer door de tunnel kan zouden de ponten kunnen worden ingezet op de flanken van de stad, eventueel ook met 'kruisvaarten' (zuid-west oever naar noord-oost overkant, zuid-oost oever naar noord-west overkant) tegen een geringe vergoeding.

45. Metrohalte Sixhaven – Hetty van Rheenen

Aanleg van de Sixhaven-halte in de Noord-Zuidlijn voordat deze open gaat in 2017 is de structurele oplossing voor een snelle verbinding tussen Overhoeks en Amsterdam Centraal Station. Later aanleggen van deze halte is duurder, zoals in uw eigen documentatie beschreven, met name doordat aanleg tijdens operationele dienst complexer is.

46. Tunnelvisie – Jan Doedens

De ideale verbinding tussen de IJ-oeveren is vermoedelijk een fietsers- en voetgangerstunnel. In zekere zin is dit een gemiste kans bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn. Fietsers en brommers zullen kiezen voor een nieuwe verbinding als de reistijd ongeveer

gelijk blijft en de aansluiting op de beide oeveren met de belangrijkste fietsroutes in Noord en in het Centrum gegarandeerd is. Een brug naar het Java-eiland betekent bijvoorbeeld extra reistijd, zodat de druk op de veren dan weinig afneemt. Een brug naar CS is technisch wellicht mogelijk, maar alle fietsers en bromfietsers komen dan al gauw terecht op de geplande (wandel)promenade aan de noordzijde van het Stationseiland. Als het financieel-technisch haalbaar is zou een fietserstunnel met net als op Schiphol 'loopbanden' van de omgeving Buiksloterweg of het IJplein naar de Ruyterkade bij de Oostertoegang de beste oplossing zijn. Ideaal zou natuurlijk een tweede fietstunnel zijn, van de Buiksloterweg naar de Westerdokskade.

47. De IJ-tunnel open voor fietsers – Jan Visschers

Een autobrug over het IJ is ongewenst, dat trekt nog meer auto's naar de binnenstad. Sluit daarom de IJtunnel voor autoverkeer, en reserveer één buis voor bussen en taxi's en de andere voor fietsers en elektrische scooters. Handhaaf ook de pont. Het is een prettige pauzeplek voor fietsers en voor toeristen. Een brug ontsiert het IJ. Het zou een bijna even grote fout zijn als de aanleg van het Stationseiland.

48. Tunnel Noord-Zuidlijn – Lidy Vendrik

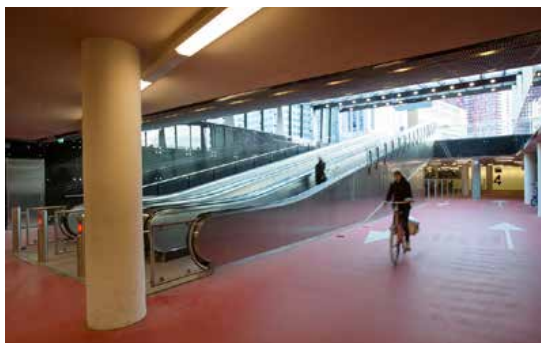
Maak een tunnelverbinding voor fietsers en voetgangers naast de tunnel van de Noord-Zuidlijn!

49. Docklands Tunnel - Paul Lankamp

Mijn voorstel is zeer eenvoudig. Tussen het Isle of Dogs in de Docklands en Greenwich ligt in Londen sinds 1902 (!!!) een voetgangerstunnel onder de Theems; een permanente verbinding voor voetgangers en fietsers! Zo'n tunnel zou er ook kunnen zijn tussen CS en Noord. Een extra buis was al voldoende geweest bij aanleg van de metro. Zo van het metrostation CS naar de overkant! Ben bang dat dit er nooit meer van komt.

50. Tunnels voor LEV's – Han Goes – Q-square

Amsterdam is al decennia fietsstad nr. 1 in de wereld. Van heinde en ver komen buitenlanders kijken hoe wij dat doen. Het succes heeft nu ook een keerzijde. In rap tempo dreigt de wal het schip te keren en het Amsterdamse fiets-DNA aan te tasten. Bedenk dan dat autoverkoop verder zullen dalen, scooters zullen verdwijnen en ook de verkoop van onze vertrouwde fietsen met minstens 30% zullen dalen. Het gat zal worden opgevuld door Light Electric Vehicles – lichte, al dan niet opvouwbare, elektrische fietsen met sensoren en allerlei app's. Bike Sharing en Public Bike-systemen zijn in Nederland nooit aangeslagen maar nu is het moment om Amsterdam op een Witte Fiets te laten stappen! Van en naar CS kan natuurlijk veel slimmer. Amsterdammers komen 's ochtends op hun Witte Fiets naar CS en forenzen gebruiken die overdag – 's avonds omgekeerd! In een slim tweewielerbeleid moeten ook de wachttijden bij de veren opgeheven worden. Bruggen over het IJ zijn geen voor de hand liggende oplossing. Gebruik bestaande en nieuwe tunnels en integreer daarin stallingsmogelijkheden voor een nieuw type OV-fiets – light en electric!



51. Metrostation Sixhaven – Mark Sloos

Direct beginnen met de aanleg van het eerder geplande metrostation Sixhaven; geschatte kosten €12 - 18 mln, slechts 0,5% van de totale Noord-Zuidlijn-kosten. Dit is verreweg de goedkoopste oplossing en heeft zich al in minder dan 1 jaar terugverdiend. Een bijkomend voordeel is dat dit vervoerssysteem veel milieuvriendelijker is dan de veren (geen verontreinigende dieselmotoren) het de scheepvaart niet hindert en makkelijker schaalbaar is (bij meer bezoekers, kunnen er eenvoudig extra treinstellen worden ingezet). Verder zal het de hoeveelheid fietsen in de stallingen in CS en Overhoeks sterk verminderen en zal de verbinding naar Overhoeks veel sneller en comfortabeler worden.

Het spoedig beginnen met aanleggen van metrostation Sixhaven is niet alleen noodzakelijk om de toekomstige problemen met te grote aantallen reizigers voor te zijn (in 2017 al 5 keer zoveel), ook is het belangrijk om al zoveel mogelijk van metrostation Sixhaven te hebben gerealiseerd voor de opening van de Noord-Zuidlijn (2017). Dit omdat de kosten verdubbelen bij het aanleggen tijdens een reeds in gebruik zijnde Noord-Zuidlijn.

52. IJ-passage Amsterdam-Noord – Miro Lucassen

Onder het IJ door van Amsterdam-Centrum naar -Noord is zo veel makkelijker. We hoeven alleen de passage nog te bouwen. Het IJ is een bijzonder mooie barrière in Amsterdam. Het open water moeten we behouden, maar de Amsterdammers en de bezoekers van al het moois in Noord moeten wel ons IJ kunnen passeren. Bovenlangs is lastig, dus laten we een onderdoorgang maken: de IJ-passage. Duur? Geld is een keuze. Er liggen ook drie autotunnels en een metrobuis onder het IJ. Moeilijk? Kan niet moeilijker zijn dan de metro. Geen ruimte bij het station? Voor voetgangers zijn (rol)trappen en een invalidenlift voldoende. Fietsers moeten om het station heen, dus splits de passage aan de CS-zijde zodat de fietsers parallel aan het water omhoog komen en direct op de fietspaden uitkomen. Geen ruimte bij de Buiksloterweg? Fietsverkeer kan vanaf de Buiksloterweg via een hellingbaan al naar beneden vanaf de Tolhuistuin. Zo is er ook geen gedrang tussen fietsers en voetgangers zoals nu bij de steigers voor de pont. De IJ-passage is bovendien niet hinderlijk voor de scheepvaart, in tegenstelling tot een brug over het IJ.



Loopafstand is niet groter dan CS

53. Met de pont blijft Noord bereikbaar – Henk Bosman

Net als in Sydney wordt een stad er leuker op als er efficiënte vaarverbindingen beschikbaar blijven. Bruggen zorgen alleen maar voor opstoppen en irritatie. Door de proef met de drie ponten naar de Buiksloterweg is dat voldoende bewezen!

54. Betere veerverbinding – Igor

Ik woon op het IJ-plein en gebruik regelmatig de pont. Ik geloof dat het enige wat nu moet gebeuren is uitbreiding van veerdiensten. Nu gaat het veer naar het IJ-plein iedere 15 minuten behalve in de spits. De spits tijden eindigen al om 9.00 uur in de ochtend en om 17.00 uur in de avond. Ik heb vaak gezien hoe leeg de pont is vroeg in de ochtend en om 15.00 en 16.00 uur, wanneer de spitspont al vaart, en hoe druk het is na 17.00 uur. Dan gaan meer mensen naar de Buiksloterweg. De beste manier om de druk weg te nemen van de Buiksloterweg is meer ponten te laten varen naar IJplein. Ik heb hiervoor al twee keer in 2013 en 2014 bij het GVB gepleit, maar nog steeds geen reactie gekregen. Ik geloof niet in het bouwen van een brug omdat het IJ-plein moeilijk bereikbaar wordt vanaf Centraal Station. Wij hebben nu verandering nodig en niet weer plannen voor 10 jaar en een heel dure investering waar niemand op zit te wachten. Waarom is er overigens maar één wachthokje? Het is extreem harde wind op het IJ en regelmatig regent het. Hebben de mensen hier niet dezelfde rechten als mensen die in het centrum op de tram wachten?

55. Optimalisatie veren op korte termijn – Martin Goosens

Bijgaand geen project, maar een lijstje voorstellen om veerverbindingen op korte termijn te optimaliseren:

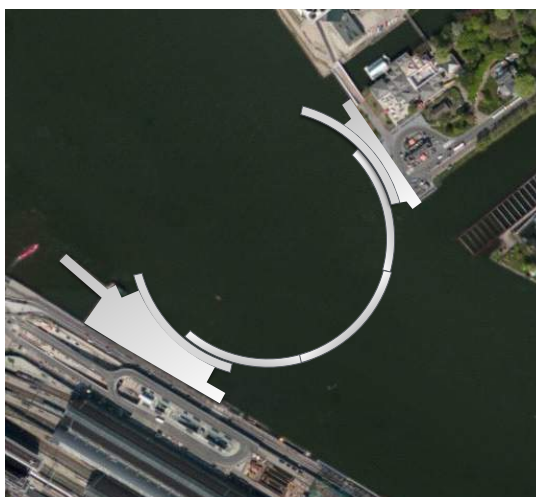
- Verlenging spitsdienst IJpleinveer tot 19.00 uur; ontlast Buiksloterwegveer in avondspits.
- Verhogen frequentie verbinding Amsterdam Centraal naar IJplein naar 5 oversteken per uur ipv 4 (dus om de 12 minuten in plaats van 15 minuten). Dat kan makkelijk nu de aanlanding aan de zuidkant een stuk naar het oosten is verplaatst cq. vaarafstand een stuk korter is geworden.
- 's Avonds: asynchrone afvaart van Buiksloterwegveer en IJpleinveer vanaf CS, zodat je als je vanaf CS een pont net hebt gemist de mogelijkheid hebt om 6 minuten later de andere te nemen. En niet zoals nu dat je rond kwart voor het hele uur beide ponten tegelijkertijd weg ziet varen.
- Meer veren tijdens evenementen; wachttijden tijdens voetballen en oud & nieuw zijn berucht.
- Daarom ook verantwoording dienstregeling

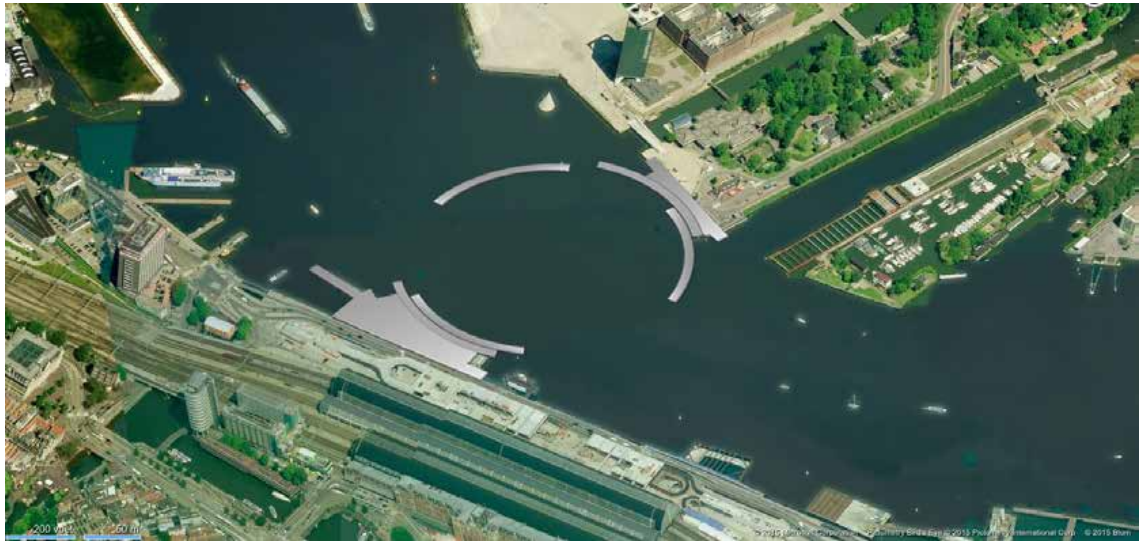
weghalen bij GVB, maar neerleggen bij instantie die wel naar burger luistert.

- Voorrangsregels op water wijzigen. Het is schandalig dat rondvaartboten voorrang hebben op veren.
- Drie veren Buiksloterweg in ochtend- en avondspits tot brug er ligt – niet alleen een zoethoudertje in 2014!

56. IJ-Carroussel – Bart Weggeman

2 of 3 gondels varen continue in een vaste ronde in één richting over het IJ - zoals een draaideur. Opstappen achter het Centraal Station, uitstappen naast het EYE. Voordelen: korte wachttijd, in- en uitstappen als bij een metro (gelijkvloers, aan de zijkant via meerdere deuren), geschikt voor voetgangers, fietsers, brommers en Canta's etc. Scheepvaart kan continue 'gedoseerd' passeren (verkeersregeling als bij een brug of sluis). Alternatief gebruik: geschakeld vormen de gondels een vlotbrug, breed genoeg voor een tweerichtings fietspad en een ruim trottoir.





Centrum - kabelbanen

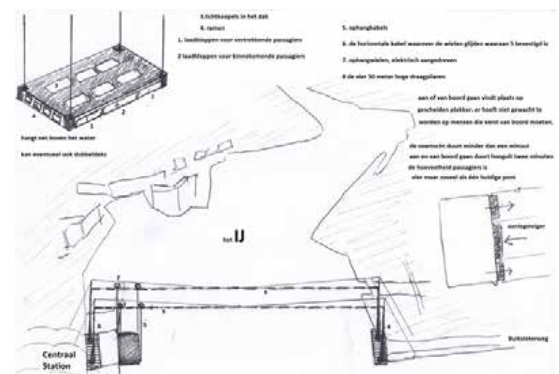
57. Kabelbaan over het IJ – André Gauw

Mijn idee is het aanleggen van een kabelbaan tussen CS en de omgeving van Eye dan wel verder richting Overhoeks. Een kabelbaan heeft lage exploitatiekosten, geen uitstoot CO₂, korte bouwtijd, stil, nauwelijks wachttijd en het is betrouwbaar vervoer. De gemeente Groningen heeft een onderzoek uitgevoerd naar het realiseren van een kabelbaan. De kosten hiervan worden geraamd op 30 miljoen. Echter, de omstandigheden in Groningen zijn veel complexer dan het realiseren van een kabelbaan over het IJ. De complexiteit waarmee een kabelbaan over het IJ te maken heeft, is hoe om te gaan met hoge vaartuigen. Dit vereist een specifieke oplossing. Een oplossingsrichting kan liggen in het realiseren van een middengedeelte op het IJ waar de kabelbaan omhoog te liften is tot een gewenste hoogte om doorvaart te bieden aan de hoogste vaartuigen.

meter breed en ongeveer 20 meter diep, en heeft natuurlijk een overkapping, zodat iedereen lekker droog kan staan. Het middendeel is voor opstappen en de zijken zijn voor afstappen. Net als de huidige ponten moet ook het vlot rekening houden met de scheepvaart op het IJ. Maar de snelheid is groter en alles kan gemakkelijk door één persoon (en natuurlijk gecomputeriseerd) bediend worden. De constructie zal moeten zorgen dat die horizontale kabels over het IJ niet kunnen doorhangen. Er zal gefantaseerd moeten worden over hoe alle onderdelen eruit gaan zien. Het kan een fantasie design worden, beeldbepalend achter het CS.

58. Zweepont – Daan van Alten

De zweefpont hangt aan kabels die boven bevestigd zijn aan een wiel (rij wielen) dat over horizontale kabels kan bewegen van CS naar de Buiksloterweg in Noord v.v. De hoge horizontale kabels zijn bevestigd aan constructies die zo hoog zijn, dat cruiseschepen er onderdoor kunnen. Het enorme "vlot" vervangt de ponten en hangt boven het water. Het mist dus bij het verplaatsen naar de overkant alle waterweerstand. De wielen worden aangedreven door elektromotoren. Binnen een minuut ben je aan de overkant. Het woord vlot is misleidend, want het is bijna 50



59. Kabelbaan over het IJ – Jacques van de Vall

Maak op de juiste hoogte een kabelbaan over het IJ met grote cabines met staanplaatsen voor 50 personen.

60. Zweefbrug CS – Ernst-Jan de Groot

Grootscheeps Terschelling West

De zweefbrug is een variant op een kabelbaan en bestaat uit een op een pont lijkend platform, dat hangend aan kabels onder een portaal heen en weer wordt getrokken. De zweefbrug vervangt het Buiksloterwegveer. De voordelen van een zweefbrug op een rijtje:

- Relatief goedkoop door lichte constructie van bovendien recyclebaar materiaal.
- Maakt lange of steile op- en afritten en liften of roltrappen overbodig.
- Elektrische aandrijving bespaart jaarlijks 600.000 liter diesel en uitstoot van huidige twee à drie veren.
- Cruisevaart kan onder portaal door.
- Binnenvaart kan eventueel onder zweefbrug door.
- Twee dekken kunnen aansluiten op maaiveld én busplatform.
- Hogere capaciteit door snellere oversteek met hogere frequentie en zonder hinder scheepvaart.
- Het ‘waterplein’ kan behouden blijven.
- Gehele constructie kan elders plaatsvinden.
- Eigentijds ontwerp en combinatie met uitzichtpunten in constructie bieden extra mogelijkheden.
- Past bij staalconstructie CS. Zie ook: <http://nl.wikipedia.org/wiki/Zweefbrug>



61. IJ-kabelbaan – Wouter van Rheenen

In het buitenland bestaan tientallen voorbeelden van succesvolle kabelbanen in de stad. Van Rio de Janeiro tot Singapore zorgt het op grote hoogte over de stad zweven voor een metropolitane sensatie. Op steeds meer plaatsen worden kabelbanen ingezet als combinatie van leisure en public transport. In een aantal steden in de wereld is de kabelbaan een volwaardig onderdeel van het stedelijk transportsysteem: Rio De Janeiro, Medellin, Caracas, New York, Singapore en Portland. De legitieme reden van bestaan: ze overbruggen een barrière in de stad in de vorm van een berg of een rivier. Bekende stedelijke kabelbanen met een voornamelijk toeristische functie zijn Londen, Madrid, Barcelona, Keulen, Porto en Ankara.

De IJ-kabelbaan kan zowel een OV-functie (aansluiting metronetwerk Overhoeks) en een toeristische functie (A'DAM, Eye, hotels) vervullen. Een kabelbaan kan vanaf het maaiveld direct naar de benodigde hoogte voor het scheepverkeer. Juist deze hoogte biedt enorm toeristisch voordeel. Vanaf het Damrak kan Amsterdam CS met Overhoeks verbonden worden, meer haltes in Noord zijn te overwegen. De cabines kunnen in principe ook fietsen en brommers vervoeren. Een kabelbaan is snel, relatief goedkoop om aan te leggen en kan ook afgebroken worden.
Zie bijvoorbeeld:
<http://www.wired.com/2014/09/gondolas-brooklyn/>



62. Tulipline – Dies van Vemde

Een bijzondere, vaste verbinding; een uitdagende attractie; Amsterdam zwevend beleven. De grootste cruiseschepen van de wereld worden verwelkomd met een bloemengroet. De als tulpen vormgegeven masten verbinden een kabelbaan tussen Centrum en Noord over het IJ. De vrije doorvaarthoogte van 80 m is mogelijk met masten van 130 m hoogte. In enkele minuten van CS naar het Eye, Adam Tower en het nieuwe congreshotel. Volop genieten van het uitzicht. Met de ruime gondels van 35 personen kunnen 3.000 personen per uur worden vervoerd. De gondel vervoert passagiers met scootmobiel, rolstoel of fiets zonder probleem. Veilig: per richting 3 kabels voor ophangen en voortbewegen van de gondel. Deze constructie maakt de gondel stabiel en weinig windafhankelijk. Windkracht 6 is geen probleem. De Amsterdam Tulip Line is milieuvriendelijk en voorzien van zonnecollectoren op de bladen. Stations worden boven straatniveau gedacht, het perron is bereikbaar per lift of roltrap. Door de transparante vorm van de 130 m hoge masten is er geen verstoring van uitzicht en worden gebouwen moeiteloos gepasseerd. Zeker 40 werknemers zorgen voor draaiuren van 6.30 tot 24.00 uur. De veerponten over het IJ voor inwoners, toeristen en de 4.000 bezoekers van het toekomstige congreshotel, worden minder belast. Private investeerders dragen de investeringen, de stad ontvangt extra inkomsten door de belasting op de tarieven.

Ontwerp: Architectenbureau Soeters en Van Eldonk;
Kabelbaan: Doppelmayer Seilbahnen GmbH;
Initiatief: Van Vemde Projectontwikkeling B.V.
 www.vanvemde.eu dies@vanvemde.eu



63. Parkbrug – Robert de Koning

Blauw is groen was het uitgangspunt bij de bouw van de oostelijke eilanden. Dat werkt niet blijkt vandaag de dag. Combineer dus een brug met een park, net als een wildbrug over de snelweg. Voor voetgangers en fietsers en om te flaneren. Locatie Azartplein.

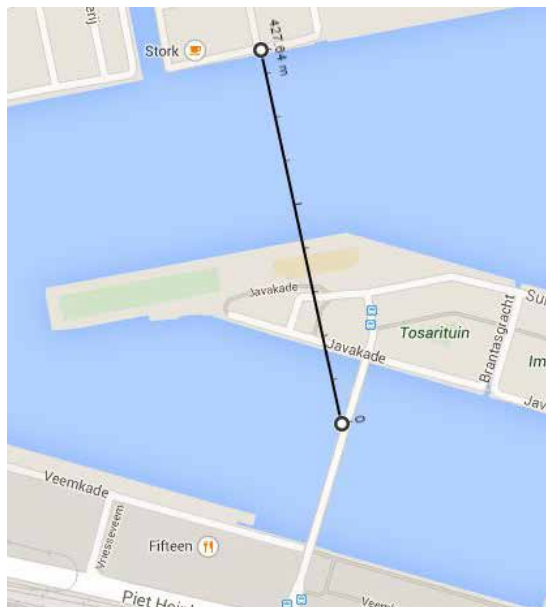
64. Hink-Stap-Sprong over het IJ – Kees de Voogd

Volgens mij is de uitdaging niet zozeer een brug zelf, maar de lengte van de op- en afritten, in het bijzonder aan de zuidkant. Ik fiets regelmatig over de Amsterdamse- en Schellingwouderbrug en vind die net niet te steil. Bij het ontwerp van een brug zal je dus rekening moeten houden met een aanloop van 400-500 meter. De uitdaging is om te kijken waar daar plaats voor is aan de zuidelijke IJ-oever. Ik stel voor om gebruik te maken van de bruggen die er al zijn, en die te gebruiken als een opstap voor de sprong over het IJ.

Alternatief 1: De Jan Schaeffer brug is al 7 meter hoog, dus je hoeft vanaf de top van die brug nog maar 3 meter te klimmen om op 10 meter boven het water te komen. Als je vanaf het vaste deel aan de kant van het Java-eiland een brugdeel verbreedt én doortrekt en die laat aanlanden op het Storkterrein, combineer je bestaande infrastructuur en veroorzaakt je relatief weinig overlast bij de bouw.

