

Reactie Fietsersbond op: B&W Voorkeursbesluit IJoeververbindingen d.d. 10 januari 2017



4 maart 2017

WG-plein 84, 1054RC Amsterdam | 020-6854794 | amsterdam@fietsersbond.nl

SAMENVATTING

Fietsersbond wil snel betere veerverbindingen, dan een goed befietsbare Javabrug en daarna Eyetunnel

Op 10 januari 2017 hebben B&W hun *Voorkeursbesluit Fase 2 Sprong over het IJ* bekend gemaakt. Hoofdpunten daaruit zijn het rechtekken van het IJpleinveer en het bouwen van de Javabrug.

De Fietsersbond ondersteunt het rechtekken van het IJpleinveer. Door de korter vaartijd kan de frequentie omhoog. Verder zijn we verheugd over het besluit om op korte termijn een fiets/voetgangersbrug over het Noord-Hollands Kanaal te bouwen. Daarmee kan de drukte flexibel over de ponten verdeeld worden.

Omdat de komende jaren het vervoer over het IJ zal blijven groeien en bruggen er nog lang niet zijn, pleit de Fietsersbond voor meer verbeteringen van de veren op korte termijn.

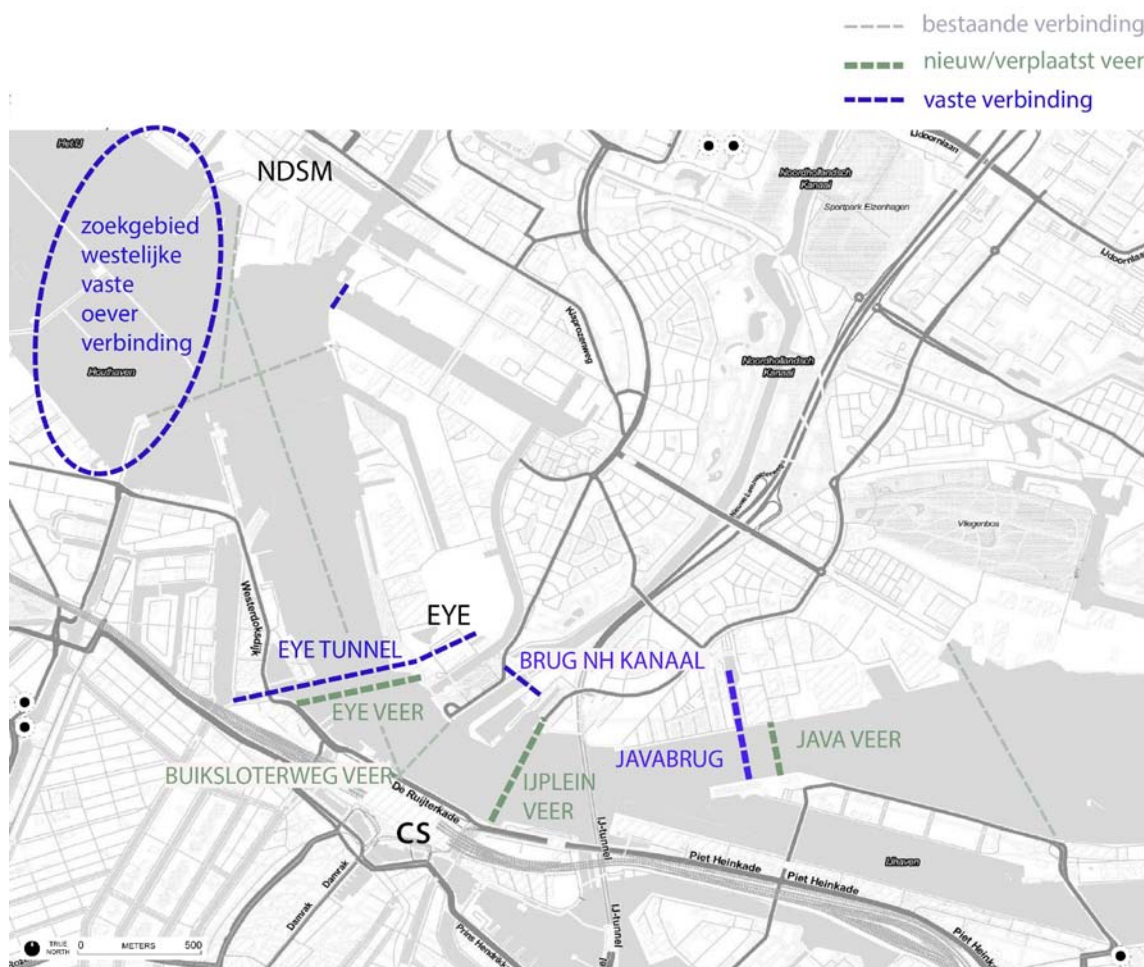
Met een nieuw Eyeveer tussen Westerdoksdijk/Westerdokskaai en Eye aan de westzijde. En aan de oostzijde verplaatsing van het huidige Oostveer naar een Javaveer wat op de kortere oversteek frequenter kan varen.

Deze nieuwe veren sluiten goed aan op het fietsnetwerk en kunnen met een korte en frequente oversteek de druk op de centrale veren verlichten. Ze vullen het voorstel van B&W aan met belangrijke en hoognodige verbeteringen voor de korte termijn. Het Javaveer is nodig voor de periode dat de Javabrug er niet is.

De Fietsersbond ondersteunt het bouwen van de Javabrug, mits niet hoger dan 9,5 meter. Maar eerst afdalen van de Jan Schaeferbrug, en vervolgens weer stijgen naar de Javabrug is onaanvaardbaar. Fietsers moeten van de Jan Schaeferbrug zonder onderbreking door kunnen stijgen naar de Javabrug.

In zijn reactie doet de Fietsersbond verder suggesties voor de toekomst. De Fietsersbond is voorstander van een Eye-tunnel, in het gebied direct ten westen van het Centraal Station. Deze sluit veel beter aan op het fietsnetwerk dan een brug bij het Stenen Hoofd.

Voor de langere termijn ziet de Fietsersbond kansen voor een vaste oeververbinding bij de Houthaven. De Fietsersbond is geen voorstander van een tunnel alleen voor voetgangers, zoals B&W nu willen laten onderzoeken. Zo'n grote investering moet ook aan fietsers ten goede komen.



Visie Fietsersbond over Sprong over het IJ in beeld:

Op korte termijn de veren verbeteren door rechtekken IJpleinveer, verplaatsen Oostveer naar Javaveer en nieuw Eye-veer. En brug over NH kanaal.

Op langere termijn een goed befietsbare Javabrug en Eyetunnel en een vaste verbinding t.h.v. de Houthaven.

De routes langs het IJ verbeteren met o.a. een brug over van Hasseltkanaal west.

