Sprong over het IJ

Maatschappelijke impact

op Amsterdam-Noord
en
relatie met gebiedsontwikkeling

Ruimte & Duurzaamheid, afdeling Strategie
in afstemming met G&O (gebiedsontwikkeling), V&OR en Stadsdeel Noord
Flora Nycolaas, 12 maart 2023

1 Introductie

Het IJ was 'de voordeur' van de stad tot aan de 19e eeuw. Een plek die innig verbonden was met het leven in de stad. Met de industrialisatie in de 19e en begin 20e eeuw veranderden de oevers van voordeur naar achterdeur. Ze werden een barrière tussen de stad en het IJ. Vanaf de jaren'70 in de vorige eeuw trok de industrie weg. Na een periode van gebundelde deconcentratie en de trek de stad uit, kwam eind jaren '80 een nieuw proces van verstedelijking op ging. Dit maal volgens het model van de compacte stad. De herontwikkeling van de IJ-oevers kwam op gang. En nu 50 jaar later, na alle projecten aan het IJ, schrijven we een nieuw hoofdstuk in de verhouding tussen stad en rivier. De rivier als stedelijke ruimte, naast de functie van hoofdtransportroute. Het IJ wordt geleidelijk aan weer het hart van de stad.

De betekenis van de bruggen over het IJ is veelomvattender dan de vervoerswaarde van de bruggen. Minstens zo fundamenteel is de maatschappelijke impact van de bruggen. Wat betekenen ze voor de inzet op een solidaire stad, verantwoorde groei en een duurzame toekomst? De bruggen hebben invloed op de gezondheid en de kansengelijkheid van inwoners van de stad, en de vitaliteit van buurten. Ze kunnen bijdragen aan goed rentmeesterschap door duurzame mobiliteit te organiseren. En ze zijn van invloed op de ontwikkeling van oude en nieuwe buurten.

In deze analyse staan we stil bij de maatschappelijke impact van de Sprong over het IJ alsmede de relatie met de gebiedsontwikkeling in Amsterdam-Noord. Aanleiding is de heroverweging tussen grote projecten in kader van de Voorjaarsnota 2023, in verband met de beperkte middelen. Uitstel van de Oostbrug (en Westbrug) met bijvoorbeeld 5 jaar ten opzichte van de huidige planning (2032) is een reëel scenario. Hierbij moet dan ook duidelijk zijn welke gevolgen een dergelijk uitstel heeft voor maatschappelijke thema's.

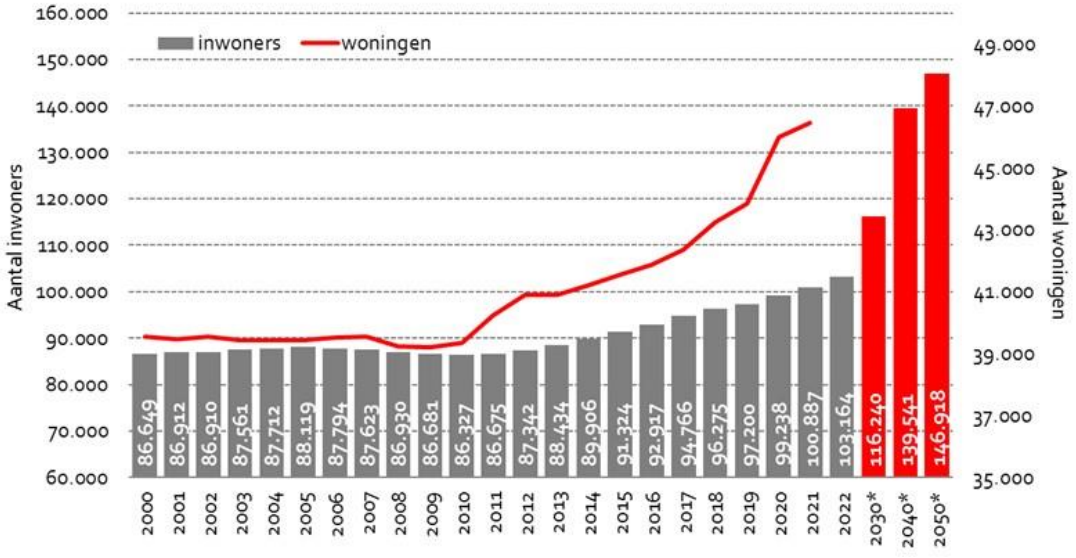
Uit een cijfermatige situatieschets van Noord en de belangrijkste beleidsdoelen spreekt de opgave die er ligt voor de nieuw te ontwikkelen buurten langs de IJ-oevers en Noord als geheel, met betrekking tot duurzame en gezonde mobiliteit, kansengelijkheid door nabijheid van voorzieningen, werk en onderwijs. Op basis van 'expert judgement' schetsen we twee toekomsten voor Noord. Eén voor als de bruggen er komen zoals gepland, en één wanneer de bruggen worden uitgesteld. Op basis daarvan concluderen we wat deze toekomsten betekenen voor die opgave. De analyse wordt geïllustreerd door een beschrijving van hoe Rotterdam met een vergelijkbare opgave omgaat.

2 Situatieschets Amsterdam-Noord

2.1 Forse groei inwoners en woningen voorzien

Noord groeit hard. Het inwonersaantal verdubbelt in de periode 2022 - 2050. Het grootste deel van die groei komt voort uit de gebiedsontwikkelingen langs de IJ-oevers. Maar niet alleen in Noord, ook langs de IJoevers in West, Centrum en Oost wordt volop ontwikkeld. Er worden niet alleen woningen gebouwd, maar er komt ook veel ruimte voor werk bij. En deze ontwikkelingen zullen hun effecten hebben op bezoekers (vrijetijd).Ook al het komende decennium (tot 2035) verwachten we een sterke groei in Amsterdam-Noord, en langs de IJ-oevers in de andere stadsdelen.

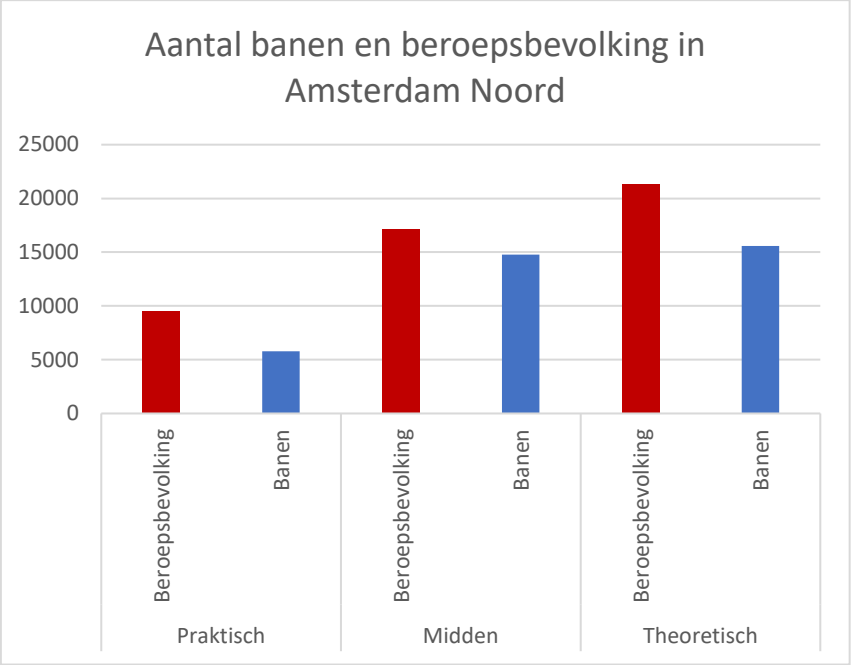
In de huidige prognoses wordt in Noord tot 2035 een toename van ruim 25.000 woningen verwacht ten opzichte van het huidige aantal van ruim 45.000 woningen. Een groot deel van de geplande woningen in Noord is al in vergevorderd planproces en wordt in de periode 2025 – 2035 opgeleverd (Hamerkwartier, Overhoeks, Buiksloterham, NDSM). In de Oostflank van de stad (Zeeburgereiland en IJburg) worden in dezelfde periode ook nog eens ruim 13.000 woningen toegevoegd. En vanaf 2029 is de aanleg van Haven-Stad voorzien. Deze enorme groei rondom het IJ vraagt om een toekomstvaste en betrouwbare oversteek, ook 's nachts, in de hyperspits en met andere pieken.



