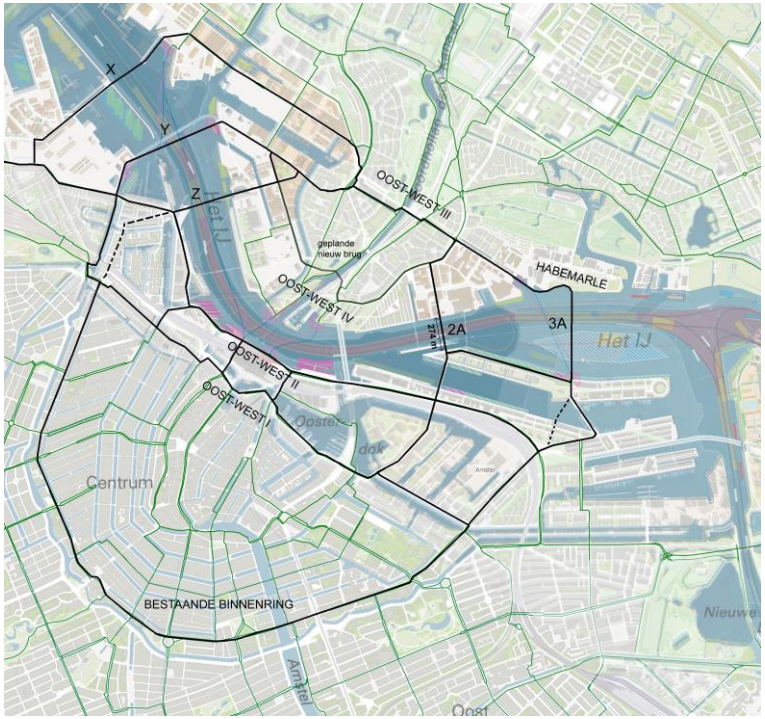
Prof. ir Tjeerd Dijkstra, architect / stedenbouwkundige

Commentaar op de “visienota oeververbindingen IJ”

van de adviescommissie oeververbindingen Rijkswaterstaat Amsterdam (Commissie D’Hooghe)



1, inleiding

In de jaren waarin ik als architectonisch supervisor meewerkte aan de herinrichting van de zuidelijke IJ-oever, die werd getransformeerd van een verlaten haven-gebied tot een levendig onderdeel van de binnenstad van Amsterdam (1987 – 2000) heb ik mij er vaak over verbaasd dat de Noordelijke IJ-oever in het geheel niet bij de planvorming betrokken werd. Politiek noch bestuurlijk was daarvoor enige belangstelling, Noord werd beschouwd als werkgebied, niet als woongebied, behoudens dan van de arbeiders in de scheepsindustrie die er van oudsher hun boterham verdienden en voor wie in de jaren vóór de tweede wereldoorlog een aantal karakteristieke woonwijken waren gebouwd, onder het regiem van de bekende wethouder Wibaut. Op het NDSM-terrein ontwikkelden zich wat culturele activiteiten, maar daar bleef het bij. Pas rond de eeuwwisseling, toen Shell zijn laboratorium verplaatste naar en andere plek op de noordelijke oever, en zijn bestaande locatie aan de gemeente aanbood, veranderde dat. Niet alleen werd op die plek de eerste nieuwe woonwijk met de naam “Overhoeks” gebouwd, maar al snel volgden ontwikkelingen op andere locaties, waarbij menging van wonen en werken het adagium werd. Zo snel ging het, dat de pontveren na enige tijd het verkeer van voetgangers en vooral fietsers over het IJ niet meer aankonden en de gedachte ontstond aan één of meer vaste oeververbindingen.

2. eerder onderzoek

In 2008 publiceerde DIVV (de gemeentelijke Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer), onder wie de ponten ressorteerden, een rapport over een in opdracht van DRO (Dienst Ruimtelijke Ordening) uitgevoerd onderzoek onder de naam “Vervoerwaardestudie Oever-verbindingen Noord” waarin verschillende opties voor vaste oeververbindingen werden verkend. Blijkbaar deden de problemen zich met name voor aan de oostelijke zijde van het IJ, want het rapport beperkte zich tot mogelijke oeververbindingen in dat deel van het gebied. In de samenvatting wordt onder

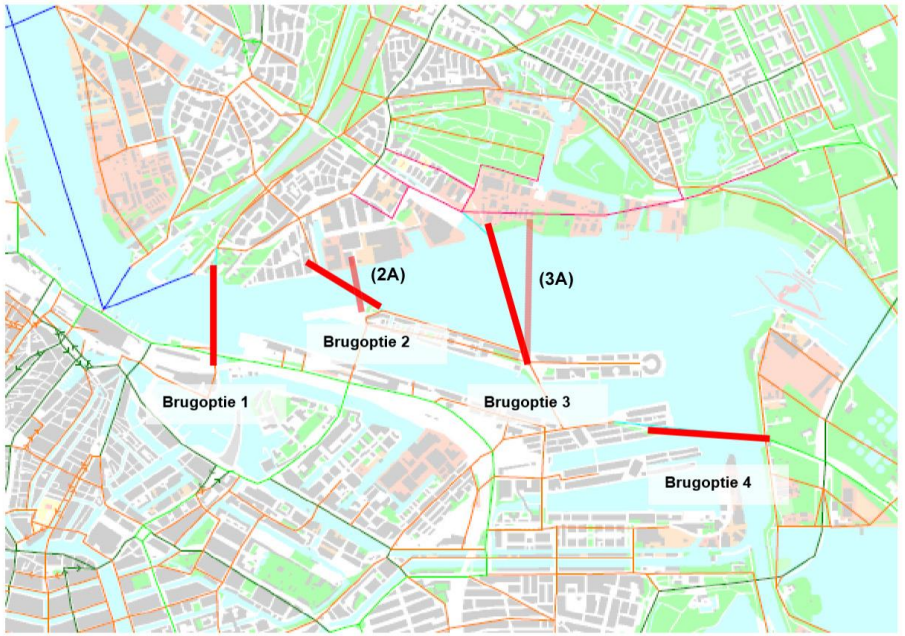
“Effecten reiziger” vermeld (zie kaartje hiernaast:

