

An aerial photograph of a city, likely Amsterdam, showing a dense urban grid with a prominent river (the IJ) flowing through it. A bridge is visible crossing the river. The image is framed with a green border. A dark green horizontal bar is overlaid at the top, containing the title text. A semi-transparent grey bar is overlaid at the bottom, containing the subtitle and date text.

Fietsen over het IJ

Nut en noodzaak van een fiets-voetgangersbrug

Projectgroep Brug over het IJ

27 November 2014

Een brugverbinding voor fietsers en voetgangers over het IJ

De noodzaak voor een vaste fiets- en voetgangersverbinding¹ tussen Amsterdam-Noord en het Centrum wordt steeds urgenter. Noord is 'booming'. Aantrekkelijke woonmilieus in Noord trekken meer en meer nieuwe bewonersgroepen; creatieve ondernemers en kleinschalige bedrijvigheid vullen de ruimtes op die de weggetrokken oude havenindustrie heeft achtergelaten; en 'last but not least', de IJ-oever groeit uit tot een nieuw centrum van de stad (zoals EYE met 500.000 bezoekers per jaar; Adam-Toren; Megahostel Cling; Congrescentrum Maritim; Jumbo Foodmarkt; Stork-Draka-terreinen; NDSM-festivals).

De veerponten kunnen deze ontwikkelingen nauwelijks nog bijbenen. Dit blijkt bijvoorbeeld uit lange wachttijden bij evenementen, zoals onlangs bij de Museumnacht². Om tegemoet te komen aan de groeiende vervoersvraag en om de ontwikkeling van Noord te stimuleren is het daarom van belang dat de bereikbaarheid van het stadsdeel meegroeit.

Het uitgangspunt van de projectgroep Brug over het IJ is dat voor de **bereikbaarheid** van stadsdeel Noord, als aanvulling op de bestaande infrastructuur, de bouw van een of meer vaste fietsverbinding(en) noodzakelijk is. Hierbij zien we drie belangrijke winstpunten van een betere bereikbaarheid per fiets:

- **Faciliteren en aanjagen van (grootstedelijke) gebiedsontwikkeling**
 - Noordelijke IJ-oever
 - Woonlocaties (voor o.a. middeninkomensgroepen, jongeren, starters, studenten)
 - Locaties voor bedrijvigheid en creatieve industrie

- **Versterken kwetsbare wijken in stadsdeel Noord**
 - Doorbreken eenzijdige woningvoorraad en meer differentiatie bevolkingssamenstelling en
 - als gevolg hiervan een toename van wijkvoorzieningen en lokale werkgelegenheid

- **Stimulans voor gezondheid, verduurzaming en leefbaarheid**
 - faciliteren en stimuleren van (toenemend) fietsgebruik
 - extra prikkel voor bewegen voor de Amsterdamse jeugd en forensen
 - terugdringen van CO₂-uitstoot en fijnstof door pontveren, auto's en bussen

Zijn de pontveren en de nieuwe Noord-Zuidlijn niet afdoende?

De huidige pontveren en Noord-Zuidlijn zijn niet berekend op de te verwachten groei van het aantal fietsers, voetgangers en scooters van en naar de noordelijke IJ-oever. Wij zijn daarom van mening dat een vaste fietsverbinding een belangrijke en noodzakelijke aanvulling is op de pontveren en de Noord-Zuidlijn om de eerder geschetste ontwikkelingen te kunnen faciliteren.

- Capaciteit en betrouwbaarheid:
 - Onvoldoende vervoerscapaciteit voor de geplande groei van het aantal reizigers tussen de IJ-oevers
 - Bij stijging van het aantal passagiers, zoals bij evenementen of een drukke spits, komt het regelmatig voor dat passagiers niet mee kunnen;
 - Door defecten worden regelmatig veren uit de vaart genomen;
 - Er is geen permanente verbinding.

¹ In het vervolg blijven we spreken van een fietsverbinding waar ook voetgangers en ander langzaam verkeer wordt bedoeld

² <http://www.at5.nl/artikelen/136605/grote-vertragingen-bij-ponten>

- Veiligheid:
 - Aanrijdingen en agressie bij op- en afgaan;
 - Risico op aanvaringen door toegenomen beroepsvaart op het IJ.
- Reistijdverlies:
 - Het reistijdverlies voor fietsers die het IJ oversteken bedraagt naar schatting 5 tot 10 minuten per overtocht. Regelmatig kan (mede door omrijtijd) reistijdverlies van meer dan kwartier voorkomen;
 - Ook is er economisch verlies als gevolg van een langere reistijd: meer dan 60 miljoen euro per jaar³. Dit verlies zal in de toekomst alleen maar toenemen door toenemende reizigersaantallen.