Standpunt Fietsersbond over Voorkeursbesluit Fase 2 Sprong over het IJ (IJpleinveer en Javabrug)

Op 10 januari 2017 hebben B&W hun voorgenomen *Voorkeursbesluit Fase 2 Sprong over het IJ* bekend gemaakt. Hoofdpunten daaruit zijn het bouwen van de Javabrug, als eerste vaste oeververbinding, en het optimaliseren van het IJpleinveer. Naast deze concrete voorstellen wordt onderzoek aangekondigd naar mogelijk toekomstige vaste oeververbindingen. Onderstaand volgt de reactie op dit Voorkeursbesluit door de Fietsersbond.

Het proces *Sprong over het IJ* loopt reeds twee jaar. De Fietsersbond is vanaf het begin actief betrokken geweest. Op 25 februari 2016 hebben wij onze voorkeuren uitgesproken in het [Standpunt IJoeververbindingen](#). Omdat onze standpunten op hoofdzaken ongewijzigd zijn, sturen wij dit Standpunt als bijlage mee (zie Bijlage).

Wegens prioriteiten in de tijd, beginnen wij onze reactie -zoals in februari 2016- met de verbetering van de IJ-veren (Buiksloterwegveer en IJpleinveer). Vervolgens gaan wij in op de Javabrug. Als derde presenteren wij onze voorkeursvarianten voor de lange termijn. Maar eerst enkele algemene punten.

1. Uitgangspunten voor alle varianten

De Fietsersbond gebruikt vanuit fietsersbelang voor alle varianten de volgende uitgangspunten:

- In alle varianten zijn snelle *verbeteringen van het aansluitende fietsnetwerk* nodig. Bijvoorbeeld bij kruisingen met de De Ruyterkade, de Piet Heinkade, Meeuwenlaan en Klaprozenweg en bij fietsroutes langs de Korte Prinsengracht en door het Vliegenbos. Ook is aandacht nodig voor de 'Noorder IJboulevard', een goede langzaam verkeersroute langs de Noorder IJoever. Bij de verschillende veer- en oeververbindingen zullen wij een aantal prioriteiten voor het aansluitend fietsnetwerk noemen.
- *Veerverbindingen worden zo haaks en kort mogelijk*. Een kortere oversteek betekent een effectiever gebruik van de veerboten, waardoor hogere frequenties en kortere wachttijden mogelijk worden. Wij steunen dan ook het rechte trekken van het IJpleinveer, maar denken dat ook andere verbeteringen mogelijk en nodig zijn.
- Het *hoogteverschil van zowel fietsbruggen als fietstunnels moet zo gering mogelijk* zijn. In februari 2016 is dit al verwoord. Dat betekent voor de Javabrug een hoogte van maximaal 9,5 meter, de hoogte van de Nesciobrug (Rijnvaartheogte). Het bevreedt ons dat scheepvaartautoriteiten in 2017 extra hoogte willen. Zoals bekend, betekent iedere meter hoogteverschil 40 meter extra hellingbaan, waardoor minder fietsgebruik.
- Volgens de Fietsersbond moet in alle opties voor tunnels uitgegaan worden van *gecombineerde fiets/voetgangerstunnels met hoge kwaliteit voor de fiets*. Dus goede toegangen: brede rolbanen in het verlengde van de tunnel, befietsbare hellingen, goede aansluitingen op het stedelijke fietsnet. Verder een goede inrichting: voldoende breedte, gescheiden richtingen, gescheiden voet/fiets paden. En tenslotte goede sociale veiligheid: Geen bochten in de tunnel voor goed doorzicht, goede verlichting. Een aparte voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg, zoals voorgesteld

door B&W, heeft een geringe vervoerswaarde en is weggegooid geld (Voorkeursbesluit, punten 1b en 8).

- *Fietstunnels worden verboden voor scooters met uitlaatgassen.* Dit maakt de installaties goedkoper, want men hoeft geen rekening te houden met giftige uitlaatgassen (fijnstof) of (extra) brandgevaar. Als bijkomend voordeel geeft dit een extra stimulans om vuile scooters te verbieden binnen de A10-ringweg, noodzakelijk voor een betere luchtkwaliteit.

2. Korte termijn: Meer en betere veerverbindingen, inclusief Eyeveer en Javaveer

Het Voorkeursbesluit kondigt de optimalisatie –het rechte trekken- van het IJpleinveer aan. De Fietzersbond ondersteunt dit voorstel. Maar verwacht dat deze optimalisatie onvoldoende zal zijn om acceptabele kwaliteit bij de veerverbindingen te krijgen bij de verwachte vervoersgroei met 10% per jaar. Immers, bij grotere veren wordt de laad/lostijd steeds ongunstiger ten opzichte van de zuivere vaartijd. Daarom stelt de Fietzersbond het volgende voor, in overeenstemming met ons standpunt van februari 2016:

- Wij ondersteunen de voorgestelde optimalisatie van het IJpleinveer (Voorkeursbesluit, punten 1b en 6b). Wij ontvangen graag op korte termijn de planning voor de bouw van de zuidelijke aanlegsteiger en de aanschaf van nieuwe veren voor een hoger vaarfrequentie.
- Wij zijn verheugd over het besluit om op korte termijn een langzaam verkeersbrug over het Noord-Holland Kanaal te bouwen (Voorkeursbesluit, punten 1b en 6d). Dit was ook al een speerpunt in ons Standpunt van februari 2016. Ook hiervoor is een snelle planning nodig.
- Maar: In alle varianten dreigen Buiksloterwegveer en IJpleinveer binnen enkele jaren overbelast te raken, vergelijkbaar met het Buiksloterwegveer nu (meer dan 20.000 passagiers per dag). In aanvulling op het Voorkeursbesluit, dringen wij aan om *op korte termijn het Eyeveer te openen, tussen Westerdoksdijk/Westerdokskade en Eye*. Dit is voor de Fietzersbond de belangrijkste lacune in het Voorkeursbesluit.
- De Fietzersbond ziet veel voordelen in de *verplaatsing van het huidige Oostveer naar een Javaveer*. Effectiever gebruik van de veerboten in deze korte, rechte oversteek maakt hoge frequenties mogelijk, waardoor de vervoerswaarde spectaculair stijgt. Dit is van belang voor de lange periode voordat de Javabrug in gebruik genomen kan worden. Het bevreedt ons dat deze optie zelfs niet wordt genoemd in het Voorkeursbesluit van B&W. Als deze verplaatsing niet plaatsvindt, wordt naar onze mening de druk op de centrale veren onhoudbaar. Tijdens de bouw van de Javabrug (zie punt 3) is op het Java-eiland een tijdelijke aanlandplek mogelijk op 50 tot 100 meter oostelijk van de Jan Schaeferbrug.
- De Fietzersbond is verheugd dat in het Voorkeursbesluit het NDSM-CS-veer zijn specifieke rol blijft spelen in het fietsverkeer tussen CS, Amsterdam Noord-West en Zaandam. Omdat dit veer nu vaak overvol is en gezien de snelfietsverbinding naar Zaanstad, pleiten wij voor een snelle verhoging van de frequentie van dit veer.

