Concept-Nota van Beantwoording Inspraak en Advies Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ

Conceptversie 6 – 26 april 2017

Geplande vaststelling definitief concept in Stuurgroep IJ 3 mei 2017 en 3DW 24 mei 2017.

Inhoudsopgave

Deel 1 Aanpak, resultaten en conclusies inspraak

Hoofdstuk 1 Aanpak en resultaten inspraak
Hoofdstuk 2 Concept-conclusies inspraak
Hoofdstuk 3 Voorstellen voor aanpassing Voorkeursbesluit Sprong over het IJ

Deel 2 Inspraakreacties en beantwoording

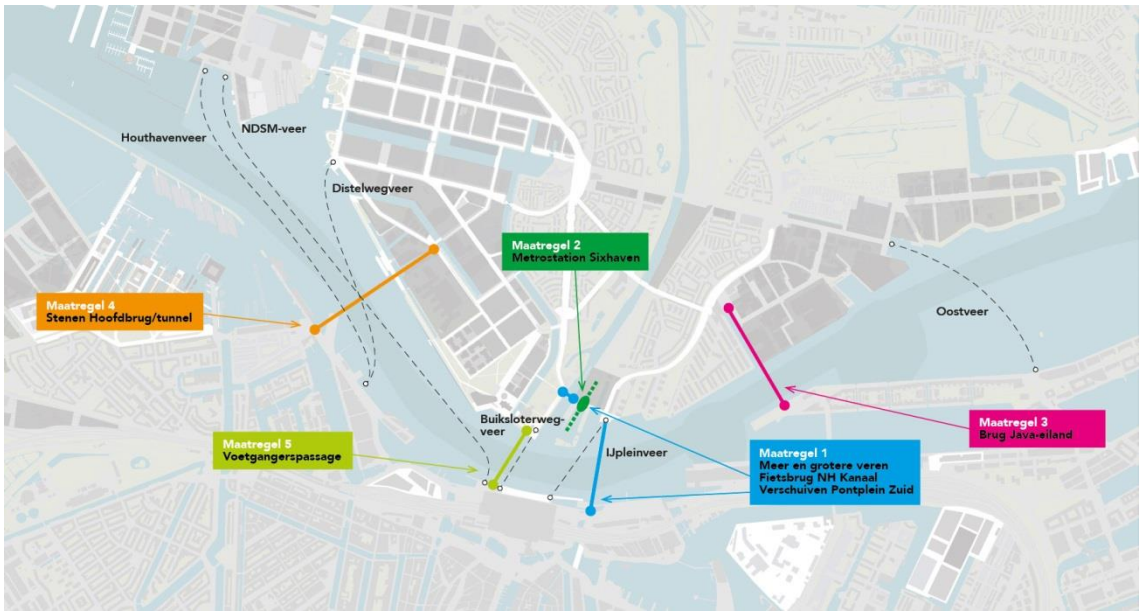
Hoofdstuk 1 Inspraakreacties en beantwoording
Hoofdstuk 2 Zienswijzen en beantwoording
Hoofdstuk 3 Adviezen en beantwoording
Hoofdstuk 4 Raadsadressen en beantwoording
Hoofdstuk 5 Raadsmoties en beantwoording
Hoofdstuk 6 Petities

Bijlagen

1. Samenvatting Gateway-review
2. Review Ontwerp Ondiepe Javatunnel RWS/Arthe (RHDHV, 16 maart 2017)
3. Advies #8 Externe Adviescommissie Sprong over het IJ

Introductie

Op 10 januari 2017 stemden B&W in met het '*Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ*' en gaven zij de achterliggende concept-Nota van Uitgangspunten vrij voor inspraak en advies. Het Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ is een voorstel voor een pakket van vijf maatregelen dat de IJ-oevers beter met elkaar moet verbinden. Dat is nodig om het toenemende fiets- en voetgangersverkeer over het IJ op te vangen en Amsterdam-Noord beter in de stad te integreren.
Het pakket bestaat uit (1) het optimaliseren van de veerverbindingen en (2) het aanleggen van metrostation Sixhaven. Daarnaast worden vaste oeververbindingen aangelegd op de flanken van het IJ, (3) te beginnen met de Javabrug. In een latere fase volgt (4) een verbinding (brug of tunnel) bij het Stenen Hoofd. Op langere termijn volgt mogelijk (5) een voetgangerspassage van het Centraal Station naar de Buiksloterweg in Noord.



De inspraakperiode Sprong over het IJ was van 23 januari tot en met 6 maart 2017 en is begeleid door het bureau *Beaumont Communicatie & Management*.
Burgers konden op verschillend e wijzen hun mening geven over het *Voorgenomen Voorkeursbesluit*. In totaal kwamen er 2700 reacties binnen. De overgrote meerderheid van de insprekers spreekt zijn of haar steun uit voor het pakket maatregelen. Tegelijkertijd zijn heel veel opmerkingen gemaakt, kanttekeningen geplaatst en suggesties gedaan voor betere of andere maatregelen. Sommigen dringen aan op heroverweging van het besluit. Alle reacties zijn zorgvuldig bekeken en op alle reacties is een antwoord geformuleerd.

In deel 1 van deze Nota van Beantwoording staat hoe de inspraak georganiseerd is, wat de resultaten zijn, wat er met de reacties is gedaan en hoe ze zijn verwerkt in het *Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ*. De beantwoording van de inspraakreacties is opgenomen in deel 2. Daarin wordt achtereenvolgens ingegaan op de inspraakreacties via het email-formulier, de

schriftelijk ingediende zienswijzen, de adviezen, de raadsadressen en de raadsmoties. Als bijlage zijn de ingediende petities opgenomen.

Leeswijzer
PM

Deel 1 Aanpak, resultaten en conclusies inspraak

1 Aanpak en resultaten inspraak

1.1 Aanpak van de inspraak

Publicaties en website
Het inspraaktraject Sprong over het IJ liep van 23 januari tot en met 6 maart 2017. Om de Amsterdammers en andere belanghebbenden te informeren over het besluit en de inspraakmogelijkheden zijn advertenties geplaatst in het Parool (d.d. 24 januari)) en de Echo (d.d. 25 januari). Huis aan huis zijn 80.000 flyers verspreid. Er waren 60.000 brochures beschikbaar bij de stadsloketten en de openbare bijeenkomsten. Daarnaast is via het Facebook-account van de gemeente een serie posts geplaatst (met daaraan een media-budget). Er was een actief persbeleid met verschillende artikelen in de lokale en regionale media als resultaat.
Op de website www.amsterdam.nl/sprongoverhetij staat alle actuele informatie over Sprong over het IJ, waaronder het Voorgenomen Voorkeursbesluit en de concept-Nota van Uitgangspunten met alle achterliggende documenten. Aan geïnteresseerden is een nieuwsbrief verzonden. Ook op de facebookpagina konden mensen reacties achterlaten.

Bijeenkomsten
De inspraakperiode startte met een openbare bijeenkomst op 6 februari 2017, in een volle Paradisozaal van de Tolhuistuin.
Daarna waren er op locatie inloopavonden:

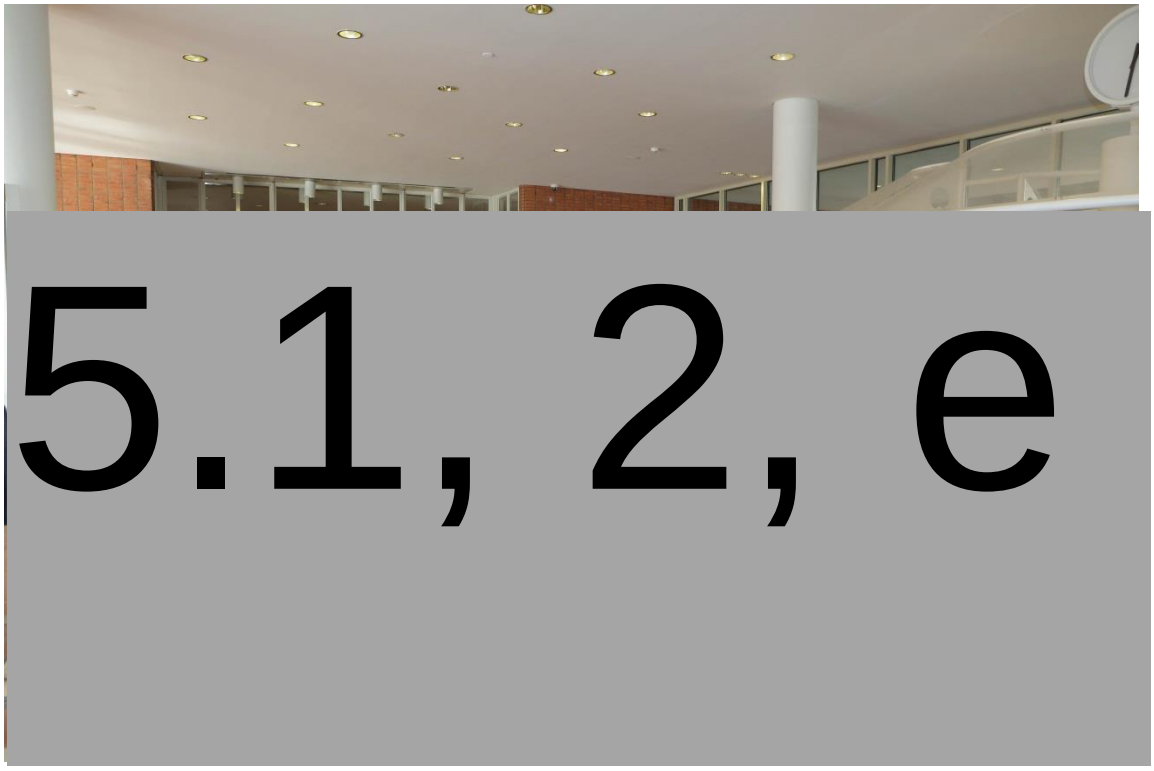
- Centrum: woensdag 8 februari 2017, Ateliers Westerdok
- Noord: donderdag 9 februari 2017, Hyperion Lyceum
- West: woensdag 15 februari 2017, het 4de Gymnasium
- Oost: donderdag 16 februari 2017, Pakhuis de Zwijger

Ook voor raadsleden en bestuurders van de stadsdelen zijn bijeenkomsten georganiseerd. Op 25 januari was dat voor de leden van de commissies Ruimtelijke Ordening, Infrastructuur en Duurzaamheid en Werk en Inkomen. Op 6 februari is het Voorgenomen Voorkeursbesluit behandeld in een gezamenlijke commissievergadering.
Ongeveer 25 leden van de Algemeen Besturen van de stadsdelen Noord, West, Centrum en Oost kwamen op 7 februari naar de Tolhuistuin om zich te laten informeren en vragen te stellen.

1.2 Resultaten Inspraak

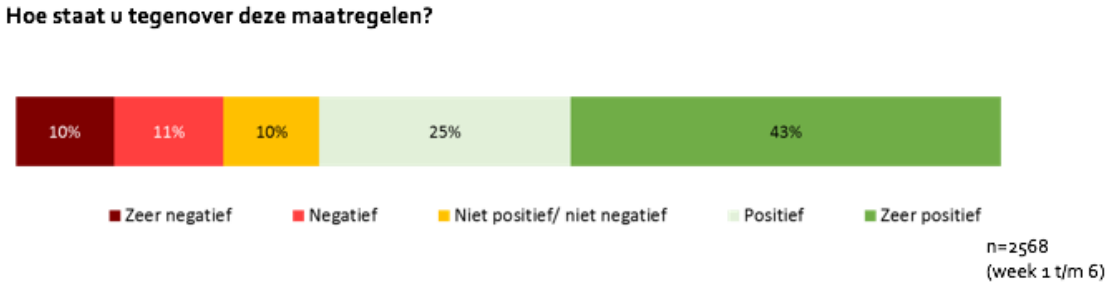
Inspraakresultaten algemeen
Via de website www.amsterdam.nl/sprongoverhetij kwamen 2519reacties binnen van mensen die een e-inspraakformulier invulden. Daarnaast klommen 108 burgers in de pen voor een meer uitgebreide reactie per mail of brief.

De 18 stakeholders (waaronder de vier betrokken stadsdelen en nautische partijen), die werden uitgenodigd om een advies uit te brengen, reageerden allemaal.
In de afgelopen maanden kwamen bovendien 3 raadsadressen binnen.
Op 16 maart ontvingen wethouders van der Burg en Litjens 3 petities, van zowel voor- als tegenstanders van bruggen.
Op 16 maart zijn in de gemeenteraad zes moties aangenomen naar aanleiding van de ter kennisname behandeling van het Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ in de gecombineerde raadscommissies RO, ID en WE op 8 februari 2017. Vier insprekers gaven daar hun reactie op het besluit.

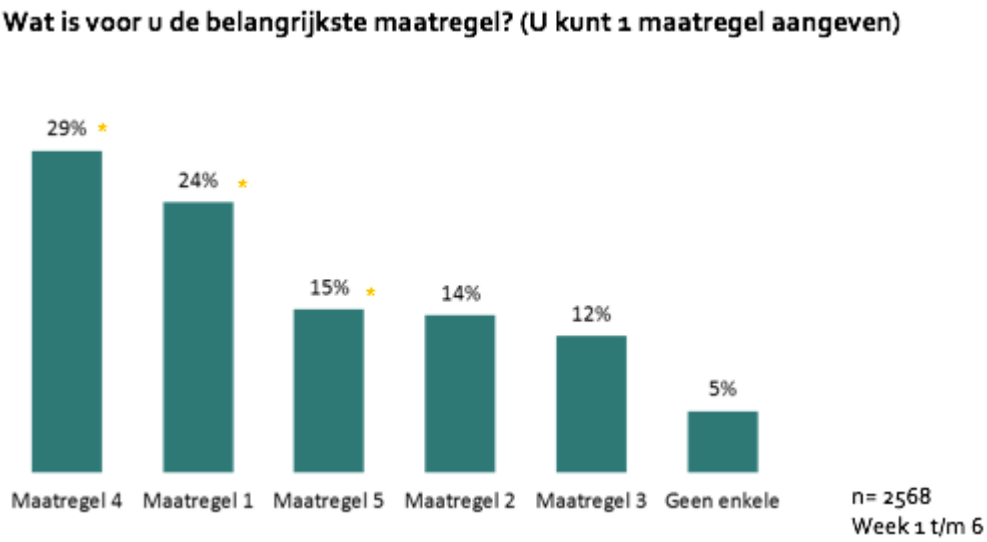


Aanbieden van petities, 16 maart 2017

Resultaten inspraak via e-mailformulier
Van de insprekers, die een e-formulier invulden, was 68 % positief of zeer positief over het pakket maatregelen; 21 % was negatief of zeer negatief.



Opvallend is dat ruim een kwart van de mensen een voorkeur heeft voor maatregel 4, de Stenen Hoofdverbinding. Maatregel 2, de optimalisering van de veren, wordt door 24 % van de respondenten als de belangrijkste maatregel genoemd.



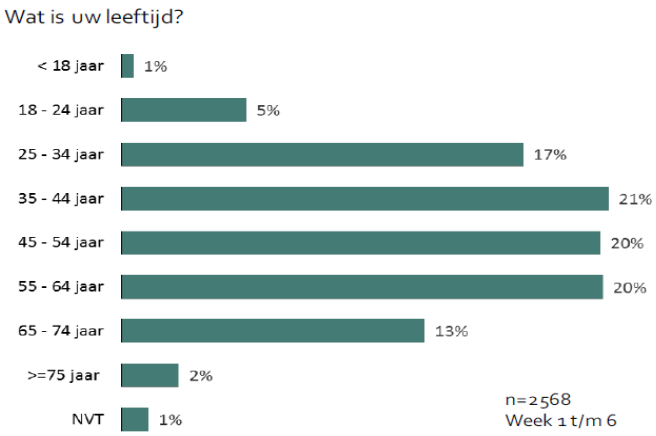
Van de respondenten komt 95 % uit Amsterdam. In de top-tien van reacties naar postcodegebied zijn vooral de postcodegebieden in Noord en daarbinnen de westelijke buurten het best vertegenwoordigd.

(kaart postcodes)



De leeftijd van de meeste insprekers ligt tussen de 25 en 64 jaar. In de inspraakreacties tekent zicht een opvallend verschil af in de waardering van het pakket maatregelen: jongeren zijn veel positiever dan ouderen.

(tabel leeftijden en voorkeuren)



2 Concept-conclusies inspraak

2.1 Inleiding

Uit de vele inspraakreacties komt brede steun naar voren voor het pakket maatregelen uit het Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ van 10 januari 2017. Tegelijkertijd zijn heel veel opmerkingen gemaakt, kanttekeningen geplaatst en suggesties gedaan voor betere of andere maatregelen. Dat geldt ook voor de zienswijzen, adviezen en raadsadressen. Verschillende organisaties drongen ook aan op heroverweging van het besluit.

In deel 2 wordt op alle reacties afzonderlijk ingegaan. In dit hoofdstuk worden alle reacties in samenhang beschouwd en worden aanbevelingen gedaan voor aanpassing van het Voorgenomen Voorkeursbesluit en de onderliggende Concept-Nota van Uitgangspunten Fase 2 Sprong over het IJ. Daarbij worden ook de resultaten betrokken van de Gateway-review (13-17 maart 2017), de review van het ontwerp voor een ondiepe Javatunnel (uitgevoerd door RHDHV 16 maart 2017) en het advies van de Externe Adviescommissie Sprong over het IJ (advies #8 d.d. 18 maart 2017). Achtereenvolgens komen aan de orde:

1 De afweging in het Voorgenomen Voorkeursbesluit over het pakket maatregelen, inclusief eventuele andere maatregelen.
2 Uitgangspunten, planning en detaillering van de afzonderlijke maatregelen.
3 Kwaliteit en samenhang van de maatregelen.

2.2 De afweging in het Voorgenomen Voorkeursbesluit over het pakket maatregelen

In het Voorgenomen Voorkeursbesluit van januari 2017 is een afweging gemaakt over het wenselijke pakket maatregelen voor de verbetering van de IJ-oeververbindingen.

Het doel van het project Sprong over het IJ is een pakket maatregelen vast te stellen voor het opvangen van het groeiende reizigersverkeer over het IJ in de periode 2017-2030 en daarbij de druk op de centrale veren en het Centraal Station en omgeving zoveel mogelijk te verminderen. Achtergrond hiervan zijn (1) de sterke toename van het fiets- en voetgangersverkeer over het IJ in de afgelopen jaren, (2) de verwachte toename onder invloed van de snelle ontwikkeling van de noordelijke IJ-oever, (3) het beleid in het kader van het programma Stad in Balans om de toeristische druk op de binnenstad en de stadsentree rond CS te verminderen en te spreiden.

Basis voor de afwegingen in het Voorkeursbesluit vormden de onderzoeken, die in 2016 in Sprong over het IJ uitgevoerd zijn naar vervoerwaarde, naar maatschappelijke kosten en baten en naar kwaliteit van een zestal alternatieven met combinaties van maatregelen.
De vervoerwaarde van alternatieven is door de gemeente Amsterdam (V&OR) berekend met behulp van het Vervoermodel Amsterdam (VMA) en drukt zich uit in de te verwachten aantallen reizigers (voetgangers, fietsers, overig langzaam verkeer) voor de verschillende verbindingen in

een alternatief, per etmaal en in een hoog en een laag scenario voor de ontwikkeling van het bouwprogramma op de Noordelijke IJoever in 2030.
De maatschappelijke kosten en baten in de door Decisio uitgevoerde MKBA hebben betrekking op de directe investeringskosten van de alternatieven (de som van alle onderliggende maatregelen), op de exploitatie-, beheer- en onderhoudskosten, op indirecte kosten (zoals de kosten van verplaatsing van de PTA) en op baten in de vorm van directe effecten (reistijdwinst, **), indirecte effecten (productiviteit, gezondheid, agglomeratie-effecten, *) en vermeden kosten. Ook hier is gerekend met het bovengenoemde hoge en lage scenario voor het bouwprogramma.
De kwaliteit van maatregelen is nagegaan in een door Decisio gefaciliteerde Kwalitatieve Review met externe experts wat betreft scheepvaart, ruimtelijke kwaliteit en verkeer en vervoer.

Tabel ** geeft inzicht in de onderzoeksresultaten van vervoerwaarde, MKBA en kwaliteit in de beschouwde alternatieven.

In de afweging voor het Voorgenomen Voorkeursbesluit is – tegen de achtergrond van de onderzoeksresultaten – een beslispad met vijf afwegingsstappen gevolgd (zie ook Hoofdstuk 3 van Concept-Nota van Uitgangspunten pagina *-* en de Onderbouwing in de B&W-Voordracht van het Voorgenomen Voorkeursbesluit pagina *-*):

- Afwegingsstap 1: Optimaliseren van de veerverbindingen of vaste oeververbindingen?
- Afwegingsstap 2: Centrale vaste oeververbindingen of juist op de flanken?
- Afwegingsstap 3: Metrostation Sixhaven of voetgangerspassage in het centrale deel?
- Afwegingsstap 4: Oeververbindingen op de flanken in de vorm van tunnels of bruggen?
- Afwegingsstap 5: Eerst vaste oeververbindingen op de oostflank of juist op de westflank?

De afweging leidde in het Voorgenomen Voorkeursbesluit tot een pakket maatregelen, uit te voeren in de periode 2017-2030:

- Maatregel 1: Optimaliseren Veren: frequentieverhoging en optimaliseren IJpleinveer
- Maatregel 2: Start planvoorbereiding bouw Metrostation Sixhaven
- Maatregel 3: Start planvoorbereiding aanleg Javabrug
- Maatregel 4: Op termijn aanleg Stenen Hoofdverbinding
- Maatregel 5: Mogelijke aanleg Voetgangerspassage CS-Buiksloterweg

De centrale vraag naar aanleiding van de inspraak is of de inspraakreacties, zienswijzen, adviezen, raadsadressen en petities aanleiding zijn om nu andere afwegingen te maken, zowel voor het pakket maatregelen als geheel, als voor de afzonderlijke maatregelen?

Om antwoord te kunnen geven op deze vraag worden hieronder de afwegingsstappen opnieuw doorlopen. Als eerste wordt een Afwegingsstap 0 behandeld, waarin voorstellen voor andere typen oeververbindingen aan de orde komen dan in fase 2 beschouwd. Tot slot wordt een aanbeveling voor aanpassing van het Voorkeursbesluit geformuleerd.

2.2.1 Stap 0: Andere typen verbindingen

In de inspraakreacties zijn enkele voorstellen gedaan voor andere typen verbindingen als in het onderzoek in fase 2 betrokken waren:

Kabelbaan
De Stichting IJbaan heeft een Quick Scan laten uitvoeren door ingenieursbureau Arcadis naar realisering van verschillende varianten voor kabelbanen op de 'verre flanken' van het IJ; van de Haparandadam naar NDSM in het westen en van het Azartplein naar de Johan van Hasseltweg in het oosten. Arcadis verwacht een gunstige vervoerwaarde en een gunstige Businesscase. De Stichting IJbaan bepleit daarom een vervolgstudie.

Overwegingen:
- De gemeente Amsterdam heeft de Quick Scan bestudeerd en concludeert dat alleen de verbinding op de westelijke verre flank tussen (het metrostation) Isolatorweg en (de halte van de Zaancorridor bij) de Klaprozenweg mogelijk een interessante toevoeging kan zijn aan het openbaar vervoernetwerk van de stad en de regio. Voor het verbeteren van de oversteek over het IJ voor fietsers heeft deze aanvullende verbinding echter nauwelijks betekenis.
- De investerings- en beheerkosten lijken te laag en de opbrengsten te hoog ingeschat.
- Optimalisering van vervoerwaarde en Businesscase is wellicht mogelijk door een slimme positionering van een kabelbaan in de zone Zaandam-Oost – Sloterdijk, mogelijk gekoppeld aan de nieuwe PTA of publieksattracties op het Hembrugterrein.

Conclusie
Geen aanleiding voor andere afweging in Sprong over het IJ. Haalbaarheid nader onderzoeken in het kader van de verbetering van het OV-netwerk in het Haven-Stad-gebied. De projectgroep Haven-Stad is aanspreekpunt voor de initiatiefnemers.

Fietsnetwerken
In veel inspraakreacties wordt gesteld dat in het Voorgenomen Voorkeursbesluit onvoldoende aandacht is gegeven aan de noodzakelijke aanpassingen en verbeteringen in het aansluitende fietsnetwerk: veel fietsroutes zullen verbreed moeten worden en kruisingen aangepast. Nieuwe 'projectoverstijgende' ideeën voor betere fietsnetwerken rond het IJ zijn:

- Verkenning van een mogelijke nieuwe stadskernfietsring: Kattenburgerstraat-Nieuwe Herengracht-Amstel-Singel.
- Uitbouw van de Singelgrachtfietsring in relatie tot de fietsverbindingen over het IJ.
- Herinrichting van de Noordwal (op het IJplein) als onderdeel van een oostelijk Oeverpark.

Overwegingen
- Verbeteringen in de fietsnetwerken zijn weliswaar geïnventariseerd in het onderzoek Sprong over het IJ, maar niet geëxpliciteerd in het Voorkeursbesluit.

Conclusie
- Verbeteringen in de fietsnetwerken worden in het Definitieve Voorkeursbesluit opgenomen. Voor zover de aanpassingen en verbeteringen direct te koppelen zijn aan de verschillende maatregelen worden deze meegenomen worden in het ontwerp van de maatregelen; zie hiervoor het concept-Plan van Aanpak voor de Uitvoering van het Voorkeursbesluit. Alle overige aanpassingen en verbeteringen kunnen worden opgenomen in gebiedsontwikkelingsprojecten of in het Meerjarenprogramma Fiets (vanaf april 2017 in inspraak).

OV-verbindingen
In verschillende inspraakreacties en zienswijzen wordt gepleit voor het verbeteren van de IJ-oeververbindingen door investeringen in openbaar vervoer.

Overwegingen
- In fase 1 van Sprong over het IJ zijn verschillende opties voor nieuwe OV-verbindingen onderzocht, zoals varianten voor verlenging van de tramlijnen 3 en 10. De vervoerwaarde van de verlenging van de tramlijnen bleek gering. Aan de westzijde is het doortrekken van tram 3 van de eindhalte Zoutkeetsgracht richting een brug of tunnel bij Stenen Hoofd bovendien niet goed inpasbaar. Binnen Sprong is van een vervolgstudie afgezien met het oog op de hoge kosten en de planhorizon van Sprong over het IJ – 2025-2030.
- Verlenging van metrolijnen (Zaanlijn, grote of kleine Ring) is onderzocht in de studie uitbouw metronetwerk Amsterdam (2015). In het vervolg hierop wordt aanvullend onderzoek gedaan naar verbeteringen en optimalisaties. Naar verwachting wordt het aanvullend onderzoek rond de zomer van 2017 afgerond.
- In fase 2 Sprong over het IJ is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd van aanleg van een HOV-busverbinding van metrostation Noorderpark naar Zeeburgereiland (ombouwen Zaancorridor tot Noordtangent). Deze busverbinding is ***, maar heeft hoegenaamd geen effect op het fietsverkeer over het IJ.

Conclusie
Geen aanleiding voor andere afweging in Sprong over het IJ. Wel verdient het de aanbeveling om verbeteringen in het OV-netwerk rond het IJ te onderzoeken in de Metronetstudie en de projecten Haven-Stad en Zeeburgereiland.

2.2.2 Stap 1: Optimaliseren van veerverbindingen of vaste oeververbindingen?

Voorkeursbesluit
B&W kozen in het Voorgenomen Voorkeursbesluit van januari 2017 voor een *combinatie* van het optimaliseren van het IJpleinveer en het gefaseerd en adaptief aanleggen van vaste oeververbindingen op basis van de volgende argumenten:

- Door het optimaliseren van de veerverbindingen (frequentie, grootte, nieuwe trajecten) kan het verwachte reizigersverkeer over het IJ in 2030 opgevangen worden. De investeringskosten (aanschaf van nieuwe, grote veren; bouw nieuwe pontfuiken), maar vooral de jaarlijkse exploitatielasten zijn (zeer) hoog.
- Vaste oeververbindingen zijn eveneens kostbaar, maar kennen een hogere vervoerwaarde als veren. De MKBA wijst uit dat vaste oeververbindingen een veelvoud aan maatschappelijke baten genereren. Meer mensen gaan fietsen. Ze zijn eerder op hun bestemming en gezonder. Bedrijven, onderwijsinstellingen en attracties zijn beter bereikbaar. Het effect op de regionale economie en de werkgelegenheid is daardoor gunstiger. Door de gunstige agglomeratie-effecten wordt Amsterdam internationaal concurrerender.
- Vaste oeververbindingen ontlasten het gebied rond CS heel effectief en dragen daarmee bij aan een goede spreiding van de drukte in het kader van *Balans in de Stad*.
- Vaste oeververbindingen hebben bovendien een andere uitstraling dan de veren. De nu nog gescheiden delen van de stad worden steviger met elkaar verbonden.

- Door een sterk gefaseerde besluitvorming over de start van planvorming en uitvoering van vaste oeverbindingen kan adaptief ingespeeld worden op effecten van en op ervaringen met uitgevoerde maatregelen én op nieuwe ontwikkelingen.

Inspraak
64 inspraakreacties, *10 zienswijzen en 6 adviezen van de nautische partijen Havenbedrijf, CNB, Rijkswaterstaat, ORAM, Provincie en Schuttevaer bepleiten de effecten van snelle verbetering van het verensysteem en de opening van de NoordZuidlijn af te wachten, al dan niet inclusief het metrostation Sixhaven, alvorens te besluiten over vaste oeververbindingen. Mogelijk hebben deze al zoveel effect dat nog jarenlang met een beter verensysteem volstaan kan worden. Daartegenover bepleiten 283 inspraakreacties, *25 zienswijzen en de adviezen van de Bestuurscommissies Noord, de Vervoerregio Amsterdam, Milieudefensie en de Fietsersbond juist een versnelling en in enkele gevallen zelfs een gelijktijdige uitvoering van alle voorgestelde maatregelen.

Overwegingen
- Oplossing van het vraagstuk van de IJ-oeververbindingen is urgent. Het optimaliseren van de veren kan al op relatief korte termijn. Door de aanschaf van enkele nieuwe veren en de optimalisering van het IJpleinveer kan de groei van het reizigersverkeer op de centrale veren en het NDSM-veer in de komende jaren opgevangen worden en evenwichtiger verdeeld.
- Voor het accommoderen van de groei op middellange termijn hebben vaste oeververbindingen de voorkeur. Als nu gestart wordt met de planvoorbereiding, dan kan in 2020 besloten worden over daadwerkelijke uitvoering van metrostation Sixhaven en een eerste vaste oeververbinding (Uitvoeringsbesluit, ook wel go/no go-besluit genoemd).
- Bij de Uitvoeringsbesluiten in 2020 worden de resultaten betrokken van de evaluatie van de effecten van de NoordZuidlijn en de Zaancorridor en van de monitoring van de ontwikkeling van het reizigersverkeer en het bouwprogramma op de noordelijke IJoever. Deze kunnen leiden tot een andere fasering of een aangepaste uitvoering.
- In 2020 zijn ook de resultaten bekend van de Bestuursopdracht Ontwikkeling Zee- en Riviercruise, is het beleid geëxpliciteerd en naar verwachting geïmplementeerd.

Conclusie
Er is geen aanleiding voor een andere afweging in Sprong over het IJ. In plaats van te kiezen voor veren of voor vaste verbindingen biedt de combinatie van beide maatregelen een stevig antwoord op het snel toenemende aantal reizigers. In de gekozen aanpak is bovendien een balans gezocht tussen enerzijds een gedegen en zorgvuldige besluitvorming en anderzijds een voortvarende aanpak, waarin geen onnodige tijd verloren gaat.

2.2.3 Stap 2: Centrale vaste oeververbindingen of juist op de flanken?

Voorkeursbesluit
B&W kozen in het Voorgenomen Voorkeursbesluit van januari 2017 voor het realiseren van vaste oeververbindingen op de flanken voor het opvangen van het groeiende fietsverkeer en voor aanvullende maatregelen in het centrale deel, specifiek voor voetgangers. Dat gebeurde op basis van de volgende argumenten:

- Aanleg van een IJpleintunnel voor langzaam verkeer (van het pontplein IJplein naar de Oostertoegang) trekt veel fietsers, niet alleen door de tunnel zelf, maar ook op het aansluitende

fietsnetwerk. Het aantal fietsers op de ODE-brug, Gelderse Kade, Nieuwmarkt en Jodenbreestraat zal in het hoge scenario zeer sterk toenemen. Dit zal negatieve effecten hebben op doorstroming en veiligheid op de kruisingen en staat haaks op de doelen van het programma *Stad in Balans.*

- Aanleg van vaste oeververbindingen op de oost- én op de westflank trekt in totaal een hoger aantal reizigers, én spreidt het fietsverkeer over twee locaties. Op de flanken is het fietsverkeer ook gemakkelijker inpasbaar. Dit sluit aan op de doelen van het programma *Stad in Balans*.
- De groei van het voetgangersverkeer op de centrale verbindingen kan opgevangen worden door het afbouwen van het metrostation Sixhaven en aanleg van een voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg. Deze reizigers zouden anders te voet gebruik maken van de centrale veren.

Inspraak

- 257 inspraakreacties, *20 zienswijzen en *2 adviezen bepleiten een oplossing voor het snel toenemende verkeer over het IJ door realisering van een tunnel voor fietsers en voetgangers in het centrale deel van het IJ. Deze zou gesitueerd kunnen worden op de plek van het Buiksloterwegveer, meer naar het oosten (IJpleintunnel) of juist meer naar het westen (Eyetunnel).
- In enkele zienswijzen worden voorstellen gedaan voor bruggen, een draaibaar ponton of voor ** in het centrale deel van het IJ. Daarnaast bepleiten 49 inspraakreacties en ** zienswijzen de IJtunnel geschikt te maken voor langzaam verkeer. In één inspraakreactie wordt gepleit voor de realisering van een tunnel in het centrale deel van het IJ specifiek voor scooters.

Overwegingen

- In fase 1 van het project Sprong over het IJ zijn zeer uiteenlopende voorstellen onderzocht voor verbindingen in het centrale deel van het IJ (noot Catalogus 77 oplossingen). Na intensief overleg met Rijkswaterstaat en het Centraal Nautisch Beheer NZKG is geconcludeerd dat realisering van bruggen of pontons in de scherpe bocht van het IJ grote risico's oplevert voor een vlotte en veilige scheepvaart. B&W en de gemeenteraad hebben daarom uiteindelijk in september 2016 afgezien van deze opties.
- Ook de ombouw van de IJtunnel voor gecombineerd fiets- en autogebruik is in fase 1 onderzocht. Deze oplossing bleek zeer kostbaar, beperkt de doorstroming van het autoverkeer en leidt naar verwachting tot veel omrijbewegingen. De maatschappelijke baten wegen daardoor niet op tegen de kosten.
- In fase 2 zijn verschillende varianten voor tunnels in het centrale deel onderzocht. Een goede inpassing is hier een grote opgave, niet alleen vanwege ruimtegebrek, maar ook vanwege de drukte en de verkeersveiligheid rond CS en de (sociale) veiligheid van de tunnelentrees. Uiteindelijk is een variant voor de inpassing gevonden in een IJpleintunnel met een noordelijke entree bij het pontplein van het IJpleinveer en een zuidelijke entree in de Oostertoegang. Zo wordt de IJzijde van CS niet belast met doorgaand fietsverkeer en kunnen 'gestrekte', overzichtelijke tunnelentrees gemaakt worden.
- In het onderzoek kwam vervolgens naar voren dat het alternatief IJpleintunnel weliswaar een hoge vervoerwaarde en een gunstige MKBA heeft, maar dat de verkeersdruk op het aansluitende fietsnetwerk zeer sterk toeneemt en mogelijk meer dan verdubbelt. Met name op de (kruisingen in de) fietsroutes aan de oostzijde van de binnenstad (Oostertoegang-Gelderse Kade-Nieuwmarkt-Mr.Visserplein) zullen onoverzichtelijke en onveilige situaties ontstaan; nog meer dan nu al het geval is.
- De in de Kwalitatieve Review geraadpleegde experts en de Externe Adviescommissie ontraadden het alternatief voor de IJpleintunnel.

- Verwacht mag worden dat een meer westelijk gelegen Eyetunnel een vergelijkbare vervoerwaarde zal hebben als de IJpleintunnel. De inpassing van een grote reizigersstroom in het kleinschalige stedelijk weefsel van de grachtengordel en de Haarlemmerbuurt zal op vergelijkbare bezwaren stuiten als inpassing van de IJpleintunnel in de oostelijke binnenstad.
- Door vaste oeververbindingen op de flanken wordt het doorgaande fietsverkeer tussen de IJ-oevers effectief afgeleid van het drukke Buiksloterwegveer. Om het ook groeiende voetgangersverkeer in het centrale deel te bedienen is aanleg van metrostation Sixhaven en mogelijk een voetgangerspassage CS-Buiksloterweg een goede optie.
- De keuze voor het maken van vaste verbindingen voor fietsers op de flanken vond het Gateway-reviewteam robuust.

Conclusie
De inspraakreacties bieden geen nieuwe argumenten voor het heroverwegen van de keuze om vaste oeververbindingen voor fietsers te realiseren op de flanken en in het centrale deel aanvullende maatregelen te treffen voor voetgangers.

2.2.4 Stap 3: Metrostation Sixhaven of voetgangerspassage CS-Buiksloterweg

Voorkeursbesluit
B&W kozen in het Voorgenomen Voorkeursbesluit van januari 2017 voor het eerst realiseren van metrostation Sixhaven op basis van de volgende argumenten:

- Metrostation Sixhaven is goedkoper dan de voetgangerstunnel, heeft een hogere vervoerwaarde en een gunstiger MKBA-score. Het metrostation trekt in 2030 naar verwachting 7.000-11.000 reizigers per etmaal vergelijkbaar met de metrostations Vijzelgracht, Ferdinand Bolstraat en Europaplein.
- Op langere termijn kan aanleg van een voetgangerstunnel van het Centraal Station naar de Buiksloterweg overwogen worden, als sprake zou zijn van een zeer sterke groei van het cluster van culturele en toeristische voorzieningen op de noordelijke IJoever.

Inspraakreacties
- In 49 inspraakreacties en ** zienswijzen wordt bepleit om realisering van de voetgangerstunnel prioriteit te geven boven realisering van metrostation Sixhaven.

Overwegingen
- De analyses in de MKBA lieten overtuigend zien dat uitvoering van het metrostation een hogere maatschappelijke baten-kostenverhouding heeft als uitvoering van de voetgangerspassage. Het moment van overwegen van eventuele aanleg van de voetgangerspassage kan wel naar voren gehaald worden. Een jaar na de opening van het metrostation kunnen de effecten van het metrostation onderzocht worden op de reizigersstromen en kan in relatie tot de verwachte ontwikkeling van Overhoeks en de omgeving van het metrostation bepaald worden of verdere planvoorbereiding en uitvoering van een voetgangerspassage opportuun zijn.

Conclusie
De inspraakreacties bieden geen nieuwe argumenten voor het heroverwegen van de keuze om eerst het metrostation Sixhaven te realiseren en vervolgens te bezien of en wanneer aanleg van de voetgangerspassage zinvol is.

2.2.5 Stap 4: Vaste oeververbindingen op de flanken in de vorm van tunnels of bruggen?

Voorkeursbesluit
B&W kozen in het Voorgenomen Voorkeursbesluit voor realisering van een Javabrug op de oostflank en voor het open houden van de keuze voor een brug of tunnel bij het Stenen Hoofd op de westflank. Daarvoor waren de volgende argumenten:

- Bruggen zijn comfortabeler in het gebruik dan tunnels. Het te overbruggen hoogteverschil is groter bij tunnels (7-8 versus 20-21 meter). Fietsers moeten twee keer op- en afstappen om in een tunnel naar beneden en weer naar boven te gaan. Met een goede inrichting en vormgeving van hellingen en stijgpunten kan aan bezwaren tegen bruggen gemakkelijker tegemoet worden gekomen.
- 's Avonds en 's nachts zijn tunnels onprettig, zeker als je niet recht naar beneden kunt en geen goed overzicht hebt. Bij een Javatunnel is door de beperkte ruimte een toegang in harmonicavorm of in een knik onvermijdelijk. De Externe Adviescommissie en de in de Kwalitatieve Review geraadpleegde experts ontraadden dergelijke oplossingen.
- Een Javabrug heeft een hogere vervoerwaarde dan een Javatunnel. Daarin is verdisconteerd dat een brug buiten de ochtend- en avondspits regelmatig open zal gaan voor de recreatievaart, vergelijkbaar met het openingsregime van de Schellingwouderbrug. De Javatunnel heeft 101-284 M euro reistijdbaten voor fietsers. Voor de Javabrug is dit 159-446 M euro.
- Een brug maakt de verbinding tussen de delen van de stad aan weerszijden van het IJ fysiek ervaarbaar en zichtbaar.
- Voor de precieze situering van de Javabrug en de aanbruggen zijn nog verschillende varianten denkbaar. Deze worden afgewogen in de volgende fase van planvoorbereiding.
- De technische en nautische uitgangspunten van de Javabrug voldoen op hoofdlijnen aan de Richtlijnen Vaarwegen 2011 (supplement 2013). Daarmee wordt een vlotte en veilige doorvaart voor de scheepvaart voldoende gegarandeerd. De Veiligheidsstudie van RWS/RHDHV (december 2016) bevestigt dit.
- De exacte maten van de doorvaartopeningen van de vaste en beweegbare delen worden in de volgende fase in overleg met RWS en CNB bepaald, mede naar aanleiding van gezamenlijk, nader onderzoek op de achterlandcorridors. Ook beheersmaatregelen (ten aanzien van geleidewerken en wachtplaatsen) worden in overleg nader uitgewerkt. Voor de doorvaarthoogte van het vaste brugdeel worden vooralsnog varianten meegenomen, in afwachting van een besluit van de minister van I&M over eventuele aanpassing van de Richtlijnen voor bruggen op de achterlandcorridors.
- De keuze voor een brug of tunnel bij het Stenen Hoofd is nog niet gemaakt. De inpassing van een Stenen Hoofdtunnel is eenvoudiger dan die van een Javatunnel door de grotere maat van het IJ. Door de gestrekte entrees is de vervoerwaarde groot en de sociale veiligheid mogelijk minder problematisch. Deze aspecten dienen terdege gewogen te worden in een latere afweging.
- PTA - B&W hebben bij het Voorgenomen Voorkeursbesluit tevens besloten om opdracht te geven voor het formuleren van Bestuursopdracht PTA. Als gevolg van aanleg van de Javabrug kunnen de meeste cruiseschepen immers niet langer keren bij het Java-eiland, wat de PTA voor grotere schepen onbereikbaar maakt.
- Voor de ontwikkeling van de cruisevaart is een belangrijke overweging dat de PTA naar verwachting in 2024 te klein zal zijn om de groei in de sector op te vangen. Dat betekent dat hoe dan ook gekeken zal moeten worden naar een tweede locatie.
- De voorkeur van B&W gaat uit naar verplaatsing. De Achtersluispolder in Zaanstad, de Coenhaven en het havengebied zijn in beeld als mogelijke nieuwe locatie voor de PTA. Samen

met het Havenbedrijf, de PTA en de gemeente Zaanstad wordt een Bestuursopdracht opgesteld. Deze wordt behandeld bij de besluitvorming in het college over het Definitieve Voorkeursbesluit in Q2 2017. Het resultaat van de Bestuursopdracht dient afgerond te zijn in Q4 2017. Havenbedrijf Amsterdam wordt gecompenseerd voor de verplaatsing

Inspraak

- In verschillende inspraakreacties en zienswijzen wordt nader onderzoek naar de z.g. **Kompasbrug** bepleit, meer oostelijk van de Javabrug tussen Azartplein en Johan van Hasseltweg; in enkele gevallen als aanvulling, maar meestal als alternatief voor de Javabrug. Een vergelijkbaar pleidooi is te vinden in de reacties waarin een brug (of tunnel) meer westelijk bij de Haparandadam of de Pontsteiger naar voren gebracht wordt.
- **Rijkswaterstaat** stelt in zijn advies dat in de afweging onvoldoende gewicht is toegekend aan de argumenten tegen bruggen en daarmee aan het scheepvaartbelang. Parallel stuurde de minister van I&M een brief aan B&W met dezelfde strekking. Ook andere nautische partijen brachten adviezen uit of zienswijzen in, waarin gepleit wordt voor een zorgvuldiger weging van scheepvaartbelangen (CNB, HbA, Provincie, ORAM, Waterrecreatie Nederland, Watersportverbond, HISWA).
- Rijkswaterstaat heeft daarnaast door ingenieursbureau Arthe civil & structure onderzoek laten doen naar een ondiep gelegen **Javatunnel**. Als het oostelijk deel van het IJ niet langer gebruikt wordt door de zeevaart, kan de norm voor de vaardiepte immers aangepast worden. Van de zeehavennorm voor de waterdiepte (12,5 m - NAP) naar de kanaalnorm (6 m - NAP). Dit maakt inpassing van een tunnel op het eerste gezicht eenvoudiger. De minister van I&M en Rijkswaterstaat dringen mede op basis van het onderzoek aan op een heroverweging van het besluit van de gemeente Amsterdam om aan de oostzijde te kiezen voor een Javabrug.
- De **Vervoerregio Amsterdam** is "groot voorstander van het voornemen om vaste oeververbindingen te realiseren tussen Amsterdam Noord en het centrum van Amsterdam. Het realiseren van deze vaste oeververbindingen levert niet alleen een impuls aan het Amsterdamse Plusnet, maar ook zeker aan het regionaal netwerk fiets. De Vervoerregio heeft een duidelijke voorkeur voor een brugverbinding ten opzichte van een tunnelverbinding. Er hoeft bij een brug minder hoogte overwonnen te worden door de gebruiker. Voorzieningen die van fietsers verlangen dat zij gaan afstappen (of zelfs gaan wachten) leiden tot minder gebruik en daarmee tot minder bereikbaarheidseffect."
- In 211 inspraakreacties en ** zienswijzen wordt verplaatsing van de PTA afgewezen. De bijdrage van de cruisevaart aan de lokale economie en aan de levendigheid van het IJ spelen hierin een belangrijke rol. In 29 inspraakreacties en ** zienswijzen wordt verplaatsing van de PTA juist toegejuicht, vooral met het oog op het terugdringen van milieuhinder en de drukte in de stad (vrachtwagens, bussen).

Overwegingen

- In fase 1 Sprong over het IJ zijn de varianten voor een **Kompasbrug**, een **Pontsteigerbrug** en een **Haparandabrug** onderzocht.
- De vervoerwaarde en de baten-kostenverhouding van de Kompasbrug zijn lager als die van de Javabrug. De Javabrug bedient ook een deel van het fietsverkeer tussen Oud-Noord, de Banne, Buikslotermeerplein e.o. en de oostelijke en zuidelijke delen van de stad. De Javabrug levert daardoor ook een bijdrage aan de vermindering van de druk op de centrale veren. Daarom is in fase 2 afgezien van nader onderzoek. De inspraakreacties bieden hiervoor geen nieuwe inzichten.
- Een Pontsteigerbrug is op basis van de Richtlijnen Vaarwegen 2011 niet toegestaan in verband met de veiligheid bij kruisende vaarwegen (IJ-Kostverloren Vaart).

- Een Haparandabrug is in dit stadium van ontwikkeling van de IJ-oevers geen realistische variant; mogelijk wel op lange termijn bij een grootschalige transformatie van de westelijke IJ-oevers.
- Op verzoek van de gemeente Amsterdam heeft RHDHV een second opinion uitgevoerd naar de technische, nautische en financiële aspecten van een ondiep gelegen **Javatunnel** (17 maart 2017). Conclusie van de second opinion is dat de variant technisch uitvoerbaar is, zij het tegen hogere kosten dan RWS inschat. De variant voldoet volgens RHDHV echter niet aan de nautische eisen van de Richtlijnen Vaarwegen 2011 (supplement 2013), vanwege de beperkingen voor de breedte van de vaarweg. RWS verwacht echter dat aan eisen voldaan kan worden.
- De conclusie van de second opinion wordt onderschreven door de Externe Adviescommissie Sprong over het IJ (18 maart 2017). De commissie adviseert met klem af te zien van tunnels op de flanken met het oog op comfort, sociale onveiligheid en bedrijfszekerheid.
- Bij de argumenten, die Rijkswaterstaat opvoert tegen bruggen, kunnen de volgende kanttekeningen geplaatst worden:
  - Het Rijk heeft weliswaar "veel geïnvesteerd in de optimalisatie van de hoofdtransportas Noordzeekanaal", maar zowel de nieuwe zeesluis als de vervanging van de Hembrug door de Hemspoortunnel zijn welkome verbeteringen van de bereikbaarheid van de *zeehaven*; over de door de binnenvaart gebruikte *achterlandverbinding* zijn o.a. door RWS recent verschillende nieuwe bruggen gerealiseerd.
  - Van een "afname van de beschikbaarheid en aantrekkelijkheid van de hoofdtransportas door inpassingsmaatregelen" is geen sprake; de geplande Jakartagracht en de remmingwerken scheiden het recreatieverkeer juist effectief van de doorgaande binnenvaart – zie ook de reactie van **.
  - Van een "negatieve invloed op de modal shift" (de wenselijke verschuiving van wegvervoer naar vervoer per schip of per trein) is door de aanleg van een brug over het IJ geen sprake; over de achterlandcorridor liggen 26 bruggen op Rijnvaarthoogte van 9.10 + NAP; overigens heeft de gemeente Amsterdam aangegeven zich te zullen conformeren aan een eventuele nieuwe norm voor de doorvaarthoogte.
  - Van een "toename van de wachttijd" voor de recreatievaart en speciale transporten zal slechts in beperkte mate sprake zijn als – zoals eerder besproken met RWS en CNB – gezamenlijk een 'Blauwe Golf' ingesteld wordt op het IJ.
  - Van een "toename van onveiligheid voor vaarweggebruikers" zal altijd in enige mate sprake zijn bij aanleg van een brug; de door RWS belegde Veiligheid-expertmeeting toonde echter juist aan dat de extra risico's bij de voorgestelde Javabrugvariant beperkt zijn; een sterke toename van het pontverkeer brengt veel grotere risico's met zich mee, aldus de geraadpleegde experts.
  - In de MKBA zijn alle belangen gewogen. Expliciet is aandacht gegeven aan o.a. risico's voor de scheepvaart, wachttijden voor fietsers bij brugopeningen, extra kosten voor veiligheid (zoals uitbreiden walradarsysteem, wachtplaatsen en geleidewerken).
- Voor de verplaatsing van de PTA zijn meerdere redenen:
  - Het concentreren van de zeecruisevaart op één nieuwe terminal ten westen van de Haparandadam maakt het mogelijk om bruggen over het IJ te realiseren met compacte bewegingswerken en een openingsregime met beperkte wachttijden.
  - Een nieuwe, goed ontsloten plek aan de rand van de stad in de nabijheid van de A10 biedt ruimte om de groei van het aantal zeecruiseschepen efficiënt af te wikkelen en is naar verwachting bedrijfseconomisch voordeliger dan exploitatie van twee terminals. Reders hebben aangegeven Amsterdam te zullen blijven aandoen als een goed alternatief beschikbaar is. Uitzondering is het luxe segment van de zeecruise (ca. 25 schepen per jaar).

Reders gaven aan de stad alleen te blijven bezoeken als een faciliteit in het centrum van de stad beschikbaar blijft.
- Door de schaalvergroting in het type schepen stijgt het aantal cruise-passagiers van ca. 280.000 in 2015 naar mogelijk 770.000 in 2030. Het aantal busbewegingen stijgt navenant: van ca. 3.200 naar mogelijk 7.800 per jaar. Maar liefst 40 % van de passagiers brengt een bezoek aan attracties in de regio of elders in Nederland. Deze kunnen vanaf een locatie dichtbij de A10 gemakkelijk per bus naar de Zaanse Schans, de bollen of Volendam. De overige 60 % kiest voor een bezoek aan attracties in de stad, zoals winkels, musea of een rondvaart. Via de A10 zijn deze goed bereikbaar.
  Voor de bevoorrading van de schepen hoeven vrachtwagens het centrum niet meer in (2015: 900; 2030: 2.100). Het verminderen van bus- en vrachtverkeer in de binnenstad sluit aan op de doelen van het programma *Balans in de Stad*.
- Verplaatsing van de PTA biedt bovendien de mogelijkheid om de – nu ongebruikte – touringcargarage onder de PTA, met 40 plaatsen, daadwerkelijk in te zetten voor het parkeren en halteren van touringcars. Met de Zouthaven en de De Ruyterkade op loopafstand kan de overstap van passagiers van touringcars op rondvaartboten efficiënt georganiseerd worden. Het Damrak en de stadszijde van CS kunnen dan ontlast worden en een veiliger en aantrekkelijker stadsentree worden. Dit sluit aan op de doelen van het programma *Balans in de Stad*.
- Verplaatsing van de PTA biedt tot slot de mogelijkheid om de vrijkomende Veemkade aan de IJ-haven intensiever te gebruiken voor ligplaatsen voor de groeiende riviercruisevaart. De huidige locaties voor ligplaatsen en afmeerplekken van riviercruiseschepen aan de De Ruyterkade zouden dan alleen nog benut hoeven worden voor het halteren van riviercruise, partyschepen en rondvaartboten: het tijdelijk afmeren om te in- en ontschepen. Ook dit argument sluit aan op de doelen van het programma *Balans in de Stad*.

Conclusie
Eventuele heroverweging van maatregel 3 - aanleg van de Javabrug - is het belangrijkste punt in inspraak en advies. Opties zijn:

a Eventueel heroverwegen na nader onderzoek Javabrug-Javatunnel in Voorkeursbesluit maatregel 3 in 2018.
b Geen heroverweging: vasthouden aan het besluit tot maatregel 3 aanleg Javabrug.
c Nader overleg met de nautische partijen, ministeries I&M-BZK, provincie NH en minister I&M, gericht op het vinden van consensus c.q. *an agreement to disagree* over aanpak van het vervolgonderzoek maatregel 3, ruim voor het Definitieve Voorkeursbesluit B&W juni 2017.

2.2.6 Stap 4: Eerst vaste oeververbindingen op de oostflank of juist op de westflank?

Voorkeursbesluit
B&W kozen er in het Voorgenomen Voorkeursbesluit voor om als eerste een Javaverbinding op de oostflank te realiseren, op basis van de volgende argumenten:

- Een Javaverbinding heeft een groter ontlastend effect op de centrale veren dan een verbinding bij Stenen Hoofd.
- Voor gebiedsontwikkeling op de flanken kan aanleg van de verbindingen een krachtige impuls zijn. Voor het Hamerstraatgebied en het Marineterrein op de oostflank worden op dit moment Nota's van Uitgangspunten en Projectbesluiten voorbereid. Aanleg van de Javaverbinding

maakt deze gebieden gemakkelijker bereikbaar. Ze komen centraler in de stad te liggen. Daardoor is in deze projecten een intensief en gemengd bouwprogramma mogelijk.
- Planvorming voor gebiedsontwikkeling in het deel van de Buiksloterham ter plaatse van de mogelijke verbindingen op de westflank bij het Stenen Hoofd is nog niet gestart. Als gekozen wordt voor de westflank, zal het langer duren voor een vaste oeververbinding beschikbaar is.
- Door het parallel lopen van planvorming voor een nieuwe oeververbinding én voor gebiedsontwikkeling bij de Javaverbinding kan een optimale inpassing gerealiseerd worden.
- Parallel aan de inspraakperiode en de voorbereiding van het Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ wordt een Bestuursopdracht Zee- en Riviercruise voorbereid, waarin een nieuwe locatie voor de PTA uitgewerkt wordt, gekoppeld aan nieuw beleid voor ligplaatsen en afmeerplekken voor de riviercruise in 2030.

Inspraak
- Uit de inspraak komt brede steun naar voren voor het pakket van maatregelen als geheel, maar circa 30 % van de inspraakreacties spreekt zich uit voor maatregel 4, de Stenen Hoofdverbinding, als belangrijkste maatregel uit het pakket.
- Verschillende inspraakreacties pleiten voor het versnellen van besluitvorming en uitvoering van maatregel 4 – de westelijke verbinding.
- In 211 inspraakreacties worden kanttekeningen geplaatst of bezwaren geformuleerd bij het besluit om de PTA te verplaatsen. De keuze voor een voldoende diepgelegen Stenen Hoofdtunnel als eerste maatregel, zet minder druk op verplaatsing van de PTA en/of maakt het mogelijk de PTA op de huidige plaats te handhaven.

Overwegingen
- Bij omkering van de volgorde van uitvoering van maatregel 3 en 4 loopt het project vertraging op. Voor het opstellen van een Voorkeursbesluit voor de westelijke verbinding met een afweging brug-tunnel is een half jaar nodig. Het aanwijzen van de omgeving Grasweg tot een versnellingslocatie in het kader van Ruimte voor de Stad en besluitvorming over een Principebesluit vergt circa één jaar. Onderhandelingen over bedrijfsverplaatsing kunnen daarna pas starten. De totale vertraging ten opzichte van uitvoering van maatregel 3 is circa anderhalf jaar. Wordt gekozen voor uitstel van het Voorkeursbesluit maatregel 3 Javabrug met een half tot één jaar, dan beperkt dat de vertraging.
- De keuze tussen een brug of tunnel aan de westzijde is nog niet gemaakt. B&W hebben besloten tot verplaatsing van de PTA.
- Het Voorkeursbesluit Stenen Hoofdverbinding kan in plaats van in 2026 eerder genomen worden. Een goed moment lijkt 2020, gekoppeld aan de Uitvoeringsbesluiten metrostation Sixhaven en Javabrug en aan de monitoring van de gebiedsontwikkeling op de IJoever (waaronder NDSM en Buiksloterham). Als de gebiedsontwikkeling snel verloopt, kan besloten worden tot versnelde voorbereiding en uitvoering van de Stenen Hoofdverbinding. De Externe Adviescommissie pleit er voor minimaal één tot anderhalf jaar ervaring op te doen met de Javabrug voor het Uitvoeringsbesluit voor de westelijke verbinding genomen wordt. Dat biedt de mogelijkheid om de ervaringen in het gebruik van de Javabrug te betrekken bij het Uitvoeringsbesluit.

Conclusie
Omkering van de volgorde van uitvoering van maatregel 3 en 4 leidt tot vertraging in het realiseren van vaste IJ-oeververbindingen.
Aan de voorkeur voor en de roep om versnelling van de westelijke verbinding kan tegemoet gekomen worden door de besluitvorming over het Voorkeursbesluit flink naar voren te halen.

2.3 Uitgangspunten, planning en detaillering van de afzonderlijke maatregelen

2.3.1 Maatregel 1 – Optimaliseren veren

Inspraak

- 474 inspraakreacties hebben betrekking op maatregel 1. Het op korte termijn verbeteren van het verensysteem wordt ook door 24 % van de insprekers beschouwd als de belangrijkste maatregel. Het opvoeren van frequentie en capaciteit van het IJpleinveer en het verleggen van de zuidelijke aanlanding worden in de meeste inspraakreacties, zienswijzen en adviezen ondersteund.
- Tegen aanleg van de langzaam verkeerbrug over het Noord-Hollands Kanaal ten zuiden van de Willem-I-sluis zijn bezwaren naar voren gebracht met het oog op de mogelijke aantasting van de cultuur-historische en landschappelijke kwaliteit van het gebied. Ook de verbinding tussen de genoemde brug over het Noord-Hollands Kanaal en het pontplein van het IJpleinveer is omstreden.
- De uitvoeringstermijnen worden onduidelijk gevonden.
- In het Voorkeursbesluit staat de verbetering van het IJpleinveer centraal. Veel insprekers doen suggesties voor het opvoeren van frequentie en capaciteit van het Distelweg-,NDSM- en het Houthavenveer en voor aanpassing van het traject van het Distelwegveer.
- Tot slot zijn verschillende voorstellen gedaan voor fietsparkeervoorzieningen bij de pontpleinen en voor verbeteringen in de aansluitingen op het fietsnetwerk en het openbaar vervoer.

Overwegingen

- Het vigerende bestemmingsplan Sixhaven bevat een reservering voor een brug over het Noord-Hollands Kanaal. Voorgesteld wordt vast te houden aan het voornemen om deze reservering via een bestemminsplanwijziging te benutten. De brug ontsluit het Sixhavengebied en geeft op termijn toegang tot de zuidelijke entree van het metrostation Sixhaven en het IJpleinveer.
- Op basis van het onderzoek voor het Voorkeursbesluit wordt verwacht dat de verbinding tussen de brug en het pontplein IJplein voor veel reizigers vanuit Noord naar de oostelijke binnenstad (en vice versa) een snellere overtocht via het IJpleinveer zal betekenen. Dit levert een grote bijdrage aan het verminderen van de druk op het Buiksloterwegveer. Voor uitvoering is een volwaardige bestemmingsplanherziening noodzakelijk. Voorgesteld wordt om verschillende varianten voor de verbinding met het pontplein nader te onderzoeken in het kader van de planvorming voor het gebiedsontwikkelingsproject Sixhaven en omgeving en een zorgvuldige afweging te maken.
- Voor de snelst denkbare uitvoering van het optimaliseren van het IJpleinveer wordt de volgende fasering aangehouden:
  - 1a De frequentie en capaciteit van het IJpleinveer kunnen in de komende jaren opgevoerd worden. Dit kan stapsgewijs vanaf 2018, doorlopend tot 2020. Gedurende die periode kunnen er meer en grotere veren ingezet worden op het IJpleinveer. Er komt capaciteit vrij in 2018, als er nieuwe veren worden ingezet op het Buiksloterwegveer, waarna schepen vrijkomen voor inzet op andere veertrajecten, zoals het IJpleinveer. Vanaf 2019 komen er nieuwe en grotere veren beschikbaar, conform de besluitvorming in het kader van de VJN 2017.
  - 1b Het verleggen van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer kan gereed zijn in 2020, mede afhankelijk van het realiseren van vervangende afmeerplaatsen voor drie riviercruiseschepen.

1c De uitvoering van de langzaam verkeerbrug over het Noord-Hollands Kanaal kan starten in 2019 en gereed zijn in 2020.

1d De fietsverbinding tussen de brug over het Noord-Hollands Kanaal naar het pontplein IJplein wordt nader onderzocht in het kader van de planvorming voor het gebiedsontwikkelingsproject Sixhaven en omgeving, vroegst mogelijke uitvoering vanaf 2020.

- Het verhogen van frequentie en capaciteit van de veren over het IJ zal aan de orde komen in de actualisering van de Nota Veren, vast te stellen Q4 2017. Mogelijke investeringen in een nieuw tracé van het Distelwegveer hangen sterk samen met een besluit over de mogelijke versnelling van maatregel 4. Wordt besloten het Voorkeursbesluit over de westelijke vaste IJ-oeververbinding in 2026 te nemen, dan is het zinvol te investeren in verbeteringen van het Distelwegveer. Wordt echter besloten het Voorkeursbesluit te vervroegen, dan blijven de maatregelen mogelijk beperkt tot het verhogen van de vaarfrequentie en het uitbreiden van de capaciteit en te zorgen voor een betere aansluiting van het veer op de fietsnetwerken in Noord door een extra brug over het Johan Van Hasseltkanaal.
- Het voorstel voor het realiseren van goede en voldoende fietsparkeermogelijkheden bij de aanlanding van het veer aan de Buiksloterweg zal worden betrokken bij de planvorming voor het gebiedsontwikkelingsproject Sixhaven en omgeving. Een ondergrondse fietsenstalling is hierbij een van de mogelijkheden.
- Het idee om het concept van leenfietsen uit te bouwen (zoals het OV-fietssysteem of varianten op het witte fietsenplan) kan de noodzaak tot aanleg van extra fietsparkeervoorzieningen verminderen. Hierbij wordt aangesloten bij de marktconsultatie vanuit het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 dat naar verwachting medio 2017 word vastgesteld. Hierin onderzoeken we met marktpartijen of er naast de bestaande deelsystemen ruimte is voor nieuwe concepten die aansluiten bij de Amsterdamse doelstellingen uit dit Meerjarenplan.
- Velen bepleiten de herinrichting van de aansluitingen op het fietsnetwerk aan de noordzijde (Adelaarsweg) en aan de zuidzijde (herinrichten kruispunten, Oostertoegang, ODE-brug en mogelijk Gelderse Kade richting Nieuwmarkt) onderdeel te maken van het optimaliseren van het IJpleinveer. Het Distelwegveer kan een betere aansluiting krijgen op het netwerk richting NDSM door een extra brug over het 5.1, 2, e van Hasseltkanaal. Een directe en veilige fietsroute door het Vliegenbos kan het Oostveer beter verbinden met Nieuwendam.
- Door verschillende insprekers wordt geconstateerd dat niet alle veren worden ontsloten door busverbindingen. De veerverbindingen maken deel uit van het langzaam verkeernetwerk voor fietsers en voetgangers en zijn geen onderdeel van het OV-netwerk. Veren zijn varende bruggen. Bij het Buiksloterwegveer stopt lijn 38, maar daar wordt in de praktijk weinig overgestapt op de veren. GVB heeft daarom besloten om de veerverbindingen niet met bussen te ontsluiten omdat de vervoerwaarde te gering is. Het ontsluiten van de veren met busverbindingen zou ten koste gaan van de lijnvoering elders in Noord.

Conclusie

De uitvoering van de maatregel Optimaliseren Veren kan op onderdelen sneller. In de Nota Veren en de Voorjaarsnota 2017 worden hiervoor voorstellen gedaan. Deze kunnen opgenomen worden in het Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ.

2.3.2 Maatregel 2 – Metrostation Sixhaven

Inspraak

- Maatregel 2 wordt breed ondersteund. Veel reacties wijzen op inconsistenties in de besluitvorming in de afgelopen decennia.
- In veel reacties, zienswijzen en adviezen wordt gepleit voor versnelde uitvoering.
- Voor de ontsluiting van het nieuwe metrostation Sixhaven worden twee bruggen voorzien over het Noord-Hollands Kanaal, aansluitend op de zuidelijke en de noordelijke entree van het metrostation. In reacties van direct betrokkenen in en rond de Sixhaven en van de Bestuurscommissie worden vraagtekens gezet bij de noodzaak van deze bruggen.
- Dezelfde partijen zetten vraagtekens bij een grootschalige transformatie van en verdichting in het gebied rond het kanaal, de Willem-I-sluis en de Sixhaven. Gepleit wordt voor het beschermen van de cultuur-historische waarden, voor het uitbouwen van de landschappelijke kwaliteit en toegankelijkheid van de groene scheg rond het kanaal en voor het verbeteren van de continuïteit van de fietsroutes. In de zienswijze van ANGSAW wordt gepleit voor het toevoegen van cultureel programma, aansluitend bij het nieuwe cluster van grootstedelijke voorzieningen op Overhoeks en rond de Tolhuistuin. Anderen benadrukken juist de huidige kwaliteiten van de Sixhaven, de landelijke bebouwing van de Buiksloterweg en de tuindorpen van Oud-Noord.

Overwegingen

- Versnelde start van de uitvoering van het metrostation Sixhaven is onwenselijk vanwege (1) de gewenste koppeling van het Uitvoeringsbesluit Metrostation Sixhaven in 2020 (het go/no go-moment) aan de evaluatie van de effecten van de Noord-Zuidlijn en aan de monitoring van het reizigersverkeer over het IJ en van het bouwprogramma van Overhoeks, (2) de gewenste koppeling van het Uitvoeringsbesluit aan het Investeringsbesluit voor de gebiedsontwikkeling van Sixhaven en omgeving, (3) de noodzaak tot een herziening van het bestemmingsplan Sixhaven ten behoeve van het juridisch mogelijk maken van een ondergronds metrostation.
- Mogelijk kan het metrostation Sixhaven versneld uitgevoerd worden na het Uitvoeringsbesluit in Q2 2020, door een slimme aanpak van de uitvoering. Dit wordt onderzocht in de volgende planfase.
- Voor een optimale ontsluiting en verankering van het metrostation in de omgeving is het realiseren van twee bruggen over het Noord-Hollands Kanaal een goede optie. In het vervolgtraject zullen voors en tegens van locaties van bruggen afgewogen worden. Alle formele stappen in het planvormings- en bestemmingsplanproces zullen hier doorlopen worden.
- In het in Q3 te starten gebiedsontwikkelingsproject Sixhaven en omgeving kunnen in samenspraak met de direct betrokkenen uiteenlopende opties voor de herinrichting van het Sixhavengebied verkend worden, gericht op het optimaal benutten van bestaande en potentiele kwaliteiten én van de verbeterde ontsluiting.

Conclusie

- Versnelling van de uitvoering van metrostation na het Uitvoeringsbesluit in 2020 is een interessante optie om in de volgende planfase te onderzoeken.
- De nog te doorlopen fasen in de planvorming voor de gebiedsontwikkeling in het project Sixhaven en omgeving bieden de mogelijkheid om nadere afwegingen te maken.

2.3.3 Maatregel 3 – Javabrug

Inspraak
De Javabrug kent uitgesproken voor- en tegenstanders. Een petitie tegen de brug is ondertekend door 2700 personen. Daartegenover is een petitie voor snelle realisering van bruggen over het IJ ondertekend door 2000 personen. In de als petitie aangeboden zienswijze van Milieudefensie wordt gepleit voor het 'wagen van de Sprong over het IJ' en versnelde realisering van de Javabrug. Deze zienswijze is ondertekend door 412 personen.
Ook uit de overige inspraakreacties, zienswijzen en adviezen komt een gemengd beeld naar voren. In de inspraakreacties en zienswijzen zijn veel aandachtspunten benoemd voor het ontwerp van de Javabrug en worden verschillende voorstellen gedaan voor verbeteringen in de nu voorliggende schetsontwerpen:

- Een deel van de aandachtspunten en voorstellen heeft betrekking op de overbrugging van de hoogte tussen het maaiveld en de brug (wel of geen 'wokkels', eisen ten aanzien van hellingspercentage en ligging van de aanbruggen, de toepassing van rolbanen, paternosters en liften) en de detaillering van de brug (verwarming wegdek, bescherming tegen wind à la de Nijmeegse Snelbinder, wachtplaatsen voor de recreatievaart).
- Ook zijn voorstellen gedaan voor het combineren van bruggen met bebouwing; vaak met een knipoog naar de Tower Bridge in Londen.
- Er zijn veel vragen gesteld over het bedieningsregime.
- De meeste vragen en voorstellen hebben betrekking op de doorvaarthoogte van het vaste deel van de Javabrug. Veel organisaties uit de wereld van de recreatievaart bepleiten een hoogte van 12.00 m of zelfs 12.50 m + NAP. De Minister van I&M bepleit in haar reactie een doorvaarthoogte, die toekomstvast is met het oog op vierlaags high-cube containervaart op de achterlandverbindingen. De Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, Havenbedrijf, CNB, ORAM en Schuttevaer noemen in dit kader een doorvaarthoogte van 11.35 m + MHW (Maatgevend Hoogwater), geschikt voor binnenvaartschepen, die voor 100 % beladen zijn met 4 lagen lege high-cube containers.
- Andere organisaties zoals Fietsersbond en Milieudefensie pleiten juist voor het hanteren van de rijnvaarthoogte van 9.10 m + NAP.
- In verschillende inspraakreacties wordt het open houden van Kop Java bepleit.
- Aandacht wordt gevraagd voor de aansluitende fietsnetwerken.

Overwegingen
- Versnelling van de besluitvorming is alleen mogelijk door het loskoppelen van het nu in 2020 geplande Uitvoeringsbesluit Javabrug van de evaluatie van de effecten van de NoordZuidlijn en de Zaancorridor. Daar valt wat voor te zeggen. Verwacht wordt immers dat de aanleg van de NoordZuidlijn hoegenaamd geen effect zal hebben op de groei van het fietsverkeer over het IJ. Hoe eerder de Javabrug beschikbaar zou zijn, des te sneller zou het Buiksloterwegveer ontlast kunnen worden. Heel bepalend voor de snelheid van planvoorbereiding en uitvoering zijn planologisch-juridische procedures en de voortgang van gebiedsontwikkelingsprojecten rond de aanlanding in Noord.
- In de vervolgfase kan onderzocht worden welke versnellingsmogelijkheden in planvoorbereiding en uitvoering van de Javabrug mogelijk zijn. Het Plan van Aanpak voor de uitvoering van het Voorkeursbesluit schetst hiervoor een aantal mogelijkheden.
- Alle voorstellen voor aanpassingen en verbeteringen in de wijze van overbruggen van het hoogteverschil zullen betrokken worden bij het opstellen van het referentieontwerp in de vervolgfase.

- Met het oog op de veiligheid op het IJ mag geen bebouwing gerealiseerd worden in de vaarweg. Combinatie van bruggen met bebouwing is daarom voor de gemeente Amsterdam geen optie. Ook de optie om op de Kop van het Javaeiland bouwvolume te realiseren lijkt onverstandig met het oog op de kwaliteit en betekenis van deze plek. Het is beter om de Kop definitief te bestemmen als openbare ruimte.
- Ten aanzien van het bedieningsregime van de Javabrug wordt in de Nota van Uitgangspunten gesteld dat aansluiting gezocht zal worden bij het bedieningsregime van de Schellingwouderbrug: openingen op vraag maximaal drie maal per uur in combinatie met spitssluitingen en introductie van een 'Blauwe Golf' op het IJ.
- In de overleggen met de nautische partijen in de voorbereiding van het Voorkeursbesluit heeft de gemeente Amsterdam met het oog op comfort en inpassing aangegeven een voorkeur te hebben voor het hanteren van de huidige Rijnvaarthoogte, zoals vastgelegd in de Richtlijnen Vaarwegen 2011 (supplement 2013). De Rijnvaarthoogte is 9.10 m + MHW.
- Rijkswaterstaat heeft recent de meeste bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal op deze hoogte gebracht. Ook geplande bruggen zoals de brug bij Nigtevecht – in opdracht van de provincie Noord-Holland – worden eveneens op Rijnvaarthoogte aangelegd.
- Mocht de minister van I&M wat betreft de wenselijke doorvaarthoogte beslissen tot een aanpassing van de Richtlijnen dan zal de gemeente deze beslissing volgen. Het ministerie van I&M voert sinds enige jaren een kosten-batenanalyse uit van de mogelijke verhoging van de bruggen op de achterlandverbindingen, waaronder de 26 bruggen over het Amsterdam-Rijn Kanaal. De tussentijdse resultaten zijn nog niet openbaar gemaakt. Verwacht wordt dat de eindresultaten niet voor eind 2017 beschikbaar zullen zijn. De gemeente Amsterdam heeft aangegeven, tot het moment dat de minister uitsluitsel geeft, verschillende varianten voor de doorvaarthoogte in de verdere planvorming te zullen onderzoeken. Naast een 'normale' brug die voldoet aan de Rijnvaarthoogte, wordt een 'hoge' variant meegenomen. Overwogen kan worden een derde, later 'opvijzelbare' variant in de planvorming mee te nemen.
- De aansluitingen op de fietsnetwerken aan de noordzijde (Motorkanaal, aansluiting Oeverpark, kruising Meeuwenlaan) en aan de zuidzijde (Schaeferbrug en kruising Piet Heinkade) kunnen in de vervolgfase worden betrokken in de uitwerking van het project.

Conclusie
Veel inspraakreacties kunnen meegenomen worden in de volgende fase van planvorming. Deze zijn een verrijking van het proces en mogelijk van het uiteindelijke resultaat. Combinatie van de Javabrug met bebouwing is voor de gemeente Amsterdam geen optie. Het vrijhouden van Kop Java ten behoeve van openbare ruimte doet recht aan de kwaliteit en betekenis van deze plek. De direct aansluitende fietsnetwerken worden opgenomen in de scope van de maatregel.

2.3.4 Maatregel 4 – Westelijke vaste oeververbinding

Inspraak
- Circa 30 % van de insprekers benoemt maatregel 4, de westelijke vaste oeververbinding bij het Stenen Hoofd, als belangrijkste maatregel uit het pakket.
- Veel inspraakreacties dringen aan op versnelde besluitvorming, mede met het oog op de grootschalige gebiedsontwikkeling op het NDSM-terrein en in de Buiksloterham.
- Aandacht wordt gevraagd voor de aansluitende fietsnetwerken.

Overwegingen

- Voor de start van planvoorbereiding en uitvoering van de westelijke verbinding dient een Voorkeursbesluit genomen te worden, waarbij een keuze gemaakt wordt tussen een brug of een tunnelverbinding; daarna volgt planvoorbereiding en na afronding van procedures het Uitvoeringsbesluit en de daadwerkelijke uitvoering.
- Het moment van het Voorkeursbesluit kan naar voren gehaald worden; bijvoorbeeld van 2026 naar 2020, gekoppeld aan het moment van brede evaluatie van effecten NoordZuidlijn, monitoring van reizigersverkeer en bouwprogramma en Uitvoeringsbesluiten metrostation Sixhaven en Javabrug.
- Een dergelijke versnelling impliceert dat geen profijt getrokken kan worden van ervaringen in het gebruik van de Javabrug, wel van de ervaringen met de Javabrug wat betreft ontwerp, gunning en vergunningverlening door de vaarwegbeheerder.
- Met het oog op evaluatie van het gebruik van de Javabrug en het verwerken van eventuele aandachtspunten in het ontwerp van de westelijke vaste oeververbinding dient een Uitvoeringsbesluit pas genomen te worden minimaal één à anderhalf jaar na oplevering van de Javabrug. De verbinding kan dan op zijn vroegst gereed zijn in 2028.
- De aansluitingen op de fietsnetwerken aan de noordzijde (aansluiting Oeverpark, Grasweg, aansluiting Asterweg) en aan de zuidzijde (Barentszstraat, Westerdoksdijk) worden betrokken bij de voorbereiding van het Voorkeursbesluit voor de westelijke oeververbinding.

