Gemeente Amsterdam

11 januari 2022

Nota van antwoord publieke reacties en stadsdeeladviezen

Behorende bij Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ 2022

Inhoud

1 Inleiding en leeswijzer 4
1.1 Nieuwe informatie tijdens de inspraakperiode 4
1.2 Reacties op adviescommissie D'Hooghe 4
1.3 Communicatie 5
1.4 Structuur en referentienummers 5
1.5 Tot slot 5

2 Samenvatting 6
2.1 Aantal reacties 6
2.2 Algemene tendens 6
2.2.1 Fietsers in de tunnel 7
2.2.2 Andere onderwerpen 7

3 Belangrijkste wijzigingen 8
3.1 Leeswijzer 8
3.2 Wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten 8

4 Inspraakreacties met antwoorden 12
Algemeen
01. Positieve reacties 12
02. Noodzaak bruggen en tunnel 13
03. Diverse alternatieve ideeën 15
04. Financiële afweging 16
05. Planning 17
06. Standpunt partijen 18
Bruggen
07. Leefomgeving bruggen 19
08. Inpassing en architectuur van de bruggen 20
09. Waarom de keuze voor een brug of tunnel 21
10. Locatie bruggen 22
11. Inrichting, veiligheid bruggen 23
12. Fietsroutes 24
13. Geluidsoverlast bruggen 25
14. Openingsregime bruggen 25
15. Bromfietsen 26
16. Natuur en klimaat 26
17. Geofysisch onderzoek 27
18. Bruggen zijn er alleen voor nieuwe noordelingen, oud-noord heeft er niets aan 27
19. Waarom geen auto's op de brug(gen)? 28
20. Verbinding IJhaven door Brazilië 28
Tunnel
21. Waarom geen fietsers in de tunnel? 29
22. Sociale veiligheid en esthetiek tunnel 31

23. Fietsparkeerplekken in noordkant tunnel....32
24. Toegankelijkheid tunnel....32
Scheepvaart
25. Doorgang scheepvaart....33
26. Cruiseschepen....34
Openbaar vervoer
27. Openbaar vervoer....35
28. Blijft de pont varen?....36
29. Tussentijdse drukte....37
Diversen
30. Kabelbaan....38
31. Ontsluiting IJburg en Zeeburgereiland....38
32. Bouwput....39
33. Ambtelijke taal....40
34. Reacties advies Commissie D'Hooghe....40
35. Gemengde en negatieve reacties zonder toelichting....41
36. Reacties buiten scope Programma Sprong over het IJ....41

5 Bedrijven en organisaties....42
5.1 Inleiding....42
5.2 Albemarle....42
5.3 Amsterdam Marina....43
5.4 P. Assink & C.G. Beentjes (via Akd)....44
5.5 BBZ belangenvereniging voor de beroepschartervaart....46
5.6 Koninklijke BLN-Schuttevaer....47
5.7 Cliëntenbelang Amsterdam....47
5.8 Eggerding B.V. / Havenbedrijf Coenhaven B.V.....48
5.9 Fietsersbond....49
5.10 Het Fort Onroerend Goed BV (via Akd)....52
5.11 Interne monitoringscommissie Surinamekade (bewoners KNSM-eiland)....53
5.12 Johan van Hasselt Vastgoed en Stichting Waldorf & Statler Vastgoed (via Hemwood)....54
5.13 Luxury hotels Amsterdam....56
5.14 MMZ Properties....56
5.15 Ondernemersvereniging Spaarndammerbuurt & Houthavens....57
5.16 ORAM....58
5.17 Port of Amsterdam....59
5.18 Principal Real Estate Spezialfondsgesellschaft mbH (via Cushman& Wakefield)....59
5.19 Provincie Noord-Holland....60
5.20 ROVER afdeling Rover Amsterdam....61
5.21 Red Amsterdam Noord....62
5.22 Stichting IJbaan Amsterdam....63
5.23 Syb van Breda & Co Architects....64
5.24 VEBAN....66
5.25 Veiligheidsregio Amsterdam -Amstelland....67
5.26 VolkerWessels....67
5.27 VvE Vogeldorp....68
5.28 Woonbootbewoners Ertshaven....69

6. Stadsdeeladviezen....70

1 Inleiding en leeswijzer

Op 14 september 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met de concept Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ en dit vrijgegeven voor inspraak, inclusief de bijbehorende onderzoeken. De periode van inspraak liep van 20 september tot en met 14 november 2021.

1.1 Nieuwe informatie tijdens de inspraakperiode

Gedurende de inspraakperiode kwam nieuwe informatie naar buiten. De OV-netwerkanalyse, die moest uitwijzen in hoeverre openbaar vervoer (OV) over de bruggen van toegevoegde waarde was, werd afgerond en het college sprak de voorkeur uit voor aanlanding van de Westbrug via het Kraanspoor in plaats van het Hellingpark, indien in de toekomst gekozen wordt voor een gecombineerde fiets- en OV-brug. De doorstroming en verkeersveiligheid van een brug met fiets én OV bij aanlanding op het Hellingpark bleek onvoldoende. Ook de aansluiting op de Klaprozenweg van het OV-tracé bleek lastig via deze route. Daarnaast zou de aanlanding van een brug met fiets én OV hier inbreuk maken op de al vastgestelde planstructuur en zou aanpassing noodzakelijk zijn van al uitgegeven kavels.

De periode van inspraak is daarop met twee weken verlengd (oorspronkelijk liep de inspraak tot 31 oktober). Sinds het begin van de inspraak is de concept Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ te downloaden vanaf de website amsterdam.nl/sprongoverhetij. Ook lagen er gedrukte exemplaren op het stadhuis en op de stadsdeelloketten van Noord, West en Oost.

1.2 Reacties op adviescommissie D'Hooghe

Vorige zomer hadden betrokkenen en geïnteresseerden al de gelegenheid te reageren op het advies Genereus Verbonden van commissie D'Hooghe via een online tool. Dit betrof geen formele inspraak, maar een peiling. Hierop zijn in totaal 973 reacties binnengekomen. Deze reacties en de beantwoording ervan gaven het bestuur een beeld van wat de Amsterdammer vond van het advies, voordat dit advies in februari 2021 door het college is 'omarmd'. Deze reacties zijn geclusterd beantwoord en vormen een bijlage bij de concept Nota van Uitgangspunten die is voorgelegd in de inspraak. Deze beantwoording is ook online terug te vinden op de website amsterdam.nl/sprongoverhetij. Daarnaast zijn deze reacties – voor zover van toepassing op de huidige fase van het project – betrokken bij het opstellen van de concept Nota van Uitgangspunten. Zo is mede op basis van bezwaren van omwonenden en bedrijven besloten het advies van een extra brug over de IJhaven pas uit te voeren als de doorstroming van verkeer en leefbaarheid in de buurt in gevaar komt. Bovendien is de alternatieve route over de Verbindingsdam voorlopig voldoende. De reacties op het advies die betrekking hebben op volgende fasen van het programma, blijken veelal ook terug te komen tijdens de inspraak. Deze reacties zijn beantwoord in voorliggende nota.

1.3 Communicatie

In oktober zijn naast een online bijeenkomst ook vier fysieke bijeenkomsten georganiseerd in de vier buurten waar de bruggen in de toekomst aan land komen: NDSM-werf, Hamerkwartier, Minervahaven en KNSM-eiland. Daarnaast is er aandacht besteed aan de inspraak via de huis-aan-huiskrant Amsterdam, Amsterdam Informeert van AT5, social media en posters op de veerponten. Omwonenden van het Kraanspoor ontvingen een brief met de nieuwe informatie.

Het heeft geresulteerd in bijna 1600 inspraakreacties, waaronder 27 reacties van organisaties. Deze Nota van Antwoord biedt een overzicht van deze reacties en onze antwoorden daarop. Ook maken we duidelijk of de reacties hebben geleid tot wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten. De Nota van Antwoord maakt onderdeel uit van de stukken die begin 2022 ter definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit Sprong over het IJ naar de gemeenteraad gaan.

1.4 Structuur en referentienummers

Reacties zijn gebundeld per onderwerp en staan in verkorte vorm in deze nota. Alle volledige reacties zijn op aanvraag beschikbaar. In totaal zijn er 36 onderwerpen. Reacties over hetzelfde onderwerp, krijgen één antwoord. Inspraakreacties die bestonden uit meerdere onderwerpen, zijn op onderwerp in deze nota terug te vinden. Na ieder onderwerp geven we aan of en hoe de reacties geleid hebben tot een wijziging in de Nota van Uitgangspunten.

Om de anonimiteit van de insprekers te waarborgen, heeft elke indiener een uniek referentienummer ontvangen. Dit nummer is terug te vinden in de nota bij de onderwerpen waarover is ingesproken (via CTRL+F kunt zoeken op uw referentienummer).

Hoofdstuk 5 bevat de reacties en antwoorden van organisaties, deze zijn op alfabetische volgorde in deze nota opgenomen. Reacties en adviezen van de stadsdelen staan in hoofdstuk 6.

1.5 Tot slot

Het ordenen, samenvatten en beantwoorden van de vele honderden reacties was een flinke klus en mensenwerk. Het kan zijn dat er een opmerking over het hoofd is gezien of verkeerd is geïnterpreteerd. Wie zijn of haar reactie onverhoopt niet herkent, kan contact opnemen via een mail aan sprongoverhetij@amsterdam.nl.

2 Samenvatting

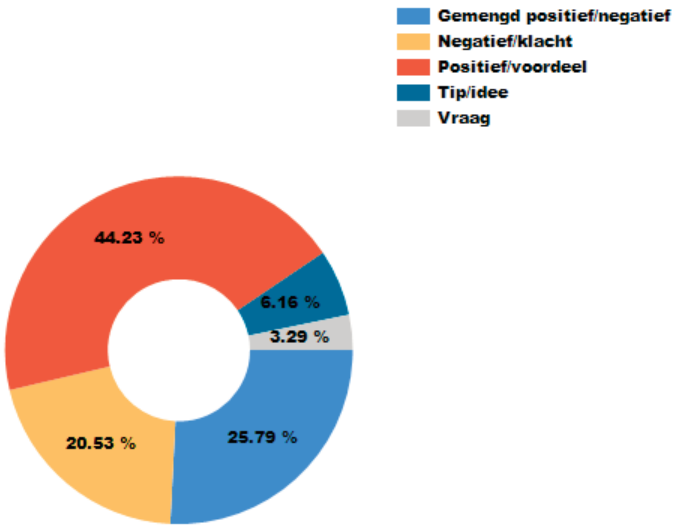
2.1 Aantal reacties

Tijdens de inspraakperiode van de concept Nota van Uitganspunten Sprong over het IJ zijn bijna 1600 reacties ingediend. In totaal zijn er 27 reacties van verenigingen, stichtingen, bedrijven en andere overheden binnengekomen. Aangezien ze veelal hele specifieke onderwerpen beslaan, zijn deze reacties en antwoorden in een apart hoofdstuk in deze nota opgenomen.

De kortste reactie telde één woord ("Doen!"), de meeste reacties een paar honderd woorden, de langste exemplaren waren tientallen pagina's. Een simpele rekensom leert dat integrale opname van alle volledige reacties zou hebben geleid tot een onhanteerbaar document. Het is jammer om een boodschap flink in te moeten korten, maar we hopen dat de lezer begrijpt dat dat nodig was.

2.2 Algemene tendens

Zo'n 44 procent van de reacties is algeheel positief over de twee bruggen en de voetgangerspassage. Daarnaast is nog eens 24 procent gemengd positief, wat betekent dat ze positief zijn over een deel van de maatregelen.



Natuurlijk kwamen er ook vragen, zorgen en uitingen van ongenoegen binnen. Zo'n 21 procent van de reacties is ronduit negatief over één of meer van de maatregelen. Ook dat is begrijpelijk, omdat de bruggen en de voetgangerspassage een grote verandering voor de stad betekenen. Amsterdammers zijn over het algemeen gehecht aan de pontjes, koesteren het zicht op het open IJ en willen altijd de snelste route met de fiets.

2.2.1 Fietsers in de tunnel

De structuur van Amsterdam verandert; van een stad gericht op het centrum evolueert Amsterdam de komende decennia naar een meerkernige metropool. Het eindbeeld van bruggen over de 'flanken', een voetgangerspassage in het centrum en veren daar waar vaste oeververbindingen niet mogelijk zijn, sluit aan bij deze visie op de stad. Maar het is een verandering ten opzichte van de stad zoals we die vandaag de dag kennen. Dat zorgt, naast veel enthousiasme, ook voor onbegrip en botsende belangen.

Dit blijkt bijvoorbeeld uit het voorstel voor een voetgangerspassage bij het Centraal Station. Dit stuit op grote verontwaardiging. Amsterdam is immers een fietsstad? En we willen toch naar het centrum? Waarom omfietsen? Hele terechte vragen binnen de context van het Amsterdam van nu. Om hiervoor begrip te krijgen, zullen we beter moeten schetsen hoe de stad er in de toekomst uitziet en waarom een voetgangerspassage hier beter bij aansluit dan een fietstunnel. Ook is het belangrijk duidelijk te maken dat de veren voor de fietsers hier niet verdwijnen, dat de tunnel een toevoeging is voor voetgangers.

2.2.2 Andere onderwerpen

De inrichting en de veiligheid van de bruggen was ook een veelvoorkomend onderwerp. Waarom moeten de bruggen zo hoog zijn, zijn de bruggen wel geschikt voor fietsers met harde wind? Hoe steil worden de bruggen eigenlijk? Hoe worden de verschillende verkeerstromen op de brug ingedeeld?

Er werden ook vragen gesteld bij de noodzaak van de bruggen. De pontjes voldoen toch prima? Voor velen blijken ze een rustpunt in de hectiek van de dag. Vaak werd deze vraag gekoppeld aan de zorg over financiering maatregelen. Wat een geld! Is dat wel verantwoord?

Een andere zorg die veel gedeeld werd, is de sociale veiligheid van de tunnel. Met name vrouwelijke insprekers vinden een tunnel gauw onveilig. Het is van belang dit punt mee te nemen bij de verdere uitwerking.

Met name omwonenden van de plekken waar de bruggen in de toekomst aan land komen, maken zich zorgen om de toenemende drukte in hun buurt. Verandert hun buurt straks in een verkeersader in plaats van de rustige woonwijk waar ze nu wonen? Hoe om te gaan met die vele fietsers en mogelijk openbaar vervoer door de straten? Kan de gemeente de verkeersveiligheid waarborgen? En hoe voorkom je geluidsoverlast? Ook ondernemers in de aanlandgebieden van de bruggen maken zich zorgen dat realisatie van de bruggen leidt tot belemmering van hun huidige bedrijfsvoering en ontwikkelmogelijkheden.

Tenslotte waren er veel reacties van mensen die een alternatief in gedachten hadden. Soms betrof het een al eerder afgevallen alternatief zoals de Javabrug of de Stenen Hoofdverbinding, soms ook andere ideeën, zoals het geschikt maken voor fietsers van de IJtunnel, een extra verbinding voor fietsers bij de Coentunnel of de IJklopper achter CS.

Het maakt in elk geval één ding duidelijk: er is een enorme betrokkenheid bij de stad en bij de buurten waar de bruggen aan land komen.

3 Belangrijkste wijzigingen

3.1 Leeswijzer

In deze Nota van Antwoord zijn bijna 1.600 inspraakreacties beantwoord. Niet alle inspraakreacties zijn overgenomen, maar een groot aantal reacties heeft geleid tot het aanpassen, aanvullen, wijzigen of verduidelijken van de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ 2022 (hierna te noemen: Nota van Uitgangspunten of NvU).

3.2 Wijzigingen in de Nota van Uitgangspunten

Hieronder worden per hoofdstuk van de Nota van Uitgangspunten de wijzigingen die zijn doorgevoerd op hoofdlijnen benoemd. Het betreft wijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties en ambtshalve wijzigingen naar aanleiding van aanvullende onderzoeken.

Afbeeldingen
In de definitieve Actualisatie Nota van Uitgangspunten hebben we diverse afbeeldingen en kaarten geactualiseerd of aangevuld. De belangrijkste wijziging is de kaart waarop een 'verkenningsgebied' is opgenomen waarin de bruggen de vaargeul kruisen. In deze zone kunnen de bruggen binnen de geldende nautische randvoorwaarden worden gerealiseerd. Ook zijn de locaties waar de bruggen aan land komen weergeven als verkenningsgebieden. Zo wordt duidelijk dat de exacte plaats waar de bruggen aan land komen en hoe zij aansluiten op de bestaande infrastructuur nog niet is bepaald. Dit wordt in een volgende fase vastgelegd.

Voorwoord
We hebben het voorwoord van de wethouder aangepast aan de actuele stand van zaken.

Samenvatting
We hebben een samenvatting toegevoegd van de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ. Hierin is ook kort aangegeven wat er is gebeurd en welke wijzigingen op hoofdlijnen zijn doorgevoerd om van een concept naar een definitief voorkeursbesluit te komen.

Hoofdstuk 1 Sprong over het IJ
In het eerste hoofdstuk hebben we de inleiding geactualiseerd. Verder is de paragraafindeling aangepast, zodat de inleiding duidelijker wordt. De beschrijving van de voortgang van de maatregelen hebben we verplaatst naar het einde van het hoofdstuk.

Hoofdstuk 2 Aanvullend onderzoek
In dit hoofdstuk hebben we de resultaten van de aanvullende onderzoeken verwerkt. Het gaat daarbij om de Inpassingsstudie NDSM, de OV-netwerkanalyse en de gevoeligheidsanalyse op de MKBA. We hebben een nieuwe paragraaf ingevoegd over de uitkomsten van de OV-netwerkanalyse. Daarin is opgenomen dat OV over de bruggen een belangrijke bijdrage levert aan

een nieuw duurzaam stedelijk mobiliteitssysteem. Ook zijn in dit hoofdstuk de resultaten van de gevoeligheidsanalyse op de MKBA met betrekking tot OV over bruggen toegevoegd. Dit leidt, afhankelijk van de toekomstige ontwikkeling, tot een saldo van kosten en baten tussen de 0.7 en 1.2. Op basis van de nadere inpassingstudie voor NDSM hebben we de conclusie opgenomen dat de inpassing van een Westbrug met OV op de door commissie geadviseerde locatie – het toekomstige Hellingpark – tot een grote en ongewenste aanpassing van het vastgestelde investeringsplan leidt. De aansluiting op het westelijker gelegen Kraanspoor is een beter alternatief voor een brug die geschikt is voor langzaam verkeer én OV .

Om te komen tot een zorgvuldig besluit, hebben we de aanvullende onderzoeken, nautische uitgangspunten en reacties uit de inspraak tegen elkaar afgewogen. Hiertoe hebben wij per vaste oeververbinding verkenningsgebieden gedefinieerd en afgebeeld. Zo wordt duidelijk wat met dit voorkeursbesluit wordt vastgelegd (de plek van de bruggen over de vaargeul) en wat nog niet. De definitieve inpassing en aanlanding in de gebieden werken wij verder uit in de volgende planfasen.

Tot slot is in de paragraaf "Meer dan een functionele verbinding" verder toegelicht waarom een vaste fietsverbinding achter Centraal Station niet aansluit bij het beleid om te komen tot een meerkernige stad; een stad en regio met meer stedelijke centra. Hierbij willen we juist de drukte spreiden om zo de groei van de stad het hoofd te bieden.

Hoofdstuk 3 Oostbrug
In dit hoofdstuk hebben we de resultaten en de conclusie van de nadere onderzoeken voor de Oostbrug verder toegelicht en de tekst op veel punten geactualiseerd. Het gaat hierbij om de gevolgen voor de inpassing, het fiets- en ov-netwerk en de gevoeligheidsanalyse op de MKBA. Het 'verkenningsgebied' voor de Oostbrug over het IJ en in de aanlandingsgebieden is opgenomen en toegelicht. Ook hebben we de gevolgen voor de aanlandingsgebieden verder toegelicht en aangegeven dat de definitieve inpassing in de volgende fase verder wordt onderzocht. In de grijze tekstkaders hebben we de mogelijke aandachtspunten vanuit de inspraak benoemd. De in de concept NvU vermelde reacties op het advies van de commissie D'Hooghe zijn terug te vinden in de nota van antwoord publieke reacties advies commissie D'Hooghe, zie www.amsterdam.nl/sprongoverhetij. De aandachtspunten die (deels) voortkomen uit de (inspraak)reacties hebben we met een kaart in beeld gebracht. Hierop staan ook de mogelijke aansluitingen op het bestaande netwerk. Ook hebben we verduidelijkt dat de ligging en de positie van de strekdam bij KNSM-/Java-eiland niet wordt vastgelegd met dit voorkeursbesluit. Dit wordt in de volgende fase concreter gemaakt. De positie van Albemarle in de directe nabijheid van de aanlanding van de Oostbrug in het Hamerkwartier hebben we duidelijker betrokken.
Verder is de doorvaarthoogte nader gespecificeerd, waarbij uitgangspunt is dat de brug over het vaste deel een doorvaarthoogte van 12.50 meter t.o.v. Maatgevend Hoog Water heeft en daarna start met dalen. Daarnaast hebben we het onderwerp doelgroepen verduidelijkt met als belangrijkste aanpassing dat bruggen toegankelijk zijn voor bromfietsers (inclusief snorfietsen en speed pedelecs),voor nood- en hulpdiensten en zo mogelijk ook voor OV.

Tot slot hebben we in de paragraaf voorzien van een blauw kader de uitgangspunten voor het voorkeursbesluit opgenomen aangepast en verduidelijkt. Daarbij is een onderscheid gemaakt in wat met dit voorkeursbesluit wordt vastgelegd en wat in de volgende fase verder wordt uitgewerkt.

Hoofdstuk 4 Westbrug

In dit hoofdstuk hebben we de resultaten en de conclusie van de nadere onderzoeken voor de Westbrug verder toegelicht en is de tekst op veel punten geactualiseerd. Het gaat hierbij om de gevolgen voor de inpassing, het fiets- en ov-netwerk en de gevoeligheidsanalyse op de MKBA. Het 'verkenningsgebied' voor de Westbrug over het IJ en in de aanlandingsgebieden hebben we opgenomen en toegelicht. Ook zijn de gevolgen voor de aanlandingsgebieden verder toegelicht en is aangegeven dat de definitieve inpassing in de volgende fase verder wordt onderzocht. Daarbij hebben we in de grijze tekstkaders mogelijke aandachtspunten vanuit de inspraak benoemd en, aan de hand van een kaart, de aandachtspunten met de aansluiting op het bestaande netwerk in beeld gebracht. Ook is de positie van Amsterdam Marina en de gevolgen voor de gebiedsontwikkeling van NDSM duidelijker betrokken. In dat kader hebben we de nadere inpassingsstudie voor NDSM toegelicht. Verder hebben we de doorvaarthoogte nader gespecificeerd waarbij uitgangspunt is dat de brug over het vaste deel een doorvaarthoogte van 12.50 meter t.o.v. Maatgevend Hoog Water heeft en daarna start met dalen. Daarnaast hebben we het onderwerp doelgroepen verduidelijkt met als belangrijkste aanpassing dat bruggen toegankelijk zijn bromfietsers (inclusief snorfietsen en speed pedelecs) en voor nood- en hulpdiensten en zo mogelijk ook voor OV.

Tot slot hebben we in de paragraaf voorzien van een blauw kader verduidelijkt waarin de uitgangspunten voor het voorkeursbesluit zijn opgenomen. Hierin geven wij aan dat de voorkeur uitgaat naar een Westbrug tussen de Danzigerkade in de Minervahaven en de NDSM-werf die geschikt is voor langzaam verkeer en mogelijk OV. Voor een brug die ook geschikt is voor OV gaat de voorkeur uit naar aanlanding in de NDSM-werf op Kraanspoor. We maken onderscheid tussen wat met dit voorkeursbesluit wordt vastgelegd en wat in de volgende fase verder wordt uitgewerkt.

Hoofdstuk 5 Voetgangerspassage CS
In dit hoofdstuk is de keuze voor de voetgangerspassage achter het Centraal Station verder toegelicht. Daarbij maken wij duidelijk waarom een vaste fietsverbinding vanuit ruimtelijk oogpunt en verkeersveiligheid niet inpasbaar is. Ook lichten wij toe dat de mogelijkheden om de fiets aan de hand mee te nemen in de volgende fase verder wordt onderzocht en betrokken. Daarnaast zijn de aandachtspunten vanuit de inspraak in grijze tekstkaders opgenomen en de uitgangspunten voor het voorkeursbesluit in het blauw kader.

Hoofdstuk 6 De uitvoering
In dit hoofdstuk hebben we de planning, de uitvoering en het vervolg geactualiseerd. Verder zijn de afspraken met het Rijk toegevoegd over de medewerking om het IJ als maritieme toegangsweg af te waarderen. Ook de doorlooptijden van de maritieme afwaardering en de te onderzoeken relatie met de Oranjesluizen zijn toegevoegd.

De paragraaf over participatie en inspraak hebben we aangepast en geactualiseerd. Hierbij is ook een doorkijk gegeven naar het vervolg waarbij Sprong over het IJ inzet op 'samen stad maken'.

Bijlagen
Met betrekking tot de bijlagen die behoren bij de Nota van Uitgangspunten hebben wij:

- De inpassingstudie naar de haalbaarheid aangepast en uitgebreid op basis van de aanvullende studies en de inspraakreacties. De belangrijkste aanpassing is het opnemen van verkenningsgebieden per oeververbinding.
- De bijlage toegevoegd met daarin een nadere inpassingsstudie naar de aanlanding van de Westbrug in de NDSM-werf.

- De netwerkanalyse toegevoegd die we samen met de Vervoerregio Amsterdam hebben uitgevoerd.
- De MKBA uitgebreid met een addendum met daarin nadere gevoeligheidsanalyses.
- Twee bijlagen niet meer toegevoegd: Dit betreft: *Beantwoording reacties advies van de commissie D'Hooghe* en het advies van de commissie *Genereus verbonden, een concept inrichtingsplan voor de Rijkswateren in Amsterdam*. Deze documenten kunt u vinden op www.amsterdam.nl/sprongoverhetij.

4 Inspraakreacties met antwoorden

Algemeen

01. Positieve reacties

Samenvatting reacties
Bijna de helft van de inspraakreacties bestond uit enthousiaste uitlatingen: Top! Meteen doen! Prima. Fantastisch plan! Eindelijk wordt Noord serieus genomen en betrokken bij de stad.

Antwoord
Wij zijn verheugd te horen dat velen positief gestemd zijn over de plannen.
Veel insprekers hadden naast een positieve reactie ook een vraag of opmerking. Deze reacties zijn in dit hoofdstuk per vraag apart en per thema beantwoord.

Voorgestelde wijziging
Ter kennisneming

Ingediend door
0002-0546, 0007-3096, 0016-0770, 0021-1050, 0037-9667, 0038-5784, 0116-1824, 0192-1150, 0205-6026, 0252-7311, 0270-3295, 0280-5621, 0299-8113, 0308-8902, 0322-3718, 0328-5958, 0372-0285, 0390-4354, 0406-0339, 0418-3795, 0423-5364, 0482-4073, 0490-4802, 0515-1537, 0568-1327, 0569-1353, 0595-7344, 0599-8246, 0616-9216, 0644-2452, 0655-8598, 0664-6700, 0666-2282, 0694-5761, 0700-2992, 0706-2707, 0708-2941, 0751-6183, 0766-0175, 0799-0200, 0802-1775, 0815-0662, 0818-1300, 0818-9056, 0827-1731, 0840-9916, 0846-8133, 0865-6098, 0879-6080, 0913-4515, 0919-2355, 0927-8042, 0949-0521, 0990-8659, 0994-2377, 0999-2266, 1001-0275, 1019-4538, 1037-5244, 1050-5845, 1064-0448, 1110-5843, 1119-2192, 1160-4706, 1168-9868, 1169-6967, 1190-8180, 1202-3204, 1220-3547, 1238-8315, 1245-3118, 1249-3451, 1258-1323, 1269-4508, 1275-7998, 1287-7354, 1294-6211, 1302-2687, 1306-6284, 1336-0917, 1353-3011, 1405-1253, 1421-3334, 1421-6897, 1454-4962, 1492-5123, 1522-3458, 1523-1818, 1528-7579, 1551-5881, 1555-1305, 1568-2460, 1575-8531, 1581-0160, 1581-3864, 1613-9368, 1619-5971, 1625-2651, 1637-2197, 1647-9709, 1665-5720, 1703-8486, 1714-0727, 1763-4942, 1765-3309, 1768-7422, 1768-7731, 1776-0848, 1789-5577, 1793-6502, 1814-3771, 1820-6672, 1831-1532, 1837-3871, 1849-0211, 1851-6696, 1858-0175, 1858-3209, 1870-9800, 1881-5136, 1896-4685, 1908-8441, 1934-7260, 1974-3620, 2003-7446, 2021-8961, 2084-6744, 2095-6148, 2095-8181, 2107-3440, 2111-8058, 2147-4900, 2150-2046, 2151-3122, 2162-7506, 2164-3392, 2188-1285, 2201-1795, 2261-4818, 2279-6767, 2281-6172, 2286-1755, 2293-4379, 2323-1665, 2327-2761, 2330-2463, 2332-5150, 2366-6753, 2368-8236, 2391-8626, 2402-6574, 2409-4943, 2411-9738, 2434-2425, 2436-1696, 2440-2358, 2455-7895, 2460-3512, 2504-0033, 2522-8729, 2565-4749, 2589-1909, 2593-6454, 2606-2078, 2615-6024, 2624-2856, 2630-5939, 2642-5466, 2647-2646, 2650-5464, 2658-9292, 2661-7090, 2667-9978, 2685-1265, 2686-4149, 2699-4382, 2711-8187, 2728-1605, 2733-1219, 2734-6540, 2740-7708, 2819-9257, 2829-5847, 2869-0079, 2875-9785, 2897-2941, 2897-9646, 2905-6023, 2909-1329, 2909-9285, 2914-0895, 2915-4157, 2920-1138, 2927-4395, 2930-3749, 2939-9013, 2941-8917, 2955-3960, 2962-5077, 2965-2072, 2969-1450, 2990-0233, 3001-4801, 3001-5740, 3008-1576, 3025-5744, 3038-7092, 3047-6426, 3065-5964, 3082-4759, 3092-9295, 3101-1886, 3109-9587, 3122-7508, 3131-2708, 3134-0972, 3147-6859, 3159-6765, 3159-7720, 3159-9540, 3177-8063, 3189-5268, 3199-3084, 3202-9966, 3216-0355, 3224-9847, 3244-4980, 3245-8540, 3248-9788, 3274-0817, 3283-1626, 3308-0849, 3311-5877, 3313-2725, 3314-6321, 3317-0443, 3359-1949, 3364-3949, 33881-5547, 3449-8026, 3463-7855, 3489-5640, 3495-8846, 3496-6583, 3503-0571, 3511-7614, 3518-6210, 3576-7427, 3586-8309, 3593-3313, 3621-3031, 3624-6336, 3627-0951, 3630-3790, 3648-1600, 3654-8812, 3662-5907, 3664-4288, 3675-9433, 3676-2993, 3703-2992, 3715-3562, 3716-7053, 3729-8203, 3731-5834, 3733-1554, 3743-0583, 3764-5142, 3781-3548, 3825-1945, 3828-3881, 3845-2550, 3881-5547, 3907-0709, 3919-1670, 3925-9723, 3942-7262, 3948-1796, 3954-2367, 3968-2441, 3999-3345, 4007-1164, 4031-8862, 4042-8010, 4050-3740, 4055-7564, 4058-8091, 4060-0910, 4064-4138, 4090-0594, 4099-4242, 4100-9505, 4110-0859, 4151-2754, 4166-3156, 4168-5395, 4198-8890, 4209-8417, 4218-3715, 4232-0990, 4235-6339, 4264-8996, 4273-2616, 4285-1508, 4288-5839, 4309-

9229, 4344-5556, 4348-6877, 4362-1149, 4363-3848, 4365-3548, 4368-3016, 4376-9011, 4382-1697, 4415-4078, 4435-0403, 4435-3216, 4450-2888, 4467-6692, 4506-8108, 4519-2271, 4545-4022, 4554-1271, 4588-2771, 4597-0806, 4600-3098, 4615-7474, 4617-6164, 4619-4751, 4620-6385, 4652-5745, 4664-3132, 4670-3275, 4677-0882, 4685-4836, 4710-4341, 4716-4211, 4764-5283, 4769-9567, 4777-2972, 4778-5396, 4827-0024, 4827-8577, 4854-3701, 4862-2828, 4869-6931, 4872-2498, 4875-2365, 4893-3184, 4894-7471, 4896-3541, 4898-7515, 4900-8589, 4939-0216, 4943-4729, 4948-8494, 4958-9425, 4969-6580, 4986-0313, 4992-3916, 5016-3275, 5019-4892, 5020-0646, 5026-3161, 5032-4537, 5040-1049, 5073-3688, 5077-8197, 5078-6698, 5080-1992, 5085-5659, 5101-1640, 5103-4542, 5117-9891, 5120-9337, 5121-7249, 5128-4009, 5134-3424, 5136-5595, 5141-5173, 5173-1412, 5198-1883, 5202-7207, 5250-8822, 5315-7361, 5330-2644, 5334-7565, 5353-4444, 5372-2404, 5379-4726, 5401-8821, 5402-8158, 5428-5403, 5429-0591, 5440-3879, 5444-2203, 5454-2010, 5456-3969, 5457-8533, 5460-0759, 5465-8378, 5511-1944, 5516-2907, 5522-9206, 5525-4881, 5529-2486, 5534-1234, 5550-5166, 5551-8608, 5563-3178, 5574-4896, 5577-6763, 5605-5120, 5628-1970, 5632-7017, 5634-2019, 5634-8609, 5637-4259, 5650-5531, 5669-9668, 5678-9466, 5692-6047, 5698-3216, 5699-8079, 5720-5847, 5723-6242, 5730-5793, 5750-6318, 5768-0282, 5773-8262, 5774-9857, 5793-7897, 5817-8915, 5821-0999, 5824-2371, 5827-6345, 5829-2072, 5829-6882, 5837-1309, 5846-0667, 5863-5882, 5889-6363, 5896-3546, 5901-2562, 5913-4471, 5917-7440, 5929-9398, 5960-3283, 5967-1997, 5969-4841, 5985-5094, 5986-2085, 5997-8378, 5998-1476, 6010-1696, 6010-3084, 6017-5133, 6075-2291, 6085-5794, 6088-0553, 6104-0304, 6108-7615, 6144-5048, 6159-2480, 6171-3155, 6181-7760, 6190-5964, 6196-6187, 6200-0377, 6203-7167, 6205-6908, 6213-3216, 6223-2014, 6226-4235, 6229-2544, 6236-1959, 6237-6393, 6247-2616, 6263-4011, 6277-9270, 6289-3064, 6292-2752, 6312-5142, 6313-5861, 6336-8893, 6345-9057, 6402-9039, 6402-9201, 6451-2956, 6484-6222, 6495-1725, 6516-3033, 6534-5181, 6554-4846, 6555-3669, 6576-7886, 6593-5387, 6595-2294, 6597-0882, 6621-6586, 6666-0426, 6676-9296, 6691-2593, 6716-8621, 6728-2265, 6739-9775, 6749-2853, 6758-3830, 6762-3087, 6779-0174, 6811-0626, 6829-0385, 6830-8987, 6842-2661, 6864-2587, 6876-8789, 6923-9799, 6926-8876, 6930-8558, 6942-5537, 6956-3041, 6959-9349, 6995-6768, 7015-3954, 7025-0137, 7030-7425, 7054-0166, 7065-7448, 7076-7870, 7077-5490, 7103-5271, 7116-9342, 7184-3535, 7186-4557, 7207-5361, 7207-9776, 7265-4887, 7323-9701, 7333-3610, 7338-8551, 7345-2185, 7356-5573, 7395-0828, 7397-8269, 7405-3408, 7412-9754, 7495-4468, 7505-6122, 7506-6836, 7509-0640, 7514-8436, 7517-9672, 7518-1731, 7545-0891, 7545-6602, 7569-8305, 7576-9093, 7611-7112, 7623-0303, 7632-4540, 7636-7097, 7640-6304, 7643-8372, 7651-7212, 7664-3845, 7675-7504, 7719-1668, 7719-5388, 7720-5010, 7723-7867, 7763-4397, 7770-1676, 7774-8794, 7775-3085, 7777-4478, 7787-7965, 7788-6414, 7802-6481, 7901-4539, 7914-7253, 7948-9746, 7950-3058, 7953-0642, 7961-7368, 7965-9075, 7968-3202, 7977-3309, 7994-9561, 8005-4110, 8025-7794, 8025-8444, 8033-3905, 8070-3927, 8072-7285, 8083-3479, 8089-0265, 8110-8509, 8126-7210, 8158-2829, 8166-1946, 8177-9637, 8185-2276, 8187-9019, 8190-9320, 8224-2050, 8227-5675, 8235-9958, 8238-3060, 8259-2655, 8262-2713, 8271-2217, 8278-1049, 8291-3872, 8350-1162, 8355-2686, 8355-5434, 8356-2184, 8361-3536, 8378-8921, 8381-5931, 8381-8466, 8384-4253, 8387-3538, 8392-9355, 8399-1395, 8426-2920, 8431-8154, 8431-8756, 8435-3298, 8511-9826, 8532-6392, 8535-3701, 8542-9219, 8548-9150, 8595-1695, 8623-2072, 8742-1335, 8749-4763, 8796-7435, 8827-7646, 8830-0901, 8840-1932, 8868-0944, 8887-0398, 8890-6296, 8893-2299, 8907-1497, 8933-3442, 8966-3255, 8966-6880, 8976-7910, 8978-1219, 9027-4692, 9058-0827, 9060-2824, 9062-7097, 9094-7103, 9116-7829, 9122-8431, 9123-3045, 9123-4265, 9136-0888, 9161-0988, 9168-2019, 9179-4213, 9198-5397, 9198-9927, 9207-2770, 9226-5790, 9231-2745, 9273-5997, 9296-2095, 9306-5764, 9315-7513, 9330-1238, 9381-6442, 9382-3061, 9393-2187, 9413-3043, 9416-4215, 9427-6959, 9438-5275, 9444-7265, 9480-1251, 9490-2588, 9493-1015, 9545-5999, 9545-9022, 9555-3964, 9571-0053, 9578-4936, 9587-6782, 9589-3819, 9632-9864, 9644-7601, 9651-8214, 9660-7578, 9688-0511, 9721-7940, 9787-1681, 9788-7321, 9816-6705, 9829-5800, 9834-5519, 9843-8756, 9850-9933, 9859-4951, 9862-0212, 9867-5912, 9873-9797, 9879-3099, 9905-1143, 9951-4185, 9979-2332, 9988-9867

02. Noodzaak bruggen en tunnel

Samenvatting reacties

Voor een aantal insprekers is het niet duidelijk waarom het noodzakelijk is de bruggen en tunnel te bouwen terwijl de ponten voldoen. Het kan toch prima zo? De ponten vormen een rustpunt in het drukke verkeer van de stad. Waarom veranderen en bruggen bouwen? Hoeveel fietsers en voetgangers maken er eigenlijk gebruik van de veren? Hoeveel voetgangers en fietsers worden er verwacht die straks gebruik maken van de bruggen en de tunnel? Pont in Oost is nooit vol, brug is onnodig. Er zijn al bruggen in Oost (Amsterdamse brug en Schellingwouderbrug).

