Verslag gesprekstafels
Publieksbijeenkomst Visienota Adviescommissie
Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam

30 januari 2020

TAFEL 1: Voltooien binnenring - PAG 2

Het doortrekken van de 'fietssnelweg' Marnixstraat – Weteringsschans – Sarpahatistraat over of onder het IJ en in Amsterdam Noord langs het Van Hasselt kanaal

- Namens commissie: Maarten Schmitt
- Voorzitter: [redacted]
- Notulist: [redacted]

TAFEL 2: Primaire verbinding Oost en Zeeburgereiland verbinding PAG 4

Het aanlanden van een tunnel of brug in Amsterdam oost rondom het Azartplein naar het Hamerkwartier, en een verbinding tussen de Oostelijke eilanden en het Zeeburgereiland

- Namens commissie: Alexander D'Hooghe
- Voorzitter: [redacted]
- Notulist: Meret Muntinga

TAFEL 3: Primaire verbinding West PAG 7

Het aanlanden van een tunnel of brug in Amsterdam west rondom het Stenen Hoofd of de Pontsteiger naar Buiksloterham of NDSM

- Namens commissie: Larissa van der Lugt
- Voorzitter: [redacted]
- Notulist: [redacted]

TAFEL 4: Ladder langs het IJ: PAG 10

Het realiseren van een fietspad langs het IJ met verbindingen op verschillende plaatsen over of onder het IJ

- Namens commissie: Christiaan Kwantes
- Voorzitter: [redacted]
- Notulist: [redacted]

TAFEL 5: De ideale brug PAG 11

Het realiseren van de ideale brug voor gebruikers op het land en op het water

- Namens commissie: Tim Peeters
- Voorzitter: [redacted]
- Notulist: [redacted]

TAFEL 6: De ideale tunnel PAG 13

Het realiseren van de ideale tunnel voor gebruikers op het land en op het water

- Namens commissie: Daan Boddeke
- Voorzitter: [redacted]
- Notulist: Frodo Bosman

TERUGKOPPELING PLENAIR – PAG 17

TAFEL 1: Voltooien binnenring

Het doortrekken van de 'fietssnelweg' Marnixstraat – Weteringsschans – Sarpahatistraat over of onder het IJ en in Amsterdam Noord langs het Van Hasselt kanaal

- Namens commissie: Maarten Schmitt
- Voorzitter: [redacted]
- Notulist: [redacted]

Deelnemers ronde 1: [redacted] (Borneo, ZBE-verbinding), [redacted] (bewoner Borneo) [redacted] (VNO NCW), [redacted] (voorheen beroepsvaart, nu bewoner Noord), [redacted] (Bongerd), [redacted] (Overhoeks), [redacted] (architect), [redacted] (bewoner Noord), [redacted]

Deelnemers ronde 2: [redacted] (lid ANGSAW, platform Voortuin van Noord), [redacted] (bewoner Nieuwendammerdijk), [redacted] (Reiziger door A'dam, algemene interesse), [redacted] (bewoner A'dam West en bezitter zeilboot), [redacted] (stichting luchttunnel), [redacted]

Kansen

- Uitzoomen naar het grotere schaalniveau en kijken naar de lange termijn.
- **Koppeling met het OV is belangrijk.** De binnenring is ook hartstikke goed voor de tram. Kijk daar ook naar in Noord.
- Plaats bij de Wagenaarbrug in Noord bewegwijzering voor de verschillende ponten.

Vragen

- Wat is de status van de binnenring en dan vooral van de stippellijn in Noord? Maarten geeft aan dat het gaat om een samenhangende ring. De exacte locatie ligt nog niet vast en is schematisch weergegeven. RONDE 1
- Hoe loopt de binnenring precies? De stippellijn in Noord ligt op het Van Hasselttracé. Hoe krijg je die route aantrekkelijk? Maarten geeft aan dat de stippellijn aangeeft dat het een zoekgebied is. Dit geldt niet alleen in Noord, maar ook voor het Oostelijk Havengebied en de Verbindingsdam. RONDE 2
- Wat is de samenhang met het Mobiliteitsplan in Noord? [redacted] geeft aan dat voor Noord een overkoepelend Mobiliteitsplan wordt opgesteld. De uitkomsten van de commissie worden hierin verwerkt. Daarnaast gaat het mobiliteitsplan naar de commissie toe. RONDE 2

Aandachtspunten (algemeen)

- Urgentie: het pontgebruik stijgt snel (ook de niet-centrale ponten). De prognoses van de gemeente zijn te traag. De groei van de ponten gaat sneller. Houd rekening met de huidige bouw in Noord. Neem geen onomkeerbare besluiten.
- Kijk ook naar de **impact op de wijken** en de mensen die daar wonen van nieuwe verbindingen. De verbindingen en de routes daar naartoe gaan door wijken heen. Dat levert grote stromen op. Kijk goed naar het effect daarvan op de wijken en haar inwoners.
- De binnenring moet **logica** hebben. Deelnemers geven aan dat fietsers voor de snelste route kiezen en geven aan dat dat niet de route over de binnenring is. Soms is dwars door de stad makkelijker dan er omheen. Zie de onderdoorgang Rijksmuseum, waar uiteindelijk de fietsverbinding terugkwam. Tegengeworpen wordt dat omrijden misschien wel wat oplevert als je makkelijker en sneller op je plek bent. Een parallel wordt getrokken met de auto in de jaren '60 die steeds meer naar buiten ging. Ook geven deelnemers aan dat de ring met name interessant is voor mensen die erbuiten wonen.

Aandachtpunten (locaties)

- Kies in west voor een wat wijdere ring. Misschien is dat op langere termijn wel beter.
- Je kan niet alleen op de flanken iets doen. Je moet ook centraal wat doen.
- Deelnemers geven aan dat de Johan van Hasselt een autoverbinding is. Hoe krijg je die veilig en comfortabel? De Havikslaan wordt genoemd als alternatief.
- De binnenring in het Oostelijk Havengebied ligt anders (via de Verbindingsdam). De huidige lijn gaat door de supermarkt. Is een echt ingewikkelde plek om het verkeer hier te kunnen regelen. Lijn zou gestippeld moeten worden en via de Verbindingsdam moeten lopen. Maarten geeft aan dat zowel via de Verbindingsdam als een nieuwe verbinding wordt onderzocht.
- Maak meer sporten in de ladder. Kijk ook naar de nacht. Op de meest voor de hand liggende plekken (Kop van Java en Stenen Hoofd) varen geen ponten omdat er bruggen zouden komen. Begin daar met pontjes.