Conclusie

- Aan de voorkeur voor en de roep om versnelling van de westelijke verbinding kan tegemoet gekomen worden door de besluitvorming over het Voorkeursbesluit flink naar voren te halen, naar 2020.
- De direct aansluitende fietsnetwerken worden opgenomen in de scope van de maatregel.

2.3.5 Maatregel 5 – Voetgangerspassage

Inspraak

- Veel inspraakreacties bepleiten versnelde aanleg van de voetgangerspassage CS-Buiksloterweg, mede met het oog op de grootschalige gebiedsontwikkeling en de realisering van publieksattracties op Overhoeks.
- De samenwerkende instellingen, bedrijven en ontwikkelende partijen op Overhoeks hebben door ingenieursbureau Arcadis, Team V architecten en Concept onderzoek laten doen naar de realiseringsmogelijkheden van een aantrekkelijke, sociaal veilige voetgangerstunnel. Extra programma, een bijzondere inrichting en bewaking moeten er voor zorgen dat de tunnel 24/7 bruikbaar is voor een sociaal veilige oversteek over het IJ. In veel inspraakreacties worden deze ideeën ondersteund (zie het meer dan 100.000 maal bekeken filmpje met het interview met Farel op de website Sprong over het IJ).

Overwegingen

- Versnelling van de besluitvorming over de voetgangerspassage is mogelijk door ook het Voorkeursbesluit Voetgangerspassage te nemen in 2020, gekoppeld aan de evaluatie van de effecten van de NoordZuidlijn en aan de monitoring van het reizigersverkeer over het IJ en van het bouwprogramma op Overhoeks. De passage zou dan op zijn vroegst gereed kunnen zijn in 2023-24. Hiertegen pleit dat het beter is om de effecten van metrostation Sixhaven af te wachten. Dan is duidelijker of een aanvullende passage nog nodig/wenselijk is. Het Voorkeursbesluit zou dan mogelijk in 2025 genomen kunnen worden; realisatie 2028-29.

- De ideeën voor een aantrekkelijke en veilige voetgangerspassage kunnen betrokken worden bij de voorbereiding van het Voorkeursbesluit voor de voetgangerspassage.

Conclusie

- Aan de vraag naar versnelling van de voetgangerspassage kan tegemoet gekomen worden door de besluitvorming over het Voorkeursbesluit naar voren te halen en te plannen minimaal één à anderhalf jaar na het in gebruik nemen van metrostation Sixhaven.

2.4 Kwaliteit en samenhang van de maatregelen

2.4.1 Kwaliteit en vormgeving

Inspraak

- In 92 inspraakreacties, ** zienswijzen en ** adviezen wordt gepleit voor een hoge kwaliteit en een excellente vormgeving van de verschillende maatregelen.
- ORAM pleit daarnaast voor het aanstellen van een supervisor, die de verschillende gebiedsontwikkelings- en mobiliteitsvraagstukken in samenhang verkent en begeleidt. Ook het aanstellen van een regisseur is genoemd, evenals de instelling van een kwaliteitsteam of supervisieteam met vertegenwoordigers uit verschillende disciplines. Met die laatste vorm zijn ook bij andere grote infrastructuurprojecten (Zuidas Amsterdam, Ruimte voor de Rivier Nijmegen) goede ervaringen opgedaan.

Conclusies

- Een sterk team van ontwerpers en constructeurs is een belangrijke voorwaarde voor een hoge kwaliteit van de nieuwe verbindingen. De gemeente Amsterdam zal dit aspect een belangrijke rol geven in het bepalen van de inkoopstrategie en de selectieprocedure van ontwerpers, constructeurs en bouwers.
- In de volgende planfase zal een Supervisieteam de kwaliteitsbewaking van de maatregelen Sprong over het IJ voor zijn rekening nemen. Het team brengt gevraagd (bij de verschillende selectie-, ontwerp- en besluitvormingsmomenten), maar ook ongevraagd advies uit aan de ambtelijk opdrachtgever over de kwaliteit van de voorgestelde maatregelen.

2.4.2 Betrokkenheid belanghebbenden

Inspraak

- In 36 inspraakreacties, ** zienswijzen en ** adviezen wordt er voor gepleit om in de verdere planvorming belanghebbende instellingen, bedrijven, gebruikers en bewoners actief te (blijven) betrekken.

Conclusies

- Betrek in de volgende fase van planvoorbereiding van de verschillende deelprojecten niet alleen de technische experts van nautische partijen, maar ook de gebruikers (fietsers, scheepvaart, recreatievaart) en andere belanghebbenden (bewoners, instellingen en bedrijven).

2.4.3 Samenhang en monitoring

Inspraak

- In veel inspraakreacties, zienswijzen en adviezen wordt er voor gepleit om in de verdere planvorming de samenhang tussen de verschillende deelprojecten niet uit het oog te verliezen.

Conclusies

- Continueer het integrale programma Sprong over het IJ (inclusief het onderhouden van de website, regelmatige nieuwsbrieven, de jaarlijkse monitor met de ontwikkeling van het

reizigersverkeer en het bouwprogramma en minimaal eens per jaar een informatiebijeenkomst, waar een update gegeven wordt van de stand van zaken in planvoorbereiding en uitvoering).

3 Aanbevelingen voor aanpassingen van het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ

PM Synthese van de conclusies uit de inspraak

Aanbeveling 1	Versnelling uitvoering maatregelen 1 en 2
Aanbeveling 2	Eventuele heroverweging maatregel 3
Aanbeveling 3	Versnelling besluitvorming maatregel 4
Aanbeveling 4	Opnemen aansluitende fietsnetwerken in scope maatregelen en gerelateerde maatregelen in gebiedsontwikkeling en Meerjarenprogramma Fiets
Aanbeveling 5	Uitgangspunten maatregelen 1, 2 en 3
Aanbeveling 6	Instellen Supervisieteam
Aanbeveling 7	Continueren Programma Sprong over het IJ

Deel 2 Inspraakreacties en beantwoording

1 Inspraakreacties en beantwoording

In totaal zijn 2519 inspraakreacties via het e-formulier op de website binnengekomen en 22 via de e-mail. 458 beperkten zich tot een reactie op de gesloten vragen. De overige 2083 reacties hebben betrekking op verschillende onderwerpen die zijn gegroepeerd in 12 categorieën. De eerste zes categorieën hebben betrekking op de vijf maatregelen. De overige categorieën hebben betrekking op algemene thema's. Binnen elke categorie zijn de meestgestelde vragen van een antwoord voorzien.

Overzicht categorieën

1 Maatregel 1: Veren
2 Maatregel 1: Brug over het Noord-Hollands Kanaal
3 Maatregel 2: Metrostation Sixhaven
4 Maatregel 3: Brug Java-eiland
5 Maatregel 4: Brug of tunnel Stenen Hoofd-Buiksloterham
6 Maatregel 5: Voetgangerspassage achter CS
7 Thema 1: Algemene afwegingen
8 Thema 2: Proces, planning en kosten
9 Thema 3: Bruggen en tunnels
10 Thema 4: PTA
11 Thema 5: Scheepvaart
12 Thema 6: Alternatieve voorstellen

1.1 Maatregel 1: Veren

Van de inspraakreacties die via het e-formulier zijn binnengekomen hebben 467 reacties betrekking op maatregel 1 (veren). Op basis van deze reacties zijn 4 subcategorieën opgesteld die betrekking hebben op de meestgestelde vragen:

1 Verplaatsing zuidelijke aanlanding IJpleinveer
2 Vergroten capaciteit van de veren, uitbreiding van de dienstregeling van veren en optimalisering van het veersysteem
3 Veiligheid, handhaving en doorstroming
4 Duurzaamheid

Enkele andere genoemde onderwerpen zijn onder meer het verbieden van roken op de pont, het weren van scooters op de ponten en het behoud van gratis ponten.

Hierna wordt per subcategorie een antwoord geformuleerd.

1.1.1 Verplaatsing zuidelijke aanlanding IJpleinveer

Betrekking op reacties: [20 reacties]

Insprekers geven aan het niet eens te zijn met de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer omdat de overstap voor voetgangers op andere vormen van openbaar vervoer (op het Centraal Station) hierdoor lastiger wordt.

Antwoord
In de plannen van het programma Sprong over het IJ is gekozen voor een verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer naar de De Ruyterkade Oost. Hier is voor gekozen omdat deze locatie beter aansluit op de rest van het verkeersnetwerk. Aangezien fietsers, scooters en andere gebruikers zo sneller de stad in kunnen, verbetert deze maatregel de verkeersafwikkeling. Daarnaast verbetert de reistijd voor gebruikers van de veerverbinding omdat de toekomstige vaartijd korter is dan de huidige vaarroute, waardoor ook de frequentie van het veer omhoog kan.

Bovenstaande komt voort uit verschillende onderzoeken (onderzoeken BRO en Inno-V, prognoses Sprong over het IJ). Hierin zijn varianten voor een optimalisatie van het IJpleinveer voor drie doelgroepen bekeken: voetgangers met bestemming Centraal Station, voetgangers met een andere bestemming en (brom)fietsers. Voor elk van de doelgroepen is gekeken hoe de reistijd verandert, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de gemiddelde wachttijd, de vaartijd en de extra loop-/fietstijd.

Verplaatsing naar de De Ruyterkade Oost brengt een vooruitgang met zich mee voor alle drie de doelgroepen. Voor fietsers is de beoogde De Ruyterkade Oost de meest gunstige optie: de reistijdwinst is hier fors hoger dan voor het verbeteren van de huidige locatie. Zoals aangegeven komt dit doordat dit alternatief beter aansluit op het fietsnetwerk aan de zuidelijke IJ-oever. Ook voor de andere doelgroepen is er reistijdwinst. Zo ook voor de voetgangers die naar het Centraal Station willen. Deze groep gaat er tijdens de spits gemiddeld met 0,75 minuut op vooruit en buiten de spits met gemiddeld 2 minuten. Dit komt omdat de frequentie van het veer omhoog kan en de vaartijd korter wordt. Deze winst is groter dan de benodigde extra looptijd.

Als er een weging wordt gemaakt van de reistijdwinst en de aantallen per modaliteit (fietser/ voetganger) dan blijkt dat de totale winst voor de De Ruyterkade Oost groter is dan voor het verbeteren van de huidige locatie. Dit is te verklaren doordat er meer fietsers dan voetgangers gebruik maken van het IJpleinveer. Uit onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat 50 tot 60% van de reizigers fietsers en snorfietsers betreft. In totaal ligt de reistijdwinst op de De Ruyterkade Oost ongeveer 25% hoger dan voor het verbeteren van de huidige locatie.

Op basis van bovenstaande analyse kan de conclusie getrokken worden dat de De Ruyterkade Oost als gevolg van kortere vaartijd en een hogere frequentie meer reistijdwinst oplevert dan het draaien en verbeteren op de huidige locatie.

1.1.2 Vergroten capaciteit van de veren, uitbreiding van de dienstregeling van veren en optimalisering van het veersysteem

Betrekking op reacties: [369 reacties]

Insprekers geven aan dat de veerverbinding verbeterd moet worden door de inzet van meer veren, grotere veren of door het verhogen van de vaarfrequentie, met name voor de NDSM- en Distelwegveer. Daarnaast geven de insprekers aan dat het ontwerp van de veren kan worden aangepast zodat het in- en uitladen sneller kan verlopen.

Insprekers geven aan dat de veerverbinding verbeterd moet worden door gedurende een ruimer tijdvak te varen, met name de NDSM- en IJpleinveer.

Insprekers geven aan dat de veerverbinding verbeterd moet worden door het gebruik van andere aanlandlocaties of door kortere routes te varen.

Antwoord
De gemeente werkt momenteel aan al deze aspecten van de veren. In het kader van het programma Sprong over het IJ wordt gewerkt aan het optimaliseren van het IJpleinveer. Maar de gemeente kijkt ook naar het verbeteren van de andere veerverbindingen, zoals de NDSM-veer, Buiksloterwegveer en Distelwegveer.

Per veerverbinding kijken we hoe we deze kunnen verbeteren. Voor het IJpleinveer zijn we hierin het verst gevorderd: we weten al waar de nieuwe zuidelijke aanlanding komt, wat de nieuwe vaarroute wordt en dat we met meer veren op deze verbinding gaan varen. Ook voor de andere verbindingen kijken we naar de beste dienstregeling, routes en het aantal schepen dat ingezet moet worden. Over die maatregelen kunnen we duidelijkheid geven in de tweede helft van 2017.

We zien daarnaast dat de drukte op de veerverbindingen oploopt. Om die reizigersgroei op te vangen nemen we ook op korte termijn maatregelen.
- Sinds 1 november 2016 vaart er een nieuw (en groter) veer op de Buiksloterweg-CS verbinding, en sinds maart 2017 is een tweede nieuwe schip in de vaart genomen. Met de nieuwe schepen kunnen we meer reizigers een snelle, veilige en comfortabele oversteek bieden.
- We zijn daarnaast bezig om de aankoop van nieuwe schepen zo snel mogelijk te regelen, zodat we deze in de loop van 2018 ook in de vaart kunnen nemen.
- Bovendien onderzoeken we hoe we het ontwerp van nieuwe schepen verder kunnen verbeteren voor meer comfort en veiligheid, het verhogen van de capaciteit en/of het beter in- en uitladen.
- We werken aan een nieuwe meetsysteem zodat we vanaf eind 2017 dagelijks kunnen meten hoeveel reizigers van de veren gebruik maken. Dit geeft ons de informatie om te zien op welke tijden en verbindingen meer of minder capaciteit nodig is.

Bovenstaande maatregelen moeten er toe leiden dat we een slim verensysteem hebben dat voldoende capaciteit heeft om reizigers snel, veilig en comfortabel over het IJ te vervoeren. We verwachten dan ook dat we de vloot van veren in de komende jaren stapsgewijs gaan uitbreiden en dat er met optimalisaties van de routes, de drukte ook beter verdeeld kan worden.

Al het voorgaande komt samen in de Actualisatie Nota Veren. De intentie is om de geactualiseerde nota eind 2017 ter vaststelling aan de gemeenteraad van Amsterdam voor te leggen.

1.1.3 Veiligheid, handhaving en doorstroming

Betrekking op reacties: [45 reacties]

Insprekers geven aan dat er meer aandacht moet komen voor de veiligheid en doorstroming bij het aanlanden van de veren.

Antwoord
Om de situatie bij de aanlandingen te verbeteren, zullen we budgetvoorstellen voor handhaving aanvragen bij de gemeenteraad in de voorjaarsnota 2017. Met de inzet van handhavers kunnen we de aanlandsituatie veiliger maken en daarnaast reizigers sneller de boot op en af begeleiden. Ook kunnen de handhavers wijzen op het uitzetten van de motor van brom-/snorfietsers en het doorlopen op de veren zelf. Zo wordt het comfortabele en veiliger voor reizigers om van de veren gebruik te maken.

Het voorgaande komt samen in de Actualisatie Nota Veren. De intentie is om de geactualiseerde nota eind 2017 ter vaststelling aan de gemeenteraad van Amsterdam voor te leggen.

1.1.4 Duurzaamheid

Betrekking op reacties: [24 reacties]

Insprekers geven aan dat de veren zuiniger en minder vervuilend moeten worden.

In navolging van het tussen de gemeente en GVB gesloten Duurzaamheidsconvenant (2015) wordt er gewerkt aan een verduurzamingsstrategie voor de verschoning van de motoren van de veren. Die strategie wordt opgenomen in een Actualisatie Nota Veren, waarin een visie uiteen wordt gezet hoe de vloot van veren in Amsterdam toekomstbestendig en duurzaam kan worden gemaakt. Sinds november 2016 is het eerste hybride veer in de vaart genomen, een tweede volgt in het tweede kwartaal van 2017. Verder wordt gewerkt aan plannen om een deel van de schepen op termijn om te bouwen en een ander deel te vervangen door nieuwere (en schonere) schepen.

Het voorgaande komt samen in de Actualisatie Nota Veren. De intentie is om de geactualiseerde nota eind 2017 ter vaststelling aan de gemeenteraad van Amsterdam voor te leggen.

1.1.5 Overige reacties

Een aantal reacties hebben geen betrekking op bovenstaande subcategorieën. Deze worden hieronder apart behandeld.

Behoud veren (reacties *,*,*) [24 reacties, 1 reactie pont verdwijnen (903)]
Insprekers geven aan dat ze graag zien dat bepaalde veren behouden blijven, eventueel ook na de oplevering van vaste verbindingen.

Antwoord
In de plannen van Sprong over het IJ blijven de veren behouden. Wel zullen de Oostveer en Distelwegveer verdwijnen indien deze worden vervangen door vaste verbindingen. Deze veren zullen blijven varen tot de Javabrug en Stenen Hoofdverbinding gerealiseerd zijn. We verwachten dat na de ingebruikname van de vaste verbindingen te weinig mensen nog gebruik maken van deze veren. Als gevolg zullen we de veerverbindingen opheffen.

Veren blijven gratis (reacties *,*,*) [13 reacties]
Insprekers geven aan dat ze graag zien dat de veren gratis blijven.

Antwoord
De gemeente Amsterdam ziet de veren als een basisinfrastructuur voor de Amsterdammers, waarmee zij snel, comfortabel, veilig én kosteloos het IJ over kunnen steken. Er zijn geen plannen om de veren te gaan beprijzen, zeker zolang er geen vaste verbindingen worden gerealiseerd. De mogelijkheid van het beprijzen ligt voor de lange termijn wel open als optie, maar dat is een afweging die tegen die tijd gemaakt moet worden. Voorlopig verandert er in ieder geval niets aan de veren als kosteloze voorziening.

Weren scooters van veren (reacties *,*,*) *[6 reacties]*
Insprekers geven aan dat ze graag zien dat scooters geweerd worden van de veren.

Antwoord
Het weren van snorfietsers van de veren is alleen mogelijk indien deze groep reizigers een volwaardig alternatief geboden kan worden. Op dit moment is er nog geen besluit genomen over het toelaten van snor- en bromfietsers op de vaste verbindingen over het IJ. Als deze reizigers geen gebruik kunnen maken van de vaste verbindingen, vormen de veren het enige alternatief. Als de groep wel gebruik kan maken van bruggen of tunnels, dan zullen we mogelijk vanaf 2020 adviseren de snor- en bromfietsers te weren van het Buiksloterwegveer. Zij zullen dan gebruik kunnen maken van de vaste verbindingen en andere veerverbindingen. Het besluit hierover zal in ieder geval later worden genomen.

Terugkeer Houthavenveer (reacties *,*,*)*[5 reacties]*
Insprekers geven aan dat ze graag zien dat er weer een veer vaart tussen Houthavens en NDSM.

Antwoord
Momenteel vaart zowel het Distelwegveer als het Houthavenveer. Wel is het zo dat beide veerverbindingen tijdelijk via een andere route varen, vanaf de Westerdoksdijk. Door de langere vaarafstand, vaart de verbinding minder vaak dan voorheen. De afwijkende route is nodig vanwege de bouw van het appartementencomplex de Pontsteiger nabij de reguliere aanlanding aan de Pontsteiger. Na oplevering van het gebouw (naar verwachting rond mei 2018), keren de verbindingen weer terug naar de aanlanding bij de Pontsteiger. Er loopt nog onderzoek naar een verdere optimalisatie van de verbinding, daarover wordt in de loop van 2017 meer bekend.

Rookvrije veren (reacties *,*,*)*[5 reacties]*
Insprekers geven aan dat ze graag zien dat de veren rookvrij worden.

Antwoord
We hebben in 2016 onderzoek gedaan naar het roken op de veren. Uit het onderzoek komt naar voren dat de meningen sterk verdeeld zijn over het al dan niet creëren van rookvrije veren. Op dit moment is er onvoldoende draagvlak om een algeheel verbod in te stellen. Roken blijft dus voorlopig alleen toegestaan op het achterdek van de veren.

Verkeerssituatie Buiksloterweg (reacties *,*,*)*[4 reacties]*
Insprekers geven aan dat de verkeerssituatie bij de aanlanding van de Buiksloterwegveer in Noord moet worden aangepast, onder andere door het weren van autoverkeer.

Antwoord
ANTWOORD ONTBREEKT --> wellicht bij veiligheid/handhaving

Verplaatsing Distelwegveer (reacties 941 en 2545)
Insprekers geven aan het niet eens te zijn met de verplaatsing van de Distelwegveer naar de Bundlaan.

Antwoord
Per veerverbinding kijken we hoe we deze kunnen verbeteren. Voor het IJpleinveer zijn we hierin het verst gevorderd: we weten al waar de nieuwe zuidelijke aanlanding komt, wat de nieuwe vaarroute wordt en dat we met meer veren op deze verbinding gaan varen. Ook voor de Distelwegveer kijken we naar de beste dienstregeling, route en het aantal schepen dat ingezet moet worden. Er is nog geen definitieve locatie gekozen. Hierover kunnen we duidelijkheid geven in de tweede helft van 2017.

Grotere pont is trager (reacties 582 en 1580)
Insprekers vragen of de grotere pont de totale capaciteit kan vergroten aangezien deze langzamer is dan de kleinere veren.

Antwoord
De nieuwe veerpont (type 60) heeft inderdaad meer tijd nodig om aan- en af te meren. Daar tegenover staat dat de capaciteit van een type 60 veerpont een stuk groter is dan die van de standaard type 50 veerpont. Het betreft een verhoging van 251 naar 310 voetgangers. Vanwege de grotere capaciteit is de inzet van deze grotere veren daarom toch zinvol.

Overdekte wachtplaats (reacties 1168 en 1258)
Insprekers vragen of er een overdekte wachtplaats kan komen bij de aanlandingen van de veren.

Antwoord
Momenteel is bij de meeste aanlandingen een kleine overkapping beschikbaar voor reizigers om te schuilen. Wel zijn die overkappingen te klein is voor grote aantallen mensen. Daarom nemen we uw suggestie mee in de ontwikkeling van de actualisatie van de nota veren. We verwachten de nota eind dit jaar aan de gemeenteraad voor te leggen.

Evenementenveer (reactie 1950)
Inspreker geeft aan dat het gepast zou zijn als festivalorganisators hun eigen vervoer zouden regelen, bijvoorbeeld de inzet van de grote auto-pont.

Antwoord
Momenteel is de gemeentelijke regelgeving al zo, dat organisatoren van grote evenementen op Noord zelf het vervoer over het IJ moeten bekostigen. Dat is opgenomen als voorwaarde in de evenementenvergunning, welke zij dienen te ontvangen voordat ze een grootschalig evenement mogen organiseren. Zij kunnen hiervoor een GVB-pont inhuren.

Momenteel wordt hiervoor incidenteel een GVB autopont ingezet. Dit schip is echter zowel economisch als technisch afgeschreven. Daarnaast kan de autopont niet flexibel ingezet worden omdat het slechts op een beperkt aantal aanlandingen aan kan landen. De autopont wordt daarom binnenkort uit de vaart gehaald. Als vervanging zullen óf de Noordzeekanaal-veren (grote capaciteit) óf de reguliere veren (hogere frequentie) ingezet worden.

Scheiding brommers ten opzichte van fietsers/voetgangers (reactie 818)
Inspreker geeft aan dat gemotoriseerd vervoer op de pont gescheiden moeten worden van fietsers en voetgangers.

Antwoord
Momenteel wordt middels aanduiding op de veren reeds aangegeven waar snorfietsers kunnen wachten op de veerpont. Daarmee is een scheiding aangebracht. Handhaving hierop behoort ook tot de mogelijkheden, dit wordt momenteel onderzocht. In de tweede helft van 2017 weten we of er middelen beschikbaar worden gesteld voor handhaving.

Veren moeten voorrang krijgen op vrachtverkeer (reactie 1020)
Inspreker geeft aan dat veren voorrang moeten krijgen op vrachtschepen.

Antwoord
Voorrangsregels voor de binnenvaart zijn opgenomen in het 'Binnenvaartpolitiereglement', dat weer gebaseerd is op Europese wet- en regelgeving. De voorrangsregels schrijven voor dat (grote) vrachtschepen voorrang hebben boven kleinere schepen, zoals de veerponten. Grotere schepen hebben meer massa en zijn daarom beperkt in het manoeuvreren. Dat probleem speelt niet voor de veerponten. Buiten het feit dat de gemeente Amsterdam deze voorrangsregels ook als de juiste ziet, is er ook geen mogelijkheid voor de gemeente om van de regels af te wijken.

Meer prullenbakken (reactie 1403)
Inspreker geeft aan dat er meer prullenbakken geplaatst moeten worden bij de pontsteigers.

Antwoord
ANTWOORD ONTBREEKT

Tijdsaanduiding veren (reactie 1561)
Inspreker vraagt of de tijdsaanduiding van de veren bij Buiksloterweg beter zichtbaar kan worden vanaf de IJpromenade.

Antwoord
We nemen de suggestie voor betere informatievoorziening rondom de veren mee in de ontwikkeling van de actualisatie van de nota veren. We verwachten de nota eind 2017 aan de gemeenteraad voor te leggen.

1.2 Maatregel 1: Brug over het Noord-Hollands Kanaal

Van de inspraakreacties die via het e-formulier zijn binnengekomen hebben 25 reacties betrekking op maatregel 1 (brug over het Noord-Hollands Kanaal). Op basis van deze reacties zijn 2 subcategorieën opgesteld die betrekking hebben op de meestgestelde vragen:

1 Nautische inpassing
2 Ruimtelijke inpassing
3 Gevolgen voor Sixhaven
4 Gebruikers
5 Effect op verdeling pontverkeer

Hierna wordt per subcategorie een antwoord geformuleerd.

1.2.1 Nautische inpassing

Betrekking op reacties: [2 reacties]

Insprekers vragen hoe het scheepverkeer wordt beïnvloed door de komst van een brug.

Antwoord
Vast staat dat er een beweegbare brug moet komen. Het precieze type zal nog uitgewerkt worden. Wel is met de provincie afgesproken dat de scheepvaart (zowel beroeps- als pleziervaart) geen extra hinder mag ondervinden. Dit betekent dat de openingstijden van de brug gekoppeld zullen worden aan de openingstijden van de sluis.

1.2.2 Ruimtelijke inpassing

Betrekking op reacties: [6 reacties]

Insprekers vragen op welke locatie de brug wordt gebouwd en of een brug aan de noordkant van de sluizen mogelijk is.

Antwoord
De exacte locatie van de brug (mogelijk zelfs twee bruggen) zal komend jaar worden bepaald. Belangrijk daarbij is dat de brug een goede loopverbinding vormt tussen het metrostation en de attracties in Overhoeks (Maritim Hotel, Eye, This is Holland). Een brug ten noorden van de sluis zou voor voetgangers een flink stuk omlopen betekenen en lijkt daarom niet logisch.

1.2.3 Gevolgen voor Sixhaven

Betrekking op reacties: [10 reacties]

Insprekers vragen naar de gevolgen van de brug over het Noord-Hollands kanaal op het (woon)gebied Sixhaven.

Antwoord
Onderdeel van de opgave van de brug over het NHK is een zorgvuldige inpassing van de brug en de aanliggende fietsroutes. De verbinding is onderdeel van een bredere herontwikkeling van het gebied rond Sixhaven. Over de aard en het karakter van deze ontwikkeling zal een brede dialoog met de stad worden gevoerd, waarbij zowel direct omwonenden als de 'gewone Amsterdammer' betrokken zullen worden.

1.2.4 Gebruikers

Betrekking op reacties: [1 reactie]

Inspreker geeft aan benieuwd te zijn voor welk type vervoer de brug bestemd is.

Antwoord
De primaire doelgroep zijn fietsers en voetgangers. De suggestie om de brug toegankelijk te maken voor gemotoriseerd vervoer wordt meegenomen in de volgende fase. Zie ook het antwoord bij paragraaf 1.7.4.

1.2.5 Effect op verdeling pontverkeer

Betrekking op reacties: [9 reacties]

Insprekers vragen naar het effect van de brug over het Noord-Hollands kanaal op de spreiding in pontverkeer tussen het Buiksloterwegveer en het IJpleinveer.

Antwoord
De brug over het Noord-Hollands kanaal dient er voor te zorgen dat het westelijk deel van Noord makkelijker het IJpleinveer kan gaan gebruiken en dat het oostelijk deel van Noord makkelijker bij het Buiksloterwegveer kan komen. Voorwaarde is dan wel dat beide veerverbindingen gelijk aan elkaar worden qua frequentie, capaciteit en snelheid. Het optimaliseren van het IJpleinveer op deze onderdelen is onderdeel van maatregel 1.

1.2.6 Overige reacties

Eén reactie heeft geen betrekking op bovenstaande subcategorieën. Deze wordt hieronder apart behandeld.

Verbreden van de brug over de sluisdeuren (reactie 2502)
Inspreker geeft aan dat in plaats van een brug over het Noord-Hollands Kanaal de paden op de sluisdeuren verbreed kunnen worden.

Antwoord
Het verbreden van de brug over de sluisdeuren is een interessante optie die we zeker gaan onderzoeken. Een uitdaging hierbij is wel dat de sluis een monumentale status heeft, waardoor het mogelijk niet toegestaan is om de sluisdeuren aan te passen. Ook moeten we onderzoeken of de brug over de sluis goed kan aansluiten op de entrees van het metrostation.

1.3 Maatregel 2: Metrostation Sixhaven

Van de inspraakreacties die via het e-formulier zijn binnengekomen hebben 44 reacties betrekking op maatregel 2. Op basis van deze reacties zijn 2 subcategorieën opgesteld die betrekking hebben op de meestgestelde vragen:

1 Aantal reizigers op het station
2 Verbinding met Buiksloterweg

Enkele andere genoemde onderwerpen zijn onder meer de locatie van het station en gratis vervoer naar Centraal Station.

Hierna wordt per subcategorie een antwoord geformuleerd.

1.3.1 Aantal reizigers op het station

Betrekking op reacties: [14 reacties]

Insprekers geven aan te twijfelen of het station voldoende reizigers zal trekken doordat de pont voor fietsers en voetgangers naar Centraal Station een sneller en goedkoper alternatief is.

Antwoord
In de omgeving van Sixhaven wordt de laatste jaren flink gebouwd. Er komen veel nieuwe woningen, een hotel en een congrescentrum, die bij elkaar veel nieuwe bezoekers naar het gebied trekken. De metro zal vooral gebruikt worden door omwonenden en mensen die reizen van en naar de attracties zoals A'dam Tower, Eye and het Maritim Hotel / congrescentrum. Voor deze mensen vormt de metro een zeer snelle verbinding naar het centrum en Amsterdam-Zuid. Verwacht wordt dat in 2030 sprake zal zijn van 7.000-11.000 instappers per dag. Dit is vergelijkbaar met de stations Vijzelgracht, Ferdinand Bolstraat en Europaplein.

De metro vormt inderdaad maar een beperkt alternatief voor fietsers en voetgangers naar Centraal Station. Voor deze fietsers en voetgangers blijven de twee gratis veren (Buiksloterweg en IJplein) het beste alternatief.

1.3.2 Verbinding met Buiksloterweg

Betrekking op reacties: [9 reacties]

Insprekers geven aan dat de bereikbaarheid van het metrostation vanaf de zijde van de Buiksloterweg verbeterd zou moeten worden.

Antwoord
Besloten is om de verbinding tussen Sixhaven en Buiksloterweg sterk te verbeteren door de bouw van een fiets- en voetgangersbrug over het Noord-Hollands Kanaal. Deze zal zorgen voor een optimale bereikbaarheid van het metrostation.

1.3.3 Overige reacties

Een aantal reacties hebben geen betrekking op bovenstaande subcategorieën. Deze worden hieronder apart behandeld.

Gratis vervoer naar Centraal Station (reacties *,*,*) *[6 reacties]*
Insprekers geven aan dat fietsers en voetgangers gratis vervoer naar Centraal Station zouden moeten krijgen.

Antwoord
Voor deze fietsers en voetgangers blijven de twee gratis veren (Buiksloterweg en IJplein) varen.

Extra treinen tussen Sixhaven en Centraal Station (reacties *,*,*) ***[4 reacties]***
Insprekers geven aan dat er tussen Centraal Station en metrostation Sixhaven extra treinen moet rijden naast de reguliere dienstregeling.

Antwoord
GVB bepaalt de frequentie van de Noord/Zuidlijn. Wij verwachten dat GVB in het begin met een dienstregeling in de spits gaat rijden met 12 metro's per uur. Dit komt neer op elke 5 minuten, in elke richting een metro. Als de stroom reizigers groeit, kan de frequentie doorgroeien naar 16 metro's per uur. Het is technisch niet mogelijk om een aparte metrodienst tussen CS en Sixhaven te laten rijden. Metro's kunnen bij Sixhaven niet keren. Metro's rijden bij voorkeur altijd van Zuid tot Noord.

Vertraging (reacties *,*,*) ***[3 reacties]***
Insprekers geven aan bang te zijn dat een extra metrostation vertraging op zal leveren en daarmee de reistijd zal verlengen.

Antwoord
Ondanks de relatieve nabijheid van de stations CS en Noorderpark is de gemiddelde reistijdwinst voor bezoekers van het gebied Overhoeks ten opzichte van een situatie zonder Sixhaven substantieel: ze zijn 5 minuten korter onderweg. Dit compenseert de langere reistijd (1 minuut) voor doorgaande reizigers.

Noordelijke uitgang CS/Zuidelijke uitgang station Noorderpark (reacties *,*,*) ***[3 reacties]***
Insprekers geven aan dat Sixhaven kan dienen als zuidelijke uitgang van station Noorderpark of als noordelijke uitgang van station CS.

Antwoord
Een voetgangerspasage onder het IJ die functioneert als lange uitgang voor metroreizigers is ook onderzocht in het kader van Sprong over het (maatregel 5). Zo'n tunnel blijkt een stuk duurder in aanleg dan een nieuw metrostation. Daarom wordt in eerste instantie in 2020 besloten over de komst van het metrostation (maatregel 1). Na uitvoering van deze maatregel volgt een evaluatie. Die kan leiden tot een tunnel tussen de Buiksloterweg en Centraal Station, met een lift en roltrap voor voetgangers, eventueel ook toegankelijk met de fiets aan de hand.In de omgeving van Sixhaven wordt de laatste jaren flink gebouwd.
Er komen veel nieuwe woningen, een hotel en een congrescentrum, die bij elkaar veel nieuwe bezoekers naar het gebied trekken. De metro zal vooral gebruikt worden door omwonenden en mensen die reizen van en naar de attracties zoals A'dam Tower, Eye and het Maritim hotel / congrescentrum. Voor deze mensen vormt de metro een zeer snelle verbinding naar het centrum en Amsterdam-Zuid. Voor deze reizigers is Sixhaven veel minder ver lopen dan station Noorderpark. Ook een zuidelijke entree kan dit verschil niet compenseren.

Aansluiting op OV (reacties *,*,*) ***[2 reacties]***
Insprekers geven aan dat van Sixhaven een knooppunt van OV met bussen moet worden gemaakt, om zo het aantal bussen bij CS te verminderen.

Antwoord

Na de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn zullen veel bussen uit het noorden van de stad niet langer doorrijden naar Centraal Station, maar eindigen bij station Noord. Dit zal het aantal bussen bij CS aanzienlijk doen verminderen. Een groot overstapstation bij Sixhaven is daarom niet nodig.

Metrostation niet ten koste van Sixhaven (reacties *,*,*) ***[2 reacties]***
Inspreker geeft aan dat van Sixhaven een knooppunt van OV met bussen moet worden gemaakt, om zo het aantal bussen bij CS te verminderen.

Antwoord
Onderdeel van de opgave van de fietsverbinding is een zorgvuldige inpassing van de bruggen en een ontwerp passend bij de omgeving. De verbinding is onderdeel van een bredere herontwikkeling van het gebied rond Sixhaven. Over de aard en het karakter van deze ontwikkeling zal een brede dialoog met de stad worden gevoerd, waarbij zowel direct omwonenden als de 'gewone Amsterdammer' betrokken zullen worden.

Locatie metrostation (reactie 24)
Inspreker geeft aan dat de locatie van het metrostation niet logisch is omdat deze op een plek komt waar nu nog niet gebouwd wordt. Postcode 1031 lijkt u logischer.

Antwoord
Het metrostation kan alleen ter plaatse van Sixhaven worden gebouwd. Hier is in de tunnel van de Noord/Zuidlijn ruimte vrijgehouden voor een metrostation. De verwachting is dat ook in het gebied rond Sixhaven de komende jaren gebouwd zal worden. Postcode 1031 (Mosplein en omgeving) heeft met metrostation Noorderpark al een aansluiting op de Noord/Zuidlijn.

Langdurige werkzaamheden (reactie 1161)
Inspreker geeft aan geen overlast te willen ondervinden van langdurige werkzaamheden door de bouw van metrostation Sixhaven.

Antwoord
Van alle onderzochte maatregelen is maatregel 2 (het metrostation Sixhaven) een relatief voordelige optie met een positief effect op zowel de drukte op de pont als de bereikbaarheid van het gebied. Het klopt dat de bouw van het metrostation altijd gepaard zal gaan met hinder voor de bestaande reizigers. In de planuitwerking gaan we onderzoeken hoe we deze hinder bij aanleg tot een minimum kunnen beperken.

1.4 Maatregel 3: Brug Java-eiland

Van de inspraakreacties die via het e-formulier zijn binnengekomen hebben 242 reacties betrekking op maatregel 3. Op basis van deze reacties zijn 3 subcategorieën opgesteld die betrekking hebben op de meestgestelde vragen:

1 Ruimtelijke inpassing
2 Verkeerskundige inpassing
3 Gebruikers

Enkele andere genoemde onderwerpen zijn onder meer basisschool De Kleine Kapitein. Reacties de betrekking hebben op de locatie, nautische inpassing, gebruiksgemak, ontwerp en een tunneloptie worden beantwoord in paragraaf o Bruggen en tunnels.

Hierna wordt per subcategorie een antwoord geformuleerd.

1.4.1 Ruimtelijke inpassing

Betrekking op reacties: [15 reacties]

Insprekers geven aan benieuwd te zijn naar de ruimtelijke inpassing van de Javabrug en met name of de nieuwe brug direct aan kan sluiten op de Jan Schaeferbrug.

Antwoord
Het volledig doortrekken van de Jan Schaeferbrug is onderzocht en is niet inpasbaar. In de volgende fase wordt onderzocht hoe de brug bij Java-eiland het beste kan worden ingepast in de omgeving, waarbij gebruiksvriendelijkheid en beperking van het hoogteverschil het uitgangspunt is.

1.4.2 Verkeerskundige inpassing

Betrekking op reacties: [44 reacties]

Insprekers geven aan bang te zijn dat de nieuwe verkeerssituatie bij Java-eiland niet overzichtelijk en veilig zal zijn of dat de nieuwe verkeersstroom overlast zal veroorzaken.

Antwoord
In de volgende fase zal de verkeerskundige inpassing nader worden uitgewerkt. Bewoners zullen hierbij actief betrokken worden.

1.4.3 Gebruikers

Betrekking op reacties: [20 reacties]

Insprekers geven aan benieuwd te zijn voor welk type vervoer de brug bestemd is.

Antwoord
De verbinding wordt ontworpen voor zowel fietsers als voetgangers. De suggestie om de brug al dan niet toegankelijk te maken voor gemotoriseerd vervoer wordt meegenomen in de volgende fase. Zie ook het antwoord bij paragraaf 1.7.4. Auto's worden op deze locatie in de stad niet wenselijk geacht en kunnen Amsterdam Noord via andere routes bereiken.

1.4.4 Overige reacties

Een aantal reacties hebben geen betrekking op bovenstaande subcategorieën. Deze worden hieronder apart behandeld.

School moet behouden blijven (reacties *,*,*) ***[2 reacties]***
Insprekers geven aan dat de Javabrug niet ten koste mag gaan van basisschool De Kleine Kapitein.

Antwoord
De school blijft behouden, maar de locatie van de school verandert. De huidige locatie is tijdelijk en binnenkort zal er een nieuwe locatie beschikbaar zijn.

1.5 Maatregel 4: Brug of tunnel Stenen Hoofd – Buiksloterham

Van de inspraakreacties die via het e-formulier zijn binnengekomen hebben 326 reacties betrekking op maatregel 4. Op basis van deze reacties zijn 3 subcategorieën opgesteld die betrekking hebben op de meestgestelde vragen:

1 Ruimtelijke inpassing
2 Verkeerskundige inpassing
3 Gebruikers

Enkele andere genoemde onderwerpen zijn onder meer de staat van het Stenen Hoofd en de gevolgen voor nautische bedrijven. Reacties de betrekking hebben op de locatie, nautische inpassing, gebruiksgemak en veiligheid, ontwerp en een brug- of tunneloptie worden beantwoord in paragraaf o Bruggen en tunnels.

Hierna wordt per subcategorie een antwoord geformuleerd.

1.5.1 Ruimtelijke inpassing

Betrekking op reacties: [3 reacties]

Insprekers geven aan benieuwd te zijn naar de bereikbaarheid van de verbinding vanaf Noord.

Antwoord
De maatregel voorziet nu een verbinding met de Grasweg. Daarnaast wordt integraal gekeken naar een verbetering van de fietsverbindingen in Noord zodat onder andere de verbinding naar Stenen Hoofd beter te bereiken is.

1.5.2 Verkeerskundige inpassing

Betrekking op reactie: [121 reacties]

Insprekers geven aan bang te zijn dat de nieuwe verkeerssituatie bij Stenen Hoofd niet overzichtelijk en veilig zal zijn of dat de nieuwe verkeersstroom overlast zal veroorzaken.

Insprekers geven aan dat ze graag zien dat het Stenen Hoofd behouden blijft als recreatieplek.

Antwoord
In de volgende fase zal de verkeerskundige inpassing nader worden uitgewerkt. Bewoners zullen hierbij actief betrokken worden.

1.5.3 Gebruikers

Betrekking op reacties: [24 reacties]

Insprekers geven aan benieuwd te zijn voor welk type vervoer de brug of tunnel bestemd is.

Antwoord
De verbindingen zijn bedoeld voor voetgangers en fietsers. Auto's worden op deze locatie in de stad niet wenselijk geacht en kunnen Amsterdam Noord via andere routes bereiken. De huidige indeling voor de brug en tunnel is 6 meter fietsstrook in het midden met aan weerszijden een voetpad van 2 meter. De brugoptie zal ook geschikt zijn voor bromfietsers (scooters). Voor de tunneloptie zal nader worden bekeken of deze geschikt moet zijn voor gemotoriseerd verkeer.

1.5.4 Overige reacties

Een aantal reacties hebben geen betrekking op bovenstaande subcategorieën. Deze worden hieronder apart behandeld.

Staat van Stenen Hoofd (reactie 780)
Insprekers geven aan dat het Stenen Hoofd in slechte staat is waardoor aanrijden en –lopen voor fietsers en voetgangers lastig is.

Antwoord
Stenen Hoofd zal versterkt of vernieuwd moeten worden om de voetgangers en fietsers aan te kunnen. Daarnaast zal de brug met aanbruggen onafhankelijk van het Stenen Hoofd gefundeerd worden.

Effect op bedrijven (reactie 455)
Inspreker geeft aan bang te zijn dat een brug bij het Stenen Hoofd ten koste gaat van zijn bedrijf.

Antwoord
Bij de stenen hoofdverbindingen zijn 2 mogelijkheden, een brug of een tunnel, in beeld. Bij het vervolgonderzoek zal hier meer duidelijkheid over komen, tevens wat daarvan de implicaties zijn. Zo nodig zal de gemeente contact opnemen met direct betrokkenen en belanghebbenden.

1.6 Maatregel 5: Voetgangerspassage CS – Buiksloterweg

Van de inspraakreacties die via het e-formulier zijn binnengekomen hebben 326 reacties betrekking op maatregel 5. Op basis van deze reacties zijn 2 subcategorieën opgesteld die betrekking hebben op de meestgestelde vragen:

1 Ruimtelijke inpassing
2 Gebruikers (fietsen ook toestaan)

Enkele andere genoemde onderwerpen zijn onder meer het weren van fietsers uit de tunnel. Reacties de betrekking hebben op de locatie, nautische inpassing, gebruiksgemak en veiligheid, ontwerp en een brugoptie worden beantwoord in paragraaf o Bruggen en tunnels.

Hierna wordt per subcategorie een antwoord geformuleerd.

1.6.1 Ruimtelijke inpassing

Betrekking op reacties: [11 reacties]

Insprekers geven aan benieuwd te zijn naar hoe de passage aan zal sluiten op bestaande verbindingen.

Antwoord
De voetgangerstunnel komt te liggen in het verlengde van de Cuyperspassage, de nieuwe onderdoorgang onder de sporen voor fietsers en voetgangers. Wel geldt dat de voetgangerstunnel onder het IJ doorgaat waardoor deze dieper komt te liggen. Aan de Noordkant eindigt de tunnel bij de Buiksloterweg. De meeste gebruikers van de passage willen naar de voorzieningen rondom het IJ. Als we de tunnel nog langer maken, moet een grote groep gebruikers teruglopen. Deze optie lijkt daarom niet logisch.

Een andere optie die is onderzocht is een fiets- en voetgangerstunnel naar het IJplein. Een IJpleintunnel in het centrale deel van het IJ leidt tot een sterke concentratie van het fietsverkeer over het IJ via de Oostertoegang richting Nieuwmarkt en Mr. Visserplein, tot mogelijk drie maal het huidige aantal fietsers. Dit zorgt voor congestie en onveilige situaties bij kruisingen. Fietsverbindingen op de flanken zorgen juist voor een ontspanning van de centrale verbindingen.

1.6.2 Gebruikers (fietsen ook toestaan)

Betrekking op reacties: [261 reacties]

Insprekers geven aan graag te zien dat de passage ook wordt opgesteld voor fietsers of dat het mogelijk is om de fiets aan de hand mee te nemen.

Antwoord
De voetgangerspassage tussen CS en de Buiksloterweg is speciaal voor voetgangers. Naar verwachting zullen vooral OV-reizigers en bezoekers/toeristen hiervan gebruik maken. Omdat de passage gericht is op voetgangers kunnen er roltrappen komen in plaats van rolpaden. Roltrappen

nemen minder ruimte in, waardoor de tunnel in een rechte lijn uitgevoerd kan worden. Gezien de beperkte ruimte was dit met rolpaden niet mogelijk. Fietsers kunnen gebruik maken van de pontveren bij het Centraal Station of een van vaste oeververbindingen op de flanken (Javabrug in het Oosten en Stenen Hoofdverbinding in het westen).

Naast de voetgangerspassage is ook de IJpleintunnel onderzocht. Hier kunnen voetgangers én fietsers gebruik van maken. Deze tunnel ligt beter in het fietsnetwerk en de ruimte is beschikbaar om via rolpaden de tunnel in en uit te gaan, waar fietsers de fiets aan de hand kunnen hebben. Aan de centrumkant heeft de IJpleintunnel een toegang voor fietsers bij de ODE-brug en een aftakking voor voetgangers aan de De Ruyterkade. De IJpleintunnel trekt echter veel fietsers, ook op het aansluitende netwerk. Dit heeft naar verwachting negatieve effecten op de doorstroming en veiligheid op de kruisingen en staat haaks op de doelen van Stad in Balans om de drukte in het centrum over de stad te spreiden.

1.6.3 Overig

Een aantal reacties hebben geen betrekking op bovenstaande subcategorieën. Deze worden hieronder apart behandeld.

Noord/Zuidlijn (reacties *,*,*)*[25 reacties]*
Insprekers geven aan dat ze graag zouden weten waarom een fiets-/voetgangerstunnel niet is meegenomen bij de bouw van de Noord/Zuidlijn.

Antwoord
Bij het ontwerp van de Noord/Zuidlijn is geen rekening gehouden met combinatie van de tunnel met fiets- en voetgangerverkeer. Er is halverwege de jaren '90 wel studie naar gedaan, maar de optie verviel vanwege de slechte ervaringen met de sociale veiligheid. Daarnaast ontbrak de urgentie want er waren weinig ontwikkelingen op Overhoeks.
In 2017 is een combinatie van de NoordZuidlijn met een met een fiets-voetgangerstunnel niet meer op een eenvoudige of goedkope manier in te passen.

Weren fietsers (reacties *,*,*)*[4 reacties]*
Insprekers geven aan dat ze graag zouden weten welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat fietsers alsnog de passage gaan gebruiken.

Antwoord
In de volgende fase wordt verder uitgewerkt hoe de voetgangerspassage eruit komt te zien.

1.7 Thema 1: Algemene afwegingen

Van de inspraakreacties die via het e-formulier zijn binnengekomen hebben 403 reacties betrekking op het thema algemene afwegingen. Op basis van deze reacties zijn 4 subcategorieën opgesteld die betrekking hebben op de meestgestelde vragen:

1 Wel/geen verbindingen
2 Beleving IJ en charme veren
3 Aandacht West/Oost
4 Snor- en bromfietsers

Enkele andere genoemde onderwerpen zijn onder meer het weren van toerisme in Noord en de veiligheid van de verbindingen.

Hierna wordt per subcategorie een antwoord geformuleerd.

1.7.1 Wel/geen verbindingen

Betrekking op reacties: [28 reacties]

Insprekers geven aan geen behoefte te hebben aan nieuwe verbindingen over het IJ en dat Noord Noord moet blijven.

Antwoord
Er bestaat een brede overtuiging dat de oversteek voor voetgangers en fietsers over het IJ moet worden verbeterd. Gezien de sterke groei en dynamiek van Amsterdam neemt de druk op dit historische knelpunt in de stedelijke structuur nu en in de toekomst nog meer toe. Op een gemiddelde werkdag nemen nu ongeveer 46.000 reizigers de pont. De huidige veerverbindingen over het IJ – en vooral het Buiksloterwegveer – kunnen de stroom fietsers en voetgangers nauwelijks meer aan. Dit vraagt om een sterk verbeterd netwerk van verbindingen over het IJ, met name voor fietsers en voetgangers. Onderdeel van het maatregelenpakket is het op korte termijn verbeteren van de veerpontverbinding. Daarnaast wordt ingezet op vaste verbindingen, waaronder een brug bij Kop Java

1.7.2 Beleving IJ en charme veren

Betrekking op reacties:[199 reacties]

Insprekers geven aan dat ze willen het verensysteem behouden blijft, mede vanwege de karakteristieke charme van het gebruik van de veren en de beleving van het IJ.

Insprekers geven aan dat ze het weidse karakter van het IJ willen behouden.

Antwoord
De openheid van het IJ is van grote waarde. Omdat afgezien is van bouw van een brug in het centrale deel van het IJ blijft het centrale waterplein behouden. De Javabrug aan de oostzijde is gesitueerd op het smalste deel van het IJ, aansluitend bij de Jan Schaeferbrug en op de overgang van het centrale waterplein en het ruime water van het z.g. Slik verder naar het oosten. De keuze voor een brug of tunnel aan de westzijde is nog niet gemaakt.

In de plannen van Sprong over het IJ blijven de veren behouden. Wel zullen de Oostveer en Distelwegveer verdwijnen indien deze worden vervangen door vaste verbindingen. Op de andere veerverbindingen kunt u het IJ ook in de toekomst blijven ervaren. Doordat we de drukte op de veren in de toekomst beter gaan spreiden, is onze verwachting dat een overtocht over het IJ met een veerpont nog comfortabeler en mooier zal worden. Zo kunnen we de charme van de ponten behouden.

1.7.3 Aandacht West/Oost

Betrekking op reacties: [121 reacties]

[119] Insprekers geven aan dat er in het voorgestelde maatregelenpakket te weinig aandacht is voor de Westkant van de stad, mede met het oog op de grootschalige gebiedsontwikkeling op het NDSM-terrein en in de Buiksloterham.

[2] Insprekers geven aan dat er in het voorgestelde maatregelenpakket te weinig aandacht is voor de Oostkant van de stad.

Antwoord
In de ontwerpstudie zijn verbindingen aan beide flanken onderzocht, zowel de oostzijde als de westzijde. Beide verbindingen hebben een hoge vervoerwaarde. Hoewel de westelijke verbinding inderdaad een gunstiger baten-kosten-verhouding heeft, kan met de brug bij Java-eiland eerder worden begonnen. De druk op de westzijde kan voorlopig opgevangen worden door de frequentie van het NDSM-veer te verhogen (Nota Veren). Wel wordt de besluitvorming en uitvoering van de westelijke verbinding versneld (zie paragraaf 1.8.5).

In de komende jaren zullen veel gebiedsontwikkelingsprojecten aan de oostkant van de stad uitgevoerd worden, zowel ten noorden als ten zuiden van het IJ (Hamerstraat, Marineterrein, Oostenburg, Cruquiusgebied, Zeeburgereiland, IJburg). Ook staan grote openbare ruimteprojecten op stapel, zoals de herinrichting van de Eilandenboulevard. Ook Sprong over het IJ (met het optimaliseren van het IJpleinveer, verbeteren Oostertoegang en Javabrug) concentreert zich in eerste instantie op de oostelijke flank.

1.7.4 Snor- en bromfietsers

Betrekking op reacties:[47 reacties]

Insprekers vragen welke verbindingen opengesteld worden voor snor- en bromfietsers.

Antwoord
Amsterdam verwacht minder snor- en bromfietsen vanwege de introductie van de milieuzone snor- en bromfiets en de voorgenomen verplaatsing van de snorfietsen naar de rijbaan met helmplicht, beide in 2018. De milieuzone voor brom- en snorfietsen zal gelden voor de gehele bebouwde kom, waarmee brom- en snorfietsen van voor 2011 (datum eerste toelating) niet meer de stad in kunnen. Amsterdam is daarnaast voornemens om snorfietsers van zoveel mogelijk fietspaden naar de rijbaan te verplaatsen met helmplicht binnen de ring A10 en op de belangrijkste (snor)fietsroutes naar dit gebied toe. Snorfietsers zullen zoveel mogelijk dezelfde routes moeten gaan rijden als bromfietsers.

Vanwege bovenstaande maatregelen verwachten we dat het aantal brom- en snorfietsers zal afnemen. Deze ontwikkeling gaat de gemeente de komende jaren in de gaten houden. Afhankelijk van deze ontwikkeling neemt de gemeente op een later moment een besluit of de veren of een vaste oeververbinding de beste plek is voor brom- en snorfietsers om het IJ over te steken. Brom- en snorfietsers kunnen in ieder geval tot de oplevering van vaste verbindingen gebruik blijven

maken van de veren. Ook voor hen moet er immers een snelle en veilige oplossing zijn om het IJ over te steken.

Voor canta's geldt iets vergelijkbaars. Als zij een geel verzekeringsplaatje hebben (invalidevoertuig) zijn ze toegestaan op fiets- en voetpaden en kunnen zij gebruik maken van de Javabrug. Als een canta een geel kenteken heeft (bromfiets en 45 km/h toegestaan) gelden de regels voor de bromfiets.

1.7.5 Overig

Een aantal reacties hebben geen betrekking op bovenstaande subcategorieën. Deze worden hieronder apart behandeld.

Geen toerisme in Noord (reacties *,*,*) [4 reacties]
Insprekers geven aan dat het toerisme in Noord niet gestimuleerd moet worden of dat er maatregelen moeten worden genomen om het toerisme terug te dringen.

Antwoord
Bezoekers vormen een groeiende groep gebruikers van de stad. Dat geldt ook voor Noord, denk aan de bezoekers van alle succesvolle evenementen op het NDSM-terrein: festivals, de markt in de IJhallen of de Pannenkoekenboot. Met het programma *Balans in de Stad* wil het stadsbestuur de grote stroom bezoekers, die naar het centrum komen, actief spreiden. Het IJ, Overhoeks en mogelijk de omgeving van het metrostation Sixhaven kunnen hier een rol in spelen.

Verdwijnen er ook verbindingen? (reacties *,*,*) [2 reacties]
Insprekers vragen of er met deze maatregelen ook verbindingen verdwijnen.

Antwoord
In de plannen van Sprong over het IJ blijven de veerverbindingen behouden. Wel zullen de Oostveer en Distelwegveer verdwijnen indien deze worden vervangen door vaste verbindingen. Deze veren zullen blijven varen tot de Javabrug en Stenen Hoofdverbinding gerealiseerd zijn. We verwachten dat na de ingebruikname van de vaste verbindingen te weinig mensen nog gebruik maken van deze veren. Als gevolg zullen we de veerverbindingen opheffen.

Maak het OV goedkoper (reacties *,*,*) [2 reacties]
Insprekers geven aan dat het reizen met OV voordeliger moet worden.

Antwoord
De prijzen van het OV worden op nationaal niveau bepaald.

Houd rekening met veiligheid (reacties *,*,*) [2 reacties]
Insprekers geven aan dat er bij het realiseren van de verbindingen goed rekening gehouden moet worden met de veiligheid.

Antwoord
ANTWOORD ONTBREEKT

Investeer in woningbouw (reacties *,*,*) [2 reacties]

Insprekers geven aan dat er meer woningen gebouwd moeten worden.

Antwoord
Amsterdam is een gemengde stad, voor bewoners, bedrijvigheid en bezoekers. Het stadsbestuur wil die kwaliteit verder uitbouwen (vgl. de Structuurvisie 2040 *Economisch Sterk en Duurzaam*). Daarvoor worden in de komende 10 jaar minstens 50.000 woningen bijgebouwd in de stad in gemengde stedelijke milieus.

Veiligheid Buiksloterham/NDSM (reacties 603 en 1200)
Insprekers geven aan dat er ook aandacht moet komen voor het verbeteren van de veiligheid in de publieke ruimte bij Buiksloterham en NDSM.

Antwoord
Buiksloterham en NDSM zijn transformatiegebieden van 100% bedrijven naar een gelijke mix van wonen en werken. Dit gaat gepaard met een geleidelijke herinrichting van de openbare ruimte waarbij verkeers- en sociale veiligheid belangrijke aandachtspunten zijn. De aansluiting van de nieuwe verbindingen met het achterland is een belangrijk onderdeel van Sprong over het IJ en zal in het volgende stadium van Sprong over het IJ verder worden uitgewerkt.

De gemeente ontmoedigt fietsen (reactie 560)
Insprekers geven aan dat deze maatregelen, in combinatie met het gebrek aan fietsenstallingen en fietspaden, inwoners ontmoedigen om de fiets te gebruiken.

Antwoord
De afgelopen jaren heeft de gemeente Amsterdam flink geïnvesteerd in de fiets, onder andere door de uitvoering van het programma Fiets 2017-2022. Zo zijn er 16.000 nieuwe fietsparkeerplekken gerealiseerd, waarvan 11.000 bij de stations, en zijn er nog 40.000 fietsparkeerplekken in voorbereiding. Daarnaast zijn er diverse andere infrastructurele maatregelen genomen waaronder het aanleggen van 15 km rood asfalt en het verbeteren van de doorstroming bij kruispunten door het creëren van meer opstelruimte voor fietsers. De resultaten zijn terug te vinden in de fietsmonitor 2016: https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/fiets/fietsbeleid/meerjarenplan-fiets/

Het nieuwe meerjarenplan fiets 2017-2022 dat naar verwachting in het derde kwartaal van 2017 zal worden vastgesteld door de gemeenteraad zet deze aanpak met ruim 50 maatregelen voor fiets voort.

Verstoring woon-werkverkeer (reactie 1651)
Inspreker geeft aan dat woon-werkverkeer niet gehinderd mag worden door bouwprojecten en evenementen tot maatregel 1 en 2 gerealiseerd zijn. Daarnaast geeft de inspreker aan dat er in Noord parkeermeters moeten komen of parkeervergunningen voor bewoners zonder auto's.

Antwoord
Het stadsbestuur wil het toenemende reizigersverkeer over het IJ opvangen door een reeks van maatregelen. Op en rond Overhoeks en op NDSM is betaald parkeren ingevoerd. Dat is een effectief middel gebleken om veel autoverkeer te vermijden.

Splits fiets- en wandelroutes (reactie 298)
Inspreker geeft aan dat fiets- en wandelroutes gescheiden moeten worden.

Antwoord
In de MobiliteitsAanpak Amsterdam en de uitwerking hiervan in het beleidskader verkeersnetten Amsterdam zijn plusnetten geformuleerd voor OV, auto, fiets en de voetganger. Hier is aangegeven welke vervoerwijze waar prioriteit krijgt. Uitgangspunt is om deze plusnetten te 'ontstapelen', zodat de verschillende functies elk hun eigen plek hebben.

Meer aandacht voor Amsterdam-West (reactie 1297)
Inspreker geeft aan dat er meer aandacht moet komen voor Amsterdam-West en buslijn 21.

Antwoord
De ontwikkelingen binnen Amsterdam-West vallen buiten de reikwijdte van dit project.

1.8 Thema 2: Proces, planning en kosten

Van de inspraakreacties die via het e-formulier zijn binnengekomen hebben circa 604 reacties betrekking op het thema proces, planning en kosten. Op basis van deze reacties zijn 9 subcategorieën opgesteld die betrekking hebben op de meestgestelde vragen:

1 Proces: Onderzoek
2 Proces: Inspraak
3 Planning: Verkleind pakket
4 Planning: Alternatieve volgorde
5 Planning: Versnelling
6 Planning: Lange termijn
7 Kosten: Alternatieve financiering
8 Kosten: Alternatieve besteding
9 Kosten: Maatregelen te duur

Enkele andere genoemde onderwerpen zijn onder meer het uitbreiden van het maatregelenpakket, de investering in het verbreden van de sluis bij IJmuiden en de kosten van de verbindingen voor reizigers.

Hierna wordt per subcategorie een antwoord geformuleerd.

1.8.1 Proces: Onderzoek

Betrekking op reacties:[31 reacties]

Insprekers geven aan dat er goed moet worden onderzocht wat het beste is voor de stad en haar inwoners. Sommige insprekers geven aan bang te zijn dat de maatregelen onderdeel zijn van een prestigeproject of teveel beïnvloed worden door de scheepvaartlobby.

Antwoord
De maatregelen zijn voorbereid in uitgebreid onderzoek (waaronder de MKBA en de Kwalitatieve Review). Hierbij zijn experts uit verschillende (wetenschappelijke) disciplines betrokken geweest. Ook in de Externe Adviescommissie, die het proces begeleid heeft, hadden experts uit verschillende (wetenschappelijke) disciplines zitting, onder andere economie, verkeer en vervoer,

geografie, scheepvaart, ondergronds bouwen, civiele kunstwerken, landschapsarchitectuur en architectuur.

1.8.2 Proces: Inspraak

Betrekking op reacties:[35 reacties]

Insprekers geven aan dat bewoners, reizigers, ondernemers en experts moeten worden betrokken bij de besluitvorming en vormgeving van de maatregelen.

De inspraakfolder is verspreid in de postcodegebieden waar de gebruikers van de veren voornamelijk wonen. Het programma Sprong over het IJ zal in de komende jaren blijven bestaan, inclusief Nieuwsbrief en site. Er zal veel informatie te delen zijn over de voortgang van de planvorming en uitvoering van de verschillende maatregelen. De Nieuwsbrief verschijnt als er nieuwe stappen te melden zijn. In de vervolgfasen van de deelprojecten zal uitgebreid met betrokkenen (bewoners, ondernemers en instellingen) gecommuniceerd worden.
Hoe wordt de mening van de inwoners meegenomen/gewogen (reactie 2016)?

1.8.3 Planning: Verkleind pakket

Betrekking op reacties: [125 reacties]

Insprekers geven aan dat ze de uitvoering van het gehele maatregelenpakket niet nodig achten en dat slechts een selectie van maatregelen volstaat.

Antwoord
Gekozen is voor een adaptieve uitvoeringsstrategie, waarin het effect van de maatregelen en de (feitelijke en verwachte) ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ meegewogen kan worden. Voorgesteld wordt om in het centrale deel van het IJ het IJpleinveer te verplaatsen en verder te gaan met de ontwikkeling van metrostation Sixhaven. In 2020 wordt het besluit voorgelegd over de voetgangerspassage. De effecten van het verplaatste IJpleinveer en van het metrostation vormen hierin een belangrijk afwegingscriterium. De voetgangerspassage en het metrostation zouden een grote bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van het aantal voetgangers op de pont. Ze geven echter onvoldoende ruimte om de snelle toename van het fietsverkeer het hoofd te bieden. Het fietsverkeer kan worden gespreid door vaste oeververbindingen op de flanken. Dit verkort de reistijd voor fietsers en ontlast de omgeving rond Centraal Station.

1.8.4 Planning: Alternatieve volgorde

Betrekking op reacties: [113 reacties]

Insprekers geven aan het niet eens te zijn met de volgorde waarin de maatregelen worden uitgevoerd of dat de afronding van de Noord/Zuidlijn moet worden afgewacht voor er maatregelen worden genomen.

Antwoord
Gekozen is voor een adaptieve uitvoeringsstrategie, waarin het effect van de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de (feitelijke en verwachte) ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ meegewogen kan worden. De voorbereiding van de maatregelen 2 en 3 starten nu, maar het Uitvoeringsbesluit wordt pas genomen in 2020. Metrostation Sixhaven heeft één van de hoogste scores in de MKBA, maar verwacht wordt dat de aanleg van dit station slechts een beperkt effect zal hebben op het fietsverkeer. Vooral busreizigers zullen de nieuwe metroverbinding gebruiken. Daarom start nu ook al de voorbereiding van de Javabrug. Daarnaast wordt de besluitvorming en uitvoering van de westelijke verbinding versneld.

1.8.5 Planning: Versnelling

Betrekking op reacties:[284 reacties]

Insprekers geven aan dat enkele of alle maatregelen zo snel mogelijk moeten worden uitgevoerd.

Antwoord
De urgentie voor het realiseren van vaste oeververbindingen is groot. Daarom wordt nu gestart met het optimaliseren van de veren, de planvoorbereiding voor het metrostation Sixhaven én de planvoorbereiding voor de eerste vaste oeververbinding bij Kop Java. In 2020 wordt het Uitvoeringsbesluit genomen. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de NoordZuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.
Naar aanleiding van de inspraak wordt de besluitvorming voor de maatregelen 4 en 5 , een Stenen Hoofdverbinding en een voetgangerspassage achter het Centraal Station, 6 jaar naar voren gehaald, van 2026 naar 2020. De planvoorbereiding start nu en het Uitvoeringsbesluit wordt genomen in 2020. Het is gekoppeld aan de evaluatie van effecten NoordZuidlijn, monitoring van reizigersverkeer en bouwprogramma en Uitvoeringsbesluiten metrostation Sixhaven en Javabrug. Om de geplande opening van de Noord/Zuidlijn in 2018 niet in gevaar te brengen, zal de bouw van metrostation Sixhaven altijd pas starten als de Noord/Zuidlijn klaar is. Besluitvorming in 2020 geeft het College de kans om het effect van de indienststelling Noord/Zuidlijn en de gebiedsontwikkeling in de omgeving van Sixhaven op het reizigersverkeer over het IJ te monitoren en een weloverwogen besluit te nemen. Direct na het besluit kan gestart worden met de aanbesteding.

1.8.6 Planning: Lange termijn

Betrekking op reacties: [6 reacties]

Insprekers geven aan dat er bij de plannen rekening gehouden moet worden met de groei van de stad op de lange termijn.

Antwoord
De maatregelen Sprong over het IJ hebben betrekking op de middellange termijn 2020-2025. Op lange termijn zullen meer verbeteringen in de IJ-oeververbindingen nodig zijn (meer veren, bruggen of tunnels, mogelijke aanpassing IJtunnel, tram- en metroverbindingen). Deze komen aan de orde in het programma Ruimte voor de Stad.

1.8.7 Kosten: Alternatieve financiering

Betrekking op reacties:[10 reacties]

Insprekers geven aan dat de aanleg van vaste oeververbindingen gefinancierd zou kunnen worden door externe investeerders of door middel van toegangspoortjes.

Insprekers geven aan dat de veren gefinancierd kunnen worden door middel van toegangsbewijzen.

Antwoord
Het doel is om een (financieel) aantrekkelijke verbinding te maken voor alle fietsers en voetgangers. De mogelijkheden tot alternatieve financiering van de maatregelen wordt in de volgende fase meegenomen. Toegangspoortjes genieten niet de voorkeur, omdat ze als gebruiksonvriendelijk kunnen worden ervaren en de reistijd van de gebruikers verlengen.

De gemeente Amsterdam ziet de veren als een basisinfrastructuur voor de Amsterdammers, waarmee zij snel, comfortabel, veilig én kosteloos het IJ over kunnen steken. Er zijn geen plannen om de veren te gaan beprijzen, zeker zolang er geen vaste verbindingen worden gerealiseerd. De mogelijkheid van het beprijzen ligt voor de lange termijn wel open als optie, maar dat is een afweging die tegen die tijd gemaakt moet worden.

1.8.8 Kosten: Alternatieve besteding

Betrekking op reacties:[13 reacties]

Insprekers geven aan dat het geld voor de verbindingen beter besteed kan worden aan andere voorzieningen, zoals woningen of natuur.

Antwoord
Bij de verdeling van de financiële middelen maakt de gemeenteraad een afweging tussen verschillende belangen die spelen in de stad.
Het is een politieke keuze, onder andere gebaseerd op de afspraken in het coalitie-akkoord. De behandeling van de voorjaarsnota is het jaarlijkse moment waarop deze afweging integraal over alle dossiers (bijvoorbeeld woningbouw, zorg, of armoedebeleid) wordt gemaakt.
Een keuze om financiële middelen te besteden aan betere verbindingen over het IJ is onderdeel van deze besluitvorming. Het programma Sprong over het IJ kan – zo blijkt uit de inspraakreacties – rekenen op breed draagvlak in de stad. Ook dit aspect zal door de Raad worden meegewogen in haar besluit. Het investeringsbesluit voor de verschillende deelprojecten pas wordt pas in een later stadium genomen.

1.8.9 Kosten: Maatregelen te duur

Betrekking op reacties:[35 reacties]

Insprekers geven aan dat ze de maatregelen, met name de bouw van een brug of tunnel, te duur vinden.

Antwoord
Bij de verdeling van de financiële middelen maakt de gemeenteraad een afweging tussen verschillende belangen die spelen in de stad.
Het is een politieke keuze, onder andere gebaseerd op de afspraken in het coalitie-akkoord. De behandeling van de voorjaarsnota is het jaarlijkse moment waarop deze afweging integraal over alle dossiers (bijvoorbeeld woningbouw, zorg, of armoedebeleid) wordt gemaakt.
Een keuze om financiële middelen te besteden aan betere verbindingen over het IJ is onderdeel van deze besluitvorming. Het programma Sprong over het IJ kan – zo blijkt uit de inspraakreacties – rekenen op breed draagvlak in de stad. Ook dit aspect zal door de Raad worden meegewogen in haar besluit. Het investeringsbesluit voor de verschillende deelprojecten pas wordt pas in een later stadium genomen.

1.8.10 Overig

Een aantal reacties hebben geen betrekking op bovenstaande subcategorieën. Deze worden hieronder apart behandeld.

Meer maatregelen nodig (reacties *,*,*) [5 reacties]
Insprekers geven aan dat er naast het voorgestelde pakket aan maatregelen meer maatregelen moeten worden genomen om de verbinding met Noord te verbeteren.

Antwoord
Jaarlijks wordt (de toename van) het reizigersverkeer gemonitord. Mocht blijken dat de maatregelen onvoldoende zijn, dan is aanvullende actie inderdaad nodig.

Verbreding sluis IJmuiden (reacties *,*,*) [4 reacties]
Insprekers vragen of de investering in de verbreding van de sluizen bij IJmuiden niet teniet wordt gedaan door de bouw van een brug.

Antwoord
De nieuwe zeesluis maakt de zeehaven beter bereikbaar. De goederenstroom over het IJ naar het achterland via binnenschepen zal dan ook toenemen.

Maatregelen moeten gratis zijn (reactie 156)
Inspreker geeft aan de maatregelen gratis en altijd beschikbaar moeten zijn.

Antwoord
De vaste verbindingen zullen gratis zijn en dag en nacht beschikbaar zijn (ook tunnels?). Er zijn geen plannen om de veren te gaan beprijzen, zeker zolang er geen vaste verbindingen worden gerealiseerd.

Vermeld ook de kosten (reactie 2138)
Inspreker geeft aan de investerings- en onderhoudskosten vermeld moeten worden om als inspreker een goede afweging te maken.

Antwoord

Voor de maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) zijn kostenramingen opgesteld. Daarin zijn alle relevante kosten meegenomen, ook van onderhoud en beheer. Ook de exploitatiekosten van de veren zijn meegenomen.

Kosten Javabrug (reactie 521)
Inspreker vraagt waarom de Javabrug duurder is geworden dan eerder begroot.

Antwoord
In fase 2 is een andere kostenramingssystematiek gebruikt dan in fase 1 met grotere risico-reserveringen. Bovendien is het ontwerp aangepast. De nieuwe Jakartagracht voor het recreatieverkeer en kadeherstel zijn nu opgenomen in de raming.

1.9 Thema 3: Bruggen en tunnels

Van de inspraakreacties die via het e-formulier zijn binnengekomen hebben 1059 reacties betrekking op het thema bruggen en tunnels. Op basis van deze reacties zijn 8 subcategorieën opgesteld die betrekking hebben op de meestgestelde vragen:

1 Locaties
2 Brug of tunnel
3 Sociale veiligheid
4 Bruggen: nautische inpassing
5 Bruggen: gebruik en comfort
6 Tunnels: gebruik en comfort
7 Bruggen: vormgeving
8 Tunnels: vormgeving

Enkele andere genoemde onderwerpen zijn onder meer de bouw van parallelle bruggen, pontonbruggen en een tunnelnetwerk.

Hierna wordt per subcategorie een antwoord geformuleerd.

1.9.1 Locaties

Betrekking op reacties:[252 reacties]

Insprekers geven aan de locatie van (met name) de brug bij java-eiland of de verbinding bij Stenen Hoofd niet logisch te vinden en de verbindingen liever meer naar het oosten, westen of richting Centraal Station zouden plaatsen.

Antwoord
Uit het vervoerwaarde-onderzoek blijkt dat spreiding van het fietsverkeer over meerdere oversteekplaatsen het beste werkt. De bestaande sterke concentratie op het centrale deel van het IJ, via het Buiksloterwegveer en het IJpleinveer, is bij sterke groei niet vol te houden. Een brug of fietstunnel op deze plaats zou de drukte alleen maar verergeren. Bovendien is er aan de wal geen ruimte voor. Een brug op deze locatie is voor Rijkswaterstaat en het Centraal nautisch Beheer onacceptabel. De vlotheid van de verkeersstromen en de veiligheid op het water komen ernstig in

gevaar (zie ook de brief van de wethouder Ruimtelijke Ordening aan de Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken, dd. 30 augustus 2016, bijlage 1.10 bij de concept Nota van Uitgangspunten).

Spreiding van het fietsverkeer naar de flanken zal de druk op het centrale deel tot een aanvaardbaar niveau verminderen. Hiernaast is afwikkeling van het fietsverkeer via de flanken een impuls voor de lopende gebiedsontwikkeling in het Hamerstraatkwartier en het Marineterrein aan de oostzijde. In de vorige fase van het project is ook onderzoek gedaan naar een oostelijker variant van de Javabrug. Hieruit bleek dat vervoerswaarde van een brug op deze locatie minder groot was dan de voorliggende locatie. De huidige locatie vangt namelijk ook deel van het fietsverkeer tussen Oud-Noord, de Banne, Buikslotermeerplein e.o. en de oostelijke en zuidelijke delen van de stad op. Daardoor wordt het centrale deel van het IJ ontlast. Om deze reden is afgezien van nader onderzoek. Ook aan de westzijde is gekozen voor een brug die niet nog westelijker ligt om zo het centrumgebied meer te ontlasten.

1.9.2 Brug of tunnel

Betrekking op reacties:[566 reacties]

Insprekers geven aan een bepaalde voorkeur te hebben voor een brug of tunnel bij Java-eiland, Stenen Hoofd of achter Centraal Station.