Antwoord

Het verbeteren van de oversteek tussen Noordzijde en de Zuidzijde van het IJ is hard nodig. De druk op de veren

groeit met de prognoses van de verschillende bouwprojecten rondom de IJ-oevers, en verderop in de regio bijvoorbeeld richting Zaandam. Tot 2060 worden er naar verwachting circa 100.000 woningen gebouwd rondom de IJ-oevers (inclusief Haven-Stad, de NDSM-werf en de Achtersluispolder in Zaandam).
In 2019 maakten ongeveer 70.000 reizigers per dag gebruik van de veerverbindingen op het IJ. In 2030 zal het aantal reizigers met nog eens zijn 70% toegenomen. Ook na 2030 zet de groei door. Om deze groei het hoofd te kunnen bieden, moeten we meer veren op het IJ inzetten. Dat betekent uitbreiding van de verenvloot.
Amsterdam kent nu al één van de drukste verensystemen ter wereld. Het blijven toevoegen van lijnen en intensiveren van de dienstregeling met veerponten – die het doorgaand vaarverkeer kruisen op één van de drukst bevaren doorgaande vaarroutes van de Benelux – loopt op termijn tegen haar grenzen aan en is geen duurzame en toekomstvaste oplossing.
In 2019 vroegen wij de commissie D'Hooghe hoe en waar de oevers van het IJ het beste verbonden konden worden. De commissie koos daarbij voor twee bruggen en een tunnel. De bruggen liggen aan de oost- en de westflank van het centrum. Bruggen op de flanken (wat verder van de binnenstad) passen bij meerkernige ontwikkeling van de stad en de regio (zoals door de raad is vastgesteld in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050). Amsterdam ontwikkelt de komende jaren tot deze meerkernige stad met meer stedelijke centra. Zo ook in Noord en aan de Oost- en Westflank rondom het IJ. Met de bruggen op de flanken, in belangrijke mate in aanvulling op het bestaande verensysteem, ontstaan meer gestrekte routes (routes zonder omweg) voor fiets en OV waardoor de drukte wordt gespreid en we de groei van de stad kunnen opvangen.
In 2021 onderzochten we de haalbaarheid en de vervoerswaarde van de bruggen en de tunnel. Daarbij is ook de vervoerswaarde voor het Openbaar Vervoer (OV) meegenomen. De vervoerswaardenstudie laat zien dat het aantal fietspassages (dat is het aantal fietsers dat een enkele rit maakt over de brug; een forens heen en terug telt dus twee keer) over beide bruggen in de eindsituatie rond de 70.000 per dag is en het aantal OV-reizigers rond de 30.000. We verwachten meer dan 30.000 voetgangers per dag door de tunnel. Alles bij elkaar opgeteld zijn dat meer dan 130.000 reizigers via deze drie nieuwe vaste oeververbindingen.
Omdat we niet precies weten hoeveel woningen en arbeidsplaatsen er de komende decennia bijkomen, hebben we gerekend met verschillende scenario's. De genoemde aantallen zijn de aantallen uit het zogenaamde 'hoge' scenario (met een hogere economische groei en veel nieuwe woningen). Met de komst van de bruggen en de tunnel neemt de druk op de veren af. En dat is hard nodig. Zo zorgen de nieuwe bruggen voor een afname van 30 – 45% van het gebruik van de veren door fietsers.
Op dit moment vaart het Oostveer drie keer per uur. Zo'n 1.250 mensen maken er per dag gebruik van. De studie naar de vervoerswaarde wijst echter uit dat de Oostbrug een aantrekkelijke verbinding is voor fietsers. Aantrekkelijker dan het huidige Oostveer. Belangrijke redenen hiervoor zijn dat fietsers met een brug niet hoeven te wachten op de pont en dat de fietsrit over de brug sneller gaat dan de reis met de pont, zelfs als de pont vaker zou varen.
In 2030 verwachten we, afhankelijk van het groeiscenario en de gekozen variant, dat tussen de 18.500 en 29.000 reizigers gebruik maken van de Oostbrug, en in 2040 tussen de 17.500 en 33.500. In het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam (het VMA-model) zijn de bestaande bruggen meegenomen (de Schellingwouderbrug en de Amsterdamsebrug). Dus rekening houdend met de bestaande bruggen is de vervoerswaarde voor een Oostbrug hoog. Bovendien trekt de brug reizigers weg van de pont achter CS, zodat de drukte daar minder toeneemt.

Voorgestelde wijziging
We hebben een nieuwe paragraaf ingevoegd over de uitkomsten van de OV-netwerkanalyse, waaruit blijkt wat de groei van het aantal reizigers is. Daarnaast hebben we een paragraaf ingevoegd over de veren in relatie tot de Sprong over het IJ, waaruit blijkt dat de groei de komende jaren (en verder) te groot is om alleen met veerverbindingen op te vangen en dat er dus een toevoeging van vaste oeververbindingen noodzakelijk is.

Ingediend door
0520-6530, 5034-4122, 6116-5169, 4811-4973, 0047-1386, 0051-0324, 0063-8402, 0100-5161, 0153-2212, 0158-8836, 0201-0181, 0221-3885, 0299-0555, 0317-2202, 0404-4355, 0455-0789, 0455-3972, 0458-3499, 0460-0745, 0471-8749, 0511-7839, 0580-5587, 0607-8229, 0700-2992, 0724-9429, 0825-5350, 1072-9440, 1245-3118, 1320-4670, 1322-2093, 1367-3691, 1370-7930, 1373-4836, 1567-6778, 1611-7647, 1637-7255, 1647-8143, 1756-7602, 1959-6347, 2016-2770, 2030-6643, 2312-6796, 2323-7920, 2391-8626, 2419-4185, 2453-7409, 2495-6721, 2528-8327, 2655-8008, 2657-7491, 2678-1916, 2803-6085, 2814-8240, 2835-2729, 2975-4383, 2977-1165, 3074-9395, 3224-9847, 3295-1463, 3361-0352, 3394-1071, 3401-4628, 3410-7624, 3498-9148, 3543-3515, 3606-4337, 3616-2694, 3620-1926, 3622-0858, 3628-9393, 3649-7559, 3672-7160, 3750-2677, 3755-8778, 3757-6705, 3865-8887, 3942-7262, 3966-2481, 3968-2441, 3973-3889, 4008-7019, 4031-1683, 4050-3740, 4105-7283, 4115-8834, 4118-6109, 4138-7292, 4210-2243, 4225-7828, 4232-7772, 4237-9205, 4275-4100, 4325-8838, 4331-8165, 4396-4699, 4506-9553, 4556-2469, 4639-3896, 4759-0701, 4805-5039, 4810-3666, 4893-3184, 4908-4387, 4932-1138, 4945-8938, 4950-8729, 5060-9165, 5195-6438, 5198-1883, 5266-0844, 5267-4633, 5298-6768, 5337-0150, 5418-1471, 5440-5791, 5550-5166, 5604-9649, 5632-7017, 5637-4259, 5650-0225, 5692-6047, 5711-4095, 5714-4238, 5728-1304, 5740-8630, 5740-9615, 5760-2254, 5765-4762, 5774-9857, 5838-9944, 5893-4153, 5952-5966, 5962-2796, 6014-

8735, 6078-6610, 6082-8895, 6162-2040, 6200-3413, 6239-1147, 6381-0442, 6418-5079, 6538-9366, 6599-6706, 6619-0902, 6632-9029, 6674-0809, 6685-5106, 6720-0324, 6774-5338, 6825-9600, 6844-5132, 6903-7275, 6917-9097, 6923-9799, 6926-8876, 6961-2402, 6992-0024, 7001-1256, 7006-6489, 7010-0939, 7064-2486, 7104-4708, 7117-9269, 7172-2431, 7207-9776, 7228-6699, 7233-1074, 7292-1435, 7318-5235, 7331-3706, 7381-5177, 7493-9824, 7512-1932, 7514-9569, 7548-7791, 7559-9100, 7632-9001, 7643-8222, 7656-2490, 7712-6756, 7713-4427, 7715-8642, 7728-5738, 7734-4701, 7736-1667, 7761-6840, 7839-8613, 7853-0444, 7875-2041, 7894-4500, 7944-0618, 7964-0574, 7979-3022, 7985-9640, 7988-2166, 8095-0933, 8125-9285, 8144-1209, 8199-0966, 8278-1049, 8340-1244, 8355-5434, 8399-0575, 8437-7233, 8470-1563, 8487-8631, 8537-8251, 8628-9722, 8681-4067, 8726-6567, 8762-4077, 8884-6041, 8970-9327, 8975-9812, 9010-5532, 9053-6628, 9115-6093, 9137-7999, 9156-6989, 9167-4215, 9183-8407, 9187-7206, 9193-1560, 9202-2551, 9205-6414, 9273-1338, 9283-9201, 9287-5566, 9345-0249, 9347-8646, 9359-7474, 9363-2739, 9437-1374, 9476-4768, 9565-8274, 9590-0420, 9620-7328, 9622-1569, 9623-0627, 9651-9026, 9664-5868, 9693-2739, 9701-9293, 9709-3367, 9775-8905, 9776-5175, 9802-9887, 9890-7947, 9892-0591, 9905-1143, 9918-0978, 9986-9101, 9993-1170, 9999-0001

03. Diverse alternatieve ideeën

Samenvatting reacties

Een aantal insprekers stelt een andere locatie voor waar de bruggen en tunnel zouden kunnen komen en stelt vragen bij de gekozen plekken voor brug en tunnel. Waarom kunnen de bruggen niet op andere locaties? Waarom bijvoorbeeld niet een brug vanaf Java-eiland, een tunnelbuis voor fietsers in de IJ-tunnel of Piet Heintunnel, een brug bij het Stenen Hoofd of naast de Coentunnel? Waarom voldoen de Amsterdamsebrug en Schellingwouderbrug niet?

Antwoord

De commissie D'Hooghe heeft verschillende locaties van de vaste oeververbindingen geanalyseerd. Hierbij zijn zowel de nautische belangen als de stedelijke belangen betrokken en afgewogen. Ook de technische inpassing van de nieuwe verbinding is beoordeeld. De commissie constateerde dat alléén op deze twee locaties nieuwe bruggen over het IJ nautisch gezien mogelijk zijn én tegelijkertijd goed aansluiten op de (toekomstige) stedelijke (fiets en OV) netwerken. Tunnels zijn op meer plaatsen mogelijk, maar de commissie constateerde dat voor belangrijke fietsverbindingen, bruggen de voorkeur hebben boven tunnels (zie ook 'Waarom de keuze voor een brug of een tunnel').
Een brug vanaf de kop van het Java-eiland viel af omdat deze nautisch niet veilig kon worden ingepast. Voor de benodigde veiligheidsvoorzieningen is onvoldoende ruimte op deze plek.
Het Stenen Hoofd was in 2017 aangemerkt als potentiele locatie voor een brug of een tunnel. Ook hier blijkt het water te smal voor een goede inpassing van een brug of een tunnel. Bovendien is een brug hier nautisch niet mogelijk vanwege de bocht in het IJ.
Het is geen optie om de IJ-tunnel toegankelijk te maken voor fietsers; de hellingbaan van de IJ-tunnel is dermate steil dat dit met grote aantallen fietsers tot gevaarlijke situaties zou leiden. Daarnaast zou in de andere tunnelbuis (dan waar de fietsers gebruik van maken) tweerichtings verkeer moeten worden ingevoerd. Dit is wettelijk niet toegestaan.
Een fietserstunnel bij de Coentunnel is niet door de commissie noch door de gemeente onderzocht, omdat deze locatie niet goed aansluit op de bestaande en toekomstige netwerken en gebiedsontwikkelingen. De Piet Heintunnel is ook niet onderzocht door de commissie noch door de gemeente. Deze tunnel verbindt niet Amsterdam Noord aan de rest van de stad, maar Zeeburgereiland.
De fietsroute via de Amsterdamsebrug kan het huidige aantal fietsers nog net verwerken. Als gevolg van de gebiedsontwikkeling op Zeeburgereiland en IJburg neemt het aantal fietsers op deze route verder toe en zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om de capaciteit uit te breiden. In 2022 onderzoekt het project Verbinding Zeeburgereiland welke maatregelen precies nodig zijn om de fietsroute via de Amsterdamsebrug geschikt te maken voor het toenemende aantal fietsers van en naar Zeeburgereiland en IJburg. De fietsroute via de Amsterdamsebrug en Schellingwouderbrug is als fietsverbinding van het Centrum naar Noord echter onvoldoende aantrekkelijk door de grote omweg ten opzichte van de huidige pontverbindingen en de daardoor veel langere reistijd.
Voor het openbaar vervoer heeft het project Verbinding Zeeburgereiland routes via zowel de Schellingwouderbrug als de Amsterdamsebrug onder de loep genomen. De onderzochte varianten zijn opgenomen in de Notitie Reikwijdte & Detailniveau (NRD) van dit project. In de NRD is beschreven welke varianten de komende periode nader worden uitgewerkt. Verwacht wordt dat begin 2023 een besluit wordt

genomen over de te realiseren voorkeursvariant. Qua vervoerwaarde en exploitatie blijkt de route via de Schellingwouderbrug onvoldoende meerwaarde te bieden voor een tramlijn. Daarnaast kan buslijn 37 via deze route het groeiende aantal reizigers richting Noord goed verwerken. Voor de route tussen Zeeburgereiland en bestemmingen in de bestaande stad worden nieuwe tram en busvarianten onderzocht over de Amsterdamsebrug.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
6847-1160, 8083-3479, 0182-6204, 0186-4504, 0212-0061, 0308-8902, 0476-1483, 0636-1843, 0724-9429, 0731-6165, 0825-5350, 0832-1971, 0949-0521, 1106-3125, 1166-0589, 1186-1190, 1439-5258, 1472-8109, 1611-7647, 1703-8486, 1858-3209, 1881-5136, 2030-6643, 2087-5900, 2111-8058, 2217-9413, 2312-6796, 2453-7409, 2489-5165, 2647-2646, 2720-1894, 2763-9986, 2820-4792, 2835-2729, 2847-9465, 2933-3678, 2980-5874, 3030-3167, 3038-7092, 3231-6129, 3310-1123, 3543-3515, 3571-1983, 3598-3456, 3606-4337, 3620-1926, 3746-2865, 3750-2677, 3757-6705, 3966-2481, 4118-6109, 4710-4341, 4950-8729, 4969-6580, 5016-3275, 5117-9891, 5372-2404, 5740-9615, 5765-4762, 5923-2451, 6044-0826, 6181-5258, 6239-1147, 6405-4544, 6428-6053, 6625-2324, 6774-5338, 6790-2811, 6800-0867, 6825-9600, 6844-5132, 6864-8998, 6903-7275, 7637-8729, 7656-2490, 7853-0444, 7875-2041, 7898-3523, 7944-0618, 8005-4110, 8045-8865, 8128-5385, 8291-3872, 8470-2844, 8487-8631, 8577-7536, 8592-3679, 8669-0303, 8708-7952, 8726-6567, 8736-3417, 8755-0321, 8762-4077, 8812-6042, 8813-9792, 8820-3747, 8869-3661, 8884-6041, 8934-7409, 8987-2810, 9053-6628, 9136-0888, 9137-4726, 9156-6989, 9294-1486, 3968-2441

04. Financiële afweging

Samenvatting reacties
Veel insprekers geven aan zorgen te hebben over de bekostiging van de oeververbindingen, de bruggen en tunnel zijn veel te duur. Waarom wordt hier toch voor gekozen? Hoe gaan we dat betalen? We hebben geld nodig voor andere zaken, zoals het achterstallig onderhoud van bruggen en kades.

Antwoord
De Sprong over het IJ vergt inderdaad forse investeringen. Echter, de oeververbindingen zullen er liggen voor honderden jaren en enorm van betekenis zijn voor de bereikbaarheid van Amsterdam. Ze zorgen niet alleen voor betere verbindingen binnen de stad, maar ook tussen de stad en de regio. Tegelijk heeft de gemeente veel taken, verplichtingen en ambities op veel verschillende terreinen. De gemeenteraad maakt daarover weloverwogen beslissingen bij het vaststellen van een coalitieakkoord en daaropvolgende begrotingen. Ook als het gaat over het reserveren van middelen voor achterstallig onderhoud voor kades en bruggen, versus nieuwe investeringen zoals nieuwe bruggen en tunnels die noodzakelijk zijn voor gebiedsontsluiting van de verdere ontwikkeling van de stad en het oplossen van mobiliteitsproblemen. Voor de oeververbindingen van Sprong over het IJ is nog niet voldoende geld gereserveerd. Wel is er geld gereserveerd voor een deel van de financiering van de Oostbrug (oorspronkelijk Javabrug) in het Meerjaren Investeringsplan van de gemeente en een toezegging voor medefinanciering vanuit de Vervoerregio Amsterdam. De gemeente gaat nog op zoek naar aanvullende financieringsmogelijkheden. Dit kan bijvoorbeeld zijn via het Rijk, Europese fondsen of via de markt. Na de verkiezingen wordt duidelijk wat de politieke ambities zijn van de gemeente voor de volgende collegeperiode op het gebied van prioritering, fasering en financiële middelen voor de oeververbindingen.
De keuze voor wel of geen OV over de bruggen speelt hierbij een belangrijke rol, want dit is bepalend voor de hoogte van de kosten. Een brug waar ook OV overheen moet kunnen, is veel breder dan een fietsbrug en daarmee ongeveer twee keer zo duur. Er is een verschil tussen de voorbereidingskosten die nu gemaakt moeten worden, en uitvoeringskosten die over een aantal jaren gemaakt moeten worden. Een besluit over het verder voorbereiden van bijvoorbeeld de Oostbrug op dit moment (voorbereidingskrediet), betekent dat er (pas) over vier jaar een Uitvoerings- en kredietbesluit genomen wordt. Op dat moment moet de financiële dekking rond zijn om met de aanbestedingsprocedure te kunnen starten.
De inkoopstrategie, hoe de markt (architect, engineers, aannemers) bij de voorbereiding en uitvoering betrokken zullen worden, wordt in de volgende fase uitgedacht. Of (delen van) het voorbereidings- en uitvoeringswerk gezamenlijk aanbesteed kunnen worden, wordt bekeken als de bruggen in dezelfde periode in de planning staan.

Bij de keuze voor vaste oeververbindingen en de bekostiging ervan spelen ook de uitkomsten uit de uitgevoerde Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) een rol. In deze MKBA wegen we de kosten van de nieuwe verbindingen af tegen de baten (bijv. de verminderde reistijd voor reizigers die er gebruik van maken ten opzichte van de situatie nu). De MKBA (die rekent met bruggen mét OV) laat zien dat meerdere scenario's uitkomen op een baten/kosten verhouding van tussen de 0,7 en 1,2. Dit betekent, met een grote marge van onzekerheid, dat de kosten die moeten worden gemaakt voor de verbindingen min of meer opwegen tegen de baten.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
5418-1471, 3616-2694, 0201-0181, 0220-4231, 0221-3885, 0223-8353, 0243-1898, 0305-5319, 0317-2202, 0404-4355, 0471-8749, 0607-8229, 0636-2862, 0754-0159, 0922-9207, 0927-4247, 1212-0369, 1405-5457, 1567-6778, 1608-7805, 1637-7255, 1647-8143, 1959-6347, 2016-2770, 2419-4185, 2423-8680, 2453-7409, 2514-4157, 2612-6596, 2685-6847, 2803-6085, 2835-2729, 3295-1463, 3324-0299, 3394-1071, 3401-4628, 3410-7624, 3531-5144, 3543-3515, 3626-9482, 3749-6704, 3750-2677, 3757-6705, 3865-8887, 3993-6334, 4031-1683, 4105-7283, 4275-4100, 4396-4699, 4908-4387, 5195-6438, 5266-0844, 5267-4633, 5440-5791, 5604-9649, 5760-2254, 5893-4153, 5937-8503, 6071-4623, 6116-5169, 6144-6406, 6162-2040, 6279-0452, 6381-0442, 6418-5079, 6554-4846, 6599-6706, 6619-0902, 6825-9600, 6844-5132, 6903-7275, 6992-0024, 7172-2431, 7233-1074, 7331-3550, 7377-5607, 7728-5738, 7964-0574, 7985-9640, 8076-5306, 8137-8790, 8144-1209, 8278-1049, 8340-1244, 8437-7233, 8470-2844, 8487-8631, 8537-8251, 8699-6247, 8726-6567, 8761-0636, 8805-8640, 8813-9792, 8970-9327, 9115-6093, 9167-4215, 9193-1560, 9202-2551, 9205-6414, 9273-1338, 9345-0249, 9347-8646, 9359-7474, 9565-8274, 9905-1143, 9918-0978, 9970-4466

05. Planning

Samenvatting reacties
Vooral mensen die niet kunnen wachten tot de bruggen er liggen, vragen zich af wanneer ze klaar zijn en waarom het zo lang duurt. Waarom is die tunnel eigenlijk niet meteen aangelegd tijdens de bouw van de Noord-Zuidlijn? Waarom zijn de maatregelen niet eerder uitgevoerd?
Ook zijn er vragen over de fasering van het programma. Waarom niet eerst de Westbrug, daar zijn de ponten veel drukker en wordt veel meer gebouwd? Waarom niet eerst de tunnel, bij het Centraal Station is het echt druk?

Antwoord
De besluiten over de aanleg van de Noord/Zuidlijn werden genomen aan het begin van deze eeuw. Op dat moment was het nog te moeilijk om voor te stellen dat de ontwikkeling van Amsterdam Noord uiteindelijk zo'n enorme vlucht zou nemen en een extra tunnel ontzettend bruikbaar zou zijn. Het 'meenemen' van een extra tunnel tijdens de werkzaamheden van de Noord/Zuidlijn is uiteindelijk wel overwogen, maar behalve vanwege een op dat moment gevoeld gebrek aan nut en noodzaak, ook vanwege budgettaire redenen geschrapt uit de 'scope' van de Noord/Zuidlijn.
Pas de laatste tien jaar ontstond de urgentie om werk te maken van het verbeteren van de oeververbindingen. Dit leidde uiteindelijk tot een eerste gemeentelijk besluit in 2017. Onderdelen van dit besluit zijn inmiddels in uitvoering en worden opgeleverd eind 2022/begin 2023 - waaronder de verbetering van de veerverbindingen. Langs het gehele IJ worden de veerverbindingen de komende jaren geïntensiveerd. (Zie ook het antwoord op vraag 27, tussentijdse drukte.) De verwachting is dat dit zal leiden tot een betere spreiding van fietsverkeer op het centrale gedeelte van het IJ, en dus een ontlasting van het huidige Buiksloterwegveer. Hiermee wordt de bereikbaarheid en oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers op het centrale deel van het IJ voor de komende decennia verzekerd.
Het gaat nog heel wat jaren duren voordat de eerste vaste oeververbinding voor langzaam verkeer (fiets en voetganger) en mogelijk openbaar vervoer er ligt. Na de inspraakronde en de beantwoording van alle reacties neemt de gemeenteraad begin 2022 een voorkeursbesluit. Pas als dat er is, kan er een projectorganisatie worden opgericht, op aanwijzing van het nieuwe college. Dat zal naar verwachting als eerste gebeuren voor de Oostbrug, omdat voor de Westbrug en de ondiepe tunnel eerst de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) voor de cruiseschepen moet verhuizen. De projectorganisatie gaat vervolgens aan de slag. Dit gebeurt in nauw overleg

met de buurt en de betrokken partijen. Vervolgens kost het ontwerpen en bouwen van een brug nog zeker 8 à 9 jaar. Niet eerder dan aan eind van dit decennium, kan de Oostbrug in gebruik worden genomen – als er de komende jaren voortvarend verder gewerkt wordt.
Nadat de Oostbrug in voorbereiding is genomen, neemt de gemeente een besluit over de bouw van de Westbrug, in samenhang met een besluit over de PTA. De oplevering van de Westbrug zal na 2030 plaatsvinden. De voetgangerspassage kan veel minder diep (en dus veel goedkoper) worden aangelegd, als er geen zeecruiseschepen meer hoeven te passeren. Dat betekent dat de tunnel pas kan worden aangelegd als de PTA is verplaatst (net als de Westbrug). Daarom start de voorbereiding van de Voetgangerspassage CS pas nadat de besluiten over de bruggen zijn genomen. Als het zover is, gebeurt dit in samenhang met een besluit over de mogelijke aanleg van een extra metrostation ter hoogte van de Sixhaven. Dit betekent dat de Voetgangerspassage CS, net als de Westbrug, pas na 2030 wordt gerealiseerd.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
0153-7617, 0221-3885, 0223-8353, 0299-0555, 0418-3795, 0528-8038, 0569-1353, 0659-3315, 0694-5761, 0799-0200, 0815-0662, 1060-6370, 1212-0369, 1258-1323, 1299-1772, 1405-1253, 1454-4962, 1522-3458, 1523-1818, 1555-1305, 1568-2460, 1575-8531, 1592-4085, 1647-9709, 1788-1343, 2084-6744, 2096-9795, 2217-9413, 2366-6753, 2391-8626, 2411-9738, 2423-8680, 2434-2425, 2440-2358, 2447-2674, 2473-7836, 2565-4244, 2658-9292, 2672-1766, 2711-8187, 2717-7137, 2905-6023, 2952-3942, 2992-9602, 3008-1576, 3122-7508, 3141-8668, 3177-8063, 3199-3084, 3216-0355, 3621-3031, 3624-6336, 3822-7990, 3968-2441, 3993-6334, 4224-9163, 4344-5556, 4382-1697, 4506-8108, 4545-4022, 4554-1271, 4556-2469, 4617-6164, 4685-4836, 4871-3061, 4896-3541, 4898-7515, 4900-8589, 5032-4537, 5041-0718, 5103-4542, 5117-9891, 5120-9337, 5134-3424, 5141-5173, 5250-8822, 5288-6584, 5315-7361, 5326-6657, 5402-8158, 5516-2907, 5522-9206, 5551-8608, 5577-6763, 5632-7017, 5634-2019, 5768-0282, 5774-8470, 5774-9857, 5817-8915, 5829-6882, 5846-0667, 5863-5882, 5997-8378, 6017-5133, 6028-0913, 6059-8128, 6088-0553, 6159-2480, 6199-9075, 6276-2457, 6292-2752, 6611-3029, 6811-0626, 6859-0588, 6923-9799, 6930-8558, 6959-9349, 6961-2402, 7172-2431, 7244-8806, 7265-4887, 7298-6614, 7323-9701, 7333-3610, 7493-9824, 7513-7613, 7584-3145, 7777-4478, 7801-4209, 7994-9561, 8070-3927, 8144-1209, 8511-9826, 9363-2739, 9370-0757, 9490-2588, 9545-5999, 9575-8797, 9589-3819, 9693-2739, 9721-7940, 9788-7321, 9801-1952, 9848-4790, 9850-9933, 1102-8619, 1849-0211, 5379-4726

06. Standpunt partijen

Samenvatting reacties
Eén inspreker wil graag weten wat de standpunten zijn van de overige partijen: Provincie Noord-Holland, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, de Vervoerregio Amsterdam, Port of Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer .

Antwoord
De Provincie Noord-Holland, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, de Vervoerregio Amsterdam, Port of Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer staan positief tegenover het voorgenomen voorkeursbesluit en de plannen zoals beschreven in de Nota van Uitgangspunten. Deze partijen zijn als partners betrokken geweest bij de totstandkoming van het advies van de commissie D'Hooghe en bij de uitwerking ervan, en in de afgelopen periode veelvuldig betrokken bij de inhoud.
Zo is de OV-netwerkanalyse opgesteld in nauwe samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam. Rijkswaterstaat en de Vervoerregio Amsterdam hebben geen formele reactie ingediend. Port of Amsterdam heeft aangegeven dat de nautische belangen goed zijn betrokken bij de plannen en vraagt met name aandacht voor het bedienings- en het openingsregime van de bruggen. De Provincie Noord-Holland geeft aan zich te kunnen vinden in de verwerking van de adviezen van commissie D'Hooghe, en noemt enkele aandachtspunten voor het vervolg. De gemeente is tevreden over de samenwerking met alle partijen en zet dit graag op constructieve wijze voort bij de nadere uitwerking van de plannen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
3601-0986, 9894-6334

Bruggen

07. Leefomgeving bruggen

Samenvatting reacties
Omwonenden van de buurten waar de bruggen aan land komen maken zich zorgen over de verwachte drukte. De aansluiting van de bruggen op het land zal enorme hoeveelheden fietsers en OV met zich meebrengen. Hoe voorkom je dat de rustige buurten veranderen in een verkeersader met geluidsoverlast en gevaarlijke verkeerssituaties als gevolg? Wordt er rekening gehouden met parkeergarages die uitkomen op de ontsluitingsroutes? Er worden diverse aandachtspunten genoemd die de gemeente straks goed mee moet nemen bij het verder uitwerken van de potentiële toevoerroutes voor fiets en OV.
Een specifieke groep omwonenden in West vraagt zich af of al het verkeer wel over de Haparandadam moet waar een aantal parkeergarages op uitkomt, is ontsluiting van de Westbrug via de Koivistokade niet een optie? Daar wonen geen mensen. Een aantal omwonenden van de Oostbrug wil weten hoe de ligplaatsen bij de Kompasdam zich verhouden tot het convenant uit 2016.

Antwoord
Verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers is een randvoorwaarde voor de gemeente. Met de komst van de nieuwe bruggen en tunnel veranderd ook de leefomgeving door toenemende drukte en mobiliteit van fietsers en mogelijk OV. Dit wordt merkbaar in de buurten waar de bruggen aan land komen, maar ook op de toevoerwegen van de achterliggende buurten. Zie ter illustratie de aandachtspuntenkaarten in paragraaf 3.6 en 4.7 van de Nota van Uitgangspunten. Op deze kaarten zijn alle, tot nu toe geïnventariseerde, aandachtspunten op de toevoerroutes naar de bruggen gemarkeerd. De inrichtingen van de straten worden in de volgende fase zeer nauwkeurig uitgewerkt. Belanghebbenden worden hierbij betrokken.
Voor het op orde brengen van het fietsnetwerk vanwege toenemende drukte, kijkt de gemeente niet alleen naar de directe omgeving van de bruggen maar ook naar de impact op de verder weg gelegen gebieden. De aansluiting van fietsnetwerken op autowegen en openbaar vervoer krijgt hierbij de nodige aandacht. Waar nodig en mogelijk worden verkeersstromen van elkaar gescheiden. Ook voetgangers rondom beide bruggen krijgen voldoende ruimte.
Voor het bepalen van de precieze zuidelijke aanlandlocatie van de Westbrug bestaan op dit moment nog verschillende mogelijkheden. Onderzoek hiernaar gebeurt in de volgende fase in samenwerking met programma Haven-Stad. Ook de aansluitingen op het bestaande (en nieuwe) fiets- en OV-netwerk wegen hierbij mee. Zie de verkenningskaart van de Westbrug in paragraaf 4.2 van de NvU. Belanghebbenden worden hier tegen die tijd bij betrokken. Aansluiting op de Koivistokade is één van de potentiële routes die in de volgende fase verder worden uitgewerkt.
In de volgende fase willen wij met omwonenden van de Oostbrug en de nautische partijen in gesprek over de ligplaatsen bij de Kompasdam. Daar worden de afspraken uit het convenant uit 2016 bij betrokken.

Voorgestelde wijziging
De gevolgen voor de aanlandingsgebieden zijn duidelijk toegelicht in de Nota. Hierbij hebben we aangegeven dat de definitieve inpassing in de volgende fase verder wordt onderzocht. Mogelijke aandachtspunten vanuit de inspraak zijn benoemd en op een kaart in beeld gebracht. We geven aan dat er in de volgende fase een participatieplan wordt opgesteld en dat belanghebbenden betrokken worden bij de definitieve keuzes voor de inpassingen binnen de verkenningsgebieden.

Ingediend door
0012-5423, 0100-5161, 0153-7617, 0220-4231, 0319-8184, 0323-8262, 0404-4355, 0602-7845, 0607-8229, 0613-1403, 0636-1843, 0663-3641, 0676-9875, 0677-5056, 0679-9931, 0763-7981, 0900-8697, 0906-6255, 0911-6155, 1072-9440, 1167-2222, 1255-0982, 1592-4085, 1608-7805, 1752-8354, 1774-9547, 1947-9590, 2030-6643, 2087-

5900, 2201-1795, 2236-2400, 2236-5383, 2272-2091, 2310-4119, 2312-6796, 2323-7920, 2351-4292, 2453-7409, 2514-4157, 2657-7491, 2685-6847, 2695-3605, 2705-8331, 2717-4236, 2797-1033, 2836-8210, 2912-5657, 2915-0231, 2948-0247, 2949-9466, 2980-5874, 3098-8731, 3133-0183, 3217-6408, 3224-9847, 3349-6820, 3394-1071, 3622-0858, 3634-0420, 3750-2677, 3790-7837, 3812-8812, 3890-0764, 3966-2481, 4115-8834, 4224-9163, 4232-7772, 4331-8165, 4402-3214, 4536-6256, 4639-3896, 4806-0636, 4810-3666, 4820-7524, 4871-3061, 4920-0823, 4949-6790, 4978-3823, 5021-4783, 5041-0718, 5126-7357, 5169-7970, 5255-9597, 5273-7362, 5440-5791, 5453-2456, 5544-1413, 5592-5101, 5629-0790, 5657-7649, 5670-3043, 5740-8630, 5765-4762, 5824-2371, 5858-7596, 6014-8735, 6021-6414, 6082-8895, 6141-5109, 6144-6406, 6181-5258, 6200-3413, 6239-1147, 6242-8104, 6302-0780, 6332-0810, 6625-2324, 6632-9029, 6687-9825, 6720-0324, 6800-0867, 6847-1160, 6901-8393, 6917-9097, 6961-2402, 6970-6126, 7010-0939, 7030-7425, 7143-0982, 7172-2431, 7279-9318, 7304-9074, 7331-3550, 7331-3706, 7474-6516, 7509-4188, 7512-1932, 7563-7758, 7593-6545, 7601-0442, 7637-8729, 7643-8372, 7712-6756, 7715-8642, 7720-5010, 7801-4209, 7894-4500, 7948-9746, 7968-3202, 8045-8865, 8110-8509, 8125-9285, 8137-8790, 8143-1754, 8144-1209, 8298-7647, 8362-6738, 8470-1563, 8577-7536, 8639-6755, 8669-0303, 8674-9518, 8675-2330, 8726-6567, 8755-0321, 8812-6042, 8820-3747, 8854-8757, 9283-9201, 9294-1486, 9345-0249, 9469-2320, 9476-4768, 9519-8831, 9620-7328, 9800-9436, 9807-2805, 9874-3419, 9882-4557, 9891-2234, 9891-2551, 9894-6334, 9918-0978, 9921-3575, 9942-4607, 9954-2357, 9999-0001, 4844-6229

o8. Inpassing en architectuur van de bruggen

Samenvatting reacties

Amsterdammers zijn gehecht aan het zicht op het open water. Een aantal insprekers maakt zich zorgen dat de bruggen de skyline verpesten, vindt bruggen niet passen bij Amsterdam, of in de buurt. Anderen vragen zich af hoe we ervoor kunnen ervoor zorgen dat de bruggen mooi worden (mooier dan de Erasmusbrug), iconisch, om trots op te zijn?

Antwoord

Met de komst van de bruggen verandert het zicht van het open IJ, daar waar de bruggen gepland zijn. De skyline van Amsterdam verandert. Dit is spannend, en maakt – juist op deze centrale en iconische locaties in Amsterdam – dat de architectuur van de bruggen enorm van belang is. De IJ-oeververbindingen markeren een belangrijke stap in de (stedenbouwkundige) ontwikkeling van Amsterdam. De bruggen zullen logischerwijs onderdeel gaan uitmaken van de openbare ruimte van de stad. Niet alleen functioneel hebben de verbindingen betekenis, maar ook als beleving; de oeververbindingen zullen de stad anders doen aanvoelen voor haar inwoners, bezoekers en passanten. Zowel op het water als op het land.
De architectonische uitstraling en kwaliteit van de verbindingen is van groot belang. Nadat de gemeenteraad de locaties van de bruggen definitief goedkeurt, starten we met de uitwerking. Aspecten als beeldkwaliteit en kwalitatief goede ruimtelijke inpassing zijn hier onderdeel van. Het inpassen van een brug is een integraal ontwerpvraagstuk. Technische en constructieve uitgangspunten, inpassing in de stad en de buurten, aandacht voor een landschappelijke en nautische inpassing; het speelt allemaal een belangrijke rol. Tijdens de ontwerpfase wordt hiertoe een beeldkwaliteitskader opgesteld. Ook komt er een stevig supervisieteam. Speciale aandacht verdient de ruimte onder en rondom de brugaanlandingen en de invulling van deze plekken. We streven naar bruggen waarop alle gebruikers straks trots kunnen zijn: zij die eroverheen rijden of wandelen, en zij die eronderdoor varen.

Voorgestelde wijziging

Geen.

Ingediend door

0026-4041, 0047-1386, 0259-8007, 0495-0014, 0663-3641, 1050-5845, 1192-2282, 1322-2093, 1611-7647, 1656-0489, 1814-3771, 1959-6347, 2157-8347, 2312-6796, 2315-9448, 2332-5150, 2460-3512, 2593-6454, 2647-2646, 2855-7103, 2865-6977, 2909-1329, 2915-0231, 2927-4395, 2975-4383, 3038-7092, 3074-9395, 3124-1792, 3244-4980, 3245-8540, 3361-0352, 3616-2694, 3626-9482, 3649-7559, 3822-7990, 3831-1717, 3890-6950, 3968-2441, 4008-7019, 4081-5048, 4138-7292, 4396-4699, 4402-3214, 4893-3184, 4945-8938, 4950-8729, 5522-9206, 5525-4881, 5768-4845, 5913-5321, 5967-1997, 6021-6414, 6104-0304, 6144-6406, 6162-7084, 6625-2324, 6825-9600, 6831-9945, 6917-9097, 7117-9269, 7145-9851, 7311-5506, 7318-5235, 7381-3862, 7509-4188, 7512-1932, 7601-0442, 7979-3022, 8199-0966, 8421-0138, 8537-8251, 8681-4067, 8726-6567, 8758-0060, 8761-0636, 8812-6042, 8869-

3661, 8981-5939, 9296-2095, 9476-4768, 9547-8481, 9993-1170, 9999-0001, 9068-0667

09. Waarom de keuze voor een brug of tunnel

Samenvatting reacties

Er zijn insprekers die liever tunnels zouden zien dan bruggen, en vice versa. Waarom is er gekozen voor bruggen en niet voor tunnels? En waarom voor een tunnel bij het Centraal Station en niet voor een brug?