Alternatief 2: Gebruik de brug tussen Piet Heinkade en de Ruijterkade over de Oosterdokstoegang en maak vanaf daar een afsplitsing over het IJ naar de Meeuwenlaan.

Alternatief 3: Met een ophaalbrug bij de sluizen van het Noord-Hollandskanaal wordt ook de Van der Pekbuurt ontsloten.



65. De Torenbrug: een verbinding en icoon – Mark Huisman – Mark Huisman Design

De echte schaa sprong van Amsterdam is een sprong over het IJ. Dat die brug er zal komen lijkt geen twijfel. Een brug dient niet alleen als verbinding. Het is ook een kans om een statement te maken voor de ambities van de stad. De Torenbrug van Kop Java naar Stork voorziet daarin plus dat hij zichzelf terugverdiend door een groot oppervlak aan gemengde functies.

Tussen twee torens wordt een brugdek gelegd dat kan bewegen tussen drie openbare niveaus:

- 4de verdieping – het dagelijkse scheepvaart verkeer kan passeren; fietsers en voetgangers bereiken het brugdek via een voet/fietsrol trap.
- 15de verdieping – staande mastroute; voetgangers bereiken het brugdek via een lift.
- 28ste verdieping – cruiseschepen kunnen passeren; voetgangers via een lift.

De voet/fietsroltrap heeft een helling van 10% en word geheel binnen de footprint van het gebouw gemaakt. Geen grote hellingbanen op maaiveld en geen zware klim voor fietsers dus. De schuine kap van de bovenste 10 verdiepingen is een kwartslag ten opzichte van elkaar gedraaid, zodat de skyline vanuit alle hoeken van de stad anders is. Vanaf het IJ en het Centraal Station doet het denken aan een grote 'A' als welkom in de stad.

66. Jolijn Valk – Spelen op het IJ. Een levende brug voor Amsterdam

Het IJ is het centrum van Amsterdam en tegelijk nog steeds de grootste barrière in de stad Deze brug tussen de Kop van Java en het Storkterrein is een aanjager voor nieuwe stedelijke ontwikkeling en zal de stad verbinden. Tevens zal ze een oplossing zijn voor de langzaam-verkeer problematiek over het IJ. Een brug is meer dan een verbinding, het is ook zelf een plek. Het is als het ware een stukje niemandsland waar een nieuwe publieke ruimte kan ontstaan, zwevend boven het IJ.

Aan de nautische randvoorwaarden wordt voldaan, de vaarweg is vrij van enige belemmering en de brug is te openen. De brug bestaat uit twee draaiende armen die naar de overkant reiken en pas de verbinding vormen als ze elkaar samen langzij raken. De ontworpen knikpunten van de brug nodigen de gebruiker uit om de ruimtelijkheid van de brug te ervaren. Daarin ontstaan 'freespaces' (Lebbeus Woods) die ruimte bieden aan publieke en commerciële initiatieven.

De brug zal letterlijk en symbolisch een verbindend platform zijn voor de verschillen en de synergie die Amsterdam in zich heeft.

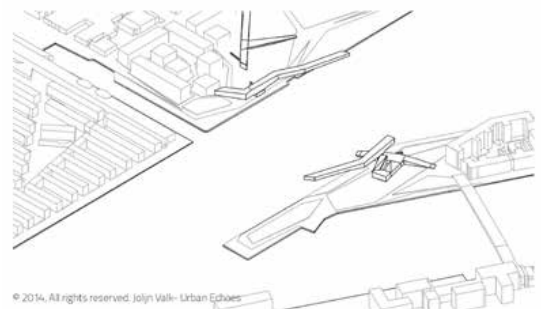
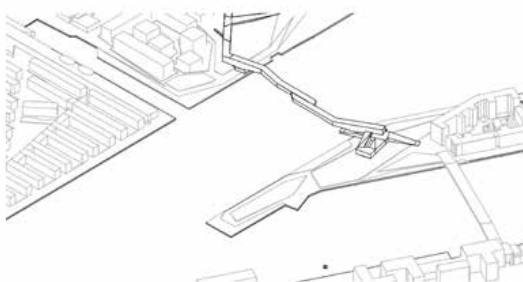
Afbeelding bij idee 65



Afbeeldingen bij idee 66

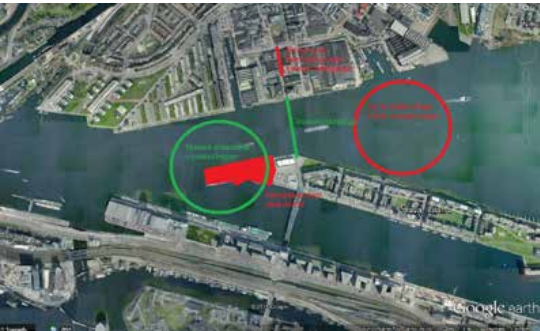


MECHANISM OF THE SWING BRIDGE



67. Volewijckersbrug – Martin Goosens

Vaste stadsbrug in verlengde van de Jan Schaeferbrug, ook geschikt voor auto's (twee-baans) en eventueel trams, eventueel met klein beweegbaar deel voor staande mastroute. Ontwerp vergelijkbaar met Jan Schaeferbrug. Een vaste brug is technisch eenvoudig te realiseren en relatief goedkoop. Belangrijkste voorwaarde voor een vaste brug is dat de zwaaiplaats voor de cruiseschepen naar het westen wordt verplaatst. Hiervoor dient een deel van de Kop van het Java-eiland te worden verwijderd en uitgediept. De eisen van de vaarwegbeheerder (200 meter vrije ruimte) dienen te worden afgezwakt. Het achterliggende Amsterdam-Rijnkanaal is 'slechts' 150 meter breed. De 50 meter gewonnen ruimte kan worden gebruikt voor een extra pijler voor het beweegbare deel (zoals bij de Erasmusbrug Rotterdam) Een paar oude loodsen in Noord dienen te worden gesloopt voor een rechte hellingbaan naar het Gedempte Hamerkanaal.

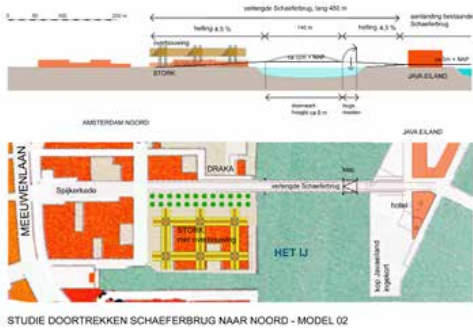
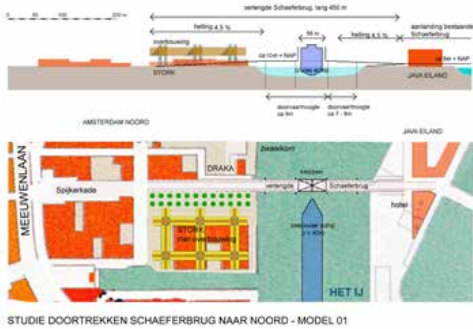


68. Met de Jan Schaeferbrug over het IJ – bijdrage aan een ongedeeld Amsterdam
Tjeerd Dijkstra, Ton Venhoeven, Leo Wagemans

- Eisen te stellen aan nieuwe IJ-oeververbindingen:
- Samenhangend systeem maken van bruggen, IJtunnel en ponten, goed voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en diensten, voor Amsterdammers, maar ook voor bezoekers, gericht op een ongedeelde stad.
 - Open water in de bocht van het IJ achter CS visueel niet aantasten.
 - Spreiding van fietsers naar de flanken.
 - Goede aansluitingen op infrastructuur in de stad en in Noord, tussen de IJtunnel en de rondweg A10.

- Overwegingen bij de situering en uitvoering van een eerste brug:
- De gemeente heeft al in 2008 uitgezocht dat tijdswinst voor fietsers het grootst is bij brug vanaf kop Java-eiland.
 - Brug op die plek kan aansluiten op hoge (5 meter +) aanlanding van Jan Schaefferbrug op Java-eiland, 50% minder oprit nodig.
 - Opritten openbaar vervoer met 4,5% hellingen; op beide oevers vrijstaande fietsop ritten met 2% hellingen; hellingen en trappen voor voetgangers aansluitend op de omgeving zoals bij bestaande Jan Schaeferbrug.
 - Lengte boven water circa 210 meter, lengte totaal inclusief opritten verkeer circa 500 meter, breedte brug totaal circa 20 meter, lengte afzon-

- derlijke fiets opritten ieder circa 500 meter.
- Verlengde Jan Schaeferbrug is mede daar door het kortste en dus ook het goedkoopste alternatief.
- Twee modellen zijn uitgewerkt, afhankelijk van positie zwaaiplaats zee-cruiseschepen: model één met doorvaart op 'Rijnhoogte' (circa 9 meter) met kleppen in het midden voor zee-cruise schepen en model twee met klep bij één van de oevers voor 'hoge masten'.
- Een tweede brug bij voorkeur bij het Stenen Hoofd, aansluitend op de van Diemenstraat (niet uitgewerkt).





69. Noorderbrug – Oscar van Amson

Alle grote steden hebben een mooie brug die, naast functionaliteit, ook grandeur uitstraalt. In de ontwikkeling van een stad hoort een mooie, hoge brug die gezien kan worden als poort tot de stad. Zeker als Amsterdam-Noord verder ontwikkeld gaat worden mag zo'n brug niet ontbreken.

Naast de Noord-Zuidlijn zal een brug de infrastructuur versterken en voor bedrijven aan- en afvoer van goederen en personeel verbeteren. Bedrijven zullen zich graag in Noord willen vestigen als ze goed bereikbaar zijn. Wel moeten de op de brug aansluitende wegen berekend zijn op extra verkeer en moet deze hoog genoeg zijn om de cruiseschepen eronder te kunnen laten – circa 75 meter.

De Softwareweg is een goede locatie voor de aanlanding aan de noordkant. Dit gebied is de laatste jaren al sterk ontwikkeld en sluit via niet te veel omwegen aan op de A10. Aan de zuidkant sluit de brug aan op de Nieuwe Hemweg.

70. Horseshoe Bridge – Paul Lankamp

Een hoefijzervormige brug van Pontsteiger naar de Distelweg; hoefijzervormig in westelijke richting om het grote hoogteverschil te overbruggen voor doorvaart van de zeecruiseschepen. Een alternatieve Golden Gate?

71. De Nieuwe Magere Brug – André Langenberg, Harvey Otten, Joost Vorstenbosch XOOMlab en Witteveen+Bos

Een spectaculair brugontwerp dat de oude grachtengordel en het nieuwe Amsterdam-Noord van de NDSM en Buiksloterham aan elkaar koppelt. De Nieuwe Magere Brug wordt de grootste ophaalbrug van de wereld.

Dagelijks reizen tienduizenden voetgangers en fietsers met pontjes naar het Amsterdamse centrum. Anno 2015 is een fietsbrug over het IJ onontbeerlijk. Voor booming Amsterdam-Noord is een brug van de Grasweg in Overhoeks-West naar het Stenen Hoofd ideaal. Hier is voldoende ruimte voor een helling, waar je makkelijk op kunt fietsen en waar vrachtschepen ongehinderd onderdoor kunnen varen. Dankzij een combinatie van beproefde techniek met nieuwe composietmaterialen kunnen cruiseschepen door de dubbele ophaalbrug varen.

Oud en nieuw Amsterdam worden optimaal verbonden. Het wordt mogelijk om in zes minuten van Buiksloterham naar de Jordaan te fietsen en in een kwartier van NDSM naar de Dam.

72. NDS-REM-brug – Bas Kok – Creatief ondernemer/publicist

De NDS-REM-brug loopt van de NDSM-pier naar de Stredam bij het REM-eiland. Twee 'booming' stadswijken (Houthavens en NDSM) worden zo met elkaar verbonden. Het is een fiets-voetgangersbrug waarin twee nautische iconen beeldbepalend zijn: het REM-eiland en de voormalige, te herbouwen blauwe portaalkraan van de NDSM. Deze laatste is ook functioneel als tuibrug ophangmechanisme en 'toegangspoort' van NDSM.

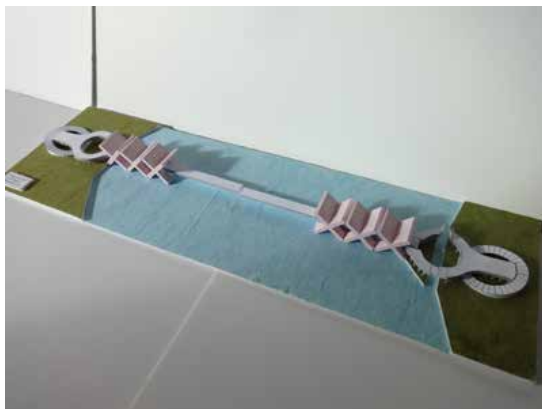
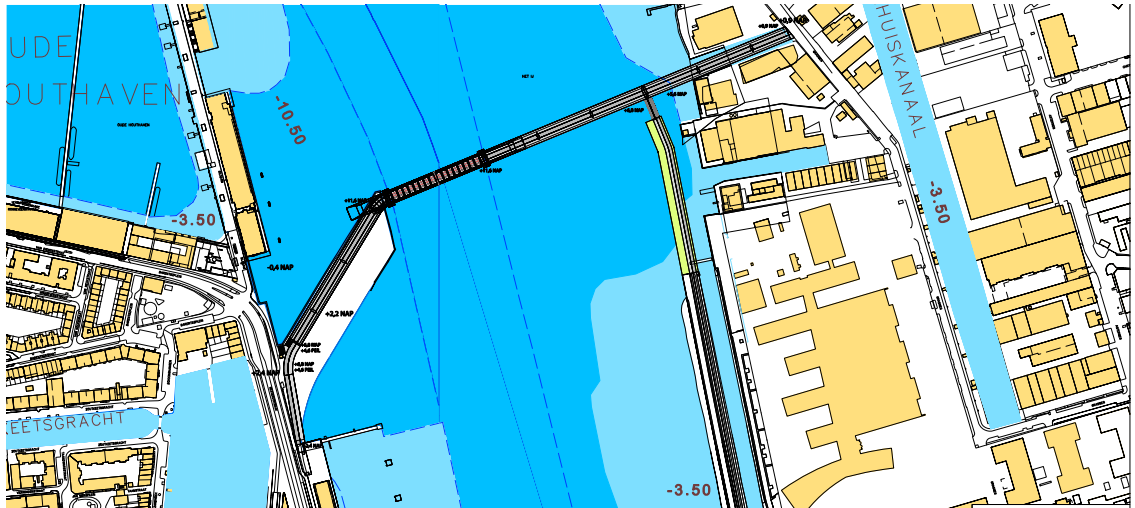
De locatie is één van de smalste stukken van het IJ (afstand van oever tot oever is 288 meter). Aan beide zijden bestaat de mogelijkheid van aanbruggen van een halve kilometer. Hierdoor kan de helling (desgewenst) minder dan 2% zijn. Aan de zuidzijde is de brug van duurzaam hout (als eerbetoon aan de Houthaven). Aan de noordzijde is het van hergebruikte scheepssijzer en maritiem staal (als eerbetoon aan de scheepsbouw).

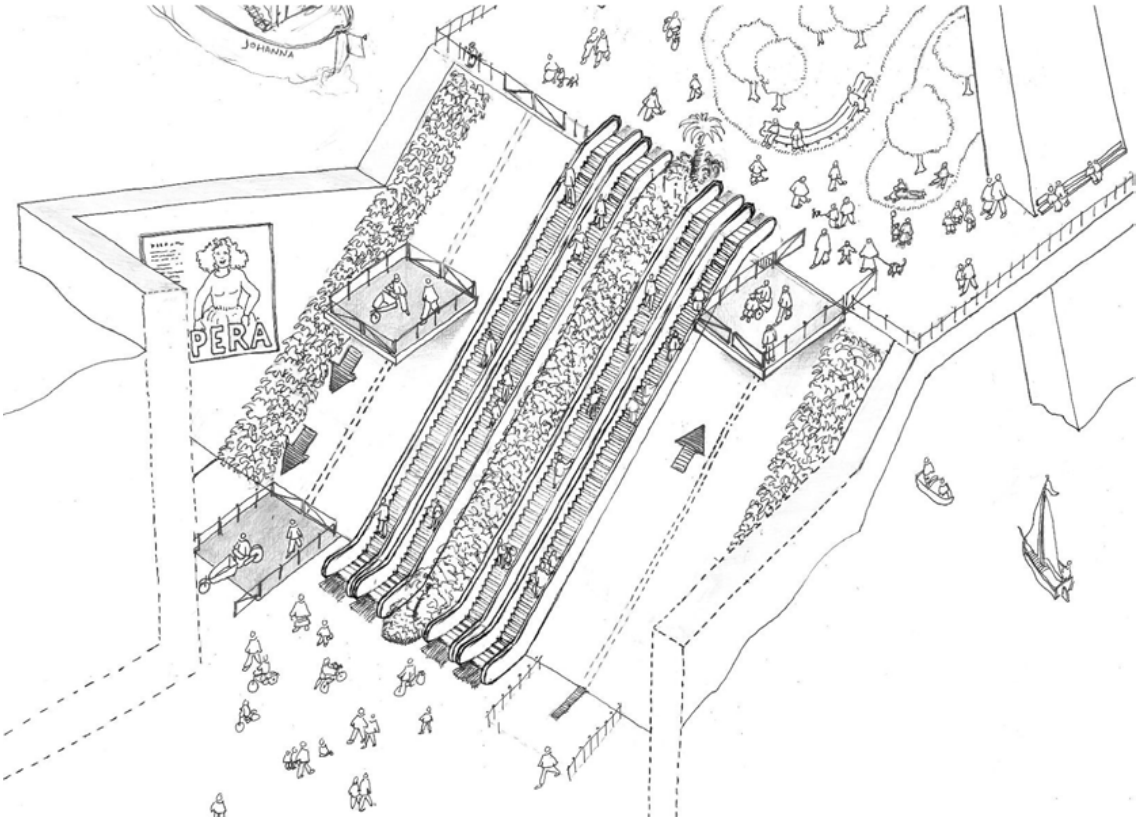


73. Andreaskruizenbrug – Henk van Heezick Architopia

De Andreaskruizenbrug bij het Stenen Hoofd is een iconische Amsterdamse brug van 600 meter lang totaal vlak wandel promenadedek en een afzonderlijke fiets scooter tube. De brug is vlak zonder enig hellingspercentage met een vrije overspanning van 200 meter, 9 meter doorvaarthoogte en een doorvaartbreedte van 66 meter voor cruiseschepen. De brug bestaat uit twee afzonderlijke bruggdelen van ieder 220 meter lang. De bruggdelen kunnen door een elektromotor in- en uitgereden worden met een minimum aan kracht. Het gewicht van het horizontaal bewegende bruggdeel wordt voor 90% opgevangen door het drijfvermogen van de drijvers en 10% door de ophanging in rubberen wielen. Staande mast route schepen kunnen ongehinderd passeren.

Het Tapis Roulant is constant in beweging. Voetgangers, fietsers en brommobielen kunnen op de stapvoets draaiende Tapis Roulant stappen en beneden of boven weer uitstappen. De Tapis Roulant is verdeeld in 32 vakken van 6 meter breed en 10 meter lang. Dit vak draait verder en zal altijd horizontaal blijven. Op deze manier wordt het 14 meter hoge promenade dek bereikt.





74. De Poort – Brug tunnel brug combinatie –
Pi de Bruijn
De Architecten Cie. / ARUP combinatie

Het basisidee voor de verbinding over 't IJ is een voet-fietsbrug die met een zo kort mogelijke 'dip' als tunnel onder de vaargeul doorgaat. De oversteek blijft hierdoor als beleving overwegend water gerelateerd. Het zuidelijke aanlandpunt bevindt zich idealiter op of nabij het Pontsteigergebouw. Op de noordelijke IJ-oever kunnen de Buiksloterham maar ook de NDSM-werf goede opties zijn. De lengte is ongeveer 1300 meter.

Vanaf beide oevers zullen de brugdekken hellend worden uitgevoerd ter overspanning van een hoogteverschil van circa 8 meter. Deze bruggdelen groeien vanaf de oevers uit tot een breedte van circa 30 meter, waardoor een verblijfskwaliteit kan ontstaan met landschappelijke kenmerken en wellicht voorzien van bescheiden voorzieningen. De pylonen van ca. 80 meter hoog vormen een iconische poort die de overgang van de voorhaven naar het centrumdeel van het IJ markeert.

Het hoogteverschil van circa 30 meter tussen brug en tunnel wordt overbrugd met roltrappen naar Rotterdams voorbeeld uit de 30-er jaren, beproefd in het gebruik met de fiets. Voor bakfietsen, elektrische of anderszins buitenmodel-fietsen zijn hefplateaus voorzien in de helling van de roltrappen. Het feitelijke tunneldeel van 100 à 120 meter lang ontvangt royaal daglicht aan beide koppen. De breedte zou bij voorkeur royaal moeten zijn bijvoorbeeld 20 meter om de verblijfskwaliteit ook hier te kunnen verhogen met kleine laagdrempelige georganiseerde voorzieningen.

West - tunnels

75. Station NDSM – Wouter Gerrits

Aan de voorkant van het Centraal Station is in de huidige plannen al een reservering gemaakt voor het doortrekken van de metro oostlijn naar het westen. In plaats van de metro rechtstreeks aan te sluiten op station Sloterdijk (waarmee al een goede spoorverbinding bestaat) is het misschien mogelijk om de metro oostlijn onder het IJ door naar Buiksloterham, station NDSM, Tuindorp/Oostzaan, Molenwijk en zelfs naar Zaandam te laten rijden. Een alternatief is de Ringlijn rond Amsterdam sluitend te maken vanaf Sloterdijk via Noord en een 'station NDSM'. Hiermee zou je ook de ontwikkelingen in de Houthavens in de plannen kunnen betrekken.



Aan de oostzijde van Amsterdam-Noord zou je dan aan kunnen sluiten via station Noorderpark richting het KNSM en station Sciencepark. Wat dan weer aansluit op andere metroplannen in de richting van IJburg en Almere.

West - veren

76. Groene pontonbrug – Yvonne van Oostrum

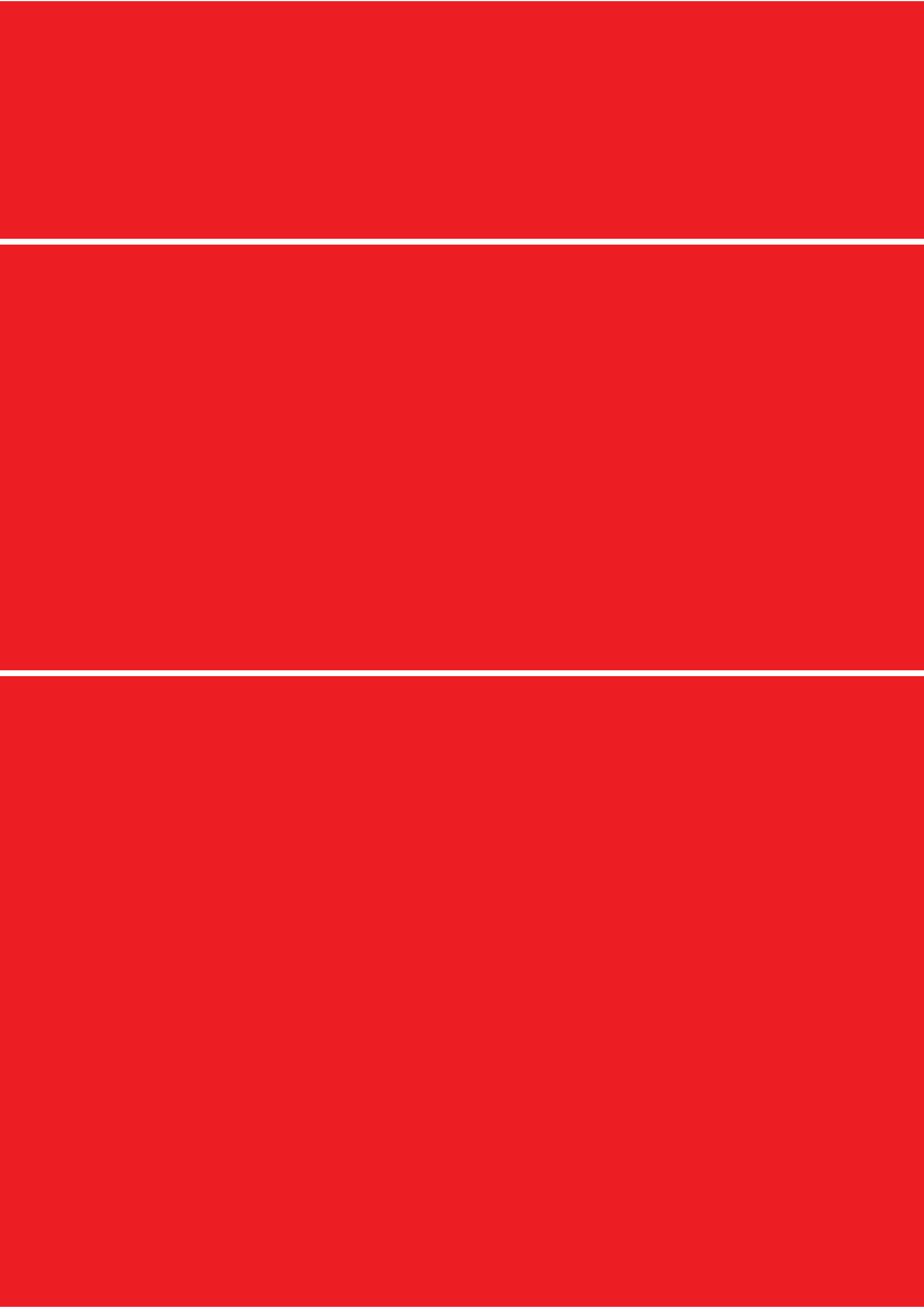
Mijn idee is ontstaan omdat het zoveel moeite en geld kost om bruggen te bouwen. Het is niet nieuw, maar wel praktisch: een aaneenschakeling van drijvende veren van NDSM naar de Spaarndammerbuurt, die op elk gewenst tijdstip uiteen kunnen gaan bij passerende cruiseschepen en bij Sail. Ik heb het in Curaçao gezien, vind het praktisch en de kosten zijn waarschijnlijk laag. Deze pontonbrug is geschikt voor fiets, voetgangers, scooters en scootmobielen, tuktuk, bakfietsen.