- Wij vinden het nuttig om nader onderzoek te doen naar de optimale (veer)verbinding tussen een plek op de zuidoever tussen Stenen Hoofd en Houthavens en op de noordoever tussen Distelweg en Bundlaan. Wij verwachten dat een *frequente veerverbinding Houthaven-Distelweg* hoge ogen gooit, mits ook een nieuwe fietsbrug wordt gerealiseerd over de kop van het Johan van Hasseltkanaal-West. Na realisatie van zo'n frequent veer kunnen scooters worden geweerd van de centrale IJveren (Buiksloterweg, IJplein, Eyeveer).
Als aansluitende fietsroute vanaf de Distelweg is een nieuwe fietsbrug nodig over de kop van het Johan van Hasseltkanaal-West.

3. Middellange termijn: Javabrug: Ja, mits.

De voorgestelde Javabrug is het meest spectaculaire onderdeel van de Voorkeursvariant, als eerste vaste oeververbinding, maar ook wegens forse kosten. Het is dus zaak dit grote project optimaal voor te bereiden en uit te voeren. In vervolg op ons Standpunt van februari 2016, ondersteunen wij de bouw van de Javabrug onder enkele voorwaarden. Ons commentaar en aanbevelingen over de Javabrug:

- Wij vinden de Javabrug een nuttige en haalbare aanvulling op het huidige fietsnetwerk in Amsterdam. Volgens de prognoses biedt de brug aan een redelijk grote groep fietsers uit Amsterdam Centrum-Oost en Oost een goede verbinding met het oostelijk deel van Noord. De brug biedt ook een goed alternatief voor fietsers die vanwege sociale veiligheid liever niet door tunnels rijden.
- Wij willen rechte toe/afritten, dus geen spiralen of heen- en weergaande opritten. Dit was ons belangrijkste bezwaar tegen eerdere ontwerpen. De ontwerp-tekening met rechte op- en afritten uitkomend op het Motorkanaal, is een goed startpunt voor verdere uitwerking.
- Echter, de Fietsersbond vindt eerst afdalen van de Jan Schaeferbrug, en vervolgens weer stijgen naar de Javabrug onaanvaardbaar. Daarom moet er een variant komen, waarmee fietsers van de Jan Schaeferbrug zonder onderbreking door kunnen stijgen naar de Javabrug. Een alternatief kan zijn om, bij de variant Motorkanaal, de fietsbrug over de Kop Javaeiland door te trekken naar de Veemkade. Dan ontstaat ook aan de zuidkant een lange, gelijkmatige helling.
- Bij de uitvoering dient rekening gehouden te worden met liften, zo mogelijk rolbanen, en windafscherming naar het westen. En de brug mag niet hoger worden dan 9,5 meter (zie punt 1).
- De Fietsersbond ontvangt graag op korte termijn de planning voor de noodzakelijke verbeteringen van het aansluitend fietsnetwerk. Met name bij de kruisingen met Piet Heinkade en Meeuwenlaan en bij de fietsroutes door het Vliegenbos, naar het Mosveld en langs de IJ-oeveren.

4. Lange termijn: Aanvullende vaste oeververbindingen: Tunnel westelijk van het CS

In het Voorkeursbesluit worden diverse aanvullende onderzoeken aangekondigd. De Fietsersbond accepteert dat een brug achter het CS onmogelijk is om nautische redenen. Wij zijn ook verheugd,

dat exotische varianten zoals een zeer hoge brug geen rol meer spelen. Deze zou voor fietsers een achteruitgang betekenen ten opzichte van de huidige veren.

Voor de langere termijn heeft *een gecombineerde fiets/voetgangerstunnel onze voorkeur*. Dus geen aparte voetgangerstunnel, dat is weggegooid geld (zie punt 1). De volgende overwegingen zijn van belang om de beste oplossing voor fietsers te bereiken:

- De beste plaats is westelijk van het CS. Dus aan de zuidzijde op een plek tussen de Westertoegang en de Westerdoksdijk/Westerdokskade. Aan de noordzijde tussen Buiksloterweg en Eye. De Fietzersbond beveelt aan om binnen dit “zoekgebied” drie a vier mogelijke fiets/voetgangerstunnels als varianten te vergelijken door middel van een multi-criteria analyse (MCA). Criteria die bij de beste plaats voor een tunnel een rol kunnen spelen (niet uitputtend): vervoerswaarde voor fietsers en voetgangers, kansen bij aanlanding, knelpunten bij aanlanding, knelpunten bij aanleg, duur aanleg, kosten aanleg.
- Bij de aanlandpunten moet een combinatie mogelijk zijn van befietsbare hellingbanen, rolbanen en liften, zodat fietsers en voetgangers kunnen kiezen voor hun optimaal traject (zie punt 1). De overige criteria voor een goede, veilige tunnel staan bij punt 1.
- De Fietzersbond is voor een snelle opening van metrostation Sixhaven (Voorkeursbesluit, punt 8). Het directe belang voor fietsers is weliswaar gering. Immers, fietsvervoer via de Noord-Zuidlijn zal van beperkt belang blijven door beperkte ruimte in metrostations en -voertuigen, met name bij drukte in de spits. Maar indirect zullen er voordelen ontstaan door minder druk op de veren van voetgangersverkeer. Met name bij evenementen in Noord zullen veel voetgangers met de metro komen in plaats van met het veer.
- Bij het voorgestelde onderzoek naar een Stenen Hoofdtunnel pleit de Fietzersbond er voor om het “zoekgebied” uit te breiden (Voorkeursbesluit, punt 1c). Zoals in ons Standpunt van februari 2016 uiteengezet, is de vervoerswaarde bij het Stenen Hoofd gering en zijn de aansluitingen op het fietsnetwerk in Noord en West slechter dan bij andere varianten. Maar een *vaste oeververbinding Haparandadam (Houthavens)- NDSM* kan aantrekkelijk zijn. Overigens heeft deze vaste oeververbinding voor de Fietzersbond minder prioriteit dan de centrale vaste oeververbinding westelijk van het CS, want die is dringend nodig om de centrale veren te ontlasten.

**Reactie Fietsersbond op:
B&W Voorkeursbesluit IJoeververbindingen
d.d. 10 januari 2017**



4 maart 2017

WG-plein 84, 1054RC Amsterdam | 020-6854794 | amsterdam@fietsersbond.nl

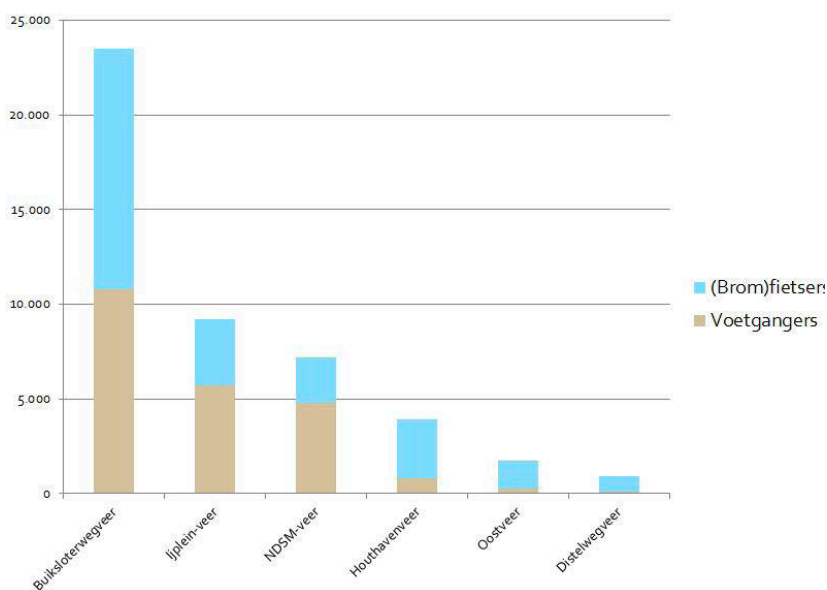
**BIJLAGE bij reactie Fietsersbond d.d. 15 februari 2017 op
Voorkeursbesluit B&W IJ-oeververbindingen**