Antwoord

De discussie over bruggen of tunnels is door de Commissie D'Hooghe beslecht. Zij hebben de afweging voor een brug of tunnel uitgebreid onderzocht en toegelicht. Zowel de gemeente als de partners in het proces (Provincie Noord-Holland, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Centraal Nautisch Beheer, Vervoerregio Amsterdam) hebben de conclusies van het rapport onderschreven.
De commissie heeft ten aanzien van bruggen en tunnels regels voor besluitvorming opgenomen voor de keuze voor een nieuwe oeververbinding. In deze 'beslisboom' staan vijf criteria waaraan moet worden voldaan om de keuze voor een brug over een belangrijke en drukke vaarweg te rechtvaardigen. Het gaat daarbij om:
1. De verbinding moet een hoge vervoerswaarde hebben (er moet veel verkeer overheen kunnen).
2. Het moet gaan om een uitzonderlijke situatie met betrekking tot nationale welvaartscreatie (de verbinding moet economisch van belang zijn).
3. De nautische veiligheid moet conform de richtlijnen zijn gewaarborgd (scheepvaart moet vlot en veilig kunnen passeren).
4. Er zijn positieve bijvangsten op land en op het water (denk aan nautische voorzieningen zoals ligplaatsen of de toevoeging van een park).
5. De aanlandingen moeten ruimtelijk inpasbaar zijn en kunnen worden verbonden met belangrijke fietsstraten.
De commissie geeft aan dat wanneer al aan deze criteria wordt voldaan, bruggen de beste optie zijn. Bovendien biedt een brug meerwaarde ten opzichte van een tunnel op gebied van sociale veiligheid, de culturele waarde van een verbinding (zoals de beleving), en de continuïteit van het openbaar domein (een brug zie je liggen, een brug kan een verblijfplek zijn). Op basis hiervan adviseert de commissie een West- en Oostbrug.

Achter Centraal Station is een brug nautisch niet mogelijk. Het IJ is smal op dit punt en ligt bovendien in een bocht. De zichtlijnen voor schepen zijn hierdoor onvoldoende voor een brug. Daarom is een brugvariant op deze locatie niet verder onderzocht. Overigens zou hier ook onvoldoende ruimte zijn om een brug in te passen vanwege de hellingen en de gestelde randvoorwaarden voor doorfietsbaarheid.

Voorgestelde wijziging

In de NvU is een tekstkader toegevoegd waarin nader wordt toegelicht waarom gekozen is voor bruggen in de plaats van tunnels (paragraaf 1.3 NvU).

Ingediend door

0026-4041, 0182-6204, 0259-8007, 0528-6183, 0531-6695, 0597-4453, 0620-4043, 0636-2862, 0679-9931, 0724-9429, 0981-4465, 1115-2728, 1322-2093, 1329-6373, 1370-7930, 1493-3957, 1611-7647, 1703-8486, 1765-3309, 1974-3620, 2072-3867, 2157-8347, 2301-3609, 2306-3103, 2312-6796, 2315-9448, 2647-2646, 2685-6847, 2739-1693, 2751-7311, 2814-8240, 2865-6977, 2909-1329, 2966-1803, 3030-3167, 3044-5525, 3074-9395, 3083-0016, 3462-6536, 3578-1041, 3612-8650, 3725-2524, 3743-0583, 3799-1729, 3822-7990, 3890-6950, 3907-9586, 3924-4951, 3945-9020, 3966-2481, 3978-9936, 4081-5048, 4209-0192, 4334-6366, 4452-6407, 4526-0155, 4592-6370, 4756-2331, 4763-5913, 4764-6701, 4909-9918, 4950-8729, 5034-4122, 5080-1992, 5273-7362, 5497-7010, 5740-9615, 5773-8262, 5858-7596, 5887-0042, 5893-4153, 6160-5440, 6162-7084, 6199-9075, 6543-0388, 6554-4846, 6785-6052, 6800-0867, 6825-9600, 6831-9945, 6857-4957, 6876-8789, 6917-9097, 6926-8876, 7194-5127, 7251-7710, 7318-5235, 7323-9743, 7329-5062, 7344-8758, 7474-6516, 7541-5987, 7601-0442, 7637-8729, 7656-2490, 7712-6756, 7713-4427, 7736-1667, 7754-4477, 7853-0444, 7898-3523, 7953-0642, 8250-4913, 8263-8257, 8736-3417, 8981-5939, 9068-0667, 9116-7829, 9159-7550, 9187-7206, 9288-8623, 9294-1486, 9363-2739, 9547-8481, 9556-6992, 9775-8905, 9838-3796, 9839-3023, 9924-7422, 9993-1170, 9999-0001, 9298-0945, 7801-4209

10. Locatie bruggen

Samenvatting reacties

Een vraag gerelateerd aan de huidige structuur van de stad is waarom de bruggen zover uit het centrum liggen? Hier komt toch niemand, mensen worden zo verplicht om om te fietsen. De pont in Oost is nu al nooit vol.

Antwoord

Bruggen op de flanken van de stad passen bij de meerkernige ontwikkeling van de stad; een stad en regio met meer stedelijke centra (Omgevingsvisie Amsterdam 2050). Met de bruggen ontstaan meer doorgaande routes voor fiets en OV op de flanken van de stad. Hierdoor spreiden we de drukte en kunnen we de groei van de stad opvangen. Aan de oost- en de westkant van de stad vindt de komende decennia ook veel gebiedsontwikkeling plaats met veel nieuwe woningen en arbeidsplaatsen. Een goed voorbeeld hiervan is Haven-Stad aan de noordwest kant van Amsterdam met 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen. Door deze gebiedsontwikkelingen vindt er veel groei plaats aan de randen van de binnenstad en in Noord. Met als gevolg ook veel meer verkeersbewegingen tussen beide oevers. Als de twee bruggen en de voetgangerspassage gereed zijn verwachten we dat meer dan 130.000 reizigers hiervan gebruikmaken.
Het Oostveer vaart op dit moment drie keer per uur. Zo'n 1.250 mensen maken er per dag gebruik van. De studie naar de vervoerswaarde wijst echter uit dat de Oostbrug een aantrekkelijke verbinding is voor fietsers. Aantrekkelijker dan het huidige Oostveer. Belangrijke redenen hiervoor zijn dat fietsers met een brug niet hoeven te wachten op de pont en dat de fietsrit over de brug sneller gaat dan de reis met de pont, zelfs als de pont vaker zou varen.
Op dit moment steken de meeste pontgebruikers het IJ over achter het Centraal Station. Veel reizigers komen echter vanuit verschillende richtingen in Noord, en hoeven ook niet in het centrum te zijn. Voor deze mensen zijn verbindingen op de flanken een goede optie. Daarnaast blijven de veren achter Centraal Station varen, ook na realisatie van de bruggen. Doel van de Sprong over het IJ is om een robuust en toekomstvast netwerk te realiseren en zo de oversteek over de hele linie, voor alle gebruikers, te verbeteren. Dus ook achter het Centraal Station.
Met de bruggen op de flanken zal het DNA van de stad veranderen. Waar we nu geneigd zijn om voor het merendeel van de reizen tussen beide oevers altijd via het Centraal Station te gaan, zal dit in de toekomst voor een aanzienlijk deel van de reizen veranderen. Op deze manier wordt Noord beter betrokken en verbonden met de rest van de stad.

Voorgestelde wijziging

Geen.

Ingediend door

4449-7706, 0142-8461, 0153-2212, 0201-0181, 0305-5319, 0309-0056, 0323-8262, 0458-3499, 0531-6695, 0607-8229, 0679-9931, 0712-0542, 0724-9429, 1255-0982, 1370-7930, 2118-5818, 2453-7409, 2493-6745, 2547-4137, 2565-4244, 2711-8187, 2757-0065, 3141-8668, 3231-6129, 3310-1123, 3462-6536, 3601-0986, 3662-5907, 3676-2993, 3725-2524, 3943-1093, 4118-6109, 4128-7753, 4523-7047, 4780-2568, 4791-9906, 4871-3061, 4948-8494, 5057-5565, 5117-9891, 5156-1697, 5195-6438, 5255-9597, 5326-6657, 5551-8608, 5740-9615, 5774-8470, 5829-6882, 6048-2125, 6241-9461, 6352-9531, 6368-7186, 6501-0658, 6616-7694, 6625-2324, 6720-0324, 6783-4866, 6859-0588, 6917-9097, 7233-1074, 7512-1932, 7513-7613, 7517-9672, 7563-7758, 7593-6545, 7601-0442, 7632-9001, 7637-8729, 7643-8372, 7656-2490, 7728-5738, 7801-4209, 7839-8613, 7875-2041, 7968-3202, 7979-6727, 8137-8790, 8144-1209, 8319-4029, 8429-3083, 8470-2844, 8571-3899, 8669-0303, 8674-9518, 8708-7952, 8801-8863, 8813-9792, 8884-6041, 8934-7409, 9122-8431, 9367-4689, 9399-1787, 9565-8274, 9671-6922, 9823-0000, 9892-0591, 5020-0646

11. Inrichting, veiligheid bruggen

Samenvatting reacties

Een veel terugkerende reactie betreft de inrichting en veiligheid van de bruggen. Hoe zorg je ervoor dat je de brug prettig kunt oversteken per fiets, waarom zijn bruggen zo hoog, hoe steil zijn ze? Worden de bruggen goed verlicht? Hoe houd je rekening met alle weersomstandigheden? Hoe zorg je voor veiligheid op de bruggen? Komen er fietspaden en aparte stroken voor openbaar vervoer? Zijn de bruggen toegankelijk voor hulpverlening? Brandweer, politie, ambulance? Ook als er geen OV overheen komt? Worden de bruggen toegankelijkheid voor mindervaliden?

Antwoord

Het ontwerp van de bruggen houdt rekening met het gebruik door verschillende verkeersdeelnemers. Voetganger, fietsers en eventueel openbaar vervoer (OV). Ter bevordering van het fietscomfort hebben de hellingbanen een stijgingspercentage van gemiddeld maximaal 2,7%. De hellingbaan bestaat uit hellende delen met ertussen twee vlakstanden van 25 meter lang. Een vergelijkbare hellingbaan is die van de Nesciobrug aan noordzijde, naar de Diemerdijk toe. Die is ongeveer 2,3%. Aan de zuidzijde is die steiler: 3,2%. Een andere vergelijkbare hellingpercentage is die van de Jan Schaefferbrug aan de zijde van Java-eiland met een hellingspercentage van 2,25%, aan de zuidzijde (zijde Piet Heinkade) is de helling 3%. De hellingpercentages zijn in lijn met de nationaal geldende richtlijnen van CROW. CROW is een Nederlandse stichting en kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.
Goede voorzieningen voor voetgangers en mensen met een beperking zijn hierbij een voorwaarde. Voor voetgangers en mensen met een beperking bekijken we hoe zij zo hoog mogelijk op de brug kunnen komen via trappen en ruime liften. De brug zal veel wind vangen: het IJ ligt in de westelijke windstromen. Onderdeel van een vervolgstudie is varianten te onderzoeken waarbij de gebruikers van de brug beschut worden tegen deze windstromen. De veiligheid op de brug, en een goede toegang voor nood- en hulpdiensten nemen wij hierin mee. Als er OV over de brug komt, dan kunnen in geval van een calamiteit de voertuigen van nood- en hulpdiensten ook van de OV infrastructuur op de brug gebruik maken. Bij enkel een fietsbrug kunnen waarschijnlijk alleen de compactere voertuigen van de nood- en hulpdiensten gebruikmaken van het fietspad op de brug.
Ook sociale veiligheid is een belangrijk thema bij alle oeververbindingen. Hier zijn verschillende voorzieningen denkbaar. Cameratoezicht en goed toegepaste verlichting is per definitie noodzakelijk op bruggen en in tunnels. Verder is het belangrijk ruimtelijk goed overzicht te creëren. Geen blinde en/of scherpe hoeken en/of onoverzichtelijke blokkerende elementen in de ruimte. Dit maakt onderdeel uit van de verdere uitwerkingen in de ontwerpfase.

Voorgestelde wijziging

Geen.

Ingediend door

8250-4913, 7137-8859, 0002-0546, 0047-1386, 0061-9247, 0100-5161, 0116-1824, 0201-0181, 0220-4231, 0259-8007, 0317-2202, 0372-0285, 0455-0789, 0455-3972, 0471-8749, 0531-6695, 0607-8229, 0620-4043, 0636-1843, 0659-3315, 0825-5350, 0832-1971, 0879-6080, 1048-3556, 1107-4867, 1167-2222, 1241-0506, 1367-3691, 1400-3619, 1419-6831, 1611-7647, 1851-6696, 1881-5136, 1911-3407, 1934-7260, 2009-3784, 2016-2770, 2084-6744, 2147-4900, 2154-7124, 2201-1795, 2360-7452, 2394-9704, 2453-7409, 2514-4157, 2527-7948, 2565-4749, 2600-4091, 2658-9292, 2695-3605, 2734-6540, 2751-7311, 2803-6085, 2855-7103, 2897-2941, 2915-0231, 3030-3167, 3079-7565, 3133-0183, 3164-3696, 3197-6762, 3200-0868, 3322-3829, 3364-3949, 3394-1071, 3426-9759, 3462-6536, 3486-7642, 3496-6583, 3531-1034, 3578-1041, 3598-3456, 3606-4337, 3626-9482, 3750-2677, 3755-8778, 3825-9281, 3966-2481, 3978-9936, 3999-3345, 4008-7019, 4105-7283, 4210-2243, 4331-8165, 4402-3214, 4454-7033, 4526-0155, 4756-2331, 4759-0701, 4810-3666, 4871-3061, 5041-0718, 5273-7362, 5401-8821, 5440-5791, 5558-6769, 5720-5847, 5740-8630, 5774-9857, 5824-2371, 5829-2072, 5848-4452, 5858-7596, 5913-4471, 5967-1997, 6021-6414, 6071-4623, 6078-6610, 6141-5109, 6146-9840, 6181-5258, 6279-0452, 6466-8762, 6501-0658, 6625-2324, 6687-9825, 6844-5132, 6857-4957, 7030-7425, 7093-4099, 7172-2431, 7194-5127, 7215-1460, 7233-1074, 7260-3323, 7279-9318, 7323-9743, 7329-5062, 7331-3706, 7344-8758, 7381-5177, 7474-6516, 7505-6122, 7512-1932, 7513-4676, 7513-7613, 7548-7791, 7576-4702, 7593-6545, 7632-4540, 7713-4427, 7715-8642, 7736-1667, 7801-4209, 7853-0444, 7875-2041, 8069-7337, 8076-5306, 8083-9261, 8125-9285, 8137-8790, 8185-2276, 8263-8257, 8319-4029, 8379-5082, 8432-3718, 8470-1563, 8548-9150, 8571-3899, 8577-7536, 8726-6567, 8736-3417, 8755-0321, 8758-0060, 8820-3747, 9010-5532, 9068-0667, 9116-7829, 9253-9311, 9296-2095, 9476-4768, 9575-8797, 9590-0420, 9838-3796, 9879-3099, 9890-7947, 9905-1143, 9954-2357, 9999-0011

12. Fietsroutes

Samenvatting reacties

Wordt gekeken naar verbeteren van bestaande fietsroutes in aansluiting op de nieuwe brug? Fietsers zoeken altijd de kortste weg, fijnmazig spreiden is dus belangrijk, dus niet een 'fietsring'. Dat is nadenken vanuit autogebruik.

Antwoord

De grote aantallen te verwachten reizigers over beide bruggen (fiets en OV) moeten bij de verschillende locaties waar de bruggen aan land komen goed en verkeersveilig worden verwerkt. Hierbij willen we het karakter van deze buurten zoveel mogelijk handhaven. De potentiële toevoerroutes voor fiets en OV, en de aandachtspunten op deze routes, zijn in kaart gebracht (zie de kaarten in de NvU in paragraaf 3.2 en 4.2. Van belang hierbij is het sluiten van de fiets- en OV-ring (de binnenring) op de noordoever, zoals ook de commissie D'Hooghe heeft geadviseerd. Dit is de route Johan van Hasseltweg – Mosplein – Papaverweg.
Onderzoek met het verkeersmodel van de gemeente wijst uit dat, afhankelijk van de aanlandlocaties, ca. 50% of minder van de fietsers gebruik zal maken van de binnenring. Dit betekent dat wij naast debinnenring ook naar de fietsroutes in andere windrichtingen moeten kijken.
In de volgende fase werken wij de verschillende routes van en naar de bruggen uit. Dit gebeurt in afstemming met de omwonenden en andere belanghebbenden. Fietsgedrag van Amsterdammers wordt hier nauwgezet bij betrokken. Ook onderzoeken wij in hoeverre fietsroutes moeten worden aangepast of toegevoegd om het extra verkeer van de bruggen goed en verkeersveilig te kunnen verwerken.
Pas na deze uitwerking en het wegen van alle belangen die hierbij komen kijken, kunnen we keuzes maken over de voorkeursroutes op beide oevers voor fiets en OV van/naar de twee bruggen. De belangrijkste opgave is te komen tot toevoerroutes die hiervoor het meest geschikt zijn. Ook van belang is het bepalen van de meest optimale en aantrekkelijke (fiets)inrichting, zodat de gebruikers ook echt worden uitgenodigd om van deze routes gebruik te maken. Dat betekent ook dat het gebruik van fietsroutes die veel minder geschikt zijn, wordt ontmoedigd, eventueel met fysieke ingrepen.

Voorgestelde wijziging

We hebben nieuwe kaartjes opgenomen waarin de potentiële toevoerroutes voor fiets en OV staan. Dit geeft een beeld van de verwachte routes voor de fiets bij gebruik van een van beide bruggen. Hieruit blijkt dat er, naast de fietsbinnenring, meerdere routes gebruikt gaan worden. Deze routes moeten we hiervoor geschikt gaan maken. Daarnaast hebben we een tekstkader opgenomen waarin de binnenring nader wordt toegelicht (paragraaf 2.4.1).

Ingediend door

5592-5101, 0100-5161, 0153-7617, 0220-4231, 0323-8262, 0458-3499, 0636-1843, 1186-1190, 1592-4085, 1611-7647, 1814-3771, 1858-3209, 1881-5136, 2030-6643, 2281-6172, 2323-7920, 2434-2425, 2453-7409, 2489-5165, 2948-0247, 2955-3960, 3030-3167, 3098-8731, 3217-6408, 3462-6536, 3518-6210, 3606-4337, 3750-2677, 3999-3345, 4118-6109, 4224-9163, 4533-0038, 4710-4341, 4810-3666, 4871-3061, 4932-1138, 4950-8729, 5041-0718, 5126-7357, 5273-7362, 5740-9615, 5824-2371, 5917-7440, 6181-5258, 6242-8104, 6368-7186, 6382-0488, 6800-0867, 6961-2402, 7143-0982, 7172-2431, 7279-9318, 7298-6614, 7304-9074, 7331-3550, 7381-5177, 7509-4188, 7563-7758, 7593-6545, 7601-0442, 7632-9001, 7637-8729, 7643-8372, 7715-8642, 7720-5010, 7801-4209, 7839-8613, 7968-3202, 8110-8509, 8125-9285, 8143-1754, 8144-1209, 8298-7647, 8470-1563, 8577-7536, 8674-9518, 8755-0321, 8820-3747, 8854-8757, 9168-2019, 9214-4493, 9345-0249, 9399-1787, 9587-6782, 9620-7328, 9622-1569, 9807-2805, 9882-4557, 9954-2357, 9999-0001

13. Geluidsoverlast bruggen

Samenvatting reacties
Een vraag vanuit omwonenden van de toekomstige bruggen betreft de geluidsoverlast van de bruggen zelf. Hoe voorkom je in het ontwerp van de brug geluidsoverlast voor omwonenden: fluitende wind, opening slagbomen, piepende tramrails en bonkende bussen? En betekenen stilliggende schepen voor de brug niet voor een grotere milieubelasting en geluidsoverlast voor omwonenden?

Antwoord
De bruggen worden een onderdeel van de publieke ruimte van de stad. Signalen bij slagbomen en mogelijk openbaar vervoer (tram, bus) produceren geluid. Dit geldt ook voor het mogelijke geluid van (stilliggende, wachtende) schepen.

De ruimtes rondom de brugaanlandingen moeten zorgvuldig worden ontworpen. Dit gebeurt in samenspraak met de belanghebbenden in de directe omgeving. Daarnaast voeren wij in een volgende fase akoestische onderzoeken uit. Hierbij wordt onder meer de toename van de geluidbelasting op geluidgevoelige gebouwen als gevolg van het verkeer over de bruggen onderzocht. De aanvaardbaarheid van de geluidbelasting wordt vervolgens beoordeeld aan de hand van de wettelijke normen die daarvoor gelden.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
0153-7617, 0220-4231, 0679-9931, 1143-1334, 1752-8354, 2016-2770, 2323-7920, 2685-6847, 2915-0231, 5273-7362, 6144-6406, 6181-5258, 6961-2402, 7304-9074, 7331-3706, 7509-4188, 7512-1932, 7563-7758, 7601-0442, 7715-8642, 7801-4209, 8137-8790, 8199-0966, 8639-6755, 8669-0303, 8726-6567, 8755-0321, 9476-4768, 9519-8831, 9807-2805, 9999-0001

14. Openingsregime bruggen

Samenvatting reacties
Hoe vaak gaan de bruggen open? Hoe lang moeten we dan wachten?

Antwoord
Bediening (wie er bedient), bedieningsregime (de openingstijden en wijze van aanmelden voor een opening van de brug) en bedieningscyclusduur (hoelang wegverkeer moet wachten voor een brugopening) zijn van belangrijke invloed op de afwikkeling van het verkeer op het water en op het land. Er zijn op dit moment nog geen afspraken gemaakt over de toekomstige bediening van de Oost- en Westbrug. Het is dus nog niet bekend hoe vaak de bruggen opengaan. De commissie D'Hooghe heeft aangegeven het bedieningsregime van de Schellingwouderbrug als goede referentie te zien (deze brug gaat 3x per uur open). Dit is echter nog niet nader uitgezocht en komt aan de orde in de volgende fase.

De keuzes ten aanzien van bediening hangen samen met het ontwerp van de brug, de wachtplaatsen (op het water) en de opstelruimte van fietsers en voetgangers. Zo is het voor de bruggen over het IJ uitgangspunt dat zij twee beweegbare gedeelten ('kleppen') hebben, wat een complicerende factor is voor de bediening.

De gemeente maakt in de volgende fase afspraken met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat over de bediening van de bruggen. Dit gebeurt op basis van onder andere doorstroming van weg- en waterverkeer en veiligheid op water en land. Centraal Nautisch Beheer, Port of Amsterdam en andere belanghebbenden worden hier bij betrokken.

Voorgestelde wijziging
Er zijn nog geen nadere afspraken gemaakt over bediening. Dit gebeurt in de volgende fase, samen met het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en Rijkswaterstaat. Dit hebben we beter aangegeven in de Nota

Ingediend door
0981-4465, 1421-6897, 2453-7409, 3531-1034, 3606-4337, 3974-0820, 4325-8838, 5896-3546, 5913-4471, 6466-8762, 7194-5127, 7514-3626, 7853-0444, 7898-3523, 7944-0618, 8144-1209, 9298-0945, 9476-4768

15. Bromfietsen

Samenvatting reacties
Een enkeling vraagt zich af of bromfietsers ook over de bruggen mogen.

Antwoord
Op dit moment gaan we uit van het gebruik van de bruggen door fietsers (inclusief e-bikes) en bromfietsers (inclusief snorfietsen en speed pedelecs). Met de kennis van nu, betekent dit dat bromfietsen in de toekomst gebruik kunnen maken van de IJ-bruggen.

Voorgestelde wijziging
We hebben duidelijker aangegeven voor wie de bruggen bedoeld zijn.

Ingediend door
0182-6204, 1858-0175, 2030-6643, 2127-0853, 2141-6272, 2201-1795, 2220-3754, 2704-2369, 5326-6657, 5516-6770, 5967-1997, 6125-9098, 6263-4011, 7143-0982, 7194-2313, 7345-2185, 7632-4540, 7801-4209, 8755-0321, 9226-5790, 9476-4768

16. Natuur en klimaat

Samenvatting reacties
Ook maken enkele insprekers die zich zorgen over de natuur met de komst van de bruggen. Zo is Kompaseiland op dit moment een paradijs voor vogels en zorgen bruggen en brugeilanden voor drukte en verstoring van de natuur. Gaat er niet teveel groen verloren in Noord?

Antwoord
In het advies van de Commissie D'Hooghe wordt een duidelijke relatie gelegd tussen de grote investering in infrastructuur en de betekenis van groengebieden in de stad. Deze verhouden zich tot elkaar. Het inpassen van de oeververbindingen is niet alleen een infrastructurele opgave, maar ook een stedenbouwkundige en landschappelijke. Bij beide bruggen wordt onderzocht of het toevoegen van groen (in de vorm van een nieuw park bijvoorbeeld) gecombineerd en geïntegreerd kan worden met de (aanlanding van) de brug. De verbindingen stimuleren duurzame mobiliteit en halen vrachtauto's van de weg.

Bij alle projecten in Amsterdam wordt ecologisch onderzoek gedaan, bijvoorbeeld om te bezien hoe de oeververbindingen bij kunnen dragen aan natuur en stadsecologie. Tijdens d ontwerpfase van de inpassing onderzoeken we ook ecologische aspecten. Dit betreft effecten op flora- en fauna (boven en onder water). Hierbij is het Kompaseiland een aandachtspunt. De bruggen zijn een uitgelezen plek om natuur in mee te nemen. Denk hierbij aan voorzieningen in, onder en op de brug. Ook zal verlichting zo ingezet worden, dat deze niet storend is voor mens en natuur. Ook dit werken we in de ontwerpfase nader uit.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
0002-0546, 0153-7617, 0220-4231, 0520-6530, 0636-1843, 1166-0589, 1322-2093, 1370-7930, 2236-5383, 2315-9448, 2453-7409, 2803-6085, 3616-2694, 4224-9163, 5021-4783, 7509-4188, 7593-6545, 7715-8642, 8758-0060, 8812-6042, 8978-1219, 9214-4493

17. Geofysisch onderzoek

Samenvatting reacties
Is er onderzoek gedaan naar de draagkracht van de bodem op de plekken waar de bruggen komen?

Antwoord
In de volgende fases worden per brug (of tunnel) de benodigde onderzoeken uitgezet naar diverse technische aspecten. Geofysisch onderzoek is daar onderdeel van.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
9156-6989

18. Bruggen zijn er alleen voor nieuwe noordelingen, oud-noord heeft er niets aan

Samenvatting reacties
Een enkeling ziet de bruggen als een faciliteit voor de nieuwe noordelingen. Huidige bewoners zitten er volgens hen niet op te wachten. De rustige buurten gaan veranderen.

Antwoord
Amsterdam-Noord groeit. Het aantal inwoners neemt de komende jaren toe van bijna 100.000 tot 150.000 inwoners. Noord zal hiermee veranderen. Veel van deze mensen willen zich straks verplaatsen, met fiets, auto of openbaar vervoer. Het toekomstig netwerk inclusief de oeververbindingen maakt onderdeel uit van dit mobiliteitssysteem. De gemeente maakt daarin geen onderscheid tussen 'oude' of 'nieuwe' Noorderlingen. Van belang hierbij is dat investeringen in infrastructuur van deze omvang niet alleen bedoeld zijn voor huidige, maar juist ook de toekomstige generaties.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
2977-1165, 9359-7474, 9623-0627

19. Waarom geen auto's op de brug(gen)?

Samenvatting reacties
Enkele insprekers vragen zich af waarom er eigenlijk geen auto's over de bruggen mogen.

Antwoord
Het doel van het programma Sprong over het IJ is het verbeteren van de oversteek, voor fietsers, voetgangers en mogelijk voor OV. De commissie D'Hooghe heeft nadrukkelijk geadviseerd om OV te betrekken bij de aanleg van bruggen over het IJ (OV maakte in de vorige fase van Sprong over het IJ geen onderdeel uit van de scope). De huidige vier autoverbindingen over en onder het IJ (de Coentunnel, de IJtunnel, de Schellingwouderbrug en de Zeeburgertunnel) zijn op dit moment toereikend. Er is geen noodzaak is om de nieuwe bruggen ook geschikt te maken voor autoverkeer. Daarnaast is onlangs het beleid Autoluw vastgesteld waarmee er juist is gekozen de auto een minder prominente plek te geven (met name in de binnenstad). Autoverkeer over de nieuwe bruggen verhoudt zich niet tot dit beleid. Daarbij zou autoverkeer over de bruggen zorgen voor extra druk op de aanlandlocaties en dat is zeer ongewenst.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
1192-2282, 2990-0233, 3038-7092, 3248-9788, 5021-4783, 5101-1640, 5128-4009, 5967-1997, 6302-0780, 6428-6053, 6690-8074, 7720-5010, 7801-4209, 7894-4500, 8278-1049, 9136-0888, 9951-4185

20. Verbinding IJhaven door Brazilië

Samenvatting reacties
Enkele insprekers geven aan tegen de verbinding door de IJhaven te zijn, door winkelcentrum Brazilïe naar Czaar Peterstraat.

Antwoord
De verbinding door de IJhaven maakte onderdeel uit van het advies van de commissie D'Hooghe. Deze extra verbinding was met name bedoeld als extra schakel om zo direct mogelijk aan te sluiten op de binnenring bij de Czaar Peterstraat via winkelcentrum Brazilië/Lloydhotel/Rietlanden. Nader verkeersonderzoek wijst uit dat veel fietsverkeer niet alleen naar de binnenring gaat, maar ook in andere richtingen. Hierdoor is de keuze om zwaar in te zetten op deze extra verbinding minder evident. Bovendien stuitte deze verbinding in de zomer van 2020 op veel bezwaar vanuit omwonenden en bedrijven. Men kon toen al informeel reageren op het advies van commissie D'Hooghe. Een route over de bestaande Verbindingsdam (die dan wel opnieuw moet worden ingericht) volstaat voorlopig. De extra verbinding door de IJhaven is hiermee nu geen uitgangspunt meer. Mocht in de toekomst blijken dat een extra schakel nodig is, dan kan deze alsnog worden overwogen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
2453-7409, 4639-3896, 6014-8735, 6028-0913, 8137-8790, 8726-6567, 9413-3043, 9918-0978, 9986-6966

Tunnel

21. Waarom geen fietsers in de tunnel?

Samenvatting reacties

De meeste gestelde vraag tijdens de inspraak is waarom er geen fietsers door de tunnel mogen? Amsterdam is immers een fietsstad, veruit de meeste mensen op de pont zijn fietsers. De voetgangers zijn veelal toeristen, daar maken we de tunnel toch niet voor? Insprekers zien het als een gemiste kans. Voor voetgangers levert een tunnel geen tijdwinst op, voor fietsers wel. Als je die tunnel toch aanlegt, maak hem dan ook direct geschikt voor fietsers. Scheelt miljoenen. En mag de fiets wel aan de hand mee? Is het idee van een IJklopper (een wokkel) om fietsers toe te laten tot de tunnel geen goed idee? Dat scheelt veel ruimte.

Antwoord

Amsterdam is inderdaad een fietsstad. Het doel van de Sprong over het IJ is het verbeteren van de oversteek, nadrukkelijk ook voor fietsers. Voor Amsterdammers, forenzen, passanten en voor toeristen. Een fietstunnel achter het Centraal Station is hiervoor geen goede oplossing. De argumentatie hiervoor is tweeledig: beleidsmatig (wat voor stad willen we zijn en worden), en technisch (wat kan wel en wat kan niet).
Beleidsmatig:
De commissie D'Hooghe heeft geadviseerd om twee bruggen op de flanken en een voetgangerspassage achter het Centraal Station te realiseren. Dit advies sluit goed aan bij de visie van Amsterdam (zoals ook door de raad vastgesteld in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050) om de stad te ontwikkelen tot een meerkernige stad; een stad en regio met meer stedelijke centra. Een vaste fietsverbinding achter het Centraal Station lijkt een voor de hand liggende keuze. Een fietstunnel op deze plek is een manier om meer fietsers via het centrum de oversteek te laten maken. Maar dit draagt niet bij aan het ontwikkelen van de langetermijnvisie om Amsterdam te ontwikkelen tot een meerkernige stad; een stad en regio met meer stedelijke centra. Hierbij willen we juist de drukte spreiden om zo de groei van de stad het hoofd te bieden. Een fietstunnel achter het Centraal Station zal een aanzuigende werking hebben en de drukte juist in het centrum en specifiek achter het Centraal Station vergroten.
De nieuwe voetgangerspassage is een aanvulling op de bestaande veren achter het Centraal Station. Fietsers kunnen, ook na de komst van de tunnel, nog steeds gebruik maken van deze centrale veren (zie 28. Blijft de pont varen?). Door een voetgangerspassage aan te leggen zorgt Amsterdam ervoor dat er voldoende ruimte blijft op veren voor fietsers, (brom)fietsers, Canta's et cetera. Zo ontstaat een scheiding van verkeersstromen (voetgangers en de rest) wat de doorstroming voor alle gebruikers verbetert. Ook voor fietsers die gebruikmaken van de veren, zal de verbinding dus verbeteren.
Technisch:
Er is achter het Centraal Station onvoldoende ruimte om een fietstunnel goed en verkeersveilig in te passen in lijn met de richtlijnen voor tunnels zoals ook door de commissie D'Hooghe is geadviseerd (die gebaseerd zijn op landelijke CROW richtlijnen):
1. Niet hoeven afstappen, waardoor liften, roltrappen of rolpaden voor fietsers moeten worden vermeden. Dit in verband met het te verwachten hoge aantal gebruikers.
2. Oriëntatie: gebruikers moeten weten en kunnen zien waar ze zijn en in welke richting ze zich bewegen. Bij wokkels maken diverse verkeersstromen in tegengestelde richting met verschillende snelheden gebruik van dezelfde wokkel. Dit maakt het gebruik van wokkels verkeersonveilig en daarmee zeer onwenselijk. Bovendien is een goede oriëntatie ook van belang voor het gevoel van veiligheid in de tunnel (sociale veiligheid). Wokkels en blinde hoeken dragen hier niet aan bij. Zie ook het antwoord op de vraag van Syb van Breda & Co Architect.
3. Hellingbanen mogen niet te steil zijn, namelijk een maximale helling van 2,7% met twee vlakstanden. Dit leidt tot een hellingbaan van circa 570 meter, wat zou leiden tot een tunnelopening ter hoogte van de Nieuwezijdse Kolk.

Een goede, veilige en comfortabele tunnel waar fietsers doorheen kunnen fietsen, is dus niet wenselijk gezien de stad die we willen worden, en bovendien technisch niet inpasbaar gezien de krappe ruimte achter het Centraal Station.
In de volgende fase wordt de (on)mogelijkheid onderzocht om fietsen aan de hand mee te kunnen nemen in de voetgangerspassage. Aandachtspunt hierbij is de (verkeers)veiligheid in relatie tot de stijgpunten naar de tunnel, waarbij er geen verstoring mag zijn met de voetgangersstromen. De voetgangers kunnen in de tunnel gebruik maken van een rolband (tapis roulant) en onderzocht moet worden of ook voetgangers met de fiets aan de hand hier op een veilige manier gebruik van kunnen maken. Indien dat niet kan, zou naast deze rolband voldoende

ruimte cq. breedte moeten zijn om voetgangers met de fiets aan de hand te kunnen faciliteren. Daarnaast speelt de vraag of met (fysieke) maatregelen kan worden voorkomen dat voetgangers met de fiets aan de hand toch in de tunnel gaan fietsen.
Het belangrijkste aspect dat we gaan onderzoeken, is de waarborging van de (verkeers)veiligheid van met name de grote stromen voetgangers die van de tunnel gebruikmaken. Bij dit onderzoek worden onder andere verkeerskundigen, gedragsdeskundigen en ontwerpers betrokken.

Voorgestelde wijziging
We hebben de keuze voor de voetgangerspassage achter CS verder toegelicht. Daarbij is duidelijk gemaakt waarom een vaste fietsverbinding vanuit beleidsmatig én ruimtelijk oogpunt niet veilig inpasbaar is. Ook is toegelicht dat de mogelijkheden om de fiets aan de hand mee te nemen in de volgende fase verder worden onderzocht.