“***Het totaal aantal uren reistijdwinst per dag is het hoogst in de variant met brugoptie 2***.“

Uit de tabel hiernaast blijkt dat bij brugoptie 2 meer dan 4000 fietsers dagelijks van de brug gebruik zouden maken, reden waarom ook de totale reistijdwinst ten opzichte van de bestaande pontverbinding veel groter is (250 uur) dan bij optie 3, waar dat aantal wordt geschat op 2.600 (170 uur). Op de tekening zijn – om deze af te stemmen op het hetgeen in dit commentaar aan de orde komt – door mij de brugopties 2 en 3 ook in de stand aangegeven waarin ze in het rapport van de commissie D’Hooghe zijn opgenomen, dat wil zeggen haaks op de vaarrichting op het IJ zoals die door de commissie is aangegeven (2A en 3A). De conclusies worden daardoor niet beïnvloed want de lengte van de oeververbindingen wordt voor beide locaties daarmee korter. Bij de keuze voor optie 2a (Java-eiland) door de gemeente heeft dit rapport terecht een belangrijke rol gespeeld. Niet duidelijk is waarom de commissie d’Hooghe het geheel buiten beschouwing laat.

Versie
25 september 2008

Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
Vervoerwaardestudie
Oeververbindingen Noord



Figuur 3.1: Brugvarianten

Variant	Brugoptie 1	Brugoptie 2	Brugoptie 3	Brugoptie 4
# Fietsers per etmaal	6.600	4.200	2.600	900
Gem. Reistijdwinst in min. t.o.v. referentie (pont)	1,3	3,6	3,9	3,2
Totale reistijd winst per etmaal t.o.v. referentie (uur)	140	250	170	50

Tabel 5.1: reistijdwinst t.o.v. Referentie, brugopties

3. Programma’s van eisen

Een tweede punt waarop het rapport van de commissie D’Hooghe vragen oproept is het ontbreken van een programma van eisen waar brug- en tunnelverbindingen aan moeten voldoen. In eerdere planstadia heeft de gemeente aangegeven dat het zou gaan om een brug of een tunnel voor fietsers en voetgangers. Voor openbaar vervoer en diensten werd geen ruimte opgenomen. Inmiddels is het verkeersbeeld in de stad aanzienlijk veranderd doordat gemotoriseerde tweewielers als scooters en snorfietsen van de fietspaden verbannen zijn naar de autowegen. Wat dat voor bruggen en tunnels over/onder het IJ betekent is in het rapport niet aangegeven. Wat er in de toekomst gaat gebeuren met LEV’s (Light Electronic Vehicles) bleef eerder ook al, en blijft ook nu weer onduidelijk. De commissie geeft op de pagina’s 62-63 van zijn rapport met een tekening aan hoe een brug er in zijn visie uit zal gaan zien. Dat is een brede voetgangers-brug met een relatief smal fietspad voor twee richtingen, waarbij wordt aangegeven dat de breedte van de brug als geheel genoeg moet zijn om in de toekomst openbaar vervoer op toe te kunnen laten. Als programma van eisen voor een aanzienlijke investering waarmee de stad de eerste decennia weer mee door kan is dat onvoldoende. In een volgend stadium van het planproces zullen voor zowel bruggen over, als tunnels onder het IJ goed onderbouwde en scherp omschreven criteria moeten worden meegegeven. Al eerder heb ik betoogd dat een dergelijk programma toekomstbestendiger zal zijn als de eisen niet beschreven worden in termen van toegankelijkheid voor de nu bekende voertuigen, maar in abstractere termen zoals bijvoorbeeld de bij verschillende verkeers-deelnemers behorende snelheden. Daarmee kan ook de verkeersveiligheid beter in de hand gehouden worden.



Voor wat betreft de eisen die gesteld worden vanuit het nautische perspectief is de nota duidelijker, zij het dat die ook nog vragen oproepen. Al eerder was aangegeven dat:

1. vaarwegen overzichtelijk moeten zijn, reden waarom in de bocht van het IJ in de omgeving van het Centraal Station bruggen ongewenst zijn.
2. oeververbindingen haaks moeten staan op de vaarrichting
3. van alle verkeer op het water wordt verlangd dat het zich houdt aan het varen aan stuurboord.
4. ter plaatse van bruggen de vrije doorvaart ten minste 160 m breed en 11,35 m hoog moet zijn, dat laatste gemeten vanaf de waterspiegel, die ligt op ca 0,4 m -NAP.
5. er ter weerszijden van de vaste brug doorgangen moeten zijn met een breedte van tenminste 35 m, voorzien van kleppen in de brug ten behoeve van pleziervaart met staande masten en ten behoeve van bijzondere (hoge) transporten.
6. er ten behoeve van schepen die moeten wachten voor een te openen brugdeel in de genoemde doorgangen veilige ligplaatsem moeten zijn, zodanig dat het onder de brug doorgaande verkeer daarvan geen hinder ondervindt.

Met name de laatste twee eisen bleken een struikelblok voor eerdere ontwerpen voor de Javabrug. Met behoud van de “punt van het Javaeiland” bleken die moeilijk te realiseren. De commissie d’Hooghe verwijst in zijn rapport naar referentiemodellen voor een brug en een tunnel, weergegeven op de pagina’s 62 t/m 65 van het rapport waaruit zou moeten blijken dat een wateroppervlak van 319 m breedte nodig is om aan alle eisen te voldoen. Die maat blijkt te resulteren uit de hiervoor genoemde harde nautische eisen, vermeerderd met ter weerszijden 31 m voor aanlandingen die om niet uit nautische eisen voortkomende redenen boven water gesitueerd zijn, en twee maal 13,50 m (!) als vaste totale breedte voor de bruggenhoofden ter weerszijden van hoofddoorgang.

