Gemeente Amsterdam

Notulen

Datum	19 maart 2026
Tijd	19:15 – 21:00 uur
Kenmerk	PIJT/68079
Pagina	1 van 7
Locatie	Het Antoniushuis (Kamperfoelieweg 207)
Onderwerp	Verslag informatiebijeenkomst 19 maart 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 de vraag van de voorzitter van de bijeenkomst met wat aanwezigen hier hopen te horen:
- Oplossingen
- Wat is vervangingsonderhoud?
- Wordt er gedacht aan meer openbaar vervoer, ook in de nacht? Gaan er extra ponten varen?
- Wat een gedoe, moet ik omrijden via de Coentunnel.

Vanuit het projectteam wordt bedankt voor deze vragen en aangegeven dat vanuit de presentatie al veel duidelijk zal maken. Daarnaast wordt ingegaan op specifieke vragen.
In het eerste deel van de avond worden de projectmanager 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. **Waarom niet buis per buis?**

De IJ-tunnel is een oude tunnel. Systemen als de energievoorziening en de besturing lopen als één ruggengraat door de tunnel. Op het moment dat 1 van die systemen wordt vervangen, is de hele tunnel niet meer veilig open te houden voor het verkeer. Er zitten een hele hoop systemen en installaties achter de wanden van de tunnel. Als weggebruiker zie je dit niet. Er zijn veel systemen nodig om een tunnel veilig open te houden. Deze systemen bestaan uit honderden onderdelen. We hebben als stad pech dat de grootste onderdelen nu moeten worden vervangen.
De IJ-tunnel is, destijds in de jaren '60, niet ontworpen om per buis afgesloten te kunnen worden. Gelukkig is de technologie nu verder ontwikkeld. De tunnel is straks zo ontworpen dat we bij toekomstige werkzaamheden in één buis kunnen werken, terwijl de andere buis open blijft.

2. **Ik neem aan dat het nu wel zo ontworpen wordt zodat het per buis onderhouden kan worden?**

Ja, dat klopt. De tunnel is straks zo ontworpen dat we bij toekomstige, vergelijkbare werkzaamheden in één buis kunnen werken, terwijl de andere buis open blijft.

3. **Hoe zit het met de spoedeisende diensten tijdens de sluitingsperiode?**

Voor de hulpdiensten met de hoogste prioriteit geldt een uitzondering. De nood- en hulpdiensten hebben een speciale rijopleiding gehad en hebben de middelen om zichzelf te redden, mocht er iets gebeuren in de tunnel. Ook staan zij tijdens de rit in contact met de meldkamer, zodat hun ritten goed op elkaar worden afgestemd. De doorgang voor hulpdiensten wordt in de wet- en regelgeving gedoogd. Dit kunnen we voor de gewone weggebruiker niet organiseren.

4. **De urgentie van de werkzaamheden is duidelijk. Gaan jullie dan ook 24 uur per dag werken? Is daar dan ook de urgentie duidelijk?**

Nee, helaas hebben we te maken met schaarste op de arbeidsmarkt. Daar bovenop hebben we ook nog eens heel veel specialistische kennis nodig. 3 ploegendiensten inzetten gaat daarom niet lukken. We zijn nu de werkzaamheden aan het voorbereiden met de aannemer en de planning aan het optimaliseren. Er zal incidenteel buiten de regulieren werktijden (reguliere werktijden zijn van 7:00 tot 19:00 uur) worden gewerkt als een uitloop op de planning moeten worden ingehaald of voor het opvangen van onvoorziene werkzaamheden.

5. **Worden er speciaal mensen opgeleid voor deze klus?**

Ja, voor de specialistische systemen in de tunnel worden mensen opgeleid.

6. **Hoe kan het dat het in het buitenland wel allemaal kan? Dan is het in 6 maanden klaar? Waarom kan het bij ons niet? Is het niet kunnen of niet willen?**

We kunnen dit niet door de schaarste op de arbeidsmarkt. En naast wat eerder is gezegd, willen we dit ook niet vanwege de arbo-veiligheid.

7. **Gaan jullie hier echt wel wat aan doen? Welwillend zijn? Jullie geven het gevoel dat het op de ambtenaarsmanier gaat. Kunnen we echt niet in ploegendiensten gaan werken?**

We hebben ook ruimte nodig in de planning om onverwachte zaken die tijdens de werkzaamheden aan het licht komen op te vangen. Dat dit gaat gebeuren bij een oude tunnel zoals deze, is wel waarschijnlijk. Met de aannemer moet dan worden bekeken of onvoorziene omstandigheden of eventuele uitloop kunnen worden ingehaald door tijdelijk buiten de reguliere werktijden te werken.