Specifieke aantallen:
Geen bruggen in het algemeen: 71
Geen tunnels in het algemeen: 3
Liever bruggen in het algemeen: 40
Liever tunnels in het algemeen: 249

Liever tunnel bij Java-eiland: 21

Liever brug bij Stenen Hoofd: 53
Liever tunnel bij Stenen Hoofd: 107

Liever brug achter CS: 28

Antwoord
In het Voorgenomen Voorkeursbesluit is gekozen voor realisering van een Javabrug op de oostflank en voor het open houden van de keuze voor een brug of tunnel bij het Stenen Hoofd op de westflank. De argumenten zijn onder andere:

- Voordelen van tunnels en de voetgangerspassage zijn onder meer dat deze het uitzicht op en over het IJ vrij laten en geen belemmering vormen voor de scheepvaart.
- Bruggen zijn comfortabeler in het gebruik dan tunnels. Het te overbruggen hoogteverschil is groter bij tunnels (7-8 versus 20-21 meter). Fietsers moeten twee keer op- en afstappen om in een tunnel naar beneden en weer naar boven te gaan. Met een goede inrichting en vormgeving van hellingen en stijgpunten kan aan bezwaren tegen bruggen tegemoet worden gekomen. Daarnaast kan de gebruiker genieten van het uitzicht op het IJ.
- 's Avonds en 's nachts zijn tunnels onprettig, zeker als je niet recht naar beneden kunt en geen goed overzicht hebt. Bij een Javatunnel is door de beperkte ruimte een toegang in

harmonicavorm of in een knik onvermijdelijk. De Externe Adviescommissie en de in de Kwalitatieve Review geraadpleegde experts ontraadden dergelijke oplossingen.
- Een Javabrug heeft een hogere vervoerwaarde dan een Javatunnel. Daarin is meegenomen dat een brug buiten de ochtend- en avondspits regelmatig open zal gaan voor de recreatievaart, vergelijkbaar met het openingsregime van de Schellingwouderbrug.
- Een brug maakt de verbinding tussen de delen van de stad fysiek ervaarbaar en zichtbaar.

De keuze voor een brug of tunnel bij het Stenen Hoofd is nog niet gemaakt. De inpassing van een Stenen Hoofdtunnel is eenvoudiger dan die van een Javatunnel door de grotere maat van het IJ. Door de gestrekte entrees is de vervoerwaarde groot en de sociale veiligheid mogelijk minder problematisch. Deze aspecten zijn belangrijk in de latere afweging.

Maatregel 5 van de voorgestelde maatregelen is een voetgangerspassage (tunnel) vanaf Centraal station naar de Buiksloterweg. Een brug achter Centraal Station is onderzocht en bleek onaanvaardbaar, uit oogpunt van de veiligheid van het scheepvaartverkeer op het IJ.

1.9.3 Sociale veiligheid

Betrekking op reacties:[125 reacties]

Insprekers geven aan bang te zijn dat bruggen en met name tunnels onder het IJ niet veilig zijn.

Antwoord
Bij het ontwerp van een tunnel wordt veel aandacht besteed aan sociale veiligheid. Zo zal een tunnel altijd in één rechte lijn worden gebouwd zodat het uiteinde zichtbaar is en er geen onoverzichtelijke hoeken kunnen ontstaan. Ook zal er zowel camera- als fysiek toezicht moeten zijn en wordt er nagedacht over een verlichtingsplan. Daarnaast wordt onderzocht of er winkels of attracties in de tunnel komen, uit oogpunt van sociale veiligheid en aantrekkelijkheid voor de gebruikers.

Sociale veiligheid is bij bruggen een minder groot probleem, omdat er meer overzicht is voor de gebruikers. Vooral de ruimte onder de brug zal in een volgende fase zo worden vormgegeven dat hier geen onprettige buitenruimte wordt gecreëerd.

1.9.4 Bruggen: nautische inpassing

Betrekking op reacties:[155 reacties]

Insprekers vragen hoe de scheepvaart wordt beïnvloed door de komst van een brug.

Antwoord
De bruggen worden op dezelfde hoogte gebouwd als... om de beroepsvaart vrije doorgang te geven. Bij het ontwerp van de Javabrug is rekening gehouden met de recreatievaart, de staande mastroute en Sail. Aan beide zijden van de brug ligt een beweegbaar brugdeel (20 en 35 meter breed), geschikt voor schepen met een staande mast. Voor het openingsregime van de Javabrug wordt aangesloten bij het openingsregime van de Schellingwouderbrug: maximaal drie keer per uur op aanbod van schepen en geen brugopeningen in de ochtend- en avondspits. Bij de bruggen worden in overleg met RWS en CNB wachtplaatsen gemaakt. Aan de noordzijde zijn deze

gescheiden van de vaarweg voor binnenschepen door geleidewerken met golfremmers, aan de zuidzijde liggen de wachtplaatsen in de luwte van de Kop van het Javaeiland.

1.9.5 Bruggen: gebruik en comfort

Betrekking op reacties: [273 reacties]

Insprekers geven aan dat bang te zijn dat een brug te steil en te winderig wordt voor fietsers of dat fietsers te vaak moeten wachten voor brugopeningen. Ook zijn ze benieuwd of er voorzieningen op de brug komen, zoals cafés of winkels.

Antwoord
Het openingsregime van de Javabrug wordt vergelijkbaar aan dat van de Schellingwouderbrug. Dit leidt tot vaste openingstijden van de Javabrug bij aanbod. Tijdens de ochtend- en avondspits wordt de brug niet geopend. In het hoogseizoen is een brug ongeveer de helft van de tijd niet beschikbaar voor het langzaam verkeer. Met goede communicatie over het openingsregime, bijvoorbeeld door middel van borden en apps, wordt informatie gegeven over de beschikbaarheid. Fietsers en voetgangers kunnen eventueel kiezen voor een alternatieve route.

De fiets- en voetgangersbruggen krijgen lange hellingbanen, met een hellingspercentage kleiner dan 3%. Er worden trappen en ruime liften voor voetgangers en minder validen gerealiseerd. De brug krijgt een functionele breedte van minimaal 10 meter, met aparte stroken voor fietsers en voetgangers. Bij de inpassing van de brug in de omliggende infrastructuur wordt rekening gehouden met de toegang tot de brug (deze mag niet te nauw zijn). Alternatieve ontsluitingsvormen met een geringer ruimtebeslag zijn rolpaden met een hellinghoek van 12 graden of roltrappen. Deze worden in een volgende fase meegenomen in het onderzoek. Er zijn verschillende manieren denkbaar om de gebruiker te beschermen tegen wind, bijvoorbeeld met windschermen. De snelbinder in Nijmegen is hiervoor een interessant voorbeeld.

De functie van een brug over het IJ is de vervoersbeweging en transport van fietsers en voetgangers, niet zozeer het creëren van een verblijfsplaats.

1.9.6 Tunnels: gebruik en comfort

Betrekking op reacties:[91 reacties]

Insprekers geven aan graag rolpaden in een tunnel te zien om de reis door de tunnel te vergemakkelijken en eventueel winkels en andere sociale voorzieningen.

Antwoord
In de voetgangerspassage komen rolbanden, zoals deze bijvoorbeeld ook op Schiphol gebruikt wordt om sneller aan de overkant te zijn. De afmetingen van de tunnel zijn min. 10 meter breed en 4,5 meter hoog, wat veel comfort biedt aan de gebruikers. In de volgende fase wordt de vormgeving verder bepaald met een licht- en een inrichtingsplan. Dan wordt ook verder onderzocht of er winkels of attracties in de tunnel komen en op welke manier. Wel geldt dat los van attracties de tunnel sociaal veilig dient te zijn.

1.9.7 Bruggen: vormgeving

Betrekking op reacties:[74 reacties]

Insprekers geven aan belang te hechten aan het ontwerp van de brug.

Antwoord
Na besluitvorming door de gemeenteraad wordt er verder gestudeerd op het ontwerp van de brug. Hoge kwaliteit van de nieuwe verbindingen, bruggen en-of tunnels is het uitgangspunt. Voor de bewaking van de kwaliteit wordt in de volgende planfase een Supervisieteam aangesteld. Dit team brengt gevraagd (bij de verschillende selectie-, ontwerp- en besluitvormingsmomenten), maar ook ongevraagd advies uit aan de ambtelijk opdrachtgever.

1.9.8 Tunnels: vormgeving

Betrekking op reacties:[18 reacties]

Insprekers geven aan belang te hechten aan het ontwerp van de tunnel of benieuwd te zijn in hoeverre er is gekeken naar voorbeelden van tunnels uit andere steden.

Antwoord
Na besluitvorming door de gemeenteraad wordt er verder gestudeerd op het ontwerp van een tunnel. Bij de voetgangerspassage is gekeken naar andere (inter-)nationale voorbeelden, waarvan we leren en inspiratie opdoen voor de voetgangerspassage. De Maastunnel in Rotterdam, de Sint Annatunnel in Antwerpen en de Greenwichtunnel in Londen blijken elk problemen met sociale veiligheid te hebben. De Greenwich tunnel in Londen is 's nachts voor een langere periode gesloten en is pas weer opengesteld nadat er overal camera's geplaatst zijn. In de Maastunnel zit bijvoorbeeld een bocht, waardoor het zicht en daarmee het veiligheidsgevoel verslechtert. De voetgangerspassage komt juist in een rechte lijn. Een goed voorbeeld van een recentere tunnel is de Croix-Rousse in Lyon: hier is veel moeite is gedaan om de tunnel aantrekkelijk te laten zijn voor voetgangers, onder meer met videoafbeeldingen op de zijmuren.

1.9.9 Overig

Een aantal reacties hebben geen betrekking op bovenstaande subcategorieën. Deze worden hieronder apart behandeld.

Pontonbrug (reacties *,*,*)[6 reacties]
Insprekers geven aan een voorkeur te hebben voor een pontonbrug.

Antwoord
Een pontonbrug is onaanvaardbaar uit oogpunt van de scheepvaart. Scheepvaart moet ongehinderd gebruik kunnen maken van het IJ, daarom is een brug met een doorvaarthoogte van minimaal 9,7 meter vereist.

Tunnelnetwerk (reacties *,*,*)[3 reacties]

Insprekers geven aan dat een fiets- of voetgangerstunnel achter CS meerdere afsplitsingen kan hebben waarbij een netwerk van tunnels wordt gecreëerd.

Antwoord
De tunnel van CS naar de Buiksloterweg is nu als voetgangerstunnel gedacht. De optie om ook fietsers toe te laten zal nader worden bekeken. Er is nu uitgegaan van één centrale toegang.

Parallelle bruggen (reactie 1687)
Inspreker geeft aan dat er twee parallelle bruggen gemaakt kunnen worden zodat fietsers nooit hoeven te wachten op de schepen.

Antwoord
De brug aan de oostzijde zal zo hoog worden aangelegd zodat de beroepsvaart ongehinderd doorgang kan vinden (nog geen rekening houdend met High cubes containervaart). Voor de staande mastenroute is een beweegbare brug in het ontwerp meegenomen in de nieuwe Jakartagracht op het Java-eiland. Door mogelijk twee beweegbare bruggen in de Jakartagracht aan te brengen zal er geen wachttijd ontstaan omdat altijd één van de twee bruggen open voor voet- en fietsverkeer is.

Landbrug (reacties 2013)
Inspreker geeft aan dat Noord en Centrum verbonden kunnen worden met land.

Antwoord
ANTWOORD ONTBREEKT

Rolpaden in boogvorm (reactie 1673)
Insprekers geven aan dat eventuele rolpaden ook in een doorgaande boogstraal ontwikkeld kunnen worden.

Antwoord
Voor het ontwerp van een tunnel zal uiteraard de markt worden bevraagd over onder andere de rolpaden. Het ontwerp van een tunnel zal in de vervolgfase nader worden onderzocht.

FLIJover brug achter CS (reactie 291)
Inspreker geeft aan dat de optie van de FLIJover brug achter Centraal Station ook moet worden overwogen.

Antwoord
Amsterdam is niet op zoek naar een toeristische trekpleister of een icoon voor de stad, maar naar een verbinding die eenvoudig de groeiende stroom forenzen kan bedienen.

Brug vanaf Piet Heinkade (reactie 787)
Inspreker geeft aan dat een oostelijke of centrale brug ook aan kan sluiten op de Piet Heinkade bij het Muziekgebouw.

Antwoord
Deze variant is uitgewerkt als alternatief voor een brug in het centrale gedeelte. Deze locatie is afgevallen vanwege de nautische eisen die niet konden worden gehaald: de brug ligt in een bocht en nabij een kruising van vaarwegen.

Naamgeving brug (reactie 1247)
Inspreker suggereert dat de brug naar Eberhart van der Laan vernoemd kan worden.

Antwoord
ANTWOORD ONTBREEKT

Duurzaam ontwerp bruggen (reactie 1290)
Inspreker geeft aan dat bij het ontwerp van de brug rekening gehouden moet worden met duurzaamheid.

Antwoord
Bij alle projecten die Amsterdam inkoopt is het aspect duurzaam ontwerpen en duurzaam bouwen een standaard onderdeel. Bij de verdere uitwerking van de verschillende deelprojecten wordt vastgesteld hoe hier bij de verschillende specifieke opgaven het best aan tegemoet gekomen kan worden.

1.10 Thema 4: PTA

Van de inspraakreacties die via het e-formulier zijn binnengekomen hebben 278 reacties betrekking op het thema PTA. Op basis van deze reacties zijn 3 subcategorieën opgesteld die betrekking hebben op de meestgestelde vragen:

1 Wel/geen verplaatsing
2 Combinatie brug en PTA
3 Alternatieve locaties

Enkele andere genoemde onderwerpen zijn onder meer de eventuele verplaatsing naar de Noorder IJplas en het afgraven van de Kop van Java.

Hierna wordt per subcategorie een antwoord geformuleerd.

1.10.1 Wel/geen verplaatsing

Betrekking op reacties:[240 reacties]

Insprekers geven aan dat ofwel de PTA op de huidige locatie te willen houden (211) vanwege het zicht op de cruiseschepen en de inkomsten uit toerisme ofwel de PTA te willen verplaatsen (29) vanwege (milieu)overlast van de schepen in de binnenstad.

Antwoord
Het gemeentebestuur wil de cruisevaart voor de stad en de regio behouden, maar de negatieve effecten op de leefbaarheid van de stad zoveel mogelijk beperken. De huidige PTA kan maximaal 175 schepen ontvangen. Voor de groei van de cruisevaart tot 2030 zou een tweede terminal geopend moeten worden. B&W overwegen de PTA – eventueel stapsgewijs – te verplaatsen naar één nieuwe, grotere locatie ten westen van de Haparandadam. Daarvoor zijn verschillende argumenten. Deze worden uitgewerkt in een gezamenlijke bestuursopdracht van het Havenbedrijf, de PTA en de gemeente Zaanstad. Het merendeel van de rederijen geeft aan dat zij

naar Amsterdam blijven komen, mits een goed bereikbare nieuwe terminal beschikbaar is. De huidige PTA blijft open voor kleine zeecruiseschepen. Het gaat hierbij om circa 25 schepen per jaar. Het busverkeer wordt bij verplaatsing minder omdat circa de helft van de passagiers een bezoek brengt aan een attractie buiten de stad, in de regio of elders in Nederland.

1.10.2 Combinatie brug en PTA

Betrekking op reacties:[10 reacties]

Insprekers geven aan te willen weten waarom een combinatie van de brug bij Java-eiland en PTA niet mogelijk is.

Antwoord
Grote cruiseschepen kunnen niet draaien voor de PTA, maar draaien ten noorden van het Java-eiland. Daar is het IJ breder. Uit het onderzoek is gebleken dat het water op de locatie van de brug te smal is om een brug in te passen die de cruisevaart kan faciliteren en ook nog gebruiksvriendelijk is voor fietsers en voetgangers. Overwogen wordt om het aanlopen van kleinere cruiseschepen bij de huidige PTA te behouden.

1.10.3 Alternatieve locaties

Betrekking op reacties: [26 reacties]

Insprekers geven aan dat de PTA verplaatst kan worden naar de Houthavens, omgeving Sloterdijk, het Westelijk havengebied, Zaandam of IJmuiden.

Antwoord
Houthaven is afgevallen als potentiele locatie in verband met hinder voor de geplande woningbouw in de Houthaven. Alle andere locaties worden betrokken in de afweging van een nieuwe locatie in het kader van de Bestuursopdracht Zee- en Riviercruise. De voorkeur van B en W voor een nieuwe locatie zijn de Achtersluispolder in Zaanstad, de Coenhaven en het havengebied.

1.10.4 Overig

Een aantal reacties hebben geen betrekking op bovenstaande subcategorieën. Deze worden hieronder apart behandeld.

PTA niet naar Noorder IJplas (reacties *,*,*)[6 reacties]
Insprekers geven aan dat ze niet willen dat de PTA naar de Noorder IJplas wordt verplaatst.

Antwoord
In het kader van de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA wordt naar mogelijke locaties gekeken in de Coenhaven, het havengebied en in de Achtersluispolder bij Pakhuis De Vrede. De laatste locatie grenst aan de Noorder IJplas. Van een grootschalige transformatie van de Noorder IJplas ten behoeve van de zeecruise is echter afgezien.

Graaf punt van Java-eiland af (reactie 627)
Inspreker geeft aan dat de punt van Java-eiland afgegraven kan worden zodat de cruiseschepen kunnen keren.

Antwoord
Het afgraven van de kop van het Java-eiland is onderzocht, maar bleek weinig extra ruimte op te leveren: al snel wordt de breedte van het IJ maatgevend.

Drijvende cruiseterminal (reactie 1006)
Inspreker geeft aan dat er ook drijvende cruiseterminals gemaakt kunnen worden.

Antwoord
Drijvende pieren zullen meegenomen worden in het onderzoek voor een nieuwe PTA.

PTA afschaffen (reactie 2520)
Inspreker geeft aan dat de PTA in zijn geheel moet worden opgeheven vanwege de overlast van cruiseschepen en toeristen.

Antwoord
Het gemeentebestuur wil de zee- en riviercruise in de stad en de regio blijven faciliteren.

1.11 Thema 5: Scheepvaart

Van de inspraakreacties die via het e-formulier zijn binnengekomen hebben 48 sreacties betrekking op het thema scheepvaart. Op basis van deze reacties zijn 4 subcategorieën opgesteld die betrekking hebben op de meestgestelde vragen:

1 Belemmering recreatie- en beroepsvaart
2 Aanpassingen beroepsvaart
3 Brughoogte
4 Veiligheid scheepverkeer

Enkele andere genoemde onderwerpen zijn onder meer het graven van een nieuw kanaal en het terugdringen van de pleziervaart.
Hierna wordt per subcategorie een antwoord geformuleerd.

1.11.1 Belemmering recreatie- en beroepsvaart

Betrekking op reacties: [32reacties]

Insprekers geven aan bang te zijn dat bruggen over het IJ de recreatievaart en beroepsvaart te veel belemmeren.

Antwoord
De bruggen worden op dezelfde hoogte gebouwd als... om de beroepsvaart vrije doorgang te geven. Bij het ontwerp van de Javabrug is rekening gehouden met de recreatievaart, de staande mastroute en Sail. Aan beide zijden van de brug ligt een beweegbaar brugdeel (20 en 35 meter

breed), geschikt voor schepen met een staande mast. Voor het openingsregime van de Javabrug wordt aangesloten bij het openingsregime van de Schellingwouderbrug: maximaal drie keer per uur op aanbod van schepen en geen brugopeningen in de ochtend- en avondspits. Bij de bruggen worden in overleg met RWS en CNB wachtplaatsen gemaakt. Aan de noordzijde zijn deze gescheiden van de vaarweg voor binnenschepen door geleidewerken met golfremmers, aan de zuidzijde liggen de wachtplaatsen in de luwte van de Kop van het Javaeiland.

1.11.2 Aanpassingen beroepsvaart

Betrekking op reacties: [2 reacties]

Insprekers vragen of er aanpassingen gedaan kunnen worden aan de toegang van beroepsvaart, zoals het (overdag) afsluiten van het Amsterdam-Rijnkanaal voor vrachtverkeer.

Antwoord
Het Amsterdam-Rijnkanaal is een belangrijke achterlandverbinding van de Amsterdamse haven. Afsluiting is niet aan de orde.

1.11.3 Brughoogte

Betrekking op reacties: [3 reacties]

Insprekers vragen of the doorvaarthoogte van de brug voldoende is voor de scheepvaart.

Antwoord
De schetsontwerpen zijn gebaseerd op de Rijnvaarthoogte uit de Richtlijnen Vaarwegen. Deze richtlijnen schrijven een doorvaarthoogte voor van 9.10 m + NAP. Dat is de hoogte van de meeste bruggen op het Amsterdam-Rijnkanaal. Het college van B en W wacht het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu over een eventuele aanpassing van de Richtlijnen Vaarwegen met betrekking tot de doorvaarthoogte van bruggen af. Tot dat moment worden twee mogelijke brughoogten gehanteerd.

1.11.4 Veiligheid scheepverkeer

Betrekking op reacties: [7 reacties]

Insprekers geven aan zich zorgen te maken over de komst van bruggen in verband met veiligheid voor het scheepverkeer.

Antwoord
Er is een veiligheidsstudie gedaan door Rijkswaterstaat met een groot aantal nautische experts vanuit verschillende belangenorganisaties. Een brug blijkt niet te leiden tot grotere risico's dan een eventuele groei van veren op het IJ.

1.11.5 Overig

Een aantal reacties hebben geen betrekking op bovenstaande subcategorieën. Deze worden hieronder apart behandeld.

Nieuw kanaal voor scheepvaart (reacties 1493 en 1959)
Insprekers geven aan dat er een nieuw kanaal om Noord kan worden gegraven om de beroepsvaart over het IJ om te leiden.

Antwoord
Van een geprojecteerd 'Kanaal om de Noord' is in de jaren '70 van de vorige eeuw afgezien. Het scheepvaartverkeer op het IJ is weliswaar intensief, maar kan daar vlot en veilig afgewikkeld worden.

Maak het IJ breder (reactie 540)
Inspreker geeft aan dat het IJ breder moet worden gemaakt ten behoeve van de scheepvaart door de noordelijke IJ-oever meer naar het Noorden te verplaatsen.

Antwoord
Hiervoor bestaan weinig mogelijkheden. Wel wordt voorgesteld om ter plaatse van de Kop van het Java-eiland een extra doorvaart voor waterrecreatieverkeer in oostelijke richting te maken: de Jakartagracht.

Toename in vrachtverkeer (reactie 1445)
Inspreker vraagt wat de verwachtingen zijn voor de toename in vrachtverkeer over het IJ.

Antwoord
De omvang van de goederenstroom van en naar het achterland over water zal naar verwachting licht toenemen. Belangrijker is dat ook de grootte van de binnenvaartschepen zal toenemen. Het aantal binnenvaartschepen op het IJ zal daarom naar verwachting verder afnemen.

Terugdringen van pleziervaart (reactie 2383)
Inspreker geeft aan dat de pleziervaart op het IJ moet worden teruggedrongen.

Antwoord
Het IJ maakt onderdeel uit van de staande-mast-route voor de recreatievaart tussen Zeeland en Friesland. Hiervoor zijn geen alternatieven beschikbaar. Kleine recreatievaart wordt zoveel mogelijk geweerd van het IJ.

1.12 Thema 6: Alternatieve voorstellen

Van de inspraakreacties die via het e-formulier zijn binnengekomen hebben circa 341 reacties betrekking op het thema alternatieve voorstellen. Op basis van deze reacties zijn 13 subcategorieën opgesteld die betrekking hebben op de meestgestelde vragen:

1 Openstellen IJtunnel
2 Fiets in metro
3 Kabelbaan

4 Lijnennet Noord
5 Uitbreiding metronetwerk
6 Doortrekken tramverbinding
7 Fietsnetwerk
8 Fietsenstallingen
9 Fietsverhuur
10 Autoverbinding
11 Watertaxi's
12 Gebiedsontwikkeling Sixhaven
13 Ontsluiting Zeeburg

Hierna wordt per subcategorie een antwoord geformuleerd.

1.12.1 Openstellen IJtunnel

Betrekking op reacties: [49 reacties]

Insprekers vragen of de IJtunnel opengesteld kan worden voor langzaam verkeer, zoals voetgangers, fietsers en bromfietsers.

Antwoord
Voor het Principebesluit voor Sprong over het IJ uit december 2015 is gekeken naar het ombouwen van de 1200 meter lange IJtunnel voor fietsverkeer. Ook is onderzocht om een combinatie van auto- en fietsverkeer mogelijk te maken door in beide tunnelbuizen auto- en fietsverkeer fysiek van elkaar te scheiden. Vanwege de Tunnelwet is tegengesteld verkeer in één tunnelbuis niet toegestaan. Uit de verkenning blijkt dat beide varianten technisch mogelijk zijn, maar ook dat de baten voor de fietsers minder groot zijn dan in de andere onderzochte alternatieven (de brug bij Java-eiland, Stenen Hoofdbrug, IJpleinbrug en IJpleintunnel). Daarnaast leidt het gedeeltelijk of volledig ombouwen van de IJtunnel tot negatieve bijeffecten; autoverkeer van en naar Noord moet noodgedwongen omrijden. Per verplaatsing treden vertragingen op tot een kwartier en ook elders in de stad ontstaan vertragingen doordat het daar drukker wordt. Ook in de combinatie van fiets- en autoverkeer verslechtert de bereikbaarheid van Noord, zij het in mindere mate dan een volledige afsluiting voor het autoverkeer. Omdat de maatschappelijke baten in de Quick Scan MKBA lager waren dan de maatschappelijke kosten is in het Principebesluit besloten niet verder te gaan met de IJtunnel. De andere alternatieven scoorden beter.

Tevens wordt onderzocht wat de verwachte effecten zijn van de ontwikkelingen in Noord voor het autoverkeer. Hierbij zijn dezelfde uitgangspunten gehanteerd als voor Sprong over het IJ. Hieruit blijkt dat het autoverkeer als gevolg van de ontwikkelingen in Noord naar verwachting verder toeneemt de komende jaren en ook de reistijden behoorlijk toenemen. Ook hierom is het volledig of gedeeltelijk ombouwen van de IJtunnel voor fietsverkeer op dit moment niet gewenst.

1.12.2 Fiets in metro

Betrekking op reacties: [23 reacties]

Insprekers vragen of er meer mogelijkheden kunnen komen om fietsen mee te nemen in de metro.

Antwoord
In de metro en tram 26 naar IJburg is de fiets buiten de spits toegestaan. Op dit moment wordt onderzocht of de fiets ook in de Noord/Zuidlijn is toegestaan uit het oogpunt van de stationsinfrastructuur. Indien dat het geval is, is de beslissing aan de vervoerder (het GVB), rekening houdend met de eisen van de Vervoerregio.

1.12.3 Kabelbaan

Betrekking op reacties: [119 reacties]

Insprekers vragen wat er wordt gedaan met het initiatief om een kabelbaan over het IJ te bouwen.

Antwoord
De kabelbaan is een particulier initiatief dat naast Sprong over het IJ wordt verkend. Met de initiatiefnemers zijn we in gesprek om de kabelbaan qua uitwerking vergelijkbaar te maken met de andere alternatieven, zodat deze op een goede manier met elkaar vergeleken kunnen worden.
Verwijs naar MEMO.

1.12.4 Lijnennet Noord

Betrekking op reacties: [34 reacties]

Insprekers vragen waarom er geen extra bussen worden ingezet om de druk op de ponten weg te nemen en welke aanpassingen er zijn bedacht voor het lijnennet voor de bus in Noord.

Antwoord
De veerverbindingen maken deel uit van het langzaam verkeernetwerk voor fietsers en voetgangers en zijn geen onderdeel van het OV-netwerk. Veren zijn varende bruggen. Bij het Buiksloterwegveer stopt lijn 38, maar daar wordt in de praktijk weinig overgestapt op de veren. GVB heeft daarom besloten om de veerverbindingen niet met bussen te ontsluiten omdat de vervoerwaarde te gering is. Het ontsluiten van de veren met busverbindingen zou ten koste gaan van de lijnvoering elders in Noord.

Met de komst van de Noord/Zuidlijn wordt het lijnennet voor de bus in Noord aangepast. De bussen van GVB verbinden Noord zowel intern als met de metrostations Noord en Noorderpark. Van de bussen van EBS rijdt 70% naar station Noord en 30% naar het Centraal Station. De bussen van Connexxion uit de Zaanstreek rijden grotendeels via Noorderpark naar het Centraal Station; een klein deel rijdt naar station Noord. Op deze manier ontstaat een dekkend OV-systeem in Noord met hoogfrequente verbindingen naar de Noord/Zuidlijn en met bussen van EBS en Connexxion ook naar Centraal Station. Ontsluitende lijnen zorgen voor verbindingen binnen Noord.

1.12.5 Uitbreiding metronetwerk

Betrekking op reacties: [28 reacties]

Insprekers geven aan dat het metronetwerk uitgebreid moet worden, waaronder een betere verbinding met Amsterdam-West en gebieden buiten Amsterdam.

Antwoord
Naast Sprong is er in 2016 een metronetstudie uitgevoerd, die leidt tot aanvullend onderzoek voor een aantal verbeteringen en optimalisaties. Hierbij wordt gekeken naar het sluiten van de kleine ring mede in het licht van de ontwikkelingen van Haven-Stad, een geoptimaliseerde oost-west verbinding waarin de ontwikkeling van de Sluisbuurt wordt meegenomen en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol in samenhang met gebiedsontwikkeling van de kerncorridor. In de vorige fase van de metronetstudie bleek een metro naar Zaanstad voorlopig geen kansrijke verbinding. In Haven stad wordt hiernaast verkend hoeveel programma er ontwikkeld zou moeten worden voor een kansrijke metroverbinding. Naar verwachting wordt rond de zomer het aanvullend onderzoek afgerond.

1.12.6 Doortrekken tramverbinding

Betrekking op reacties: [17 reacties]

Insprekers vragen of er ook een tramverbinding naar Noord kan komen.

Antwoord
Sprong over het IJ heeft betrekking op het verbeteren van de verbindingen voor langzaam verkeer (fiets en voetganger). Voor het principebesluit is een tramverbinding over een van de bruggen verkend, maar gezien de hoge kosten en lage vervoerwaarde is besloten daar eerst niet mee verder te gaan.

1.12.7 Fietsnetwerk

Betrekking op reacties :[30 reacties]

Insprekers geven aan betere fietsverbindingen te willen, met name in Amsterdam Noord.

Antwoord
De projecten uit sprong over het IJ dienen goed aan te sluiten op het fietsnetwerk aan zowel de noord- als de zuidkant van het IJ. Hierdoor worden de veren en vaste oeververbindingen op de flanken beter gebruikt. Vooral in Noord ontbreken nu nog fietsschakels. Voor Sprong is daarom onderzocht welke fietsschakels missen en welke verbeterd moeten worden (de zwakke en ontbrekende fietsschakels). In het vervolg van Sprong over het IJ worden de schakels aangepakt die aansluiten op de centrale verbinding (het IJpleinveer), de Javabrug en (later) de Stenen Hoofdverbinding. Ook vanuit de diverse gebiedsontwikkelingen en het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 wordt gewerkt aan het verbeteren en aanvullen van het fietsnetwerk in Noord.

1.12.8 Fietsenstallingen

Betrekking op reacties: [14 reacties]

Insprekers geven aan dat met de toename in fietsverkeer en de komst van metrostation Sixhaven er meer behoefte zal zijn aan fietsparkeerplekken bij Amsterdam Centraal en Buiksloterweg.

Antwoord
Het fietsparkeren bij het pontplein is in het nieuwe Meerjarenplan Fiets (2017-2022) een van de aandachtsgebieden voor fietsparkeren. Naar verwachting wordt het Meerjarenplan Fiets in het derde kwartaal van dit jaar door de gemeenteraad vastgesteld. Bij de verkenning van de fietsparkeeropgave Pontplein en de inventarisatie van de mogelijke oplossingen wordt ook de gebiedsontwikkeling Sixhaven meegenomen.

1.12.9 Fietsverhuur

Betrekking op reacties: [2 reacties]

Insprekers vragen of er ook is nagedacht over een ander deelfietssysteem zoals OV-fiets.

Antwoord
Voor Amsterdam kunnen deelfietsen een kans zijn om fietsgebruik te stimuleren en de keten fiets – OV en fiets – auto te versterken. Vanuit marktpartijen worden deelconcepten gestart, zoals Urbee en Hello Bike op de Zuidas dat dit voorjaar start. Daarnaast zijn meerdere partijen erin geïnteresseerd om een deelsysteem te starten in Amsterdam. In het nieuwe Meerjarenplan Fiets 2017-2022 dat naar verwachting april 2017 de inspraak ingaat is opgenomen dat een marktconsultatie wordt uitgevoerd. Hierin wordt met marktpartijen onderzocht of er naast de bestaande deelsystemen ruimte is voor nieuwe concepten die aansluiten bij de Amsterdamse doelstellingen uit dit Meerjarenplan.

1.12.10 Autoverbinding

Betrekking op reacties: [11 reacties]

Insprekers vragen of er ook is nagedacht over een extra autoverbinding naar Amsterdam Noord.

Antwoord
Sprong over het IJ richt zich op verbindingen voor langzaam verkeer. Auto's worden op deze locatie in de stad niet wenselijk geacht en kunnen Amsterdam Noord via de Coentunnel, IJtunnel en Zeeburgertunnel bereiken.

1.12.11 Watertaxi's

Betrekking op reacties: [5 reacties]

Insprekers geven aan dat vervoer over het IJ ook kan worden gerealiseerd door middel van commerciële watertaxi's.

Antwoord
De inzet van watertaxi's op het IJ zal naar verwachting van het college niet substantieel bijdragen aan het vergroten van de mobiliteit en het verminderen van de drukte op de bestaande veren. De redenen hiervoor zijn onder andere de zeer beperkte capaciteit van watertaxi's en het feit dat watertaxi's voor veel reizigers geen aantrekkelijk alternatief zullen vormen. Dit komt doordat de veren geen tariefheffing kennen en de commerciële watertaxi's (zeer vermoedelijk) wel en doordat fietsers geen gebruik kunnen maken van deze watertaxi's. Ook gelden er snelheidsbeperkingen op het IJ, waardoor watertaxi's niet zo snel kunnen varen als bijvoorbeeld in Rotterdam en daardoor minder aantrekkelijk zijn.

Naast bovengenoemde redenen geldt dat het commerciële partijen vrij staat om dergelijke alternatieven te onderzoeken en aan te bieden. Het college zal daarom geen verder onderzoek verrichten naar de exploitatie van watertaxi's.

1.12.12 Gebiedsontwikkeling Noord

Betrekking op reacties: [21 reacties]

Insprekers vragen of er ook aandacht komt voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van Sixhaven en of er een integrale visie komt voor de gebiedsontwikkeling in Noord.

Antwoord
Gestart wordt met de gebiedsontwikkeling van Sixhaven en omgeving door het maken van een strategiebesluit. Onderdeel hiervan is een stedenbouwkundige visie op grond waarvan een plek bepaald kan worden voor de brug over het Noord-Hollands Kanaal en over de ontsluiting en inpassing van metrostation Sixhaven. Op basis van deze visie kan een plan worden gemaakt voor de herinrichting van de openbare ruimte. Tevens wordt hierin onderzocht wat voor soort programma er in het gebied ontwikkeld kan worden, waarbij ook gekeken wordt naar culturele voorzieningen. ANTWOORD UITBREIDEN INTEGRALE GEBIEDSONTWIKKELING NOORD

1.12.13 Ontsluiting Zeeburg en IJburg

Betrekking op reacties: [14 reacties]

Insprekers geven aan behoefte te hebben aan maatregelen die de ontsluiting van Zeeburg en IJburg verbeteren.

Antwoord
Een brug op de voorgestelde locatie op Kop Java sluit goed aan op de verwachte vervoersbewegingen vanuit het Oosten van de stad richting Noord. De ontsluiting van Zeeburg en IJburg valt buiten de reikwijdte van dit project. Er wordt op dit moment echter wel onderzoek gedaan naar mogelijke verbindingen tussen Zeeburg en de eilanden, vanuit de ontwikkeling van Zeeburgereiland.

1.12.14 Overig

Een aantal reacties hebben geen betrekking op bovenstaande subcategorieën. Deze worden hieronder apart behandeld.

Autoverkeer bij Buiksloterweg (reacties 210, 318, 636, 1550 1850 en 2107)
Insprekers vragen of het autoverkeer bij Buiksloterweg kan worden teruggedrongen en of er parkeervergunningen voor bewoners kunnen komen.

Antwoord
ANTWOORD ONTBREEKT

Extra rijbaan open in de Coentunnel (reacties 636 en 1850)
Insprekers vragen of de extra rijbaan in de Coentunnel permanent kan worden opengesteld.

Antwoord
In corridorstudie A7A8 wordt naar de noodzaak en de mogelijkheden gekeken om de extra rijbaan in de Coentunnel structureel te gaan benutten. Het Rijk maakt voor de corridorstudie een Milieueffectrapportage.

Car2Go (reactie 840)
Inspreker vraagt of er ook aandacht komt voor initiatieven als Car2Go.

Antwoord
Amsterdam staat positief tegenover autodelen. Bepaalde vormen van autodelen leveren een positieve bijdrage aan de bestuurlijke focuspunten, zoals efficiënt ruimtegebruik en schone lucht. Amsterdam faciliteert aanbieders van klassieke autodeelconcepten met gereserveerde parkeerplaatsen en one way autodeelsystemen (zonder vaste standplaatsen) met een experiment met stadsbrede parkeervergunningen voor 100% elektrische voertuigen. Momenteel is Car2Go de enige aanbieder. De Car2Go-werkgebieden worden door Car2Go zelf vastgesteld op basis van de vraag naar elektrische deelauto's door gebruikers.

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is vastgesteld dat Amsterdam streeft naar een toename van autodelen. Doel is autodeelconcepten te faciliteren en specifiek privileges te ontwikkelen voor schone autodeelconcepten. Dit jaar wordt gestart met de ontwikkeling van nieuw stedelijk autodeelbeleid om het potentieel van autodelen beter te benutten.

Overdek de snelweg (reactie 595)
Inspreker vraagt of de snelweg verder overdekt kan worden.

Antwoord
Wegen als de A9 Gaasperdammerweg en de A10 Zuid worden de komende jaren ondertunneld. Hier zijn hoge kosten en eisen aan verbonden in verband met tunnelveiligheid. Op dit moment zijn er geen verder plannen voor ondertunneling van Rijkswegen. Inpassing van snelwegen is overigens aan het Rijk als wegbeheerder van de rijkswegen.

24-uurs dienst metro (reactie 486)
Inspreker vraagt of de Noord/Zuidlijn een dienstregeling van 24 uur kan krijgen.

Antwoord
's Nachts zijn er onvoldoende reizigers om het laten rijden van de metro te rechtvaardigen. Daarnaast wordt 's nachts onderhoud uitgevoerd aan de sporen en de metro's.

Gebiedsontwikkeling Amsterdam-Oost (reactie 408)
Inspreker vraagt of er ook aandacht komt voor de gebiedsontwikkeling in Amsterdam-Oost zodat de bouw van de Javabrug nuttig is.

Antwoord
Uit vervoerswaardestudies blijkt dat een Javabrug meer dan voldoende vervoerswaarde heeft en daarmee in dat opzicht nuttig is. Daarbij wordt uitgegaan van ontwikkelingen volgens de Structuurvisie en Koers 2025.

2 Zienswijzen en beantwoording

In totaal zijn 108 zienswijzen via de mail of via de post binnengekomen. Van deze zienswijzen zijn 22 korte reacties opgenomen als inspraakreactie. Sommige zienswijzen beperken zich tot één vraag of suggestie; andere gaan in op verschillende aspecten, bijvoorbeeld zorg om de fietsroutes, aandacht voor de aanlandingen van de bruggen en suggesties voor de planning. Tussen de zienswijzen zitten voorstellen voor alternatieve verbindingen, met tekeningen en/of foto's. Een aantal daarvan is opgenomen in deze Nota.
Regelmatig is het antwoord op een zienswijze dat 'er nog geen antwoord kan worden gegeven' en dat de suggestie meegenomen wordt in de volgende fase. Dat komt omdat alle voorgestelde maatregelen nog concepten zijn en pas in de volgende fase uitgewerkt worden.

2.1 Zienswijze 1

"Als inwoner van Noord (sinds 21 jaar) en dagelijks-fietser ben ik groot voorstander van de voorstellen 1-5 in het kader van de sprong over het IJ.

Als belangrijk minpunt zie ik het vooruitschuiven van de besluitvorming over een deel van de voorstellen tot 2020.Om te beginnen omdat van uitstel, afstel kan komen. Dat is ongewenst. (Ik was op de tentoonstelling over de niet-gerealiseerde plannen van de afgelopen 100 jaar, daar word je als burger alert van). En in de tweede plaats, omdat het dan in totaal te lang gaat duren voordat de problemen opgelost zijn (wordt dan wel 2030). Dat betekent dat – met de verwachte snelle groei van het aantal oversteken – het tot 2030 behelpen blijft. Dat is te lang en zal de ontwikkeling van Noord bemoeilijken.

Verder vind ik dat de voetgangerspassage ook voor fietsers, of in ieder geval voor het meenemen van fietsen, geschikt moet zijn. Noord is een heel uitgestrekt stadsdeel en de meeste inwoners kunnen niet lopend naar de voetgangerstunnel, zij zullen met de fiets komen en met hun fiets hun reis aan de overkant voortzetten. (Geldt ook visa versa voor inwoners van zuidzijde die in Noord werken of op school zitten). De voetgangerstunnel moet niet alleen voor de toeristen worden aangelegd. Dus beter minder winkeltjes (wat nu het idee lijkt te zijn) in die tunnel en meer ruimte voor de fiets."

Inspreker geeft aan groot voorstander te zijn van de 5 voorgestelde maatregelen; als minpunt wordt het vooruitschuiven van de besluitvorming over een deel van de voorstellen genoemd. Inspreker vindt dat voetgangerspassage ook voor (het meenemen van) fietsen geschikt moet zijn.

Antwoord
De urgentie voor het realiseren van vaste oeververbindingen is groot. Daarom wordt nu gestart met het optimaliseren van de veren, de planvoorbereiding voor het metrostation Sixhaven én de planvoorbereiding voor de eerste vaste oeververbinding bij Kop Java. In 2020 wordt het Uitvoeringsbesluit genomen. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de NoordZuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.

Naar aanleiding van de inspraak wordt de besluitvorming voor de maatregelen 4, en 5 , een Stenen Hoofdverbinding en een voetgangerspassage achter het Centraal Station, 6 jaar naar voren gehaald, van 2026 naar 2020. De planvoorbereiding start nu en het Uitvoeringsbesluit wordt genomen in 2020. Het is gekoppeld aan de evaluatie van effecten NoordZuidlijn, monitoring van reizigersverkeer en bouwprogramma en Uitvoeringsbesluiten metrostation Sixhaven en Javabrug.

Wat betreft de voetgangerspassage achter het Centraal Station (maatregel 5): het uitgangspunt is dat fietsers gebruik maken van de veren bij het Centraal Station of een van de vaste oeververbindingen op de flanken, de Javabrug in het oosten en Stenen Hoofdverbinding in het westen).
Het moment van het Voorkeursbesluit kan naar voren gehaald worden; bijvoorbeeld van 2026 naar 2020.

2.2 Zienswijze 2

"Bouw een volledig geautomatiseerde fietsenstalling/toren bij de ponten.
Betaling fietsenstalling via o.v.chipkaart.
Zorg voor een metrostation bij de sixhaven.
Bied alternatieven.
Er zal meer gebruik worden gemaakt van de metro en er kunnen meer voetgangers op de pont. Geen onzinnige brug vanaf het Java eiland die alleen door toeristen gebruikt zal worden"

Inspreker heeft een voorkeur voor Metrostation Sixhaven en is van mening dat de Javabrug alleen door toeristen gebruikt zal worden. Inspreker wil graag een automatische fietsenstalling bij de ponten.

Antwoord
In het voorgenomen Voorkeursbesluit is de aanleg van het Metrostation Sixhaven één van de voorgestelde maatregelen.
Wat betreft de Javabrug: deze maatregel is gericht op het dagelijkse voet- en fietsverkeer. Dat zijn vooral Amsterdammers die het IJ oversteken, op weg naar hun werk, school, of naar een andere voorziening. Ongetwijfeld zullen ook toeristen van de brug gebruik maken.
Wat betreft de fietsenstalling: in het nieuwe Meerjarenplan Fiets (2017-2022) is het fietsparkeren bij het Pontplein opgenomen. Naar verwachting wordt het Plan in het derde kwartaal van dit jaar door de gemeenteraad vastgesteld.

2.3 Zienswijze 3

"Hierbij mijn inspraakreactie op de voorgenome plannen van het bestuur van Amsterdam tot het realiseren van 1 of meerdere bruggen over het IJ.

Springen over water zonder een duidelijk plan gebeurd uit angst. En dat is een slechte keuze. Mijn advies: Geen Brug.

Het vervoer via ponten kan veel beter geregeld worden. De afmeerplekken uitbreiden tot diep in Noord. Denk aan de bootjes van Bergman met vervoer tot aan Nieuwendam en Oostzaan. Duizenden

arbeiders werden zo naar NDSM vervoert. Neem Rotterdam als voorbeeld. De Erasmusbrug vervangt niet het vervoer via het water.

Als de pont dient voor het vervoer van toeristen naar Eij en Adam en meer op de kop van Noord, kies dan voor grotere ponten."

Inspreker geeft aan dat er geen brug moet komen. Het vervoer over het IJ kan beter met de ponten geregeld worden, door meer aanlandingen en grotere veerboten.

Antwoord
Het optimaliseren van het verensysteem wordt op korte termijn uitgevoerd. Als eerste is het IJpleinveer aan de beurt. De zuidelijke aanlanding wordt verplaatst, de vaarroute verandert en er gaan meer veren varen. Ook aan de verbetering van het het NDSM-veer, Buiksloterwegveer en Distelwegveer wordt gewerkt.

Om de reizigersgroei op te vangen en de drukte beter te spreiden lopen de volgende acties:
- Sinds 1 november 2016 vaart er een nieuw (en groter) veer op de Buiksloterweg-CS verbinding. In de zomer van 2017 komt daar een tweede nieuwe schip bij. Met de nieuwe schepen kunnen er meer reizigers een snelle, veilige en comfortabele manier het IJ oversteken. .
- Aankoop van nieuwe schepen die in de loop van 2018 in de vaart komen.
- Onderzoek naar verbeteringen in het ontwerp van nieuwe schepen voor meer comfort en veiligheid, het verhogen van de capaciteit en/of het beter in- en uitladen.
- Een nieuw meetsysteem waarmee vanaf eind 2017 dagelijks het aantal reizigers geteld wordt. Met deze informatie kunnen op piekmomenten meer schepen ingezet worden.

Al het voorgaande staat in de Actualisatie Nota Veren. De intentie is om de nota eind 2017 ter vaststelling aan de gemeenteraad van Amsterdam voor te leggen.
Voor de groei van het reizigersverkeer op de op de middellange termijn zijn verbindingen aan de oostzijde en de westzijde, op de flanken, nodig.

2.4 Zienswijze 4

"vaak neem ik het pontje, behalve 's ochtends vroeg, er is altijd plek en ik vind het een hele fijne manier om over te steken.
Ik snap niet waarom er een brug moet komen, die waarschijnlijk veel te hoog is voor fietsers, waarom in dat geval niet een kabelbaan?
Dat de cruiseschepen verplaatst moeten worden ivm drukte vind ik ook een beetje flauwekul, en er wordt geschreven dat er gewacht wordt tot nà de volgende Sail met (het plannen) voor een brug, dus Sail kan daarna niet meer plaatsvinden op die plek?
Is er al geteld hoeveel mensen op de drukke uren de pontjes nemen? Kan er dan niet een extra dienst/diensten ingezet worden? Of een grotere pont? Lijkt me minder ingrijpend en minder duur ook.
Een tevreden pontganger."

Inspreker geeft aan vaak van de pontveren gebruik te maken en ervaart dat als een fijne manier van oversteken. Inspreker heeft de volgende opmerkingen:
a Een brug is overbodig, en te hoog voor fietsers.
b Inspreker opteert voor een kabelbaan.
c Het verplaatsen is van de PTA is niet nodig.
d Inspreker vraagt of Sail in de toekomst niet meer mogelijk is?

Antwoord

Ad a Voor wat betreft de optimalisering van de veerverbindingen en de aanleg van bruggen: hiervoor wordt verwezen de beantwoording in Zienswijze .
De fiets- en voetgangersbruggen krijgen lange hellingbanen, met een hellingspercentage kleiner dan 3%. Dan zijn ze niet te steil voor fietsers. Deze brughellingen zijn vergelijkbaar met die van andere fietsbruggen in Nederland, zoals de nieuwe 'Snelbinder' in Nijmegen.

Ad b Een mogelijke verbinding met een kabelbaan is onderzocht door De Stichting IJbaan. De gemeente Amsterdam heeft de Quick Scan bestudeerd en concludeert dat alleen de verbinding op de westelijke verre flank tussen (het metrostation) Isolatorweg en (de halte van de Zaancorridor bij) de Klaprozenweg mogelijk een interessante toevoeging kan zijn aan het openbaar vervoernetwerk van de stad en de regio. Voor het verbeteren van de oversteek over het IJ voor fietsers heeft deze aanvullende verbinding echter nauwelijks betekenis.
De investerings- en beheerkosten lijken te laag en de opbrengsten te hoog ingeschat. Optimalisering van vervoerwaarde en Businesscase is wellicht mogelijk door een slimme positionering van een kabelbaan in de zone Zaandam-Oost – Sloterdijk, mogelijk gekoppeld aan de nieuwe PTA of publieksattracties op het Hembrugterrein.
Voor Sprong over het IJ vormt deze verbinding geen aanleiding voor andere afweging. De Haalbaarheid wordt nader onderzocht in het kader van de verbetering van het OV-netwerk in het Haven-Stad-gebied. De projectgroep Haven-Stad is aanspreekpunt voor de initiatiefnemers.

Ad c De huidige PTA kan maximaal 175 schepen ontvangen. Voor de groei van de cruisevaart tot 2030 zou een tweede terminal geopend moeten worden. B&W overwegen de PTA – eventueel stapsgewijs – te verplaatsen naar één nieuwe, grotere locatie ten westen van de Haparandadam. Daarvoor zijn verschillende argumenten. Deze worden uitgewerkt in een gezamenlijke bestuursopdracht van het Havenbedrijf, de PTA en de gemeente Zaanstad. Deze bestuursopdracht wordt behandeld bij de besluitvorming in het college van B en W over het Definitieve Voorkeursbesluit. Het resultaat moet afgerond zijn in het vierde kwartaal van 2017.
De voorkeur van B en W voor een nieuwe locatie zijn de Achtersluispolder in Zaanstad, de Coenhaven en het havengebied. Havenbedrijf Amsterdam wordt gecompenseerd voor de verplaatsing

Ad d De gemeente Amsterdam is in overleg met Sail om te kijken hoe, als de Java brug er ligt, het evenement ingepast kan worden.

2.5 Zienswijze 8

Noord bevrijd.

Er komt een brug staat in de krant gekopt.
De Stad heeft het ten slotte ingezien.
Het IJ te kruisen op de fietsmachien.
Fietsers droom tot werk'lijkheid ontpopt.
Ketting, hek en klep heeft Noord afgestopt,
opgescheept met ponten en met nadien
het loze woord , "er komt een brug misschien."
Dit Stadse falen heeft Noord opgekropt.

De pont te laten varen voor een brug,
die als een wreef zweeft boven het nat
van't nijv're IJ tussen Stad en Noord.
Nooit meer Mokums toegewende rug
naar de miskende Overijse schat,
waar Buiksloterrak als Damrak gloort.
Immemars

(Harry Sablerolle)
1 februari 2017

2.6 Zienswijze 6

" Volgens mij is er maar één goede optie om het fiets-voetgangers probleem op te lossen en wel: Maak een goede, brede voet-fiets tunnel onder het IJ door van CS naar de Buiksloterweg. Een veilige tunnel, goed verlicht en met wat winkels en horeca, die ook 's avonds/ 's nachts open zijn. Voordeel: geen storende brugverbindingen over het IJ, geen problemen voor het scheepvaartverkeer en de Passengers Terminal kan gewoon blijven. Ik ben er voor dat de Passengers Terminal blijft omdat de grote cruise-schepen juist de toeristen naar de stad brengen die iets te besteden hebben, meestal wat oudere mensen die weinig overlast geven. Als de P.T. naar het westerlijk havengebied gaat, moeten passagiers weer met bussen naar de stad. Dat geeft weer lucht verontreiniging en parkeerproblemen."

Inspreker pleit voor een goede, brede voetgangers- en fietserstunnel onder het IJ, van CS naar de Buiksloterweg, mede omdat dan de economisch belangrijke PTA kan blijven. Als de PTA verhuist moete de passagiers met bussen naar de stad en dat geeft luchtvervuiling en parkeerproblemen.

Antwoord
Een brede voet-fietstunnel CS-Buiksloterweg is in fase 1 onderzocht en afgewezen in verband met de verwachte overbelasting van de openbare ruimte rond CS. Een vergelijkbaar alternatief voor een tunnel IJplein – De Ruyterkade (alternatief 2 in onderzoek fase 2) is om dezelfde reden afgevallen: overbelasting van de fietspaden en kruispunten bij de Prins Hendrikkade en Gelderse Kade.
Voor de verplaatsing van de PTA zijn meerdere redenen. Het merendeel van de rederijen geeft aan dat zij naar Amsterdam blijven komen, mits een goed bereikbare nieuwe terminal beschikbaar is. De huidig PTA blijft open voor kleine zeecruiseschepen. Het gaat hierbij om circa 25 schepen per jaar.
Het busverkeer wordt minder omdat circa de helft van de passagiers een bezoek brengt aan een attractie buiten de stad, in de regio of elders in Nederland.

2.7 Zienswijze 7 (niet anoniem)

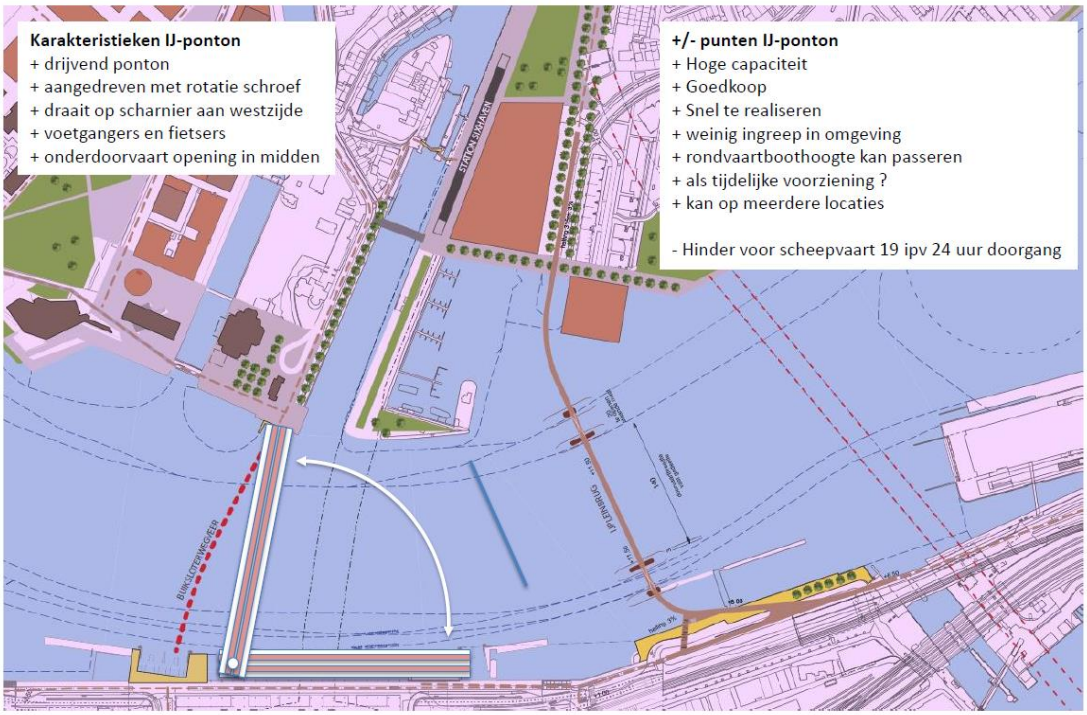
"Met belangstelling volg ik de discussie over de Sprong. Het is duidelijk dat het nog jaren gaat duren voordat er een brug, kabelbaan, tunnel of wat dan ook, is gebouwd. De weerstand onder bewoners en werkers in het gebied waar gebouwd gaat worden zal traditiegetrouw loskomen. De benodigde bedragen zijn ook fors.

Ondertussen is de urgentie hoog, capaciteit blijft achter bij de vraag. de pont loopt over, er komt in noord dit jaar en de komende jaren veel programma bij.

Mijn plan voorziet om op korte termijn iets aan deze urgentie situatie te doen. Het IJ-ponton.
In de bijlage heb ik een conceptuele tekening bijgesloten. De essentie is een scharnierend ponton dat langs het Stationseiland ligt. Tijdens de ochtend- en avondspits draait het ponton over het IJ en maakt zo de verbinding op maaiveldniveau. Het vrachtverkeer kan niet varen wanneer het IJ-ponton over het IJ ligt. Het IJ ponton blokkeert op vaste tijden de vaarroute voor in totaal 5 uur per etmaal. Daar kun je als vrachtvaart rekening mee houden. Het vergt wellicht een ontheffing op de wet voor de scheepvaart. Het IJ-ponton heef tin het midden een lage doorvaart voor rondvaartboten.

Voordelen van het IJ-ponton zijn: eenvoud, veel sneller en goedkoper te realiseren dan andere oplossingen. Kan als tijdelijke oplossing ingezet worden in afwachting van de andere varianten."

Model: IJ-ponton (tussen 8.00 – 10.00 uur en 17.00 – 20.00 uur verbinding)



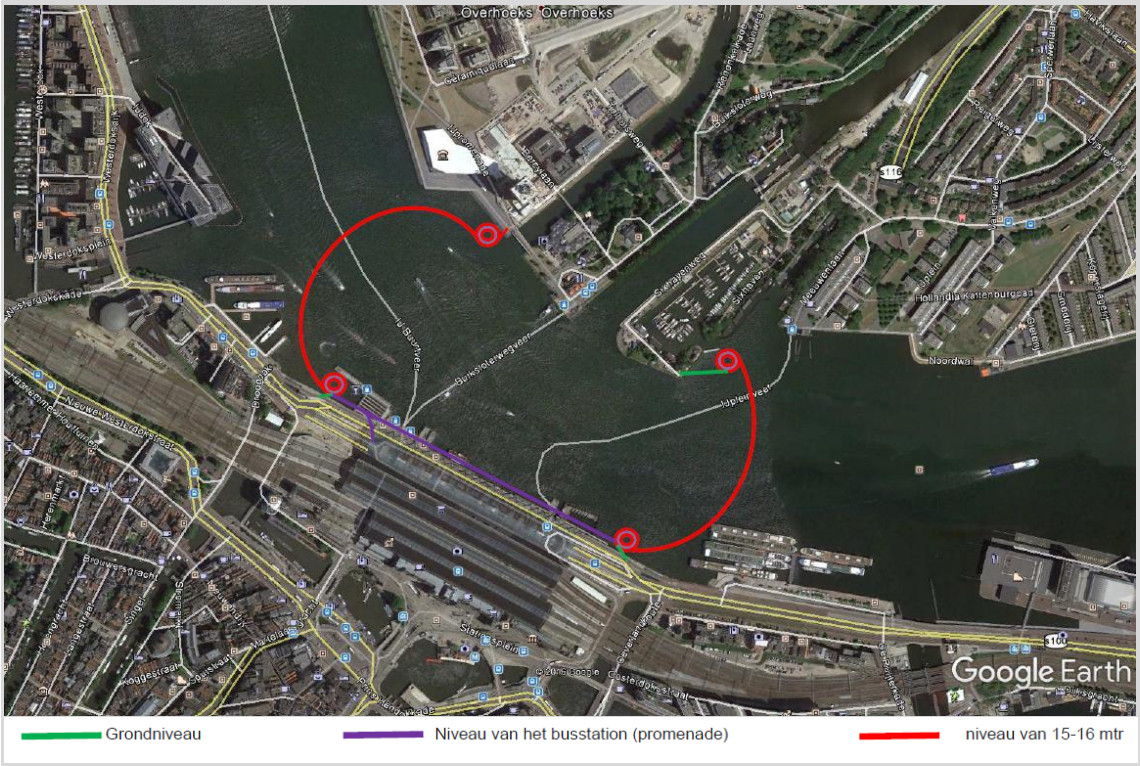
Inspreker presenteert een scharnierend 'IJ-ponton', dat op een eenvoudige, snelle en goedkope wijze de drukte kan opvangen. In het voorstel ligt het scharnierende ponton naast het Stationseiland en maakt deze tijdens de spitsuren een verbinding over het IJ op maaiveldniveau.

Antwoord
Een ponton op het IJ is een aansprekend idee. Nadere bestudering wijst echter uit dat de verbinding niet uitvoerbaar is. De ponton vormt een te grote hinder voor het drukke scheepvaartverkeer. Het IJ is een Hoofd Transportroute voor de beroepsvaart. Het is niet mogelijk om deze route dagelijks twee maal af te sluiten. In de Richtlijnen Vaarwegen 2011 luidt artikel 8.4.1. – tabel 45: korte vertragingen, dat wil zeggen korter dan een half uur, mogen niet voorkomen op hoofdtransportassen.

Een ander bezwaar zijn de uitgebreide wachtplaatsvoorzieningen rondom de pontbrug. Het IJ wordt dan zo smal dat schepen niet goed meer kunnen passeren. Ook de ligging van de ponton, langs de Michiel de Ruyterkade, is niet mogelijk. Op deze plek komt op korte termijn een nieuwe fietsenstalling met langssteiger.

2.8 Zienswijze 8

"Ik ben geen voorstander van de brug maar als het toch gaat gebeuren wil ik graag een steentje bijdragen.
Hierbij een idee.



Mijn idee is een fiets voetgangersbrug over het IJ met als onderliggend idee de fietsbrug over de Donau (de A23 De Praterbrücke)
De opritten nemen weinig ruimte in beslag (20-25 meter) en zijn op veel plaatsen te bij het IJ te projecteren. De hoogte is zelf te kiezen maar voor een doorgang van 10 meter is deze brug een goed voorbeeld.
De helingshoek is goed te nemen voor fietser en voetgangers. Voor voetgangers zou men ook een roltrap(baan) of lift kunnen maken.
Gezien de afmetingen kan dit op vele locaties. Dit is hoofdzakelijk afhankelijk bij het kiezen van de andere uitgangspunten zoals:
Een ophaalbrug, voetgangers bij het station, minder fietsverkeer bij het station etc. Voor het station zou men het fiets- wandelpad op dezelfde hoogte kunnen houden als het busstation

Diameter is 25 m
Omtrek 78,5 m
stijging 2,5 m
hellingshoek 3,18%

Bij een hoogte per etage van 3 meter is de hellingshoek 3,82 % Dus voor 15 meter doorgang zijn er 5 tot 6 rondgangen nodig"

Inspreker heeft een voorstel voor een fiets- voetgangersbrug over het IJ, en gebruikt hiervoor als voorbeeld de fietsbrug over de Donau, De Praterbrücke. De opritten van deze brug nemen weinig ruimte in beslag (20-25 meter), en voor een doorgang van 10 meter kan deze brug als voorbeeld dienen. Ook is de helingshoek goed te nemen voor fietser en voetgangers. Voor voetgangers zou een roltrap(baan) of lift gemaakt kunnen worden,. Inspreker opteert ook voor een brug in het centrale deel van het IJ.

Antwoord
Het voorbeeld dat door de inspreker wordt aan gedragen is interessant. De voorgestelde inpassing wordt mogelijk gebruikt bij de eventuele aanleg van bruggen over het IJ. Wat betreft de voorstellen voor een brug over het centrale deel van het IJ: deze verbinding is in een eerdere planfase afgevallen. Een brug op deze locatie is voor Rijkswaterstaat en het Centraal nautisch Beheer onacceptabel. De vlotheid van de verkeersstromen en de veiligheid op het water komen ernstig in gevaar (zie ook de brief van de wethouder Ruimtelijke Ordening aan de Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken, dd. 30 augustus 2016, bijlage 1.10 bij de concept Nota van Uitgangspunten).

2.9 Zienswijze 9

"In plaats van een onnodig dure brugconstructie, het scheepvaartverkeer belemmerend en ook nog tot verplaatsing van de PTA leidend, waarbij de vraag rijst of er wel voldoende gebruik van gaat worden gemaakt,
zou met kracht moeten worden gestreefd naar een voet/fietsgangers tunnel onder het IJ (CS-Bijkslotermeerweg) en zou ook zo snel mogelijk Metrostation SIXHAVEN gereed moeten worden gemaakt, ook voor fietsers met een extra fietswagon aan de treinen. De veren worden uitgebreid en ik zelf neem lever het veer dan met behoorlijke omwegen over de brug. Voetgangers zie ik het ook nauwelijks doen.
Het hele brug project, waaronder de volstrekt onlogische verplaatsing van de PTA – juist deze locatie trekt de cruises – is volkomen onrendabel. Waar haalt de gemeente het geld vandaan, ik zie het nergens staan. Hoopt men op de nieuwe erfpachtopbrengsten, de afkoop? Hoe teleurstellend zal dit blijken te zijn.

Ik maak u erop attent, dat Antwerpen ook een voetgangers/fietstunnel onder de Schelde heeft, daar was men o.m. niet van plan het Historisch Stadsgezicht aan te tasten. Maak ook van het IJ een beschermd stadsgezicht!"

Inspreker is:
a een tegenstander van het aanleggen van bruggen en heeft een sterke voorkeur voor een voetgangers- en fietstunnel tussen CS en Buiksloterweg.
b Voor het zo snel mogelijk realiseren van het Metrostation Sixhaven.

Antwoord
Ad a In het pakket maatregelen is een voetgangerspassage tussen CS en de Buiksloterweg opgenomen, namelijk maatregel 5. Uitgangspunt daarbij is dat fietsers kunnen gebruik

maken van de pontveren bij het Centraal Station of van de vaste oeververbindingen op de flanken.

Ad b De planvoorbereiding voor het metrostation Sixhaven is onderdeel van het Voorkeursbesluit en start in 2017. In 2020 wordt het Uitvoeringsbesluit genomen. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de NoordZuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.

2.10 Zienswijze 10

"ik lees net jullie rapport over de Javabrug. Hier een paar opmerkingen:
De periodiciteit van staande mast verkeer wordt eerder bepaald door het schutten van scheepvaart bij de Oranjesluizen dan door de Schellingwouderbrug.
In konvooi varend komen alle schepen uit richting sluizen op hetzelfde moment aan bij de nieuwe brug.
De maximale breedte voor schepen met een hoge lading hoeft niet groter te zijn dan de maximale doorvaart breedte van de Schellingwouderbrug en de Oranjesluizen.
Is er ooit aan gedacht om de staande mast route te laten lopen via de IJhaven. Dan moeten weliswaar 2 bruggen beweegbaar worden gemaakt, maar misschien is dat wat goedkoper. Verder ontvlecht dat de vaarwegen ten oosten van de brug helemaal.
Vreemd dat er niet meteen een hoogte van 12 meter wordt gekozen, dat is/wordt toch de norm? Of hebben jullie dan ook bedacht om de op/afritten later te verlengen?
De gekozen hellingshoek van 3 á 4 % is m.i veel te steil, vooral de daalsnelheid wordt veel te groot.
De geschatte bouwkosten voor een voetgangers/fietsbrug van 210 miljoen euro zijn in vergelijking met andere bruggen veel te hoog.
Erasmusbrug 165 miljoen, Nesciobrug 15 miljoen, Heermabrug 75 miljoen, Schaeferbrug 28 miljoen.
Vraag me af hoe de MKBA ten opzichte van de andere alternatieven er nu uitziet,…
Als de Kompaseiland brug variant wordt bekeken, is er helemaal geen probleem met op/afrit lengte, kan het PTA gewoon blijven waar hij is, en hoeven er ook geen dure grachten worden gegraven."

Inspreker heeft suggesties voor de Javabrug, en geeft als voorbeeld de studie over de X factor voor hellingen van fietsbruggen (Hogeschool Windesheim). Inspreker heeft de volgende opmerkingen:

a Wat betreft de periodiciteit van het staande mastverkeer: deze wordt eerder bepaald door het schutten van scheepvaart bij de Oranjesluizen dan door de Schellingwouderbrug.
b De maximale breedte voor schepen met een hoge lading hoeft niet groter te zijn dan de maximale doorvaart breedte van de Schellingwouderbrug en de Oranjesluizen.
c Inspreker doet de suggestie om dat de staande mast route te laten lopen via de IJhaven en stelt een doorvaarhoogte van 12 meter voor.
d De hellingshoek van de bruggen 3 á 4 % is veel te steil. Betrek de X factor.
e De geschatte bouwkosten voor een voetgangers/fietsbrug zijn veel te hoog;
f De Kompasbrug is een goed alternatief voor de Javabrug.

Antwoord

Ad a Het openingsregime van de beweegbare delen van de Javabrug word afgestemd op dat van de Schellingwouderbrug. Deze is gesloten tijdens de spits en heeft daarbuiten vaste openingstijden op aanbod, per uur maximaal 3 keer 10 minuten. .

Ad b De breedte van het beweegbare deel van de Schellingwouderbrug is 18 meter.
In het ontwerp van de javabrug wordt uitgegaan van een breedte van 20 meter voor de recreatievaart en 35 meter voor bijzonder transport. Met deze laatste breedte wordt voorgesorteerd op een mogelijke toekomstige verbreding van het beweegbare deel van de Schellingswouderbrug naar 35 meter.
Wat betreft de doorvaarhoogte in de overleggen met de nautische partijen heeft de gemeente Amsterdam aangegeven dat zij een voorkeur heeft voor het hanteren van de huidige Rijnvaarthoogte, zoals vastgelegd in de Richtlijnen Vaarwegen 2011 (supplement 2013). De Rijnvaarthoogte is 9.10 m + MHW.
Het college van B en W wacht het besluit van de Minister van IenM over een eventuele aanpassing van de Richtlijnen Vaarwegen met betrekking tot de doorvaarthoogte van bruggen af. Tot dat moment worden twee mogelijke brughoogten gehanteerd.

Ad c De fiets- en voetgangersbruggen krijgen lange hellingbanen, met een hellingspercentage kleiner dan 3%. Dan zijn ze niet te steil voor fietsers. Bij de bruggen worden ook liften gemaakt. De suggesties over de hellingspercentages in relatie tot de doorvaarhoogte worden betrokken in de volgende planfase.

Ad d De kosten van de Javabrug zijn hoog vanwege het graven van de Jakartagracht en het vervangen van de kademuren op de kop van het Java-eiland. Dit zijn locatie specifieke kosten . Daarnaast zijn er investeringskosten (inclusief alle kosten voor de opdrachtgever, en de benodigde risico-opslagen).

Ad e Wat betreft de Kompasbrug:in fase 1 van Sprong over het IJ is deze variant onderzocht. De vervoerwaarde en de baten-kostenverhouding bleken lager dan die van de Javabrug. Deze brug vangt namelijk ook deel van het fietsverkeer tussen Oud-Noord, de Banne, Buikslotermeerplein e.o. en de oostelijke en zuidelijke delen van de stad op. Daardoor wordt het centrale deel van het IJ ontlast. Om deze reden is afgezien van nader onderzoek.

2.11 Zienswijze 11

"Reactie mbt besluit 11/jan/2017. Deze verbinding moet makkelijk kunnen !

Ik volg de berichtgeving al geruime tijd mbt de vast oever verbinding .

Ook ik deel de wens en visie voor een fysieke verbinding en daarmee een echte verbinding met Noord. Groei aantal inwoners Noord en bedrijven maken extra verbindingen echt noodzakelijk. Fietsen , lopen en openbaar vervoer zijn essentiële voor een duurzaam verantwoorde groei in de mobiliteit tussen Noord en de rest van de stad. Noord kan daarmee verbeterd inspelen in het deels opvangen van de bevolkingsgroep groei en aantal woningen.

Waar een wil is, is een weg, alle bezwaren zijn te overbruggen.

En de verbinding hoeft niets te kosten en kan de gemeenschap naast milieuwinst ook geld opleveren.

Dit kan als volgt;
Bouw aan beide oevers 2 torens die brug markeren en dragen. "THE DOUBLE, DOUBLE DUTCH BRUG"
Maak ze iconisch en 120 m hoog met 35 verdiepingen en een netto vloeroppervlakte van zeg 300 m2 per laag. Gemiddeld 3 a 4 woningen per laag zou 400 nieuwe onderkomens voor woning zoekenden genereren.

Per toren is dit ca. 10.500m2. X 4 torens totaal 42.000m2! Extra woonruimte..
Met een grondprijs van zeg €2.500,-- /m2 zou dit voor de stad eenmalig een opbrengst geven van, let op! Ca. € 103.000.000,--.
(Exclusief de jaarlijkse WOZ en andere gemeentelijke belastingen als inkomsten.)
Dat moet een financiële basis zijn om de ambitie voor een mooie, iconische, monumentale en functionele brug mogelijk te maken.
Tussen deze torens zou de brug zelf op en neer moeten kunnen gaan. Architecten en ontwikkelaars zullen hier graag op pitchen. En kan er maar tot 80 meter worden gebouwd, zal nog steeds, met in dat geval een grotere voet print een dergelijk hoge grond opbrengst kunnen worden gehaald."

Inspreker doet een voorstel voor een De double, double Dutch brug, met aan beide oevers 2 torens die de brug markeren en dragen.

Antwoord
Het is een interessant idee om de aanleg van een brug te combineren met de ontwikkeling van vastgoed. Technisch blijkt dit echter niet mogelijk vanwege de eisen die de scheepvaart stelt.
De beroepsvaart vraagt om een minimale doorvaartbreedte van 160 meter, met een bepaalde vaste doorvaarthoogte. De Recreatievaart vraagt om vaarwegen aan weerszijden van de vaarbaan, met bruggen die open kunnen. De totale vaarweg is op deze locatie circa 210 meter. Dit betekent dat er geen ruimte is voor een tussenpijler. Dat is ook de reden voor het aanleggen van een Jakartagracht.
Een tweede bezwaar is het openingsregime. Het uitgangspunt is dat een brug op deze locatie het openingsregime van de Schellingwouderbrug volgt. Deze is gesloten tijdens de spits en heeft daarbuiten vaste openingstijden op aanbod, per uur 3 keer 10 minuten.
Het openen van een hefbrug van deze afmetingen kost relatief veel tijd (vrijmaken van al het landverkeer, en het openen en sluiten van de brug zelf), waardoor het landverkeer te lang gestremd is.
Het voordeel van een hoge hefbrug voor de doorgang van grote zeecruiseschepen vervalt waarschijnlijk omdat de huidige PTA wordt verplaatst.
De suggestie om vastgoedontwikkeling te combineren met de aanleg van de brug wordt opgenomen in de verdere uitwerking van het financieringsmodel. Fysieke vastgoedontwikkeling in de brug zelf is niet mogelijk.

2.12 Zienswijze 12

"Inspraak gedachten

- zo snel mogelijk extra ponten inzetten - de problemen zijn er nu en de plannen zullen pas over jaren uitgevoerd zijn
- er is toch een metrolijn gebouwd onder het IJ vanaf het centraal station? Daar is toen geen rekening gehouden met een fietsers/voetgangerstunnel??? En daar valt niet op een 'goedkope' manier zo snel mogelijk nog iets aan te veranderen?
- een baan van de IJtunnel gebruiken voor voetgangers en fietsen? Als pilot? Om niet direct te gaan investeren maar om een snelle oplossing te creëren

Zo min mogelijk geld investeren zou ik denken na het debacle van de Noord-Zuidlijn. Nu maar eens geld naar onderwijs en zorg ipv naar vervoer.
En zo snel mogelijk oplossingen in werking zetten.

Ik wens u veel succes."

Inspreker wenst:

a het zo snel mogelijk inzetten van extra ponten en het versnellen van de maatregelen in het algemeen.
b Ook vraagt de inspreker of er een mogelijkheid is om de metrotunnel en de IJtunnel te combineren met een fietsers/voetgangerstunnel.
c Daarnaast opteert de inspreker voor een beperkte investering gezien het debacle van de Noord/Zuidlijn. Het geld kan goed gebruikt worden vooronderwijs en zorg.

Antwoord

Ad a De urgentie voor het realiseren van vaste oeververbindingen is groot. Daarom wordt nu gestart met het optimaliseren van de veren, de planvoorbereiding voor het metrostation Sixhaven én de planvoorbereiding voor de eerste vaste oeververbinding bij Kop Java. In 2020 wordt het Uitvoeringsbesluit genomen. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de NoordZuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.
Naar aanleiding van de inspraak wordt de besluitvorming voor de maatregelen 4, en 5 , een Stenen Hoofdverbinding en een voetgangerspassage achter het Centraal Station, 6 jaar naar voren gehaald, van 2026 naar 2020. De planvoorbereiding start nu en het Uitvoeringsbesluit wordt genomen in 2020. Het is gekoppeld aan de evaluatie van effecten NoordZuidlijn, monitoring van reizigersverkeer en bouwprogramma en Uitvoeringsbesluiten metrostation Sixhaven en Javabrug.

Ad b Bij het ontwerp van de Noord/Zuidlijn is geen rekening gehouden met combinatie van de tunnel met fiets- en voetgangerverkeer. Er is halverwege de jaren '90 wel studie naar gedaan, maar de optie verviel vanwege de slechte ervaringen met de sociale veiligheid. Daarnaast ontbrak de urgentie want er waren weinig ontwikkelingen op Overhoeks.
In 2017 is een combinatie van de NoordZuidlijn met een met een fiets-voetgangerstunnel niet meer op een eenvoudige of goedkope manier in te passen.
In fase 1 zijn verschillende varianten voor de IJtunnel onderzocht. Herinrichting van één tunnelbuis voor fietsverkeer is niet mogelijk op basis van de z.g. Tunnelwet: tweerichting-autoverkeer door één buis is in verband met de veiligheid verboden.

