

De Sprong over het IJ, Genereus verbonden.

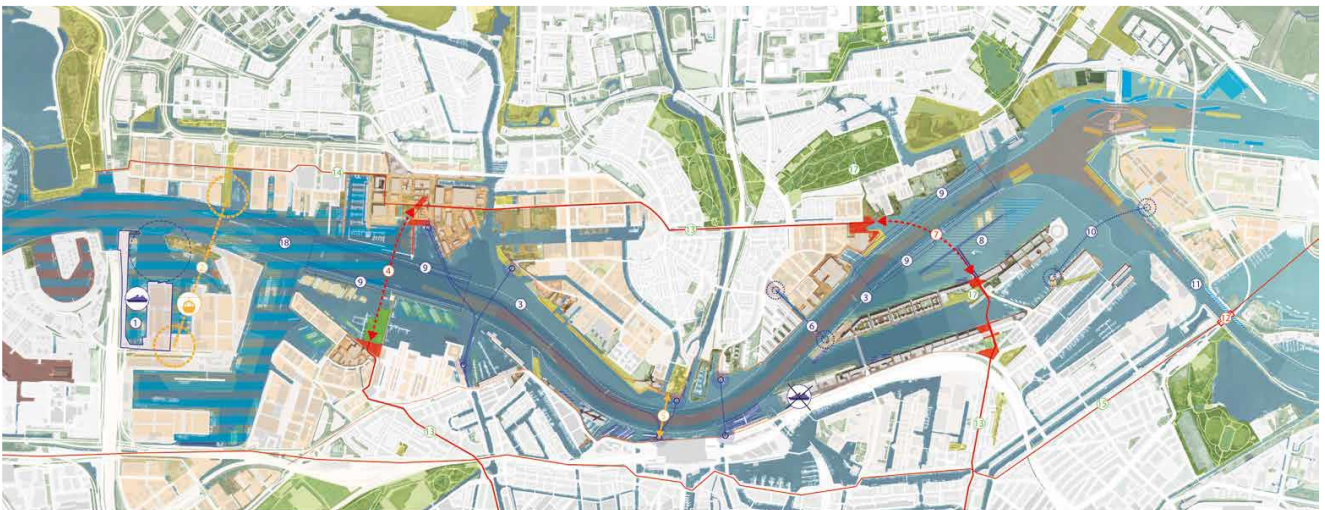
Het ambitieuze plan van de Gemeente Amsterdam om Amsterdam Noord te verbinden met het centrum van Amsterdam, is gestrand mede door verschillen van inzicht tussen belanghebbende, zoals Rijkswaterstaat, de Havendienst en aan de andere zijde de Gemeente Amsterdam.

Om uit de impasse te komen is een onafhankelijk advies gevraagd. Nadat eind 2019 al een tussen rapportage is geweest van de "Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam" ligt nu voor de eindrapportage met de titel "Genereus Verbonden" een concept-inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomst vast waterkruispunt.

Het Regioteam West Holland van het Watersportverbond is vanaf het begin betrokken geweest in het proces, allereerst bij de opstart fase door de Gemeente Amsterdam en later ook als vertegenwoordiger voor de waterrecreatie bij de advies commissie.

De belangenbehartiging van het Watersportverbond heeft altijd uitgedragen geen voorstander te zijn van een brug verbinding! Echter wanneer de keuze voor een brug gemaakt wordt, dan onder voorwaarden, zoals een nevengeul voor de recreatievaart, beweegbare delen in de brug aan beide zijden van het vaarweg, een frequente blauwe golf bediening en beschermde wachtplaatsen. In de ontwerpschetsen zien wij de eisen nadrukkelijk terug. Het regioteam volgt de toekomstige ontwikkelingen nauwlettend, met gevraagd en ongevraagd advies.

Onderstaand de samenvatting van het advies, van de adviescommissie oeververbindingen.



Een inrichtingsplan voor het IJ legt de gebruiken en gebruiksmogelijkheden op het IJ vast. Routes van nieuwe pontverbindingen (nummers 6 en 10) zijn indicatief en behoeven nadere studie.

Legenda

1 Passenger Terminal Amsterdam (PTA)

2 Kabelbaan

3 Vrije Vaarweg op het IJ

4 Westbrug

5 Voetgangerstunnel Centraal station (zoekgebied)

6 Pont Java-eiland - IJplein (zoekgebied)

7 Oostbrug

8 Extra ligplaatsen

9 Extra wachtplaatsen voor brug

10 Pont Sluisbuurt - Sporenburg (zoekgebied)

11 Verbreding vaarweg Amsterdam – Rijnkanaal

12 Verbreding Amsterdamsebrug

13 Binnenring als vlotte fietsverbinding

14 Verbinding Amsterdam - Zaanstad

15 Verbinding IJburg

16 Voorrang voor Openbaar Vervoer

17 Groene Longen

18 Maritieme toegangsweg

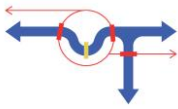
Ingrepen op het water

Ingrepen op het land

Primaire Oeververbindingen

Secundaire Oeververbindingen

De commissie adviseert een toekomst vast inrichtingsplan voor het IJ met genereuze oeververbindingen en een vrije en robuuste vaarweg. Het concept-inrichtingsplan legt drie primaire oeververbindingen vast die zowel op stedelijke als regionale schaal een logische structuur voor de hoofdfietsverbindingen van Amsterdam introduceren. Twee van deze primaire verbindingen zijn nieuwe bruggen over het IJ op locaties waar een in te richten fietsbinnenring het IJ kruist (NDSM - Haparandadam en Johan van Hasseltweg - Azartplein -



De Sprong over het IJ, Generuus verbonden.