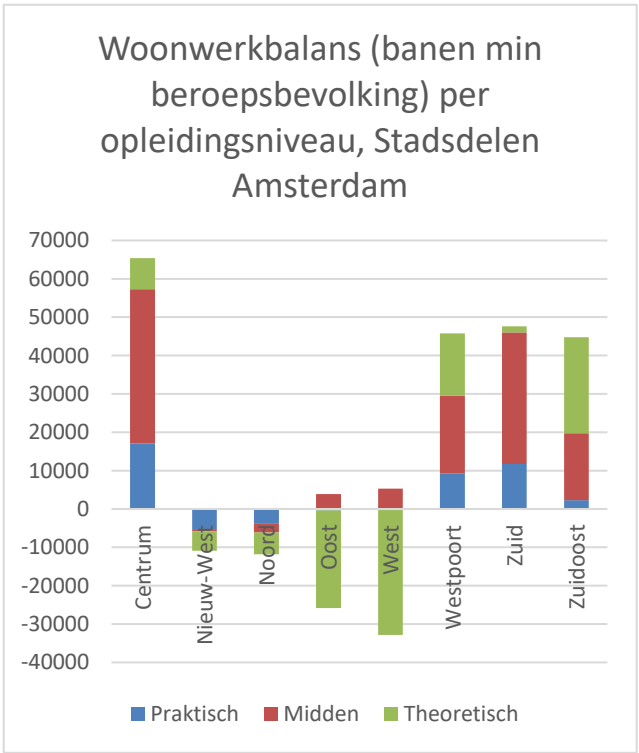
Groei van Noord, inwoners en woningen, Gemeente Amsterdam

2.2 Negatieve werkbalans en grote afstand tot werk

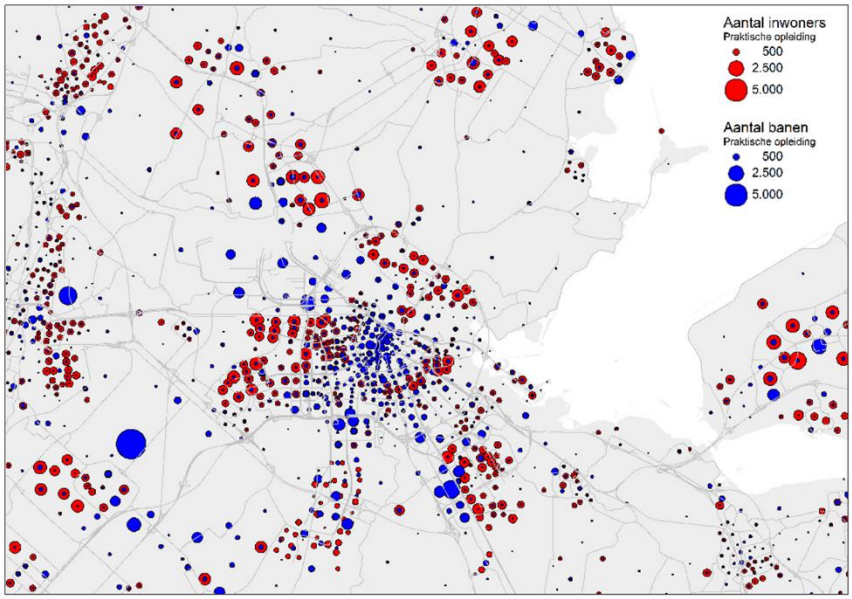
Voor alle opleidingsniveaus geldt dat in Noord er minder banen zijn dan beroepsbevolking. In vergelijking met de andere stadsdelen is alleen ook in Nieuw-West de balans (banen min beroepsbevolking) negatief voor alle drie de opleidingsniveaus.



Woonwerkbalans in Noord, Bronnen: CBS - Opleidingsniveau naar gemeenten, wijken en buurten, 2018 | LISA, 2018 (eigen bewerking)

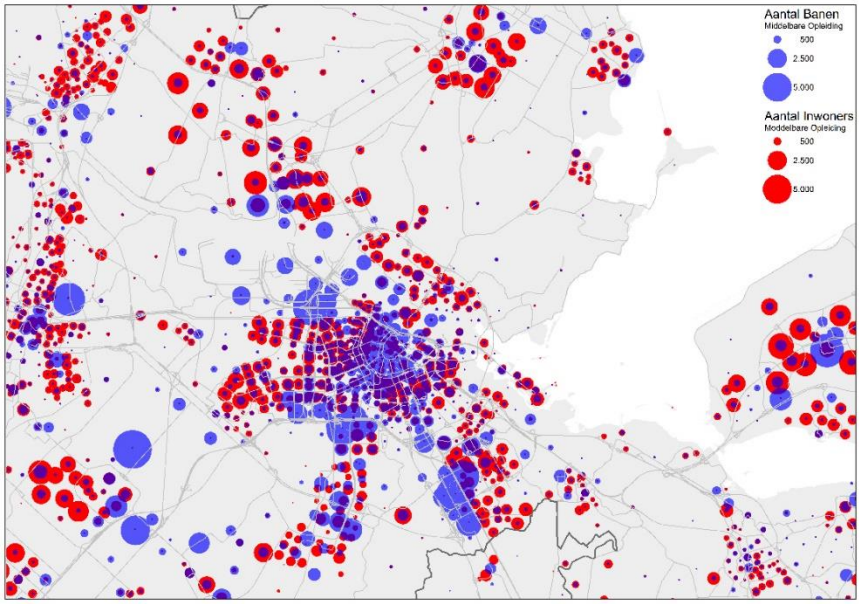


Woonwerkbalans in de stadsdelen, Bronnen: CBS - Opleidingsniveau naar gemeenten, wijken en buurten, 2018 | LISA, 2018 (eigen bewerking)

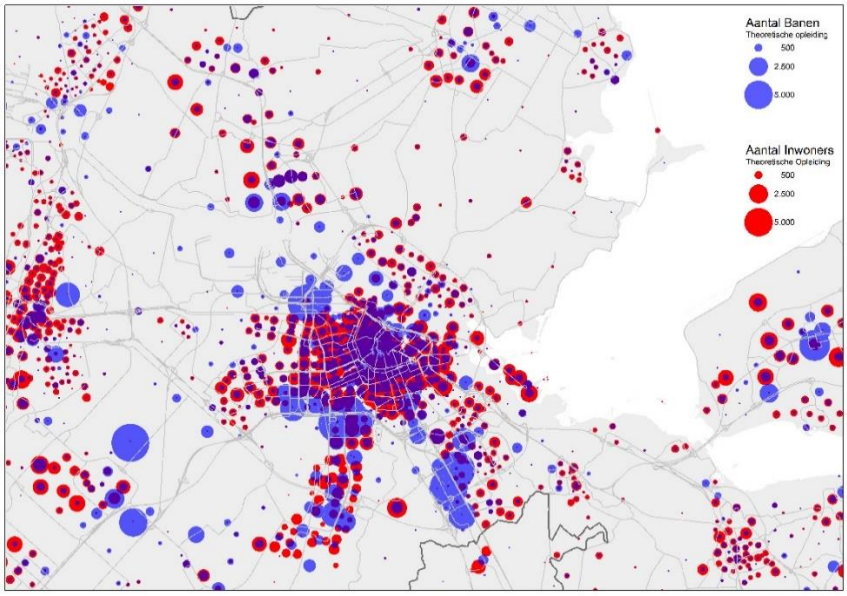


Aantal praktisch opgeleiden (rood) en praktische banen (blauw). Bronnen: CBS - Opleidingsniveau naar gemeenten, wijken en buurten, 2018 & LISA, 2018 (eigen bewerking)