Ad c Bij de verdeling van de financiële middelen maakt de gemeenteraad een afweging tussen verschillende belangen die spelen in de stad. Het is een politieke keuze, onder andere gebaseerd op de afspraken in het coalitie-akkoord. De behandeling van de voorjaarsnota is het jaarlijkse moment waarop deze afweging integraal over alle dossiers (bijvoorbeeld woningbouw, zorg, of armoedebeleid) wordt gemaakt. Een keuze om financiële middelen te besteden aan betere verbindingen over het IJ is onderdeel van deze besluitvorming. Het programma Sprong over het IJ kan – zo blijkt uit de inspraakreacties – rekenen op breed draagvlak in de stad. Ook dit aspect zal door de Raad worden meegewogen in haar besluit. Het investeringsbesluit voor de verschillende deelprojecten pas wordt pas in een later stadium genomen.

2.13 Zienswijze 13

"Had beter nagedacht .waarom niet direct bij aanleg van N/Z verbinding onder het ij direct een

fiets/voetgangertunnel aangelegd
Gelijktijdig, dat was dan 2 vliegen in een klap? Kijk in rotterdam naar de maastunnel daar was alles mogelijk voor voet/fietsers.
Het zal mijn tijd wel uitdienen.

Amsterdammer"

Inspreker vraagt waarom er bij aanleg van Noord/Zuid verbinding niet direct een fiets/voetgangerstunnel is aangelegd.

Antwoord
Voor het antwoord wordt verwezen naar het antwoord bij Zienswijze 12.

2.14 Zienswijze 14

"Om naar mijn werk te komen neem ik de pont en hoop ik te kunnen blijven doen: twee minuten verplichte rust, soms met 6 minuten erbij als je hem gemist hebt, wat een luxe in deze jachtige tijd! ***Maar als we dan onderdoor kunnen dan zou ik er een toeristen aantrekkende attractie van maken: een glazen voetgangerstunnel zodat je onderwater kunt zien hoe het er uit ziet.*** *Is het water helder genoeg? Geen idee van de kosten en de technische mogelijkheden (er varen immers van die bakbeesten van cruiseschepen over het IJ) en de veiligheid. En dan wil ik ook wel eens onderdoor naar de overkant! Oh ja en een markering met zo een kleine boei met een vlaggetje aan het begin en het eind, zoals bij duikers, dan zie je er ook buiten het water waar die tunnel loopt."*

Inspreker opteert voor een glazen voetgangerstunnel.

Antwoord
Een glazen (of doorzichtig) tunneldak is op deze plek in het IJ geen optie. De tunnel moet diep gelegd worden voor de schepen. Door de diepte en het troebele water is er geen doorkijk. Daar Daarnaast is een beschermingslaag op een tunnel een verplichte voorziening tegen calamiteiten (bijvoorbeeld een botsing met een sleepanker).

2.15 Zienswijze 15

"Curieus dat vlak voor de opening van de Noord-Zuidlijn de wens postvat dat er een brug over het IJ moet komen. Het is een blunder van formaat dat metrostation Sixhaven is geschrapt. Trek de ringlijn door naar Noord en je hebt er nog een ontsluiting bij. Maar wat helemaal mooi zou zijn: laat veel meer ponten over het IJ varen, zodat Amsterdam eindelijk een waterstad wordt. Niet alleen pontveren die tussen Noord en Zuid varen, maar ook van het KNSM-eiland naar de Houthavens met eventuele vertakkingen naar de grachtengordel en de Amstel. Neem een voorbeeld aan steden als Bangkok en Venetie."

Inspreker stelt voor om nog veel meer pontveren te laten varen, niet alleen van Noord naar Zuid maar ook van het KNSM eiland naar Houthavens en vertakkingen naar de grachtengordel en de Amstel.

Antwoord

De eerste stap van Sprong over het IJ is het verbeteren van de pontveren. Hiervoor wordt verwezen naar het antwoord op Zienswijze 3.

2.16 Zienswijze 16

"De kosten/baten-analyse ontbreekt bij alle vijf genoemde maatregelen.
Maatregel 1 is een combi van twee geheel verschillende zaken:
1e Beter veerverbindingen (natuurlijk iedereen voor) en
2e Nieuwe brug over Noord-Hollands kanaal (totaal overbodig; brug bij Mosveld voldoet voor fietsers uitstekend).
Maatregel 2 is een oud plan om tzt een metro-lijn naar Zaandam te realiseren, maar is nauwelijks van invloed op de drukte op de veren.
Maatregel 3 biedt slechts een zeer geringe ontlasting voor fietsers tussen PTA en Schellingwouderbrug, die met het pontje vanaf het Azartplein een aantrekkelijker alternatief hebben. Het is zelfs twijfelachtig of een hoge (en dure) brug voldoende aantrekkelijk zal worden.
Maatregel 4 Vanuit West is er al de pont van Houthaven naar Papaverweg. Een extra verbinding vanaf het Stenen Hoofd (eventueel als tussenstop) kan interessant zijn. Maar voor een brug of tunnel vanaf het Stenen Hoofd behoort eerst een schetsontwerp plus begroting gepresenteerd worden alvorens hier serieus ingesproken kan worden.
Maatregel 5 (voetgangerspassage tussen CS en Tolhuis "alleen als dit nog nodig is") lijkt me de eerste optie die onderzocht moet worden (ontwerp en begroting).
Maatregel 6 (NIEUW) De optie één van de IJ-tunnel buizen te reserveren voor fiets/voet-verkeer (met rolpaden) verdient serieus onderzoek."

Inspreker merkt op dat:
a dat de kosten/baten-analyse bij de vijf genoemde maatregelen ontbreekt;
b De optie één van de IJ-tunnel buizen te reserveren voor fiets/voet-verkeer (met rolpaden) serieus onderzoek verdient.

Antwoord
Ad a Alle maatregelen zijn gebaseerd op een afweging waarin de kosten en baten in een MKBA uitgebreid zijn onderzocht (bijlage 1.6 en 1.6A bij de concept Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ).
Ad b Verschillende varianten voor de herinrichting van de IJtunnel zijn in fase 1 onderzocht. Herinrichting van één tunnelbuis voor fietsverkeer is niet mogelijk op basis van de z.g. Tunnelwet: tweerichting-autoverkeer door één buis is in verband met de veiligheid verboden. Zie ook de beantwoording van Zienswijze 12.

2.17 Zienswijze 17

"Via het inspraakformulier heb ik mijn mening kunnen spuien. Helaas had ik al op 'verzenden' gedrukt, toen mijn oog viel op de tekst op de pagina: "Sprong over het IJ – Snel en gemakkelijk naar de overkant".
Mijn vraag/suggestie die ik graag wil toevoegen is:
als ik snel en gemakkelijk zou willen, zou ik wel naar Rotterdam verhuizen. Daar zijn ze heel goed in snel en gemakkelijk.

Maar mag de toekomstige verbinding in de vorm van een brug/twee bruggen en/of tunnel ook nog mooi zijn, alstublieft.
Amsterdam heeft een naam hoog te houden als het om mooie bruggen gaat.
Daarom: graag meer aandacht voor het aspect vormgeving, want het gaat om iets (zeker bij de bruggen/tunnelopties) om iets dat zeer lang meegaat, waar vele Amsterdammers dagelijks tegenaan gaan kijken."

Inspreker vraagt aandacht voor de vormgeving, zeker bij bruggen en tunnels. Het gaat om iets dat zeer lang meegaat, waar vele Amsterdammers dagelijks tegenaan gaan kijken.

Antwoord
Hoge kwaliteit van de nieuwe verbindingen, bruggen en-of tunnels is het uitgangspunt. Voor de bewaking van de kwaliteit wordt in de volgende planfase een Supervisieteam aangesteld. Dit team brengt gevraagd (bij de verschillende selectie-, ontwerp- en besluitvormingsmomenten), maar ook ongevraagd advies uit aan de ambtelijke opdrachtgever.

2.18 Zienswijze 18

Voortuin van Noord: zienswijze in bijlage?

Inspreker vraagt:
a Ontwikkel in 2017-2018 een visie op het hele gebied van de Sixhaven en de Tolhuistuin, de voortuin van Noord, en houdt daarbij rekening met de cultuur-historische en de natuurwaarden.
b Zet meer en grotere veren in op het IJpleinveer en Buiksloterwegveer, dienstregeling van deze veren gelijk laten lopen, zodat er geen reden/noodzaak is voor fietsers om van West naar Oost te gaan.
c Realiseer een extra fietsbrug ten Noorden van de Willemssluis, tevens voor voetgangers station Noorderpark naar de Strip, verbetering fiets-aansluiting op beide IJ-veren, verbetering oost-west verbinding tussen de buurten Overhoeks naar Meeuwenlaan/IJplein.
d Veer 'Bundlaan' aanleggen ter vervanging van Distelwegveer; met rechte oversteek.
e Heroverweeg station Sixhaven (werkelijke go/no go beslissing) en indien deze positief uitpakt oversteek naar strip Overhoeks realiseren, bij voorkeur onder kanaal door. Maatregel 'Brug over NH kanaal ten zuiden van de sluis' komt te vervallen, gereserveerde gelden kunnen worden aangewend voor realisatie fietsbrug ten noorden van de sluis of voor een passage over de sluis.
f Bruggen of tunnels op de flanken (Javabrug en Stenen Hoofd (maatregel 3 en 4 in voorstel): onmiddellijk voorbereiding starten, niet wachten.
g Voetgangerspassage CS – Overhoeks (aanlanding aan de voet van de Voortuin van Noord-visiestuk, pagina 5 A'damtoren): onmiddellijk starten.

Antwoord
Ad a Dit is opgenomen in het Plan van Aanpak van de vervolgfase.
Ad b De centrale veren worden geïntensiveerd. Fietsverbindingen over het kanaal helpen om het Buiksloterwegveer te ontlasten. Verwacht wordt dat veel fietsers die vanuit Noord naar de oostelijke binnenstad reizen (en vice versa) sneller via het IJpleinveer kunnen oversteken.
Ad c De tweede brug over het kanaal ten noorden van de Willemssluis is onderdeel van de voorstellen. Deze ontsluit de noordelijke entree van metrostation Sixhaven en kan inderdaad helpen om de buurten aan weerszijden beter met elkaar te verbinden.
Ad d Realisatie van een Bundlaanveer is alleen opportuun als nog lang met de aanleg van een Stenen Hoofdverbinding gewacht wordt. .

Ad e Over de aanleg van Metrostation Sixhaven wordt in 2020 een besluit genomen. Door de diepteligging van het station is het niet mogelijk om een ondergrondse verdeelhal en aansluitend een tunnel onder het kanaal te maken. Vanaf het middenperron voeren roltrappen direct naar de uitgang op maaiveld. Het is onlogisch om dan weer onder het kanaal door naar de Buiksloterweg te gaan.

Ad f Door de gefaseerde uitvoering van de IJ oeververbindingen wordt bij het ontwerp van de tweede verbinding geleerd van de ervaringen met de eerste.

Ad g Het metrostation Sixhaven heeft een hogere baten-kosten-verhouding en is een stuk goedkoper dan de voetgangerspassage. Mocht het aantal voetgangers zeer sterk groeien dan is de aanleg van een passage te overwegen.

2.19 Zienswijze 19

ANGSAW: zienswijze in bijlage?

Inspreker onderschrijft het uitgangspunt dat een netwerk van verbindingen wenselijk is. Inspreker heeft wel een aantal aanscherpingen en aanvullingen:

a De voorgestelde fasering leidt tot onwenselijke vertraging.
   - Als gevolg van de fasering kan een brug op de westflank uitgesteld worden. Na de realisatie van de Javabrug zou de mogelijkheid van een tunnel van het Stenen Dok naar Buiksloterham onderzocht moeten worden. Een tunnel over zo'n grote afstand lijkt de inspreker onwenselijk en sociaal onveilig. Inspreker pleit voor een keuze voor een brug.
   - Pas na de realisatie van het Sixhavenstation wordt onderzocht of er ook nog een voet/fietsgangerstunnel zou moeten komen. Ook dat vindt de inspreker nodeloze vertraging. Gelet op de toekomstige groei van Noord en de verdere ontwikkeling van Overhoeks is het van groot belang om beiden te realiseren. Bovendien vervullen beide typen verbindingen verschillende vervoersbehoeften.

b Bruggen over het IJ inrichten voor toekomstig medegebruik door OV. Gelet op de toekomstige gebiedsontwikkeling van Noord (zowel wat betreft wonen, werken als sociale en culturele voorzieningen) verdient het aanbeveling om rekening te houden met verschillende vervoersbehoeften en modaliteiten.

c Brug over het NH-kanaal bij voorkeur aan de Noordzijde van de sluizen. In het centrale deel van de Noordelijke IJ-oevers ontbreekt een toegankelijke Oost-West verbinding langs de IJ-oevers. Daarvoor is een brug over het NH-Kanaal wenselijk. Hierbij moet rekening worden gehouden met het begin van de groenblauwe scheg die het IJ verbindt met Waterland maar ook met de Willem III sluis die als Rijksmonument een beschermde status heeft. Dat betekent dat zowel bij de vormgeving van de brug als bij de situering van de brug rekening moet worden gehouden met de karakteristieke vereisten die daaruit voorvloeien. Daarom pleit ANGSAW voor een nader onderzoek naar een mogelijke brugverbinding aan de Noordzijde van de sluizen.

d Respect voor groenblauwe loperfunctie van de Kanaalzone bij gebiedsontwikkeling rond het Sixhavenstation. Bij de gebiedsontwikkeling moet respect voor de groenblauwe loperfunctie van de Kanaalzone het uitgangspunt vormen.

e Een beeldkwaliteitsplan voor het IJ als conditie voor vormgeving bruggen en bebouwing langs de oevers. Bij brugontwerpen en bouwplannen moet rekening gehouden worden met de zichtlijnen op het IJ vanuit de beide oevers. De situering van hoogbouw is cruciaal. Hoogbouw vlak langs de IJ-oevers belemmert de zichtlijnen vanuit het de daarachter gelegen gebieden, en daarom wordt gepleit voor een trapsgewijze vormgeving waarbij hoogbouw meer in het achterland gesitueerd wordt.

f Afwijzen NoorderIJplas/Achtersluispolder als locatie voor een Cruisterminal. Een doorlopende groene boulevard langs de Noordelijke IJ-oevers naar de Zaan zou onmogelijk gemaakt worden door de vestiging van een Cruiseterminal. En ook de beoogde recreatieve functie van de Noorder IJplas (al geruime tijd uitgangspunt van het huidige beleid) zou daardoor volledig van de baan zijn. Alternatieven voor de PTA-terminal zouden in Westpoort gevonden moeten worden.

Antwoord

Ad a Voor de fasering van de maatregelen Sprong over het IJ wordt verwezen naar de beantwoording van Zienswijze 1.

Ad b Het inpassen van openbaar vervoer op de vaste flanken-verbindingen is niet haalbaar en-of wenselijk. De hellingbanen van trams op de voorgestelde locaties bij Kop Java en Stenen Hoofd zijn fysiek niet inpasbaar. Bussen zijn onwenselijk omdat de Noord/Zuidlijn rijdt en de stations goede achterlandverbindingen hebben. .

Ad c Een brug ten zuiden van de sluis is een directe en snelle oost-west verbinding. In het vastgestelde bestemmingsplan van het Sixhavengebied is deze brug opgenomen. Ook het metrostation Sixhaven heeft baat bij een zo kort mogelijke route naar de Strip van Overhoeks met onder andere het Congreshotel, EYE en A'dam.
Een extra verbinding ten noorden van de sluis ontsluit de noordelijke entree van metrostation Sixhaven en verbindt de buurten aan weerszijden van het kanaal. Dit wordt in de volgende planfase verder uitgewerkt.

Ad d De gemeente onderkent de kwaliteiten van dit gebied. Verder onderzoek vindt plaats in de volgende fase.

Ad e Onderzoek naar de beeldkwaliteit is onderdeel van de volgende fase.

Ad f Voor het antwoord wordt verwezen naar de beantwoording van Zienswijze 4.

2.20 Zienswijze 20

"Naar mijn mening moeten de ponten over het IJ blijven varen. Het is goed voor de mensen even tot rust te komen tijdens de vaart. Wel zouden er grotere ponten moeten komen met meer capaciteit en waar nodig een hogere frequentie. Additionele verbindingen naar nieuwe wijken zijn daarbij ook nog een optie.
Ik ben bang dat een brug te hoog zal zijn voor veel fietsers. Indien de oprit een langzame helling krijgt, betekent dat, dat deze erg lang moet worden zowel in Noord als in Centrum met mogelijk desastreuse gevolgen voor de omgeving. Een tunnel wordt veel te duur en de bouw duurt veel te lang. Of het er veilig zal zijn, is ook nog maar de vraag."

Inspreker is van mening

a dat de ponten moeten blijven en pleit voor meer en grotere ponten en een hogere frequentie zijn een optie. Additionele verbindingen naar nieuwe wijken zijn daarbij ook nog een optie.

b dat een brug te hoog zal zijn voor veel fietsers.

c een tunnel veel te duur wordt en de bouw veel te lang duurt. Of het er veilig zal zijn, is ook nog maar de vraag.

Antwoord

Ad a Op het IJ zullen de komende jaren meer en grotere ponten gaan varen. Zie de beantwoording van Zienswijze 3.

Ad b De fiets- en voetgangersbruggen krijgen lange hellingbanen, met een hellingspercentage kleiner dan 3%. Dan zijn ze niet te steil voor fietsers.
Ad c Een afweging tussen een brug en een tunnel voor de westzijde moet nog gemaakt worden. De veiligheid van deze verbinding is een voorwaarde.

2.21 Zienswijze 21

Eggerding BV: zienswijze in bijlage?

Inspreker heeft geen enkel bezwaar tegen de realisatie van één of meerdere bruggen over het IJ. Dit mag echter niet resulteren in de vestiging van een passagiersterminal voor zeecruises in de Coenhaven.

Antwoord
Het college van B&W zal eind 2017 een beslissing nemen over een nieuwe locatie van de PTA. De Coenhaven is inderdaad één van de opties.

2.22 Zienswijze 22

"Hoewel ik zelf als bewoner van het Java eiland helemaal geen behoefte heb aan betere verbindingen met Amsterdam Noord is mij bij de verschillende bijeenkomsten in de afgelopen tijd wel duidelijk geworden dat er knelpunten zijn en dat er betere verbindingen moeten komen tussen Amsterdam Centrum en Amsterdam Noord. Bestaande verbindingen kunnen verbeterd worden en nieuwe verbindingen in oost en west zouden de druk kunnen wegnemen achter het centraal station.

Maar of de Javabrug het antwoord is op de genoemde knelpunten is mij in al die bijeenkomsten niet duidelijk geworden. Niet duidelijk is hoeveel fietsers en voetgangers op termijn gebruik zullen maken van de brug. Evenmin is mij duidelijk geworden of de Javabrug wel de prijs waard is die ervoor moet worden betaald.

De prijs van de Javabrug
Die prijs van de Javabrug bestaat wat mij betreft niet alleen uit de kosten van de brug zelf. Er zal ook een extra gracht moeten worden gegraven dwars door de kop van het Java eiland, een van de weinige nog open gebieden in het centrum van Amsterdam. Verder zal de basisschool de kleine kapitein moeten verdwijnen en moeten worden afgebroken. Een enige basisschool op het Java eiland. Een school waarvoor nog geen nieuwe bestemming is gevonden.
Daarnaast zal door de komst van de brug extra verkeer en lawaai overlast ontstaan voor de bewoners van het Java eiland die gebruik maken van de Sumatrakade, de Tosaristraat en de 5.1, 2, e *Schaeferbrug. Extra overlast die op korte termijn al zal toenemen door de komst van het hotel Jakarta.*
En dan zijn er tenslotte nog de kosten voor het verplaatsen van de passangersterminal. Een nog ongekende kapitaal vernietiging. En last but not least : het verdwijnen van de grote cruiseschepen in het hart van Amsterdam. Het verlies van een bezienswaardigheid die veel amsterdammers aan het hart gaat. Het verlies bovendien van een internationaal bekende toeristische attractie van formaat.

Advies

Omdat voor mij nog niet overtuigend is aangetoond dat de Java brug er moet komen, terwijl wel duidelijk is dat er veel kosten mee gemoeid zijn, is mijn advies aan u dan ook als volgt :

1 *Stel uw voorgenomen besluit nog een drietal jaren uit*
2 *Zorg in de tussentijd voor snellere en grotere ponten achter het centraal station.*
3 *Maak binnen een jaar een snelle pontverbinding mogelijk tussen de kop van het java eiland en Amsterdam Noord*
4 *Kijk wat de Noord-Zuid lijn doet met de gesignaleerde knelpunten*

Slot
Mocht er na 3 jaar alsnog behoefte bestaan aan een (Java)brug over het IJ, laat die brug dan zo gebouwd worden dat er alleen fietsers en voetgangers gebruik van kunnen maken en geen ander (gemotoriseerd) verkeer.
Betrek de bewoners van het Java eiland, die wonen tussen de Brantasgracht en de kop van het eiland, bij de herinrichting van de kop

prijs waard is die ervoor moet worden betaald"

Inspreker is er niet van overtuigd dat de Javabrug er moet komen en adviseert het volgende:
a Stel het voorgenomen besluit nog een drietal jaren uit
b Zorg in de tussentijd voor snellere en grotere ponten achter het centraal station.
c Maak binnen een jaar een snelle pontverbinding mogelijk tussen de kop van het Java-eiland en Amsterdam Noord
d Kijk wat de Noord-Zuid lijn doet met de gesignaleerde knelpunten
e Mocht de Javabrug er toch komen, dan zonder gemotoriseerd verkeer een betrek de bewoners erbij.

Antwoord
Ad a Het uitstellen van maatregelen is geen optie.
Ad b Er wordt nu begonnen met de optimalisering van de veren. Zie hiervoor de beantwoording van Zienswijze 1.
Ad c Ook het (tijdelijk) verplaatsten van het Javaveer heeft een zorgvuldige voorbereiding nodig. De periode dat deze verbinding effectief kan functioneren is betrekkelijk kort met de komst van de Javabrug.
Ad d De verkeerontwikkelingen rondom het IJ, ook als gevolg van de Noord/Zuidlijn, worden jaarlijks gemonitord. De resultaten wegen mee in het definitieve besluit (medio 2020) om de Javabrug te bouwen.
Ad e Als er wordt besloten tot de aanleg van de Javabrug dan worden de bewoners hierbij betrokken. De brug is voor langzaam verkeer: voetgangers, fietsers, minder validen. Zolang de wetgeving niet wijzigt mogen scooters gebruik maken van de fietspaden.

2.23 Zienswijze 23

"Tunnels ,
Ooit was er een tunnel onder de Weesperstraat door ,bij de Nw kerkstraat ,die was te gevaarlijk om in gebruik te houden
Tunnels voor voetgangers en Fietsers zijn te gevarlijk
TUNNELS VOOR VOETGANGERS EN FIETSERS ZIJN TE GEVAARLIJK

Als ooit alle autos vervuiling vrij zijn ,kunnen er tunnels voor voetgangers ,auto s en fietsers gezamelijk gebouwd worden
Kan er misschien zelfs een glazen onbreekbaar paneel in ,om naar het water de vissen te kijken
De tunnels moeten dan heel breed en vlucht vriendelijk zijn
Auto s en fietser en voetgangers samen ,moeten kunnen vluchten

In Utrecht ging ik door de tunnel ,heel laat van het Centraal station ,dat voelt heel onprettig niet veilig

Ik zeg nee tegen tunnels ,NEE TEGEN FIETSERTUNNELS
Hoog Catrijne wordt niet voor niets s"nachts gesloten

Bussen die over de bruggen gaan met grote fiets uitbouw in hun achterstuk voor fietses die in het duister Amsterdam Noord binnen willen

VEERPONTEN BLIJVEN :NR EEN
OP meerdere plekken bij elkaar als een brede snelweg
Gevaarlijk met de drukte van het bootverkeer
Maar wel nodig

Zomers ga ik wel drie ker per week werken ,schilderen tekenen in de polder ,
melk kopen
met de fiets
Ik neem de pont
De Pont is super
Rustpunt
Prachtig
Beter kan niet ,de Pont is het alllerfijnst ,DE PONT IS HEILIG

Bij de kop Java eiland een pont en brug ,een brug die heel groot open kan draaien heel hoog met lopende banden
RAILS MET KARRETJES VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS OP DE BRUG
HEEL VEEL RAILS MET KARRETJES OPEN KARRETJES OM FIETSERS EN VOETGANGERS OMHOOG TE TREKKEN ,OVER HET WATER HEEN TE WERKEN
HELE HOGE BRUGGEN <MET WIND WERING

BIJ ALLE BRUGGEN DIE OPEN MOETEN KUNNEN, PONTEN
BRUGGEN HEEL HOOG
MOCHT DE ELECTRICITEIT UITVALLEN MOETEN GROTE BOTEN VIA HET KANAAL WEG KUNNEN

Ponten zijn belangrijk ook als de grote vloed komt elke boot die gebouwd wordt is er een
Want het water komt omhoog

Heel veel ponten ,heel veel boten om naar veilige oorden te gaan als het water komt"

Inspreker vindt de tunnels voor voetgangers en fietsers te gevaarlijk. Als er dan een brug moet komen, dan een hele hoge, met open karretjes op rails voor fietsers en voetgangers, zodat de schepen er onderdoor kunnen.

Antwoord
In 2020 wordt een afweging gemaakt over een brug of tunnel voor voetgangers en fietsers aan de westzijde. Veiligheid is een voorwaarde. Een brug met karretjes heeft een beperkte capaciteit. Het is ook onduidelijk hoe fietsen daarin veilig vervoerd kunnen worden.

2.24 Zienswijze 24

"Heel goed dat jullie veel verbindingen maken naar Noord, maar waarom wordt hierin niet direct een pond of brug of andere verbinding voor fietsers, voetgangers meegenomen vanaf IJburg/Zeeburgereiland naar het CS of richting Brazilie winkelcentrum?
Zeeburgereiland/IJburg blijft uitbreiden en steeds meer bewoners missen een goede verbinding richting de stad. Daar zou tijdelijk een pondje al uitkomst voor brengen, en een fietsbrug natuurlijk helemaal een uitkomst."

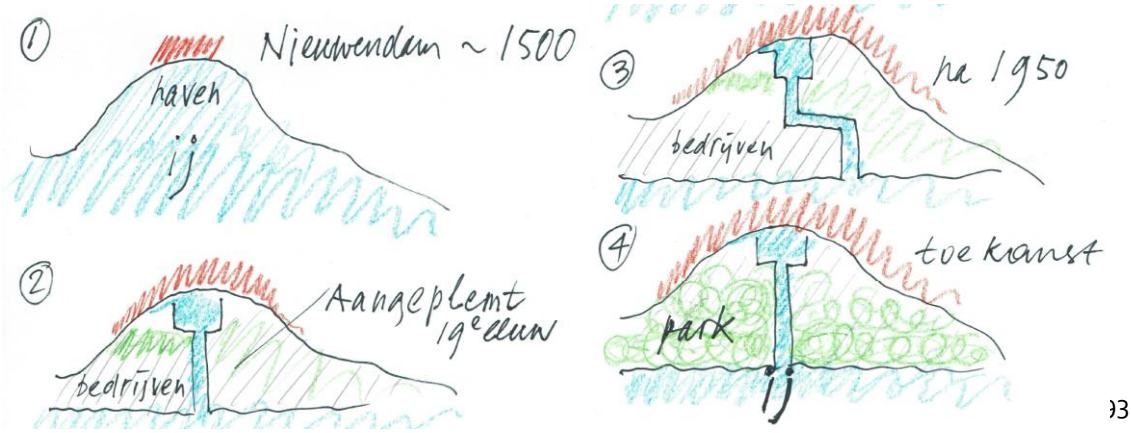
Inspreker wenst een brug of pont van IJburg/Zeeburgereiland naar het CS of richting Brazilie winkelcentrum.

Antwoord
Een (brug)verbinding tussen Zeeburgereiland (Sluisbuurt) en Borneo-Sporenburg wordt onderzocht in het kader van de ontwikkeling op de Sluisbuurt. Deze verbinding valt buiten het project Sprong over het IJ.

2.25 Zienswijze 25

"Naar aanleiding van de lezing met boottocht van 5.1, 2, e *op 12 februari 2017 in Arcam wil ik graag onderstaande opmerkingen onder de aandacht brengen.*

1. Naast de huidige en toekomstige Amsterdamse noord- zuid veerverbindingen, zou ook gedacht kunnen worden aan een IJ veer in oost-westelijke richting die zigzaggend beide oevers aandoet, zoals dit oa. ook in Rotterdam gebeurt. Zo mogelijk met een regionale uitbreiding richting Zaandam en IJmuiden.
2. Op de getoonde kaart met de geplande parken en promenade langs de noordelijk oever is het huidige "zijkanaal naar Nieuwendam" met een bajonet gehandhaafd.
Die bajonet is omstreeks 1950 aangelegd om uitbreiding van AKZO in oostelijk richting mogelijk te maken. Mijn suggestie is om het Nieuwendammerkanaal bij het vrijkomen van dit bedrijfsterrein weer recht te trekken, zodat de haven van Nieuwendam weer een rechte verbinding met het IJ krijgt, volgens onderstaande schets nr.4"



Inspreker brengt het volgende naar voren:

a Denk ook aan een IJ-veer in oost-westelijke richting die zigzaggend beide oevers aandoet, zoals dit ook in Rotterdam gebeurt. Zo mogelijk met een regionale uitbreiding richting Zaandam en IJmuiden.

b Trek het Nieuwendammerkanaal bij het vrijkomen van dit bedrijfsterrein weer recht, zodat de haven van Nieuwendam weer een rechte verbinding met het IJ krijgt. Zie schets.

Antwoord

Ad a Sprong over het IJ is gericht op een oplossing tussen de noordelijke en de zuidelijke IJoever, met als doel de drukte op het centrale deel van het IJ te ontlasten. Om in zo'n kort mogelijke tijd zo veel mogelijk mensen over te zetten werkt de gemeente met het principe van 'varende bruggen". Dit zijn korte en directe oversteken van de veren die daarmee hun hoogste capaciteit bereiken. Het beste voorbeeld hiervan is het Buiksloterwegveer. Een zigzagverbinding wordt niet gezien als een optimalisatie.
De reis na de oversteek gaat te voet, op de fiets of met het openbaar vervoer. CHECK 5.1, 2, e

Ad b Het gebied is in eigendom van een bedrijf. Voorlopig zijn er geen ontwikkelingen die noodzaken of leiden tot het uitwerken van het voorstel.

2.26 Zienswijze 26

"Dank voor uw folder.

Ik kan daarin niet vinden dat en/of hoe u de Noordzuidlijn vanaf juli 2018 in rekening hebt genomen. Die zal toch behoorlijk wat druk van het pontverkeer wegnemen.

De PTA kan niet weg zolang de gestage stroom rustige alleraardigste gulle toeristen die Amsterdam rijk is en waarvan de stad geen of heel weinig last heeft - ze lopen alleen maar even heen en weer met wijdopen portemonnee - daar verwerkt wordt. De argumenten van wethouder Kajsa Ollongren zijn er met de haren bijgesleept. Gaat u zelf maar eens kijken op een 'drukke' dag. Het 'past niet'? De terminal en het gebied eromheen is door Amsterdam speciaal ervoor aangelegd. Nergens is het zo overzichtelijk en regelbaar als daar."

Inspreker:

a vraagt of de effecten van de Noord/Zuidlijn zijn meegenomen

b vindt de verplaatsing van de PTA geen goed idee want de passagiers zorgen niet voor overlast en zij spenderen geld.

Antwoord

Ad a De opening van de Noord/Zuidlijn is inderdaad meegenomen in de prognoses van de vervoerstromen rond het IJ. Verwacht wordt dat de metrolijn slechts een gering effect heeft op de omvang van het fietsverkeer. Vooral busreizigers zullen de nieuwe metroverbinding gebruiken.

Ad b De zeecruisesector groeit. Het komen steeds meer schepen, maar ook worden ze groter en vervoeren ze meer passagiers. Het vrachtwagen-, taxi- en busverkeer in de stad zal dan ook

sterk toenemen. Dat kan beter op een andere plek afgewikkeld worden, dichtbij de A10. Zie ook de beantwoording van Zienswijze 4.

2.27 Zienswijze 27

2.27.1 Zienswijze 27a

Wijkvereniging Overhoeks: zienswijze in bijlage?

Inspreker ondersteunt de specifieke combinatie van oplossingen voor de sterk toegenomen verkeersdruk op de verbinding over het IJ. Eisen zijn:

a Ze moeten op betrekkelijk korte termijn kunnen worden gerealiseerd en de oplossingen moeten veilig moeten zijn.
b Ze mogen absoluut niet leiden tot extra verkeer door de woonwijk en de belangrijke waarden van wijk; ze mogen een open waterplein en een open groene ruimte in de vorm van het Oeverpark en straks Schegpark op geen enkele manier aantasten.
c Daarom is de inspreker felle tegenstander van de bouw van aanlegsteigers aan de noordzijde van EYE of elders aan het Oeverpark tot en met de smalle strook voor STCA. Verkeer dat van deze aanlegsteigers gebruik gaat maken zal immers altijd door woonwijk gaan.
d Hoewel een voetgangers- en fietserstunnel tussen de huidige aanlegsteiger voor EYE en de kade voor de Kamer van Koophandel niet één van de opties is wordt deze oplossing krachtig ondersteund.
e Een tweede deel van de oplossing is voor de insprekers de snelle bouw van Metrostation Sixhaven met een ontsluiting naar het Pontplein.
f Een derde element dat verkeer door het centrale deel van het IJ zal voorkomen is de bouw van een of meer bruggen. De aanleg van een brug op de oostflank is een uitstekend idee, maar een brug op de westflank een slecht idee, vanwege de aantasting van de belangrijke waarde van het IJ als waterplein, tenzij deze gerealiseerd zou worden buiten het zicht van de wijk.
g Dat brommer- en scooterverkeer gebruik zou moeten maken van de pontveren en eventuele bruggen op de flanken, en niet van genoemde voetgangers- en fietstunnel.

Antwoord

Ad a Voor de fasering en planning wordt verwezen naar het antwoord op Zienswijze 1. Vooropgesteld wordt dat maatregelen voldoen aan alle gestelde veiligheidseisen.
Ad b ANTWOORD ONTBREEKT
Ad c ANTWOORD ONTBREEKT
Ad d De genoemde tunnel is inderdaad niet opgenomen in het pakket maatregelen.
Ad e Met betrekking tot een snelle bouw van het Metrostation Sixhaven: hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van Zienswijze 1.
Ad f Voor de bouw van de bruggen wordt
Ad g In de huidige plannen worden brommen- en scooters niet toegelaten in de tunnels.

2.27.2 Zienswijze 27b

Wijkvereniging Overhoeks: zienswijze in bijlage?

Inspreker vraagt om de resultaten van het nieuwe onderzoek naar verkeersstromen over het IJ. Inspreker verzoekt om te laten weten hoe het inzicht in de resultaten van dit onderzoek ontvangen kunnen worden, bij voorkeur in een (digitale) kopie. Overige punten in deze brief komen overeen met de punten in Zienswijze 27a.

Antwoord
De Vervoerwaardestudie is een bijlage 1.4 van de concept Nota van Uitgangspunten. Voor de beantwoording van de overige punten wordt verwezen naar Zienswijze 27a .

2.27.3 Zienswijze 27c

Wijkvereniging Overhoeks: zienswijze in bijlage?

Inspreker merkt het volgende op:

a Inspreker heeft ernstige twijfel over de prognoses voor de verkeersstromen via het centrale deel van het IJ en de aannames voor het vervoerwaardenonderzoek. Met name de inschatting van bezoekers die via het centrale deel willen reizen is veel te laag, waardoor besluitvorming op drijfzand wordt gebaseerd.
b De leidende gedachte dat het verkeer gespreid moet worden is wensdenken. Een brug van Java-eiland naar de overzijde, die bovendien zo'n 13 meter hoog zal moeten zijn, is een zeer onaantrekkelijke en onrealistische optie.
c Ditzelfde geldt voor een brug aan de westzijde.
d Een zwaarwegend argument tegen bruggen is de aantasting van het IJ als waterplein. Dit geldt vooral voor een brug aan de westzijde. Bovendien zal deze - indien veel gebruikt wat nog maar de vraag is - voor veel extra verkeer door de als verkeersluw bedoelde woonwijk leiden.
e Inspreker kan zich vinden in de bouw van metrostation Sixhaven, maar begrijpt niet waarom dit niet al voor de opening van de metro wordt gebouwd. Het zal vele miljoenen en veel overlast extra kosten om dit pas na juli 2018 te realiseren.
f Inspreker heeft een voorkeur voor een brede en sociaal veilige passage van de achterzijde CS naar een aanlandpunt tussen het huidige Pontplein en EYE. De kosten hiervan bedragen, volgens berekeningen van Arcadis, ruim 100 miljoen (en niet de door de gemeente geschatte 190 miljoen). Extra argumenten voor de bouw van een passage zijn dat het scheepvaart verkeer niet wordt belemmerd, het PTA niet hoeft te worden verplaatst, er geen extra waterweg hoeft te worden gebouwd en een passage in geval van een forse ramp een veilige vluchtroute biedt.
g Inspreker ziet niet in waarom voor de volgorde is gekozen waarbij de ene beslissing ook nog afhankelijk wordt gemaakt van de vorige. Hier werkt een mechanisme dat zal leiden tot achter de feiten aanlopen.
h Inspreker is mordicus tegen een tijdelijk aanlandpunt in het verlengde van de Bundlaan, zoals in de plannen is opgenomen. Dit betekent veel overlast voor de wijk, met een route door een smalle straat waar twee in- en uitgangen van ondergrondse parkeergarages aan zijn gelegen.
i Inspreker juicht het onderzoek naar mogelijkheden om de afhandeling van op- en afstappend verkeer op de veerponten sneller en veiliger af te handelen toe. De huidige taps toelopende veerponten zijn niet erg efficiënt.
j Inspreker tekent aan dat zij samen met andere partijen in Overhoeks een gezamenlijk schrijven hebben ondertekend, waarin bovengenoemde voorkeuren en argumenten zijn opgenomen.

Antwoord
Ad a het onderzoek naar verkeersstromen is....

Ad b Spreiding van het verkeer is aangetoond met het Verkeersmodel van de gemeente Amsterdam. .....
Ad c Zie Zienswijze 27a?
Ad d Zie Zienswijze 27a?
Ad e Met het afbouwen van het metrostation Sixhaven kan pas worden begonnen na ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. Dit om geen verdere vertraging op te lopen met het afronden van de Noord/Zuidlijn.
Ad f ?
Ad g ?
Ad h ?
Ad i ?
Ad j ?

In een volgend stadium zal de relatie tot de vaste oeververbindingen en ruimtelijke kwaliteit verder worden meegenomen en onderzocht, waaronder beeldkwaliteit en verkeer- en vervoerstromen met het achterland van de verbinding.

2.28 Zienswijze 28

"Bij de presentatie op maandag 6-2-2017 werd vermeld, dat men had gekeken bij de collega's in Rotterdam. Maar is er ook gekeken bij een van de oudste voetgangerstunnels in Europa, de Greenwich Foot Tunnel, in Londen. Die is ook gerenoveerd en heeft een mooi systeem.

The tunnel is classed as a public highway and by law is kept open 24 hours a day. The tunnel is accessible by spiral staircases and large lifts that were refurbished between 2010 and 2012. The tunnel is also part of the UK's National Cycle Route 1 linking Inverness and Dover. Until 2016, cyclists were required to dismount and push their bikes through the tunnel. A National Trail, the Thames Path uses the tunnel to rejoin the southbound part of the path.

In 2016 the Ethos Active Mobility system was installed in the tunnel to monitor and actively manage tunnel usage. The system uses computer vision to count and measure the speed of bicycles and pedestrians, and displays messages on electronic signs to encourage considerate behaviour. The system has also been installed in the Woolwich foot tunnel and aims to make urban shared spaces safer and more pleasant to use for all. The system displays two messages - "No cycling allowed" (in red text) during busy periods, and "Please consider pedestrians" (in green text) during quiet periods.

De 24 uur monitoring zou je kunnen laten uitvoeren door het personeel van de GVB veren, die door de tunnel anders geen werk meer zouden hebben."

Inspreker heeft de informatieavond van 6 februari 2016 via de live stream gevolgd en vraagt:
a of er ook gekeken is naar voetgangerstunnel Greenwich Foot Tunnel in Londen en stelt voor om de 24-uurs monitoring uit te laten voeren door het personeel van de GVB die als gevolg van het aanleggen van de tunnel geen werk meer zouden hebben.
b waarom er bij de aanleg een brug over het Noord-Hollands Kanaal niet wordt ingegaan op de impact op de jachthaven zelf en op de vraag van een bewoonster waarom de brug niet met een bocht kan worden aan gelegd. Ook vraagt de inspreker waarom er niet wordt ingegaan op de impact van het Metrostation op de Sixhaven.

Antwoord

Ad a Bij de onderzoeken naar tunnels is zeker naar andere (Europese) voorbeelden gekeken. Wat betreft inwendige afmetingen en aantallen gebruikers is de Greenwich Foot tunnel geen goede referentie. Eventueel kunnen fietsers gebruik maken van de voetgangerspassage achter het Centraal Station door de fiets aan de hand mee te nemen. Alle nu voorgestelde maatregelen zijn een aanvulling op de bestaande veerverbindingen. Het aanstellen van GVB personeel voor de 24 uurs monitoring is niet aan de orde.

Ad b Het verbeteren van de verbinding tussen de Buiksloterweg en het IJplein is een onderdeel van de gebiedsontwikkeling van het Sixhavengebied. In de volgende fase, na vaststelling van het definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ, worden deze plannen verder uitgewerkt. Dan vinden er ook gesprekken met de betrokkenen plaats. De voorgestelde bocht van de brug kan dan onderzocht worden. .

2.29 Zienswijze 29

"Afgelopen donderdagg ben ik naar de inloop geweest.
Dit heeft voor mij nieuwe inzichten opgeleverd:
De bruggen over het Ij staan zomers net zo vaak en lang open als de Schellingwouderbrug. Dat is nu voor ons een reden om om te rijden met de auto via de Zeeburgertunnel. En zal straks ook een rol spelen voor fietsers bij hun keuze voor de oversteekplek. Er moet nog flink gepuzzeld en geknutseld worden om zo'n brugverbinding mogelijk te maken. In het gepresenteerde voorstel zou er een gracht gegraven worden door de kop van het Java-eiland. De vaargeul is hier nogal smal.
Gisteren ben ik de Nesciobrug overgefietst. Ik ben gelukkig gezond en fit, voor mij is het nog net te doen op een fiets zonder versnellingen, maar een toekomstige brug over het Ij zou toch veel minder steil moeten. En dan heb je ook nog te maken met de factor wind.
Het verhuizen van de PTA vind ik kapitaalvernietiging. Dat gebouw staat er net. Die enorm grote schepen in de binnenstad hebben wel hun charme vind ik.
Een brug over het Ij moet wel heel erg mooi van archtectuur zijn, om de horizonvervuiling teniet te doen.

Mijn hoofdconclusie is dus dat die bruggen geen goede oplossing zullen zijn.
Wat dan wel? Op korte termijn: meer, grotere en efficientere ponten.

Alternatieve oplossingen: metrohalte Sixhaven moet er zeker komen!
Waarom is er niet gelijk een extra tunnelbuis gemaakt bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn?
Hoeveel mensen reizen er nu per auto door de Ij-tunnel?
Het grootste probleem bij de veren van CS zijn de brommers en scooters. Als je een buis van de Ij-tunnel zou openhouden voor OV-bussen, hulpdiensten en vergunninghouders en de andere zou openstellen voor brommers, scooters en fietsers, dan zou je de brommers achter Cs kunnen verbieden en een hoop overlast en onveiligheid wegnemen. Dit levert dan gelijk ook meer capaciteit op voor voetgangers en fietsers.

Veel wijsheid toegewenst!"

Inspreker

a vindt om verschillend redenen, onder andere het openingsregime, de hellingsbaan en de factor wind geen goed idee. Mochten er bruggen komen dan moeten deze wel kwalitatief

hoogwaardig zijn. Inspreker ziet meer in de intensivering van de ponten en pleit voor de metrohalte Sixhaven.

b vraagt zich af waarom er geen extra tunnelbuis gemaakt is bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn. Een buis van de IJ- tunnel zou opengehouden kunnen worden voor OV-bussen, hulpdiensten en vergunninghouders en de andere voor brommers, scooters en fietsers.

Antwoord

Ad a Voor de westelijke verbinding is nog geen keuze gemaakt tussen en brug en een tunnel. En maatregel 5 is een voetgangerspassage onder het IJ, achter het Centraal Station. Bruggen moeten comfortabel zijn voor fietsers, zowel wat betreft het klimmen, de bescherming tegen wind en wachttijden. In de volgende fase wordt dit verder onderzocht.
De eerste stap die nu wordt genomen is de het optimaliseren van de veren. Zie de beantwoording van zienswijze 1. De planvoorbereiding van het Metrostation Sixhaven start nu in 2020 wordt het Uitvoeringsbesluit genomen.

Ad b Bij het ontwerp van de Noord/Zuidlijn is geen rekening gehouden met combinatie van de tunnel met fiets- en voetgangerverkeer. Er is halverwege de jaren '90 wel studie naar gedaan, maar de optie verviel vanwege de slechte ervaringen met de sociale veiligheid. Daarnaast ontbrak de urgentie want er waren weinig ontwikkelingen op Overhoeks.
In 2017 is een combinatie van de Noord/Zuidlijn met een met een fiets-voetgangerstunnel niet meer op een eenvoudige of goedkope manier in te passen.

2.30 Zienswijze 30

"Wij staan als bewoners van Amsterdam positief tegenover de Sprong over het IJ. Amsterdam moet een inclusieve stad zijn. Als we Amsterdam-Noord meer bij de rest van de stad willen betrekken, zijn betere verbindingen essentieel. Maar een van de nu voorliggende deelplannen, namelijk voorgenomen besluit 6E, een brug vanaf het Javaeiland naar Noord (inclusief een Jakartagracht en een herinrichting van Kop Java), is volgens ons slecht doordacht en niet goed uitgewerkt en ingepast. We zullen hieronder onze bezwaren weergeven.
Een algemene kritische opmerking vooraf. Het voorgenomen besluit lijkt de uitkomst van een compromis tussen de belangen van vier partijen: het stadsdeel Noord, het Havenbedrijf (namens de scheepvaart), het hotel-in-aanbouw Jakarta en de gemeente Amsterdam. Wat helemaal ontbreekt zijn de belangen van de bewoners van het Javaeiland, met name de omwonenden van de Tosarituin. Hun directe woonomgeving en woongenot op het rustige Java-eiland worden enorm aangetast als de brug er in deze vorm komt.

Bezwaar 1: Te veel brug voor te weinig ruimte
Een fiets- en voetgangersbrug van 160 tot 200 meter lengte en een hoogte van 12 meter. Met een beweegbaar deel aan de noordzijde, lange aanloophellingen, een aanlandeiland, een nieuwe gracht voor de pleziervaart en beweegbare kleine bruggen naar Kop Java, Tosaristraat en Jan Schaeferbrug. En dit volgens de prognose voor 30.000 tot 35.000 fietsers, scooters en voetgangers per dag, die in het hoogseizoen ook nog driemaal per uur 10 minuten op passerende pleziervaart zullen moeten wachten. Het klinkt als een hopeloze opgave en dat is het volgens ons ook. Zo'n brug past niet op deze krappe plek en als hij er komt gaat hij niet werken.
Eerst de brug zelf. Hoe nuttig een vaste verbinding naar Noord ook is, wij betwijfelen zeer of de prognose van de gemeente van circa 35.000 fietsers, scooters en voetgangers per dag voor een brug van Kop Java naar het Motorkanaal c.q. de Hamerstraat niet veel te optimistisch is. Als hier een brug

komt wordt hij voor fietsers te hoog en te zwaar om te nemen, zeker ook gezien de extreem winderige locatie. Hij zal te vaak dicht zijn vanwege passerende vrachtschepen aan de noordzijde danwel plezierboten aan de zuidzijde. En hij ligt gewoon niet goed, volgens talloze bewoners van Noord die wij gesproken hebben. De meeste mensen willen toch richting Centrum en dan is de Javabrug te ver om, zeker als tegen die tijd de Noord-Zuidlijn rijdt en de bestaande pontverbindingen verbeterd zijn.
Een groot nadeel is zoals gezegd dat je flink moet klimmen om de 12 m hoge brug te nemen. Dit is nu al lastig bij de veel lagere Jan Schaeferbrug, zeker bij tegenwind, want niet iedereen heeft een elektrische fiets. Om het hellingspercentage hanteerbaar te houden zijn lange aanloopbanen nodig, die de brug ruimtelijk nog lastiger inpasbaar maken. De voorziene liften zijn zeker voor de spitsuren geen alternatief. En dan is er het probleem dat fietsers na het nemen van de brug vaak zullen moeten wachten omdat de bruggetjes over de Jakartagracht open zijn om de pleziervaart door te laten. Ook al geen aanbeveling.
Dat brengt ons op het volgende probleem: de hoek Tosaristraat/Sumatrakade. Nu al een onmogelijke verkeerssituatie waar auto's vanaf de Jan Schaeferbrug c.q. Sumatrakade een scherpe bocht moeten nemen en daarbij stuiten op stadsbussen (met een halte op de Tosaristraat), fietsers die vanuit de Tosarituin komend willen oversteken, auto's, fietsers en voetgangers die naar de tijdelijke lagere school De Kleine Kapitein moeten, en nu ook nog bouwverkeer dat afslaat naar de bouwplaats van hotel Jakarta. Hoe door deze krappe en onoverzichtelijke flessenhals straks ook nog 35.000 fietsers en scooters vanuit Noord moeten worden geperst, is ons onduidelijk. Te meer daar het fietsverkeer naar Noord ook nog ergens moet blijven als de brug over de Jakartagracht straks driemaal per uur dicht is…
Dan is er nog de Jan Schaeferbrug. Die is op drukke momenten nu al vol en te smal, zeker richting Piet Heinkade. Omdat onder Pakhuis De Zwijger aan die kant geen voetpad is lopen voetgangers er vaak op de fietsbaan, terwijl fietsers en scooters in volle vaart de brug afdenderen. Om dan uit te komen op een onoverzichtelijk kruispunt, waar ze stuiten op het (soms voor het stoplicht wachtende) fietsverkeer op de Piet Heinkade. Deze gevaarlijke situatie wordt totaal onmogelijk bij de voorziene 35.000 fietsers en scooters.

Bezwaar 2: Een gracht en een eiland te veel
De Javabrug kan er alleen komen, begrijpen we uit de studieschets, als er een gracht gegraven wordt door Kop Java om de kleinere scheepvaart, met name de pleziervaart, te scheiden van de grotere schepen in de vaargeul, al maakt dat de constructie van de brug op deze plek lastiger. Afgezien van het feit dat de gracht de unieke Kop Java kapot maakt zal zij ook tot een aantasting van het woongenot op het Java-eiland leiden. De stroom pleziervaartuigen komt straks veel dichter langs de huizen op de Sumatrakade dan nu het geval is. Zeker in het hoogseizoen zullen boten net als voor de Oranjesluizen aan weerszijden soms geruime tijd moeten wachten tot de brug open gaat. Dat gaat ongetwijfeld tot drukte, uitstoot en geluidsoverlast leiden. Dat geldt ook voor de vele fietsers en scooters die moeten wachten als de bruggen open zijn.
Het nieuwe eiland dreigt verder een geïsoleerd restgebied zonder veel sociale controle te worden. Je kunt er alleen via de grote brug of via de twee kleine bruggetjes komen en dat doe je alleen als je het IJ over wilt. Het eiland dient in feite alleen als fundament voor de Javabrug en als tijdelijke wachtplek voor fietsers en scooters, en wordt dus onaantrekkelijk niemandsland. Wat een verschil met de huidige Kop Java, een unieke lege uitwaaiplek voor iedereen. Het idee er af en toe een evenement te organiseren neemt de bezwaren niet weg.
Een apart punt van zorg is de idee om het nieuwe eiland aan de kant van de Sumatrakadeuit te breiden en 4 of 5 meter op te hogen met het zand van de uitgegraven Jakartagracht, teneinde het hoogteverschil voor de fietsers vanaf de Jan Schaeferbrug te verminderen alsook een soort bastion te creëren dat de oostelijke toegang tot de gracht moet markeren. Helaas krijgen de bewoners van de Sumatrakade zo wel een soort Afsluitdijk voor hun raam.

Bezwaar 3: Verdwijning van de cruiseschepen
Het is duidelijk dat de bouw van een Javabrug op Kop Java betekent dat de Passenger Terminal Amsterdam naar een andere locatie moet verhuizen, vermoedelijk in het westelijk havengebied. Dat is niet alleen een kostbare operatie, maar het zou ook een einde maken aan de unieke situatie dat de passagiers van grote cruiseschepen direct vanaf hun schip het oude centrum in kunnen lopen, toch een toeristische assett van jewelste. Het naderen, aanmeren en draaien van de cruiseschepen is ondanks nadelen (zoals uitstoot) een belangrijk onderdeel van de aantrekkelijkheid van het Java-eiland en de IJkant van Noord. Die unieke en historische nautische sfeer van het gebied zou teniet worden gedaan. Gezien het feit dat er alternatieven zijn, zie onder, lijkt ons dat een onverantwoord staaltje kapitaalvernietiging.

Conclusie: Zie af van dit voorgenomen besluit
Geacht College, onze aanbeveling mag duidelijk zijn: zie af van dit voorgenomen besluit. Deze brug op deze plek heeft te veel nadelen, is te duur en gaat niet werken. Als klopt wat wij denken, dat uw verkeersprognoses te optimistisch zijn en er veel minder fietsers en scooters van deze brug gebruik zullen maken dan de 35.000 per dag die u voorspelt, dan is een Javabrug een onverantwoorde investering en is het zinvol te kijken naar alternatieven.
We denken niet zozeer aan een tunnel, want die kent ook aanlandproblemen. Maar wel aan een verbetering van de pontverbindingen, met name een hogere frequentie van het huidige Oostveer en de herinvoering van een Javaveer vanaf Kop Java naar de Hamerstraat, zoals het tot voor een aantal jaren kon. Deze oplossing spaart veel geld uit. Er is geen nieuwe brug nodig, geen Jakartagracht en geen verhuizing van de PTA. Kunnen we die 130 miljoen euro misschien voor de aanleg van het ook noodzakelijke metrostation Sixhaven gebruiken.
Als uw prognoses wel kloppen en er toch een brug moet komen, kijk dan eerst in samenspraak met de bewoners van Java-eiland naar een andere plek. Want dat is tot nu toe niet gebeurd. Te denken valt aan het Azartplein, waar er een directe verbinding is met Tramlijn 10 en de Centrumring. Als de conclusie uiteindelijk is dat de brug toch op Kop Java moet komen, zorg er dan voor dat er in samenspraak met omwonenden een beter alternatief komt dat minder negatieve impact heeft voor de bewoners van het Java-eiland."

Insprekers staan positief tegenover de Sprong over het IJ, maar hebben:
a bezwaren tegen de Javabrug.
- Er is te weinig ruimte voor een brug van 160 tot 200 meter lengte en een hoogte van 12 meter. Om het hellingspercentage hanteerbaar te houden zijn lange aanloopbanen nodig die de brug ruimtelijk lastig inpasbaar maken.
- De prognose van het aantal fietsers en voetgangers lijkt te optimistisch en de brug is te hoog en te zwaar, zeker gezien de winderige locatie en ligt niet op de goede plek, want te ver voor mensen uit Noord die naar het Centrum gaan. De brug zal te vaak dicht zijn.
- De hoek Tosarikade/Sumatrakade kent nu al een onmogelijke verkeerssituatie en dat wordt straks alleen maar erger als 35.000 fietsers en scooters er doorheen moeten. De Jan Schaeferbrug is op drukke momenten nu al te vol en te smal en passanten komen uit op een onoverzichtelijk kruispunt.
- De Jakartgracht leidt tot aantasting van het woongenot, ook omdat de stroom voertuigen veel dichter langs de Sumatrakade varen. Wachtende boten geven drukte, uitstoot en geluidsoverlast en dat geldt ook voor wachtende fietsers en scooters.
- Het nieuwe eiland wordt een geïsoleerd restgebied.
- Met het ophogen van het eiland met het uitgegraven zand wordt een het zicht belemmerd voor de bewoners van de Sumatrakade.

- Het niet aanleggen van de Javabrug spaart geld uit en hiermee kan het Metrostation Sixhaven betaald worden.
- Moet er toch een brug komen, kijk dan samen met de bewoners naar een ander plek, bijvoorbeeld het Azartplein. Mocht er toch een brug op de kop Javaeiland komen, betrek dan de bewoners.

b bezwaar tegen het verdwijnen van de cruiseschepen en het verplaatsen van de PTA. Dat is kapitaalvernietiging en jammer van de unieke situatie waarbij toeristen het centrum kunnen lopen. Bovendien is zicht aantrekkelijkheid voor bewoners en doet het verdwijnen de unieke en historische nautische sfeer teniet.

c voorkeur voor de verbetering van de pontveren, met een hogere frequentie van het huidige Oostveer en de herinvoering van het Javaveer.

d Het voorgenomen besluit lijkt de uitkomst van een compromis tussen de belangen van vier partijen: het stadsdeel Noord, het Havenbedrijf (namens de scheepvaart), het hotel-in-aanbouw Jakarta en de gemeente. De belangen van de bewoners van het Javaeiland zijn niet meegenomen.

Antwoord

Ad a

- In de Vervoerswaardestudie is rekening gehouden met huidige en de toekomstige ontwikkelingen in Amsterdam Noord. De opbrengsten (voornamelijk reistijdwinsten voor reizigers) en de kosten (aanleg Javabrug maar ook verplaatsing PTA) zijn tegen elkaar afgezet in de Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA). Deze laat zelfs bij een laag groeiscenario een positief resultaat zien. De Vervoerswaardestudie en de MKBA zijn bijlages 1.4 en 1.6 en 1.6A bij de concept Nota van Uitgangspunten, en staan op de website van Sprong over het IJ.
- De toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid van een toekomstige brug zijn een belangrijk uitgangspunt. Er wordt uitgegaan van een hellingspercentage van maximaal 3% zodat deze niet te steil is voor fietsers. Met goede communicatie over het openingsregime, bijvoorbeeld door middel van borden en apps, wordt informatie gegeven over de openingstijden van de brug. Fietsers en voetgangers kunnen dan eventueel kiezen voor een alternatieve route.
- De inpassing van een brug op deze locatie vergt een integraal ontwerp van brug en maaiveld. Dit wordt in de volgende fase verder worden uitgewerkt, in samenspraak met de bewoners van het Javaeiland. Een ophoging van de Kop van Java is een van de mogelijkheden.
- Als er een Javabrug komt dan zit in het ontwerp een aansluiting met het bestaande netwerk. Dit leidt mogelijk tot aanpassingen in de indeling van de Schaeferbrug, de kruising met de Piet Heinkade en de onderdoorgang onder het spoor richting de Kattenburgerstraat.In de volgende fase wordt dit verder uitgewerkt.
- Uit eerdere vervoerwaardestudies blijkt dat een brug op de locatie van het Azartplein minder effectief is dan een brug bij de kop van het Javaeiland. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat in een volgende fase nieuwe locaties onderzocht worden.
- De afbeeldingen in de concept Nota van Uitgangspunten zijn gemaakt om de haalbaarheid en de kosten van een brug op deze locatie te bepalen. In de volgende fase wordt een ontwerp gemaakt. Daarin worden de eisen en wensen van alle betrokkenen, ook die van de bewoners, opgenomen.
- De financiering van de maatregelen wordt in de volgende fase van het project verder uitgewerkt.

Ad b De voorkeur van B en W gaat uit naar verplaatsing van de PTA. Samen met het Havenbedrijf, de PTA en de gemeente Zaanstad is een Bestuursopdracht opgesteld. Zie de beantwoording van Zienswijze 4.

Ad c De eerste stap van Sprong over het IJ is het verbeteren van de pontveren. Zie de beantwoording van Zienswijze 3.

Ad d Voor wat betreft de gesprekken met de bewoners. Afgelopen jaar is er in het kader van Sprong over het IJ verschillende openbare bijeenkomsten geweest. Ook voor bewoners van het Javaeiland. Helaas was er een fout bij de bezorging daardoor de uitnodiging laat in de bus viel. Dat is zo snel als kon hersteld. In de vervolgfase van het ontwerp van de Javabrug worden de bewoners en belanghebbenden uiteraard uitgenodigd om mee te denken.

2.31 Zienswijze 31

"Hierbij mijn reactie op uw vijf maatregelen. Allereerst moet me van het hart dat ik deze inspraak erg sturend vind en dat de alternatieven niet alle even helder zijn.

Doordat dit zo is, kan ik niet zonder meer Eens of Oneens invullen bij alle vijf de maatregelen. Ik voel me voor het lapje gehouden. Daarom begin ik met mijn bezwaren. Daarna geef ik mijn mening over uw vijf maatregelen. Tot slot formuleer mijn maatregelen. Daarbij had ik de volgende uitgangspunten: maatregelen moeten transparant zijn, ze moeten knelpunten oplossen zonder nieuwe problemen te creëren. En ze moeten uitgaan van de sterke punten van de stad.

Mijn bezwaren tegen deze intransparante, sturende inspraak

- *Maatregel 2, metrostation Sixhaven: dit past toch in een andere planvorming, die van de Noord-Zuidlijn? Kortom, dit schept verwarring voor ons leken.*
- *Kwalijker is dat u een voorwaarde voor maatregel 3 (de fietsbrug van het Java-eiland naar de Hamerstraat) verstopt, terwijl het bij het verplaatsen van de PTA en het aanleggen van een fietsbrug m.i. om twee aparte besluiten gaat[1]. Het verplaatsen van de PTA wordt nu in een bijzinnetje gepresenteerd, terwijl dit grote gevolgen heeft: de passagiers willen immers zo snel mogelijk uit het ongezellige havengebied naar het Centrum – en hoe gaat dat dan straks: met touringcars? Ik dacht dat we die juist kwijt wilden.*
- *Nergens lees ik een oplossing voor een groot knelpunt: brommers/scooters op de pont. Ook er meer ponten komen, blijft dit knelpunt bestaan. Brommers/scooters verspreiden stank, ongezonde lucht en ze maken veel lawaai. Ze rijden met draaiende motor de pont op, wat verboden is, en starten de motor alweer op lang voordat ze aan de overkant de pont verlaten. Dit geeft stress. Maar er is geen handhaving. Aangezien het handhavingstekort dé zwakke plek is van deze stad, kunnen ze beter geweerd worden. Zelfkennis, realistisch. En het is ook goed in het kader van het beleid voor een gezonde stad.*

Uw maatregel 1

Betere veerverbindingen in het centrale deel van het IJ, in combinatie met een fietsbrug over het Noord-Hollandsch Kanaal (naar het metrostation).
EENS. Met als voorwaarde een verbod op brommer/scooters. Elektrische scooters zouden op proef toegelaten kunnen worden. (Zie verder Mijn maatregel en).

Uw maatregel 2

[1] Bij de planning lees ik dat dit inderdaad zo is: "Bestuursopdracht nieuwe of 2e locatie voor PTA door college van B&W".

Metrostation Sixhaven. Zie boven: dit hoort niet thuis in deze inspraak. Als ik zeg dat ik voor dit metrostation ben, trap ik een wijdopen deur in.

Uw maatregel 3
Fietsbrug tussen het Java-eiland en de Hamerstraat plus verplaatsing PTA.
ONEENS en TEGEN. Verplaatsing PTA is a) jammer. We kijken allemaal graag naar die varende flatgebouwen, niemand heeft er ooit over geklaagd. Deze maatregel lost geen enkel probleem op! En b) ongewenst. Deze passagiers zijn gewenste toeristen: ze geven geld uit in het Centrum zonder dat ze overlast plegen. Deze maatregel creëert een nieuw knelpunt: toch weer touringcars erbij? De fietsbrug is niet nodig, zie Mijn maatregelen.

Uw maatregel 4
Fietsbrug óf tunnel van Stenen Hoofd naar Buiksloterham.
TEGEN, fietsbrug niet nodig, brommertunnel wel, zie Mijn maatregel en.

Uw maatregel 5 *(alleen indien nodig)*
Voetgangerspassage (ondergronds) van CS naar Buiksloterweg.
M.i. vermoedelijk niet nodig, zie Mijn maatregelen.

Mijn maatregelen
1 *Betere en meer veerpontverbindingen. De pont is hét sterke punt van Amsterdam. Rotterdam en andere steden komen hier op werkbezoek om te kijken hoe succesvol onze veren zijn. Dus laten we er trots op zijn en er nog meer uit halen.*
2 *Weren brommers/scooters van alle veerponten omwille van de leefbaarheid en het wegnemen van stress (gezonde stad).*
3 *Leg een brommer/scootertunnelbuis aan parallel aan de IJ-tunnel (en indien nodig nog eentje westelijker).*
4 *Scheid het snelfietsverkeer (e-bikes, racefietsers) van de recreatieve en slowfietsers. De laatsten horen bij de voetgangers, de eersten kunnen kiezen: of op de pont, of samen met de brommers/scooters door de tunnel.*
5 *Hou op met die bruggen, die komen alleen voort uit mimetische begeerte[2] ofwel ijdelheid en verkeerde rivaliteit. En verwacht niet alle heil van een ondergrondse roltrap à la Rotterdam. De pont heeft al een overdekt middendeel om de mensen te beschermen tegen wind en kou.*
6 *Maak eindelijk eens werk van die doorgaande 'slow' fiets/voetgangersverbinding langs het IJ van Durgerdam tot de Zaan (het laatste stukje valt samen met de snelfietsroute). En vraag de gemeente Zaandam om ook eindelijk de Zaanoevers te ontsluiten voor voetgangers en fietsers. Hiermee zet de gemeente Amsterdam de schande recht die zij destijds heeft veroorzaakt bij de aanleg van de Coentunnel, toen de doorgaande fietsverbinding langs het IJ naar de Noorder-IJplas wreed werd doorgeknipt.*

Tot zover."

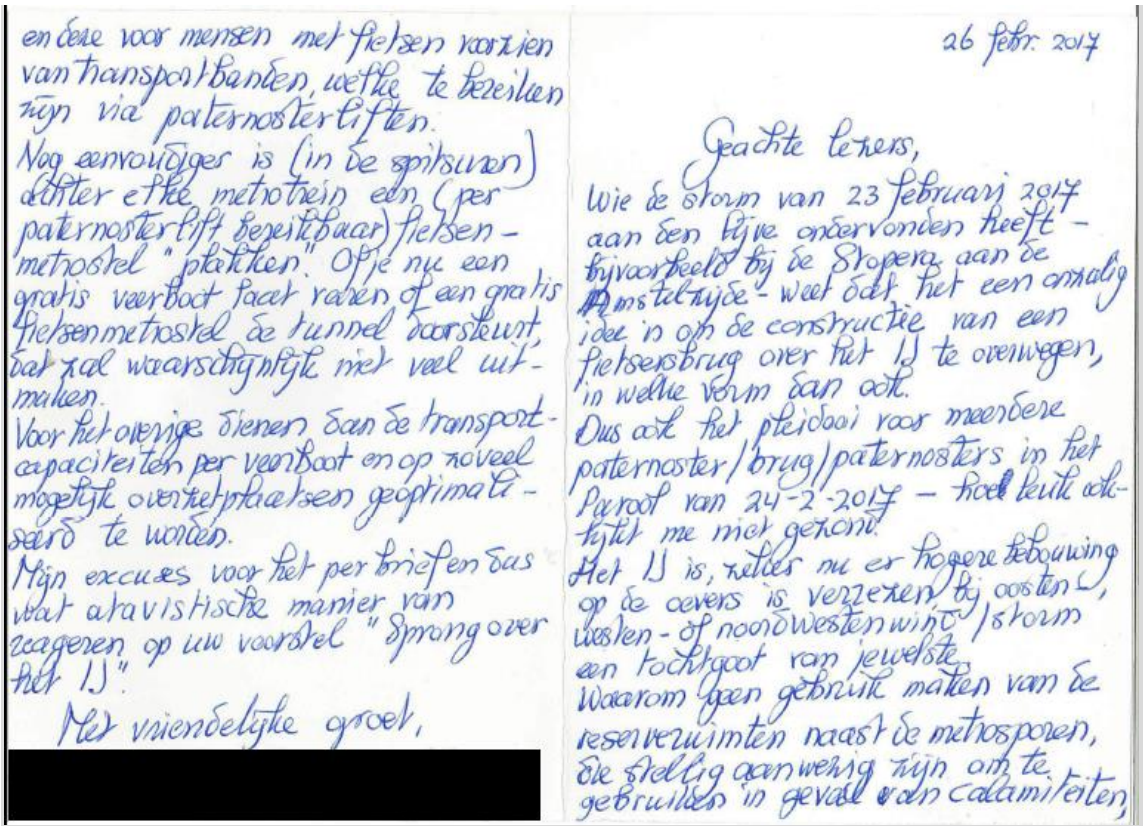
Inspreker stelt een snelfiets-scooterbuis parallel aan IJtunnel, eventueel ook aan de westzijde, voor. IS DIT WEL VOLLEDIG???

Antwoord
Het gemotoriseerde langzaam verkeer vormt circa 5 % van het totaal aantal reizigers op de veren, circa 4.000 per etmaal. Constructie van een compleet nieuwe tunnelbuis voor dit type vervoer is

[2] http://www.girard.nl/index.php/mimetische-theorie/kerngedachten/rivaliteit

niet efficiënt. Een combinatie van auto's en gemotoriseerd langzaam verkeer in de bestaande IJtunnel is wettelijk niet toegestaan.
Het gebruik van de veren door scooters draagt niet bij aan het comfort van de oversteek. Als er goede alternatieven beschikbaar is het weren van scooters op het Buiksloterwegveer of van alle veren te overwegen. Ook het gebruik van bruggen of tunnels door scooters is een discussiepunt in de volgende fase van planvorming.

2.32 Zienswijze 32



en deze voor mensen met fietsen voorzien van transportbanden, welke te bereiken zijn via paternosterliften.
Nog eenvoudiger is (in de spitsuren) achter elke metrotrein een (per paternosterlift bereikbaar) fietsen-metrostel "plakken". Of je nu een gratis veerboot laat varen of een gratis fietsenmetrostel de tunnel doorsteurt, dat zal waarschijnlijk niet veel uitmaken.
Voor het overige dienen dan de transportcapaciteiten per veerboot en op zoveel mogelijk overzetplaatsen geoptimaliseerd te worden.
Mijn excuses voor het per brief en dus wat atavistische manier van reageren op uw voorstel "Sprong over het IJ".
Met vriendelijke groet,
[redacted]

26 febr. 2017

Geachte lezers,
Wie de storm van 23 februari 2017 aan den lijve ondervonden heeft - bijvoorbeeld bij de Stopera aan de Amstelzijde - weet dat het een onzalig idee is om de constructie van een fietsersbrug over het IJ te overwegen, in welke vorm dan ook.
Dus ook het pleidooi voor meerdere paternoster/brug/paternosters in het Parool van 24-2-2017 - hoe leuk ook-lijkt me niet gezond.
Het IJ is, zeker nu er hogere bebouwing op de oevers is verrezen bij oosten-, westen- of noordwestenwind/storm een tochtgoot van jewelste.
Waarom geen gebruik maken van de reserveruimten naast de metrosporen, die stellig aanwezig zijn om te gebruiken in geval van calamiteiten,

Inspreker stelt voor om de veerverbindingen te optimaliseren en een extra metrostel voor fietsen te introduceren.

Antwoord
Het optimaliseren van de veren is de eerste maatregel die uitgevoerd wordt. Zie de beantwoording van Zienswijze 3. In de metro en tram 26 naar IJburg mag de fiets buiten de spits meegenomen worden. Er wordt onderzocht of dit ook een optie is voor de Noord/Zuidlijn, voornamelijk of er genoeg ruimte is op de stations en of het veilig is. Het Gemeentelijk Vervoerbedrijf neemt uiteindelijk het besluit.

2.33 Zienswijze 33

"Gisteravond 6/2 met belangstelling de info m.b.t. de toekomst plannen naar Noord in de THT gevolgd. Wat ik proefde van sommige panel-leden is dat actie op korte termijn geboden is. Met name de verplaatsing naar de flanken. Ik vind het veer vanaf het Stenen Hoofd niet echt een verplaatsing

naar de flanken. Beter zou zijn een veerverbinding vanaf de Houthavens (zoals in het verleden) naar de Distelweg. Met name de toekomstige Buiksloterham, maar ook de daarachter gelegen wijk De Banne krijgt er dan een prima verbinding naar de Houthavens bij. Vooral omdat fietsverkeer in een rechte lijn naar/richting de Marnixstraat kan. De aanlanding Distelweg is nog helemaal geschikt voor 2 veren waardoor een snelle actie mogelijk is. Dus ook snel aanlanding in Houthavens maken voor 2 veren. De aanlanding Stenen Hoofd draagt nu niet veel bij voor verplaatsing flank."

Inspreker vindt dat er geen brug moet komen en het vervoer over het IJ beter met de ponten geregeld kan worden, door bijvoorbeeld aanlandingen en grotere veerboten.

Antwoord
Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van Zienswijze 3

2.34 Zienswijze 34

"Betreft de Sprong over het IJ. Het IJ is 14 meter diep en dat moet zo blijven. Ook bruggen over het IJ moeten zeer hoog worden, want er moeten grote zeeschepen onderdoor. Daarom zijn fietsverbindingen onder het IJ door naar het model van de Elbetunnel in Hamburg uit 1914 te prefereren. Want aan beide kanten een lift en de tunnel zelf recht. Je gaat met de tunnel zeg 20 meter naar beneden, fietst of wandelt door de tunnel en gaat aan de andere kant weer 20 meter naar boven. Zonder lift moet je die helling van 20 meter fietsen. Vooral naar beneden wordt dat levensgevaarlijk. En naar boven zal niet iedereen dat kunnen. Dus maak gebruik van het denkwerk van Duitse ingenieurs van ruim 100 jaar terug. Nog van vooroorlogse kwaliteit zogezegd."

Inspreker wijst er op dat de bruggen zeer hoog moeten worden en daardoor een tunnel de voorkeur heeft. Een goed voorbeeld is de Elbetunnel in Hamburg uit 1914 waarin liften zijn aangebracht.

Antwoord
De fiets- en voetgangersbruggen krijgen lange hellingbanen, met een hellingspercentage kleiner dan 3%. Dan zijn ze niet te steil voor fietsers. Bij de bruggen komen ook liften.
Een brede voet-fietstunnel CS-Buiksloterweg is in fase 1 van Sprong over het IJ onderzocht. Deze verbinding is afgewezen in verband met de verwachte overbelasting van de openbare ruimte rond CS. Een vergelijkbaar alternatief voor een tunnel IJplein – De Ruyterkade (alternatief 2 in onderzoek fase 2) is om dezelfde reden afgevallen. Ook hier is sprake van overbelasting van de fietspaden en kruispunten bij de Prins Hendrikkade en Gelderse Kade.
Een mogelijke voetgangerstunnel achter het Centraal Station is maatregel 5 in het pakket van mogelijke verbindingen over het IJ.

2.35 Zienswijze 35

*"Na het bezoeken van zowel de voorlich8ngsbijeenkomst in de Tolhuistuin als de bijeenkomst in Pakhuis de Zwijger ben ik nog steeds niet overtuigd van de noodzaak van bruggen over het Y.
Het is me duidelijk dat er wat gedaan moet worden aan de capaciteit van het personen vervoer over het Y. Het grootste probleem doet zich voor bij het centraal sta8on. Pak dat dan eerste aan door het*

intensiveren van de ponten, het in de vaart nemen van grotere ponten en het bouwen van een tunnel van Noord naar het Centraal Sta8on.
Ook zou ik meteen starten met het bouwen van sta8on Sixhaven van de Noord-Zuid lijn en een fiets/voetgangers brug over het Noordhollands kanaal.
Als het Hamerstraatkwar8er klaar is laat dan een pont van het Hamerstraatkwar8er naar de kop van het Java eiland varen en onderzoek dan of zowel de Oost pont als de pont naar het Hamerstraatkwar8er beide noodzakelijk zijn of dat eentje voldoet.
Als het met 1 pont kan neem dan de pont die het meest gebruikt wordt.
Mocht de druk op beide ponten te groot worden overweeg dan de aanleg van een tunnel vanaf het Java eiland naar het Hamerstraatkwar8er. Deze tunnel kan starten op het punt waar nu basisschool de Kleine Kapitein staat en de toegang kan middels liPen.
Volgens mij is het ook mogelijk om de toegang tot de tunnel op de Veemkade te creëren en dan middels een helling. Het voordeel hiervan is dat gebruikers niet eerst de Jan Schaeferbrug hoeven te beklimmen.
Een andere mogelijkheid is om een tunnel voor zowel fietsers als tram 10 te bouwen vanaf het Azartplein naar Noord.
Het bouwen van bruggen over het Y vind ik geen oplossing.
Allereerst moet dan de PTA verplaatst worden. De gemeente Amsterdam gaat eerst meebetalen aan het vergroten van de sluizen in IJmuiden en vervolgens kunnen de cruise schepen niet meer in de stad aanleggen.
Als deze mogelijkheid vervalt is het de vraag of rederijen van cruise schepen Amsterdam nog blijven aandoen. Tevens moet de brug over het Y meer dan 14 meter hoog worden om de komende 100 jaar aan de eisen van de binnenvaart te voldoen. Zo'n hoge brug wordt een flinke klim om in Noord te komen.
Fietsers zullen deze mogelijkheid mijden omdat ze eerst de Jan Schaeferbrug moet beklimmen en dan weer de brug over het Y.
Een ander nadeel is dat de brug in het hoog seizoen 3 keer 10 minuten per uur open staat om de scheepvaart (staande masten route) te laten passeren. Bij slecht weer is het geen pretje om 10 minuten op een winderig eiland te staan want als het waait in de stad stormt het op het Java eiland.
Zoals de brug nu getekend is zal ook de haven aan de Moterkade vervallen wat mijns inziens niet wenselijk is. Omdat er een kanaal gegraven wordt langs een deel van de Sumatrakade zullen de bewoners meer last krijgen van voorbij varende pleziervaartuigen in de vorm van geluidsoverlast en stankoverlast door uitlaatgassen.