Rietlandpark). Deze genereuze en toekomst vaste bruggen hebben een standaard vrije hoogte van 12,50 meter boven de maatgevende hoogwaterstand op het IJ.

Dit laat de veilige doorvaart van schepen met vier gestapelde lagen (lege) high-cube containers toe. Deze bruggen faciliteren ook openbaar vervoer (tram en/of bus). De oostzijde van de stad wordt via de te vernieuwen of uit te breiden Amsterdamsebrug over het Amsterdam-Rijnkanaal aangesloten op de fietsbinnenring. De doorvaartbreedte onder deze brug vergroten we tot 100 meter, en het brugdek zelf wordt breed genoeg gemaakt

voor een ruime fietsverbinding én openbaar vervoer. Het concept-inrichtingsplan voorziet daarnaast in twee nieuwe

pontverbindingen (Hamerkwartier - Kop Java-eiland en Sluisbuurt - Sporenburg) en een nieuwe voetgangerstunnel bij het centraal station. Deze tunnel introduceert feitelijk een nieuwe in- en uitgang van het centraal station op de noordoever van het IJ. Ook vervangen de primaire oeververbindingen twee bestaande pontverbindingen (Pontsteiger - NDSM en Azartplein - Zamenhofstraat); deze verbindingen komen te vervallen.

De commissie adviseert een toekomst vaste, vrije en robuuste vaarweg. In dit kader is het advies om naast de twee voorgestelde bruggen geen andere bruggen over de Rijkswateren in het Amsterdamse te bouwen in de toekomst. Het conceptinrichtingsplan voorziet op het geheel IJ een vaargeul met een breedte van minimaal 160 meter voor binnenscheepvaart, met parallelle nevengeulen van 35 meter breed aan beide zijden. Ook adviseert de commissie ruimte voor nautische functies, zoals wacht- en ligplaatsen (onder andere ter hoogte van KNSM-eiland) en een verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de Amsterdamse brug. De commissie stelt voor om het IJ ten oosten van de Haparandadam af te waarderen als maritieme toegangsweg. In dit kader wordt een stappenplan voorgesteld waarbij de huidige cruiseterminal (PTA) westwaarts, naar de Coenhaven, wordt verplaatst, en het reeds bestaande plan om de Oranjewerf te sluiten wordt uitgevoerd. Ten slotte wijst de commissie het openstellen van de IJ-tunnel voor fietsverkeer af, en beschouwt de commissie een kabelbaan als een extra secundaire verbinding op een locatie nabij de Coenhaven.

Brug of Tunnel

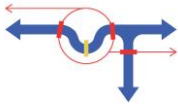
Rechte, niet te steile hellingen zijn overigens een harde eis: het aantal voorspelde gebruikers per etmaal is zodanig hoog dat mechanische hulpmiddelen (liften, roltrappen of andere instrumenten) de toestroom zeker tijdens de spits niet zullen kunnen verwerken. Daarnaast introduceert storingsgevoeligheid in mechanische systemen een bijkomende kwetsbaarheid.

Als aan alle bovenstaande voorwaarden wordt voldaan pleiten wij voor een brug. Een ondiepe tunnel is de volgende optie mocht dat niet het geval zijn. In een serie door de commissie samengestelde ateliers zijn, aan de hand van de twee eerder vastgestelde zoekgebieden, verschillende mogelijke opties (vijftien in totaal) voor elke primaire oeververbinding gedefinieerd. Bij deze ateliers waren experts van Centraal Nautisch Beheer, het Havenbedrijf, Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam nauw betrokken. De ateliers hadden een informerende functie.

We hebben de meest kansrijke opties door middel van ontwerpend onderzoek verder getoetst. Er bleven voor elke primaire verbinding twee opties over - telkens één brug en één tunnel. Voor deze vier kansrijke tracés zijn bijkomende inzichten over nautische en sociale veiligheid, en (de aard van) positieve bijvangsten of neveneffecten verzameld. Aan de hand van die informatie is een laatste trechtering middels bovenstaand beslissingsmodel uitgevoerd. De vier overgebleven opties zijn ook gewogen tegen de in de visienota uit december 2019 geformuleerde ambities: veilig, duurzaam, cultureel, robuust. Op basis van het beslissingsmodel en dit afwegingskader adviseert de commissie een westelijke brug tussen de NDSM-werf en de Haparandadam, en een oostelijke brug tussen het Hamerkwartier en het Azartplein.

Een belangrijke kanttekening bij dit advies is dat de westelijke verbinding, in brug- of in tunnelvorm, niet verenigbaar is met het behoud van cruisevaart en de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) op de huidige locatie. We adviseren logischerwijs dan ook een her locatie van de PTA binnen de gemeentegrenzen (in de Coenhaven, zie verderop).

Het 100 pagina tellende document "Eindadvies Generuus Verbonden" is te downloaden via pagina:



De Sprong over het IJ, Genereus verbonden.

https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/sprong-ij/advies/?utm_source=www.amsterdam.nl&utm_medium=internet&utm_campaign=oeververbindingen&utm_content=redirect