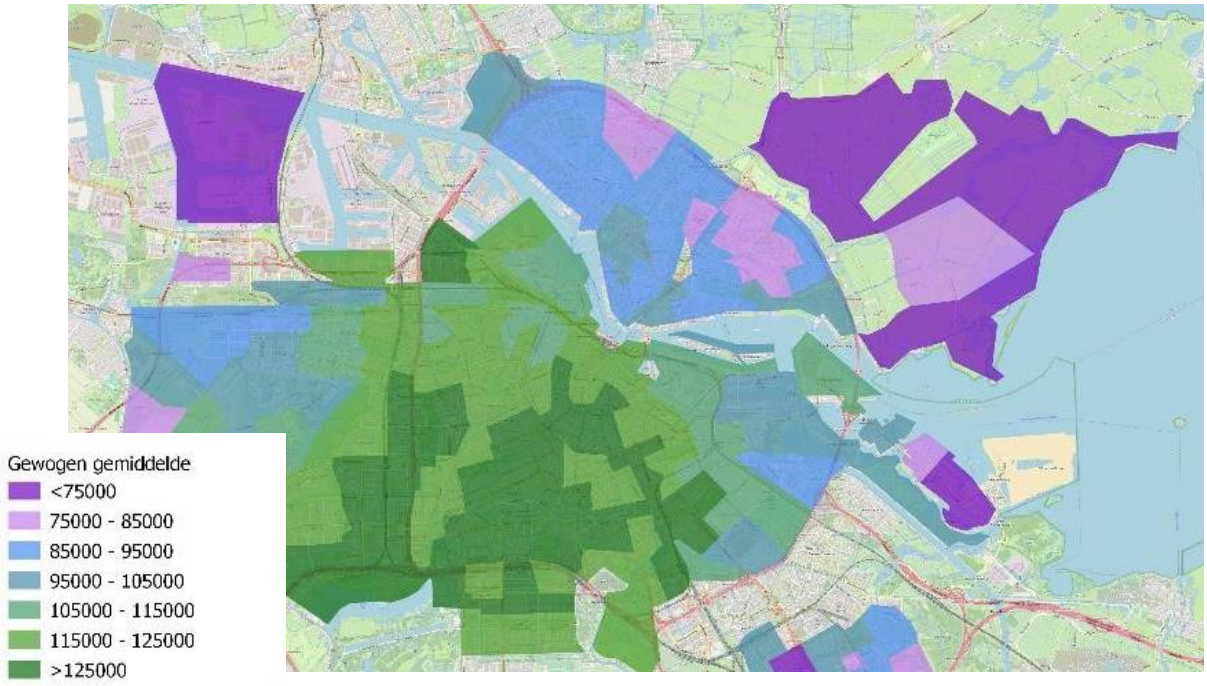
Bovenstaande kaart laat zien dat de werkplek van Noorderlingen met een praktische opleiding meestal niet in het stadsdeel zelf is. Ze moeten ofwel naar de stad aan de zuidkant van het IJ of verder de stad uit. Uit onderstaande kaarten blijkt dat ook zo te zijn voor middelbaar en theoretisch opgeleiden, hoewel het voor deze opleidingsniveaus iets meer in balans is. Voor deze opleidingsniveaus is er iets meer werk in Noord zelf. Voor alle opleidingsniveaus geldt dus dat het reizen van woning naar werk relatief veel tijd kost ten opzichte van andere stadsdelen.



Aantal middelbaar opgeleiden (rood) en middenbanen (blauw). Bronnen: CBS - Opleidingsniveau naar gemeenten, wijken en buurten, 2018 & LISA, 2018 (eigen bewerking)



Aantal theoretisch opgeleiden (rood) en theoretische banen (blauw). Bronnen: CBS - Opleidingsniveau naar gemeenten, wijken en buurten, 2018 & LISA, 2018 (eigen bewerking)

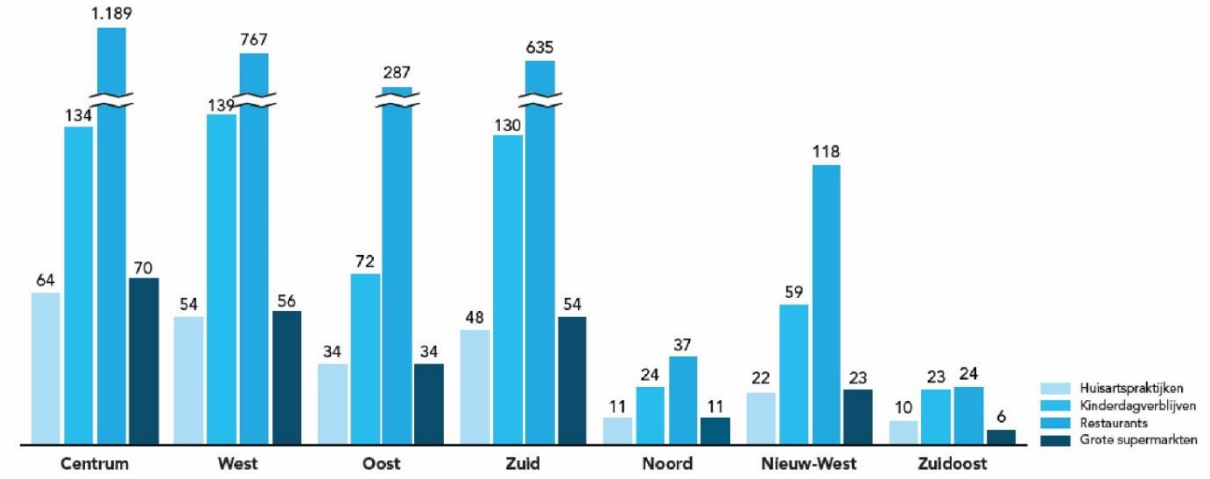


Gemiddelde bereikbaarheid van arbeidsplaatsen voor lage/middellage inkomen. Bron: Hans Voerknecht/Een Nieuwe Kijk (2022) Uitkomsten verkenning bereikbaarheidsongelijkheid en bereikbaarheidstekort Amsterdam/MRA, in opdracht van gemeente Amsterdam: V&OR

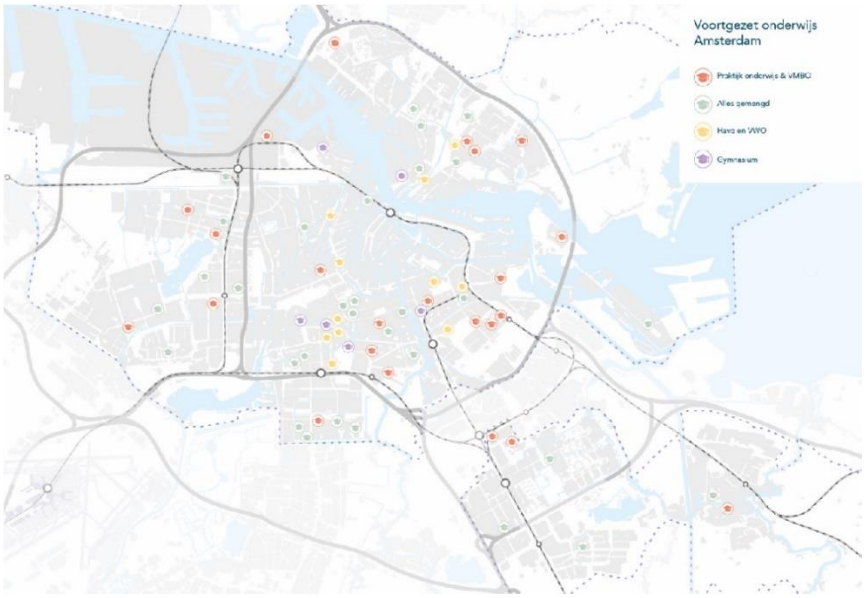
Bovenstaande kaart maakt inzichtelijk dat de gemiddelde bereikbaarheid van arbeidsplaatsen voor lage en middellage inkomens in Noord laag is ten opzichte van de stad binnen de ring en ten zuiden van het IJ en grote delen van Nieuw-West, de betaalbaarheid van en bereidheid tot reizen meegerekend.