Aanbevelingen - RONDE 2

- Over het Noordhollandsch Kanaal wordt ten noorden van de sluis een fietsbrug aangelegd. Brug over het NHK komt op. Je kan op 3 plekken het Noordhollandsch kanaal over (nieuwe brug, brug Havikslaan en de Wagenaarbrug). Houd hier rekening mee.
- Werk aan je **bewijslast** voor de binnenring. Niet iedereen verwacht dat het gaat werken. Zijn er voorbeelden van andere steden waar zo'n grote ring werkt? Langzaam verkeer kiest de kortste weg en dat is niet altijd via de ring.
- Ook wordt gepleit voor vertakkingen van de binnenring naar binnen toe, naar een kleiner systeem. Zo ontstaat een spinnenweb. Op de Binnenring zitten tegenwoordig al grote stromen. Hier heb je goede, brede, makkelijke verbindingen voor nodig.
- Gepleit wordt voor een kleinere ring via de Kattenburgerstraat en de (Nieuwe) Herengracht en in Noord via de Havikslaan. Via het Java-eiland ontlast je het centrale deel ook meer, is de verwachting.
- Koppel de binnenring aan een robuust basissysteem voor OV.
- Ligt de verbinding bij het Azartplein niet te er weg? Wat doet deze voor het ontlasten va het centrale deel? Maarten noemt het vervoerwaarde onderzoek waar Christiaan mee bezig is. Anderen geven aan met de ontwikkeling van het Hamerkwartier en op termijn Albe Marle en de Oranjewerf meer potentiele gebruikers te verwachten.
- Verdichting is ook vergoeding. Houd rekening met de ecologische en **groene structuur** in Noord. Respecteer de groene stukken die er zijn, houd die luw en respecteer de rust. Er wordt heel veel gebouwd, maar er wordt niet gewerkt aan groen. Maak gebied Sixhaven een groen en luw gebied (en geen kantoren). De verbinding via het Azartplein gaat druk zetten op route door het Vliegenbos, maar houd dat luw.
- De ladder kan niet overal langs het IJ in Noord (zie bijvoorbeeld de brug over het NHK). Op sommige plekken ligt de ring op de Noordoever wat meer naar binnen toe.
- Praat vooral door. Blijf ons uitnodigen. Maar ook: ga wel bouwen.
- Laat de ponten schuin overgaan en maak kruisverbindingen. Zo maak je extra dwarsverbindingen. Zie ook de NDSM-pont, die schuin overgaat.

TAFEL 2: Primaire verbinding Oost en Zeeburgereiland verbinding

Het aanlanden van een tunnel of brug in Amsterdam oost rondom het Azartplein naar het Hamerkwartier, en een verbinding tussen de Oostelijke eilanden en het Zeeburgereiland

- Namens commissie: Alexander D'Hooghe
- Voorzitter: [redacted]
- Notulist: Meret Muntinga

Deelnemers ronde 1: [redacted] - Binnenvaart (Schuttevaer), [redacted] - Voorzitter commissie Kop Java en bewoner stenen hoofd, [redacted] – Fietsersbond, [redacted] - Bewoner Java-eiland, [redacted] - INholland vertegenwoordiger, [redacted] - recreatievaart belangenbehartiger, [redacted] - architect en bewoner, IJburg

Deelnemers ronde 2: [redacted] (Bewoner westelijke), [redacted] (Noord), [redacted] (Architect, bewoner Zeeburgereiland), [redacted] (IJbaan), [redacted] (Bewoner Sporenburg), [redacted] (Bewoner Java-eiland), [redacted] (bewoner Java-eiland) [redacted] (Fietsersbond)

VERBINDING OOST

[redacted]:	Aandachtspunt is ontsluiting naar de noordelijke aanlanding. Jachthaven is fel tegenstander van verbindingen over tussenwater in Noord tegenover Azart. Ik zie wel de waarde van deze plek. Aansluiting is zorg.
[redacted]:	Een brug begint al in de stad. Als je het over een brug hebt heb het dan altijd over een enorm traject. Azart plein is te excentrisch. Kan alleen als de toegankelijk bekend wordt gemaakt. Amsterdammer moet begrijpen waarom je het doet en hoe je het doet.
[redacted]:	Tunnel is de meest ideale variant. Brug die er nu is in het ontwerp daar word ik wel blij van.
[redacted]	Het mooie van de voorstellen die er nu liggen is dat er voor recreatie vaart een beetje bescherming is.
[redacted]	Javabrug vond ik een grote ramp. Behalve de Fietsersbond was iedereen tegen. Commissie op het stadhuis was er niemand tegen. Na vanavond ben ik gerustgesteld. Het totaal kan ik achter staan, Ik heb vertrouwen. De gemeente kan misschien niet zo groot denken als u dat doet. U plan gaat heel duur worden.
[redacted]	Foto is erg gezien vanuit de stadskant. Daar moeten we erg voor oppassen

ZEEBURGEREILAND

[redacted]	Wij gaan in sluisbuurt een nieuw pand ontwikkelen. 30.000 vierkante meter. Goeie verbinding fiets en OV is essentieel. Grote schrik dat ook ARK in scope kwam. Pleidooi: zo snel als mogelijk een Fietsverbinding (mits sociaal veilig). Als het kan heel snel. OV komt er.
[redacted]	Uit rapport blijkt dat verbinding met achterland belangrijk is. Dus er moet een verbinding komen.
[redacted]	Waarom wordt de verbinding niet gebruikt om verbinding met IJburg te

	maken.
[redacted]	Waarom niet verbinding naar Cruquius, dan hoef je geen klep te maken. Die kan snel.
[redacted]	Voorbeeld hoppen: Sporenburg - Borneo - Zeeburgereiland
[redacted]	Belangrijk dat je wel aan reistijd wint.
[redacted]	Je bent met een belachelijk probleem bezig. Hier helpen alleen belachelijke oplossingen. Je moet groot durven denken.

Samenvatting:
Rond Azartplein niet veel aan de hand, veel instemming met commissie.
Zeeburgereiland, erg complex. Er wordt aan bruggen gedacht. Kansen in het gebied Cruquius.

TWEEDE RONDE

[redacted]	Kans: KNSM eiland is ook een mogelijkheid. Onderzoek de tunnelverbinding naar KNSM. Verbindingsdam is een dramatische knoop. Vraag: Hoe diep moet het hier zijn?
[redacted]	Aanname iedereen wil naar CS klopt niet. Als je op Zeeburgereiland dan zie je sporenburg en dan wil je daarheen. Op de JF van Hengelstraat zijn meer dan 50 garages (Carports). Dat is onveilig. Ver ingedamd kruispunt bij Brazilië is problematisch.
[redacted]	Probleem bij verbinding Sporenburg is dat ie gek uitkomt in de sluisbuurt. Kans: Voetgangersbrug naast de Amsterdamse brug.
[redacted]	Oranje sluizen moeten beter over fietsbaar worden. RWS is net bezig met een renovatie hiervan. Dit is een kans, zoek dit uit!!
[redacted]	Kabelbaan is oversteek voor OV met eigen relevantie. We zijn gecharmeerd van de commissie. KANS In oost zijn ook mogelijkheden voor de kabelbaan. En fietsen kunnen ook in de kabelbaan. Zou je niet in de filosofie van de commissie ook zorgen dat je op de plekken waar je oversteekt ook een tram erover heen. Doe niet alleen een fietsbrug!
[redacted]	Maak in noord eerst fietsplan en dan pas woningen. En binnenring ook tram.
[redacted]	Ik zie een kans dat er bij een verbinding niet alleen een verkeers verbinding. gebruik een verbinding ook als bestemming (rustpunt). Zie het ook als groene corridor. Bijvoorbeeld kompas eiland als groene oase in de stad. Dan dit als stepping stone.
[redacted]	Kompas eiland is interessant maar inname van het water. Hoe heilig is het water?
[redacted]	Wat er in de wijk leeft. Het water is het groen. Dat leeft. Daarmee is niet gezegd dat dat onaantastbaar is. Openheid van het gebied is belangrijk