8. **Waarom kan er bij wegen wel 24 uur per dag gewerkt worden? Of 's nachts en overdag open? Waarom daar wel?**

De krapte op de arbeidsmarkt is een gigantisch probleem. Ook voor het reguliere werk op snelwegen is het een probleem om mensen te vinden. Dat is de realiteit waar we mee te maken hebben.
Daarbij gaat het hier om een tunnel. We kunnen hier niet in delen werken. Het systeem zit zo in elkaar te verweven dat de gehele renovatie in één keer achter elkaar moet gebeuren, dus in een volledige aaneengesloten afsluiting.

Bij rijkswegen kan het werk in delen worden opgeknipt. Daarbij kan een specifiek stuk weg geasfalteerd worden in de nacht, waarna er de volgende ochtend overheen gereden kan worden.

De volgende stukken kunnen dan op een ander moment worden aangepakt. Bij deze werkzaamheden aan de IJ-tunnel is het niet mogelijk om nachtelijk werk te doen en de volgende ochtend weer open te zijn.

9. **Als tussenoplossing, u kunt ook 7 dagen in de week werken. Dat scheelt ook al een hoop.**

Er zijn weinig mensen te vinden. Daarnaast is een 7-daagse werkweek niet toegestaan vanuit de Arbo-wet.

10. **Moet het zo goedkoop worden? Is het een kostenoverweging?**

Dit is geen kostenoverweging.

11. **Helpt het geven van hogere salarissen?**

Nee, helaas niet. Technisch personeel is simpelweg schaars.

12. **Kunnen we arbeidsmigranten inzetten?**

Hier kijken marktpartijen al naar. Maar we zijn niet de enige die mensen zoeken. Naast heel veel vergelijkbare projecten in Nederland zijn er ook tientallen vergelijkbare projecten in het buitenland.

Aanvulling vanuit de technisch manager:
De ventilatie is al 60 jaar oud en is op het einde van de levensduur. Als het uitvalt, dan moet de tunnel ongepland worden gesloten. Als we het onderhoud ongepland morgen moeten uitvoeren, dan moeten we langer wachten, omdat we dan niet direct een aannemer hebben en een geplande periode waarin we de werkzaamheden mogen uitvoeren.

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

13. **Komt er nu in die andere tunnels meer file? Dat is nu al zo.**

We willen het verkeer zo goed mogelijk spreiden over de beschikbare omleidingsroutes, onder andere door goede reisadviezen te geven via de digitale borden en navigatiesystemen.

14. **Ik stond bij de afsluiting van de Coentunnel afgelopen zomer een keer 27 minuten voor het rode stoplicht. Mensen proberen alternatieve routes te vinden. Maar daar is ook altijd file.**

We willen dat zoveel mogelijk mensen op een andere manier gaan reizen. Voor mensen die echt niet zonder auto kunnen, maken we op die manier ruimte op de weg. We vragen iedereen ook om te kijken of ze op een ander tijdstip, dus buiten de spits, kunnen reizen.

15. **Hoeveel auto's komen er uit noord en hoeveel uit verdere omgevingen?**

Van de voertuigen die door de IJ-tunnel gaan hebben we gekeken naar waar deze vandaan komen en waar deze naartoe gaan. We zien dat ongeveer de helft uit stadsdeel Noord komt en ongeveer de helft uit de noordelijke randgemeenten zoals Purmerend, Zaanstad, Waterland en Edam/Volendam.
Die mensen sturen we naar een andere route of vragen we om vaker met het OV, fiets of op een ander tijdstip te reizen.

16. **Als je vanuit Noord de Coentunnel uitrijdt is er vaak/altijd 1 rijstrook dicht. Dat is irritant. Kunnen jullie daarop sturen?**

We voeren hierover gesprekken met Rijkswaterstaat, die over de Coentunnel gaat.

17. **Over het verkeer regelen; wordt er ook gesproken met andere stadsdelen? Anders krijg je ophoping van verkeer.**

We hebben afstemming met andere stadsdelen en projecten in de stad. Dit gaat om van alles: bouwverkeer, maar ook om ervoor te zorgen dat er niet gelijktijdig met de afsluiting van de IJ-tunnel op andere belangrijke routes gewerkt wordt. We kunnen iedere vierkante meter weg gebruiken om het verkeer te spreiden.

18. **Hoeveel langer doe je er dan over als je niet door de IJ-tunnel kan?**

Zonder file is de omrijtijd 15 tot 20 minuten. Maar dat kan zomaar een uur tot 1,5 uur worden in de spits.