**STANDPUNT FIETSERSBOND IOEVERVERBINDINGEN
25 februari 2016 in het kader van consultatie
Sprong over het IJ**

Plannen voor de korte termijn: prioriteit voor ontlasting Buiksloterwegveer

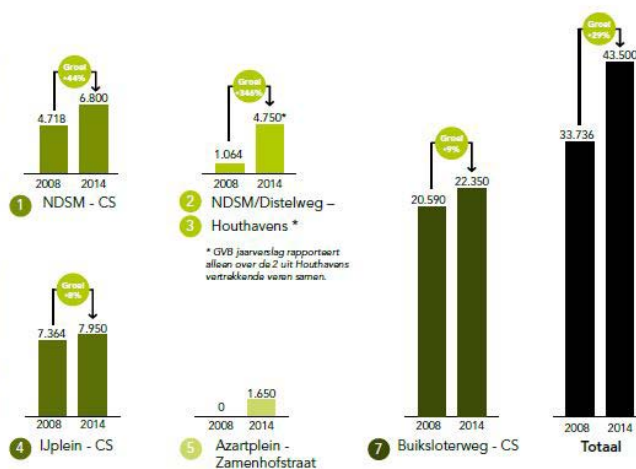
Hoe vangen we de stijgende vervoersvraag op tot 2020 of tot het moment dat een vaste oeververbinding klaar kan zijn?

Voor de korte termijn heeft ontlasting van het Buiksloterwegveer de hoogste prioriteit. Zelfs met drie veren in de spits kan de grote drukte op deze plek nauwelijks verwerkt worden. Om het veer op en af te komen kost al meer tijd dan de overvaart. Nog meer fietsers en voetgangers in de spits via deze route laten reizen, is onmogelijk. Met het nieuwe uitgaanscentrum onder de Shell-toren zullen er steeds meer evenementen komen, met hoge piekbelastingen op het Buiksloterwegveer als gevolg. De druk op het Buiksloterwegveer en de ruimte achter het Centraal Station kan het beste verminderd worden door twee veren: direct ten oosten van CS door het verbeterde IJpleinveer en direct ten westen van CS door het nieuwe Eyeveer.

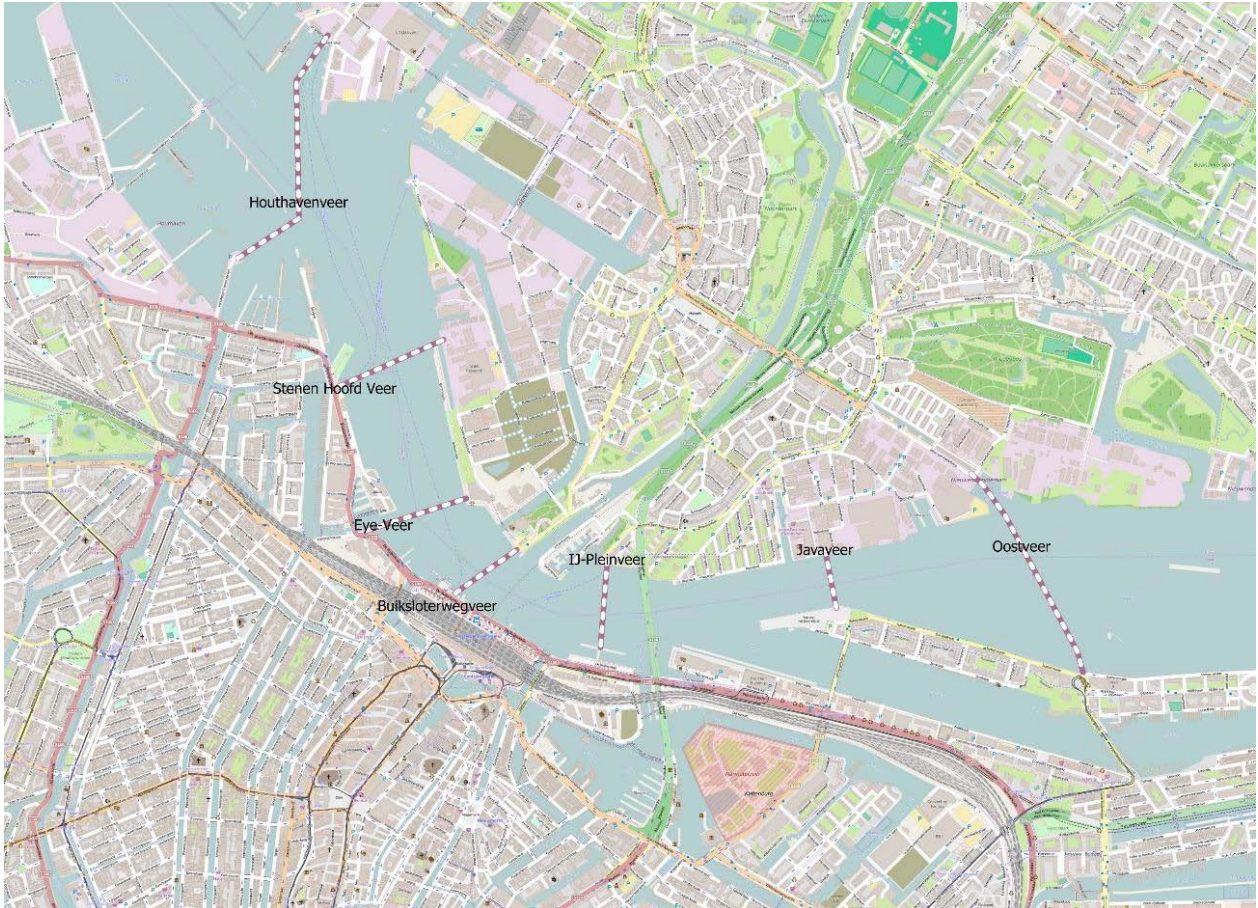


Gebruiksintensiteit veren per gemiddelde weekdag. Uit: Eindrapport Sprong over het IJ, p. 19

Pontgebruik neemt toe; Buiksloterwegpont meeste reizigers



↳ Totaal aantal reizigers voor gemiddelde weekdag per pont, 2008-2014; sinds 2015 is de aanlandlocatie Houthavens gewijzigd



Gemeentelijk referentieplan 2030: optimalisatie veren (uit: Decisio maatschappelijke kosten-batenanalyse, p. II). De Fietsersbond wil prioriteit geven aan realisatie van het Eyeveer op korte termijn en vervolgens op het aangepaste IJpleinveer. De Fietsersbond wil het aanlandingspunt van het IJpleinveer aan de zuidoever iets verleggen naar het verlengde van de Oostertoegang.