West - kabelbanen

77. Hoe een luchtbrug bruggen bouwt tussen Noord en de binnenstad – Diana Wind

Om Noord te verbinden met de binnenstad maar ook om de oversteek naar Noord aantrekkelijk te maken, zou ik willen voorstellen om een kabelbaan aan te leggen. Dit kan relatief eenvoudig worden gerealiseerd, zonder moeilijk gedoe met bruggen en tunnels, geen obstakels voor de scheepvaart of althans goed te ondervangen door de gekozen hoogte van de kabelbaan. Mogelijk kunnen er twee kabelbanen worden gerealiseerd. Dit zal aanzienlijk goedkoper zijn dan de aanleg van een tunnel. Een kabelbaan misschien ter hoogte van of dichtbij CS en een andere mogelijk bij het Stenen Hoofd. Met een goede aansluiting op de rest van het OV. De kabelbaan zou enkele 'wagons' kunnen hebben in Amsterdamse tramstijl. Per 'wagon' is er een speciale plek voor fietsen.





Deel 2

De Werksessies



De Werksessies

Op 4, 5, 6, en 17 maart zijn een viertal werksessies georganiseerd waar een breed deelnemersveld aanwezig was. Mensen die een idee hebben ingezonden via de website, specialisten, vertegenwoordigers van organisaties en ambtenaren gingen met elkaar in gesprek over verschillende vraagstukken.

De eerste drie werksessies zijn verdeeld over 3 deelgebieden van het IJ. Op 4 maart is afgetrapt met een atelier over de oostkant van het IJ. De dag erna was het westelijk deel aan de beurt en op vrijdag 6 maart werd de week afgesloten met het centrale deel van het IJ. Het laatste atelier dat op 17 maart werd gehouden is gebruikt voor de kwesties die in de eerste drie ateliers onderbelicht zijn gebleven of vragen die zijn nog zijn blijven liggen.

De werksessies zijn ingezet om de ideeën van initiatiefnemers verder te verdiepen zodat er voldoende informatie is voor het maken van de catalogus en voor het maken van combinaties in fase 3.

Uiteindelijk moeten de werksessies een zo volledig mogelijk overzicht opleveren van de relevante oplossingen voor de verbindingen.

Bij de werksessies stonden de volgende vragen centraal:

1. Wat is de beste plek voor een verbinding tussen noord en zuid
2. Formuleer de onderzoeksvragen voor het vervolg
3. Wat zijn (combinaties van) relevante verbindingen in het gebied

1. Atelier Oost (Pakhuis de Zwijger)
4 maart 2015
Aantal deelnemers: 26
Aantal groepen: 3

Groep 1 Brug Java

DIT IS ER GEZEGD

- Locatie: Van Javakade/Sumatrakade (verleng de Schaeferbrug) naar Hamerstraatgebied (ter hoogte van Boorstraat).
- Prioriteit: Gezien de noord-oostoever ontwikkelingen, is het doorverbinden van de Jan Schaeferbrug met het Hamerstraatgebied voor de hand liggend.
- Algemeen: Over de afstand van 4,5 km tussen Pontplein en Schellingwouderbrug, lijken in elk geval meerdere verbindingen (pont en/of brug) wenselijk.
- Netwerk gerelateerd aan opgave Atelier West: Bij soortgelijke vaste verbinding westwaarts, wordt 'fietsrondje' Oost-Noord-West-Centrum mogelijk.
- Concreter maken 'nautisch risico' voor beroepsvaart & (grote) cruiseschepen.
 - Mogelijk argument tegen bruggen ('per definitie obstakel'), is dat rederij en of beroepsvaart Amsterdam mogelijk gaan mijden.
 - Anderzijds blijkt dat rederijen graag het centrum van Amsterdam aandoen.
- Daarmee samenhangend: haalbaarheidsonderzoek naar draaicirkel ten westen van de beoogde brugverbinding.
- Daarmee samenhangend: haalbaarheidsonderzoek naar afgraven Kop-Java.
- Na duidelijkheid over type brug (open/gesloten, met klap staande mastvloot) zijn de randvoorwaarden voor de toegankelijkheid van belang. Te denken aan:
 1. Windgevoeligheid.
 2. Aanvaardbare hellingspercentage (binnen landelijke CROW-norm toegankelijkheid bruggen/hellingbanen).
- Bij alternatief beweegbare brug, wachttijd & frequentie nagaan ingeval van doorvaart Cruiseschip.
 - Is de wachttijd aanvaardbaar?
 - Is via Drip-systeem verwijzing mogelijk naar dichtbij gelegen verbinding (Oostveer Azartplein?)
- Uitzoeken of de stijg/daalpunten op Java-eiland (tussen beide bruggen) inpasbaar zijn met het oog op andere geplande bestemmingen (Hotelplan).
- De brugverbinding is primair een oplossing voor het gebrek aan het fijnmazige fiets- en voetgangersnetwerk tussen beide oevers. Medegebruik van tram of bus.
- Fiets: aansluitend op brug dwars door Hamerstraatgebied richting Meeuwenlaan, op tweeledige manier aansluiting maken op het fietsnet Noord: route Hagendoornweg en route Johan van Hasseltweg
- Fiets: vanaf Java-eiland netwerk in oostelijke richting (Zeeburg-IJburg- Watergraafsmeer) versterken
- OV: bij medegebruik tram, aansluiting zoeken bij OV-netwerk Noord, met name knooppunt NZ-lijnhalte Noorderpark.
- Auto: bij medegebruik auto (waarvan wenselijkheid & noodzaak een discussiepunt is) is de inpassing sterk afhankelijk van de stedelijke herinrichting van de Oostenlijke IJoever in zijn geheel. Er is nu geen doorgaande ontsluitingsweg in het gebied, vergelijkbaar met Klaprozenweg aan de westzijde van Noord.
- Auto: de vraag is wat dit stedelijk toevoegt en of dit geen extra (lokaal) autoverkeer tussen beide oevers uitlokt.
- Ontwikkeling op korte termijn: (tijdelijke) verschuiving van Oostveer in westelijke richting (mede om druk op verbinding Centraal Station – Tolhuistuin te verminderen).
- Ontwikkeling op lange termijn: bij koppeling aan strategiebepaling 'versnelling Hamerstraat' valt te denken aan programmering als sluitstuk van deze ontwikkeling (start bouw ca. 2020)



- Mogelijke verbindingen die komen te vervallen na realisatie:
 - Brug CS-Tolhuistuin: vooral stedenbouwkundig van aard (beeldkwaliteit, ruimtelijke beleving van het IJ).
 - Brug Azartplein-Nieuwendam-Zuid: Bleek vooral de associatie met aanleg van een Kompaseiland te zijn. Men vond wel algemeen dat ook hier een vorm van extra verbinding moet blijven/komen.
- Conclusie: Groot voordeel van een vaste verbinding op deze plaats, relatief dicht bij het centrum, is spreiding van de (fiets- en scooter) drukte en het in de beleving beter aan elkaar koppelen van twee delen van de stad.

Groep 2 Kabelbaan Oostflank

DIT IS ER GEZEGD

- Locatie: Marineterrein – Oostenburg – Azartplein – Johan van Hasseltweg – metrohalte Noorderpark.
- Consequenties voor het gebied: Verankerung!
 - verhoogt ontwikkelpotentie.
 - bijzonder programma: á la Tivoli?
- Inzetbaar voor langzaam verkeer: Kabelbaan kan naast OV verbinding ook als toeristische trekpleister ingezet worden.
 - OV (vervoerswaarde?)
 - Toeristisch (noodzaak?)
 - Referenties: Londen (toeristisch) en Koblenz (OV).
- Scheepsvaart afwikkeling: staande mastroute 33m hoog.
- Kabelbaan moet altijd in combinatie met Java-brug: alternatief voor scooters / cana's.
- Mogelijke verbindingen die komen te vervallen na realisatie:
 - Oostveer: invloed op vervoerswaarde kabelbaan.
- Voordelen kabelbaan:
 - Korter.
 - Snelheid in reistijd (langere afstanden). 31 km per uur.
 - Snelheid in aanleg.
 - Inpassing (beperkt ruimte nodig).
 - Beleving en uitzicht / ruimtelijke beleving IJ.
- Nadelen kabelbaan:
 - inpassing (privacy).
 - gebruiksvriendelijkheid?
 - functionaliteit (beperkte modaliteiten).
 - storingsgevoeligheid? / windgevoeligheid?
 - OV = betalen.
- Nodige condities:
 - Zichtlijnen.
 - Bestuurlijke durf om een kabelbaan als serieus alternatief te zien.

Groep 3 Brug bij Kompaseiland

DIT IS ER GEZEGD

- De verbindingsdrang moet je mee nemen in het denken, hij ligt verkeerd om.
- Voordelen kompasbrug:
 - ligt in de toekomst in het centrum van de ontwikkelingen aan de noordoostzijde van de stad
 - ligt beter in het Oostelijk havengebied
 - hoogte wordt over het water gewonnen en levert geen ruimtebeslag op land
 - openheid van het centrale IJ blijft beter behouden
 - het is een groot gebaar
- Het gaat niet alleen om de lengte van een route, het gaat ook de beleving: fietsers kiezen op basis van het laatste.
- De oost-west verbinding voor fietsers, langs het IJ en over het Mosveld moet vorm krijgen, van Schellingwoude brug tot Coentunnel.
- De wens om drukte te spreiden en de stad groter te maken moet bepalend zijn voor de locatie van de oeververbindingen. De kompasbrug spreidt maximaal naar het Oosten.
- Voor de tram is de kompasbrug logisch: de ring helen.
- Het IJ is een ontwerpogave op zich.
- Hoe maak je het met wind zo prettig mogelijk voor fietsers.
- Door de grote breedte zijn pleziervaart en Rijnvaart goed te combineren.
- Azartplein wordt een schakel in de stad.
- Van Eesterenlaan is mogelijk knelpunt
- Impuls en aanleiding voor verbeteren Vliegenbos.
- Rechte oversteek naar Albemarle overwegen: als impuls voor ontwikkeling en voor beste ontsluiting oostzijde.
- Wat voor schepen varen nog naar de Oranjerwerf en moet het dok ooit nog naar het westen gevaren kunnen worden?
- Referentie: Het Theemsperspectief.
- Bruggen Kompas en Java niet zien als competitie maar als oplossingen die elk op hun waarde moeten worden geschat
- Tenslotte : bij deze opgave hoort een ander gedeeld perspectief en bewustzijn van de stad aan beide zijden van het IJ.



2. Atelier West (Pilek NDSM)
5 maart 2015
Aantal deelnemers: 28
Aantal groepen: 4

Groep 1 Brug Stenenhoofd - Buiksloterham

DIT IS ER GEZEGD

- Uitspraak: 'Wat is dit leuk!'
- Constructiehoogte (dikte) is belangrijk voor tram en bewegingsmechanisme: Kunststof: breekt niet maar buigt.
- Een helling van 4,5 % is de manier om het kanaal over te komen.
 - Hoe moet dat met invaliden?
- Sluis is een groot risico voor cruisevaart.
 - Beweegbare bruggen moeten getest worden.
- Hoe sluit deze verbinding aan op het bestaan de netwerk?
 - Op de oeverranden: maar ontstaat er dan wel een logische aansluiting op stedelijk netwerk?
 - Direct doorlopende aansluitingen nemen het risico mee: sloop van aangrenzende bebouwing.
- Brug moet op 70 m hoogte, daar zijn liften voor nodig. Brug op 40 m hoogte moet met hefbrug.
- Uitspraak: De veren eren en de brug verdient zich terug!

Groep 2 Kabelbaan Westflank

DIT IS ER GEZEGD

- Locatie: Via Haparandadam naar NDSM-werf.
- Alternatief: Kabelbaan tussen NDSM en Pontsteiger.
- Tijdelijk ontsluiten op Isolatorweg:
 - Onderzoek verplaatsbaarheid / tijdelijke exploitatie.
- Bij toekomstig metrostation NDSM verder naar het oosten uitbreiden.
 - Sluit aan de zuidkant beter aan op fietsnetwerk.
 - Aanknooppunt wat aansluit op tram.
- Fietsnetwerk in noord moet versterkt worden om aan te sluiten op de oevers.
- Ook noordelijk OV netwerk moet aansluiten op NDSM station.
- NDSM aansluiten op snelle buslijn van en naar Zaandam.
- Wat is de toegankelijkheid voor verschillende doelgroepen en langzaam verkeersstromen?
- Mogelijke belemmeringen:
 - luchthavenindelingbesluit
 - zichtlijnen
 - wind (mogelijk tot windkracht 10?)
- Hoe ziet de exploitatie er uit?
 - investering voor hoeveel jaar?
 - prijs per rit
 - grondprijzen
 - etc.
- Voordelen kabelbaan:
 - Meerwaarde: verplaatsbaar en flexibel in te zetten.
 - Snel realiseerbaar
 - Naast hoge belevingswaarde ook ver voerswaarde
 - Kan zo hoog worden gemaakt dat cruise er onderdoor kan.

- Knelpunten kabelbaan:
 - Privacy is bepalend voor locaties waar kan worden ingezet (niet langs bestaan de woningen)
 - Moet wel goed aansluiten op het bestaand OV en Fietsnetwerk.
 - Moet gecombineerd worden met andere verbindingvormen over het IJ.
 - Niet voor iedereen toegankelijk / gebruiksvriendelijk.

Groep 3 Brug of tunnel Houthavens - NDSM

DIT IS ER GEZEGD

- In de groep was al snel overeenstemming over het optimaliseren van langzaam verkeer en eventueel OV verbindingen. Daarbij kan gedacht worden aan een fietsring met logische aftakkingen/aansluitingen in zowel het stedelijke als het regionale netwerk.
 - Amsterdam Noord is Emotioneel verbonden aan deze ontwikkelingen. Door een fietsring ontstaat er een eenheid tussen zuid en noord.
- Cruisvaart blijft, zeker de komende 10 à 15 jaar.
- Belangrijke constatering binnen deze groep is dat een verbinding aan de westkant van het IJ absolute topprioriteit heeft omdat aan deze kant de meeste ontwikkelingen plaatsvinden.
- Westkant van stadsdeel Noord en de westkant van heel Amsterdam is groter dan de oostkant. Hierdoor zit aan deze kant van de stad de grootste vervoersvraag.
 - Relatief veel ruimte voor de inpassing van één of meerdere IJ-oeververbindingen.
 - Van belang dat percelen die op kansrijke plekken liggen snel worden gereserveerd en/of aangekocht.

Tunnel:

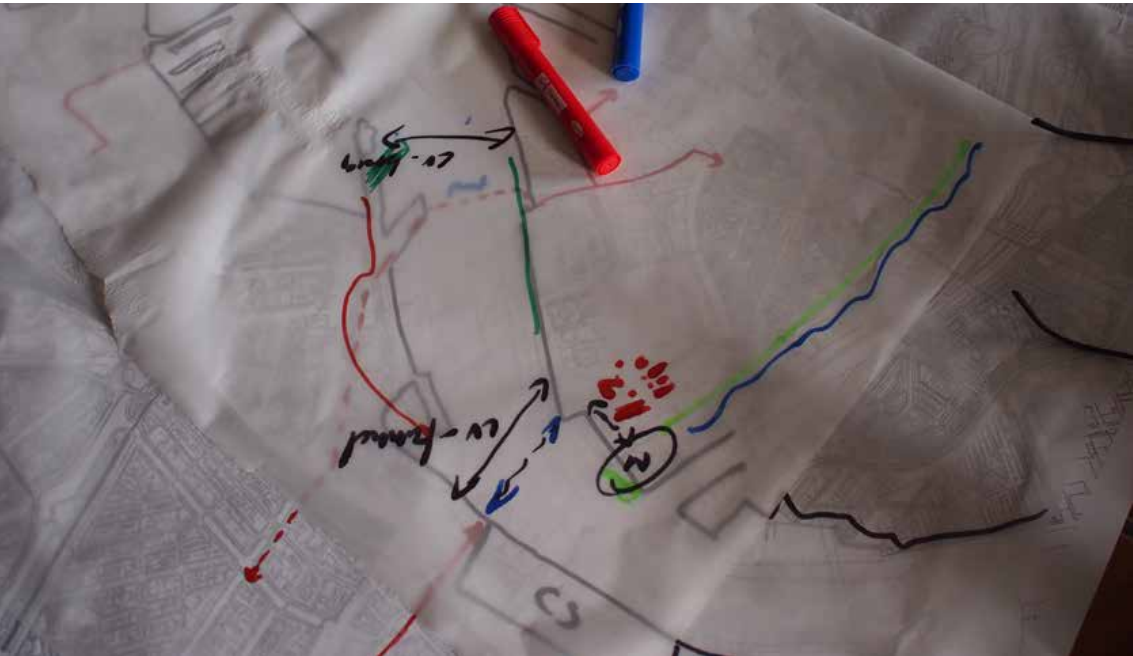
Er is eigenlijk nauwelijks gesproken over de mogelijkheid van een tunnel, al zou je kunnen stellen dat de plekken die zijn bedacht voor een brug ook voor een tunnel kunnen gelden.

- Een tunnel wordt toch als minder wenselijk gezien dan een brug.
- Een tunnel moet toch al snel 20 meter diep komen te liggen, dus de hellingen zullen langer worden of steiler.
- Daarbij is vanuit sociale veiligheid de beleving anders (negatiever) dan een brug.
- Voordeel is uiteraard wel dat er voor de scheepvaart geen belemmering is als de tunnel maar op voldoende diepte ligt.

Bruggen:

Als de cruiseschepen niet meer doorvaren richting het centrum zijn er eigenlijk nauwelijks problemen. Maar zoals gezegd is de verwachting dat ze nog zeker 10 tot 15 jaar zullen blijven komen. Er bestaat in deze groep een voorkeur de om de cruiseterminal meer naar het westen te verplaatsen. De inschatting voor de realisatie van een brug is 5 tot 8 jaar.

- Benoemde nadelen:
 - Spitstijden fiets vallen samen met de tijden waarop de cruises willen passeren.
 - Een schuine brug is waarschijnlijk geen optie omdat dit het de beroepsvaart lastig maakt de brug te passeren.
 - Kan en wil de cruisevaart de brug überhaupt wel passeren (zie ook onderzoeksvraag)
 - Remmingwerken onder water zullen erg omvangrijk en dus kostbaar zijn



- Aandachtspunten:
 - Nadenken over de waterveiligheid, vooral voor recreatievaart in de zomer.
 - Om die reden is het idee om voor de staande masten aan beide zijanten van de brug een kleine klep te ontwerpen zodat het minder lang duurt dat de brug open is en dat de schepen elkaar niet in de weg varen.
 - Er zal een wachtruimte moeten komen voor de schepen die op de brugopening moeten wachten.
- Benoemde voordelen:
 - Brug is heel zichtbaar en herkenbaar (aan lange tunnel om te fietsen zijn mensen niet gewend)
 - Stenen Hoofd is de uitgelezen plek om een brug te realiseren richting Noord. Deze brug zou midden in de bestaande en toekomstige ontwikkelingen komen te liggen en daarom in een grote behoefte voorzien.
 - Overigens is de constructie van het Stenen Hoofd daarbij niet per definitie heilig.
 - Ook verder westwaarts, bijvoorbeeld bij de Pontsteiger of Haparandadam, liggen goede kansen voor een verbinding. De aansluitingen op het fietsnetwerk moeten dan geoptimaliseerd worden.
 - Twee verbindingen wordt ook kansrijk geacht, dan wel goed kijken naar de afstand tussen de verbindingen.

Er is nagedacht over de meerwaarde van een tramverbinding via een brug naar Noord:

- Gevoelsmatig zou dit betekenen dat Noord er echt helemaal bij hoort. Vermoedelijk kan dit alleen als de cruisevaart wordt verplaatst.
- Vraagtekens gezet bij de betrouwbaarheid van het OV vanwege de staande mast route.
- Als tram niet mogelijk is misschien ook nadenken over een OV systeem met kleinere/lichtere voertuigen.
- Voor de korte termijn is toch het idee om verder in te zetten op de veerverbindingen. Aan dachtspunt hierbij is het evenementen verkeer van en naar NDSM werf.
- Bij evenementen is het aanbod van veren niet voldoende.
- Denk hierbij ook na over waar de mensen vandaan komen. Nu gaat de grote stroom voornamelijk via Centraal Station, maar wellicht kan je beter inzetten op een goede verbinding (veren of kabelbaan) naar Isolatorweg of Sloterdijk.

Groep 4 Vrije invulling

DIT IS ER GEZEGD

- Uitspraak: Kan het misschien ook nog op een andere manier? De meeste logische systemen zijn eigenlijk al bedacht.
- Voor wie:
 - Voornamelijk voor langzaam verkeer.
- Groene pontons kunnen kwaliteit toevoegen aan directe omgeving.
 - Aaneensluiting van pontbrug gaat niet lukken vanwege drukte op water.
- Korte en lange termijn verbindingen noodzakelijk
 - Particuliere en recreatieve pontonverbindingen van oost naar west
 - Groene ponton als verblijfplek
 - Fictieve water zebrapaden
- Pontverbinding ten hoogte van Stenen Hoofd – Buiksloterham is het meest voor de hand liggend qua afstand en aansluiting op het bestaande netwerk.
- Bruggen kunnen schadelijk zijn voor de zichtlijnen.