Wat de tekeningen betreP van de huidige plannen om bruggen te bouwen merk ik op dat deze nog niet zijn uitgewerkt op detail dus is niet zichtbaar hoe de situa8e op het Java eiland wordt in werkelijkheid. Ik vind dan ook dat het gemeente bestuur geen weloverwogen beslissing kan nemen over de bouw van bruggen zonder de details te kennen.

Mijn voorstel is dan ook dat als er iets moet komen dan eerst ponten en indien noodzakelijk tunnels. Misschien is de huidige Y-tunnel nog wel in te passen in de plannen als fiets tunnel in combina8e van het terugdringen van het autoverkeer in de stad"

Inspreker is niet overtuigd van de noodzaak van bruggen omdat:
a de PTA verplaatst wordt. De gemeente heeft geïnvesteerd in sluizen in IJmuiden. Waarschijnlijk komen de cruiseschepen dan niet meer.
b de bruggen 14 meter hoog moeten worden om de komende 100 jaar aan de eisen van de binnenvaart te voldoen. Fietsers gaan een hoge brug mijden.
c als gevolg van het openingsregime fietsers te vaak en te lang in weer en wind moeten wachten.

d de Javabrug het einde betekent van de haven daar en dat is onwenselijk.
e met de Jakartagracht bewoners van de Sumatrakade geluidsoverlast en stankoverlast krijgen
f de tekeningen van de Javabrug nog niet genoeg zijn uitgewerkt waardoor het gemeentebestuur geen weloverwogen beslissing kan nemen.
g fietsers mogelijk in de huidige IJtunnel kunnen.

Inspreker geeft de voorkeur aan:
h Het intensiveren van de ponten, het in de vaart nemen van grotere ponten en het bouwen van een tunnel van Noord naar het Centraal Station.
i directe start bouw metrostation Sixhaven en een fiets/voetgangersbrug over het Noord-Hollands Kanaal.
j als het Hamerstraatkwartier klaar is een pont inzetten van het Hamerstraatkwartier naar de kop van het Java eiland en onderzoeken of zowel de Oostpont als de pont naar het Hamerstraatkwartier noodzakelijk zijn.
k mocht de druk op beide ponten te groot worden overweeg dan de aanleg van een tunnel vanaf het Java eiland naar het Hamerstraatkwartier. De toegang kan eventueel op de Veemkade gemaakt worden en met een helling. Een andere mogelijkheid is om een tunnel voor zowel fietsers als tram 10 te bouwen vanaf het Azartplein naar Noord.

Antwoord
Ad a Voor de beantwoording zie Zienswijze 4.
Ad b De schetsontwerpen voor de bruggen zijn gebaseerd op de Rijnvaarthoogte uit de Richtlijnen Vaarwegen. Deze richtlijnen schrijven een doorvaarthoogte voor van 9.10 m + NAP. Dat is de hoogte van de meeste bruggen op het Amsterdam-Rijnkanaal. Het ministerie doet onderzoek naar een eventuele aanpassing van de hoogtenorm. Mocht er een aanpassing zijn dan volgt Amsterdam deze. In het vervolgonderzoek worden twee hoogtes meegenomen. De brug krijgt een hellingspecentage van maximaal 3%. Dan is deze niet te steil voor fietsers.
Ad c Het openingsregime van de beweegbare delen van de brug worden afgestemd op die van de Schellingwouderbrug. Die is gesloten tijdens de spitsuren en gaat open op aanbod, maximaal 3 keer 10 minuten per uur.
Ad d De exacte locatie, met daarin de aansluiting op het maaiveld en de afwikkeling van het verkeer, en het ontwerp voor de Javabrug wordt onderzocht in de volgende planfase.
Ad e Idem
Ad f Idem
Ad g Het ombouwen van de IJtunnel is onderzocht in fase 1 Sprong over het IJ. Een combinatie van auto- en fietsverkeer in één tunnelbuis is alleen te overwegen als er een fysieke scheiding gemaakt wordt. De kosten hiervan (inclusief liften en afvlakking van de hellingen) zijn hoog. De baten van de maatregel vallen tegen omdat auto s gaan omrijden als gevolg van het beperken van de capaciteit van de IJtunnel. Daarom is deze optie niet verder uitgewerkt. Mogelijk komt deze weer in beeld als auto's niet langer aangedreven worden door brandstofmotoren.

Ad h De eerste stap van Sprong over het IJ is het verbeteren van de pontveren. Zie de beantwoording van Zienswijze 4.
Ad i De urgentie voor het realiseren van vaste oeververbindingen is groot. Daarom wordt nu gestart met het optimaliseren van de veren, de planvoorbereiding voor het metrostation Sixhaven én de planvoorbereiding voor de eerste vaste oeververbinding bij Kop Java. In 2020 wordt het Uitvoeringsbesluit genomen. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de Noord/Zuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.

De nog te doorlopen fasen in de planvorming voor de gebiedsontwikkeling in het project Sixhaven en omgeving bieden de mogelijkheid om nadere afwegingen te maken.

Ad j De eerste stap van Sprong over het IJ is het verbeteren van de pontveren. Zie de beantwoording van Zienswijze 4.

Ad k ANTWOORD ONTBREEKT

2.36 Zienswijze 36

"Als er toch een tunnel geplaatst moet worden waarom dan niet een op een plaats waar elke Automobilist zonder problemen kan komen
Nu moet je dwars door de stad heen om in de ij tunnel te geraken of eerst naar Amsterdam noord rijden om dan via een rare omweg in de IJ tunnel te komen.
En snellere veerponten is leuk en goed voor fietsers en voetgangers en op die manier kunt U wel een voetgangers tunnel uitsparen scheelt een hoop bewaking want tunnels trekken zwervers en erger aan.
Ik dacht dat U daar wel ervaring mee had."

Inspreker is voor een tunnel op een locatie waar auto s gemakkelijk kunnen komen. Snellere veerponten is leuk en goed en daarmee kan een voetgangerstunnel vervallen. Dat scheelt een hoop bewaking want tunnels trekken zwervers en erger aan. Ik dacht dat U daar wel ervaring mee had.

Antwoord
Onder het IJ liggen verschillende autotunnels. Vooral de tunnels in de ringweg A10 trekken veel automobilisten. Voor hen is dit misschien niet in alle gevallen de kortste, maar wel de snelste weg. Een voetgangerstunnel wordt alleen overwogen als blijkt dat na de bouw van het metrostation Sixhaven en oeververbindingen op de flanken de druk op de centrale veren nog steeds te groot is.

2.37 Zienswijze 37

BTB werkgroep: zienswijze in bijlage?

NOG NIET GEREDIGEERD

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie. We waarderen het dat u de tijd heeft genomen om ons te adviseren over het voorliggende concept voorkeursbesluit. Eventuele meningen in uw reactie zullen worden opgenomen in de stukken die uiteindelijk aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Daar waar u suggesties of vragen heeft zullen wij deze hier voorzien van een persoonlijke reactie.

De toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid van de toekomstige verbindingen zijn een belangrijk criterium bij de nadere detaillering van de vervolgfasen. Zo is bijvoorbeeld het streven om het hellingspercentage van een brug onder de 3% uit te voeren en deze waarschijnlijk ook te voorzien van ruime liften, zodat gebruikers die de brug als een te groot obstakel ervaren met hulp boven kunnen komen.
In de volgende fase worden daadwerkelijk ontwerpen gemaakt. Hierbij worden de wensen en eisen van alle betrokkenen meegenomen. Waar mogelijk zal van expertise van belangenverenigingen gebruik gemaakt worden in de verder uitwerking tijdens de vervolgfase.

2.38 Zienswijze 38

Brug over het IJ: zienswijze in bijlage?

Inspreker brengt het volgende naar voren:

a Kanttekeningen bij het onderzoek – schetsontwerpen, kostenraming, vervoerwaarde, MKBA, Kwalitatieve Review, Advies Externe Adviescommissie

b Het ontbreken van argumenten voor het pas in 2020 besluiten over aanleg van vaste oeververbindingen

c Advies om nu te besluiten voor een voetgangerspassage CS-Buiksloterweg in plaats van het metrostation Sixhaven

d Advies om nu te besluiten voor twee vaste oeververbindingen op de flanken

Antwoord

Ad a De MKBA en de Kwalitatieve Review zijn opgesteld door Decisio. De werkzaamheden zijn begeleid door de gemeente Amsterdam, RWS en het Havenbedrijf Amsterdam. Externe experts hebben geadviseerd over de methodiek. De Externe Adviescommissie is onafhankelijk en bestaat uit experts op alle relevante vakgebieden.
De input voor de MKBA (schetsontwerpen, kostenramingen, vervoerwaarde) is geleverd door de gemeente Amsterdam, ondersteund door specialisten wat betreft bruggen- en tunnelontwerp en kostenramingen.
De kostenramingen zijn in deze fase opgesteld volgens de SKK-systematiek. Onderdeel daarvan zijn omvangrijke risicoreserveringen. Dit verklaart de hogere kostenramingen, vergeleken met de ramingen uit fase 1 Sprong over het IJ. Sommige ramingen vallen ook hoger uit door een complexere lay-out van de maatregelen (vgl. de aanleg van de Jakartagracht bij het ontwerp van de Javabrug en de entreeconstructie in de Oostertoegang bij het ontwerp van de IJpleintunnel).

Ad b Deze kanttekening berust op een misverstand. In het Voorkeursbesluit van juni 2017 wordt het pakket maatregelen definitief bepaald en in investeringsprogramma's opgenomen. Op basis van het besluit starten ook de voorbereidende werkzaamheden voor de maatregelen 1 t/m 3, inclusief alle juridische, ontwerp- en engineeringswerkzaamheden, het selecteren van het uitvoeringsconsortium et cetera. Bij de Uitvoeringsbesluiten in 2020 wordt uiteindelijk de wijze van dekking van de uitvoeringskosten bepaald. Van uitstel van besluiten is dan ook geen sprake.

Ad c De MKBA laat zien dat aanleg van metrostation Sixhaven goedkoper is als de voetgangerspassage en een (veel) gunstiger baten-kostenverhouding kent. Mede op basis van adviezen van de Vervoerregio en de Externe Adviescommissie kiezen B&W daarom voor prioriteit voor aanleg van het metrostation.

Ad d B&W kiezen voor een adaptieve uitvoeringsstrategie, waarbij geleerd kan worden van de ervaringen in voorbereiding, uitvoering en gebruik van eerder getroffen maatregelen. Daarom worden de vaste oeververbindingen niet tegelijkertijd aangelegd, maar na elkaar. De besluitvorming over de tweede vaste oeververbinding op de westelijke flank wordt wel versneld. De start van de uitvoering is echter pas minimaal één jaar na oplevering van de Javabrug.

2.39 Zienswijze 39

"Tijdens de plenaire bijeenkomst op 6 februari jl. in de Tolhuistuin leek het er op dat de keuze voor een brug van Kop Java naar noord (Djakartabrug) eigenlijk al gemaakt is. Des te opmerkelijk was het dan ook dat de enige aanwezige wethouder bevestigde dat de definitieve hoogte van die brug nog gemaakt moest worden. Die brughoogte is trouwens ook essentieel voor de hellingbanen voor de fietsers.

Ik ben geen voorstander van de aanleg van bruggen over het grootscheepsvaarwater van het IJ, en wel hierom:

-een brug in welke vorm dan ook betekent aanwezigheid van 2 of 2 pijlers in het vaarwater om de afstand te overbruggen (circa 210 m.). Die obstakels in het vaarwater zullen er voor zorgen dat de binnenvaart (maximaal 135 m lang (incl. de riviercruisevaartschepen) gedwongen wordt meer naar het toekomstige midden te varen, terwijl ook sprake kan zijn van tegenliggers zoals vierbaksduwvaart (180 m lang en 22 m breed).
De aanwezigheid van zo'n brug kan de radarbeelden verstoren, terwijl bij mist een groot deel van de pleziervaart (zonder radar aan boord) problemen kan ervaren met de obstakels in het vaarwater."

"Er van uitgaande dat afgezien wordt van de aanleg van de Djakartabrug pleit ik voor de volgende opties voor de sprong over het IJ:
-intensivering van de veren in het centrumgedeelte (vergroting van de capaciteit en frequentie);
-start van een onderzoek van de aanleg van een fietserstunnel ter hoogte van het Stenen Hoofd;
-om aan de behoefte van fietsers aan de oostflank tegemoet te komen het 'oostveer' te intensiveren (grootte en frequentie); tunnels ten oosten van de IJ-tunnel blijken qua aanloop te ingewikkeld te zijn.

Met dit voorstel worden naar mening miljoenen bespaard, immers:
de Djakartabrug gaat niet door; de Kleine Kapitein kan op de huidige locatie blijven, en de passagiersterminal (PTA) hoeft niet te worden verplaatst.

Bijkomend voordeel van handhaven van de PTA op de huidige locatie is dat de Amsterdammers door de aanwezigheid van de zee cruiseschepen zich er van bewust zijn dat Amsterdam een haven heeft (met werkgelegenheid en miljoenenopbrengsten)."

Inspreker is:
a tegen de aanleg van bruggen, onder andere omdat er pijlers in het water staan die hinderlijk zijn de scheepvaart, cruiseschepen en pleziervaart.
b voor intensivering van de veren in het centrumgedeelte (vergroting van de capaciteit en frequentie);
c voor een onderzoek naar de aanleg van een fietserstunnel ter hoogte van het Stenen Hoofd;
d voor het intensiveren van het 'Oostveer' (grootte en frequentie); tunnels ten oosten van de IJ-tunnel blijken qua aanloop te ingewikkeld te zijn. Hiermee gaat een miljoenbesparing gepaard omdat de Jakartabrug niet door gaat, de Kleine Kapitein op de huidige locatie kan blijven, en de passagiersterminal (PTA) niet hoeft te worden verplaatst. Dit laatste heeft als bijkomend voordeel dat de Amsterdammers door de aanwezigheid van de zee cruiseschepen zich er van bewust zijn dat Amsterdam een haven heeft (met werkgelegenheid en miljoenenopbrengsten).

Antwoord

Ad a Er worden inderdaad steunpunten in het water aangebracht voor de Javabrug. In de gemaakte schetsontwerpen heeft het middendeel van de brug een vast deel met een doorvaartbreedte van 160 meter en een vaste doorvaarthoogte van 9,30 meter dan wel 11,35 meter t.o.v. het Maatgevend Hoog Water (MHW). De brug faciliteert de beroepsvaart in beide richtingen. De doorvaartbreedtes zijn afgestemd met nautische partijen Rijkswaterstaat, Het Havenbedrijf en het CNB. Deze partijen worden in de vervolgfase intensief betrokken bij de uitwerking van het referentie-ontwerp, zodat de nautische eisen worden geborgd. Ook een aanpassing van de sectorgrenzen van de marifoon-blokgebieden, alsmede compenserende maatregelen voor dekking walradar, vindt plaats in overleg met Rijkswaterstaat en CNB. De pleziervaart zal, volgens de geldende richtlijnen, door middel van remming- en geleidewerken en signalering op een veilige wijze de brug kunnen passeren. Voor het optimaliseren van de veren wordt verwezen naar het antwoord op Zienswijze 3.

Ad b Een tunnel voor langzaam verkeer ter hoogte van het Stenen Hoofd een van de voorgestelde maatregelen en wordt in de volgende planfase verder onderzocht.

Ad c Voor het optimaliseren van de veren wordt verwezen naar het antwoord op Zienswijze 3.

Ad d In de volgende planfase wordt de aanleg van de Javabrug verder onderzocht. Voor de verplaatsing van de PTA: zie ook de beantwoording van Zienswijze 4 .

2.40 Zienswijze 40

"Motieven tegen bruggen:
1.scheepvaart moet er onbelemmerd doorkunnen, geldt voor de hoge containerschepen, cruiseschepen, en zeilende beroepsvaart, en het verkeer van en naar de Oranjewerf
2. Mede ivm 1. Stijgingspercentage zal te hoog zijn voor de gemiddelde fietser, bovendien omvangrijke aanlandingstrajecten"

Inspreker is tegen bruggen omdat alle typen scheepvaart ongehinderd door moeten kunnen; ook zijn de stijgingspercentages te hoog zijn voor de gemiddelde fietser, en de aanlandingstrajecten omvangrijk.

Antwoord
In het ontwerp van de bruggen wordt rekening gehouden met alle soorten scheepvaart. Voor de bruggen geldt een maximaal hellingspercentage van 3%. Dat is niet te steil voor fietsers. De hellingbanen worden optimaal ingepast in de omgeving. Uitwerking hiervan vindt plaats in de volgende planfase.

2.41 Zienswijze 41 (moet dit niet bij inspraakreacties?)

"Afgelopen maandag heb ik het inspraakformulier ingevuld.
Hierin ben ik vergeten te benadrukken hoe fijn het is dat we in Amsterdam pontjes hebben. Het gebruik maken van het Oostveer is elke keer een klein feestje. Ik hoop daarom dat deze pont ook blijft varen als de Jan Schaeferbrug wordt doorgetrokken.

Ik ben een paar dagen geleden in Rotterdam geweest om de fiets/voetgangerstunnel te bekijken, en vooral om te ervaren hoe het is om via een roltrap naar beneden de diepte in te moeten, vervolgens die lange tunnel door. Nou, dan ben je blij als er weer licht komt aan het einde van de tunnel.

Het is niet fijn, en iedereen zit 'm volgens mij stiekem een beetje te knijpen. Als er toch een tunnel komt lijkt het me prettig als de tunnelbuis gedeeld wordt met de fietsers en voetgangers. Dus geen twee aparte buizen zoals in Rotterdam.

Maar vooropgesteld: Geef mij maar de ponten en de bruggen!"

Inspreker is:

a Voor ponten en bruggen en wil graag dat het Oostveer behouden blijft

b Geen voorstander van tunnel, mede op grond van de ervaringen met de Maastunnel. indien die er toch komt moet het een combinatie zijn van voetgangers en fietsers.

Antwoord

Ad a In de huidige plannen blijft het Oostveer in ieder geval varen totdat de Javabrug klaar is. Daarna zullen waarschijnlijk weinig mensen er nog gebruik maken en kan dit veer eventueel opgeheven worden.

Ad b Uit een vergelijking met (inter)nationale voorbeelden van tunnels blijkt dat sociale veiligheid een probleem is. De Maastunnel heeft bijvoorbeeld een bocht. Deze belemmert het zicht waardoor mensen zich onveilig voelen. Een toekomstige tunnel wordt dan ook gebouwd in één rechte lijn, zonder onoverzichtelijke hoeken. Er is camera- als fysiek toezicht en goede verlichting. Daarnaast wordt onderzocht of er winkels of attracties in de tunnel komen. De Croix-Rousse tunnel in Lyon is een inspirerend voorbeeld. Hier zijn videoafbeeldingen op de zijmuren geprojecteerd waardoord voetgangers zich veiliger voelen.

2.42 Zienswijze 42

"Ik heb al eerder mijn mening gegeven over het voorstel sprong over het Y ben op een inspraak avond geweest op maandag 6 febr.
Op die avond is er veel uitleg geweest over de plannen en onderzoeken qua verkeersstromen, ik kwam die avond tot de conclusie dat de plannen voor 80% vast stonden.
Ik heb nog wel wat opmerkingen over de verkeersstromen.

1. Het verleggen van de aanlandplek achter het Centraalstation is een goede zaak kortere oversteek naar de Meeuwenlaan, maar dan moet de fietsroute er naar toe moet ook worden verbeterd. Als je van de Geldersekade komt steek je aan de rechterkant over om vervolgens bij het oversteek pad weer na rechts en te gelijk weer naar links om onder spoorwegviaduct door te gaan naar de pont dit is altijd chaos tussen de voetganger, fietser en het bus en auto verkeer. Maak bij de oversteek bij de vanaf de Geldersekade schuin over de Ruiterkade zodat je aan de rechterkant van de brug komt en gewoon rechtdoor kunt fietsen.
2. Als de brug er komt bij de Kop van het Java is de weg van het KNSMeiland, Borneoeiland en het Javaeiland naar de brug er gevaarlijk, op de Sumatrakade is geen fietspad is smal en staan vaak auto's dubbel geparkeerd. Het fietspad wat achter de Sumatrakade loopt wordt nu niet gebruikt je moet elke keer naar beneden en omhoog om een gracht over te steken leuk om te wandelen maar niet om te fietsen.
3. Als je vanaf het Scheepvaartmuseum komt en je fiets over de Kattenburgerkade (hier zijn aan beide zijde vrij liggende fietspaden) moet je onder het spoorviaduct door dit is er smal en is ook niet meer vrij liggend.

4. Totaal iets anders ik woon als een van de eerste bewoners op het KNSM eiland ik heb de aanleg van de Piet Heintunnel met belang stelling gevolgd en later ook de aanleg van lijn 26. Wat ik totaal niet begreep dat deze tram verbinding naar IJburg alleen bij het Rietlandpark onder de Panamakade door gaat maar voor de rest van de kruisingen zijn gelijkvloers, nu zie dat je als fietser elke keer ook de tram moet kruisen wat ook niet veilig is. Maak van de tram26 lijn een Metro lijn in ieder geval beginnen van af IJburg voor de A10 met een vrije liggend tracé tot aan het centraalstation ik zou deze van af het Muziekgebouw op de zelfde hoogte laten lopen als de treinen en laten stoppen bij de bus terminal achterzijde centraal station, bussen zullen minder worden met de NZ lijn. Je lost veel op de tram 26 is nu al zo druk dat je normaal gesproken moet staan, de Metro lijn zal een veel hogere capaciteit hebben en ook toegerust zijn voor de bouw van nog zeer veel woningen wie nog gerealiseerd moeten worden volgens de toekomst plannen van de gemeente. Ook de veiligheid zal toe nemen en voor fiets en auto verkeer, en voor deze groep geld ook minder wachttijden.
5. Zelf zie ik deze brug bij de kop van het Java eiland nog niet als de ideale oplossing als er een brug moet komen zou ik van af het Azartplein een brug aanleggen heeft volgens mij ook qua infrastructuur betere aan sluitingen van af Oost en de Watergraafsmeer zijn goede fietspaden en ook de de fiets verbinding Sarphatistraat en Czaar Peterstraat zijn goede fiets ve bindingen.

Dit is mijn inbreng en voor de achterkant centraalstation over het IJ zou ik een totaal andere oplossing kiezen een ambitieus project van wereld faam."

Inspreker heeft opmerkingen en suggesties over de verkeersstromen:
a Verleggen van het IJpleinveer is een goede zaak. Wel moet dan de fietsroute er naar toe verbeterd worden. Maak de oversteek vanaf de Geldersekade schuin over de Ruyterkade zodat je rechts van de brug komt en gewoon door kunt fietsen.
b Als de Javabrug er komt dan is de weg van het KNSM eiland, Borneoeiland en het Javaeiland gevaarlijk. Het fietspad achter de Sumatrakade wordt nu niet gebruikt en is te smal. Het stijgt en daalt en is leuk om te wandelen maar niet om te fietsen.
c Het spoorviaduct op de Kattenburgerlaan is smal en het fietspad ligt niet vrij.
d Maak van tramlijn 26 (waarvan je als fiets steeds de rails moet kruisen) een metro vanaf de A10 met een vrij liggend tracé tot aan het Centraal Station. Maak vanaf het Muziekgebouw de lijn op de hoogte van de treinen. Een metro heeft o.a. meer capaciteit en is veiliger voor al het verkeer.
e Ook opteert de inspreker voor een brug vanaf het Azartplein in plaats van een Javabrug.

Antwoord:
Ad a De situatie bij de ODE-brug en Oostertoegang is bekend bij de gemeente. In maatregel 1, het optimaliseren van veerverbindingen, zijn veilige fietsroutes opgenomen.
Bij nieuwe verbindingen, zoals de Javabrug, is een goede en veilige oplossing voor het fietsverkeer een onderdeel van het ontwerpproces. Daar horen ook achterlandverbindingen als de Kattenburgerkade bij.
Ad b Idem
Ad c Idem
Ad d Verbindingen naar IJburg, zoals de tramlijn 26, vallen buiten het project Sprong over het IJ.
Ad e Een vaste oeververbinding vanaf het Azartplein naar Noord is in fase 1 Sprong over het IJ onderzocht. Deze heeft een lagere vervoerwaarde en baten-kostenverhouding dan de Javabrug.
Naar aanleiding van de PvdA raadsmotie (16 maart 2017) wordt een oostelijk tracé van de Javabrug in de vervolgfase onderzocht en afgewogen.

2.43 Zienswijze 43

"hierbij maak ik graag gebruik van de mogelijkheid in te spreken over een deel van de maatregelen die in het kader van Sprong over het IJ worden voorgesteld.
Laat ik voorop stellen dat verbetering van de verbindingen over het IJ door mij als bewoner van Noord en werkzaam in Zuid wordt toegejuicht. Versterking van de pontdiensten, bruggen op de flanken, een voetgangerstunnel vanaf CS naar Overhoeks zijn mijns inziens zeker zinnige voorstellen. Deze maatregelen kan ik dus ondersteunen. Mijn voornaamste bezwaar geldt het plan om een brug over de voorhaven van het Noordhollandsch Kanaal aan te leggen, en om deze aanleg te koppelen aan de voorstellen om de veerverbindingen te verbeteren.
Het voorstel een brug over de Voorhaven van het kanaal aan te leggen houdt op geen enkele manier rekening met de cultuurhistorische en groen-blauwe waarde van het gebied van Sixhaven, Tolhuistuin en Willemsluizen, een gebied dat Rijksbeschermd Stadsgezicht is. In de Cultuurhistorische Verkenning die het Bureau Monumenten en Archeologie heeft opgesteld in het kader van de Nota Sprong over het IJ, wordt zeer helder aangegeven waaruit deze waarden bestaan. In het plan voor de brug en een aansluitend fietspad naar het IJplein worden deze waarden daarentegen ten enenmale genegeerd. Het voorstel tast op een bijzonder fantasieloze manier het bijzondere karakter van het gebied aan, waar dit juist als uitgangspunt zou moeten worden genomen. Ik vind het pijnlijk te moeten constateren dat in de plannen wordt gedaan alsof dit gebied niets voorstelt en geen betekenis heeft, terwijl het tegendeel waar is.
De noodzaak van deze brug wordt vooral onderbouwd door te wijzen op onderzoek naar effecten op verkeersstromen. Brug en fietspad zouden tot een betere verdeling van het fietsverkeer tussen de Buiksloterwegpont en de IJpleinpont leiden. Het is juist dat via het IJplein meer fietsers naar de overkant gebracht zouden moeten worden, maar de voornaamste reden dat dit niet gebeurt is de geringere frequentie en de langere vaartijd in vergelijking met de Buiksloterwegpont. Mijn ervaring als dagelijkse gebruiker van de Buiksloterwegpont leert dat veel inwoners van Noord die ten oosten van het Noordhollands Kanaal wonen, hierom toch deze pont nemen en niet de pont die vanaf het IJplein vaart. De beoogde hogere frequentie en kortere vaarroute zijn met andere woorden de werkelijke oplossing, niet een nieuwe oost-westverbinding. Aanleg van een brug zou juist nog meer inwoners van het oostelijk deel van Noord ertoe verleiden naar de Buiksloterwegpont te fietsen in plaats van naar de IJpleinpont. Het effect zou dus radicaal tegengesteld zijn aan datgene wat wordt beoogd, zeker zo lang een verbinding vanaf die brug met het IJplein niet is aangelegd. Maar ook dan is de zin van deze brug en dat aansluitende fietspad afwezig. Veel effectiever immers is om ten noorden van de Willemsluis de verbindingen te verbeteren, eventueel met een extra brug, maar vooraleerst en aanmerkelijk goedkoper door de verbinding Adelaarsweg-Meeuwenlaan logischer en sneller te maken. Dan zullen fietsers uit verdere delen van Noord en uit Waterland pas echt iets te kiezen hebben. Hier komt nog bij dat een brug over de voorhaven zeer geregeld zal openstaan, een gegeven dat het nut ervan nog verder aantast en waar in de plannen merkwaardigerwijs met geen woord over wordt gerept.
Mogelijk zou een brug zin hebben indien het station Sixhaven wordt aangelegd. Dan zouden de geregelde openingen ervan echter minstens zo'n groot bezwaar zijn, aangezien dit station immers aan de ,verkeerde' kant van het kanaal ligt. Alleen de ongetwijfeld zeer kostbare aanleg van een tunnel onder de voorhaven zou dit probleem opheffen en ervoor kunnen zorgen dat passagiers na uit de metro te zijn gestapt, vervolgens niet minuten voor ene opengedraaide brug staan te wachten. Hierom is de aanleg van een tunnel tussen CS en Overhoeks effectiever.

Gelet op het bovenstaande verzoek u hierom het volgende:
- Maatregel 1 uitsluitend op verbetering van de veerverbindingen betrekking te laten hebben en de aanleg van een brug over de voorhaven van het Noordhollandsch Kanaal hiervan los te koppelen.

- Het plan voor genoemde brug niet langer onderdeel te laten zijn van het plan Sprong over het IJ.
- Bij alle plannen die betrekking hebben of zullen hebben op het gebied Sixhaven-Tolhuistuin-Willemsluizen de cultuurhistorische en de groen-blauwe waarde en betekenis hiervan als uitgangspunt en leidraad te nemen en ervoor te zorgen dat eventuele veranderingen primair deze waarden versterken en de kwaliteit en monumentale status van het gebied vergroten.
- af te zien van Maatregel 2 en geen Station Sixhaven aan te leggen; mocht u hier desalniettemin toe besluiten, dan verzoek ik u om dit station via een tunnel onder de voorhaven met het gebied Overhoeks te verbinden, en niet met een brug.

Overigens kan ik u meedelen dat ik als bewoner van dit gebied mij graag schaar achter de Zienswijze Voortuin van Noord die door bewoners en gebruikers van bovengenoemde gebieden is ingediend."

Inspreker verzoekt:

a Maatregel 1, optimaliseren veren, uitsluitend op verbetering van de veerverbindingen betrekking te laten hebben en de aanleg van een brug over de voorhaven van het Noord-Hollands Kanaal hiervan los te koppelen;

b Het plan voor genoemde brug niet langer onderdeel te laten zijn van het plan Sprong over het IJ omdat het geen oplossing is voor een beter verdeling van de reizigersstromen.
De beoogde hogere frequentie en kortere vaarroute zijn met andere woorden de werkelijke oplossing, niet een nieuwe oost-westverbinding. Aanleg van een brug zou juist nog meer inwoners van het oostelijk deel van Noord ertoe verleiden naar de Buiksloterwegpont te fietsen in plaats van naar de IJpleinpont. Veel effectiever is het om ten noorden van de Willemsluis de verbindingen te verbeteren. Hier komt nog bij dat een brug over de voorhaven zeer geregeld zal openstaan, een gegeven dat het nut ervan nog verder aantast en waar in de plannen merkwaardigerwijs met geen woord over wordt gerept.

c Bij alle plannen die betrekking hebben of zullen hebben op het gebied Sixhaven-Tolhuistuin-Willemsluizen de cultuurhistorische en de groen-blauwe waarde en betekenis hiervan als uitgangspunt en leidraad te nemen en ervoor te zorgen dat eventuele veranderingen primair deze waarden versterken en de kwaliteit en monumentale status van het gebied vergroten.

d Af te zien van Maatregel 2, het aanleggen van een Station Sixhaven; mocht deze maatregel toch door gaan dan verzoekt de inspreker om dit station via een tunnel onder de voorhaven met het gebied Overhoeks te verbinden, en niet met een brug.

e Inspreker schaart zich achter de zienswijze van de Zienswijze Voortuin van Noord.

Antwoord

Ad a Een loskoppeling van de aanleg van de brug en het optimaliseren van de veren is niet aan de orde.

Ad b Uit onderzoek blijkt dat met een brug over het Noord-Hollands Kanaal de fietsersstromen beter verdeeld worden. Reizigers vanuit het westelijk deel van Noord gebruiken gemakkelijker het IJpleinveer, en reizigers vanuit het oostelijk deel van Noord het Buiksloterwegveer. De brug zorgt daarmee voor een betere balans tussen beide veren. Voorwaarde is dan wel dat beide veerverbindingen dezelfde frequentie, capaciteit en snelheid hebben. Het optimaliseren van het IJpleinveer is onderdeel van maatregel 1.
Ook het Metrostation Sixhaven is gebaat bij een zo kort mogelijke route naar de Strip van Overhoeks met o.a. het Congreshotel, EYE en A'dam.
Wat betreft het openingsregime: de brug vormt een zogenaamde nautische eenheid met het sluiscomplex: wanneer de brug opengaat, gaat ook de sluis open. Uit recente tellingen blijkt dat het kanaal geen druk bevaren waterweg is en verwacht wordt dat de brug niet 'hinderlijk' vaak open zal staan. Voor snelle en goede verbindingen komt een brug ten zuiden van de sluis eerder in aanmerking dan een brug ten noorden van de sluis.

Ad c In het vastgestelde bestemmingsplan (12 maart 2014) van het Sixhavengebied is een zone gereserveerd voor een brug over het Noord-Hollands Kanaal. De verbinding tussen de brug en het IJplein wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.

Ad d De planvorming voor het Metrostation Sixhaven start nu en over de aanleg wordt in 2020 besloten. Een brug heeft voor voetgangers en fietsers voordelen omdat zij er op een comfortabele wijze gebruik van kunnen maken. Dit neemt niet weg dat een extra verbinding ten noorden van de sluis een aanvullende verbinding is, vooral voor fietsers en OV. In de volgende fase wordt dit verder uitgewerkt.

2.44 Zienswijze 44

"Bijgaand mijn overwegingen ten aanzien van een betere verbinding Noord-Centrum.

Allereerst moet mij van het hart dat het niet plannen van een metrohalte aan het IJ in Noord niet getuigt van visie. Hetzelfde geldt wat mij betreft voor het niet aanleggen van een voetgangers- en fietstunnel toen de metrotunnel werd gebouwd.

Beide kunnen alsnog aangelegd worden. De afgezonken tunnels in Rotterdam en Antwerpen functioneren al tientallen jaren naar volle tevredenheid.

Er kan worden begonnen met de metrohalte. Als die eenmaal in bedrijf is kan worden bekeken hoeveel dat de veren ontlast.
Daarna kunnen wanneer nodig de fiets- en voetgangerstunnels worden aangelegd.

GEEN BRUG OVER HET IJ!

Het IJ is al zo smal geworden dat de grootsheid van het water, dat zo bij Amsterdam hoort, en dat aan de basis ligt van de grootsheid van Amsterdam, nu al bijna teniet gedaan is.

En de grote charme van met een cruiseschip naar Amsterdam komen is er grotendeels in gelegen dat in het Centrum aangemeerd kan worden. En ook als bewoner vind ik het fantastisch om deze schepen in de stad te zien. Zoals menige Amsterdammer sta ook ik dikwijls langs de kant te kijken wanneer er een van deze imposante schepen aankomt of vertrekt.

In de hoop dat mijn pleidooi gehoor vindt"

Inspreker vindt

a het niet getuigen van visie dat destijds is afgezien van het metrostation Sixhaven. Dat geldt ook voor het niet aanleggen van een voetgangers- en fietstunnel toen de metrotunnel werd gebouwd. Beide kunnen alsnog uitgevoerd worden.

b dat er geen brug over het IJ moet komen. Het IJ is al zo smal geworden en de grootsheid wordt nu al bijna teniet gedaan is. Ook mag de cruisevaart niet verdwijnen. Omdat het fantastisch is om deze schepen in de stad te zien.

Antwoord

Ad a Het starten van de planvoorbereiding voor het metrostation Sixhaven is onderdeel van het Voorkeursbesluit. In 2020 wordt het Uitvoeringsbesluit genomen, na de evaluatie van de effecten van de Noord/Zuidlijn. Van fietstunnels is afgezien. In het centrale deel vanwege de

overbelasting van de aansluitende fietsnetwerken en van het Centraal Station en omgeving. Van een Javatunnel is afgezien op grond van comfort en sociale veiligheid.

Ad b De PTA zal verhuizen. De definitieve plek is nog niet gekozen, maar de te onderzoeken nieuwe locaties liggen dicht bij de stad, in gebieden waar de komende jaren grootschalige transformatie is gepland. De kleinere zeecruiseschepen blijven naar de huidige PTA komen. Zie ook de beantwoording van Zienswijze 4.

2.45 Zienswijze 45

"Ik juich de nieuwe verbindingen naar Noord toe; ik heb bewondering voor de veelheid, de samenhang en de diepgang van het pakket maatregelen voor de Sprong over het IJ, maar ik heb over de voorgenomen Jakartagracht en -brug grote zorgen. Ook ben ik van mening dat het voorgenomen tijdspad voor deze brug onverantwoord is: de bewoners zijn tot nu toe helemaal niet betrokken, in de bijlage 6E is weliswaar sprake van gebruikers, maar het woord bewoner komt slechts één keer voor terwijl de situatie ingrijpend gaat veranderen als dit voorgenomen besluit doorgaat.

De wereld verandert voortdurend en dat is prima. Noord verdient goede verbindingen, maar doe dat als overheid niet zonder bewoners te betrekken. Afgaande op alle stukken en informatie is geredeneerd vanuit het grote belang van en voor de scheepvaart, maar zijn de bewonersbelangen niet of nauwelijks meegewogen. Ik lees het in ieder geval nergens terug. Voorstanders van een brug worden zo ongewild tegenstanders, terwijl dat voorkomen kan worden door degenen die ter plaatse belanghebbend en deskundig zijn, te betrekken bij de afwegingen.

Bij het voorgenomen besluit 6E hoort Bijlage 1.2.D Aanvullende informatie Javabrug. Doel van deze ontwerpverkenning is onder andere Wat is er fysiek en ruimtelijk mogelijk. Al op pagina 9 staat dat op basis van een ontwerpstudie gekozen is voor twee aanlandmogelijkheden in Noord, namelijk Hamerstraat en Motorkanaal. De aanlanding van de brug op Javaeiland staat blijkbaar niet ter discussie; juist daarover gaat deze zienswijze.

Op papier ziet het er mooi, strak en logisch uit, zo'n nieuw te graven Jakartagracht die de Kop van Java in tweeën deelt met een nieuwe verbinding vanuit de stad naar Noord in het verlengde van de Jan Schaefferbrug. Het geconstateerde probleem voor de pleziervaart van west naar oost wordt in één klap opgelost: ik zie voor me hoe deze ingreep met gejuich ontvangen is bij de nautische partijen, bij civiel-ingenieurs, stedenbouwkundigen en ontwerpers van bruggen. Aan de bewoners op Java-eiland is helaas nog niets gevraagd en onduidelijk is of iemand aan hen gedacht heeft en of iemand ter plaatse is gaan kijken.

Want: gaat dat wel passen? Het heeft er alle schijn van dat naar een voor de nautische partijen welgevallige conclusie is gesprongen, dat met een tunnelvisie naar een oplossing is geredeneerd zonder voldoende onderzoek. Mijn zorgen behelzen het volgende:

1 *De combinatie van (eerlijk gezegd onvoorstelbaar) hoge aantallen gebruikers in combinatie met de openingstijden van de brug over de Jakartagracht, in het hoogseizoen 3x10 minuten per uur. Dat is een half uur per uur! Waar blijven dan al die fietsers en voetgangers als de brug open is? Waarom niet aansluiten bij de openingstijden voor de staande masten in de rest van de stad, dat wil zeggen 's nachts? Ik begrijp wel dat dat een enorme verslechtering is ten opzichte van de huidige situatie waarbij vrij over het IJ kan worden gevaren van en naar de Oranjesluizen, maar de rekening hiervoor wordt neergelegd bij de bewoners van Java-eiland.*

De brug komt in het verlengde van de Tosaristraat, op een plek waar vanaf de Tosaristraat autoverkeer linksaf slaat naar het nieuwe hotel, waar al het lokale autoverkeer (onder andere uit de parkeergarage) vanaf de Javakade en het hotel naar Tosaristraat en Sumatrakade rijdt, waar bus 48 in twee richtingen halteert en waar niet te vergeten al het autoverkeer voor Javaeiland uit de stad aankomt via de Jan Schaefferbrug: het wordt een onoverzichtelijk verkeersknooppunt van jewelste. Als de brug open is, moeten die grote aantallen voetgangers en fietsers ergens wachten: waar is daar ruimte voor, vraag ik me af? En als ze aan de noordoever weer moeten wachten als die brug open gaat, neemt de waarde van de verbinding in rap tempo af, vrees is. Dan wordt het een tamelijk gebrekkige verbinding met grote kans op ongewenste wachttijden waardoor fietsers en voetgangers liever voor een andere verbinding zullen kiezen: is zo'n grote investering in een verbinding die eigenlijk een slechte verbinding is (met het risico twee keer te moeten wachten) dan nog wel verantwoord?

2 *Java-eiland is nu een plek met ruimte, met royaal zicht op de stad, op het IJ, op de scheepvaart, op de cruiseboten. Ik vrees voor SLOAP (Space Left Over After Planning): dat nieuwe eiland waar de brug aanlandt dreigt een niemandsland te worden, zonder functie. Zelfs als voldoende budget beschikbaar wordt gesteld voor een aantrekkelijke inrichting als park (op een winderige plek, niet eenvoudig om dat goed te krijgen en te houden) zal het een ruimte zonder vanzelfsprekende gebruikers worden. De aanlandingsconstructie van de brug over het IJ op dat eiland zal het bovendien in tweeën delen waarbij het westelijk deel nog minder sociale controle zal kennen.*

3 *Ik vrees bovendien voor onnodige kapitaalvernietiging als de PTA wordt verplaatst naar het westelijk havengebied. Los van de kapitaalvernietiging is het zowel voor de stad als voor de toeristen op de cruiseboten een gemis als de boten niet in het hart van de stad aanleggen. De passagiersterminal in het hart van de stad lijkt mij een unique selling point van Amsterdam en ik vraag me af of hetzelfde aantal schepen blijft komen als de terminal naar de onaantrekkelijke westkant in de haven verhuist.*
De majestueuze schepen die keren op het IJ, of het nou in de kleine of de grote zwaaikom is, het blijft altijd een feest om naar te kijken. Het geeft onmiddellijk een gevoel van vakantie, van reizen, van vrijheid, ook al zijn het varende flatgebouwen en zou ik zelf er nooit willen opstappen. Voor de mensen die wel meevaren is het fantastisch om zo dicht in het hart van de stad aan te leggen.

Geacht college, met deze zienswijze wil ik u nadrukkelijk vragen om af te zien van het besluit om de locatie voor de brug vanaf Javaeiland naar Noord vast te leggen en de nieuwe Jakartagracht te graven. Ik denk dat er onvoldoende fysieke ruimte is, dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de directe omgeving onaanvaardbaar wordt aangetast, dat het voorgenomen tijdspad voorbij gaat aan de belangen van de bewoners en dat onnodig geld verkwist wordt als de PTA naar het westelijk havengebied moet verhuizen. Ik vind het een gemiste kans (en eerlijk gezegd niet meer van deze tijd) dat tot nu toe de bewoners van Javaeiland niet zijn betrokken bij de onderzoeken naar een goede locatie voor de brug.

Geacht college, ik vraag u dan ook nadrukkelijk met deze zienswijze om uw voorgenomen besluit aan te passen in die zin dat meer mogelijkheden moeten worden onderzocht voor de locatie van de brug op Java-eiland, in nauw overleg met de bewoners. Ik vraag u de door mij gesignaleerde zorgen serieus te nemen en mee te wegen in een nieuw voorstel voor een locatie van de brug. Niet alleen nautische belangen (en de Sprong over het IJ) spelen een rol, ook belangen van bewoners moeten meegewogen worden.
Als uiteindelijk na nieuw onderzoek en na intensieve betrokkenheid van bewoners de huidige locatie toch de beste lijkt, en de zorgen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid kunnen worden weggenomen, kunnen de voorbereidingen na zorgvuldige besluitvorming alsnog doorgang vinden. De brug ligt er

straks voor de eeuwigheid en tot nu toe konden we zonder, dan lijkt mij een jaartje uitstel van een besluit niet onoverkomelijk.

Als de door mij gesignaleerde problemen echter niet of onvoldoende opgelost kunnen worden, moet opnieuw overwogen worden of een tunnel niet toch een betere verbinding zal zijn. Of, als alternatief voor een tunnel, een hogere frequentie van het oostveer, op de huidige of op de voor de nieuwe brug beoogde locatie. Dan is immers geen Jakartagracht nodig, is er veel meer opstelruimte voor wachtende voetgangers en fietsers, zijn er geen beperkingen voor de recreatievaart. En de investering is veel geringer want ook de PTA kan op de huidige locatie blijven.

Ik reken erop dat u een zorgvuldige afweging zult maken en bovenstaande zienswijze daarbij betrekt. Ik zie uit naar uw overwegingen en antwoord op deze zienswijze."

Inspreker vraagt om af te zien van de locatie voor de brug vanaf Javaeiland naar Noord en de Jakartagracht te graven omdat:

a er onvoldoende fysieke ruimte is; als gevolg van de openingstijden ontstaan er wachtrijen en daar is geen plaats voor. En als gevolg van de ongewenste wachttijden kiezen fietsers en voetgangers voor een andere verbinding.
b de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de directe omgeving onaanvaardbaar wordt aangetast. Het nieuwe eiland waar de brug aanlandt, dreigt een niemandsland te worden, zonder functie. De aanlandingsconstructie van de brug over het IJ op dat eiland zal het bovendien in tweeën delen waarbij het westelijk deel nog minder sociale controle zal kennen.
c het voorgenomen tijdspad voorbij gaat aan de belangen van de bewoner.
d er onnodig geld verkwist wordt als de PTA naar het westelijk havengebied moet verhuizen; en de stad verliest een unique selling point.

Inspreker vraagt:

e om meer mogelijkheden voor de locatie van de brug op Java-eiland te onderzoeken, in nauw overleg met de bewoners. Als bovenstaande bezwaren weggenomen kunnen worden en de bewoners intensief zijn betrokken dan kunnen de voorbereidingen na zorgvuldige besluitvorming alsnog doorgang vinden. Als dat niet het geval is dan kan een tunnel overwogen worden of een hogere frequentie van het oostveer.

Antwoord

Ad a Het openingsregime van de Javabrug volgt dat van de Schellingwouderbrug. Het openingsregime van de beweegbare delen van de Javabrug wordt afgestemd op dat van de Schellingwouderbrug. Deze is gesloten tijdens de spits en heeft daarbuiten vaste openingstijden op aanbod, per uur maximaal 3 keer 10 minuten.
In het hoogseizoen is een brug ongeveer de helft van de tijd niet beschikbaar voor het langzaam verkeer. Met goede communicatie over het openingsregime, bijvoorbeeld door middel van borden en apps, wordt informatie gegeven over de beschikbaarheid. Fietsers en voetgangers kunnen eventueel kiezen voor een alternatieve route.
De inrichting van wachtplaatsen voor fietsers en voetgangers en de verkeerskundige aansluiting van de brug op bestaande verbindingen worden in de volgende fase uitgewerkt.

Ad b Het Javaeiland is een unieke plek in de stad. De Jakarta-gracht kan een extra buitenruimte creëren en borduurt voort op het stedelijk plan met de grachten die in noord-zuidelijke richting het Java-eiland doorsnijden. Uitgangspunt is om een integraal ontwerp te maken van het maaiveld en de aanlanding van de brug, zodat een aantrekkelijke en sociaal veilige

plek ontstaat. Het bepalen van de exacte aanlandplaats van de brug is hier een onderdeel van. Bewoners worden uitgenodigd om hierover mee te denken en te praten.

Ad c De uitgangspunten in de ontwerpen van de Javabrug dienen om de haalbaarheid en de kosten van een brug op deze locatie te bepalen. In de volgende fase wordt een ontwerp gemaakt. De bewoners van het Javaeiland worden in dit proces betrokken.

Ad d Voor het antwoord wordt verwezen naar de beantwoording van Zienswijze 4.

Ad e De uitgangspunten in de ontwerpen van de Javabrug dienen om de haalbaarheid en de kosten van een brug op deze locatie te bepalen. In de volgende fase wordt een ontwerp gemaakt. De bewoners van het Javaeiland worden in dit proces betrokken.

2.46 Zienswijze 46 (niet anoniem)

De aloude paternosterlift als oplossing voor IJverbinding

In Het Parool, Het Hoogste Woord, 24 februari 2017
Joost Smiers

De discussie over de verbinding van de IJ-oevers wordt op een te smalle basis gevoerd wordt, alsof er geen andere mogelijkheid is dan het aanleggen van een brug of het boren van een tunnel. Gelukkig, die is er.

Laten we eerst korte metten maken met de plannen voor een brug of een tunnel. Een van de vele problemen daarvan is dat er een grote afstand nodig is om de benodigde hoogte, c.q. diepte te bereiken. Om een brug of tunnel voor fietsers begaanbaar te maken moet de aanfietsroute waanzinnig lang worden, en dan nog ..... Hoe men het wendt of keert: dit wordt "vals plat"; zelfs de getrainde fietser verafschuwt dat. Daar moeten we dus niet aan beginnen.

De oplossing die het meest voor de hand ligt is een variant op de paternoster. Die kan nog steeds aangetroffen worden in het vroegere stadhuis, nu het Grand Hotel aan de Oudezijds Voorburgwal. Die paternoster gaat, zonder te stoppen, langzaam omhoog en omlaag: men stapt in en hoger of lager aangekomen vervolgens uit. De variant in mijn voorstel is deze. Aan beide zijden van het IJ komt er een paternoster, met een kooi van een behoorlijk oppervlak. Die kooi stopt enkele minuten om voetgangers en fietsers binnen te laten gaan. Daarna gaat die pijlsnel omhoog, c.q. omlaag. Boven aangekomen is er een brug over het IJ waar men overheen fietst, c.q. wandelt. Die brug kan dié hoogte krijgen die gewenst is in verband met de diverse soorten scheepvaartverkeer. Vervolgens gaat de fietser of voetganger aan de andere zijde van het IJ met de daar gelegen paternoster omlaag.

Mijn voorstel voor wat ik noem de *paternoster/ brug/ paternoster* heeft vele voordelen:
+ In tegenstelling tot de plannen voor een brug over het IJ of het boren van een tunnel hoeven er in de omgeving van de paternosters geen grote infrastructurele ingrepen ondernomen te worden.
+ Dus, een paternoster/ brug/ paternoster kan overal over het IJ geplaatst worden, bijvoorbeeld vlakbij Centraal Station en EYE, maar ook meer westelijk en meer oostelijk.
+ De kosten voor de paternoster/ brug/ paternoster liggen aanmerkelijk lager dan voor een brug of een tunnel, en de aanleg is simpeler te realiseren.
+ Daarom kan men denken aan bijvoorbeeld drie of vier, misschien wel vijf, van zulke paternoster/ brug/ paternosters over diverse plekken van het IJ, al naar gelang de behoefte.
+ Het voordeel daarvan is dat fietsers en voetgangers precies die paternoster/ brug/ paternoster

kunnen nemen die het best aansluit bij waar men vandaan komt en waar men heen gaat, zonder de omweg te hoeven maken naar bijvoorbeeld de ponten bij EYE en CS, of die ene brug of die ene tunnel.
+ Het is prettig dat met de paternoster/ brug/ paternoster de overtocht van de ene oever van het IJ naar de andere veel sneller zal gaan dan nu met de pont of met een mogelijke brug of tunnel.
+ De paternoster/ brug/ paternoster zal voor het opstijgen energie vragen, maar die kan gedeeltelijk terugverdiend worden door de vaart en het gewicht van de dalende kooi.
+ Nog even wat Amsterdam-promotie: het realiseren van enkele paternoster/ brug/ paternosters over het IJ is natuurlijk een blikvanger van mondiale orde.

Tot aller geruststelling, ik heb geen patent op dit plan en ben ook niet van plan dit aan te vragen! Er moeten gewoon goede en relatief simpel aan te leggen verbindingen komen tussen beide oevers van de stad. De uitdaging is die spetterend mooi te maken!

Joost Smiers is (em.) professor politicologie aan de Hogeschool voor de Kunsten Utrecht; medeauteur van *Macht van de megaonderneming. Naar een rechtvaardige internationale economie* (Van Gennep 2016); bereidt een publicatie voor over *Zwerflawaai en ander ongewenst geluid*. Joost Smiers woont in Amsterdam niet ver van de IJ-oevers.

Inspreker vindt:
a dat de discussie over de verbinding van de IJ-oevers op een te smalle basis gevoerd wordt. Eén van de vele problemen van bruggen of tunnels is dat er een grote afstand nodig is om de benodigde hoogte, c.q. diepte te bereiken. Om een brug of tunnel voor fietsers begaanbaar te maken moet de aanfietsroute waanzinnig lang worden.
b dat de oplossing een variant is op de paternoster aan beide zijden van het IJ. Boven aangekomen is er een brug over het IJ waar men overheen fietst, c.q. wandelt.

Antwoord
In de Nota van Uitgangspunten is rekening gehouden met liften bij de bruggen of tunnels. Zij zijn een aanvulling op trappen, loopbanden en hellingbanen. In het ontwerponderzoek voor de tunnelvarianten werd al snel duidelijk dat bij loopbanden in de tunnels minimaal vier grote liften iedere zijde gemaakt moeten worden voor onder andere zware fietsen, bakfietsen, wandelwagens en rolstoelen. Het is de vraag of gedurende piekbelastingen een paternostersysteem voldoende capaciteit heeft om de grote stromen fietsers veilig te verwerken. Het gaat mogelijk om ** fietsers in de spitsperiode. Desondanks is het interessant om dit idee te betrekken in de uitwerking van het ontwerp voor de Javabrug.

2.47 Zienswijze 47

"Ik ontving gisteren een folder over nieuwe verbindingen tussen Noord en Centrum. Buiten de genoemde mogelijkheden heb ik een extra variant bedacht: nu dat het metrostation Sixhaven gebouwd gaat worden, kan de metrotunnel wellicht ook gebruikt worden als voetgangerstunnel. Er is wellicht al een extra gang voor service of noodgevallen. Deze zou gebruikt kunnen worden. Voetgangers kunnen dan tussen Station Sixhaven en het Metrostation Centraal Station lopen. Wellicht zouden er rolbanden kunnen worden gebruikt, net als op Schiphol, maar gewoon lopen is ook te doen. Door de bestaande tunnel te gebruiken kan er wellicht ook geld bespaard worden."

Inspreker stelt voor om de Noord/Zuid lijn, in het traject tussen het Centraal Station en het Metrostation Sixhaven, ook in te richten als voetgangerstunnel.

Antwoord
Voor een antwoord wordt verwezen naar de beantwoording van Zienswijze 12.

2.48 Zienswijze 48

"Laatst las ik tot mijn schrik over het plan om de aanlandingsplek van het IJpleinveer aan de zuidzijde een flink stuk oostwaarts te gaan verplaatsen. Vanavond werd tijdens een informatie avond, waar dit plan mede werd besproken, mij verzekerd dat onderzoek is verricht naar de bewegingen van de mensen die gebruikmaken van genoemd veer.
Wil men naar het centrum en/of gebruikmaken van trein, tram of metro, dan is dit een bijzonder nadelige beslissing. Ik kan mij niet voorstellen dat het merendeel van de gebruikers na aanlanding vanaf Noord richting oost gaan. Zeker de voetgangers niet! En andersom duurt het nog wel een flinke tijd eer het Hamerstraatgebied veel intensiever bewoond zal zijn dan nu het geval is. Voor de beweging noordoost - zuid en andersom, is er nu al het Oostveer.
Als ik kijk wanneer ik vanaf Noord "aan de overkant" aankom, zie ik het gros van de pontgangers richting west of CS fietsen cq lopen. Het zijn overigens meer voetgangers dan fietsers/brommers die tijdens de spits gebruikmaken van dit veer. Dat is mijn simpele waarneming gedurende een aantal weken. Ik maak minimaal 5 dagen per week twee maal per dag tijdens de spitsen gebruik van dit veer, naar volle tevredenheid. Ik moet er niet aan denken om -bij regen, kou en altijd aanwezige wind langs het IJ- eerst het stuk naar het station te moeten lopen om daar dan mijn reis met het OV te vervolgen, of door de stationspassage naar het centrum te lopen. Dit zal niet alleen voor alle bewoners van het gebied IJplein/Vogelbuurt het geval zijn maar voor alle bewoners van het gebied noordelijk hiervan (voor hen is een route via het Buiksloterwegveer niet logisch)
Ik begrijp de gedachte erachter, de reisbewegingen noord - zuid en andersom spreiden, echter vraag ik mij af in hoeverre rekening wordt gehouden met de werkelijke situatie zoals die zich in de praktijk voordoet.

Ik zou graag de resultaten van het verrichte onderzoek willen inzien alsmede de methode die hiervoor is gebruikt.
En het verzoek de logica van het verplaatsen van het veer aan de zuidzijde nog eens kritisch te (her)overwegen. Afgezien van de theoretische (raster)reisbewegingen, mis ik de praktische logica van deze beslissing. Als voetganger vanaf Noord zou je vanaf het IJpleinveer echt in het niets aan de overkant uitkomen."

Inspreker geeft aan het niet eens te zijn met de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer. De overstap voor voetgangers op ander vormen van openbaar vervoer (op het Centraal Station) wordt hierdoor langer.

Antwoord
De nieuwe zuidelijke aanlanding sluit beter aan op het verkeersnetwerk. Fietsers, voetgangers en scooters kunnen daardoor sneller hun reis voortzetten. De afstand die het veer aflegt wordt met het verleggen van de route op het water ook korter. Het veer is daarmee sneller en daardoor kan het weer vaker varen. Dit betekent reistijdwinst voor de reizigers.

2.49 Zienswijze 49

"De nieuwe voorstellen voor de IJ-oversteek plannen zijn versmald tot een verbetering van het IJpleinveer, zonder enige tijdsaanduiding over wat, wanneer gebeurt en de mogelijke aanleg van een Javabrug, met een nog onbekend brughoogte, waarover eerst later een besluit wordt genomen. Waarover gaat de inspraak met zo'n vage voorstellen?

VEERVERBETERING
In de vorige IJ-plannen kreeg "optimalisatie veren" veel nadruk als snel te nemen maatregelen. Helaas verdwenen die voorstellen in de huidige plannen zonder enige toelichting of motivering. In de voorspelling verwerkt het IJpleinveer in 2030 evenveel gebruikers als het B-veer (Buiksloterwegveer), beide veren krijgen met meer gebruikers dan het nu al te drukke B-veer. Geen prettig vooruitzicht zeker bij de aanname dat ook andere veren verbeteren. Die verbeteringsaanname ontbreekt in de IJ-plannen, geen voorstel voor een Javaveer, geen beter Distelwegveer of vaker varende NDSM veren, die snel steeds drukker zijn geworden en nu buiten de spits slechts twee per uur varend.
Kan aangegeven worden hoe zwaar de centrum veren belast worden als de veren verbetering slechts gedeeltelijk uitgevoerd wordt?

Vooral het Javaveer zorgt met twee veren voor veel kwaliteits-verbetering. Dezelfde overzetkwaliteit vergt elders drie veren, waarom blijft dit onvermeld of is een betere veerbenutting onbelangrijk?
Zorgt een mogelijke Javabrug dat een Javaveer geschrapt wordt en het oostveer langer blijft varen?

Met de onzekerheid over de veerverbetering in de flanken, neemt de druk in het centrum sneller toe en is een derde centrumveer – Eyeveer – nog dringender noodzakelijk. Waarom verdween dit veer juist uit de plannen en is de centrumveren ontlasting onbelangrijker geworden?

Drie centrum-veren, het Eyeveer, het B-veer, het IJpleinveer, met minstens 12 vaarten per uur, kunnen het B-veer voldoende ontlasten. Met twee goede gelijkwaardige centrumveren blijkt dat onmogelijk. Maak een duidelijk plan waar en wanneer welke verbetering van dit nieuwe centrumveer komt, met drie gelijkwaardige centrumveren.

De plannen voor de Bundlaan en omgeving, vinden een mogelijk Bundlaanveer te vaag om rekening mee te houden, waarom blijft dit in de IJ-plannen onvermeld?

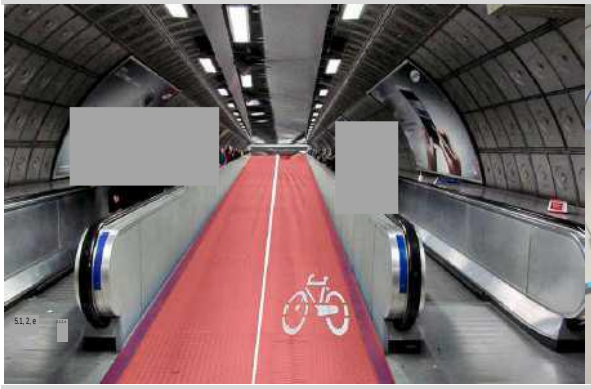
VASTE IJ-VERBINDING, CENTRUMTUNNEL
Waarom is de "optimalisatie veren" niet als nulplus variant genomen en zo vergeleken met de andere varianten, waarbij de beste variant blijkt uit de fietstijdwinst (gemiddelde tijdwinst X aantal fietsers)?
Waar is een dergelijke afweging te vinden? *De plannen noemen nu naast de Stenenhoofd-tunnel twee centrumtunnels, de IJpleintunnel en de voettunnel op de plek van het B-veer. Ondanks het geringe te verwachten gebruik – 8.000 per etmaal – scoort deze voettunnel positief.*
Met welke aannames kwam de MKBA tot dit onverklaarbare resultaat, waar staat deze berekening of kan deze worden toegevoegd?
Wordt deze voettunnel indien volwaardig voor de fiets bruikbaar in vergelijkbare aantallen gebruikt als de IJpleintunnel?
Hoe verschilt dit aantal bij tunnelverschuiving naar het Westerdok, dus ongeveer op de plek van het Eyeveer?
Waarom ontbreekt het eerder toegezegde Eyetunnel onderzoek?

De IJpleintunnel wordt zeer intensief – 58.000 per etmaal – gebruikt, te intensief. Zonder scooters vermindert het gebruik, wordt de tunnel aantrekkelijker door minder overlast en lagere kosten door minder luchtvervuiling. Kunnen de voordelen van een dergelijke ***scootervrije*** *tunnel alsnog in beeld gebracht worden en de gebruiksvermindering?*
Nadeel van deze IJpleintunnel heet vooral de (te) drukke fietsroute Geldersekade, Nieuwmarkt en verder.

Kan deze centrumtunnel bij fietsgebruik voorzien worden met zo brede rolbanen, dat fietsers elkaar kunnen passeren, welke breedte is mogelijk? Zo'n voet-fietstunnel is gewenst met een zuidelijke meer westelijke toerit, dicht bij de Westerdokskade. Uiteraard verbetert de fietskwaliteit met – dus niet in de plaats van! –van een befietsbare helling. In de vaart bij de Adamtoren is ruimte voor zo'n fietshelling en mogelijk deels in het water buiten de vaargeul aan de andere kant. ***Kunnen dergelijke voorzieningen alsnog onderzocht worden?***

De fietsroute Westerdokskade met de ongelijkvoerse autokruising kan de drukke centrumfietsroutes – omschreven als Spuistraat route en Geldersekaderoute – ontlasten en vermindert ook de fietsdrukte in een deel van de Haarlemmerstraat, passend in het gemeentelijk fietsbeleid.

Is deze mogelijkheid onderzocht of wordt dit alsnog gedaan,zo mogelijk met een verbeterde kruising Westerdokskade / -dijk? Stenenhoofd verbinding gebruikers volgen ook deels deze oversteek.





De IJ-plannen tonen twee tunnels van gelijke breedte, een alleen voor voetgangers, de andere zowel voor voetgangers als voor fietsers. Uit de tekst lijkt de breedte voor de voetgangers rolbaan in beide even breed. ***Waarom geven deze afbeeldingen een geheel andere indruk?***

JAVABRUG
"Een Javabrug heeft een hogere vervoerwaarde dan een Javatunnel" *Uit de vervoerswaarde blijkt echter een minimaal verschil. Waarom deze misleidende stellige bewering? Bij een Javatunnel vanaf de Veemkade is een goede fietstoegang mogelijk, kan dit onderzocht worden? Het bezwaar:* ***"Bij een Javatunnel is door de beperkte ruimte een toegang in harmonica-vorm onvermijdelijk"*** *vervalt dan.*
De vervoerswaarde toont dat met een Javabrug, de overvolle veren in het centrum niet verdwijnen, het B-veer blijft te druk. De Javabrug betekent voor de meeste gebruikers twee bruggen, de Javabrug en de Schaeferbrug. Verleng de Javabrug naar de Veemkade, zonder omweg en bijkomende klim over de Schaeferbrug. Voor fietsers naar/van de CS omgeving geeft de Veemkade ook een betere aansluitende route.
Hoeveel meer gebruikers geeft dit geringere hoogteverschil en kortere fietsroute met betere fietsaansluiting naar/uit het centrum?

*"**Een Javabrug is ook het meest effectief in het verminderen van de druk op het Buiksloterwegveer**" Feitelijk onjuist, het gebruik van dit drukste veer verschilt niet in gebruik vergeleken met een vaste westelijke oeververbinding + Javaveer. Kan een beter beeld gegeven worden?*
Kan het kwaliteitsverschil tussen een goed Javaveer, 12 vaarten per uur, twee veren, en een Javabrug alsnog inzichtelijk worden?
Welke aansluitende fietsroutes bij deze brug worden wanneer verbeterd, waarom ontbreekt een duidelijk tijdsplan hiervoor?
Uit eigen inschatting lijkt de fietswinst Javabrug t.o.v. Javaveer hooguit 2 tot 3 minuten ofwel een fietsafstand van zo'n 500 m.
Hoe valt dan te verklaren dat het fietsgebruik van de Javabrug meer dan verdubbeld vergeleken met het gebruik van het Javaveer?
Kunnen rolbanen aan de oever noordzijde toegevoegd worden voor de besparing van een flinke fietsomweg met een oeverbestemming?

AANSLUITENDE GOEDE FIETSROUTES
De gemeentelijke plannen missen fietsverbetering van de kruisingen op de aansluitende fietsroutes. Get op vaak vertragende uitvoering van fietsverbeteringen, dient dit nu al gestart te worden om de kans op tijdige beschikbaarheid te vergroten. Ervaring met de nog steeds ontbrekende fietsroute door het Vliegenbos naar het Oostveer, benadrukt dit.
Graag een uitvoeringsplan voor fietsrouteverbetering en bijbehorende monitoring daarvan.

Kan inzicht gegeven worden in de toename van ontschepingstijd bij verder toenemende drukte?

Voor auto's is een verwijzing naar vrije parkeerplekken alsook alternatieve routes gebruikelijk. De veren kennen een dergelijke verwijzingssysteem bij het Noorder park.
Wanneer komt een tijdsplan voor zo'n verwijzingssysteem elders?"

Inspreker stelt voor:

a om drie gelijkwaardige centrum-veren te maken, het Eyeveer, het Buiksloterwegveer, het IJpleinveer, met minstens 12 vaarten per uur. Deze kunnen het Buiksloterwegveer voldoende ontlasten.
b de voordelen en de gebruiksvermindering van een scootervrije IJpleintunnel alsnog in beeld te brengen. Kan deze centrumtunnel bij fietsgebruik voorzien worden met brede rolbanen, zodat fietsers elkaar kunnen passeren. Welke breedte is mogelijk?
c De mogelijkheid van een Eye-tunnel met een verbeterde kruising Westerdokskade/dijk te onderzoeken. De fietsroute Westerdokskade met de ongelijkvloerse autokruising kan de drukke centrumfietsroutes – omschreven als Spuistraat route en Geldersekaderoute – ontlasten en vermindert ook de fietsdrukte in een deel van de Haarlemmerstraat, passend in het gemeentelijk fietsbeleid. Stenen Hoofdverbinding gebruikers volgen ook deels deze oversteek.
d het kwaliteitsverschil tussen een goed Javaveer, 12 vaarten per uur, twee veren, en een Javabrug alsnog inzichtelijk te maken.
e rolbanen aan de oever noordzijde toe te voegen voor de besparing van een flinke fietsomweg met een oeverbestemming
f fietsverbindingen en kruisingen op de aansluitende fietsroutes te verbeteren. Gelet op vaak vertragende uitvoering van fietsverbeteringen, dient dit nu al gestart te worden om de kans op tijdige beschikbaarheid te vergroten. Ervaring met de nog steeds ontbrekende fietsroute door het Vliegenbos naar het Oostveer, benadrukt dit. Graag een uitvoeringsplan voor fietsrouteverbetering en bijbehorende monitoring daarvan.

g een verwijzingssysteem in te voeren bij de veren.

Antwoord

Ad a Het belangrijkste argument om niet slechts voor het optimaliseren van de veren te kiezen is de spreiding van het fietsverkeer. Het Centraal Station en omgeving en de aansluitende fietsnetwerken worden door de bouw van vaste oeververbindingen op de flanken effectief ontlast.

Ad b Gemotoriseerd langzaam verkeer vormt circa 5 % van het totaal aantal oversteken over het IJ. Ook bij het weren van scooters uit de IJpleintunnel blijft het aantal gebruikers van de tunnel zeer hoog.

Ad c Verwacht mag worden dat een Eye-tunnel een vergelijkbare vervoerwaarde zal hebben als de in alternatief 2 onderzochte IJpleintunnel én een vergelijkbaar effect op de intensiteit van het aansluitende fietsnetwerk. Vaste oeververbindingen op de flanken zorgen voor een effectieve spreiding van het fietsverkeer en verminderen de druk op het Centraal Station en omgeving.

Ad d In alternatief 1 – Optimaliseren Veren is de frequentie van het Javaveer opgevoerd naar 12 vaarten per uur met twee veren, afgestemd op het aantal te verwachten reizigers op deze plek. Deze verbinding trekt circa 10.000 fietsers per etmaal. Bij een Javabrug neemt het aantal fietsers toe tot circa 30.000 in het hoge scenario.

Ad e De vormgeving van de bruggen wordt in de vervolgfase uitgewerkt, inclusief de toepassing van hellingbanen, rolbanen, liften en/of trappen met fietsgeulen.

Ad f Herinrichting van de direct aansluitende fietsnetwerken is onderdeel van de van het ontwerpproces. Uitvoering en financiering verlopen via het Meerjarenplan Fiets en de gebiedsontwikkelingsprojecten.

Ad g Uitbouw van de verwijzingssystemen is onderdeel van de actualisatie van de Nota Veren.

2.50 Zienswijze 50

"Bij de plannen voor de sprong over het IJ, hoort de brug naar en van het Java-eiland. Nu staat er op de kop van het Java-eiland een beeld (zie bijlage) waar ik, wegens familiegeschiedenis, een band mee heb. Het is een herdenkingsbeeld van de Koninklijke Stoomvaart Maatschappij en vlak na de oorlog daar geplaatst (door mijn grootmoeder onthuld). Wij vragen ons af wat er met het beeld gaat gebeuren als de brug er gaat komen en/of de plek van het beeld 'in gevaar' komt."

Inspreker vraagt zich af wat er met het beeld op de kop Javaeiland gaat gebeuren. Het is het herdenkingsbeeld van de Stoomvaart Maatschappij Nederland en vlak na de oorlog daar geplaatst (en door de grootmoeder van de inspreker onthuld).

Antwoord

Het uitgangspunt bij het op te stellen inrichtingsplan voor de Kop Java eiland is dat het beeld hier blijft staan.

2.51 Zienswijze 51 (niet anoniem)

"Ik ben 5.1, 2, e *, Syrische architect, twee jaar geleden toen ik naar Nederland kwam, vertelde een vriend van mij uit Amesterdam me over een brug verbind Amsterdam central met het noordelijk*

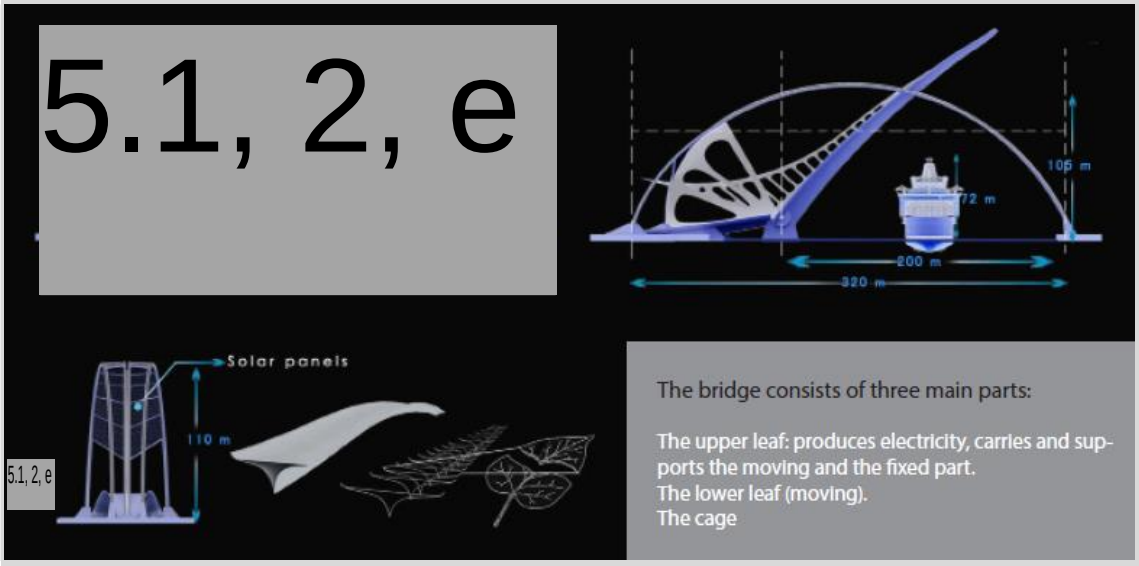
gedeelte. Toen begon ik mijn onderzoek om een onderwerb voor de brug te vinden. Hieronder kunt u het ontwerp concept vinden."

"Pedestrian and cyclist bridge connecting Amsterdam with its northern shore. From the Northern Flower, a newly created square, two leafs bend over the IJ to connect two parts of the city where up to now has only been a ferry service.



Two years ago, when I had just arrived to the Netherlands, one of my old friends from Amsterdam told me about plans for a bridge that would connect the city center with its northern shore. That bridge is still part of the local memory.

I then started to do some research on the subject by asking people questions, walking around the city for hours and taking the "pontjes" many times from one side to the another. I observed many aspects of the area; the eco-system, the shipping traffic, the proportions of the existing environment, and most importantly, the social aspect."



Inspreker dient een voorstel in voor het ontwerp van een brug.

Antwoord
Dit ontwerp van de "Leaf" wordt zeer gewaardeerd en wordt bij de eerdere (77) ontwerpen gevoegd. Het ontwerp is echter niet inpasbaar op deze locatie achter het CS vanwege nautische

bezwaren. Het gaat hier om een basculebrug, die periodiek open moet voor de recreatievaart (staande mastenroute). Het uitgangspunt bij bruggen over het IJ is aansluiting bij het openingsregime van de Schellingwouderbrug: (spitssluiting en per uur maximaal drie keer 10 minuten bij aanbod). Het openen van een basculebrug van deze afmetingen kost relatief veel tijd en de brug moet vrij gemaakt worden van het landverkeer. Dit zorgt voor te lange wachttijden voor fietsers en voetgangers.

2.52 Zienswijze 52

"naar aanleiding van het bericht Sprong over het IJ in het gemeentelijk blad " Amsterdam" van 30 januari 2017, betreffende verbindingen over het IJ voor fietsers en voetgangers.

ik vind dat de brugverbinding naar het Java-eiland er niet moet komen. Veel te excentrisch gelegen, alleen nuttig voor de oostelijke helft van Noord; vanuit de westelijke helft een te grote omweg. Er zou meer naar het westen nog een tweede brug of een tunnel nodig zijn. Ik pleit voor een centrale verbinding.