2.3 Weinig voorzieningen in de buurt, afstand tot middelbare scholen op orde

In Noord zijn, net als Zuidoost, weinig voorzieningen (huisartspraktijken, kinderdagverblijven, restaurants, grote supermarkten) op korte afstand aanwezig. Dit maakt de dagelijkse logistiek voor bewoners ingewikkelder, bevordert lopen of fietsen niet en heeft tot gevolg dat mensen vaker de auto pakken om deze voorzieningen te bereiken.



Nabijheid voorzieningen, bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid, Gemeente Amsterdam

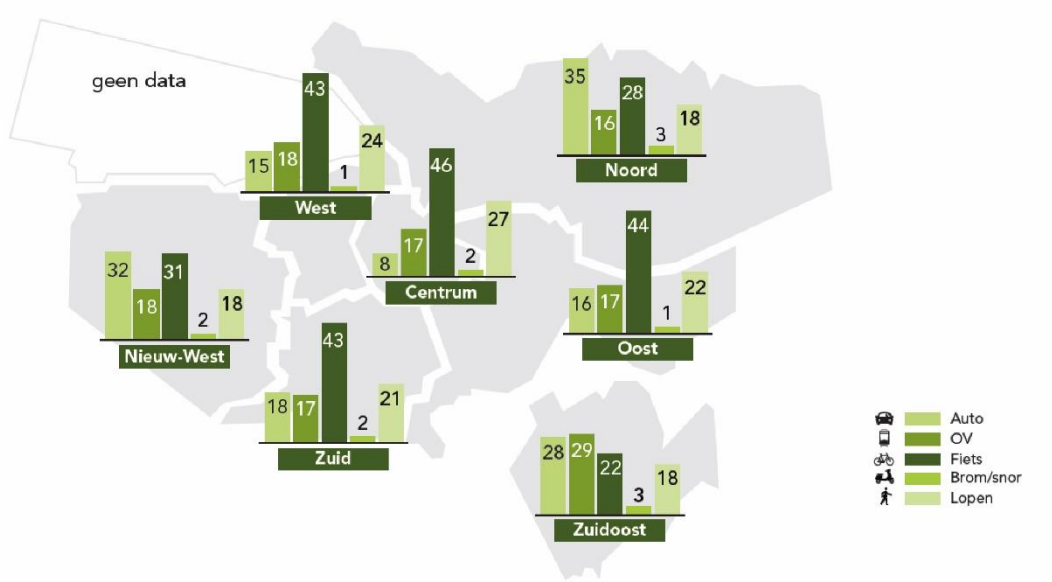


Voortgezet onderwijs in Amsterdam, bron: https://schoolwijzer.amsterdam.nl/nl/vo/kaart

Wat betreft middelbare scholen gaat het best goed in Noord. Het aantal is in vergelijking met Nieuw-West en Zuidoost best hoog en het aanbod is divers. De scholen in Noord kunnen met een goede bereikbaarheid de keuzemogelijkheden voor leerlingen uit IJburg, het Zeeburgereiland, het Oostelijk Havengebied, Havenstad en het westelijk deel van de stad binnen de Ring A10 vergroten.

2.4 Hoog aandeel autogebruik

In de huidige modal split is het autogebruik in Noord het hoogste ten opzichte van andere stadsdelen, het gebruik van het OV het laagst en alleen in Zuidoost ligt het gebruik van de fiets lager.



Modal Split: verdeling gebruik auto, fiets, brom/snorfiets, te voet of OV per stadsdeel, bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid, Gemeente Amsterdam

De oriëntatie op de auto komt doordat een groot deel van de woonwijken, voorzieningen en infrastructuur is aangelegd in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw, waarbij de auto een dominante plek kreeg toebedeeld. Dat bestond niet alleen uit ruimte voor het rijdend verkeer, maar ook voor parkeren. Het tarief voor parkeervergunningen voor bewoners in Noord is op dit moment het laagst van de hele stad. Ook zijn er nog steeds grote delen van Noord waar er geen betaald parkeren is. Hier komt overigens wel binnenkort verandering in.

Veel verplaatsingen worden daarom nu nog met de auto gemaakt, ook binnen Noord. Het OV is geen optimaal alternatief voor reizen binnen Noord en mist buiten de Noord-Zuidlijn meerdere goede verbindingen met de rest van de stad. Het OV is dan ook veel langzamer op de meeste reisrelaties ten opzichte van de auto. Het achterblijvende fietsgebruik ten opzichte van andere delen van de stad kan grotendeels verklaard worden door het missen van belangrijke fietsschakels op gebiedsniveau. Het gaat dan om de oost-west as en naar de andere kant van het IJ. Vooral op de oost-west as zijn er nu nog veel onduidelijke en minder directe routes waar het primaat ook vaak niet voldoende bij de fiets ligt.

2.5 Concluderend: Noord is een stadsdeel dat grote opgaven kent

Bij elkaar geven deze gegevens een beeld van een stadsdeel dat wat betreft de nabijheid van werk, voorzieningen en opleiding achterblijft ten opzichte van de meeste andere delen van de stad. Er liggen grote opgaven om gezond en duurzaam bewegen te bevorderen, ofwel kansen om dit stuk stad beter te verbinden – en daarmee de kansen voor de bewoners te verbeteren. Tegelijk zien we dat het stadsdeel voor een forse groei staat die al het komende decennium is voorzien. Deze groei zet de al aanwezige spanningen en tekorten onder druk.

3 Huidige kaders en plannen

3.1 Omgevingsvisie: een gemengde stad met vitale buurten

Amsterdam groeit als stad en als metropool. De behoefte aan stedelijke buurten met verschillende soorten bedrijvigheid en werkgelegenheid en als aantrekkelijke leefomgeving blijft groot. Binnen Amsterdam maken we ruimte voor circa 150.000 nieuwe woningen en 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Dat doen we in de transformatiegebieden, rondom OV-knopen, langs het IJ en in de naoorlogse gebieden van de stad. We willen daarmee de tendens van ongelijk verdeelde groei, segregatie en toenemende kansenongelijkheid doorbreken en de druk op het Amsterdamse centrum verminderen. Met een evenwichtige ontwikkeling van de stad, de agglomeratie en de regio als geheel bouwen we aan meer variatie en tegelijk meer samenhang in de metropoolregio. Keuzemogelijkheden met betrekking tot het sociale leven, onderwijs en werk worden daarmee vergroot.

Naast de ruimte voor groei op verschillende plekken zijn goede verbindingen met OV en fiets van cruciaal belang voor dit evenwicht. De bruggen spelen daarin een hele belangrijke rol. Met goede verbindingen over het IJ kan een inwoner uit Zaandam makkelijk op de fiets naar zijn kantoor op Sloterdijk, een bewoner van Molenwijk kan een avondje uit in Oud-West of iemand die woont op Sporenburg kan een rondje gaan rennen in het Vliegenbos. Door de gegarandeerde en snelle oversteek over het IJ ontstaan nieuwe relaties, die weer andere activiteiten en contacten tussen mensen genereren. Centrumgebieden dijen uit en de meerkernigheid van Amsterdam neemt toe.

Langs de noordelijke IJ-oever wordt ruimte gemaakt voor tal van recreatieve en culturele voorzieningen, die van betekenis zijn voor de directe omgeving, de stad en voor mensen die op bezoek zijn in de stad.