3. Atelier Centrum (Tholhuistuin THT)
6 maart 2015
Aantal deelnemers: 46
Aantal groepen: 6

Groep 1 Station Sixhaven

DIT IS ER GEZEGD

- Ontsluiting van/binnen de stad: daar gaat het over.
 - Het gaat om een netwerk van verbindingen, multimediaal.
- Er is een hele andere structuur in Noord of misschien het ontbreken daarvan.
- Groene stad aan het IJ, dus niet op de zelfde manier hoogstedelijk.
- Met een brug wordt het fietsparkeren bij het CS alleen maar dramatischer.
- Hou het IJ open, het IJ is een geschenk.
 - De ontwikkelingen zitten aan de flanken.
- De stad wordt in beleving kleiner door het gebruik van de fiets.
 - Het gaat om een pakket aan oversteken.
 - Het gaat om de beleving van een stad, het gaat om een gezamenlijke beleving.
- Het visueel maken van de verbinding gaat een hele grote verandering teweeg brengen.
- Als oeververbinding doet een metrostation niet ter zake. De opgave voor Sixhaven is een goede verbinding tussen de oost en westzijde van de Sixhaven.
 - Willem I-sluis is leuk, maar moet toegankelijker worden bij ontwikkeling Sixhaven
 - Kun/ moet/ wil je de Meeuwenlaan voor auto verbinden met Overhoeks?
 - Ronde einde distelweg en Mosplein is een te onderzoeken knelpunt.
- Pontplein en omgeving THT moeten met elkaar verbonden worden.
 - Een tunnel wordt echt een verbinding voor voetgangers.
 - Eenvoudige tunneluitgang aan de noordzijde kan voldoende zijn.
- Kan er een tunnel onder het IJ gemaakt worden met een enorme fietstunnel?
 - Scenario 2004 voor Sixhaven was een begin van een groene scheg.
 - Een voetgangerstunnel moet samen gaan met fietsoplossingen aan de flanken.
 - Er moeten grote fietsparkeerplekken aangelegd worden in Noord.
- Wat is nog het nut van een pont vanaf het Pontplein als er een brug is bij Java en een goede verbinding over het Noord-Hollandkanaal?
 - Pont moet blijven voor langzaam verkeer maar meer verspreiden over IJbreedte en aansluiten op doorgaand netwerk. Bijv. een veerverbinding van IJplein naar Oosterdokskafe.
- Als er een voetgangerstunnel is mogen de veren aan de zuidkant naar de flanken.
 - Dan moet er een overgangsoptelling komen voor voetgangers van de tunnel naar de ingang van het Centraal station
 - Misschien is het NZL station van Hasselt (van Hasselt Kiss and Ride) wel de oplossing?
- Opmerking: Bushalte CS moet iets verplaatsen, dan ontstaat er een autoluw gebied.

Groep 2 Tunnel achter CS

DIT IS ER GEZEGD

- Vanuit welke visie worden de plannen voor de verbinding beoordeeld?
 - Is dat vooral ruimtelijk (open houden visueel van het IJ)?
 - Vanuit de verkeersproblematiek?
- Het IJ is al een icoon op zichzelf, daar zijn geen grootse en meeslepende bruggen voor nodig.
 - Liever niet zelfs. Daarom pleidooi voor tunnels.
 - Een mooie brug kan ook meerwaarde creëren, maar dan bij voorkeur meer op de flanken.
- Het centrum moet waar mogelijk worden ontlast. Ook hier komt weer het idee van een fietsring op tafel.
 - Een tunnel ter hoogte van het Stenen Hoofd enerzijds (verder richting westen kan ook) en een verbinding (veer is dan meest kansrijk) vanaf Kop Java of een oplossing op de plek van het huidige Oostveer wordt hierbij genoemd.
 - De vraag is wel of een fietsring echt logisch is omdat een fietser altijd de kortste route zal zoeken. Is de capaciteit van de aan- en afvoer routes naar deze ring dan op orde?
- De inschatting voor de realisatie van een tunnel is 10 jaar.
 - In de tussentijd inzetten op de veren, met als opmerking dat er moet worden geëxperimenteerd met de ideale plek(ken) voor deze verbinding.
 - Ook hier weer het idee het centrum te ontlasten door op relatief korte afstand hoog frequente veerverbindingen aan te bieden (Kop Java en Stenen Hoofd).
- Een tunnel is diep genoeg om de scheepvaart niet te belemmeren.
- Het toerisme in dit gebied is uiteraard belangrijk, maar moet niet de doorslag gaan geven in de oplossing die je kiest.
- Niet iedereen wil lopen of fietsen via een tunnel, veerverbindingen moeten daarom ook gehandhaafd blijven.
- Vanwege de beperkte ruimte aan zowel de noord als de zuidkant wordt gedacht aan oplossingen met liften of roltrappen om voldoende diepte te bereiken.
 - Wat is de capaciteit.
 - Hoe groot moet 1 lift worden?
 - Hoeveel liften?
 - Snelheid van de lift en aantal keren op en neer?
 - Hoelang moet je dan wachten op een lift ?
 - Veiligheid
 - Etc.
- Bij voorkeur is de tunnel zonder hellingen en voorzien van een rollende band om meer snelheid te genereren.
- Kunnen tunnels gecombineerd worden met (deels) ondergrondse fietsstallingen?
 - Vooral aan de noordkant om het probleem aan de zuidkant te verlichten.
 - Vraag is dan hoe deze stallingen te bereiken zijn.
- De meest logische plek om iets te doen is recht achter het Centraal Station omdat daar zich nu het grootste knelpunt bevindt.
 - Bijvoorbeeld Noord-Zuidlijn halte doorkoppelen naar tunnel.



- De langzaamverkeerspassage direct verbinden met een fietstunnel onder het IJ door.
- Nadenken over het ondergronds scheiden/afwikkelen van fietsers en voetgangers.
 - De fietsers moeten op de plek waar ze op de zuidoever uitkomen, naar het oosten en het westen worden begeleid.
 - Start al aan de kant van de Prins Hendrikkade met de ingang van een fietstunnel om de benodigde helling te kunnen realiseren.
 - Verbinding vanaf het Gerechtshof naar de achterzijde van Eye?
- Achterkant IJ blijft geen 'achterkant' maar moet een aangename verblijfsplek worden met voorzieningen.
 - Doorgaand verkeer zal daarmee op de flanken geconcentreerd worden.
 - Drukke wordt verspreid.
- Opmerkingen:
 - Wat voor een verblijfsplek ontstaat er achter het Centraal Station? Misschien ontstaat er door populariteit alsnog een druktepunt/ knelpunt?
 - Gebied rondom Centraal Station zal intensiveren. Op langer termijn zal doorgaand verkeer ook noodzakelijk zijn in het centrum.

Groep 3 Kabelbanen

DIT IS ER GEZEGD

- Drie varianten werden geopperd:
 1. Een kabelbaan die vertrekt op loopafstand van Centraal Station.
 2. Een kabelbaan van Marineterrein naar Overhoeks, met eventueel in de toekomst een verlenging naar NDSM-terrein. Deze kabelbaan zou dan 1 tussenstop hebben voor het bereiken van de eindbestemming.
 3. Een Kabelbaan die vanaf West vertrekt, voor het Havengebouw, met een verbinding naar Overhoeks en eventueel verlenging naar het NDSM-terrein.
- Kabelbaan 1:
 - Richt zich vooral op toeristisch gebruik, maar kan ook (in mindere mate) forenzen, bezoekers van evenementen en dergelijke bedienen.
 - Fiets kan mee, maar misschien moet deze vooral van de pont gebruik blijven maken.
 - Capaciteit: 3.000 passagiers per uur. Suggestie: tijdens de spits de snelheid vergroten.
- Kabelbaan 2:
 - Kan voor toeristen als voor overige reizigersgroepen een functie hebben.
 - Ook voor fietsers.
 - Interessant zijn de omliggende attracties: Scheepvaartmuseum, Nemo, gebied rond de Passenger Terminal Amsterdam, Oostelijke handelskade; allemaal gebieden die dicht bij elkaar liggen en met elkaar verbonden kunnen worden. Je koppelt bovendien twee gebieden aan elkaar waar geïnvesteerd gaat worden: Marineterrein en Overhoeks.
 - Capaciteit: 6.000 tot 7.000 reizigers.
- Kabelbaan 3: (minst uitgewerkt)
 - Meer voor overig gebruik dan voor toeristen;
 - Ook voor fietsers.
 - Reistijd en capaciteit zijn niet bepaald
- Voorstel om de overtocht deels over rails te laten gaan in plaats van een kabel. De korte oversteek hoeft dan minder de hoogte in te gaan. Door het te combineren met een brugklep kunnen de cruiseschepen doorgelaten worden.
- Twijfel bij haalbaarheid.
- Doelgroep en gebruik:
 - primair voor voetgangers.
 - Kunnen bestemd worden voor fietsers.
- Reistijd van de ene naar de andere oever: 6 tot 8 minuten. Cabines vertrekken vanaf maaiveld.
- Beste optie om de kabelbaan in de flanken uit te voeren om extra drukte in het centrum te voorkomen.
- Realisatie in anderhalf jaar.
 - Aanleg kabelbaan is goedkoper dan een brug.
 - In alle varianten wordt er voor het gebruik van de betaald.
 - Exploitatie zelfs mogelijk zonder publiek geld.
- De doelgroepen van een kabelbaan (voetgangers, voetgangers en fietsen, toeristen, forenzen enzovoort) hangen af van de ontwikkeling van de vervoersstromen in de nabije toekomst.
 - Met name de Noord-Zuidlijn werd genoemd: welke invloed gaat deze hebben op het verkeer: fietsers, voetgangers, overig openbaar vervoer?
 - Welke scenario's zijn mogelijk denkbaar?
 - Ook de aanleg van een ander type verbinding zal hier op van invloed zijn.
- Aandachtspunten:
 - Horizonvervuiling.
 - Privacy nabijgelegen woongebieden.
 - Toegankelijk voor iedereen?
 - Hoeveel ruimte heb je op maaiveld nodig voor de stations?
 - Waar vindt onderhoud aan de cabines plaats? Ondergronds?
- Vragen en opmerkingen:
 - Wat is de vervoerssnelheid?
 - Uit hoeveel gondels bestaat de kabelbaan?
 - Is er sprake van stilstand?
 - Wat zijn de geluidseffecten?

Groep 4 Brug

DIT IS ER GEZEGD

- Eens met de stelling dat er achter het Centraal Station een verbinding over het IJ moet komen.
- Deze zoeklocatie is stedenbouwkundig en civieltechnisch het meest ingewikkeld.
- Een brug achter het Centraal Station:
 - Kan duidelijk zichtbaar zijn;
 - Werkt het als een icoon;
 - Geeft een groot gebaar;
 - Heeft internationale aantrekkingskracht;
 - Door drukte noodzakelijk;
 - Prachtig uitzicht.
- Geen brug achter het Centraal Station:
 - Veren in combinatie met een tunnel;
 - Respect voor het open IJ-landschap;
 - In verband met UNESCO is een brug hier onwenselijk;
 - Door drukte Centraal Station geen logische locatie voor een brug;
 - Doorgaand verkeer in de flanken optimaliseren.



- Aandachtspunt: Besteed aandacht aan het verblijfsklimaat langs het IJ. Maak plekken langs het IJ met verschillende karakters waar het prettig is voor mensen om te vertoeven
- Knelpunten brug:
 - Te maken met Cruisevaart;
 - Aantasting van de zichtlijnen;
 - Station ligt in de weg voor aanlanding.
- Aansluiting van brug op fietsnetwerk:
 - Aan de zuidkant aansluiting zoeken op mogelijk nieuwe fietstunnel?
 - Aan de noordzijde op Buiksloterweg?
- Onderzoek de ruimte voor de aanlandingen.
 - Kan de aanlanding aan de zuidzijde vanaf het busplatform en/of parallel aan IJ?
 - In noord is de beste plek voor een aanlanding aan de Buiksloterweg. Is dat stedenbouwkundig in te passen?
- Kunnen alternatieven gevonden worden voor het stijgen en dalen?
- Scheepvaart: zowel "gewone" scheepvaart als cruise?
- Vragen en opmerkingen:
 - Is de brug wel mogelijk bij het verplaatsen van de passenger Terminal in westelijke richting?
 - Wat voor combinaties zijn er mogelijk met een brug op deze plek?

Groep 5 Veren

DIT IS ER GEZEGD

- Uitspraak: 'We eren de veren!'
- Naast verbinding dient het ook als ontmoetingsplek.
- Flexibel en aanpasbaar systeem waarmee je het belang van verbindingen kunt testen.
 - zo snel mogelijk de locaties Kop Java en Stenen Hoofd testen.
- Streven naar een korte oversteek.
- Centrum-oost route:
 - Voor voetgangers: Van IJplein (noordoever) naar Oosterdokskaai (zuidoever).
 - Voor fietsers: Netwerk aansluiten op tunnel.
- Centrum-west route: Van Adam Tower (noordoever) naar Kamer van Koophandel (zuidoever).
- Drukke moet verspreid worden, maar de drukte is eigenlijk ook wel lekker en hoort bij de omgeving.
 - Verdelen van drukte door sturen op de frequentie per veer.
 - Misschien toch 4 veren?
 - Makkelijk aanpasbaar en op korte termijn te realiseren.
 - Kan goede doorgaande fietsverbindingen opleveren.
- Bij IJplein op de bus kunnen stappen?
- Optimaliseren pont:
 - Duurzamer en groener maken.
 - veiliger maken
- Optimaliseren oeveraanlandingen:
 - Pontaanlandingen moeten breder en vriendelijker.
- Constatie:
 - Een veer is flexibel maar de capaciteit is begrensd.
 - Een brug kan wel 10.000 in het uur aan.
 - Brug kan 17 jaar duren.
- Bestemmingen en herkomst onderzoeken, waar gaat iedereen naartoe?
 - Stromingen van toeristen.
 - Stromingen verschillende doelgroepen

- Welke technieken zijn er nodig?
 - Reis-informatie via app's
- Kan de intensivering van de veren de druk van de scheepvaart aan?
- Een brug betaald zich terug: Geld dit ook voor een pont?
 - 1 pont is € 800.000,- per jaar.
 - Wat betaald zich precies terug? Bij de pont zijn flexibiliteit?
- Pont kan op langer termijn verplaatst worden.

Groep 6 Ombouw IJtunnel

DIT IS ER GEZEGD

- Vaste plek in de stad.
 - Ontsluiting midden-oostelijke deel van de stad.
 - Combinatie van fietsers en voetgangers en auto's.
 - Sluit goed aan op bestaand netwerk.
- IJtunnel geschikt maken voor langzaam verkeer.-
 - Zijn de stijpunten geschikt fietsroutes?
 - Wat is de herkomst en bestemming bij gebruik van de IJtunnel als fietstunnel?
 - Bussen en zwaar verkeer de tunnel uit.
 - Voetgangers geen goed idee vanwege te weinig ruimte in dwarsprofiel.
- Welk openbaar vervoer is geschikt voor de IJtunnel?
 - OV wordt terug gedrongen door busstation in noord.
- Sociale veiligheid:
 - Combinatie van auto en fiets.
 - Auto moet langzamer.
 - Plaats een nood en hulpdiensten post aan noordzijde.
 - Zijn er mogelijkheden om de afdaling veiliger te maken
- Luchtkwaliteit:
 - Er moet op korte termijn een transparante/ glazen tussenwand komen.
 - Op langer termijn worden auto's schoner.
 - Meter of 18, omlaag via liften
- Knelpunten:
 - Uitgang aan de noordzijde ligt bij overgang kanaal.
 - De moeilijkste aansluiting is aan de Noord-West zijde: ingang Van Hasseltkanaal.
 - Herprofilering Nieuwe Leeuwarderweg: Afdaling kan gevaarlijk zijn en niet geschikt voor alle soorten fietsers.
- Experimenteren:
 - publieksonderzoek naar gebruikswaarde
 - publieksonderzoek Maastunnel
- Vragen:
 - De tunnel is ruim en hoog. Is het mogelijk om 2 lagen te maken? Dan wel met luchtstroming 2 verschillende kanten op of met rollende band?



3. Terugkom Atelier Centrum (A-LAB)
17 maart 2015
Aantal deelnemers: 43
Aantal groepen: 5

Groep 1 Javabrug vs. Kompasbrug

DIT IS ER GEZEGD

- Ambitie: Van belang een brug te maken die méér is dan een utilitaire verkeersverbinding! De brug moet de ziel van noord en het hart van de stad verbinden!
- Meer aandacht voor Javabrug dan voor Kompasbrug vanwege nabijheid centrum.
- Fietsnetwerk: Javabrug aan de noordzijde matig aangesloten, zuidzijde goed aangesloten. Kompasbrug aan de noordzijde goed aangesloten, aan de zuidzijde matig.
- OV-netwerk: Javabrug sluit nu zowel in noord als in zuid goed aan. Kompasbrug sluit in de toekomst zowel in noord als in zuid goed aan.
- Reistijdverkorting: Javabrug heeft grote invloed (referentie: huidige situatie). Kompasbrug matige invloed.
- Comfort Javabrug: Twijfels over % hellingbaan (4,5%)/ afstand. Toekomst: E-bike / liftvoorziening
- Comfort Kompasbrug: Wind en regen over grote afstand
- Openheid IJ/zichtlijnen: Voorkeur voor handhaving grote maat IJ. Merendeel kiest voor Javabrug bij dit aspect: goede zichtlijnen (onderzoeken)
- Nautisch Javabrug: Afgraven Kop Java noodzakelijk (waardeverlies?). Krappe profilering, diverse belangen scheepvaart.
- Kosten Javabrug: relatief goedkoop, maar wat reken je mee aan directe kosten en baten (waardecreatie!)
- Grondposities / inpasbaarheid Javabrug: Draka en Eigen Haard: goed inpasbaar, maar de noodzakelijke ruimte moet gekocht worden.
- Grondposities / inpasbaarheid Kompasbrug: Geen particuliere posities / goed inpasbaar.
- Waardecreatie: Bij Kompasbrug lijkt deze van (nog) hogere waarde dan de Javabrug vanwege centrale ligging (pakt ook Albemarle mee)
- Conclusie: Javabrug op 1 en Kompasbrug op 2 (Vijf personen stemmen java op 1 en Één persoon stemt Kompas op 1)

Groep 2 Javabrug vs. Kompasbrug

DIT IS ER GEZEGD

- Fietsers en langzaam verkeer, in mindere maten over OV (regionaal)
- Java verbinding sluit beter aan op ontwikkeling stedelijk netwerk.
- Kompasbrug vraag: zit er vervoerswaarde?
- Ruimte en kwaliteit: openheid en zichtlijnen kwamen we niet goed uit.
- Gebruikskwaliteit: flexibel en functioneel voor verschillende vormen vervoer op korte termijn en ontwikkeling op lange termijn.
- Inpassing Javabrug
- Noordzijde moeten een paar kavels wijken
- Kop Java levert problemen op
- Inpassing Kompasbrug: lengte en kosten moeten dat uitwijzen
- Javabrug aan de zuidkanten laten landen.
- Aansluiten op bestaand netwerk.

- Er zullen maatregelen getroffen moeten worden bij de Jan Schaeferbrug.
- Wat als je niet voor OV kiest?
- Kunnen we volstaan met alleen fiets en voetgangersverbinding?
- Conclusie:
 - Java versterkt stedelijk netwerk
 - Kompas heeft landelijk karakter
- Vragen / opmerkingen:
 - Welke combinaties zijn belangrijk voor het netwerk als er geen tramverbinding mogelijk is?
 - Beeldkwaliteitplan IJ landschap van belang bij vormgeving brug.
 - Oostveer beter bij Kompasbrug als er wordt uitgegaan van alleen een brug bij Java.

Groep 3 Kabelbaan

DIT IS ER GEZEGD

- Recreatief: Misschien voor festivals en attracties, omdat je er geld voor kan vragen
- OV met chipkaart.
- Wat is de exploitatie van veren?
- Exploitatie kabelbaan kan concurrerend zijn
- Wat is de afweging met veren?
- Optie 1: Kabelbaan + Brug/tunnel met netwerkaanpassing
- Optie 2: Combinatie tussen meerdere locaties (houthavens - stenen hoofd - ndsm)
- Optie 3: Relatie oost en west kant
- Vragen / opmerkingen: Experimenteren op korte termijn (eventueel in combinatie met andere oplossingen)

Groep 4 Tunnel CS vs. Metrostation Sixhaven

DIT IS ER GEZEGD

Bij de oplossing voor de korte termijn is het voorstel om de beschikbare veren te spreiden over 3 routes met een zo hoog mogelijke frequentie:

1. Ten westen van CS, ongeveer ter hoogte van de spooronderdoorgang en dan verbinden met Eye
2. Handhaven Buiksloterwegveer
3. Ten oosten van CS, ongeveer ter hoogte van de spooronderdoorgang en dan de kortst mogelijke route naar bijvoorbeeld Meeuwenlaan/IJplein

Om te beginnen voor het vervolg, er is binnen deze groep geen overeenstemming bereikt over of en zo ja wanneer de halte Sixhaven moet worden aangelegd. Gehoorde meningen:

- Zonde dat de halte is wegbezuinigd, zo snel mogelijk herstellen dit besluit en alsnog aanleggen, liever vandaag dan morgen.
- Ja de halte moet er komen, maar dit moet op basis van de toekomstige ontwikkelingen in het gebied dus het kan dat het pas over een jaar of 10 à 15 nodig is.
- De halte heeft sowieso geen meerwaarde, te dicht op de halte van CS, geen vervoerswaarde ook niet in de toekomst.

De overheersende mening is ook dat de halte geen probleemoplossend vermogen heeft voor de fiets.

Vragen die door de groep zijn gesteld:

- In hoeverre is een tunnelverbinding recht achter het CS van belang voor fietsers. (ook afhankelijk van de varianten die worden aangeboden)
- Wanneer is de halte sixhaven relevant (relatie gezocht met gebiedsontwikkeling)



- Welke invloed heeft de halte op de gebieds ontwikkeling, eventueel ook verder in de tijd (bij aanleg over 15 jaar)
- Welke functies zou je aan het station kunnen of moeten toevoegen om hem nuttiger en/of noodzakelijker te maken.

De tunnel wordt zeker als kansrijke optie gezien om het knelpunt achter het CS op te lossen. Deze zou minimaal voor voetgangers moeten worden aangelegd over de kortst mogelijke afstand onder het IJ door.

Er komen wel steeds weer nieuwe aanvullende vragen op tafel die relevant kunnen zijn voor het gebruik van de tunnel.

Bijvoorbeeld: als de tunnel aan de CS zijde is gekoppeld aan de halte van de NZL of de Oostlijn, hoe herkenbaar, bruikbaar en vindbaar is de tunnel dan voor de reizigers die niet aankomen met de metro. En hoe zou je dan de tunnel kunnen combineren met fietsgebruik. En als deze is gekoppeld aan de metro, voor hoeveel reizigers is deze tunnel dan, hoeveel zal deze dan worden gebruikt. Hieruit kwam het idee naar voren om de tunnel te laten beginnen in 1 van de hallen van het CS die nu steeds meer als verblijfsgebied worden ingericht. Creeer dan ook aan de overkant een verblijfsgebied waardoor de tunnel ook een verbinding hiertussen wordt. Kortom een belangrijke vraag: hoe kom je van en naar de tunnel. Aandachtspunt: goed zelfstandig herkenbaar en niet als onderdeel van metrohaltes.

Als er dan verder wordt gesproken over de fiets is het overheersende idee dat een groot deel van de fietsers helemaal niet bij het CS moet en wil zijn, maar op dit moment geen andere keus heeft. Fietsers wil je meer afvangen naar de flanken. Voor een fietser is het ook makkelijker dan een voetganger om iets om te rijden als daarmee wel een comfortabelere route wordt gevonden. Plekken hiervoor zijn vergelijkbaar als omschreven voor de veren of in directe aansluiting aan de westkant op de LVP. Gesteld werd zelfs dat als de fietsers worden verleid naar de flanken te gaan het probleem achter CS is opgelost.

Ruimtelijke inpassing en hellingshoeken wordt als complex gezien, zeker recht achter het CS. Een idee kan zijn om de fietstunnel aan de centrumkant al veel eerder te laten beginnen, bijvoorbeeld ergens ter hoogte van de Prins Hendrik kade en dan onder het centraal station door. En dan ook verder in Noord weer boven te komen en aan te sluiten op het netwerk. Zo kan de rode loper doorlopen in de blauwe loper.

De combinatie van een grote ondergrondse fietsenstalling aan de noordkant en deze te koppelen aan de voetgangerstunnel wordt ook als kansrijk gezien. Zo wordt een deel van de fietsers in noord afgevangen, dit lost ook een deel van het fietsparkeerprobleem rond CS op, en meer gebruik van de tunnel.

Ook werd gezegd dat in de tunnel een soort 24 uren economie moet worden gefaciliteerd en dan vergelijkbaar met schiphol in het midden een tapis roulant voor mensen die snel door willen en dan verder winkelend publiek naar de tunnel trekken. Als laatste kwam nog een idee voor de veren op tafel: kleppen aan de lange zijde van het veer en dan tussen twee stijgers in aanlanden. Dan is ene zijde voor afgaande reizigers en de andere voor opgaande

reizigers, zo kan het veer veel efficiënter worden gebruikt en vaker varen.

Als laatste werd er nogmaals gevraagd wat nou de visie voor het IJ is, ook al in groep van vrijdag bij centrum genoemd. Niet de hele IJoevers dichtbouwen. En ook nog het belang van het openhouden van het IJ.

