Gemeente Amsterdam

# Notulen

Aan

Van ,

Datum 21 mei 2026
Tijd 19:30 – 21:00 uur
Pagina 1 van 4

Locatie Huis van de Wijk de Evenaar (Kometensingel 189)

Onderwerp Verslag informatiebijeenkomst 21 mei 2026

In dit verslag staan opmerkingen en vragen van aanwezigen genoteerd. Was u bij de avond en mist u iets in het verslag? Dan horen wij dat graag via tunnels@amsterdam.nl. Ook met andere vragen kunt u bij ons terecht.

***De avond start met een voorstelrondje en de vraag van de voorzitter van de bijeenkomst met wat aanwezigen hier hopen te horen:***

- Wat gaat er gebeuren? Waarom moet het zo lang duren?
- Welk effect heeft het op de gasten en leveranciers van ons hostel?
- Het wordt alleen maar drukker en de ring komt vast te staan. OV is geen optie, ik moet wel met de auto. Wat zijn mijn reismogelijkheden?
- Ik ben gewoon geïnteresseerd in het project en benieuwd wat we kunnen verwachten.

*Vanuit het projectteam wordt bedankt voor deze aanvullingen en aangegeven dat vanuit de presentatie al veel duidelijk zal worden. Daarnaast wordt ingegaan op specifieke vragen.*
*In het eerste deel van de avond worden de omgevingsmanager en de technisch manager door de voorzitter bevraagd over de nut en noodzaak van het project, wat er allemaal moet gebeuren, hoe het zit met de uitvoeringsperiode en andere algemene en technische informatie over de werkzaamheden.*

1. **Kunnen jullie niet de nieuwe dingen opbouwen naast het in bedrijf houden van minstens 1 tunnelbuis?**

Helaas is het daarvoor te vol op de kritieke plekken van de tunnel. Dat past niet.

2. **Ik werk in het ziekenhuis, daar moet het ook allemaal in bedrijf blijven als je onderhoud uitvoert of iets gaat vervangen. Dat doe je dan gefaseerd.**

De wijze van uitvoeren is deels ook een keuze. Een gefaseerde aanpak zorgt voor hogere kosten en een langere uitvoeringsperiode. Daarnaast is de IJ-tunnel destijds in de jaren 60 niet

ontworpen om onderhoud in delen uit te kunnen voeren. Zo is er één energievoorziening voor beide tunnelbuizen. Deze energievoorziening gaan we vervangen, wat betekent dat beide buizen uit gebruik zijn.

**3. Bij de Coentunnel is het licht verkeerd afgesteld (te donker overdag). Krijgt de IJ-tunnel een dynamisch lichtsysteem dat aanpast naar hoe licht het buiten is?**
Als je een tunnel inrijdt zie je altijd wat minder omdat je ogen moeten wennen. Daarom is er ook altijd meer licht in de eerste ca 150 meter van de tunnel. Daarnaast zit er een lichtmeter in de tunnel die ziet hoe fel het licht buiten de tunnel is. Aan de hand van deze meting wordt het licht in de tunnel automatisch afgestemd.

**4. Zit er wegdekverwarming in het wegdek voor/in de tunnel?**
Oorspronkelijk was er wegdekverwarming in de toeritten van de IJ-tunnel ontworpen. Deze heeft echter nooit goed gefunctioneerd. Er zitten wel afwateringsgoten langs het wegdek, zodat water weg kan en niet opvriest op het wegdek.

**5. Wordt de dwarsventilatie gerenoveerd?**
Nee, dat is een oud systeem. We gebruiken nu een ander soort ventilatie. We komen er verder ook niet aan, dat is niet nodig. Zo blijft het dienstgebouw een beetje een museum.