Kaartbeeld uit Omgevingsvisie Amsterdam 2050: verdichting langs de IJ-oevers met gemengde buurten



Kaartbeeld uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050: schakeling van recreatieve, stedelijke plekken en voorzieningen langs de noordelijke IJ-oever

In de Omgevingsvisie 2050 is de ambitie uitgesproken gemengde, duurzame, leefbare en gezonde buurten te realiseren. Een uitwerking daarvan is het project Vitale Buurten: buurten die door hun stedenbouwkundige opzet en programmatische invulling (1) de sociale en economische ontwikkeling van bewoners en ondernemers stimuleren en (2) zich gemakkelijk kunnen aanpassen aan de sociaaleconomische dynamiek van 'de stad'. Vitale buurten kenmerken zich door goede interne verbindingen, maar zeker ook door uitstekende verbindingen met de omliggende buurten, het 'hart' van de stad alsook het stedelijk ommeland.

Goede verbindingen:

- optimaliseren (sociaaleconomische) uitwisseling, die een voorwaarde is voor een inclusieve stedelijke samenleving (Hajer e.a., 2021[1] en Brake, K, 2014).
- zorgen ervoor dat een buurt voldoet aan een andere kwaliteit van vitale buurten namelijk voorzieningen gericht op buurtbewoners, afgewisseld met voorzieningen die ook gericht zijn op bezoekers van *buiten* de buurt (Gadet e.a., 2022[2]).

De bruggen over het IJ zijn een voorbeeld van goede verbindingen.

3.2 Mobiliteitsplan Noord: een duurzame en gezonde stad

Het Mobiliteitsplan is in 2021 vastgesteld door het college en zet in op meer ruimte voor fietsers, voetgangers, verblijven en groen in de openbare ruimte. Dit draagt bij aan de transitie naar een duurzame en gezonde stad. Daarom is de mate waarin in de huidige situatie van de auto gebruik wordt gemaakt vanuit het beleid gezien ongewenst. Daarnaast is er überhaupt weinig ruimte voor een toename van het autoverkeer. Het verkeer als gevolg van de toename van het aantal

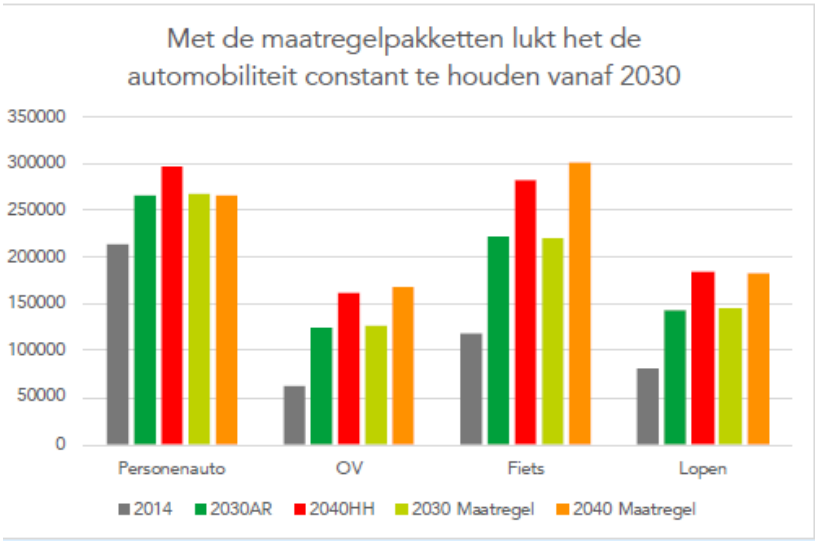
[1] ***Hajer, M, Buitelaar, E, ten Dam, C, Pelzer, P & van den Hurk, M., 2021***
Neighbourhoods for the Future. A plea for a Social and Ecological Future.
Brake, K., 2014
What Would Jane Jacobs Have Said and Her Relevance for Today and Tomorrow. In: Contemporary Perspectives on Jane Jacobs (2014, red. D. Schubert).

[2] ***Gadet, J, Potezica, T., Boegheim, P., 2022***
In de Mix. Een verkenning naar toepassing van functiemixmaten voor vitale buurten.

woningen, werkruimte en vrijetijdsvoorzieningen zal grotendeels te voet, per fiets of met het OV moeten zijn.

Om de 'modal split' ten gunste van fiets, lopen en OV te veranderen, moet het aandeel auto afnemen. Hierdoor wordt letterlijk ruimte gemaakt voor actieve verplaatsingen en verplaatsing met het OV. Het gaat om een relatieve verandering, niet om de absolute getallen. Om het *aandeel* autoverkeer af te laten nemen in een groeiende stad, is het streven om het absolute *aantal* autobewegingen maximaal op hetzelfde niveau te houden.

Een groot deel van die verschuiving komt voort uit het andere mobiliteitsprofiel van de bewoners in de nieuw te ontwikkelen buurten ten opzichte van het mobiliteitsprofiel van bewoners in de bestaande buurten. Dit komt onder andere door de beperkte mogelijkheid tot parkeren in de nieuwe buurten. Tegelijkertijd is er ook in de bestaande buurten al een verschuiving gaande in het mobiliteitsgedrag en wordt het autogebruik langzaam minder.



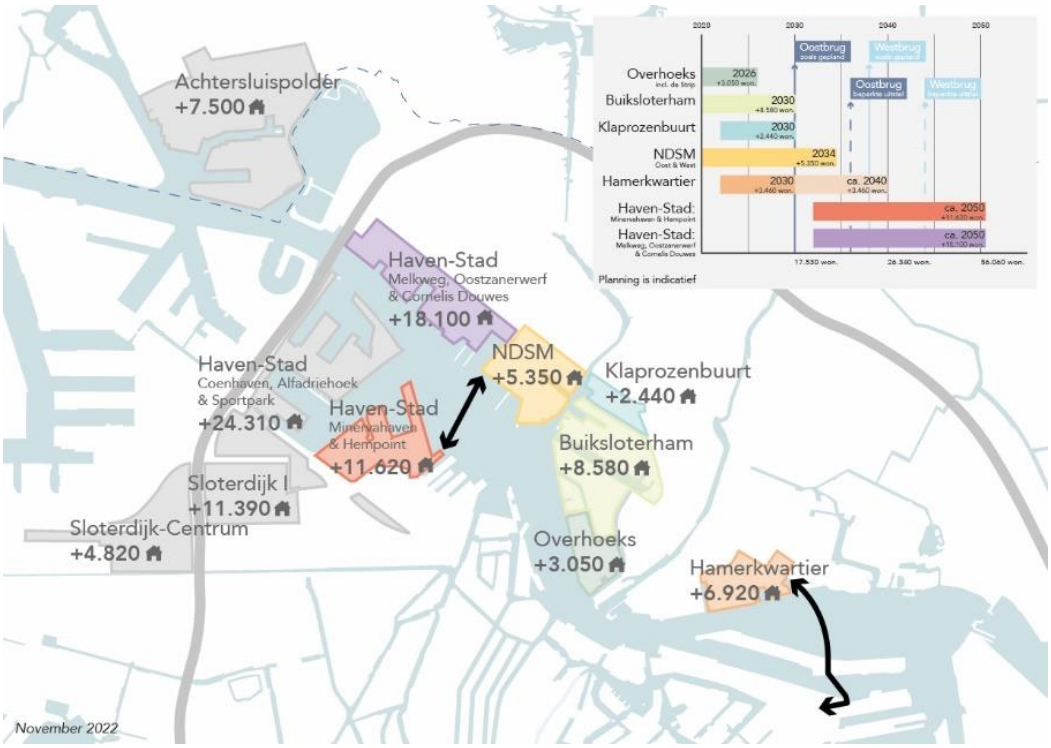
Ambitie voor verschuiving in modal split in Noord, bron: Mobiliteitsplan Noord, Gemeente Amsterdam

Om de gewenste mobiliteitstransitie mogelijk te maken is in het mobiliteitsplan Noord zijn twee maatregelen pakketten opgenomen. Het eerste pakket loopt tot 2030. De bruggen zijn daar geen onderdeel van, want in het plan wordt ervan uitgegaan – conform planning Sprong over het IJ - dat de bruggen pas na 2030 gerealiseerd worden. Het volgende maatregelenpakket is voor het tijdvak 2030-2040 en gaat ervan uit dat in die periode ook de Oost- en Westbrug in gebruik komen. De bruggen zijn nodig om het gebruik van OV en fietsen te stimuleren. De afname van het autogebruik zal dan vooral resulteren in de groei van het aantal fietsers.