Ingediend door
0000-1409, 0007-3096, 0016-0770, 0026-4041, 0038-6612, 0061-9247, 0063-8402, 0142-8461, 0143-8860, 0153-2212, 0182-6204, 0186-4504, 0201-0181, 0220-4231, 0223-8353, 0299-0555, 0299-8113, 0305-5319, 0309-0056, 0310-7143, 0323-8262, 0328-5958, 0364-9491, 0377-3673, 0450-8376, 0458-3499, 0460-0745, 0476-1483, 0480-9203, 0493-7388, 0511-7839, 0528-6183, 0528-8038, 0565-4142, 0580-2554, 0580-5587, 0586-8523, 0595-7344, 0607-8229, 0620-4043, 0655-8598, 0664-6700, 0708-2941, 0712-0542, 0724-9429, 0731-6165, 0751-6183, 0814-3531, 0840-9916, 0867-2001, 0879-6080, 0919-2355, 0981-4465, 0997-0518, 1050-5845, 1072-9440, 1106-3125, 1107-5103, 1109-3123, 1115-2728, 1119-2192, 1186-1190, 1238-8315, 1245-3118, 1275-7998, 1302-2687, 1320-4670, 1329-6373, 1381-8478, 1400-3619, 1405-1253, 1421-6897, 1439-5258, 1472-8109, 1492-5123, 1493-3957, 1568-2460, 1581-0160, 1611-7647, 1619-5971, 1654-9780, 1656-0489, 1665-5720, 1768-7731, 1774-9547, 1781-5173, 1849-0211, 1851-6696, 1858-3209, 1870-9800, 1911-3407, 1974-3620, 1981-6518, 2016-2770, 2030-6643, 2055-1699, 2058-2695, 2072-3867, 2084-3677, 2107-3440, 2114-8553, 2141-6272, 2147-9639, 2151-3122, 2154-1279, 2154-7124, 2217-9413, 2261-4818, 2266-6202, 2301-3609, 2330-2463, 2360-7452, 2386-0613, 2419-4185, 2420-2390, 2422-0569, 2434-2425, 2436-1696, 2437-2120, 2455-7895, 2473-7836, 2489-5165, 2493-6745, 2504-0033, 2522-8729, 2530-8671, 2537-5056, 2547-4137, 2565-4244, 2593-6454, 2630-5939, 2643-2264, 2655-8008, 2665-5405, 2699-6039, 2711-8187, 2720-1894, 2751-7311, 2757-0065, 2805-5814, 2820-4792, 2865-6977, 2909-1329, 2914-0895, 2915-4157, 2927-4395, 2941-8917, 2955-3960, 2962-5077, 2965-2072, 2966-1803, 2992-9602, 3001-4801, 3030-3167, 3047-6426, 3065-5964, 3079-7565, 3083-0016, 3109-9587, 3122-7508, 3131-2708, 3141-8668, 3148-8790, 3159-7720, 3165-2499, 3189-5268, 3199-3084, 3231-6129, 3244-4980, 3245-8540, 3283-1626, 3310-1123, 3311-5877, 3314-6321, 3317-0443, 3339-7052, 3359-1949, 3452-4640, 3462-6536, 3463-7855, 3486-7642, 3497-0771, 3498-9148, 3531-1034, 3544-2140, 3598-3456, 3600-1076, 3624-6336, 3626-9482, 3649-7559, 3654-8812, 3662-5907, 3672-7160, 3676-2993, 3716-7053, 3725-2524, 3729-4231, 3729-8203, 3743-0583, 3750-2677, 3820-1333, 3825-9281, 3924-4951, 3966-2481, 3968-2441, 3974-0820, 3978-9936, 3993-6334, 3999-3345, 4050-3740, 4060-0910, 4064-4138, 4066-7324, 4090-0594, 4099-4242, 4110-0859, 4128-7753, 4168-5395, 4209-0192, 4209-8417, 4210-2243, 4231-7117, 4237-9205, 4273-2616, 4358-4248, 4363-3848, 4404-4407, 4435-3216, 4450-2888, 4452-6407, 4514-0998, 4523-7047, 4533-0038, 4556-2469, 4597-0806, 4600-3098, 4619-4751, 4639-3896, 4653-3218, 4670-3275, 4677-0882, 4710-4341, 4728-0671, 4756-2331, 4780-2568, 4791-9906, 4893-3184, 4894-7471, 4932-1138, 4945-8938, 4948-8494, 4950-8729, 4958-9425, 4969-6580, 4971-5019, 4992-3916, 5008-0157, 5026-3161, 5057-5565, 5060-9165, 5062-0296, 5073-3688, 5099-0647, 5101-1640, 5146-1618, 5156-1697, 5158-4041, 5170-1912, 5186-3530, 5195-6438, 5198-1883, 5202-7207, 5202-8784, 5255-9597, 5267-4633, 5326-6657, 5330-2644, 5352-5046, 5372-2404, 5428-5403, 5429-0591, 5440-3879, 5444-2203, 5459-3526, 5465-8378, 5478-4323, 5497-7010, 5511-1944, 5516-2907, 5516-6770, 5558-6769, 5563-3178, 5613-2836, 5628-1970, 5637-1535, 5650-0225, 5698-3216, 5705-1833, 5711-4095, 5721-5286, 5740-9615, 5766-8752, 5774-8470, 5829-2072, 5837-1309, 5838-9944, 5846-0667, 5848-4452, 5887-0042, 5901-2562, 5913-5321, 5923-2451, 5952-5966, 5960-3283, 5969-4841, 5997-8378, 6011-5802, 6048-2125, 6059-8128, 6075-2291, 6082-8895, 6088-0553, 6108-7615, 6125-9098, 6144-5048, 6146-9840, 6153-8689, 6173-1469, 6213-3216, 6223-2014, 6229-2544, 6237-6393, 6241-9461, 6242-8104, 6263-4011, 6276-2457, 6302-0780, 6315-7556, 6352-9531, 6368-7186, 6382-0488, 6428-6053, 6430-1863, 6501-0658, 6543-0388, 6573-7752, 6616-7694, 6625-2324, 6676-9296, 6699-0856, 6735-7213, 6774-5338, 6783-4866, 6790-2811, 6800-0867, 6825-9600, 6829-0385, 6842-2661, 6864-8998, 6926-8876, 6956-3041, 6960-8522, 6961-2402, 6992-0024, 6992-7850, 6995-6768, 7030-4551, 7064-2486, 7116-9342, 7123-2770, 7143-0982, 7169-3241, 7194-2313, 7194-5127, 7228-6699, 7279-9318, 7300-1746, 7332-1687, 7342-0186, 7344-8758, 7345-2185, 7356-5573, 7358-0672, 7377-5607, 7381-3862, 7407-3429, 7411-5917, 7453-9380, 7474-6516, 7493-9824, 7505-6122, 7509-6380, 7514-3626, 7517-9672, 7534-6078, 7539-7062, 7541-5987, 7548-7791, 7559-9100, 7567-5185, 7576-4702, 7610-2492, 7611-7112, 7632-4540, 7632-9001, 7651-7212, 7754-4477, 7763-4397, 7774-8794, 7812-7213, 7833-4653, 7839-8613, 7853-0444, 7894-4500, 7898-3523, 7916-1950, 7961-7368, 7965-9075, 7979-6727, 7994-9561, 8038-6276, 8076-5306, 8095-0933, 8108-7375, 8126-7210, 8185-2276, 8191-8312, 8227-5675, 8227-6493, 8230-8650, 8238-4418, 8298-7647, 8319-4029, 8356-2184, 8373-8761, 8384-4253, 8414-4087, 8420-3546, 8429-3083, 8434-2339, 8435-3298, 8470-2844, 8477-6151, 8537-8251, 8556-0037, 8601-9186, 8610-0956, 8635-1839, 8681-4067, 8708-7952, 8726-6567, 8736-3417, 8749-4763, 8813-9792, 8832-3161, 8884-6041, 8893-2299, 8906-1422, 8949-

4214, 8964-8050, 8966-3255, 8970-9327, 8978-1219, 8981-5939, 8990-5748, 9000-8922, 9058-0827, 9062-7097, 9068-0667, 9085-6146, 9100-2962, 9115-6644, 9116-7829, 9122-8431, 9159-7550, 9253-9311, 9273-1338, 9294-1486, 9298-0945, 9315-7513, 9324-6118, 9345-0249, 9367-4689, 9381-6442, 9393-2187, 9399-1787, 9427-6959, 9438-5275, 9476-4768, 9522-2540, 9545-9022, 9565-8274, 9578-4936, 9587-6782, 9589-3819, 9613-2049, 9622-1569, 9632-9864, 9644-7601, 9644-8232, 9651-8214, 9651-9026, 9660-7578, 9683-1416, 9709-3367, 9766-3721, 9805-2638, 9823-0000, 9838-3796, 9839-3023, 9866-1454, 9890-7947, 9892-0591, 9918-0978, 9924-7422, 9970-4466, 9979-2332, 9999-0011, 7637-8729, 4297-7571, 1036-4279

22. Sociale veiligheid en esthetiek tunnel

Samenvatting reacties

Sociale veiligheid en het ontwerp van de tunnel is ook een veelgenoemd onderwerp. Een tunnel voelt onveilig, helemaal 's nachts. Komt hier 24 uur per dag bewaking? Tunnel is al gauw viezig, zorg ervoor dat deze tunnel schoon en licht is en blijft. Wordt er aandacht besteed aan de esthetiek van de tunnel? Zijn de hellingen veilig als je zo steil naar beneden moet? Komt er ventilatie in de tunnel?

Antwoord

Sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt voor de Voetgangserspassage CS. Er zijn verschillende manieren om de tunnel sociaal veiliger te maken. Voor het ontwerp is het belangrijk goed te kijken naar inrichting, ruime toegangen, eventueel daglichttoetreding bij de openingen en verlichting in de tunnel zelf. Ook moet een tunnel geen blinde en/of scherpe hoeken bevatten zodat er altijd visueel goed overzicht is over de ruimte. Eventueel toezicht, op de vloer en via camera's, draagt ook bij aan sociale veiligheid en hoe de tunnel wordt ervaren.

De esthetiek en het architectonische afwerkingsniveau dragen ook bij aan het gevoel van veiligheid. Dit geldt voor alle te ontwerpen elementen in de tunnel: toegangen, liften, rolpaden, vloeren, wanden en verlichting zijn onderdeel van de ontwerpopgave. Deze esthetische en architectonische eisen worden in een volgende fase vastgelegd in een beeldkwaliteitkader en programma van eisen. Een aan te stellen kwaliteitscommissie toetst vervolgens de ontwerpen.

Het voorstel van de commissie D'Hooghe om commerciële functies (zoals winkels) in de tunnel op te nemen, om de commerciële haalbaarheid en sociale veiligheid te verhogen, moeten we kritisch onderzoeken. Kwetsbare punten zijn de levensvatbaarheid van ondergronds commercieel vastgoed, concurrentie met soortgelijke voorzieningen in de stationsomgeving en beperkte bijdrage aan de sociale veiligheid door beperkte openingstijden. Ook de toevoer van producten naar deze ruimten is lastig.
Mogelijk kunnen culturele programma's interessant zijn in de voetgangerspassage. Hierin zou een relatie gelegd kunnen worden met de culturele voorzieningen in Noord. In een latere fase kunnen we dit onderzoeken.

Voorgestelde wijziging

Geen.

Ingediend door

0047-1386, 0116-1824, 0158-8836, 0201-0181, 0220-4231, 0223-8353, 0323-8262, 0372-0285, 0455-3972, 0531-6695, 0565-4142, 0568-1327, 0636-1843, 0636-2862, 0659-3315, 0879-6080, 1048-3556, 1050-5845, 1107-4867, 1167-2222, 1255-9454, 1367-3691, 1370-7930, 1373-4836, 1400-3619, 1405-5457, 1575-8531, 1656-0489, 1714-0727, 1858-0175, 1881-5136, 1974-3620, 1981-6518, 2009-3784, 2084-6744, 2154-7124, 2198-1639, 2201-1795, 2235-1207, 2332-5150, 2394-9704, 2489-5165, 2514-4157, 2527-7948, 2530-8671, 2655-8008, 2658-9292, 2734-6540, 2855-7103, 2897-2941, 2915-0231, 3159-9540, 3197-6762, 3202-9966, 3230-2405, 3233-1779, 3269-1325, 3308-0849, 3324-0299, 3394-1071, 3426-9759, 3496-6583, 3497-0771, 3598-3456, 3601-0986, 3606-4337, 3703-2992, 3743-0583, 3755-8778, 3764-5142, 3781-3548, 3825-9281, 3952-0817, 4168-5395, 4198-8890, 4231-7117, 4273-2616, 4341-6386, 4396-4699, 4454-7033, 4759-0701, 4811-4973, 4827-0024, 5186-3530, 5255-9597, 5266-0844, 5353-4444, 5628-1970, 5702-1229, 5720-5847, 5896-3546, 5967-1997, 6144-6406, 6171-3155, 6279-0452, 6405-4544, 6430-1863, 6554-4846, 6606-3385, 6685-5106, 6691-2593, 6720-0324, 6779-0174, 6844-5132, 6859-0588, 6917-9097, 6945-0901, 6960-9319, 7030-7425, 7137-8859, 7215-1460, 7279-9318, 7323-9743, 7381-5177, 7395-0828, 7505-6122, 7610-2492, 7637-8729, 7713-4427, 7728-5738, 7853-0444, 7875-2041, 7916-1950, 7944-0618, 7977-3309,

8083-9261, 8250-4913, 8319-4029, 8379-5082, 8432-3718, 8470-1563, 8535-3701, 8571-3899, 8577-7536, 8755-0321, 8758-0060, 8762-4077, 8820-3747, 9010-5532, 9060-2824, 9116-7829, 9207-2770, 9296-2095, 9476-4768, 9556-6992, 9590-0420, 9671-6922, 9701-9293, 9834-5519, 9879-3099, 9905-1143, 9999-0011

23. Fietsparkeerplekken in noordkant tunnel

Samenvatting reacties
Als de tunnel gezien kan worden als de noordelijke ingang van het Centraal Station, zo redeneert een aantal insprekers, komt er dan wel een grote fietsparkeerkelder bij de ingang in Noord, bij voorkeur waarmee je binnendoor toegang krijgt tot de tunnel?

Antwoord
Aan de noordkant bij het Buiksloterwegveer is een tekort aan fietsparkeerplekken. In de volgende fase onderzoeken we hoe de fietsparkeercapaciteit hier verhoogd kan worden.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
0193-2562, 0350-0919, 0455-0789, 0565-4142, 0636-2862, 1781-5173, 2751-7311, 3725-2524, 6011-5802, 7279-9318

24. Toegankelijkheid tunnel

Samenvatting reacties
Ook zijn er zorgen of de tunnel niet veel te lang is voor voetgangers. Duurt het straks niet veel langer om als voetganger aan de overkant te komen? Komen er ook rolbanden á la Schiphol, roltrappen, trappen, liften? Hoe zorg je dat ook mensen met een fysieke beperking gebruik kunnen maken van de tunnel? Hoe je voorkomt dat fietsers toch in de tunnel gaan fietsen en voor onveilige situaties zorgen? Kun je de tunnel aansluiten op de metro bij CS?

Antwoord
Om het niveauverschil tussen straatniveau en tunnelniveau te overbruggen, wordt gebruik gemaakt van roltrappen, liften en een apart trappenhuis. Alternatieven als een lange hellingbaan of een wokkel zijn hier gezien de nautische veiligheidszones niet inpasbaar. Het gehele ontwerp moet voldoen aan bouwbesluit en veiligheidsvoorschriften.

Voor de Voetgangerspassage CS wordt nu uitgegaan van een brede loopzone in het midden van de tunnel en twee rolbaanzones aan de buitenzijde. Deze banen hebben een vrije breedte van 1.20 tot 1,40 meter (wordt in de ontwerpfase nader uitgewerkt en exact bepaald). De rolpaden (tapis roulant) hebben als doel de reis comfortabeler te maken, gezien de lengte van de tunnel (350 meter van oever tot oever). Ook zorgen ze ervoor de reistijd voor de voetganger wordt verkort. De reistijd is inclusief roltrappen en rolband is straks 3 tot 4 minuten.
Fietsen door de tunnel verhoudt zich niet tot de breedte van de tunnel (ca. 10 meter) en de grote aantallen te verwachten voetgangers (30.000 – 40.000). Dit zou tot verkeersonveilige situaties kunnen leiden, wat moet worden voorkomen door voldoende handhaving (cameratoezicht en mogelijk ook fysiek).
We hebben onderzocht of de Voetgangerspassage CS direct is te verbinden aan de Noord/Zuidlijn onder het Centraal Station. Dit blijkt technisch erg complex en brengt daarmee risico's en kosten met zich mee. Een verbinding bovengronds is overzichtelijk, ook in relatie met de loopstromen rondom het Centraal Station en de verbinding met het hoger gelegen busstation. Pas in de latere fase van ontwerp, doen we hiervoor nader

onderzoek en maken we een keuze over de inpassing en ontwerp van de tunnel.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
3109-9587, 0116-1824, 0223-8353, 0323-8262, 0350-0919, 0423-5364, 0460-0745, 0471-8749, 0515-1537, 0620-4043, 0636-2862, 0659-3315, 1048-3556, 1050-5845, 1400-3619, 1472-8109, 1934-7260, 2198-1639, 2530-8671, 2609-1735, 2740-7708, 2933-3678, 2955-3960, 3159-9540, 3164-3696, 3308-0849, 3598-3456, 3606-4337, 3624-6336, 3999-3345, 4064-4138, 4066-7324, 4670-3275, 4811-4973, 4928-5941, 4950-8729, 5156-1697, 5158-4041, 5185-2129, 5353-4444, 5372-2404, 5516-6770, 5558-6769, 5634-2019, 5721-5286, 6078-6610, 6199-9075, 7104-4708, 7137-8859, 7228-6699, 7395-0828, 7637-8729, 7775-3085, 7853-0444, 7944-0618, 8185-2276, 8238-4418, 8577-7536, 8921-6563, 9000-8922, 9053-6628, 9060-2824, 9622-1569, 9879-3099, 3322-3829

Scheepvaart

25. Doorgang scheepvaart

Samenvatting reacties
Enkele insprekers uiten hun zorgen over de scheepvaart. Er wordt volgens insprekers teveel of juist te weinig geluisterd naar de scheepvaart. Hoe zorgen wij ervoor dat de scheepvaart geen last heeft van de bruggen? Hoe hoog worden de bruggen eigenlijk? Hoe voorkom je dat wachtrijen van schepen voor de bruggen ongelukken veroorzaken? Wordt er rekening gehouden met de staandemastroute van zeilschepen? Liever een diepe tunnel, zodat scheepvaart doorgang kan vinden.

Antwoord
De stedelijke en de nautische belangen zijn in de Nota van Uitgangspunten beiden evenredig betrokken. Er is dus geen sprake van 'te veel' of 'te weinig' naar de scheepvaart luisteren. Het betrekken van álle belangen heeft geleid tot een goed, gebalanceerd en toekomstbestendig plan.

Met een doorvaarthoogte van 12,5 meter ten opzichte van de maatgevende hoogwaterstand kan het scheepvaartverkeer goed doorstromen. Beroepsvaart en recreatievaart worden van elkaar gescheiden. De bruggen krijgen aan beide zijden van de vaargeul te openen delen om staande masten, beroepsvaart die te hoog is voor het vaste brugdeel en bijzonder transport te laten passeren. Door de twee te openen delen wordt kruisend verkeer op het water voorkomen. Vragen over de bediening van de te openen delen in de bruggen worden beantwoord bij 13: Openingsregime bruggen. Bij de te openen delen van de bruggen zijn wachtplaatsen nodig voor het aanmeren van hoge beroepsvaart (waaronder bijzonder transport) en de staande masten. Deze wachtplaatsen kunnen ook worden gebruikt door beroepsvaart bij een calamiteit. De wachtplaatsen liggen aan stuurboordzijde van de vaarweg en moeten voldoen aan de eisen uit de Richtlijnen Vaarwegen. Ze worden ingedeeld in een voorste stuk voor de te hoge recreatievaart en het achterste deel voor de te hoge beroepsvaart. Een tunnel (ook een ondiepe tunnel) vormt geen beperking voor de reguliere scheepvaart. In het advies worden twee diepteliggingen aangegeven voor voetgangerspassages onder het IJ. De diepte is afhankelijk van het type scheepvaart dat onbelemmerd vrije doorgang moet hebben. De diepste ligging gaat uit van de situatie zoals die nu is: voor schepen die een vrije diepgang nodig hebben van 9,5 meter. Bij afwaardering van de vaarweg is het mogelijk de tunnel een stuk hoger te leggen: dan geldt voor de binnenvaart een minimaal beschikbare waterdiepte van 6,5 meter ten opzichte van NAP.
De commissie heeft de bruggen als eerste maatregel voorgesteld, waarvoor een (gedeeltelijke) afwaardering van de maritieme vaarweg nodig is. De Voetgangerspassage CS is door de commissie als laatste maatregel voorgesteld. Deze fasering heeft de gemeente overgenomen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
1493-3957, 0143-8860, 0186-4504, 0223-8353, 0243-1898, 0458-3499, 0495-0014, 0528-6183, 0607-8229, 0687-3930, 0981-4465, 1421-6897, 1959-6347, 2118-5818, 2489-5165, 2600-4091, 2865-6977, 2966-1803, 2975-4383, 3074-9395, 3124-1792, 3133-0183, 3361-0352, 3486-7642, 3531-1034, 3578-1041, 3589-4672, 3626-9482, 3628-9393, 3703-2992, 3729-8203, 3799-1729, 3822-7990, 3924-4951, 3943-1093, 3974-0820, 4209-0192, 4325-8838, 4334-6366, 4452-6407, 4554-1271, 4592-6370, 4756-2331, 4827-0024, 4909-9918, 4945-8938, 5893-4153, 5896-3546, 6466-8762, 6543-0388, 6625-2324, 6639-5451, 6674-0809, 6785-6052, 6903-7275, 6992-0024, 7093-4099, 7143-0982, 7251-7710, 7318-5235, 7342-0186, 7381-5177, 7474-6516, 7514-3626, 7514-9569, 7517-9672, 7541-5987, 7576-4702, 7734-4701, 7736-1667, 7853-0444, 7898-3523, 7944-0618, 8144-1209, 8263-8257, 8379-5082, 8681-4067, 8752-1145, 8813-9554, 9155-9712, 9156-6989, 9187-7206, 9273-1338, 9288-8623, 9298-0945, 9476-4768, 9623-0627, 9867-5912, 9924-7422, 9999-0011

26. Cruiseschepen

Samenvatting reacties
Een aantal mensen vindt het jammer als de cruiseschepen niet meer de stad in kunnen. Bovendien zorg je door verplaatsing van de PTA voor extra verkeer richting de stad om alle toeristen de stad in te krijgen. Hoe ga je dat doen? Hoe voorkom je drukte? Kunnen cruiseschepen nog wel passeren?

Antwoord
Door aanleg van de Westbrug en een ondiepe voetgangerspassage wordt de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) onbereikbaar voor zeecruise. Het is namelijk niet haalbaar om een brug te maken waarbij het te openen deel groot genoeg is voor de doorvaart van een cruiseschip. Wil Amsterdam het zeecruise toerisme voor Amsterdam en de regio behouden, dan moet de PTA worden verplaatst. Dit is ook in lijn met het advies van de commissie D'Hooghe. Op 16 februari 2021 heeft het college het besluit genomen om de Coenhaven aan te wijzen als voorlopige voorkeurslocatie. In de plannen voor Haven-Stad worden voorstellen gedaan om het extra verkeer tussen de terminal en de stad op te kunnen vangen, bijvoorbeeld met een tramlijn vanuit de binnenstad naar deze beoogde nieuwe locatie van de PTA.

Voorgestelde wijziging
In de NvU is een tekstkader toegevoegd waarin bovenstaande nader wordt toegelicht (paragraaf 1.4 NvU).

Ingediend door
0223-8353, 0701-0692, 1060-6370, 1102-8619, 1186-1190, 2453-7409, 2489-5165, 2600-4091, 2739-1693, 2975-4383, 3030-3167, 3124-1792, 3624-6336, 3626-9482, 3924-4951, 4341-6386, 4396-4699, 4971-5019, 6917-9097, 7342-0186, 7853-0444, 8869-3661, 9187-7206, 9838-3796, 9970-4466

Openbaar vervoer

27. Openbaar vervoer

Samenvatting reacties

Er komen veel vragen over het OV in Noord. Een aantal insprekers heeft voorkeur alleen voor fietsers en voetgangers over de bruggen, een aantal juist ook voor OV. Hoe sluiten de bruggen straks aan op het OV? Komt er een tram in Amsterdam Noord? Wordt tram 7 straks doorgetrokken naar Noord? Wordt de metro doorgetrokken vanaf Isolatorweg naar NDSM? Komt metrostation Sixhaven als nog? Komt er een metrohalte bij de Meeuwenlaan? Bereikbaarheid Noord met het OV is verslechterd sinds komst van de NoordZuid-lijn in de buurten die ver van de metro af liggen. Wordt dit beter?

Antwoord

Bruggen met OV zorgen ook voor nieuwe verbindingen tussen bestaande en nieuwe buurten en wijken op beide oevers. Het OV-aanbod verbetert ermee in verschillende delen van Noord, met name in die delen die wat verder van de metrostations van de Noord/Zuidlijn liggen. Het aantal reizigers is na realisatie van beide bruggen en de voetgangerspassage (uitgaand van het hoge scenario) rond de 130.000. Dit zijn deels nieuwe reizigers vanwege gebiedsontwikkelingen zoals Haven-Stad en deels reizigers voor wie de OV-routes over de bruggen aantrekkelijker zijn dan de huidige verbindingen (zoals de Noord/Zuidlijn of bus 36 door de Coentunnel). Zo kunnen OV-reizigers tussen Molenwijk en de westelijke binnenstad in de toekomst met een bus (of tram) over de Westbrug reizen, waar ze dat nu via station Sloterdijk of het Centraal Station doen.

De keuze voor het nieuwe systeem (bus of tram) op de HOV Zaan-IJ (de OV-verbinding over de Johan van Hasseltweg, de Klaprozenweg en de Cornelis Douwesweg naar Zaanstad) is bepalend voor de keuze tram en/of bus over de bruggen. Het doortrekken van een metrolijn naar Noord is geen onderdeel van de plannen van Sprong over het IJ. Indien op de verbinding naar Zaanstad straks een tram gaat rijden, dan ligt een keuze voor ook een tram over één (of beide) brug(gen) meer voor de hand. Over de te kiezen lijn is op dit moment niets te zeggen, want dit is aan de vervoerder. Het is dus nog niet duidelijk of tram 7 straks wordt doorgetrokken naar Noord.

Voor het verminderen van het aantal voetgangers op de centrale veren is nu de voorkeur uitgesproken voor een voetgangerspassage tussen Amsterdam Centraal en de Buiksloterweg, in plaats van metrostation Sixhaven. De commissie D'Hooghe adviseert de bruggen direct geschikt te maken voor openbaar vervoer. De gemeente heeft in de afgelopen periode onderzocht wat de betekenis hiervan is voor het totale OV-netwerk in de stad. Die betekenis is groot, omdat op deze manier gestrekte routes (zonder omweg) voor het OV op de flanken mogelijk worden, waardoor de druk op de binnenstad vermindert. Belangrijk aandachtspunt voor verdere uitwerking is het verkrijgen van verkeersveilige toevoerroutes voor zowel OV als fiets. Bij de plekken waar de bruggen aan land komen, komen in geval van gecombineerde fiets- en OV-bruggen meerdere verkeersstromen samen. Straks moeten we er zeker van kunnen zijn dat zowel het bestemmingsverkeer als het verkeer van en naar de bruggen verkeersveilig kan worden afgewikkeld. In de volgende fase pakt de gemeente, in afstemming met belanghebbenden in de omgeving, deze belangrijke opgave op.

Een brug die ook geschikt is voor OV is ongeveer twee keer zo duur als een fietsbrug. De bekostiging van de vaste oeverbindingen wordt in de volgende fase uitgezocht. Dan wordt ook besloten of er wel of geen OV over de bruggen komt.

Voorgestelde wijziging

In de NvU is een samenvatting opgenomen van de aanvullende OV-analyse die is uitgevoerd samen met de Vervoerregio Amsterdam. Hierin is aangegeven welke betekenis OV over beide bruggen kan hebben voor de bereikbaarheid van Amsterdam Noord.

Ingediend door

0100-5161, 0158-8836, 0182-6204, 0323-8262, 0350-0919, 0520-6530, 0568-1327, 0595-7344, 0636-2862, 0659-3315, 1110-5843, 1166-0589, 1212-0369, 1405-5457, 1656-0489, 1721-1693, 1858-3209, 2107-3440, 2154-1279, 2198-1639, 2261-4818, 2279-6767, 2281-6172, 2400-8553, 2453-7409, 2600-4091, 2734-6540, 2803-6085, 2836-8210, 2920-1138, 3038-7092, 3047-6426, 3200-0868, 3244-4980, 3449-8026, 3544-2140, 3622-0858, 3978-9936, 4099-4242, 4168-5395, 4209-0192, 4224-9163, 4337-3272, 4402-3214, 4670-3275, 4710-4341, 4728-0671, 4869-

6931, 4871-3061, 5120-9337, 5186-3530, 5250-8822, 5353-4444, 5440-5791, 5522-9206, 5560-7241, 5634-2019, 5740-8630, 5829-2072, 5913-4471, 5913-5321, 5917-7440, 5967-1997, 6108-7615, 6125-9098, 6162-7084, 6199-9075, 6229-2544, 6242-8104, 6428-6053, 6611-3029, 6625-2324, 6632-9029, 6691-2593, 6923-9799, 6961-2402, 7104-4708, 7117-9269, 7194-5127, 7356-5573, 7381-5177, 7411-5917, 7512-1932, 7545-0891, 7601-0442, 7656-2490, 7720-5010, 7853-0444, 7944-0618, 7964-0574, 7977-3309, 7994-9561, 8070-3927, 8083-9261, 8144-1209, 8185-2276, 8210-8108, 8224-2050, 8278-1049, 8379-5082, 8432-3718, 8511-9826, 8755-0321, 8934-7409, 8949-4214, 8970-9327, 9060-2824, 9100-2962, 9116-7829, 9167-4215, 9207-2770, 9294-1486, 9413-3043, 9438-5275, 9519-8831, 9623-1363, 9873-9797, 9879-3099, 9905-1143, 9951-4185, 9970-4466, 9986-9101, 1881-5136

28. Blijft de pont varen?

Samenvatting reacties

Amsterdam en de ponten horen bij elkaar. Dat blijkt uit de vele inspraakreacties van mensen die zich afvragen of de ponten blijven varen na de bouw van de bruggen. Deze vraag spitst zich vooral toe op de plekken die wat verder van de bruggen afliggen, zoals het Stenen Hoofd, de Distelweg, maar ook Pontsteiger en het IJplein.

Antwoord

Het korte antwoord is: ja, de pont blijft varen. De commissie D'Hooghe adviseert over de veerverbindingen het volgende: 'Zodra er nieuwe vaste oeververbindingen zijn, kan het aantal pontverbindingen verminderen. De veerdiensten van en naar het Azartplein, en tussen Pontsteiger en NDSM-werf, kunnen helemaal verdwijnen. De frequenties van de veerdiensten bij Centraal Station kunnen naar beneden'.

Of een aantal veerverbindingen inderdaad kan verdwijnen, en met welke frequentie andere veren gaan varen, gaan we onderzoeken. Dat is pas aan de orde bij de komst van beide bruggen en de voetgangerspassage. Wat we op dit moment al wel weten, is dat er uiteindelijk een combinatie komt van vaste oeververbindingen en veren om toekomstbestendige en fijnmazige oversteken te garanderen. Het doel van het programma Sprong over het IJ is om de oversteek te verbeteren. Dit geldt ook als uitgangspunt bij de centrale oversteek (achter het Centraal Station), voor voetgangers én fietsers.

Het mogelijk verbeteren van het Distelwegveer wordt onderzocht in het programma Veren. Hierbij bekijken zij ook of een aansluiting op het Stenen Hoofd vervoerwaarde heeft én of dit nautisch, ruimtelijk en verkeerskundig haalbaar en wenselijk is. Het programma Veren gaat ook onderzoek doen naar het Java-veer (tussen de kop van het Java-eiland en Hamerkwartier). Of de pont vanaf de Pontsteiger blijft varen als de Westbrug er ligt, is nog niet bekend. Dit zal afhankelijk zijn van de hoeveelheid gebruikers die daar, als de brug er ligt, gebruik van blijft maken.

Voorgestelde wijziging

We hebben beter toegelicht op welke wijze de adviezen van de commissie D'Hooghe worden opgepakt als het gaat om nieuwe veerverbindingen.

Ingediend door

0002-0546, 0158-8836, 0193-1599, 0212-0061, 0299-0555, 0460-0745, 0531-6695, 0814-3531, 1048-3556, 1110-5843, 1183-7368, 1212-0369, 1367-3691, 1373-4836, 1405-5457, 2198-1639, 2312-6796, 2332-5150, 2366-6753, 2400-8553, 2453-7409, 2489-5165, 2530-8671, 2600-4091, 2655-8008, 2665-5405, 2678-1916, 2803-6085, 2953-7787, 2990-0233, 3074-9395, 3083-0016, 3124-1792, 3134-0972, 3141-8668, 3159-6765, 3200-0868, 3266-2285, 3269-1325, 3410-7624, 3426-9759, 3449-8026, 3518-6210, 3531-1034, 3531-5144, 3543-3515, 3622-0858, 3626-9482, 3672-7160, 3675-9433, 3749-6704, 3755-8778, 3820-1333, 3828-3881, 3948-1796, 4138-7292, 4198-8890, 4218-3715, 4273-2616, 4523-7047, 4869-6931, 4928-5941, 4950-8729, 4969-6580, 5326-6657, 5401-8821, 5516-6770, 6078-6610, 6116-5169, 6242-8104, 6247-2616, 6263-4011, 6368-7186, 6428-6053, 6430-1863, 6501-0658, 6538-9366, 6554-4846, 6687-9825, 6774-5338, 6876-8789, 7233-1074, 7279-9318, 7292-1435, 7332-1687, 7453-9380, 7505-6122, 7513-4676, 7548-7791, 7558-2823, 7632-9001, 7637-8729, 7640-6304, 7656-2490, 7712-6756, 7713-4427, 7728-5738, 7734-4701, 7754-4477, 7961-7368, 7979-3022, 7988-2166, 8070-3927, 8177-9637, 8227-1177, 8379-5082, 8399-0575, 8487-8631, 8535-3701, 8548-9150, 8592-3679, 8699-6247, 8708-7952, 8762-4077, 8801-8863, 8884-6041, 8978-1219, 9010-5532, 9053-6628, 9100-2962, 9116-7829, 9287-5566, 9345-0249, 9701-9293,

9776-5175, 9805-2638

29. Tussentijdse drukte

Samenvatting reacties

Een enkeling vraagt zich af hoe de drukte op de ponten wordt opgelost in de tussentijd, aangezien het nog minstens tien jaar duurt voor de eerste brug is aangelegd en de drukte alleen maar toeneemt. Kunnen de ponten worden geïntensiveerd? Kan de pont Distelweg ook in het weekend varen en de pontjes buiten het centrum ook 's nachts?

Antwoord

In de Update Nota Veren 2021 is berekend hoe de drukte op de veerponten zich ontwikkelt tot 2030. De verwachting is dat, onder andere door de gebiedsontwikkeling in Amsterdam Noord, het aantal reizigers toeneemt. In de Update Nota Veren gaan we daarom uit van een benodigde uitbreiding van 14 veerponten in 2021 en 18 veerponten in 2030. Van de huidige vloot worden in de komende jaren drie verouderde, relatief kleine veerponten (capaciteit: 251 personen) vervangen door nieuwe veerponten met een grotere passagierscapaciteit (310 personen). De verwachting is dat tussen 2025 en 2030 nog eens vier extra veerponten (capaciteit 310 personen) moeten worden toegevoegd aan de vloot. Daarnaast krijgen drie veerponten van de bestaande vloot een grote renovatie waarbij de capaciteit vergroot wordt van 251 naar 310 personen. Zo kan het toenemende aantal passagiers goed worden opgevangen. De vlootuitbreiding maakt het mogelijk om met meer en grotere veerponten te varen. Hiermee is ook voor de periode tot 2030 een veilige, betrouwbare en comfortabele oversteek over het IJ gegarandeerd. Indien nodig, kan het aantal ponten tot aan de komst van de eerste brug nog verder worden uitgebreid. Voorwaarde daarbij is dat hierover overeenstemming wordt bereikt met Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam; de partijen die verantwoordelijk zijn voor het nautisch beheer van het druk bevaren IJ.
Het gebruik van de veerponten monitoren we continue. Mogelijk ontwikkelt het aantal passagiers zich anders dan nu kan worden voorzien, bijvoorbeeld door structurele veranderingen in het reisgedrag als gevolg van de corona-crisis, of doordat stadsdeel Noord zich langzamer of juist sneller ontwikkelt dan we nu verwachten. Als het aantal passagiers langzamer of sneller groeit dan nu voorzien, wordt de verenvloot hier tijdig op aangepast.

Op een aantal verbindingen gaan de veren vaker varen. Vanaf 2023 wordt op de route IJpleinveer / Buiksloterweg gevaren met 6 veerponten. Daarmee komt het aantal vertrekken per uur per verbinding op 15 te liggen. Ter vergelijking: op het IJpleinveer is dat anno 2021 nog slechts 8 keer per uur. Deze frequentie hangt samen met de ingebruikname van een langzaam verkeersbrug over het Noordhollandsch Kanaal. Hiermee wordt het IJpleinveer een gelijkwaardig alternatief voor het druk bezette Buiksloterwegveer. Ook op andere verbindingen wordt de komende jaren meer gevaren of de dienstverlening uitgebreid.
Vanaf het voorjaar van 2022 gaat het Distelwegveer doordeweeks vaker varen tussen de ochtendspits en avondspits. Momenteel ligt de frequentie buiten de spitsen nog relatief laag. In de weekenden zal er in 2022 nog niet gevaren worden. Daarvoor is het verwachte aantal reizigers nog te laag. Ook zijn er voldoende alternatieve veerverbindingen in de relatieve nabijheid (het Buiksloterwegveer, het NDSM-veer en het Pontsteigerveer). Uitbreiding van de dienstverlening naar het weekend voor het Distelwegveer is over enkele jaren wel een mogelijkheid. Dit is afhankelijk van budget hiervoor en de nadere ontwikkeling van Buiksloterham. Een precieze datum is daarom nog niet te noemen.

Voorgestelde wijziging

We hebben een paragraaf opgenomen waarin wordt verduidelijkt op welke wijze in de tussentijdse drukte via de veren kan worden opgevangen

Ingediend door

0047-1386, 0051-0324, 0063-8402, 0111-3250, 0460-0745, 0725-8437, 1756-7602, 2030-6643, 2312-6796, 2565-4244, 2835-2729, 3200-0868, 3269-1325, 3571-1983, 3750-2677, 3757-6705, 4900-8589, 6811-0626, 6825-9600, 8110-8509, 8199-0966, 8227-1177, 8487-8631, 8708-7952, 8884-6041, 9100-2962, 9156-6989, 9273-1338, 9317-0950, 9345-0249, 9359-7474, 9370-0757, 9565-8274, 9775-8905, 0002-0546, 1299-1772

Diversen

30. Kabelbaan

Samenvatting reacties
De kabelbaan roept sterk wisselende reacties op, van Niet doen, is alleen voor toeristen, tot Fantastisch! Meteen doen. Waarom is de kabelbaan eigenlijk geen alternatief? Deze kan veel sneller en goedkoper gerealiseerd worden. En wat is straks de relatie tussen brug en kabelbaan? Is de brug nog wel nodig als de kabelbaan er is?

Antwoord
De kabelbaan is een particulier initiatief van Stichting IJbaan en maakt geen onderdeel uit van Sprong over het IJ. De gemeente en de initiatiefnemers hebben in oktober 2021 een intentieovereenkomst ondertekend waarin afspraken zijn gemaakt over het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek. Als de haalbaarheid is aangetoond dan kan de stap worden gezet naar een realisatieovereenkomst.