[redacted]	Kompaseiland moet groen eiland zijn. Mensen zijn alert op openheid en buitenruimte.
[redacted]	Wat denken jullie van een fietspad door het dok tussen sporenburg en Borneo.
[redacted]	Ja in Vancouver is een fietspad door het water. Dit was voor de gemeente een no Go. Niet alle bewoners waren enthousiast hierover.
[redacted]	Waarde van huizen is verdubbeld. Waarde parkeerplaatsen is gelijk gebleven, Auto's zullen als probleem gelinieerd worden, Carports geen probleem. Kruispunten worden geen probleem meer. We bouwen iets voor over 100 jaar. Dan wordt erg geen auto meer gereden
[redacted]	Het IJ is van een bijzondere schoonheid. Net als NY east river. Houd het open !! Veerboten zijn mooi. Veerverbindingen moeten frequenter gaan
[redacted]	In het wknd de pont vaker laten varen.
[redacted]	Amsterdam heeft behoefte aan zichtbare verbindingen zodat je voelt dat Amsterdam 1 is.

.

.

TAFEL 3: Primaire verbinding West

Het aanlanden van een tunnel of brug in Amsterdam west rondom het Stenen Hoofd of de Pontsteiger naar Buiksloterham of NDSM

- Namens commissie: Larissa van der Lugt
- Voorzitter: [redacted]
- Notulist: [redacted]

RONDE 1	
[redacted]	Autoverkeer Oost West. Binnenring. Nassaukade is nu vooral een autoverkeerroute. Van Diemenstraat. Drukte met autoverkeer, daarom is aanlanding bij stenen hoofd verbinding. Stenen hoofd. De Ladderstructuur wordt beaamd. Belangrijkste argumentatie is veiligheid. De tijdelijke pont verplaatsing naar het Stenen Hoofd was al levensgevaarlijk. 3 dagen geleden weer een ongeluk gebeurd. 1 pontje heeft al een te grote impact op de T. Laat staan een aanlanding van een grotere oeververbinding. Heeft voorkeur voor een tunnel
[redacted]	De essentie van de boodschap wat we tot ons genoegen terugzagen is het idee van de ladder. Het systeem denken, in de hele breedte bekijken. We zag zelfde taalgebruik. Het klikte. Idee is dat de stichting ongeveer gelijktijdig met de adviescommissie klaar is. Dit loopt parallel aan jullie werkzaamheden. Om mee te kunnen lopen met het advies. Na lange studie en locatiekeuze zit in het westen en oostkant, wat verder uit het centrum. NDSM naar Houthavens/Minervahavens. UN Studio heeft beeldschoon ontwerp gemaakt. Goodwill daarmee gekregen. Belangrijk: kabelbaan niet in plaats van brug of tunnel. Nee, het is en-en. Het ladderidee! Om het vervoer te spreiden. Kabel baan verbinding i.r.t. havenstad heeft zijn eigen relevantie. Aansluitend op netwerk van OV is belangrijk. Altijd multimodale oplossing kiezen, groot denken. Station Noord. Aansluiting NDSM / Zaandam. Zuidelijke aanlanding aantakken bij gesloten ringlijn (metro). Verder geen opvatting over brug/tunnel. Toekomstgerichtheid is cruciaal. Lef hebben.
[redacted]	Zorgen cultuurhistorische aspecten IJ
[redacted]	Was eerst een sterke voor stenen hoofd. Maar vooral voor een tunnel. En maak de tunnel iconisch. Met licht en lichtkunst. Statement maken. Na vanavond geen voorstander voor stenen hoofd verbinding maar voor verbinding bij de Pontsteiger of Haparandadam. Verder: begin in het westen! Niet in het oosten. PTA is quick win, snel besluiten dat deze verder de stad uit moet de haven in waar meer ruimte is voor de grote schepen.
[redacted]	Drie dingen; 1 we beseffen ons niet dat het heel snel gaat. Eerst fiets, nu elektrisch. Straks snelwegfietsen. We moeten langs de gracht over de binnenring. De binnenring moet verplaatst worden aan het einde richting oversteek. 2 Bij de nassaukade auto's eraf. 3 Misschien ook tram erbij op de binnenring. OV koppelen is sowieso een goed idee, om noord echt bij de stad te betrekken. Goed idee. Altijd meenemen. Zeer kansrijk wat er gebeurd. Hebben we het lef om het echt door te zetten..
[redacted]	12 jr geleden in Noord komen wonen. Pontsteiger pont zit al bomvol. 1: opschalen met de ponten is stap 1, zowel Distelpont als Ponsteiger/NDSM opschalen, ook 's nachts. Recent in Rotterdam geweest. 4 bruggen 3 tunnels. Hoe kan het zo zijn dat ze het in Rotterdam voor elkaar krijgen en hier niet?? Irritatie over de situatie dat we het in Amsterdam maar niet voor elkaar krijgen. Hoofdstad aan grote rivier zonder oeververbindingen. Kan toch niet waar zijn..??!! Stenen Hoofdverbinding lijkt niet toekomstbestendig. Te krap. Haparandadam lijkt meest interessant als het echt drukker wordt en er bijgebouwd wordt.