3.3 Gebiedsontwikkelingsprojecten rond het IJ

Om de relatie tussen de bruggen en de gebiedsontwikkeling te kunnen beschrijven wordt hier eerst een overzicht gegevens van het programma en de fasering van projecten langs de IJ-oevers. De totale groei van Noord is groter vanwege ontwikkelingen zoals die van het Buikslotermeerplein en in de Banne. Er is een selectie gemaakt van gebiedsontwikkelingen waar de bruggen een directe invloed op hebben qua bereikbaarheid, verkeersstromen en de programmatische samenstelling van de buurten.

project	geplande woningaantallen	percentage niet-woonruimte	(geplande) start ontwikkeling	geplande afronding ontwikkeling
Overhoeks inclusief de Strip	3.050	Circa 30% (grotendeels geconcentreerd in de Strip)	2005	Rond 2026
Buiksloterham	8.580	30%	2010	Rond 2030
Klaprozenbuurt	2.444	20%	2022	Rond 2030
NDSM West en Oost	5.350	NDSM-West: 10-15%	2015	Niet voor 2034
Hamerkwartier	6.920	30%	2022	Voor 2030 wordt de helft van het geplande programma gerealiseerd, daarna in een lager tempo.
Haven-Stad: Minervahaven & Hempoint	11.620	20%	2032	Circa 2045
Haven-Stad: Melkweg Oostzanerwerf, Cornelis Douwes 0-1 & 2-3	18.100	20%	2032	Circa 2055



Overzicht gebiedsontwikkeling rondom de bruggen

Voor elke gebiedsontwikkeling op zich blijkt uit mobiliteitsberekeningen dat de bruggen niet voorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling. Het aantal woningen dat in de gebiedsontwikkelingen gepland is zorgt niet voor het vastlopen van het autoverkeer dat die ontwikkeling met zich mee brengt. Er is daarbij uitgegaan van een lage parkeernorm. De vraag blijft echter wat de groei van de woningaantallen betekent voor toename van de fietsstromen.

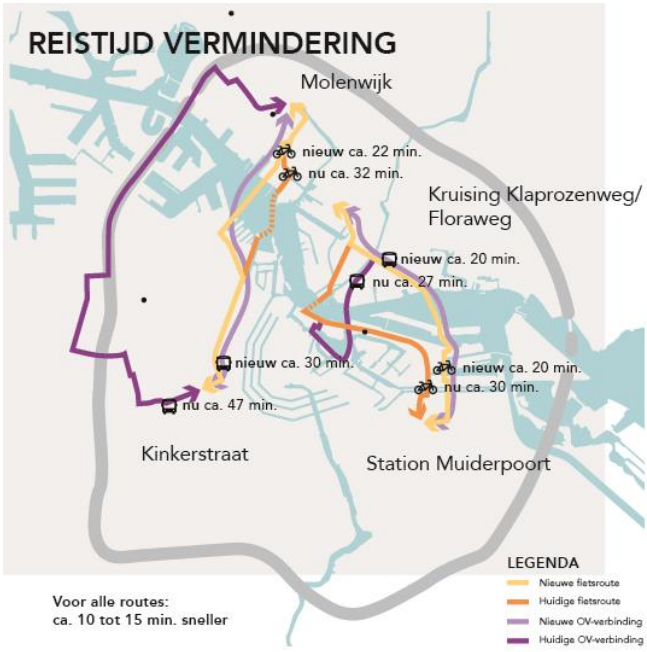
Voor alle gebiedsontwikkelingen geldt dat het huidige parkeerbeleid weinig ruimte laat voor de auto. Er wordt in hoge dichtheden gebouwd. Er wordt ingezet op menging van wonen en werken. In Buiksloterham en het Hamerkwartier is dat het meest gericht op productieve bedrijvigheid. In de Strip (hoogbouwontwikkeling achter de A'dam Toren) van Overhoeks zitten veel grote publiekstrekkers waaronder een congrescentrum met een capaciteit voor 4500 bezoekers. NDSM West heeft een klein aandeel kantoorruimte en in de plinten zitten op dit moment vooral lokale voorzieningen. NSDM Oost is een plek waar cultuur en kunst veel ruimte krijgt, waarbij met grote regelmaat grotere evenementen plaatsvinden. Ook in Haven-Stad zijn voorzieningen die van betekenis zijn voor de grotere omgeving en de stad als geheel onderdeel van de programmering.

In het volgende hoofdstuk worden twee toekomsten geschetst, één met doorgang van de bruggen zoals gepland, één met uitstel van de bruggen. Daarbij wordt aangegeven wat dat zou betekenen voor de Amsterdamse inzet op een meerkernige ontwikkeling, kansengelijkheid, de mobiliteitstransitie en de ontwikkeling van nieuwe buurten.

4 Mogelijke toekomsten

4.1 Betekenis van de bruggen

Het goed faciliteren van de oversteek, met de drukte die voortkomt uit de gebiedsontwikkeling en de verkleuring van Noord naar een meer stedelijk gebied, is van belang. Het is een voorwaarde om de bewegingen over het IJ op een betrouwbare manier mogelijk te maken. En bruggen zorgen voor deze betrouwbare oversteek doordat ze 24 uur per dag gebruikt kunnen worden, ze pieken kunnen opvangen, er geen wachttijd is en daarmee reistijdwinst ontstaat. Noord kan door de bruggen op een verantwoorde wijze verder groeien.



Inschatting reistijdvermindering als gevolg van Sprong over het IJ

Bovendien wordt er met de bruggen invulling gegeven aan de ambitie om de kansengelijkheid te vergroten en Noord een vanzelfsprekend onderdeel van de stad te maken. Zaanstad, nieuw en oud Noord komen dichterbij voor mensen die in Noord zelf wonen en die ten zuiden van het IJ wonen. Oost, West en het Centrum komen dichterbij voor de mensen die ten noorden van het IJ wonen. Met een gegarandeerde snelle oversteek worden die delen van de stad onderdeel van het dagelijks leven. Mensen kunnen er naar school, naar werk, bij iemand op bezoek of uit eten. Er ontstaat meer aanleiding om te ondernemen en te investeren.

Inschatting is dat reistijden met fiets en OV 10 tot 15 minuten korter worden (zie het kaartje), waardoor een groter deel van de stad een mogelijke bestemming wordt (met dezelfde reistijd kun je een groter gebied bereiken). Die toenadering heeft ook een keerzijde. Het wordt drukker op sommige routes. Daarnaast, voor zover Noord nog niet 'ontdekt' was door woningzoekenden, zal ook de vraag naar werk- en woonruimte toenemen. Het is van belang om zorgvuldig met de keerzijde van deze toenemende dynamiek om te gaan. Maar deze keerzijde weegt niet op tegen de ambities van een ongedeelde en meerkernige stad, het maken van gemengde en vitale buurten en de mobiliteitstransitie.

De bruggen dragen bij aan de meerkernige ontwikkeling van de stad, door verbetering van verbindingen op de flanken. Ze zijn een belangrijk onderdeel van een goed vertakt fietsnetwerk, waardoor de bestaande en nieuwe buurten in Noord stevig met de zuidkant van het IJ verbonden worden. Niet alleen met het centrum, maar ook met West, Nieuw-West, Zuid, Oost en Zuidoost.Het vertakte fietsnetwerk is een randvoorwaarde voor de verschuiving in de 'modal split' naar meer fietsgebruik. Met OV-verbindingen over de brug verbetert de OV-bereikbaarheid van Noord.

