| Naam | E-mail | Organisatie |
|---|---|---|
| | | |
| | | Bewoner noord |
| | | 1961 |
| | | |
| | | Amsterdam Noord Toegankelij |
| | | Watersport Verbond en Nedela |
| | | n.v.t. |
| Ed Eringa | | Fietsersbond Amsterdam |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

| | | |
|---|---|---|
| [redacted] | | Stichting Luchttunnel |
| [redacted] | | Stichting Luchttunnel |
| | | |
| | | |
| | | XOOMlab/ [redacted] |
| | | |
| | | Gemeente Amsterdam, Stadsd |
| | | |
| | | |
| | | Leargorm |
| | | Ex Machina |
| | | particulier |
| | | |
| | | ANGSAW, Amsterdam Noord G |
| | | Bewoner Amsterdam Noord |
| | | Voedseltuin IJplein |
| | | [redacted] |
| | | ANGSAW &platform TOLHUIS/ |

| | | |
|---|---|---|
| | | bewoner amsterdam noord |
| | | Stichting Fietscultuur Nederlan |
| | | Bewoner Java-eiland |
| | | Stichting Zosenerdam |
| | | TMA |
| Rick Porcelijn | | 16 Mammals |
| | | VWWS (Vereniging van Woonb |
| | | |
| | | Silodam |
| | | |
| | | architectenbureau [redacted] |

| Functie |
| --- |
| |
| |
| Urbanist bewoner |
| |
| bestuurslid verkeer |
| Lid Commissie vaarbelangen (NvT) |
| n.v.t. |
| Universitair hoofddocent en contactpersoon IJ-oe |
| |
| |
| |
| |

| |
|---|
| voorzitter |
| secretaris |
| |
| buurtbewoner/adviseur van bedrijven aan Noorde |
| architect |
| |
| adviseur stedelijke ontwikkeling |
| |
| |
| Consultant |
| CEO |
| amsterdammer |
| |
| bestuurslid en architect |
| |
| Bestuurslid |
| Voorzitter Commissie Kop Java-eiland |
| bestuur en oprichtichter platform (en onderneme |

| |
|---|
| fietser |
| Voorzitter |
| |
| Vertegenwoordiger bewoners Tuindorp Nieuwen |
| Directeur TMA Multimodal |
| Designer |
| ootbewoners Willem III-sluis en Sixhaven) |
| |
| bewoner |
| |
| architect |

