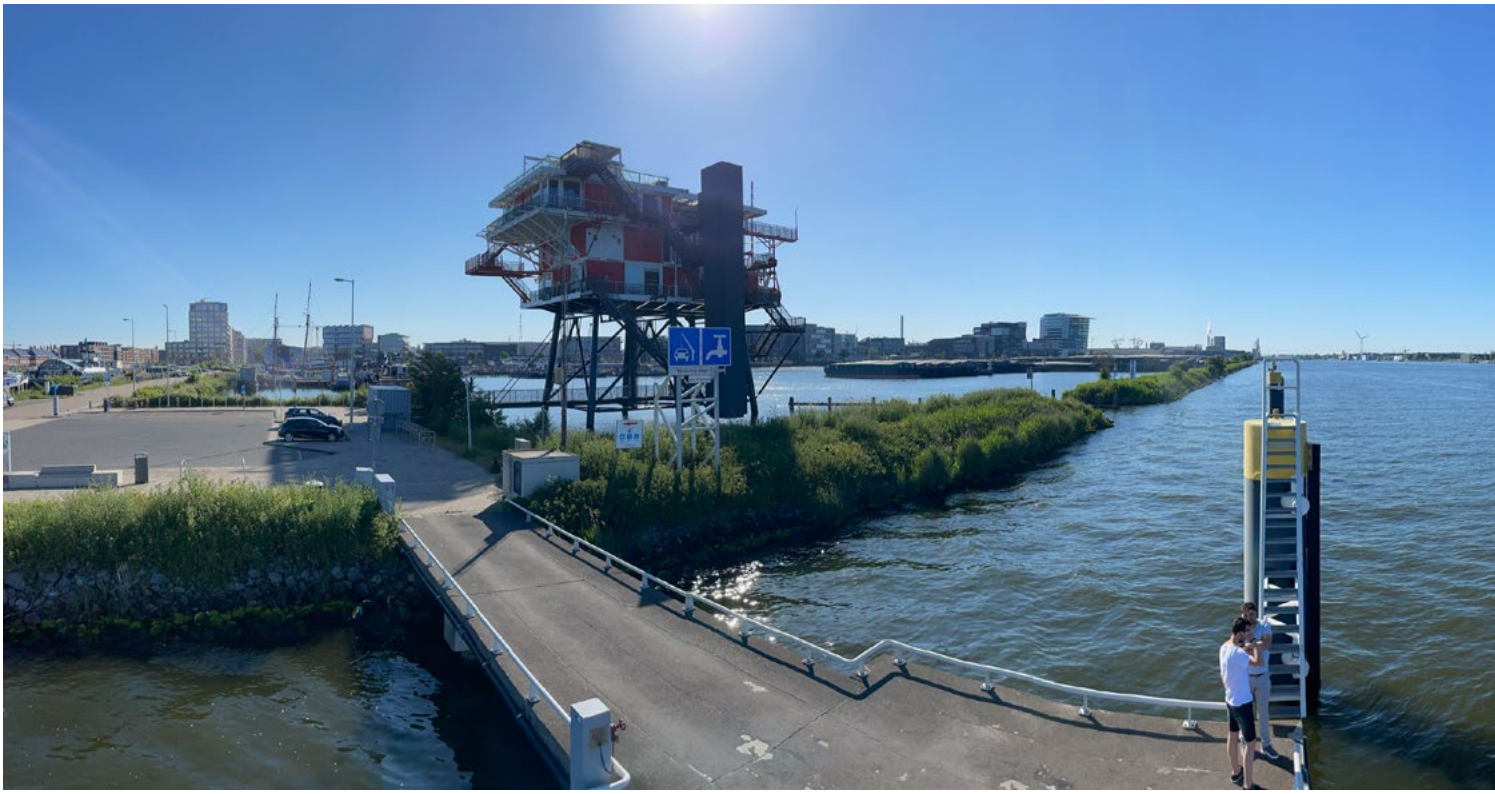
Inpassing Westbrug NDSM

Bijlage bij de actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ



23.12.2021



Panorama vanaf Haparandadam op NDSM

Inhoud

Inleiding		p. 4
1.	Uitgangspunten	p. 6
2.	De brug op hoger schaalniveau	p. 12
3.	Landingsopties op NDSM	p. 16
4.	Conclusies	p. 54
Bijlage		p. 56





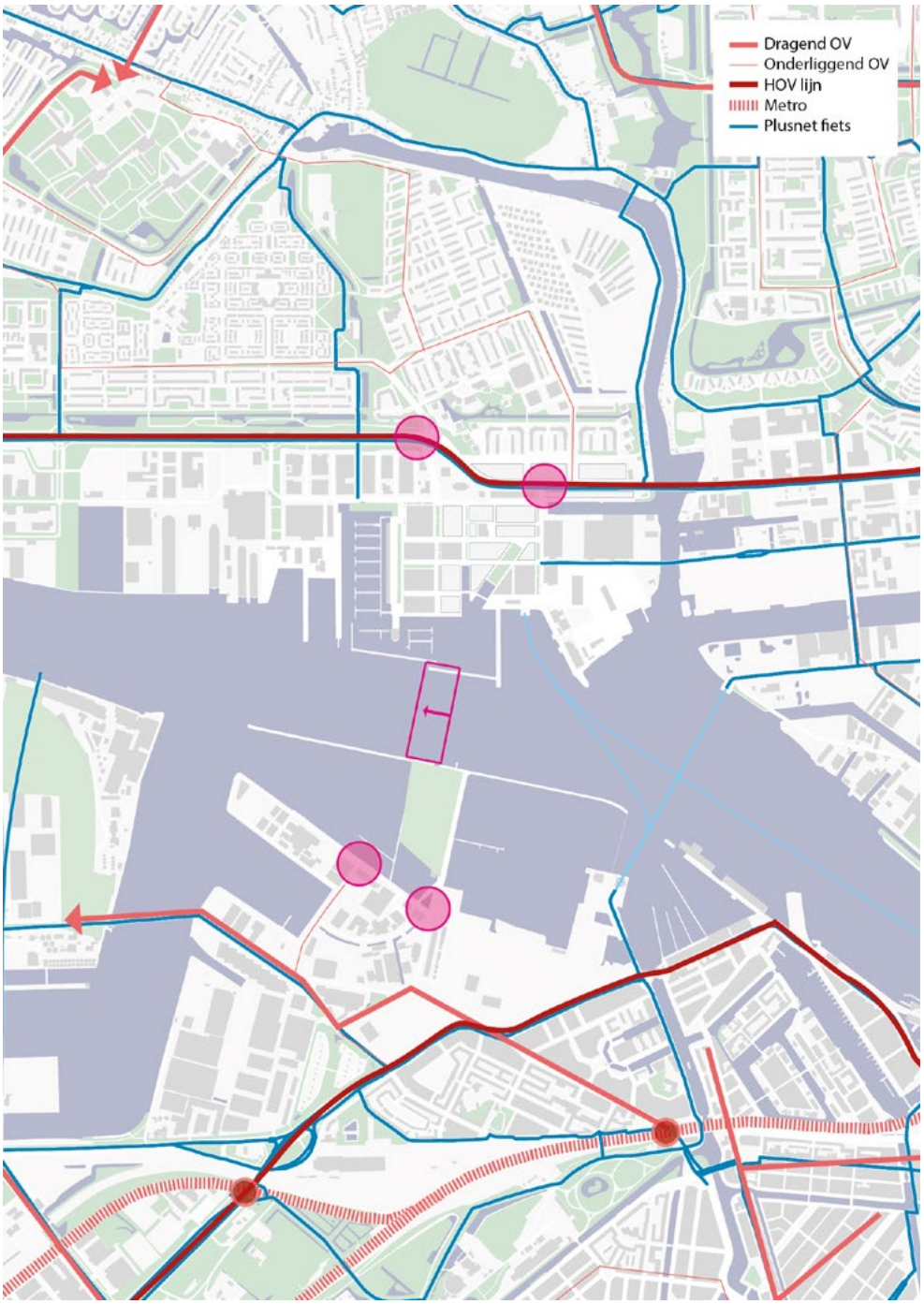
Westbrug: Verkenningsgebied mogelijke positie, aanlanding en toevoerroutes brug, (1 december 2021) tbv Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ

Inleiding

In het kader van de actualisatie van de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ heeft het projectteam NDSM in samenspraak met het programmateam Sprong over het IJ onderzoek gedaan naar de inpassing van de aanlanding van de Westbrug op NDSM.
Hierbij is eerst onderzocht wat de impact en de haalbaarheid is van de gecombineerde OV/ fietsbrug zoals voorgesteld door de Commissie D'Hooghe. Deze variant heeft grote impact op de ontwikkeling van NDSM (op basis van het vastgestelde investeringsbesluit). Daarom zijn in aanvulling op de variant van de commissie drie alternatieve varianten onderzocht. Alle 4 de tracés zijn beoordeeld op de wijze waarop ze aantakken op de grotere schaalniveaus van wijk, stad en regio en op de mogelijkheden en consequenties ervan voor de planontwikkeling op NDSM. Een integrale afweging op stedenbouwkundige (inclusief erfgoed), verkeerskundige en financieel/ contractuele aspecten. Dit onderzoek is gebundeld in voorliggend document dat als bijlage dient bij de Actualisatie Nota van Uitgangspunten. Het vormt de ruimtelijke en verkeerskundige onderbouwing voor de hiernaast getoonde kaart. De kaart toont het verkenningsgebied van de inpassing van de Westbrug. Binnen deze contouren zal de Westbrug in de toekomst worden ingepast.

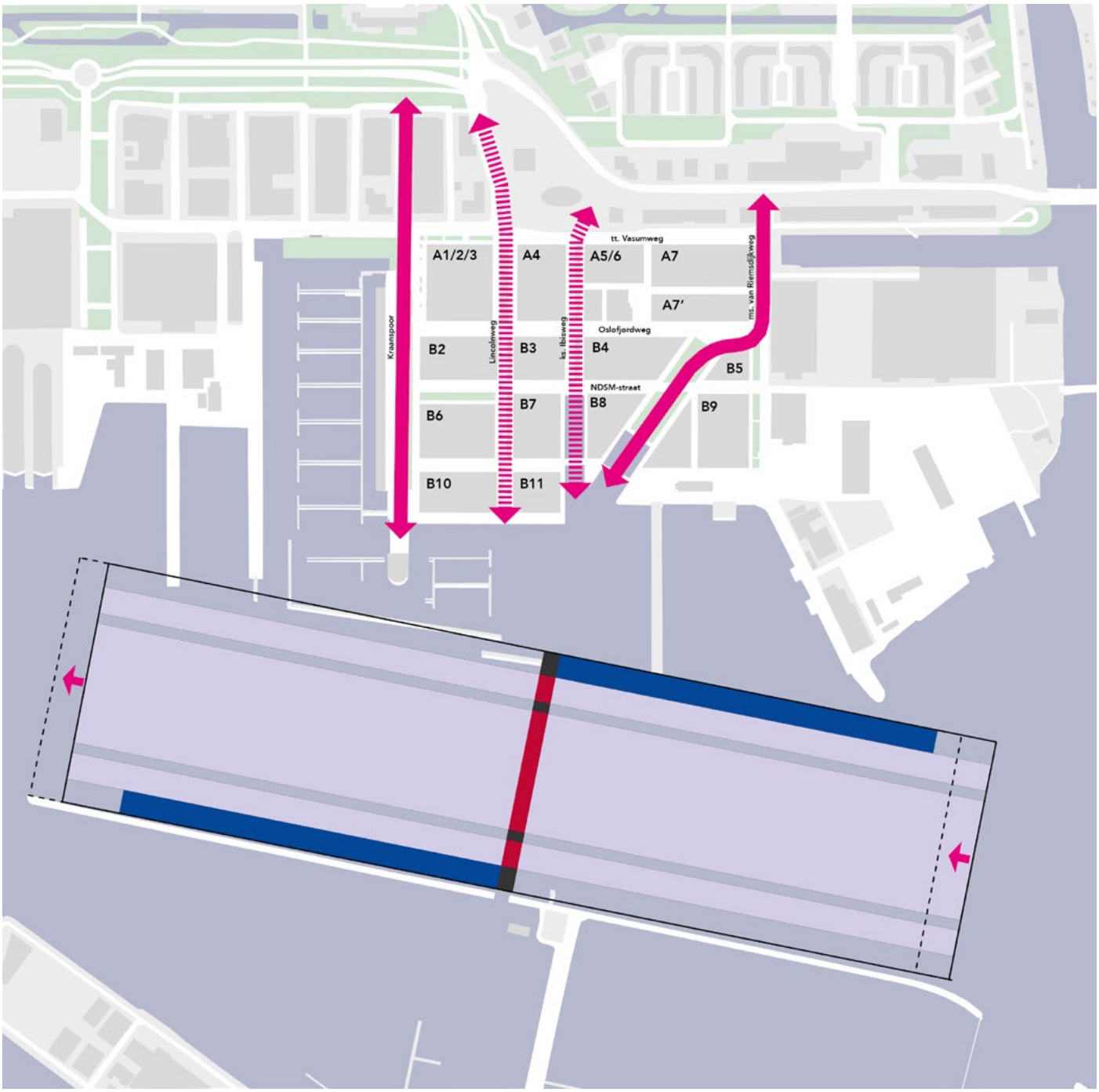
1. Uitgangspunten

Voor de inpassing van de brug gelden de ruimtelijke en nautische uitgangspunten zoals geadviseerd door de commissie D'Hooghe en zoals opgenomen in de Actualisatie Nota van Uitgangspunten.
In bijgaande kaart is aangegeven wat de te verbinden punten zijn van de Westbrug en waar de marge zit waarbinnen de brug zelf zich kan bewegen.
De bewegingsvrijheid is beperkt vanwege de nautische veiligheid.
Voor de zuidzijde zal ergens moeten worden aangesloten op de Danzigerkade. Deze aansluiting zal worden voortgezet via de Koivistokade, bij de Haparandaweg of er tussenin. Aan de NDSM-kant zijn er 2 opties om aan te takken op het grotere netwerk. Dit zijn de kruispunten Klaprozenweg/ Ms van Riemsdijkweg of Klaprozenweg/Stenendokweg. Het brugtracé is de verbinding tussen deze aantakkingspunten.



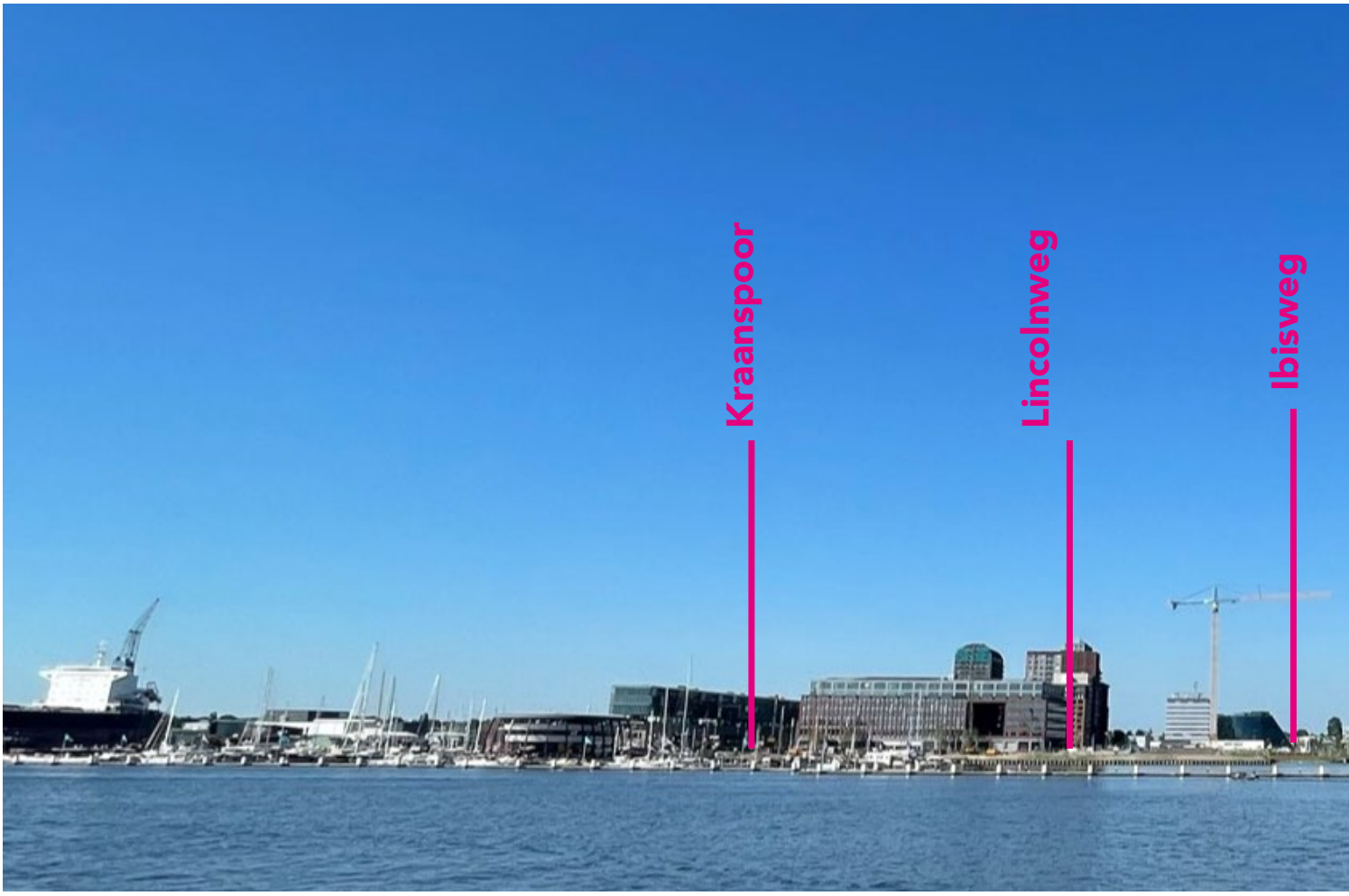
Te verbinden aantakkingspunten en positie van de brug

De Hellingparkvariant uit het advies van de Commissie D'Hooghe gaat uit van de aansluiting op de kruising Klaprozenweg/ Ms van Riemsdijkweg. Er zijn 3 mogelijke alternatieve straten binnen NDSM waar op aangesloten kan worden: het Kraanspoor, de Mt Lincolnweg en de Ks Ibisweg. Die 3 varianten maken gebruik van een westelijker gelegen aantakking op de Klaprozenweg. In deze studie van de "zwaarste" variant van de brug uitgegaan, nl. de OV/ fietsbrug waarbij het OV een tramverbinding is.

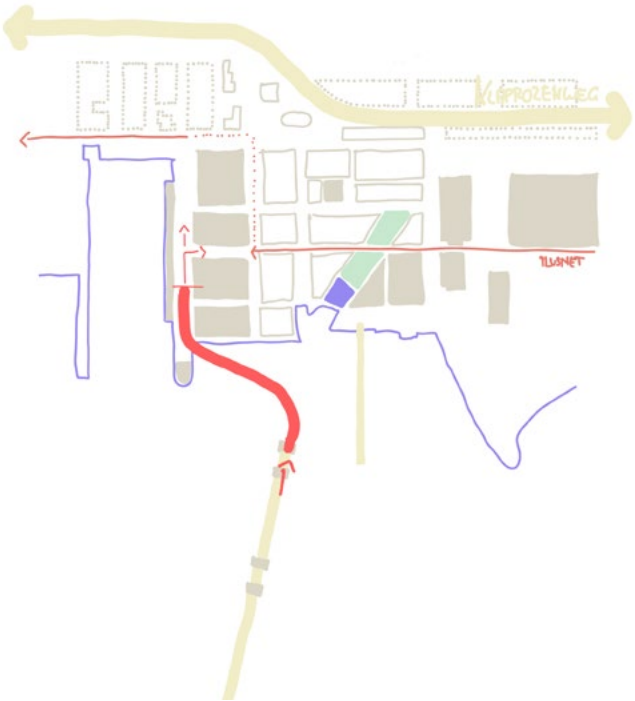


Mogelijke aansluitroutes binnen NDSM

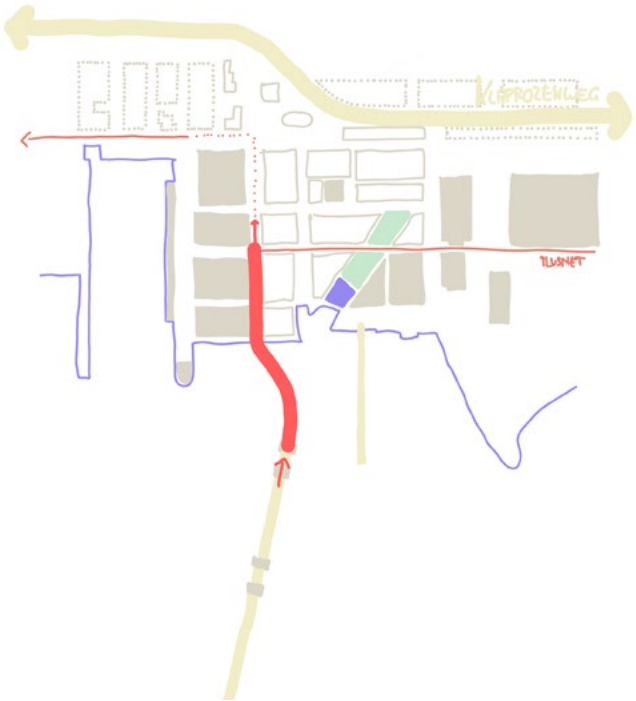
Landingsopties



Kraanspoor

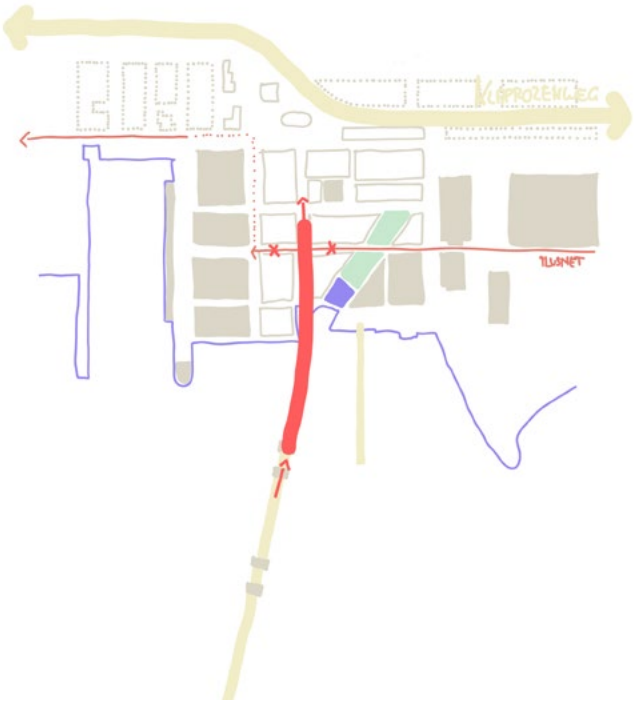


Lincolnweg

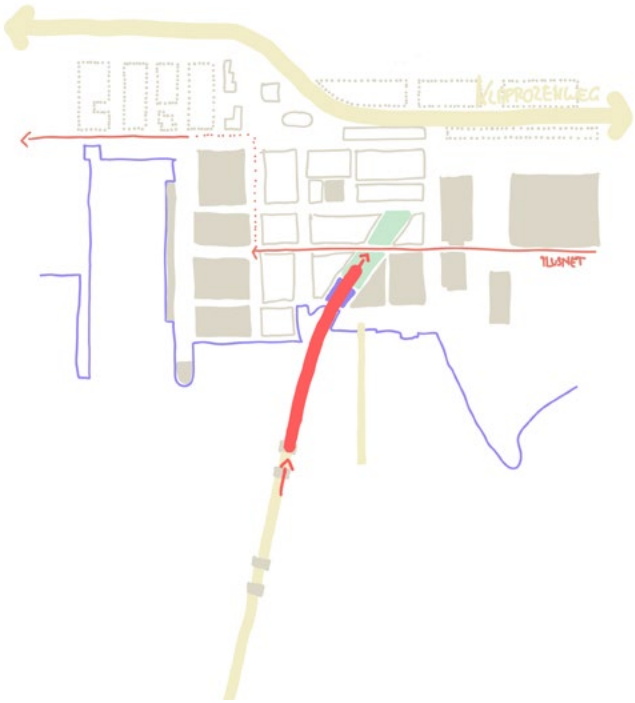




Ibisweg



Hellingpark (advies)