De drie nieuwe vaste oeververbindingen en de kabelbaan kunnen goed samengaan. Verkeersonderzoek heeft aangetoond dat de kabelbaan van betekenis kan zijn voor het netwerk in dit deel van de stad (in plaats van enkel een toeristische attractie). Er is wel een wisselwerking met de Westbrug want zonder kabelbaan trekt deze brug circa 2.000 reizigers meer. Een Westbrug met O V trekt ook beduidend meer reizigers en draagt bij aan meer gestrekte OV-routes over langere afstand. Tegelijk kan de kabelbaan weer een andere groep OV-reizigers bedienen, bijvoorbeeld reizigers die hun bestemming in de Minervahaven hebben of (nieuwe) overstappers op metrostation Isolatorweg. De kabelbaan kan de Westbrug niet vervangen, maar ze kunnen beide en naast elkaar hun eigen doelgroep bedienen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
0026-4041, 0047-1386, 0701-0692, 0825-5350, 1050-5845, 1110-5843, 1613-9368, 1837-3871, 2215-9519, 2330-2463, 2391-8626, 2489-5165, 3038-7092, 3141-8668, 3202-9966, 3322-3829, 3628-0082, 3628-9393, 3907-0709, 4218-3715, 4670-3275, 4869-6931, 5267-4633, 5372-2404, 5896-3546, 5952-5966, 6302-0780, 6625-2324, 6930-8558, 7001-1256, 7300-1746, 7381-3862, 7875-2041, 7944-0618, 8069-7337, 8076-5306, 8089-0265, 8238-3060, 8379-5082, 8812-6042, 9167-4215, 9298-0945, 9363-2739, 9644-7601, 9693-2739

31. Ontsluiting IJburg en Zeeburgereiland

Samenvatting reacties
Een aantal reacties betreft de ontsluiting van Zeeburgereiland en IJburg. Waarom komt er geen brug naar Zeeburgereiland, de Sluisbuurt? Wanneer wordt de ontsluiting hier opgelost? De route van de tijdelijke pont wijkt af van de pontverbinding die Commissie D'Hooghe voorstelt. Hoe zit dat?

Antwoord
De gemeente heeft, mede naar aanleiding van het advies van commissie D'Hooghe, geconcludeerd dat een nieuwe fietsbrug tussen het Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied niet haalbaar is. De commissie adviseerde deze fietsbrug niet te maken, vanwege ernstige nautische en stedenbouwkundige bezwaren. Ook uit de onderzoeken die door de gemeente zelf zijn uitgevoerd blijkt dat een fietsbrug over dit deel van het Amsterdam-Rijnkanaal technisch en financieel niet realistisch is.

In de onderzoeken is gekeken naar vier varianten voor de nieuwe fietsverbinding, te weten: 1) Fietsbrug Sluisbuurt – Sporenburg (lage en hoge variant); 2) Fietsbrug Sluisbuurt – Cruquius – Borneo (lage en hoge variant); 3) Fietstunnel Sluisbuurt – Sporenburg; 4) Opwaarderen fietsverbinding Amsterdamsebrug.
In eerdere onderzoeken (2017) ging de gemeente op basis van een externe studie nog uit van een noodzakelijke overspanning van 200 meter. Bij de nadere uitwerking in 2019/2020 werd duidelijk dat hiervoor de landelijke Richtlijn Vaarwegen moet worden gevolgd, en dat dit leidt tot een minimale overspanning van 300-350 meter op deze plek van het Amsterdam-Rijnkanaal. Door deze lange overspanning blijft er te weinig ruimte over om de benodigde hellingbanen op een verkeerskundig logische en voor fietsers comfortabele manier in te passen. Rechte hellingen zouden alleen mogelijk zijn met grote gevolgen voor de bestaande stedenbouwkundige ruimte op Sporenburg en voor de geplande bouwblokken in de Sluisbuurt. Om dit te voorkomen zouden de hellingbanen een sterk slingerend verloop moeten krijgen, wat het fietscomfort ernstig beperkt. De benodigde hellingbanen voor op- en afritten zijn dan niet meer goed inpasbaar, en de bouwkosten zouden 40 à 50% hoger zijn dan een fietsbrug met een overspanning van 200 meter waar in eerdere onderzoeken vanuit is gegaan.
Voor het alternatief, een fietsbrug tussen Sluisbuurt – Cruquius – Borneo, geldt dat het grootste bezwaar is deze niet goed aansluit op de doorgaande routes en dat hij niet inpasbaar is in de bestaande stedelijke omgeving, met name op Borneo-eiland. Op Borneo-eiland zijn de straten relatief smal en niet ontworpen voor het afwikkelen van grote stromen fietsers. Voor de derde variant, een fietstunnel, geldt het bezwaar van de sociale onveiligheid (vanwege de lengte van de tunnel), verminderd comfort en zeer hoge kosten. (lees ook het antwoord op vraag 8, waarom de keuze voor een brug of tunnel?).

De conclusie is dat het verbeteren van de fietsverbinding via de Amsterdamsebrug, in combinatie met een pontverbinding tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied de voorkeur heeft.
Voor de tijdelijke pontverbinding zijn er zes aanlandlocaties in het Oostelijk Havengebied onderzocht: Azartplein, Kop KNSM, Kop Sporenburg, de Steltloper, Kop Borneo en Kop Cruquius. De conclusie van het onderzoek is dat de voorkeursvariant de route tussen Kop Sporenburg en de Sluisbuurt is. Deze vaarroute is kort en nautisch veilig, de fietsroute is geschikt en deze route kan op de meeste gebruikers rekenen. Volgens planning zal de tijdelijke pontverbinding vanaf de herfst van 2022 gaan varen voor een periode van zeven jaar. In die periode wordt onderzocht of en hoe een definitieve pontverbinding haalbaar is.
Voor de definitieve pont adviseert de Commissie D'Hooghe een permanente veerverbinding tussen Sporenburg (zoekgebied) en de Sluisbuurt. Het advies van D'Hooghe is in lijn met de voorkeursvariant voor de tijdelijke pontverbinding. De definitieve plannen hiervoor zullen te zijner tijd worden uitgewerkt in het kader van het programma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
5402-8158, 0115-8846, 0406-0339, 2391-8626, 2411-9738, 3624-6336, 3750-2677, 4210-2243, 4549-7509, 4759-0701, 4777-2972, 4950-8729, 5465-8378, 5511-1944, 5765-4762, 6790-2811, 6864-8998, 7548-7791, 8128-5385, 9137-4726, 9675-0166

32. Bouwput

Samenvatting reacties
De plannen zullen zorgen voor een jarenlange bouwput, hoe zorgen we ervoor dat de buurten leefbaar blijven en de scheepvaart veilig door kan varen?

Antwoord
De bouw van bruggen en tunnels zal de nodige impact hebben op de omgeving. De gemeente gaat hierover in overleg met de betrokkenen uit de omgeving. Samen wordt gezocht naar een manier om de overlast zo veel mogelijk te beperken. Voor de bouw zal een plan worden opgesteld waarin overlast zoveel mogelijk beperkt dient te worden. Met name de aanvoer van bouwmaterialen of bouwdelen zal zoveel mogelijk over water plaatsvinden. De bouw van de brug wordt in nauw overleg met Rijkswaterstaat en andere partners (onder andere Centraal Nautisch Beheer en Port of Amsterdam) gepland. Eventuele stremmingen van het scheepvaartverkeer

moeten zo veel mogelijk worden voorkomen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
0679-9931, 2323-7920, 2685-6847, 3216-0355, 9664-5868

33. Ambtelijke taal

Samenvatting reacties
Een enkeling verbaast zich over de tekst van de Nota van Uitgangspunten. Als deze toch bedoeld is voor Amsterdammers om zich over uit te spreken, waarom is de tekst dan zo ambtelijk geschreven?

Antwoord
De toegankelijkheid van de gemeente Amsterdam in ons contact met burgers en bedrijven vinden we heel belangrijk. We proberen in alle documenten en besluiten zo helder mogelijke woorden en taal te gebruiken, met zo min mogelijk gebruik van vakjargon en onalledaagse woorden. Ook gebruiken we visualisaties en 'infographics' om onderwerpen zo duidelijk mogelijk uit te leggen.

Dit gaat bij het ene onderwerp makkelijker dan bij het andere. In de Nota van Uitgangspunten over de oeververbindingen over het IJ komen veel onderwerpen aan de orde, zoals 'nautische zaken' (zaken gerelateerd aan scheepvaart), waarvoor niet altijd toegankelijke, laagdrempelige woorden beschikbaar zijn, of waarbij het kennelijk 'makkelijker' is om het moeilijke woord te gebruiken in plaats van te zoeken naar een beter en duidelijker alternatief. We zullen bij toekomstige documenten en besluiten hier de nodige aandacht voor hebben en er naar te streven de stukken toegankelijk te maken voor zoveel mogelijk Amsterdammers.

Voorgestelde wijziging
We hebben een samenvatting toegevoegd waarin we de inhoud van de plannen zo duidelijk mogelijk hebben samengevat.

Ingediend door
5952-5966

34. Reacties advies Commissie D'Hooghe

Samenvatting reacties
Wat is er gedaan met de eerdere reacties op het advies van Commissie D'Hooghe?

Antwoord
De reacties op het advies zijn geclusterd beantwoord en vormen een bijlage bij de concept Nota van Uitgangspunten die van 20 september tot en met 14 november in de inspraak is geweest. Ook zijn reacties en de beantwoording daarvan betrokken bij het opstellen van de concept Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ. De reacties op het advies, blijken veelal ook terug te komen tijdens de inspraak. Deze reacties zijn beantwoord in deze nota.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
2323-7920, 6044-0826, 6181-5258, 9894-6334

35. Gemengde en negatieve reacties zonder toelichting

Samenvatting reacties
Ongeveer 26% van de reacties was gemengd van aard, op sommige punten positief en op andere punten negatief. 20,5% was negatief over de plannen. Een aantal van deze reacties bestond bijvoorbeeld uit Niet doen, Slecht plan, etc. en bevatte geen vragen of opmerkingen. Enkele lege reacties zijn ook in deze groep opgenomen.

Antwoord
Wij hebben deze reacties voor kennisgeving aangenomen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
0145-0212, 0754-0159, 0814-3531, 0867-2001, 0887-7506, 1125-1501, 1189-1432, 1397-1021, 1439-5258, 1808-2463, 1926-2231, 2000-5657, 2135-6176, 2489-5165, 2748-8937, 3542-8414, 3831-1717, 4031-1683, 4422-3064, 4908-4387, 4943-7251, 5219-2962, 5702-1229, 5877-9297, 5962-2796, 5977-8574, 6195-9494, 6393-7753, 6598-5485, 6599-6706, 6907-4470, 7006-6489, 7075-1915, 7373-4897, 8479-2091, 8803-6431, 9183-8407, 9437-1374, 9802-9887

36. Reacties buiten scope Programma Sprong over het IJ

Samenvatting reacties
Er zijn ook enkele reacties binnengekomen die vallen buiten de scope van het programma Sprong over het IJ.

Antwoord
Deze reacties zijn doorgezet naar de verantwoordelijke afdelingen en/of projecten. Vanuit daar worden deze vragen beantwoord.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Ingediend door
0115-8846, 1370-7930, 2814-8240, 4237-9205, 4435-3216, 7994-9561, 8340-1244

5 Bedrijven en organisaties

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de inspraakreacties van de bedrijven en organisaties opgenomen. Na een korte samenvatting van de reactie is de beantwoording van de gemeente terug te vinden. De reacties staan op alfabetische volgorde.

5.2 Albemarle

Samenvatting inspraakreactie
Albemarle heeft 450 medewerkers en beschikt over een research- en ontwikkelingsafdeling, en testfaciliteiten. Albemarle kan zich niet verenigen met de uitgangspunten voor de Oostbrug. De gemeente heeft niet voldaan aan algemene beginselen van behoorlijk bestuur vindt Albermarle. Het bedrijf vindt dat de conceptnota onzorgvuldig is voorbereid, onvoldoende is gemotiveerd en onvoldoende rekening houdt met de belangen van Albemarle.

De keuze voor aanlandingslocatie en het tracé aan de oostzijde heeft tot gevolg dat Albemarle in haar (toekomstige) bedrijfsvoering wordt beperkt. Er is onvoldoende in kaart gebracht welke effecten de Sprong over het IJ zal hebben op de (toekomstige) bedrijfsvoering van Albemarle. Ook is niet voldoende gemotiveerd hoe de belangen van Albemarle zijn meegenomen in de besluitvorming.

Albemarle verzoekt het college om bij het opstellen van de aangepaste Actualisatie NvU alsnog rekening te houden met de belangen van Albemarle. Albemarle is bereid tezamen oplossingen te vinden.

Concrete punten:
- aanlandingslocatie belemmert de inzet door hulpdiensten,
- risico's van externe veiligheid,
- gevoel van onveiligheid bruggebruikers,
- Albemarle verwacht aanvullende veiligheidsmaatregelen te moeten nemen,
- aangeboden expertise is niet aangenomen, de reactie van Albemarle is niet meegenomen,
- er is geen rekening gehouden met de voorziene ontwikkelingen bij Albemarle waar een vergunning voor is aangevraagd om productieproces te verduurzamen (bijv. meer transport over water),
- Albemarle begrijpt niet dat de kwestie van grondeigendom zal worden meegenomen bij de uitwerking van de Oostbrug, en geen overweging is in de concept Actualisatie Nota van Uitgangspunten (hierna: NvU).

Beantwoording
De gemeente betreurt het om te lezen dat Albemarle van mening is dat bij het opstellen van de NvU niet is voldaan aan de beginselen van behoorlijk bestuur. De gemeente spant zich in om

Albemarle vroegtijdig te (blijven) betrekken en heeft Albemarle steeds op de hoogte gehouden en van informatie voorzien.

In de definitieve NvU heeft de gemeente een verkenningsgebied opgenomen om aan te geven dat de aanlanding en de exacte ligging van de Oostbrug nog niet vastligt. Dit verkenningsgebied loopt niet over het grondgebied en de inrichting van Albemarle, maar de zone loopt wel vlak langs de oever bij Albemarle en komt over de op gemeentegrond gelegen betonnen plaat naast de oude scheepshelling.

De optimale inpassing van de aanlanding en de aansluiting van de Oostbrug op de bestaande infrastructuur in het aanlandingsgebied wordt in samenspraak met bewoners, bedrijven en belanghebbenden in de volgende fase verder onderzocht.

Bij de definitieve inpassing wordt rekening gehouden met de plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}) die als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van Albemarle (gedeeltelijk) over het verkenningsgebied loopt waar de aanlanding van de brug is voorzien. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de gevolgen voor het groepsrisico.

Ook wanneer de plaatsgebonden risicocontour als gevolg van de definitieve inpassing gedeeltelijk over de Oostbrug komt te lopen, vormt dit geen directe belemmering. Een brug wordt in de wet- en regelgeving over externe veiligheid niet aangemerkt als een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Dit betekent dat een brug in beginsel kan worden gerealiseerd binnen een risicocontour.

Dit neemt niet weg dat er bij dit voorkeursbesluit en bij de toekomstige besluitvorming over de ligging en de aanlanding van de brug wel rekening is en wordt gehouden met de bestaande en voldoende concrete toekomstige bedrijfsactiviteiten van Albemarle. Bij de definitieve inpassing wordt ook rekening gehouden met de nood- en hulpdiensten die Albemarle – waar nodig ook over water – moeten kunnen bereiken.
Verder kunnen ook maatregelen worden betrokken die de externe veiligheid (bij een incident) kunnen vergroten, zoals vluchtroutes en het direct kunnen afsluiten van de brug en aanvoerroutes bij een incident. Ook wil de gemeente in overleg met Albemarle bekijken hoe het gevoel van onveiligheid bij de bruggebruikers kan worden beperkt. Daarbij kan gedacht worden aan het afschermen van bepaalde activiteiten en tegelijkertijd voldoende aandacht besteden aan de juiste voorlichting en communicatie.

De gemeente vindt het van belang om hierover in gesprek te blijven met Albemarle om te onderzoeken hoe de brug in de directe nabijheid van Albemarle het beste kan worden ingepast. Dit geldt ook voor de plannen van Albemarle voor het vervoer over water, waarvoor de vergunningaanvraag overigens is ingediend nadat de inspraakperiode voor de voorgenomen plannen voor de Oostbrug is gestart.
Daarbij kan worden bekeken of er een geschikte (alternatieve) locatie is, waarbij Albemarle meer verladingen over water kan aan- en afvoeren die tegelijkertijd geen belemmering vormen voor de toekomstige aanlanding van de Oostbrug.

5.3 Amsterdam Marina

Samenvatting inspraakreactie

De jachthavengroep waar Amsterdam Marina onderdeel van uitmaakt, heeft sinds 2012 het kavel water rondom het kraanspoorgebouw in erfpacht en daar een jachthaven gerealiseerd met een bijzonder havengebouw. Ten aanzien van de voorgestelde brug ten oosten van de jachthaven (uitkomende op de westhelling van het NDSM-terrein) hebben zij op 27 juni 2020 hun zorgen geuit; aantasting uitzicht, doorbreken beoogde boulevard, voorkomen golfindringing jachthaven en beperking verder ontwikkelruimte jachthaven.

Nu is het tracé westelijker ingetekend en is er sprake van verplaatsing van de haveningang. Hier ligt een golfbreker die nodig is om de golfhoogte in de jachthaven beperkt te houden. Houd rekening met de doorvaarruimte. De brug zou beperking betekenen van uitzicht en privacy en geluidsoverlast opleveren.

Wat betreft het voorkeurstracé over de boulevard en langs het kraanspoorgebouw geeft Amsterdam Marina aan dat het tracé gaat door hun gebouw gaat en de jachthaven in tweeën splitst. Dit maakt de ligplaatsen onbruikbaar en onaantrekkelijk. Eerder genoemde reactie (27 juni 2020) geldt nu nog sterker. Ze zijn niet van plan mee te werken, hebben het gevoel dat Amsterdam Marina geslachtofferd wordt.

Beantwoording
De gemeente begrijpt dat uitbreiden van het verkenningsgebied tot en met het Kraanspoor ingrijpende gevolgen kan hebben voor Amsterdam Marina. Op dit moment is de voorkeur van het college een aanlanding via het Kraanspoor. In deze fase is echter nog geen keuze gemaakt of de Westbrug via het Kraanspoor of via het geplande Hellingpark zal aanlanden. In de volgende fase wordt verder onderzocht op welke wijze de brug het beste kan worden ingepast. Dit hangt mede af van de keuze of er OV over de bruggen gaat rijden. Ook een aanlanding via het Kraanspoor hoeft niet per definitie te betekenen dat de brug `door´ het Havengebouw heengaat of de haven in tweeën splijt. Dit zijn afwegingen die in de volgende fase van nadere inpassing en ontwerp gemaakt moeten worden.

De gemeente wil in een volgende fase graag verder in gesprek gaan met Amsterdam Marina om te onderzoeken wat de consequenties zijn van een aanlanding van de Westbrug, en hoe de belangen van Amsterdam Marina betrokken kunnen worden bij het bepalen van de precieze aanlanding en het ontwerp van de brug. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met het eventueel verplaatsen van de golfbreker en voldoende doorvaarruimte.

5.4 P. Assink & C.G. Beentjes (via Akd)

Samenvatting inspraakreactie
Eigenaar van bedrijfspanden aan de Johan van Hasseltweg 76 t/m 98. Ter plekke van de panden wil de gemeente de noordaansluiting van de Oostbrug landschappelijk inpassen. Op termijn zouden de panden dus moeten worden gesloopt. Eigenaar vindt de huidige locatiekeuze onhoudbaar en vraagt de gemeente om de voorlopige keuze om de aanlanding van de Oostbrug te positioneren ter plaatse van de bedrijfspanden te heroverwegen. Redenen: Slopen van bedrijfspanden staat haaks op uitgangspunten gemeentebeleid. Het is niet duurzaam om relatief jonge panden te slopen. Bovendien is er in Amsterdam schaarste aan bedrijfspanden.
Slopen van bedrijfspanden staat haaks op bestemmingsplan Hamerkwartier 1e herziening (Raadsbesluit 8 juli 2021) waarin de bedrijfspanden positief zijn bestemd.

Eigenaar voelt zich slachtoffer van salamitactiek omdat eerst de ophogingmogelijkheid is wegbestemd en vervolgens de panden helemaal weg moeten. Dit is ongehoord.
Eigenaar en huurders verzetten zich tegen gekozen uitvoeringsvariant. Eigenaar verliest, als de plannen doorgaan, een rendabele belegging. De huurders moeten dan op zoek naar een andere plek en lijden schade.

De gekozen uitvoeringsvariant is erg duur omdat bedrijfspanden moeten worden verworven (binnen planperiode, desnoods door onteigening). Er wordt niet ingegaan op de consequenties van de gekozen uitvoeringsvariant voor de eigenaar en de huurders. Voor een zuivere belangenafweging door de raad is dit wel noodzakelijk.

Er bestaan alternatieven waarnaar (tot nu toe) onvoldoende onderzoek naar is gedaan. In een volgende fase moet een m.e.r. worden opgesteld waarin alternatieven moeten worden opgenomen. Waarom dit nu niet is gebeurd, begrijpt de eigenaar niet.
Gekozen aanlanding is niet in overeenstemming met goede ruimtelijke ordening (fysieke scheiding van verkeer). Indien de gemeente vasthoud aan de huidige plannen, vraagt de eigenaar om deze keuze deugdelijk te motiveren. Ook zal de gemeente in dat geval de schade volledig moeten compenseren.

Beantwoording
Met het vaststellen van dit voorkeursbesluit wijzigt de gemeente de voorkeurslocatie van de Javabrug naar een brug tussen het Azartplein en de Johan van Hasseltweg (de Oostbrug). De keuze voor een Oostbrug op deze locatie is gebaseerd op het advies van de commissie D'Hooghe. De commissie heeft om tot haar advies te komen de eerdere locaties uit het in 2017 door de raad vastgestelde voorkeursbesluit Sprong over het IJ bij haar advies betrokken. Daarnaast heeft de commissie diverse locaties en verschillende varianten (voor zowel een brug als een tunnel) voor de oeververbindingen over het IJ onderzocht. Op basis hiervan adviseert de commissie in het advies "Genereus verbonden" een Oost- en een Westbrug en een voetgangerspassage.

De gemeente heeft vervolgens de haalbaarheid en de vervoerswaarde van deze drie vaste oeververbindingen over het IJ verder onderzocht. Dit heeft ertoe geleid dat de gemeente met dit voorkeursbesluit en de daarbij behorende Nota van Uitgangspunten (hierna NvU) de voorkeur uitspreekt voor de locatie en aanlanding van de Oostbrug voor langzaam verkeer met mogelijk OV. Door een verkenningsgebied op te nemen wordt verduidelijkt dat de aanlanding en de exacte ligging van de Oostbrug nog niet vastligt. Ook de keuze voor OV over de bruggen volgt in de volgende fase.

De gemeente begrijpt dat dit voorkeursbesluit impact kan hebben voor eigenaren, bewoners en gebruikers van bestaande gebouwen in de gebieden waar de aanlanding is voorzien. De gevolgen van de Oostbrug kunnen positief zijn, omdat een brug kan leiden tot een betere en een aantrekkelijke ontsluiting van het gebied. Er zijn begrijpelijkerwijs ook zorgen over bijvoorbeeld de toename van het verkeer over de Johan van Hasseltweg, het ruimtebeslag van de aanlanding en de wegprofielen en de invloed op de bestaande bebouwing.

De precieze ligging van de Oostbrug en de keuze of er al dan niet OV over gaat rijden, is bepalend voor het ruimtebeslag van de brug, de aanlanding en de toevoerroutes (het wegprofiel van de Johan van Hasseltweg). De belangen van eigenaren, bewoners en gebruikers zijn meegenomen in de afweging voor dit voorkeursbesluit, maar in het kader van dit voorkeursbesluit kan nog niet

worden gezegd of de bestaande bebouwing aan de Johan van Hasseltweg behouden kan blijven. Dit volgt in een volgende fase. Bovendien is de uitvoering van het Investeringsbesluit voor Hamerkwartier hiervoor ook van belang.

In deze fase van de besluitvorming bestaat geen aanleiding om bedrijfspanden al weg te bestemmen. Daarom wordt er ook nog geen bestemmingsplan voorbereid om de brug in te passen. Als verwerving van de panden aan de orde is, zal de gemeente met u in overleg willen treden om minnelijk tot overeenstemming te komen. Mocht onverlet onteigening op termijn nodig zijn, dan worden hiervoor de benodigde procedures gevolgd.

Zoals in de concept NvU al is aangegeven wordt in de volgende fase verder beoordeeld of er een m.e.r (beoordeling) wordt doorlopen. In dat kader zullen de daarvoor benodigde onderzoeken worden uitgevoerd en waar nodig eventuele alternatieven worden betrokken. Welke procedure wordt gevolgd is mede afhankelijk van de vraag of er OV over de bruggen komt. De omgeving zal actief worden geïnformeerd en de gemeente blijft de belangen van deze eigenaren en gebruikers betrekken bij de verdere uitwerking in de volgende fase.

5.5 BBZ belangenvereniging voor de beroepschartervaart

Samenvatting inspraakreactie
De BBZ, belangenvereniging voor de beroepschartervaart is tegen de komst van bruggen.
De bruggen vormen een belemmering voor de scheepvaart (niet onderdoor kunnen varen met een staande mast). De veiligheid is onvoldoende gegarandeerd voor zowel het weg- als het scheepvaartverkeer.

Ook bij regelmatige brugopeningen maken zij zich zorgen over:
- storingsgevoeligheid,
- niet altijd geopend kunnen worden bij veel wind,
- opstoppingen met veel wachtend verkeer kan zorgen voor onveilige situaties.

Indien bruggen er komen wil indiener als stakeholder betrokken worden bij de besluitvorming rondom de bediening.

Beantwoording
De scheepvaartbelangen zijn zorgvuldig betrokken bij het opstellen van de Nota van Uitgangspunten. Ook de scheepvaartveiligheid en het belang van een goede doorvaart voor de scheepvaart is meegenomen. De bruggen worden zo ontworpen dat de scheepvaart vlot en veilig kan blijven passeren. Amsterdam onderzoekt met de nautische partijen een optimaal brugontwerp waarbij gekeken wordt op welke wijze het ontwerp kan bijdragen aan kortere openingstijden.

Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn bijvoorbeeld de doorvaarthoogte van 12,5 meter, de twee bewegende delen waardoor kruisend verkeerd wordt voorkomen en het IJ bereikbaar blijft voor de staande mastenroute, de indeling van de vaarweg met een hoofdgeul van 160 meter nevengeulen van elk 35 meter nevengeul, bruggen loodrecht op de vaarweg , goede zichtlijnen op deze locaties en voldoende wachtplaatsen. Bij het ontwerp van de bruggen is Richtlijnen Vaarwegen 2020 het uitgangspunt.

Wij beamen dat het maken van goede afspraken ten aanzien van de bediening van belang is. De opgave hierbij is dat een goede en veilige doorstroom op het water, én op het land gewaarborgd moet worden. Afspraken over bediening worden in volgende fase gemaakt met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat. Port of Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer en belanghebbenden zullen hierbij worden betrokken.

5.6 Koninklijke BLN-Schuttevaer

Samenvatting inspraakreactie
Belangenvereniging nautisch-technische zaken en infrastructuur. De bezwaren van de scheepvaart zijn door commissie D'Hooghe onderkent en die adviseerde onder andere een hogere brug te bouwen. De Actualisatie Nota van Uitgangspunten die nu voor ligt zijn deze adviezen verwerkt en de scheepvaartbelangen zijn beter geborgd. Bruggen op 12,50 meter volstaat voor de meeste schepen. Ze steunen grootste deel NvU, één punt van zorg: scheepvaart op een hoofdtransportas als het IJ heeft een ruim bedieningsregime nodig, eventuele spitssluitingen van de brug zijn niet bespreekbaar.

Beantwoording
Dank voor uw steun en positieve reactie. Wij beamen dat het maken van goede afspraken ten aanzien van bediening van belang is. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat een goede en veilige doorstroming op het water, én op het land gewaarborgd wordt. Afspraken over bediening worden in volgende fase gemaakt met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat. Port of Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer en belanghebbenden worden hierbij betrokken.

5.7 Cliëntenbelang Amsterdam

Samenvatting inspraakreactie
Goed dat toegankelijkheid als voorwaarde in de Nota van Uitgangspunten is opgenomen.

- Opmerkingen over Openbaar Vervoer: Cliëntenbelang is voorstander van bruggen die geschikt zijn voor OV. Twee nieuwe OV verbindingen geeft mensen meer keuze en directe verbindingen, en maakt het metrosysteem minder kwetsbaar voor storingen. Let op dat nieuwe aanlandingen (zoals NDSM) nu niet bereikbaar zijn met OV.
- Opmerkingen Toegankelijkheid en sociale veiligheid van de bruggen: goed toegankelijke, overzichtelijke en sociaal veilige route naar liften en roltrappen, meerdere liften, toevoegen (publieks) functies bij aanlanding bruggen, beschutting tegen weer en wind bij roltrappen en op de bruggen, voldoende rustpunten/plateaus bij fietshellingen en noodtrappen en aandacht voor (verbetering van) de toegankelijkheid en veiligheid van ponten.
- Opmerkingen Voetgangerspassage: tunnel maakt Noord beter bereikbaar, meerdere liften (en roltrappen) in plaats van één grote lift per aanlanding, groepeer (rol)trappen en liften en voorkom "nis", maak fietsverbindingen aantrekkelijk en fietsen voor de tunnel niet (uitzondering voor scootmobielen) en dimensioneer liften en de capaciteit ervan vooral op scootmobielen.

Cliëntenbelang verwacht dat toegankelijkheid en veiligheid een belangrijke factor zijn in de besluitvorming en blijft graag betrokken.

Beantwoording
De gemeente onderkent net als Cliëntenbelang dat het geschikt maken van de bruggen voor OV van toegevoegde waarde is. Het aantal OV-reizigers wordt in de eindsituatie (in het hoge scenario) geschat op rond de 30.000 per dag. Dit zijn deels nieuwe reizigers vanwege gebiedsontwikkelingen zoals Haven-Stad en deels reizigers voor wie de OV-routes over de bruggen aantrekkelijker zijn dan de huidige verbindingen (zoals de Noord/Zuidlijn of bus 36 door de Coentunnel.

Een brug die ook geschikt is voor OV is ongeveer twee keer zo duur als een fietsbrug. In de volgende fase wordt bekeken of er voldoende financiering kan worden gevonden voor de vaste oeverbindingen met OV. Op basis daarvan wordt definitief besloten of er wel of geen OV over de bruggen gaat rijden. Indien gekozen wordt voor bruggen met OV, dan zal ook het aangrenzende netwerk hierop moeten worden aangepast zodat er goede OV-verbindingen ontstaan.

De nieuwe vaste oeververbindingen worden alleen goed gebruikt als deze ook voor een iedereen toegankelijk zijn. Voor voetgangers en mensen met een beperking komen er trappen en liften op beide oevers. Deze stijgpunten liggen zo dicht mogelijk bij het hoogste punt van de bruggen en vragen om een goede, prettige en veilige inpassing in de openbare ruimte.

De gemeente hecht aan sociale veiligheid op de bruggen en in de tunnel. Toegankelijkheid en veiligheid blijven een belangrijke factor in de volgende fase. Er zijn verschillende manieren om de tunnel sociaal veiliger te maken. Voor het ontwerp is het belangrijk goed te kijken naar de inrichting, de ruimte bij de toegangen, eventueel daglichttoetreding bij de ontsluitingen en verlichting in de tunnel zelf. Ventilatie kan ingezet worden. Eventueel kan toezicht op de vloer en via camera's worden geregeld. Dat draagt ook bij aan sociale veiligheid en hoe de tunnel ervaren wordt. De gemeente blijft Cliëntenbelang bij de ontwikkeling van de plannen en het ontwerp van de bruggen betrekken.

5.8 Eggerding B.V. / Havenbedrijf Coenhaven B.V.

Samenvatting inspraakreactie
Beide bedrijven zijn gevestigd aan de Coenhavenweg 22 en hebben een erfpachtrecht tot 2085, de activiteiten zijn volledig vergund. De ontwikkelingen, zoals de verplaatsing van de PTA en ontwikkeling van Haven-Stad, zijn bedreigend voor hun bedrijfslocatie. Bedrijven spreken van een beeld van uitroken omdat door de gefaseerde en projectmatige besluitvorming bedrijven iedere keer opnieuw in geweer moeten komen tegen deelbesluiten. Gemeente heeft al verschillende reacties gehad. De havenbedrijven verzoeken met klem specifieke aandacht te hebben voor hun belangen.

Beantwoording
De gemeente heeft kennisgenomen van uw reactie.

In de besluitvorming over de verplaatsing van de Passenger Terminal (PTA) wordt zorgvuldig omgegaan met de belangen van uw bedrijven. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de nautische ruimte van Eggerding/Havenbedrijf Coenhaven en met de looptijd van het geldende erfpachtcontract.

Het is ons bekend dat Eggerding/Havenbedrijf Coenhaven een recht van erfpacht heeft tot 2085. Bekend zijn ook uw bezwaren tegen de transformatie van de Coenhaven naar een hoogstedelijk woon/werkgebied (Haven-Stad). Voor de verplaatsing van de PTA en de realisering van Haven-Stad gelden afzonderlijke besluitvormingstrajecten. Dit betekent dat u uw bezwaren in beide trajecten naar voren zult moeten brengen. Het is niet onze bedoeling uw bedrijven door deze gefaseerde en projectmatige besluitvorming uit te roken. In beide besluitvormingstrajecten is specifieke aandacht voor uw belangen bij ontplooiing van uw bedrijfsactiviteiten (goede ruimtelijke ordening). Mocht een verplaatsing van uw bedrijven noodzakelijk zijn, dan wordt in overleg met het Havenbedrijf gezocht naar een zo optimaal mogelijke benutting van havengronden.

5.9 Fietsersbond

Samenvatting inspraakreactie
De fietsersbond is betrokken bij de planvorming voor de vaste IJ-oever verbindingen. Zij ondersteunt de uitgangspunten; verbindingen met hoge vervoerswaarde en goed ingebed in het (te versterken) netwerk, veilig zowel voor verkeer en nautisch als sociaal, comfortabel en aantrekkelijk, gratis, betrouwbaar voor fietsers en scheepvaart, toekomstbestendig en dus berekend op verkeerskundige ontwikkelingen.

Dat de vaste oeververbindingen nodig zijn staat vast. De huidige beperkingen (capaciteit, frequentie, mondkapje) maken de vaste IJ oeververbindingen een waardevolle toevoeging. Ook vanuit nautische veiligheid zijn deze verbindingen te prefereren boven ponten.

- Oostbrug: aandachtspunt is de inbedding in het fietsnetwerk. Een fietsvriendelijke Johan van Hasseltweg, een brug over zijkanaal K, goede fietsroute naar de Czaar Peterstraat verhogen de vervoerswaarde van deze brug drastisch. De bond vraagt om tijdige ruimtelijke reserveringen zodat noodzakelijke toekomstige maatregelen genomen kunnen worden. De bond raadt een helling aan van 2% ipv de 2,7% die de gemeente aanhoudt en waarmee de brug minder aantrekkelijk wordt.
- De hoogte van de bruggen: Bij een doorvaarhoogte van 9,1 meter vindt slechts een klein deel hinder. De verhoging van de doorvaarhoogte met 3 meter komt ten goed aan zo weinig schepen dat zij dit niet vinden opwegen tegen het nadeel van de fietsers die dagelijks de Oost- en Westbrug gaan gebruiken.
- Ontwerp uitgangspunten voor West- en Oostbrug: veilig, gebruiksvriendelijk en betrouwbaar. Dit houdt in: reserveer voldoende breedte om aan weerszijde van OV brede fietspaden aan te leggen, be- en afscherming tegen wind, vergevingsgezinde inrichting (bijv. rekening houden met slingeren), aparte strook of op OV-baan van LEV's en fietsachtigen (sneller, breder en zwaarder dan normale fietsen), openingsregime zoals de Schellingwouderbrug (bijv. niet open tijdens de spits en kort dicht voor wegverkeer), dubbel uitvoeren van liften en 2 bewegende brugdelen zodat een deel van de brug bruikbaar blijft bij storingen en onderhoud.
- Tunnel bij CS openstellen voor fietsers: de tunnel kan leiden tot een afname van de vervoersvraag bij de Buiksloterwegveer met als gevolg een afname in de vaarfrequentie. Hierdoor verslechtert de oeververbinding voor fietsers. Dit drijft fietsers (illegaal) de tunnel in wat vraagt om 24/7 handhaving. Of toegangspoortjes, of fietsenstallingen. Stel de tunnel, i.i.g. bij een vaarfrequentie van minder dan 15 ponten per uur, open voor fietsers. Diepte tunnel is belangrijk voor het comfort, voorkeur voor een minder diepe en gebruiksvriendelijke tunnel.

- Westbrug: Maak tijdig ruimtelijke reserveringen om de Westbrug en inbedding in netwerk mogelijk te maken. Wat betreft sociale veiligheid heeft aanlanding in het Hellingpark de voorkeur, maar voor verbinding met noordelijke en westelijke delen van de stad en Havenstad heeft de aanlanding langs Kraanspoor de voorkeur. Bij de aanlanding moet de infrastructuur worden verbeterd. Beperkte breedte van de Spaarndammerstraat is een punt van aandacht.
- Toevoeging bij onderwerp Ladder met sporten en aansluiting op rest van netwerk: sluit deze ladder optimaal aan op het bestaande netwerk. Met name "staander" langs de noordzijde; brug over zijkanaal K en verbindingen over het Johan van Hasseltkanaal.
- Veren blijven noodzakelijk. In Nota van Uitgangspunten wordt terecht een koppeling gemaakt tussen sprong en de verenstrategie. Met name daar waar een tunnel of brug niet mogelijk is, is een veer de logische derde optie. Bijvoorbeeld bij stenen hoofd en Buiksloterham
- Kabelbaan: Kan van waarde zijn.
- Uitvoering en realisatie: Het tempo zou hoog moeten zijn. Volgens MKBA lite: eerste brug opleveren in 2025. Financiering is belangrijk (nationaal Groeifonds, MIRT). Nu investeren in de fiets komt niet alleen Amsterdammers op de fiets ten goede, maar geeft ook een extra impuls voor uitstootvrij vervoer en ontlast het autowegennetwerk. Willen is kunnen!
- Tijdelijke voorzieningen en verbeteringen: Ook met de realisatie van de Oostbrug wordt 70% toename van passagiers op de veerverbindingen verwacht in de periode 2030-40. Ze vragen ook voor deze periode voldoende veerverbindingen voor fietsers en voetgangers. Ook de frequentie van het Oostveer en het Houthavenveer moet worden verhoogd.

Conclusie: Hoe eerder hoe beter.

<u>Beantwoording</u>
De gemeente is verheugd dat de Fietsersbond diverse uitgangspunten in de NvU ondersteunt, het maken van toekomstbestendige verbindingen die de verwachte vervoervraag kunnen afwikkelingen.

De commissie D'Hooghe heeft geadviseerd om twee bruggen op de flanken en een voetgangerspassage achter het Centraal Station te realiseren. Dit advies sluit goed aan bij de visie van Amsterdam (zoals ook door de raad vastgesteld in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050) om de stad te ontwikkelen tot een meerkernige stad; een stad met meerdere centra.