| Heeft u een vraag voor de adviescommissie, dan kunt u die hier al stellen. |
| --- |
| Overheidsorganisaties worstelen steeds meer met hun rol in de samenwerking tussen de gekozen bestuurder, leidinggevende (ambtenaar), de vakspecialist (ambtenaar), bewoner en gebruiker. Bij de ontwikkeling van de verbinding tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied heeft de gemeente serieuze grote stappen gezet daarin, door een professioneel participatietraject te faciliteren. Dit leidde tot nieuwe inzichten en waardevolle interventies (bv de Amsterdamsebrug als waardevolle schakel). In plaats van door te pakken op de nieuwe inzichten, lijkt de gemeente (nieuwe gekozen bestuurders + ambtenaren) te vluchten in oud-gedrag. Samenwerking (en het vinden van een doelmatige oplossing) tussen en met bewoners lijkt geen doel meer, maar slechts een versiersel in de strijd om vermeend gelijk van vakspecialisten. De gesprekken gaan alleen nog tussen partijen met een formele rol, aangevuld met een symbolisch participatietraject.<br><br>Vraag aan de Commissie:<br><br>Ziet u huidige bewoners als belanghebbenden bij het formuleren van uw advies?<br><br>Als uw antwoord positief is:<br>a: Hoe neemt u kennis van hun lokale informatie, ideeÃ«n en belangen?<br>b: Zijn er criteria voor het meten en afwegen van lokale belangen, zo ja kunt u die delen?<br>c: Is het voor u bespreekbaar te bekijken of bewoners als stakeholder kunnen worden behandeld? Als ja, hoe gaat u aan deze verkenning invulling geven?<br><br>Als uw antwoord op de hoofdvraag negatief is:<br>a: Attendeert u uw opdrachtgever en/of de beslissers erop dat uw advies tot stand gekomen is, zonder kennis te nemen van de belangen zoals die worden ervaren door degenen die mandaat hebben gegeven aan de beslissers? |
| Waarom worden de vele duizenden fietsers achtergesteld op de scheepvaart? |
| New York Ferries ontdekt het water bv sinds 2018, in 2021 weer 3 nieuwe lijnen.<br>Waarom in Nieuw Amsterdam wel en niet in Amsterdam de gebieden rondom het water IJ over het water ontsluiten, voor bouw, goederen, mensen. Mobiteit, Logistiek, Voedsel, Afval, Personen. |
| Wat is de reden dat, met de wetenschap dat de Oranjewerf beÃ«indigd wordt, ten oosten van de PTA voor het Binnen-IJ veel ruimer gedimensioneerde bruggen nodig zijn dan voor het Buiten-IJ en het Amsterdam Rijnkanaal?<br>Wat zijn de milieu effecten en maatschappelijke kosten en baten van vrije doorvaart op het IJ vanaf de Coentunnel tot Oranjesluis / Amsterdam Rijnkanaal versus bruggen met het vaste deel op rijnvaarthoogte en te openen delen van 25 meter breed overeenkomstig de maatvoering van de aansluitende vaarwegen?<br>Is overwogen om vanaf de Oranjesluis tot aan de NDSM werf aan de noordzijde een gescheiden vaarweg aan te leggen voor pleziervaart, hiermee wordt veel kruisend verkeer voorkomen (nu kan dat niet vanwege de vele ponten)? |
| Hoe komen mensen met een fysieke handicap, met een scootmobiel of Canta of Rollator aan de overzijde. De metrolijn is vrijwel onmogelijk en via ponten met Shared Space te druk en te gevaarlijk. In de toekomst EN op korte termijn. |
| Ter vervanging van Cees Metselaar |
| Waarom wordt er met name gedacht aan bruggen?<br>Het allerbelangrijkste lijkt mij een fietsers-/voetgangerstunnel tussen CS en Tolhuis.<br>Daarmee wordt ook een enorme kostenbesparing bereikt doordat het dan onnodig is om een metrostation Sixhaven te realiseren. |
| - Hoe worden adviezen voor de diepte van een eventueel tunneldak en de doorvaarthoogte van eventuele bruggen bepaald?<br>- Hoe verhoudt zich het advies van de commissie tot het beleid van de minister voor tunnels in zeehavens, met als alternatief bruggen me |
| Is het afschieten van de JAVA-brug als optie niet gewoon een knieval naar de havenlobby? |
| Advies zoals dit totnogtoe in de media kwam mbt brug lijkt vooral knieval naar RWS en havenbaronnen. Het ontkennen van noodzaak tot snel een vaste verbinding creÃ«ren is opmerkelijk.<br>En zo krijg ik als bewoner het idee dat het advies niet meer is dan gekochte (uitstel) tijd.<br>Wereldwijd liggen er bruggen, ook waar scheepvaart is , maar alleen in Amsterdam zou dit niet kunnen? Is ongeloofwaardig.<br>Dus waarom niet prioriteit aan vaste verbinding als brug of tunnel? |
| Hoe ver is het onderzoek voor een tunnel onder het IJ. We zijn groot voorstander van tunnel en ponten! Geen brug. Is een tunnelverbinding vanaf de Pontweg naar CS te realiseren? Verplaats de veerdiensten naar het front van de Adamtoren met aan-en afmeren. Dan zijn beide mogelijkheden goed bereikbaar en is er geen hinder tijdens de bouw van de tunnel.<br>Hoe gaat de ontsluiting en auto-verkeer-afwikkeling van Overhoeks geregeld worden bij de Joh van Hasseltweg als er zoveel woningen bij komen? |
| Als bij Azartplein gekozen zou worden voor een tunnel, is dat dan mogelijk met een ondiepe variant of moet daarvoor de PTA verplaatst worden? |