De scheepvaart op het IJ mag niet worden gehinderd door bruggen. Dat geldt vooral ook voor de passagiersschepen. De huidige aanlegplaats, op loopafstand van het centrum, is ideaal. Verplaatsing naar het westen moet absoluut niet gebeuren. Veel te ver van het centrum. De toeristen zouden dan met ingelegde bussen naar het centrum heen en terug moeten worden vervoerd, met overbodig extra rijverkeer en luchtverontreiniging tot gevolg.

Bovendien: de huidige aanlegplaats maakt ook de aanblik van het IJ aantrekkelijker. Een prachtig gezicht, als zo'n reusachtig, wit passagiersschip zo plechtig en statig voorbij komt varen. Ik geniet ervan als ik ernaar kijk.

Voor fietsers en voetgangers stel ik voor: op een centraal punt, bij de A'DAM-toren, een fiets- en voetgangerstunnel, zoals ook bij de Maastunnel in Rotterdam. Met roltrappen, en voor rolstoelen, bakfietsen en dergeiijke een lift.

Aldus kan het worden opgelost, Ik hoop op een bijeenkomst erover te kunnen spreken."

Inspreker vindt:
a dat de brugverbinding naar het Java-eiland er niet moet komen, want deze ligt te excentrisch. Inspreker pleit voor een centrale verbinding.
b dat de scheepvaart op het IJ niet mag worden gehinderd door bruggen. Dat geldt vooral ook voor de passagiersschepen. De huidige aanlegplaats, op loopafstand van het centrum, is ideaal. Verplaatsing naar het westen moet absoluut niet gebeuren, want die ligt veel te ver van het centrum. Het vervoer van de toeristen heeft extra rijverkeer en luchtverontreiniging tot gevolg. Bovendien maakt de huidige aanlegplaats ook de aanblik van het IJ aantrekkelijker.
c een centrale fiets- en voetgangerstunnel, zoals de Maastunnel in Rotterdam, een goed alternatief is, met roltrappen en een lift.

Antwoord
Ad a In het Voorkeursbesluit is gekozen voor het realiseren van twee vaste oeververbindingen, aan de oost- en aan de westzijde. Van een fietstunnel in het centrale deel is eerder afgezien omdat deze de aansluitende fietsnetwerken overbelast. Een fietsbrug achter het Centraal

Station is afgevallen op grond van nautische bezwaren (zie de beantwoording van Zienswijze 8). Een mogelijke voetgangerstunnel achter het Centraal Station is maatregel 5 in Sprong over het IJ.

Ad b De PTA zal verhuizen. De definitieve plek is nog niet gekozen, maar de te onderzoeken nieuwe locaties liggen dicht bij de stad, in gebieden waar de komende jaren grootschalige transformatie is gepland. De kleinere zeecruiseschepen zullen aan de huidige PTA blijven aanlopen.

Ad c Idem Ad a.

2.53 Zienswijze 53

"Bruggen over het IJ zullen het stadsbeeld van Noord en Zuid niet alleen veranderen, ook het IJ zelf. Dit zou ik persoonlijk heel jammer vinden. Bij oversteek met het pontje geniet ik van de mij omringende zeilschepen die vrijelijk zich kunnen bewegen van haven naar sluis. Ik voel me dan even in de positie van de schipper.
Is ook voot touristen zeer aantrekkelijk.
Ben voor meer pontjes vb kop van Java naar Noord en metro. Tegen bruggen en vraag me af of fiets en voetgangstunnels een gewenste oplossing is. Ik zal er geen gebruik van maken"

ANTWOORD ONTBREEKT

2.54 Zienswijze 54

"Geen brug(gen), niet meer ponten etc., maar een veilige, transparante TUNNEL en als Utrechtsestraat (met winkels en eettentjes) ingericht!"

Inspreker is voor een veilige, transparante tunnel met winkels en eettentjes.

Antwoord
De mogelijke realisering van een voetgangerstunnel is maatregel 5. Een inrichting met 24/7 toegankelijk programma in de tunnel wordt daarbij overwogen.

2.55 Zienswijze 55

*"**Motivatie***
Bij de plaatsing van de PTA, en bij het ontwerp van het metrostation onder het Centraal Station zijn er keuzes gemaakt die maken dat het nu een stuk lastiger is om oplossingen voor de sprong over het ij te realiseren. Ook op kleinere schaal worden er soms ongelukkige keuzes gemaakt, en dan denk ik aan de Van der Pekbrug, die indien 50 of 100 meter noordelijker aangelegd, zou hebben gezorgd voor veel een overzichtelijker verkeersknooppunt.
De redenen voor het indienen van deze zienswijze is, dat ik bang ben dat er nog iets over het hoofd wordt gezien, waardoor latere verkeerstechnische verbeteringen in Noord onnodig veel moeilijker zullen worden.
Het betreft de verkeersstromen rondom het metrostation Sixhaven. In tegenstelling tot alle andere voorstellen van de gemeente, heb ik geen studies mogen aantreffen van de bovengrondse situatie

daar. En in die bovengrondse situatie zijn recent tegen al mijn verwachtingen in zaken veranderd die mogelijk verstrekkende gevolgen kunnen hebben.

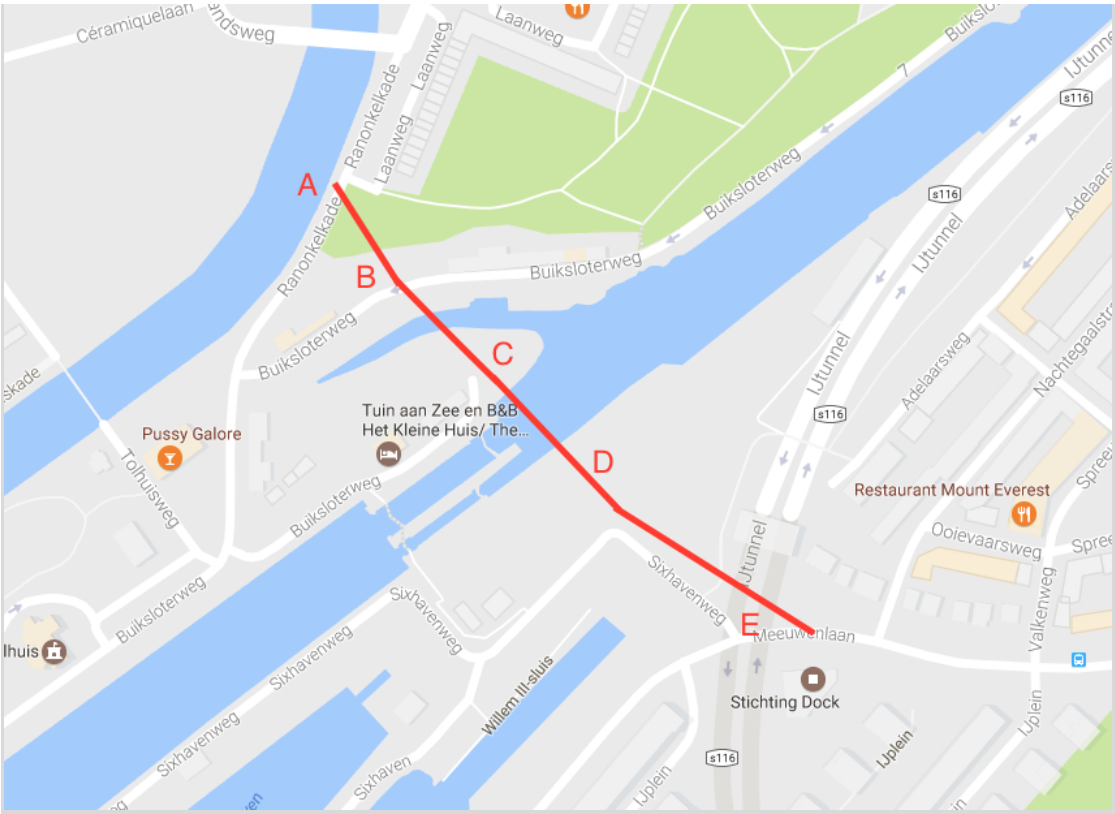
Verkeer in de "Kop van Noord"

Amsterdam Noord wordt door het Noordhollandsch in twee delen geknipt, met vrij weinig onderlinge verbindingen. In het oorspronkelijke stratenplan van Noord schijnt het voorzien te zijn geweest dat de Meeuwenlaan kan worden aangesloten op de Van der Pekstraat, door middel van een autobrug ergens ter hoogte van de Willem-I sluis. Voor het gemak noem ik dit de "Van der Meeuwbrug".
Naar mijn mening zou een dergelijke brug een zeer welkome aanvulling zijn op de verbindingen binnen Noord. Gezien het feit dat deze brug vlak bij de IJ-oever zou liggen, zou een dergelijke brug ook een cruciale rol kunnen hebben voor het verkeer dat van Noord van en naar het Centrum gaat. Immers, deze brug versterkt de verbinding tussen twee nabijgelegen plekken waar de allerdrukste ponten van het land aankomen (Buiksloterwegveer en IJpleinveer).
Ik wil hier niet betogen dat de Van der Meeuwbrug er noodzakelijkerwijs snel zou moeten komen. Nee, ik wil hier betogen dat een dergelijke brug, waarvan het erg voor de hand ligt dat deze een cruciale rol in de verkeersstromen in de "Kop van Noord" zou kunnen hebben, goed onderzocht moet worden. Een dergelijk onderzoek kan bepalen of het de moeite waard is om een dergelijke brug te bouwen. Stel je nou eens voor dat een dergelijke brug blijkt niet direct nodig te zijn, maar als Noord zo door blijft groeien, over 10 of 15 jaar misschien wel interessant wordt. Dan zou het toch erg jammer zijn als het niet meer kan.
En dat laatste dreigt te gebeuren.

En die andere brug dan?

Het lijkt misschien gek, een brug voor auto's, zo vlak bij die andere brug die nieuw gebouwd gaat worden. Maar op deze plek is dat bij nader inzien helemaal zo gek nog niet. We hebben twee grote doorgaande straten die in essentie doodlopen die dan ook voor het autoverkeer met elkaar verbonden worden. (De Meeuwenlaan en de Van der Pekstraat.) Het zorgt dat Noord veel meer een eenheid kan worden, in plaats van een verzameling onderling slecht verbonden wijken. Het biedt ook veel flexibiliteit voor busroutes die de veren en het metrostation aandoen. Het biedt ook een mogelijkheid voor de gebruikers van metrostation Sixhaven om makkelijker en met meer routes, die daardoor per stuk minder druk zullen zijn, zich te verspreiden over de "Kop van Noord". Met station Sixhaven wordt overhoeks bereikbaar. Met deze brug erbij wordt de Van der Pekbuurt ook stukken beter bereikbaar. Door aan weerszijden van de sluis een brug te hebben, kan gezorgd worden dat er bij gebruik van de sluis nooit twee bruggen tegelijk open zijn, wat ook goed is voor de doorstroming binnen Noord. Deze extra verbinding biedt flexibiliteit aan de andere bruggen, zoals de beoogde brug ter hoogte van de Tolhuisweg, en de brug bij het Hagedoornplein waarvan ik wel eens begrepen heb dat er gedacht wordt om deze heel anders in te gaan zetten.

Route



De meest voor de hand liggende locatie van een dergelijke brug is die waar de Meeuwenlaan en de Van der Pekstraat met een vloeiende lijn in elkaar over zouden kunnen lopen. Deze route zou beginnen voor het ventilatiegebouw van de IJtunnel (E), dan richting het "hijsgat" van station Sixhaven (D), dan ten noorden van de Willem-I sluis over het Noordhollandsch Kanaal, dan over de punt van het schiereiland (C), dan over de zijsloot, kruist de Buiksloterweg tussen Café ONS en Dijkie Scooter Service (B), en zou dan even verderop aansluiten op de Ranonkelkade (A), welke rechtdoor overloopt in de Van der Pekstraat.
Dit is eigenlijk de enige route zonder veel problemen. Noordelijker betekent slopen aan de Laanweg, Buiksloterweg en de Meeuwenlaan. Zuidelijker is er de sluis, en ten zuiden van de sluis lijkt een autobrug mij verkeerstechnisch vrij lastig in te passen.
Dat laatste wil zeggen, door ten noorden van de Willem-I sluis rekening te houden met een autobrug, kan de brug ten zuiden van de Willem-I sluis definitief gevrijwaard blijven van autoverkeer, wat de inpassing van die brug vast vergemakkelijkt.

Plek "B"
In alle jaren dat ik in Noord woon (tenminste sinds 2009), is er een stuk braakliggend land geweest aan de Buiksloterweg tussen cafe ONS en Dijkie Scooter Service. Ik heb altijd gehoopt en aangenomen dat dit open is gehouden, om het tracé van deze brug en toegangswegen van de Van der Meeuwbrug open te houden.
Om precies te zijn: er zat een gat tussen Buiksloterweg nummer 29 en 39a. Een vrij breed stuk land. Tot mijn grote verbazing is ongeveer de helft van dat gat recent bebouwd met fraaie optrekjes, waardoor er een veel kleiner gat overblijft tussen de huisnummers 29 en 35b.
Het bebouwen van dit stuk land aan de Buiksloterweg zie ik als zeer problematisch. De hierboven geschetste route is namelijk de enige route via welke de Meeuwenlaan en de Van der Pekstraat zonder bebouwingsobstakels met elkaar verbonden kunnen worden. Zowel noordelijker als zuidelijker is het direct een heel stuk lastiger.

Plek "D"

Als deze brug er zou komen, zou dat betekenen dat er een doorgaande autoweg pal aan één van de uitgangen van metrostation Sixhaven zou komen. Een trap, roltrap of lift kan dan, als er geen rekening mee is gehouden, zomaar opeens op totaal de verkeerde plek boven het maaiveld uitkomen. Ziet u het verhaal al voor zich? We gingen een metrolijn bouwen, maar toch geen station Sixhaven. Oh, toch maar wel, maar dat betekent dat we ingewikkelde dienstregelingen en zomersluitingen moeten doen om dat metrostation te bouwen, dat pas 5 jaar na opening van de lijn open kan. En 5 jaar later besluiten we een brug te bouwen, waarvoor het metrostation nog eens opnieuw in verbouwing moet.
Zo'n gang van zaken zou jammer zijn. Ze kan voorkomen worden door nu met de plaatsing van de noordelijke uitgang van metrostation Sixhaven rekening te houden met een dergelijke brug.

Samenvatting:
Kijk eens goed hoe het hierboven geschetste tracé er uit ziet en om welke obstakels er heen gepuzzeld dient te worden.
Bepaal de vervoerswaarde van een dergelijke brug, en of deze in de komende (zeg) 50 jaar op een punt kan komen dat het het waard is om deze brug te bouwen.
Zorg dan dat in de uitgestippelde niets gebeurt dat het in de toekomst moeilijker zal maken deze brug te bouwen. In het bijzonder:
Denk aan de lege kavels van de Buiksloterweg (plek "B")
Denk aan de noordelijke uitgang van metrostation Sixhaven (plek "D"). Weet je wat, denk überhaupt goed wat je rond die uitgang gaat doen, want gebouwen die daar vers gebouwd worden kunnen natuurlijk ook heel goed in de weg gaan staan."

Inspreker pleit voor een autobrug tussen tussen de Meeuwenlaan en de Van der Pekstraat, ter hoogte van de Willem-I sluis, de zogenaamde Van der Meeuwbrug".

Antwoord
Voor snelle en goede verbindingen komt de brug zuidelijk ten opzichte van de sluis eerder in aanmerking dan een noordelijke brug. Het recent voltooide bestemmingsplan van het Sixhavengebied voorziet in de bouw van een brug in het verlengde van de Tolhuisweg. Ook het Metrostastion is gebaat bij een zo kort mogelijke route naar de Strip van Overhoeks met o.a. het Congreshotel, EYE en A'dam. Dit neemt niet weg dat een extra verbinding ten noorden van de sluis ook een goede aanvullende verbinding is, met name voor fietsers en OV. Over deze eventuele brug en de inpasbaarheid er van, wordt in een volgend stadium verder bestudeerd.

2.56 Zienswijze 56

"mijn idee:
bouw aan weers kanten een grote li5 voor 200 mensen, verbonden met een tunnel onder het IJ naar de overkant.
Mensen kunnen tegelijk uit en in stappen dat scheelt veel tijd, onder aangekomen kunnen ze er weer tegelijk in en uit.
Dan lopen ze naar de overkant door de tunnel om weer met de li5 naar maaiveld gebracht te worden.
De tunnel hoe5 niet heel diep te liggen omdat grote schepen ook maar 6 meter diep liggen.
De li5en zijn waarschijnlijk net zo duur als een pont maar behoeven veel minder personeel.
Het in en uit laden van passagiers gaat veel sneller en er hoe5 niet aangelegd te worden.
Er zou eerst één li5 gebouwd kunnen worden om het uit te proberen en als nodig later een tweede, zodat het vervoer geen hinder ondervindt."

Inspreker stelt een tunnel van 6 meter diep voor met aan met aan weerszijden liften voor 200 personen.

Antwoord
In de eerste schetsontwerpen voor tunnels in het kader van Sprong over het IJ is uitgegaan van een soortgelijk principe. Wat betreft ruimtebeslag op de landzijde biedt een dergelijke inpassing voordelen. Toch is er niet voor deze oplossing gekozen omdat:

1 Vanuit veiligheidsoogpunt de tunnel in het geval van een calamiteit snel ontruimd moet kunnen worden. Naast liften moeten er daarom ook trappen gemaakt worden.
2 Alle mechanische onderdelen zijn storingsgevoelig; een tunnel onder het IJ moet altijd bruikbaar zijn, zelfs grote liften zullen altijd dubbel uitgevoerd moeten worden.
3 Wat betreft vervoerswaarde: een oversteek met liften duurt langer dan een oversteek met hellingbanen.
4 Een lift wordt als minder sociaal veilig ervaren: je weet niet wat je zult aantreffen als de deuren opengaan, en er bestaat geen uitweg om eventueel te vluchten.

Overig: de aanlegdiepte gaat nu uit van de zeevarende schepen die gebruik maken van het IJ. Deze diepte is min 13 meter bovenkant dak, 7 meter dieper dan de voorgestelde tunnel.

2.57 Zienswijze 57

IES immobilien: zienswijze in bijlage?

Inspreker heeft de volgende aandachtspunten:
.

a Laat het onderzoek naar verschillende verbindingen parallel lopen en niet achter elkaar en volledig afhankelijk van elkaar.
b De gemeente geeft aan dat de gebruikersdoelgroep van station Sixhaven, grotendeels gelijk zal zijn aan de gebruikers van de passage. Een betaalde ov-verbinding wordt vergeleken met een gratis verbinding zoals de passage of pont. Inspreker vermoedt dat de aspecten van betaald of gratis vervoer niet in het onderzoek zijn meegenomen, waardoor de resultaten van dit onderzoek in twijfel getrokken kunnen worden. Ten tweede zal een groot deel van de gebruikers die bijvoorbeeld vanuit Overhoeks naar centraal station willen reizen voor aansluiting op aanvullende vervoersverbindingen, de pont nemen of indien mogelijk de passage. Station Sixhaven ligt voor een deel van die doelgroep te ver van Overhoeks.
c Een passage in het centrale deel van het IJ is om diverse redenen een uitstekende oplossing. Dit kan ook sociaal veilig, daarvoor heeft de inspreker suggesties gedaan en vraagt de gemeente deze nogmaals in overweging te nemen en een voetgangerspassage ook als serieuze optie op korte termijn verder uit te werken.
Om geen tijd te verliezen is het belangrijk dat op korte termijn het centrale deel vaste oeververbindingen worden gecreëerd in de vorm van metrostation Sixhaven en een voetgangerspassage.

Antwoord
Ad a Sprong over het IJ is gericht op een oplossing tussen de noordelijke en zuidelijke IJoever, met als doel de drukte op het centrale deel van het IJ te ontlasten. De oplossing wordt gevonden door 5 maatregelen, waarvan enkele in het centrale deel van het IJ, maar ook twee nieuwe vaste oeververbindingen op de 'flanken' van het IJ.

De afweging in volgordelijkheid is juist afhankelijk van de snelheid waarin maatregelen gerealiseerd kunnen zijn. Vandaar de keuze voor het IJpleinveer te optimaliseren en Metrostation Sixhaven te bouwen, zo snel als technisch, financieel en juridisch mogelijk is. Deze twee maatregelen in combinatie met een vaste oeververbinding op één van de flanken moet er voor zorgen dat de drukte op het Buiksloterwegveer beheersbaar blijft. Na evaluatie volgt een besluit voor de overige 2 maatregelen, waaronder maatregel 5, de voetgangerstunnel.

Ad b Antwoord ontbreekt

Ad c Antwoord ontbreekt

2.58 Zienswijze 58

Studiegroep verlengde Jan Schaeferbrug: zienswijze in bijlage?

Inspreker .... (ontbreekt)

Antwoord

De voorgestelde maatregelen met betrekking op de Sprong over het IJ, betreffen het ontlasten van het voetgangers- en fietsverkeer in het hart van Amsterdam rekening houdend met de toekomstige groei van Amsterdam. Daarnaast heeft het als doel om een vaste verbinding te creëren met Amsterdam noord. Ander soortig verkeer wordt hierbij niet gefaciliteerd. Auto en vrachtverkeer zullen via de huidige autoroutes geleid worden.

Voor het faciliteren van de beroeps- en recreatievaart, zijn wij gebonden aan bepaalde afmetingen voor de breedte en doorvaarthoogte. Aan de noordzijde is een beweegbare brug gesitueerd voor recreatievaart en bijzonder transport. Het vaste deel moet de beroepsvaart faciliteren. Het IJ ter plaatse van het Java-eiland is hier het smalst waardoor er geen ruimte aan de zuidzijde overblijft voor een beweegbare brug voor de recreatievaart. Er is gekozen om voor de recreatievaart van west naar oost een kanaal door het Java-eiland aan te leggen met een beweegbare brug, los van de brug over het IJ. Mogelijk dat er misschien nog andere oplossingen zijn die in een vervolgfase nader verkend kunnen worden.

In de ontwerpverkenning van de bruggen is rekening gehouden met twee doorvaarthoogtes, 9,70 m en 11,35 m. In de vervolgfase moet duidelijk worden welke doorvaarthoogte op nationaal niveau wordt vastgesteld.

2.59 Zienswijze 59

Toerzeilers: zienswijze in bijlage?

Inspreker verzoekt om:

a het plan voor de Javabrug te heroverwegen vanwege nautische bezwaren (hinder scheepvaart, onveiligheid op het water) en omdat het een belemmering is voor de Staande Mast Route. Ook heeft de inspreker twijfels bij de functionaliteit en het toekomstig gebruik van de mogelijke brug door fietsers.

b de adaptieve strategie te volgen en eerst te besluiten tot maximalisering van de veren en het bouwen van het metrostation Sixhaven zoveel mogelijk naar voren te halen. Daarna kan

gekeken worden naar wat nog nodig is. Dit creëert ruimte om te bezien of ook andere opties dan de brug, zoals de Javatunnel, alsnog een andere prioriteit krijgen.

Antwoord

Ad a In het ontwerp van de Javabrug zitten beweegbare bruggen, onder andere voor de Staande Mast Route. Het openingsregime van de beweegbare delen wordt afgestemd op dat van de Schellingwouderbrug.In de volgende fase, bij de uitwerking van het ontwerp is veiligheid op het water is een van de uitgangspunten. Bij de planvoorbereiding worden de belangenpartijen betrokken.
Er zullen veel fietsers gebruik maken van de Javabrug, circa 20000 tot 30000 per dag is. Dit blijkt uit de Vervoerwaardestudie , bijlage 1.4 van de concept Nota van Uitgangspunten.

Ad b De ontwikkelingen rondom het IJ worden jaarlijks gevolgd, onder andere de vervoersbewegingen. Wat voor effect heeft bijvoorbeeld de Noord/Zuidlijn op de reizigersstromen? De resultaten van deze monitoring wegen mee in het definitieve besluit (medio 2020) van de bouw Javabrug, de programmering van de veren en het ontwerp van het metrostation Sixhaven.

2.60 Zienswijze 60

Aeolus: zienswijze in bijlage?

Inspreker is een Watersportvereniging en de Javabrug bedreigt het voortbestaan van deze vereniging. Inspreker noemt de volgende punten bij de weging van de voorstellen:

1
   a. Ten aanzien van het optimaliseren van het IJpleinveer: dit bevordert de bereikbaarheid.
   b. Een langzaam verkeersbrug over het Noord Hollands Kanaal bevordert de bereikbaarheid over land, maar is rampzalig voor passanten over het water.

2
   a. Wat betreft het plan voor de van de Brug Java-Hamerstraatgebied: de pijlers zijn niet bevorderlijk voor de veiligheid. Wie vanuit het Motorkanaal naar het oosten vaart moet een grote lus maken. Dit is geen goed plan.
   b. In beide varianten is er een beweegbaar brugdeel voorzien. Schepen moeten daardoor naar één kant van het IJ varen en daarmee dwars door de route van de beroepsvaart. Dat is niet bevorderlijk voor de veiligheid.
   c. In variant 1 van de brug is de aanlanding in Noord geprojecteerd in het Motorkanaal. Daarbij zal het beweegbare deel van de brug dicht op de monding van het Motorkanaal zitten. In- en uitvaart worden dan zeer gevaarlijk, zo niet onmogelijk. Vlak voor de brug komen aan beide zijden wachtplaatsen. Dit maakt het kanaal onbruikbaar voor watersport.
   d. In variant 2 van de brug is de aanlanding in Noord meer naar het oosten geprojecteerd. Daarbij zit het beweegbare deel van de brug iets verder van de monding van het Motorkanaal. Ook hier komen aan beide zijden wachtplaatsen. In- en uitvaart worden dan zeer gevaarlijk, zo niet onmogelijk. Dit maakt het kanaal onbruikbaar voor watersport.
   e. Een fietspad dat van 9 resp. 12 meter hoog vanaf de monding van het Motorkanaal afloopt naar het begin van het kanaal maakt het Motorkanaal onbruikbaar voor schepen die hoger zijn dan een roeiboot of kleine motorboot met een opbouw. Het begin van het kanaal wordt überhaupt onbruikbaar voor het huidige gebruik. Dit is vernietiging van de locatie.

3 Metrostation Sixhaven: mogelijk is directe bereikbaarheid van de "Kop van Noord" gediend bij openstelling van metrostation Sixhaven (…..). Openstelling kan echter ook nadelige effecten

hebben op de rust die nodig is voor de passantenlocatie van Six. Het verdient aanbeveling daar bij het besluit goed rekening mee te houden, bijvoorbeeld door de uitgangen richting noorden te richten; of een uitgang aan de westzijde van het Noordhollands kanaal.

4 Stenen Hoofd verbinding: het is de vraag of de bezwaren met betrekking tot veiligheid op het water hetzelfde zijn als die bij de Javabrug. Een tunnel is een betere optie.

5 Voetgangerstunnel: het IJ onder tunnelen is het veiligst door de scheiding van verkeersstromen. Inspreker vraagt zich af waarom deze maatregel op de 5e plaats staat en pleit voor een hogere prioriteit en een uitbreiding ervan naar fietsers.
De tunnel IJplein richting de M. de Ruijterkade verlengde tunnelvariant richting de Odebrug is het meest passend aan de oostkant van CS.

Het advies van de inspreker is:

a Optimaliseer IJpleinveer;
b Stel plan langzaam verkeer brug Noordhollands kanaal bij (criterium: behoud capaciteit passanten).
c Zie af van bruggen over het IJ.
d Kies voor tunnels voor langzaam verkeer, bijvoorbeeld de tunnel IJplein richting de M. de Ruijterkade verlengde tunnelvariant richting de Odebrug
e Open metrostation Sixhaven , maar wel zo dat dit de rust bij de passantenlocatie (Sixhaven) niet schaadt.

Tot slot vraagt inspreker om bij de belangenafweging het nautisch perspectief een goede plek te geven. Het belang van water is algemeen belang en ook traditie te worden meegenomen.

Antwoord

Ad a Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van Zienswijze 1.
Ad b De brug over het Noord-Hollands Kanaal vormt een nautische eenheid met het sluiscomplex: de brug en de sluis gaan gelijktijdig open. Uit recente tellingen blijkt dat het kanaal geen druk bevaren waterweg is, en de brug zal dus niet 'hinderlijk' vaak open staan.
Ad c In de volgende fase wordt er het ontwerp van de Javabrug verder uitgewerkt.
Ad d In Sprong over het IJ zijn zowel tunnels als bruggen onderzocht. Een brede voet-fietstunnel CS-Buiksloterweg is in fase 1 van Sprong over het IJ onderzocht. Deze verbinding is afgewezen vanwege de overbelasting van de openbare ruimte rond het Centraal Station. Een vergelijkbaar alternatief voor een tunnel IJplein – De Ruyterkade (alternatief 2 in onderzoek fase 2) is om dezelfde reden afgevallen. Ook hier wordt het te druk op de fietspaden en kruispunten bij de Prins Hendrikkade en de Gelderse Kade. Een voetgangerstunnel achter het Centraal Station is wel een optie. Als gevolg van de inspraak wordt in het Uitvoeringsbesluit hiervan vervroegd naar 2020 (in plaats van 2026).
Ad e De inpassing van metrostation Sixhaven wordt in de volgende fase onderzocht, in combinatie met de brugverbinding over het Noord-Hollands Kanaal. Onderdeel van het onderzoek zijn de ligplaatsen in de Sixhaven.

2.61 Zienswijze 81

Westcord hotels: zienswijze in bijlage?

Inspreker is een voorstander van het optimaliseren van het IJpleinveer. Zolang de Javabrug er nog niet ligt pleit de inspreker voor een extra veer op de kop van het Javaeiland. Wat betreft de locatie

van de Javabrug wenst de inspreker een meer oostelijke ligging zodat de brug niet midden voor het nieuwe hotel komt te liggen.

Antwoord
Het optimaliseren van het IJpleinveer is maatregel 1. De uitvoering ervan vindt plaats in de komende jaren. Voor de planning en fasering wordt verwezen naar de beantwoording van Zienswijze 3.
Het ontwerp en de locatie van de Javanbrug wordt in de volgende fase onderzocht. In dit proces worden de bewoners en belanghebbenden betrokken.
Het (tijdelijk) aanleggen van een veerverbinding naar de kop van het Java-eiland heeft een zorgvuldige voorbereiding nodig. Deze verbinding zal slechts korte tijd effectief kunnen zijn met de komst van de Javabrug.
Er wordt jaarlijks een monitoring gedaan op de ontwikkelingen rondom het IJ, zodra de Noord Zuidlijn gaat rijden worden de wijzigingen in vervoersbewegingen hierin betrokken. De resultaten van deze monitoring zijn onderdeel van het definitieve besluit (medio 2020) om de Javabrug te bouwen.

2.62 Zienswijze 62

Stichting Stenen Hoofd: zienswijze in bijlage?

Inspreker is tegen een brug bij het Stenen Hoofd. De stad verliest hiermee het vrije onbestemde stukje rafelrand in het IJ en de kleinschalige culturele activiteiten. Onzeker is ook hoe de economie en Noord zich de komende jaren ontwikkelen. Het is verstandiger om eerst de effecten van de andere maatregelen af te wachten. Op termijn is een verbinding meer naar het westen waarschijnlijk veel effectiever.

Antwoord
Het college van B en W kiest voor een Stenen Hoofdverbinding, maatregel 4, Het besluit over aanleg van de verbinding valt nu in 2020 in plaats van 2026.
Als er een Stenen Hoofd brug komt dan hoort hier de inrichting van de openbare ruimte bij en belanghebbenden worden betrokken bij het planproces.

2.63 Zienswijze 63

Bewonersvereniging Zijkanaal: zienswijze in bijlage?

Inspreker is tegen een cruisterminal in de Achtersluispolder. Dit gaat ten koste van het groen en kost meer geld dan nu is geraamd. Inspreker stelt voor om meer westwaarts naar alternatieven te zoeken en om de Stenen Hoofdtunnel eerst te bouwen.

Antwoord
Als gevolg van het genomen voorkeurbesluit moet de Passenger Terminal Amsterdam…

2.64 Zienswijze 64

Bewoners Sixhaven: zienswijze in bijlage?

Deze zienswijze is een aanvulling op Zienswijze 18 .

Inspreker vindt:

a een brug over het Noord-Hollands Kanaal, in combinatie met een verbinding tussen de Buiksloterweg en het pontplein van het IJpleinveer een aantasting van het landelijke en authentieke karakter van dit gebied, zoals in het huidige bestemmingsplan vastgelegd. Een groot deel van de Sixhaven zal worden opgeofferd als woonschepenlocatie en als jachthaven. In het huidige stemmingsplan Sixhaven is een reservering voor een brug over het Noord-Hollands Kanaal opgenomen, maar dit niet meer dan een wijzigingsbevoegdheid. In de Nota van Uitgangspunten ontbreekt een ruimtelijke onderbouwing en motivering van de brug én van de verbinding met het pontplein van het IJpleinveer. Onduidelijk is tevens wat de verkeerskundige effecten zijn van de brug en de verbinding met het pontplein en hoe deze gewogen worden tegen het verlies van de landelijkheid en het groen in het gebied.

b Een brug ten noorden van de Willem-I-sluis kan mogelijk een goed alternatief zijn voor de brug.

Antwoord

Ad a De vervoerwaarde-studie in het kader van de Nota van Uitgangspunten wijst uit dat veel fietsers een kortere weg naar hun bestemming krijgen met een brug over het Noord-Hollands Kanaal. De verbinding met het pontplein zorgt voor een verdere toename van het aantal reizigers. Dit drukt zich uit in de verschuiving van het aantal reizigers op Buiksloterwegveer en IJpleinveer in alternatief 1 en 4: *** en ***, respectievelijk *** en ***.

Ad b De brug ten noorden van de Willem-I-sluis wordt onderzocht in het gebiedsontwikkelingsproject Sixhaven e.o. Dit project start in het najaar van 2017.

2.65 Zienswijze 65

Milieudefensie: zienswijze in bijlage?

Inspreker geeft suggesties om Amsterdam een frissere, veiligere en gezondere fietsstad te maken.

a Maatregel 1 Bredere fietspaden Prins Hendrikkade
b Maatregel 2 Fietsvoorzieningen bij Metrostation Sixhaven
c Maatregel 3 Aanpassing kruising Piet Heinkade-Kattenburgerstraat en verbreding spoorviaduct; onderzoek Eilandenboulevard
d Maatregel 4 Aansluiting noord niet goed; nader onderzoek
e Stadskernring
f Singelgrachtbinnenring
g Beide flanken allebei zo snel mogelijk ontwikkelen, versnellen besluitvorming
h FietsIJtunnel – 1 rijbaan per tunnelbuis, 30 km per uur. Gunstig effect op verkeersbewegingen en luchtkwaliteit Prins Hendrikkade (56,8 microgram stikstofdioxide/m3) en Valkenburgerstraat (50,4 microgram/m3).

Antwoord (moet nog in juiste format)

De suggesties a t/m d worden opgenomen in de uitwerking van de maatregelen 1 t/m 4. Suggestie e en f komen aan de orde in het Meerjarenplan Fiets 2017-2022. Wat betreft suggestie g: het voorstel is om de besluitvorming over maatregel 4 te vervroegen, van 2026 naar 2020. B en W

willen wel vasthouden aan de adaptieve strategie: uitvoering van de Stenen Hoofdverbinding start minimaal 1 aar na de oplevering van de Javabrug.
Het ombouwen van de IJtunnel is onderzocht in fase 1 Sprong over het IJ. Een combinatie van auto- en fietsverkeer in één tunnelbuis is alleen te overwegen als er een fysieke scheiding gemaakt wordt. De kosten hiervan (inclusief liften en afvlakking van de hellingen) zijn hoog. De baten van de maatregel vallen tegen omdat auto s gaan omrijden als gevolg van het beperken van de capaciteit van de IJtunnel. Daarom is deze optie niet verder uitgewerkt. Mogelijk komt deze weer in beeld als auto's niet langer aangedreven worden door brandstofmotoren.

2.66 Zienswijze 66

Koninklijke metaalunie: zienswijze in bijlage?

Inspreker is tegen de Stenen Hoofdbrug omdat de aanlanding het einde van het bedrijf inhoudt. Inspreker dringt er op aan dat de gevolgen van de maatregel voor zijn bedrijf inzichtelijk worden gemaakt en meewegen. Als enig ander alternatief kan de inspreker zich een Stenenhoofdtunnel voorstellen.

Antwoord
Als er een brug- of tunnelverbinding aan de westzijde komt dan worden de belanghebbenden hierin betrokken.

2.67 Zienswijze 67

"Het is goed dat u zo grondig hebt gekeken naar alternatieven voor nieuwe verbindingen naar Noord. Maar over de voorgenomen Jakartagracht en Javabrug maak ik mij grote zorgen.

Hoogte van de brug versus veerponten
Met name de (noodzakelijke) hoogte van de Javabrug is een probleem. Op de veel lagere Jan Schaeferbrug word je nu al bij een stevige wind met fiets en al in de richting van de brugleuning geblazen. Als er op deze plek al een extra verbinding moet worden gemaakt, gaat mijn voorkeur uit naar de inzet van snelle veerponten samen met een frequentie verhoging van de pontverbinding van het Oostveer.

Jakarta gracht 1
In uw voorgenomen plannen met de brug verbaast het mij daarnaast dat daartoe dwars door de kop van Java een gracht moet worden gegraven. Dit voornemen is kennelijk al zo vast verankerd dat deze gracht zelfs al een naam heeft gekregen. Dat het in aanbouw zijnde hotel Jakarta daarmee zeer verguld is zoals ik op 6 februari jl heb vernomen is begrijpelijk. Zo'n marketingtroef krijg je als bedrijf niet al te vaak gratis in de schoot geworpen.

Bewonersbelangen
Het bedrijfsleven is dus kennelijk ruim van te voren betrokken bij de plannen. Zo niet de bewoners van het Java eiland. Zij hebben pas op diezelfde 6 februari voor het eerst huis aan huis een flyer ontvangen met summiere informatie over de plannen, de info bijeenkomsten en inspraakmogelijkheid tot uiterlijk 6 maart. Dat vind ik een onverantwoord tijdpad.

In bijlage 6E is weliswaar sprake van gebruikers, maar het woord bewoner komt slechts één keer voor. Terwijl de situatie juist voor de bewoners ingrijpend gaat veranderen als dit voorgenomen besluit doorgaat. Maar zij zijn helemaal niet betrokken geweest bij de totstandkoming van het ontwerp van de Javabrug.
Het is dan ook een gotspe dat de projectmanager op 6 februari er zijn verbazing over uitsprak dat er vanuit Oost nog nauwelijks reacties waren ontvangen.

Er lijkt vooral te zijn geredeneerd vanuit het belang van en voor de scheepvaart, maar over het afwegen van de bewonersbelangen lees ik niets. Voorstanders van een brug worden zo ongewild tegenstanders, terwijl dat voorkomen kan worden door degenen die ter plaatse belanghebbend en deskundig zijn, te betrekken bij de afwegingen.

Jakarta gracht 2
Bij het voorgenomen besluit 6E hoort Bijlage 1.2.D Aanvullende informatie Javabrug. Doel van deze ontwerpverkenning is onder andere Wat is er fysiek en ruimtelijk mogelijk.
Maar voor de aanlanding op het Java eiland is er maar één ontwerp uitgewerkt dat kennelijk niet meer ter discussie staat. Aan de bewoners is in ieder geval nog niets gevraagd over de effecten van de inpassing van dit ontwerp ter plaatse. Er wordt niet duidelijk gemaakt dat de noodzaak om extra water te creëren alleen mogelijk is door een gracht dwars door de Kop van Java te graven. Het deelt de Kop in tweeën waardoor de weidsheid die we nu kennen in één klap verdwijnt.

Maar buiten dat lijkt het er vooral op dat er na deze kennelijke "Eureka vondst" helmaal niet meer vanuit het belang van de bewoners naar alternatieven is gekeken om extra water te creëren. Bijvoorbeeld door aan de IJ kant van de Kop een stuk af te halen en de rest als één geheel in tact te laten. Op die manier kan ook het probleem voor de pleziervaart van west naar oost worden opgelost.

Gevolgen voor de bewoners

Verkeerstechnisch
In het hoogseizoen gaan de bruggen over de gracht 3 x 10 minuten per uur open. Waar staan dan de enorme drommen (zie voorspeld gebruik) fietsers en voetgangers te wachten?
En wie wordt daar blij van? Als ze ook aan de overkant in Noord weer moeten wachten bij een open brug is de waarde van de verbinding bepaald niet groot te noemen. Is dat de investering wel waard?

Hoe wordt het fiets/auto/bus verkeer van de Jan Schaeferbrug /Tosaristraat gecombineerd met de fietsers en voetgangers naar Noord? Linksaf naar hotel en rechtsaf naar de Sumatrakade? Hoe is het lokale verkeer uit (o.a. de parkeergarage) Javakade richting Tosaristraat en Sumatrakade daar in te passen? Het wordt een onoverzichtelijk en zeker niet fraai verkeersknooppunt.

Niemandsland
De Kop van Java is nu een plek met wandel- en verblijfsruimte, met royaal zicht op de stad, op het IJ, op de scheepvaart, op de cruiseboten. Ik vrees dat het nieuwe -van de rest van de Kop afgesneden eilandje- waar de brug aanlandt een niemandsland dreigt te worden. Een ruimte zonder vanzelfsprekende gebruikers.

Geacht college, met deze zienswijze vraag ik u nadrukkelijk om af te zien van het besluit om de locatie voor de brug vanaf Javaeiland naar Noord nu al vast te leggen en de nieuwe Jakartagracht te graven.

Ik denk dat er onvoldoende fysieke ruimte is, dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de directe omgeving onaanvaardbaar wordt aangetast.
Het is een gemiste kans dat tot nu toe de bewoners van Javaeiland niet zijn betrokken bij de onderzoeken naar een goede locatie voor de brug.

Geacht college, ik vraag u dan ook nadrukkelijk om uw voorgenomen besluit aan te passen in die zin dat meer mogelijkheden moeten worden onderzocht voor de locatie van de brug op Java-eiland, in nauw overleg met de bewoners.

Als uiteindelijk na nieuw onderzoek en na intensieve betrokkenheid van bewoners de huidige locatie toch de beste lijkt, en de zorgen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid kunnen worden weggenomen, kunnen de voorbereidingen na zorgvuldige besluitvorming alsnog doorgang vinden.

Als de gesignaleerde problemen echter niet of onvoldoende opgelost kunnen worden, moet opnieuw overwogen worden of een veerverbinding samen met een hogere frequentie van het Oostveer danwel een tunnel niet toch een beter alternatief is. Dan is immers geen Jakartagracht nodig, is er veel meer opstelruimte voor wachtende voetgangers en fietsers, zijn er geen beperkingen voor de recreatievaart. En de investering is veel geringer want ook de PTA kan op de huidige locatie blijven.

In afwachting van het definitieve besluit kunnen alvast snelle veerponten worden ingezet. De ervaring daarmee kan worden meegenomen in de definitie besluitvorming.

Ik reken erop dat u een zorgvuldige afweging zult maken en bovenstaande zienswijze daarbij betrekt. Ik zie uit naar uw overwegingen en antwoord op deze zienswijze."

Nog samen te vatten
Inspreker vraagt het college om af te zien van het besluit om de locatie voor de brug vanaf Javaeiland naar Noord nu al vast te leggen en de nieuwe Jakartagracht te graven. Er is onvoldoende fysieke ruimte, en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de directe omgeving wordt onaanvaardbaar aangetast.

a met name de (noodzakelijke) hoogte van de Javabrug . Op de veel lagere Jan Schaeferbrug wordt je bij stevige wind al tegen de brugleuning geblazen. Voorkeur voor een eventuele verbinding op deze plek is snelle veerponten samen met een frequentie verhoging van de pontverbinding van het Oostveer.
b Jakarta gracht 1: Inspreker is verbaasd over de gracht die dwars door de kop moet worden gegraven en dat de gracht al een naam heeft. Dat het in aanbouw zijnde hotel Jakarta daarmee zeer verguld is is begrijpelijk. Zo'n marketingtroef krijg je als bedrijf niet al te vaak gratis in de schoot geworpen.
c Het bedrijfsleven is dus kennelijk ruim van te voren betrokken bij de plannen. Zo niet de bewoners van het Java eiland. Zij hebben pas op diezelfde 6 februari voor het eerst huis aan huis een flyer ontvangen met summiere informatie over de plannen, de info bijeenkomsten en inspraakmogelijkheid tot uiterlijk 6 maart. Dat vind ik een onverantwoord tijdpad.
In bijlage 6E is weliswaar sprake van gebruikers, maar het woord bewoner komt slechts één keer voor. Er lijkt vooral te zijn geredeneerd vanuit het belang van en voor de scheepvaart en niet vanuit de bewonersbelangen l Voorstanders van een brug worden zo ongewild tegenstanders, terwijl dat voorkomen kan worden door degenen die ter plaatse belanghebbend en deskundig zijn, te betrekken bij de afwegingen.
d Jakarta gracht 2: Bij het voorgenomen besluit 6E hoort Bijlage 1.2.D Aanvullende informatie Javabrug. Maar voor de aanlanding op het Java eiland is er maar één ontwerp uitgewerkt dat

kennelijk niet meer ter discussie staat. Het deelt de Kop in tweeën waardoor de weidsheid die we nu kennen in één klap verdwijnt. Ander mogelijkheid is om aan de IJ kant van de Kop een stuk af te halen en de rest als één geheel in tact te laten. Op die manier kan ook het probleem voor de pleziervaart van west naar oost worden opgelost.

e Gevolgen voor de bewoners
- Verkeerstechnisch: In het hoogseizoen gaan de bruggen over de gracht 3 x 10 minuten per uur open. Waar staan dan de enorme drommen (zie voorspeld gebruik) fietsers en voetgangers te wachten? Als deze ook aan de overkant in Noord weer moeten wachten bij een open brug is de waarde van de verbinding bepaald niet groot te noemen. Is dat de investering wel waard? Hoe wordt het fiets/auto/bus verkeer van de Jan Schaeferbrug /Tosaristraat gecombineerd met de fietsers en voetgangers naar Noord? Linksaf naar hotel en rechtsaf naar de Sumatrakade? Hoe is het lokale verkeer uit (o.a. de parkeergarage) Javakade richting Tosaristraat en Sumatrakade daar in te passen? Het wordt een onoverzichtelijk en zeker niet fraai verkeersknooppunt.
- Niemandsland: De Kop van Java dreigt een Niemandsland te worden, een ruimte zonder vanzelfsprekende gebruikers.

f Als uiteindelijk na nieuw onderzoek en na intensieve betrokkenheid van bewoners de huidige locatie toch de beste lijkt, en de zorgen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid kunnen worden weggenomen, kunnen de voorbereidingen na zorgvuldige besluitvorming alsnog doorgang vinden.
Als de gesignaleerde problemen echter niet of onvoldoende opgelost kunnen worden, moet opnieuw overwogen worden of een veerverbinding samen met een hogere frequentie van het Oostveer danwel een tunnel niet toch een beter alternatief is. Dan is immers geen Jakartagracht nodig, is er veel meer opstelruimte voor wachtende voetgangers en fietsers, zijn er geen beperkingen voor de recreatievaart. En de investering is veel geringer want ook de PTA kan op de huidige locatie blijven.
In afwachting van het definitieve besluit kunnen alvast snelle veerponten worden ingezet. De ervaring daarmee kan worden meegenomen in de definitie besluitvorming.

Antwoord

Ad a Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van Zienswijze 30. Hier komen dezelfde onderwerpen aan bod. Onder andere de invloed van weersomstandigheden bij het fietsen over een brug, de verkeerveiligheid, en de leefbaarheid. Inspreker vindt eveneens dat dat de bewoners niet betrokken zijn geweest.

Ad b Wat betreft de opmerking over de naam van de Jakartagracht: dit is slecht een werknaam. In een later stadium wordt een definitieve naam bepaald.

Ad c Voor wat betreft de gesprekken met de bewoners. Afgelopen jaar zijn er in het kader van Sprong over het IJ verschillende openbare bijeenkomsten geweest. Ook voor bewoners van het Javaeiland. De uitnodiging daarvoor is door een fout bij de bezorging later bezorgd dan de bedoeling was. Dit is zo snel mogelijk hersteld, hierdoor bleven aanvankelijk de reacties vanuit Oost wat achter. In de vervolgfase van het ontwerp van de Javabrug zullen de bewoners en belanghebbenden zeker uitgenodigd worden om mee te denken. Zie ook beantwoording Zienswijze 30. In het voorstel is gekeken naar het belang van de stad. Tijdens de inspraakperiode hebben alle betrokkenen de mogelijkheid hun inspraakreactie in te brengen, en zo invloed uit te oefenen op de afweging van de gemeenteraad.

Ad d Jakartagracht 2: De afbeeldingen in de concept Nota van Uitgangspunten zijn gemaakt om de haalbaarheid en de kosten van een brug op deze locatie te bepalen. In de volgende fase wordt een ontwerp gemaakt. Dan worden de eisen en wensen van alle betrokkenen, ook die van de bewoners, meegenomen.

Er is wel onderzocht of het IJ verbreed kan worden, maar dit gaat ten koste van de huidige Kop van het Java-eiland. De Jakartagracht is dan een beter alternatief. In de volgende fase wordt dit verder uitgewerkt.

Ad e Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van Zienswijze 45. Voor wat betreft de verkeersafwikkeling: hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van Zienswijze 30.

Ad f Indien de gemeenteraad instemt met het voorstel om nu de voorbereiding te starten van de Javabrug dan zal in overleg met alle betrokkenen verder gestudeerd worden op de definitieve inpassing van de brug haar aanbruggen en de Jakartagracht. Pas als blijkt dat het ontwerp alsnog niet haalbaar blijkt zal mogelijk worden overwogen of een tunnel, een nieuwe veerverbinding of een alternatieve locatie denkbaar is. Zoals nu gepland is de komende ontwerpfase afgerond medio 2020, en kan de gemeenteraad dan besluiten om daadwerkelijk tot aanleg van de brug over te gaan. Hierin worden ook alle ontwikkelingen rondom het IJ meegenomen, hiertoe vindt een jaarlijkse monitoring plaats van alle verplaatsingen over het IJ.

2.68 Zienswijze 68

*"Als burger van de stad Amsterdam neem ik de vrijheid mijn visie met betrekking tot de '**Sprong over het IJ'** onder uw aandacht te brengen.*

*Onder Noordzeekanaal en IJ liggen maar liefst **negen tunnels** en slechts **één brug**, de Schellingwouder brug.*

*Waarom zijn al die **negen** (zeven auto- en twee spoor-) **tunnels** aangelegd?*
*Om het auto en treinverkeer **te allen tijde onbelemmerd** het Noordzeekanaal en het IJ te kunnen laten passeren en de scheepvaart **ook onbelemmerd** te laten varen.*
Waarom zouden fietsers en voetgangers niet van dit voordeel mogen genieten?

Nu blijkt, zoals ik wethouder Van der Burg op AT5 hoorde zeggen, dat er een brug gepland staat voor nota bene voetgangers en fietser vanaf het Java-eiland naar Noord en mettertijd wellicht ook al een voetgangers/ fietsersbrug vanaf het Stenen Hoofd.

***Dàt de verbindingen over het IJ moeten verbeteren behoeft geen betoog**, maar **niet** door **bruggen** en wel om de volgende redenen:*

1. *Nog afgezien van de eerst geplande plaats: via het Java-eiland; deze ligt **niet op een logische route** en al helemaal niet voor voetgangers, bovendien is de 'te overbruggen' afstand 235 meter, lang (duur!) voor een beweegbare brug en kort voor een veerverbinding.*
2. *Er zullen **belemmeringen en wachttijden** ontstaan voor zowel de fietser/ voetgangers als de scheepvaart: de bruggen zullen **geregeld open** moeten, waardoor een langere wachttijd zal ontstaan voor fietsers en voetgangers, langer dan voor een regelmatig varende pont en bovendien onvoorspelbaarder.*
3. *Behalve vrachtschepen zou de geplande brug ook over de zogenaamde **'staande mast route'** (verbinding tussen Noordzee en IJsselmeer) gaan: vooral 's zomers veel gebruikt, als ook veel mensen de fiets nemen of wandelen.*
4. ***Bruggen kunnen niet te laag zijn** om het scheepvaartverkeer niet te veel te hinderen, respectievelijk de bruggen te vaak te moeten open; denk aan containervaart met hoog gestapelde containers o.m. richting Groningen/ Delfzijl.*
5. *De bruggen zouden daarom betrekkelijk **steil** moeten zijn, zeker voor fietsers en voetgangers, rolstoelen, scootmobielen e.d. een bezwaar.*

6 *De **afstand voor voetgangers** zal betrekkelijk **groot** zijn - zeker inclusief de Jan Schaeferbrug (totaal 560 meter) - dus voetgangers pakken dan toch de pont, de bus of de metro. (Ik zie nauwelijks voetgangers gebruik maken van de Schaeferbrug - waarover ik een aantal keren per week fiets - laat staan dat er gewandeld zou worden over de Schaeferbrug èn de - vooralsnog geplande! - brug over het IJ samen!)*

7 *Bij **'storm en tegenweer'** is het fietsen/ wandelen over een brug, waarop de overheersende wind dwars staat, niet alleen geen pretje maar kan zeker gevaarlijk zijn.*

8 *Een (hoge!) brug direct achter het Centraal Station is natuurlijk geen optie, terwijl dáár juist de meeste voetgangers en fietsers oversteken. Ponten met grote vervoerscapaciteit - frequent, snel en groot - zijn daar de meest voor de hand liggende oplossing.*

9 *Beweegbare **bruggen over het IJ** zouden **permanent bediend** moeten kunnen worden door deskundig personeel. (Zie ook dodelijk ongeluk als gevolg van afstandbediening brug in Zaandam.)*

10 ***Gevaar van aanvaring met een brug** (Zie Grave boven / beneden de sluis!)*

11 *Eens per vijf jaar met **Sail** zouden bruggen vrijwel permanent open moeten staan, terwijl er dan juist veel voetgangers over willen lopen! (Dat zie je nu al aan de Schaeferbrug, die er - nota bene met Sail - uit gelicht moet worden; m.i. een ontwerp fout, want geen beweegbare brug!)*

12 *Waarom zouden automobilisten en treinpassagiers wel '24/7' onbelemmerd het Noordzeekanaal en het IJ mogen passeren en zouden fietsers en voetgangers gedwongen worden op onvoorspelbare tijden te moeten wachten voor open bruggen en schepen eveneens, maar dan voor dichte bruggen? Een eventuele kostenbesparing van een brug ten opzichte van een tunnel mag niet worden afgewenteld op fietsers en voetgangers: 'Och, het zijn maar fietsers en voetgangers, die wachten maar.' Ik zie de commotie al voor me, die zou ontstaan als automobilisten regelmatig zouden moeten wachten voor een open brug over het IJ!*

13 *En - Last but not least - **het Open IJ is een kroonjuweel van Amsterdam** en dat moeten we ons niet zonder slag of stoot laten afpakken door kortzichtige bestuurders en / of medeburgers.*

De Passagiers Terminal verplaatsen?

- Behalve de directe praktische bezwaren tegen bruggen, belemmeren bruggen ook nog eens het aanleggen van passagiersschepen bij de Passenger Terminal, één bijzonder fraaie aanlegplaats voor passagiersschepen: statig achter het Centraal Station langs varende imposante schepen, vrijwel door het centrum van de stad, zowel voor de passagiers als de toeschouwers aan de wal èn op de ponten - ja, ook Amsterdammers! - een indrukwekkend en fraai gezicht!

*- En dit nog afgezien van de huidige **loopafstand** voor de aangelande passagiers **naar de binnenstad**: géén grote hoeveelheden taxi's (toch al géén visitekaartje voor de stad!) als de Passagiers Terminal naar het westelijk havengebied zou worden verbannen, zoals ik wethouder Olengren eens heb horen suggereren.*

*- **Loopafstand naar CS (Schiphol)** voor embarkerende passagiers (geen taxi overlast).*

*- En niet te vergeten: de - veelal redelijk bemiddelde - **passagiers brengen wel geld in het laadje**, bezetten géén hotelkamers, kotsen de boel - gezien hun leeftijd -niet onder, veroorzaken geen overlast met hun rolkoffertjes bij Airbnb-adressen!*

*- De IJtunnel en (nieuwe) Metrotunnel liggen zo diep dat de **vaargeul** ook geschikt is voor de grote, betrekkelijk diepgaande passagiersschepen; waarom zou je die **bestaande infrastructuur niet meer gebruiken?***

*- Bovendien zou **verplaatsing** van de Passenger Terminal **hoge kosten** met zich brengen.*

Het hele idee van het opdoeken van de huidige Passenger Terminal en verplaatsen naar het westelijk havengebied is onbegrijpelijk,

*Bruggen belemmeren de passagiersschepen niet alleen, maar - in het algemeen - zullen bruggen ook het huidige fraaie gezicht op het IJ veel afbreuk doen: **je kunt het Open IJ maar één keer verpesten**!*

Conclusie: De Passagiers Terminal verplaatsen?

Een kortzichtig idee, klein-stedelijk denken en het toont gebrek aan historisch besef!
We moeten ons als Amsterdammers dit niet voor altijd laten ontnemen!

Samenvattend: *een vaste oeververbinding bóven water is - om alle genoemde redenen - geen optie, naar mijn idee: Luchtfietserij, die we moeten voorkomen.*
Ook niet de, veelal gelikte, utopische ontwerpen van z.g. 'oplossingen' van zelfs kabelbanen: leuk om over honderd jaar nog eens in een boek ('Utopia'!?) naar die niet-uitgevoerde ontwerpen te kijken, zoals ik 20 januari 2017 op AT5 zag over niet-uitgevoerde ontwerpen uit vorige eeuwen!

De oplossing *is een goede, betrouwbare, ononderbroken verbinding van de binnenstad met Noord voor voetgangers en fietsers is, naar mijn idee,* ***een tweeledige****:*
1e: een brede, veilige tunnel nabij het Centraal Station*, waardoor* ***te allen tijde ('24/7') fietsers en voetgangers zonder oponthoud*** *door kunnen stromen.*
Natuurlijk moet deze brede tunnel niet alleen goed verlicht, maar ook '24/7' bewaakt worden: droog, windstil, ook toegankelijk - via liften - voor scootmobielen, rolstoelen e.d.
(Zie ook het YouTube-filmpje over de reeds ruim tachtig jaar bestaande Rotterdamse Maas-tunnel: inclusief roltrap in precies 5 minuten aan de overkant, onophoudelijk 24/7!
Maar ja, dat is '010', hè: "Niet lullen maar poetsen!").
2e: *Daarnaast zullen* ***ponten*** *- met voldoende capaciteit - moeten blijven varen, ook als deel van het openbaar vervoer over het water met verschillende afvaartplaatsen en bestemmingen.*

Voorstel: Referendum 'Sprong over het IJ' tegelijk met gemeenteraadsverkiezingen in 2018.
Wij - burgers van Amsterdam - kunnen een zo'n ingrijpende beslissing over de toekomst van ons Open IJ niet overlaten aan het stadsbestuur alleen, ik stel dan ook een referendum voor, te houden tegelijk met de gemeenteraadsverkiezingen in 2018.
Vóór dit referendum wordt geen enkele onomkeerbare beslissing genomen met betrekking tot het bouwen van welke brug over het IJ dan ook.
Elke burger en elke politieke partij zal zich - in aanloop naar die verkiezingen en dat referendum - in de 'Sprong over het IJ' moeten verdiepen.

Nu kom ik aan mijn laatste punt:
De ***vervoerscapaciteit van de ponten*** *- zeker de ponten die over korte afstanden onophoudelijk varen, bijvoorbeeld achter het Centraal station -* ***kan drastisch vergroot worden****.*
Daarvoor heb ik een m.i. realistisch nieuw idee, dat ik in zal brengen bij ter zake kundigen van de Gemeente Amsterdam / Sprong over het IJ.
Natuurlijk ben ik bereid desgewenst mijn visie te komen toelichten."

Inspreker is van mening dat er geen bruggen moeten komen.

a De Javabrug ligt niet op een logische route en de te overbruggen afstand is te lang
b Er zullen belemmeringen en wachttijden ontstaan voor zowel de fietser/ voetgangers als de scheepvaart: de bruggen zullen geregeld open moeten, waardoor een langere wachttijd zal ontstaan voor fietsers en voetgangers, langer dan voor een regelmatig varende pont en bovendien onvoorspelbaarder.
c Behalve vrachtschepen zou de geplande brug ook over de zogenaamde staande mast route' (verbinding tussen Noordzee en IJsselmeer) gaan: *vooral 's zomers* veel gebruikt, als ook veel mensen de fiets nemen of wandelen.
d Bruggen kunnen niet te laag zijn om het scheepvaartverkeer niet te veel te hinderen, respectievelijk de bruggen te vaak te moeten open; denk aan containervaart met hoog gestapelde containers o.m. richting Groningen/ Delfzijl.

e De bruggen zouden daarom betrekkelijk steil moeten zijn, zeker voor fietsers en voetgangers, rolstoelen, scootmobielen e.d. een bezwaar.
f De afstand voor voetgangers zal betrekkelijk groot zijn - zeker inclusief de Jan Schaeferbrug (totaal 560 meter) - dus voetgangers pakken dan toch de pont, de bus of de metro. (Ik zie nauwelijks voetgangers gebruik maken van de Schaeferbrug - waarover ik een aantal keren per week fiets - laat staan dat er gewandeld zou worden over de Schaeferbrug èn de - vooralsnog geplande! - brug over het IJ samen!)
g Bij 'storm en tegenweer' is het fietsen/ wandelen over een brug, waarop de overheersende wind dwars staat, niet alleen geen pretje maar kan zeker gevaarlijk zijn.
h Een (hoge!) brug direct achter het Centraal Station is natuurlijk *geen optie*, terwijl dáár juist de meeste voetgangers en fietsers oversteken. Ponten met grote vervoerscapaciteit - frequent, snel en groot - zijn daar de meest voor de hand liggende oplossing.
i Beweegbare bruggen over het IJ zouden permanent bediend moeten kunnen worden door deskundig personeel. (Zie ook dodelijk ongeluk als gevolg van afstandbediening brug in Zaandam.)
j Gevaar van aanvaring met een brug (Zie Grave boven / beneden de sluis!)
k Eens per vijf jaar met *Sail* zouden bruggen vrijwel permanent open moeten staan, terwijl er dan juist veel voetgangers over willen lopen!
l Waarom zouden automobilisten en treinpassagiers wel '24/7' onbelemmerd het Noordzeekanaal en het IJ mogen passeren en zouden fietsers en voetgangers gedwongen worden op onvoorspelbare tijden te moeten wachten voor open bruggen en schepen eveneens, maar dan voor dichte bruggen? Een eventuele kostenbesparing van een brug ten opzichte van een tunnel mag niet worden afgewenteld op fietsers en voetgangers: 'Och, het zijn maar fietsers en voetgangers, die wachten maar.'
m En - *Last but not least* - het Open IJ is een kroonjuweel van Amsterdam en dat moeten we ons niet zonder slag of stoot laten afpakken door kortzichtige bestuurders en / of medeburgers.
n De Passagiers Terminal verplaatsen is geen goed idee.
   - Het is een een fraaie aanleg plaats voor de statige schepen en het is een fraai gezicht.
   - Door de geringe loopafstand naar het centrum hoeven passagiers niet vervoerd te worden.
   - de loopafstand naar CS)richtinmg Schiphol' (geen taxi overlast).
   - Passagiers brengen wel geld in het laadje, bezetten géén hotelkamers, kotsen de boel - gezien hun leeftijd -niet onder, veroorzaken geen overlast met hun rolkoffertjes bij Airbnb-adressen!
   - De IJtunnel en (nieuwe) Metrotunnel liggen zo diep dat de vaargeul ook geschikt is voor de grote, betrekkelijk diepgaande passagiersschepen; waarom zou je die bestaande infrastructuur niet meer gebruiken?
   - Verplaatsing brengt hoge kosten met zich mee.
   - Bruggen belemmeren het huidige fraaie gezicht op het IJ veel afbreuk doen: je kunt het Open IJ maar één keer verpesten!

Samenvattend: een vaste oeververbinding bóven water is - om alle genoemde redenen - geen optie. Ook geen kabelbanen:

De oplossing iis een tweeledige:
1e: een brede, veilige tunnel nabij het Centraal Station, waardoor *te allen tijde ('24/7')* fietsers en voetgangers zonder oponthoud door kunnen stromen. De brede tunnel niet alleen goed verlicht, maar ook '24/7' bewaakt worden: droog, windstil, ook toegankelijk - via liften - voor scootmobielen, rolstoelen. Een voorbeeld is de Maastunnel-

2e: Daarnaast zullen ponten - met voldoende capaciteit - moeten blijven varen, ook als deel van het openbaar vervoer over het water met verschillende afvaartplaatsen en bestemmingen.

Inspreker stelt een referendum voor over 'Sprong over het IJ' tegelijk met gemeenteraadsverkiezingen in 2018.
Vóór dit referendum wordt geen enkele onomkeerbare beslissing genomen met betrekking tot het bouwen van welke brug over het IJ dan ook.

Tenslotte: de vervoerscapaciteit van de ponten - zeker de ponten die over *korte* afstanden onophoudelijk varen, bijvoorbeeld achter het Centraal station - kan drastisch vergroot worden.

Antwoord

Ad a De locatiekeuze voor de Javabrug komt voort uit vervoerswaardestudies gebaseerd op de huidige verkeersbewegingen en gecombineerd met de toekomstige ontwikkelingen in de stad. Hieruit komt naar voren dat een brug bij Java enerzijds veel gebruikt zal worden, anderzijds dat de huidige veerverbindingen bij de komst van een brug zullen ontspannen. Het gaat hier inderdaad met name om fietsers die van de route zullen profiteren.

Ad b De brug wordt voorzien van beweegbare delen, die buiten de spits op vaste tijden bij aanbod van scheepsvaart zullen worden geopend. Dit gebeurd per uur maximaal 3 keer 10 minuten. De verwachting is dat het structurele karakter van de openingstijden juist voorspelbaar zal zijn voor de gebruikers. In de eerder genoemde vervoerswaarde berekeningen zijn deze wachttijden meegenomen.

Ad c Het is juist voor de staande masten dat de bruggen geopend worden. Al het vrachtverkeer kan ongehinderd gebruik maken van het vaste brugdeel. Eventueel bijzonder transport kan ook gebruikmaken van de beweegbare bruggen.

Ad d Uitgangspunt voor de Javabrug is dat de beroepsvaart vlot en veilig de brug kan passeren.

Ad e Een nadeel van hoge bruggen is dat de gebruikers van de brug een flinke klim moeten maken. Wat betreft de inpassing: het uitgangspunt is dat de hellingspercentages onder de 3% blijven. . De brug krijgt ook liften.

Ad f De afstand voor voetgangers is inderdaad lang. De brug wordt voornamelijk door fietsers gebruikt. De brug komt niet in de plaats van de huidige veren, maar is daar een aanvulling op. Er ontstaan meer keuzemogelijkheden om het IJ over te steken, afhankelijk van vertrekpunt en bestemming zal de Javabrug straks ook voor een aantal voetgangers het aantrekkelijkste alternatief zijn.

Ad g Bij het uiteindelijke ontwerp van de brug wordt dit aspect opgenomen om te voorkomen dat er gevaarlijke situaties ontstaan.

Ad h Een brug achter het CS is inderdaad geen optie. Hier wordt juist ingezet op uitbreiding van de bestaande veren, met grotere veren, en kortere vaarroutes (Maatregel 1 l)

Ad i Het uitgangspunt is dat de bruggen buiten de spits bediend worden door vakkundige brugwachters. Op dit moment is er nog geen keuze gemaakt of dat lokaal of op afstand gebeurt.

Ad j Voor het risico op aanvaring worden in het definitieve ontwerp beheersmaatregelen genomen. Rijkwaterstaat heeft een veiligheidsstudie voor een brug laten uitvoeren op deze plek. De conclusie is dat een brug een vergelijkbaar risicobeeld laat zien als een situatie met alleen veren.

Ad k De gemeente Amsterdam is in overleg met Sail om te kijken hoe, als de Javabrug er ligt, het evenement ingepast kan worden.

Ad l De kosten voor een tunnel liggen in dezelfde orde van grootte als de kosten voor een brug. De afweging voor bruggen of tunnels is echter niet alleen financieel. Er is ook gekeken naar de

vervoerswaarde. Het duurt langer om het IJ te passeren via een tunnel dan via een brug, zelfs als daar de gemiddelde wachttijd van een brugopening bij wordt opgeteld.

Ad m De zeecruisevaart ontwikkelt zich. De schepen worden steeds groter, en die nieuwste generatie schepen is te groot om de huidige PTA aan te kunnen doen. Hiernaast neemt het aantal cruiseschepen naar Amsterdam toe. Daarom is de Haven al op zoek naar een 2e locatie ten westen van het centrum. Bij de komst van een brug bij het Java-eiland wordt de grootte van de schepen die het centrum aandoen gemaximeerd worden. De grotere schepen maken dan gebruik van de nieuwe locatie. Afhankelijk van de nieuwe locatie is het niet ondenkbaar dat voortaan alle cruiseschepen gebruik zullen maken van de nieuwe locatie, waarmee de mogelijkheid ontstaat om de huidige locatie te gebruiken voor riviercruiseschepen.

Ad n Maatregel 5 i van Sprong over het IJ is een voetgangerspassage. In het kader van Sprong over het IJ is een onderzoek gedaan een tunnel op de hoogte van het IJplein. Van deze optie is afgezien omdat dit zoveel drukte op de aangrenzende fietspaden met zich meebrengt dat dit tot onaanvaardbare onveilige situaties

Alle voorgestelde maatregelen zijn een aanvulling op de huidige veerverbindingen en de bestaande veerverbindingen worden geoptimaliseerd (maatregel 1).

Voor de Javabrug worden voor de komende gemeenteraadverkiezingen onomkeerbare besluiten genomen. Het voorstel is nu om de veerverbindingen (met name het IJplein) te verbeteren, en de voorbereiding te starten voor aanleg van metrostation sixhaven en de brug bij het Java-eiland. Er volgt een jaarlijkse monitoring van alle verkeersbewegingen over het IJ inclusief de effecten die de Noord Zuidlijn hier straks op heeft, voordat medio 2020 een definitief besluit tot daadwerkelijk realiseren van de brug wordt voorgelegd. Het is hierin goed denkbaar dat Sprong over het IJ een onderwerp zal kunnen worden tijdens de komende gemeenteraadverkiezingen.

Realistische ideeën om de capaciteit van de bestaande veerverbindingen drastisch te vergroten zijn altijd welkom. Iedereen kan via de site www.amsterdam.nl/sprongoverhetij contact zoeken met de projectorganisatie en ideeën kenbaar maken.

2.69 Zienswijze 69

Cliëntenbelang: zienswijze in bijlage?

Inspreker pleit er in het algemeen voor dat iedereen, ongeacht leeftijd of beperking, snel en gemakkelijk naar de overkant kan en dit expliciet in de plannen als uitgangspunt te benoemen, dit uit te werken in de (rand)voorwaarden en in de planvorming hierop te toetsen. Naast deze 'procedurele aanbevelingen', raadt inspreker aan om ervaringsdeskundigheid van ouderen en gehandicapten te benutten.
Voor vier van de vijf maatregelen geldt als randvoorwaarde dat er voldoende en betrouwbare voorzieningen zijn om de (grote) hoogteverschillen te overbruggen, waaronder personenliften. In verband met betrouwbaarheid en onderhoud liefst meerdere liften per stijgpunt, voor het geval er een lift in storing of in onderhoud is. Ook kan er dan gereguleerd en geprioriteerd worden (bijvoorbeeld een lift exclusief voor voetgangers, in de andere ook fietsen toegestaan).
Inspreker heeft voor maatregel 1 tm 4 verschillend suggesties (zie bijlage …).

Antwoord

De suggesties van de inspreker komen aan bod in de volgende fase. Dan worden de ontwerpen voor de verbindingen uitgewerkt. Voor al deze verbindingen geldt dat zij moeten voldoen aan de wettelijk gestelde eisen ten aanzien van toegankelijkheid.
Inspreker geeft aan dat de loopafstand voor voetgangers die met het IJpleinveer naar Amsterdam CS willen, toeneemt. Omdat de totale reistijd (ook voor voetgangers) korter wordt is er gekozen voor de verplaatsing van de aanlanding naar het oosten. De reiziger profiteert van de kortere vaartijd en de hogere frequentie waarmee het veer gaat varen. Bij de optimalisatie van het IJpleinveer, wordt ook de inrichting van de directe omgeving meegenomen. Daarbij wordt aandacht besteed aan een toegankelijke en veilige looproute.

2.70 Zienswijze 70

"Verdubbel op korte termijn de capaciteit van de veren naar het Tolhuis.
Wat er ook over 6, 10 of 20 jaar aan nieuwe oeververbindingen zal liggen, begin maar eens met het aantal ponten en de daarbij behorende aanlegplaatsen tussen CS en het Tolhuis te verdubbelen. Dat kan op relatief korte termijn. Dat vermindert niet alleen de klachten, maar haalt ook wat druk van de ketel waar het gaat om beslissingen over vaste oeververbindingen. Die verdubbeling moet dan ook echt in 1 keer goed gebeuren. Dus niet 1 of 2 extra ponten zonder extra aanlegplaatsen, maar een echte verdubbeling van de capaciteit. 4 aanlegplaatsen op elke oever realiseren zal m.n. aan de Noordkant een behoorlijke herinrichting van de aan- en afvoerwegen leiden. Laat u daardoor vooral niet afschrikken. De eerste brug zal er pas over tenminste 6 jaar liggen. Tegen die tijd wonen er in Noord nog weer 10- of 20.000 mensen meer.

Aandachtspunten voor brugaanleg.
Over de vaste oeververbinding matig ik mij geen oplossende mening aan. Duidelijk is dat bruggen alleen op het Java-eiland en bij het Stenenhoofd zouden kunnen. Dat is behoorlijk ver van de plaats waar nu de congestie is. Daarbij is de minimale hoogte boven water van 10 meter een behoorlijke belemmering voor de meeste fietsers. Op basis van actuele tellingen en ondervraging van de huidige pontgebruikers kan de gemeente een goede indruk krijgen van de aantallen gebruikers voor wie de bruggen een acceptabel alternatief vormen. Als men die cijfers combineert met de nu geplande en nog te verwachten bebouwing in Noord moet er een redelijk betrouwbare prognose te maken zijn over het te verwachten gebruik en dus nut van bruggen.
In de tot nu toe gepresenteerde schetsen gaat men steeds uit van 10 m. hoge bruggen. Als oud-zeiler weet ik dat de meeste masten van zeilboten, die het IJ nu bevaren, hoger zijn. Door het huidige scheepvaart verkeer op dit aspect ten minste 12 maanden goed te tellen, en een prognose van de groei van dit verkeer te maken kan men een een beeld krijgen van hoe vaak de eventuele bruggen open zouden moeten.
Een bewegende hellingbaan zoals bijvoorbeeld bij de ingang van de fietsenstalling aan de Westerdokkade kan wellicht een alternatief vormen voor hele lange op- en afritten. Dat kan ook bij een eventuele fietstunnel van nut zijn.

Tunnel.
Vaak lees ik dat een tunnel door velen eng gevonden wordt, en om die reden wordt afgewezen. Met een goed ontwerp, moderne verlichting en afdoende permanent toezicht moet dat geen probleem zijn. Wat dat toezicht betreft moet het gemeentebestuur zich realiseren dat ze op dit punt permanent tekortschiet. Toezicht is er even geweest bij de huidige Tolhuispont maar weer verdwenen. Elke overtocht erger ik me aan de brommers die rustig met draaiende motor de pont op- en afrijden. Daar is echt permanent toezicht, met verbaliseerbevoegdheid en passende boetes nodig.

Succes met het ontwikkelen van de verdere plannen. Het lijkt me goed wanneer de dilemma's en keuzemomenten in dit proces ook openbaar bediscussieerd kunnen worden. Plannen worden daar niet slechter van."

Inspreker heeft de volgende opmerkingen:

a Verdubbel op korte termijn de capaciteit van de veren naar het Tolhuis.

b Aandachtspunten voor brugaanleg.
- Javabrug en Stenen Hoofdverbinding zijn behoorlijk ver van de plaats waar nu de congestie is. Daarbij is de minimale hoogte boven water van 10 meter een behoorlijke belemmering voor de meeste fietsers. Er moet een redelijk betrouwbare prognose te maken zijn over het te verwachten gebruik en dus het nut van bruggen.
- In de tot nu toe gepresenteerde schetsen gaat men steeds uit van 10 m. De meeste masten van zeilboten, die het IJ nu bevaren, hoger zijn. Een goede prognose van de groei van dit verkeer kan een beeld verkregen worden hoe vaak de eventuele bruggen open zouden moeten.
- Een bewegende hellingbaan kan wellicht een alternatief vormen

c Tunnel: Met een goed ontwerp, moderne verlichting en afdoende permanent toezicht moet sociale veiligheid geen probleem zijn. Toezicht op huidige Tolhuispont schiet tekort.

d Het is goed als dilemma's en keuzemomenten in dit proces ook openbaar bediscussieerd kunnen worden.

