IJ Pleidooi voor creatieve oplossingen voor verbinding

Even omdenken: brug én tunnel

Moet er een brug over het IJ komen, of toch een tunnel? Ontwerper Rick Porcelijn wil de discussie over een andere boeg gooien: waarom geen fietsbrug en -tunnel ineen om grote schepen te ontzien?

Marc Kruyswijk
VERKEER

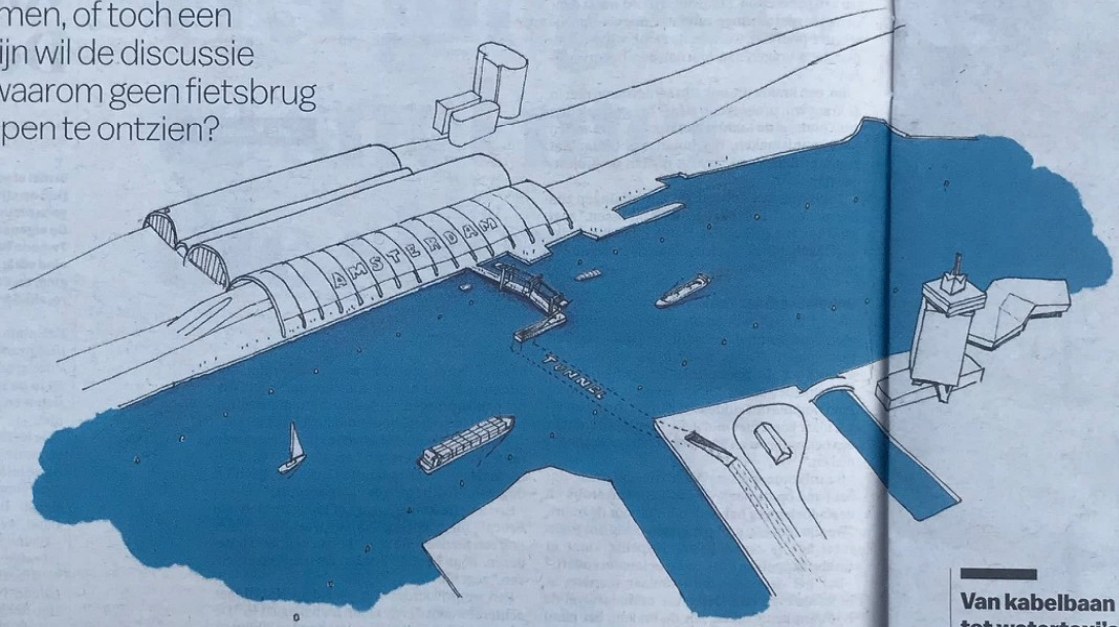


Een brug over het IJ? Of kan er toch maar beter een tunnel worden aangelegd? Óf óf? dacht ontwerper Rick Porcelijn: waarom maken we daar niet een gecombineerde brug/tunnel van? "We beperken ons in ons denken over een verbinding over het IJ. Waarom moet iets per se het één of het ander zijn? Door een brug te combineren met een tunnel maak je gebruik van het beste van twee werelden."

Porcelijn stapt laat in de discussie over een brug over het IJ, dat realiseert hij zich ook wel. Terwijl de stad al jaren serieus en minder serieus onderhandelt over een vaste oeververbinding en de besluitvorming tot stilstand lijkt te zijn gekomen, acht hij nu de tijd rijp voor een nieuwe en frisse manier van kijken naar het op zichzelf overzichtelijke probleem. En nee, benadrukt hij, hij is inderdaad géén civiel ingenieur. "Maar ik ben als industrieel ontwerper wel gewend om praktische en vooral creatieve oplossingen te bedenken voor uiteenlopende ruimtelijke problemen."

Fietseiland

Dat blijkt wanneer hij de schetsen en ontwerpen laat zien voor zijn bijdrage aan de kwestie 'brug of tunnel'. Het spreekt tot de verbeelding, dat in de eerste plaats. Porcelijn zou dus graag beide zien. Vanaf de achterkant van Amsterdam CS, op de plaats waar nu nog de veerponten aanlanden, zou om te beginnen een brug moeten worden aangelegd, vindt hij. "Die zou een vaargeul moeten overspannen van een meter of zestig breed. Vervolgens komen fietsers en voetgangers dan terecht op een eiland waar ze met behulp van een hellingbaan in een tunnel belanden waarin ze de overkant kunnen bereiken. Eérst een brug dus, dán een tunnel."