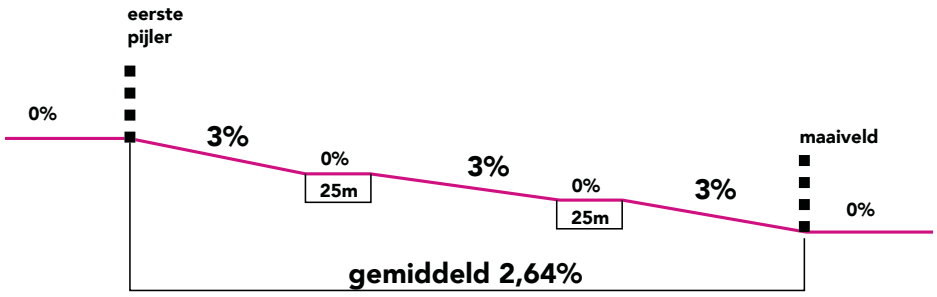


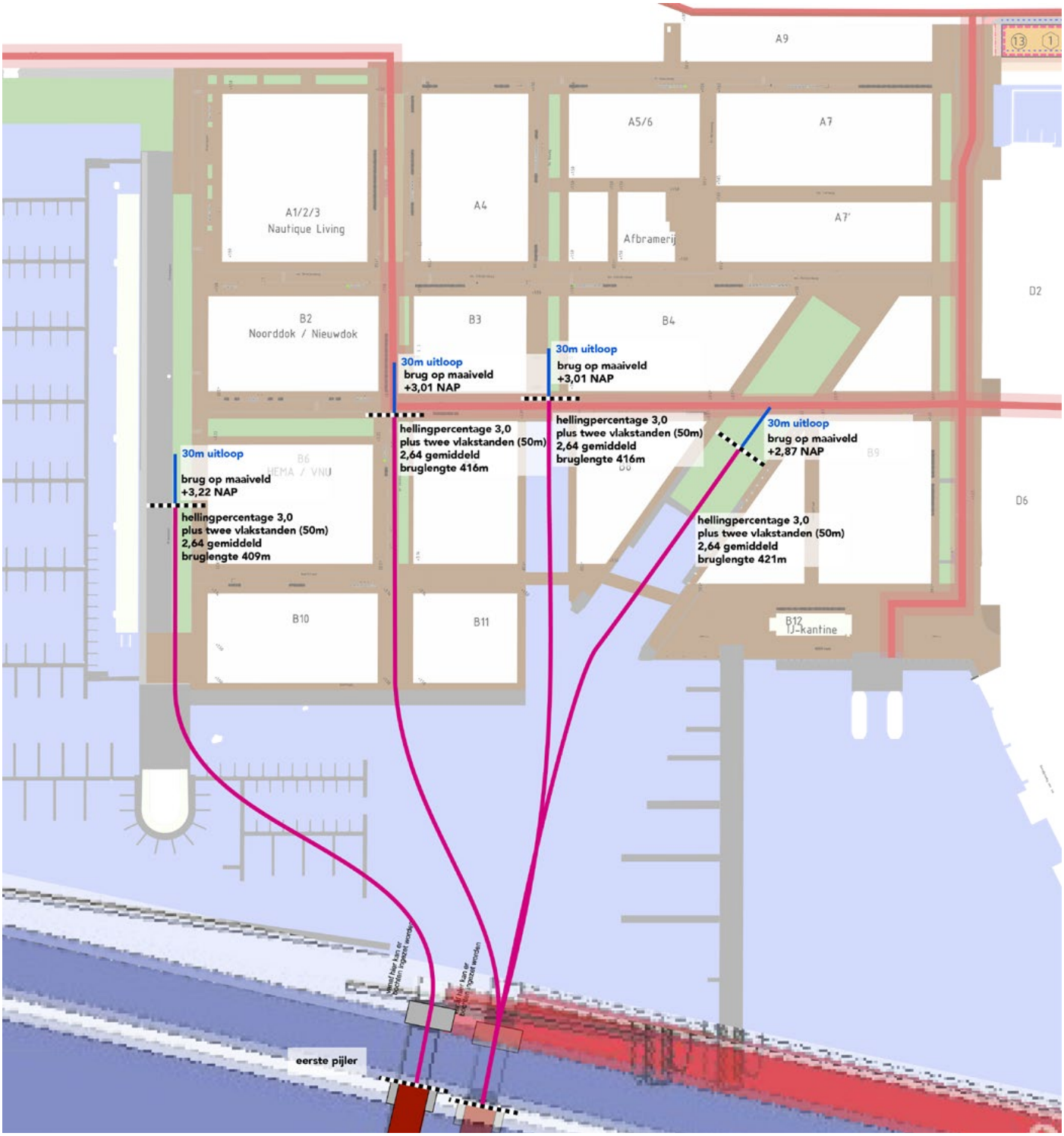
Uitgangspunten OV- en fietsbrug

Hieronder volgen de uitgangspunten voor de OV- en fietsbrug zoals die in deze studie zijn toegepast (op basis van studie commissie d'Hooghe en zoals gehanteerd in de Nota van Ultgangspunten):

- Breedte: 21m: voetganger 4m (2x), fiets 3m (2x), OV 7m)
- Hoogte: min. doorvaarthoogte 12.50m+ NAP / bovenkant brug 14m+NAP
- Gemiddelde hellingspercentage: 2,7 % (hellingen èn vlakstanden).
- Maximale hellingpercentage: 3%
- Per 5m hoogteverschil een vlakstand met een lengte van 25 m.
- Constructiehoogte brug 1,5m
- Start van de helling direct na vaste deel van de brug (eerste pijler)
- Fiets: wenselijk om voor kruising een uitloop te hebben van minimaal 30m, optimaal 50m.
- Tram: +- 25m uitloop voor een kruising nodig/ boogstraal R30

Op de tekeningen hiernaast is te zien hoeveel lengte nodig is om te dalen vanaf de brug tot aan de maaiveldhoogte van NDSM. De maaiveldhoogte op NDSM varieert omdat het terrein deels is opgehoogd. De zwart/ wit geblokte streep geeft aan waar het tracee het maaiveld raakt. Daarna is nog de wenselijke uitloop aangegeven. De conclusie is dat de varianten over de Mt Lincolnweg en de Ks Ibisweg niet op tijd op maaiveld zijn voor aansluiting op de Plusnet fietsroute.


eerste
pijler
0%
3%
0%
25m
3%
0%
25m
3%
maaiveld
0%
gemiddeld 2,64%

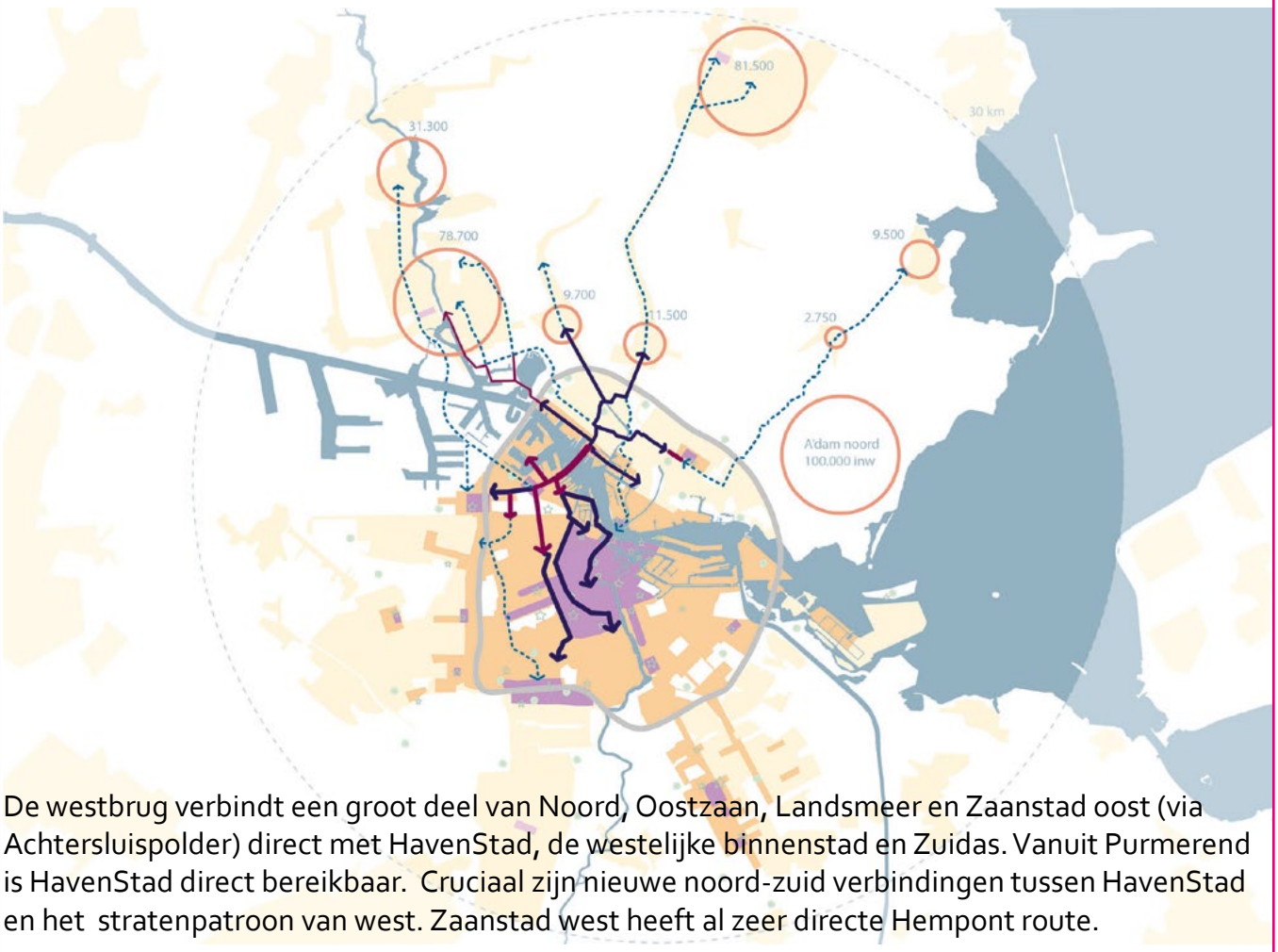

A9
A5/6
A7
A1/2/3
Nautique Living
A4
A7'
Afbramerij
D2
B2
Noorddok / Nieuwdok
B3
B4
30m uitloop
brug op maaiveld
+3,01 NAP
30m uitloop
brug op maaiveld
+3,01 NAP
hellingpercentage 3,0
plus twee vlakstanden (50m)
2,64 gemiddeld
bruglengte 416m
hellingpercentage 3,0
plus twee vlakstanden (50m)
2,64 gemiddeld
bruglengte 416m
30m uitloop
brug op maaiveld
+2,87 NAP
B6
HEMA / VNU
30m uitloop
brug op maaiveld
+3,22 NAP
hellingpercentage 3,0
plus twee vlakstanden (50m)
2,64 gemiddeld
bruglengte 409m
B9
D6
hellingpercentage 3,0
plus twee vlakstanden (50m)
2,64 gemiddeld
bruglengte 421m
B10
B11
B12
IJ-kantine
eerste pijler

2. De brug op hoger schaalniveau

In het kader van deze studie is overleg geweest met R&D, afdeling strategie en V&OR over de consequenties van de brugaanlandingen van West- en Oostbrug op grotere schaal.

Afbeeldingen uit Studie 'Bruggen over het IJ - Kansen & implicaties op regionale, gebieds- en buurtschaal'.

Schaalniveau regio - westbrug (fietspendel tot 15 km)



De westbrug verbindt een groot deel van Noord, Oostzaan, Landsmeer en Zaanstad oost (via Achtersluispolder) direct met HavenStad, de westelijke binnenstad en Zuidas. Vanuit Purmerend is HavenStad direct bereikbaar. Cruciaal zijn nieuwe noord-zuid verbindingen tussen HavenStad en het stratenpatroon van west. Zaanstad west heeft al zeer directe Hempont route.

Schaalniveau gebieden (7 km): fietsnetwerk westbrug



De westbrug verbindt de stedelijke IJ oevers met elkaar tot een functioneel samenhangend stuk stad. Verbeterde ontwikkelkansen voor de gebieden ten westen van de brug op de noordelijke oever – tot en met Achtersluispolder? De achterliggende woonbuurten in noord profiteren van een directe verbinding (fysiek en mentaal) met westelijke binnenstad en nieuwe kern Havenstad. Cruciaal zijn logische routes naar Haarlemmerplein en door Westerpark en west naar het zuiden.

Schaalniveau buurten (2,5 km)



Buurtniveau: aan beide zijden fijnmazig stedenbouwkundig weefsel met gemengd programma en vergelijkbare verblijfskwaliteit in de openbare ruimte. Dat biedt een kans om de twee zijden tot een functioneel samenhangend geheel te maken.

Aantakking gebiedsniveau: Noordkant - logische aantakking in alle richtingen voor de fiets. In deze variant sluit de aanlanding goed aan op een kruisingsvrije fietsroute (dmv bestaande viaduct) en loopt de route langs de Kraanspoorkade.

De conclusies en bevindingen voor NDSM van de studie op grotere schaal zijn samengevat deze:

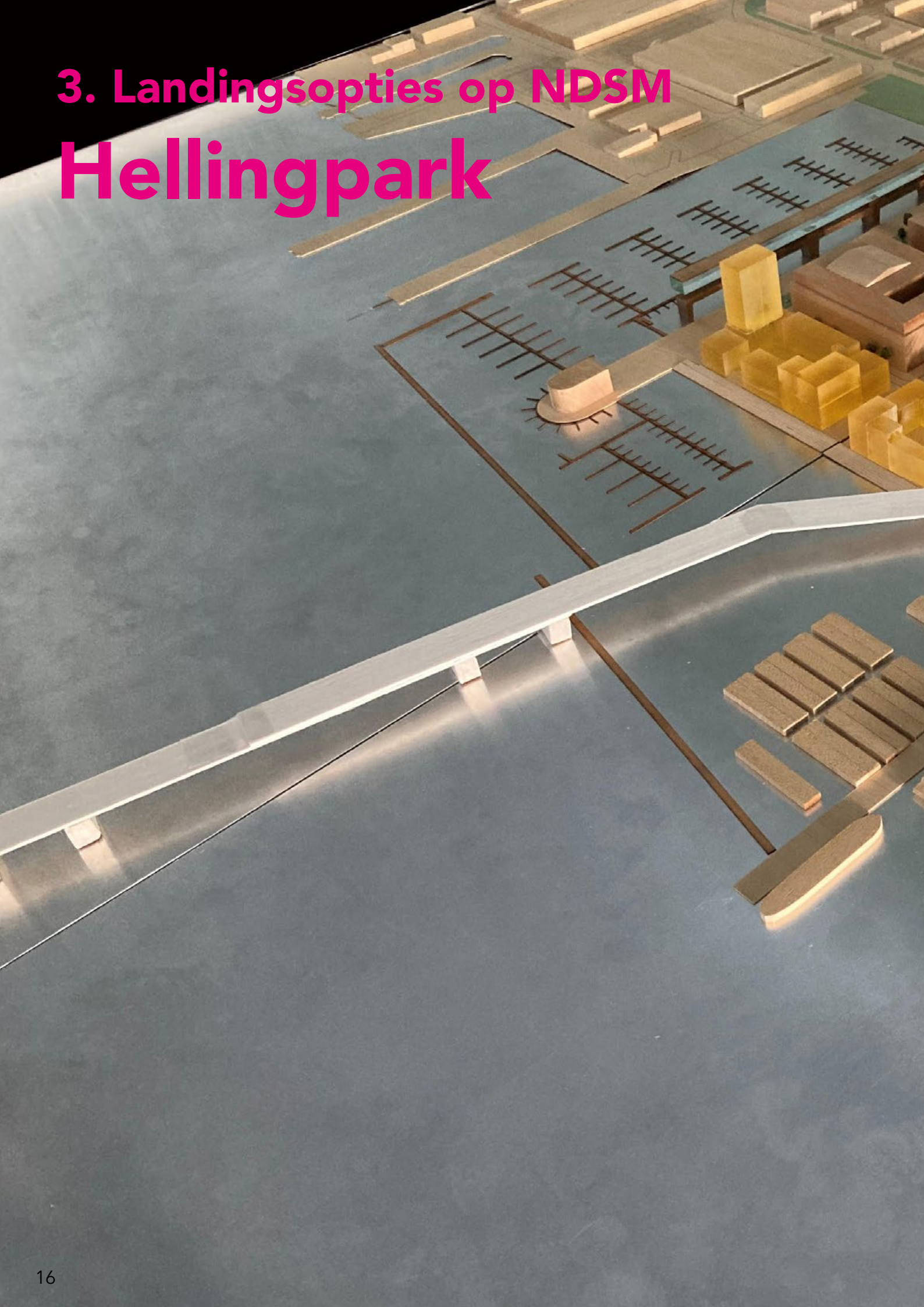
1. Meerkernige stad:
De meer westelijke en meer oostelijke ligging, ipv de centrale ligging van de bruggen in de stad draagt bij aan de meerkernige ontwikkeling van de stad (zie ook de Omgevingsvisie 2050). Gebieden rondom het centrum worden op deze manier onderling beter met elkaar verbonden. Zo kunnen er op meerdere plekken stedelijke gebieden ontstaan. Vooral voor bestaand Noord kan de betekenis heel groot zijn. Aan de westkant is het ontstaan van de stedelijke dynamiek in samenhang met, met name, de ontwikkeling van Haven- Stad een logische en kansrijke ontwikkeling.

2. Fietsring:
De fietsring wordt door de fietser (deels) ook als ring gebruikt, maar nog veel meer dan dat vormen delen van deze fietsring een vanzelfsprekend onderdeel van de verschillende routes door de stad. Een meerkernige stad, met meerdere bestemmingen. Het concept van een sterke en prettige doorgaande fietsstructuur uit het advies d'Hooghe is heel bruikbaar. Die structuur zien we echter niet per se als een ring, maar meer als een samengesteld netwerk van lange lijnen door de stad. De twee bruggen vragen om een aanpak van de van Hasseltweg –Papaverwegroute en een noord-zuidroute vanaf de westelijke brug door West.

3. Aanlanding:
De aanlanding op de NDSM-werf heeft grote impact op de stedenbouwkundige structuur van het gebied en de kwaliteit van de direct omliggende openbare ruimte. De aanlanding kan de hoofdstructuur versterken en ondersteunen indien zoveel mogelijk van de bestaande en nieuwe structuren en netwerken in het gebied gebruik wordt gemaakt. Er liggen volop kansen om dit mogelijk te maken inclusief een goede doorkoppeling op bestaande netwerken richting achterliggende buurten in Noord.

3. Landingsopties op NDSM

Hellingpark





Hellingparkvariant

De Hellingparkvariant is het voorstel dat de Commissie d'Hooghe heeft gepresenteerd. In hun nota "Genereus verbonden een concept-inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomstvast waterkruispunt" is deze optie uitgewerkt als fietsbrug en in de conclusie van het rapport is geadviseerd om ook OV over de brug te leiden. Op de volgende pagina's is in beeld gebracht wat de consequenties zijn als de OV/ fietsbrug over dit tracé gaat.