De vaste oeververbindingen worden voor de lange termijn aangelegd en moeten daarom ook passen en bijdragen aan deze lange termijnvisie van de stad. Een fietstunnel achter CS past niet in deze visie. Een fietstunnel achter CS betekent dat meer fietsers via het centrum de oversteek maken. Hiermee wordt geen bijdrage geleverd aan het ontwikkelen van de meerkernige stad en het spreiden van drukte. Een fietstunnel achter CS heeft een aanzuigende werking en zal de drukte in het centrum en specifiek achter CS vergroten. De nieuwe voetgangerspassage is een aanvulling op de bestaande veren achter CS. Door een voetgangerspassage aan te leggen zorgt Amsterdam er voor dat de voetgangers gebruik kunnen maken van de tunnel waardoor er voldoende ruimte blijft op veren voor de andere vervoersmiddelen voor langzaam verkeer (zoals (brom)fietsers, Canta's e.d.). Zo ontstaat een scheiding van verkeersstromen wat de afwikkeling ervan op nu al drukke punten straks verbetert. Daarnaast is er achter CS onvoldoende ruimte om een fietstunnel goed en verkeersveilig in te passen in lijn met de richtlijnen voor tunnels zoals ook door de commissie D'Hooghe geadviseerd (en die gebaseerd zijn op landelijke richtlijnen (CROW):

1. Niet hoeven afstappen, waardoor liften, roltrappen of rolpaden voor fietsers moeten worden vermeden. Dit in verband met het te verwachten hoge aantal gebruikers.
2. Oriëntatie: gebruikers moeten weten en kunnen zien waar ze zijn en in welke richting ze zich bewegen. Bij wokkels maken diverse verkeersstromen in tegengestelde richting met verschillende snelheden gebruik van dezelfde wokkel. Dit maakt het gebruik van wokkels verkeersonveilig en daarmee zeer onwenselijk. Bovendien is een goede oriëntatie ook van belang voor het gevoel van veiligheid in de tunnel (sociale veiligheid). Wokkels en blinde hoeken dragen hier niet aan bij. Zie ook het antwoord op de vraag van Syb van Breda & Co Architect.
3. Hellingbanen mogen niet te steil zijn, namelijk een maximale helling van 2,7% met twee vlakstanden. Dit leidt tot een hellingbaan van circa 570 meter, wat zou leiden tot een tunnelopening ter hoogte van de Nieuwezijdse Kolk.

De gemeente onderschrijft het belang van het waar nodig maken van ruimtelijke reserveringen voor de toevoerroutes van de bruggen. Op dit moment is zicht op de potentiële toevoerroutes voor fiets en OV en de aandachtspunten die hierbij zijn. Zie hiervoor o.a. het kaartmateriaal in paragraaf 3.2 (Oostbrug) en 4.2 (Westburg) van de NvU.

In de volgende fase worden deze routes in afstemming met de omgeving en andere betrokken partijen, waaronder de Fietsersbond, verder uitgewerkt. Hierbij wordt ook onderzocht in hoeverre bestaande fietsroutes moeten worden aangepast om de toegenomen verkeersdruk als gevolg van de bruggen, goed en verkeersveilig te kunnen verwerken. Pas na deze uitwerking en het wegen van alle belangen die hierbij komen kijken, kunnen er keuzes worden gemaakt over de voorkeursroutes op beide oevers voor fiets en OV van/naar de twee bruggen. Uit deze keuzes volgen waar nodig de ruimtelijke reserveringen.

De gemeente heeft, samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer afgesproken dat de door de Commissie D'Hooghe geadviseerde uitgangspunten inzake de bruggen worden overgenomen. Dit betreft onder andere het gemiddelde hellingpercentage en de doorvaarthoogte. De gemeente ziet met inachtneming van deze uitgangspunten geen belemmeringen om aantrekkelijke en verkeersveilige vaste oeververbindingen te realiseren. Wel acht de gemeente bij een gecombineerde fiets- en OV-brug een breder profiel van 21,5 meter nodig om voldoende ruimte voor alle verkeersdeelnemers te verkrijgen en zodoende de verkeersveiligheid te optimaliseren (dit in tegenstelling tot de 17m breedte die door de commissie D'Hooghe was geadviseerd).

Op dit moment is er nog geen openingsregime bepaald. Afspraken aangaande bediening maken we in volgende fase in overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat. Port of Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer en andere belanghebbenden worden hierbij betrokken. Het regime van de Schellingwouderbrug wordt als referentie worden meegenomen. Belanghebbenden worden betrokken bij het uitwerken van een goed regime.

Ten aanzien van de Westbrug is het verkenningsgebied op de noordoever uitgebreid naar het Kraanspoor. Het bepalen van de definitieve aanlandplekken van de Westbrug gebeurt in de volgende fase en is ook mede afhankelijk van de keuze of er naast de fiets ook OV over de brug gaat rijden en de uitwerking van de potentiële toevoerroutes voor fiets en OV.

We onderschrijven de noodzaak om ook vóór de aanleg van de vaste oeververbindingen, te zorgen voor voldoende verbindingen. Dit wordt opgepakt vanuit programma Veren. . In de Update Nota

Veren 2021 is berekend hoe de drukte op de veerponten zich ontwikkelt tot 2030. De verwachting is dat, onder andere door de gebiedsontwikkeling in Amsterdam Noord, het aantal reizigers toeneemt. In de Update Nota Veren gaan we daarom uit van een benodigde uitbreiding van 14 veerponten in 2021 en 18 veerponten in 2030. Op een aantal verbindingen gaan de veren vaker varen. Vanaf 2023 wordt op de route IJpleinveer / Buiksloterweg gevaren met 6 veerponten. Daarmee komt het aantal vertrekken per uur per verbinding op 15 te liggen. Ter vergelijking: op het IJpleinveer is dat anno 2021 nog slechts 8 keer per uur. Deze frequentie hangt samen met de ingebruikname van een langzaam verkeersbrug over het Noordhollandsch Kanaal. Hiermee wordt het IJpleinveer een gelijkwaardig alternatief voor het druk bezette Buiksloterwegveer. Ook op andere verbindingen wordt de komende jaren meer gevaren of de dienstverlening uitgebreid.

5.10 Het Fort Onroerend Goed BV (via Akd)

Samenvatting inspraakreactie
Eigenaar van bedrijfspanden aan de Johan van Hasseltweg 102 – 108 en 114 – 118. Ter plekke van de panden wil de gemeente de noordaansluiting van de Oostbrug landschappelijk inpassen. Op termijn zouden de panden dus moeten worden gesloopt. Eigenaar vindt de huidige locatiekeuze onhoudbaar en vraagt de gemeente om de voorlopige keuze om de aanlanding van de Oostbrug te positioneren ter plaatse van de bedrijfspanden te heroverwegen. Redenen:

- slopen van bedrijfspanden staat haaks op uitgangspunten gemeentebeleid. Het is niet duurzaam om relatief jonge panden te slopen. Bovendien is er in Amsterdam schaarste aan bedrijfspanden,
- slopen van bedrijfspanden staat haaks op bestemmingsplan Hamerkwartier 1e herziening (Raadsbesluit 8 juli 2021) waarin de bedrijfspanden positief zijn bestemd.

Eigenaar voelt zich slachtoffer van salamitactiek omdat zij tot voor kort in gesprek was over ophoging van de panden. Dat deze ophoging is weg bestemd en vervolgens de panden helemaal weg moeten, is ongehoord.
Eigenaar en huurders verzetten zich tegen gekozen uitvoeringsvariant. Eigenaar verliest, als de plannen doorgaan, een rendabele belegging. De huurders moeten dan op zoek naar een andere plek en lijden schade. De gekozen uitvoeringsvariant is erg duur omdat bedrijfspanden moeten worden verworven (binnen planperiode, desnoods door onteigening).

Er wordt niet ingegaan op de consequenties van de gekozen uitvoeringsvariant voor de eigenaar en de huurders. Voor een zuivere belangenafweging door de raad is dit wel noodzakelijk.
Er bestaan alternatieven waarnaar (tot nu toe) onvoldoende onderzoek naar is gedaan. In een volgende fase moet een m.e.r. worden opgesteld waarin alternatieven moeten worden opgenomen. Waarom dit nu niet is gebeurd, begrijpt de eigenaar niet.

Gekozen aanlanding is niet in overeenstemming met goede ruimtelijke ordening (fysieke scheiding van verkeer). Indien de gemeente vasthoud aan de huidige plannen, vraagt de eigenaar om deze keuze deugdelijk te motiveren. Ook zal de gemeente in dat geval de schade volledig moeten compenseren.

Beantwoording
Met het vaststellen van dit voorkeursbesluit wijzigt de gemeente de voorkeurslocatie van de Javabrug naar een brug tussen het Azartplein en de Johan van Hasseltweg (de Oostbrug). De keuze voor een Oostbrug op deze locatie is gebaseerd op het advies van de commissie D'Hooghe.

De commissie heeft om tot haar advies te komen de eerdere locaties uit het in 2017 door de raad vastgestelde voorkeursbesluit Sprong over het IJ bij haar advies betrokken.

Daarnaast heeft de commissie verschillende locaties en diverse varianten (voor zowel een brug als een tunnel) voor de oeververbindingen over het IJ onderzocht. Op basis hiervan adviseert de commissie in het advies "Genereus verbonden" een Oost- en een Westbrug en een voetgangerspassage. De gemeente heeft vervolgens de haalbaarheid en de vervoerswaarde van deze drie vaste oeververbindingen over het IJ verder onderzocht. Dit heeft ertoe geleid dat de gemeente met dit voorkeursbesluit en de daarbij behorende Nota van Uitgangspunten de voorkeur uitspreekt voor de locatie en aanlanding van de Oostbrug voor langzaam verkeer en mogelijk ook OV. Door een verkenningsgebied op te nemen wordt verduidelijkt dat de aanlanding en de exacte ligging van de Oostbrug nog niet vastligt. Ook de keuze voor OV over de bruggen volgt in de volgende fase.

De gemeente begrijpt dat dit voorkeursbesluit gevolgen kan hebben voor eigenaren, bewoners en gebruikers van bestaande gebouwen in de verkenningsgebieden voor de aanlanding. De gevolgen van de Oostbrug kunnen positief zijn omdat een brug kan leiden tot een betere en een aantrekkelijke ontsluiting van het gebied, maar er zijn begrijpelijkerwijs ook zorgen over bijvoorbeeld de toename van het verkeer over de Johan van Hasseltweg, het ruimtebeslag van de aanlanding en de wegprofielen en de invloed op de bestaande bebouwing.

De precieze ligging van de Oostbrug en de keuze of er al dan niet OV over de brug gaat rijden, is bepalend voor het ruimtebeslag van de brug, de aanlanding en de toevoerroutes (het wegprofiel van de Johan van Hasseltweg). De belangen van eigenaren, bewoners en gebruikers zijn meegenomen in de afweging voor dit voorkeursbesluit, maar in het kader van dit voorkeursbesluit kan nog niet worden gezegd of de bestaande bebouwing aan de Johan van Hasseltweg behouden kan blijven. Dit volgt in een volgende fase. Bovendien is de uitvoering van het investeringsbesluit voor Hamerkwartier hiervoor ook van belang.

In deze fase van de besluitvorming bestaat geen aanleiding om bedrijfspanden al weg te bestemmen. Daarom wordt er ook nog geen bestemmingsplan voorbereid om de brug in te passen. Als verwerving van de panden aan de orde is, wil de gemeente met u in overleg treden om minnelijk tot overeenstemming te komen. Mocht onverlet onteigening op termijn nodig zijn dan worden hiervoor de benodigde procedures gevolgd.

Zoals in de concept Nota van Uitgangspunten al vermeld, wordt in de volgende fase verder beoordeeld of er een m.e.r. (beoordelings)plicht is. In dat kader worden de daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd en, waar nodig, worden eventuele alternatieven betrokken. Welke procedure wordt gevolgd is mede afhankelijk van de vraag of er OV over de bruggen gaat rijden. De omgeving zal actief worden geïnformeerd en de gemeente blijft de belangen van deze eigenaren en gebruikers betrekken bij de verdere uitwerking in de volgende fase.

5.11 Interne monitoringscommissie Surinamekade (bewoners KNSM-eiland)

Samenvatting inspraakreactie
Reactie op hoofdstuk 3 (maatregel 3 Oostbrug). Onaangenaam verrast door ingetekende strekdam (kompasdam genoemd) waarmee 26 ligplaatsen worden gecreëerd. Ze constateren dat deze plannen strijdig zijn met het afgesloten convenant van november 2016. Zij houden zich aan

de afspraken in dat convenant. Vrees: bestuurlijk vastleggen zonder discussie met betrokkenen. Ze willen betrokken worden bij:

- het bepalen van de plaats van de Kompasdam,
- gebruik van de dam en de gevolgen voor het bestaande gebruik van het open water en de kades.

Genoemde uitgangspunten, behoud uitzicht, vermindering milieulast (lucht) en stank- en (nachtelijk) lawaaioverlast, geen verdere verstoring woonbeleving. Vragen over uitvoering dam.

Beantwoording
De gemeente begrijpt dat de in de concept Actualisatie van Uitgangspunten ingetekende Kompasdam voor onduidelijkheid zorgt bij de insprekers. Commissie D'Hooghe heeft geadviseerd om naast het realiseren van vervoerswaarde over land ook te voorzien in de groei behoefte van modaliteit binnenvaart. Bij de aanlanding van de Oostbrug aan de zuidzijde zal daarom ruimte worden gezocht voor het realiseren van nieuwe ligplaatsen aan de nieuwe Kompasdam.

In de NvU is de markering van een strekdam inclusief ligplaatsen indicatief met een stippellijn aangeduid. Hiermee wordt duidelijk gemaakt dat de exacte invulling en positie van de strekdam op het water in de volgende fase nader wordt uitgewerkt. De nautische ruimte hiervoor ligt op het Slik, niet langs de Suriname- of Sumatrakade en daarmee verder van de bewoning af.

In de volgende fase wil de gemeente samen met de bewoners en de nautische partijen verdere invulling geven aan de plannen. Bezwaren van bewoners tegen eerdere plannen voor (extra) ligplaatsen voor het KNSM-eiland en de afspraken die hierover tussen bewoners, de gemeente en het Havenbedrijf zijn gemaakt worden hierin ook betrokken. Plannen voor (nieuwe) ligplaatsen worden in overleg met de buurt gemaakt.

5.12 Johan van Hasselt Vastgoed en Stichting Waldorf & Statler Vastgoed (via Hemwood)

Samenvatting inspraakreactie
Johan van Hasselt Vastgoed en Stichting Waldorf & Statler Vastgoed zijn erfpachters van het perceel aan de J van Hasseltweg 2-32. In de bebouwing op het perceel zijn circa 60 bedrijven gevestigd. Volgens het vigerende bestemmingsplan "Hamerstraatkwartier"' is de bestemming "Gemengd-2". De varianten voor aanlanding staan in bijlage 2, deze bijlage is door deze bedrijven niet gevonden tussen de ter inzage gelegde stukken.

Bij deze bedrijven bestaat nog veel onduidelijkheid over de effecten van de aanleg van de Oostbrug op de normale bedrijfsvoering en -activiteiten op het perceel, de ontsluiting en de bereikbaarheid. En over de positie van de bedrijven. Dezelfde onduidelijkheid bestaat over de te leiden schade gedurende en na de aanleg van de Oostburg.

Bedrijven vinden (op basis van de ter inzage gelegde stukken) nog onduidelijk:

- locatie aanlanding en hoe die eruit zal zien,
- gevolgen aanlanding voor perceel en omgeving,
- hoe verbindingen aangesloten worden op bestaande structuur (en gevolgen voor perceel),
- hoe lang de werkzaamheden duren, hoe de benodigde machines en materialen worden aangevoerd en opgeslagen,

- leiden werkzaamheden tot wegafsluiting en omleidingen?

De plannen voor de Oostbrug brengen voor deze bedrijven veel onduidelijkheid en rechtsonzekerheid met zich mee. Zij willen graag een nadere toelichting en een uiteenzetting over hoe de belangen van deze bedrijven zijn meegenomen in de belangenafweging. De bedrijven vernemen graag wanneer de gemeente een concreet en definitief besluit neemt en wanneer de gemeente deze informatie denkt te kunnen verstekken.

Bedrijven verwachten dat de plannen voor de Oostbrug (aanlanding en aftakking) leiden tot aanzienlijke (plan) schade: waardedaling, verslechtering verhuurbaarheid, kosten voor aanpassing perceel, schade aan perceel door werkzaamheden, noodzakelijke verplaatsing dan wel faillissement, omzetdaling door verminderde bereikbaarheid. Graag horen zij hoe deze schade bij de plannen voor de Oostbrug wordt meegenomen.

De bedrijven verzoeken gemeente om duidelijkheid te verschaffen omtrent de gevolgen van de realisatie Oostbrug voor hen, het gebruik van het perceel en de termijn en wijze waarop nadere besluitvorming zal plaatsvinden. En hoe hun belangen en mogelijke schade in dit proces worden meegenomen.

Beantwoording
De gemeente begrijpt dat dit voorkeursbesluit impact kan hebben voor eigenaren, bewoners en gebruikers van bestaande gebouwen in de gebieden waar de aanlanding is voorzien. De gevolgen van de Oostbrug kunnen positief zijn omdat een brug kan leiden tot een betere en een aantrekkelijke ontsluiting van het gebied. Maar er zijn begrijpelijkerwijs ook zorgen over bijvoorbeeld de toename van verkeer over de Johan van Hasseltweg, het ruimtebeslag van de aanlanding en de wegprofielen en de invloed op de bestaande bebouwing.

De verschillende varianten waar inspreker naar verwijst zijn opgenomen in de Haalbaarheidsstudie ruimtelijke inpassing, dat als bijlage bij de concept Nota van Uitgangspunten ter inzage heeft gelegen en ook is terug te vinden op de website van Sprong over het IJ. Het gaat hierbij overigens niet om inpassingsvarianten waarover nu al een keuze is gemaakt. Met het definitieve voorkeursbesluit en de bijbehorende Nota van Uitgangspunten spreekt de gemeenteraad de voorkeur uit voor de locatie van de Oostbrug voor langzaam verkeer met mogelijk OV. Door een verkenningsgebied op te nemen wordt verduidelijkt dat de aanlanding en de exacte ligging van de Oostbrug nog niet vastligt. Ook de keuze voor OV over de bruggen volgt in de volgende fase.

De precieze ligging en de keuze of er al dan niet OV over de Oostbrug gaat rijden, is bepalend voor het ruimtebeslag van de brug, de aanlanding en de toevoerroutes (het wegprofiel van de Johan van Hasseltweg). De belangen van eigenaren, bewoners en gebruikers zijn meegenomen in de afweging voor dit voorkeursbesluit, maar in het kader van dit voorkeursbesluit kan nog niet worden gezegd of de bestaande bebouwing aan de Johan van Hasseltweg behouden kan blijven. Dit volgt in een volgende fase. Bovendien is de uitvoering van het investeringsbesluit voor Hamerkwartier hiervoor ook van belang.

Na dit voorkeursbesluit gaat de gemeente, op aangeven van het nieuwe college, verder met de voorbereiding van de besluitvorming voor de volgende fase. Op basis van het advies van de commissie D'Hooghe is een eerste globale uitvoeringsplanning opgesteld. Uitgangspunt hierbij is om te starten met de Oostbrug. Indien het nieuwe college besluit om de voorbereiding in 2022

met een voorbereidingsteam Oostbrug te starten, is de vroegst mogelijke oplevering van deze brug omstreeks 2029.
In de volgende fase wordt de optimale inpassing en de aansluiting van de Oostbrug op de bestaande infrastructuur in de aanlandingsgebieden verder onderzocht in samenspraak met bewoners, bedrijven en belanghebbenden. De omgeving wordt hierover actief betrokken en tijdig geïnformeerd.
Uiteraard houdt de gemeente bij de financiering ook rekening met eventuele planschade of onteigening, voor zover dat aan de orde is.

5.13 Luxury hotels Amsterdam

Samenvatting inspraakreactie
LuxuryHotels is samenwerkingsverband van vijfentwintig 4 & 5 sterrenhotels. Bezwaar tegen de Westbrug vanwege verplaatsing PTA. Cruiseschepen zijn essentieel voor de komst van internationale bezoekers (78.000 per jaar) en zijn dus een belangrijke inkomstenbron voor hotels, culturele instellingen, middenstand (mkb) en de stad.
Nu lopen cruisegasten naar de stad. Vanuit de Coenhaven moeten ze per bus (slecht voor autoluw, klimaatdoelstellingen). Kans dat gasten dan overnachten in randgemeenten.

Ze willen liefst vasthouden aan advies van de commissie: eerst de ontwikkeling van de Oostbrug, en daarna besluitvorming over de andere twee verbindingen; Westbrug tussen Haparandadam en NDSM en de voetgangerspassage tussen CS en Tolhuistuin.

Beantwoording
Een essentiële randvoorwaarde voor de realisatie van de Westbrug is verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) naar een locatie ten westen van de Westbrug. De voorkeurslocatie hiervoor is de Coenhaven, gelegen naast de zuidelijke tunnelmond van de Coentunnel.
Bij deze Nota van Uitgangspunten is geen verplaatsingsbesluit over de PTA opgenomen. In de Nota van Uitgangspunten wordt wel een ontwikkelproces voorgesteld waarbij de Oostbrug als eerste wordt ontwikkeld en later de Westbrug en Voetgangerspassage.

We onderschrijven de zorgen ten aanzien van bereikbaarheid, duurzaamheid en klimaat die een rol spelen bij de verplaatsing van de PTA. Bij een toekomstig definitief verplaatsingsbesluit moet aan deze aspecten voldoende aandacht worden geschonken. De Coenhaven is gelegen in het ontwikkelingsgebied Havenstad. Bij de planontwikkeling wordt veel aandacht geschonken aan bereikbaarheid, duurzaamheid, biodiversiteit, en de plannen voor de inpassing van de PTA moeten hier vanzelfsprekend ook in passen.

Een eventuele overloop van (de groei van) overnachtingen van internationale bezoekers naar buurgemeenten zien wij niet per se als een negatief effect. Ergo, dit zou ertoe kunnen leiden dat de leefbaarheid van (de centrumgebieden van) Amsterdam niet nog verder onder druk komt te staan.

5.14 MMZ Properties

Samenvatting inspraakreactie

Ondergetekende reageert namens MMZ Properties Adam One BV, eigenaar van gebouw The One gelegen aan de Mt. Lincolnweg / Kraanspoor.

De gebruikers in ons gebouw (Hema, RSM, TPS, Multipay) geven allen aan dat bereikbaarheid een issue is. De verbinding met Amsterdam CS via de pont kost veel tijd en is met minder weer een barrière. Een nieuwe verbinding zal de bereikbaarheid sterk verbeteren en de drempel om in Noord te wonen of te werken verlagen.

Beantwoording
De gemeente is verheugd met deze positieve reactie en hoopt met dit voorkeursbesluit een volgende stap te zetten op de verbinding tussen Noord en de rest van Amsterdam verder te verbeteren.

5.15 Ondernemersvereniging Spaarndammerbuurt & Houthavens

Samenvatting inspraakreactie
De ondernemersvereniging steunt de plannen om de noordelijke en zuidelijke IJ oevers te verbinden maar uit ook verontrusting over het plan Sprong over het IJ dat zij niet los zien van de ontwikkeling van het plan Haven-Stad.

Een fiets en ov-brug is een mooi plan maar de vereniging maakt zich zorgen over de hoeveelheid fietsers die door hun buurt zal gaan. Deze fietsers komen bovenop de al bestaande fietsstromen. De (smalle) Spaarndammerstraat kan de huidige verkeerstromen al amper afwikkelen zonder problemen. Van de eventuele OV is nog niet bekend welke route deze zou gaan volgen. De vereniging maakt zich grote zorgen en heeft bedenkingen over of de straat alle verkeersstromen wel aan kan maar ook over de fysieke belasting van de straat en de staat van de panden (funderingen).
Vereniging wil een schets zien van hoe de Spaarndammerstraat eruit gaat zien, wordt de straat geheel geherprofileerd, wordt de straat afgesloten en op welke termijn, monitoring panden, compensatie ondernemers?
Zijn alle opties (andere routes) goed overdacht? Ondergronds?

Vereniging ziet liever dat zij maar één keer hoeven in te spreken in plaats van twee keer op twee projecten die beide over verkeerstromen door hun buurt gaan. Vanuit Haven-Stad is toegezegd dat er één ambtenaar aanspreekpunt wordt voor de ondernemersvereniging voor beide projecten.

Beantwoording
De gemeente is blij dat de Ondernemersvereniging Spaarndammerbuurt & Houthavens de plannen voor de drie nieuwe oeververbindingen steunt. Daarnaast hecht de gemeente eraan te vermelden dat de plannen van Sprong over IJ in nauwe afstemming met de plannen voor Haven-Stad worden gemaakt. Echter, omdat het verschillende opgaven met een eigen besluitvormingstraject zijn, is het niet mogelijk om – zoals u vraagt – deze plannen gecombineerd in de inspraak te brengen. De gemeente hoopt op uw begrip hiervoor.

Op dit moment is er zicht op de potentiële toevoerroutes voor fiets en OV en de aandachtspunten die hierbij spelen. In de volgende fase worden deze routes in afstemming met de omgeving en andere betrokken partijen, waaronder de Ondernemersvereniging, verder uitgewerkt (paragraaf 4.2 NvU). Hierbij wordt ook onderzocht in hoeverre bestaande straten zoals de

Spaarndammerstraat kunnen worden aangepast om de toegenomen verkeersdruk als gevolg van de bruggen goed en verkeersveilig te kunnen verwerken. Uw zorgen met betrekking tot de belasting van de (smalle) Spaarndammerstraat neemt de gemeente ter harte. De door u gestelde vragen met betrekking tot de uitvoering, komen tijdens de afstemming met de omgeving over de uitwerking van de plannen aan bod.
Tot slot wil de gemeente u bevestigen dat er inderdaad voor de Ondernemersvereniging één aanspreekpunt zal worden aangesteld die het overzicht en de kennis van beide plannen heeft.

5.16 ORAM

Samenvatting inspraakreactie
ORAM is verheugd dat de gemeente het advies D'Hooghe omarmt. Ook de fasering wordt gedeeld.

- Over de oeververbindingen over het Amsterdam Rijnkanaal: ORAM pleit ervoor dat de integrale conclusies hun weg vinden in de uitvoering en dat er niet opnieuw belangenafweging plaatsvindt in een andere context. ORAM wil dit als uitgangpunt benoemd zien.
- Over verplaatsing Passenger Terminal (PTA): graag in Nota van Uitgangspunten (NvU) opnemen dat de Westbrug niet kan worden gerealiseerd voordat de PTA verplaatst en operationeel is. Een eventuele verhuizing van de PTA naar de Coenhalen moet in overleg plaatsvinden en met inbegrip van de belangen van bedrijven. De locatie stuit op bezwaren van bedrijven in de Coenhaven.
- Aanlanding Oostbrug en Albemarle: de veiligheid en ongehinderde bedrijfsvoering zouden hier belangrijke uitgangspunten moeten zijn.

Bij richtlijnen en randvoorwaarden bruggen: toevoegen van het uitgangpunt "het belang van ongehinderde doorgang voor de beroepsvaart".

Beantwoording
De verplaatsing van de PTA is een randvoorwaarde om de Westbrug te kunnen realiseren. Dit was in de concept NvU opgenomen en wordt nu nogmaals bevestigd. Zie ook paragraaf 6.2 van de NvU. Bij het besluit over de verplaatsing worden de belangen van de bedrijven in de Coenhaven meegewogen.

Dit geldt ook voor de belangen van Albemarle die meegewogen zullen worden bij ontwerp en realisatie van de Oostbrug. Zie paragraaf 3.2.1 van de NvU.

De belangen van de scheepvaartsector zijn zorgvuldig betrokken bij het opstellen van de NvU. Dit betreft onder andere veiligheid en het belang van een goede doorvaart. In de NvU is dit uitgangspunt als volgt expliciet toegevoegd: "Zowel de beroepsvaart als de recreatievaart zal de bruggen vlot en veilig kunnen blijven passeren." Zie ook paragraaf 2.2.2 van de NvU.

Uitgangspunten hierbij zijn bijvoorbeeld de doorvaarthoogte van 12,5 meter, de twee bewegende delen waardoor kruisend verkeerd wordt voorkomen, de indeling van de vaarweg met een hoofdgeul van 160 meter nevengeulen van elk 35 meter nevengeul, bruggen loodrecht op de vaarweg , goede zichtlijnen op deze locaties en voldoende wachtplaatsen. Ook zullen zorgvuldige afspraken over bediening worden gemaakt. Bij het ontwerp van de bruggen is Richtlijnen Vaarwegen 2020 het uitgangspunt.

5.17 Port of Amsterdam

Samenvatting inspraakreactie
Port of Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer staan positief tegenover NvU omdat zij aan het vertrekpunt hiervoor, het advies commissie D'Hooghe, hebben meegewerkt.
De nautische ruimte lijkt goed geborgd. Bij het in detail uitwerken hiervan moet aandacht zijn voor de bestaande voorzieningen zoals wachtplaatsen, deze moeten worden verplaatst ten behoeve van de oeververbindingen. Hiervoor moeten nadere afspraken worden gemaakt met stakeholders.

Ze vragen aandacht voor het vasthouden van de voorgestelde volgorde (de Oostbrug als eerste aanleggen) zodat de PTA nog bereikbaar blijft en zij in staat gesteld worden om benodigde werkzaamheden en procedures te kunnen uitvoeren.

Het "openen op aanbod" is van groot belang voor de beroepsvaart. Zij zien dit graag opgenomen in de NvU. Ze werken graag constructief verder. De directe en korte lijnen worden gewaardeerd.

Beantwoording
De gemeente is verheugd dat de Port of Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer positief staan tegenover de NvU, en dat de nautische ruimte daarin goed is meegenomen en geborgd (zie hiervoor ook de beantwoording op de reactie van de ORAM).

Bij de verdere uitwerking hebben wij aandacht voor het vinden van oplossingen voor de bestaande nautische voorzieningen. Hierover gaat de gemeente met de stakeholders in overleg.

De voorgestelde fasering (Oostbrug, Westbrug, Voetgangerspassage) uit het advies van de commissie D'Hooghe is beschreven in de NvU, zie bijvoorbeeld paragraaf 6.1 van de NvU. Hierbij is het uitgangspunt opgenomen dat de PTA verplaatst moet zijn voor de aanleg van de Westbrug.

Wij beamen dat het maken van goede afspraken ten aanzien van de bediening van belang is. De opgave hierbij is dat een goede en veilige doorstroom op het water, én op het land gewaarborgd moet worden. Afspraken hierover worden in de volgende fase gemaakt met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat. Port of Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer en andere belanghebbenden worden hierbij betrokken. Hierbij wordt ook de mogelijkheid van `openen op aanbod´ meegenomen. Wij waarderen de constructieve en prettige samenwerking en met Port of Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer en zetten deze graag voort in 2022 en verder.

5.18 Principal Real Estate Spezialfondsgesellschaft mbH (via Cushman& Wakefield)

Samenvatting inspraakreactie
Cushman en Wakefield vertegenwoordigen Principal, die eigenaresse is van kantoorgebouw Kraanspoor (kraanspoor 12-58).

Aangezien het kantoorgebouw direct aan de mogelijke aanlanding van de Westbrug is gesitueerd en de brug vanuit optiek eigenaresse zowel voor- als nadelen met zich meebrengt, ziet eigenaresse zich als belanghebbende. Principal benadrukt dat de toekomstige Westbrug

consequenties heeft voor het dagelijks gebruik van het kantoorgebouw en haar huurders. Zij wil worden geïnformeerd over de voortgang van het project en in de toekomst uitgenodigd worden om haar zienswijze te geven op de realisatie van de Westbrug aan Kraanspoor.

Beantwoording
De gemeente ziet de eigenaresse ook als belanghebbende en zij wordt ook in de toekomst tijdig betrokken bij de verdere uitwerking, de te maken keuzes en uiteindelijk bij de benodigde besluitvorming.

5.19 Provincie Noord-Holland

Samenvatting inspraakreactie
De Provincie Noord-Holland is nauw betrokken geweest bij gewijzigde NvU en kan zich vinden in de verwerking van de adviezen van commissie D'Hooghe. Een paar aandachtspunten:

- De twee verbindingen zijn belangrijke schakels in stedelijke, maar ook regionale fietsverplaatsingen. Hou rekening bij het aanleggen van fietspaden met het regionale fietsnetwerk en sluit erop aan.
- Ze stimuleren goederenvervoer over water. Bij verdere inpassing van bruggen en tunnel een veilige doorvaarroute van de scheepvaart in acht te nemen en de route, basisnet gevaarlijke goederen. te garanderen. Aandacht voor diepteligging tunnel.
- Provincie is niet voor het gesloten blijven van bruggen tijdens de spits in verband met schade binnenvaartsector. Anders ruimte reserveren voor wachtende schepen, inclusief risicocontour, en binnenvaart dan ruimhartig compenseren voor negatieve gevolgen.
- Provincie verwacht geen effecten op de regionale wateren en de mogelijkheden voor scheepvaart daar. Bij wijzigingen die toch van invloed zijn, vragen zij om contact.
- Nota "Zeecruise op koers": Zeecruise is welkom in het NZKG (belangrijke motor voor het toerisme) maar grenzen aan kwantiteit en ten aanzien van de (milieu) kwaliteit en duurzaamheid. Neem bij verplaatsing PTA de uitgangspunten van deze nota in acht.

Beantwoording
De gemeente dankt de provincie voor haar reactie.

Wij delen het standpunt van de provincie dat de twee vaste oeververbindingen zowel een belangrijke schakel zijn voor het stedelijke netwerk als het regionale fietsnetwerk. In de volgende fase wordt de inpassing en verder onderzocht. Daarbij wordt ook rekening gehouden hoe deze routes aansluiten op het netwerk van metropolitane fietsroutes in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In 2025 is er een netwerk van deze routes, waarlangs fietsers vlot tussen de dorpen en vanuit de steden de natuur in kunnen fietsen.

Bij het opstellen van de Nota van Uitgangspunten zijn de nautische belangen en het scheepvaartverkeer zorgvuldig betrokken. Net als de provincie onderkent de gemeente het belang van een goede en veilige doorvaart voor schepen. De nautische partijen zijn dan ook veelvuldig betrokken en hebben meegewerkt aan de Nota van Uitgangspunten. Bij de verdere inpassing wordt uiteraard rekening gehouden met de richtlijn vaarwegen, de benodigde wachtplaatsen en de wet- en regelgeving die geldt voor het vervoer van voor gevaarlijke stoffen over het water. Verder gaat de gemeente in de volgende fase samen met het Rijk en de nautische partijen het openings- en bedieningsregime van de bruggen verder onderzoeken. Daarbij wordt ook het standpunt van de provincie betrokken.

Het verplaatsen van de PTA is een randvoorwaarde voor het kunnen realiseren van de Westbrug en een ondiepe voetgangerspassage, maar er wordt in deze fase nog geen besluit over genomen. Bij de besluitvorming over het verplaatsen van de PTA worden de relevante geldende beleidskaders betrokken. Hierbij zijn de drukte in het Noorzeekanaalgebied en bijbehorende grenzen aan kwantiteit, (milieu)kwaliteit en duurzaamheid voor de gemeente, net als voor de Provincie, belangrijke aandachtspunten.

5.20 ROVER afdeling Rover Amsterdam

Samenvatting inspraakreactie
Rover ziet graag OV-verbindingen over beide bruggen. Voorkeur voor versterking van het stedelijk tramnetwerk door lijnen door te trekken naar Noord en Zaandam. Er is behoefte aan meer verbindingen tussen wijken, stadsdelen voor meer samenhang tussen stadsdelen en ontwikkeling HOV-corridor (Zaanstad). Maak van binnenring een OV-ring. OV Westbrug aansluiten op de binnenring. Op- en afritten OV benutten voor dubbelgebruik: bedrijfsruimten en horeca.

- Planning Westbrug omkeren: maak het verplaatsen van de terminal afhankelijk van wanneer de Westbrug wenselijk is vanuit verstedelijkingsbeleid.
- Vragen over openingstijden bruggen: hoe vaak, wanneer en hoe lang? Korte openingen overdag en afstemming met de tram.
- Voetgangerspassage: Wordt door de gemeente afgewogen tegen metrostation Sixhaven terwijl zij verschillende invloedsgebieden hebben. Voetgangerspassage heeft kleiner voedingsgebied. Waarborg sociale veiligheid en vergelijk met soortgelijke tunnels. Vraag is of voetgangers –vanwege looptijden – wel gebruik maken van de tunnel als de ponten (voor fietsers, scooters etcetera) frequent blijven varen.
- Kabelbaan. Onderzoek vervoersmarkt en reistijden nodig. Vragen over ritprijs, keuze voor alleen voetgangers of ook fietsers en dergelijke, keuze wel/niet tussenstations, overstapmogelijkheden, capaciteit? Maken mensen gebruik van de kabelbaan tegen betaling als er ook gratis ponten en brug zijn? Veiligheid zowel gemeten als ervaren (schommelen), en onderhoud. Eventuele subsidie gaat ten kosten van subsidie voor andere OV-verbindingen. Concurrentie tussen kabelbaan en Westbrug benadeelt het draagvlak van beide projecten.

Beantwoording
De gemeente heeft uw voorkeur voor OV over de bruggen en het versterken van het stedelijk tramnet met nieuwe tramverbindingen over beide bruggen naar Noord en Zaanstad tot zich genomen. Samen met Rover onderkent de gemeente dat OV over de bruggen, naast beide oevers, ook verschillende bestaande en nieuwe wijken met elkaar kan verbinden waardoor de samenhang tussen delen van de stad kan worden vergroot. De keuze voor het nieuwe systeem op de HOV ZaanIJ (de OV-verbinding over de Johan van Hasseltweg, de Klaprozenweg en de Cornelis Douwesweg naar Zaanstad) is mede bepalend voor de keuze tram en/of bus over de bruggen. Indien op genoemde verbinding naar Zaanstad straks een tram gaat rijden, dan ligt een keuze voor ook een tram over één (of beide) brug(gen) meer voor de hand.

Een brug die ook geschikt is voor OV is ongeveer twee keer zo duur als een fietsbrug. De financiering van de vaste oeverbindingen wordt in de volgende fase uitgezocht. Dan zal definitief besloten worden of er wel of geen OV over de bruggen gaat rijden.

Na het voorkeursbesluit over de locatie van de bruggen wordt op aangeven van het nieuwe college gewerkt aan de planning en de financiering van de drie nieuwe vaste oeverbindingen Oostbrug, Westbrug en Voetgangerspassage. Op basis hiervan wordt de raad geïnformeerd waarbij, wat betreft de planning van de drie vaste oeververbindingen, ook een relatie wordt gelegd met de metrostation Sixhaven.

De planning van de Westbrug en de (ondiepe) voetgangerspassage zijn afhankelijk van de verplaatsing van de Passenger Terminal (PTA). Wij beamen dat het maken van goede afspraken ten aanzien van bediening van belang is. Kern hierbij is dat een goede en veilige doorstroom op het water én op het land gewaarborgd moet worden. Deze afspraken worden in de volgende fase gemaakt met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat. Port of Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer en andere belanghebbenden zullen hierbij betrokken worden.