Eye-veer

Hoogste prioriteit voor een veer dat het Buiksloterwegveer en de openbare ruimte achter CS kan ontlasten heeft een veer aan de westkant, omdat de vervoersvraag aan die kant zowel aan de zuidzijde als in Noord het grootst is (bevolkingsaantallen). Ook de toename van de vervoersvraag is het grootst aan de westkant. Het Eye-veer tussen Westerdokskade en Eye (aanlanding direct ten westen van Eye) biedt de beste mogelijkheden voor fietsers. De aansluiting op het stedelijk fietsnetwerk loopt aan de zuidzijde via Westerdokskade, (Korte) Prinsengracht en Haarlemmerstraat. Aan de Noordzijde zijn alle wijken via het bestaande fietsnetwerk goed bereikbaar, zeker na aanleg van de Van der Pekbrug (2016). Wel moet de aansluiting van deze brug op het Van der Pekplein verbeterd worden.

Aan de zuidzijde moet een vlotte en veilige overstek van de De Ruyterkade gecreëerd worden op de driesprong met de Westerdoksdijk en Westerdokskade. De huidige ruime bocht voor het autoverkeer maakt deze fietsoversteek nu gevaarlijk. Een rotonde met voorrang voor de fietsers lijkt hiervoor een goede oplossing. Op de Korte Prinsengracht is tweerichtingverkeer voor auto's toegestaan. Door hier het parkeren op te heffen ontstaat meer ruimte voor fietsers. Ook in het verlengde hiervan, de Prinsengracht tot de Brouwersgracht, zou het parkeren opgeheven moeten worden.

Wij verwachten dat vooral fietsers en scooters van dit nieuwe veer gebruik zullen maken, zodat op de Buiksloterwegveren meer ruimte ontstaat voor de voetgangers.

Door de ligging nabij Eye zal dit voor fietsers met bestemming (Centrum-)West vanuit het centrale deel van Noord en de uitgaansbestemmingen rond Eye een aantrekkelijker alternatief zijn dan de Buiksloterwegveren. Veel aantrekkelijker dan een eventueel Stenenhoofdveer. Naast een Eyeveer en een westelijker gelegen veer naar het NDSM-terrein is een Stenenhoofdveer dan niet nodig. De aansluiting daarvan op het fietsnetwerk in Noord is minder goed.

IJpleinveer

De huidige vaarroute van het IJpleinveer is onnodig lang en het aanmeren bij CS omslachtig. Wij steunen het idee van de gemeente om de vaarroute recht te trekken naar de De Ruyterkade. Wel stellen wij voor om het aanlandingspunt aan de De Ruyterkade iets westelijker te situeren, in het verlengde van de Oostertoeegang.

Het Buiksloterwegveer en de openbare ruimte achter CS worden ontlast, want het IJpleinveer wordt aantrekkelijker voor fietsers en scooters vanuit Oost en de oostkant van het Centrum. De fietsafstand is korter en de vaartijd is korter. De reistijdwinst geldt zowel voor bestemmingen aan de oostkant van Noord als aan de westkant.

Om ook de omgeving van de Tolhuistuin sneller te bereiken is het gewenst om een brug aan te leggen over het Noord-Hollandskanaal ter hoogte van het sluizencomplex. Deze brug zal bijdragen aan de vermindering van fiets- en scooterverkeer via het Buiksloterwegveer en maakt het mogelijk scooters te weren van het Buiksloterwegveer als ook het Eyeveer aan de westkant beschikbaar is.

Op het Kraaienplein, op het fietspad langs de Buiksloterweg en op het Mosplein kunnen vaartijdverwijsborden de fietser attenderen op de afvaarttijden van het IJpleinveer.

Achter het CS zijn ook vaartijdverwijsborden gewenst voor het IJpleinveer en het Houthavenveer.

Aan de zuidkant moet de fietsroute tussen Prins Hendrikkade en De Ruyterkade verbeterd worden.

Op dit moment varen naar het IJplein zowel kleine als grote veren. De kleine veren zijn op drukke tijden overvol, maar op de grote veren is nog ruimte. Op de kleine veren is de overlast van scooters op drukke tijden groter dan op de grote veren. Vervang daarom de kleine veren door grote veren. De overblijvende kleine veren kunnen wellicht ingezet worden op een nieuwe veerverbinding tussen het Oostelijk Havengebied en het Zeeburgereiland.

Het standpunt van de Fietsersbond voor de korte termijn sluit aan bij de opties voor verbetering van de veerverbindingen die de gemeente noemt, maar de Fietsersbond vraagt om scherpere prioriteiten.

Plannen voor de (middel)lange termijn, na 2020

Het gemeentelijke voorstel is om twee bruggen aan te leggen: de Javabrug en de Stenen Hoofdbrug. De Fietsersbond pleit eveneens voor twee vaste oeververbindingen, maar geeft de voorkeur aan een centraal gelegen oeververbinding boven de Stenen Hoofdbrug.

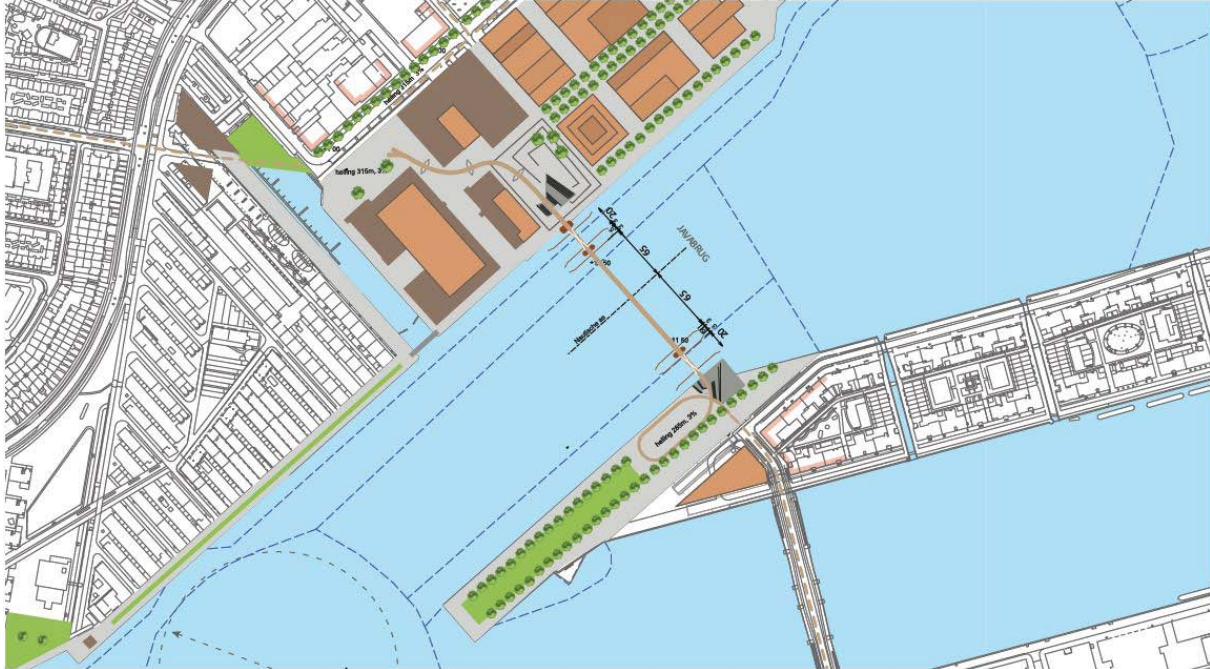
Zie voor de uitgangspunten van de Fietsersbond de bijlage.