	Te veel Focus op Centrum. Bij stenen hoofd ook focus op centrum. Denk groter, meer westelijk.
[redacted]	Werkgroep Sprong vanuit fietsersbond; we willen een verbinding waar je kan doorfietsen. Geen voorkeur brug of tunnel. Waarschijnlijk met tunnel meer mogelijkheden. We willen meerdere verbindingen. EYE tunnel had voorkeur. Westerdokskade omlaag en bij van der Pekbrug omhoog komt. Lange lijn. Geef daarbij prioriteit aan west. Ook verbinding nog verder weg naar het westen. Hembrugterrein, waar nu de pont gaat. Heel erg dat het zo lang duurt. Hechten waarde aan korte termijn IJ-tunnel.
[redacted]	Twee locaties voor verbinding aan westzijde; van mening dat Pontsteiger meer logisch punt is. Buiksloterwegpont wordt gemeden. Goede plek voor Zuidkant. Logische plek, goede verbindingen met netwerk (ring) Het is het ontdekken. Bij EYE-tunnel vervoerswaarde hoger dan bij stenenhoofdtunnel. Voorkeur voor een tunnel. Vaste oeververbindingen. Voorkeur gaat uit naar een tunnel. Grote afstanden. Brug lastiger in te richten met weersomstandigheden. Tapis roulants in tunnel. Tunnel lijkt een veiligere oplossing, ook met betrekking tot brugspringer/zelfmoord. Aandachtspunt. Een tunnel of brug duurt lang. Zorg dat het tussentijd beter geregeld is. Intensiveer oost en westponten om NU al de druk op het CS te ontlasten en mensen de kans te geven deze bewegingen te ontdekken en zich eigen te maken. Dat is makkelijker voor de toekomst.
RONDE 2	
[redacted]	Zeer voor de optie Haparandadam. Betekenis zit hem in de transformatie. Als je een tunnel of brug legt. Het geeft een nieuwe ontwikkelingsdynamiek, passend bij de jonge dynamiek van de Houthaven en Minervahaven. Stenen hoofd is te gevoelig. Houthaven/Minerva haven veel jonger gebied. Dynamiek bij NDSM terrein is ook nog jong en veranderbaar/aanpasbaar op juiste inpassing. Let ook op feit dat bij Pontsteiger / Kostverloren vaart een drukke vaarroute is, dat maakt het lastig daar. Excentrisch? Maak de toegang vanzelfsprekend, met de nodige transformatie, onderdeel met goed programma ook. Niet alleen woningen. Slimmer denken. Er wordt te klein gedacht. Laatste vertaling die ik daar zelf voor gevonden heb: openheid van het IJ koesteren. Drie tunnels maken. Met de afspraak dat we het onderwaterwerelden noemen. Azartplein, CS, Haparandadam. Extensies eraan, gigantische bunker waar je 24/7 kan uitgaan. Ondergronds programma toevoegen. Meer lef hebben meer radicaal denken.
[redacted]	Aanlanding. Aansluiten op logische toegangsweg die ruim van opzet is, zodat natuurlijke flow ontstaat. Nog geen voorkeur voor plek.
[redacted]	Luchttunnel van 50 m hoog, glazen buis waar passagiersschepen onderdoor kunnen. Bij Centraal station.
[redacted]	Nautische belangen behartiger. Binnenvaartschipper. Stenen hoofd doorn in het oog. Haal het stenen hoofd weg. Creëer daar meer speelruimte voor de nautiek als je bij SH te werk gaat. Tweede punt: havenstad; bedrijven laden lossen. Kunnen wij daar nog onze producten lossen/laden. Ontwikkeling pas na 2040. Daarom misschien niet te snel te westelijk want HS ontwikkeling gaat erg langzaam. Voorkeur voor tunnel. Nautisch beste oplossing. Brug die steeds open moet is geen goede oeververbinding. Nautisch is Haparandadam veruit de beste plek. Stenen Hoofd zit al in een bocht, is lastig. Tunnels iconisch maken met zichtlijnen daglicht etc. zoals gepresenteerd door Alexander de Hooghe. Met winkels / licht etc
[redacted]	Prioriteit op West leggen. Grootste druk. Stenen hoofd lijkt logisch. Begin bij waar de druk het hoogst is. NDSM meer voor Haven stad. Meerdere verbindingen aan de westkant. Voorkeur voor een brug. Beleving. Doorrijden in de buitenlucht. Noord zichtbaar verbonden. Verder: Schuine oversteek mogelijk? Beperkend voor aanknopingspunten als je alleen maar loodrecht op de oever

	mag oversteken.
[redacted]	Tram eraan koppelen. Jammer dat Haparandadam niet op de kaart die hier op tafel ligt in beeld is. Te kleine uitsnede. Verbinding met tram maken, tram laten oversteken moet je altijd doen. Combinatie van fiets en OV. Brug heeft voorkeur in combinatie met tram naar NDSM. Met ook aantakking op toekomst naar metro/tram verbinding naar Zaanstad. Is er ook gestudeerd om bij de Pontsteiger rechtdoor te gaan?!
[redacted]	Westen interessant. Drukste kant van de stad. In prioritering Westkant als 1e aan bod. 2/3 van de mensen. Stedenbouwkundig prioriteit. Stenen Hoofd, maar ook Haparandadam heel interessant. Mijn grote zorg daar is / agenderingspunt. NDSM wordt volgebouwd. Alle kavels worden bebouwd. Hou nu strategisch ruimte vrij voor het te laat is. Bundel de pontovergangen. Amsterdam is een bruggenstad. Laten we de mooiste en meest bijzonder bruggen gaan maken. Noord psychologisch verbinden aan de centrale stad.
[redacted]	Goede aanpak. OV erbij interessante gedachte.

TAFEL 4: Ladder langs het IJ:

Het realiseren van een fietspad langs het IJ met verbindingen op verschillende plaatsen over of onder het IJ

- Namens commissie: Christiaan Kwantes
- Voorzitter: [redacted]
- Notulist: [redacted]

RONDE 1

Deelnemers:
[redacted] (bewoner Noord), [redacted] (gemeente Amsterdam, woont in Haarlem, fietst woon-werk), [redacted], [redacted] (betrokkenheid met Sixhaven), [redacted] (gemeente Amsterdam en bewoner Overhoeks), [redacted] (bewoner Overhoeks), [redacted] (bewoner), [redacted] (bewoner , [redacted] (Parool)

Kansen:

- Zo snel mogelijk een voetgangerstunnel aanleggen achter CS. (door meerdere bewoners aangegeven). Omdat het gebied bij Adamtower en Eye zich steeds verder ontwikkeld als uitgaansgebied, inclusief een congreshotel. Achter CS is dan een logische locatie. Roep om dit serieus te onderzoeken. Hier zou volgens aanwezigen al mee begonnen kunnen worden.
- Voetgangerstunnel aanleggen als alternatief voor Sixhaven, onderzoek de samenhang.
- Aan de Noordoever de ladder niet strak langs het IJ leggen. Het gebied in de punt groen en rustig houden. Met een groene verbinding langs het Noord Hollandskanaal naar het noorden en de Schellingwouderscheg richting het oosten. Behoud recreatieve waarde van het gebied, dit gebied niet verdichten zonder te vergroenen.
- De boom van de ladder meer noordwaarts leggen, bijvoorbeeld Havikslaan of de Johan van Hasseltweg.
- Ponten aan de westzijde vanaf Houthavens en vanaf het station CS naar NDSM en Distelweg combineren tot 1 verbinding Pontsteiger – NDSM met een hoge frequentie. De frequentie van de drie verbindingen is nu te laag. Met een hoge frequentie fietsen mensen wel naar deze pontverbinding en worden de ponten achter CS ontlast. Het gebied Distelweg en NDSM zijn nu door bruggen met elkaar verbonden, waardoor het niet meer nodig is om twee aanlandpunten te behouden.
- Tramlijn doortrekken over de verbinding Azartplein – Hamerkwartier
- Advies oeververbinding moet de basis worden voor de verdere ontwikkeling van Noord
- Combineer de ladder en de verbinding aan de westzijde met de snelfietstroute Zaandam.
- Oranjesluizen geschikt maken als fietsverbinding.

Vragen:

- Blijven de ponten achter CS als een voetgangerstunnel wordt aangelegd?
- Is er een functionele reden waarom de ladder de oever van het IJ volgt?

Bedreiging

- Ontwikkeling van metrostation Sixhaven, houdt in dat het station door middel van gebiedsontwikkeling "terugverdiend" moet worden. Er moet in dit gebied juist ruimte voor groen blijven.

