

Betreft: Memo advies voorgenomen voorkeursbesluit Sprong over het IJ
Datum: 3 maart 2017
Contactpersonen: Jaap Brouwer – Waterrecreatie Nederland
Gerdina Krijger- HISWA Vereniging
Oluf van Oosterom- Platform Waterrecreatie
Auke Bender – Watersportverbond

Advies n.a.v. uitnodiging van de gemeente Amsterdam om advies uit te brengen naar aanleiding van het genomen voorkeursbesluit en de Nota Uitgangspunten Fase 2 Sprong over het IJ die de Stichting Waterrecreatie met brief d.d. 19 januari 2017 heeft ontvangen. Gezien het belang van een veilige doorvaart van het IJ hebben wij gebruik gemaakt van de mogelijkheid om advies uit te brengen. Dit advies hebben wij in samenwerking met HISWA Vereniging, Platform Waterrecreatie en Watersportverbond opgesteld. Het Watersportverbond heeft een eigen reactie verstuurd. Waterrecreatie Nederland heeft dit advies mede namens HISWA Vereniging en het Platform Waterrecreatie verstuurd.

Het college van B&W van Amsterdam heeft een voorkeursbesluit genomen over de IJ-oeververbindingen. Er is gekozen voor een combinatie van maatregelen:

- Het intensiveren van de veerverbindingen, in combinatie met het realiseren van een langzaam verkeerbrug over het Noord-Hollands kanaal bij de Willem I sluisen.
- Het voorbereiden van de bouw van een langzaam verkeerbrug tussen Kop Java en het Hamerstraatgebied.
- Het onderzoeken van de mogelijkheid tot het bouwen van het metrostation Sixhaven.
- Het reserveren van een vaste oeververbinding tussen het Stenen Hoofd en de Grasweg, in de vorm van een langzaam verkeerbrug dan wel een tunnel.
- Het openhouden van de mogelijkheid om op lange termijn een voetgangerstunnel CS - Buiksloterweg te realiseren.

Sprong over het IJ, hou de doorvaart vrij

Gezien het belang van de nautische veiligheid en de vrije doorvaart van het IJ en de algehele kwaliteitsbeleving van een open IJ adviseren wij om voor andere oeververbindingen te kiezen dan een brug. Het IJ is een zeer drukbevaren water, de nautische veiligheid is van groot belang. Een vrije doorvaart draagt bij aan de nautische veiligheid. Tot nu toe is er vanaf Amsterdam tot de Noordzee een open verbinding waar veel geïnvesteerd is in tunnels. Een brug zou een disinvestering zijn voor al deze tunnels. Daarnaast biedt het open water bijzondere ruimtelijke kwaliteit in een drukke stad en de metropoolregio. Het open water draagt in bijzondere mate bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Een fiets-voetgangerstunnel zoals bijvoorbeeld in Antwerpen toont aan dat een tunnel een goed alternatief is voor fiets- en voetgangersverkeer.

Het ondervangen van de behoefte om de oevers van het IJ met elkaar te verbinden met een diversiteit aan verbindingen zoals het intensiveren van de veren, het aanleggen van metrostation Sixhaven en een voetgangerstunnel CS – Buiksloterweg heeft dan ook onze voorkeur. Meer flexibele verbindingen, vanaf verschillende punten passen ons inziens beter ook bij de behoeften van de gebruiker en het karakter van de stad en het open karakter van het IJ dan een brug.

Wanneer er wordt gekozen voor een brug is het van belang om rekening te houden met de nautische eisen qua veiligheid vanuit de recreatievaart en beroepsvaart. Zij zijn beeldbepalende gebruikers van het IJ en van economisch belang voor stad en regio.

Keuze voor intensiveren veren, in combinatie met het realiseren van een langzaam verkeerbrug over het Noord-Hollandsch Kanaal bij de Willem I sluizen

Wij onderschrijven de keuze om allereerst de veerverbindingen te intensiveren. De veerverbindingen zijn een effectieve manier om de IJ-oever te verbinden. Daarbij dragen ze bij aan de beleving van Amsterdam als water- en deltametropool. Ook vergroten ze het waterbewustzijn van de inwoners en bezoekers van Amsterdam.

Een brug over het Noord-Hollandsch Kanaal is een nieuwe beperking voor de doorvaart voor recreatievaart en beroepsvaart. De brug dient beweegbaar te zijn in lijn met eventuele andere (nieuwe) bruggen over deze vaarweg en te voldoen aan de BRTN classificatie van de vaarweg (AM) en het ‘houden wat je hebt’ principe. (BRTN: landelijk afgesproken classificatie basisrecreatietiervaartnet.)