Javabrug

Over de Javabrug bestaat zowel in de politiek als bij belangengroepen al grote consensus. Zowel aan de zuidkant als aan de noordkant zijn belangrijke stedenbouwkundige ontwikkelingen te verwachten: Marineterrein, Storkterrein (Ostenburg) en Hamerstraat kwartier. Door de Javabrug worden deze ontwikkelingen geïntegreerd in het stedelijk weefsel. De Javabrug biedt fietsers volgens het maatschappelijke kosten-batenrapport van Decisio voor de meeste bestemmingen in Noord ca. 5 minuten reistijdwinst vanuit (Centrum)Oost., maar veel minder vanuit (Centrum)West en Centrum-

Zuid. Decisio rekent met gemiddelde wachttijden voor de veren. Rekening houdend met de maximale wachttijden is de reistijdwinst veel groter.

Een punt dat nog te weinig aandacht heeft gekregen, is de kwaliteit van de Javabrug, de 'fietsbaarheid'. De brug moet tenminste 9,5 meter hoog worden, net zo hoog als de Nesciobrug, de fietsbrug bij Diemen. De hellingbanen zijn daar 330 meter lang. Andere bruggen over het Amsterdam Rijnkanaal hebben hellingen van 370 tot 500 meter lengte.



Schets Javabrug. Uit: Eindrapport Sprong over het IJ. Gemeente Amsterdam, november 2015, p. 50.

Ten behoeve van het keren van cruiseschepen zou eventueel een deel van Kop Javaeiland afgegraven moeten worden

De afstand tussen de aanlanding op de IJ-oever en Meeuwenlaan is 400 meter. Omdat dit gebied nog ontwikkeld moet worden zal aan die kant nog wel een oplossing gevonden kunnen worden voor de hellingbaan. Moeilijker wordt het aan de zuidzijde. Op het Java-eiland wordt nu een hotel gebouwd, precies in het verlengde van de Jan Schaeferbrug. De aanlanding van de Jan Schaeferbrug op het Java-eiland ligt vrij hoog. Vanwege de hotelbouw bestaat het risico dat de fietser eerst naar beneden moet fietsen op het Java-eiland en vervolgens omhoog via een aantal spiralen om op hoogte te komen voor de oversteek van het IJ. Dat vindt de Fietsersbond onaanvaardbaar. Er moet een oplossing gevonden worden waarbij de fietser niet eerst naar beneden hoeft te gaan. Een spiraalvormige hellingbaan is gevaarlijk vanwege de snelheid van dalende fietsers, vooral als de bochten krap zijn. Om de problemen en mogelijke oplossingen daarvoor beter in beeld te krijgen, zijn op korte termijn ontwerpstudies nodig.

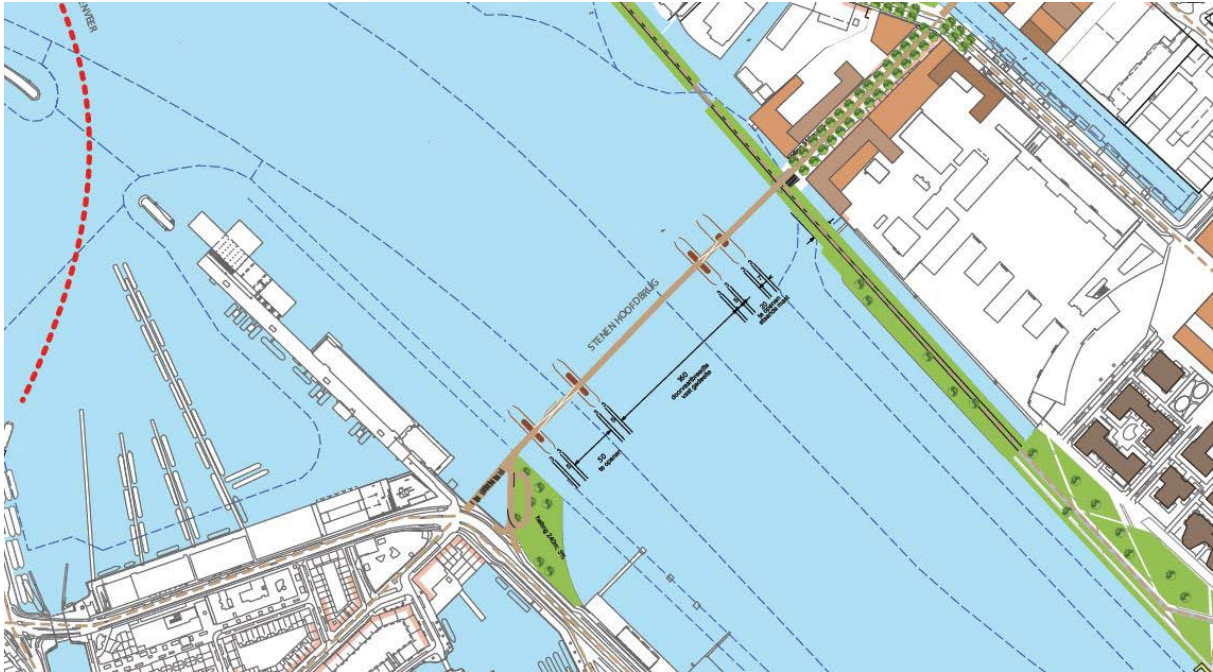
Als aanvulling voor wie moeite heeft om het hoogteverschil te overbruggen zullen ook liften geplaatst moeten worden, maar het moet per fiets altijd mogelijk blijven om het hoogteverschil zonder lift te overbruggen.

De Javabrug ligt vol op de overheersende zuidwestenwind. Dat maakt het nodig om windafscherming op te nemen in de brugrelingen.