| |
|---|
| Welke criteria hanteert de adviescommissie bij een afweging tussen een brug en een tunnel en waarom juist deze? |
| Maakt de adviescommissie gebruik van de Catalogus Sprong over het IJ van maart 2015 waarin 77 ideeÃ«n van diverse mensen/groepen zijn opgenomen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe? |
| Waarom wordt er enkel gefocust op fietsverbindingen en geen brug of tunnel met ook de mogelijkheid voor het doortrekken van tramverbindingen? Alleen zo kan noord immers volwaardig onderdeel van de stad worden. |
| Door een groot aantal partijen aan de noordelijke IJoever is herhaaldelijk gepleit voor versnelling in de studie naar een voetgangerspassage CS-Buiksloterweg. Er zijn ook al studies aan de gemeente gepresenteerd, en er is bereidheid vanuit de bedrijven aan verdere studies mee te werken en te betalen. Dit aspect, en de strategische elementen erbij, krijgt o.i. nog onvoldoende aandacht in de tussenrapportage. |
| Is overwogen het vaarverkeer over het IJ eenrichtingverkeer te maken? Als dat op de Bosporus werkt dan toch zeker ook op het IJ? |
| Mijn vraag aan de adviescommissie is dan ook, waarom blijft er koortsachtig gezocht worden naar een IJbrug(gen) oplossing terwijl duidelijk is dat er nauwelijks draagvlak is bij diverse instanties en toekomstige gebruikers ( voergangers en fietsers) <br>Hierbij in overweging te nemen dat er genoeg alternatieven zijn.<br>Een tunnel bij het CS (waarom is hiermee nog niet gestart?)<br>- De bestaande veerponten en in de toekomst E-veerponten, populair bij de gebruikers schaalbaar en daardoor flexibel, milieuvriendelijk <br>- Extra metrostation in Noord (reeds in ontwikkeling)<br>- een buis van IJtunnel beschikbaar maken voor voetgangers en fietsers<br>- internationaal succes volgen door voor een gondel te kiezen |
| De commissie constateert dat een stedenbouwkundig raamwerk voor projectontwikkeling rond het IJ wenselijk zou zijn. Daarop vooruitlopend neemt de commissie een centrale fietsring als basis voor 2 vaste verbindingen over het IJ en koppelt de ring aan een 'ladder' aan weerszijden van het IJ. Maar als de fietsring is te zien als centrale verdeelschrijf voor het stedelijk fietsverkeer, betekent dit dan niet dat vooral ook moet worden voorzien in daarop aansluitende 'spaken'. Die lijken nu met name te ontbreken in het oostelijk deel van Noord. |
| Voorkom dat Amsterdam in twee delen uiteen valt, met het IJ als scherpe scheidslijn. |
| Kan de procedure versneld worden ingezet? |
| Tot hoever wordt luchtkwaliteit bekeken in het besluit over nieuwe Noord/Zuid verbindingen in Amsterdam? |
| Mijn interesse is die van een betrokken burger en ondernemer, ik woon op het Java eiland, maar heb een kantoor in Noord (NDSM). Van jongs af ben ik gefascineerd door het IJ en daarom blij met de ontwikkeling dat de stad zich weer meer en meer richt op haar oorspronkelijke levensader.<br><br>Waar ik vooral benieuwd naar ben is hoe er naar ontwikkelingen in mobiliteit wordt gekeken. Welke optie er ook wordt gekozen, tunnel of brug of beide, het zal nog behoorlijk lang duren. En daarnaast natuurlijk vele tientallen jaren mee moeten gaan. Mijn aanname is dat de snelle veranderingen rondom mobiliteit (electrificatie wagenpark, zelfrijdende auto's, fietsen & ander persoonlijk vervoer) al binnen een decennium voor een heel ander gebruik van het wegennet gaat leiden. En met name dat hierdoor bestaande tunnel (en brug) capaciteit anders gebruikt kan gaan worden, omdat autoverkeer afneemt, geen uitstoot meer heeft en zowel veiliger als veel dichter op elkaar gepakt kan rijden. Mijn suggestie zou zijn dit mee te nemen in de plannen, met name hoe bestaande tunnels 'opnieuw uitgevonden' kunnen worden. Hergebruik zal veel kosten besparen ten opzichte van de per definitie kostbare aanleg van nieuwe bruggen of tunnels. Mijn vraag is dus wat de visie is op de ontwikkelingen rondom mobiliteit en in hoe die meegenomen worden in het geheel. |
| Worden de tunnelmogelijkheden voor beide verbindingen onderzocht tov vaste bruggen? |
| Argumentatie fietsbrug versus fietstunnel |
| Hoe en waar tracÃ© in Noord van de fietsbrug |
| Komen tunnelopties nu gerichter in beeld? |
| Wat kosten de verschillende opties en wie betaalt ze. Hoeveel is het per inwoner van Amsterdam . |
| Dringend verzoek om in de presentatie, bij de voorstelling van de Java-brug (die dus waarschijnlijk niet doorgaat) de â€˜rechtdoorâ€™-variant van de brug te tekenen, zonder slingerende fietsershelling. Plus: de kop graag een groene gedaante geven. Betekenis: het toekomstige â€˜Kopjavaparkâ€™ (1 woord). In geen geval een of meer gebouwen op de kop tekenen! [redacted] |
| sinds 2015 houdt het platform een pleidooi voor het ontwikkelen van een groen, toegankelijk, veilig, duurzaam en openbaar TOLHUIS/SIXHAVEN-gebied, tot een 'voortuin van noord' voor alle Amsterdammers en het opnemen van de Noord Hollandse kanaalzone tot een groene scheg in de Hoofdgroenstructuur. Kiezen voor de bouw van zo veel woningen in Noord, vergt ons inziens ook de inspanning om te kiezen voor structureel groen; deze keuze is tot op niet gemaakt; de ontwikkeling van structureel groen blijft achter; dit centraal gelegen gebied met monumentale status (beschermd dorpsgezicht) langs een natuurlijke blauw/groene loper leent zich bij uitstek tot het ontwikkelen van een grootstedelijk park tot een voortuin van Noord" voor alle Amsterdammers! (zie ons manifest op 20 januari 2019 overhandigt aan de wethouder Marieke van Doorninck)" |