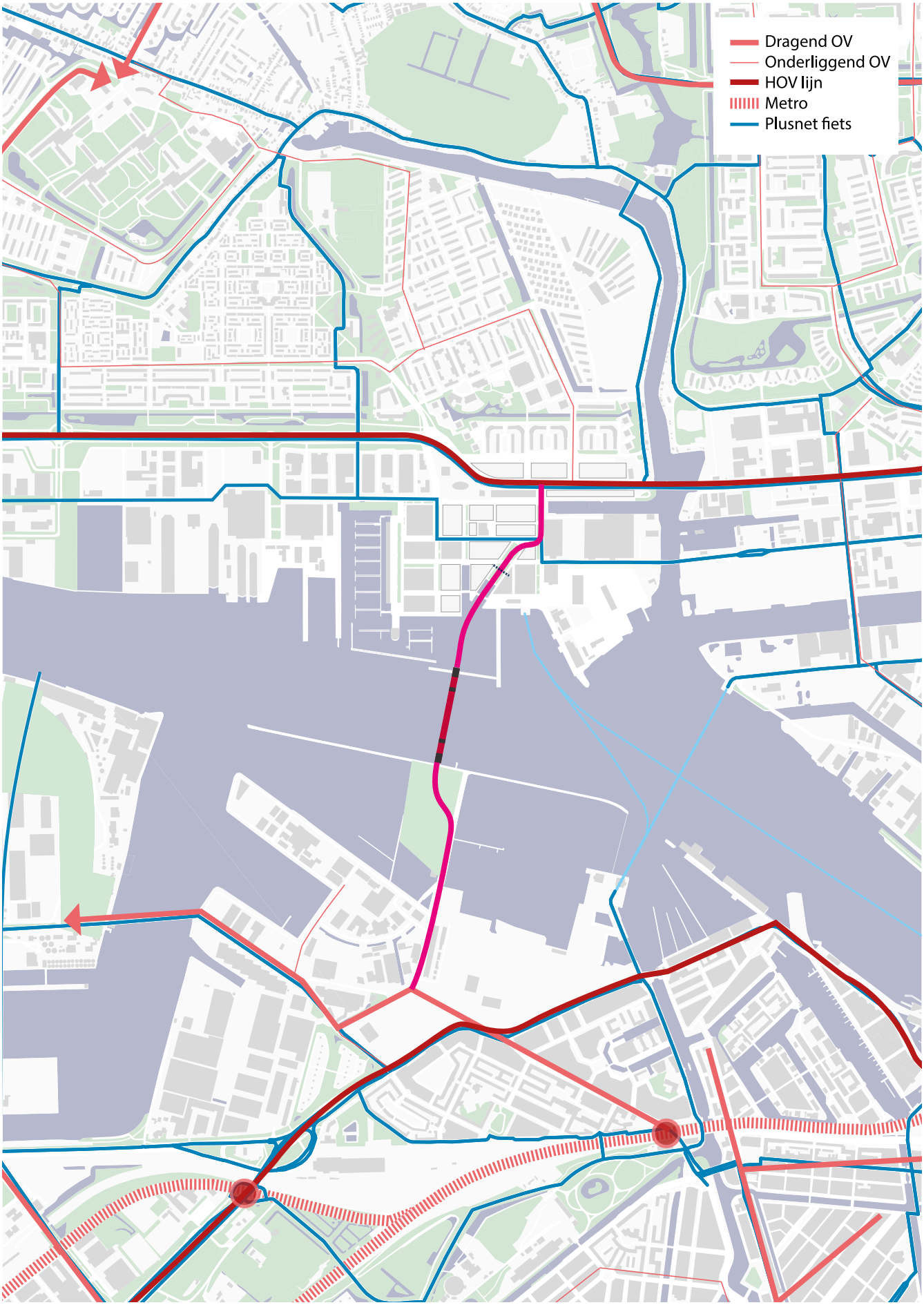
Naast deze consequenties is het belangrijk te benoemen wat dit voorstel doet met de bestaande opzet van het plan NDSM.

NDSM-werf West is een nieuwe woonwijk gebouwd in hoge dichtheid. De openbare ruimte is schaars. Het plan ligt op het voormalige NDSM-werf. Het oostelijke deel van NDSM kent een aantal Rijksmonumenten en het gehele ensemble heeft een monumentale betekenis. Ook in West bevinden zich nog relicten uit de tijd van NDSM. De belangrijkste zijn het herontwikkelde Kraanspoor, de Afbramerij (gemeentelijk monument), de Baanderij en de restanten van Helling 5 (nu tijdelijk verdwenen i.v.m. bouwwerkzaamheden). De relicten zorgen voor de identiteit van de nieuwe wijk: rondom deze bouwwerken bevinden zich de bijzondere openbare ruimtes. Helling 5 zal worden getransformeerd tot een buurtpark (het Hellingpark)- aflopend naar het water- oplopend naar het land, op de zon gelegen en met uitzicht over het IJ. Het heeft een groot aandeel in de te maken hoeveelheid gebruiksgroen op NDSM. Het terugbrengen van de Helling als bijzondere ruimte binnen het plan maakt dat het geheel van het monumentale ensemble herkenbaar blijft, ook in de toekomst. Als de OV/fietsbrug hier landt zal er geen ruimte overblijven voor het maken van het Hellingpark en moet in de toekomst worden heroverwogen wat de afmetingen van de ruimte moeten zijn. Het zal een door verkeer gedomineerde ruimte worden.

Vanuit erfgoedwaarden is de Hellingparkvariant een ongelukkige keuze die vermeden moet worden:

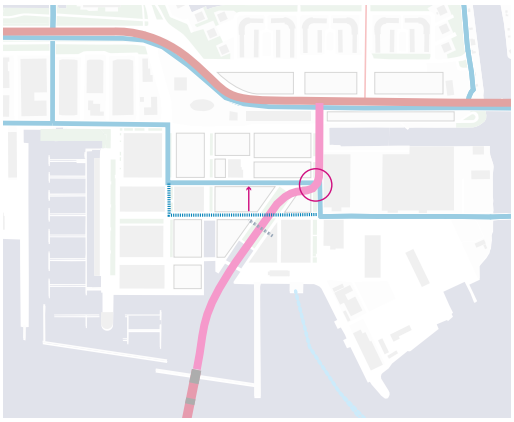
- De hellingsrichting voor een brug is precies tegenovergesteld aan een scheepshelling
- De aantakking van het fietsnetwerk heeft een accent ter hoogte van de centrale zone van de NDSM-werf Oost. Dit is een rijksmonumentaal ensemble, waarvan het belang niet alleen in de afzonderlijke gebouwen gelegen is, maar in de samenhang van de hele werf (dus ook de onbebouwde ruimte inclusief het aangrenzende water en de afbouwhaven). De NDSM-werf is van grote betekenis, zowel voor de stad als Nederland. Een drukke fietsroute zal leiden tot verkeerskundige ingrepen die de historische kwaliteiten aan zullen tasten. Bovendien zal het ook het gebruik van het terrein als Culturele Werf (en beoogde groene ruimte) in de weg gaan zitten (en daarmee het behoud en gebruik van het monumentale ensemble bemoeilijken).
- De route legt een groot ruimtelijk beslag op de afbouwhaven (het water) van de Werf-Oost, inclusief de bijbehorende relicten in het water zoals meerpalen, pieren e.d.. Het leidt verder concreet tot het inkorten NDSM pier en het afschermen van de open havenkom waarin de schepen werden afgebouwd ten tijde van de NDSM. Dit is een aantasting van de (ruimtelijke) erfgoedwaarden. De voor een scheepswerf essentiële relatie tussen land en water raakt hierdoor ernstig verstoord.
- Het weer leesbaar maken van Helling 5 als Hellingpark draagt bij aan het leesbaar houden van de NDSM West als onderdeel van de volledige scheepswerf. Er zijn in deze zone in verhouding nog maar weinig relicten. Als het beoogde Hellingpark niet gerealiseerd zou worden t.b.v. de brug, dan zou dat een gemiste kans zijn.

Op gebiedsschaal



Op buurtschaal

Ruimtelijk en verkeer/vervoer



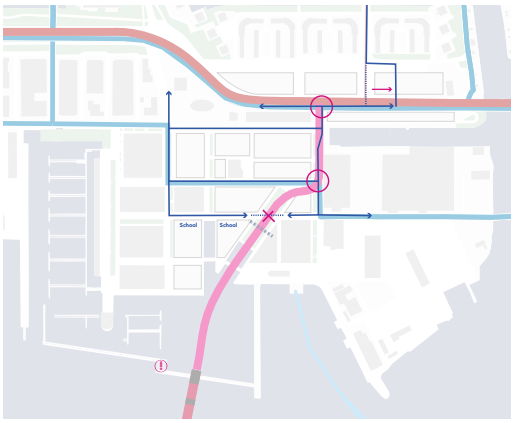
Fiets

Fietsbrug

- Brug sluit te krap aan op maaiveldhoogte Plusnet Fiets.
- Nieuwe invulling rondom brugaanlanding complex en geen verbetering.
- Ligging minder logisch voor fietsverbinding Haven- Stad, Zaandstad, Noord-west Noord (zie meerkernige stad).

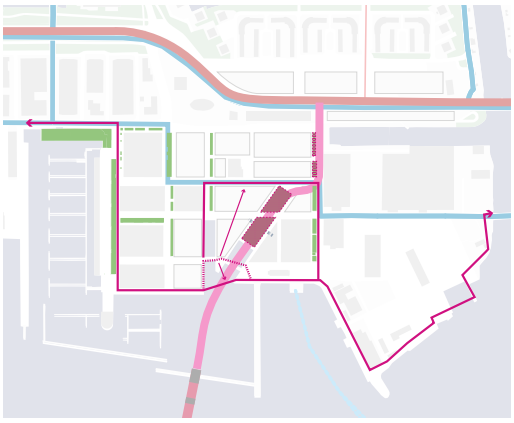
OV/ fietsbrug:

- Aansluiting op Plusnet Fiets is complex: onduidelijke routing, Plusnet slingert door gebied, kruist OV.
- Kruising Oslofjordweg en van Riemsdijkweg wordt complex/onveilig.
- Aanpassen kruising Klaprozenweg/Van Riemsdijkweg noodzakelijk.



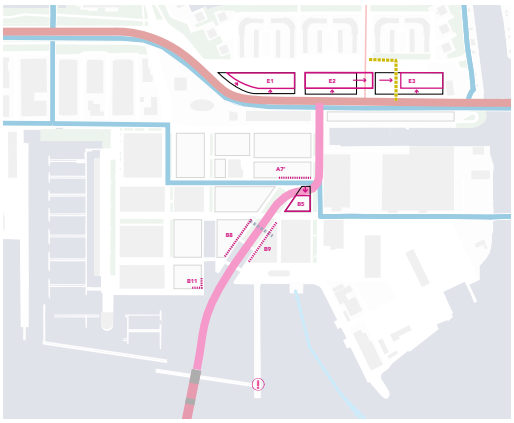
Verkeer/vervoer

- Nieuwe aanvalsroute nood- en hulpdiensten nodig.
- Knip in de NDSM-straat en afhankelijk van de uitwerking ook in de Oslofjordweg; Bereikbaarheid bouwbokken en ontsluitingsstructuur NDSM-werf wordt problematisch.
- Aansluiting OV aan Klaprozenweg vraagt om veel ruimte. Klaprozenweg moet worden verbreed: verwervingen aan noordzijde zijn daarvoor noodzakelijk.
- Van Riemsdijkweg is belangrijke auto-ontsluiting voor NDSM-oost en west, wordt met OV en beperkte ruimte een zeer complexe opgave.
- De kans is groot dat de brug gevolgen heeft voor het oostelijk deel van de Jachthaven Amsterdam Marina. Dit kan betekenen dat een deel van de ligplaatsen niet meer kan worden gebruikt en een deel van de jachthaven mogelijk moet worden verworven. Afhankelijk van de nadere inpassing en ontwerp van de brug.



Openbare ruimte en monumenten

- Hellingpark verdwijnt, minder groen en openbare ruimte.
- Continuïteit recreatieve route langs de noordoever wordt onderbroken.
- Boardwalk en route naar IJ-kantine weinig toegevoegde waarde.
- Tracé tast monumentale waarden NDSM-werf aan (zie p.14).



Bebouwing

Fietsbrug

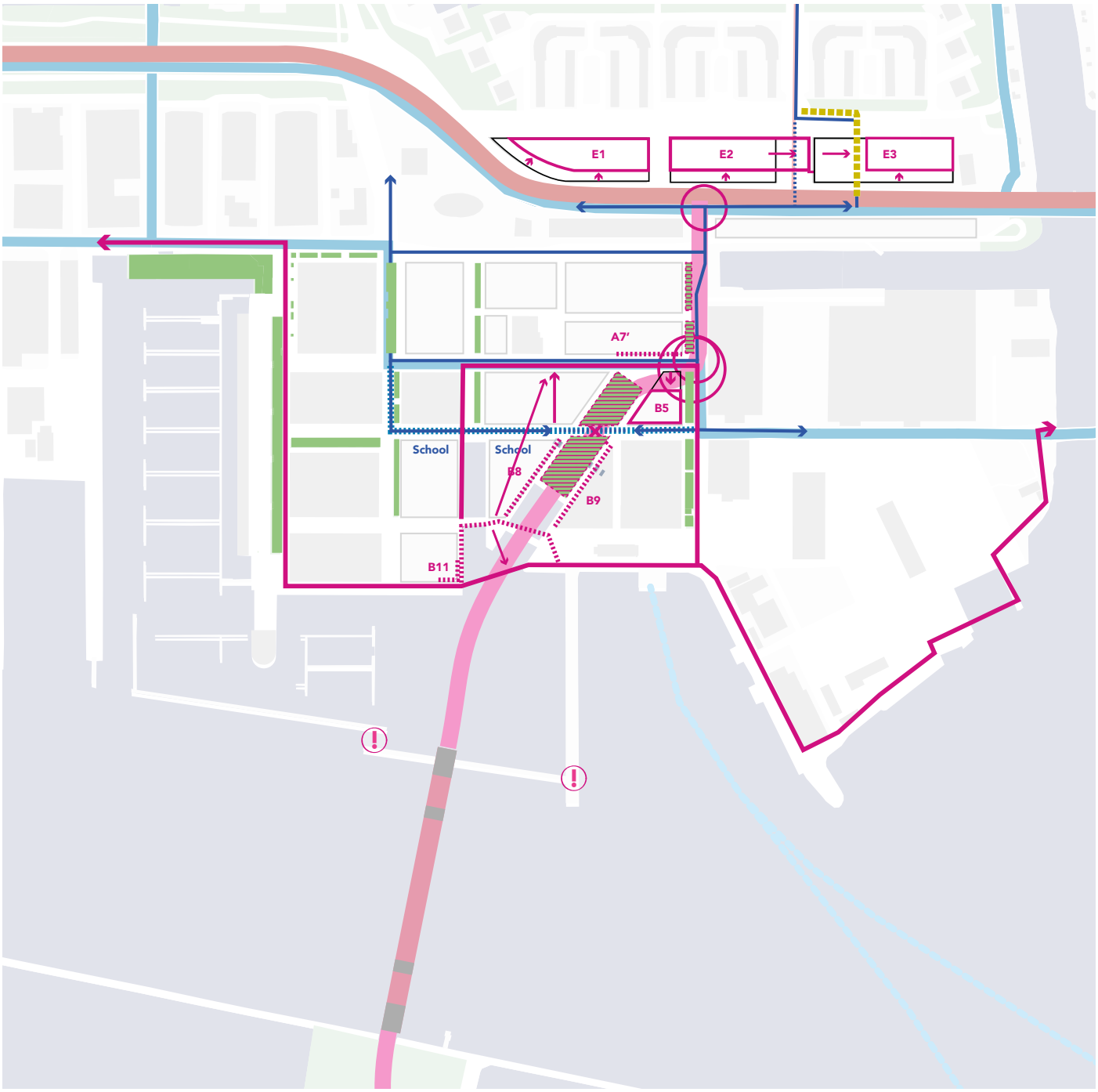
- Geen consequenties worden voorzien

OV/fietsbrug

- Wegprofiel Oslofjordweg te smal. Wegprofiel aanpassen door schrappen bouwblok B5 en aanpassen transformatieblok A7'.
- NDSM-Noord fundamentele aanpassingen noodzakelijk in plan, ook ondergronds. Verwervingen van bedrijfspanden aan noordzijde Klaprozenweg zijn noodzakelijk
- Nog te ontwikkelen blokken B4, B8, B11 aanpassen
- Langdurige reserveringen in "hart" van NDSM-werf

Overig

- Inkorten NDSM-pier t.b.v. wachtplekken



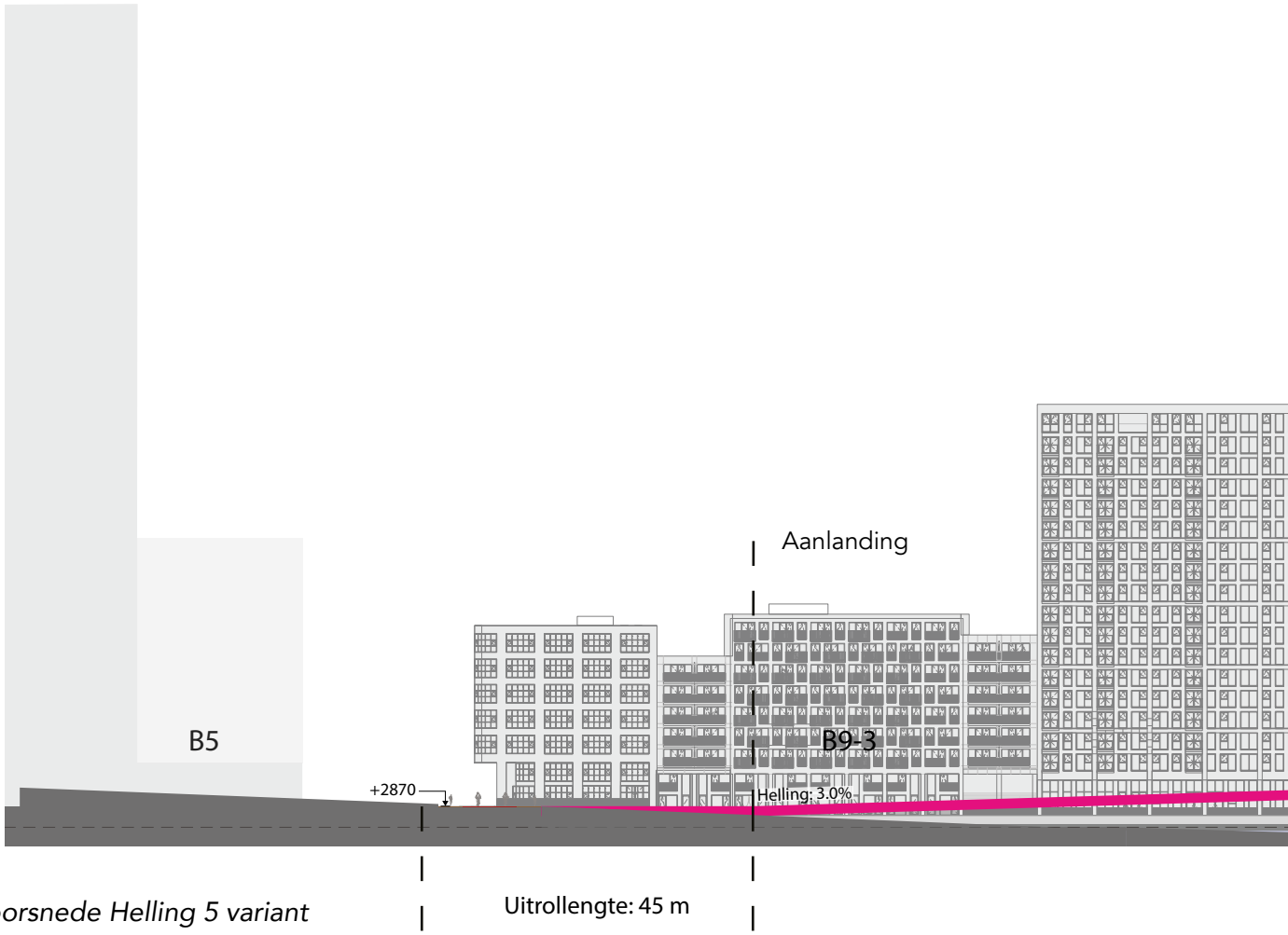
Nautisch

- Havenkom wordt afgesloten (Kaap de Groene Hoop, GVB-Pont en NDSM-Pier) t.b.v. vereiste wachtplekken Westburg.