De kabelbaan betreft een particulier initiatief waar geen subsidie aan wordt verleend door de gemeente of de Vervoerregio Amsterdam (VRA). In oktober 2021 is door de Stichting IJbaan (de initiatiefnemers), gemeente en de VRA een Intentieovereenkomst ondertekend waarin afspraken zijn gemaakt over een haalbaarheidsonderzoek. Indien de haalbaarheid van het initiatief en het beoogde tracé wordt aangetoond dan kan een Realisatieovereenkomst worden aangegaan met de Stichting IJbaan. Onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek is ook de financiële haalbaarheid van het initiatief en dit hangt samen met het trekken van voldoende reizigers.

Samen met Rover onderkent de gemeente dat OV over de bruggen, naast beide oevers, ook verschillende bestaande en nieuwe wijken met elkaar verbindt waardoor de samenhang tussen delen van de stad wordt vergroot. Een brug die ook geschikt is voor OV is ongeveer twee keer zo duur als een fietsbrug. De financiering van de vaste oeverbindingen wordt in de volgende fase uitgezocht, en dan zal definitief besloten worden of er wel of geen OV over de bruggen gaat rijden.

5.21 Red Amsterdam Noord

Samenvatting inspraakreactie
Amsterdam heeft besloten om in totaal 50.000 woningen in Noord bij te bouwen. De consequenties hiervan worden onderschat. De aanpassing en uitbreiding van de infrastructuur is sterk vertraagd. Nu eindelijk twee mobiliteitsplannen en update nota Veren. Plannen worden los van elkaar in procedures gebracht ondanks evidente samenhang. Beide plannen kosten in totaal 1 miljard.

Ze vinden het niet kunnen dat het huidige college de financiering over laat aan volgende college. Zij eisen een stop op nieuwe verdichtingsplannen zolang de bijbehorende infrastructuur niet is geregeld en het instellen van de werkgroepen financiering lange termijnplannen en prioriteiten korte termijn. Beiden met bewonersraadpleging vooraf.

Beantwoording
Het programma "Sprong over het IJ" heeft als doel de oversteek verbeteren voor fietsers, voetgangers en mogelijk ook voor OV. Met het geactualiseerde voorkeursbesluit wordt gekozen voor twee bruggen en een voetgangerspassage. Het eindbeeld is een combinatie tussen vaste oeververbindingen en veren. Binnen de gemeente wordt door het team van Sprong over het IJ nauw samengewerkt met het programma Veren en het Mobiliteitsplan Noord.

De gemeente begrijpt de voorkeur voor het gezamenlijk in inspraak brengen van plannen die samenhang hebben. Dit zorgt echter voor vertraging, omdat projecten dan 'op elkaar' moeten wachten.

De gemeente neemt de oproep een stop te zetten op verdichtingsplannen zolang de infrastructuur niet is geregeld, voor kennisgeving aan. De gemeente erkent de urgentie om voortvarend verder te werken aan het verbeteren van de infrastructuur in Noord, gezien de ontwikkeldruk in dit stadsdeel.

Op korte termijn staat verbetering van de oversteekbaarheid over het IJ op stapel door middel van het verbeteren van de IJpleinveer-route. Deze verbetering behelst de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding, de toevoeging van een fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal en een intensivering van de dienstregeling. Deze maatregelen zijn eind 2022/begin 2023 gereed, en kunnen naar verwachting, in combinatie met een verdere intensivering van bestaande veerdienstregelingen, de groei van Amsterdam Noord van de komende jaren voldoende faciliteren. De gemeente zet verder liever in op parallel werken aan enerzijds de verdere verbetering van de infrastructuur op de langere termijn en anderzijds aan de gebiedsontwikkeling, gelet op de onverminderd grote druk op de woningmarkt in de regio, in combinatie met het feit dat met deze ontwikkelingen zulke lange doorlooptijden gemoeid zijn.

5.22 Stichting IJbaan Amsterdam

Samenvatting inspraakreactie
Op 7 oktober 21 tekende de gemeente een intentieovereenkomst (samen met Vervoersregio Amsterdam) om gezamenlijk onderzoek te doen naar de realisatie van de IJbaan, een stedelijke kabelbaan als OV-verbinding in Haven-Stad.

Het eerste voorstel voor de IJbaan werd op 16 nov 2020 aan de raad aangeboden (tracé bij C. Douwesweg/ Mirandahaven). Nadat de gemeente het standpunt innam dat de IJbaan de realisatie van de toekomstige Westbrug in de weg zou staan, werd een nieuw onderzoek gestart naar een meer westelijke locatie voor de IJbaan. Het resultaat van dit onderzoek werd vastgelegd in de intentieovereenkomst. Na ondertekening werd de stichting verrast door het besluit van b&w om het zoekgebied van de Westbrug uit te breiden waardoor een herhaling dreigt van de discussie over de nabijheid van IJbaan en Westbrug.

De stichting vraagt om duidelijkheid: een schriftelijke bevestiging dat de gemeente niet nogmaals het in de intentieovereenkomst beschreven IJbaan-tracé ter discussie zal stellen. Ook wil de stichting een schriftelijke bevestiging dat mocht de Westbrug westelijker opschuiven waardoor de exploitatie van de IJbaan negatief raakt, er gezamenlijk naar een passende oplossing gezocht zal worden.

Beantwoording
Met de actualisatie van het voorkeursbesluit Sprong over het IJ wordt het verkenningsgebied van de drie oeververbindingen op het IJ vastgelegd. De precieze locaties liggen hiermee nog niet vast. Uitgangspunt is dat de oeververbindingen, waaronder de Westbrug, binnen deze drie verkenningsgebieden worden gerealiseerd. De gemeente verwacht dat hiermee voldoende duidelijkheid is gegeven tot welke zone de Westbrug maximaal kan "opschuiven". Met het

vaststellen van het verkenningsgebied wordt door de gemeente het in Intentieovereenkomst beschreven IJbaan-tracé niet ter discussie gesteld. Inmiddels is met de Stichting IJbaan de afspraak gemaakt dat begin 2022 de onderlinge invloed van een Westbrug die aanlandt op het Kraanspoor en de IJbaan wordt onderzocht.

5.23 Syb van Breda & Co Architects

Samenvatting inspraakreactie
Deze inspreker betoogt aan de hand van tien punten waarom de gemeente voor de IJ-klopper zou moeten kiezen in plaats van de bruggen, en te stoppen met de korte pontoversteek naar CS. Hij noemt de twee bruggen in de voorgestelde vorm onbetaalbaar, het openen is hinderlijk voor fietsers die zelfs opgesloten kunnen raken tussen de twee te openen delen. Vrije uitzicht over het IJ gaat verloren. De Oostbrug heeft weinig vervoerswaarde, nu én in de toekomst. De centrale ponten kunnen de groei van de stad daarentegen niet aan, liggen en varen nautisch gevaarlijk in de bocht van het IJ, zijn duur in onderhoud en exploitatie. De chaos op de wal zal alleen maar groter worden. Inspreker bestrijd dat bruggen sociaal veiliger zijn. IJ-boulevard biedt ruimte voor een zeer ruime en veilige entree voor een fietstunnel. Laat in Oost de pontjes nog vele jaren varen. Verplaats de PTA naar West en verontdiep het IJ van 11m naar 7m. Zo hoeft de tunnel niet dieper te worden dan de bruggen hoog worden in de plannen van de gemeente.

Volgens de inspreker garandeert de IJ-klopper een soepele en continue stroom van fietsers. Net als op de snelweg voorkomt een soepele doorstroming files en opstoppingen. De robuuste fietspaden achter CS en in Noord kunnen deze stroom aan. Daarbij staat de IJ-klopper nooit open, scheepvaart, voetgangers en fietsers kunnen altijd ongehinderd door. Er is geen risico meer op aanvaringen tussen ponten en binnenvaartschepen. Het prachtige IJ blijft open. Daar hebben alle Amsterdammers recht op. Inspreker stelt dat de IJ-klopper honderden miljoenen euro's goedkoper is dan het plan Sprong over het IJ, met meer comfort en vooral: de oversteek blijft op de plaats waar de vraag het grootst is. Welke fietser gaat er over een ring rijden?

Beantwoording
De gemeente begrijpt dat inspreker de voorkeur geeft aan een vaste fietsverbinding achter CS. Het door inspreker bedachte ontwerp voor de IJ-klopper sluit hier goed bij aan. Echter door een fietstunnel achter CS aan te leggen zou betekenen dat meer fietsers via het centrum de oversteek maken. Deze oplossing draagt niet bij aan de visie van Amsterdam (zoals vastgesteld door de raad in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050) om de stad te ontwikkelen tot een meerkernige stad; een stad met meerdere centra.

De vaste oeververbindingen worden voor de lange termijn aangelegd en moeten daarom ook passen en bijdragen aan deze lange termijnvisie van de stad. Zo zullen er in de (nabije) toekomst nieuwe stadskernen ontstaan in Noord en aan de Oost- en Westflank rondom het IJ. De bruggen op de flanken dragen bij aan een goede verbinding van deze gebieden en het verder ontwikkelen van Amsterdam tot een meerkernige stad. Bovendien wordt door aantrekkelijke, vaste oeververbindingen op andere plekken te realiseren de drukte in de stad verspreid.

De vervoerswaardenstudie laat zien dat zowel de Westbrug als de Oostbrug een goede vervoerswaarde hebben. De nieuwe bruggen zorgen voor een afname van 30 - 45% van het gebruik van de veren door fietsers, waardoor de druk op de veren afneemt.

Een fietstunnel achter CS heeft daarentegen een aanzuigende werking en zal de drukte in het centrum en specifiek achter CS alleen maar vergroten. Zoals inspreker terecht opmerkt, blijft de huidige veerverbinding bestaan. De voetgangerspassage is een aanvulling op de bestaande veren achter CS die voldoen aan de nautische eisen. Door een voetgangerspassage aan te leggen zorgt Amsterdam er voor dat de voetgangers gebruik kunnen maken van de tunnel waardoor er voldoende ruimte blijft op veren voor de andere vervoersmiddelen voor langzaam verkeer (zoals (brom)fietsers, Canta's e.d.). Zo ontstaat een scheiding van verkeersstromen wat de afwikkeling ervan op nu al drukke punten straks verbetert.

Inspreker merkt terecht op dat bruggen het zicht over het IJ veranderen. Dit veranderende uitzicht wordt door sommige Amsterdammers als negatief ervaren, maar veel Amsterdammers zien het ook als een verrijking van de stad. Ook wordt terecht opgemerkt dat de te openen delen van de bruggen ervoor zorgen dat gebruikers van de brug af en toe zullen moeten wachten wanneer de brug is geopend. Het openingsregime van de bruggen wordt in de volgende fase verder afgestemd met Rijkswaterstaat.

Daarnaast speelt bij de keuze voor een voetgangerspassage achter CS een belangrijke rol dat er achter CS onvoldoende ruimte is om een fietstunnel goed en verkeersveilig in te passen. Bij fietsers staan comfort en veiligheid centraal. De commissie heeft in haar advies een set richtlijnen voor het ontwerpvraagstuk meegegeven die mede gebaseerd op landelijke richtlijnen (CROW) die gelden voor tunnels. Het gaat daarbij om;

- niet hoeven afstappen: liften, roltrappen of rolpaden voor fietsers moeten worden vermeden,
- oriëntatie: gebruikers moeten weten waar ze zijn en in welke richting ze zich bewegen. Bij wokkels maken diverse verkeerstromen in tegengestelde richting met verschillende snelheden gebruik van dezelfde wokkel. Dit maakt het gebruik van wokkels (zoals bij de IJ-klopper) verkeersonveilig en daarmee zeer onwenselijk,
- hellingbanen mogen niet te steil zijn, dit maakt dat een mechanische installatie zoals een rolband niet te steil mag zijn en het om een rechte helling gaat. Daarmee wordt een rolband langer en is met een rechte helling ruimtelijk dus lastiger/niet inpasbaar (zeker achter CS),
- sociale veiligheid: visueel overzicht is belangrijk en dit maakt een tunnel minder geschikt.

Vanwege deze ontwerpcriteria is achter CS onvoldoende ruimte om een fietstunnel ruimtelijk en verkeerskundig in te passen. Daarbij komt dat het gebruik van mechanische installaties als rolbanden storingsgevoelig is, wat de doorstroming en daarmee de verkeersveiligheid achter het toch al drukke CS negatief kan beïnvloeden. Het gebruik van wokkels voldoet niet aan de ontwerpcriteria die gelden bij tunnels, vanwege het gebrek aan zicht en oriëntatie. Het gebruik van wokkels, zoals bij de IJ-klopper, zou betekenen dat diverse verkeerstromen in tegengestelde richting met verschillende snelheden de wokkelhelling tegelijkertijd moeten gebruiken. Het gaat daarbij om verschil in snelheid tussen verkeer dat omhoog en omlaag gaat en daarnaast ook om het verschil in snelheid tussen fietsers, elektrische fietsers, bromfietsers, lev's e.d.. Bovendien gaat het achter CS ook nog eens om grote aantallen fietsers, dat vanwege de aanzuigende werking van een fietstunnel alleen maar groter wordt. Dit levert verkeersonveilige situaties op en daarom is het gebruik van wokkels niet wenselijk en geschikt voor deze grote aantallen gebruikers. Het bovenstaande maakt dat de IJ-klopper geen reëel alternatief is en om die reden niet verder is onderzocht.

5.24 VEBAN

Samenvatting inspraakreactie
VEBAN is blij met een nieuwe stap richting vaste oeververbindingen tussen de IJ-oevers. Omdat in Noord de meest ingrijpende ontwikkeling in Amsterdam van de laatste jaren plaats vindt, zijn de verbindingen belangrijk en urgent.

VEBAN vindt dat deze urgentie niet uit het stuk spreekt. Er zit geen planning bij en geen duidelijkheid over financiering, en de komende jaren zijn voor onderzoek en uitwerking. En dat terwijl de huidige verbindingen nu niet toereikend zijn en zeker niet in de toekomst, als het aantal inwoners – zoals geprognosticeerd – sterk groeit. VEBAN vraagt om voortvarendheid.

- Metrostation Sixhaven: uitstellen besluit is een gemiste kans. Dit is een triple A locatie. Kiezen voor een groene bestemming is wanbeleid. Halte Noorderpark is te ver weg voor bezoekers en bewoners Buiksloterham en Overhoeks. VEBAN pleit voor een "achteringang" van CS aan de noordzijde van het IJ.
- Voetgangerspassage: Kies ervoor de diepe variant te onderzoeken. Dan hoeft de aanleg niet te wachten op de verplaatsing van de PTA en de bouw van de brug. Passage is geen secundaire verbinding maar allereerste prioriteit.
- De kabelbaan: De capaciteit is te laag en de kosten te hoog om de kabelbaan als volwaardig OV-verbinding te zien.
- HOV Zaanlijn: VEBAN pleit voor een hoogwaardige OV verbinding tussen Noord en Zaandam die aansluit op de NZ lijn. Suggestie voor financiering: De Noordas, niet concurrerend maar complementair aan de Zuidas. Ontwikkel het nieuwe wonen en werken langs het noordelijke tracé van de NZ-lijn. De NZ lijn was bedoeld om de ontwikkelmogelijkheden van Noord te benutten. VEBAN vindt het hoog tijd voor een visionaire ontwikkeling van de Noordas.

Beantwoording
De gemeente is net als VEBAN blij met deze nieuwe stap richting vaste oeververbindingen tussen de IJ-oevers. De roep van VEBAN om duidelijker te worden over de planning neemt de gemeente ter harte. Na het voorkeursbesluit over de locatie van de bruggen wordt, op aangeven van het nieuwe college, gewerkt aan de planning en de financiering van de drie nieuwe vaste oeverbindingen Oostbrug, Westbrug en Voetgangerspassage CS. Op basis hiervan wordt de raad geïnformeerd waarbij, wat betreft de planning van de drie vaste oeververbindingen, ook een relatie wordt gelegd met metrostation Sixhaven. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is voorlopig gekozen voor een groene invulling van het gebied.

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is gekozen voor het concentreren van werklocaties rond de grotere treinstations. In de omgeving van de metrostations van de Noord/Zuidlijn zien we minder kansen voor grootschalige ontwikkeling van werken. Vanuit het streven naar een meerkernige stad wordt ingezet op het ontwikkelen van het Buikslotermeerplein tot een stedelijk centrum (Hart van Noord) waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt.

Uw oproepen en opmerkingen met betrekking tot de diepte van de voetgangerspassage, de betekenis van de kabelbaan, de HOV Zaan IJ verbinding en de financiering betrekt de gemeente bij de uitwerking van de plannen in de vervolgfase.

5.25 Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Samenvatting inspraakreactie
Verheugd te lezen dat het mogelijke gebruik van bruggen door nood & hulpdiensten onderzocht wordt. Met beperkte aanpassingen kan een brug (zowel voor bus als voor voetganger / OV) toegankelijk worden gemaakt voor deze diensten.

De geplande uitbreidingen zijn van invloed op de benodigde brandweerzorg in Noord. De baten van de verbindingen geschikt te maken voor hulp- en nooddiensten, kunnen worden meegenomen in de MKBA.

Aan de voetgangerspassage worden hoge eisen gesteld aan brandveiligheidsaspecten (zelfredzaamheid en brandwerendheid). In het onderzoek naar de eventuele aansluiting op de verdeelhal Noord/Zuid-lijn dienen brandveiligheidsvoorzieningen te worden meegenomen.

Beantwoording
De beantwoording van de vraag of de bruggen ook toegankelijk worden voor hulp- en nooddiensten is afhankelijk van de keuze tussen een brug voor enkel fietsers en een brug die ook toegankelijk is voor OV. Indien gekozen wordt voor een brug voor enkel fietsers, dan wordt deze niet toegankelijk voor de zwaardere voertuigen van deze hulp- en nooddiensten. De keuze van wel of geen OV over de bruggen wordt in de volgende fase gemaakt en is onder andere afhankelijk van de mogelijkheid van de financiering van de drie nieuwe oeververbindingen. In de MKBA-Lite die is opgesteld is niet specifiek naar de baten voor de hulp- en nooddiensten gekeken maar enkel naar de baten voor fietsers, voetgangers en het OV.

Brandveiligheid is voor de gemeente ook zeer belangrijk. Wij gaan in een volgende fase graag in gesprek met de brandweer om de aandachtspunten voor brandveiligheid verder te bespreken en te betrekken bij de ontwerpfase.

5.26 VolkerWessels

Samenvatting inspraakreactie
BMB ontwikkeling is dochter van VolkerWessels. Hebben samenwerkingsovereenkomst 2018 met gemeente ten behoeve van de ontwikkeling NDSM-west (B kavels). Ze zijn positief over de mogelijke komst van een brug om NDSM met Houthavens te verbinden. Ze wijzen ze op de grote impact hiervan:

- veranderend zicht en de (economische) schade hiervan,
- stedelijke inpasbaarheid,
- gevolgen van geluid en trillingen,
- impact op de samenwerkingsovereenkomst voor de nog te ontwikkelen kavels en
- impact op de exclusiviteitsovereenkomst B11.

Graag gesprekken hierover continueren. Ze nemen contact op met G&O.
Groot voorstander van de realisatie van het voorgestelde stadspark (Hellingpark). Vraag naar aanleiding van tekst p 51: "de Westbrug wordt pas na afronding van de gebiedsontwikkeling gemaakt en leidt dus niet tot dwangpunten in de planning van de brug". Wat zijn dwangpunten?

Beantwoording

De gemeente is verheugd dat Volker Wessels positief is over de mogelijke komst van een Westbrug. Tegelijkertijd realiseert de gemeente zich dat de Westbrug en de aanlanding in NDSM gevolgen heeft voor de ontwikkeling van dit gebied. Een brug op deze locatie zorgt voor een veranderend zicht en heeft gevolgen voor de stedelijke inpassing van het gebied.
De afgelopen maanden is de inpassing van de Westbrug NDSM verder onderzocht. De resultaten zijn opgenomen in de studie Inpassing Westbrug NDSM. Dit heeft ertoe geleid dat de gemeente in het voorkeursbesluit een Verkenningsgebied heef opgenomen waarbij zowel het Hellingpark als het Kraanspoor zijn opgenomen als mogelijk gebied waar de brug wordt ingepast.

In de volgende fase wordt verder onderzocht op welke wijze de brug het beste kan worden ingepast. Dit hangt mede af van de keuze of er OV over de bruggen gaat rijden. Deze keuze heeft mogelijk ook gevolgen voor de geluidbelasting en mogelijke hinder van trillingen op de bestaande en toekomstige bebouwing in de omgeving. Zo lang deze keuze nog niet is gemaakt en er geen onderzoek naar is gedaan, kan de gemeente daar nog geen zekerheid over geven. Wel is en blijft de gemeente graag constructief in gesprek met Volker Wessels over de nadere inpassing van de brug en het waar mogelijk beperken van de gevolgen hiervan voor de stedelijke inpassing. Hierbij worden aspecten als geluid, trilling en de gevolgen voor de samenwerkingsovereenkomst en de exclusiviteitsovereenkomst betrokken.

Tot slot wordt terecht de vraag gesteld wat op p. 51 wordt bedoeld met "dwangpunten" in de planning. "Dwangpunten" kan gelezen worden als "knelpunten". Er worden geen "knelpunten" verwacht die kunnen voortkomen uit het gelijktijdig realiseren van de brug en de gebiedsontwikkeling. De gebiedsontwikkeling van NDSM loopt vooruit op de planning voor de Westbrug. De verwachting is dat de gebiedsontwikkeling van NDSM al (grotendeels) gereed is voordat de brug wordt gerealiseerd.
Dit betekent overigens niet dat bij de gebiedsontwikkeling geen rekening wordt gehouden met de aanlanding van de brug. Zoals hierboven is opgenomen is dit afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt in de volgende fase en blijft de gemeente hierover in gesprek met belanghebbenden.

5.27 VvE Vogeldorp

Samenvatting inspraakreactie
Vogeldorp (270 woningen) is onderdeel van een monument van nationaal belang, en verdient de hoogste bescherming. Vogeldorp ligt in de invloedsfeer van de Oostbrug en langs de belangrijkste verkeersader (Johan van Hasseltweg). De woningen in Vogeldorp zijn niet onderheid en daardoor kwetsbaar. De VvE doet voorstellen om de kans op schade door de werkzaamheden te verminderen en om de toename van verkeersintensiteit, na realisatie van de Oostbrug, te verlagen. Concreet;

- geen verkeer door Vogeldorp (fiets, auto, sluipverkeer),
- trilvrije bouwtechnieken rond de aanlanding van de Oostbrug,
- voorkom beïnvloeding van de grondwaterstand Vogeldorp,
- geen bouwverkeer langs of door Vogeldorp.

Voorkeur voor variant 3 van de ruimtelijke inpassing.

Beantwoording
In uw reactie vraagt u aandacht voor constructieve veiligheid en voor de toenemende verkeersintensiteit tijdens de bouw. De meeste vragen en opmerkingen hebben betrekking op de

uitvoeringsfase. Eerst volgt nu nog de ontwerpfase. Wanneer de uitvoeringsfase wordt voorbereid, zal er zeker rekening worden gehouden met de constructieve kwetsbaarheid en de verkeersluwe opzet van Vogeldorp.

De keuze voor de exacte inpassing van de Oostbrug binnen het verkenningsgebied en uw vragen betreffende de constructieve kwetsbaarheid van Vogeldorp komen in de volgende fase aan de orde: de ontwerpfase.

5.28 Woonbootbewoners Ertshaven

Samenvatting inspraakreactie
De inspraakreactie is ingestuurd namens de verenigde woonbootbewoners Ertshaven en betreft de pontverbinding tussen Sporenburg en Sluisbuurt. Formeel valt de pontverbinding buiten de scope van de nota die ter inzage lag. Deze insprekers voelen zich niet gehoord na een eerdere reactie op het advies van de commissie D'Hooghe en dienen hun reactie nu opnieuw in. Concreet gaat het over de aanleglocatie bij de Steltloper.

In het adviesrapport D'Hooghe staat de aanleglocatie midden in woon- en recreatiegebied, naast de Steltloper. Deze aanleglocatie zou indicatief zijn maar dit geeft veel onrust onder woonbootbewoners omdat de onderbouwing/motivering voor deze keuze ontbreekt. Advies wordt onbegrijpelijk gevonden en is zonder overleg met bewoners tot stand gekomen.

Insprekers verwijzen naar de eerdere inspraakreacties van het bewonerscollectief, twee brieven d.d. 1 september en 17 november 2020. Hierop is geen reactie ontvangen ondanks meerdere verzoeken hiertoe en de plannen zijn volgens insprekers niet aangepast, omdat ook in de concept Nota van Uitgangspunten de aanleglocatie van de pontverbinding zou zijn ingetekend bij de Steltloper. Dit onderdeel valt nu echter buiten de scope van deze inspraakperiode.

Beantwoording
De gemeente betreurt het dat uw eerdere reactie nog niet of naar uw mening onvoldoende is beantwoord. Dat uw reactie niet wordt meegenomen in het kader van dit voorkeursbesluit houdt verband met de afbakening van het voorkeursbesluit, zoals dit is toegelicht in paragraaf 1.4 van de Nota van Uitgangspunten.

Uw vragen en reactie ten aanzien van de aanleglocatie van de vaste veerverbinding bij de Steltloper wordt dan ook verder opgepakt en beantwoord bij de uitwerking van de plannen voor een definitieve veerverbinding naar de Sluisbuurt. Te zijner tijd zal dit worden opgepakt door het programma Veren. Uw vragen over de tijdelijke pontverbinding zijn of worden zo snel mogelijk beantwoord door de projectgroep die zich bezig houdt met de tijdelijk veerverbinding.

6. Stadsdeeladviezen

Stadsdeel	Nr.	Stadsdeeladvies	Antwoord	Actie
West	W1	Het dagelijks bestuur is verheugd om kennis te nemen van de positieve inzichten over de mogelijkheden tot inpassing van de oeververbindingen over het IJ.	-	Voor kennisgeving aangenomen
West	W2	De Westbrug valt samen met gebiedsontwikkeling van en ligt centraal in Haven-Stad. Ontsluiting en aansluiting van Haven-Stad met de bestaande woonwijken in Stadsdeel West is een grote uitdaging. Een vaste oeververbinding voor de fiets, mogelijk in de toekomst met OV zal een aanwinst zijn voor het gebied en de ontwikkelingsmogelijkheden vergroten.	De samenwerking met de projectteams van Haven-Stad en de Houthaven is al opgezocht ten tijde van het formaliseren van het advies "Genereus Verbonden" en wordt ook verder uitgebouwd. Bij de uitwerking van de maatregelen en in samenwerking met de projectteams van Haven-Stad en Houthaven, zal ook gekeken worden naar de inrichting van de openbare ruimte op en om de bruggen.	Voor kennisgeving aangenomen
West	W3	Het voorstel voor de ligging van de Westbrug bij de Haparandadam zorgt hoogstwaarschijnlijk voor minder druk op de fietspaden Westerpark en betere verbinding van stadsdeel Noord en West/Nieuw West	De uitgevoerde verkeersstudie laat zien dat de Westbrug een goede vervoerswaarde heeft en zorgt voor een veel betere verbinding tussen West en Noord. Door de fiets- en OV binnenring te voltooien zorgt Amsterdam dat ook de verbinding met stadsdeel West /Nieuw West en Noord wordt verbeterd.	Voor kennisgeving aangenomen
West	W4	**Kansen OV** Het stadsdeel ziet kansen voor openbaar vervoer (tunnels bieden deze mogelijkheid niet), zeker in relatie met het sluiten van de metroring.	De kansen voor OV zijn nader onderzocht in de OV-netwerkanalyse Sprong over het IJ. Uit deze studie volgt dat OV over de bruggen een belangrijke bijdrage levert aan een duurzaam mobiliteitsnetwerk om op deze manier de toekomstige groei van Amsterdam-Noord beter op te kunnen vangen.	Voor kennisgeving aangenomen
West	W5	De Westbrug kan een bijdrage leveren aan de culturele identiteit van het gebied. Dit biedt kansen wanneer de brug als integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Haven-Stad wordt ontwikkeld: realisatie van groen, een hoogwaardige openbare ruimte en voorzieningen rondom de aanlanding van de brug en wellicht zelfs op de brug zelf.	Het college onderschrijft deze kansen en mogelijkheden. Bij de verdere uitwerking van de Westbrug zal in samenwerking met de projectteams voor de gebiedsontwikkeling van Haven-Stad en Houthaven gekeken worden naar de mogelijkheden om de gebiedsontwikkeling te integreren en te betrekken bij de inrichting van de openbare ruimte en voorzieningen op en om de bruggen.	Meenemen naar volgende planfase

West	W6	**<u>Participatie vervolg</u>** We zouden graag zien dat er een breed draagvlak onder bewoners is voor de gekozen oplossing voor de Westbrug. Er moet ook mogelijkheid zijn tot toetsing van de inhoudelijke onderbouwing van de verschillende varianten (Stenen Hoofd, Pontsteiger).	De keuze voor een Westbrug op deze locatie is gebaseerd op het advies van de commissie D'Hooghe. De commissie heeft om tot haar advies te komen de eerdere alternatieve locaties uit het in 2017 door de raad vastgestelde Voorkeursbesluit Sprong over het IJ betrokken (waaronder ook het Stenen Hoofd). De commissie heeft verschillende nieuwe locaties en diverse varianten (voor zowel een brug als een tunnel) voor de oeververbinding over het IJ onderzocht en afgewogen, dit is te lezen in haar advies. Het college heeft deze studie bij haar afweging voor het voorkeursbesluit betrokken. Er zullen door het college in de volgende fase geen nieuwe studies anders dan de studie die er al liggen, worden uitgevoerd voor nadere toetsing van de afgevallen brugvarianten Pontsteiger en Stenenhoofd – die beiden nautisch niet haalbaar zijn. Deze afweging is in het kader van dit voorkeursbesluit gemaakt. De gemeente heeft in de periode feb – december 2021 de haalbaarheid en de vervoerswaarde van onder meer de geadviseerde Westbrug ter hoogte van de Haparandadadam verder onderzocht. Dit heeft ertoe geleid dat de gemeente met dit Voorkeursbesluit en de daarbij behorende Actualisatie Nota van Uitgangspunten de voorkeur uitspreekt voor de locatie en aanlanding van de Westbrug voor langzaam verkeer en mogelijk ook OV. Gedurende de inspraakperiode is er een inspraakavond georganiseerd in West. Na afloop van de inspraakperiode is er nog een extra bewonersavond georganiseerd. Ook in de volgende fase waar de inpassing van de brug verder wordt uitgewerkt geldt dat bewoners en andere belanghebbenden geïnformeerd en betrokken worden. Daarbij worden de omgevingsteams van de buurten nauw betrokken bij de participatie en bevraagd op hun kennis. Bij de Westbrug komt in de participatie extra nadruk op het betrekken van de omwonenden bij de aanlandingen in West en Noord, op zowel verkeersveiligheid als inrichting van en rond de aanlandingen. De samenwerking met de teams van NDSM, Haven-Stad en Houthaven bestond al ten tijde van het formaliseren van het advies "Genereus Verbonden" en zal ook daarna doorgezet worden.	Meenemen naar volgende planfase

West	W7	Het is belangrijk dat het plusnetwerk Fiets (en aantakking daarop) kritisch tegen het licht wordt gehouden, wordt aangepast en voltooid in aansluiting op de Westbrug. Dat moet onder andere zijn beslag krijgen (financieel en ruimtelijk) in de Spaarndammerstraat e.o. Ook moet onderzocht worden wat eventuele effecten zijn op het netwerk in de Houthaven. Daarbij is de afwijking van de logische route binnenring een aandachtspunt.	In de concept Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ 2021 en het Integraal Raamwerk voor Haven-Stad komen voorstellen aan bod over de aansluiting van de Westbrug op het bestaande en toekomstige fietsnetwerk in West en Haven-Stad. De Spaarndammerbuurt vormt hierbij een belangrijke schakel tussen Westbrug en Binnenring. Verdere uitwerking van dit fietsnetwerk in relatie tot de komst van de Westbrug en ook de transformatie van de eerste deelgebieden van Haven-Stad vindt in een volgende fase plaats.	Meenemen naar volgende planfase
West	W8	Het voorstel voor de Westbrug bij de Haparandadam betekent geen brug in het deelgebied Coen-Vlothaven. Hiervoor zijn te zijner tijd wellicht andere oeververbindingen noodzakelijk (veerverbindingen en wellicht kabelbaan).	In de plannen van Haven-Stad (o.a. het Integraal Raamwerk) wordt rekening gehouden met een brug tussen de Minervahaven en de Coen- en Vlothaven (over de Mercuriushaven). Deze brug gaat overigens niet over Rijkswater. Deze brug is pas vanaf 2040 aan de orde als kan worden gestart met de transformatie van de Coen- en Vlothaven. Deze brug is dan bedoeld voor OV, fiets en voetgangers. Verkeersonderzoek heeft aangetoond dat ook de kabelbaan van betekenis kan zijn voor het netwerk in dit deel van de stad. Er is wel een wisselwerking met de Westbrug want zonder kabelbaan trekt deze brug ca. 2.000 reizigers meer. Een Westbrug met OV trekt ook beduidend meer reizigers en draagt bij aan meer gestrekte OV-routes over langere afstand. Tegelijk kan de kabelbaan weer een andere groep OV-reizigers bedienen, bijvoorbeeld reizigers die hun bestemming in de Minervahaven hebben of (nieuwe) overstappers op metrostation Isolatorweg. De gemeente en de initiatiefnemers hebben in oktober 2021 een Intentieovereenkomst ondertekend waarin afspraken zijn gemaakt over het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek. Als de haalbaarheid is aangetoond dan kan de stap worden gezet naar een Realisatieovereenkomst. In de toekomst zullen daarbij ook, vanuit programma Veren, veerverbindingen over het IJ ter hoogte van Haven-Stad worden onderzocht.	Meenemen naar volgende planfase
West	W9	In zijn algemeenheid zien wij de afhankelijkheid van diverse (financieel risicovolle) besluiten, zoals het sluiten van de metroring, het verplaatsen van de PTA en afwaardering van de vaarweg door het Rijk als een groot risico.	Het college deelt het standpunt dat besluitvorming over de Westbrug verschillende randvoorwaarden kent. Het gaat daarbij in ieder geval om het verplaatsen van de PTA en het afwaarderen van het IJ als maritieme toegangsweg. Deze randvoorwaarden zijn ook als zodanig benoemd in het advies van de commissie, overgenomen door het college en ook bestendigd met de (Rijks)partners. Op 16 februari 2021 heeft het college het Westerhoofd in de Coenhaven aangewezen als voorgenomen voorkeurslocatie voor de mogelijke verplaatsing van de PTA. Nader onderzoek naar de haalbaarheid en de financiering van de verplaatsing PTA wordt uitgevoerd indien de aanleg van een westelijke vaste oeververbinding	Voor kennisgeving aangenomen