Groep 5 Relevante combinaties

DIT IS ER GEZEED

Welke combinaties? 3 varianten:

1. Combinatie Harry
 - metro, sluiten ringvia Noord
 - 2 bruggen, Stenen Hoofd en Java voor fiets
 - passage centraal
 - pont IJplein - oostervaart eiland (oosterdok?) en bij Eye - (naar?)
2. Bruggen op de verre flanken
 - brug kompas en brug distelweg voor OV (lastig met tramhalte?)
 - passage centraal
 - meer veren nodig
 - IJtunnel interessant als fietsverbinding
3. Brug(gen) centraal
 - brug centraal (geen passage en ponten nodig)
 - bussen aan de randen
 - cruise naar het westen
 - Piet Heinbrug
 - aan de randen verbindingen op korte en lange termijn

Wat kun je doen in de tijd?

Ontwikkelingen 2018

1. Frequentie verhogen veren + extra veertussen EYE en Kamer van Koophandel
2. Metrolijn klaar, wordt sixhaven ontwikkeld? Vervoerswaarde?
3. Ombouw IJtunnel ook in 3 jaar te realiseren?
4. Frequentie bus ook op korte termijn verhogen aansluitend op de pontverbindingen
5. Netwerken verbeteren (vooral in Noord, herinrichting van straten)

Ontwikkelingen 2025

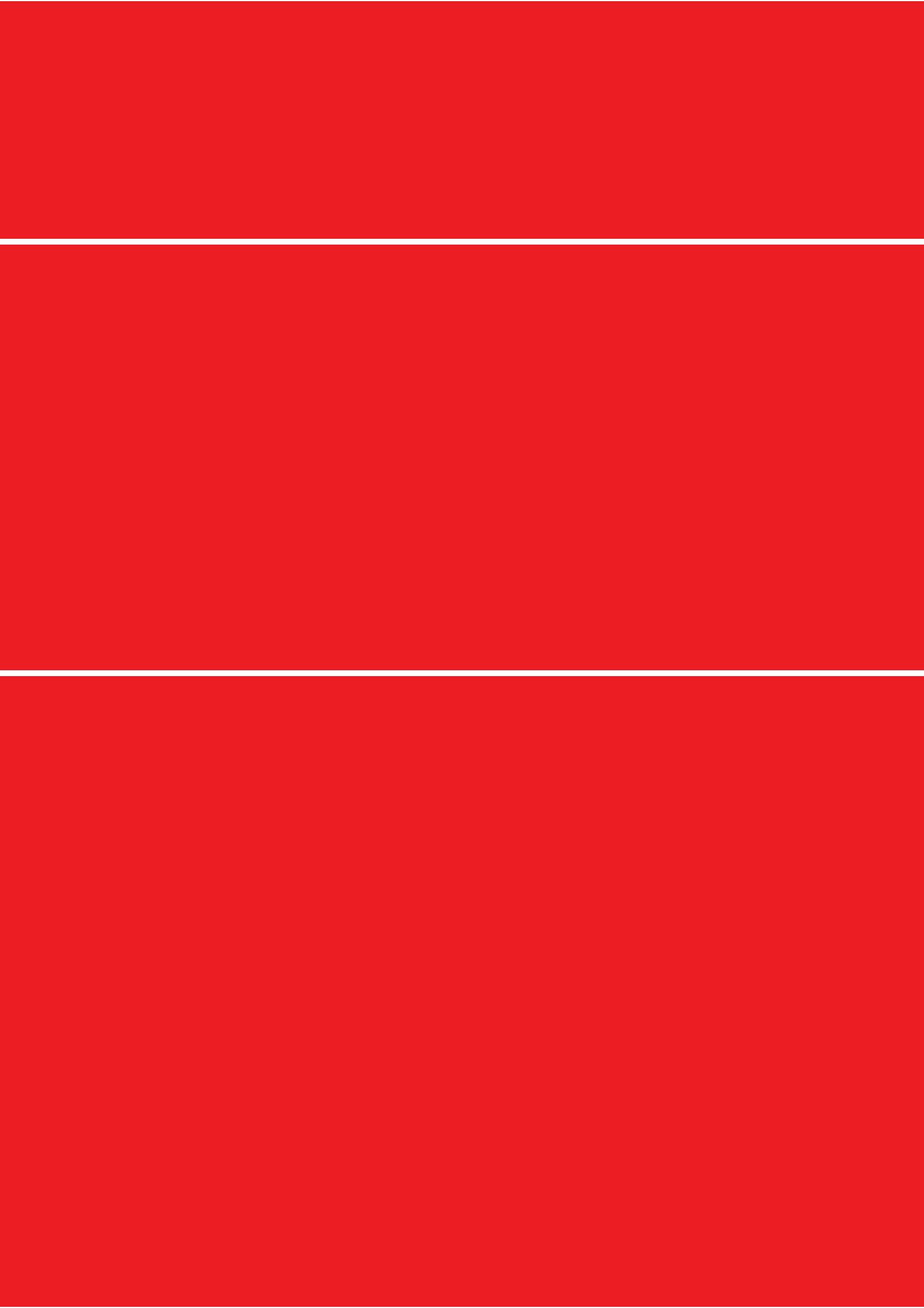
6. Buiksloterham / NDSM / Houthavens
7. Marineterrein en oostelijke eilanden
8. Bruggen en/of tunnels nu mogelijk
9. Wat gebeurt er in dit verband met de ontwikkeling van de cruise, kan die naar het westen?
10. Tunnel aansluitend op CS ontwikkelen

Ontwikkelingen 2040

11. Albe Marle, Ship Dock, Kompaseiland (strategie stad bij sterke groei; inbreiden of uitbreiden)
12. Nadenken over inbreiden of uitbreiden stad (nieuwe bruggen gaan daar mee gepaard)

Vragen / opmerkingen:

- Alleen bruggen en/of tunnels in 2025 of blijven combinaties bestaan?
- Hoe zit het met de metro in variant 2?
- Kosten korte termijn?
- Pas op bij toekomstontwikkeling 2040 dat niet heel het IJlandschap verloren gaat!



Deel 3

Kansrijke oplossingen



Kansrijke oplossingen

De gemeente Amsterdam is blij met zoveel goede ideeën voor het IJ en met de enorme inzet van veel burgers om de ideeën met elkaar in de ateliers te bespreken en aan te scherpen. Hoe nu verder? Hoe worden de ideeën en inzichten uit de consultatieronde meegenomen in het vervolgonderzoek in fase 3?

In dit deel van de catalogus wordt een zo compleet mogelijk beeld gegeven van de overwegingen bij het bepalen van de volgende stap. Het deel sluit af met een overzicht van de combinaties van oplossingen die in fase 3 onderzocht zullen worden.

Algemeen

Kwaliteit van het IJ als geheel, voorstellen voor parken

In enkele ideeën en bij alle ateliers is aan de orde geweest dat een discussie over de oeververbindingen pas goed te voeren is in samenhang met een discussie over de kwaliteit van het IJ als landschapelijk element in de stad. Sommigen pleiten in dit kader voor het opstellen van een bestemmingsplan of een Beeldkwaliteitsplan voor het IJ. Anderen kwamen met een complete visie op de oevers of met voorstellen voor nieuwe parken in of aan het IJ. Velen benadrukken ook de kwaliteit van het centrale 'waterplein' bij CS.

De ruimtelijke kwaliteit van het IJ is een belangrijk punt, zeker in relatie tot de voortgaande verstedelijking van de Noordelijke IJ-oever. Het IJ komt steeds meer in de stad te liggen. Om de discussie over de ruimtelijke kwaliteit van het IJ mogelijk te maken zullen in de komende maanden – naast de vervoerwaardeanalyse en de maatschappelijke kosten-batenanalyse – ook analyses gemaakt worden van de ruimtelijke effecten van de verschillende oeververbindingen. In de besluitvorming in het najaar van 2015 over vervolgacties zal ook verdere visievorming aan de orde zijn.

Voorstellen buiten het plangebied

Enkele ideeën hebben betrekking op een gebied buiten de Amsterdamse IJ-oevers. Dit geldt bijvoorbeeld voor de voorstellen voor een busboot naar IJmuiden en verbetering van de fiets-verbindingen met Zaanstad.

Voor een nieuwe waterverbinding Amsterdam-IJmuiden zal door de Stadsregio een nieuwe concessie uitgegeven worden. Het idee voor een busboot past daar goed bij.

Om het fietsen naar Zaanstad te verbeteren zijn op dit moment twee projecten in voorbereiding: een snelfietspad langs het Coenplein en een recreatieve fietsroute langs het IJ. De planvorming voor een nieuwe fietsbrug over Zijkanal H is ver gevorderd. Verwacht wordt dat het nieuwe fietspad in 2017 in gebruik kan worden genomen. De bestaande fietsroute naar Zaanstad langs de Nieuwe Hemweg en via de pont bij het Hembrugterrein is inderdaad niet één van de meest comfortabele verbindingen. Verbetering van de route wordt voorgelegd aan de ambtelijke projectgroep Haven-Stad.

Het voorstel om het Zeeburgereiland te ontsluiten met een veerverbinding zal meegenomen worden in de discussie over de nieuwe aanpak van het Zeeburgereiland.

Voorstellen voor verbeteringen in de huidige exploitatie van de veren

Verschiedende ideeën voor de veren gaan over verbeteringen in de huidige exploitatie. Daar zijn slimme voorstellen bij voor aanpassing en afstemming van de dienstregeling van de veren, extra beschutting bij regen en wind en het uitsplitsen van verschillende soorten verkeer: voetgangers, fietsers, scooters. Zo lijkt het inderdaad verstandig om de veren bij CS 'asynchroon' af te laten varen en scooters te weren van het Buiksloterwegveer. Maar dan moeten er wel goede, gelijkwaardige aansluitingen zijn in Noord. Voor alle 'veren'-voorstellen geldt dat ze door de gemeente (V&OR) meegenomen zullen worden in de verdere uitwerking van de zogenaamde Verenstrategie 2020.

Het voorstel voor het overschakelen op een Venetiaans vaporetto-systeem met kleinere boten, die een vaste route varen past niet bij de huidige veren-vloot. De stad kiest met de aanschaf van één of meer nieuwe veren juist voor intensivering van het huidige systeem en streeft eerder naar korte oversteken: 'varende bruggen'.

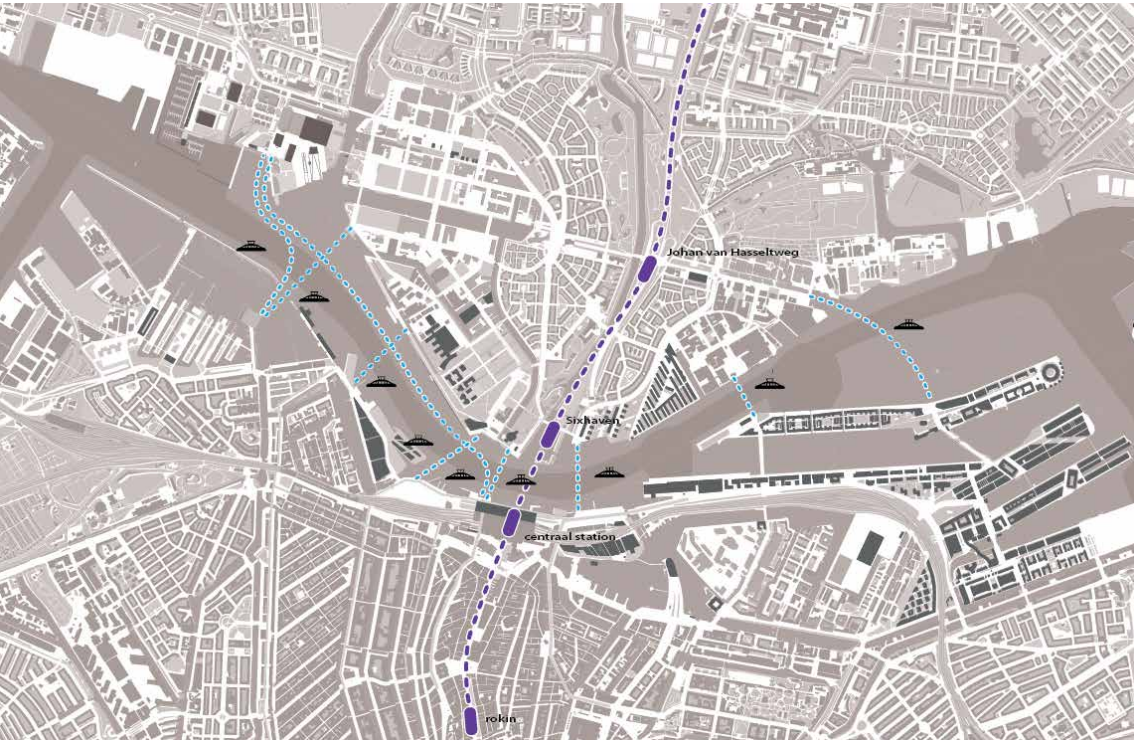
Sinds 2014 vaart overigens van donderdag tot zondag 3 x per dag de Circleline (zie circle-line.nl). Deze doet de verschillende publieksattracties rond het IJ aan.

Kwaliteit OV

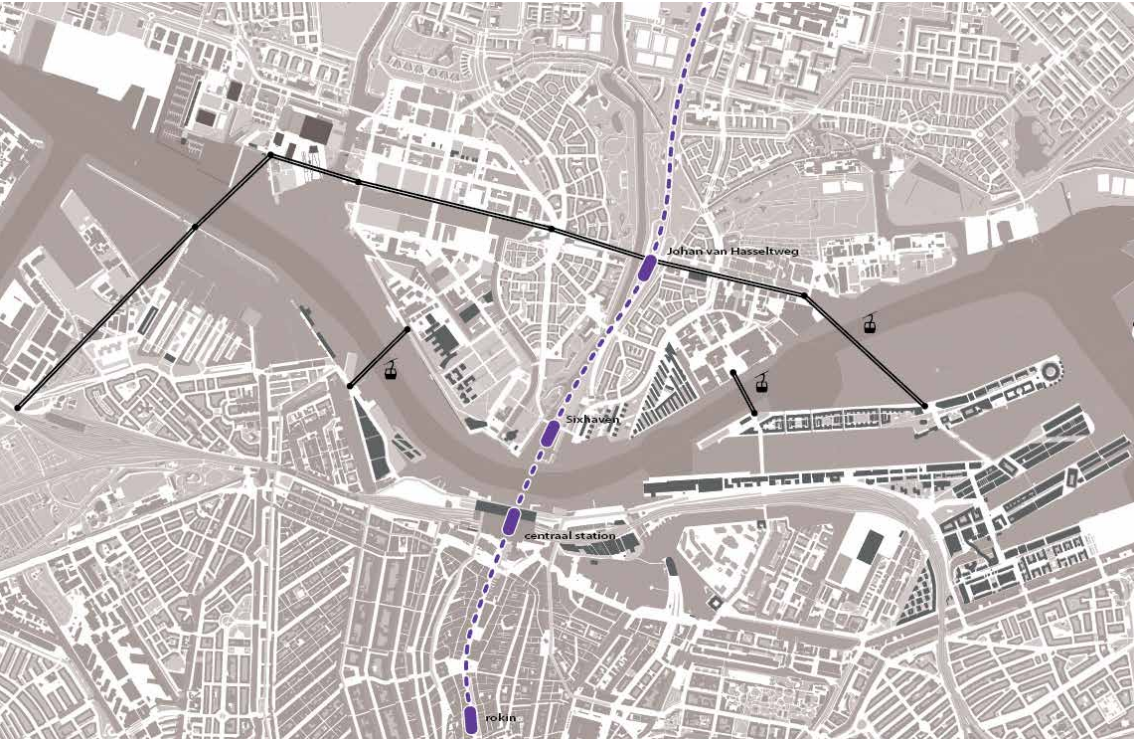
De mogelijke realisering van het metrostation Sixhaven, (gefaseerde) aanleg van de Zaanlijn en het mogelijk doortrekken van de Ringlijn naar CS, dan wel naar metrostation Noorderpark zijn onderwerp van onderzoek in het kader van de studie Uitbouw Metronetwerk, die eveneens in het voorjaar in opdracht van de wethouder Infrastructuur door de gemeente Amsterdam uitgevoerd wordt. Voor de studie wordt een MKBA uitgevoerd in samenhang met de MKBA voor de IJ-oeververbindingen.

Voor het verlengen van de Ringlijn van de metro naar station Noorderpark zijn allerlei varianten genoemd in ideeën en ateliers zoals het sluiten van de tramlijn Marnixstraat-Weteringschans-Sarphatistraat via Noorderpark en een kabelbaan van Transformatorweg naar Azartplein via Noorderpark. De bovengenoemde kabelbaan CS-NDSM en het huidige NDSM-veer ontsluiten ook een deel van de publieksfuncties op de Noordelijke IJ-oever. In fase 3 wordt in een gevoeligheidsanalyse bestudeerd wat de vervoerwaarde is van de verschillende varianten en worden deze kwalitatief vergeleken. In de analyse en vergelijking zullen voor de toekomst van het NDSM-veer drie opties meegenomen worden: handhaven, beprizen, uit de vaart nemen.

Aan de Centrumzijde zal gekeken worden naar aanpassing en uitbreiding van tramlijnen. Als straks de Noord-Zuidlijn zal de nadruk in het onderliggende tramnet vooral moeten liggen op oost-west-verbindingen: PH-kade-Houttuinen en doortrekken IJtram naar Westerdoksdijk-Houthavens.



Tracés voor veren



Tracés voor kabelbanen

Kwaliteit autonetwerk

In fase 3 zal onderzocht worden wat noodzakelijke aanvullingen op het autonetwerk zouden moeten zijn om congestie (bv. op de route Mosveld-Johan van Hasseltweg-Meeuwenlaan) te voorkomen. Mogelijke oplossingen voor het afleiden van het autoverkeer zijn aanleg van de Bongerd tunnel of realisering van de 'Schellingwouderlaan'.

Kwaliteit fietsnetwerk

Voor het afleiden van de druk op CS naar de flanken zijn vooral in Noord aanpassingen nodig in de toelidende fietsnetwerken en in oost-west-verbindingen. In Buiksloterham, het Vliegenbos en de rietlanden in de Nieuwendammerham ontbreken ook cruciale schakels in fietsroutes. Deze condities worden opgenomen en getest in de vervoerwaardestudie in fase 3. Een cruciale rol speelt een doorgaande fietsroute langs de noordelijke IJ-oever. Deze is mogelijk gemaakt in de bestemmingsplannen voor de Buiksloterham en de Hamerstraat en wordt meegenomen in de vervoerwaardestudie.

Voor netwerkaanpassingen in Centrum wordt aangesloten op de voorstellen uit de Agenda Mobiliteit, bijvoorbeeld ten aanzien van de fiets-binnenring.

Veren

Veren vormen voor veel inzenders de meest vanzelfsprekende oeververbindingen over het IJ. Aansluitend bij het experiment met het Oostveer zijn verschillende ideeën gepresenteerd en bediscussieerd voor nieuwe veren. Ook verplaatsing is een veelgenoemde optie. Het Oostveer zou bijvoorbeeld verplaatst kunnen worden naar het westen: naar het traject Kop Java-Boorstraat.

Voor de realisering van het Pontsteigergebouw in de Houthavens zullen het Houthavenveer en het Distelwegveer een tijdelijk aanlandingspunt krijgen bij het Stenen Hoofd. Het huidige Distelwegveer heeft op dit moment een lage bezettingsgraad. Het is interessant om in fase 3 te bestuderen of een gestrekt tracé van het Stenen Hoofd naar de Grasweg een hogere vervoerwaarde heeft.

De druk op het Buiksloterwegveer kan mogelijk verminderd worden door aanleg van een nieuw 'Eyeveer', vanaf het Schegpark naar de De Ruyterkade bij de Kamer van Koophandel. Dit lijkt een uiterst kansrijke oplossing 2020.

Een nieuw 'Haparandaveer' zou op langere termijn de westelijke IJ-oever mogelijk goed kunnen bedienen.

De verschillende opties worden in fase 3 nader onderzocht, inclusief de situering van de benodigde aanlandingspunten en aanpassingen in het toelidende fietsnetwerk. Bij de analyse van vervoerwaarde zullen ook de uitkomsten betrokken worden van het zg. Herkomst-Bestemming-onderzoek dat recent door Inno-V verricht is onder pontgebruikers op de Buiksloterweg-, IJplein- en NDSM-veren. Dit onderzoek is ook uitgevoerd tijdens enkele avonden en in de weekenden.

Kabelbanen

Er zijn verschillende ideeën voor kabelbanen ingebracht. Eén van de ideeën heeft betrekking op het realiseren van een attractie in het toeristencircuit met een vertrekstation in het Oosterdok. Dit voorstel staat op gespannen voet met de beschermde status van de grachtengordel als UNESCO-erfgoed. Daarom wordt dit idee niet in deze vorm in overweging genomen. Met de initiatiefnemers zal worden gekeken naar realiseringmogelijkheden aan de IJ-zijde in samenhang met een mogelijk kabelbaantraject CS-NDSM. Deze optie zal meegenomen worden in het vervolgonderzoek als één van de mogelijke oplossingen om de publieksfuncties op het NDSM-terrein te ontsluiten (zie ook: kwaliteit OV).

Andere ideeën richten zich op nieuwe vormen van openbaar vervoer. Onderzocht zal worden of een kabelbaan een alternatief kan zijn voor aanleg van een tijdelijke veerverbinding op die plaatsen die zich op langere termijn lenen voor een brugverbinding.

Aanleg van een kabelbaan kan ook een (eventueel tijdelijk) alternatief zijn voor het sluiten van de tram- of metroringlijn via Noord (zie ook: kwaliteit OV).