Bij een goed ontwerpproces – en we mogen aannemen dat de commissie d’Hooghe daar op uit is – dient de ontwerpvrijheid maximaal te zijn binnen transparante, scherp te formuleren en te handhaven eisen. Voor de scheepvaart zijn dat de eisen die hiervoor genoemd zijn onder 1 t/m 5. Die leveren een minimale totale breedte voor een doorgang in de vaarroute op van 160 + 2 x 35 = 230 m op, te vermeerderen met per ontwerp vast te stellen maten voor bruggenhoofden. Het referentieproject voor een

brug gaat verder voor wat betreft de breedte van de doorvaarten en kan daarom in deze vorm niet gebruikt worden als beoordelingskader.

4. Stedenbouwkundige uitgangspunten

De visienota wijst de binnenring voor fietsers in de centrale stad aan als uitgangspunt voor de stedelijke structuur waarbinnen de nieuwe oeververbindingen moeten passen. Voor wat betreft Noord wordt vastgesteld dat er behoefte is aan een flexibel, generiek raamwerk waarbinnen de toekomstige stad kan ontstaan. Dit raamwerk kan worden gebaseerd op reeds bestaande elementen en kan ontstaan door twee ingrepen: het sluiten van de binnenring in Noord en het aanleggen van meer fietsverbindingen langs de oevers van het IJ. Daarbij wordt de zône van het Hamerkanaal aangewezen als ontbrekende schakel in Noord en als robuuste, generieke en flexibele drager van een nieuwe verkeersstructuur waarbinnen de oeververbindingen in samenhang met nieuwe groenstructuren hun verbindende rol moeten gaan spelen op een hoger schaalnivo. Daarbij zijn de buitenste verbindingen dominant en zijn daarbinnen of daarbuiten liggende verbindingen, als sporten van een ladder tussen beide IJoevers, ondergeschikt. Eén en ander wordt geïllustreerd met de schema's die hiernaast zijn weergegeven.

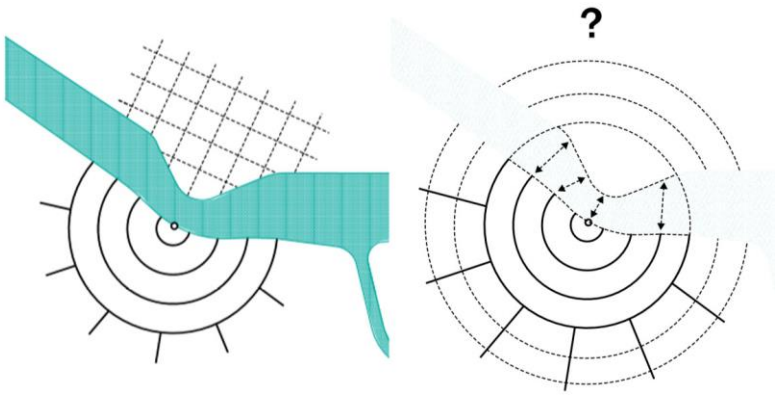


Fig. 1

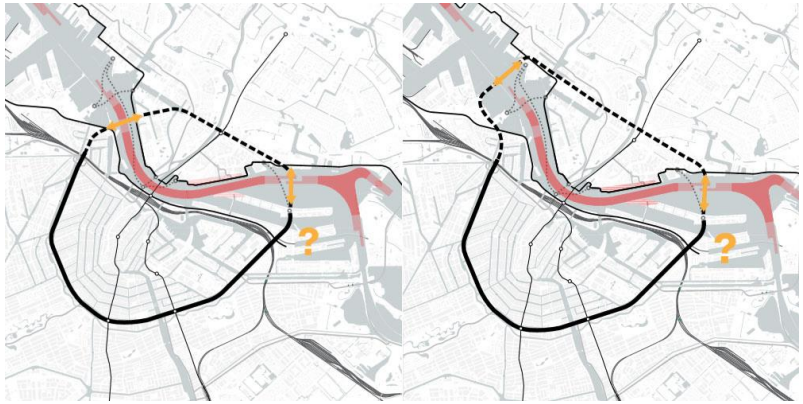


Fig. 2 (pag. 56-57 van het rapport)

Zoals daaruit blijkt wordt de verbinding met Noord vanaf het Azartplein op het KNSM-eiland als primaire verbinding beschouwd en hangt de primaire verbinding aan de westzijde af van het te kiezen model. “Tussen en rondom deze twee primaire sporten van de ladder ontstaat een situatie waarbij op een vrijere manier kan worden gezocht naar andere en andersoortige verbindingen: de oeverfietspaden waarborgen de gebruikswaarde van een oversteek min of meer ongeacht de locatie ervan.” Op de tekening hiernaast zijn zij aangegeven met gele pijlen tussen beide IJ-oevers (fig. 3-4). De door mij daaraan toegevoegde markeringen 2A en 3A verwijzen naar het in de inleiding besproken rapport van DIVV.

Tot zover het verhaal van de commissie D’Hooghe. Met alle waardering voor de serieuze poging om het moeilijke vraagstuk van de oeververbindingen in een stedenbouwkundig perspectief te plaatsen zijn er toch een aantal redenen waarom bij deze visie kanttekeningen geplaatst moeten worden.