De Noord-Zuidlijn

- Toegankelijkheid voor fietsers:
 - De metro is niet tot zeer beperkt toegankelijk voor fietsers, bakfietsen, scooters en Canta's. Bovendien zitten er kosten aan het vervoer van personen en worden vervoersmiddelen extra belast.
- Locatie haltes:
 - De eerste halte vanaf het centrum bevindt zich midden in Noord waardoor bijvoorbeeld Overhoeks maar ook overige locaties moeilijk bereikbaar blijven. Daarnaast is de verwachting dat de lijn een grote impuls aan Noord geeft. Het fietsverkeer zal hierdoor juist toenemen. De Noord-Zuidlijn zal de behoefte aan een betere bereikbaarheid per fiets nog urgenter maken.

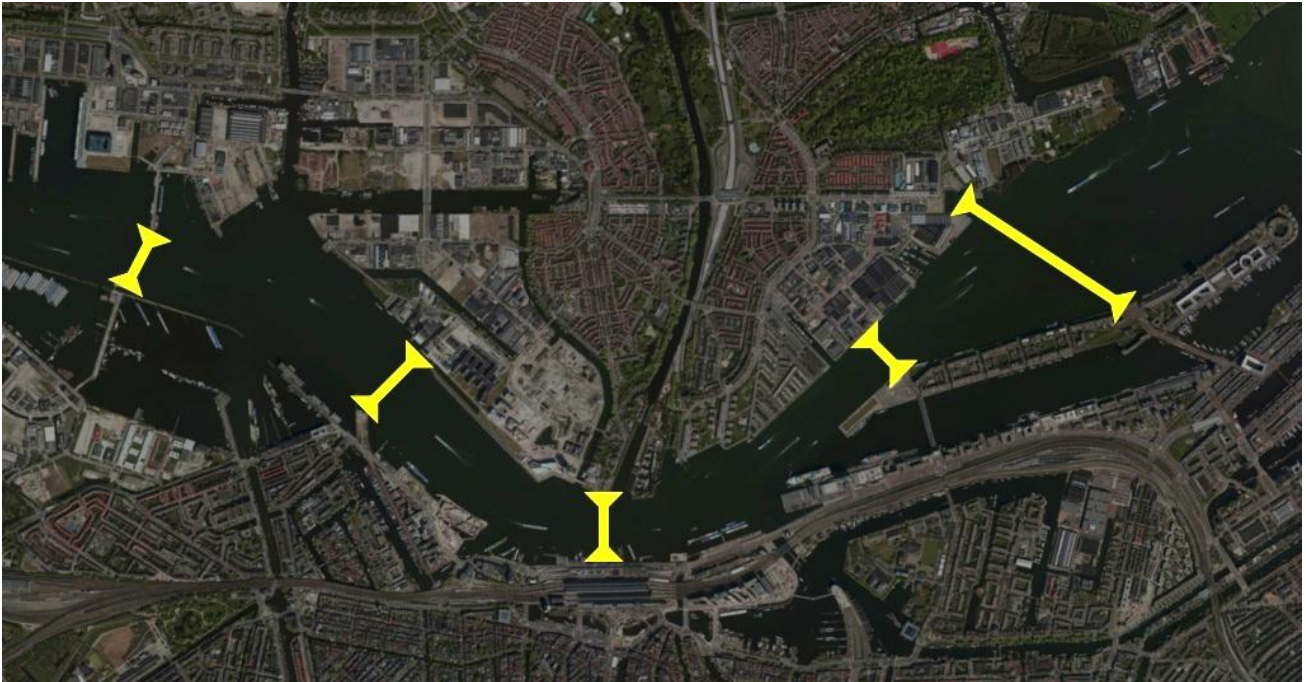
Feiten en cijfers

- De 'agglomeratie Noord' (Amsterdam Noord inclusief de op fietsafstand van de pont gelegen gemeentes Landsmeer, Oostzaan en Zaanstad) telt ruim 260.000 inwoners en zou hiermee - na Utrecht - de vijfde stad van Nederland zijn. Aan de centrumzijde van het IJ wonen nog eens 700.000 Amsterdammers.
- Amsterdam behoort mondiaal tot de steden met de grootste fietsdichtheid. 60% van het Amsterdamse verkeer is fietser-voetganger en vooral het fietsgebruik neemt al jaren toe.
- Dagelijks steken 40.000 mensen met de pont het IJ over. Op jaarbasis zijn dit 14,6 miljoen bewegingen.
- Er zijn 6 pontverbindingen voor langzaam verkeer over het IJ: het Oostveer, IJpleinveer, Buiksloterwegveer (dag en nacht), NDSM-Werfveer (in weekenden tot 3.00 uur 's nachts via Tasmanstraat), Distelwegveer en het Houthaven/NDSM-veer.
- Er zijn op dit moment zes vaste verbindingen tussen de IJ-oeveren: vier autotunnels, één metrotunnel en een bruggencombinatie aan de uiterste oostzijde van de stad (Schellingwouderbrug en Amsterdamse brug). Alleen de bruggen zijn toegankelijk voor fietsers.