Het OV-netwerk in Noord is na de komst van de metro minder fijnmazig geworden, hoewel de metro de verbinding met de rest van de stad wel sneller en efficiënter heeft gemaakt voor een groot deel van Noord. OV over de brug kan het negatieve gevolg van de metro deels herstellen omdat daarmee ook andere delen van Noord beter worden aangetakt op het OV-netwerk van de stad. Voor bijvoorbeeld Molenwijk en Achtersluispolder zal een brug met OV de bereikbaarheid sterk verbeteren en ontstaat er een beter alternatief voor de auto. .

4.2 Relatie met de gebiedsontwikkeling

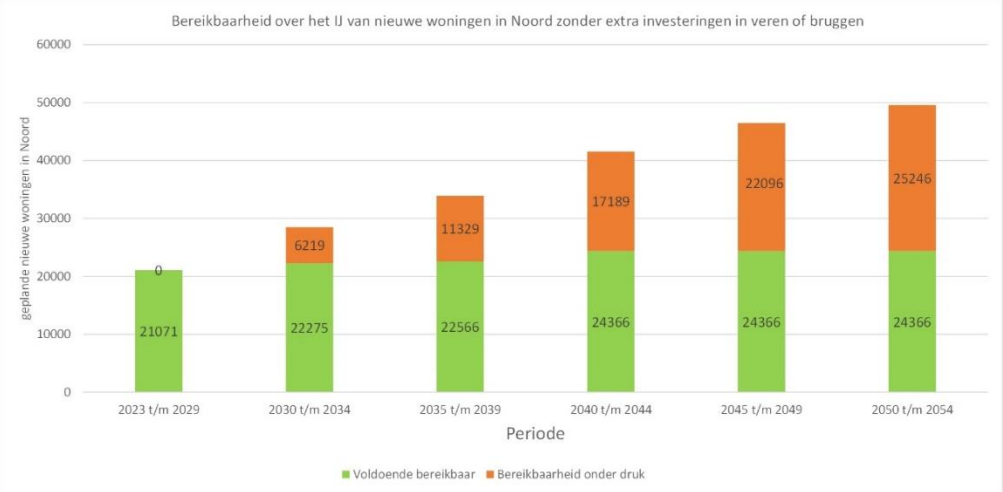
Diverse gebiedsontwikkelingen in Noord zoals Overhoeks en de Buiksloterham, zijn al flink op stoom of zelfs afgerond voordat de Oostbrug gerealiseerd is (volgens planning in 2032). Ook het NDSM-terrein en het Hamerkwartier zijn dan al grotendeels ontwikkeld. Er zal dus een periode van circa 10 jaar een situatie bestaan waarin de gebieden volop in gebruik zijn zonder de bruggen.,. De zekerheid dat er bruggen komen zal echter een belangrijke motor zijn achter deze ontwikkelingen. Het ondersteunt de inzet op het realiseren van hoge dichtheden en een gemengd programma.

In de nieuwe buurten zijn de parkeernormen en het autobezit laag. Door de komst van de bruggen, helemaal als er ook OV overheen gaat, wordt deze bewoners een beter alternatief voor de auto geboden. Het fietsverkeer zal er fors door groeien. Tegelijk hebben de fietsbewegingen die voortkomen uit gebieden die op een later moment ontwikkeld worden (noordelijk en zuidelijk deel Haven-Stad en het tweede deel van het Hamerkwartier), invloed op de buurten die al ontwikkeld zijn. Deze fietsbewegingen komen hier bovenop. De bruggen zorgen ervoor dat dit verkeer zich niet concentreert bij alleen de pontaanlandingen. Het fietsverkeer wordt met de bruggen beter gespreid over de stad. Bruggen over het IJ verbeteren dus de oversteek over het IJ en verlichten de druk op het bestaande mobiliteitsnetwerk, waaronder het verensysteem. Door aanleg van de bruggen zullen er minder fietsers gebruik maken van de veren, waardoor de verenvloot minder hard hoeft te groeien. Hiermee hebben de geplande bruggen een directe relatie met de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe woningen in Amsterdam-Noord en langs de IJ-oevers.

Onzekerheid omtrent de realisatie van de bruggen is naar verwachting geen doorslaggevende factor voor de realisatie van het geplande aantal woningen. Bij de ontwikkelingen die iets verder in de tijd liggen, zoals Haven-Stad op de noordoever, kan de snelheid van realisatie en de dichtheid wel minder worden. Daarnaast is het minder waarschijnlijk dat hier grootstedelijke voorzieningen gerealiseerd zullen worden. De tabel op de volgende pagina laat in tijdvlakken van 5 jaar zien welk aantal nieuwe woningen in Noord wordt opgeleverd. Met de vastgestelde Update Nota Veren (met 14-15 veren in de spits, ten opzichte van 10-11 in 2022) weten we dat tot 2030 het overstekend verkeer goed afgewikkeld kan worden. Vanaf het tijdvak 2030 – 2040 komt echter de bereikbaarheid van nieuwe woningen in Noord onder druk te staan. In het tijdvlak 2030 - 2034 betreft dit circa 6219 nieuwe geplande woningen. Dit effect op de bereikbaarheid speelt natuurlijk ook voor woningen in de bestaande buurten in Noord. De grafiek laat zien dat het aandeel woningen waarvan de bereikbaarheid onder druk staat mettertijd groter wordt.

Bereikbaarheid woningen							
Deelgebied	2023 t/m 2029	2030 t/m 2034	2035 t/m 2039	2040 t/m 2044	2045 t/m 2049	2050 t/m 2054	Eindtotaal
Voldoende	**21071**	**1204**	**291**	**1800**			**24366**
Achtersluispolder	1901						1901
Buiksloterham	4003						4003
CAN	2691			1800			4491
Hamerkwartier	5327	1204	291				6822
Klaprozenbuurt	2332						2332
NDSM	2123						2123
Noord overig	1261						1261
Overhoeks	1433						1433
Onder druk		**6219**	**5110**	**5860**	**4907**	**3150**	**25246**
Achtersluispolder		900	450	1200	1500	1500	5550
Buiksloterham		546					546
Havenstad Noord		3723	4660	4660	3407	1650	18100
Klaprozenbuurt		112					112
NDSM		938					938
Eindtotaal	**21071**	**7423**	**5401**	**7660**	**4907**	**3150**	**49612**

Bereikbaarheid woningen zonder bruggen



Bereikbaarheid nieuwe woningen rondom het IJ, cumulatief

Uitstel heeft bovendien invloed op het proces van planvorming. Een aanlanding van een brug is een heel structurerend ruimtelijk element. Zolang er geen zekerheid is over wel of geen brug kan op sommige plekken de planvorming lastig doorgang vinden. Dit geldt vooral voor de aanlanding van de Westbrug in Haven-Stad. Daar liggen een paar grote keuzes voor het fiets- en OV-netwerk die op een later moment niet aangepast kunnen worden.

4.3 Wat als het langer duurt?

De vraag naar woningen in de stad en de regio is hoog. Ook met uitstel van de bruggen zal de druk op de woningbouwontwikkeling blijven bestaan. Om de oversteek over het IJ en de bereikbaarheid van Noord op pijl te houden zal het in geval van uitstel noodzaak zijn om extra te investeren in veerverbindingen. Er zijn nu al momenten, waarop reizigers een volle pont aan zich voorbij moeten laten gaan en tot een volgende pont moeten wachten. Latere realisatie van de Oostbrug en Westbrug vergroot deze wachttijden.