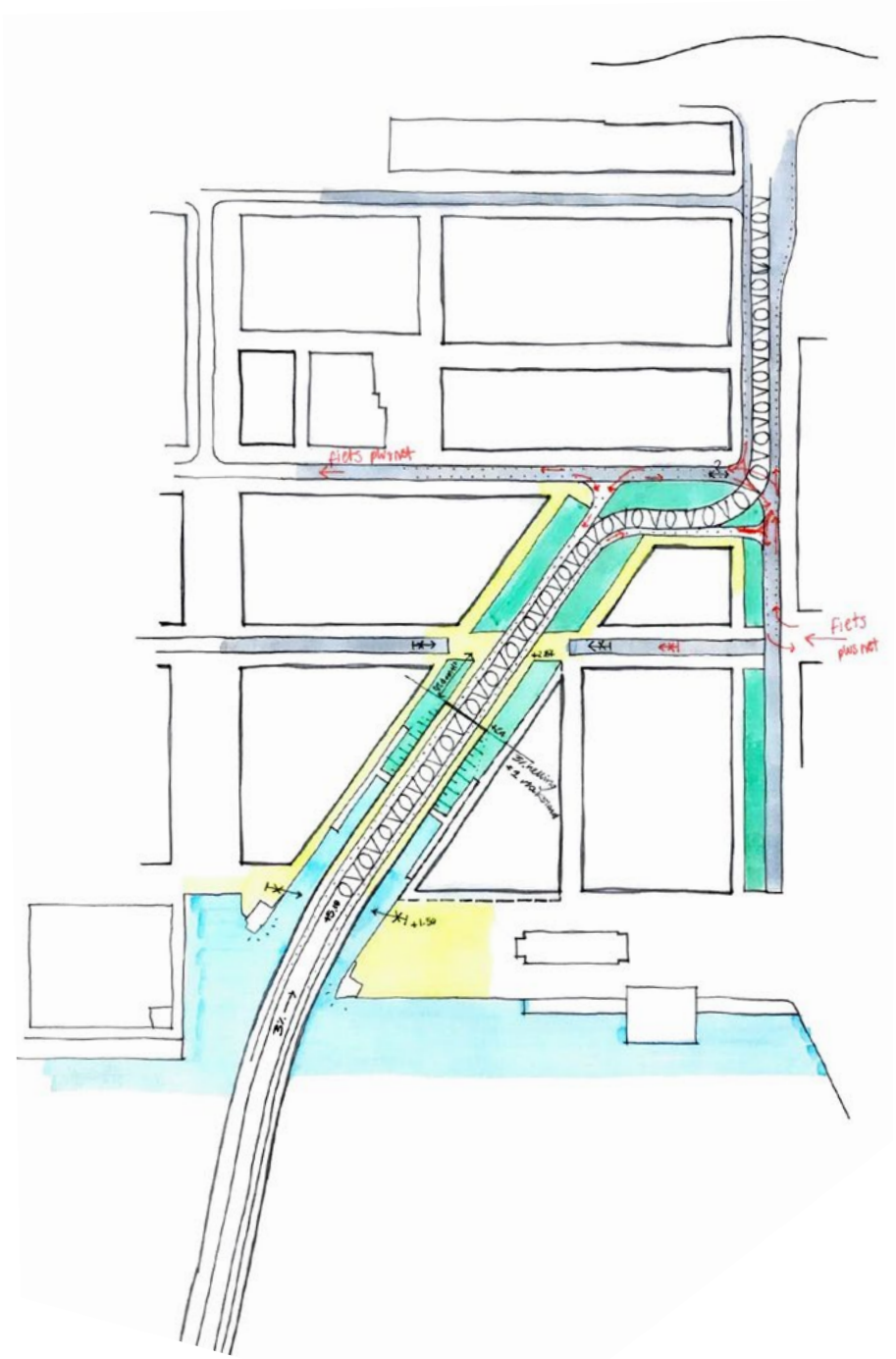
Afwijking advies D'Hooghe

- Genereuze inpassing fiets mogelijk, OV alleen met ingrijpende aanpassingen in stedenbouwkundig plan NDSM-werf

Op straatschaal

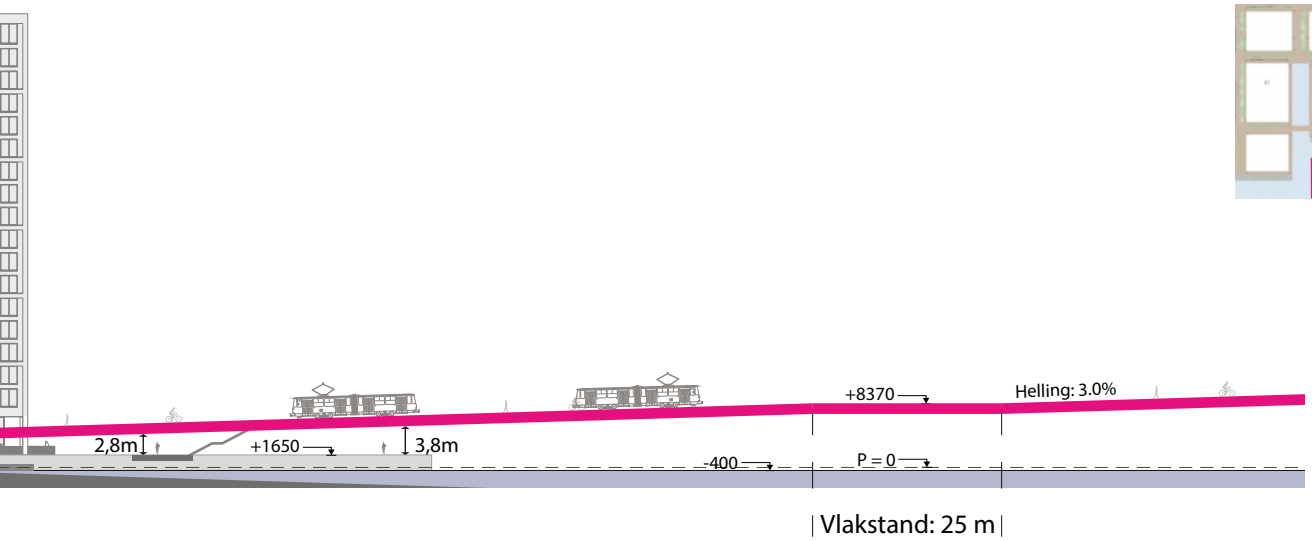


Langsdoorsnede Helling 5 variant



Schetsoefening - mogelijke aansluiting op openbare ruimte





3. Landingsopties op NDSM

Ks Ibisweg

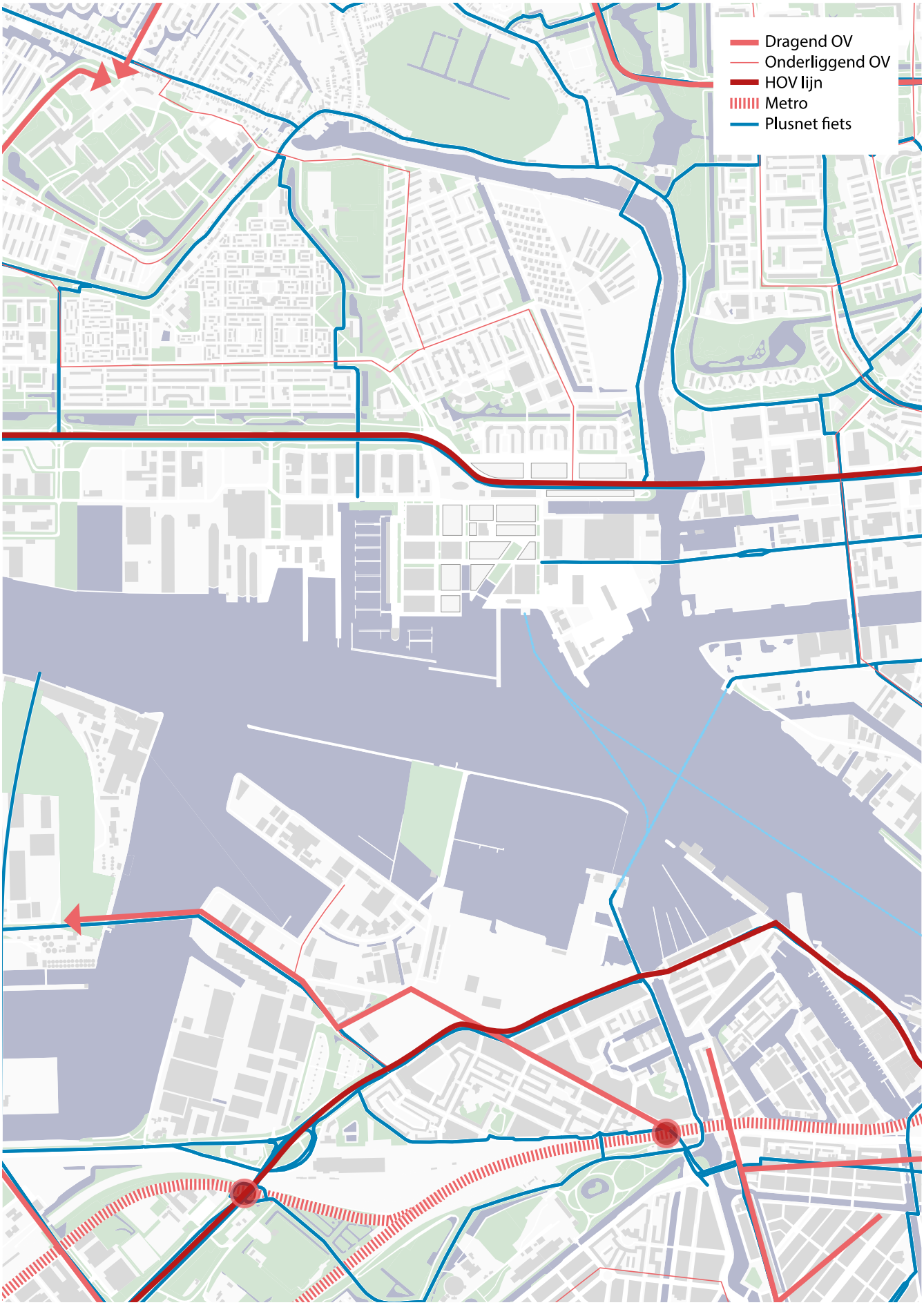




Ks Ibiswegvariant

De route over de Ks Ibisweg is de route die op een logische wijze aansluit op de ligging van de brug. Het probleem van deze route is echter het vervolg in de wijk. De route zal, om afstand te houden van blok B11 opschuiven naar het Oosten. Dat heeft tot gevolg dat de blokken A5/6, B4 en B8 allen aangepast moeten worden. Dat kan want de ontwikkeling van die blokken is nog niet gestart. Wel heeft het consequenties voor het programma. Het is de vraag of in een kleiner B8 nog een lagere school inpasbaar is. Ook het schoolplein op de openbare ruimte tussen B7 en B8 komt te vervallen. Om aan te sluiten op de Klaprozenweg wordt gebruik gemaakt van de kruising bij de Stenendokweg en niet de kruising met de Ms van Riemsdijkweg. Omdat dat laatste kruispunt teveel impact heeft op de plannen daar. Dat betekent dat de route van het OV wordt voortgezet over de Tt Vasumweg en de Klaprozenweg (verlengde van de Mt Lincolnweg). Om de bocht te kunnen maken moet blok B4 worden verkleind (zit nu in SO-fase). Dit leidt tot een vreemd profiel van de Tt Vasumweg.

Op gebiedsschaal



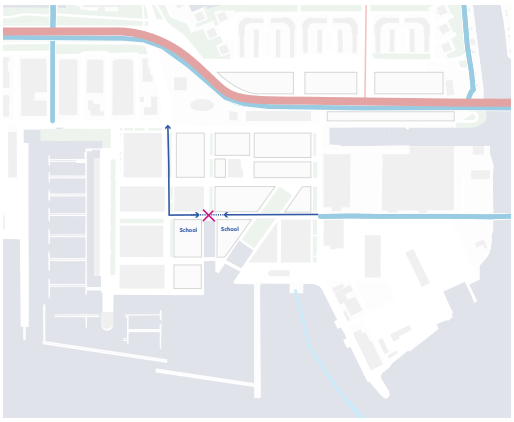
Op buurtschaal

Ruimtelijk en verkeer/vervoer



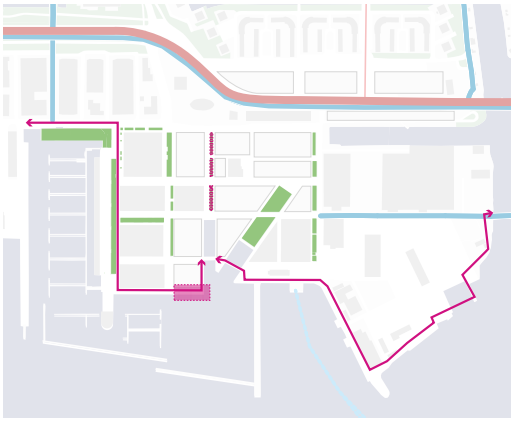
Fiets

- Onduidelijke fietsroute, onoverzichtelijke oriëntatie.
- Ligging logisch voor fietsverbinding Haven- Stad, Zaandstad, Noord-west Noord.
- Brug sluit niet aan op maaiveldhoogte Plusnet Fiets.
- Plusnet Fiets kruist OV



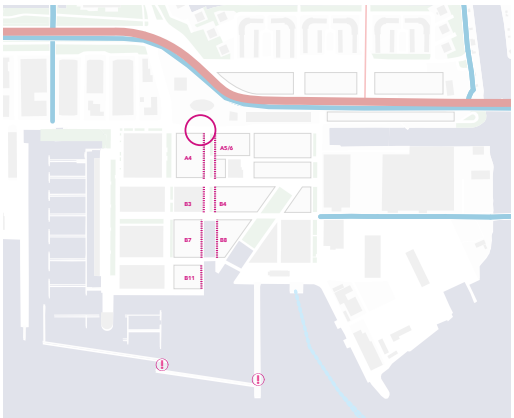
Verkeer/vervoer

- Wegprofiel te smal voor OV-aanlanding.
- Wegprofiel mogelijk nog aan te passen door nog te ontwikkelen blokken A4, A5/6, B4, B8 in te korten en B11 aan te passen. Blok B3 wordt nu gebouwd.
- Beoogde scholen in B7/B8 niet mogelijk.
- Afsluiten havenkom (Kaap de Groene Hoop, GVB-Pont en NDSM-Pier) tbv wachtplekken
- OV-route via Oval/ A4 problematisch.



Openbare ruimte en monumenten

- Continuïteit recreatieve route langs de noordoever wordt onderbroken.
- Kwaliteit van de boardwalk aan de oostkant beperkt.
- De aanlandingsroute kruist de Werfstraat op ooghoogte. De Werfstraat wordt afgesneden en doodlopend.



Bebouwing

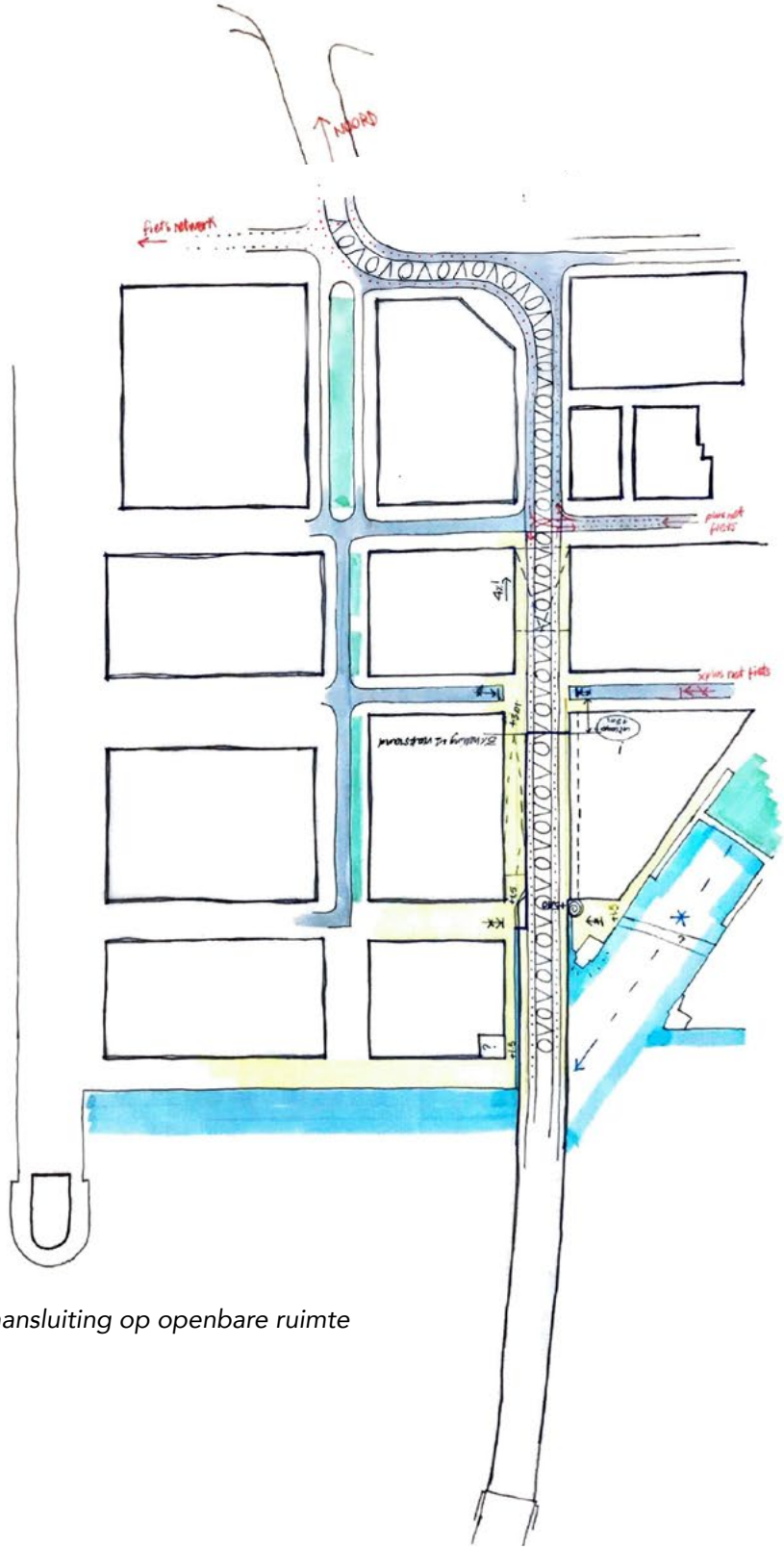
- Aansluiting van Ks Ibisweg naar Klaprozenweg moet door NDSM-west waarvoor aanpassingen aan blokken nodig zijn.
- Inkorten NDSM-pier ten behoeve van wachtplekken.
- Ingreep op de kwaliteit van de blokken langs de route door het smalle wegprofiel.



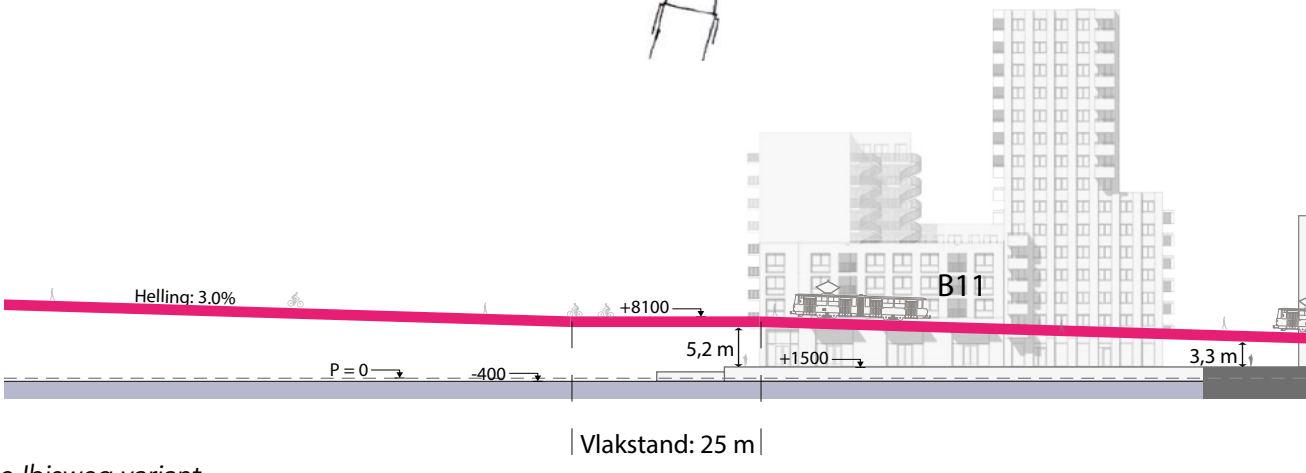
Nautisch
- NDSM-Haven rondom Pontaanlanding niet meer bereikbaar

Afwijking advies D'Hooghe
- Binnenring sluiten voor fietsverkeer is nog steeds goed mogelijk waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande structuren
- Brug sluit via Ks Ibisweg op andere plek aan op Klaprozenweg
- Geen genereuze inpassing fiets/OV mogelijk

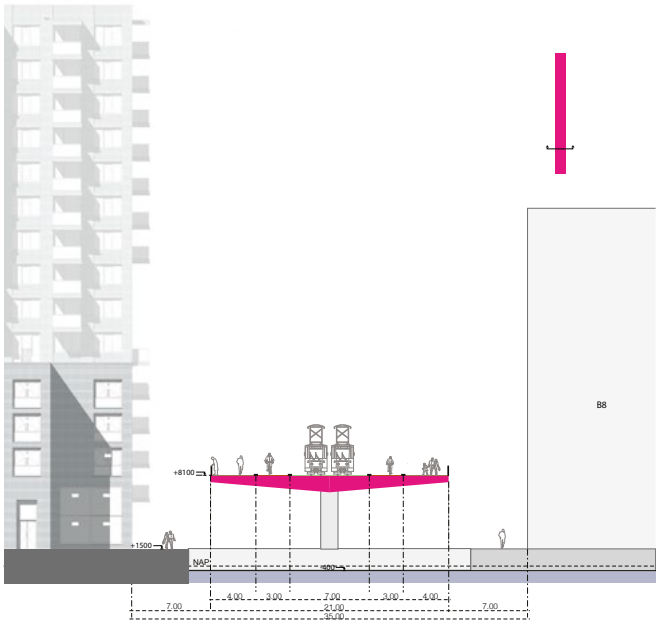
Op straatschaal



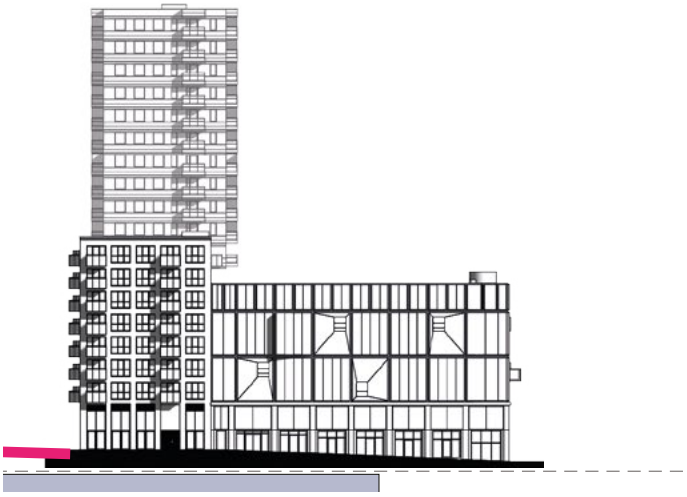
Schetsoefening - mogelijke aansluiting op openbare ruimte