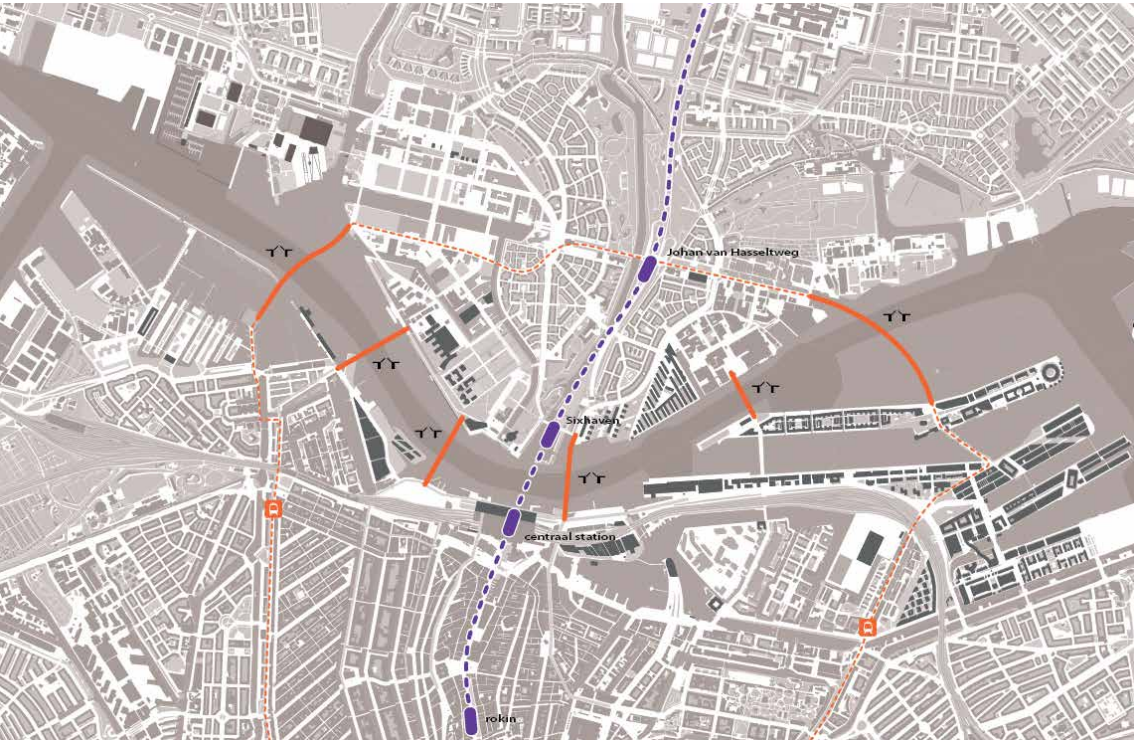
Bruggen

Bruggen

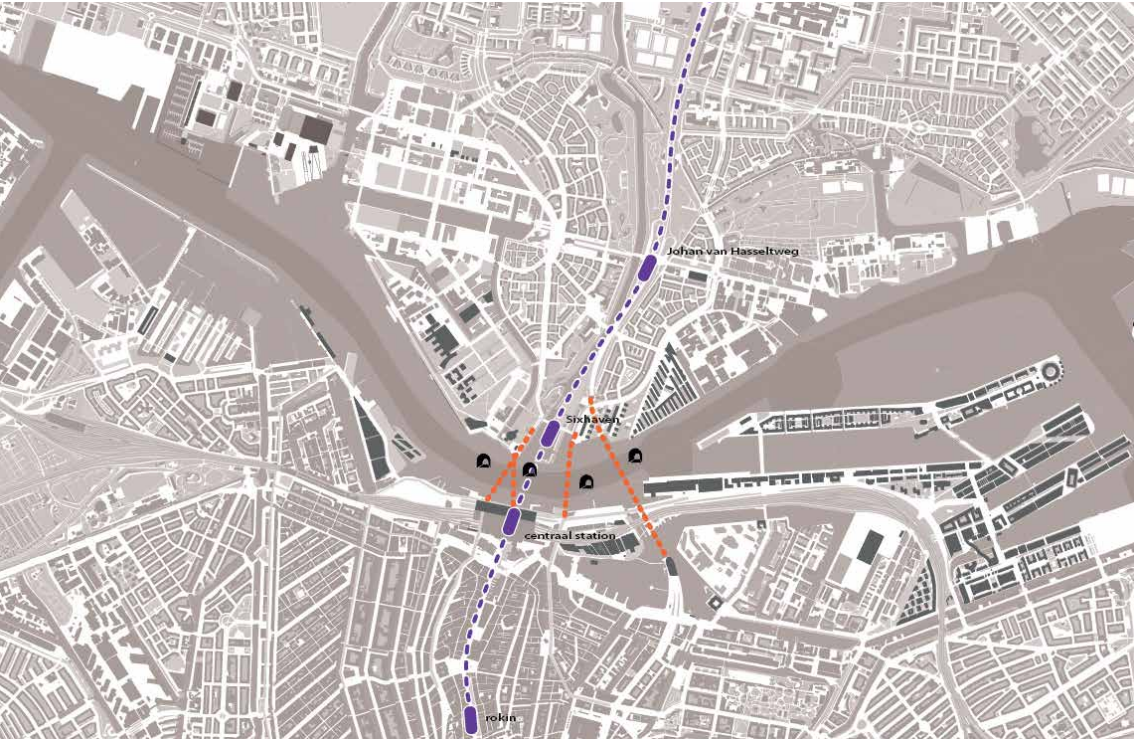
In de ideeënronde is veel energie gestopt in bruggen, van simpele schema's tot compleet uitgewerkte plannen. Vooral het mogelijk maken van de cruisevaart triggerde veel Amsterdammers. Sommige inzenders lieten de kracht zien van een specifieke vormoplossing, terwijl anderen zich concentreerden op bijzondere constructietechnieken, op typen bruggen of juist op het vinden van alternatieven voor bruggen. In dit stadium is een keuze voor een ontwerp of een ontwerper nog niet aan de orde. Nu gaat het om het vinden van de meest kansrijke principes voor het oplossen van de toekomstige vervoervraag: welke plek, brug of tunnel, aanlandingen, wijze van overbruggen van het hoogteverschil, vast of beweegbaar, doorvaartbreedtes.

De Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf – die de plannen voor verbindingen uiteindelijk toetst – heeft bij de start van de studie enkele voorwaarden geformuleerd ten aanzien van mogelijke bruggen. Deze moeten de cruisevaart faciliteren, maar ook de beroepsvaart naar het achterland en de staande mastroute voor de recreatievaart. De belangrijkste voorwaarde is "een kolomvrije doorvaartbreedte van de vaargeul van 200 meter op Rijnvaartheugte". Dat valt niet gemakkelijk te combineren met de andere eisen. Veel inzenders komen dan ook met afwijkende voorstellen.

Een praktisch houvast voor het ontwerp van vaarwegen en bruggen bieden de Richtlijnen Vaarwegen 2011 van Rijkswaterstaat. Deze bevatten gedetailleerde eisen ten aanzien van breedtes van vaarwegen voor verschillende klassen scheepvaartverkeer



Tracés voor bruggen



Tracés voor tunnels

in bepaalde delen van het land, maar ook eisen ten aanzien van zicht in bochten, ten aanzien van aansluitingen op kruisende vaarwegen en ten aanzien van doorvaarthoogtes, doorvaartbreedtes, remmingen en wachtplaatsen bij vaste en beweegbare bruggen.

Voor een weloverwogen vervolgstap is advies ingewonnen bij het Loodswezen IJmuiden, bij MARIN (Maritime Research Institute Netherlands, Wageningen) en bij de externe Adviescommissie.

Op basis daarvan wordt duidelijk dat een Kompasbrug, een Javabrug, een IJpleinbrug en een Stenen Hoofdbrug mogelijk kansrijk zijn. Een voetgangersbrug of een gecombineerde fiets-voetgangersbrug in het centrale deel bij CS zijn niet kansrijk. De volgende algemene overwegingen spelen hierbij een rol:

- De doorvaartbreedte van het vaste deel van bruggen in een rechtstand dient minimaal te voldoen aan de eisen aan vaarwegen voor CEMT-klasse Vlb-schepen. Dat betekent een breedte van 91 m + 19 m zijwindtoeslag + ca. 20 m intensiteitstoeslag = 130 m (Supplement Richtlijnen Vaarwegen 2011, RWS 2013).

- Bij de realisering van één of meerdere bruggen dient een 'ventweg' voor de recreatievaart/staande mastroute in de binnenbocht aan de noordzijde van het IJ gerealiseerd te worden met een doorvaartbreedte van het beweegbare deel van 19 meter.

- De doorvaart voor cruiseschepen dient onafhankelijk van de recreatievaart opgelost te worden. De doorvaartbreedte van het beweegbare deel van bruggen in een rechtstand voor cruiseschepen is voor verschillende grootteklassen schepen 50 tot max. 80 meter.

Specifieke overwegingen zijn:

- Kompasbrug: lange brug met beweegbaar deel 19 m en vast deel 130 m + kan gerealiseerd worden met behoud van huidige zwaaiplaats van zeecruiseschepen.

Kompasbrug is geschikt te maken voor voetgangers, fiets en tram.

- Javabrug: korte brug met beweegbaar deel 19 m en vast deel 130 m in rechtstand kan ingepast worden; bij beweegbaar deel is doorvaartbreedte tbv. zeecruise van 80 m een uiterst lastige technische constructie; maximale lengte zeecruise bij afgraven Kop Java en verplaatsing zwaaiplaats is 330 m; hosting grootste klasse cruiseschepen is dan niet mogelijk.

Javabrug is geschikt te maken voor voetgangers en fietsers.

- IJpleinbrug: brug met beweegbaar deel 19 m tbv. recreatievaart en beweegbaar deel 50-80 m tbv. zeecruise is fysiek mogelijk; manoeuvreerruimte in bocht moet in simulator getest worden; mogelijk beperkingen aan hosting grootste klasse zeecruiseschepen. IJpleinbrug is geschikt te maken voor voetgangers en fietsers.

- CS-brug: brug met beweegbaar deel 19 m tbv. recreatievaart en beweegbaar deel 50-80 m tbv. zeecruise is fysiek inpasbaar, maar ongewenst in verband met veiligheid in bocht IJ en bij mond Noord-Hollands Kanaal; noodzakelijk overzicht ontbreekt (Supplement Richtlijnen Vaarwegen 2011, RWS 2013). Ook voor alleen binnenscheepvaart is brug met beweegbaar deel 19 m tbv. recreatievaart en aanbruggen/afritten/stijgpunten ongewenst in verband met veiligheid in bocht IJ en bij mond Noord-Hollands Kanaal.

- CS-brug: hoge, vaste brug met minimale doorvaarthoogte 69,50 m ongewenst ivm comfort en zicht vanaf Damrak.

- Stenen Hoofdbrug: brug met beweegbaar deel 19 m tbv. recreatievaart en beweegbaar deel 50-80 m tbv. zeecruise in rechtstand is fysiek mogelijk bij gedeeltelijke verlegging vaargeul.

Stenen Hoofdbrug is geschikt te maken voor voetgangers en fietsers.

- Pontsteiger-Distelwegbrug: brug met beweegbaar deel 19 m tbv. recreatievaart en beweegbaar deel 50-80 m tbv. zeecruise is fysiek mogelijk; manoeuvreerruimte in bocht moet in simulator getest worden.

Pontsteiger-Distelwegbrug is geschikt te maken voor voetgangers, fiets en tram.

Conclusie:

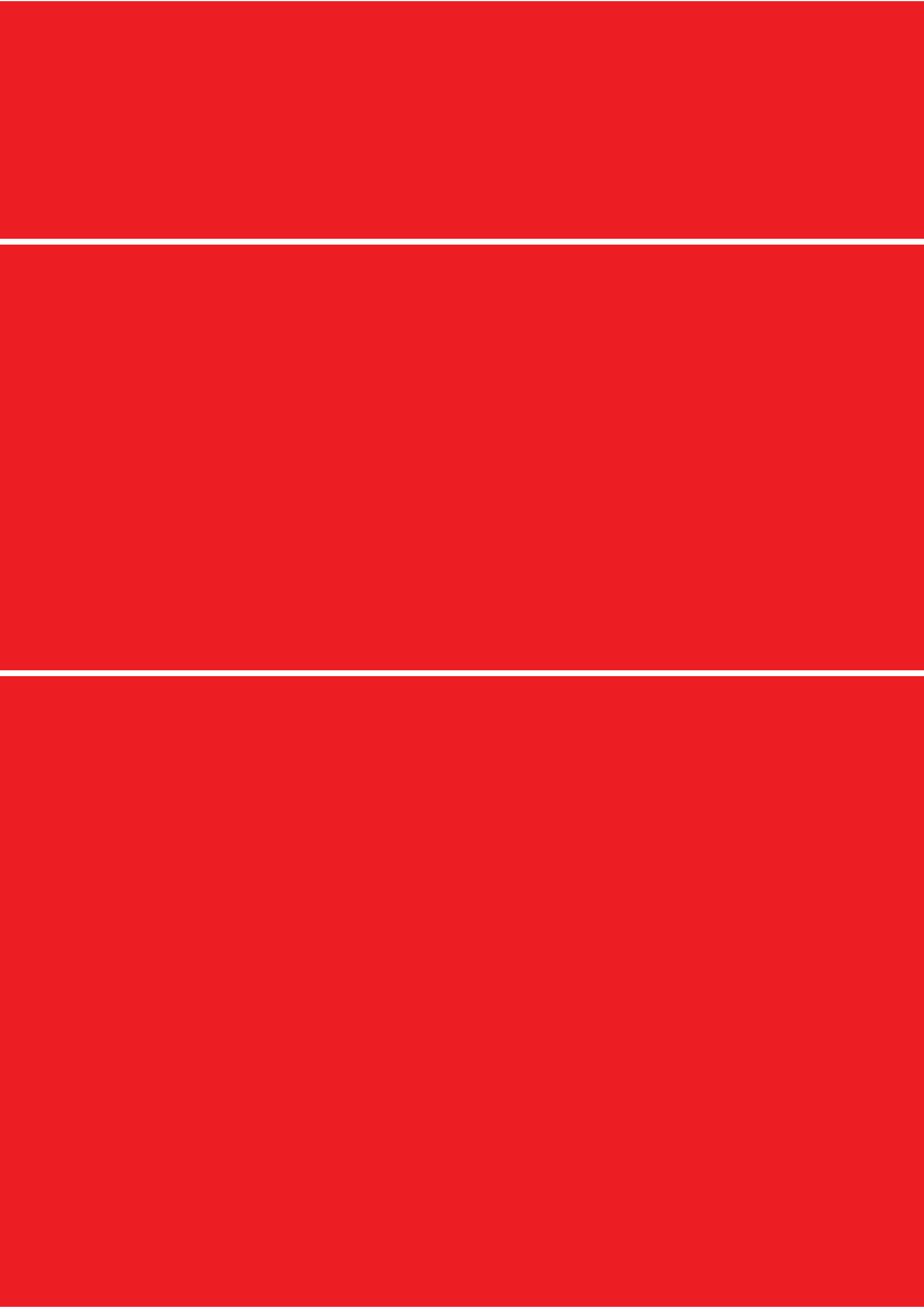
- Nader onderzoek bruggen beperken tot Kompasbrug, Javabrug, IJ-pleinbrug, Stenen Hoofdbrug en Pontsteiger-Distelwegbrug.

- Drie varianten onderzoeken voor doorvaartbreedte beweegbaar deel bruggen in rechtstand: 19, 50 en 80 meter, inclusief verschillende groeiopties PTA: verplaatsing, doorgroei voor grote zeecruise bij 2de terminal, respectievelijk 1ste en 2de terminal geschikt voor alle klassen zeecruise.

Tunnels

In de ideeën is een aantal voorstellen gedaan voor tunnels, als alternatief voor bruggen: een tunnel bij CS (alleen voor voetgangers, of gecombineerd met fietsers), aansluitend bij de verdeelhal van metro CS aan de IJ-zijde, het geschikt maken van de IJ-tunnel voor fietsverkeer en een IJ-pleintunnel. Deze voorstellen voor alternatieven voor bruggen in het centrale deel worden nader onderzocht in fase 3.

Eén van de ideeën betreft een combinatie brug-tunnel-brug op de westelijke flank. Met een dergelijke oplossing wordt de cruisevaart niet gehinderd en wordt de lengte van een fietstunnel beperkt. Daar staat tegenover dat fietsers twee maal een groot hoogteverschil moeten overbruggen. Mocht blijken dat intensivering van de veren, realisering van bruggen en/of kabelbanen op de westelijke flank geen werkbare oplossing is, dan komt ook hier de vraag aan de orde welke alternatieven denkbaar zijn. Vooralsnog worden tunnels (of varianten) op de flanken niet meegenomen.



Deel 4

Combinaties

Combinaties van oplossingen

In deze paragraaf is een eerste voorstel opgenomen voor combinaties van oplossingen voor verbetering van de IJ-oeververbindingen.

De 15 combinaties zijn ingedeeld in drie groepen:

- A. Optimalisering van de veren
- B. Vaste oeververbindingen in het centrale deel
- C. Vaste oeververbindingen op de flanken

De combinaties worden in het vervolgtraject (fase 3 - april en mei 2015) onderzocht op vervoerwaarde, op maatschappelijke kosten en baten en op ruimtelijke kwaliteit.

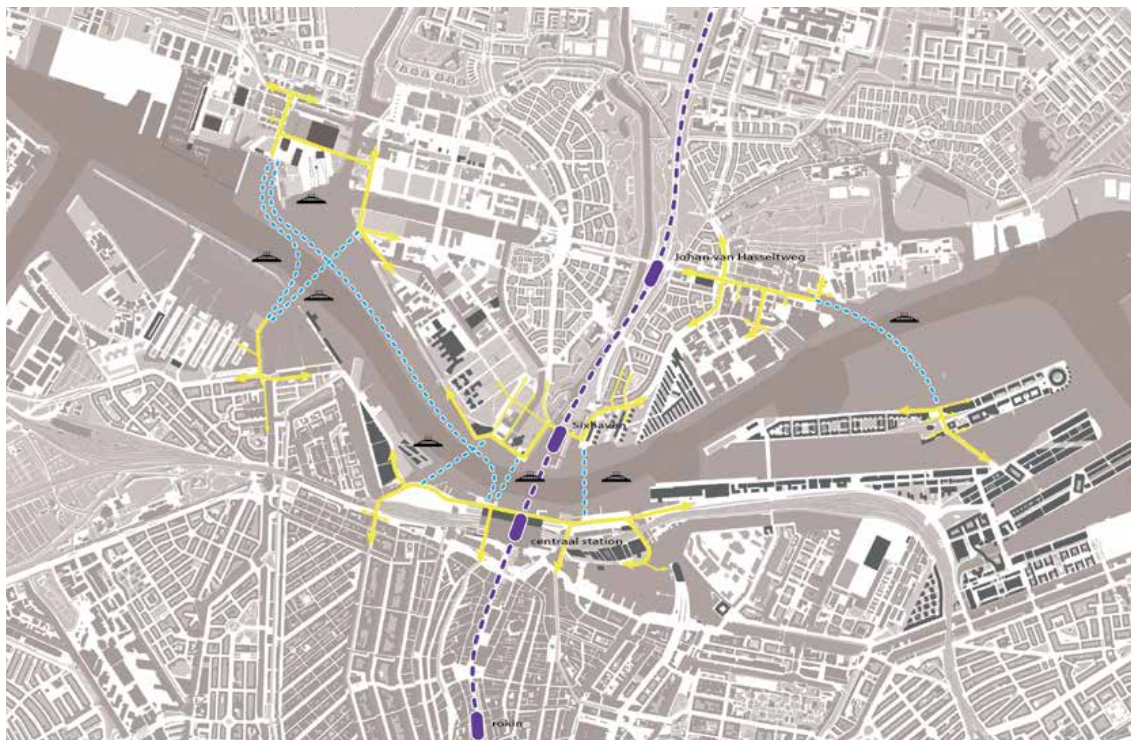
Door een groot aantal oplossingen te onderzoeken, ontstaat een scherp inzicht in de bijdrage van iedere oplossing afzonderlijk aan de problematiek van de IJ-oeververbindingen.

In alle combinaties zal worden uitgegaan van aanpassingen in het omliggende fiets-, auto- en OV-netwerk op basis van een gevoeligheidsanalyse in het begin van de vervolgstudie. Een oeververbinding werkt pas goed als ook het toeleidende netwerk comfortabel en direct is. De combinaties gaan uit van de situatie in 2025.

De combinaties worden op een markt gepresenteerd op de publieke tussenstand-avond in de Tolhuistuin op 31 maart 2015. Bezoekers kunnen hun mening meegeven voor het verder concreet maken van de combinaties die onderzocht gaan worden.

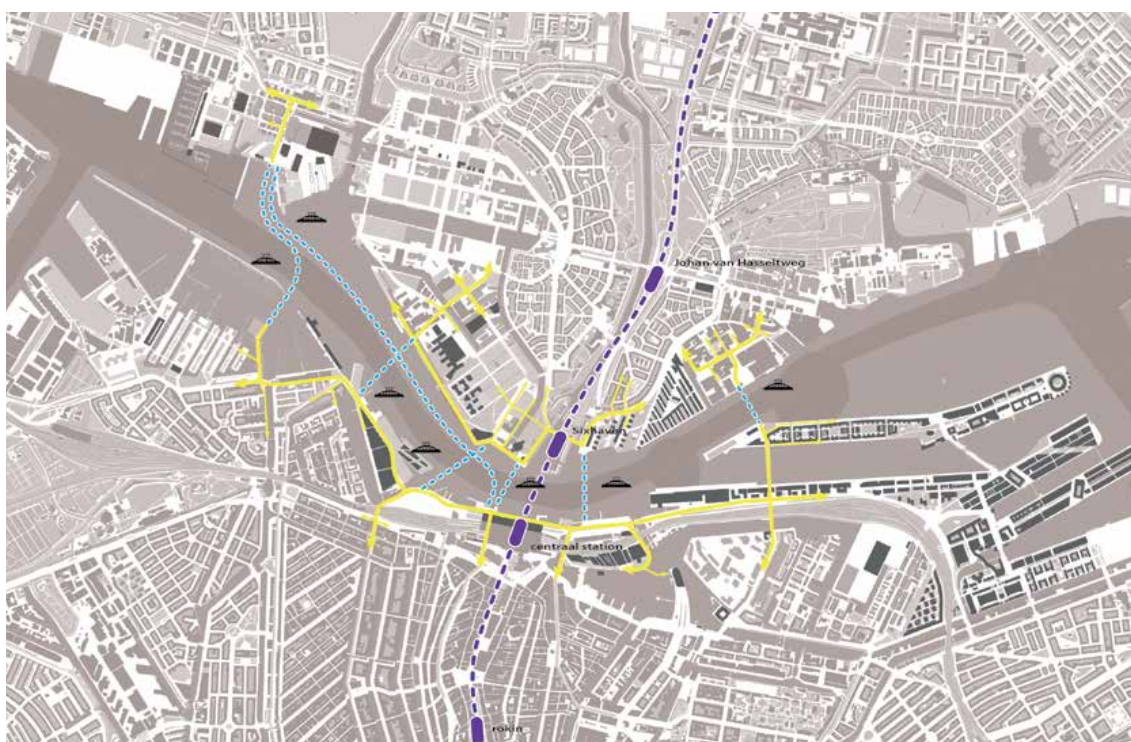
A. Optimalisering veren

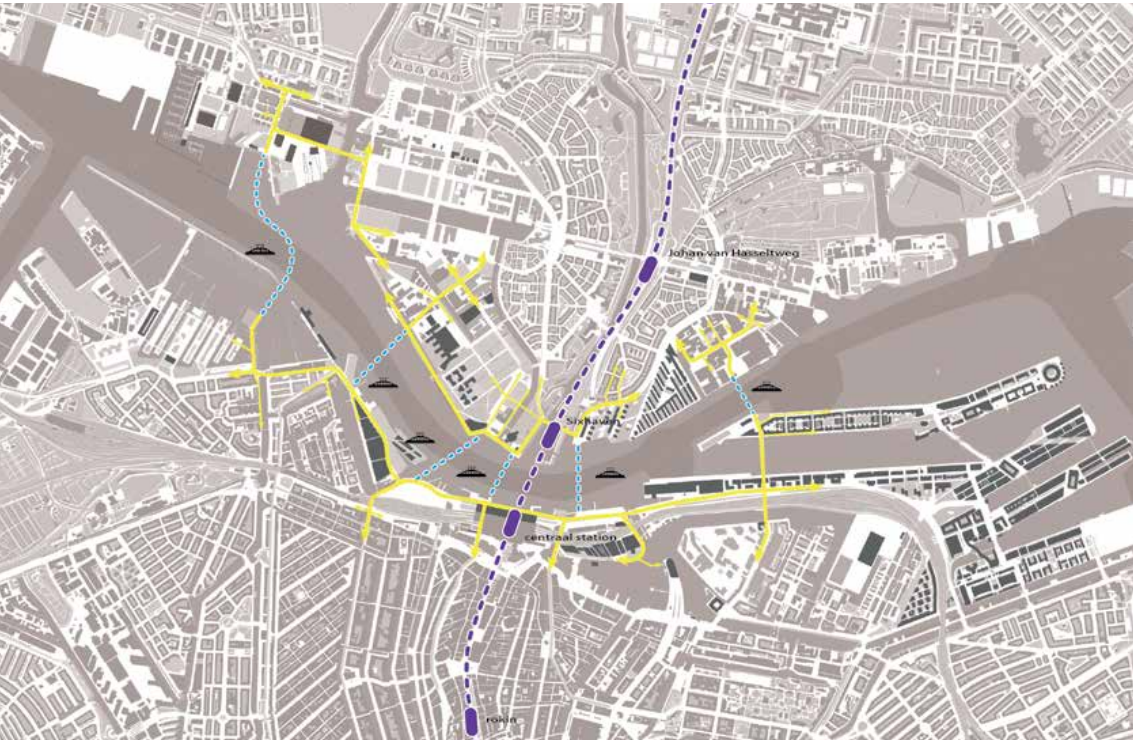
- A1 Drie veren in het centrale deel – Buiksloterwegveer alleen voor fietsers-voetgangers, IJ-pleinveer en Eyeveer ook scooters/canta's + netwerkaanpassingen IJ-plein en brug NHK + handhaven Oostveer, Houthavenveer, Distelwegveer, Oostveer, NDSM-veer
- A2 Idem A1 + verschuiven veren op de flanken: Oostveer > Javaveer, Distelwegveer > Graswegveer
- A3 Idem A2, maar uit de vaart nemen NDSM-veer
- A4 Idem A2, maar in plaats van nieuwe veren op de flanken: kabelbanen