De dichtheden die in gebiedsontwikkelingen als Hamerkwartier en NDSM worden gerealiseerd, zijn alleen mogelijk als de meeste bewegingen te voet, met de fiets of OV zijn. Auto's nemen te veel ruimte in, in de openbare ruimte en in parkeergarages. Het succes van de ontwikkeling van

Amsterdam-Noord als vitaal deel van de stad wordt minder vanzelfsprekend als de bruggen later worden gerealiseerd. De onzekerheid maakt de nieuwe buurten waarschijnlijk minder aantrekkelijk voor bedrijven met veel werknemers. Het niet realiseren van bruggen over het IJ drukt de ambitie van het ontwikkelen van vitale buurten en gemengde stedelijke woon-werkgebieden. De mogelijkheden tot interactie blijven suboptimaal en de haalbaarheid van een divers en rijk voorzieningenprofiel wordt minder. De nieuwe buurten van bijvoorbeeld Haven-Stad op de noordoever zullen zich dan eerder ontwikkelen tot voornamelijk woonbuurten met enkele buurtgerichte voorzieningen. Bijgevolg nemen de contactmogelijkheden van de bestaande buurten zoals Tuindorp Oostzaan met de rest van de stad niet toe, waardoor de vitaliteit van deze bestaande buurten er niet op vooruit gaat. Zelfs voor iets verder weg gelegen gebieden zoals Poelenburg (in Zaanstad), waar sterk wordt ingezet op verbetering van de kansen en sociaal-economische status van bewoners, kan uitstel van de bruggen die verbetering vertragen.

Met uitstel van de bruggen blijft de auto een groter aandeel behouden van de bestaande en nieuwe verkeersbewegingen. Een mobiliteitsprofiel van een bewoner wordt met name gevormd bij het verhuismoment. Later verandert dat minder snel. Als op het moment van verhuizing de auto de makkelijkste manier van verplaatsen is voor bepaalde reizen, dan zal iemand dat op een later moment blijven doen, ondanks eventuele nieuwe mogelijkheden. Bovendien is het waarschijnlijk dat er überhaupt minder relaties tussen de noord- en zuidkant van het IJ ontstaan. De samenhang van en uitwisseling in dit deel van de stad en regio blijft beperkter als de bruggen worden uitgesteld.

Rotterdam

Nieuwe brug over de Maas: "Het is geen investering in beton en staal maar een investering in Rotterdammers"[3]

Als onderdeel van de MIRT afspraken in de regio Zuidwest is de voorkeur uitgesproken voor een nieuwe brug over de Maas die Rotterdam-Zuid via de wijk Feyenoord en het noordelijk deel van de stad via de wijk Kralingen met elkaar verbindt. Deze beslissing faciliteert de verstedelijkingsopgave, maar het gemeentebestuur van Rotterdam heeft de nieuwe brug van meet af aan ook en vooral beschouwd als een middel om de maatschappelijke doelstellingen van het *Nationaal Programma Rotterdam Zuid* (NPRZ) te realiseren de *Kansen voor* Mensen die 'op Zuid' wonen te vergroten.
Als onderdeel van de MIRT Verkenning Oeververbindingen Rotterdam is de maatschappelijke betekenis van de nieuwe multi-modale brug (met fiets, tram en beperkt autoverkeer) onderzocht. De conclusies luidt "De nieuwe oeververbinding zorgt voor een verbetering van de banenbereikbaarheid waar dit het meeste nodig is: in wijken en (focus)buurten op Zuid" (Decisio, 2022, p.51) en "Ook de bereikbaarheid van onderwijs neemt toe voor de wijken en (focus)buurten op Zuid, zowel voor OV als fiets" (idem, p.52)[4]. Bovendien wordt "de bereikbaarheidsimpuls voor de focuswijken de baankansen voor mensen vergroot omdat het arbeidsaanbod toeneemt, zeker als er extra verstedelijking plaatsvindt. Ook wordt het makkelijker om sociale stijgers (langer) vast te houden. De woonaantrekkelijkheid van de wijken neemt toe, omdat andere locaties in de stad beter bereikbaar worden" (idem, p. 52). En "de Oeververbinding gaat dus leiden tot een lagere vervoersarmoede (in ieder geval voor bepaalde groepen). Daarmee zijn er mogelijk meer mensen die een baan kunnen krijgen of in ieder geval een baan die goed aansluit bij hun opleiding(sniveau) of die een opleiding naar wens kunnen volgen. Het wordt voor hen sneller en goedkoper om die te bereiken, wat de toegankelijkheid en kansen vergroot" (idem, p. 53).



[3] Vincent Karremans, wethouder Mobiliteit gemeente Rotterdam (persbericht 27.09.2022)
[4] Decisio (2022), Maatschappelijke en Economische Effectstudie OV en Oeververbinding Rotterdam. Zie ook: BCI (2022), MIRT Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam Effectbeoordeling Verstedelijking & Kansen voor Mensen.

5 Conclusies

De oeververbindingen zijn meer dan routes van a naar b – de bruggen over het IJ zullen mensen letterlijk verbinden. Mensen aan beide zijden van het IJ krijgen toegang tot een groter reservoir aan banen, diensten en woningen. Maatschappelijk en economisch wordt Amsterdam, bestaande uit twee gebieden gescheiden door het IJ, meer en meer een 'ongedeelde stad'. Dat vraagt ook om fysieke maatregelen die dat zichtbaar maken. De bruggen zijn hiermee ook een symbolische en culturele daad.

De bruggen dragen bij aan verschillende Amsterdamse ambities. Ten eerste aan de ambitie van het werken aan een meerkernige stad doordat grootstedelijke voorzieningen en gemengde hoogstedelijke buurten op meer plekken dan alleen dicht rond het centrum een kans krijgen. De bruggen stimuleren bewegingen van de ene naar de ander kant, juist via de flanken van de stad, waarmee de druk op het centrum wordt ontlast. Daarnaast dragen bruggen bij aan de inzet op kansengelijkheid door de ontwikkeling van (nieuwe) gemengde en vitale buurten en het vergroten van nabijheid van voorzieningen, opleiding en werk. Ook dragen ze bij aan het aanjagen van de mobiliteitstransitie door verplaatsing met fiets en OV (op een betrouwbare en aantrekkelijke manier) mogelijk te maken. We nemen daarmee sneller afscheid van het stadsmodel met stadssnelwegen: Amsterdam fietst en OV is de 'backbone'. Dat draagt fors bij aan het beperken van het autoverkeer, en dus CO_2-reductie en minder uitstoot van fijnstof.

Uitstel van de bruggen maakt dat transities als het gaat om duurzaamheid, meerkernigheid, de 'modal split' en kansengelijkheid langzamer gaan. Met het uitstel van de bruggen zal de druk op het bestaande netwerk groter blijven, zowel in Noord als in de stad als geheel, bij de pontaanlandingen, en op het verensysteem. Uitstel van bruggen betekent dat er extra geïnvesteerd zal moeten worden in de mobiliteit over het IJ (er zullen meer veren moeten varen) om de bereikbaarheid van Noord op pijl te houden. Het behalen van reistijdwinst, het 24 uur per dag gebruik, het goed kunnen opvangen van hyper-spitsen en pieken, en de spreiding van reizigers worden bij uitstel pas later gerealiseerd. Indien de bruggen worden uitgesteld komt de bereikbaarheid van nieuwe woningen in Noord onder druk komt te staan vanaf het tijdvak 2030 - 2035. In het tijdvlak gaat het om circa 6219 nieuwe woningen langs de IJ-oevers waarvan de bereikbaarheid onder druk komt. In de jaren daarna lopen deze aantallen op tot met circa 5000 woningen per 5 jaar.

Zonder bruggen komt er in Noord waarschijnlijk wel veel ruimte voor wonen, maar minder ruimte voor werken en voorzieningen. Het alternatief voor de auto blijft beperkt. Werk maken van kansengelijkheid gaat hierdoor mogelijk minder snel. Voortvarende realisatie van de bruggen zorgt ervoor dat Amsterdam-Noord op een volwaardige en volledige wijze verbonden wordt met de rest van Amsterdam. Zodoende wordt het een vanzelfsprekend onderdeel van de stad. Nieuwe vaste oeververbindingen over het IJ zijn een investering in een nieuwe balans in de stad, in gelijkwaardigheid en kansengelijkheid. Een solidaire stad betekent ongelijk investeren voor gelijke kansen.