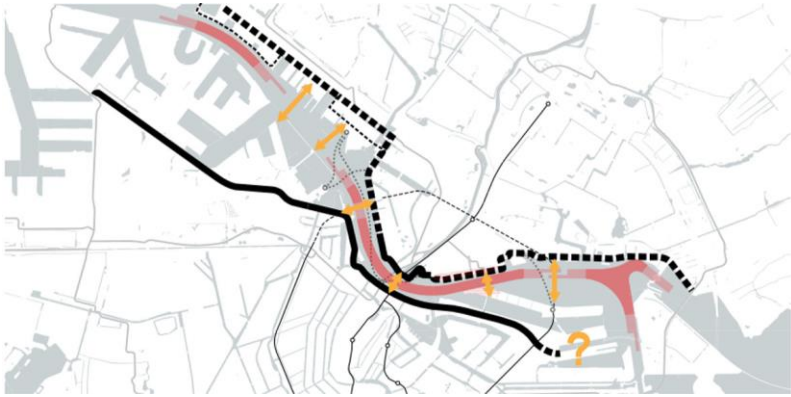


Fig.3



Fig. 4

De eerste daarvan betreft de stedenbouw-kundige structuur van de centrale stad ten zuiden van het IJ. Op de kaart hiernaast (fig. 5) is te zien dat de grachtenstructuur met buitensingel die zo kenmerkend is voor het Amsterdam uit de zeventiende en achttiende eeuw, en daarmee ook de binnenring, door ontwikkelingen in de negentiende eeuw van het IJ zijn afgesneden. Aan de oostelijke kant eerst door de aanleg van de Plantagebuurt en de oostelijke eilanden (Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg) en daarna door de ten noorden van de binnenstad aangelegde spoorweg, de Oostelijke Handels-kade en het Java / KNSM-eiland.. Hoe moeizaam het maken van een verbinding vanuit de stad met het Java / KNSM eiland was blijkt uit de vreemde schuine ligging van de dam er naar toe. Het zelfde geldt voor de westelijke poot van de ring, die feitelijk stopt bij de Haarlemmerpoort. Uit fig.2 blijkt dat de plaats van sluiting van de ring aan die zijde niet vanzelfsprekend volgt uit de stedenbouwkundige structuur. Datzelfde geldt in nog sterkere mate voor de aansluiting die fig. 1 suggereert tussen de grachtengordel en mogelijke fietsroutes in Noord. Niet alleen is de grachtengordel door het spoor hermetisch afgesloten van het IJ, en zijn er vanuit de binnenstad slechts een beperkt aantal doorgangen, bovendien leent – zoals hierna zal blijken – de stedenbouwkundige structuur van Noord zich in het geheel niet voor aansluiting op de structuur van de centrale stad.

Al met al maakt de gesuggereerde sluiting van de binnenring via het IJ en de van Hasselt-kanaalzône in Noord een geforceerde indruk, waarbij de wens duidelijk de vader is geweest van de gedachte.

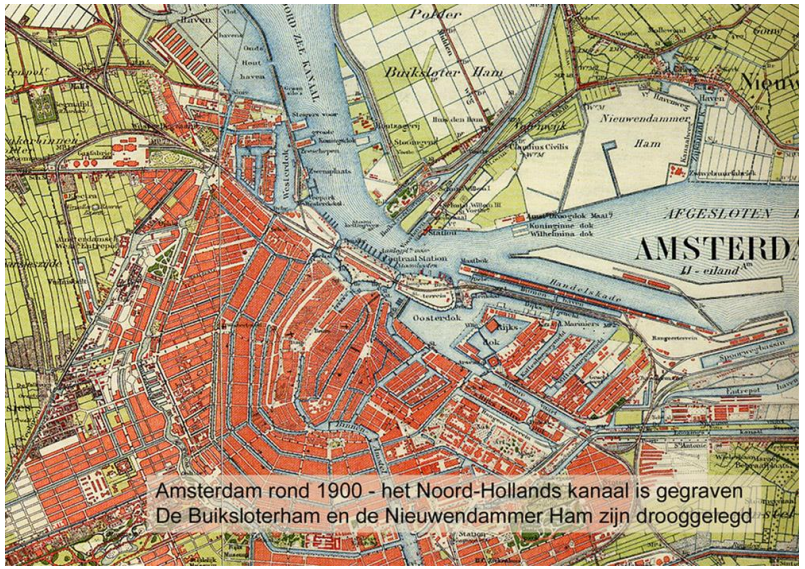


Fig. 5

Een tweede punt van aandacht is de stedenbouwkundige structuur van Noord, en de wijze waarop daarmee wordt omgegaan. De kaart hiernaast uit 1749 en daaronder de meest recente kaart met fietsroutes, laten zien hoe Amsterdam Noord is ontstaan door de inpoldering van twee “hammen” ter weerszijden van een landtong, de “Volewijck”, waar later ook het Noord-Hollands kanaal doorheen werd gegraven. Deze inhammen, de Buiksloterham en de Nieuwendammerham werden aan het einde van de 19e eeuw ingepolderd om ruimte te creëren voor de groei van de Amsterdamse havenactiviteiten op de zuidoever van het IJ. In de naaste omgeving van deze industriegebieden werden aan het begin van de 20e eeuw de al eerder genoemde arbeiderswijken gebouwd. Wijken die toen als tijdelijke huisvesting werden gezien maar nu gerestaureerd zijn of worden vanwege hun uitzonderlijk stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit. Het bochtige patroon in de stedenbouwkundige structuur van het gebied (fig. 7) vertelt het verhaal van de ontstaansgeschiedenis ervan en is daarmee voor Amsterdam van grote cultuurhistorische waarde. Het ten behoeve van het fietsverkeer introduceren van een rasterstructuur, zoals