TAFEL 5: De ideale brug

Het realiseren van de ideale brug voor gebruikers op het land en op het water

- Namens commissie: Tim Peeters
- Voorzitter: [redacted]
- Notulist: [redacted]

Deelnemers ronde 1: [redacted] (architect), [redacted] (architect en bewoner Noord), [redacted] (bewoner en fietser), [redacted] (stichting Luchttunnel 'FLIJover'), [redacted] (zeiler)

Deelnemers ronde 2: [redacted] (watersportverbond [redacted] (Fietsersbond Amsterdam en bewoner Noord), [redacted] (bewoner Overhoeks), [redacted] (bewoner, auteur), [redacted] (bewoner Noord)

Kansen

- Een brug die zo hoog is dat hij nooit open hoeft
- Windvrij en waterdicht
- Overkapping
- Een symbool voor de stad. Landmark; beeld van een verbonden stad, genieten van het water
- De verbinding ook als bestemming ontwerpen
- Verblijfsplek, niet louter een functioneel object
- Winkels
- Gescheiden (toegangs)banen: een voor snellere en een voor langzamere fietsers
- Informatieborden met o.a. informatie over bedieningstijden en stremmingen
- Gebruik zonnecellen
- In de zomer is de meeste recreatievaart. Dan moet de brug vaker open. Maar in de zomer schijnt ook de zon het meest en is wachten minder erg.
- Koffietentje op de brug
- Beleving van het water
- Brug vanuit de stad op kunnen en vanaf de oever.

Aandachtspunten

- Bedieningsregime, o.a. spitssluiting (fietsers), snellere opening van de brug (waterrecreatie), Blauwe Golf (gecombineerd met Schellingwouderburg), 24-uurs bediening, 20 minuten regime (per keer 20 minuten open)
- Golfbrekers t.b.v. de recreatievaart
- Aanlegsteigers
- Recreatieboten moeten aan twee kanten kunnen passeren
- Reflectie van radar (geldt voor beroepsvaart)
- Overbrugging hoogteverschil, hellingshoek (fietsers)
- Scheiding van fietsers en voetgangers
- Fietsers willen liefst recht op de brug af fietsen, zich oriënteren op het water en niet hoeven wachten
- Wind
- Ontwikkeling van de fiets, elektrificatie
- Verschillende typen gebruikers (dé fietser bestaat niet)
- Toegankelijkheid voor mindervaliden, lift

Vragen

- Waarom kan de vaarweg niet smaller?
- Is er over een heftbrug (zoals in Rotterdam) nagedacht?
- Is er een analyse gemaakt waaraan een fietsbrug moet voldoen, vanuit het fysiek van een fietser?
- Moet een brug iconisch zijn? Groep is verdeeld.
- Hoe gaat de brug heten?

TAFEL 6: De ideale tunnel

Het realiseren van de ideale tunnel voor gebruikers op het land en op het water

- Namens commissie: Daan Boddeke
- Voorzitter: [redacted]
- Notulist: Frodo Bosman

Deelnemers ronde 1: [redacted]

Deelnemers ronde 2: [redacted]

Rondje wensen:

- breed, mag wat kosten, licht in vallen, winkels erin, balkon
- helling die op normale fiets ook door mensen op leeftijd goed te doen zijn, Rialto brug Venetië maar dan onder water, sociaal veilig
- sociaal veilig want licht, maximaal 2% helling of rolbanden, tunnel in de buurt van CS [bij CS bij westertoegang (bij dat stukje water daar, daar is nog wat ruimte), in Noord bij Buiksloterkanaal]
- wandelboulevard, ondergronds winkelcentrum ('koopgoot met een dak')
- astmatisch, problemen met hoge hellingen en harde wind, shuttleverbinding (onbemand) voor fietsers (tramvervoer) in aparte buis (want als ze langs elkaar schieten zou dat onprettig zijn), overlastgevende horeca in de tunnel (met goede ventilatie)
- verwachting dat een tunnel duur is, beter de IJtunnel gebruiken, 1 tunnelbuis (aan de oevers liften, rolbanen etc), ligt al ideaal in as Weesperstraat, fietssnelweg, voetgangersparadijs, helling in tunnel zelf valt mee, maar daarnaar toe te stijl en dat is oplosbaar door gebruik elektrische fietsen of wind. Nood- en hulpdiensten?
- multifunctioneel, ook OV, verder simpel van A naar B
- voetgangerspassage naar CS
- "de ideale brug is een tunnel"
- leven erin, het is ouderwets dat het een zwarte sleuf is, het kan een kunstwerk zijn of met wisselende kunst
- nautisch verstandig, goede hellingshoeken, sociale veiligheid, voorbeeld tunneltje naast CS (eigenlijk al aan de lange kant, ca 80 m), leven erin aanbrengen, uitkijkpunt omhoog (glazen koepel)
- achter CS moet primair voor voetgangers zijn, daar mogen dan ook trappen en roltrappen; op de flanken juist voor fietsers, (veilig, licht, aantrekkelijk), achter CS niet die lichtkoepels maar die zijn juist heel leuk, maak het speels
- graag 24 / u per dag te gebruiken, dus alleen op plekken waar het druk is
- er is geen ideale tunnel want veel discussie. Een ideale tunnel is betaalbaar, veel goedkoper dan de afgelopen decennia is gedaan. Sociaal veilig, waar het druk is. Politie moet erdoorheen kunnen rijden. Er zijn vliegvelden en stations met tunnels. Niet afstappen. Rotterdam: 8000 mensen per dag, in A'dam zijn dat er veel meer, dus geen rolbanden. Ponten braken fietsers uit, dat leidt tot congestie en opstoppingen, dus doorfietsen nodig.

Aandachtspunten / risico's

- wil blijven fietsen
- hangt van de plek af
- ingang moet vindbaar zijn (tunnel Antwerpen was onvindbaar)

- geen steile roltrappen (levensgevaarlijk)
- sociale veiligheid
- IJtunnel is te diep
- geen lopende banden, voelt onveilig, niet prettig
- sociale veiligheid geldt ook voor kinderen, belangrijk is licht, liever geen beveiliging (moet uit zichzelf veilig zijn)
- s nachts onbruikbaar (behalve op heel drukke plek misschien)
- Noord staat voor auto's al vast, ook in centrale deel (ook als er iets op CS gebeurt moet je ook naar Noord kunnen vluchten). Denk ook aan schepen met gevaarlijke stoffen (veiligheidsrisico). Dus: nood- en hulpdiensten ook door fietstunnel

Kansen

- onbelemmerde doorvaart (zeilschepen en port of Zwolle)
- een tunnel kan concurreren met de pont
- Zeecruiseschepen zijn niet zo diep, tunnel zou er onder kunnen passen
- tunnels hoeven niet open zoals bruggen
- te overbruggen hoogteverschil hoeft niet veel groter te zijn bij tunnel dan bij brug
- misschien gemeentelijke loketten onder de grond ipv winkels
- ponten proportionaliseren de hoeveelheid mensen die aan wal komen: beetje voor beetje
- binnenring verandert manier van kijken, en ook hoe je naar een Azartpleinverbinding kan kijken
- op hellingbaan: plateau (wagon), waar je makkelijk van af kan stappen
- een tunnel kan je meer mee: zoals bios, je kan het vertakken, zonder dat je er op het land last van hebt
- ingang tunnel hoeft niet aan oever, mag best op minder drukke plek wat verder in de stad