▲ A1

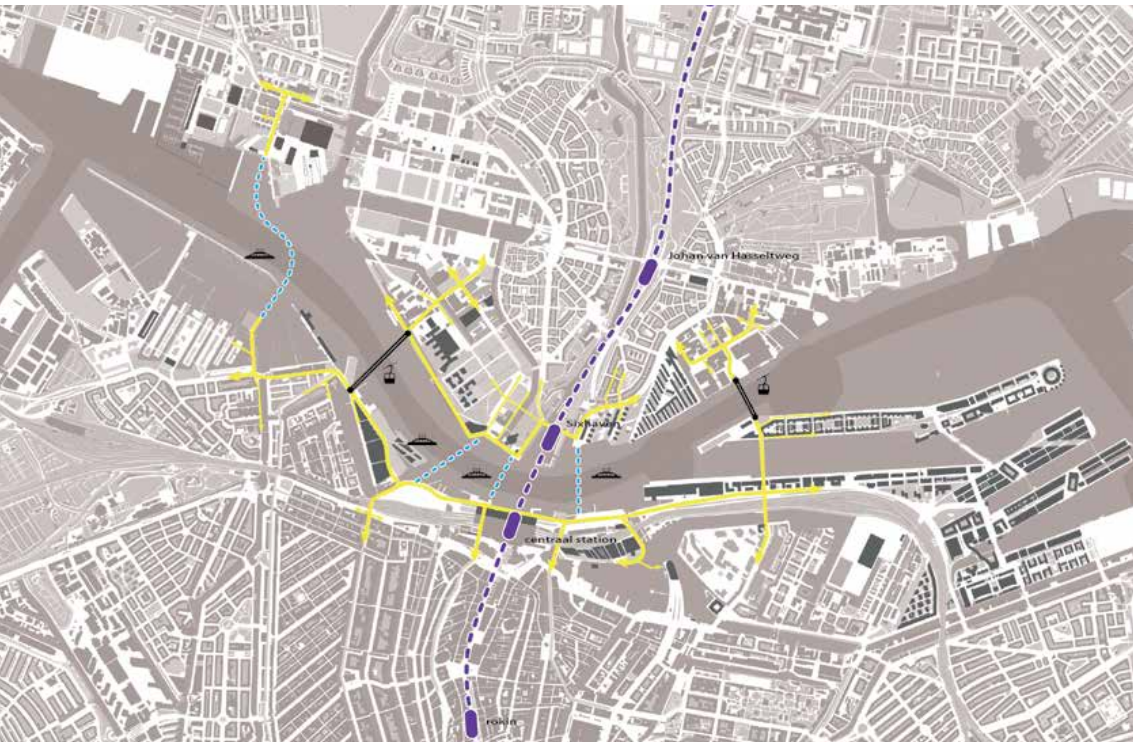
A2 ▼





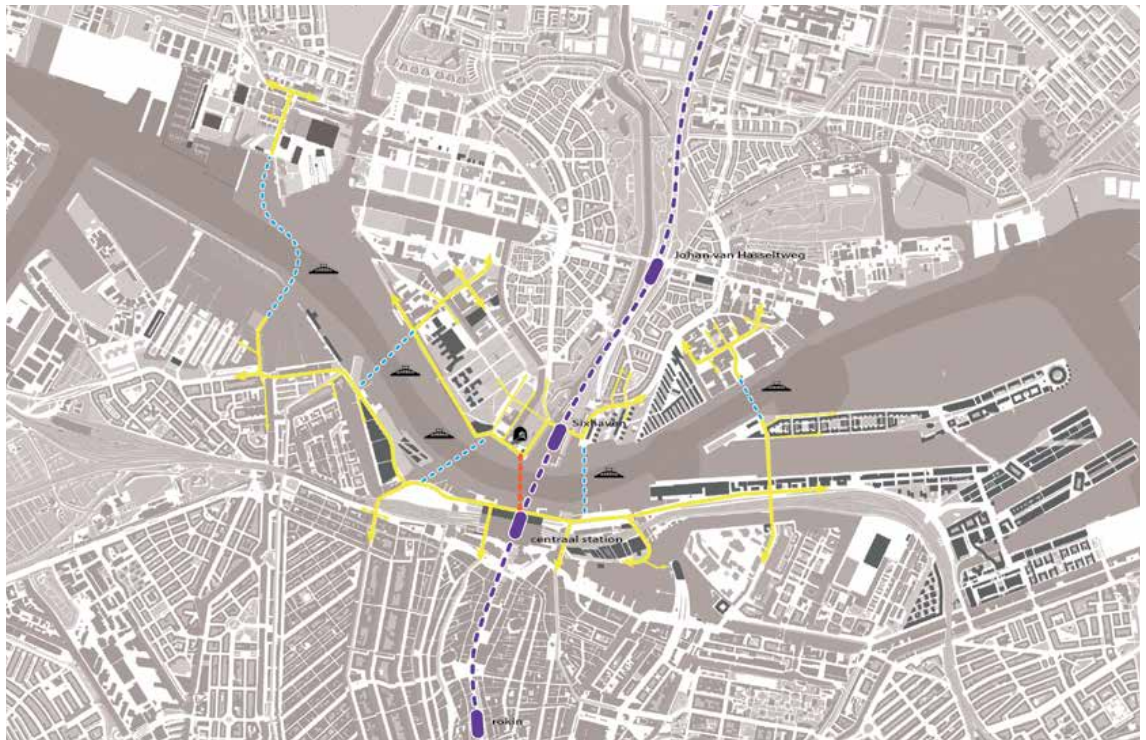
▲ A3

A4 ▼



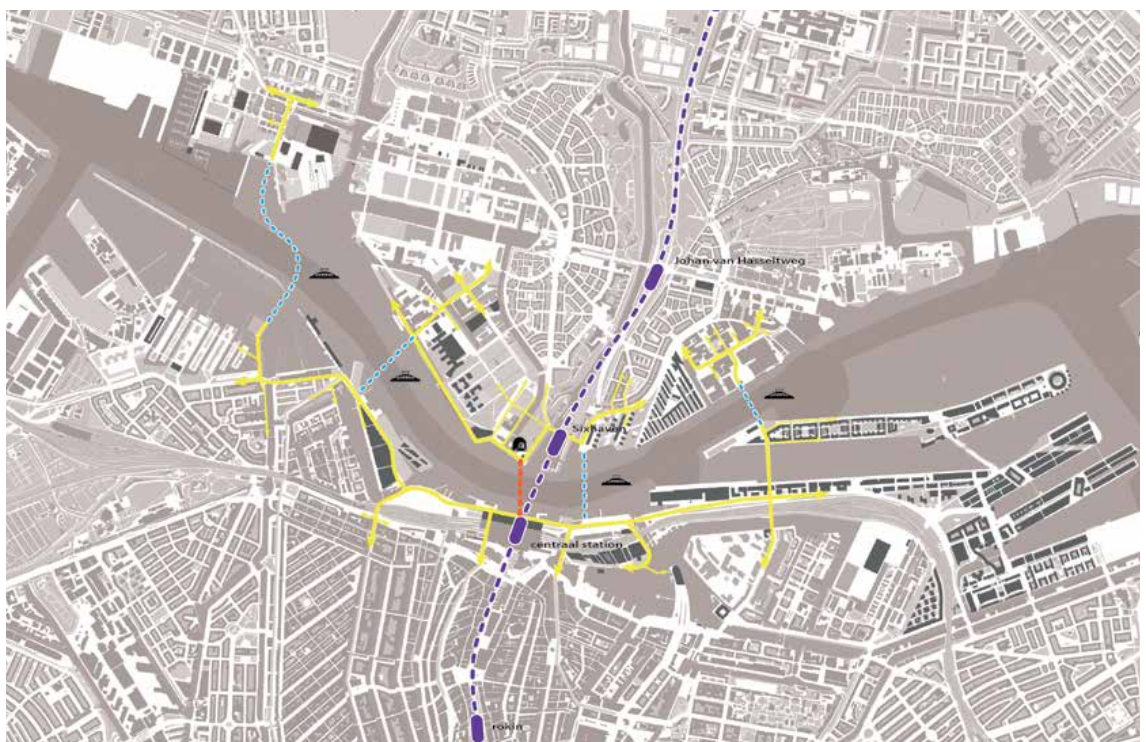
B. Vaste oeververbindingen in het centrale deel

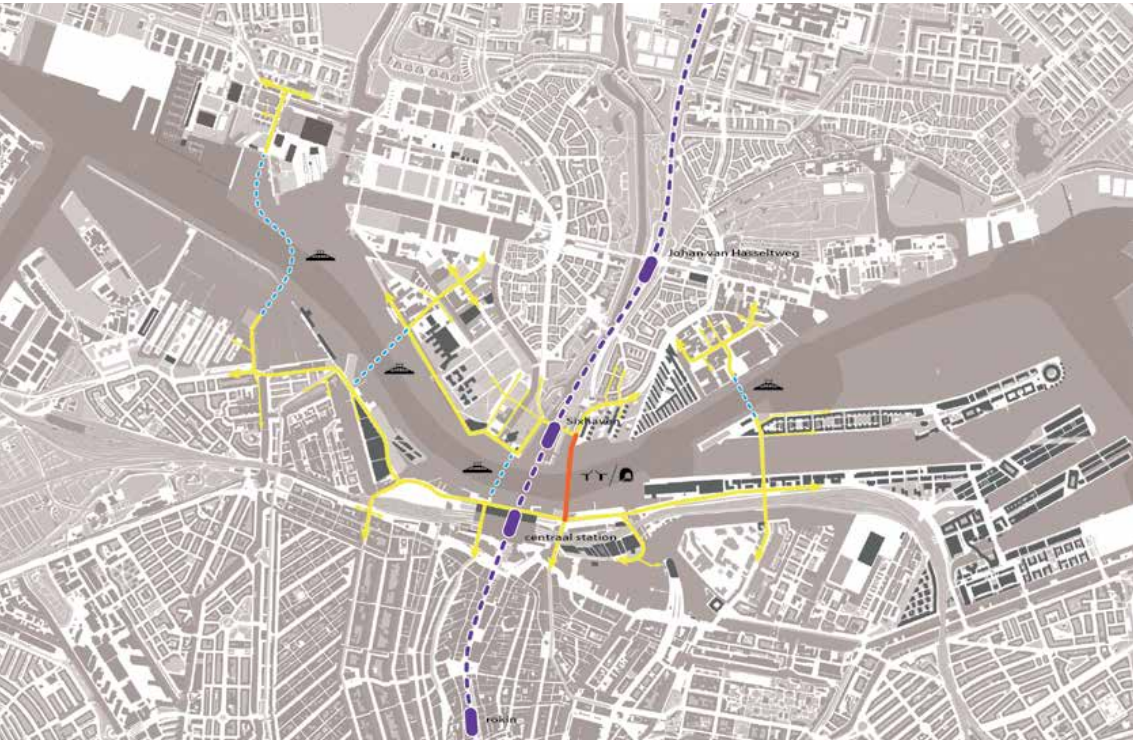
- B1 Voetgangerstunnel: uitgang metro CS - Noord + twee veren in het centrale deel
- B2 Fietstunnel en fietsgarages + één veer in het centrale deel
- B3 Voet-fietsbrug/tunnel IJplein + één veer in het centrale deel
- B4 Voet-fietsbrug KvK + één veer in het centrale deel
- B5 Fiets door de IJtunnel + één veer in het centrale deel
- B6 Twee centrale bruggen – geen veren



▲ B1

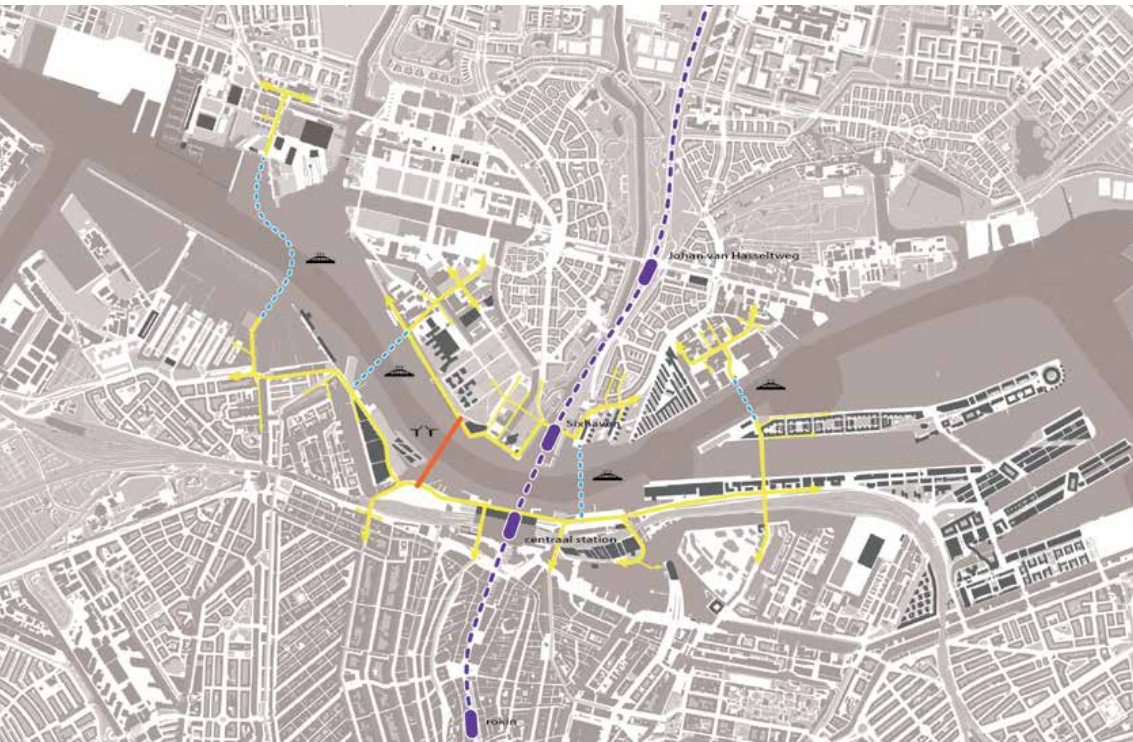
B2 ▼

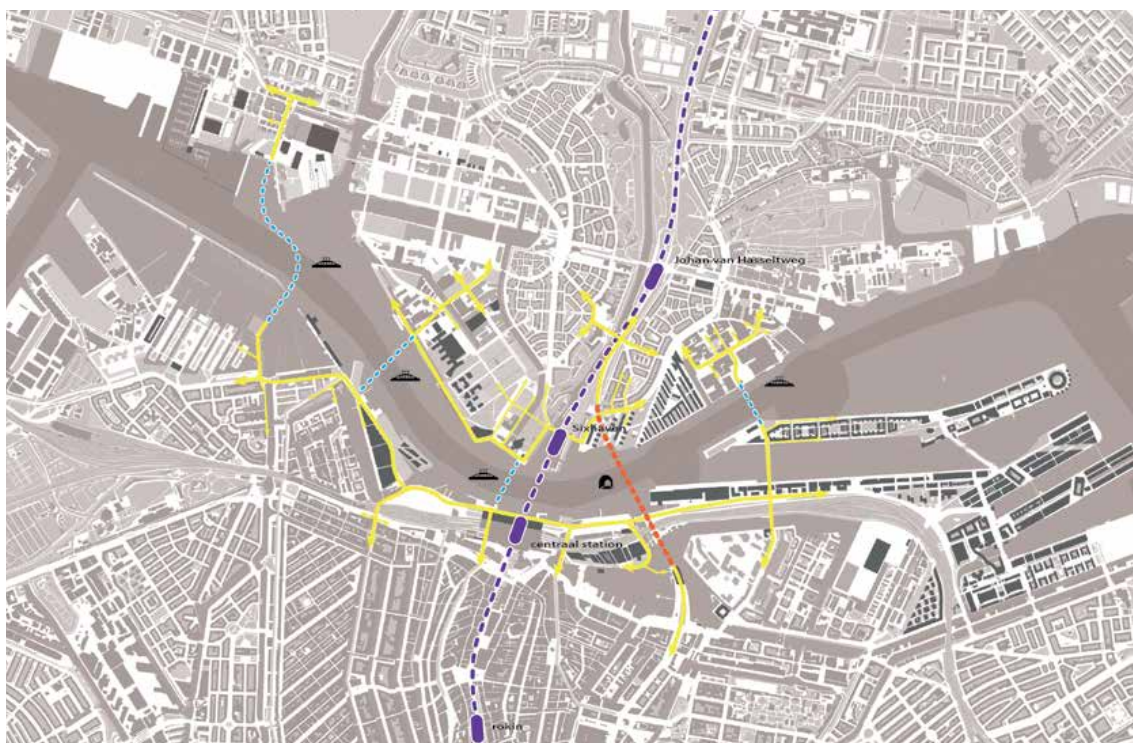




▲ B3

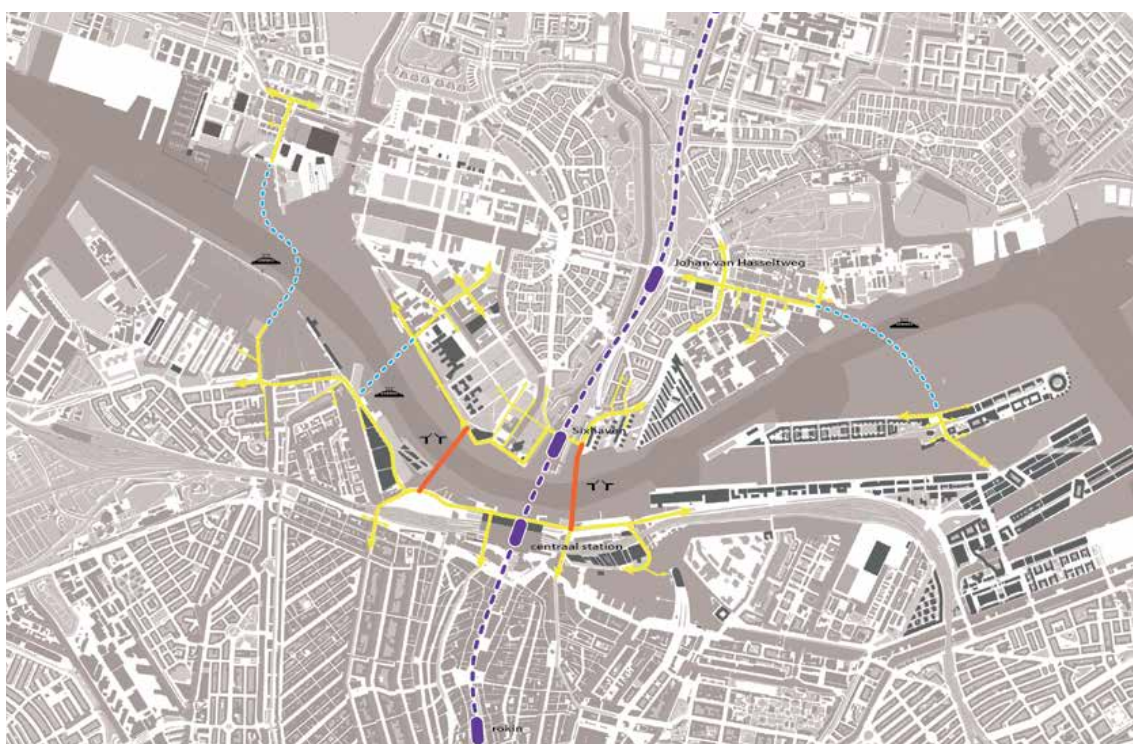
B4 ▼





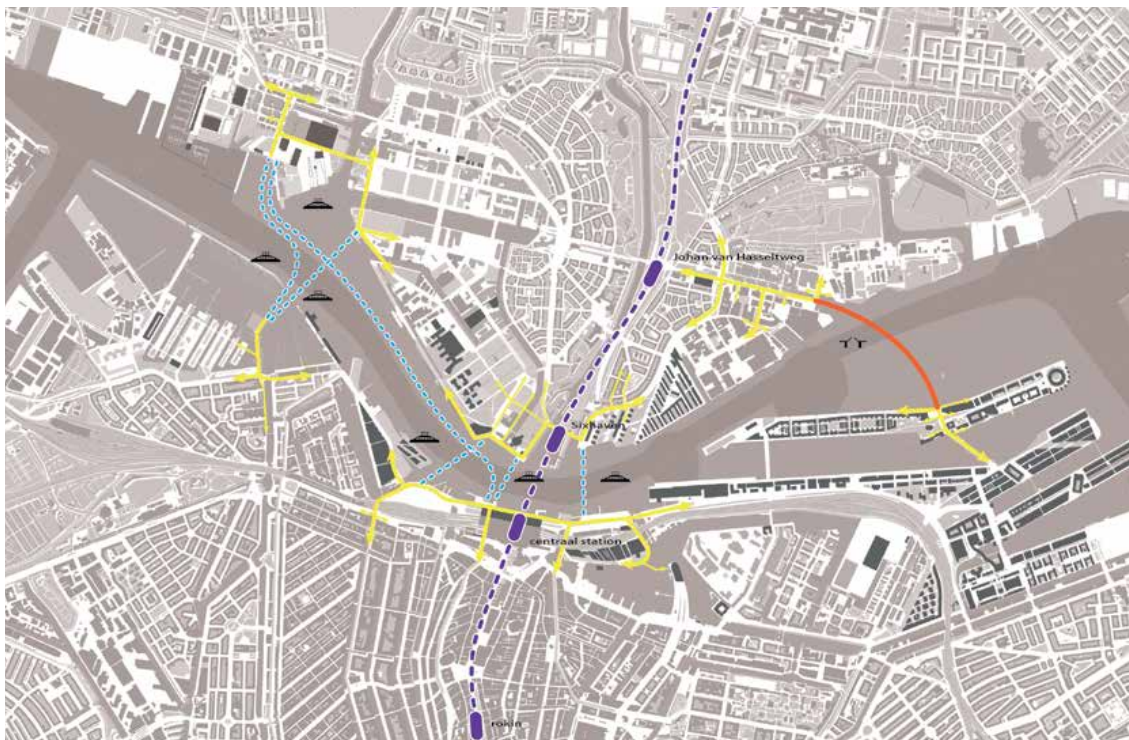
▲ B5

B6 ▼



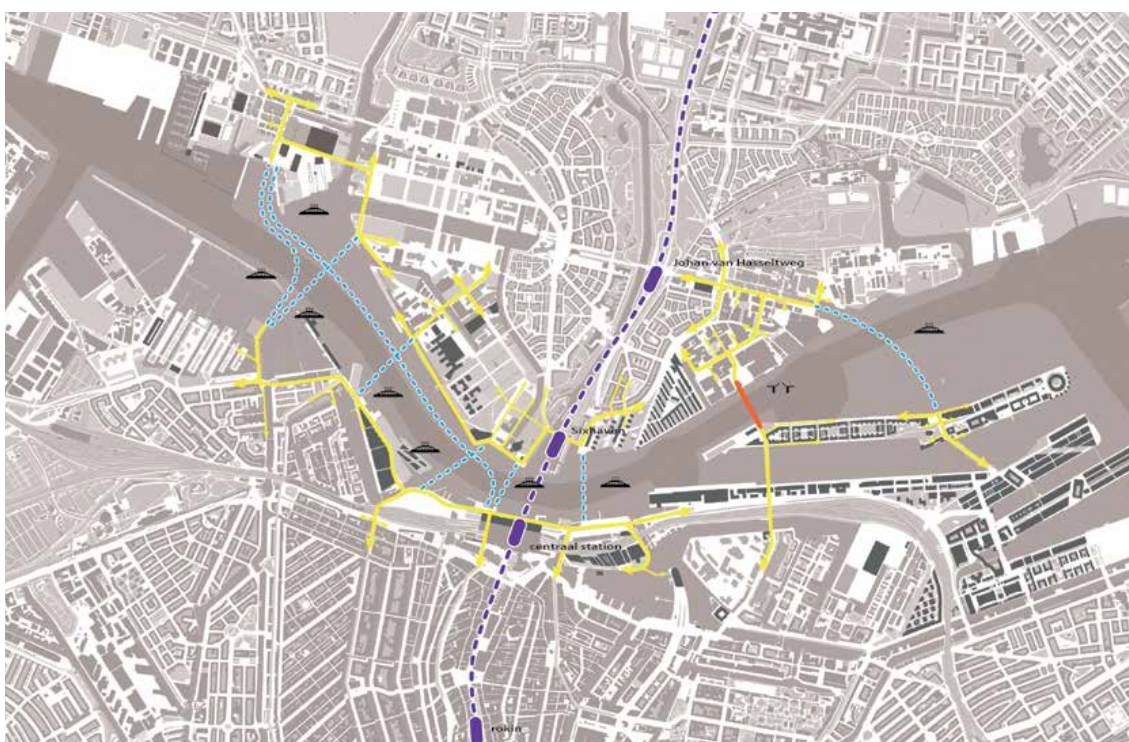
C. Vaste oeververbindingen op de flanken