*In het tweede deel van de avond worden de verkeers- en de omgevingsmanager door de voorzitter bevraagd over de gevolgen van de werkzaamheden voor bewoners, bedrijven en bezoekers.*

**6. Hoe zit het met de bussen? En de pontjes?**
De bussen die nu door de tunnel gaan, zullen halteren op Noord en Noorderpark. Vanaf hier kunnen mensen verder met de NZlijn naar CS. Bij busstation Noord bouwen we een halte om, bij Noorderpark leggen we een tijdelijke extra halte aan. De nachtbussen gaan via de Piet Heintunnel.
Met het langer doorrijden van de NZlijn is de gemeente buiten dit project ook al bezig. Tot dusver hebben de gemeente Amsterdam en GVB het voornemen om eind 2027 de NZlijn een uur langer door te laten rijden in het weekend. Mede door onderhoud dat in de nachten moet worden uitgevoerd en de personeelstekorten kan de NZlijn niet de hele nacht rijden.
Samen met het GVB zijn we hard bezig met een aanbesteding voor een extra veerpont. We kijken nog naar de route waarop het veer dan zal worden ingezet. Het IJplein lijkt het beste; dan kunnen we de toenemende stroom fietsers die de sluiting gaat veroorzaken ook beter spreiden.

**7. Hoe zit het met de grotere ponten van vroeger? Die varen nog wel bij IJmuiden.**
Er zijn meerdere projecten in Nederland die graag ponten willen kunnen inzetten. Ze zijn echt heel schaars, en daarnaast moeten ze qua formaat aansluiten op de huidige aanlandingen.

**8. Hoe zit het met de tijdelijke pont bij sail dan?**
Dat is een reservepont van het GVB. Die wil GVB niet voor zo'n lange periode structureel inzetten. Dan hebben zij niets meer om calamiteiten op te vangen.

**9. Hoelang wordt er op een dag gewerkt aan de tunnel? Is dat 24/7, 16u/dag? Zijn er andere uitvoeringsstrategieën overwogen?**
Er wordt niet 24u per dag gewerkt. We houden de reguliere werktijden aan en dat is van 7:00 uur 's ochtends tot 19:00 uur 's avonds. Door personeelsschaarste en de specifieke kennis die

nodig is, is het in de huidige tijd lastig om meer mensen/ploegen inzetten of langer laten werken. Er zijn veel vergelijkbare projecten op het moment die ook allemaal mensen zoeken. Er kan wel incidenteel in de avond of weekenden worden gewerkt als we onvoorziene werkzaamheden moeten opvangen.
Er zijn verschillende uitvoeringsmogelijkheden overwogen. Maar de grootte van de opgave en het vervangen van deze systemen lukt niet in een aantal weken (bijvoorbeeld tijdens een zomer). Ook zou het verdelen van werkzaamheden over een paar jaar alles bij elkaar veel langer duren.

**10. Hoe lang zou de tunnel 'gezond' blijven?**
Het is normaal dat om de 15 jaar systemen worden vervangen. Dit zijn extra pittige werkzaamheden omdat we de hele 'ruggengraat', bijvoorbeeld de energievoorziening, moeten vervangen.
Dit onderhoud is ook wat dat betreft een investering in de toekomst: dat in de toekomst in kortere tijd systemen sneller en los van elkaar kunnen worden vervangen. En buis per buis.

**11. De weg naar Zaandam/Purmerend/Oostzaan staat nu al hartstikke vast. Heeft te maken met de nieuwe energiecentrale. Is dat klaar voor de IJ-tunnel wordt afgesloten? Dezelfde vraag voor de Volendammerweg. Ook het nieuwe parkeerbeleid helpt niet!**
We zijn bezig een 'breekverbod' in te stellen, dat betekent dat we de belangrijke routes tijdens de werkzaamheden vrijhouden van andere werkzaamheden. Dit staat uiteraard wel los van calamiteiten.
We hebben ook afspraken met de Provincie en Rijkswaterstaat, beheerder van de A10, om belangrijke routes vrij te houden van werkzaamheden. Dit is echter niet helemaal te voorkomen en ook zijn er al werkzaamheden gepland, bijvoorbeeld Zuidasdok.
En we blijven afstemmen met alle partijen om de routes zo vrij mogelijk te houden.

**12. Kan 1 rijbaan worden opengesteld voor fietsers?**
In 1 buis wordt gewerkt, de andere buis is beschikbaar voor nood- en hulpdiensten met spoed. In de buis waar de nood- en hulpdiensten doorheen gaan kunnen geen fietsers worden gestuurd. Ook is de helling in de tunnel behoorlijk stijl voor fietsers en zijn er geen veiligheidsvoorzieningen in de tunnel aanwezig. We zijn nu aan het uitzoeken of we voor 1 dag tijdelijke maatregelen kunnen nemen om de Dam tot Damloop door de tunnel te laten en of dit veilig georganiseerd kan worden.