Vervolgvragen

- hoe kunnen we de stromen mensen veranderen door de tunnels?
- blijven de ponten varen als er bruggen tunnels komen? (Zou kiezen voor ponten ipv tunnels of bruggen!)
- heeft de commissie ervaring met ringen voor fietsers, want ringen horen meer bij auto's (ik fiets recht, niet in een ring, bijv in grachtengordel probeer rechte lijn te vinden)
- zouden ponten meer dwarsverbindingen kunnen vormen (ipv recht naar de overkant), meer een soort watertaxi (tegen betaling zou denkbaar zijn)
- onbelemmerde vaart naar het achterland
- veel bruine vaart in Amsterdam (staande mast), wordt onvoldoende rekening mee gehouden
- west / midden / oost zones, is het niet beter te denken over centrale verbindingen, IJtunnel zou goed werken hierin
- welke delen van de oever moet vrijgehouden worden (aandachtsgebieden), waar nu misschien al plannen zijn voor gebouwen
- treinwagon waar je in en uit kan stappen (amfibische tunnel)
- hoe los je de nacht op bij tunnels?
- noordbeen van de ladder is onlogisch, moet niet in de trechter
- twijfels over rekenmodel, onderzoek onder reizigers (1 op 5 naar CS), liever wel zo dicht mogelijk bij CS, geen geloof in spreiden op flanken
- voetgangers naar CS, fietsers meer spreiden
- hoop dat gemeente Advies meeneemt; ook voor besluit over metrostation (waarschijnlijk metrostation niet meer nodig)

- ingang metrostation gebruiken als ingang voor voetgangerstunnel!
- in het centrale deel staat de boel in de fik, waar er iets brandt, dat moet je blussen, kortste verbinding tussen oevers met hoogste vraag
- graag meteen tunnel voor voetgangers en fietsers, anders hebben we daar later spijt van
- parkeergarage over gehele lengte van tunnel a la Utrecht, voor sociale controle
- voorbeeld van Rijksmuseum, toen tunneltje gesloten was moesten fietsers omfietsen en dat doen ze niet

Overall beeld, samenvattend

- vrije doorvaart is belangrijk
- IJtunnel gebruiken voor fiets is kans
- functies onder water toevoegen, er zijn er vele genoemd: winkels, gemeenteloketten, wandelboulevard, functies waar de stad dan geen last meer van heeft, bios, kunst, parkeergelegenheid, fietsenstalling
- een goede tunnel maken, daar is best veel voor nodig: ruim, licht, goede hellingbaan, sociale veiligheid, lopende rolbanden voelen onveilig
- ligging is ook belangrijk, voor een ideale tunnel, liever centraler (want: daar is vervoervraag en alleen dan kans dat het s nachts veilig is, omdat het in het centrale deel drukker is) en dat kan dan voor voetgangers zijn, voor fietsers kunnen tunnels meer op flanken. Ook / ook (centrale tunnel EN verbindingen op de flanken).
- nood- en hulpdiensten ook erdoor
- paar gedachten bij shuttles of wagons in de tunnel
- vindbaarheid ingang van belang
- maak het speels

TAFEL 6: de ideale tunnel

NB. *Tijdens de eerste ronde werd de ladder besproken. Bij de tweede ronde werd de ideale tunnel besproken, omdat hier meer animo voor was.*

RONDE 2

[redacted] (bewoner), [redacted] (bewoner Overhoeks) , [redacted] (watersport), [redacted] (stedenbouwkundige en vereniging Open IJ), [redacted] (toerzeilers), [redacted] (bewoner), [redacted] ([redacted])

Kansen:

- Beschouw de tunnel als openbare ruimte en niet als tunnel. Zorg dat de openbare ruimte wordt voortgezet in de tunnel. Een prettige openbare ruimte wordt niet geclaimd door bepaalde groepen. Zorg voor voldoende kwaliteit. Maak ruime tunnels
- Als voorbeeld wordt Canada genoemd, daar is het voor een deel van het jaar te koud om buiten te lopen, openbare gebouwen/ winkelcentra worden verbonden door middel van tunnels.
- Combineer de tunnel met andere functies, zoals winkels. wel zorgen voor een aantrekkelijke uitstraling na sluitingstijd.
- Ook aan deze tafel wordt een voetgangerstunnel achter CS genoemd, ook als alternatief voor Sixhaven.
- Ideale tunnel achter CS maar met een ingang op het voorplein CS
- Combineer de tunnel achter CS met de fietsenstalling. Je kan via de fietsenstalling de tunnel is. Dit biedt kansen voor sociale veiligheid.
- Maak een plein onder water die voelt als openbare ruimte.
- Houdt het IJ open. Het Oer-IJ is door de eeuwen heen steeds verder ingeperkt. Bruggen en het uitbreiden van oevers in het IJ leiden tot een verdere inperking. Vanuit cultuurhistorische gedachtegoed draagt de tunnel bij aan het behoud van het Oer-IJ.
- Ontwerp ideale tunnel uit visiedocument wordt met enthousiasme ontvangen. Met name een open plein in de tunnel met daglicht wordt als een kans gezien.
- Gebruik Kompaseiland bij het maken van een ideale tunnel.
- Houdt rekening met de ontwikkeling van containerschepen, er worden diverse terminals aangelegd in het land.

TERUGKOPPELING

Samenvatting plenair door Meret

SLUITEN BINNENRING
(Maarten Schmitt)
Binnenring heeft bewijslast nodig. Aansluiting omliggende buurten is ban belang. Noord met name langs de oever houd rekening met het groen. Blijf vooral discussiëren met de buurt zoals deze avond. Zorg voor ruimte voor de ring, ring kan te krap zijn, bijv aan westkant.

DE IDEALE TUNNEL
(Daan Boddeke)
Heel veel gehoord. De ideale brug is een tunnel. Breed licht normale hellingen en leven in de tunnel. RIALTO brug onder water. Discussie over verbinding achter CS. Moet en en zijn. Flanken goed idee maar fietsers gaan nu eenmaal rechtdoor. Bedien ook CS voor fietsers. Tram kwam ter sprake, waarom alleen voor fietsers en voetgangers. Houd ook rekening met tram. Fietsenstallingen achter CS in combi met tunnel zou ideaal zijn. Alle horeca en disco's onder het IJ dan heeft de rest van de stad daar geen last van.

DE IDEALE BRUG
(Tim Peeters)
Bekeken voor natte en voor droge gebruiker. Programma op d brug is goed. Een brug die openstaat is niet erg even onthaasting. Koffiezetten op brug is goed. Kunnen stilstaan op een brug is van belang. Hoe lager hoe beter voor fietsers. Let ook op ouderen die kunnen niet te stijl stijgen. Moet een brug een icoon zijn: 55% ja. Hoe moet de brug dan gaan heten?

DE IDEALE TUNNEL
(Christiaan Kwamtes)
Enthousiasme voor eilanden met daglicht. Fietsenstallingen combineren met een tunnel. Groot voorplein is van belang. Terugkeer van het OERij is van belang. Snoep niet te veel van het IJ af. Geef het IJ de ruimte.

LADDER LANGS HET IJ
(Christiaan)
Ladder aan zuidkant heeft een logica en directheid. In Noord minder strak. Dat werd niet enthousiast ontvangen. Meer terugleggen. Behoefte aan groene structuren bij Sixhaven. Kiezen voor verdichten is ook kiezen voor vergroenen. Aan de westkant staande pontjes bundelen. Realiseren brug BSH en NDSM zodat ponten worden gecombineerd en samen naar pontsteiger gaan. En je kan verbinding NDSM en CS hier ook aan koppelen. Je wil hogere frequentie. Probeer flanken van ponten beter te benutten.