Langsdoorsnede Ibisweg variant


B8
+8100
+1500
NAP
4.00
3.00
7.00
3.00
4.00
7.00
7.00
21.00
35.00





3. Landingsopties op NDSM

Mt Lincolnweg

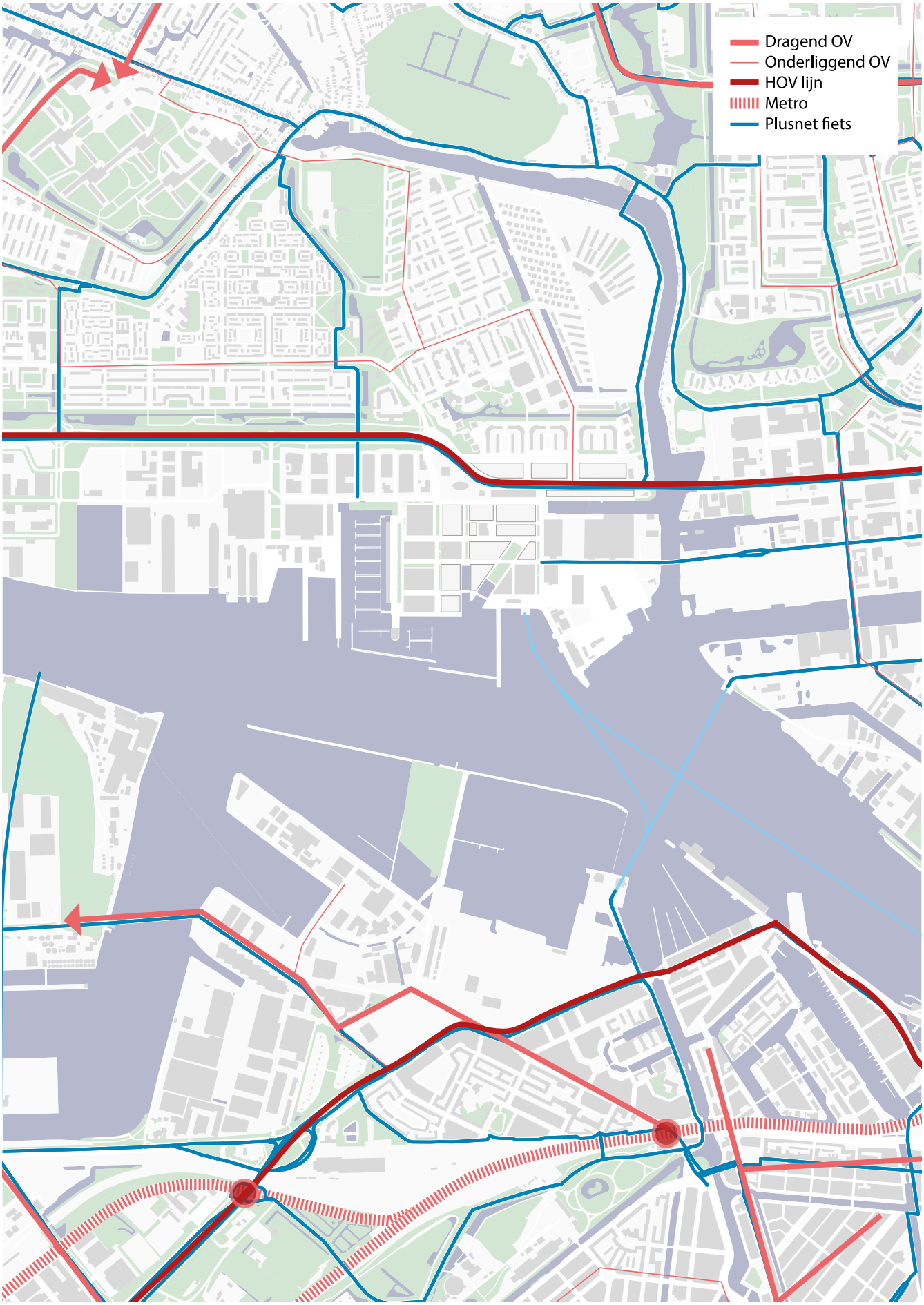



RI SIGN&PRINT
RECLAMEBORDEN
&
POSTERS STICKERS
AUTOSIGNING
&
BANNERS VLAGGEN
Frank Brilker

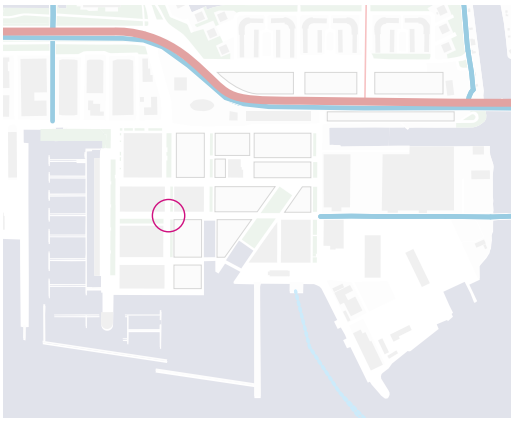
Mt Lincolnwegvariant

De Mt Lincolnweg is een interessante route omdat hiermee wordt aangesloten op de bestaande kruising van de Klaprozenweg/ Stenendokweg. Belangrijkste probleem is net als bij de Ks Ibisweg de inpassing in het bestaande wegenpatroon. Met een belangrijk verschil dat we hier te maken hebben met bestaande of in aanbouw zijnde bebouwing. Het profiel van de brug past fysiek niet bij de aankomst op NDSM. Dat betekent dat de as moet opschuiven ter plaatse van de aanlanding, maar dat de as verderop gedwongen moet liggen tussen de blokken B3 en B2 (beiden gebouwd/ in aanbouw).
Verkeerskundig is deze oplossing verre van ideaal: de parkeergarage in blok B3 dat in aanbouw is wordt ontsloten vanaf de Mt Lincolnweg. Het verkeer komt vanaf de kruising Klaprozenweg/ Stenendokweg en kruist daarmee voortdurend het OV van en naar de brug. Omdat de Werfstraat iets lager dan op ooghoogte wordt doorsneden door de aanlanding zal deze in tweeën worden geknipt en ontstaan 2 doodlopende stukken. Aan deze Werfstraat worden 2 parkeergarages ontsloten, wat consequenties zal hebben voor de verkeerscirculatie met ongewenste verkeersbewegingen. Ook de parkeergarage in blok B11 moet op een ander manier worden ontsloten.

Op gebiedsschaal



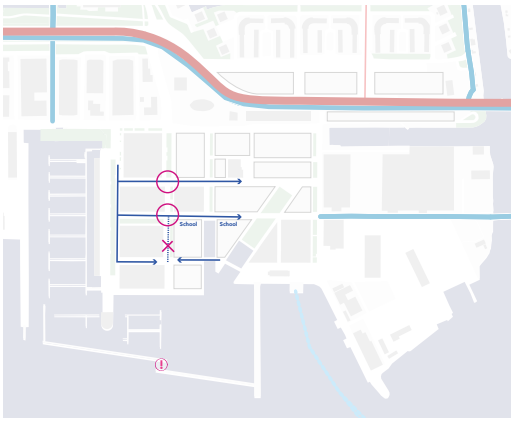
Op buurtschaal



Ruimtelijk en verkeer/vervoer

Fiets

- Ligging logisch voor fietsverbinding Haven- Stad, Zaandstad, Noord-west Noord.
- Directe duidelijke verbinding brug en Noord.
- Brug sluit aan op maaiveldhoogte Plusnet Fiets, maar met hogere helling percentage, met alleen een vlakstand en minder uitrol meter voor de fiets.



Verkeer/vervoer

- Goede aansluiting OV op Klaprozenweg via huidige aansluiting
- Lincolnweg is een belangrijke auto-ontsluiting (aansluiting van parkeergebouwen) voor NDSM-west, wordt met OV en beperkte ruimte complex.
- NDSM-Haven rondom Pontaanlanding nautisch niet meer bereikbaar



Openbare ruimte en monumenten

- Wegprofiel te smal voor OV-aanlanding, aanpassing van blokken noodzakelijk.
- Wegprofiel Lincolnweg moeilijk aan te passen want voor een belangrijk deel bestaand/in aanbouw vastgoed (blokken A1-3, B6, B3, B10).
- Boardwalk langs het water in twee gesplitst. Openbare ruimte verliest kwaliteit.
- Continuïteit recreatieve route langs de noordoever wordt onderbroken.
- De aanlandingsroute kruist de Werfstraat iets onder oog-hoogte. De Werfstraat wordt in tweeën geknipt en krijgt 2 doodlopende stukken.



Bebouwing

- Wegprofiel Lincolnweg te smal. Wegprofiel aanpassen door schrappen B7 en B11 (DO-fase).
- Blokken B6 en B10 aan de oostgevel geraakt.
- Blokken B2, B3 en A1/2/3 kwalitatief geraakt door doorrijdend OV.
- Inkorten NDSM-pier tbv wachtplekken.



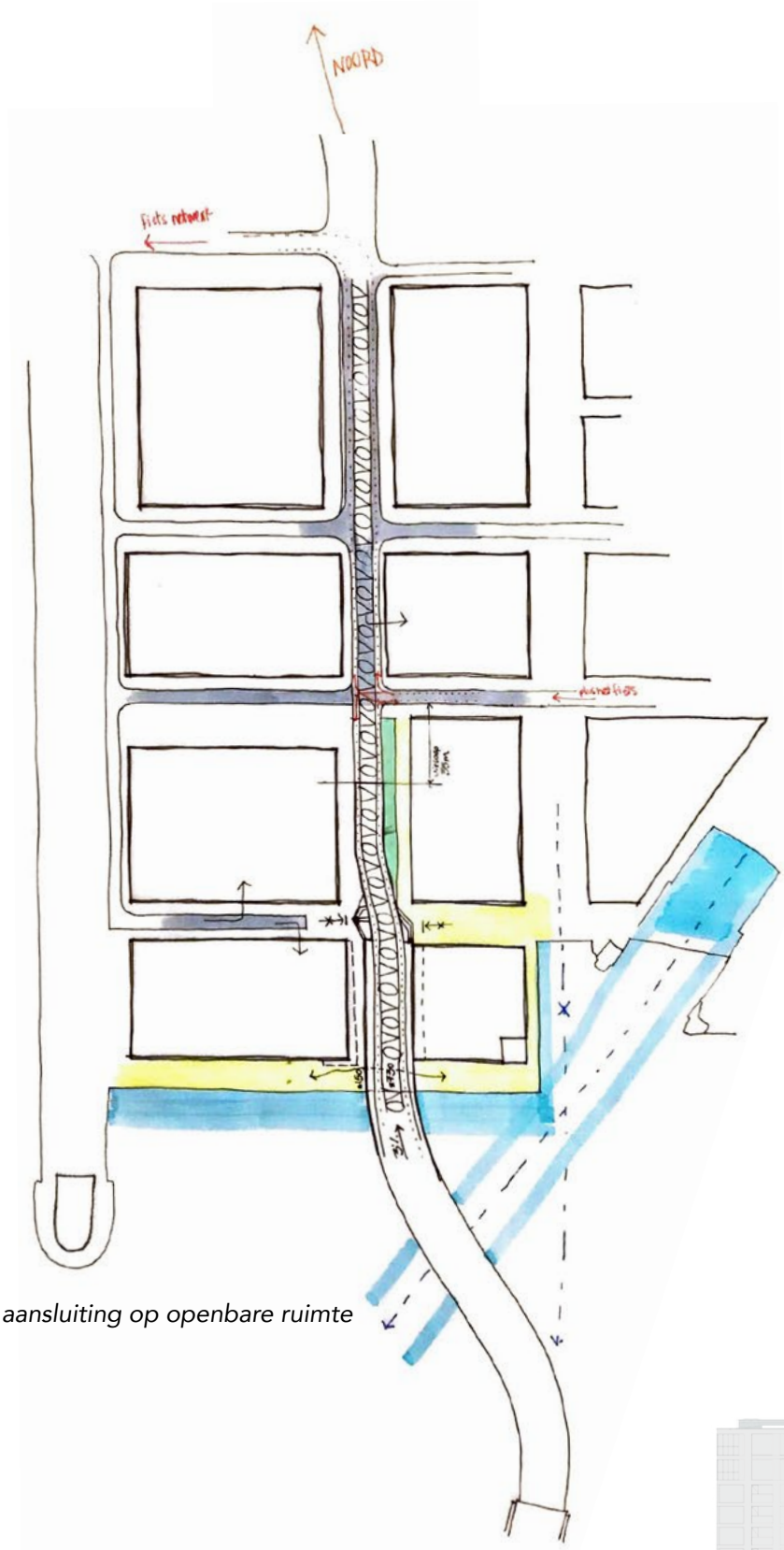
Nautisch

- NDSM-Haven rondom Pontaanlanding nautisch niet meer bereikbaar

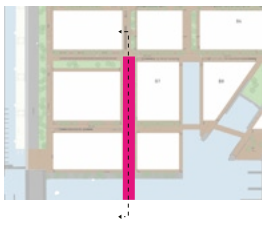
Afwijking advies D'Hooghe

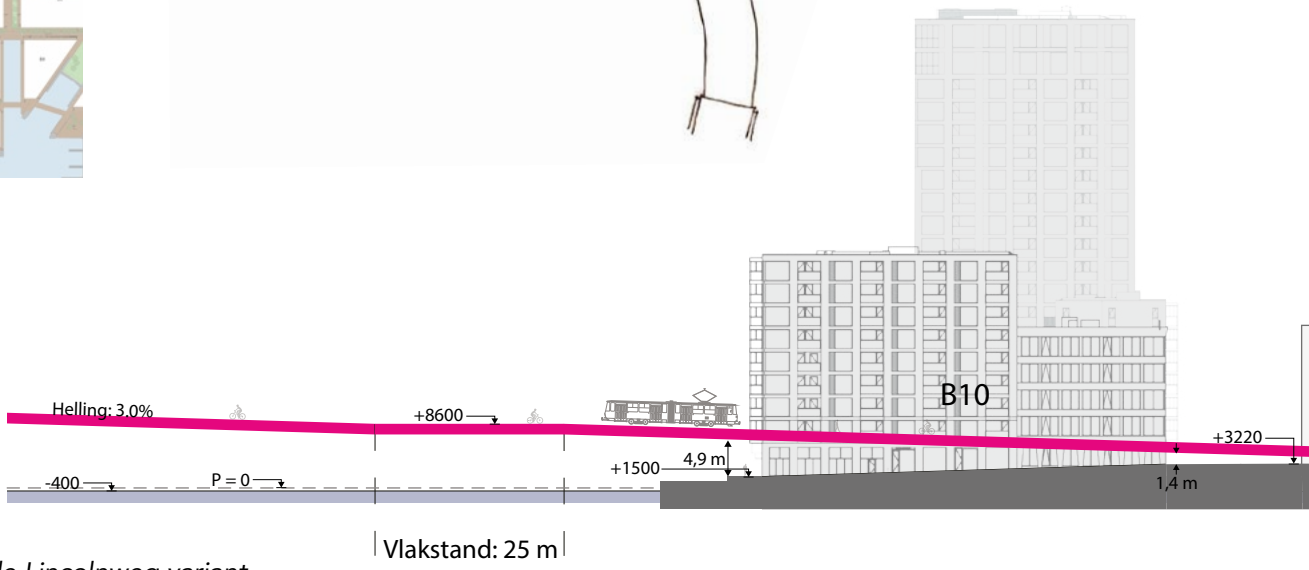
- Binnenring sluiten voor fietsverkeer is nog steeds goed mogelijk waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande structuren
- Brug sluit via Lincolnweg op andere plek aan Klaprozenweg
- Geen genereuze inpassing fiets/OV mogelijk