19. **Wat verwachten jullie van de Noorderlingen?**

Dat ook mensen in Noord, voor wie dat mogelijk is, in plaats van de auto vaker voor een alternatief kiest, zoals het ov en de fiets, of buiten de spits gaat rijden.

20. **Vroeger konden we met de auto op de pont. Hoe gaan we volgend jaar de drukte op het de pont oplossen? Hoe gaan we dit regelen? Als de pont niet kan varen, dan staan we daar.**

De pont zit in de spits inderdaad vol. We zijn bezig met het regelen van een extra veerpont voor voetgangers en fietsers en hopen dat die voor het sluiten van de IJ-tunnel vaart.

21. **De Oranjesluizen, hier kon je tijdens werkzaamheden aan de Schellingwouderbrug overheen lopen, met een verkeersregelaar. Kan dat tijdens de afsluiting van de IJ-tunnel ook?**

De gemeente is geen beheerder van de Oranjesluizen, dat is Rijkswaterstaat. We zullen bij Rijkswaterstaat navragen of de Oranjesluizen voor fietsers en voetgangers (beter) toegankelijk kan worden gemaakt.

22. **Wanneer begint het? En hoe lang duurt het?**

We hebben een uitvoeringsperiode van juli 2027 tot november 2028. Dat zijn 16 maanden. Eind 2026 weten we precies wanneer we starten en hoe lang het gaat duren.

23. **Hoe lang bestaat het idee om de IJ-tunnel te sluiten? Een extra veerpont had al lang geregeld moeten zijn.**

Begin 2024 zijn we begonnen met de voorbereidingen voor het project. Er is in Nederland een tekort aan veerponten, dus het is erg moeilijk om (geschikte) veerponten te vinden. We doen hier wel ons uiterste best voor.

24. **Jullie kunnen shuttles inzetten voor bepaalde routes? Bijvoorbeeld naar het AMC of naar de pont?**

Aanvullende opmerking uit de zaal: ***Deze meneer heeft een goed punt. Veel mensen boven de 65 durven niet meer te fietsen. Het is niet meer te doen met de verkeersdrukte. Ze durven niet meer. Los het op.***

Aanvullende opmerking uit de zaal: ***Ik woon in Oud Noord. Als ik met openbaar vervoer moet, ben ik al kapot voor ik er ben.***
Het is heel belangrijk om te kijken wat jullie het beste dient. Het idee van shuttlebusjes willen we onderzoeken. Daarom gaan we nu ook dit gesprek aan: om de problemen en oplossingen te verkennen. Wij moeten nagaan of deze oplossing haalbaar is.

25. **Hoe worden de bussen die nu door de IJ-tunnel gaan, geregeld als de tunnel dicht is?**

We hebben afstemming met busdiensten van EBS (regiovervoerder) en GVB. Tijdens de werkzaamheden rijden er geen bussen door de tunnel. Zij moeten in de nacht, als de metro niet rijdt, de omleidingsroute (via de Piet Heintunnel) gebruiken. Overdag kunnen de reizigers op station Noord en Noorderpark overstappen op de metro. We gaan daarvoor de haltes in Noord en Noorderpark ombouwen.

26. **De druk op het OV wordt dus groter, dat moet efficiënter. Dan moeten de liften en roltrappen ook werken. De roltrappen zijn nu vaak buitenwerking, dat moet een grote prioriteit hebben.**

Dit gaan we melden bij GVB en zorgen dat zij dit urgentie geven.

Opmerking: Er moet meer komen dan we gaan in gesprek. Er moeten meer commitment komen en harde beslissingen. Daar is enige reden tot twijfel.
Die zorg begrijp ik en is terecht.

27. **Moeten we niet een evaluatie hebben en inplannen voor na het project? Is er een onderzoeksprogramma ontwikkeld om de impact van de werkzaamheden te onderzoeken en Noord hierin te betrekken?**

Ja, we gaan de impact van de werkzaamheden monitoren en zullen ook enquêtes uitsturen richting bewoners.

28. **Wordt de frequentie van de Noord/Zuidlijn aangepast?**

We zijn in gesprek met GVB over de beschikbare capaciteit en frequentie van de Noord/Zuidlijn. Op dit moment rijdt de Noord/Zuidlijn om de 5 minuten in de spits.