De primaire verbinding West
(Larissa)
Als we naar de kaart kijken blijkt dat de kaart groter had moeten zijn. Denk in meerdere verbindingen. gebied havenstad werd genoemd. Stenen hoofd zitten bottlenecks. Kijk hoe je de binnenring inricht. Moet de binnenring niet meer naar buiten? Kijk ook meteen naar de verbinding van het OV.

Type verbinding: Kabelbaan als aanvulling werd goed ontvangen. Kijk ook naar een tunnelbouw. Brug of tunnel werden meningen over verdeeld.

De primaire verbinding Oost en Zeeburgereiland
(Alexander)
Veel waardering voor het werk van de commissie. Veel instemming over Azartplein. Goede verbinding ligt hier voor de hand, heb aandacht voor de aanlanding. Kijk naar Noord maar ook in centrum ook hoe mensen dan verder gaan. Hele gebied moet in ogenschouw genomen worden. Verbinding met Zeeburg is lastig: brug TO Cruquius is mogelijk. Suggestie: Doe iets met de oranjesluizen, daar liggen kansen. Maak een groeneiland op de plek van het kompas eiland. Claims op het water leggen voor verbindingen of voor groen kan wel op wat credit rekeningen.

Samenvatting plenair door [redacted]:

tafel1
Binnenring heeft bewijslast nodig om vanzelfsprekend te worden. Fietser hebben neiging binnendoor te gaan. Noord: hou rekening et groen en ecologie, meer genuanceerder dan hoe het nu gaat. Blijf discussiëren met de buurt, dat wordt op prijs gesteld. Cynisme over vroeger, optimisme over nu. Geef ring meer ruimte, met name aan de westkant.

2 ideale tunnel
De ideale brug is een tunnel. Breed licht normale helling en leven in de tunnel. Wel/geen achter CS: en en is conclusie .flanken goed idee, maar fietsers gaan rechtdoor. 3x Tram erbij nemen. OVTram ook in de verbinding meenemen. Fietsenstalling onder het IJ achter het CS als je de tunnel in kan. Nautische achtergrond enthousiast over tunnel. Moet fijne openbare ruimte zijn. Enthousiast over eilanden die Alexander liet zien. Fietsenstalling combineren. Royaal voorplein, geleidelijke overgang. Groot pleidooi om terugkeer of behoud van het Oer-IJ. Geef het IJ de ruimte.

Tafel 5: Ideale brug;
brug is echt een brug. Veel leuke ideeën. Droog / nat. Weten wanneer hij open gaat. Irt recreatieverkeer. Voor fietsers ook ; verkeersinfo zodat je weet waar je aan toe ben irt openingsregime. Programma op de brug. Onthaasten. Koffietentjes, stilstaan uitzicht ervaren. Hoe lager hoe beter. Fietspercentages zo laag mogelijk. Moet brug een icoon zijn: 55%ja. Hoe moet brug gaan heten?
Ladderstructuur: ladder aan zuidkant heef logica. Aan noordkant andere structuur. Leent zich er lastig voor niet straks langs het water. Stukje terug zodat het een soort directheid krijgt. Verdichten is ook vergroenen mee eens.
Pontjes bundelen. Corridor met pontjes die op korte termijn hoge frequentie kunnen maken. NDSM/Distel hoge frequentie. Verbinding NDSM CS ook. Spreiden, niet alles op CS.

Tafel westelijke verbindingen.
Als we naar kaart kijken dat stenen hoofd centraal is. Kaart moet groter. Meer naar westen. NDSM. Denk in meerdere verbindingen. Stenen hoofd heeft bottlenecks. Vanuit kijken naar meerdere verbindingen houdt ruimte bij aanlandingen! Binnenring inrichting meer aandacht. En kijk ook meteen naar verbinding van OV mee te nemen. Type verbindingen. Kabelbaan werd gepresenteerd als aanvulling, niet als hoofdoplossing. Brug/tunnel meningen verdeeld. In tussentijd druk op ponten te groot. Hoogfrequenter is nodig. Denk groot, denk in mogelijkheden. Faciliteiten toevoegen.

Tafel oostelijke aanlanding
Veel waardering voor het werk van de commissie fijn dat er breed wordt gekeken. Azart plein en verbinding Zeeburg. Veel instemming Azartplein verbinding. Aandacht voor aanlanding. Knelpunten wat dieper in stedelijk weefsel. Hele gebied in ogenschouw , niet alleen verbindingen op zich. Amsterdam Rijnkanaal is ook genoemd. KNSM. Kabelbaan ook als suggestie. Als aanvulling. Doe iets met de oranje sluizen. Tenslotte meningen verdeeld over brug/ tunnel. Maak een groen eiland op de plek waar het kompaseiland was. Mooi. Enormiteit van grote watervlakken. Alexander viel het op dat claim op het water, nieuwe grond voor aanlandingen of vergroening bespreekbaar is. We krijgen krediet, merk dat mensen openstaan.

Alexander d'Hooghe wrap up
Dank allen hele avond op weekdag. Veel interesse veel feedback. Veel gekregen. Tijd nemen om het te verwerken. Op een rijtje zetten. Constructiviteit. Het een kans geven. Dankbaar. Voila.

Publieksbijeenkomst – Q&A

VRAAG	Is er gekeken naar een fietspad voor boten?
ANTWOORD	Ja

VRAAG	Van Hasselt, koppeling auto en fiets. dat maakt het niet veilig en vlot voor fietsers in Noord. tegendeel van binnenring.
ANTWOORD	Terechte opmerking. Prioriteit is vlot en veilig voor fietsers, dus dit gaan we uitzoeken. Zorg van fietsers hier is terecht. Ontwikkelingen in de stad moeten niet dominant gericht zijn op auto's. Mocht dit bestuurlijk geadopteerd worden dan gaat het niet alleen over Oeververbindingen maar over inrichting OR.

VRAAG	Wordt een deel van de postverbindingen ontlast door de oeververbindingen? De oost verbinding ligt veel te excentrisch.
ANTWOORD	Hier worden doorrekeningen voor gemaakt met simulaties. We bouwen voor de stad van vandaag maar vooral ook voor die van morgen. Uiteraard is het de bedoeling dat de ponten ontlast worden

VRAAG	Omgeving CS is compleet overlast. Vraag was is er aan gerekend? CS moet worden ontlast.
ANTWOORD	Inderdaad we hebben een hypothese neergelegd en die gaan we onderzoeken. Want wij geloven in participatie en communicatie. Er is nu een doorrekening begonnen. De empirische bewijsvoering gaat komen

VRAAG	Er zijn al pontjes waar de verbindingen bedacht zijn.
ANTWOORD	Ja dat klopt, maar dat zal anders zijn met vaste Oeververbindingen. Want door kunnen rijden geeft een hele andere vervoerswaarde.

VRAAG	Amsterdam wordt de komende jaren sterk verdicht. Verdicht moet gecombineerd worden met open laten. Op wat voor wijze gaan jullie in op dit soort vragen in het advies.
ANTWOORD	Vooralsnog niet. Wij maken de observatie. Fietspassage en groene long werkt goed. Het is ons pleidooi dit samen te doen

VRAAG	[redacted] Uw prachtige plan met de ring kan ik volgen. Maar Amsterdam is een spinnenweb. Hoofd bestande structuur is bij het centraal station. Daarom komen daar nu 65.000 fietsers. Maar mensen willen naar het centrum. De metro, de tram, de bussen: je moet de brand blussen waar het vuur is (Er wordt geklapt).
ANTWOORD	Ik ben het volstrekt oneens met wat u zegt. 4 van de 5 hoeft daar niet te zijn. Het is niet de place to be maar het is de oversteek van vandaag. (Voorzichtige start.. maar: er wordt geklapt).