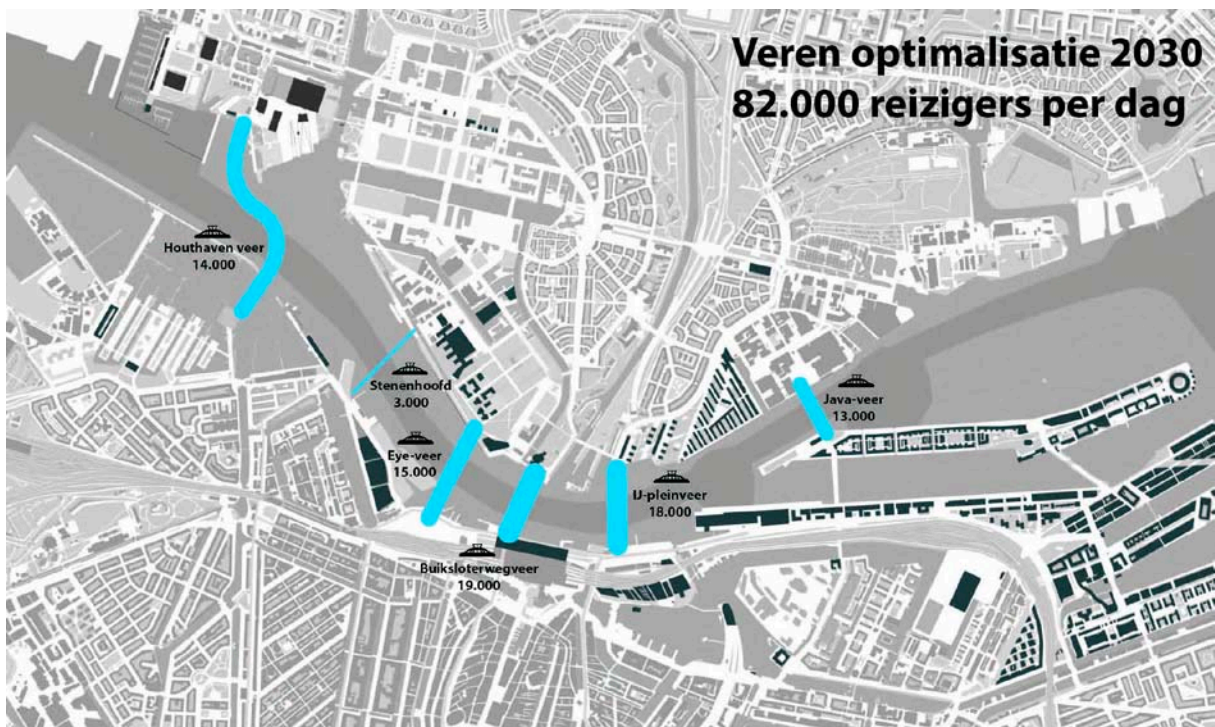
Voor verbetering van de aansluiting op het gebied rond de Tolhuistuin is een brug over het Noord-Hollandskanaal nabij het sluiscomplex gewenst, zoals we al voor de korte termijn bepleit hebben voor het IJpleinveer.

Beperkte vervoerwaarde van de Stenen Hoofdbrug

De Stenenhoofdbrug biedt volgens het maatschappelijk kosten-batenonderzoek van Decisio vanuit (Centrum)West ca. 5 minuten reistijdwinst naar Noord-centrum en Buikslot / .Buikslotermeer, maar veel minder voor ander verbindingen. Met name voor verbindingen vanuit het stadshart en (Centrum)Oost naar Noord en voor verbindingen naar het oostelijk deel van Noord is de reistijdwinst gering ten opzichte van de huidige verbindingen.



Stenen Hoofdbrug. Schets uit het Eindrapport Sprong over het IJ. Gemeente Amsterdam, november 2015



Prognose verdeling passages per gemiddelde weekdag bij een geoptimaliseerd verensysteem in 2030. Eindrapport Sprong over het IJ. Gemeente Amsterdam, november 2015, p. 44. Het Stenen Hoofdveer heeft met 3000 passages per gemiddelde weekdag de laagste vervoerwaarde.

Uit de prognose voor 2030 in een situatie met alleen veren heeft het Stenen Hoofdveer veruit het laagste aantal passages. Dat betekent dat de brug alleen voldoende vervoerswaarde kan krijgen door het opheffen van andere veren aan de westkant. Als dat het Eyeveer is, dan is de kans groot dat de getroffen passagiers uitwijken naar het Buiksloterwegveer, want dat is een kortere weg naar de centrale en oostelijke bestemmingen in Noord.

De aansluiting op het fietsnetwerk in Noord is vanaf de StenenHoofdbrug veel minder goed dan van de Eyeverbinding.

De Fietsersbond geeft daarom de voorkeur aan een centraal gelegen vaste oeververbinding in plaats van de Stenen Hoofdbrug. Als er een Javabrug komt, ligt een IJpleinbrug of –tunnel minder voor de hand dan een vaste verbinding direct achter CS of ter plaatse van het Eyeveer.

Welke vaste centrale oeververbinding het beste is, zal nog nader onderzocht moeten worden. Dat er in die richting verder gezocht moet worden, staat al als voornemen geformuleerd in het concept-principebesluit van de gemeente. De gemeenteraad heeft de behoefte daaraan nog eens extra onderstreept.

Een optie die tot nu toe nog niet in beeld is gebracht, is de mogelijkheid van een fietstunnel ter plaatse van het toekomstige Eyeveer. De Fietsersbond wil die graag in het onderzoek laten betrekken.

De argumentatie is dezelfde als die we noemden voor het Eyeveer op de korte termijn: ontlasting van de veren achter CS.

Door de meer centrale ligging is de vervoersvraag op dit punt groter dan bij de Stenenhoofdbrug omdat het oostelijk deel van Noord en de uitgaansvoorzieningen rond Eye beter bediend worden. Bij Eye kan een stijgpunt gemaakt worden met liften, terwijl de hellingbaan verder onder het Oeverpark doorloopt richting Van der Pekbrug. Voor fietsers uit de Westelijke Tuinsteden is de afstand naar de Eyetunnel niet langer dan naar de Stenenhoofdbrug.

De hellingbaan kan al langs de Westerdokskade beginnen en onder de De Ruyterkade doorlopen, zodat deze kruising geen probleem is. De hellingbaan kan deels onder het water van het IJ verder dalen, omdat de vaargeul noordelijker in het IJ ligt. Fietsers en voetgangers uit Oostelijke richting kunnen gebruik maken van liften of een roltrap.



De rode lijn geeft de locatie van een mogelijke Eyetunnel aan. Aan de zuidkant moet die nog iets naar het oosten verlegd worden om in het verlengde van de Westerdokskade te komen.