Antwoord

Ad a Het aantal veren dat gelijktijdig kan varen op één traject is beperkt. Een verdubbeling naar 6 veren op de CS –Buiksloterwegroute stuit op problemen met de veiligheid voor de scheepvaart. Met maatregel 1 wordt wel hetzelfde effect beoogd. De verbinding naar het IJplein wordt verbeterd, en de capaciteit van het IJveer is dan vergelijkbaar met dat van het Buiksloterwegveer. Zie ook de beantwoording van zienswijze ...
De suggesties die u doet voor een onderzoek naar het gebruik van bruggen: dit verkeersonderzoek is uitgevoerd. De verbindingen bij het Java eiland en het Stenen Hoofd zijn een oplossing voor de huidige congestie achter het Centraal Station en zorgen voor een spreiding van het toenemende verkeer.
Het is niet alleen druk op de ponten, maar het wordt ook steeds drukker op het aansluitende fietsnetwerk. De oversteek bij CS werkt nu als een zandloper, alles komt op dezelfde plaats bij elkaar om daarna weer uit elkaar te gaan. We hebben vervoerwaardestudies uitgevoerd waarin de toekomstige ontwikkelingen zijn meegenomen. Deze vervoerwaardestudie is openbaar en in te zien op www.amsterdam.nl/sprongoverhetij

Ad b Alle scheepsbewegingen op het IJ worden voortdurend geteld bij de passage van de Schellingwouderbrug, en geven een goed inzicht hoe vaak de brug open zal moeten voor staande masten. Uitgangspunt is dat buiten de spits op 3 vaste momenten kan, en op aanbod.

Ad c In het ontwerp van een tunnel wordt veel aandacht besteed aan sociale veiligheid. Zo zal een tunnel altijd in één rechte lijn worden gebouwd zodat het uiteinde zichtbaar is en er geen onoverzichtelijke hoeken kunnen ontstaan. Ook zal er zowel camera- als fysiek toezicht moeten zijn en wordt er nagedacht over een verlichtingsplan. Daarnaast wordt onderzocht of er winkels of attracties in de tunnel komen, uit oogpunt van sociale veiligheid en aantrekkelijkheid voor de gebruikers.

Ad d Antwoord ontbreekt

2.71 Zienswijze 71

*"**Hoera, er komt een brug over het IJ***
Maar wat voor een brug willen we eigenlijk?

Na jarenlang politiek gesteggel is het zover. Het Amsterdamse gemeentebestuur heeft de knoop doorgehakt: er komt een fiets- en voetgangersbrug over het IJ. Verrassend genoeg is de oostkant, vanaf het Java-eiland, het eerst aan de beurt. De optie om later aan de westkant een tweede brug aan te leggen, vanaf het Stenen Hoofd, blijft open. Al met al een moedig besluit.
De vraag is echter wat voor een brug het gaat worden. De gemeente werkt intern aan een plan voor een brug met heel lange op- en afritten. Omdat de brug hoog moet zijn en de beschikbare ruimte schaars is, bevat de hellingbaan diverse lussen en krullen. Voetgangers hoeven overigens de hellingbaan niet te nemen. Zij kunnen gebruik maken van langszij aangebrachte trappen en liften. Merkwaardig genoeg wordt ook een twintig meter brede gracht gegraven, door de kop van Java-eiland heen, schuin langs het in aanbouw zijnde hotel Jakarta. Dit zou de pleziervaart een eigen doorgang, apart van het IJ, moeten verschaffen. Ook het hotel lijkt erbij gebaat: de gracht houdt een naargeestig stelsel van bochtige op- en afritten wat meer uit het zicht. Om de nieuwe gracht over te kunnen steken worden twee kleinere ophaalbruggen gebouwd. De totale operatie is begroot op 210 miljoen euro.
Hopelijk zit er rek in de stellingen die gemeentelijke instanties van lieverlede innemen. Het kan namelijk eenvoudiger en zakelijker en daardoor stukken goedkoper. Het kan bovendien fraaier en met meer allure. Het kan ook moderner en slimmer. En jawel, het kan groener. Dit alles vereist een heel ander brugconcept. Het vertrouwde beeld van een hoge brug met aan weerskanten een ellenlange hellingbaan (plan A) moeten we daartoe verlaten. In de plaats daarvan wordt hier gekozen voor een brug die aan beide IJ-oevers rust op een sierlijk toegangsgebouw. Centraal in dit bouwwerk bevindt zich een megalift, geflankeerd door twee schrander ontworpen trappenhuizen (plan B). Hoe ziet plan B er precies uit?

Toegangsgebouw
De gebouwen die op de IJ-oevers toegang tot de brug verschaffen, krijgen een silo-vormig ontwerp met veel glas en een ranke uitstraling. Het zijn echte blikvangers die de contouren van het IJ accentueren. Om ruimte te besparen staan de silo´s geheel of gedeeltelijk in het water. De wal blijft dus beschikbaar om het komende en vertrekkende verkeer in goede banen te leiden. De rest van het oeverland blijft dan vrij voor andere bestemmingen. Zo kan de nu braakliggende kop van Java-eiland een stadspark worden, met zitbanken aan de waterkant, een kinderspeelplaats en ruimte voor festiviteiten.
De silo kom je van de straat af binnen via een met planten aangeklede, overzichtelijke en uit glas opgetrokken entreehal. Meteen sta je dan voor een keuze. Neem je de megalift die zich in het midden van de silo aan je opdringt? Of neem je de trap? Er zijn twee trappenhuizen. Rechts van de lift ga je met de trap omhoog. De trap links van de lift is voor verkeer dat van boven komt.
De hoge centrale hal is omringd met lage aanbouw. Aan de voet van elke silo bevindt zich aan de ene zijde een buffet annex terras met uitzicht op het IJ. De andere zijde is gereserveerd voor een overdekte fietsenstalling en een openbaar toilet. Zo mogelijk kan hier ook een werkplaats voor reparatie en verhuur van fietsen komen, alsmede een goed verlichte plattegrond van het IJ-gebied.
Deze en andere faciliteiten dragen ertoe bij dat de toegangen naar de brug niet alleen een functionele, maar ook een prettige, levendige en veilige omgeving bieden. Het kan zelfs met extra allure: midden op het voorplein past een fontein of een kunstwerk.
Te overwegen valt beide toegangsgebouwen met enkele verdiepingen te verhogen, bijvoorbeeld ten behoeve van kantoren. De huuropbrengsten en gemeentelijke belastingen kunnen de exploitatie- en

onderhoudskosten van de brug verlichten. Een ander voordeel is dat alerte huurders er wel op zullen toezien dat voorzieningen op peil blijven en verbeteringen worden doorgevoerd.
Nu we toch het zakelijke pad betreden: gaat het erom private investeerders, een lucratief brexitbedrijf of een inspirerende hightechonderneming over de streep te trekken, dan ligt er de optie het toegangsgebouw op te nemen in een kantorencomplex, een dubbele woontoren, een congrescentrum of een cultuur-, game- en roboticapaleis. Deze mogelijkheid doet zich bij uitstek voor op de noordoever, het Hamergebied, dat best een opkikker kan gebruiken.

Megalift
Het spreekt vanzelf dat alleen een zeer ruime en technisch geavanceerde lift voldoet. Te denken valt aan een doorzichtige lift van vier bij vijf meter, met zowel aan de voor- als achterzijde schuifdeuren van drie meter breed. Met een vloeroppervlak van twintig vierkante meter is het mogelijk per keer honderd personen omhoog of omlaag te brengen. Dan nog blijft genoeg ruimte over voor ongeveer vijftig vervoermiddelen. Behalve voor gewone fietsen en een enkele scootmobiel en bakfiets, ook voor kinderwagens, moederfietsen, snorfietsen en rolstoelen.
Een vlotte afwikkeling van het transport vergt een uitgekiende ruimtelijke inrichting. Dat sprake is van eenrichtingsverkeer en dat je steeds rechts houdt, moet bijvoorbeeld vanzelfsprekend zijn. Verder zijn natuurlijk een moderne bewegwijzering en vernuftige elektronische informatie- en instructiesystemen onontbeerlijk. De metro in Tokio kan hier als voorbeeld dienen.
Stel dat aan dergelijke eisen wordt voldaan, wat is dan de capaciteit bij piekdrukte? Ervan uitgaande dat je pech hebt en de lift net voor je neus vertrekt, mag het hoogstens vijf minuten duren voor de lift weer is teruggekeerd. In dat geval kunnen elk uur een dikke duizend personen met de lift omhoog en evenveel omlaag. Daar komen dan nog een heleboel trapgebruikers bij. Alles bij elkaar meer dan voldoende om de 30.000 reizigers op te vangen, die volgens experts in de nabije toekomst dagelijks deze oversteek zullen nemen.
In plaats van een hele grote lift is het ook mogelijk te kiezen voor twee megaliften van een meer bescheiden formaat. Dit gaat evenwel ten koste van de logistieke eenvoud en kan tot verkeersverwarring leiden. Daar staat tegenover dat de gemiddelde wachttijd voor liftgangers kan afnemen. Verder kan, afhankelijk van de grootte van de duoliften, de verwerkingscapaciteit worden opgevoerd. Een derde voordeel: bij storingen of onderhoud blijft altijd een reservelift beschikbaar. Tijdens de spits zullen, meer dan op daluren, fitte reizigers, sportminnenden en forenzen met haast de lift mijden en de trap benutten. Deze overloopfunctie voorkomt opstoppingen. Maar dan moet het wel aantrekkelijk worden gemaakt om de trap te nemen.

Slimme trappen
Wat bevordert trapgebruik? Eenrichtingsverkeer is een heilig principe. Dat voorkomt botsingen en andere onplezierige situaties. Vandaar dat er twee trappenhuizen moeten zijn, de ene voor stijgende en de andere voor dalende passagiers. Verder zijn brede trappen nodig, zodat er ruimte is om elkaar te passeren. De trappen mogen bovendien niet te steil zijn: hoe´luier´de treden, hoe aangenamer het aanvoelt. Omdat het om een flinke klim gaat, zijn tenslotte onderbrekingen nodig. Daarom komen er etage-gewijs met beplanting aangeklede, comfortabele platforms. Het geheel wordt ingepast in een zigzag-structuur.
En wat doen we met de fietsers? Het behoeft geen betoog dat trappen zonder fietsgoten beslist een horreur zijn. Maar de ene fietsgoot is de andere niet. Op dit terrein doen zich nieuwe ontwikkelingen voor, wat tot allerlei technische foefjes heeft geleid. Zo is het mogelijk de goot van de trap naar beneden te voorzien van borstels die de fiets afremmen en rechtop houden. Ook voor de goot langs de trap omhoog zijn hulpmiddelen in de maak. Zoals een smalle transportband die de fiets naar boven trekt waardoor nauwelijks kracht hoeft te worden uitgeoefend.

Wandelboulevard met fietspad
Wie met de trap of de lift omhoog gaat en de silo bovenin verlaat, ziet voor zich een langgerekt brugdek dat met een flauwe boog over het IJ loopt. Een veilige en vlotte doorstroming is erbij gebaat het heen- en weer verkeer op het brugdek van elkaar te scheiden. Dit kan door middel van een groene middenberm in de vorm van een 70 centimeter hoge heg.
Forenzen willen bovenal snel naar de overkant. De wereld telt evenwel niet alleen werkenden en scholieren. De minder gejaagden, zoals plezierfietsers, wandelaars, sporters, dagjesmensen, verliefde stellen en toeristen, eisen eveneens een stem in het kapittel. Zij willen een oversteek met het karakter van een wandel- en fietsboulevard.
De moeilijk te overschatten honger naar ontspanning en stadsvermaak verdient een royaal gebaar. Zo moet de brug minstens vijftien meter breed zijn. En halverwege nog wijder. Dit om aan weerskanten een rustplek te scheppen. Hierop staan met plantenbakken omgeven zitbanken. Wie daartoe behoefte voelt, kan de halteplaatsen benutten om uit te rusten, strekoefeningen te doen of van het uitzicht te genieten. Het is hier tevens mogelijk om te keren. Want tussen de tegenover elkaar liggen rustplekken is de middenberm met een zebrapad onderbroken.

Vrije vaart
Net als de brug die bij gemeentelijke instanties op de tekentafel ligt (plan A), heeft ook het voorstel dat hier wordt beschreven (plan B) een ophaalcompartiment. Daardoor blijft het incidenteel mogelijk varend materieel van uitzonderlijke hoogte te laten passeren. Wel is er een verschil wat betreft de reguliere beroepsvaart. Plan A gaat vooralsnog uit van een brughoogte voor professioneel vaarverkeer van bijna tien meter. Plan B houdt het liever meteen al op twaalf meter, zodat een onbelemmerde scheepvaart ook in de toekomst is gegarandeerd.
Doe er eventueel nog een of twee meter bij. Dan kunnen zelfs jachten met hoge staande masten probleemloos doorvaren. Alleen schepen in de allerhoogste categorie zullen moeten wachten. Voor deze bijzondere gevallen gaat op stille en gezette tijden, vooral in de zomermaanden, de brug open. Daarmee vervalt de noodzaak speciaal voor de pleziervaart een kostbare, verkeersonvriendelijke gracht te graven en deze op te tuigen met twee ophaalbruggen (zie plan A).
Meer is denkbaar. De brug veel verder optillen, zodat alles er onderdoor kan, kolossale cruiseschepen niet uitgezonderd, is misschien als derde mogelijkheid zo gek nog niet. Maar dan wordt het een ander verhaal (plan C).

Plan A of plan B?
Meer dan plan A vraagt plan B om een multidisciplinaire aanpak. Naast ingenieurs gespecialiseerd in bruggenbouw is bij plan B een architectenbureau nodig voor het ontwerpen van twee doelmatige en elegante toegangsgebouwen. Bovendien moet een stedenbouwkundig ontwerper zijn of haar licht laten schijnen over de oeverontwikkeling. Verder moet samenwerking worden gezocht met een professionele bouwer van megaliften (bijvoorbeeld Mitsubishi Electric), alsmede met bedrijfjes die ervaring hebben met het inrichten van slimme fietstrappen (bijvoorbeeld VeloComfort). Tenslotte: omdat het streven is de stenen, glazen en stalen constructies een geheel te laten vormen met de beplanting voor en in beide toegangsgebouwen en op het brugdek, is medewerking vereist van een landschapsarchitect (bijvoorbeeld Piet Oudolf die medeverantwoordelijk is voor de schitterende, als park ingerichte Paleisbrug in Den Bosch).
Bij de uitwerking van plan B komt dus veel kijken. Maar als de achterliggende ambitie is het IJ tot het kloppend hart van Amsterdam te maken, moeten alle hands on deck. De vraag rijst dan in hoeverre gemeentelijke instanties open staan voor het onbekende en serieus bereid zijn alternatieve brugconcepten in overweging te nemen."

Inspreker... (ontbreekt)

Antwoord
Alle ontwerpwerkzaamheden die tot op heden hebben plaatsgevonden hebben alleen tot doel gehad om de vervoerswaarde, de haalbaarheid en de mogelijke kosten vast te stellen. Indien de gemeenteraad akkoord gaat met het voorliggende voorkeursbesluit dan start de voorbereiding van het project, en zal het daadwerkelijke ontwerpen van de brug starten. De gemeente Amsterdam heeft niet de intentie om de brug zelf te ontwerpen, dit zal door een architect geschieden. Hierbij is een uitwerking in de vorm van bijvoorbeeld uw plan B denkbaar zolang dit past binnen alle eisen die gesteld worden aan de verbinding.

Qua financiering is nu al het uitgangspunt om de brug voor een groot deel te betalen uit de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling. Of dit fysiek verbonden vastgoed is aan de brug, of dat dit vastgoed is in het Hamerstraat gebied is hierin minder van belang.

De aanbevelingen worden meegenomen tijdens de verdere uitwerking van het project.

2.72 Zienswijze 72

"ik wil een oud paard van stal halen: een buis van de ijtunnel openstellen voor fietsers in plaats van autos. Dit heeft als bijkomend voordeel minder autodruk in het centrum. Zeker als de noord-zuid lijn operationeel zal zijn.
Ook meer dan nu plek voor fietsers in de metro. Bijvoorbeeld een hele of halve wagon alleen staplaatsen met fiets..
Dit zijn beide relatief goedkope oplossingen.
Veel wijsheid toegewenst met het maken van de juiste keuzes."

Inspreker stelt voor om:
a De buis van de IJtunnel open te stellen voor fietsers in plaats van auto's.
b Meer plek voor fietsers in de metro. Bijvoorbeeld een hele of halve wagon alleen staplaatsen met fiets.

Antwoord
Ad a De gedachte om de IJtunnel geschikt te maken voor fietsers is in een eerder stadium onderzocht en afgevallen. De maatregelen op de bestaande tunnel zijn zo ingrijpend dat een nieuwe tunnel voor fietsers en voetgangers eerder in beeld komt.
Ad b Wat betreft fiets in de metro: de gebouwde metrostations van de Noord/Zuidlijn zijn niet toegerust op grote aantallen reizigers per fiets. De capaciteit van de wagons is tevens niet toegerust op grotere aantallen fietsers. Deze maatregel zou problemen zorgen bij in- en uitgangen van de metrostations en tot een tekort aan sta- en zitplaatsen in de metro.

2.73 Zienswijze 73

"De gemeente Amsterdam overweegt 5 maatregelen om ervoor te zorgen dat meer mensen te voet of op de fiets, snel en gemakkelijk naar de overkant kunnen.

Ik sta positief tegenover een aantal van deze maatregelen, zoals het verbeteren van de veerverbindingen en het bouwen van een metrostation bij de Sixhaven. Ik sta zeer negatief tegenover alle maatregelen die voorzien in de bouw van één of meerdere bruggen over het IJ.

Vier redenen om geen bruggen over het IJ te bouwen…

1 *Het stadscentrum van Amsterdam is te klein om een regiofunctie te vervullen. Het centrum is nu al ernstig overbelast. Amsterdam moet dus werken aan het ontlasten van het centrum. De ontwikkeling van (het stadshart van) Amsterdam-Noord moet daarom prioriteit krijgen. De dagelijkse migratie over het IJ zal dan afnemen;*
2 *De stad heeft haar bestaan te danken aan de scheepvaart. Het IJ heeft daarin altijd een belangrijke functie vervuld. Dat moet zo blijven. De scheepvaart moet gefaciliteerd worden, en vooral niet gehinderd;*
3 *Er is de laatste jaren al veel schade gedaan aan het IJ. Door het winnen van land langs de oevers is het water steeds verder teruggedrongen. Dat moet ophouden. We willen meer IJ, niet minder;*
4 *Al sinds de jaren zestig worden er onder het IJ tunnels gebouwd om de scheepvaart te ontzien. Dat is goed beleid geweest en we moeten daar nu niet mee breken."*

Inspreker … (ontbreekt)

Antwoord
De ontwikkeling van Amsterdam Noord heeft prioriteit, en volgens de huidige verwachtingen zal juist hier een bijzonder grote ontwikkeling plaats gaan vinden. Het is de vraag of zoals u stelt hiermee de dagelijkse migratie over het IJ zal afnemen. We zien momenteel dat bijvoorbeeld de oversteek richting Amsterdam Noord de afgelopen jaren een enorme vlucht heeft genomen, en de verwachting is dat als er meer voorzieningen in Amsterdam Noord komen deze stroom verder zal toenemen. De vervoerwaardestudies die zijn uitgevoerd onderschrijven deze toename.

Vanuit alle betrokken nautische partijen zijn heldere randvoorwaarden geformuleerd waar nieuwe verbindingen aan dienen te voldoen. Deze zijn meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek dat heeft geleid tot het huidige voorstel van de 5 maatregelen. Hierin wordt de scheepvaart gefaciliteerd.

Bij het zoeken naar mogelijke opties voor betere verbindingen over het IJ zijn op diverse locaties tunnels onderzocht. Een van de wensen voor een tunnel is geweest om deze zo recht mogelijk te ontwerpen: hellingbanen in het verlengde van de tunnel zelf. Bij Java en direct bij het CS is dit met een fietstunnel niet mogelijk. Bij CS is wel een voetgangerstunnel opgenomen in de voorgestelde maatregelen. Een voetgangerstunnel kan middels roltrappen en liften met een veel kleiner ruimte beslag worden gerealiseerd. Bij het Stenen Hoofd is een tunnel goed inpasbaar.
Er is een Maatschappelijke Kostenbatenanalyse (MKBA) gemaakt waarin de verschillende oplossingen, waaronder bruggen en tunnels, naast elkaar zijn gezet. Deze is in te zien op de website www.amsterdam.nl/sprongoverhetij.

2.74 Zienswijze 74

"Wij willen graag onze mening met u delen over de door u voorbereide plannen voor Amsterdam Noord. Wij kunnen uit de nota van uitgangspunten afleiden dat er veel werk is verzet om zoveel als mogelijk te onderzoeken. Het moet een flinke klus zijn om iedereen goed uit te leggen wat de verschillende maatregelen precies inhouden en wellicht is het onmogelijk dat betrokkenen alles kunnen doorgronden.
Door de verschillende inloop- en informatie-avonden zijn veel betrokkenen wakker geworden en hebben de meeste zich verenigd.

Het is een ieder duidelijk dat er een bepaald momentum is om dingen voor elkaar te krijgen in een toch enigszins verwaarloosd gebied. Het gebied is eigenlijk sinds de aanleg van de IJtunnel gebruikt als bouwdok en verder onbekommerd gelaten en het is terecht dat het gebied de aandacht krijgt die zij verdient. Wij vinden het daarom zonde dat uw opdracht enkel een infrastructureel uitgangspunt heeft. Daardoor is er binnen het project niet genoeg ruimte om een breed gedragen plan te ontwikkelen. Nadat wij de verschillende belangengroepen hebben geraadpleegd is duidelijk geworden dat directe aanleg van een voetgangerspassage (maatregel 5) door alle betrokkenen gedragen wordt. Misschien biedt dit wel de ruimte om een veel breder plan te ontwikkelen. Wij hebben er vertrouwen in om dit samen met u aan te gaan, maar daarvoor zijn de grenzen in het huidige plan echt veel te eng.

Wij begrepen uit ons gesprek van 9 februari dat 5.1, 2, e *een dergelijk breder plan van aanpak gaat ontwikkelen en wij kijken uit naar de samenwerking die ons als bewoners is toegezegd. Het zal u opgevallen zijn dat de inwoners van noord dit gebied koesteren wat maakt dat de gezamenlijke ontwikkeling tot iets unieks kan leiden. Ook de lang gekoesterde wens voor een IJ-boulevard vinden wij niet onrealistisch, mits goed ingepast in een breed gedragen visie voor heel de zonzij van het IJ. Zoals wij al hebben toegelicht in ons gesprek zijn wij tegen de aanleg van de brug over het Noord-Hollands kanaal zoals beschreven in maatregel 1. Wij zijn ervan overtuigd dat in een breder plan u een veel mooiere oost-west verbinding kunt ontwikkelen dan de voorsortering die de huidige maquette laat zien.*

In een degelijk plan dat breed gedragen is in heel noord en waar de tijd voor is genomen om het iedereen goed uit te leggen past mogelijk ook de rest van de maatregelen in.

Wij zien een belangrijke rol voor de kleinschalige bewoning in dit gebied bij de brede gebiedsontwikkeling. Naast de kennis van de historie van het gebied kunnen zij in de toekomst ook zorg dragen voor de nodige sociale controle om de bescherming van het (groen-blauwe) openbare gebied te garanderen.

Het staat buiten kijf dat alle wensen en verzoeken uit de zienswijze van de belangenvereniging VWWS door ons gesteund en onderschreven worden en dat wij deze deze ook graag toegepast zien op onze woonplek. Daarom hebben wij een kopie van deze zienswijze toegevoegd."

Inspreker vindt het jammer dat de opdracht enkel een infrastructureel uitgangspunt heeft. Daardoor is er binnen het project niet genoeg ruimte om een breed gedragen plan te ontwikkelen. Over een directe aanleg van een voetgangerspassage (maatregel 5) wil inspreker graag het gesprek aangaan. De grenzen in het huidige plan zijn echt veel te eng.
Wij zien een belangrijke rol voor de kleinschalige bewoning in dit gebied bij de brede gebiedsontwikkeling.

Antwoord
In Sprong over het IJ hebben B en W er voor gekozen om eerst infrastructurele uitgangspunten vast te stellen. Maatregel 2 – het metrostation Sixhaven – is goedkoper en blijkt ook hogere baten op te leveren dan maatregel 5 – de voetgangerspassage CS-Buiksloterweg. Na vaststelling van het Voorkeursbesluit start in het najaar van 2017 het gebiedsontwikkelingsproject Sixhaven en omgeving. Daarin kunnen verschillende opties voor de ontwikkeling van het gebied nader onderzocht en afgewogen worden. Belanghebbenden worden in dit proces betrokken.

2.75 Zienswijze 75

*"**Maatregel 1:***
Ten eerste vind ik het raar dat maatregel 1 uit 2 maatregels bestaat…
1: beter veerverbindingen en 2 een fietsbrug

Ik denk dat bijna iedereen het eens is dat er betere veerverbindingen moeten komen.
dus de meeste mensen zullen zich positief opstellen naar maatregel 1.. MAAR dan niet de consequenties /noodzaak weten van een fietsbrug over het ij.. daarom zal de uitslag van de mening over het krijgen van een fietsbrug niet kloppen.

waarom zie ik de nut van een fietsbrug niet in:
1:
- *Na 12 jaar naast de sluis te wonen zie ik dat het verkeer over de sluis wel iets is toegenomen maar totaal niet in verhouding staat met de groei op de pontjes.*
- *meeste sluis verkeer zijn*

A toeristen van de sixhaven
B bewoners van de 'ijpleinkant' van noord die gebruik maken van het buiksloten pontje omdat deze vaker en sneller gaat.
al mijn buren doen hetzelfde.. je pakt de buiksloten pont omdat je niet de kans wilt nemen op 10 minuten wachten..

2:
Het zicht op de sluis wordt verstoord door de brug

3:
de kosten versus de baten zie ik niet zitten (ik zet graag zoveel mogelijk geld in op een snel mogelijke realisatie van een tunnel!)

4:
Ik zou het fijn vinden als het huidige bouwterrein van de noord zuid lijn een rustig groen park wordt (sixhavenpark) waar mensen heen gaan vanuit de stad of noord om even te ontspannen. een fietsbrug (en dan vooral de te verwachten brommers) komen dat niet te goede..

Maatregel 2 tot en met 5
Natuurlijk gaat het drukker worden (is het al op de pontjes) en moeten er maatregelingen getroffen worden voor de toekomst.
Ik begrijp alleen de volgorde van de voorgestelde maatregels niet.

Momenteel ligt de meeste druk op de pontjes buiksloterweg, dit komt door:
- *aantrekkingskracht A'damtoren, Eye etc*
- *overhoeks*
- *meer mensen uit de stad naar noord verhuist en dit zijn de snelle fijnste pontjes.*

Daarnaast gaat de ontwikkeling op het wester gedeelte van noord veel harder dan op het ooster gedeelte van noord.
daarmee zal dus ook de druk op het pontje buiksloterweg en ndsm enorm mee gaan toenemen.

Toch wordt er voor gekozen (zover ik begrepen heb in de informatie avonden) om eerst de brug vanuit oost te maken waar er momenteel de minste behoefte aan is.
De meeste behoefte is er aan een snelle direct 24uur verbinding tussen centraal en overhoeks /buiksloterweg.
Ik denk dat een tunnel in ALLE behoefte voorziet!

- *geen gedoe met scheepvaart (elke 20 minuten open)*
- *verplaatsen (duur) passengers terminal nog even niet nodig*
- *direct verbinding daar waar de meeste druk nu is*
- *niet over een hoge brug moeten in wind en regen en kou*
- *openen sixhavenstation voorlopig niet nodig (duur)*
- *het eventuele verkeer dat er toch voor kiest om de oosterbrug te nemen i.p.v de pont bij cs en dat naar de westerkant van noord wilt moet half noord door om er te komen waar dan weer allemaal maatregels voor getroffen dienen te worden om dat soepel te laten verlopen..*

Dat de brug er uiteindelijk komt snap ik... zeker als het hele albe marle en oostelijke oever gedeelte ontwikkeld gaat worden .. maar dat laat nog wel 15 jaar op zich wachten..
is geen oplossing voor het huidige probleem!

Naar mijn idee zijn dit de te nemen stappen:
1 - uitbreiding pontjes *buiksloterweg extra aanmeerplekken creëren EN meer pontjes varen op ijplein zodat de mensen van de ijplein-kant stoppen met het nemen van de buiksloterpont*
- voorlopig geen brug over noord holland kanaal..
(omdat daar al ruimte voor is in het huidige bestemmingsplan is geen goede rede om het ook nu uit te voeren!...
het kan gewoon mee genomen worden in het volgende bestemmingsplan en uitgevoerd wanneer er behoefte aan gaat zijn.
zonde van het geld nu en heeft echt geen nut, niemand gaat 100 meter vanaf de pont denken " ik fiets even over de brug naar de volgende pont 300 meter verder want die is minder druk.."

2: zo spoedig mogelijk een tunnel *van cs (voetgangers en fiets) naar buiksloterweg / overhoeks*

3: 'wester' brug *of tunnel (brug lijkt me beter als de cs tunnel er al is / verplaatsen van passsengersterminal dan nodig)) van stenen hoofd naar buiksloterham..*
(de ontwikkeling van de westerlijk noord oever gaat ook erg rap)

4: de oosterbrug *als ook de ontwikkeling van de ooster overs aan de buurt zijn.*

5: metrostation Sixhavenpark *als blijkt dat na de tunnel en de bruggen er nog behoefte is.."*

Inspreker heeft voorstellen voor:

a Uitbreiding pontjes Buiksloterweg, extra aanmeerplekken en meer pontjes laten varen op IJplein zodat de mensen van de IJplein-kant stoppen met het nemen van de buiksloterpont
b Voorlopig geen brug over het Noord Hollands kanaal.
c Zo snel mogelijk een tunnel van CS (voetgangers en fiets) naar buiksloterweg / overhoeks
d 'wester' brug of tunnel
e de oosterbrug als ook de ontwikkeling van de ooster oevers aan de beurt zijn. Metrostation Sixhaven als blijkt dat na de tunnel en de bruggen er nog behoefte is.

Antwoord

Ad a De brug over het Noord-Hollands Kanaal dient er voor te zorgen dat het westelijk deel van Noord makkelijker het IJpleinveer kan gaan gebruiken en dat het oostelijk deel van Noord makkelijker bij het Buiksloterwegveer kan komen. Voorwaarde is dan wel dat beide veerverbindingen gelijk aan elkaar worden qua frequentie, capaciteit en snelheid. Het optimaliseren van het IJpleinveer op deze onderdelen is onderdeel van maatregel 1.
Na gereedkomen van de Noord/Zuidlijn zal het werkterrein vrij komen en als (tijdelijk) openbaar groengebied worden ingericht. Een deel zal definitief geschikt moeten blijven voor de Noord/Zuidlijn (locatie voor sluisdeuren van de metrolijn). Voorstel zal wel zijn om het gebied in studie te nemen in relatie tot maatregel; het optimaliseren van het IJpleinveer en de daarbij gepaard gaande verbeteringen in het fietsnetwerk en het afbouwen van Metrostation Sixhaven, eveneens met bijhorende aanpassingen op het de achterlandverbindingen, zoals een brug over het Noord-Hollands Kanaal.

Ad b Idem

Ad c Uit onderzoek is gebleken dat een centrale fietstunnel zoveel drukte geeft op aansluitende fietspaden, dat dat onverantwoord is. Een brug op deze plek is op grond van om nautische bezwaren afgevallen. Het doel van het maatregelenpakket is dat er meer spreiding van fietsers plaats vindt via de 'flanken'. Op deze manier ontstaat er meer ruimte op de centrale veren. Daarnaast wordt het door het Metrostation Sixhaven minder druk op de veren. Mocht op termijn een voetgangerstunnel achter het CS nog nodig zijn, dan kan dit op een later tijdstip nog worden overwogen tot realisatie.

Ad d Idem

Ad e Idem

Ad f Idem

2.76 Zienswijze 76

"Ik vind dat onze buurt, Ijplein en Vogelplein, meer en meer geïsoleerd word door de stad Amsterdam. Eerst waren wij samen met de andere veren, en dat was fijn, daarnast zijn we verder aaf geplaatst, een gevarlijke plek en situatie, maar steeds nog met toegang tot CS en bus, metro en tram. Wel was de mogelijheid voor het Buikssloterveer te kiezen niet meer zo eenvoudig gegeven van wege het aafstand en de mankerende zicht.
Nu met de nieuwe verplaatsing zijn we wel ver weg van CS, van Amsterdam Westzijde, van het nieuwe fietstunnel, van alles. We gaan toch niet altijd naar Oost, anders zouden we kunnen het Azartveer pakken.
Blij zijn we niet mee, ik niet, en mijn buren ook niet. Is Noord-Oost het schandplek voor de bestuurders? Waar best niemand naar toe moet gaan?
Hoezo niet alle veren samen, er is toch genoeg ruimte, meer dan genoeg. Geef ons onze oude plek terug, vlak bij alles."

Inspreker is het niet eens met de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer. De overstap voor voetgangers op ander vormen van openbaar vervoer (op het Centraal Station) wordt hierdoor lastiger.

Antwoord
Er is gekozen voor de verplaatsing van de aanlanding naar het oosten op grond van de kortere reistijd. De fietsers en voetganger op de veren profiteert van de kortere vaartijd en de hogere frequentie waarmee het veer gaat varen. Omdat de totale reistijd (ook voor voetgangers) korter

wordt is Bij de optimalisatie van het IJpleinveer, wordt ook de inrichting van de directe omgeving meegenomen. Daarbij wordt aandacht besteed aan een toegankelijke en veilige looproute.

2.77 Zienswijze 77

"***Voorgestelde maatregel 1: bruggen en veren.***
In deze maatregel combineert de Projectgroep twee verschillende maatregelen. Wij trekken ze uit elkaar.

Wat betreft de veren: goed idee. Zorg dat er veel meer veerponten varen tussen noord en zuid, ook op de westelijke en oostelijke flanken van het IJ. De ponten zijn karakteristiek voor Noord, onthaastend en snel te realiseren. Een goede oplossing voor een dringend vervoersprobleem.

Wij zijn tegen de brug over het NH kanaal. Hiervoor is de noodzaak niet aangetoond. Knelpunt, nu en in de toekomst, zijn vooral de noord-zuid vervoerstromen, hier moet wat aan gedaan worden. Naar ons idee kan dat het best met meer veren en een voetgangerspassage naar CS.

De brug over het NH kanaal is een regelrechte bedreiging voor onze woonomgeving. Het valt te verwachten dat de west oost verbinding van de brug doorgetrokken wordt in een rechte lijn naar het IJpleinveer. Dit kan inhouden dat hiervoor woonarken in de Willem III sluis en/of de Sixhaven moeten wijken. Met de 20 andere woonbootbewoners van dit gebied vrezen wij een ernstige aantasting van ons woongenot en een significante vermindering van de waarde van ons bezit.

Ook de Sixhaven wordt bedreigd. Het zou eeuwig zonde zijn als deze historische jachthaven, die bepaald positief uitwerkt op de sfeer in dit groenblauwe gebied zou moeten wijken voor een fiets/voetgangersbrug, waar van het nut niet is aangetoond.

Voorgestelde maatregel 2: metrohalte Sixhaven.
Hier zijn wij tegen. Deze metrohalte is veel te dicht bij Amsterdam CS. Als de metro net op gang is kan hij weer remmen. Dit is geen goede oplossing, een voetgangerspassage van CS naar Eye is een veel beter idee, in de ogen van zowel bewoners als ondernemers.

Het is bovendien verstandig eerst te kijken wat de vervoerseffecten van de Noord Zuidlijn zonder station Sixhaven zijn. Vervoersmodellen kunnen er nog weleens naast zitten!

Voorgestelde maatregel 3 en 4: bruggen over het IJ
Wij zijn tegen bruggen over het IJ. Andere oplossingen zoals een voetgangerspassage vanaf CS en intensivering van alle ponten zijn veel effectiever en deels op korte termijn te realiseren.
Het IJ is al eeuwen een brede, open vaarweg. Dit karakter zou door bruggen ernstig aangetast worden.

Maatregel 5: voetgangerspassage CS – Buiksloterweg
Dit is een heel goed idee. Bewoners en ondernemers in dit gebied zijn hier eenstemmig voor.
Hoe mooi zou het zijn als je al wandelend vanaf CS de groene voortuin van Noord kan bereiken?
Nu al is dit gebied door Adam toren, Eye en Tolhuistuin aantrekkelijk voor inwoners van de stad en toeristen. Met deze voetgangerspassage wordt dit enorm versterkt.

Tenslotte:

Het gebied waar wij wonen, rond de Sixhaven en in de Willem III sluis, moet gevrijwaard blijven van projectontwikkelaars die hoge torens willen bouwen en bruggen die 'even' een vervoersprobleem oplossen. Laten we voorzichtig omgaan met de mooie, groenblauwe voortuin van Amsterdam Noord.

Hou rekening met het unieke karakter van deze entree naar Noord. De Dienst Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam benadrukt dit in een rapport van november 2016:

"Nieuwe oost- westverbindingen moeten nadrukkelijk niet alleen als een infrastructurele noodzakelijkheid gezien worden, maar ook als een ontwerpopgave die recht doet aan de bijzondere landschappelijke kwaliteiten en monumentale context van het Noordhollandsch Kanaal met bijbehorende waterbouwkundige werken en bebouwing."

Het is noodzakelijk om een goede alomvattende visie voor dit mooie gebied, de voortuin van Amsterdam Noord te ontwikkelen, samen met de bewoners!

Wij onderschrijven ook de zienswijze van de VWWS, die de belangen van woonbootbewoners in Willem III sluis en Sixhaven behartigt."

Inspreker ... (ontbreekt)

a Veren en brug NH-kanaal: In deze maatregel combineert de Projectgroep twee verschillende maatregelen. Inspreker trekt ze uit elkaar. Wat betreft de veren: goed idee. Zorg dat er veel meer veerponten varen tussen noord en zuid, ook op de westelijke en oostelijke flanken van het IJ. De ponten zijn karakteristiek voor Noord, onthaastend en snel te realiseren. Een goede oplossing voor een dringend vervoersprobleem.
Inspreker is tegen de brug over het NH kanaal. Hiervoor is de noodzaak niet aangetoond. Knelpunt, nu en in de toekomst, zijn vooral de noord-zuid vervoerstromen, hier moet wat aan gedaan worden. Dit kan best met meer veren en een voetgangerspassage naar CS.
De brug over het NH kanaal is een regelrechte bedreiging voor onze woonomgeving. Het valt te verwachten dat de west oost verbinding van de brug doorgetrokken wordt in een rechte lijn naar het IJpleinveer. Dit kan inhouden dat hiervoor woonarken in de Willem III sluis en/of de Sixhaven moeten wijken. Met de 20 andere woonbootbewoners van dit gebied vreest inspreker een ernstige aantasting van het woongenot en een significante vermindering van de waarde van het bezit.
Ook de Sixhaven wordt bedreigd. Het zou eeuwig zonde zijn als deze historische jachthaven, die bepaald positief uitwerkt op de sfeer in dit groenblauwe gebied zou moeten wijken voor een fiets/voetgangersbrug, waar van het nut niet is aangetoond.

b Inspreker is tegen Metrohalte Sixhaven. Deze metrohalte is veel te dicht bij Amsterdam CS. Als de metro net op gang is kan hij weer remmen. Dit is geen goede oplossing, een voetgangerspassage van CS naar Eye is een veel beter idee, in de ogen van zowel bewoners als ondernemers.
Het is bovendien verstandig eerst te kijken wat de vervoerseffecten van de Noord/Zuidlijn zonder station Sixhaven zijn. Vervoersmodellen kunnen er nog weleens naast zitten!

c Inspreker is tegen bruggen over het IJ. Andere oplossingen zoals een voetgangerspassage vanaf CS en intensivering van alle ponten zijn veel effectiever en deels op korte termijn te realiseren. Het IJ is al eeuwen een brede, open vaarweg. Dit karakter zou door bruggen ernstig aangetast worden.

d Voetgangerspassage CS – Buiksloterweg is een heel goed idee. Bewoners en ondernemers in dit gebied zijn hier eenstemmig voor. Hoe mooi zou het zijn als je al wandelend vanaf CS de groene voortuin van Noord kan bereiken? Nu al is dit gebied door Adam toren, Eye en Tolhuistuin

aantrekkelijk voor inwoners van de stad en toeristen. Met deze voetgangerspassage wordt dit enorm versterkt.

Antwoord

Ad a De vervoerwaarde-studie in het kader van de Nota van Uitgangspunten wees uit dat veel fietsers een kortere weg naar hun bestemming krijgen met een brug over het Noord-Hollands Kanaal. De verbinding tussen de Buiksloterweg en het pontplein van het IJpleinveer zorgt voor een verdere toename van het aantal reizigers op het IJpleinveer. Dit drukt zich uit in de verschuiving van het aantal reizigers op Buiksloterwegveer en IJpleinveer in alternatief 1 en 4: *** en ***, respectievelijk *** en ***.

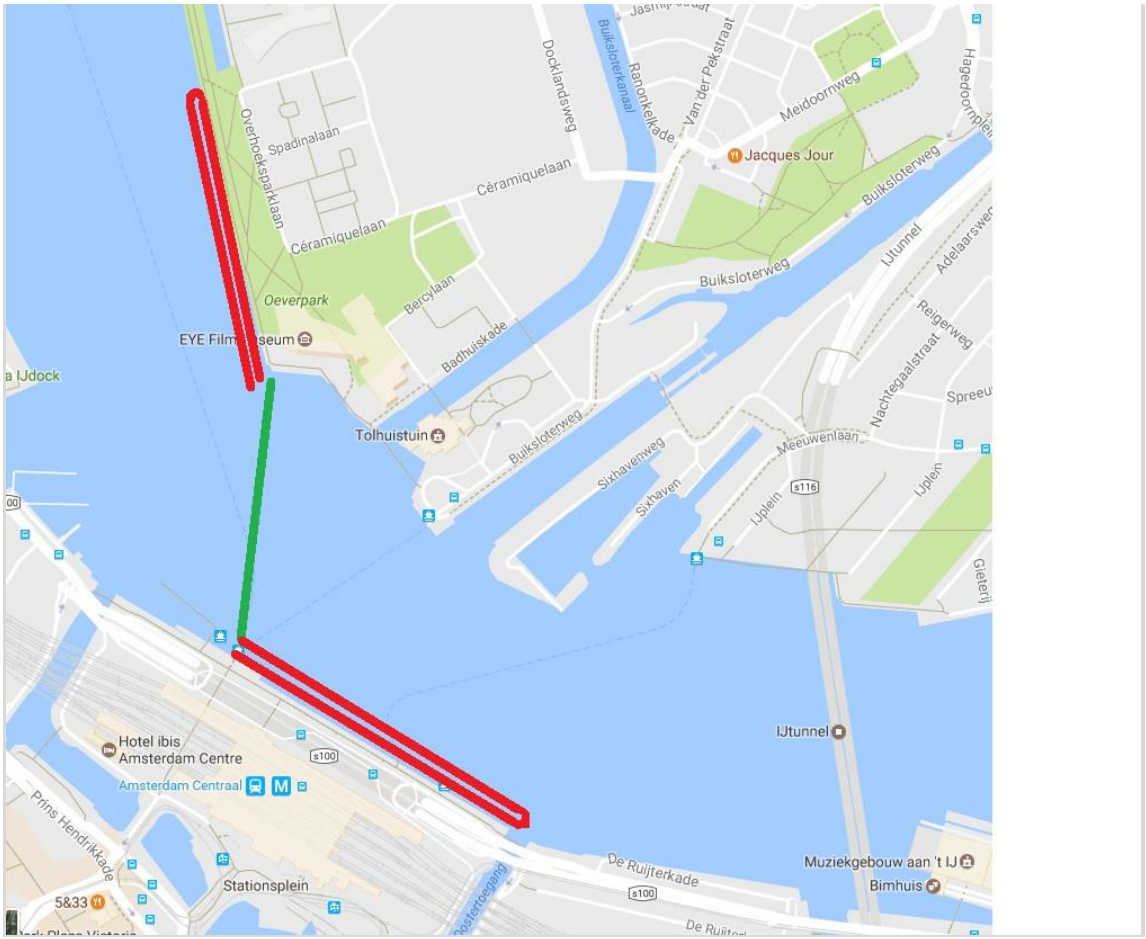
Ad b Maatregel 2 – het metrostation Sixhaven – is goedkoper en blijkt ook hogere baten op te leveren dan maatregel 5 – de voetgangerspassage CS-Buiksloterweg. Voor tot uitvoering overgegaan wordt, zullen in 2020 de effecten van de Noord./Zuidlijn geëvalueerd worden. Een jaar na oplevering van het metrostation Sixhaven vindt besluitvorming plaats. Behalve de effecten van het metrostation is ook de ontwikkeling van het reizigersverkeer op de veren en van het bouwprogramma op Overhoeks en rond de Sixhaven hiervoor van groot belang.

Ad c Antwoord ontbreekt

Ad d Antwoord ontbreekt

2.78 Zienswijze 78

"Ik lees net een stukje in het Parool.
:http://www.parool.nl/amsterdam/amsterdam-bouwt-megafietsenstalling-in-hetij~a44468624/
Als geboren Amsterdammer weet ik het natuurlijk altijd beter. Waarom niet de fietsenstalling integreren in een op/afrit van een fietserstunnel onder het IJ?"



Samenvatting ontbreekt
Antwoord nog aanpassen

Antwoord
Bij het zoeken naar mogelijke opties voor betere verbindingen over het IJ een rechte tunnel het meest wenselijk, met hellingbanen in het verlengde van de tunnel zelf.
Direct achter CS is dat voor een fietstunnel niet mogelijk. Wel is een mogelijke voetgangerstunnel opgenomen in de voorgestelde maatregelen. Deze kan met roltrappen en liften met een veel kleiner ruimte beslag worden gerealiseerd.
De fietsenstalling achter CS en de gecombineerde wandelboulevard hier bovenop heeft als gevolg een versmalling van het IJ tot gevolg. Voor de fietsenstalling wordt een aanvaarbescherming aangelegd. Als hier een toegang tot een tunnel tussen wordt geprojecteerd gaat dit ten koste van de doorvaartbreedte op het IJ. Deze combinatie heeft er uiteindelijk voor gezorgd geen verdere integratie van beide projecten na te streven.

2.79 Zienswijze 79

"Brug over het IJ? Gevaarlijk, inefficient. Gevaarlijk, omdat de snelheid van fietsers erg ongelijk is en het natuurlijk ontzettend leuk is om van het uitzicht te genieten. -> opstoppingen en ongelukken. Veel wind-> gevaarlijk, weinig gebruik. Brug moet erg hoog worden. Niet leuk voor fietsers ....

Alternatief: soort loopband waarin jij loopt en je fiets wordt meegenomen (rijdende fietstegel oid); die kun je dan vrij stijl maken. Enige echt verstandige oplossing: fietstunnel."

Inspreker vindt een fietstunnel met loopband de beste oplossing.

Antwoord
In de studie naar betere verbindingen over het IJ zijn tunnels op verschillende locaties. Een van de wensen voor een tunnel is geweest om deze zo recht mogelijk te ontwerpen: hellingbanen in het verlengde van de tunnel zelf. Bij Java eiland en achter het Centraal Station is dit niet mogelijk. In de voorgestelde maatregelen is wel een voetgangerstunnel 'maatregel 5' opgenomen. Een voetgangerstunnel kan met roltrappen en liften met een veel kleiner ruimte beslag worden gerealiseerd. Bij het Stenen Hoofd is een tunnel goed inpasbaar. Het voorstel voor een loopband wordt nu al vaak succesvol toegepast in ondergrondse fietsenstallingen. In de ontwerpfase voor een tunnel kan deze optie verder worden onderzocht.

2.80 Zienswijze 80

"Voorop staat dat er maatregelen nodig zijn om het groeiend verkeer over het IJ op te vangen.
Het IJ biedt nu een brugloze doorvaart aan het scheepvaartverkeer en dit is kenmerkend voor Amsterdam. Amsterdam is een bootjesstad en zou dat moeten blijven, sterker nog: er zijn meer routes mogelijk en er kunnen meer boten worden ingezet.
Dit geldt voor passagiers- en goederentransport door de stad, maar ook voor IJ-kruisend verkeer.
Alvorens over te gaan tot de aanleg van vaste (dure) oeververbindingen, die tegen het open karakter van het IJ ingaan, zouden eerst opties met meer veerboten en meer aanlandingspunten moeten worden onderzocht. De enige overtuigende vaste oeververbinding in de plannen is die van een tunnel voor voetgangers en fietsers ter hoogte van CS. In Rotterdam en Antwerpen werkt dat ook heel goed.

Voor het overige bepleit ik een intensivering van het pontverkeer van Houthavens in het westen tot KNSM-eiland in het oosten.
- een nieuwe verbinding NDSM-Haparandaweg/Houthavens
- Distelwegveer
- Buiksloterwegveer
- IJpleinveer
- een nieuwe veerverbinding op de plaats waar de fietsbrug bij het Java-eiland is gepland
- Oostveer
Zo wordt het verkeer tussen Noord en Zuid goed gespreid.
Naast deze directe oversteekveren zijn kris-kras verbindingen gewenst (waarvan NDSM-CS een voorbeeld is) die een schuine oversteek maken op routes met een vervoerspotentieel.

Deze oplossing maakt handhaven van de cruiseterminal mogelijk. De aanwezigheid van cruiseschepen op het IJ dragen bij aan de aantrekkelijkheid van het havengebied aldaar en het karakter van Amsterdam Havenstad.
Bij verplaatsing van de cruise terminal voorzie ik vele touringcars richting centrum komen, waar we denk ik niet op zitten te wachten.

Inhakend op uw voorstel "Sprong over het IJ":
Maatregel 1: prima
Maatregel 2: prima

Maatregel 3/4: niet doen, alternatief: meer aanlandingspunten en veerverbindingen zoals hierboven omschreven
Maatregel 5: prima

De geplande evaluatie na de maatregelen 1 en 2 leidt hopelijk tot het door mij voorgestelde alternatief voor de maatregelen 3 en 4, al kan daar natuurlijk ook eerder mee begonnen worden."

Inspreker is

a voor spreiding van het verkeer is een intensivering van het pontverkeer van Houthavens nodig. In het westen tot KNSM-eiland in het oosten, een nieuwe verbinding NDSM-Haparandaweg/Houthavens, Distelwegveer, Buiksloterwegveer, - IJpleinveer, een nieuwe veerverbinding op de plaats waar de fietsbrug bij het Java-eiland is gepland- Oostveer. . Hiernaast zijn kris-kras verbindingen gewenst.
Deze oplossing maakt handhaven van de cruiseterminal mogelijk. De aanwezigheid van cruiseschepen op het IJ dragen bij aan de aantrekkelijkheid van het havengebied aldaar en het karakter van Amsterdam Havenstad.Bij verplaatsing van de cruise terminal komen vele touringcars richting centrum.

b Maatregel 1:en 2 prima~maatregel 3/4: niet doen, alternatief: meer aanlandingspunten en veerverbindingen zoals hierboven omschreven Maatregel 5: prima
De geplande evaluatie na de maatregelen 1 en 2 leidt hopelijk tot het door mij voorgestelde alternatief voor de maatregelen 3 en 4, al kan daar natuurlijk ook eerder mee begonnen worden.

Antwoord
Het optimaliseren van het verensysteem wordt op korte termijn uitgevoerd. Als eerste is het IJpleinveer aan de beurt. De zuidelijke aanlanding wordt verplaatst, de vaarroute verandert en er gaan meer veren varen. Ook aan de verbetering van het het NDSM-veer, Buiksloterwegveer en Distelwegveer wordt gewerkt.

Om de reizigersgroei op te vangen en de drukte beter te spreiden lopen de volgende acties:

- Sinds 1 november 2016 vaart er een nieuw (en groter) veer op de Buiksloterweg-CS verbinding. In de zomer van 2017 komt daar een tweede nieuwe schip bij. Met de nieuwe schepen kunnen er meer reizigers een snelle, veilige en comfortabele manier het IJ oversteken. .
- Aankoop van nieuwe schepen die in de loop van 2018 in de vaart komen.
- Onderzoek naar verbeteringen in het ontwerp van nieuwe schepen voor meer comfort en veiligheid, het verhogen van de capaciteit en/of het beter in- en uitladen.
- Een nieuw meetsysteem waarmee vanaf eind 2017 dagelijks het aantal reizigers geteld wordt. Met deze informatie kunnen op piekmomenten meer schepen ingezet worden.

Al het voorgaande staat in de Actualisatie Nota Veren. De intentie is om de nota eind 2017 ter vaststelling aan de gemeenteraad van Amsterdam voor te leggen.

Het intensiveren van de veren is echter niet genoeg om de groei van het aantal reizigers over het IJ in de toekomst op te vangen. Daarom worden er aanvullende maatregel voorgesteld.

2.81 Zienswijze 81

"De in de conceptnota voorgestelde maatregelen zullen wel een beetje helpen, maar getuigen van veel te weinig ambitie en visie! Het is allemaal 'to little' en 'to late' en de realisatie is ook nog eens zeer onzeker omdat er te veel afhankelijkheden in zitten.

Spreiding van verkeer over de flanken is een goed idee maar wordt voorlopig niet gerealiseerd:

- *de oplossing van een brug vanaf de kop op het Java eiland wordt afhankelijk gemaakt van een omstreden andere beslissing: de verplaatsing van de PTA. Dit betekent dat realisatie allerminst zeker is en in elk geval veel tijd zal vergen, meer tijd dan gezien de ontwikkelingen wenselijk is.*
- *de oplossing van een brug vanaf de kop op het Java eiland zal veel tijd vergen gezien de inpassing van de noodzakelijk lange aanlopen in de omgeving.*
- *Op de westzijde zijn de plannen veel te weinig ambitieus. Waarom wordt het Distelwegveer niet geïntensiveerd en voorzien van een meer betrouwbare dienstregeling. Samen met de aanleg van de wel in een bestemmingsplan opgenomen, en ook op jullie kaartje ingetekend, maar nog ontbrekende brug (of eigenlijk bruggen!!) over het Johan van Hasseltkanaal kan dit veer behoorlijk wat verkeer op de westflank opvangen. Zeker als aan de stad-zijde de aanlegplaats van het veer wordt geoptimaliseerd.*

De aanleg van een passage achter het CS naar de IJ-promenade (maatregel 5) pakt het knellende verbindingsprobleem in het hart aan. Dit knelpunt in het midden zal snel erger worden als de congresruimte met 5000 plaatsen in Maritim is gerealiseerd en ook als al die premium woningen worden gerealiseerd op Overhoeks en op de Strip. De verwachting is dat de nieuwe bewoners op Overhoeks en in de Buiksloterham meer op de stad georiënteerd zullen zijn dan de traditionele 'noorderling'. Dat geldt in elk geval voor alle hotelfaciliteiten welke nu al zijn ontwikkeld en zullen worden ontwikkeld.
De aanleg van deze passage staat ten onrechte op plaats 5 van het maatregelenlijstje en dan ook nog als "alleen als dit nog nodig is". Dat betekent dat realisatie van zo'n uitgang Noord van het CS afhankelijk wordt gemaakt van de realisatie van de Javabrug die weer afhankelijk wordt gemaakt van verplaatsing van de PTA … Voorwaar geen slagvaardig voorstel. Op nu al hoogst noodzakelijke oplossingen kan de stad zo nog heel erg veel jaren wachten.
De aanleg van zo'n passage is misschien kostbaar, maar wel redelijk snel te realiseren. In elk geval lijkt de aanleg hiervan infrastructureel redelijk eenvoudig te realiseren. De aanleg zou gecombineerd kunnen worden met de aanleg van de geplande fietsenstalling onder het waterfront achter het CS. Aanleg van een passage zou getuigen van durf en ambitie en zou het snel ontwikkelende Noord echt verbinden aan de stad.
In de conceptnota wordt de vrees geuit dat een passage CS-Buiksloterweg zal leiden tot verkeerscongesties omdat dit een extra verkeersaanzuigende werking zou kunnen hebben. Dit is een onzin redenering. De congestie in het centrum ontstaat omdat er veel faciliteiten ontwikkeld worden in Noord, juist op deze plaats. De verkeerscongesties zijn op dit moment al een feit en worden veroorzaakt door de stormachtige ontwikkeling van juist het stuk Noord dat aansluit op de Buiksloterweg. Dat verdient dus juist een voortvarende oplossing. Als er ook op de flanken voorzieningen worden gemaakt zal het met aanzuiging van extra verkeer wel meevallen.

Het enige goede aan de conceptnota van uitgangspunten is de voorgestelde verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJ-pleinveer, tezamen met een brug over het Noord-Hollands kanaal. Dit zal allicht iets helpen het Buiksloterwegveer te ontlasten.
Dit zou op de westflank ook redelijk snel gerealiseerd kunnen worden door optimalisatie van het Distelwegveer met aanleg van een brug over het Johan van Hasselt kanaal. Waarom wordt dit niet voorgesteld?
Een in enkele stukken geopperd extra(?) veer met een aanlandpunt achter het EYE of op de Bundlaan is een slecht plan dat ik met klem verwerp. Aanlanding van het veer midden in het woongebied van Overhoeks zal leiden tot onaanvaardbare overlast en aantasting van het Oeverpark. De wegcapaciteit

in het woongebied van Overhoeks is niet groot genoeg om het verkeer dat dan hierlangs wordt geleid te accommoderen.

Tenslotte blijft het onbegrijpelijk dat er niet NU hard gewerkt wordt aan station Sixhaven, nu dit werk, zolang de metro nog niet rijdt, ongestoord en met minder kosten uitgevoerd kan worden. Dat een dergelijk besluit zou leiden tot extra vertraging in de oplevering van de Noord-Zuidlijn is niet geloofwaardig omdat dit lokaal werk is en, zolang de metro nog niet rijdt, uitgevoerd kan worden zonder al te veel interferentie met de afbouw van de Noord-Zuidlijn. Uitvoering uitstellen totdat de metro in bedrijf is leidt tot hoge extra kosten en een nodeloos lange bouwperiode. Het geen besluit nemen om NU aan dit station te beginnen getuigt van politieke lafheid die de burger ook nog eens veel extra geld gaat kosten …"

Inpreker

a mist aandacht voor het Distelwegveer plus de aansluitende brug over het Johan van Hasseltkanaal.
b vindt IJpleinveer is OK, maar is geen voorstander van het Bundlaanveer.
c wil dat het Sixhavenstation nu wordt uitgevoerd.
d wil dat de voetgangerspassage snel wordt uitgevoerd.

Antwoord

Ad a De ontwikkeling van het Distelwegveer en een eventueel Bundlaanveer komen aan de orde in de actualisering van de Nota Veren. Als in 2020 besloten wordt tot aanleg van een vaste Stenen Hoofdverbinding ligt verplaatsing van het Distelwegveer naar een nieuwe locatie, bijvoorbeeld met een aanlanding bij de Bundlaan, minder voor de hand.
De extra brug over het Johan van Hasseltkanaal, aansluitend op de huidige aanlanding van het Distelwegveer, maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling in de Buiksloterham. Uitvoering is gepland in **. De brug maakt ook de route van het Oeverpark naar NDSM meer continu.

Ad b Idem

Ad c Versnelling van de uitvoering van metrostation Sixhaven wordt onderzocht. Een jaar na Het optimaliseren van het verensysteem wordt op korte termijn uitgevoerd. Als eerste is het IJpleinveer aan de beurt. De zuidelijke aanlanding wordt verplaatst, de vaarroute verandert en er gaan meer veren varen. Ook aan de verbetering van het het NDSM-veer, Buiksloterwegveer en Distelwegveer wordt gewerkt.

Ad d Idem

Om de reizigersgroei op te vangen en de drukte beter te spreiden lopen de volgende acties:

- Sinds 1 november 2016 vaart er een nieuw (en groter) veer op de Buiksloterweg-CS verbinding. In de zomer van 2017 komt daar een tweede nieuwe schip bij. Met de nieuwe schepen kunnen er meer reizigers een snelle, veilige en comfortabele manier het IJ oversteken. .
- Aankoop van nieuwe schepen die in de loop van 2018 in de vaart komen.
- Onderzoek naar verbeteringen in het ontwerp van nieuwe schepen voor meer comfort en veiligheid, het verhogen van de capaciteit en/of het beter in- en uitladen.
- Een nieuw meetsysteem waarmee vanaf eind 2017 dagelijks het aantal reizigers geteld wordt. Met deze informatie kunnen op piekmomenten meer schepen ingezet worden.

Al het voorgaande staat in de Actualisatie Nota Veren. De intentie is om de nota eind 2017 ter vaststelling aan de gemeenteraad van Amsterdam voor te leggen.

Oplevering van het metrostation Sixhaven vindt besluitvorming plaats over eventuele uitvoering van een voetgangerspassage CS-Buiksloterweg. De uitvoering hangt onder andere af van de effecten van het metrostation, de ontwikkeling van het reizigersverkeer op de veren en het bouwprogramma op Overhoeks en rond de Sixhaven.

2.82 Zienswijze 82 (moet dit niet bij inspraakreacties?)

"Ik sta hier zeer positief tegenover een sprong over het IJ.

Amsterdam Noord is een groei stadsdeel voor wonen, werken en recreatie. Ook Oostzaan, Landsmeer en Zaanstad kunnen voordeel erbij hebben. Zeker nu de Ebike populair is geworden. Vervoersstromen moeten wel zoveel mogelijk gescheiden zijn zodat niemand elkaar tot last is, Dat is voor mij een voorwaarde.

Ik kies voor maatregel 5 als de belangrijkste. Los ervan moet metrostation Sixhaven en een fiets/voetgangersbrug over het Noord Hollandskanaal komen. Ook zullen ponten nog steeds een rol blijven spelen.

Suggestie:
Ik vind dus een tunnel het belangrijkste. Echter een tunnel zoals de Maastunnel in Rotterdam of de voetgangers en fietstunnel in Antwerpen hoeft het niet te zijn. Amsterdam zal dan ook niet de mogelijkheden gebruiken die nu voorhanden zijn. Thyssen Krupp heeft liften en roltrappen en rolbanen die volgens een elektrische lineaire aandrijving die niet meer gebonden zijn aan een schacht in verticale richting. Schachten kunnen alle vormen en richtingen hebben en liftcabines kunnen achter elkaar opereren daarmee wordt de capaciteit enorm vergroot.
Verder mag men best wat creatiever zijn in de aankleding. Amsterdam heeft een zeer bijzondere flora en fauna waar de meeste inwoners van de Metropool Regio Amsterdam geen weet van hebben. Ik zou de tunnel aankleden met aquariums en terrariums zodat planten, vissen, reptielen die in de Metropool Regio Amsterdam leven te laten zien. Ook moet er plaats zijn voor horeca. Een andere suggestie om een grote lange modelbaan aan te leggen zodat op een speelse manier de geschiedenis van Amsterdam wordt getoond. Zoals in Miniworld Rotterdam.
Bruggen kunnen heel erg mooi zijn en een positieve stempel om de stad hebben. Echter de kracht van het IJ is dat het een weids uitzicht geeft en daarmee rust uitstraalt. Met de pont over het IJ varen geeft even een rust moment. In Hamburg heb je veel horeca langs de Elbe. De attractie zijn is daar ook de grote schepen die langsvaren. De Amsterdam Boulevard kan deze attractie ook hebben als het de cruise schepen bij de huidige PTA aangemeerd blijven worden. De Cruise schepen moeten bij de PTA aangemeerd blijven worden. Dit omdat je voor de bezoekers een eerste klas entree heb en niet een achteraf plaats die nietszeggend is. De IJmuider sluizen worden nu vergroot. Maak deze sluis ook interessant voor de touroperators om met grotere schepen te komen.

Ik ben het met de stelling eens dat er dan een grote verbetering is.

Ik maak gebruik van de NDSM veer, De Buikersloterwegveer en de Hempont en ga met de trein door de Hemtunnel."

Inspreker staat positief tegenover Sprong over het IJ en vindt een tunnel het belangrijkst.
Inspreker geeft een aantal heeft suggestie voor tunnels.

a Er zijn nu liften en roltrappen en rolbanen met een elektrische lineaire aandrijving die niet meer gebonden zijn aan een schacht in verticale richting.
b Wees creatiever in de aankleding, bijvoorbeeld met aquariums en terrariums zodat planten, vissen, reptielen die in de Metropool Regio Amsterdam leven te laten zien. Ook moet er plaats

zijn voor horeca. Een andere suggestie om een grote lange modelbaan aan te leggen zodat op een speelse manier de geschiedenis van Amsterdam wordt getoond. Zoals in Miniworld Rotterdam.

c De Cruise schepen moeten bij de PTA aangemeerd blijven worden. Het is een eerst e klas entree.

Antwoord

Ad e Het ontwerp van de brug wordt in de vervolgfase uitgewerkt. Nieuwe technologieën worden hierin verwerkt. Veel aandacht is er voor de sociale veiligheid en de aankleding. Horeca, winkels en attracties zijn onderdeel hiervan. Zie ook de beantwoording van zienswijze

Ad f Idem

Ad g Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord van Zienswijze 4.

2.83 Zienswijze 83

WVDS: zienswijze in bijlage?

Samenvatting ontbreekt
Antwoord nog aanpassen

Antwoord

In het ontwerp van de bruggen wordt rekening gehouden met een beweegbaar deel voor schepen die te hoog zijn voor de vaste brugdelen. Het openingsregime van de beweegbare bruggen wordt afgestemd met het bestaande regime van de Schellingwoudebrug en/of de Oranjesluizen. In het vervolgtraject zal nader worden bepaald hoe hier het beste op kan worden aangesloten.

Uw veronderstelling dat de pleziervaart komende vanaf de Oranjesluizen het IJ dwars moeten oversteken om gebruik te maken van het nieuwe kanaal op de kop van het Java-eiland is niet juist. Aan de noordzijde van de brug is ook een beweegbaar deel geprojecteerd. Hier kan de pleziervaart van oost naar west gebruik van maken zonder het IJ dwars over te steken.

De huidige fietsverbinding over de sluisdeuren van de Willemssluizen, is onvoldoende voor het huidige maar zeker voor het toekomstige fietsverkeer. De meest logische positie van de een beweegbare brug is ten zuiden van de sluizen om een zo direct mogelijke fietsverbinding te creëren. Deze fietsverbinding wordt onderdeel van de ontwikkelingsstudie naar het sixhavengebied waartoe gelijktijdig met de voorkeursbesluiten voor de maatregelen voor sprong over het IJ een principebesluit zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Bij deze gebiedsstudie, de conclusies, de definitieve locatie van de brug, de aansluitende routes naar de brug, en de inpassing van de metrostationtoegangen zullen alle direct belanghebbenden zoals Watersportvereniging Dok en Scheepsbouw nauw worden betrokken

2.84 Zienswijze 84

" Wat mij betreft komen er één of meerdere fiets- en voetgangerstunnels.

In Antwerpen vond ik de tunnel onder de Schelde een verademing! Die stamt uit de jaren dertig, is meer dan 572 meter lang, 31 meter diep, in 2 jaar gebouwd en functioneert nog steeds perfect! Zonder graffiti.
Wat misschien helpt tegen graffiti is dat er vlak naast de ingang aan de centrum zijde een aantrekkelijk speelplein is waar druk wordt gesport.

Zie ook het filmpje: https://www.youtube.com/watch?v=p7Cz1y5yodI

Uiteraard zal de tunnel in Amsterdam breder moeten worden, met ruimte voor zowel voetgangers als een fietspad.
Dus een ruim budget voor kunst!!

Belangrijkste voordelen van tunnels boven brug:
1) heel veel minder beslag op de schaarse ruimte bovengronds
2) veel aangenamer voor fietsers en voetgangers. De Schellingwouderbrug bijv. is een crime voor fietsers: ver omrijden, alleen een trap, geen lift, hinder van wind (vaak en veel) en regen.
3) geen/minder hinder voor scheepvaartverkeer, daar hoeft een tunnel geen rekening mee te houden, mits diep genoeg!
4) een prachtige uitdaging om dit energiezuinig en liefst energieneutraal te realiseren! Kan innovatie bevorderen en daarmee een nieuw exportproduct!

Ik hoop dus op één of meer tunnels! Van bruggen zal ik persoonlijk nòch als fietser nòch als voetganger gebruik maken! Ik neem altijd met veel genoegen de pont en hoop dit te kunnen blijven doen.
Verder staat het voor mij buiten kijf dat er een metrohalte moet komen bij de Sixhaven! Wat een omissie dat die niet in de planning staat!"

Inspreker is voor één of meerder fietstunnels. Een voorbeeld is de St. Annatunnel in Antwerpen. Tunnels hebben meerder voordelen ten opzichte van bruggen.

Antwoord
B en W kiezen in het Voorgenomen Voorkeursbesluit voor realisering van een Javabrug op de oostflank en voor het open houden van de keuze voor een brug of tunnel bij het Stenen Hoofd op de westflank. De argumenten zijn onder andere:
- Bruggen zijn comfortabeler in het gebruik dan tunnels. Het te overbruggen hoogteverschil is groter bij tunnels (7-8 versus 20-21 meter). Fietsers moeten twee keer op- en afstappen om in een tunnel naar beneden en weer naar boven te gaan. Met een goede inrichting en vormgeving van hellingen en stijgpunten kan aan bezwaren tegen bruggen tegemoet worden gekomen.
- 's Avonds en 's nachts zijn tunnels onprettig, zeker als je niet recht naar beneden kunt en geen goed overzicht hebt. Bij een Javatunnel is door de beperkte ruimte een toegang in harmonicavorm of in een knik onvermijdelijk. De Externe Adviescommissie en de in de Kwalitatieve Review geraadpleegde experts ontraadden dergelijke oplossingen.
- Een Javabrug heeft een hogere vervoerwaarde dan een Javatunnel. Daarin is verdisconteerd dat een brug buiten de ochtend- en avondspits regelmatig open zal gaan voor de recreatievaart, vergelijkbaar met het openingsregime van de Schellingwouderbrug.
- Een brug maakt de verbinding tussen de delen van de stad fysiek ervaarbaar en zichtbaar.

De keuze voor een brug of tunnel bij het Stenen Hoofd is nog niet gemaakt. De inpassing van een Stenen Hoofdtunnel is eenvoudiger dan die van een Javatunnel door de grotere maat van het IJ.

Door de gestrekte entrees is de vervoerwaarde groot en de sociale veiligheid mogelijk minder problematisch. Deze aspecten zijn belangrijk in de latere afweging.

Maatregel 5 van de voorgestelde maatregelen is een voetgangerspassage (tunnel) vanaf Centraal station naar de Buiksloterweg. Voorlopig is het een tunnel voor alleen voetgangers. Mogelijk wordt in een vervolgfase gekeken of de tunnel ook toegankelijk wordt voor fietsers.

2.85 Zienswijze 85

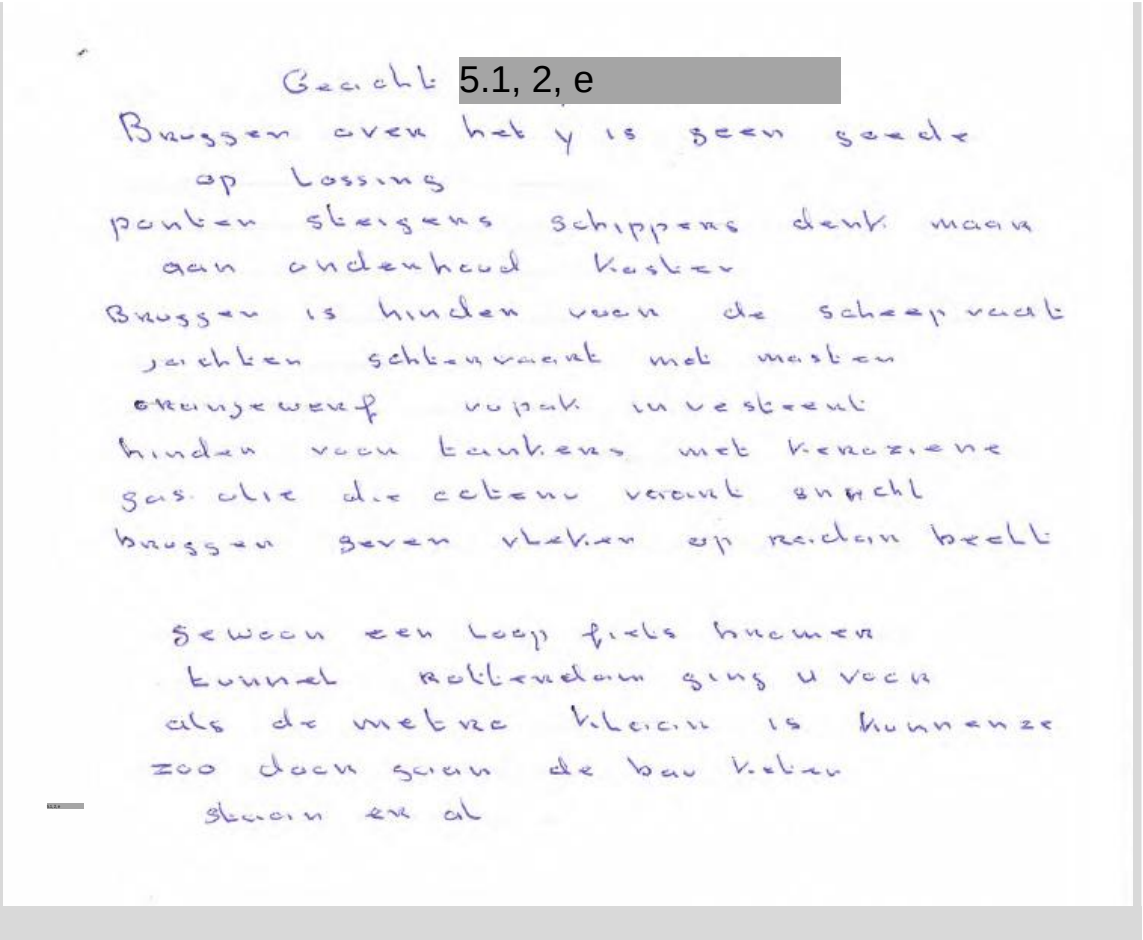
"Een van de consequenties van een brug vanaf het Java eiland naar Noord is dat de Passenger Terminal zou moeten verplaatsen naar het westelijk havengebied.
Voordat u hiertoe besluit, raad ik u aan eens te rade te gaan bij het gemeentebestuur van Porto (Portugal). Deze gemeente besloot ooit iets vergelijkbaars.
De terminal werd richting de zee verplaatst. Het gevolg hiervan was/is een dramatische, structurele afname van het aantal bezoekers aan het historische stadscentrum.
Als dat in Amsterdam zou gebeuren, scheelt dat de plaatselijke middenstand vele tonnen aan inkomsten. Aan de andere kant wordt het wel rustiger in het centrum.
Het is maar net wat je wilt bereiken.

Overigens begrijp ik niet waarom de Passenger Terminal zou moeten wijken voor een brug.
Het argument is dat de schepen dan niet meer het gebied kunnen bereiken waar ze moeten keren.
Maar daar zijn twee simpele oplossingen voor:

1/ maak een brug die open kan of in zijn geheel kan wijken; dat hoeft hoogstens tweemaal per dag te gebeuren.
2/ laat schepen bij vertrek eerst een stuk achteruit varen en vervolgens keren waar het IJ daarvoor breed genoeg is."

ANTWOORD ONTBREEKT

2.86 Zienswijze 86



Inspreker is tegenstander van bruggen in verband met hinder voor het scheepvaarverkeer. De voorkeur gaat uit naar een tunnel, zoals in Rotterdam.

Antwoord
Voor het antwoord wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze….

3 Adviezen en beantwoording

3.1 Advies 1: Stadsdeel Noord

J.A. van Berkum, voorzitter, R. van der Velden, secretaris dagelijks bestuur van de bestuurscommissie Noord, gemeente Amsterdam

De hoofdpunten van het advies van de bestuurscommissie Noord zijn:

a Versnel de besluitvorming en voorbereidingen voor vaste verbindingen over het IJ en schakel deze meer parallel voor oost, west en het centrale deel;
b Besteed voor de korte termijn (vèèr 2020) meer aandacht aan extra (veer)verbindingen tussen Westerdok - Buiksloterham;
c Voorzie in extra fietsstallingsgelegenheid bij de pontaanlanding Tolhuistuin, naar voorbeeld plannen CS-zijde;
d Houd vast aan de keuze voor bruggen, boven tunnelvarianten;
e Koppel de aanleg van nieuwe en bestaande verbindingen aan OV-halteplaatsen op beide oevers;
f Neem bij onderzoek naar brugverbindingen op de buitenflanken op lange termijn, de mogelijkheid mee van medegebruik door OV. Overweeg vanuit dat oogpunt op de buitenflanken ook kabelbaaninitiatieven en reageer op het initiatief en haalbaarheidsonderzoek van de Stichting IJbaan;
g Koppel eventuele gebiedsontwikkeling in de omgeving van station Sixhaven aan de uitgangspunten: op menselijke maat, kwalitatief hoogwaardig en de groene loperfunctie van de Kanaalzone intact latend;
h Verbind de weginrichting van een aantal auto- en fietsverbindingen in Oud-Noord aan nieuwe stedenbouwkundige opgaven in die gebieden;
i Zorg voor een programmatische aanpak en sluitende dekking voor het geschetste pakket ter verbetering van het aansluitend fietsnetwerk;
j Maak bij de doorontwikkeling van Oud-Noord gebruik van de visie, kennis en initiatieven van bewoners en ondernemers. Benut de kans van een wijkontwikkeling die door hun deelname en inzet wordt gedragen en die ook bijdraagt aan het verbeteren van de oude wijken;
k Weeg de ontwikkeling in Noord en ambities wat betreft woningbouwaantallen, dichtheden, etc. steeds af tegen ambities en randvoorwaarden op gebied van ruimtelijke kwaliteit, menselijke maat, bereikbaarheid en voorzieningenniveau;
l Zie af van de omgeving pakhuis De Vrede als toekomstige locatie voor een PTA Zeecruise en kies voor ontwikkeling van de Noorder IJplas als recreatief en toegankelijk schakelpunt tussen de stedelijke gebieden aan IJ en Zaan. Zoek voor de PTA naar alternatieven in Westpoort, zoals o.a. aanbevolen door de Externe Adviescommissie Sprong over het IJ.