VRAAG	bewoner Noord. De analyse van Noord van niet erg goed. Fietsinfra van Noord moet in zijn geheel worden bekeken.
ANTWOORD	Dank, dit nemen we zeker mee.

VRAAG	Zorg over de verbinding Azart. Gaat dat voldoende gebruikt worden. Gaat u alternatieven doorrekenen zoals Java eiland?

ANTWOORD	Eerste stap nu is een kwantitatieve validatie dat de hypothese klopt. Als dat niet zo is dan is onze hypothese onderuit gehaald. Azart is nu niet goed verbonden met centrale binnenring. Daarom nu mooi maar rustig plein.

VRAAG	[redacted]. Oostelijk havengebied bewoners. Kennis genomen onderzoek Gem Amsterdam dat deze verbindingen ook adequaat met veren verholpen kunnen worden. Dezelfde vervoerswaarde an in 2030 worden gerealiseerd met ponten maar dan goedkoper. Kijk ook naar de mogelijkheid om zelfde potentie te behalen met veerponten.
ANTWOORD	De vervoersvraag buiksloter is zo groot dat het niet meer te behappen is. Ja ik meen mij dit onderzoek te herinneren. Maar wij kijken eerst naar locatie en dan pas naar welke vorm van Oeververbindingen.

VRAAG	[redacted]. Oostelijk havengebied bewoners. Over het ARK is ooit een pont geweest. Dit mag niet meer van RWS. Ik mis de verbinding naar Zeeburgereiland. Houd bij bruggen rekening met ouderen. Bijvoorbeeld Nescio brug is niet meer te doen. Bij tunnels kan je met liften. Dat heeft voor ouderen een meerwaarde. (Er wordt geklapt)
ANTWOORD	Helemaal eens dat er sterkte verbinding moet komen met het Zeeburgereiland. We zijn dat op dit moment aan het rondwerken. Dit vraagteken is er omdat de exacte locatie nog niet helder is voor ons. Uw reflectie over veiligheid ik bruggen voor oudere mensen ook heel waardevol.

VRAAG	[redacted] Tuindorp Oostzaan. Pleiten voor EN EN. Fietsers willen graag rechtdoor. De gemeente besteed veel aandacht aan Noord Zuid As. Mijn oplossing zou zijn ome en tunnel te bouwen achter CS die ook een fietsenstalling is.
ANTWOORD	Wij hebben ons met name gericht op de verbindingen voor fietsers. Een fietstunnel achter CS is niet evident. Voetgangers tunnel achter CS kan zeer interessant zijn.

VRAAG	[redacted]. Onderzoek op wijk niveau. Het lijkt alsof u met een meer holistische blik nu krijgt. Bent u op een heel ander schaalniveau bezig.
ANTWOORD	Ik denk niet dat alle rapporten van een verkeer schaalniveau zijn. De commissie heeft onafhankelijke expertisen ter beschikking: met hen kunnen we ook eigen doorrekeningen maken.

VRAAG	bewoners Java en bedrijf in NDSM. Heeft u ook rekening gehouden met de ontwikkelingen rondom auto mobiliteit. Want verwacht u op dat gebied?
ANTWOORD	Met de dichtheden die er hier al zijn en die er nog bijkomen. Door electricficatie geen uitlaat gassen, auto's met verbrandings motoren mogen vanaf 2030 de stad in.
WEDERVRAAG	Kadootje: In mijn ogen moet het mogelijk zijn om 1 van de tunnelbuizen vrij te maken voor fietsers , hebben veel mensen kunnen ervaren hoe fijn dat was (er wordt gejauwd).
ANTWOORD	Deze fase is kijken waar kunenn de quick wins vinden. Dit is er 1 van.

VRAAG	Bewoner Noord. Blij dat u zegt verdienen is ook vergroenen. Die visie ontbreekt namelijk. Ik mis dit ook in uw beschouwingen. Volgens mij gaat al in

	het najaar dit jaar een beslissing vallen over groenstructuur in Noord. Het gevaar dreigt dat als er een metrohalte komt dan wordt het ook volgebouwd. Deze plek hebben we nodig voor groen: een scheg.
ANTWOORD	We zijn daar naar aan het kijken. We zijn ons bewust van dit debat. Dank om dit zo helder te articuleren.

VRAAG	[redacted]. H2 as hamerstraat havikslaan, neemt u dit mee in uw analyse als as voor binnenring noord?
ANTWOORD	??

VRAAG	U zoomt uit. Bent u dan ook verbinding dat besluitvorming een pakket aan verbinding moet gaan dus in 1x aanleggen zonder stop Go momenten?
ANTWOORD	We kunnen een advies geven over aangepast programma oeververbindingen. Mijn ervaring is dat we vaak willen dat het morgen gebouwd is. Maar niet alle verbindingen zijn morgen obstakel vrij. Een obstakel kan zijn civiele technisch, buurt protest, nautische bezwaren, cruiseschepen.

VRAAG	[redacted] Vraag over ontkoppeling. Een def keuze dat is die ontkoppeling. PTA. Gemeente heeft ooit gezegd die moet verdwijnen. Nu wordt gezegd dat gaan we niet op de korte termijn beslissen. Dit maakt eigenlijk dat alle opties onmogelijk zijn behalve Azart plein optie. Klopt dit?
ANTWOORD	Dit is snoeiharde maar correcte analyse.

VRAAG	Effect op bruggen is belangrijk maar op tunnels beperkt. Er kunnen wel tunnels worden aangelegd.
ANTWOORD	??

VRAAG	De veren behalve de buiksloterweg veer vaart alleen s nachts. Geweldig werk voor de invalshoeken. Sporten in de ladder moeten vanaf de noordzijde gerekend worden.
ANTWOORD	??

VRAAG	bewoner Noord. Hoe multimodaal is er gedacht in dit plan? Gaat het ook over andere modaliteiten? Is multimodaal reizen in dit plan meegenomen.
ANTWOORD	Terecht inzicht. Maar nog niet goed doorgedacht.

VRAAG	Bewoner Noord. Hoe zit het met de tunnel. Daar moeten we van de fiets af en gaan we met roltrap.
ANTWOORD	

VRAAG	ik vind het moeilijk dat er over ons Amsterdammers beslist wordt door een Belg (IEDEREEN JAUWT). U bent bezeten van de binnenring. Heeft u wel eens van Hijnemeier gehoord. Als je in Amsterdam ergens snel wilt zijn moet u spinneveld.
ANTWOORD	

VRAAG	**VRAAG VAN DAGVOORZITTER: Wie ziet in deze visienota een goede start?**
ANTWOORD	**Bijna alle handen om hoog.**

VRAAG	Wat hierna?
ANTWOORD	Eind mei finale validering aan bestuur te kunnen geven. En wanneer de mensen betrokken? Ons rapport in mei direct publiek, maar dat ligt aan het bestuur. Of we bij u terugkomen hangt ook af van hoe het rapport wordt ontvangen.