³ Onze schatting op basis van norm ministerie van I&M

Mogelijke locaties voor een fietsbrug

Er zijn vijf locaties die volgens ons het meest geschikt zijn voor een fietsbrug (figuur 1). Vanwege de overvolle ponten bij de Buiksloterweg-pont is een verbinding tussen het Centraal Station en Overhoeks uit dat oogpunt het meest wenselijk. Maar wij pinnen ons niet vast op één locatie. Verschillende plekken bieden goede mogelijkheden voor een brug. Ook kan het verder groeien van Noord een vraag naar meer verbindingen doen toenemen.



Figuur 1. Mogelijke bruglocaties aan het IJ.

I Amsterdam

Een fietsbrug over het IJ biedt als mooi voorbeeld van fietsarchitectuur grote kansen voor Amsterdam promotie. De boodschap van een markante fietsbrug over het weidse IJ zal niemand kunnen ontgaan: Amsterdam is fietsstad nummer één!

Veelgehoorde misverstanden over (fiets)bruggen over het IJ

1: “Een brug belemmert de scheepvaart, of moet de hele tijd open.”

Een binnenvaartschip dat via het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal door Amsterdam vaart passeert nu met minimale hinder 7 bruggen. Beroepsvaart ondervindt geen hinder van deze bruggen omdat ze op de zgn. Rijnvaarhoogte (9.10 meter +NAP), gebouwd zijn. Een beweegbare IJ-brug op die hoogte hoeft alleen geopend te worden voor grote cruiseschepen en zeiljachten (staande mast). Dit betekent dat buiten het hoogseizoen de brug maar beperkt open hoeft. Voor de drukere zomermaanden moet tussen betrokken partijen afstemming plaatsvinden over een acceptabel openingsschema.

2: “De brug wordt hoog en steil, dus onaantrekkelijk voor fietsers.”

In een studie uit 2010 van architecte Jolijn Valk is inzichtelijk gemaakt hoe een beweegbare brug over het IJ met dezelfde hoogte als de huidige Nescio-brug eruit zou kunnen zien. De hellingbanen van deze brug voldoen aan de eisen van de overheid en de Fietsersbond. Bij goede aansluiting op bestaande infrastructuur, zoals het busplatform bij CS, zal de brug minder steil worden dan veel andere bruggen in Amsterdam.

3: “De brug wordt veel te duur, een nieuw Noord-Zuidlijndrama.”

De kosten van een IJ-brug werden eerder dit jaar door de Dienst Ruimtelijke Ordening geschat op 20-60 miljoen euro, dit is relatief goedkoop voor een infrastructureel project. Door de enorme ervaring in Amsterdam met bruggenbouw is het risico op kostenoverschrijdingen niet te vergelijken met de Noord-Zuid lijn. Tegenover de bouw- en onderhoudskosten staan baten van een brug: onder andere reistijdwinst, afgenomen noodzaak tot extra investeringen in nieuwe IJ-veren en stijging van grondwaarde in Noord. Voor meer informatie over kosten en baten van fietsinfrastructuur: www.decisio.nl.

4: “Een brug zorgt dat de IJ-veren verdwijnen. Dat mag niet, de pont geeft een ontspannen rustmoment en is onderdeel van de Amsterdamse geschiedenis.”

De totale lengte van de noordelijke IJ-oever is ca. 9 kilometer. Behoud van de IJ-veren is daarom, ook met een extra IJ-brug, zowel wenselijk als noodzakelijk voor ontsluiting van de IJ-oevers. Wel biedt een vaste verbinding nieuwe mogelijkheden voor inzet van de veren: bij een brug ter hoogte van het Centraal Station zal het gebruik van het Buiksloterwegveer afnemen, waardoor de capaciteit van het NSDM- en Oostveer tegen minimale kosten verhoogd kunnen worden.

5: “Een tunnel is een beter en realistischer alternatief voor een brug.”

In het algemeen zijn tunnels veel duurder dan bruggen. Daarnaast moet de weg door een tunnel door de diepgang van cruiseschepen ca. 20 meter onder NAP aangelegd worden, en wordt hierdoor veel langer dan een brug. Dit is geen aangename ervaring voor fietsers en voetgangers. Het betekent ook dat de ingang van de tunnel verder van de IJ-oever komt te liggen dan bij een brug. Ook is in tegenstelling tot een tunnel een brug een mooie “Landmark”, biedt het een weids uitzicht over het IJ en zal met een zichtbare verbinding Noord gevoelsmatig meer onderdeel zijn van de stad.

Projectgroep Brug over het IJ is een onafhankelijk initiatief van burgers en ondernemers uit Amsterdam..

Volg ons op Facebook: <https://www.facebook.com/brugoverhetij>