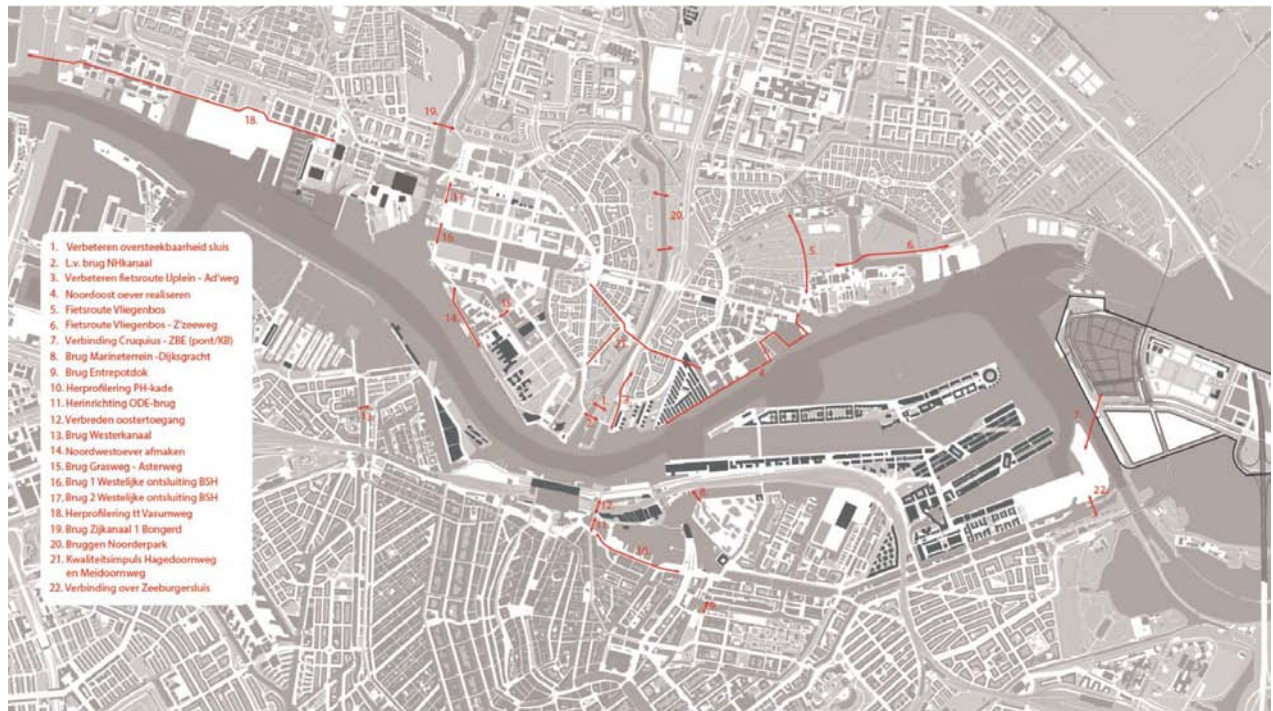
Net als bij het Eyeveer is een betere aansluiting op het Van der Pekplein nodig. Aan de zuidkant zijn verder dezelfde verbeteringen van het aansluitend fietsnet nodig als genoemd bij het Eyeveer.

Voordelen van een tunnel: geen nautische bezwaren, geen aantasting van het stadsgezicht, geen windhinder. Nadelen zijn de langere hellingbanen en minder sociale veiligheid. Hoe drukker de tunnel, hoe beter de sociale veiligheid.

Nadere studie is nodig naar de inpasbaarheid van hellingbanen bij bruggen en tunnels, naar de capaciteit van liften en roltrappen en de reistijdverschillen van diverse vormen van hoogteoverbrugging.

Snelle verbetering aansluitend fietsnetwerk

Het rapport noemt een groot aantal verbeteringen voor het fietsnetwerk naar en van de veren. De knelpunten wijzen vooral op routeverbeteringen (zie kaart) . Hinderlijke kruisingen verdienen meer aandacht. Voor de verbinding met het IJ moeten vaak drukke autoroutes overgestoken worden. De Klaprozenweg is een voorbeeld van een autoroute die fors verbreed wordt, waardoor de fietsoversteek verslechtert en daarmee de kwaliteit van de fietsverbinding met de NDSM-veren.



Afbeelding 3.1: verbeteringen in het fietsnetwerk

Uit: Eindrapport Sprong over Het IJ. Gemeente Amsterdam, november 2015, p39

Ook de gelijkvloerse kruisingen met de De Ruyterkade aan weerszijden van het CS worden moeilijker doordat de vierbaans autotunnel achter CS meer autoverkeer aantrekt. Zowel voor de korte als de lange termijn is het van belang om de fietsroute van de Geldersekade naar de De Ruyterkade te verbeteren.

De NDSM-veerverbinding naar de Westerdoksdijk zal nog vele jaren nodig zijn. Een betere afstemming van de vaartijden tussen het NDSM-CS veer en het NDSM-Westerdoksdiijkveer is daarom wenselijk. Bij de afvaart van het NDSM-veer bij het Centraal Station – een halfuurdienst - is een duidelijke verwijzing van de vaartijden van het Westerdoksdijkveer erg handig.

Zoals eerder genoemd, is de aanleg van een brug over het Noord-Hollandskanaal nabij het sluizencomplex dringend gewenst om een beter gebruik van het IJpleinveer mogelijk te maken. Ook hier ondersteunen duidelijke verwijsborden met vaartijden deze gewenste verschuiving van gebruik.

De meeste van bovenstaande verbeteringen van het fietsnetwerk staan al vermeld in het gemeentelijke eindrapport 'Sprong over het IJ', p. 69. Wat daar echter ontbreekt is verbetering van de fietsroute vanaf het Oostveer in Noord.

Het Oostveer zal nog vele jaren op de huidige plek blijven. Een duidelijke verbetering in Noord voor deze veerverbinding is aanleg van een korte, goed befietsbare en goed verlichte fietsroute door het Vliegenbos. De verbetering van deze route is dringend gewenst. De paden in het Vliegenbos kennen zoveel achterstallig onderhoud dat het gebruik gemakkelijk tot valpartijen leidt.

BIJLAGE

bij standpunt Fietsersbond IJoververbindingen

UITGANGSPUNTEN FIETSERSBOND BIJ IJOEVERBINDINGEN

- 1) Verbetering afmeten aan aantal fietsminuten winst (incl. wachttijd, vaartijd en ontschepingstijd), rekening houdend met de omvang van de fietsstromen.
- 2) Verbindingen moeten logisch aansluiten op het fietsnetwerk
- 3) Voldoende frequent en bedrijfszeker
- 4) In staat om de verwachte groei op te vangen
- 5) Voldoende verbindingen , goed gespreid tussen Schellingwouderbrug en Hempont
- 6) Voldoen aan normen voor hellingspercentages. (CVC-leidraad: gewenste helling 1 op 20 maal het hoogteverschil. Standaard 1 op 10 maal het hoogteverschil. Bij hoogteverschillen groter dan 5 meter helling onderbreken met horizontale stukken).
Zo mogelijk aanvullen met liften en/of roltrappen. Bij voorkeur niet uitsluitend liften en/of roltrappen, maar ook fietsbare hellingbanen.
- 7) Gratis
- 8) Sociaal Veilig
- 9) Verkeersveilig