Fig. 6

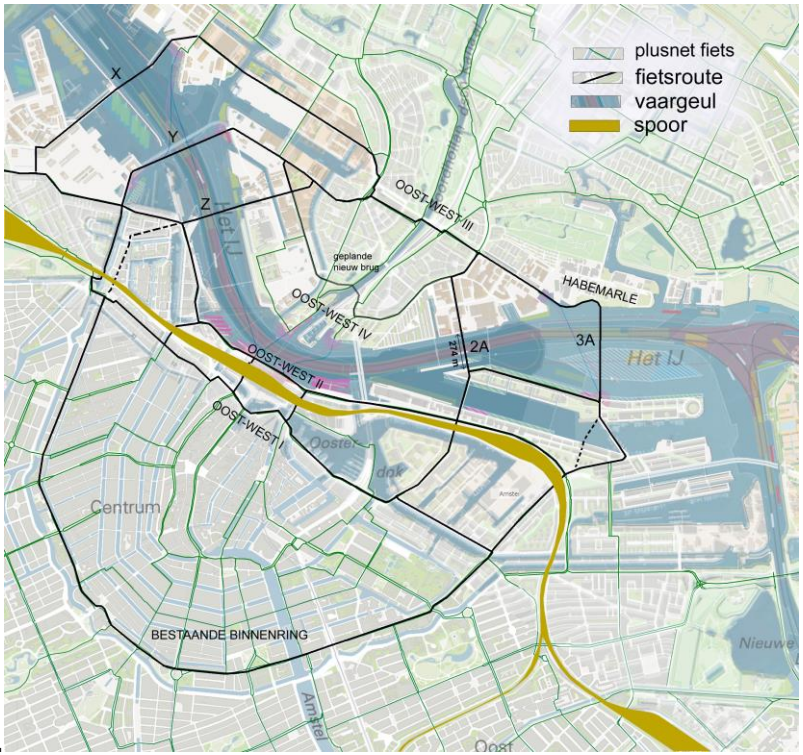


Fig.7

Gesuggereerd in fig. 1 zou daarom een ernstige vergissing zijn. Hetzelfde geldt voor de suggestie dat het oost-west fietsverkeer in Noord zou kunnen worden verzorgd door een doorgaande fietsroute langs de noordelijke IJ-oever. Daarmee wordt voorbij gegaan aan de betekenis die de talrijke insteekhavens, haaks of diagonaal op die oever, hebben als referentie aan de geschiedenis als havengebied, maar ook als bijdrage aan de specifieke woonkwaliteit in dat gebied en de verblijfskwaliteit van de rondom liggende openbare ruimte. Bij alle plannen voor de ontwikkeling van de noordelijke IJ-oever is daarmee rekening gehouden. Voor een doorgaande fietsontsluiting van de betreffende wijken betekent dat dat die op enige afstand van de oever zal liggen.

Naast deze ontstaansgeschiedenis van Noord is het in het eerste decennium van de twintigste eeuw gemaakte, maar door een conflict met het rijk niet (geheel) gerealiseerde plan voor het van Hasseltkanaal van grote invloed geweest op de stedenbouwkundige structuur. Het opnemen van deze zône in een patroon waarmee aansluiting wordt gevonden bij de binnenring in de centrale stad is vanuit het perspectief van de commissie – het zoeken naar samenhang tussen de centrale stad en Noord waarop toekomstige ontwikkelingen gebaseerd kunnen worden (fig. 2) op zich te begrijpen en te waarderen. Daarbij moet echter niet uit het oog verloren worden dat het in de onderhavige opgave gaat om een verkeersstructuur die bestemd is voor fietsers, voetgangers en ander licht lokaal verkeer met beperkte snelheid, en niet om het doortrekken van een ring-stadsweg voor gemotoriseerd snelverkeer zoals het tracee Stadhouderskade / Nassaukade, dat samen met segmentering van het verkeer in de binnenstad niet alleen ten doel heeft de doorstroming op de ring te bevorderen maar daarnaast ook om doorgaand verkeer uit de binnenstad te weren. Voor fietsers en voetgangers geldt dat niet: die zullen, ongeacht de aanwezigheid van een ringweg altijd kiezen voor de kortste route, en mogen daarin ook niet belemmerd worden. Om die reden dienen nieuwe oeververbindingen over of onder het IJ, die niet bestemd zijn voor snelverkeer niet alleen een logische plek te hebben in het stelsel van bestaande fietsroutes, maar dienen die vooral ook zo gelegen zijn dat zij niet te grote omwegen en daarmee tijdverlies veroorzaken. Dat betekent dat Noord en de centrale stad bij deze opgave niet perse verenigd hoeven te worden binnen één, alles omvattend kader, en dat het zelfs de voorkeur

verdient dat beide stadsdelen hun eigen hoofd-fietsroutes hebben mits die in alle stadia van de realisatie van de oeververbindingen maar op strategische plaatsen goed met elkaar verbonden kunnen worden . Dat houd ook in dat de nieuwe oeververbindingen optimaal aansluiten op aanvoerroutes vanuit de achterliggende stad en niet, zoals de commissie suggereert vrij gepositioneerd kunnen worden als sporten van een ladder waarvan de bomen bestaan uit doorgaande routes langs de IJ-oevers. Dat mede omdat fysieke omstandigheden beperkingen opleggen aan de ligging van die routes en de wijze waarop ze vanuit de achterliggende stad bereikt kunnen worden. In het voorgaande is reeds aangegeven dat door de ligging van het spoor langs de IJ-zijde van de centrale stad het vanuit de binnenstad bereiken van een fietsroute langs het IJ slechts op enkele plekken mogelijk is. Op de fietskaart van Amsterdam (fig.8) met daarin geprojecteerd de ligging van de treinsporen en van de vaarroute op het IJ zoals die voorkomt in het rapport van de commissie heb ik mogelijke fietsroutes aansluitend op oeververbindingen tussen de centrale stad en in Noord aangegeven. De oost-westroutes I en III dienen daarbij als verzamelroutes voor het achterliggende gebied en de oost-westroutes II en IV als de bomen van de ladder, die in deze versie 5 mogelijke sporten heeft. Amsterdam heeft eerder gekozen voor 2A en Z als eerste te realiseren IJ-oeververbindingen omdat die, zoals voor 2A blijkt uit het hiervoor besproken rapport van DIVV in een eerste stadium de hoogste vervoerswaarde zullen hebben.