Op straatschaal

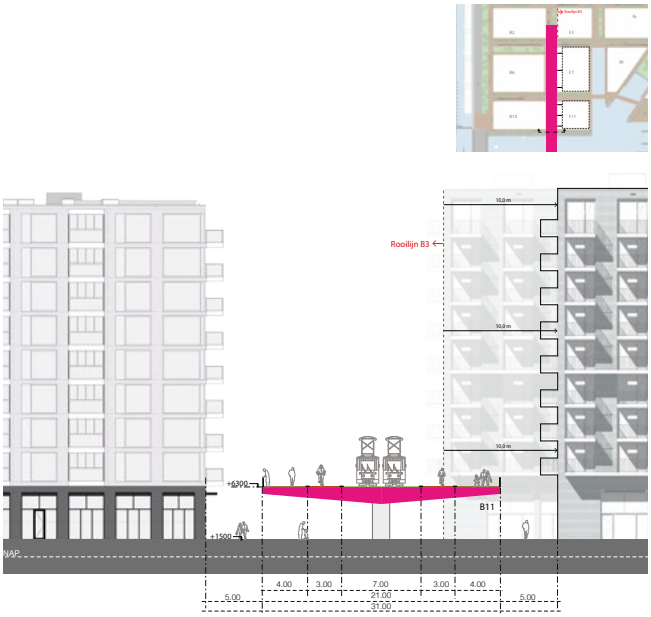


Schetsoefening - mogelijke aansluiting op openbare ruimte





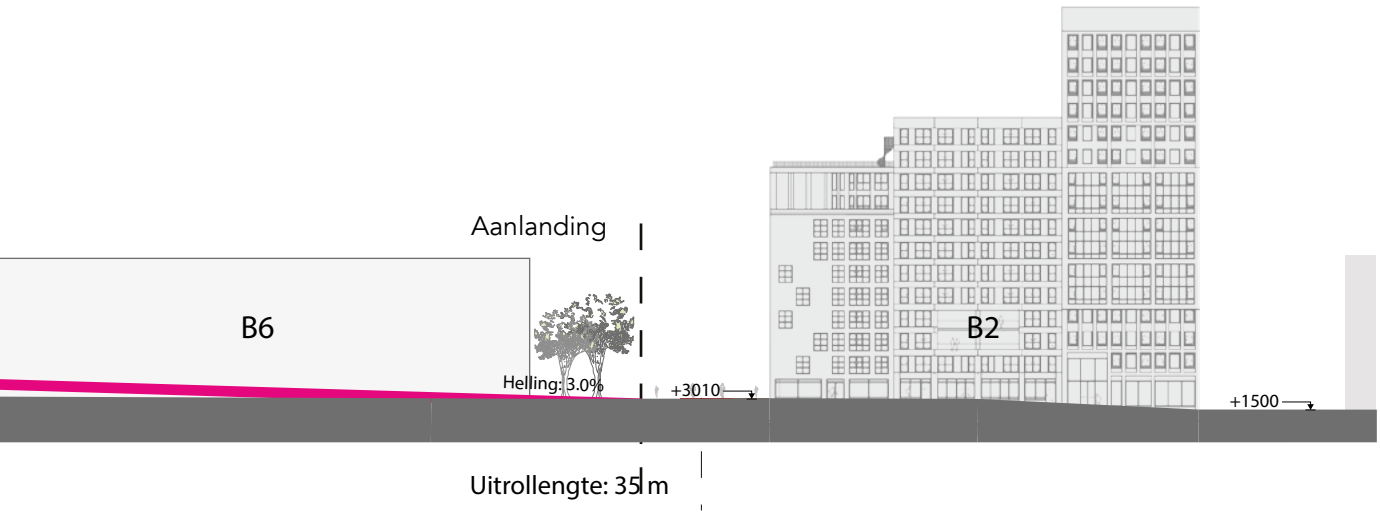
Langsdoorsnede Lincolnweg variant



Dwarsdoorsnede ter hoogte van kade/ boardwalk

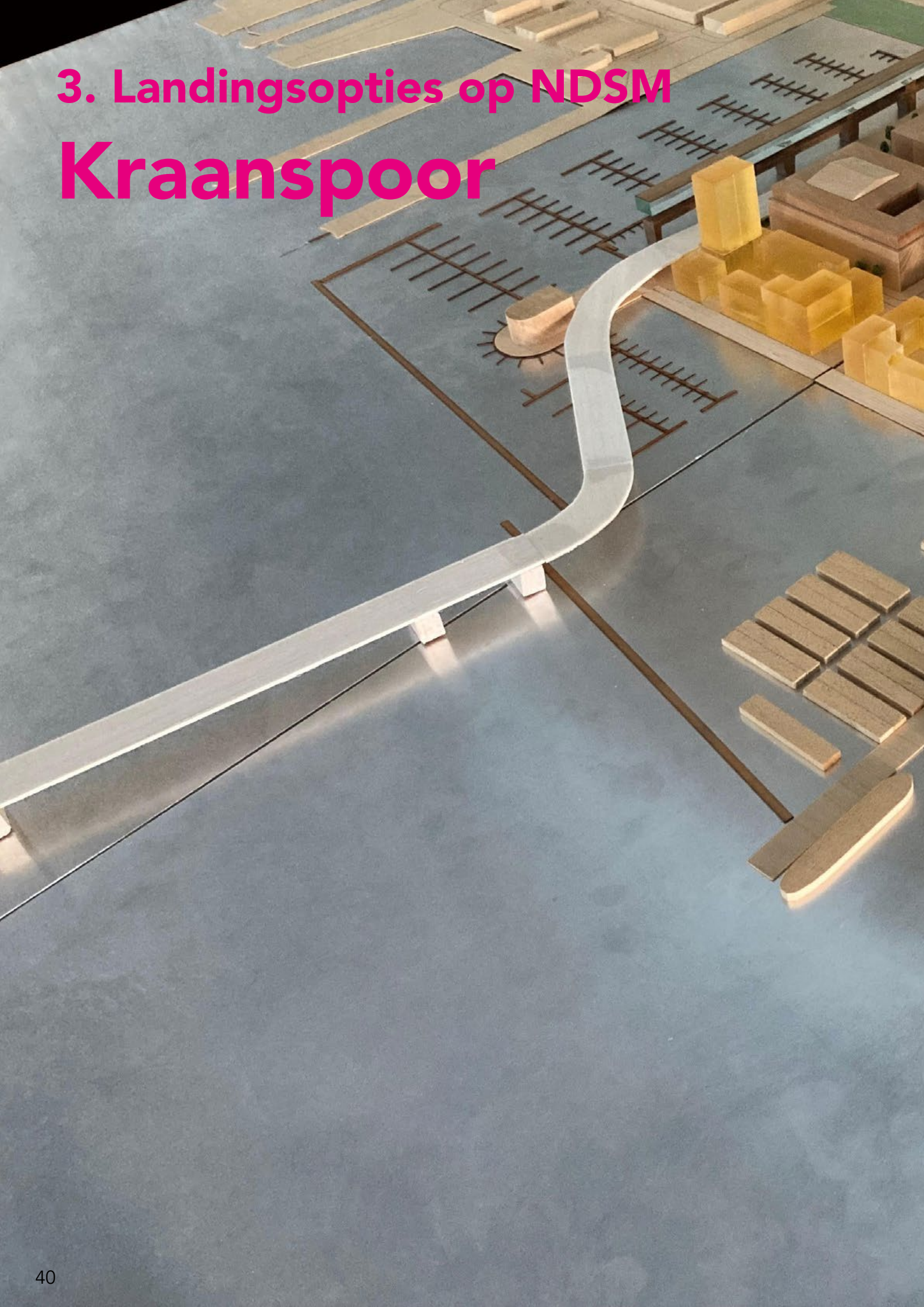


Dwarsdoorsnede Werfstraat



3. Landingsopties op NDSM

Kraanspoor





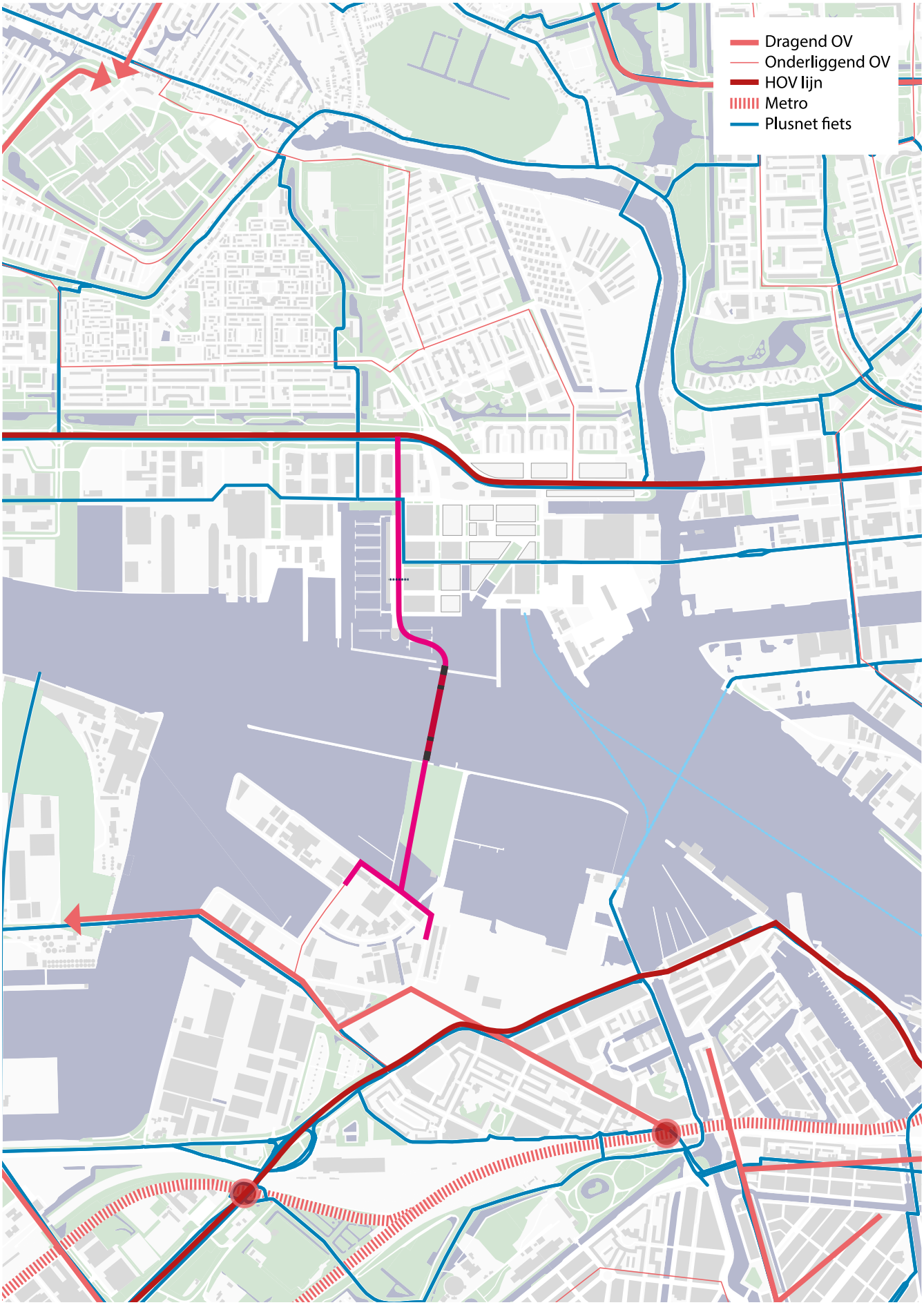
Kraanspoorvariant

Bij de Kraanspoorvariant wordt aangesloten op de straat waarbij de bebouwing die eraan ligt reeds is gerealiseerd. Bij deze variant loopt de route langs de wijk en doorkruist hem niet.
De breedte van het profiel is van voldoende maat om op genereuze wijze aan te sluiten op maaiveldniveau. Omdat het maaiveld hier hoger is wordt er geen openbare ruimte afgesneden van de rest. Ook de route langs het water van het IJ kan gecontinueerd worden, onder de brug door, langs het water van de insteekhaven bij het Kraanspoor.
Het gebouw het Kraanspoor is van een maat en schaal die groot genoeg is, en past bij de infrastructuur en schaal van de brug. Het is bovendien een bekend en belangrijk herkenningspunt voor de aanlanding, een landmark. Met de ingreep in het maaiveld kan de huidige situatie verbeterd worden op de plek waar de Oslofjordweg eindigt bij het Kraanspoor. Dat is nu een muur waardoor het zicht vanuit de Oslofjordweg op het water van de insteekhaven en het Kraanspoorgebouw verloren is gegaan. Door het maaiveld van het Kraanspoor te verlagen wordt de zichtrelatie tussen de blauwe deuren van de Lasloods en het gebouw het Kraanspoor hersteld.
Het tracé kan aansluiten op de Klaprozenweg via het bestaande kruispunt met de Stenendokweg. Maar er zijn ook kansen om directer aan te sluiten door de route van het Kraanspoor door te trekken en het blok tussen Displaystraat en Computerweg her te ontwikkelen tot een vervoershub, met mogelijkheden voor parkeren en overstap richting het hoogwaardig openbaar vervoer richting Zaanstad, Houthavens en Noord/Zuidlijn.

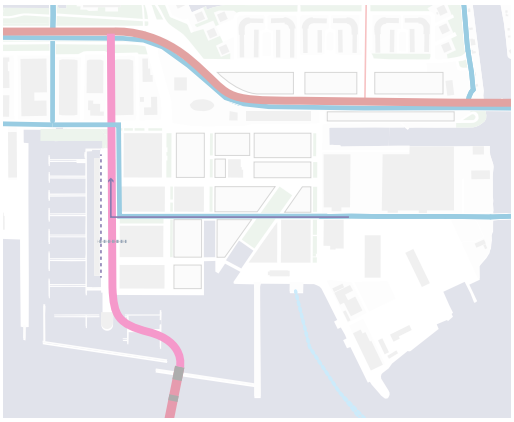
Vanuit erfgoedwaarden is de Kraanspoorvariant een betere keuze:

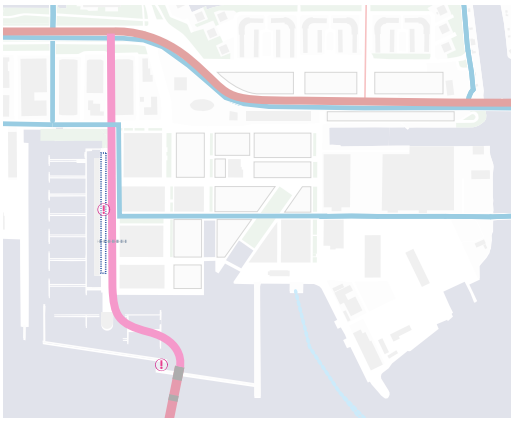
- Deze variant heeft minder negatieve impact op erfgoedwaarden, en zelfs kansen om de relatie van het Kraanspoor met het monumentale ensemble te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.
- Aandachtspunten zijn ook hier nog de gevolgen van de beoogde wachtplekken voor de pieren en afbouwhaven van de NDSM,
- Aandachtspunt is ook de aanpassingen van het maaiveldniveau, de aanlanding van de brug en de visuele impact op het Kraanspoor, dat hoge erfgoedwaarden vertegenwoordigt.
- Vooralsnog wordt in de modellen uitgegaan van een aanlanding op het bestaande maaiveld, op afstand van het Kraanspoor. Vanuit erfgoedwaarden gezien verdient dat eveneens de voorkeur.

Op gebiedsschaal

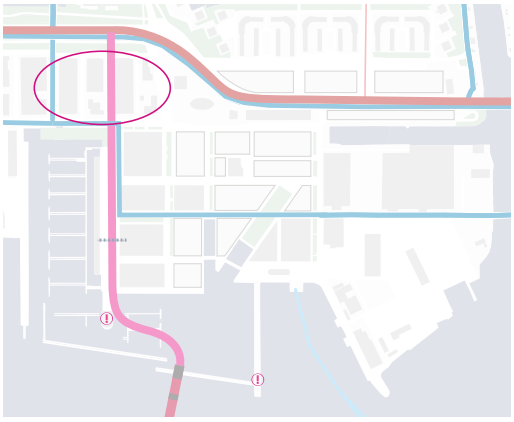


Op buurtschaal









Ruimtelijk en verkeer/vervoer

Fiets

Fietsbrug

- Ligging logisch voor fietsverbinding Haven- Stad, Zaanstad, Noordwest Noord.
- Verleggen Plusnet Fiets van Lincolnweg naar Kraanspoor
- Brug sluit goed aan op Plusnet Fiets.
- Verbetering routing Plusnet Fiets door NDSM

Fiets/ OV-brug

- Voor OV-aansluiting op KRW is aanpassing kruispunt KRW/ Stenen Dokweg noodzakelijk.
- Het Kraanspoor gebouw past goed bij de schaal van de infrastructuur en draag bij de oriëntatie.

Verkeer/vervoer

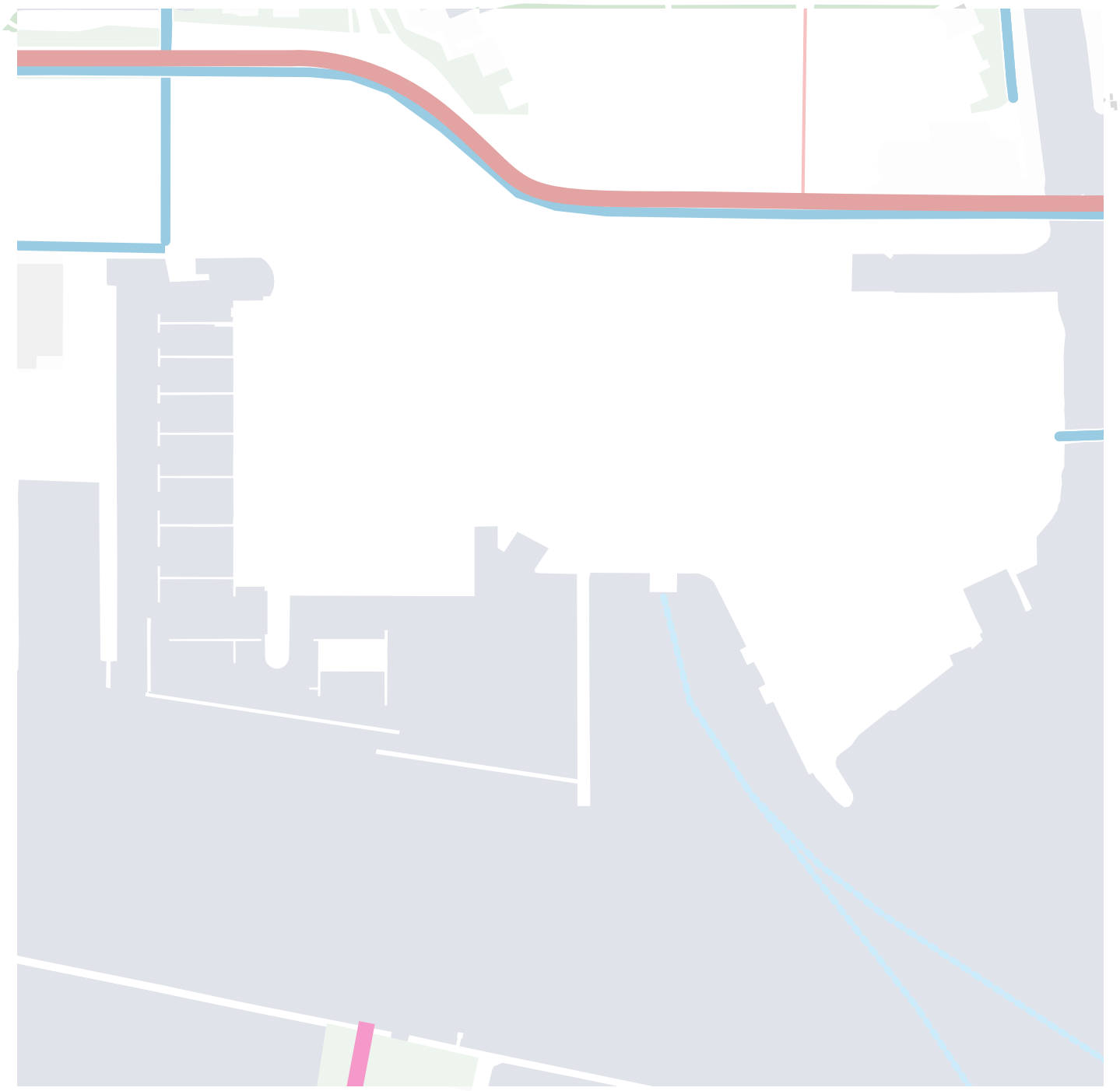
- Profiel Kraanspoor is breed genoeg. Fietspad aan westzijde kan rechtdoor gaan tot aan Tt Vasumweg.
- Voor het parkeerterrein Kraanspoor zal geheel of gedeeltelijk een alternatief worden gevonden.
- De kans is groot dat de brug gevolgen heeft voor het oostelijk deel van de Jachthaven Amsterdam Marina. Dit kan betekenen dat een deel van de ligplaatsen niet meer kan worden gebruikt en een deel van de jachthaven mogelijk moet worden verworven. Afhankelijk van de nadere inpassing en ontwerp van de brug.
- Afsluiten havenkom (Kaap de Groene Hoop, GVB-Pont en NDSM-Pier) t.b.v. vereiste wachtplekken Westburg.
- Geen autoverkeer op lage gedeelte aan de westzijde van Kraanspoor lijkt mogelijk (als parkeren elders opgelost).

Openbare ruimte en monumenten

- Kansen voor verbetering van relatie Kraanspoorgebouw met het monumentale ensemble.
- Er is voldoende ruimte om de aanlanding van de brug aan te sluiten op het bestaande maaiveld. Dat zal voor een groot deel kunnen op het huidige verhoogde deel. Ten westen is nog extra ruimte daarvoor. De overige ruimte kan een mooie flaneerzone aan het water worden. Dat verblijfsgebied aan het water vervangt dan het huidige op het verhoogde deel, dat van matige kwaliteit is.

Bebouwing

- Voor aansluiting op Klaprozenweg is verwerving van het bedrijfspand aan de Computerstraat/Vasumweg noodzakelijk. N.B. dit is onderdeel van de opgave Haven-Stad en biedt kansen voor herontwikkeling en bijvoorbeeld van het maken van een OV-hub incl. parkeeroplossing Kraanspoor.
- De kans is groot dat de brug het havengebouw van Amsterdam Marina zal raken/beïnvloeden. Dit kan betekenen dat (een deel) van de gronden moet worden verworven. In hoeverre dit noodzakelijk is hangt af van de keuze of er OV over de bruggen zal gaan en van de feitelijke inpassing van de brug. Dit wordt in de volgende (ontwerp)fase verder onderzocht.
- Inkorten NDSM-pier t.b.v. wachtplekken.



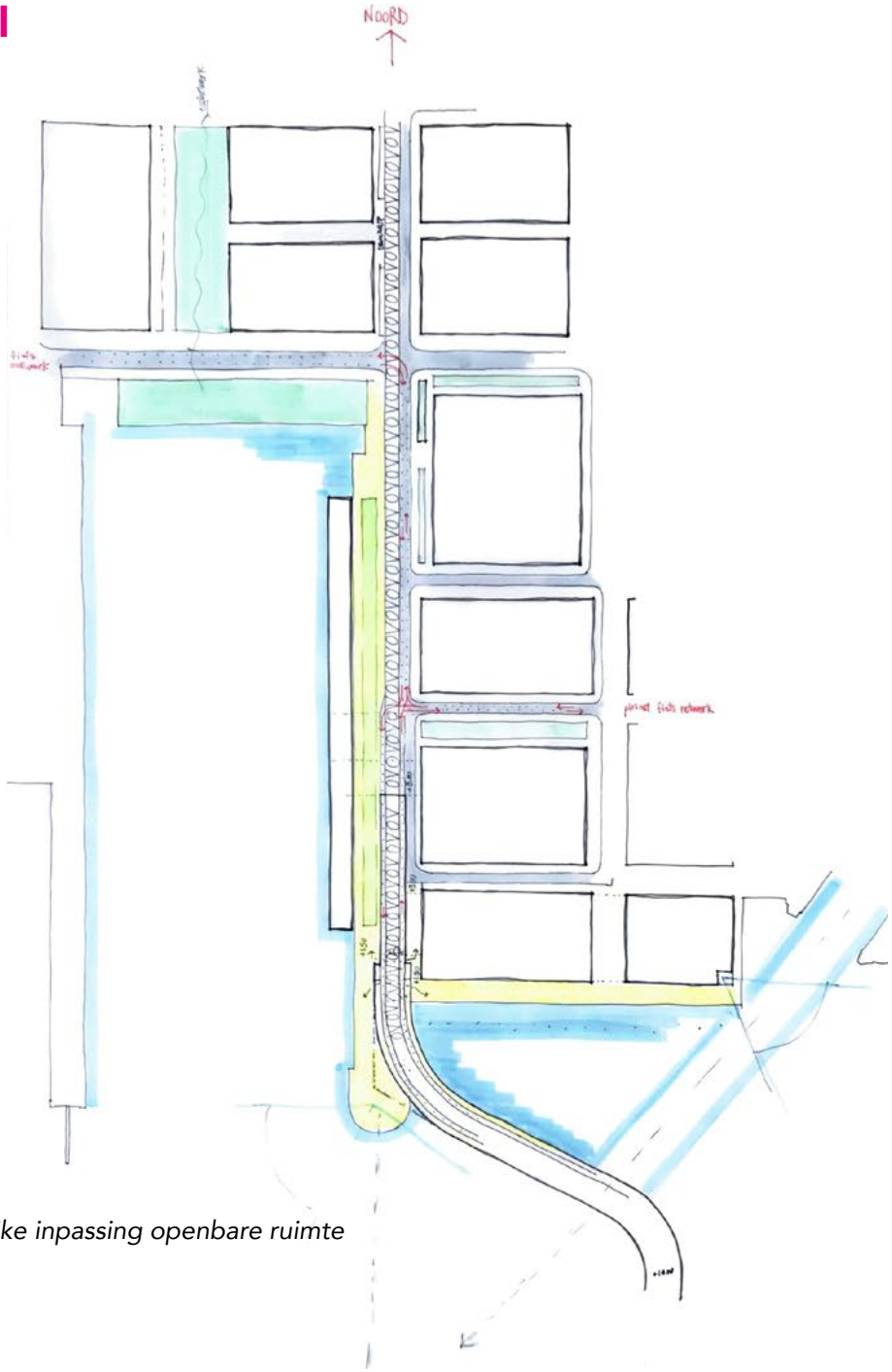
Nautisch

- Mogelijk gedeeltelijke afsluiting havenkom (Kaap de Groen Hoop, GVB-Pont en NDSM-Pier) t.b.v. vereiste wachtplekken Westbrug.

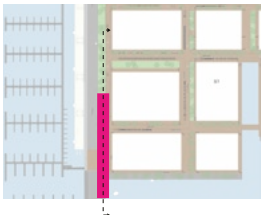
in relatie tot het advies commissie D'Hooghe

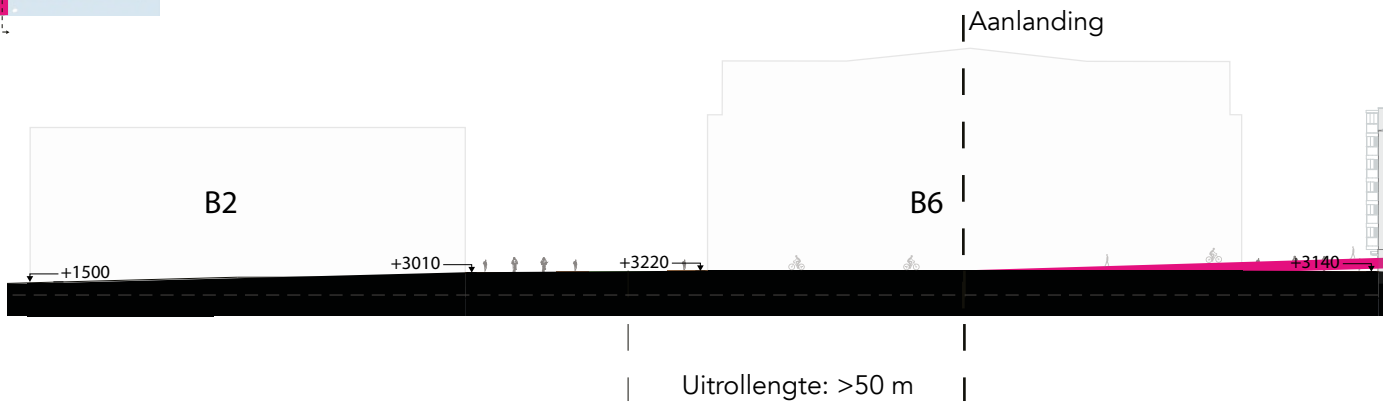
- Brug is 35 meter verschoven naar westen
- Binnenring sluiten voor fietsverkeer is nog steeds goed mogelijk waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande structuren
- Brug sluit via Kraanspoor op andere plek aan KRW/ Cornelis Douwesweg
- Genereuze inpassing fiets/OV mogelijk