→ **Rick Porcelijns idee in schets: vanaf CS eerst een fietsbrug naar een eiland, dan een tunnel op drieënhalve meter diepte die naar Noord leidt.**
BEELD RICK PORCELIJN

Cruiseschepen en rijnaken kunnen gebruikmaken van de relatief simpele draaibrug

Door zowel het een als het ander in te zetten, creëer je een goedkopere oplossing voor gerezen bezwaren, zegt Porcelijn. Dat de bruggen die tot dusverre de revue zijn gepasseerd misschien verdraaid veel open moeten staan, bijvoorbeeld. "Het gros van de schepen, ik denk dat je praat over 99 procent, kan gewoon over de tunnel varen. Die leg je dan aan op drieënhalve meter diepte, waardoor fietsers en voetgangers niet te diep hoeven af te dalen."

Schepen met meer diepgang, cruiseschepen en buitenmodel rijnaken bijvoorbeeld, kunnen gebruikmaken van het bruggedeelte van de constructie. "Daar kan een relatief simpele hef- of draaibrug komen. Omdat auto's en bussen er geen gebruik van hoeven te maken, kun je de hele constructie heel licht houden. En, het belangrijkste, de brug hoeft niet al te vaak open en dicht."



Rick Porcelijn
Industrieel ontwerper van 16Mammals.
FOTO JOHANNES ABELING

Details

Het is waar dat precies het punt waar de brug een tunnel wordt, een flauwe schuinte moet hebben om makkelijk te kunnen blijven fietsen, zegt Porcelijn. "Hierdoor moeten we goed kijken hoe we het eiland zo compact mogelijk houden om de scheepvaart er zo vloeiend mogelijk langs te laten varen. Er moet nog over worden nagedacht, dat zeker. Maar dat is precies mijn bedoeling hiermee: aanzetten tot denken over slimmere oplossingen dan we tot nu toe hebben bedacht."

De langlopende strijd om het IJ

Onder het IJ liggen vijf tunnelbuizen: twee Coentunnels, de IJtunnel, de Zeeburgertunnel en de buis voor de Noord/-Zuidlijn. Ook zijn er zes verbindingen met pontveren.
Al jaren wordt er gesproken over de aanleg van een brug, maar nu Noord groeit en bloeit, wordt de afwezigheid van een vaste oeververbinding nijpender. In de zomer van 2017 stemde de gemeente uiteindelijk in met de aanleg van een brug, waarover toenmalig wethouder Eric van der Burg zei dat die iconisch moest worden.
Amsterdam leek echter buiten de belangen van de maritieme sector te rekenen: het IJ is een hoofdader voor schepen en om die probleemloos te laten passeren, zou een brug veel hoger moeten worden dan voor veel fietsers comfortabel is. Ook het ministerie, Rijkswaterstaat en de haven liggen dwars en gaven eind vorig jaar een negatief advies af.
De gemeente stelt nu een deskundigenpanel samen dat enkele maanden de tijd krijgt om tot een advies te komen. Als het advies luidt dat de gemeente naar een andere plek voor een brug moet kijken of als er alsnog een tunnel onder het IJ moet worden overwogen, komt de geplande oeververbinding tussen Java-eiland en Noord op losse schroeven te staan. Het is het streven van wethouder Marieke van Doorninck om de adviezen in de eerste helft van dit jaar binnen te hebben.

Van kabelbaan tot watertaxi's

Een brug-tunnelcombinatie is niet het eerste onconventionele idee voor een vaste oeververbinding tussen Noord en de rest van de stad. Deze kwamen ook al voorbij:
- Een kabelbaan tussen de Houthaven en de NDSM-werf.
- Een passage voor voetgangers vanaf CS, waarvoor de tunnelbuis langs de afgezonken metrobuizen van de Noord/Zuidlijn zou moeten komen liggen, een idee van ondernemers aan de Noordzijde.
- Een van de tunnelbuizen van de IJtunnel opofferen voor gebruik door voetgangers en fietsers.
- Watertaxi's zouden kunnen worden ingezet om mensen over het IJ tezetten, betoogde D66 in 2016.



PvdD: excuses aan