Keuze voor bouwen metrostation Sixhaven

Wij onderschrijven de keuze voor het afbouwen van het metrostation Sixhaven. Het college heeft besloten om besluitvorming rond de aanleg van het metrostation Sixhaven uit te stellen tot 2020. Wij vinden dat dit onderzoek eerder in gang gezet moet worden. Wij zien geen reden om de besluitvorming hierover uit te stellen tot 2020. Wij gaan er vanuit dat in het onderzoek en het bouwen van het metrostation rekening wordt gehouden met de bestaande waterrecreatievoorzieningen in de Sixhaven.

Keuze voor openhouden van de mogelijkheid om op lange termijn een voetgangerstunnel CS Buiksloterweg te realiseren

Wij onderschrijven de keuze voor het openhouden van de mogelijkheid van een voetgangerstunnel CS –Buiksloterweg. Wij zouden er voor willen pleiten dat deze optie eerder wordt verkend en uitgevoerd dan de voorbereiding van een langzaam verkeerbrug. De eerder genoemde fiets-voetgangerstunnel in Antwerpen, waar een vergelijkbare problematiek is, toont aan dat een tunnel een zeer goede oplossing is voor het fiets- en voetgangersverkeer.

Keuze voor het voorbereiden van de bouw van een langzaam verkeerbrug tussen Kop Java-eiland en het Hamerstraatgebied

Vanuit het belang van een vrije en veilige doorvaart over 't IJ voor zowel de recreatievaart als de beroepsvaart, zijn wij in principe voorstander van **andersoortige oeververbindingen dan een brug**. Als er voor een brug wordt gekozen, heeft een brug bij het Java-eiland de voorkeur ten opzichte van andere alternatieven voor bruggen, **mits**:

- De uitgangspunten van de Staande Mast Route, vastgelegd in het Convenant Staande Mast Route, mede ondertekend door de gemeente Amsterdam, worden meegenomen. Het IJ is het belangrijkste knooppunt in deze route; hier komen uit 6 richtingen gebruikers van de Staande Mast Route samen.
- Een Blauwe Golf wordt gecreëerd met de Oranjesluis en brug Schellingwoude en v.v.. (Blauwe Golf: ten behoeve van de doorvaart afgestemd brugopeningsregime van meerdere opeenvolgende bruggen.)
- Gegarandeerd wordt dat het brugbedieningsregime hetzelfde is als die van de brug Schellingwoude en de Oranjesluis.
- Aanvullend op de aan beide zijde voorgestelde beweegbare brugkleppen, aan iedere zijde een eigenstandige onderdoorgang komt voor recreatievaart ten behoeve van het verbeteren van de doorvaart en de nautische veiligheid.
- Er aan beide oevers van het IJ een betonde vaarroute komt voor de recreatievaart.
- Er als, de keuze valt op de Motorkade variant en de afbouw van metrostation Sixhaven, de watersportverenigingen in Amsterdam Noord gecompenseerd worden.
- De doorvaarthoogte van de brug 12,5 m. wordt. Met oog op de ontwikkelingen in de beroepsvaart en de daarmee samenhangende nautische veiligheid op het IJ, onderschrijven wij het uitgangspunt van het Havenbedrijf Amsterdam en BLN/Schuttevaer voor een doorvaarthoogte van 12,5 meter.
- Er voor beide vaarrichtingen voldoende, veilige en aantrekkelijke wachtvoorzieningen zijn voor de recreatievaart.
- Er bij de voorbereiding en besluitvorming over de brug duidelijk wordt gecommuniceerd met het wandel- en fietsverkeer dat er rekening moet worden gehouden dat de brug regelmatig geopend wordt voor het scheepvaartverkeer.
- Er rekening wordt gehouden met grote evenementen zoals Sail Amsterdam.

Keuze voor het reserveren van een vaste oeververbinding tussen het Stenen Hoofd en de Grasweg

Als het gaat om een keuze voor een vaste oeververbinding bij het Stenen Hoofd onderschrijven wij het adaptieve pad om eerst aan de slag te gaan met de hierboven genoemde oeververbindingen en in een later stadium te kijken of de oeververbinding hier überhaupt nog nodig is. Als het tot besluitvorming over de invulling van de oeververbinding op deze locatie komt, zijn wij vanuit het belang van een vrije en veilige doorvaart over 't IJ voor zowel de recreatievaart als beroepsvaart voorstander van andersoortige oeververbindingen dan een brug.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Jaap Brouwer (j.brouwer@waterrecreatienederland.nl, 06 24640790).