Op straatschaal

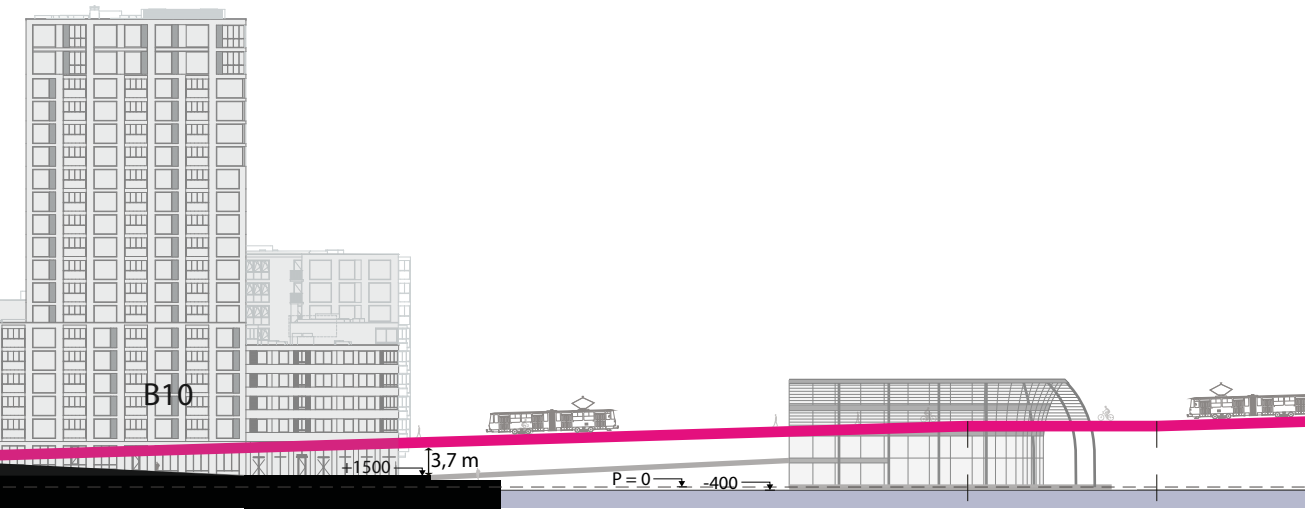


Schets oefening - mogelijke inpassing openbare ruimte





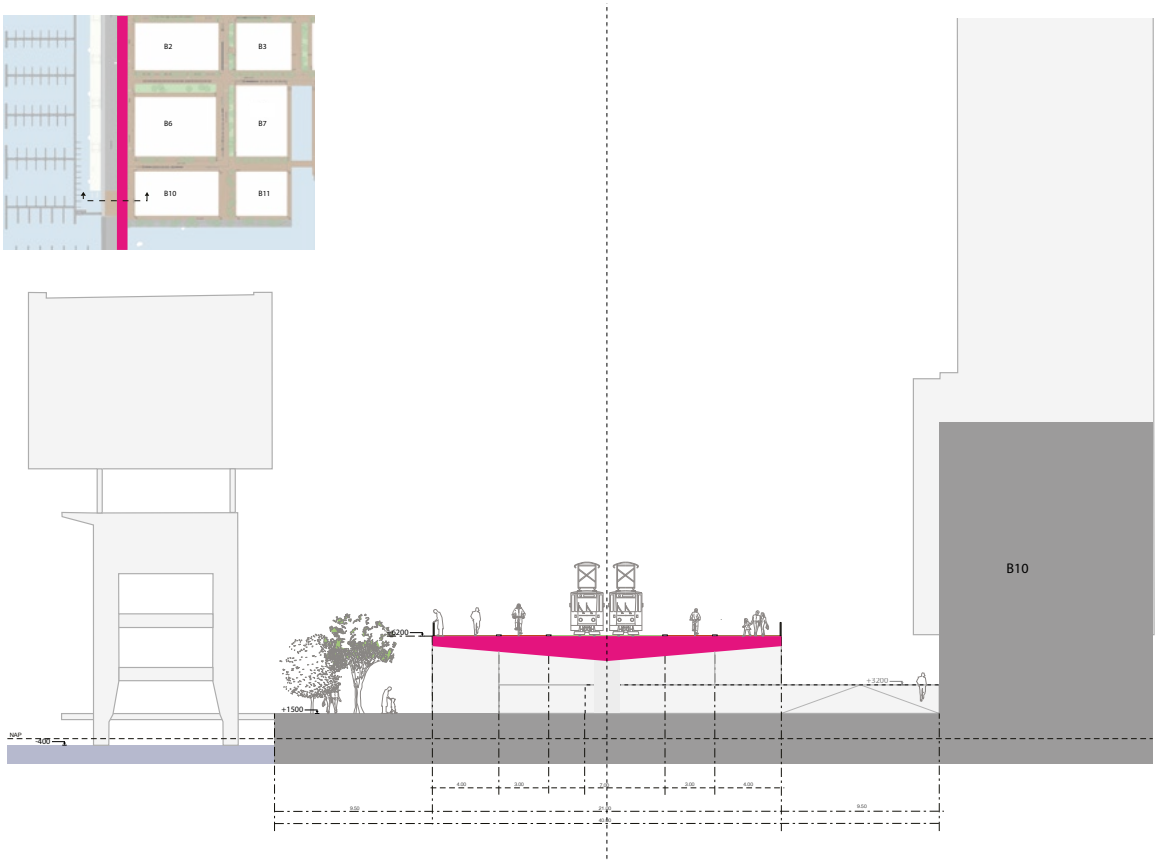
Langsdoorsnede Kraanspoor variant



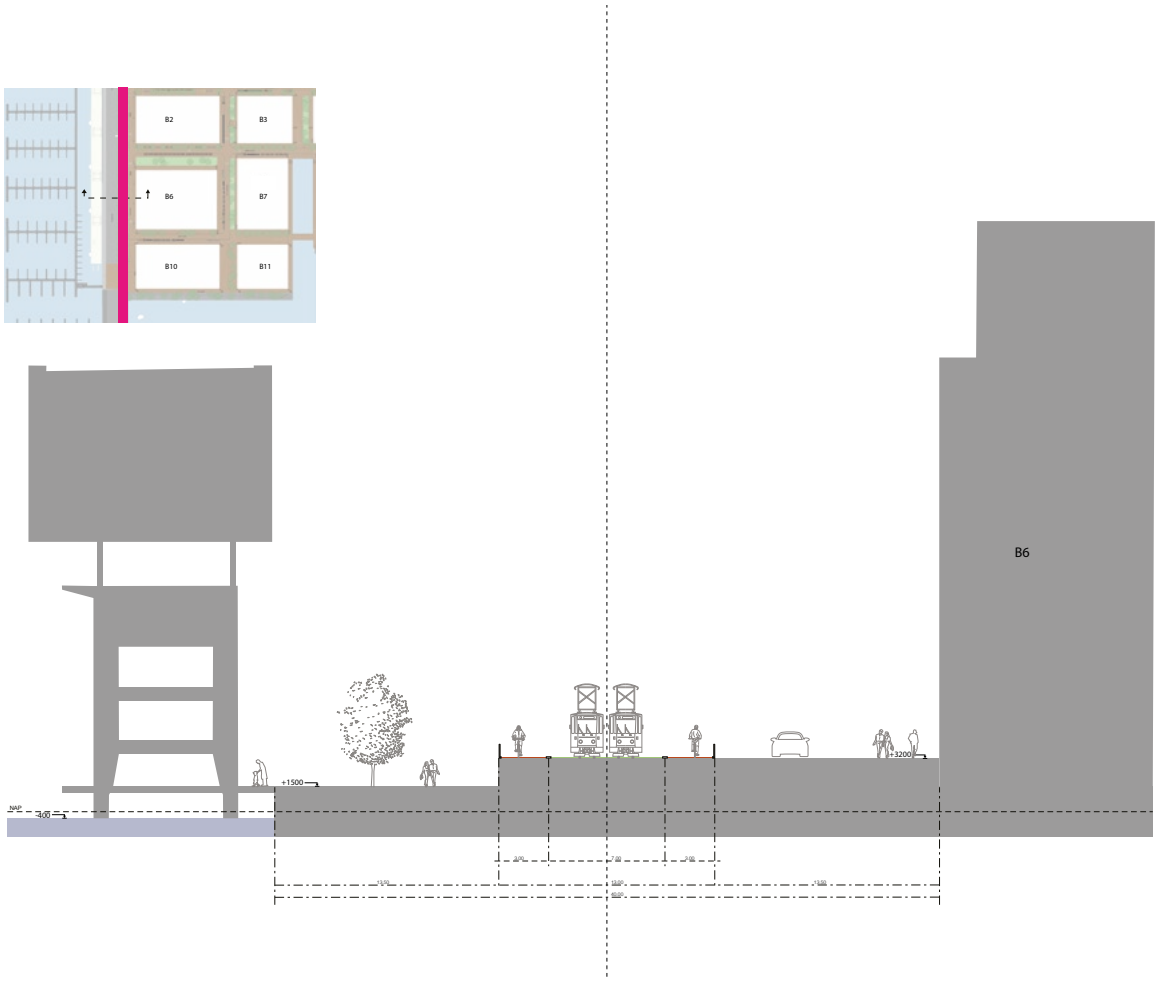
| Vlakstand: 25 m |

Op straatschaal - dwarsdoorsnedes

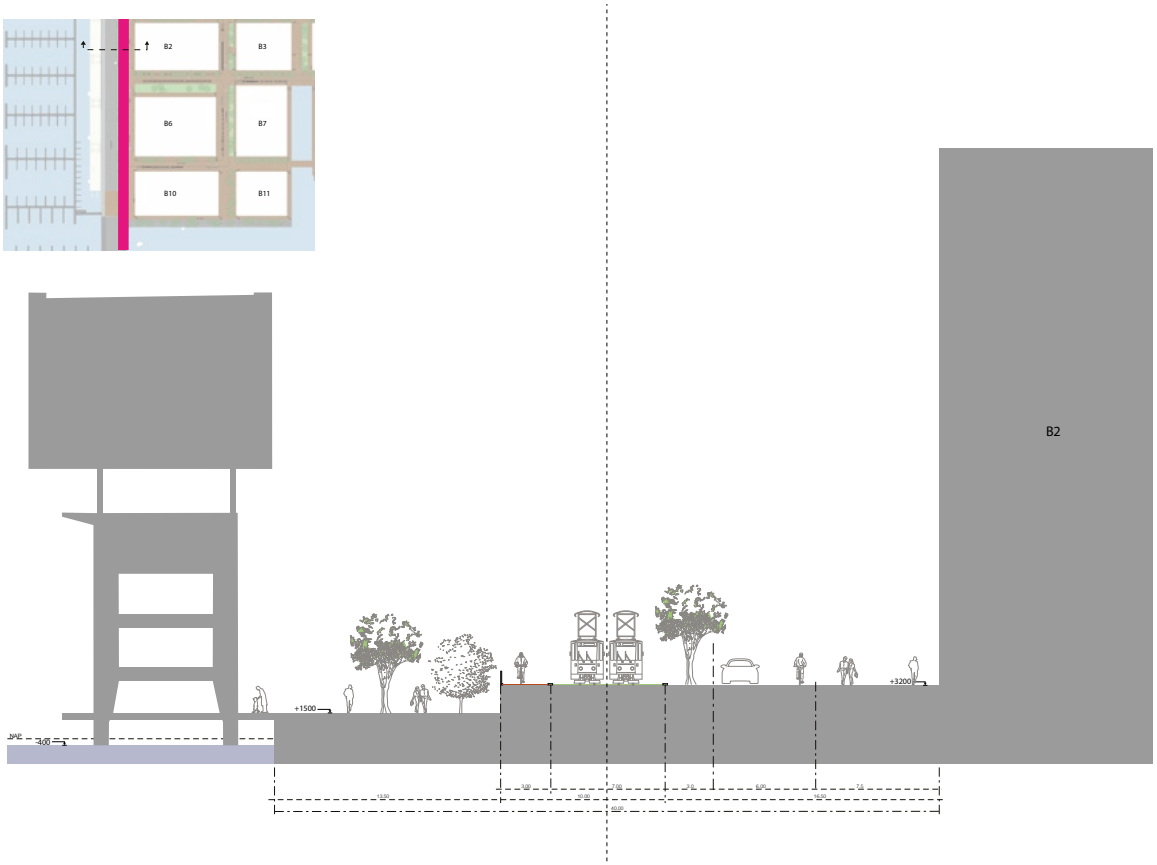
1.



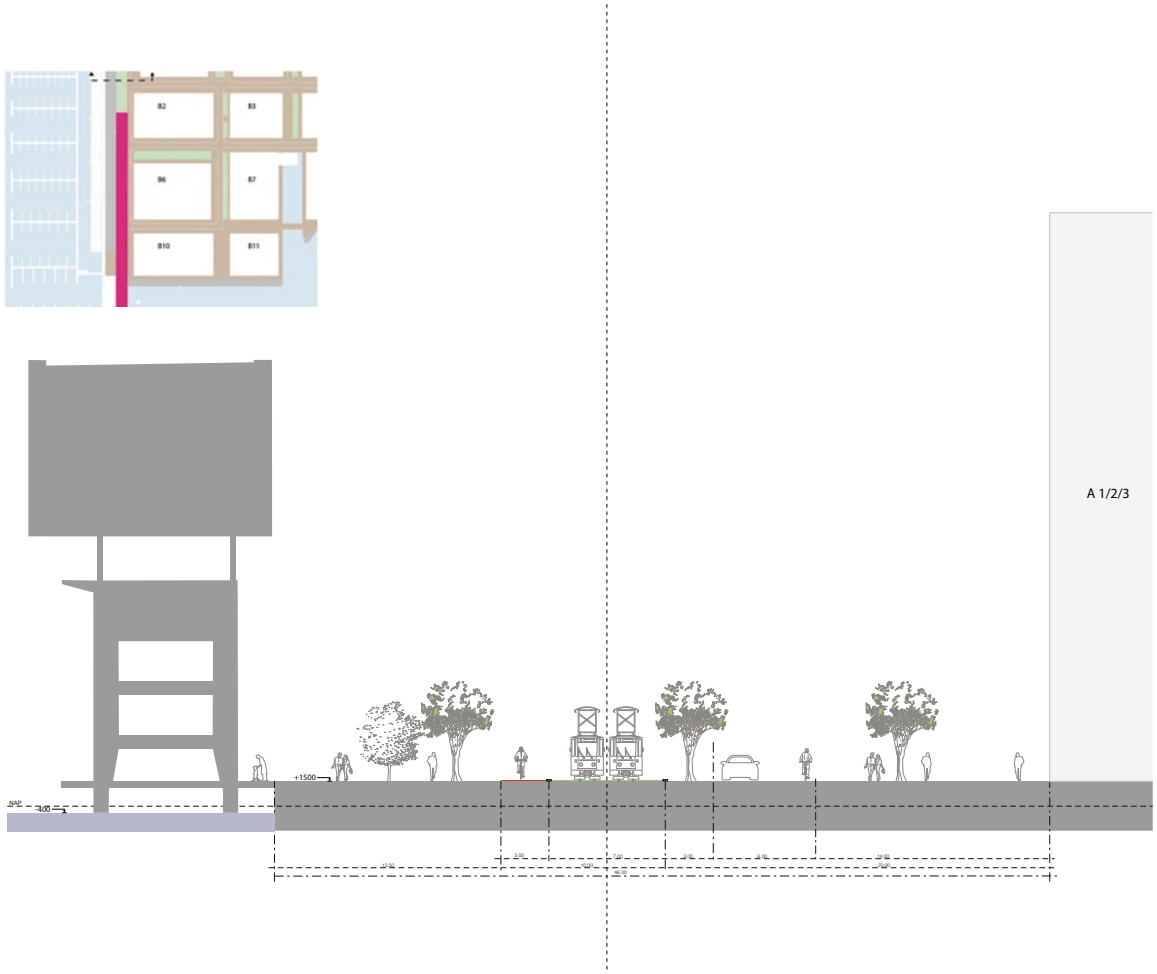
2.



3.



4.



Conclusie

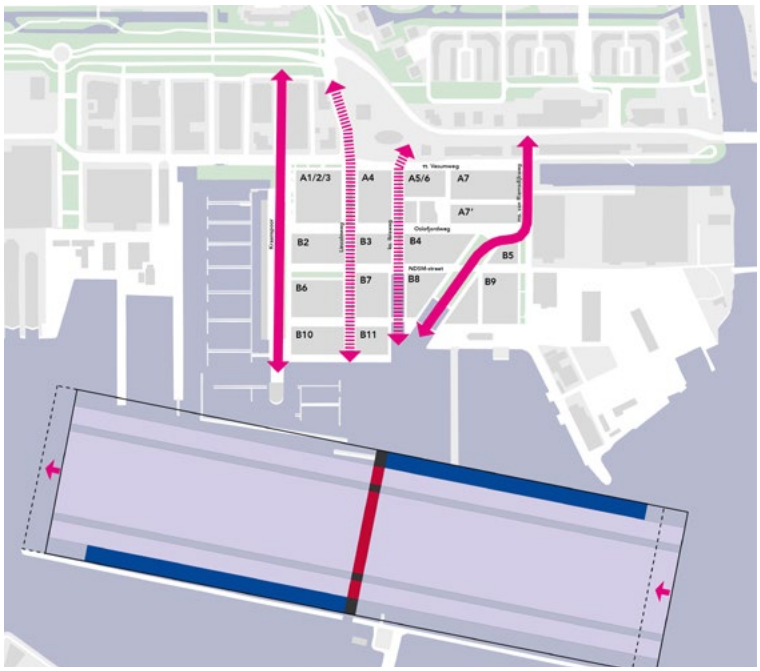
Inleiding

In algemene zin betekent de komst van de Westbrug (fietsbrug dan wel een gecombineerde OV-fietsbrug) voor de NDSM-werf, het noordwestelijk deel van Amsterdam Noord en Zaanstad een verandering van de positie binnen het stedelijke weefsel en een enorme verbetering van de bereikbaarheid. Tevens vormt het een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle ontwikkeling van Haven- Stad aan de noordoever van het IJ.
Ook betekent de komst van de Westbrug dat het thans vrije uitzicht, de nautische functie en de cultuur-historische afleesbaarheid van de NDSM-werf stevig wordt beïnvloed.

In deze Inpassingsstudie zijn vier inpassingsvarianten beoordeeld op diverse aspecten. Uit deze studie komt als voorkeursvariant naar voren een aanlanding van de Westbrug voor zowel langzaam verkeer (voetganger en fiets) als openbaar vervoer (bus en/of tram) nabij het Kraanspoor. Hierna wordt samengevat hoe de varianten zijn beoordeeld en hoe uiteindelijk is gekomen tot een voorkeur voor de variant 'Kraanspoor'.

De vier mogelijke varianten voor de aanlanding van de Westbrug op de NDSM-werf die zijn onderzocht in deze Inpassingsstudie zijn, van oost naar west:

1 Hellingpark;
2 Ks Ibisweg;
3 Mt Lincolnweg;
4 Kraanspoor.



Mogelijke varianten aanlanding Westbrug op de NDSM-Werf (roze lijnen). De rode lijn over de vaarweg is de geprojecteerde brug.

Samenvattingen van de beoordelingen van de varianten

1. Ks Ibiswegvariant en Mt Lincolnwegvariant, voor gecombineerde Fiets-OV brug en Fietsbrug

De varianten 'Ks Ibisweg' en 'Mt Lincolnweg' vallen af op basis van de volgende overwegingen:

- Openbaar vervoer kan enkel via (enkel) de Mt Lincolnweg goed aansluiten op de Klaprozenweg maar deze goede aansluiting is alleen maar mogelijk als in beide straten over de volle lengte ingrijpende aanpassingen worden gedaan aan het bestuurlijk vastgestelde Stedenbouwkundig Plan NDSM-werf en al uitgewerkte blokontwerpen.
- In beide varianten is de brugaanlanding pas op maaiveldniveau ten noorden van de NDSM-straat, waarmee directe aansluiting op de NDSM-straat (Plusnet Fiets) niet is te realiseren. Hiermee voldoen ze niet aan een belangrijke basisvoorwaarde van het advies van commissie D'Hooghe om goede verbindingen tussen de onderdelen van het Plusnet Fiets te realiseren.
- De ruimte tussen het, deels al aanwezige ofwel in aanbouw zijnde, vastgoed aan weerszijde van de brug is zeer beperkt.
- De ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het gebied wordt door de inpassing ernstig aangetast omdat de aanlandingsroute op ooghoogte de Werfstraat doorkruist. De Werfstraat wordt door de aanlanding afgesneden of opgeknipt en wordt in feite een doodlopende straat.
- Het verder ontwikkelen van kavels op de NDSM-werf conform het Stedenbouwkundig Plan leidt ertoe dat de aanlanding van een gecombineerde OV en/of fietsbrug conform deze varianten onmogelijk wordt, tenzij ingrijpende aanpassingen worden gedaan aan het Stedenbouwkundig Plan en het bijbehorende Investeringsbesluit uit 2020 wordt herzien. Dit heeft negatieve gevolgen voor stedenbouw, de openbare ruimte en het financieel resultaat.

2. Hellingparkvariant, voor een gecombineerde Fiets-OV brug (NB: inpassing alleen Fietsbrug via Hellingpark blijft wel mogelijk)

De Hellingparkvariant, in een gecombineerde uitvoering als fiets/OV aanlanding valt af op basis van de volgende overwegingen:

- De aansluiting van zowel fiets als OV op de netwerken voor fiets en OV in stadsdeel Noord wordt bij deze aanlandingsvariant negatief beoordeeld. Fietsers van/naar de Westbrug moeten bij de aansluiting op de Van Riemsdijkweg weer een stukje terugfietsen voor de aansluiting met de NSDM-straat (Plusnet fiets). Het OV van/naar de brug rijdt door het hart van het gebied waar al veel andere verkeersstromen samenkomen. Hierdoor ontstaan op verschillende plekken meerdere kruisende bewegingen van (drukke) verkeersstromen wat een negatieve uitwerking zal hebben op afwikkeling en verkeersveiligheid. Daarnaast laten

doorrekeningen van het verkeersmodel zien dat meer dan de helft van de fietsers richting de noordelijke deelgebieden van Haven- Stad, de achterliggende wijken in Noord en naar Zaanstad zal gaan. Voor deze fietsers levert een aanlanding via Hellingpark een minder directe verbinding op.

- De impact van een (latere) inpassing van de brugaanlanding op het Hellingpark op de voormalige hellingbaan is groot, zowel bij een gecombineerde OV-fietsbrug als bij een Fietsbrug; dit gaat ten koste van een belangrijke, centraal gelegen, groene openbare ruimte.
- Omdat de brug pas over een tijd gerealiseerd - de planning is nog niet bekend - wordt en de gebiedsontwikkeling dan al grotendeels is afgerond moet er moeten langdurige reserveringen in het "hart" van het plangebied gemaakt worden wat langdurig voor onzekerheden op het gebied van de leefkwaliteit zorgt en waarschijnlijk dubbele inrichtingskosten met zich mee brengt. Net als bij de varianten Ks Ibisweg en Mt Lincolnweg zorgt het ontwikkelen van toekomstige kavels op de NDSM-werf conform het Stedenbouwkundig Plan ertoe dat de aanlanding van met name een gecombineerde OV- fietsbrug conform deze variant niet mogelijk is, tenzij ingrijpende aanpassingen worden gedaan aan het Stedenbouwkundig Plan NDSM en het bijbehorende Investeringsbesluit uit 2020 wordt herzien.
- De variant Hellingbaan leidt tot grote aantasting van de in het Stedenbouwkundig Plan opgenomen erfgoedwaarden van de NDSM-werf. Dit geldt óók als de aanlanding hier enkel geschikt wordt gemaakt voor langzaam verkeer.