.
Fig. 8

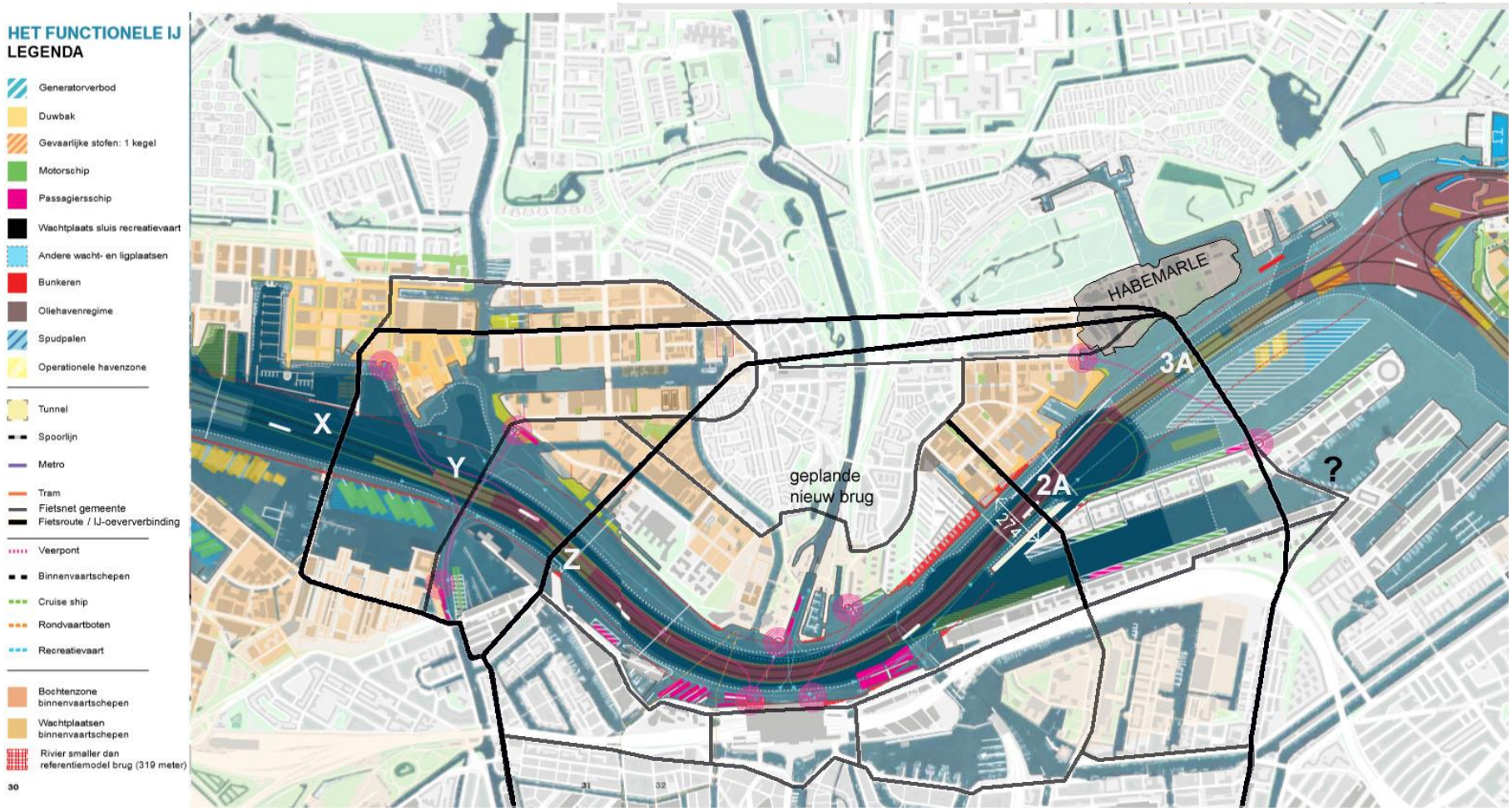


Fig. 9 – functionele kaart uit het rapport van de commissie D'Hooghe met daarin opgenomen de gesloten binnenringen zoals aangegeven in dat rapport (pag. 56-57, zie hiervoor fig.2) en de oever- verbindingen X, Y, Z, 2A (versie Dijkstra) en 3A

5. Waardering van de 0eververbindingen 2A en 3A.

De commissie D'Hooghe spreekt zich in haar rapport nog niet uit over de keuze van de IJ-oeververbinding die de hoogste prioriteit moet krijgen, al wijzen fig.1 en de nadruk die gelegd wordt op het "sluiten van de binnenring" wel op een voorkeur voor de opties X en Z aan de westzijde en 3A aan de oostzijde (het nummer 3A verwijst naar het rapport van DIVV). Ook wordt nog geen uitspraak gedaan over de voorkeur voor tunnels of bruggen. Omdat de commissie is ingesteld in het kader van een verschil van inzicht tussen de gemeente Amsterdam en het Rijk over de voorkeursvariant van de gemeente (2A c.q. een variant daarvan) ligt het voor de hand dat de commissie in ieder geval deze optie in de uitwerking van haar visie betrekt en deze afzet tegen de meest nabij gelegen optie 3A. Daarbij ligt het voor de hand om ook voor de locatie 3A vooralsnog uit te gaan van een brug omdat daar voldoende ruimte voor is en omdat een tunnel op die plek door zijn grote lengte veel duurder zal uitpakken. Om beide opties 3A in hun context te kunnen bespreken heb ik de figuren 56-57 van het rapport (zie fig, 1) opgenomen in de functionele kaart op de pagina's 30–33 van dit rapport (fig. 9). Aan de hand van deze kaart en een deelkaart van het oostelijk deel van het IJ-oevergebied volgen hierna kanttekeningen bij de oeververbindingen 2A en 3A.