29. **We hadden het net over een evaluatie Kunnen jullie na deze werkzaamheden 1 tunnelbuis gebruiken voor ander vervoer dan alleen auto's?**

Onze projectdoelstelling is de tunnel toekomstbestendig te maken als verkeerstunnel. Het beleid van de stad en het gebruik van de tunnel is niet aan het project maar aan de beleidsmakers.

30. **Wordt er rekening mee gehouden om de tunnel aan te passen dat er bijvoorbeeld ook brommobielen doorheen mogen?**

Met het uitvoeren van de werkzaamheden blijft de tunnel een tunnel voor regulier verkeer en niet voor langzaam verkeer zoals brommobielen. Misschien dat de gemeente daar in de toekomst verandering in brengt.

Opmerking: ***De tunnel een fietstunnel? De gemeenteraad doet er niks mee. De gemeente doet er echt niks mee.***

31. **Blijft de tunnel een 70 km regime?**

Ja, de snelheid blijft hetzelfde. Dus 70km/u richting Noord en 50km/u richting het Centrum.

32. **Een jaar of 10 geleden was de tunnel gesloten. Er was toen geen contact tussen Rijkswaterstaat en gemeente, die wisten niet van elkaars plannen. De provincie is ook groot. Is het goed gecheckt bij de Provincie dat ook zij weten dat de IJ-tunnel gaat sluiten?**

De afstemming is ontzettend goed. We hebben contact met projecten in de stad, maar ook met Rijkswaterstaat en inderdaad de Provincie. Ook over het onderhoud van de Coentunnel en de Zeeburgertunnel. We hebben ook contact met bijvoorbeeld de Schipholtunnel en Zuidasdok. Er zijn ontzettend veel projecten en er zijn overkoepelende overleggen waarin wordt afgestemd dat de projecten elkaar niet bijten.

33. **Ik zie allemaal plaatjes voorbijkomen in de presentatie. Wat zit er allemaal boven de tunnel?**

Wat u op de afbeeldingen ziet is een doorsnede van het ventilatiegebouw aan de zuidkant. In het gebouw zit allemaal techniek verwerkt. Bovenin zit ook de verkeerscentrale. De tunnels worden vanuit daar bediend.
Dit jaar wordt de nieuwe verkeerscentrale in gebruik genomen. De 24uurs bezetting van de verkeersleiding gaat naar die nieuwe plek. Er wordt na de werkzaamheden niet meer bediend vanuit het dienstgebouw boven de IJ-tunnel. We willen ook meer inzicht geven over wat we doen in deze dienstgebouwen.
In het huidige dienstgebouw, op plekken waar het publiek niet zomaar komt, hebben we last van gevaarlijke stoffen zoals asbest en chroom6. Deze gaan we tijdens de renovatie op een veilige manier verwijderen.

34. **Is het mogelijk om in de tunnel te gaan kijken?**

We zijn aan het kijken of tijdens de werkzaamheden, bijvoorbeeld tijdens de Dag van de Bouw (2028), rondleidingen kunnen geven. We willen ook vertellen waarom de werkzaamheden zo belangrijk zijn. Er zit veel techniek schuil in de tunnel. We nemen u graag daarin mee.

35. **I.v.m. met vervoer waar u over gaat: er was een bus die niet meer in mijn buurt komt. Ik wil een bus terug zien. Dan wordt het al iets minder intensief voor mij.**

De inzet van bussen en buslijnen wordt georganiseerd via het vervoerplan van GVB, hier kunnen we nu geen antwoord op geven. We noteren deze vraag en gaan we verder uitzoeken.

Opmerking: ***De buslijnen worden aanstaande maandag (23 maart 2026) weer veranderd.***

Opmerking: ***Ik zou hier niet geweest zijn zonder de brief. Naast informatie op de website ontvang ik graag een brief.***

36. **Kan station Sixhaven worden geopend? Als je wacht wordt het alleen maar duurder.**

De plannen voor het Sixhaven metrostation lagen er, dit plan is vanwege financiële redenen niet doorgegaan. Zoiets is niet binnen een jaar (af)gebouwd. Dit hoort ook niet binnen ons project.

Acties/uitzoekwerk

- Mogelijkheden inzet shuttlebusjes van Overhoeks naar bijvoorbeeld de veerpont.
- Kijken naar de mogelijkheden om langer door te werken om waar mogelijk de totale uitvoeringsperiode te verkorten
- In gesprek met Rijkswaterstaat over:
    - Mogelijkheden om 1 rijbaan extra in de Coentunnel open te houden

    - Mogelijkheden om de Oranjesluizen (beter) toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers
- In gesprek met GVB over de toegankelijkheid van de metrostations (defecte roltrappen en liften aanpakken)