**13. Op 5 mei (2015) werden, ter herinnering aan de oorlog, noodpontons gebruikt over het IJ, is dat iets voor de Dam tot Damloop?**
Wat een interessant, creatief idee. We nemen het zeker mee in onze gesprekken met de organisatie van de Dam tot Dam.
Misschien geeft de planning een dag ruimte om mensen veilig door de tunnel te laten rennen.

**14. Hoe zit het met de spits?**
De spits zal langer duren, ook neemt de reistijd toe met minstens een uur.
We blijven met zoveel mogelijk partijen in gesprek en adviseren mensen om op andere tijden te gaan reizen of goederen aan te leveren. Dat gaat altijd nog het meest helpen om de drukte te verminderen. 40% van de ritten zitten onder de 10 kilometer. Voor degene die niet afhankelijk zijn van de auto, kan deze korte afstand ook met de fiets of het OV uitvoeren. Daar is veel winst te behalen.

**15. Het OV is hier echt een stuk slechter geworden, wordt dat verbetert?**
Dit is helaas een ontwikkeling/beslissing buiten ons om. We hebben het vaker gehoord in deze bijeenkomsten. We voeren in het kader van ons project wel gesprekken met o.a. GVB over de bereikbaarheid van Noord.

**16. Nemen de meeste mensen voor de langere ritten niet de A10?**
We zijn zelf ook verrast hoeveel mensen, ook voor de langere ritten, toch de route door de stad nemen/ door de IJ-tunnel gaan.

**17. Wordt er gekeken naar hubs/overslagpunten binnen de ring? Ook voor het 's nachts bevoorraden?**
Dit is al een keer besproken binnen de gemeente. Ruimte binnen de ring voor logistieke hubs is echter schaars en we hebben ook te maken met venstertijden en de geluidsnormen in de nacht. Er wordt onderzocht over verruimen van de venstertijden in de ochtend mogelijk is.

**18. Worden de matrixborden op de Nieuwe Leeuwarderweg vervangen?**
Deels. Er komt er sowieso 1 bij.

**19. Zijn er plannen om de doorstroming op de ring te vergroten?**
Ja, de ring is belangrijk om de stad niet op slot te zetten.
Iets wat we onderzoeken is om op de 'inprikkers' (waar andere snelwegen aanhaken op de ring A10) te doseren. Zo houden we de ring wat meer beheersbaar.

**20. Kan er bijvoorbeeld een rijstrook bij, snelheidslimiet naar 80km/u en beboeten als dit wordt genegeerd?**
Dat regelen en de weg naar die situatie ombouwen is ontzettend duur.
We verwachten dat de eerste weken heel erg chaotisch verlopen, ook omdat we deels in de vakantieperiode starten. De belangrijkste oproep blijft dat mensen anders moeten gaan reizen zodat op die manier ruimte wordt gemaakt voor doelgroepen die de weg op moeten en niet buiten de spits kunnen reizen. Denk aan de zorg, het aanvullend OV, de ondernemers en het leerlingenvervoer.

**21. Hoe groot is de kans dat het langer gaat duren, zoals bij de bouw van de NZlijn is gebeurd?**
We nemen een buffer op in de planning, omdat we ook rekening houden met verborgen gebreken omdat de tunnel zo ongelofelijk oud is. Die 16 maanden is realistisch en we hopen dat we het sneller kunnen.
We hebben ook geleerd van de Piet Heintunnel, daar hebben we echt lessen van meegenomen. De risico's willen we op voorhand al in kaart hebben of zelfs al hebben opgelost.

**22. Kunnen we een kijkje nemen in de tunnel?**
Er is altijd in juni een 'dag van de bouw'. Dit zal juni 2028 zijn. Dan willen we de tunnel zo mogeljk opstellen voor het publiek. Ook willen we het publiek meenemen (via video's/foto's) wat er in de tunnel gebeurt.

**Afsluiting**
Meer informatie vindt u op de website www.amsterdam.nl/ij-tunnel.