			(Westbrug of Voetgangerspassage CS) concreet aan de orde is. Ten aanzien van de maritieme afwaardering heeft het Rijk aangegeven om haar medewerking te verlenen om het IJ vanaf de Westbrug tot de Oranjesluizen af te waarderen als maritieme toegangsweg.	
West	W10	**Participatie vervolg** Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel West wijst op de impact van diverse ruimtelijke ingrepen in dit deel van stadsdeel West, zowel lokaal als stedelijk als ook regionaal. Het stadsdeel wijst daarom op het belang van communicatie en samenspraak met belanghebbenden om de adviezen te vertalen naar ruimtelijke ingrepen. Daarbij moet er ook samenhang en afstemming met omliggende projecten zijn, zoals Haven-Stad, NDSM-werf, Houthaven en mogelijk de (toekomstige) HOV-verbinding langs het IJ richting Zaanstad, en zijn stadsdelen een belangrijke speler.	Voor elk van de maatregelen geldt dat bewoners en andere betrokkenen geïnformeerd en betrokken worden wanneer de plannen voor de maatregel verder uitgewerkt gaan worden. Daarbij worden de omgevingsteams van de buurten nauw betrokken bij de participatie en bevraagd op hun kennis. Bij de Westbrug komt in de participatie extra nadruk op het betrekken van de omwonenden bij de aanlandingen in West en Noord, op zowel verkeersveiligheid als inrichting van en rond de aanlandingen. De samenwerking met de teams van NDSM, Haven-Stad en Houthaven bestond al ten tijde van het formaliseren van het advies "Genereus Verbonden" en zal ook daarna voortgezet worden. Bij de uitwerking van de maatregelen en in samenwerking met Haven-Stad en NDSM (en indien nog relevant ook Houthaven), zal ook gekeken worden naar de inrichting van de openbare ruimte op en om de bruggen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met aansluiting op de HOV-verbinding richting Zaanstad.	Meenemen naar volgende planfase
Centrum	C1	De ontwikkeling van de oeververbindingen biedt kansen om voor nautische functies extra ruimte te creëren, om zodoende het parkeren van schepen en schuiten niet of minder in de woonwijken te laten plaatsvinden. Ook commissie van D'Hooghe spreekt in haar advies over deze **bijvangsten voor de stad**. Met name bij de ontwikkeling van de Oostelijke Oeververbinding rondom Kompaseiland wordt ruimte gewonnen voor nautische stedelijke functies. Het dagelijks bestuur adviseert dan ook om in de herziende Nota van Uitgangspunten de opgave op te nemen om binnen het plangebied van de oeververbindingen te zoeken naar de mogelijkheden voor ligplaatsen, zoals t.b.v. natte aannemerij en nachtplaatsen voor de rederijen, ter ontlasting van de druk op het binnenstedelijke water in de woonwijken.	In haar advies benoemt de commissie inderdaad bijvangsten, zoals een beter gebruik van de blauwe ruimte buiten de vaarwegen (zoals rondom het Kompaseiland). Dergelijke bijvangsten zullen zeker onderzocht worden in een inrichtingsplan, waarin we nautische en stedelijke ruimtevragers zorgvuldig tegen elkaar afwegen. Dit geldt voor het gehele gebied waar het inrichtingsplan op ziet, en focust zich niet enkel op bijvoorbeeld de nautische ruimtevraagstukken rondom de oostelijke oeververbinding. Ook de Kompasdam waar nautisch programma aan gekoppeld zou kunnen worden wordt hierbij nader uitgewerkt. Juist een inrichtingsplan voor het gebruik van de wateren en de relatie met de ruimtevraagstukken rondom de aanlandingen voor het geheel geeft een mogelijkheid om te schuiven en met brede blik dergelijke bijvangsten te integreren in de planvorming. In deze fase van de besluitvorming is op dit schaalniveau nog geen aandacht besteed aan dergelijke mogelijke bijvangsten en waar die het beste kunnen worden ingepast.	Meenemen naar volgende planfase

rum	C2	Stadsdeel Centrum uit zorgen over de effecten van alle verkeersstromen die bij elkaar komen op het Haarlemmerplein.	Het Haarlemmerplein ligt tussen de projecten Binnenring en fietsverbinding Haarlemmer Houttuinen. Met name de inpassing van de fietsverbinding Haarlemmer Houttuinen en de consequenties van maatregel 17 (Agenda Autoluw) zijn bepalend voor de nieuwe inrichting van het Haarlemmerplein. De toegenomen fietsstromen van en naar de Westbrug hebben ook invloed op de drukte in dit gebied. Bij genoemde nieuwe inrichting van het Haarlemmerplein e.o. dient hiermee rekening te worden gehouden. De uitvoering van de fietsverbinding Haarlemmer Houttuinen staat gepland na 2026. Bij verdere besluitvorming over de Haarlemmer Houttuinen wordt ook de invloed de Westbrug betrokken.	Meenemen naar volgende planfase
Centrum	C3	Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum pleit ervoor een openbaar vervoer-knooppunt in de buurt van de zeecruiseterminal als voorwaardelijk te stellen. Vervoer over water zou in deze ook andere manier kunnen ontlasten.	Het verplaatsen van de PTA is randvoorwaardelijk voor de besluitvorming van de Westbrug en een ondiepe voetgangerstunnel. Op 16 februari 2021 heeft het college het Westerhoofd in de Coenhaven aangewezen als voorgenomen voorkeurslocatie voor de mogelijke verplaatsing van de PTA. Nader onderzoek naar de haalbaarheid en de financiering van de verplaatsing PTA wordt pas uitgevoerd indien de aanleg van een westelijke vaste oeververbinding (Westbrug of Voetgangerspassage) concreet aan de orde is. In dat kader zal het advies om een openbaar vervoerknooppunt in de buurt van de PTA te realiseren worden betrokken.	Niet overgenomen
Centrum	C4	Het dagelijks bestuur van Stadsdeel Centrum stelt dat de druk op de zuidelijk IJ-oever hoog is. Ze opperen om de ruimte die vrijkomt wanneer de zeecruiseterminal verplaatst wordt, te gebruiken voor de riviercruise. Dit biedt daarbij de kans om voor de Ruijterkade Oost een kwalitatief ruimtelijk plan te maken waarbij meer verblijfkwaliteit kan worden toegevoegd aan de hectische IJ-zijde van het CS en de kwaliteit van het waterfront ten bate kan komen van de bewoners van het Oosterdok en omgeving. Het stadsdeel wil in overleg over deze nieuwe invulling.	Het college begrijpt de wens van het stadsdeel Centrum. Echter in het kader van deze besluitvorming wordt geen besluit genomen over het verplaatsen van de PTA. Wanneer besluitvorming over de verplaatsing van de PTA en de nieuwe invulling aan de orde is, gaat het college hierover graag met het stadsdeel Centrum in gesprek.	Meenemen naar een volgende planfase.
Oost	O1	Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost is bijzonder tevreden met de concept actualisatie van de Nota van Uitgangspunten.	Het college waardeert de deze positieve reactie en is verheugd dat het stadsdeel Oost de plannen steunt.	Voor kennisgeving aangenomen
Oost	O2	**Kansen OV** Het vervangen van de Javabrug door de Oostbrug zorgt voor een betere gebiedsinpassing voor het stadsdeel. Daarnaast sluit de aanlanding beter	Het college deelt de meerwaarde die OV over de Oostbrug kan bieden voor Noord en Oost. De keuze over OV en type OV is pas aan de orde in	Voor kennisgeving aangenomen

		aan bij de bestaande, en in de toekomst voorziene (fiets)routes en doorgaande verbindingen. Ook het uitgangspunt om de verbinding in te richten op het gebruik door het openbaar vervoer kan op steun rekenen van het DB, daar dit een meerwaarde zou bieden aan de bereikbaarheid van zowel de stadsdelen Oost en Noord. Daarnaast biedt deze verplaatsing ook kansen voor de verdere ontwikkeling voor de Kop van Java nu er op deze locatie geen aanlandingen voor een brug meer zijn voorzien.	de volgende fase. De plannen en verdere invulling voor Kop van Java zijn geen onderdeel van de Sprong over het IJ.	
Oost	O3	Het DB ondersteunt het voorstel om in plaats van de extra brug over de IJhaven het bestaande wegennet te verbeteren. Op het moment dat de doorstroming van het verkeer en de leefbaarheid in de buurt in gevaar komen en er wordt overgegaan op het oppakken van de uitwerking van deze brug over de IJhaven, vraagt het DB **bijzondere aandacht voor de juiste inpassing** gezien de gevolgen voor deze woonwijk en de transformatie van de rietlanden/oostelijke handelskade en vraagt dan ook **financiële middelen te reserveren voor deze inpassing**.	Het college deelt de zorg van het stadsdeel en betrekt het stadsdeel graag opnieuw wanneer de inpassing in de volgende fase verder wordt uitgewerkt. Wanneer de raad in een volgende fase wordt gevraagd om in te stemmen met een investeringsbesluit voor de Oostbrug zal ook de noodzaak om financiële middelen te reserveren voor deze inpassing worden betrokken.	Meenemen naar de volgende fase
Oost	O4	In het kader van de aandachtspunten vanuit de publieke reacties op het advies van commissie D'Hooghe, zou het DB de oproep om de integraliteit te bewaken extra willen onderstrepen zodat deze nieuwe verbinding niet leidt tot een fysieke grens tussen het Java- en KNSM eiland.	Het college onderschrijft dit aandachtspunt. De plek van aanlanding, het Azartplein, is per definitie een verbindende schakel waarin infrastructurele maar ook stedenbouwkundige en landschaps-architectonische uitwerking randvoorwaarde is. De openbare ruimte is de drager. Deze moet van betekenis zijn en goed en doordacht en integraal ontworpen worden. Zeker omdat de gebruiksintensiteit van deze plek (en dit geldt voor alle plekken van aanlanding) toeneemt.	Meenemen naar volgende planfase
Oost	O5	Het DB Oost zet v**raagtekens bij de wenselijkheid voor meer ligplaatsen aan de Sumatrakade.** In het Oostelijk Havengebied zijn namelijk in het verleden spanningen ontstaan tussen de functies van het water (haven) en het land (wonen). Deze functies zijn vastgelegd in het Bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord en de Watervisie Amsterdam 2040 (vastgesteld in september 2016), als ook in de voorafgaande Watervisie Amsterdam, maar bij de transformatie van het havengebied naar woongebied van het KNSM-eiland is destijds vanuit de stedelijke ontwikkeling het uitgangspunt geweest dat het water, waaronder het open IJ, voor de bewoners een zeer belangrijke kwaliteit is (blauw is groen). Door de aanvraag van het Havenbedrijf Amsterdam en vergunningverlening door de bestuurscommissie Oost voor de bouw van drie steigers aan de Surinamekade voor grote binnenvaartschepen ontstond er een disbalans in het (toekomstige) gebruik van de functies. Dit leidde tot een conflict tussen bewoners, de gemeente Amsterdam en het Havenbedrijf waarbij uiteindelijk besloten is om gezamenlijk en in consensus te zoeken naar een constructieve oplossing voor het ontstane probleem via een vaststellingsovereenkomst die in november van 2016 is bekrachtigd. **Het DB zou daarom verzoeken om de vraag om meer ligplaatsen te realiseren goed te onderzoeken bij de diverse belanghebbenden om te voorkomen dat deze**	De noodzaak om meer ligplaatsen te realiseren is reeds door RWS onderzocht. In de volgende fase wordt dit verder uitgewerkt. Daarbij worden bewoners, belanghebbenden, de nautische partijen en de afspraken uit het convenant uit 2016 betrokken. In de NVU is de markering van een strekdam inclusief ligplaatsen als uitgangspunt genomen. De exacte invulling op het water is in de NVU niet nader uitgewerkt, en komt aan bod in de volgende fase.	(Deels) overgenomen en meenemen naar de volgende planfase

		discussie opnieuw gaat spelen.		
Oost	O6	Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost vraagt om opnieuw te kijken naar de plannen van de Czaar Peterstraat in het licht van een oostelijke oeververbinding. Een intensivering van verkeer van scooters en fietsers op het traject van de Veemkade via het Rietlandpark naar de Czaar Peterstraat is niet gewenst. De Fred Petterbaan zou te smal zijn voor het aantal fietsers, maar er lijkt toch voldoende ruimte: er liggen bosjes, een fietspad, een voetpad en dubbele tramrails. Maak hier, net als in de Czaar Peterstraat, een enkel spoor van en je hebt ruimte genoeg. De voorstellen hebben grote impact op de verkeersveiligheid en woonkwaliteit van de woonomgeving.	Verkeersveiligheid van alle verkeerdeelnemers is een randvoorwaarde bij de verdere uitwerking van de toevoerroutes voor fiets en OV. Een aandachtspunt in deze is voldoende brede en verkeersveilige fietspaden voor fietsverkeer van/naar de bruggen. De huidige situatie en kwaliteiten in bestaande gebieden worden hierbij zo min mogelijk verstoord en betrokken bij de vormgeving en uitwerking. De Czaar Peterstraat is onderdeel van de Binnenring (geen onderdeel van Programma Sprong over het IJ), met meer ruimte voor comfortabel fietsen en goede doorstroming voor het OV. De fietsverbinding tussen Oostbrug en Binnenring wordt in de volgende fase verder uitgewerkt waarbij een zo optimaal mogelijke aansluiting op de nieuwe inrichting van de Czaar Peterstraat van belang is. De Fred Petterbaan is een belangrijke schakel in deze route en ook als route naar de tijdelijke pont naar het Zeeburgereiland. Wij zien kansen voor een nieuw éénrichtings-fietspad aan de noordzijde van de trambaan en in afstemming met de omgeving maken wij hier in de vervolgfase schetsen van. De route Veemkade – Rietlandpark zien wij als minder kansrijk en wenselijk voor een goede aansluiting op de Binnenring.	Meenemen naar volgende planfase
Oost	O7	Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost merkt op dat de in het advies genoemde argument voor een dam als spiegelbeeld van de Haparandadam, voor de buurt niet relevant of overtuigend is.	Het spiegelen van de Haparandadam is een voorzet in het advies van commissie D'Hooghe en vergt verder onderzoek. De dam is gedeeltelijk nodig voor toegang tot de brug, voor voetgangers. Qua hoofdmaatvoering (breedte ontsluitingsweg en armen) is het wel leidend. De definitieve vorm kan pas bepaald worden als gemeente, Rijkswaterstaat en Centraal Nautisch Beheer met het Inrichtingsplan en de vervolgstudie aan de slag gaan. Het is van belang om tijdens de vervolgstudie te onderzoeken of de aanlanding van de brug en een eventueel Kompaspark zoals door de Commissie is aangedragen op deze plek in te passen en of deze eventueel gecombineerd kunnen worden met het Kompaseiland. In de verkenningskaarten is om deze reden de gespiegelde dam als stippellijn aangeduid.	(Deels) overgenomen en meenemen naar de volgende planfase
Oost	O8	In veel reacties van bewoners uit stadsdeel Oost worden zorgen geuit over de verandering waar het Oostelijk Havengebied voor staat (en al gedeeltelijk doorheen gaat) en de effecten daarvan op de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid. Ook het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oost vraagt hier aandacht voor. Locaties die daarbij specifiek genoemd worden zijn Sporenburg, Rietlandpark, Azartplein, Bogortuin en de Piet Heijnkade. Ook de extra ligplaatsen worden genoemd in de context van leefbaarheid.	Het college begrijpt deze zorgt en heeft hier net als het stadsdeel aandacht voor. De verandering van leefomgeving in Oost wordt expliciet meegenomen in de samenwerking tussen het gebiedsteam van het stadsdeel en het projectteam en ook in de participatie. Het wordt ook een aandachtspunt in de verdere uitwerking van de projecten, na het raadsbesluit.	Meenemen naar volgende planfase

Oost	O9	Met betrekking tot de pontverbinding Sluisbuurt-Sporenburg zijn veel zorgen over de inpassing in de omgeving, de effecten op leefbaarheid van Sporenburg en de verkeersknelpunten aldaar. Er worden alternatieve aanlandingslocaties voorgesteld, zoals bij de Verbindingsdam, ten noorden van of bij Azartplein, bij Kompaseiland of juist westelijker – dichter bij de Piet Heintunnel. Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oost vraagt ook aandacht voor het beslag op de Ertskade waar de afgelopen periode land is gemaakt voor meer openbare ruimte. Het Dagelijks Bestuur onderschrijft de noodzaak voor een verbinding met Zeeburgereiland. Ze adviseren zo snel mogelijk te starten met de tijdelijke pontverbinding, zodat ervaring opgedaan kan worden en eventuele aanpassingen gedaan kunnen worden voor de definitieve verbinding. Anderzijds vinden ze de onderbouwing voor een pontverbinding onvoldoende en roept het stadsdeelbestuur op om toch een vaste oeververbinding tussen Sluisbuurt en Sporenburg te realiseren. Daarnaast merken zowel het Dagelijks Bestuur als bewoners van het Oostelijk Havengebied op dat de klankbordgroep Zeeburgereiland al veel inzichten heeft vergaard m.b.t. een fietsverbinding naar de Sluisbuurt. Geadviseerd wordt deze inzichten te gebruiken in de vervolgtrajecten.	Op basis van het advies van de commissie D'Hooghe en de uitgevoerde variantenstudies heeft het college besloten de planvorming voor een vaste oeververbinding tussen Sluisbuurt en Sporenburg te stoppen. In plaats daarvan komt er een (tijdelijke) pontverbinding en wordt de verbinding via de Amsterdamsebrug verbeterd. Volgens planning zal de tijdelijke pontverbinding vanaf de herfst van 2022 gaan varen voor een periode van zeven jaar. In die periode zal onderzocht worden of en hoe een definitieve pontverbinding haalbaar is. Beide projecten zijn onderdeel van programma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg. Hier vindt afstemming mee plaats.	Wordt meegenomen in Programma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg
Oost	O10	Het Dagelijks Bestuur stadsdeel Oost ziet een grote kans in het verbreden van de Amsterdamsebrug voor verbetering van de fietsverbindingen en een robuustere ontsluiting voor het openbaar vervoer van IJburg. In de reacties wordt het verbeteren van de brug o.a. als kans gezien: de brug kan fietsvriendelijk gemaakt worden met brede fietspaden. Een uitdaging is om veilige voetgangersverbindingen te realiseren. Er zijn zorgen over de verkeersveiligheid in de tijdelijke situatie bij de aanpak van de brug.	Het college heeft in haar reactie op het advies van de commissie aangegeven dat het voorstel voor het verbeteren van de fietsverbinding via de Amsterdamsebrug wordt overgenomen. De uitwerking vindt plaats in het kader van het Programma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg. In 2022 onderzoekt het project Verbinding Zeeburgereiland (onderdeel van programma) welke maatregelen precies nodig zijn om de fietsroute via de Amsterdamsebrug geschikt te maken voor het toenemende aantal fietsers van en naar Zeeburgereiland en IJburg. De onderzochte varianten zijn opgenomen in de Notitie Reikwijdte & Detailniveau (NRD) van dit project. Verwacht wordt dat begin 2023 een besluit wordt genomen over de te realiseren voorkeursvariant.	Wordt meegenomen in Programma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg
Noord	N1	Het Dagelijks Bestuur stadsdeel Noord vindt het fijn dat er na een lange tijd van heroverweging stappen worden gezet om 'de Sprong' echt te nemen.	Het college beaamt dit.	Voor kennisgeving aangenomen
Noord	N2	Gezien de ontwikkeling van Noord verwacht het stadsdeel Noord dat het tempo erin blijft. Zij wil dan ook benadrukken dat het noodzakelijk is dat er in een groeiend stadsdeel zo snel mogelijk meer verbindingen voor voetgangers en fietsers moeten komen over (of onder) het IJ.	Het college zal op basis van de Actualisatie Nota van Uitgangspunten een geactualiseerd Uitvoeringsprogramma opstellen waarin opgenomen een meerjarig financieringsperspectief en een uitvoeringsplanning en – fasering voor de oeververbindingen. Op basis van het geactualiseerde uitvoeringsprogramma kunnen voor één of meerdere oeververbindingen projectorganisaties worden ingericht. Dit hangt mede af van de prioritering van het nieuwe college na de verkiezingen.	Overgenomen

Noord	N3	Het stadsdeel maakt zich zorgen over het tempo dat gedurende de inspraakperiode is ingezet betreffende een voorkeursaanlanding van de Westelijke brug. Zij vindt een spoedig principebesluit over aanleg van de brug belangrijk, maar om te komen tot een voorkeursaanlanding, moet een zorgvuldige afweging worden gemaakt van alle ruimtelijke-, economische- en vervoerskundige aspecten.	Het college begrijpt de zorg van het stadsdeel. De afgelopen maanden is er een inpassingstudie NDSM uitgevoerd, om de mogelijke inpassing van de aanlanding in NDSM verder te onderzoeken. De uitkomsten van dit onderzoek hebben er toe geleid dat het college een voorkeur uitspreekt voor een aanlanding voor een gecombineerde OV/ fietsbrug over het Kraanspoor. Voor de aanlanding van een brug zonder OV blijft het Hellingpark ook mogelijk. Deze mogelijke aanlandingsgebieden zijn opgenomen in een kaart waarin het Verkenningsgebied voor de brug is opgenomen. In de volgende fase wordt de inpassing verder onderzocht en zal een keuze worden gemaakt voor een definitieve variant. Het stadsdeel en de belanghebbenden in NDSM worden betrokken bij de verdere uitwerking. Hierbij wordt een zorgvuldige afweging gemaakt tussen ruimtelijke- economische en vervoerskundige aspecten.	Meenemen naar volgende planfase
Noord	N4	**Kansen OV** De stadsdeelcommissie Noord ziet een meerwaarde in de optie om de bruggen toegankelijk te maken voor OV. Deze extra OV-verbindingen moeten ook ten goede komen aan de bewoners die verder van het IJ af wonen of ten minste geen nadeel voor hen opleveren. Zoals eerder voor sommige bewoners wel is gebeurd na aanleg Noord-Zuidlijn.	Het college hecht er net als het stadsdeel waarde aan dat bij de keuze voor OV over de Westbrug ook de bereikbaarheid voor inwoners en gebruikers die verder van het IJ en de bruggen wonen, goed wordt meegenomen. Bruggen met OV zorgen er voor dat er nieuwe verbindingen ontstaan tussen bestaande en nieuwe buurten en wijken op beide oevers. In de eindsituatie en in het hoge scenario zijn er rond de 30.000 OV-reizigers. Dit zijn deels nieuwe reizigers vanwege gebiedsontwikkelingen zoals Haven-Stad en deels reizigers voor wie de meer gestrekte OV-routes over de bruggen aantrekkelijker zijn dan de huidige verbindingen (zoals de Noord/Zuidlijn of bus 36 door de Coentunnel). Bijvoorbeeld reizigers met het OV tussen Molenwijk en de westelijke binnenstad reizen nu via station Sloterdijk of het Centraal Station en kunnen in de toekomst met een bus (of tram) over de Westbrug reizen. De keuze voor het nieuwe systeem op de HOV Zaan-IJ (de OV-verbinding over de Johan van Hasseltweg, de Klaprozenweg en de Cornelis Douwesweg naar Zaanstad) is bepalend voor de keuze tram en/of bus over de bruggen. De afweging ten aanzien van OV wordt pas in de volgende fase gemaakt, bekostiging speelt hierbij een rol.	Meenemen naar volgende planfase
Noord	N5	**Kansen OV** Stadsdeelcommissie Noord steunt het voorstel om de nieuw gesitueerde bruggen over het IJ uit te rusten voor gebruik door zowel langzaam verkeer als OV.	Zie bovenstaand antwoord.	Voor kennisgeving aangenomen

Noord	N6	Ondersteuning van het advies van de commissie om rond dit pakket een integrale visie op het IJ te ontwikkelen en een projectbureau in te stellen. Dat maakt het mogelijk om langjarig te sturen op planning en samenhang van zowel vaste verbindingen, veerverbindingen als daarop aan te sluiten of te verbeteren routes. Wij vinden de NvU op deze punten onvoldoende uitgewerkt. Wij adviseren om bij actualisering van het raadsbesluit Sprong over het IJ 2017, het rapport van de commissie D'Hooghe duidelijker te volgen op de volgende punten: - Combinatie voetganger, fiets én OV op de 2 bruggen; - In het eindbeeld voorzien in een verensysteem dat op de binnenflanken van het IJ een fijnmazig fietsnetwerk aan weerszijden ondersteunt; - Verbindingen benaderen vanuit integrale visie op het IJ: neem een hernieuwd besluit over het volledige pakket (vaste verbindingen, veerverbindingen en gerelateerde ruimtelijke opgaven); - Integrale, projectmatige aansturing van het pakket: neem in de besluitvorming op dat een projectorganisatie de regie voert over planning en uitvoering.	Het college erkent de noodzaak tot een integrale sturing en visie op de IJ-oeververbindingen. Vanuit programma Sprong over het IJ wordt hierbij nauw samengewerkt en afgestemd met het Programma Veren en de andere programma's en projecten uit het Inrichtingsplan van de commissie D'Hooghe. Het Voorkeursbesluit dat door het college ter besluitvorming wordt aangeboden heeft uitsluitend betrekking op het actualiseren van het voorkeursbesluit uit 2017 ten aanzien van de vaste oeververbindingen op en onder het IJ (Oost- en Westbrug en de voetgangerstunnel). In paragraaf 1.4 van de Actualisatie Nota van Uitgangspunten is de afbakening van de Actualisatie toegelicht. In de afbeelding is schematisch weergegeven hoe de verschillende opgave zich tot elkaar verhouden. Overkoepelend vindt er een regie plaats op de inrichting van de Rijkswateren in Amsterdam die worden opgenomen op een kaart "Inrichtingsplan" waarin alle besluiten zijn opgenomen. Het door commissie D'Hooghe opgeleverde concept 'Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam' wordt door Rijk, partners (Provincie, Vervoerregio, Port of Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer) en Gemeente Amsterdam gezamenlijk regelmatig bijgewerkt op basis van ontwikkelingen en besluiten in projecten die binnen de grenzen van de Rijkswateren in Amsterdam vallen. Op basis van de kaart van het Inrichtingsplan is een integrale regie op de samenhang van alle projecten mogelijk. Het college neemt het advies op de integrale, projectmatige aansturing ter harte. In de besluitvorming is opgenomen om op basis van de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ een geactualiseerd Uitvoeringsprogramma op te stellen waarin opgenomen een meerjarig financieringsperspectief en een uitvoeringsplanning voor de oeververbindingen.	Niet overgenomen
Noord	N7	**Participatie** Verder adviseert stadsdeel Noord aanvullend over participatie rond uitwerking en inpassing van de verbindingen: Betrek bewoners en belanghebbenden goed bij de uitwerking van elke verbinding of ruimtelijk plan en stel daarbij steeds als eerste stap gezamenlijk een participatieplan op.	Het college vindt het ook belangrijk om bewoners en belanghebbende goed te betrekken bij de verdere uitwerking. In de volgende fase wordt een keuze gemaakt ten aanzien van verschillende varianten binnen het verkenningsgebied. Hierbij is de kennis en kunde van de belanghebbenden uit het gebied van groot belang. Hiertoe zal een participatieplan worden opgesteld, mogelijk in samenspraak met belanghebbenden.	Meenemen naar de volgende planfase.
Noord	N8	**Kansen OV** Wat de twee bruggen betreft vindt stadsdeel Noord een brug zonder OV dan ook geen optie. Gezien de ervaring met de Noord-Zuidlijn, waardoor de OV-bereikbaarheid van sommige wijken verslechterde, vinden wij het overigens wel van belang dat bewoners die verder van het IJ af wonen van deze extra OV-	De bekostiging van de vaste oeverbindingen wordt in de volgende fase uitgezocht. Dan wordt ook besloten of er wel of geen OV over de bruggen komt.	Meenemen naar de volgende planfase

		verbindingen meeprofiteren.		
Noord	N9	**Participatie** Binnen de ruimtelijke bandbreedte van gemaakte afspraken over de Westbrug met Rijkswaterstaat, lijkt het dat alleen aanlanding ten oosten van het Kraanspoor een haalbare optie zou zijn. Wij begrijpen dat aanlanding op het NDSM-terrein problematisch is. Het gebied is immers al volop in ontwikkeling. Maar wij vinden dat ook bij een eventuele aanlanding langs het Kraanspoor een zorgvuldige afweging, in samenspraak met belanghebbenden in het gebied (bewoners, ondernemers en school), voorop moet staan.	Voor het bepalen van de precieze aanlandlocatie bestaan op dit moment er nog twee verschillende mogelijkheden waarbij er veel samenhang is met de aansluitingen op het bestaande (en nieuwe) fiets- en OV netwerk in dit deel van de stad. Dit gebeurt in nauw overleg met de buurt en de betrokken partijen.	Meenemen naar de volgende planfase
Noord	N10	Stadsdeel Noord adviseert om ten aanzien van inpassing van de westelijke brug in Noord in ieder geval een integrale afweging te maken van ruimtelijke-, economische- en vervoerskundige aspecten, waaronder ook: ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en toegankelijkheid.	Voor het bepalen van de precieze aanlandlocatie bestaan op dit moment er nog twee verschillende mogelijkheden waarbij er veel samenhang is met de aansluitingen op het bestaande (en nieuwe) fiets- en OV netwerk in dit deel van de stad. Zie hiertoe de verkenningskaart van de Westbrug in de NVU. De inpassing is per definitie een afweging tussen de hier genoemde belangen.	Voor kennisgeving aangenomen.
Noord	N11	Het is goed dat in de NvU bij de brugprofielen aandacht wordt besteed aan de plaats van de voetganger en de toegankelijkheid voor de voetganger. Dat vindt stadsdeelcommissie Noord overigens ook een belangrijk ontwerpcriterium voor de voetgangerstunnel.	Het college erkent dit en dit zal in de volgende fase als dit aan de orde is nader worden uitgewerkt.	Meenemen naar de volgende planfase
Noord	N12	In verband met toegankelijkheid voor fietsers adviseerde Noord naar aanleiding van het rapport D'Hooghe om nog eens goed met Rijkswaterstaat te overleggen over de minimale doorvaarthoogte. Die wordt gesteld op 12.50 meter, terwijl dit in 2017 was gesteld op 11.35 meter. De NvU geeft aan dat met de brugdikte meegerekend, de feitelijke hoogte zelfs op 14 meter komt te liggen. Wij zijn daarom blij te horen dat in overleg met Rijkswaterstaat bij de constructieve uitwerking per brug nader kan worden bepaald of een lagere doorvaarthoogte in de range tussen beide genoemde maten gewenst is. Toegankelijkheid is daarbij wat ons betreft een belangrijk criterium.	Het college erkent dat toegankelijkheid een belangrijk criterium is. Toegankelijkheid kan worden gewaarborgd, ook bij een doorvaarthoogte van 12.5 meter. Met een doorvaarthoogte van 12,5 meter doorvaarthoogte ten opzichte van de maatgevende hoogwaterstand (MGW) kunnen de bruggen de vlotte en veilige doorstroming van het scheepvaartverkeer goed faciliteren. (Lege) 4-laags highcube containers kunnen dan onder de brug doorvaren, zonder dat de stuurhut hoeft te zakken (wat het zicht belemmert). Ter bevordering van het fietscomfort hebben de hellingbanen een stijgingspercentage van gemiddeld maximaal 2,7%. Dit is in lijn met de nationaal geldende richtlijnen van CROW. De hellingbaan bestaat uit hellende delen met ertussen twee vlakstanden van 25 meter lang. Een vergelijkbare hellingbaan is die van de Nesciobrug aan noordzijde, naar de Diemerdijk toe. Het is niet aan de orde dat er een lagere doorvaarthoogte wordt aangehouden. Uitgangspunt is 12,50 meter doorvaarthoogte. Hiervan kan alleen worden afgeweken als aantoonbaar is dat deze hoogte leidt tot onmogelijkheden bij de aanlanding (de 'ondergrens' is dan 11.35 meter conform het advies), maar de inpassingsstudies laten vooralsnog	Niet overgenomen

			zien dat dit niet het geval is.	
Noord	N13	Sluit de bruggen logisch aan op de fietsverbindingen in Noord richting de verschillende wijken en naar Zaandam. Staar je niet blind op de fietsring.	Het college beaamt dit. Een deel van de fietsers is gericht op de gesloten fiets- en OV binnenring in Noord (Johan van Hasseltweg, Mosplein, Papaverweg, NDSM-straat) maar een aanzienlijk deel is ook gericht op diverse andere windrichtingen. Vandaar dat het essentieel is dat de aanlandplekken goed aansluiten op een bredere fietsnetwerk in Noord dank enkel de binnenring. Op dit moment hebben wij zicht op de potentiële toevoerroutes en de aandachtspunten hierbij. In de volgende fase werken we deze routes verder uit in afstemming met de omgeving en andere betrokken partijen zoals de Fietsersbond.	Meenemen naar volgende planfase
Noord	N14	Maak de bruggen ook toegankelijk voor hulpdiensten. (Met het oog op de ruimtelijke impact van de aanlandingen vragen wij u om te onderzoeken of de bereikbaarheid voor noodhulpdiensten te realiseren is bij een profielbreedte van 17 meter, uitgaande van medegebruik van de OV-baan.)	De doelgroepen van de bruggen zijn voetgangers, fietsers (incl. e-bikes), bromfietsers (incl. snorfietsen en speed pedelecs), openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten. Het advies van de commissie D'Hooghe geeft als profiel voor de bruggen een maatvoering aan van 17 meter vrije breedte. Maar in de Haalbaarheidsstudie ruimtelijke inpassing wordt gerekend met een profiel van 21,5 meter. Dit profiel biedt ook ruimte aan het gebruik door nood- en hulpdiensten.	Overgenomen
Noord	N15	Onderzoek of de voetgangerstunnel ook toegankelijk kan worden voor fietsers die de fiets aan de hand nemen.	In de definitieve Nota van Uitgangspunten wordt aangegeven dat de optie 'fiets aan de hand' afhankelijk is van nader uit te voeren haalbaarheidsonderzoeken in de volgende planfase. Deze onderzoeken betreffen bijvoorbeeld de organisatie en maatvoering van de ontsluiting, de veiligheid bij de stijgpunten, de breedte en indeling van de tunnel, waarmee veiligheid en doorstroom voor de fiets 'aan de hand' onderzocht kan worden.	(Deels) overgenomen en meenemen naar de volgende planfase
Noord	N16	Maak de voetgangerstunnel toegankelijk voor mensen met een beperking.	Voor voetgangers en mensen met een beperking zullen er trappen en liften komen op beide oevers. Deze stijgpunten zullen zo dicht mogelijk bij het hoogste punt van de bruggen liggen en vragen om een goede, prettige en veilige inpassing vanuit de openbare ruimte.	Overgenomen
Noord	N17	Advies om de dit jaar geactualiseerde 'Update Nota Veren' te betrekken bij hernieuwde besluitvorming door de raad en ook in de toekomst verband te blijven leggen tussen de realisatie van vaste verbindingen en de ontwikkeling van de veren.	De samenwerking met programma Veren en GVB Veren is al opgezocht ten tijde van het uitwerken van het advies . Ook bij de uitwerking van de NvU is hierin samen opgetrokken.	Overgenomen

Noord	N18	Houd de capaciteit van alle veren in de gaten en stel de frequentie tijdig bij.	De capaciteit van de veren wordt gemonitord vanuit programma Veren. Zie hiervoor ook de beantwoording op vraag 27 in de Nota van Antwoord.	Wordt meegenomen in Programma Veren.
Noord	N19	Specifiek voor de Buiksloterwegveer wil de commissie meegeven dat frequentie voorop moet staan bij deze veer en dit leidend moet zijn.	De frequentie van de veren wordt bepaald vanuit programma Veren.	Wordt meegenomen in Programma Veren.
Noord	N20	Stadsdeelcommissie Noord ziet graag twee veren indicatief toegevoegd op de locatie van de twee vervallen vaste verbindingen uit het raadsbesluit Sprong over het IJ van 2017. En adviseert onderzoek te doen of er een (extra) veerverbinding tussen Buiksloterham (Distelweg) en Stenenhoofd kan worden gerealiseerd om de (toekomstige) bewoners van Buiksloterham te faciliteren en NDSM en Buiksloterweg te ontlasten.	De onderzoeken naar nieuwe verbindingen worden opgepakt vanuit programma Veren.	Wordt meegenomen in Programma Veren.
Noord	N21	Geef voorrang aan fietsend en lopend woon-/werkverkeer ten opzichte van recreatieve zeilers (staande mast route). Beperk daarom het aantal momenten dat de bruggen opengaan en maak daar vaste tijden van zodat reizigers er van te voren rekening mee kunnen houden. De stadsdeelcommissie vindt te vaak openstellen van de brug te belemmerend voor doorstroming van fietsers en voetgangers.	Bediening (wie er bedient), bedieningsregime (de openingstijden en wijze van aanmelden voor een opening van de brug) en bedieningscyclusduur (hoeveel tijd er tussen een opening zit) zijn van belangrijke invloed op de afwikkeling van het verkeer op het water en op het land. Er zijn op dit moment nog geen afspraken gemaakt over de toekomstige bediening van de Oost- en Westbrug. De gemeente zal samen met IenW en RWS in de volgende fase afspraken maken over de bediening van de bruggen, op basis van onder andere doorstroming van weg- en waterverkeer, veiligheid op water en land, en bedieningskosten. CNB, PoA en andere belanghebbenden zullen hierbij betrokken worden.	Meenemen naar de volgende planfase
Noord	N22	Stadsdeelcommissie Noord adviseert vaart achter realisatie voetgangerstunnel te zetten omdat dit punt de drukste oversteek van het IJ is.	De realisatie van een tunnel op het centrale deel van het IJ, ter hoogte het huidige Buiksloterwegveer en IJpleinveer, is niet om het doorgaande fietsverkeer verder te faciliteren, maar bedoeld voor lokaal voetgangersverkeer. De realisatie van deze voetgangerstunnel kent een fysieke afhankelijkheid met huidige aanwezigheid van de PTA. De tunnel kan veel minder diep worden aangelegd, wat veel minder kostbaar is, als er geen zeecruiseschepen met hun bijbehorende diepgang meer hoeven te passeren. Dit, in combinatie met de hiervoor genoemde ruimtelijke en bereikbaarheidsoverwegingen, leidt ertoe dat de voetgangerstunnel op het centrale deel van het IJ pas in voorbereiding wordt genomen nadat besluiten over de bruggen zijn genomen.	Niet overgenomen

Noord	N23	De stadsdeelcommissie Noord adviseert om meer (bestuurlijke) prioriteit te geven aan het verplaatsen van de PTA en de start van de Westbrug. Niet eerst de Oostbrug en dan de Westbrug, maar aan beide kanten starten met wat nodig is om de bruggen en tunnel te realiseren. Amsterdammers en Noorderlingen in het bijzonder hebben lang genoeg gewacht op vaste verbinding tussen Noord en de rest van de stad.	Na de inspraakronde en de beantwoording van alle reacties neemt de gemeenteraad begin 2022 een voorkeursbesluit. Pas als dat er is kan er een projectorganisatie worden opgericht, op aanwijzing van het nieuwe college. Dat zal naar verwachting als eerste gebeuren voor de Oostbrug, omdat voor de Westbrug en de ondiepe tunnel eerst de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) voor de cruiseschepen moet verhuizen. Het is echter aan het nieuwe college om richting te geven aan de planning van het inrichtingsplan IJ. De inzet is dat zij hiertoe een uitvoeringsprogramma opstelt waarin fasering, financiering en planning van het programma Sprong over het IJ aan de orde komt. Een uitkomst hiervan zou kunnen zijn dat de bruggen gelijktijdig worden voorbereid.	Ter kennisgeving aangenomen
Noord	N24	**IJbaan:** Stadsdeel Noord ziet de IJbaan als welkome, aanvullende fiets- en OV-verbinding in het toekomstige Haven-Stad. Niet als alternatief voor OV op de westelijke brug. Nu het college 14 oktober 2021 een voorkeur heeft aangegeven om de aanlanding van de westelijke brug verder in westelijke richting op te schuiven, vraagt het stadsdeel zich af welk effect dit heeft op de IJbaan. Zij adviseert ook dit te betrekken bij de totaalafweging over de aanlanding van de Westelijke brug.	De drie nieuwe vaste oeververbindingen en de kabelbaan kunnen goed samengaan. Verkeersonderzoek heeft aangetoond dat de kabelbaan van betekenis kan zijn voor het netwerk in dit deel van de stad. Er is wel een wisselwerking met de Westbrug want zonder kabelbaan trekt deze brug ca. 2.000 reizigers meer. Een Westbrug met OV trekt ook beduidend meer reizigers en draagt bij aan meer gestrekte OV-routes over langere afstand. Tegelijk kan de kabelbaan weer een andere groep OV-reizigers bedienen, bijvoorbeeld reizigers die hun bestemming in de Minervahaven hebben of (nieuwe) overstappers op metrostation Isolatorweg. Nu het zoekgebied van de aanlanding van de Westbrug in de NDSM-werf is uitgebreid met Kraanspoor, hebben de initiatiefnemers (Stichting IJbaan) en de gemeente afgesproken om de onderlinge invloed hiervan de onderzoeken. Dit wordt begin 2022 opgepakt en de uitkomst hiervan is onderdeel in de finale afweging van de opties qua aanlanding op deze plek.	Meegeven aan Programma Haven-Stad

Noord	N25	Met het nemen van een nieuw, nu ook door externe partners gedragen Voorkeursbesluit, wordt nog geen besluit wordt genomen over financiering van het pakket van verbindingen over het IJ. Het stadsdeel begrijpt dat een volgend college hier verdere stappen in moet zetten. Maar het gaat bij deze actualisering om forse investeringen in verbindingen die essentieel zijn voor de groeiende reizigersstromen en voor verstedelijking langs de Zaan en het IJ. Daarom verwacht zij dat bij dit Voorkeursbesluit toch een heel globaal meerjarig financieel perspectief kan worden geschetst van hoe Amsterdam dit in samenwerking met andere overheden zou kunnen realiseren.	De financiële ruimte bij de gemeente is in deze tijd beperkt. Er zijn veel nieuwe ambities op het gebied van wonen en mobiliteit en er zijn veel verplichtingen op het gebied van het onderhoud aan de bestaande stad. Het is daarom, zonder politieke richting over prioriteiten, op dit moment nog niet mogelijk om meerjarig beslag te leggen op gemeentelijke middelen. Met het Rijk is wel overeenstemming over het advies van de commissie D'Hooghe, maar er is nog niet gesproken over mede-financiering. Wel zijn de middelen die gereserveerd waren voor de Javabrug in het Meerjaren Investeringsplan van de gemeente nog beschikbaar voor de Oostbrug. Daarnaast heeft de Vervoerregio Amsterdam haar toezegging om mede te financieren gehandhaafd. De gemeente gaat in de volgende fase op zoek naar aanvullende financieringsmogelijkheden.	Voor kennisgeving aangenomen