Waarom is wel uitvoerig een analyse uitgevoerd op de randvoorwaarde van het project, zijnde de scheepvaart, maar niet op de aanleiding van het project, zijnde de slechte verbindingen voor fietsers en voetgangers over het IJ? Ik mis een gedegen analyse van de begin- en eindpunt van het overstekend langzaamverkeer, nu en in de toekomst, iets waar de gemeente in de studie Sprong over het IJ een aanzet toe heeft gegeven. Zonder deze analyse wordt het probleem niet opgelost, en komt u met een oplossing ver weg in Oost die vergelijkbaar is met de hogesnelheidstrein tussen Madrid en Toledo. Een prachtige verbinding waar geen hond gebruik van maakt.

Mag er een definitieve voor mijn part wettelijk vastgelegde startdatum voor de bouw van bruggen en of tunnels ,over of onder het IJ openbaar worden gemaakt.

Praten,presenteren is mooi,noodzakelijk en/of tijdverlies maar fietsen /wandelen onder of over het IJ is en blijft al 160 einddoel immers .

Met groet,

[redacted]s

Stichting fietscultuur NL

Amsterdamfietsmuseum

Springt graag eindelijk over het IJ !( Zonder pont)

1.Een vaste oeververbinding tussen het Java eiland" en het "Hamer kwartier" is door Rijks- Water-Staat uiteindelijk afgewezen. Is er een locatie voor een vaste oeververbinding in het IJ, die wel de goedkeuring van RWS kan krijgen?

Is er ook nagedacht over een tramverbinding (tunnel) naar Noord i.v.m. toename vd bevolking van 90k naar 120k?
Zo nee, waarom niet?

Wij zien veel positieve zaken in dit voorstel.
Sprekend vanuit eigen standpunt, zouden wij de brughoogte graag op 11,80 zien.

Heeft het idee voor een tunnelbrug de creatieve ruimte voor een geschikte oplossing verruimd?

Stel, er komen oeverfietspaden langs de noordelijke IJ-oever, hoe denkt men dan om te gaan met bestaande situaties? Denk hierbij bijvoorbeeld aan overbrugging/ondertunneling van de zijkanalen en het Noord-Hollands kanaal, toegang tot jachthaven de Sixhaven, behoud van bestaande ligplaatsen van woonboten in de Sixhaven en Willem III-sluis enzovoort.

Is er een schatting over de vervoerswaarde van de (ring)voorstellen en de gevolgen voor de huidige ponten?

Hoe rechtvaardigt u het idee van afsluiting van de het Ij als eeuwenoude waterverbinding door een brug? Lijkt een tunnel niet de beste optie voor wat nu nodig is, maar met respect voor Amsterdam als scheepvaartroute?
Verder maak ik me zorgen over een eventuele verbinding vanaf het Stenen Hoofd. Onze buurt heeft er de laatste jaren en zal er in de toekomst duizenden bewoners bij krijgen en het Stenen Hoofd is het enige open groene plekje, waar we kunnen recreÃ«ren en waar plaats is voor kleine culturele evenementen.
Ik maak me zorgen over de leefbaarheid van onze buurt als hier een brug zou moeten komen

Is mijn email bij u terecht gekomen ?
Rapport kwaliteitsprong Buiksloterweg-veer, 16 juli, herhaald 3 december.

1. Als een fietsbrug niet mogelijk is vanaf het Java-eiland, dan is een fietstunnel daar misschien wel mogelijk. Kan die variant onderzocht worden?
2. Is er nagedacht over een kabelbaan van de kop van Java of vanaf het Azartplein? Bij voorkeur doorlopend over Noord en eindigend op het Stenen Hoofd.
3. Wordt de mogelijkheid van een tunnel vanaf het Stenen Hoofd onderzocht?
4. Is de mogelijkheid van het gebruik van een van de buizen van de IJtunnel voor fietsers en een vorm van openbaar vervoer goed onderzocht?
5. Is de mogelijkheid van het splitsen van de rijbanen van elke buis van de IJtunnel in een weghelft voor fietsers en een weghelft voor auto's en OV uitvoerig onderzocht. De maximum snelheid van auto's en bussen wordt dan 30 km/uur met verkeersdrempels en een stevige buffer/hoge drempel tussen beide weggedeeltes. Eventueel met een rollend tapijt voor de fietsers bij het naar boven gaan en daglichtlampen en beplanting voor een aangenaam klimaat