De oeververbindig 2A

De oeververbinding die in de figuren 9,10 en 11 met 2A is aangegeven betreft een door mij uitgewerkt voorstel dat door de gemeente als één van de mogelijke alternatieven voor het aansluiten op de bestaande Jan Schaefferbrug is aangemerkt. De oeververbinding is feitelijk een verlenging van deze reeds bestaande brug tussen de Oostelijke Handelskade en het Javaeiland en sluit daarmee ter plaatse van de spooronderdoorgang van de Kattenburgerstraat aan op beide oost-west fiets routes in de centrale stad.

Om te kunnen profiteren van de stijghoogte die fietsers al hebben bereikt op de Jan Schaefferbrug (ca 7,5m +NAP) wordt het fietspad, vanaf het hoogste punt van die brug, boven de Tosaristraat over het Java-eiland heen geleid naar de nieuwe brug, die in het verlengde ligt van deze straat. Het middendeel van de nieuwe brug, dat bij de Jan Schaefferbrug bestemd is voor auto's van en naar het Javaeiland, en voor openbaar vervoer, wordt in dit voorstel bestemd voor dienstverkeer, voor openbaar vervoer en voor de in het voorgaande aangegeven voertuigen met snelheden van 20–

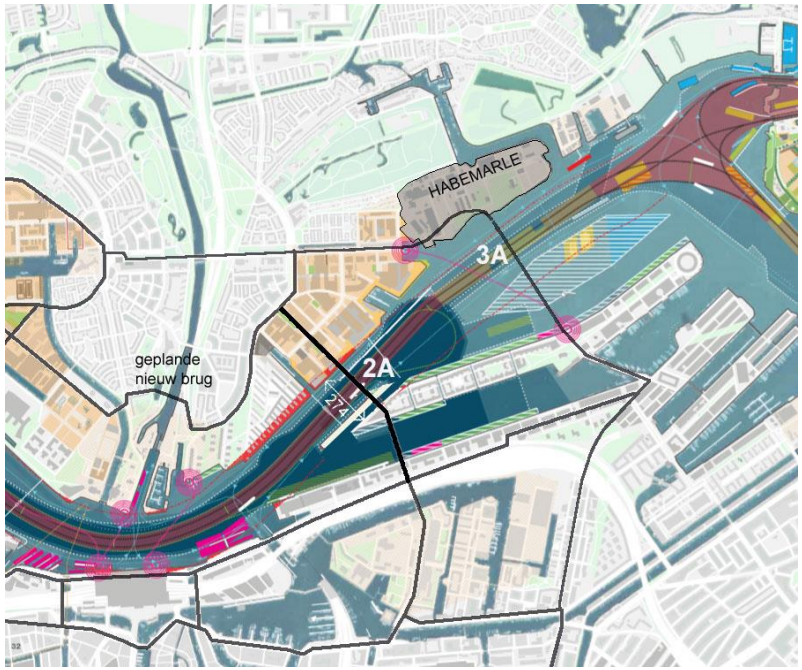


Fig. 10

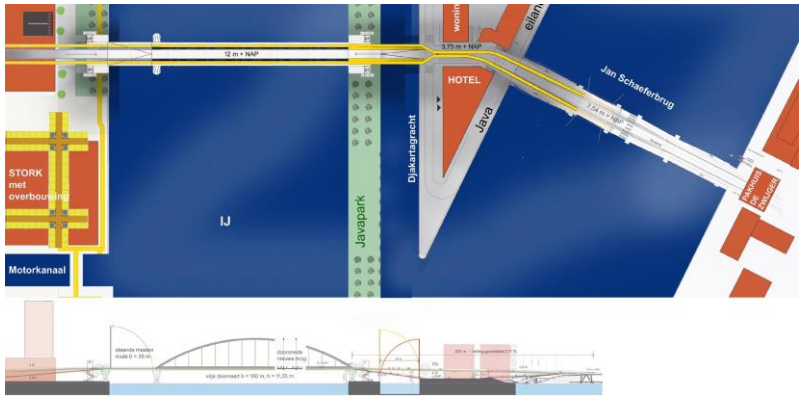


Fig. 11

50 km per uur. Voetgangers krijgen langs de buitenkanten van de brug een eigen breed trottoir, en de verkeersstroken voor fietsers liggen aan de binnenzijde daarvan, gescheiden door het middengedeelte van de brug dat is bestemd voor het overige verkeer. Voor voetgangers worden bij beide uiteinden van de brug trappen en liften gemaakt. De hellingen in de aanlandingen van de nieuwe brug worden aangepast aan de verkeerssoorten die er gebruik van maken. De aanlanding aan de noordzijde ligt voor alle verkeerssoorten in het verlengde van de brug en geeft voor de fietsers bij de Meeuwenlaan directe aansluiting op het fietsnet in Noord. Het stedenbouwkundig plan voor De Buiksloterham, het gebied waarin de aanlanding ingepast moet worden is nog in ontwikkeling en de gebouwen van Stork, die onder de aanlanding liggen en daarvoor deels moeten wijken, zijn tijdelijk verhuurd, als kantoorrruimte. De bebouwing langs de Meeuwenlaan kan gehandhaafd worden. De nu nog wat moeizame verbinding voor fietsers tussen twee oevers van het Noord-Hollands kanaal wordt verbeterd door de nieuwe fietsbrug over het kanaal waartoe de gemeente inmiddels heeft besloten.