Antwoord

Ad a In het Definitieve Voorkeursbesluit is de besluitvorming van maatregel 4 en 5 versneld.
Ad b Intensivering van de veerverbindingen (opvoeren frequentie, grotere veren Distelwegveer en NDSM-veer) komt aan de orde in de actualisering van de Nota Veren.
Ad c Dit punt wordt meegenomen in de planvorming voor het gebiedsontwikkelingsproject Sixhaven en omgeving.

Ad d Maatregel 3 wordt niet heroverwogen.
Ad e De busverbindingen in Amsterdam-Noord zullen de komende jaren - na opening van de NoordZuidlijn - aangepast worden. De ervaring leert **
Ad f Het raadsadres van de stichting IJbaan wordt behandeld in **.
Ad g Deze punten worden meegenomen in de planvorming voor het gebiedsontwikkelingsproject Sixahaven en omgeving.
Ad h Dit punt wordt meegenomen in de planvorming voor het gebiedsontwikkelingsproject Sixhaven en omgeving.
Ad i De aanpak van het aansluitend fietsnetwerk is verder uitgewerkt in het Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit Sprong over het IJ.
Ad j Dit punt wordt meegenomen in de planvorming voor het gebiedsontwikkelingsproject Sixhaven en omgeving.
Ad k Dit punt wordt meegenomen in de planvorming voor het gebiedsontwikkelingsproject Sixhaven en omgeving.
Ad l Verschillende alternatieve locaties voor de PTA, inclusief varianten in de Coenhaven en in de Achtersluispolder, worden onderzocht in het kader van de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA. Het havenbedrijf is uitgenodigd een locatie in Westpoort voor te stellen.

3.2 Advies 2: Stadsdeel Oost

I. Manuel, voorzitter, E.M. Overzier, secretaris dagelijks bestuur van de bestuurscommissie Oost, gemeente Amsterdam

a Adviseert om een goede ruimtelijke landschappelijke inpassing te maken in de bestaande leefomgeving, voor zowel de aanlanding van de brug als voor het optimaliseren van het fietsnetwerk.
b Het proces – de brede participatie – die is gehanteerd in het voortraject bij Sprong over het IJ spreekt ons en de bewoners van Amsterdam aan. Het heeft destijds veel reacties en initiatieven opgeleverd. Wij vragen u deze interactieve participatie bij de uitwerkingen te continueren en co-creatie daaraan toe te voegen.
c Uit studies blijkt dat de aanleg van bruggen met veel onzekerheden is omgeven en veel voorbereidingstijd vergen. Een goed verensysteem is daarom de komende jaren de sleutel voor de groeiende reizigersstroom over het IJ. Ook daarna zijn veren van grote waarde voor de stad.

Antwoord
Ad a In verschillende Plannen van Aanpak wordt het vervolgproces uitgewerkt. Daarin komen de genoemde aspecten aan de orde.
Ad b In de volgende fase worden de voorgestelde maatregelen van Sprong over het IJ uitgewerkt. Dan wordt een werkwijze van de rijksoverheid gehanteerd voor het toepassen van participatie; weten wat er speelt, erkennen wat er speelt, handelen naar wat er speelt.
Ad c Door middel van r evaluatie en monitoring zal het verensysteem aangepast worden voor de opvang van de toenemende drukte.

3.3 Advies 3: Stadsdeel West

G.J. Bouwmeester, voorzitter, E.M. Overzier, secretaris dagelijks bestuur van de bestuurscommissie West, gemeente Amsterdam

a Een verbinding aan de westzijde van het centrum is in het voorgenomen besluit van het college op de lange baan geschoven. Het college kiest voor een gefaseerde aanpak waarbij eerst de ponten geïntensiveerd wordt, daarna de verbinding aan de oostkant gerealiseerd wordt en pas daarna, na 2020, een verbinding aan de westkant wordt overwogen.
b Gevolg van de nu voorgestelde maatregelen is dat een verbinding aan de westkant op zich laat wachten. We zijn verheugd dat door deze keuze het Stenen Hoofd als rafelrand van West de culturele- en buurtfunctie kan behouden. Tegelijkertijd wijzen wij het college opnieuw op de gebiedsontwikkelingen (HavenStad) aan zowel de West- als de Noordwestkant van het IJ. Wij vragen u te blijven openstaan voor alternatieven.
c Wij missen in uw voorkeursbesluit aandacht voor het optimaliseren en intensiveren van de westelijke veren. Zeker bij het op korte termijn niet realiseren van een westelijke vaste oeververbinding kan niet worden volstaan met de huidige (suboptimale) verbinding. Wij vragen u daarom op korte termijn te onderzoeken hoe zowel de Distelweg-Westerdoksdijk als de NDSM—Tasmanstraatveer beter en intensiever kunnen worden benut.
d Voor de korte termijn willen wij u wederom wijzen op de kabelbaanoptie. Gezien de uitkomsten van het door Arcadis uitgevoerde haalbaarheidsonderzoek naar de aanleg en exploitatie van een kabelbaan lijkt breed gedragen vervolgonderzoek een logische volgende stap. Een kabelbaan zou de druk op korte termijn kunnen verlichten en bovendien de ontwikkeling kunnen aanzwengelen en de verbinding tussen zowel het noordelijke als het westelijke deel van de stad verder kunnen versterken.
e Wij vragen u ook bij toekomstige keuzes volgend uit het voorliggende besluit een breed afwegingskader toe te passen en daarbij ook rekening te houden economische en werkgelegenheidseffecten.

Antwoord

Ad a De voorgestelde verbinding tussen het Stenen Hoofd en Buiksloterham scoort hoog in de inpassings- en vervoerswaardestudies (en iets beter tot vergelijkbaar met de brugverbinding tussen Kop Java en het Hamerkwartier). Een vaste verbinding richting het westen is wat betreft nautische inpassing (kruisende vaarwegen) en vervoerswaarde minder aantrekkelijk (kosten-baten). Een vaste verbinding meer richting het centrum kan leiden tot te hoge drukte op de aansluitende fiets- en voetpaden.

Ad b De voorgestelde vaste verbinding bij het Stenen Hoofd (maatregel 4) blijft onderdeel van het Voorkeursbesluit. Uit de inspraak komt nadrukkelijk de wens naar voren om de uitvoering van deze verbinding te versnellen. Het Stenen Hoofd als waardevolle rafelrand voor de buurt wordt zeker onderschreven. In een verdere uitwerking is de verblijfskwaliteit van de oever een belangrijk aandachtspunt. Met een nieuwe verbinding wordt de noordelijke en groene IJ-oever goed bereikbaar. Dit kan gezien worden als een extra kwaliteit voor de buurten op de zuidelijke oever.

Ad c In de Nota Veren wordt voorgesteld om deze veren te optimaliseren (meer veren, meer capaciteit). De intentie is om de nota eind 2017 ter vaststelling aan de gemeenteraad van Amsterdam voor te leggen.

Ad d De kabelbaan maakt geen onderdeel uit van Sprong over het IJ. Uit eerdere studies is gebleken dat de vervoerwaarde betrekkelijk laag is in vergelijking met de andere verbindingen van Sprong over het IJ. Dit heeft ook te maken met de ruimtelijke inpassing

die alleen mogelijk is op de verre flanken. Wel kan een kabelbaan op regionaal vervoersniveau van betekenis zijn. De studie van de initiatiefnemers krijgt in regionaal verband een vervolg.

Ad e De economische en werkgelegenheidseffecten zijn meegenomen in de Maatschappelijke Kosten- en Baten Analyse (MKBA) die mede als basis hebben gediend voor het voorkeursbesluit.

3.4 Advies 4: Stadsdeel Centrum

Het stadsdeel Centrum:

a geeft aan dat het verplaatsen van het IJpleinveer naar de De Ruyterkade Oost een belangrijke schakel is in het spreiden van de druk aan de centrumkant van het IJ. Een goede coördinatie met andere projecten in het gebied is nodig, waaronder het parkeren van touringcars. Dit parkeren zou zoveel mogelijk bij de PTA moeten om de De Ruyterkade Oost te ontlasten.

b ondersteunt de keuze van het college om het snel groeiende fietsverkeer te spreiden over de flanken en constateert dat het fietsnetwerk op de flanken uitgebreid moet worden om de hoge gebruiksintensiteit te faciliteren, zowel in Noord als in Centrum.

c stelt voor om vooruitlopend op de Javabrug een Javaveer te laten varen.

d wijst op het belang van de inbreng van de bevolking en het gebruik maken van de bestaande netwerken en overlegstructuren.

Antwoord

Ad a Bij verplaatsing van het IJpleinveer wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van het Oosterdokseiland en het halteren van de touringcars. Ook stadsdeel Centrum is hierbij betrokken. Op de De Ruyterkade Oost kunnen touringcars kort halteren. Voor parkeren worden ze doorverwezen naar de PTA en de P+R Zeeburg. Dit 'haltemanagement' is gebaseerd op ervaringen met halteren op de Prins Hendrikkade en het Stationseiland.

Ad b Bij het verplaatsen van het IJpleinveer hoort het verbeteren van de fietsroute van de De Ruyterkade Oost via de Oostertoegang tot aan de Nieuwmarkt. Aan de noordkant komt er een fietsverbinding tussen het Buiksloterwegveer en het IJpleinveer waardoor er een betere uitwisseling van fietsverkeer tussen beide veren ontstaat.

Ad c Als de Javabrug wordt aangelegd dan worden de fietsroutes van en naar de brug ook aangepakt: aan de zuidkant de route van de Jan Schaeferbrug via de Kattenburgerstraat tot aan het Kadijksplein waarbij de ontwikkelingen van bijvoorbeeld het Marineterrein meegenomen worden. De komende tijd wordt dit verder onderzocht. In het concept-Plan van Aanpak voor de uitvoering van het Voorkeursbesluit staat een hoe de zwakke en ontbrekende fietsschakels worden opgepakt.

Ad d Onderzoek wijst uit dat het maken van aanlandingen op de kop van het Javaeiland en de Boorstraat hoge kosten met zich meebrengt. Bovendien kan er maar relatief kort gebruik van worden gemaakt. Op de kop van het Javaeiland wordt een hotel gebouwd en er staat tijdelijk een school. De aanleg van een aanlanding is dus pas over een aantal jaren mogelijk, en dan start mogelijk de bouw van de Javabrug. Wel blijft het Oostveer varen tot de Javabrug is geopend. De inbreng van bewoners, bedrijven en ondernemers in Centrum is onderdeel van het communicatietraject in de volgende fases van de projecten.

3.5 Advies 5: Rijkswaterstaat

drs R.F. Demoet, Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat West- Nederland-Noord

a Maatregel 1. RWS heeft geen bezwaar tegen het voorliggende voorstel voor het optimaliseren van het IJpleinveer door meer en grotere veren en een nieuwe aanlanding aan de zuidzijde (en daardoor een snellere oversteek) te realiseren. Mits de veiligheid wordt gewaarborgd (zie ook brieven d.d. 10 mei en 4 juli 2016 omtrent de technische eisen en wensen IJ-oeververbindingen).
b Maatregel 2 en 5. Tevens onderschrijf t RWS het voorstel van de bouw van het metrostation Sixhaven en een voetgangerstunnel CS Buiksloterweg, omdat deze projecten een positieve bijdrage leveren aan personenvervoer en geen negatieve invloed hebben op het vaarwegverkeer.
c In het voorbereiden bouw langzaam verkeerbrug Kop van Java en Hamerstraatgebied (2) kan RWS zich niet vinden. Een brug heeft een negatieve invloed op de bereikbaarheid, vlotheid, beschikbaarheid en de veiligheid van het Noordzeekanaal. Een tunnelvariant voorkomt elk conflict tussen het land en scheepvaartverkeer. In geen enkel opzicht doet een tunnelvariant afbreuk aan de bereikbaarheid van Amsterdam. Het advies is om het besluit te heroverwegen. Het tunnelonderzoek van RWS heeft aangetoond dat een tunnel in de vorm van een 'passage' op deze locatie kansrijk is, omdat er tunnelvarianten mogelijk zijn, die passen binnen de inpassingseisen van de gemeente Amsterdam. De onderzochte tunnelontwerpen - gebaseerd op een minder diepe ligging - zorgen voor nieuwe inzichten en gunstigere uitkomsten op de aspecten sociale veiligheid, comfort en reistijden. De tunnelontwerpen van RWS laten zien dat een tunnelvariant zowel in aanleg als in onderhoud goedkoper kan dan een functioneel gelijkwaardige brugoplossing. RWS is van mening dat de onderhoudskosten van beweegbare, stalen bruggen hoger zijn dan in de MKBA van de gemeente Amsterdam is aangenomen. Tevens zijn de bedienkosten van de brug nog niet meegenomen.
   RWS doet het College van de gemeente Amsterdam het verzoek om het advies en de resultaten van de door RWS uitgevoerde studie "Tunnel Kop van Java (februari 2017)" mee te nemen in de heroverweging van het Voorkeursbesluit en de resultaten van deze nieuwe tunnelvarianten in de MKBA door te rekenen.
d Maatregel 4. Reserveren vaste oeververbinding tussen Stenen Hoofd en Grasweg: RWS adviseert om bij het reserveren van de oeververbinding tussen Stenenhoofd en Grasweg uit te gaan van een tunnelvariant, vanwege eerder genoemde argumenten. Tevens scoort deze tunnelvariant het best in de nu voorliggende MKBA.
e RWS adviseert eerst de veerverbinding te optimaliseren en het metrostation Sixhaven te realiseren. Pas daarna het besluit te nemen over het bouwen van een vaste oeververbinding. En dat een integrale keuze wordt gemaakt voor alle (geplande) vaste oeververbindingen. Dit betreft dus ook de beoogde toekomstige oeververbindingen die buiten het te nemen Voorgenomen Voorkeursbesluit vallen, zoals de vaste oeververbinding Stenenhoofd en Sluisbuurt. Waarbij ook een toekomstperspectief kan worden opgesteld, zodat een goede invulling kan worden gegeven aan de benodigde beheersmaatregelen ten behoeve van de veiligheid.
f Indien na nadere afweging en overleg alsnog een brug in beeld blijft, dan zal RWS daar eisen aan stellen voor wat betreft hoogte van de brug (toekomstvast voor 4 lagen high cube containers), overig ontwerp en beheersmaatregelen. Deze eisen zijn tevens door de Minister van Infrastructuur en Milieu, mw. drs. M.H. Schultz van Haegen, aan u per brief meegedeeld.

Antwoord
Ad a –

Ad b –

Ad c Het college van B&W heeft de variant voor een ondiepe Javatunnel nauwgezet bestudeerd.

- De door RWS voorgestelde variant is in overleg nader technisch en nautisch uitgewerkt. De variant is technisch en nautisch inpasbaar, zij het dat ***.
- Ook de kostenraming is nader uitgewerkt in overleg tussen de afdeling GPO van RWS en de gemeente Amsterdam. Uitgegaan mag worden dat de kosten van een ondiepe Javatunnel circa € ** M zullen bedragen (in plaats van de eerder door RWS/ingenieursbureau Arthe geraamde investeringskosten van € **M).
- De uitgewerkte variant is vervolgens in overleg door Decisio in de MKBA doorgerekend. De baten-kostenverhouding van de variant is **, vergelijk ** van een Javabrug en ** van een diepe Javatunnel. Het totaal van de maatschappelijke baten is € ** M, vergelijk ** van een Javabrug en ** van een diepe Javatunnel.
- De variant is bovendien voorgelegd aan de eerder in 2016 in de Kwalitatieve Review betrokken experts op het gebied van verkeer en vervoer, van scheepvaart en ruimtelijke kwaliteit. Zij komen tot de conclusie dat de voorgestelde variant **.
- De Externe Adviescommissie heeft tot slot geadviseerd om af te zien van de bouw van fiets- en voetgangerstunnels op de flanken, ook in het geval van een ondiepe Javatunnel. De tunnelvariant is oncomfortabel in het gebruik, sociaal onveilig en risicovol: mocht de tunnel gemeden worden in de avond- en nachtelijke uren, dan zijn ofwel aanvullende maatregelen nodig voor controle en bewaking of zal mogelijk sluiting in de avond of 's nachts overwogen worden.
  Mede op basis van deze resultaten hebben B&W de afweging in het Voorgenomen Voorkeursbesluit van januari 2017 opnieuw gemaakt. Geconcludeerd is dat **

Ad d Dit advies wordt meegenomen in het Voorkeursbesluit over de Stenen Hoofdverbinding in 2020.

Ad e De urgentie voor het realiseren van vaste oeververbindingen is groot. Daarom wordt nu gestart met het optimaliseren van de veren, de planvoorbereiding voor het metrostation Sixhaven én de planvoorbereiding voor de eerste vaste oeververbinding bij Kop Java. In 2020 wordt het Uitvoeringsbesluit genomen. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de Noord/Zuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.

Ad f De gemeente Amsterdam houdt vast aan het Voorkeursbesluit voor de bouw van de Javabrug. De uitgangspunten voldoen op hoofdlijnen aan alle technische en nautische eisen conform de Richtlijnen Vaarwegen 2011 (supplement 2013). Met betrekking tot de doorvaarthoogte wacht Amsterdam het besluit van de minister af over de doorvaarthoogte van de achterlandcorridors met het oog op ontwikkelingen in de containervaart eind 2017. Tot die tijd worden 2 varianten gehanteerd voor de doorvaarthoogte van de brug.

3.6 Advies 6: Stichting SAIL Amsterdam

Vice-admiraal A.J. de Waard, Voorzitter Stichting SAIL Amsterdam

De Stichting stelt het op prijs dat zij om advies wordt gevraagd. De aanleg van één of meerdere bruggen heeft invloed op de uitvoering van SAIL. Ongeacht hun uitvoering vormen zij obstakels. In de recente edities van SAIL Amsterdam neemt het zo veel mogelijk zeker stellen van de veiligheid op het water een steeds prominentere plek in.
De Stichting is van mening dat door het aanleggen van een brug op de kop van het Javaeiland richting Amsterdam Noord het veiligheidsconcept onder druk komt te staan. Het bestuur heeft dan ook een sterke voorkeur voor een andere verbinding over het IJ (dan wel onder het IJ). De noodzaak van de uitbreiding van de vervoerscapaciteit tussen beide oevers wordt wel onderschreven.

Mocht het stadsbestuur toch besluiten tot een Javabrug dan pleit de Stichting voor:
1 deze zo oostelijk mogelijk aan te leggen; het maximaliseren van de uitwijkruimte voor een eventuele brug is essentieel voor de beheersbaarheid van het evenement.
2 in het conceptontwerp is slechts aan de noordzijde van een doorvaart met een beweegbaar deel voorzien. De Stichting pleit voor beweegbare delen aan beide zijden. Hierdoor ontstaat aan stuurboords- en bakboordswal meer ruimte voor in-en uitgaand verkeer en daarmee de mogelijkheid om veiliger te kunnen manoeuvreren.

Antwoord
De definitieve ligging van een mogelijke brug vanaf Java-eiland naar Amsterdam Noord wordt in de vervolgfase uitgewerkt. In het ontwerp van de Java-brug zitten twee beweegbare delen, aan de noordkant én aan de zuidkant. Op de Kop Java wordt een gracht gegraven met twee beweegbare bruggen. Hiermee is aan de stuurboord in de richting Oranjesluizen ruimte voor in- en uitgaand vaarverkeer. Daarnaast biedt de gracht nieuwe mogelijkheden voor aanlegplaatsen tijdens Sail. De gemeente Amsterdam blijft in overleg met de Stichting SAIL over de (veilige) voortzetting van het evenement.

3.7 Advies 7: Vervoerregio

De Vervoerregio:

a Geeft aan dat een vaste oeververbinding past binnen het gedachtegoed van de Strategische Visie Mobiliteit van de Vervoerregio, en is verheugd over het feit dat een vaste oeververbinding een stap verder is gebracht. Hiermee is de bereikbaarheid van stad en regio is gediend. Een vaste oeververbinding op de flanken ontlast de drukke fietsroutes in het centrum en verbetert de verkeersveiligheid verbeterd.
b De Vervoerregio vraagt aandacht voor de aansluitende fietsnetwerken.
c De Vervoerregio heeft, mede gezien het comfort voor de fietsers, een duidelijke voorkeur voor een brug ten opzichte van een tunnel. Om de windhinder te beperken kunnen inpasbare windschermen gemaakt worden.
d De Vervoerregio is voorstander van de adaptieve strategie waarin de planvorming van Sprong aangepast kan worden op (het tempo van) de ontwikkelingen. Deze adaptieve strategie kan er ook toe leiden dat ontwikkelingen, zoals een tweede vaste oeververbinding, naar voren worden gehaald. Tevens wordt bij het definitieve voorkeursbesluit voorgesteld om het voorkeursbesluit van de Stenen Hoofdverbinding in 2020 voor te leggen voor besluitvorming. In het voorgenomen voorkeursbesluit stond dit gepland voor 2025.
e De Vervoerregio heeft nog zorgen over de perronbreedtes van metrostation Sixhaven.

Antwoord

Ad a –

Ad b In het concept-Plan van Aanpak voor het vervolg van Sprong wordt beschreven hoe de zwakke en ontbrekende fietsschakels worden opgepakt. De schakels in het centrale deel van het IJ worden aan de noordkant uitgewerkt vanuit de gebiedsontwikkeling Sixhaven en aan de zuidkant hoort de route van het verplaatste IJpleinveer tot de Nieuwmarkt bij het verplaatsen van het IJpleinveer. Gekoppeld aan de Javabrug horen het verbeteren van de routes aan de noordkant (onder meer Meidoornlaan) en aan de zuidkant gaat het om het verbeteren van de route van de Jan Schaeferbrug via de Kattenburgerstraat tot aan het Kadijksplein. Bij de verdere planvorming van deze zwakke en ontbrekende fietsschakels wordt de Vervoerregio betrokken. De overige schakels worden onder gebracht bij de andere gebiedsontwikkelingen of bij de uitvoering van het Meerjarenplan Fiets.

Ad c Het voorstel voor de windschermen wordt meegenomen bij de verdere planvorming van de Javabrug.

Ad d In het definitieve Voorkeursbesluit wordt het Uitvoeringsbesluit van de Stenen Hoofverbinding naar voren gehaald, van 2026 naar 2020.

Ad e Vanwege de beschikbare breedte in het bouwdok is het perron van het metrostation Sixhaven smaller dan andere perrons op het metronet. Dit wordt gecompenseerd door de perrons niet recht maar verschoven ten opzichte van elkaar te leggen, waardoor het perron ca. 165 meter lang wordt ten opzichte van 130 meter op de andere Noord/Zuidlijn- en Ringlijnstations. Hierdoor is er ongeveer evenveel ruimte op het perron voor reizigers die staan te wachten of overstappen.
De gemeente Amsterdam laat een loopstromenonderzoek uitvoeren. Een dergelijk onderzoek heeft als doel het bepalen van het comfortniveau en de ontruimingstijd. Voor het loopstromenonderzoek is een uitwerking van de stijgpunten nodig, net als de ruimtelijke invulling op maaiveld en het gebruiksaandeel van bijzondere bestemmingen in de omgeving. Het spreekt voor zich dat de Vervoerregio wordt betrokken bij de verdere uitwerking van het metrostation.

3.8 Advies 8: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

drs. M.H. Schultz van Haegen, Minister Infrastructuur & Milieu

a Net als de scheepvaartsector, de provincie en enkele belanghebbende partijen in de regio ben ik niet blij met uw voorgenomen besluit voor een Javabrug. Een brug levert voor de scheepvaart altijd meer belemmeringen op dan tunnels, zeker als dit zou leiden tot meerdere bruggen in de toekomst (hierover zie ik nog geen samenhangende visie in uw besluit). De bijbehorende bediening en verkeersmaatregelen verzwaren bovendien de kosten van het vaarwegbeheer. Ook betekent de keuze voor deze brug dat eerdere gezamenlijke investeringen in diepliggende tunnels deels een desinvestering zijn geweest, omdat de hele grote cruise- en zeescheepvaart op termijn tot het westen van Amsterdam beperkt zal worden (uitplaatsing passengersterminal en werven), met het risico dat een deel zich zal verplaatsen naar elders in Nederland of daarbuiten.

b Gezien bovenstaande wil ik u dringend verzoeken alsnog een betere en completere afweging te maken, waarbij de voordelen van sociaal veilige tunnelvarianten goed worden meegenomen, alsmede de eerder gedane investeringen in tunnels en de beheer- en onderhoudskosten van varianten.

c Als na een betere afweging en overleg alsnog een brug in beeld blijft, dan zal ik daar hoge eisen aan stellen voor wat betreft hoogte (toekomstvast voor 4 lagen high cube containers), overig ontwerp en beheersmaatregelen.

Antwoord

Ad a Het Voorgenomen Voorkeursbesluit bevat een veel omvattend pakket van maatregelen om de IJ-oeververbindingen te verbeteren: optimaliseren van de veren, bouw van het metrostation Sixhaven, realisering van vaste oeververbindingen op de flanken en mogelijke realisering van een voetgangerspassage CS-Buiksloterweg. Met dit pakket willen B&W het snel toenemende reizigersverkeer over het IJ accommoderen, Noord beter integreren in de stad en condities creëren voor een voortvarende gebiedsontwikkeling. De IJ-oevers zijn de grootste binnenstedelijke bouwlocatie van de stad en de regio en leveren een grote bijdrage aan de concurrentiekracht van de stad en daarmee aan de economie van de regio en Nederland.

In de afweging en de daaraan ten grondslag liggende MKBA is het belang van de scheepvaart naar het achterland en van de PTA nadrukkelijk meegenomen. De achterlandverbinding is van cruciaal belang voor de positie van de zeehaven en blijft op een vlotte en veilige manier gefaciliteerd worden. De gezamenlijke investeringen in de zeesluis en de Hemspoortunnel beschouwen B&W daarom ook niet als een desinvestering. Zij maken de zeehaven beter bereikbaar, maar spelen in de achterlandverbinding geen rol. In het ontwerp van de maatregelen Sprong over het IJ zijn de Richtlijnen Vaarwegen ook nauwgezet opgevolgd.

Om de groei van de zeecruisevaart te kunnen accommoderen was al een tweede PTA gepland. Nu wordt één nieuwe, efficiëntere en op verdere groei voorbereide PTA gerealiseerd. Tot de verhuizing van de door u genoemde werf is reeds enige jaren geleden besloten door de grondeigenaar en de werf. Dit is de laatste extensieve, watergebonden industriële functie rond het Binnen-IJ, die verhuist naar een aantrekkelijker plek elders en ruimte maakt voor meer intensieve en gemengde stedelijke functies.

Ad b Het college van B&W heeft de variant voor de door RWS voorgestelde ondiepe Javatunnel nauwgezet bestudeerd, in overleg met de nautische partijen:

- De door RWS voorgestelde variant is in overleg nader technisch en nautisch uitgewerkt. De variant is technisch en nautisch inpasbaar, zij het dat ***.
- Ook de kostenraming is nader uitgewerkt in overleg tussen de afdeling GPO van RWS en de gemeente Amsterdam. Uitgegaan mag worden dat de kosten van een ondiepe Javatunnel circa € ** M zullen bedragen (in plaats van de eerder door RWS/ingenieursbureau Arthe geraamde investeringskosten van € **M).
- De uitgewerkte variant is vervolgens in overleg door Decisio in de MKBA doorgerekend. De baten-kostenverhouding van de variant is **, vergelijk ** van een Javabrug en ** van een diepe Javatunnel. Het totaal van de maatschappelijke baten is € ** M, vergelijk ** van een Javabrug en ** van een diepe Javatunnel.
- De variant is bovendien voorgelegd aan de eerder in 2016 in de Kwalitatieve Review betrokken experts op het gebied van verkeer en vervoer, van scheepvaart en ruimtelijke kwaliteit. Zij komen tot de conclusie dat de voorgestelde variant **.
- De Externe Adviescommissie heeft tot slot geadviseerd om af te zien van de bouw van fiets- en voetgangerstunnels op de flanken, ook in het geval van een ondiepe Javatunnel. De tunnelvariant is oncomfortabel in het gebruik, sociaal onveilig en risicovol: mocht de tunnel gemeden worden in de avond- en nachtelijke uren, dan zijn ofwel aanvullende maatregelen nodig voor controle en bewaking of zal mogelijk sluiting in de avond of 's nachts overwogen worden.

Ad c Mede op basis van deze resultaten hebben B&W de afweging in het Voorgenomen Voorkeursbesluit van januari 2017 opnieuw gemaakt. Geconcludeerd is dat **
De gemeente Amsterdam houdt vast aan het Voorkeursbesluit voor de bouw van de Javabrug. De uitgangspunten voldoen op hoofdlijnen aan alle technische en nautische eisen conform de Richtlijnen Vaarwegen 2011 (supplement 2013). Met betrekking tot de doorvaarthoogte wacht Amsterdam het besluit van de minister af over de doorvaarthoogte van de achterlandcorridors met het oog op ontwikkelingen in de containervaart eind 2017. Tot die tijd worden 2 varianten gehanteerd voor de doorvaarthoogte van de brug.
In overleg met de nautische partijen zullen in de volgende fase de overige eisen worden uitgewerkt m.b.t. ontwerp en beheer, bijvoorbeeld ten aanzien van wachtplaatsen, walradar, bedieningsregime et cetera. Hierover zijn afspraken tussen partijen gemaakt.
Duidelijk is bovendien geworden dat verplaatsing van de PTA tot een forse bezuiniging voor RWS kan leiden wat betreft de kosten voor het op diepte houden van de vaarweg op het IJ.

3.9 Advies 9: Fietsersbond

De Fietsersbond:

a ondersteunt het rechttrekken van het IJpleinveer en pleit voor meer verbeteringen op de veren.
b ondersteunt het bouwen van een Javabrug, mits niet hoger dan 9,50 meter en vraagt voor een aansluiting zonder onderbreking op de Jan Schaeferbrug en geeft hiervoor verschillende suggesties.
c voor alle varianten zijn snelle verbeteringen van het aansluitend fietsnetwerk nodig.
d De voorkeur gaat uit naar een gecombineerde fiets- en voetgangerstunnel westelijk van het Centraal Station. Een aparte voetgangerstunnel is volgens de Fietsersbond weggegooid geld.

Antwoord

Ad a In het kader van het programma Sprong over het IJ wordt gewerkt aan het optimaliseren van het IJpleinveer. De zuidelijke aanlanding wordt verplaatst, de vaarrroute wordt korter en er gaan meer veren varen. Een plan van aanpak (inclusief planning) wordt momenteel

opgesteld.
De gemeente onderzoekt ook de verbetering van de andere veerverbindingen, zoals de NDSM-veer, Buiksloterwegveer en Distelwegveer. Dit laatste heeft nu een tijdelijke route, vanwege de bouwwerkzaamheden bij de Pontsteiger. Nu wordt de beste toekomstige route in kaart gebracht. De route Westerdoksdijk/Ruyterkade - Eye is één van die opties. De uitkomsten van het onderzoek en de daaruit voortkomende maatregelen worden verwacht in de tweede helft van 2017.
Ook is er onderzoek gedaan naar het optimaliseren van het Oostveer door de aanleg van een betere aanlanding bij Azartplein. Er is niet gekozen voor een verplaatsing van de zuidelijke aanlanding naar de kop van het Java-eiland (zoals voorgesteld in het advies met betrekking tot de Javaveer). Dit heeft te maken met het feit dat er maar relatief korte tijd geprofiteerd kan worden van een dergelijke investering. Onderzoek wijst uit dat het maken van aanlandingen op de kop van het Javaeiland en de Boorstraat hoge kosten met zich meebrengt. Bovendien kan er maar relatief kort gebruik van worden gemaakt. Op de kop van het Javaeiland wordt een hotel gebouwd en er staat (tijdelijk) een school. De aanleg van een aanlanding is pas over een aantal jaren mogelijk. En dan wordt er mogelijk de Javabrug gebouwd. Wel blijft het Oostveer varen tot de Javabrug is geopend.

Om de reizigersgroei op te vangen en de drukte beter te spreiden lopen de volgende acties:
- Sinds 1 november 2016 vaart er een nieuw (en groter) veer op de Buiksloterweg-CS verbinding. In de zomer van 2017 komt daar een tweede nieuwe schip bij. Met de nieuwe schepen kunnen er meer reizigers een snelle, veilige en comfortabele manier het IJ oversteken.
- Aankoop van nieuwe schepen die in de loop van 2018 in de vaart komen.
- Onderzoek naar verbeteringen in het ontwerp van nieuwe schepen voor meer comfort en veiligheid, het verhogen van de capaciteit en/of het beter in- en uitladen.
- Een nieuw meetsysteem waarmee vanaf eind 2017 dagelijks het aantal reizigers geteld wordt. Met deze informatie kunnen op piekmomenten meer schepen ingezet worden.

Al het voorgaande staat in de Actualisatie Nota Veren. De intentie is om de nota eind 2017 ter vaststelling aan de gemeenteraad van Amsterdam voor te leggen.

Ad b Met betrekking tot de doorvaarthoogte wacht Amsterdam het besluit van de minister af over de doorvaarthoogte van de achterlandcorridors met het oog op ontwikkelingen in de containervaart eind 2017. Tot die tijd worden 2 varianten gehanteerd voor de doorvaarthoogte van de brug.
Een rechtstreekse oversteek van de Jan Schaeferbrug naar de Javabrug is waarschijnlijk niet mogelijk door het Jakartahotel. Wel is de verwachting dat fietsers bij de tweede brug profiteren van de snelheid die ze opdoen bij het naar beneden fietsen van de eerste brug. In de volgende fase wordt verder gekeken op welke manier het hoogteverschil goed overbrugd en eventueel verkleind kan worden. Tevens krijgt de Javabrug liften voor voetgangers en fietsers die de hoogte minder goed kunnen overbruggen. In de uitwerking wordt gekeken naar de mogelijkheden van windafscherming. De snelbinder in Nijmegen is hiervoor een interessant voorbeeld.

Ad c Bij het verplaatsen van het IJpleinveer hoort het verbeteren van de fietsroute van de De Ruyterkade Oost via de Oostertoegang tot aan de Nieuwmarkt. Aan de noordkant komt er een fietsverbinding tussen het Buiksloterwegveer en het IJpleinveer waardoor er een betere uitwisseling van fietsverkeer tussen beide veren ontstaat.

Als de Javabrug wordt aangelegd dan horen hier goede fietsroutes bij. Aan de noordkant gaat het om het verbeteren van de Hagedoornweg-Havikslaan en van de Meidoornlaan. Aan de zuidkant gaat het om het verbeteren van de route van de Jan Schaeferbrug via de Kattenburgerstraat tot aan het KadijkspleinDe komende tijd wordt dit verder onderzocht. In het concept-Plan van Aanpak voor de uitvoering van het Voorkeursbesluit staat een hoe de zwakke en ontbrekende fietsschakels worden opgepakt.

Ad d Voor een westelijke Eyetunnel zijn in eerdere fasen schetsontwerpen gemaakt. De tunnel is niet als volwaardig alternatief meegenomen in het onderzoek van fase 2 van Sprong over het IJ. Verwacht wordt dat de Eyetunnel een vergelijkbare vervoerwaarde heeft als de IJpleintunnel. Inpassing van een grote reizigersstroom in het kleinschalige stedelijk weefsel van de grachtengordel en de Haarlemmerbuurt zal op vergelijkbare bezwaren stuiten als bij inpassing van de IJpleintunnel in de oostelijke binnenstad. Deze zorgt voor congestie en onveilige situaties bij kruisingen. Verbindingen op de flanken zorgen juist voor een ontspanning van de centrale verbindingen.
Op lange termijn en bij grootschalige transformatie van de westelijke IJ-oevers kan een Haparandaverbinding mogelijk interessant worden.
Voorgesteld wordt in 2020 het voorkeursbesluit voor te leggen voor een Stenen Hoofdverbinding en de voetgangerspassage achter het Centraal Sation.. De aansluitingen op de fietsnetwerken voor de westelijke oeververbinding worden betrokken bij de voorbereiding van dit voorkeursbesluit.

3.10 Advies 10: Commissie Kop Java-eiland

De overwegingen van de Commissie zijn:

a De eventuele aanleg van een veerverbinding naar de Kop java is niet aan de orde en de gemeente Amsterdam ziet geen heil in een tunnel. Mochten er voorstellen voor een tunnel dan kunnen concrete voorstellen alsnog op hun merites beoordeeld worden.
b De Commissie is positief over de aanleg van een Javagracht. De kop wordt dan echt een eiland, met ruimere kansen om het gebied een hoge autonome kwaliteit te geven. De kwaliteit van het ontwerp van de brug kan alleen maar aan kwaliteit winnen als er een landschapsplan wordt gemaakt waarin de aanlanding zich 'op een vanzelfsprekende manier kan neervlijen.
c De Commissie is negatief over de wijze waarop de aanlandingen nu getekend zijn omdat door de gracht de ruimtelijke kwaliteit van de Kop teniet wordt gedaan. Het is van het grootste belang dat de kop niet onnodig wordt opgedeeld in fragmenten. De Commissie stelt voor om het plangebied zeer ruim te definiëren..
d En daarin het ontwerp van de brug, de aanlandingen en de integratie van de aanlandingen in hun volle omvang mee te nemen. De Commissie heeft de voorkeur voor een team van een architect (voor de brug), een landschapsarchitect en een stedenbouwkundige. De Commissie stelt voor om de huidige oostelijke variant de 'lus te verplaatsen naar de oostkant.
e Wat betreft de kosten: er moet van meet af aan ingezet worden op een hoge kwaliteit en de stad moet garant willen staan voor de financiering van zaken die misschien extra lijken maar van wezenlijk belang kunnen zijn voor de stedelijke kwaliteit.

Antwoord
Het advies van de Commissie wordt volledig onderschreven. In de vervolgfase wordt het plangebied voor de brug ruimer gedefinieerd. Een plan voor de ruimtelijke kwaliteit is in de vervolgfase een onderdeel van de studie naar de locatie en het ontwerp van de brug. Het advies

om te kiezen voor locatie Hamerstraat en de 'lus' te verplaatsen naar de oostkant in relatie tot de kwaliteit van Kop Java, wordt meegenomen in de volgende fase.
Voor het borgen van de kwaliteit staat een Supervisieteam garant.

3.11 Advies 11: Stichting Waterrecreatie Nederland

De Stichting

a is voorstander van het doorvaart vrij houden van het IJ en adviseert om voor andere verbindingen dan een brug te kiezen. Een vrije doorvaart draagt bij aan de nautische veiligheid en het open water is een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de stad.
De Stichting onderschrijft de keuze voor het intensiveren van de veren en de bouw van het Metrostation Sixhaven . en de voetgangerspassage CS Buiksloterweg. Voor keuze van het college om de besluitvorming over het metrostation Sixhaven uit te stellen tot 2020 ziet de Stichting geen reden. De Stichting gaat ervan uit dat bij de bouw van het station ernstig rekening wordt gehouden met de waterrecreatievoorzieningen in de Sixhaven. De brug over het Noord Hollands Kanaal is een nieuwe beperking voor de doorvaart en dient beweegbaar te zijn.

b Is geen voorstander van een Javabrug. Mocht deze verbinding er komen dan stelt zij een aantal voorwaarden waaronder:
- het meenemen van de Staande Masten Route;
- het opnemen van een Blauwe Golf
- een brugregime dat hetzelfde is als dat van de Schellingwouderbrug;
- aan beide zijden een zelfstandig beweegbaar deel voor recreatievaart;
- het betrekken van de watersportverenigingen bij het Motorkanaal
- de doorvaarhoogtre van 12,5 meter;
- voldoende wachtvoorzieningen;
- goede communicatie is met het wandel- en fietsverkeer over de wachttijden;
- er rekening wordt gehouden met evenementen als SAIL.

Antwoord

Ad a In de volgende fase van het project worden de voorliggende ontwerpen verder uitgewerkt in overleg met belanghebbenden, waaronder diverse partijen op en rondom het water, Sixhaven en de organisatie van Sail Amsterdam. Ook de suggesties en adviezen van de Watersportbond zijn zeer welkom.
Het voorstel aan de gemeenteraad is om nu te starten met de planvoorbereiding voor de optimalisering van de veren, de Javabrug en het metrostation Sixhaven. Het is het uitgangspunt om bij dit proces de eisen en wensen van alle betrokkenen waar dit mogelijk is op te nemen in de plannen. Op dit moment wordt uitgegaan van een Uitvoeringsbesluit ofwel Investeringsbesluit (definitief besluit tot daadwerkelijke realisatie) medio 2020. Die tijd is nodig om alle procedures te doorlopen.
De brug over het Noord Hollandskanaal is een beweegbare brug. Het precieze type wordt nog uitgewerkt. Met de provincie is afgesproken dat de scheepvaart (zowel beroeps- als pleziervaart) geen extra hinder mag ondervinden. Dit betekent dat de openingstijden van de brug gekoppeld worden aan de openingstijden van de sluis.

Ad b In een volgende fase wordt het (nautische) ontwerp van de Javabrug verder uitgewerkt, met in acht name van het Convenant Staande Mast Route. Het openingsregime wordt afgestemd op dat van de Schellingwouderbrug en de Oranjesluis, waarover duidelijk zal worden gecommuniceerd met gebruikers.
Aan de noordzijde heeft de Javabrug een onderdoorgang voor recreatievaart. Aan de

zuidzijde kan recreatievaart passeren door de nieuwe gracht. De brug over deze gracht is lager dan aan de noordzijde, waardoor brugopening voor sommige typen recreatievaart nodig zal zijn.
Nautische partijen hebben aangegeven dat er 160m beschikbaar moet zijn ten behoeve van beroepsvaart, zodat er geen ruimte is voor een betonde vaarroute aan de zuidzijde van het IJ ter plaatse van Kop Java. Over deze nautische eis zal in de volgende fase opnieuw het gesprek worden gevoerd. Dit geldt ook voor de doorvaarthoogte van de brug, deze wordt ofwel 9,7 m ofwel 11,35 m boven het maatgevende waterpeil.

3.12 Advies 12: ORAM

K.D. Noorman, directeur ORAM

a ORAM adviseert een supervisor aan te stellen, die een integrale visie op Amsterdam-Noord ontwikkelt. Infrastructurele ingrepen vloeien daar logisch uit voort en passen in de grotere visie op mobiliteit in de MRA.
b ORAM zal in het vervolgtraject blijven wijzen op het belang van het IJ als transportcorridor voor de scheepvaart en er op blijven aandringen dat de nautische eisen van RWS harde randvoorwaarden zijn bij de realisatie van een brug.
c ORAM adviseert wat betreft de 5 voorgestelde maatregelen de focus en energie te leggen op het optimaliseren van de veerververbindingen en versnelde aanleg van het metrostation Sixhaven. Hierna zou er ruimte moeten zijn voor evaluatie, waarvan een effectenstudie een belangrijk onderdeel zou moeten zijn. Pas dan kan er een go/no go besluit worden genomen over aanvullende maatregelen.
d ORAM adviseert om de oostelijke verbinding, zo nodig, breder te onderzoeken. Dit betreft de alternatieven Javatunnel en een verbinding ter hoogte van het Azartplein, richting Noord.

Antwoord

Ad a De gemeente Amsterdam stelt een supervisieteam in voor de begeleiding van de projecten Sprong over het IJ.
Ad b De gemeente Amsterdam onderschrijft het belang van de scheepvaart en zal in het vervolgtraject met RWS en CNB overleggen over de nautische eisen en randvoorwaarden aan de Javabrug. Hierover zijn met de nautische partijen afspraken gemaakt.
Ad c De urgentie voor het realiseren van vaste oeververbindingen is groot. Daarom wordt nu gestart met het optimaliseren van de veren, de planvoorbereiding voor het metrostation Sixhaven én de planvoorbereiding voor de eerste vaste oeververbinding bij Kop Java. In 2020 wordt het Uitvoeringsbesluit genomen. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de NoordZuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.
Ad d Een vaste oeververbinding vanaf het Azartplein naar Noord is in fase 1 Sprong over het IJ onderzocht. Deze heeft een lagere vervoerwaarde en baten-kostenverhouding als een Javaverbinding. Er is geen reden om de genoemde verbinding opnieuw in overweging te nemen.
De gemeente Amsterdam heeft de afweging wat betreft het realiseren van bruggen of tunnels en de volgorde van uitvoering van maatregelen opnieuw afgewogen, mede op basis van een analyse van het voorstel van Rijkswaterstaat voor een ondiepe Javatunnel. Het college van B&W **

3.13 Advies 13: CLIA

T. Fecke, Secretary General CLIA Europe

In the event that the bridge from Java island is built on the proposed location to the east of the current location of the PTA, this would effectively limit the maximum length of cruise ships visiting Amsterdam to 220 meters. As many of the new cruise ships are longer than 300 meters, the City of Amsterdam would effectively close itself to this future business opportunity. Hopefully, you will agree with CLIA that this is very confusing for our industry when Amsterdam announced back in 2014 the acceleration and expansion of the new large sea lock in Ijmuiden to allow larger ships.
CLIA fears that any relocation of the PTA from its excellent current location may not be sufficient to retain the appeal for our guests to visit Amsterdam. Relocation will inevitably increase the distance to the city centre, which is not attractive to many of our guests and also require additional transportation to/from the city centre increasing congestion.
The cruise industry appreciates the statement by the City of Amsterdam that a precondition for the building of any bridge is having a good solution for the location of the PTA.

Antwoord
In 2016 heeft Deloitte in opdracht van HbA en PTA gesprekken gevoerd met de zeecruiserederijen, die Amsterdam aanlopen. Hen is de vraag voorgelegd of zij Amsterdam aan zullen blijven doen als de PTA verplaatst wordt. Het merendeel van de rederijen gaf aan dat zij Amsterdam zullen blijven aanlopen, mits een goed bereikbare nieuwe terminal beschikbaar is. Alleen de rederijen met kleine schepen in het luxesegment gaven aan in dat geval Amsterdam niet meer te zullen aanlopen.
In het Voorkeursbesluit is daarom opgenomen dat bij het verplaatsen van de PTA op de oude locatie plek moet blijven voor kleine zeecruiseschepen. Het gaat hierbij om circa 25 schepen per jaar. Een eventuele Stenen Hoofdbrug zal een hierop afgestemde doorvaartbreedte moeten hebben.
In de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA worden verschillende alternatieve locaties voor de PTA onderzocht. Een afweging wordt eind 2017 gemaakt.

3.14 Advies 14: Havenbedrijf Amsterdam

K. Overtoom, Algemeen Directeur Havenbedrijf Amsterdam
a Pas de tijdslijn in de adaptieve strategie aan door een snellere optimalisatie van het verennetwerk en de versnelde aanleg van het metrostation Sixhaven.
b Bouw geen bruggen maar tunnels en besluit hier pas toe nadat de effecten van eerdere optimalisaties bekend zijn.
c Mocht de keuze toch een brug zijn, weet dan dat een brug de concurrentiepositie van onze havenregio verzwakt, zeker als deze niet geschikt wordt gemaakt voor het vervoer van vier lagen 'high cube' containers op een binnenvaartschip.
d Indien er tot de bouw van een brug wordt besloten, moet er bij de planning voor de bouw daarvan rekening worden gehouden met de operationele beschikbaarheid van een nieuwe PTA op het moment dat er door de bouwwerkzaamheden geen zeecruiseschepen meer kunnen 'zwaaien' voorbij de locatie voor deze brug.
e Besluit tot een bestuursopdracht om de stad samen met PTA en Havenbedrijf Amsterdam een nieuwe locatie te laten vinden voor de te verplaatsen passagiersterminal;
f Overweeg de Javabrug meer oostelijk aan te leggen;

g Zorg voor financiële compensatie voor de te verplaatsen ligplaatsen van de riviercruiseschepen die door de nieuwe aanlanding van het IJpleinveer ter hoogte van 'De Ruijterkade Oost' elders een plek dienen te vinden.
h Beperk de overlast door de bouw van een nieuwe oeververbinding in, naast en boven Het IJ;
i Betrek ons tijdig en consistent bij het ontwerp van nieuwe oeververbindingen;
j Hou rekening met een klap voor kleinere zeecruiseschepen in een eventuele Stenen Hoofdbrug.
k Betrek ons de komende tijd nauw en tijdig bij de voorbereidingen voor de besluitvorming.

Antwoord

Ad a In de uitwerking van de maatregelen 1 en 2 wordt versnelling van de uitvoering nader onderzocht.

Ad b B&W hebben de afweging Javabrug-Javatunnel opnieuw gemaakt, mede op basis van een nadere analyse van het voorstel van RWS voor een ondiepe Javatunnel. B&W houden vast aan het besluit voor realisering van een Javabrug. Het Uitvoeringsbesluit wordt genomen in 2020. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de NoordZuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.
In 2020 wordt het Voorkeursbesluit voor de Stenen Hoofdverbinding genomen, op basis van een nadere afweging brug-tunnel.

Ad c Het college van B&W wacht het besluit van de Minister van I&M over een eventuele aanpassing van de Richtlijnen Vaarwegen met betrekking tot de doorvaarthoogte van bruggen af. Tot dat moment worden twee mogelijke brughoogten gehanteerd.

Ad d Parallel aan het Definitieve Voorkeursbesluit nemen B&W een besluit over de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA. Verschillende alternatieve locaties worden samen met PTA en HbA onderzocht met het oog op een besluit over de nieuwe locatie van de PTA eind 2017. De beschikbaarheid van locaties maakt onderdeel uit van de afweging.

Ad e Zie punt d.

Ad f Een vaste oeververbinding vanaf het Azartplein naar Noord is in fase 1 Sprong over het IJ onderzocht. Deze heeft een lagere vervoerwaarde en baten-kostenverhouding dan de Javabrug.
Conform de raadsmotie PvdA 16 maart 2017 ** zal ook een oostelijk tracé van de Javabrug in de vervolgfase nader onderzocht en afgewogen worden.

Ad g De wijze van compensatie voor de te verplaatsen afmeerplekken voor riviercruiseschepen komt in de vervolgfase aan de orde.

Ad h Dit is uitgangspunt voor de verdere planvoorbereiding.

Ad i Dit is uitgangspunt voor de verdere planvoorbereiding.

Ad j Dit is uitgangspunt voor de verdere planvoorbereiding.

Ad k Dit is uitgangspunt voor de verdere planvoorbereiding.

3.15 Advies 15: CNB

M.F. van de Kerkhof, Directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

a Wijzig het voorkeursbesluit om een Javabrug te bouwen in een voorkeursbesluit om een nautisch veilige Javatunnel aan te leggen.
b Realiseer een oeververbinding bij het Stenen Hoofd als tunnel en neem hierover pas een beslissing nadat de effecten van de eerder te realiseren verbindingen bekend zijn;
c Neem de te verwachten blijvende negatieve perceptie van het gebruik van een te openen brug door fietsers en voetgangers mee in uw afweging over de vaste oeververbinding.

d Betrek het CNB tijdig en consistent bij het ontwerp van zowel een tunnel als een brug om ervoor te zorgen dat aan onze eisen wordt voldaan waarbij specifiek gevraagd wordt naar een toekomstbestendige dimensie van de oeververbinding;
e Pas de gekozen tijdslijn voor de te nemen maatregelen aan om tot enerzijds snellere oplossingen te komen en anderzijds geen dure, niet terug te draaien beslissingen te nemen.
f Optimaliseer het IJpleinveer eerder dan nu gepland staat;
g Laat de overlast voor de scheepvaart tijdens de bouw van een oeververbinding zo klein mogelijk zijn en betrek het CNB direct en continue bij de planning van de eventuele bouwvoorbereidingen en -werkzaamheden;
h Onderzoek een meer oostelijk aan te leggen brug in plaats van de huidige locatie voor een brug bij de Kop van Java;
i Laat de bouw van het metrostation Sixhaven zo snel mogelijk uitvoeren om de effecten daarvan op de drukte van het Buiksloterweg veer te kunnen zien;
j Overweeg de mogelijke voetgangerspassage tussen OS en Buiksloterweg direct na de optimalisatie van de veren en de evaluatie van het gebruik van het nieuwe metrostation Sixhaven;

Antwoord

Ad a B&W hebben de afweging Javabrug-Javatunnel opnieuw gemaakt, mede op basis van een nadere analyse van het voorstel van RWS voor een ondiepe Javatunnel. B&W houden vast aan het besluit voor realisering van een Javabrug. Het Uitvoeringsbesluit wordt genomen in 2020. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de NoordZuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.

Ad b In 2020 wordt het Voorkeursbesluit voor de Stenen Hoofdverbinding genomen, op basis van een nadere afweging brug-tunnel.

Ad c B&W hebben geen aanwijzingen voor een blijvende negatieve perceptie van het gebruik van een te openen brug. Wachttijden zijn meegenomen in Vervoerwaardestudie, MKBA en afweging.

Ad d Dit is uitgangspunt voor de verdere planvoorbereiding.

Ad e De urgentie voor het realiseren van vaste oeververbindingen is groot. Daarom wordt nu gestart met het optimaliseren van de veren, de planvoorbereiding voor het metrostation Sixhaven én de planvoorbereiding voor de eerste vaste oeververbinding bij Kop Java. In 2020 wordt het Uitvoeringsbesluit genomen. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de NoordZuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.

Ad f In de uitwerking van maatregel 1 wordt versnelling van de uitvoering nader onderzocht.

Ad g Dit is uitgangspunt voor de verdere planvoorbereiding.

Ad h Een vaste oeververbinding vanaf het Azartplein naar Noord is in fase 1 Sprong over het IJ onderzocht. Deze heeft een lagere vervoerwaarde en baten-kostenverhouding als de Javabrug.
Conform de raadsmotie ** zal ook een oostelijk tracé van de Javabrug in de vervolgfase nader onderzocht en afgewogen worden.

Ad i In de uitwerking van maatregel 2 wordt versnelling van de uitvoering nader onderzocht.

Ad j Het Voorkeursbesluit over de eventueel te realiseren maatregel 5 – Voetgangerspassage CS-Buiksloterweg wordt versneld en wordt genomen minimaal een jaar na in gebruik neming van het nieuwe metrostation Sixhaven.

3.16 Advies 16: BLN-Schuttevaer

5.1, 2, e *Koninklijke BLN-Schuttevaer*

Voor het ontwerp van de bruggen met betrekking tot de Sprong over het IJ, wordt uitgegaan van een doorvaarthoogte van 9,70 m. Dit is hoger dan de in uw advies genoemde doorvaarthoogte van 9,10 m. Door de vaarwegbeheerder is ons geadviseerd om de bruggen te ontwerpen met een doorvaarthoogte van maximaal 11,35 m. Dit is lager dan de door u genoemde 12,50 m.

Antwoord

In de ontwerpverkenning van de bruggen zijn beide hoogtes, 9,70 m en 11,35 m onderzocht of deze fysiek inpasbaar zijn. In de vervolgfase zullen beide hoogtes verder worden uitgewerkt, en blijven we in gesprek met de betrokken vaarwegbeheerders welke doorvaarthoogte landelijk wordt vastgesteld.

3.17 Advies 17 Provincie Noord-Holland

Als inspraakreactie heeft de provincie er voor gekozen om haar brief aan de Minister van Infrastructuur en Milieu, met het verzoek om voor de hoofdtransportroutes voortaan een grotere doorvaarthoogte te eisen voor zichzelf te laten spreken. In de vervolgfase zal in samenspraak met de betrokken nautische partijen en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een passende brughoogte worden vastgesteld.

De Provincie dringt aan op hogere bruggen over de transportroutes, maar hanteert voor de bruggen waar ze zelf opdrachtgever van is, zoals bijvoorbeeld de brug over het Amsterdamrijnkanaal bij Nigtevecht, lagere doorvaarthoogtes . .

Antwoord

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie. We waarderen het dat u de tijd heeft genomen om ons te adviseren over het voorliggende concept voorkeursbesluit. Eventuele meningen in uw reactie zullen worden opgenomen in de stukken die uiteindelijk aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Daar waar u suggesties of vragen heeft zullen wij deze hier voorzien van een persoonlijke reactie.

Als inspraakreactie heeft de provincie er voor gekozen om haar brief aan de Minister van Infrastructuur en Milieu, met het verzoek om voor de hoofdtransportroutes voortaan een grotere doorvaarthoogte te eisen voor zichzelf te laten spreken. In de vervolgfase zal in samenspraak met de betrokken nautische partijen en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een passende brughoogte worden vastgesteld.

Het is overigens opmerkelijk dat de Provincie enerzijds aandringt op hogere bruggen over de transportroutes, en anderzijds de bruggen waar ze zelf opdrachtgever van is, zoals de brug over het Amsterdamrijnkanaal bij Nigtevecht, lagere doorvaarthoogtes hanteert.

3.18 Advies 18 Gemeente Zaanstad

Antwoord
Het advies van de gemeente Zaanstad is opgenomen in de bestuursopdracht verplaatsing van de PTA. Een van onderdelen is namelijk het onderzoeken van de ruimtelijke, verkeerskundige, financiële en milieutechnische implicaties en risico's van de alternatieve locaties op middellange én op lange termijn. Mede met het oog op de verstedelijkingsopgave en de transformatie van de Achtersluispolder en het Havengebied binnen de Ring A10 tot gemengd stedelijk gebied.

4 Raadsadressen en beantwoording

4.1 Scheepspoort over het IJ

In het raadsadres wordt een voorstel gedaan voor een alternatieve verbinding over het IJ, de zogenaamde Scheepspoort.

Antwoord
Het toepassen van een hefbrug, of zoals u het noemt een scheepspoort, is in de overwegingen voor een beweegbaar deel in de brugvarianten meegenomen. Nadeel van dit type brug is dat er een hoogtebeperking blijft ondanks dat het hefgedeelte voldoende hoog zou kunnen. Een dergelijke brug met uw voorgestelde hefhoogte van 70 m of in de toekomst zelfs 100 m, is tot op heden nog nooit uitgevoerd. De hoogste hefbrug in Europa is de Pont Jacques Chaban Delmas brug in Bordeaux, overspanning 117 m met een hefhoogte van 53 m.
Een dergelijke brug met de afmetingen zoals u voorstelt zal een grote technische uitdaging zijn en zal erg aanwezig zijn in de omgeving met heftorens groter dan 70 of 100 m. De keuze voor het type beweegbare brug zal in een vervolgfase nader worden onderzocht waarin een hefbrug ook in de overwegingen wordt meegenomen.

4.2 Vereniging van Woningbootbewoners (VWWS)

Deze Vereniging vraagt aan de Raad:

1 af te zien van het onderdeel van maatregel 1: de brugverbinding over het Noord Hollandskanaal.
2 om te besluiten tot versnelde aanleg van maatregel 5, een voetgangerspassage onder het IJ ter hoogte van het Buiksloterwegveer.
3 af te zien van metrostation Sixhaven en op deze locatie een Sixhavenpark te realiseren
4 de genoemde maatregelen in te passen in de noodzakelijke, gebiedsoverstijgende visie en deze te ontwikkelen in nauwe samenspraak met het platform Voortuin van Noord.

De Vereniging vraagt tevens om volledige participatie in de verdere ontwikkeling van Sprong over het IJ alsmede de toekomstige gebiedsontwikkeling.

Antwoord
Het college van B en W kiest voor een brugverbinding over het Noord Hollands kanaal. Uit de Vervoerwaardestudie in het kader van de Nota van Uitgangspunten blijkt dat veel fietsers een kortere weg naar hun bestemming krijgen met een brug op deze locatie en de fietsersstromen beter verdeeld worden. Reizigers vanuit het westelijk deel van Noord gebruiken gemakkelijker het IJpleinveer, en reizigers vanuit het oostelijk deel van Noord het Buiksloterwegveer. De brug zorgt daarmee voor een betere balans tussen beide veren. In het vastgestelde bestemmingsplan (12 maart 2014) van het Sixhavengebied is een zone gereserveerd voor een brug over het Noord-Hollands Kanaal.

Wat betreft het metrostation Sixhaven: de analyses in de MKBA lieten overtuigend zien dat uitvoering van het metrostation een hogere maatschappelijke baten-kostenverhouding heeft dan uitvoering van de voetgangerspassage. Het moment van overwegen van eventuele aanleg van de voetgangerspassage kan wel naar voren gehaald worden. Een jaar na de opening van het metrostation kunnen de effecten van het metrostation onderzocht worden op de reizigersstromen en kan in relatie tot de verwachte ontwikkeling van Overhoeks en de omgeving van het metrostation bepaald worden of verdere planvoorbereiding en uitvoering van een voetgangerspassage opportuun zijn.
Bij de aanleg van het Metrostation Sixhaven hoort ook een visie op de gebiedsontwikkeling rondom het station. In het traject van planvorming worden de bewoners en belanghebbenden betrokken.

4.3 Stichting IJbaan

Verwijzen naar Memo Kabelbaan (volgende pagina)

Memo Kabelbaan bij beantwoording raadsadres stichting IJbaan

april 2017

Gemeente Amsterdam, 5.1, 2, e 5.1, 2, e en 5.1, 2, e

Introductie

In 2015 heeft de Stichting IJbaan het initiatief genomen om de mogelijkheden te verkennen van een kabelbaanverbinding over het IJ. De inpassing en mogelijke vervoerwaarde is in het kader van fase 1 van het project Sprong over het IJ door de gemeente Amsterdam in overleg met de initiatiefnemers onderzocht. Geconcludeerd is dat de inpassing van een efficiënte rechte oversteek in het centrale deel van het IJ, bij de Kop van het Java-eiland en bij het Stenen Hoofd niet goed mogelijk is. Een kabelbaanverbinding is wel in te passen op wat de 'verre flanken' is genoemd, aan de oostzijde tussen Azartplein en Van Hasseltweg, dan wel aan de westzijde tussen Haparandadam en NDSM. De vervoerwaarde van de kabelbaanverbindingen in vergelijking met bruggen en tunnels bleek beperkt. In het **Principebesluit fase 1 Sprong over het IJ** (B&W, 24 mei 2016) is besloten om bij het opstellen van de Nota van Uitgangspunten in fase 2 Sprong over het IJ *een gevoeligheidsanalyse uit te voeren voor een kabelbaanring Azartplein-Noorderpark-NDSM-Sloterdijk. Hiermee wordt het mogelijke effect van een kabelbaanverbinding in kaart gebracht en kan eventueel besloten worden tot vervolgonderzoek.*

In het najaar van 2016 heeft de Stichting IJbaan het initiatief genomen voor een nadere verkenning van kabelbaanverbindingen op de verre flanken in de vorm van een Quick Scan door Ingenieursbureau Arcadis (december 2016). Onderdeel daarvan is een businesscase. De Quick Scan is gefinancierd met behulp van een crowdfundingsactie en bijdragen van de stadsdelen Noord, Oost en West. Ten behoeve van de Quick Scan zijn door de gemeente Amsterdam gegevens aangeleverd over de vervoerwaarde van de door Arcadis onderzochte varianten.
Op basis van de Quick Scan hebben de initiatiefnemers een raadsadres ingediend (d.d. 4 februari 2017) en ingesproken tijdens de commissievergadering van 8 februari jl. bij de bespreking van het **Voorgenomen Voorkeursbesluit fase 2 Sprong over het IJ**. In het raadsadres wordt het verzoek gedaan om een aanspreekpunt aan te wijzen binnen de gemeente voor overleg en vervolgonderzoek.

Om te bepalen of een aanspreekpunt binnen de gemeente zinvol is en zo ja, wie dit zou kunnen zijn, wordt in dit memo ingegaan op de Quickscan. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de vervoerwaarde van een kabelbaan verbinding, op de business case en op de potentie van de kabelbaan, in relatie tot het Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ. Afgesloten wordt met conclusies en een advies voor een eventueel vervolg.

1. Vervoerwaarde kabelbaan op de verre flanken

Vervoerwaarde-berekening varianten

In overleg tussen initiatiefnemers, Arcadis en gemeente Amsterdam zijn in oktober-november 2016 twee kabelbaan varianten doorgerekend in het Verkeersmodel Amsterdam (VMA), elk met twee tracé-varianten. Hierbij zijn dezelfde uitgangspunten en scenario's gebruikt als voor de berekeningen voor de alternatieven, die in het kader van het Voorkeursbesluit Sprong over 't IJ bestudeerd werden.

1. Aan de westkant is een kabelbaan met als tracé Metrostation Isolatorweg - Danzigerkade - Stenendokweg (NDSM) berekend in het hoge scenario 2030. In het lage scenario is het tracé ingekort tot Danzigerkade - Stenendokweg (NDSM). Het Houthavenveer vervalt bij het westelijke tracé.
2. Aan de oostkant gaat het om een kabelbaan op de locatie van het huidige Oostveer (lage scenario) die in het hoge scenario wordt doorgetrokken tot metrostation Noorderpark en daar aansluit op het overige openbaar vervoer.

Net als voor de alternatieven voor Sprong over het IJ zijn de kabelbaanvarianten doorgerekend, uitgaande van de optimalisering van het verensysteem, waarin de veerdiensten zijn geïntensiveerd en enkele trajecten zijn gewijzigd: het Oostveer verschuift naar het westen en wordt een Javaveer en het Distelwegveer wordt een Bundlaanveer. De oostelijke kabelbaan is aan deze geoptimaliseerde veren toegevoegd. Voor de westelijke kabelbaan is het Houthavenveer uit de vaart genomen.

In het model is zowel de potentie van een kabelbaan als onderdeel van het openbaar vervoersysteem onderzocht, als een mogelijk effect op gebruik door fietsers. Het gebruik als toeristische attractie van de kabelbaan is niet meegenomen in de berekeningen in het verkeersmodel. Bij de andere verbindingen uit Sprong over het IJ is deze attractiewaarde ook niet meegenomen.

Resultaten berekeningen vervoerwaarde kabelbaanvarianten

De berekeningen met het vervoermodel in het kader van Sprong over het IJ leverden de volgende resultaten op qua vervoerwaarde, die ook als zodanig zijn opgenomen in de vervoerwaarde rapportage (bijlage 1.4 bij concept-Nota van Uitgangspunten fase 2 Sprong over het IJ):

Westelijk tracé:

1a. Tracé West (Danzigerkade – Stenendokweg, Lage scenario): ca. 50 OV-reizigers per etmaal. Voor fietsers blijkt deze verbinding in het lage scenario in het VMA niet interessant t.o.v. de bestaande (gratis) alternatieven.
1b. Tracé West (metrostation Isolatorweg – Danzigerkade – Stenendokweg, Hoge scenario): 3.500 OV-reizigers per etmaal en 1.000 fietsers.

Oostelijk tracé:

2a. Tracé Oost (Azartplein – Zamenhofstraat, Lage scenario): 1.500 OV-reizigers per etmaal en 6.000 fietsers.
2b. Tracé Oost (Azartplein – Zamenhofstraat – metrohalte Noorderpark, Hoge Scenario): 4.500 OV-reizigers en 6.500 fietsers.

De doorgetrokken tracés die goed aansluiten op het bestaande OV-netwerk hebben een hogere vervoerwaarde dan de kortere en meer losstaande trajecten. Ook geldt dat deze doorgetrokken trajecten in het hoge scenario zijn doorgerekend.

Aanvullende analyses

Om een scherper inzicht te krijgen is het westelijke doorgetrokken tracé ook in het lage scenario doorgerekend. Deze variant levert 350 OV-reizigers op en 1000 fietsers per etmaal. In het lage

scenario met een lagere algemene economische groei en met lager programma rondom het kabelbaantracé neemt de vervoerwaarde af.

Het is overigens onzeker of fietsers daadwerkelijk geneigd zijn een deel van hun verplaatsing tegen betaling af te leggen. De ervaringen met de fiets in de metro en de IJtram wijzen uit dat 0,01% tot 0,5% van de OV-reizigers de fiets meeneemt (cijfers GVB). Kennelijk ervaren fietsers een grotere weerstand voor een betaald deel van het traject dan modelmatig wordt weergegeven.

Aanvullend is ook een berekening gemaakt met de situatie waarin het Houthavenveer aan de westzijde wel zou blijven varen. Dit heeft vooral effect op het aantal fietsers dat in het hoge scenario gebruik maakt van de kabelbaan op het westelijke tracé. Fietsers gaan dan met het Houthavenveer, omdat dit een aantrekkelijkere verbinding is (gratis en ligt beter in de route). Op het aantal OV-reizigers heeft het Houthavenveer veel minder effect. Verwacht mag dan ook worden dat - ook in de situatie met het Houthavenveer - op het westelijk kabelbaantracé in het hoge scenario ca. 3.500 reizigers van de kabelbaan gebruik zullen maken.

<u>Conclusie vervoerwaarde: een relatief rustige buslijn</u>
Al met al kan geconcludeerd worden dat de kabelbanen in het hoge scenario een vervoerwaarde hebben die vergelijkbaar is met de rustige delen van buslijnen (zoals bijvoorbeeld lijn 37 Amstel-Molenwijk v.v. of 41 Holendrecht-Muiderpoort v.v.).Daarbij moet worden opgemerkt dat deze buslijnen langer zijn qua tracé en daardoor als totaal een hogere vervoerwaarde hebben. Delen van deze buslijnen zijn aanzienlijk drukker dan de doorgerekende kabelbanen. In het lage scenario wordt de vervoerwaarde sterk gereduceerd.

2. Aannames vervoerwaarde in Quick Scan Arcadis

In de Quick Scan IJbaan is er voor gekozen om niet de berekende vervoerwaarde toe te passen maar om een aanpassing te doen op de berekende waarden. In het westelijk tracé geldt dit voor het aantal fietsers en in het lage scenario ook voor het aantal OV-reizigers. Deze aanpassingen zijn slechts deels onderbouwd en zijn niet in lijn met de uitkomsten uit de berekeningen met het Verkeersmodel Amsterdam. Bovendien is aangegeven dat het model goed in staat is het aantal OV-reizigers te prognosticeren, maar dat voorzichtig moet worden omgegaan met de aantallen fietsers.
Arcadis gaat er daarnaast van uit dat de kabelbaan 1 miljoen bezoekers/toeristen per jaar trekt. Dit is een kwart tot een derde van het totaal aantal reizigers. De attractiewaarde van de kabelbaan is net als bij de Sprong-alternatieven niet meegenomen in de berekeningen in het verkeersmodel. Het kan inderdaad tot de mogelijkheden behoren dat de kabelbaan een aantrekkende werking heeft. Deze marktpotentie dient echter wel beter onderbouwd te worden. De bereikbaarheid van de voorgestelde kabelbanen voor toeristen is matig; zeker in vergelijking met andere voorbeelden van kabelbanen (Koblenz, Londen, Barcelona).
Tot slot wordt in de rapportage gesteld dat de berekeningen met de Stenen Hoofdbrug zijn uitgevoerd. Dit berust op een misverstand: in alle kabelbaan varianten is zonder Stenen Hoofdbrug gerekend.

3. Opbrengsten en kosten in de business case

In de Quickscan is een eerste business case opgenomen, waarin de verwachte opbrengsten en kosten in beeld zijn gebracht. Deze business case is ons inziens nog onvolledig.

Behalve de aannames ten aanzien van de hogere vervoerwaarde gaat het hierbij om de volgende aspecten:

- De reizigersprognoses 2030 worden pas daadwerkelijk gerealiseerd in 2030, mede afhankelijk van de realisering van projecten op NDSM, in de Buiksloterham en in het Hamerkwartier. Het is daarom niet aannemelijk dat alle opbrengsten al in 2021 gerealiseerd kunnen worden.
- Toeristen zullen geen opslag betalen als de kabelbaan een reguliere OV-verbinding is.
- Er is geen rekening gehouden met het z.g. opstaptarief, wat overstappende OV-reizigers al hebben betaald. Slechts een deel van de OV-opbrengsten mag daarom aan de kabelbaan toegerekend worden.
- De investeringskosten zijn niet onderbouwd.
- Ook is geen rekening gehouden met beheer, onderhoud en exploitatiekosten.

Op basis van de voorliggende business case kunnen daarom geen conclusies over eventuele haalbaarheid getrokken worden.

4. Voorkeursbesluit

Beide kabelbaantracés zijn berekend in de variant met de geoptimaliseerde veren en dus zonder een Java- of Stenen Hoofdverbinding. Op 10 januari heeft het college van B&W ingestemd met het Voorgenomen Voorkeursbesluit voor Spong over 't IJ, waarin wordt gekozen voor de aanleg van vaste oeververbindingen op de flanken, te beginnen met de Javabrug. Indien gekeken wordt naar de vervoerwaarde van het oostelijk kabelbaantracé in vergelijking met de Javabrug scoort een Javabrug beduidend hogere aantallen (20.000 – 30.000 fietsers per etmaal) en zorgt deze tevens voor een sterke reductie van het aantal fietsen in het centrale deel (Buiksloterwegveer en IJpleinveer).
Aan de westzijde is realisering van een Stenen Hoofdverbinding in het Voorgenomen Voorkeursbesluit pas op langere termijn aan de orde. Mede naar aanleiding van de inspraakreacties wordt nu in het Definitieve Voorkeursbesluit voorgesteld de besluitvorming over de vorm van de Stenen Hoofdverbinding (brug of tunnel) te vervroegen, naar 2020 in plaats van 2026. Voor de daadwerkelijke uitvoering geldt echter dat pas gestart wordt minimaal één jaar na opening van de Javabrug en evaluatie van het gebruik. In 2030 is een Stenen Hoofdverbinding echter zeker in gebruik. Naast het Houthavenveer zal dan een tweede gratis oeververbinding voor fietsers aan de westzijde van het IJ beschikbaar zijn.

5. Conclusies en eventueel vervolg

Ten behoeve van de Quick Scan IJbaan heeft de gemeente Amsterdam de vervoerwaarde berekend van een oostelijk en een westelijk kabelbaantracé, elk in een korte en een lange variant en in een laag en een hoog scenario. Hierbij zijn dezelfde uitgangspunten en werkwijze gehanteerd als voor de alternatieven, die in het kader van fase 2 Sprong over het IJ zijn gebruikt. Tevens zijn nog enkele aanvullende berekeningen gemaakt. Naar aanleiding van de vervoerwaarde-berekening kan geconcludeerd worden dat de kabelbaan een betrekkelijk lage vervoerwaarde heeft, ook in vergelijking met de alternatieven uit Sprong over het IJ. Gezien de ervaringen met de fiets in de metro en de IJtram bestaat er grote onzekerheid over de bereidheid van fietsers tegen betaling de fiets in een kabelbaan mee te nemen. De kabelbaan zou dan ook vooral beschouwd moeten worden als een mogelijke OV-verbinding. Logischerwijs doet zo'n verbinding het beter als hij goed is aangesloten op het bestaande en regionale OV-netwerk. Aansluiten op de metro of trein verdient hierbij de voorkeur.
Als er een optie is voor een kostendekkende exploitatie van een kabelbaan over het IJ dan zou dat mogelijk een variant zijn die goed in het OV-netwerk aan de noordwestzijde van de stad en de

agglomeratie past en aansluit op intensieve ruimtelijke ontwikkelingen. Mogelijkheden daarvoor liggen, zoals ook in de Quick Scan en het raadsadres aan de orde komt, in relatie tot de ontwikkelingen in het gebied Haven-Stad.
Het stadium van planvorming van Haven-Stad sluit ook goed aan op de ideeën voor de IJbaan. In Haven-Stad wordt onder andere onderzoek gedaan naar een goede ontsluiting van station Sloterdijk en verbeteringen in het netwerk tussen Amsterdam en Zaanstad. In dit gebied wordt ook gekeken naar een alternatieve plek voor de cruiseterminal. Om deze potenties te bezien en te onderzoeken of een kabelbaan dan met bestaande of andere vormen van OV tussen Amsterdam en Zaanstad kan concurreren is echter aanvullend onderzoek nodig.

In het verlengde hiervan is de projectgroep Haven-Stad het meest geschikte aanspreekpunt binnen de gemeente voor de initiatiefnemers van een kabelbaanverbinding.

5 Raadsmoties en beantwoording

Volgt, via 5.1, 2, e

6 Petities

21/4 Opgevraagd bij5.1, 2, e en5.1, 2, e 5.1, 2, e gebeld. Nog geen reactie

Bijlagen

1. Samenvatting Gateway-review
2. Review Ontwerp Ondiepe Javatunnel RWS/Arthe (RHDHV, 16 maart 2017)
3. Advies #8 Externe Adviescommissie Sprong over het IJ