3. Kraanspoorvariant (voorkeursvariant), voor een gecombineerde Fiets/OV brug

De Kraanspoorvariant geniet de voorkeur boven de andere drie varianten op basis van de volgende overwegingen:

- De inpassing van de aanlanding ter hoogte van het Kraanspoor kent de nadelen die zijn genoemd bij de andere varianten niet of in minder mate (zie eerder genoemde aandachtspunten). Dit door de volgende karakteristieken;
- De aansluiting op de vervolgroutes naar de noordelijke deelgebieden van Haven-Stad (op de noordoever), de achterliggende wijken in Noord en Zaanstad (meer dan de helft van de fietsers gaat naar hier naartoe) is zo direct mogelijk zonder omrijbewegingen of congestiepunten.
- De route kan door meer ruimte voor het hoogteverloop goed, zonder omrijbewegingen of hoogteverschillen worden aangesloten op de NDSM-straat (Plusnet fiets).
- Ook de aansluiting van het OV (bus en/of tram) op het huidige en toekomstige OV-netwerk in Noord via een aanlanding via Kraanspoor is direct en zonder grote omrijbeweging te realiseren. Het is goed denkbaar dat als onderdeel van de transformatie van Haven- Stad de Displaystraat verlegd wordt en direct aansluit op

de Cornelis Douwesweg, de beoogde route voor de HOV ZaanIJ tussen Noord en Zaanstad.
- Er is voldoende huidige en toekomstige breedte en ruimte om de aanlanding goed in te passen voor zowel fiets als OV.
- Aanpassing van het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan NDSM-werf is niet nodig;
- De Kraanspoorvariant heeft een aantal bijzondere stedenbouwkundige effecten. Het Kraanspoor biedt nu het aanzicht van de rand van de stad maar kan bij de inpassing van de brugaanlanding hier een centrale plek worden in de reeks van plannen aan de Noordelijke IJ-oever. De brug landt aan bij het gebouw Kraanspoor, een landmark en herkenbaar oriëntatiepunt voor de fietser. Een gebouw dat in maat en schaal bovendien aansluit bij de nieuwe infrastructurele ingreep.
- Een andere bijkomend voordeel is dat de kade langs het water van het Kraanspoor mogelijk in de toekomst openbaar kan worden (nu particulier parkeerterrein) en de wandelroute langs het IJ gecontinueerd kan worden richting het westen, richting de noordelijke deelgebieden van Haven- Stad. Ook een andere oost-west structuur krijgt bij deze ontwikkeling meer betekenis. Door herinrichting van de openbare ruimte van het Kraanspoor (het weghalen van de keermuur aldaar) kan de zichtlijn tussen de Lasloods met het Kraanspoor, het water en de werfterreinen van Damen Shiprepair aan de westzijde hiervan weer hersteld worden.
- Het verschuiven van de aanlanding richting Kraanspoor leidt tot minder aantasting van erfgoedwaarden, ergo biedt zoals hiervoor beschreven zelfs de mogelijkheid om bepaalde erfgoedwaarden te versterken. De inpassing hier kan als erfgoed-inclusieve opgave worden beschouwd.

Aandachtspunten

De Kraanspoorvariant kent bij de inpassing een aantal aandachtspunten (die overigens ook bij de Hellingparkvariant zouden spelen):
- Er zijn verwervingen en/of aanpassingen van vastgoed noodzakelijk;
- De pier moet worden ingekort en de afbouwhaven moet worden afgeschermd;
- De lange doorzichten over het IJ welke het havenkaraker karakteriseren moeten worden geborgd, bijvoorbeeld door toepassing van ranke dimensionering en transparante materialen.

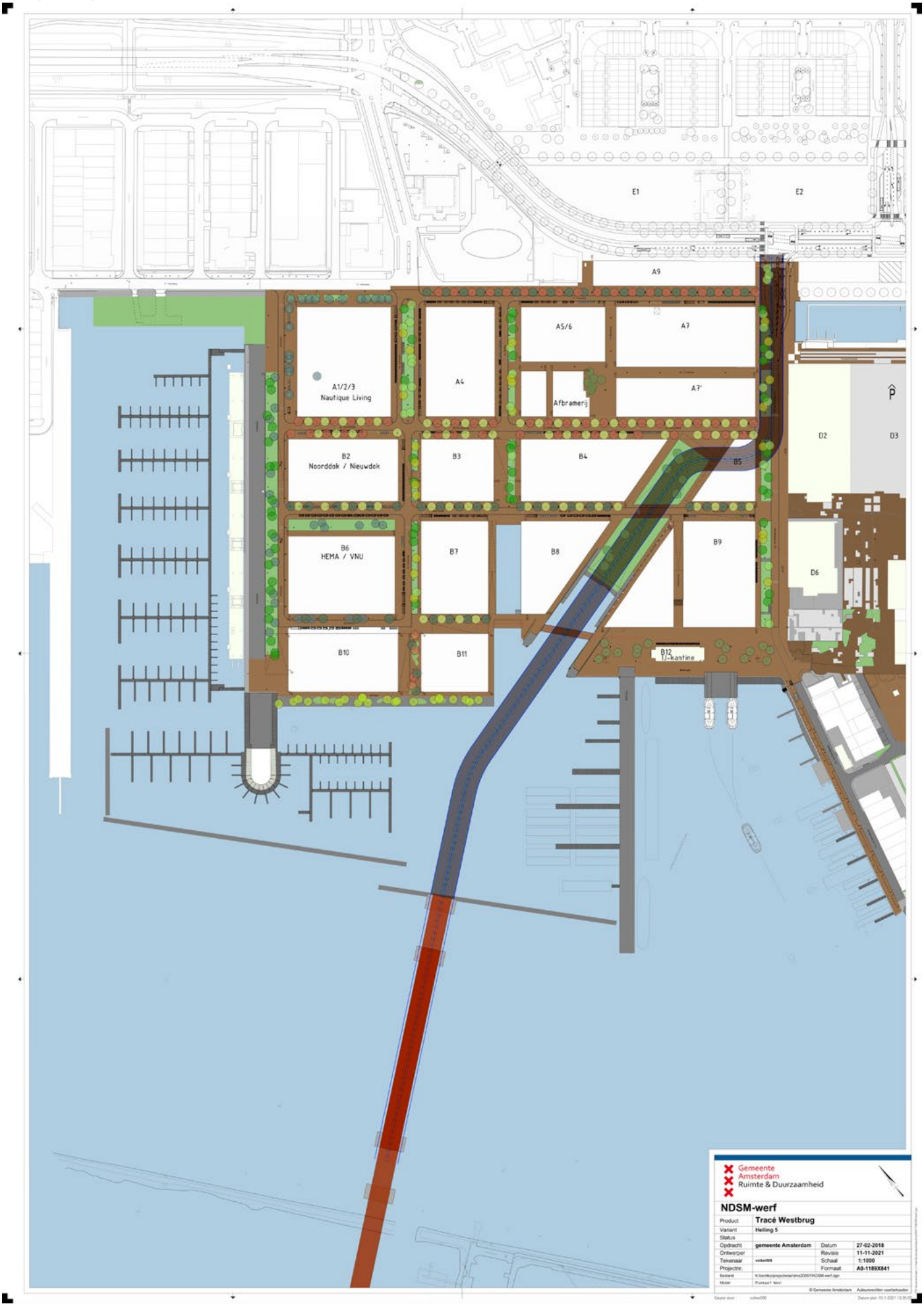
Daarnaast kent de inpassing van de Kraanspoorvariant een aantal specifieke aandachtspunten zoals:
- De directe aansluiting op de Cornelis Douwesweg als onderdeel van de transformatie van Haven- Stad (zie hiervoor).
- De aanlanding van de brug komt dichter bij het beoogde tracé van de Kabelbaan (omgeving Softwareweg). De onderlinge invloed moet nog worden bepaald.

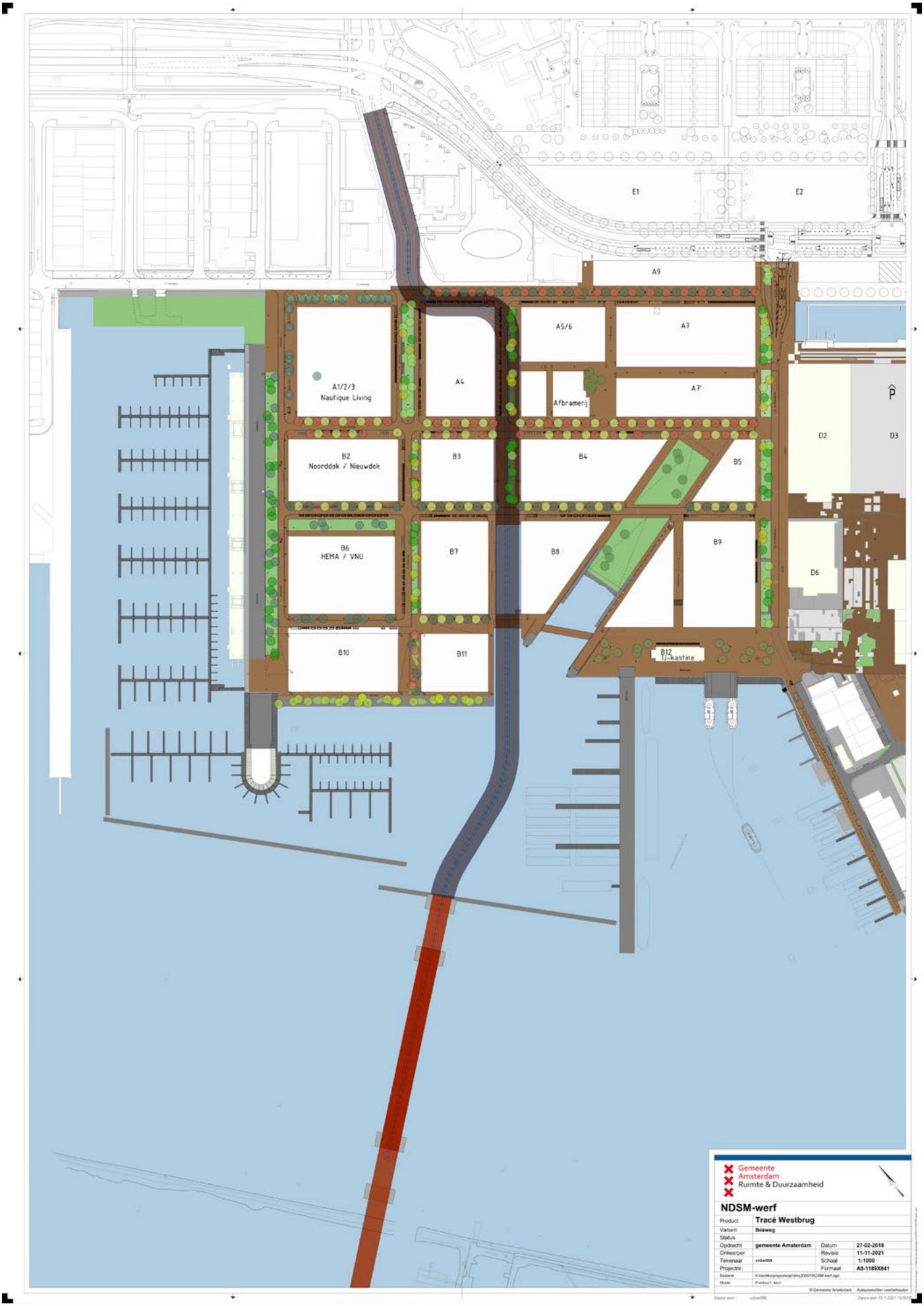
Conclusie

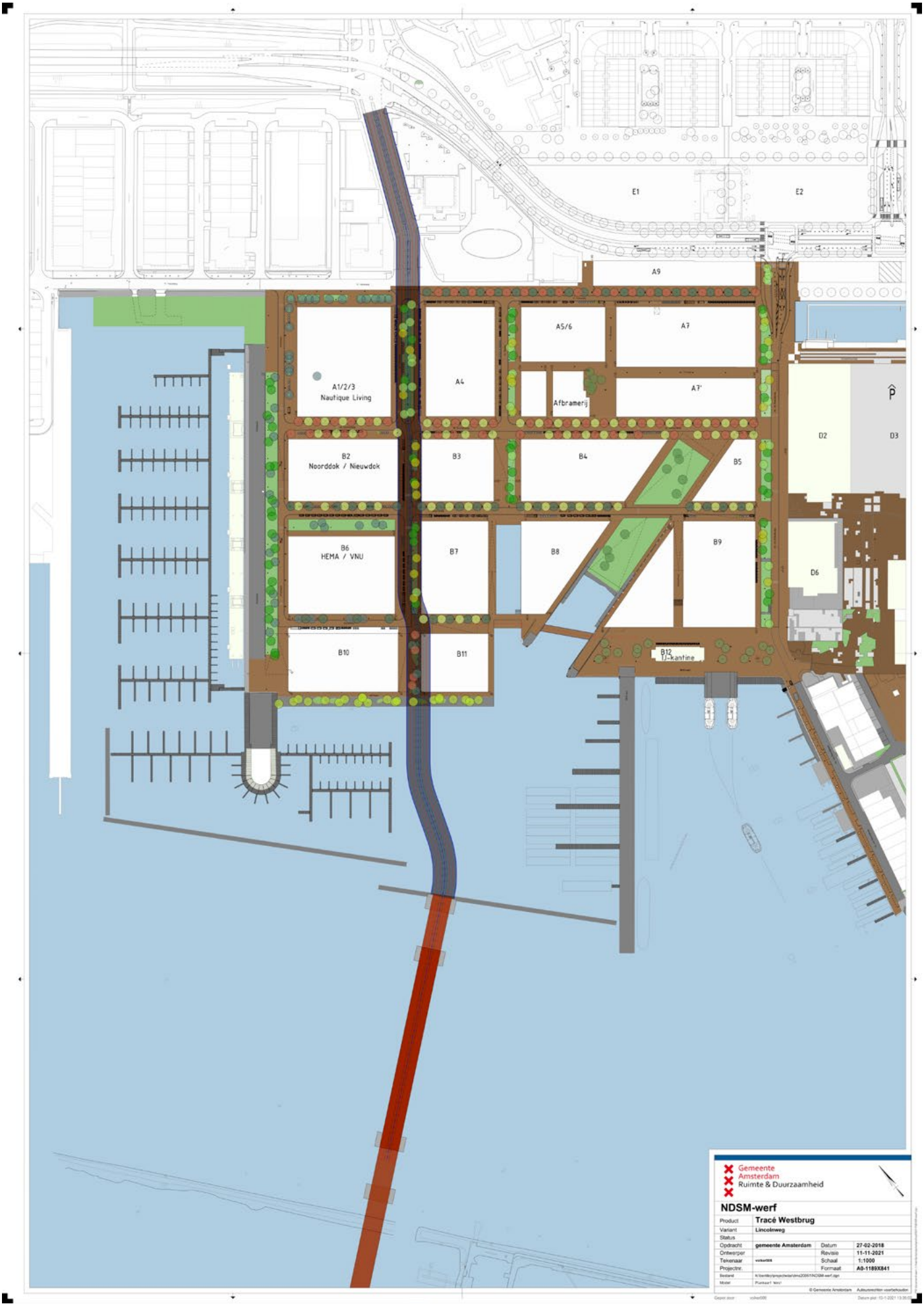
Alles overziend is de conclusie van deze Inpassingsstudie dat de variant Kraanspoor als aanlandingslocatie voor een gecombineerde fiets-OV brug duidelijk de voorkeur geniet boven de andere drie varianten ‘Hellingbaan’, ‘Ks Ibisweg’ en ‘Mt Lincolnweg’. Deze variant heeft een betere positie in het netwerk van verbindingen, heeft geen nadelen op het lagere niveau van inrichting en gebruik van de openbare ruimte en leidt niet tot grote aanpassingen en bijbehorende contractwijzigingen in het bestaande stedenbouwkundig plan NDSM.
Mocht in de realisatiefase van de Westbrug toch gekozen wordt voor een brug die alleen geschikt is voor fietsers, dan blijft nog wel de optie open om (naast optie Kraanspoor) op Hellingpark te kunnen aanlanden (het tracé zoals opgenomen in de eindrapportage van de commissie D’Hooghe).

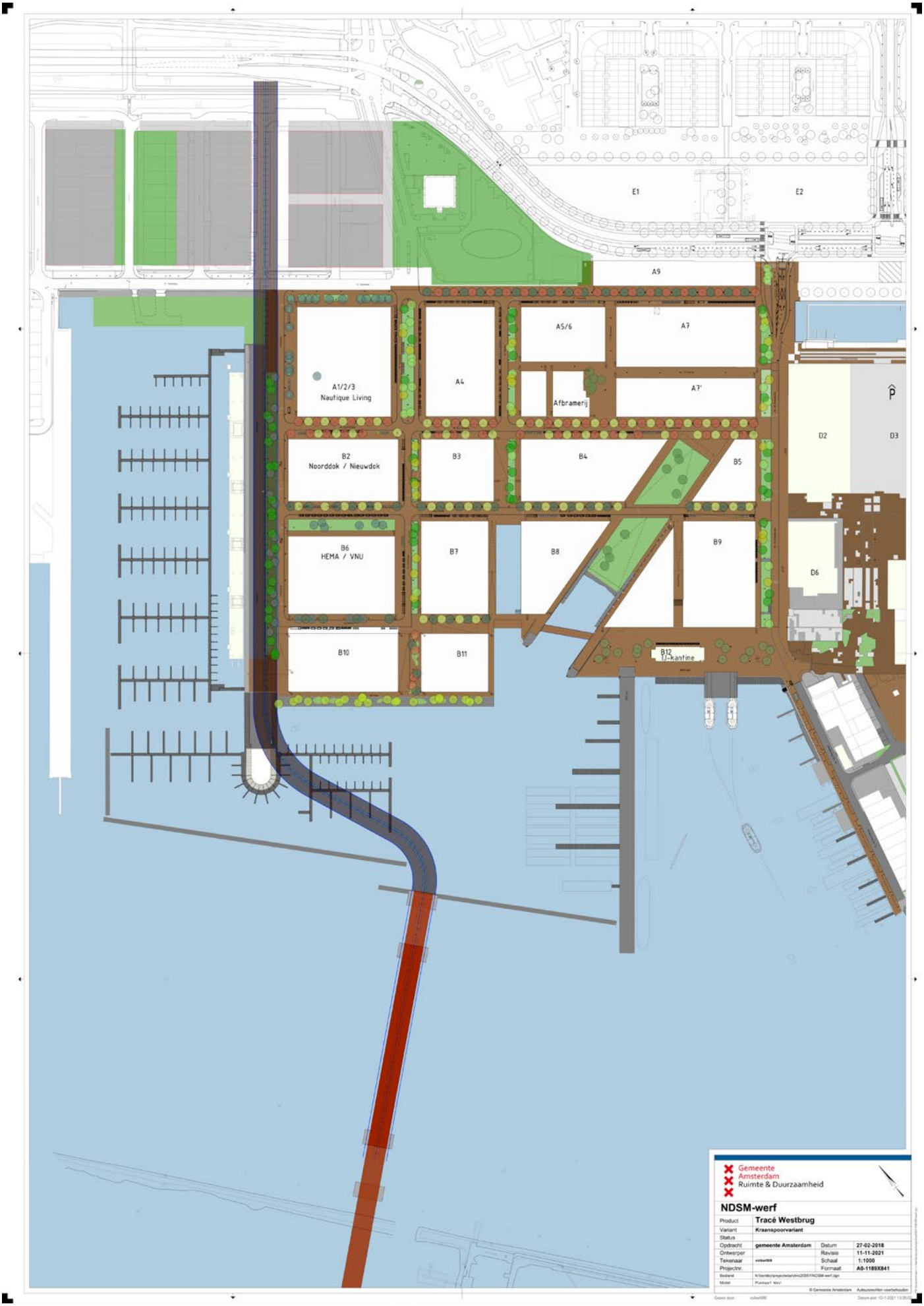

ZONE
diesel
toegestaan
en hoger
toegestaan
en hoger
toegestaan
taxi
2009
en jonger

Bijlage: Tracés gebruikt als onderlegger voor de uitwerking.




E1
E2
A9
A5/6
A7
A7'
A4
A1/2/3
Nautique Living
Afbramerij
P
D2
D3
B2
Noorddok / Nieuwdok
B3
B4
B5
B6
HEMA / VNU
B7
B8
B9
D6
B10
B11
B12
TJ-kantine
Gemeente
Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid
NDSM-werf
Product
Tracé Westbrug
Variant
Ibisweg
Status
Opdracht
gemeente Amsterdam
Datum
27-02-2018
Ontwerper
Revisie
11-11-2021
Tekenaar
Schaal
1:1000
Projectnr.
Formaat
A0-1189X841


E1
E2
A9
A1/2/3
Nautique Living
A4
A5/6
A7
A7'
Afbramerij
B2
Noorddok / Nieuwdok
B3
B4
B5
B6
HEMA / VNU
B7
B8
B9
B10
B11
B12
TJ-kantine
D2
D3
D6
Gemeente
Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid
NDSM-werf
Product
Tracé Westbrug
Variant
Lincolnweg
Status
Opdracht
gemeente Amsterdam
Datum
27-02-2018
Ontwerper
Revisie
11-11-2021
Tekenaar
Schaal
1:1000
Projectnr.
Formaat
A0-1189X841
Bestand
Model


E1
E2
A9
A1/2/3
Nautique Living
A4
A5/6
A7
A7'
Afbramerij
B2
Noorddok / Nieuwdok
B3
B4
B5
B6
HEMA / VNU
B7
B8
B9
B10
B11
B12
TJ-kantine
D2
D3
D6
Gemeente
Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid
NDSM-werf
Product
Tracé Westbrug
Variant
Kraanspoorvariant
Status
Opdracht
gemeente Amsterdam
Datum
27-02-2018
Ontwerper
Revisie
11-11-2021
Tekenaar
Schaal
1:1000
Projectnr.
Formaat
A0-1189X841