Voor wat betreft de nautische aspecten: aan alle eisen voor wat betreft de maatvoering van de doorgangen wordt voldaan. Ten opzichte van de bestaande situatie wordt de totale doorvaartbreedte verruimd met 35 meter doordat een kanaal van die breedte door de punt van het Javaeiland wordt gegraven ten behoeve van de pleziervaart met staande masten en de bijzondere transporten die de stad uitvaren. Aan beide zijden van de brug is in deze aanvoerroutes voldoende ruimte voor wachtende schepen.

De oeververbinding 3A.

Op fig. 12 hiernaast is de oeververbinding 3A (Fig. 2, pag. 56-57 van het rapport van de commissie D'Hooghe), met de twee in het rapport aangegeven versies van een gesloten ring te zien. Door hun ligging blijken beiden problemen met zich mee te brengen, aangegeven met **vraagtekens:**

?1: omdat de oeververbindingen loodrecht moeten staan op de vaarrichting belandt de oeververbinding op de noordoever van het IJ midden op het terrein van Habemarle, een chemisch bedrijf dat al jaren op die plek aan het IJ gevestigd is en voorlopig, voor zover mij bekend, niet van plan is te vertrekken.

?2: eerder in dit commentaar is al gewezen op de vreemde positie van de dam naar het KNSM-eiland. De uitstulping in de ring die er door gevormd wordt betekent een onaangename omweg voor de fietsers en wordt in de visienota (fig.2) dan ook weggewerkt. De consequentie daarvan betekent sloop van bestaande, in gebruik zijnde bebouwing aan de oostelijke Handelskade.

?3: zoals blijkt uit de tekening zal bij het realiseren van beide ringen woningbouw ten

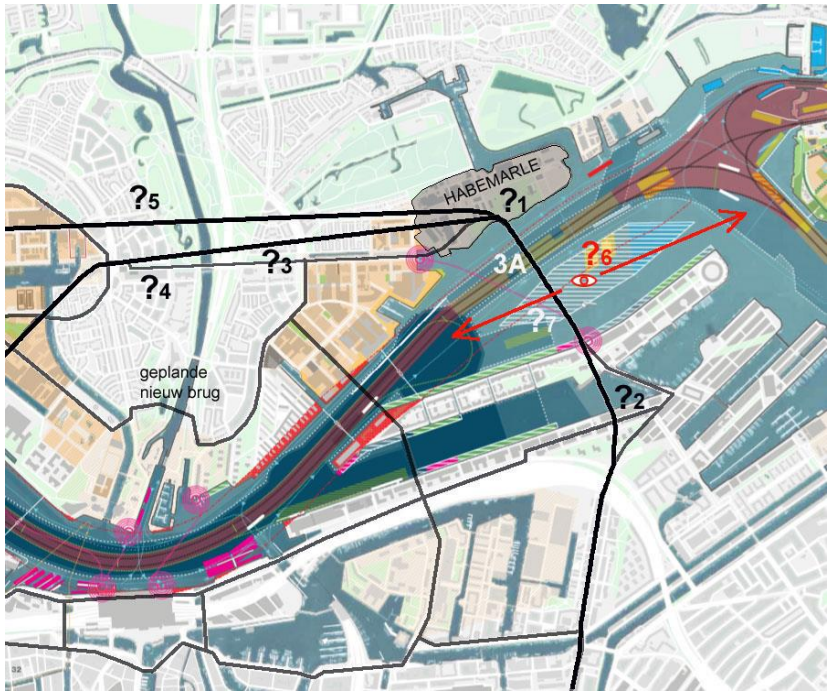


Fig. 12

noorden van het gedempte Hamerkanaal moeten sneuvelen.

? 4,5: Dat geldt bij beide ringen ook voor de Vogelwijk die daardoor in zijn stedenbouw-kundige structuur ernstig aangetast wordt.

? 6: Het zicht van schepen ter weerszijden van de brug in de bocht van de vaarroute wordt belemmerd door de peilers van de brug.

? 7: De landschappelijke kwaliteit van het hier brede IJ-gebied wordt aangetast.

Kosten.

In de visie van de commissie D’Hooghe wordt in het geheel niet ingegaan op kostenaspecten van de verschillende opties voor de oeververbindingen. Dat zal bij een verdere uitwerking wel aan de orde moeten komen want de verantwoordelijke politieke instanties moeten alle aspecten van te kiezen oplossingen, tegen elkaar kunnen afwegen om tot een verantwoorde keuze te komen. Juist omdat bij dit historische project het rijk en de gemeente Amsterdam verschillende belangen hebben, althans andere accenten zullen leggen, moet ook duidelijk worden wat de financiële consequenties zijn van verschillende alternatieven.

Samenvatting.

In het voorgaande heb ik aandacht gevraagd voor aantal punten waarop de visie van de commissie D’Hooghe naar mijn mening nadere studie en mogelijke bijstelling behoeft. In mijn ogen zal die bijstelling met name betrekking moeten hebben op het programma van eisen voor de oeververbindingen, met daarbij een heldere en beknopte omschrijving van de nautische eisen waaraan die moeten voldoen. Daarnaast vraagt de visie om een stedenbouwkundige onderbouwing met meer aandacht en respect voor de onderscheiden uit de historie voorkomende kwaliteiten van de centrale stad en Noord. En ten slotte mag zeker niet voorbij gegaan worden aan een op onderzoek gebaseerde vergelijkende evaluatie van vervoerswaarde en kosten van de verschillende opties voor de oeververbindingen, geplaatst in het kader van hun realiseerbaarheid.