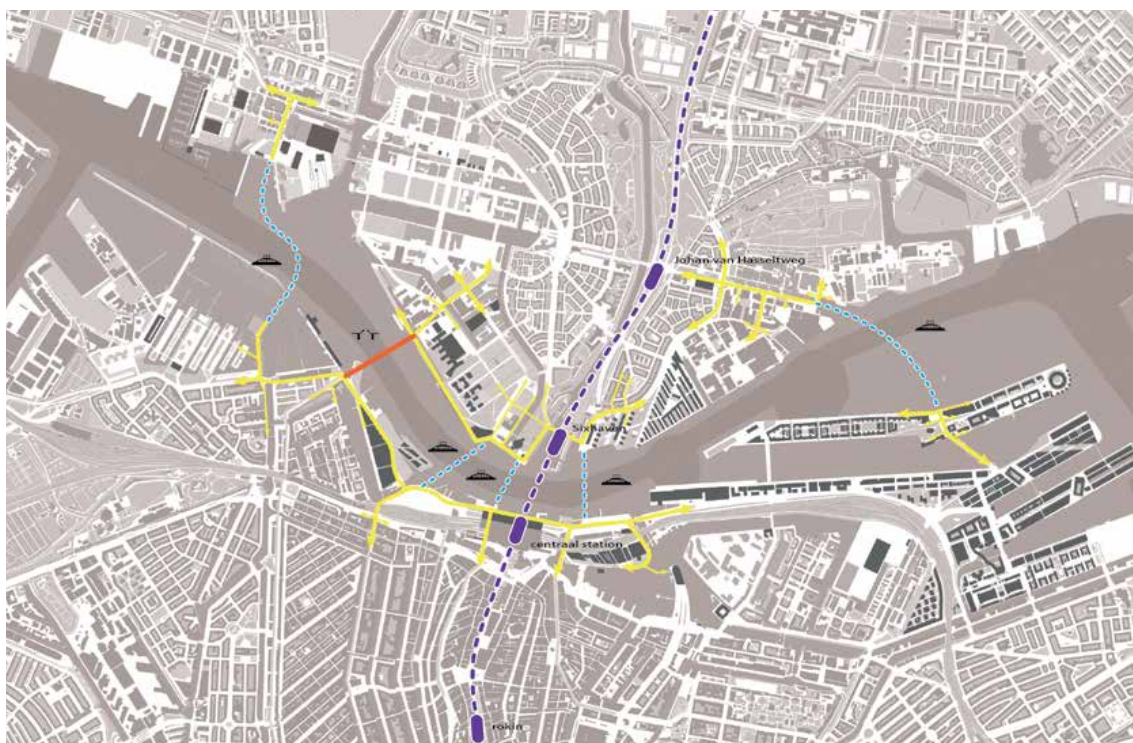
- C1 A1 + Kompasbrug i.p.v. Oostveer
- C2 A2 + Javabrug i.p.v. Javaveer, incl. afgraven Kop Java
- C3 A1 + Stenen Hoofdbrug i.p.v. Graswegveer, geen NDSM veer
- C4 twee bruggen – Java + Stenen Hoofd + twee veren centraal, geen NDSM veer
- C5 twee bruggen – Kompas + Pontsteigerbrug + twee veren centraal, geen NDSM veer



▲ C1

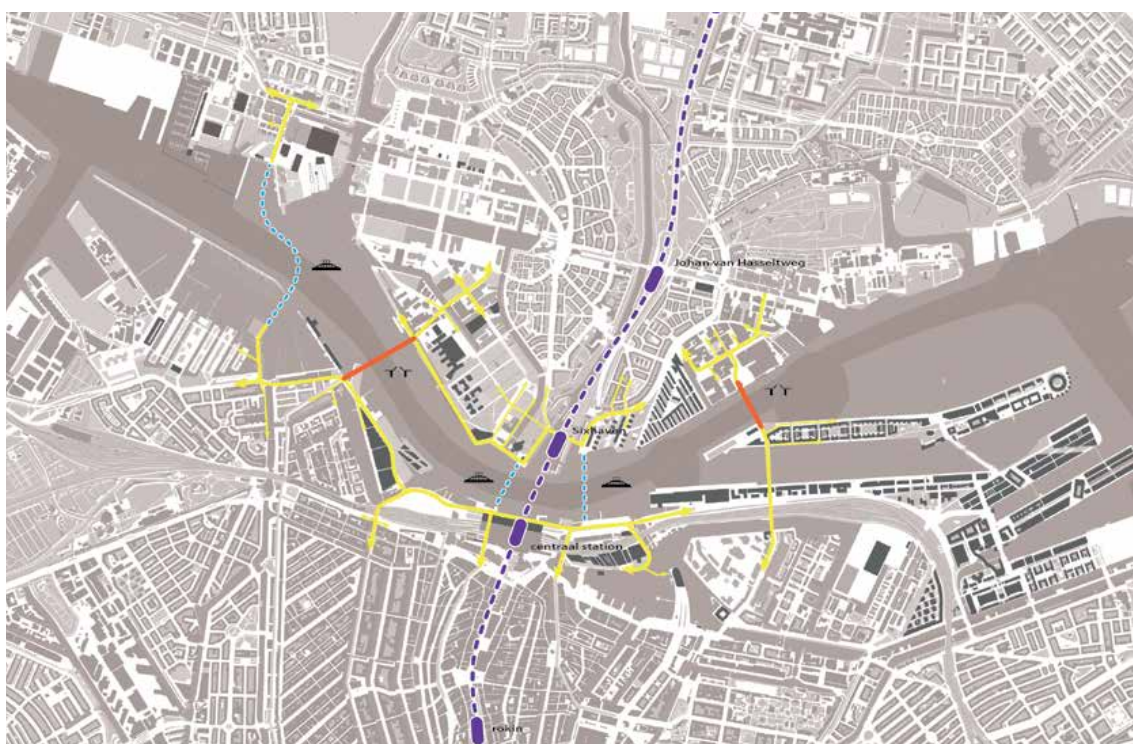
C2 ▼

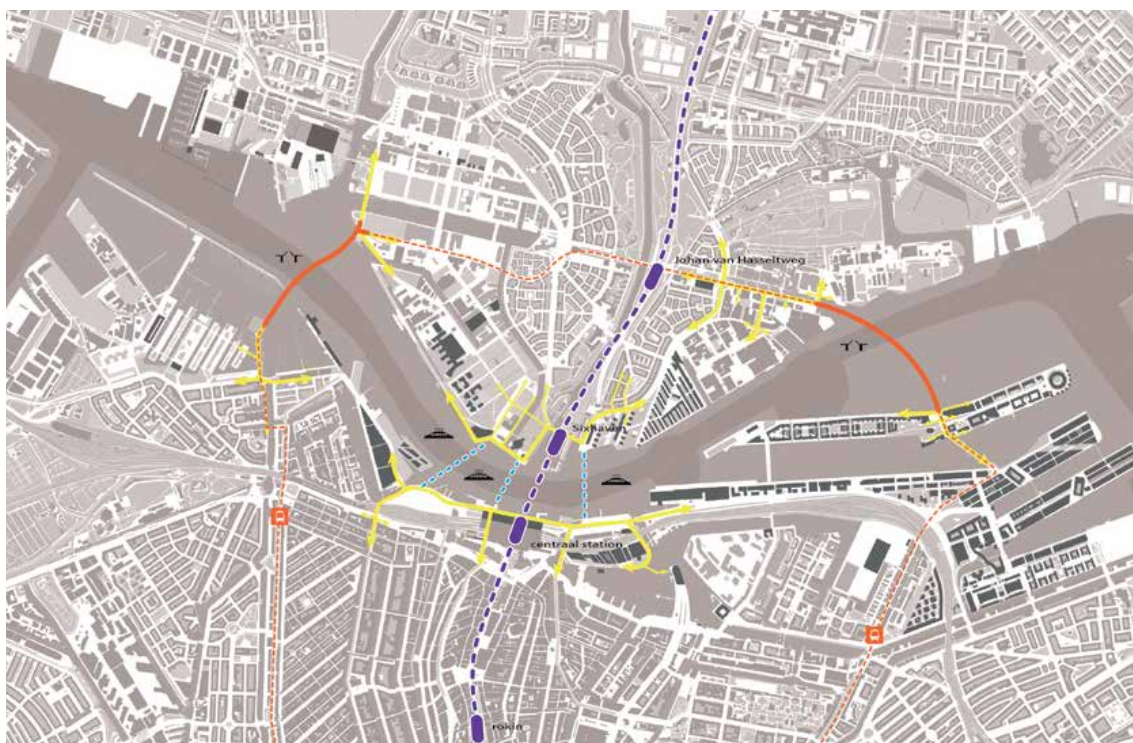




▲ C3

C4 ▼





▲ C5

Adviescommissie

Op 28 maart heeft de Adviescommissie IJ-oeververbindingen onder voorzitterschap van Pauline Krikke kennis genomen van het eindproduct van fase 2: de concept-catalogus. De Adviescommissie spreekt haar waardering uit voor de enorme inzet van de deelnemers aan de consultatieronde en de rijkdom aan ideeën en nieuwe inzichten. De Adviescommissie deelt het urgentiegevoel voor het vinden van oplossingen voor verbetering van de IJ-oeververbindingen en waardeert de voortvarende aanpak van het gemeentebestuur.

Tijdens de bespreking op 28 maart heeft de commissie de 77 ideeën, het verslag van de ateliers en het overzicht van kansrijke oplossingen besproken en zich vervolgens geconcentreerd op twee punten, die voor het vervolgproces in fase 3 van groot belang zijn:

- de voors en tegens van aanleg van een 'centrale' brug CS-Buiksloterweg,
- aspecten, die onderbelicht zijn en meegenomen moeten worden in het verdere onderzoek.

De bouw van een brug op het drukste punt in de huidige IJ-oeververbindingen lijkt op het eerste gezicht de meest vanzelfsprekende oplossing voor het verbeteren van de verbindingen, zeker met het oog op de realisering van de nieuwe publiekstrekkers op Overhoeks. De commissie is onder de indruk van de omvang, diversiteit en kwaliteit van het programma op Overhoeks. Dit is een impuls voor de stad, maar zal ongetwijfeld ook een nieuwe bezoekersstroom op gang brengen.

De commissie deelt de nautische bezwaren tegen een brugverbinding op deze plaats. In de bocht van het IJ en bij de mond van het Noord-Hollands Kanaal belemmeren een (beweegbare) brug en de benodigde aanlandingsconstructies, trappen en hellingbanen het vrije zicht. Ook zonder cruisevaart ontstaat daardoor een onveilige situatie.

De commissie ziet echter ook andere redenen om af te zien van een brug op deze plaats. In ruimtelijk opzicht vormt een hoge brug een inbreuk op het aantrekkelijke waterplein, dat hier in de afgelopen jaren ontstaan is. De open ruimte met daar rondom heen de publieksvoorzieningen van het vernieuwde station, het Paleis van Justitie, Eye, Adam Tower, Tolhuistuin en Muziekgebouw vormen een fraai ensemble, dat door een brug in tweeën gedeeld zou worden.

Daarnaast is de aanlanding van een brug aan de stadszijde bij CS mogelijk technisch oplosbaar, maar een brug op deze plaats houdt de flessenhals in het langzaam verkeer netwerk tussen Noord en het Centrum in stand.

De commissie pleit er voor dit centrale punt juist niet verder te belasten en in te zetten op betere verbindingen op de flanken.

In de beschrijving van kansrijke oplossingen en combinaties van verbindingen in de catalogus mist de commissie enkele aspecten die van belang zijn voor een goede afweging van alternatieven:

1. Specifieke aandacht voor de spectaculaire groei van de Rijn-cruisevaart en de situering van aanlegplaatsen.
2. Nader onderzoek naar mogelijk toe te passen typen bruggen bij de genoemde doorvaartbreedtes van 19, 50 en 80 meter, inclusief de bijbehorende kosten en aandacht voor het milieu rond en onder de aanbruggen/aanlandingen.
3. Nader onderzoek naar de positie van mogelijke bruggen op de 'korte flanken' (IJ-plein-De Ruyterkade, Eye-Westerdoksdijk) in relatie tot eisen vanuit de scheepvaart én een goede ruimtelijke inpassing.
4. Het apart zichtbaar maken van de effecten van aanleg van het metrostation Sixhaven, op vervoersstromen én op de mogelijke ontwikkeling van het gebied er om heen.
5. In de MKBA ook aandacht te besteden aan de mogelijke invoering op termijn van beprijzing (OV-chip op de veren).
6. Bij het onderzoek naar voetgangers- en fietstunnels sociale veiligheid en comfort centraal te stellen.
7. Bij het onderzoek naar het herontwerp van de IJ-tunnel alle opties te verkennen – naast de combinatie auto-fiets ook: (wisselend) één-richting-verkeer, alleen hulpdiensten/taxi/bus, e-voervoer en afsluiten voor autoverkeer. Daarbij hoort ook het herontwerp van de tunnelmonden en de aansluitende netwerken.
8. Bij het trekken van conclusies en het formuleren van het uiteindelijke advies veel aandacht te besteden aan de fasering en het starten met no-regret-maatregelen.

Nawoord

In april en mei zal de gemeente de verschillende combinaties van oplossingen onderzoeken op vervoerwaarde en op ruimtelijke kwaliteit. Een extern bureau analyseert de combinaties van oplossingen op maatschappelijke kosten en baten. De adviezen van de Adviescommissie worden daarbij opgevolgd.

Op 19 juni worden de resultaten van de nadere studies met een ambtelijk advies over het vervolg gepresenteerd aan de wethouders Van der Burg en Litjens.

Na de zomer zullen deze worden voorgelegd aan de gemeenteraad, met de adviezen van de externe Adviescommissie én van de Bestuurscommissies Noord, Centrum, Oost en West. Dan wordt bepaald welke oplossingen in vervolgstudies nader worden uitgewerkt. Realisering van vaste oeververbindingen kost tijd. Daarom zal ook aandacht besteed worden aan verbeteringen, die al in de komende jaren doorgevoerd kunnen worden.

Deelnemers

Organisatie

Stuurgroep Sprong over het IJ

- Esther Agricola - Ruimte en Duurzaamheid (vz.)
- Petra Delsing - Verkeer & Openbare ruimte
- Tjeerd Roozendaal - Ingenieursbureau Amsterdam
- Co Stor - Grond en Ontwikkeling
- Alex Colthoff – Stadsregio Amsterdam

Projectgroep Sprong over het IJ

- Maurits de Hoog - Ruimte en Duurzaamheid (vz.)
- Marten Klein - Ingenieursbureau Amsterdam
- Laurens Peijs - Verkeer & Openbare ruimte
- Rob Vooren - Team Gebiedontwikkeling
- Renske van Drunen – Stadsregio Amsterdam
- Hanny van der Meijs - Team Gebiedontwikkeling
- Henk Grotendorst - Stadsdeel Noord
- Marcel Bloemendal - Ruimte en Duurzaamheid
- Vincent Westzaan - Ruimte en Duurzaamheid
- Michael Prinsen - Ingenieursbureau Amsterdam
- Gerben Groenewegen - Verkeer & Openbare ruimte

Kernteam bijeenkomsten Sprong over het IJ

- Maurits de Hoog - Ruimte en Duurzaamheid
- Marcel Bloemendal - Ruimte en Duurzaamheid
- Vincent Westzaan - Ruimte en Duurzaamheid
- Els Daems - Projectmanagementbureau
- Kim Hagenaar - Pakhuis de Zwijger
- Jennifer van Noort - Ruimte en Duurzaamheid

Adviescommissie Sprong over het IJ

- Pauline Krikke
 - Voorzitter
- Jan Brouwer
 - Bruggenspecialist en voormalig Rijksadviseur Infrastructuur
- Johan Bosch
 - Oud Hoogleraar ondergronds bouwen TU Delft
- Yttje Feddes
 - Landschapsarchitect en voormalig Rijksadviseur Landschap
- Bas Govers
 - Adviseur verkeer en vervoer, Goudappel-Coffeng
- Iris van der Horst
 - Coördinator Fietsprogramma Amsterdam
- Kees Rijnboutt
 - Architect en Supervisor Zuidelijke IJ-oever
- Henk Verheij
 - Scheepvaartdeskundige en medewerker TUDelft, Deltares
- Eric Verhoef
 - Hoogleraar Ruimtelijke Economie VU

Deelnemers Kick-off (A-Lab)

2 maart 2015

Aantal aanwezigen: ca. 180

Aantal sprekers: 16

Algemeen

- Natasja van den Berg - Moderator
- Maurits de Hoog - Toelichting Sprong over het IJ

Ideeëninzenders

- Bas Dekker - Ei aan het IJ
- Pauline Wieringa - Het IJpark
- Miro Lucassen - De IJ-passage
- Ton Venhoeven - De Jan Schaeferbrug over het IJ
- Luuk Dietz - Living Bridge
- Bart Stoffels - IJfietstunnel
- André Langenberg - De Nieuwe Magere Brug
- Dies van Vemde - De Tulp
- Pi de Bruijn - De Poort

Stadsgesprek

- Wienke Bodewes - Het Nieuwe IJ/Amvest
- Jan Donkers
- Stephen Hodes - LA Group
- Eva de Klerk

Sonnet

- Harry Sablerolle

1. Atelier Oost (Pakhuis de Zwijger)
4 maart 2015
Aantal deelnemers: 26
Aantal groepen: 3

Groep 1 Brug Java
Voorzitter:
Henk Grotendorst - Gemeente Amsterdam
• Harry van den Berg - ANGSAW
• Cyrus Clark - Gemeente Amsterdam
• Tjeerd Dijkstra - Inzending
• Mark Huisman - Inzending
• René Kouwenberg - PTAmsterdam
• Marja Visser - Gemeente Amsterdam
• Raymond Dubois - Port of Amsterdam
• Teeja Arissen - Fietzersbond

Groep 2 Kabelbaan Oostflank
Voorzitter:
Rob Vooren - Gemeente Amsterdam
• Bas Dekker - Inzending
• Renske van Drunen - Gemeente Amsterdam
• Arja Elshout - Fietzersbond
• Michael Prinsen - Gemeente Amsterdam
• Kari Stötzer - Gemeente Amsterdam
• Wim Wessels - Inzending
• Henk Groenewegen - Inzending
• Kees de Voogd - Inzending

Groep 3 Brug bij Kompaseiland
Voorzitter:
Marten Klein - Gemeente Amsterdam
• Karin van Breenen - Gemeente Amsterdam
• Kees Diepenveen – Brug over het IJ
• Gerrit Faber - Fietzersbond
• Ron van Heusden - Gemeente Amsterdam
• Laurens Peijs - Gemeente Amsterdam
• Aafke Post - Gemeente Amsterdam
• Marco Mulder - Arup

2. Atelier West (Plek)
5 maart 2015
Aantal deelnemers: 28
Aantal groepen: 4

Groep 1 Brug Stenen Hoofd - BSH
Voorzitter:
Marten Klein - Gemeente Amsterdam
• Arja Elshout - Fietzersbond
• Ineke Harder - Gemeente Amsterdam
• Henk van Heezick - Inzending
• André Langenberg - Inzending
• Egbert Rohenkohl - PTAmsterdam
• Joris Smits - TU Delft
• Kari Stötzer - Gemeente Amsterdam
• Addy Jonker - Gemeente Amsterdam

Groep 2 Kabelbaan Westflank
Voorzitter:
Hanny van der Meijs - Gemeente Amsterdam
• Harry van den Berg - ANGSAW
• Bas Dekker - Inzending
• Anouk Reintjens - Biesterbos
• Patrick Spaans - Gemeente Amsterdam

Groep 3 Brug of tunnel Houthavens - NDSM
Voorzitter:
Renske van Drunen - Stadsregio Amsterdam
• Kees Albers - ANGSAW
• Pi de Bruijn - Inzending
• Annemarie Hoogland - NDSM
• Bas Kok - Brug over het IJ
• Willem van Leuven - Gemeente Amsterdam
• Michael Prinsen - Gemeente Amsterdam
• Joost Vorstenbosch - Inzending

Groep 4 Vrije invulling
Voorzitter:
Marten Klein - Gemeente Amsterdam
• Ron van Heusden - Gemeente Amsterdam
• Pauline Wieringa - Inzending
• Ed Eringa - Brug over het IJ
• Jan Donkers
• Alma Prinsen - Port of Amsterdam

3. Atelier Centrum (Tolhuistuin)
6 maart 2015
Aantal deelnemers: 46
Aantal groepen: 6

Groep 1 Station Sixhaven e.o.

Voorzitter:

Marten Klein

- Bas van Vlaenderen - Archiprix
- Harry van den Berg - ANGSAW
- Kari Stötzer - Gemeente Amsterdam
- Yvonne Franquinet - Arcam
- John Avis - Gemeente Amsterdam
- Luuk Appelman - Gemeente Amsterdam

Groep 2 Tunnel onder het IJ

Voorzitter:

Renske van Drunen

- Wies Daamen - Inzending
- Beatrice van der Dorp - Inzending
- Yvonne Goebbels - Inzending
- Bart-Jan Kouwenhoven - Gemeente Amsterdam
- Miro Lucassen - Inzending
- Johan Vlug - Inzending

Groep 3 Kabelbanen

Voorzitter:

Vincent Westzaan

- Bas Dekker - Inzending
- David Madja - Gemeente Amsterdam
- Philip Schilder - Inzending
- Dies van Vemde - Inzending
- Wim Wessels - Inzending
- Hans Wiltink - Inzending
- André Gauw - Inzending

Groep 4 Brug

Voorzitter:

Hanny van der Meijs

- Fons Alkemade - Inzending
- Flip van den Bergh - Inzending
- Helma Bokhove - Inzending
- Christian Burzer - Gemeente Amsterdam
- Theo Curiere - Inzending
- Jos den Dikken - Inzending
- Luuk Dietz - Inzending

Groep 5 Veren

Voorzitter:

Marcel Bloemendal

- Ymkje de Boer - Inzending
- Gerrit Faber - Fietsersbond
- Sandra den Hamer - EYE
- Marcel Leenaars - Gemeente Amsterdam
- Remy Vlek
- Bart Weggeman - Inzending
- Kees Albers - ANGSAW
- Esther Blok - Gemeente Amsterdam

Groep 6 Ombouw IJtunnel

Voorzitter:

Michael Prinsen

- Arja Elshout - Fietsersbond
- Roland Oude Ophuis - Brug over het IJ
- Bart Stoffels - Inzending
- Erna Slotboom
- Job Kool - Royal Haskoning

4. Terugkom Atelier (A-LAB)
17 maart 2015
Aantal deelnemers: 43
Aantal groepen: 5

Groep 1 Javabrug vs. Kompasbrug

Voorzitter:

Rob Vooren

- Cyrus Clark - Gemeente Amsterdam
- Kees Diepenveen - Brug over het IJ
- Tjeerd Dijkstra - Inzending
- Jos den Dikken - Inzending
- Henk van Heezick - Inzending
- Kees Albers - ANGSAW
- Arja Elshout - Fietsersbond

Groep 2 Javabrug vs. Kompasbrug

Voorzitter:

Michael Prinsen

- Mark Huisman - Inzending
- Bas Kok - Brug over het IJ
- André Langenberg - Inzending
- Roland Oude Ophuis
- Thomas Paul - Inzending
- Kees de Voogd - Inzending
- Joost Vorstenbosch - Inzending

Groep 3 Kabelbanen

Voorzitter:

Maurits de Hoog - Gemeente Amsterdam

- John Avis - Gemeente Amsterdam
- Luuk Appelmans - Gemeente Amsterdam
- Bas Dekker - Inzending
- Dies van Vemde - Inzending
- Tim Vermeend
- Bart Weggeman - Inzending
- Wim Wessels - Inzending

Groep 4 Tunnel CS vs. Metrostation Sixhaven

Voorzitter:

Renske van Drunen - Stadsregio Amsterdam

- Karin van Breenen - Gemeente Amsterdam
- Beatrice van Dorp - Inzending
- Miro Lucassen - Inzending
- Johan Vlug - Inzending
- Roland Haffmans
- Jurgen Herbschleb
- Bas van Vlaenderen - Archiprix

Groep 5 Relevante Combinaties

Voorzitter:

Marcel Bloemendal - Gemeente Amsterdam

- Harry van den Berg - ANGSAW
- Ed Eringa - Brug over het IJ
- Ron de Muijnck - Inzending
- Marco Mulder - Inzending
- Anouk Reintjes - Biesterbos
- Egbert Rohenkohl - PTAmsterdam
- Aafke Post - Gemeente Amsterdam
- Kari Stötzer - Gemeente Amsterdam
- Gerrit Faber - Fietsersbond
- Pauline Wieringa - Inzending

