

# memo: criteria IJ- oeververbindingen

januari 2015



Voordat we beginnen met het beoordelen van bepaalde oplossingen voor oeververbindingen over het IJ, zullen we eerst criteria aangeven waaraan deze moeten voldoen.

Criteria:

- het gaat ons om verbindingen waarmee **fietsers** van de zuidoever naar de noordoever van het IJ kunnen (v.v.).
- de verbindingen moeten **frequent en (bedrijfs)zeker** zijn. Wachttijden (zowel voor ponten, bruggen, kabelbanen) moeten beperkt zijn.  
Verbindingen die niet 24/7 beschikbaar zijn, zijn slechts aanvullend.
- De (frequente) verbindingen zijn **op voldoende plekken, verspreid** tussen de Schellingwouderbrug en de Hempont. In dit hele gebied mag het IJ (Noordzeekanaal) geen barrière zijn.
- de mate van verbetering van het fietsnet is het beste uit te drukken in **aantal fietsminuten winst**. Dus niet alleen wachttijd, ook vaartijd en ontschepingstijd (zoals in de spits bij CS!)  
De huidige concentratie ('zandloper') via de achterzijde van CS moet worden verspreid.
- Verbindingen moeten logisch aantakken op (of beter nog: **een logisch onderdeel zijn van**) **het fietsnetwerk**. Dat geldt vooral voor de aanlandingen aan beide zijden.
- de verbindingen moeten voor alle fietsers **toegankelijk** zijn en voldoen aan 'de' normen voor bv hellingspercentages. Waar (binnen deze normen) lange of steile hellingen zijn, zijn bedrijfszekere alternatieven nodig voor wie daarmee moeite heeft.
- Verbindingen waarvoor fietsers moeten betalen (mee in de metro, kabelbaan) zijn slechts aanvullend op **voor fietsers gratis** verbindingen
- Verbindingen moeten **technisch, verkeerskundig en sociaal veilig** zijn
  
- Het totaal aan verbindingen moet de **voortgaande groei** van het fietsverkeer in het algemeen en die naar Noord/ Zaanstad in het bijzonder kunnen opvangen
- De verbindingen mogen deel uitmaken van het **'visitekaartje' van Amsterdam** in de wereld.
- De verbinding moet zowel voor de stad als voor haar passagiers **schone lucht** garanderen. Dat betekent dat ponten schone motoren moeten hebben en dat voertuigen met uitlaatgassen geen gezondheidsschade voor fietsers mogen veroorzaken
- De **kosten** van de verbinding (gerekend over een lange termijn, dus zowel investering, onderhoud als exploitatie) moeten opwegen tegen de maatschappelijke baten (hierin bv ook tijdsverlies meerekenen). Maak hiervoor een MKBA (Maatschappelijke kosten baten analyse)
- Verbindingen die **snel gerealiseerd** kunnen worden hebben de voorkeur. Al op korte termijn moet de capaciteit worden uitgebreid

Verschillende oplossingen kunnen met deze criteria in een tabel per onderdeel beter of slechter scoren. Gepresenteerd zijn oplossingen als

- **bruggen**. Deze zijn bedacht en ontworpen op verschillende locaties. Een brug vanaf Javaeiland in het verlengde van de Jan Schaefferbrug naar de Hamerstraat in Noord lijkt de meest haalbare.
- **tunnels**: Het plan voor het transformeren van de IJtunnel naar een tunnel voor fiets- en elektrisch verkeer biedt goede kansen en heeft als bijkomend voordeel dat het de verkeerscirculatie (en leefbaarheid) in een groot deel van de stad (Weesperstraat!) gunstig kan beïnvloeden
- **kabelbaan**: mogelijk voordeel is dat deze snel kan worden gebouwd en ook weer kan worden afgebroken en tevens een landmark voor toeristen kan zijn. Nadeel is dat fietsers er waarschijnlijk voor moeten betalen. Mogelijk geschikt als tijdelijke overbrugging.

Een brug, tunnel of kabelbaan moet een aanvulling zijn op de bestaande gratis pontverbindingen.

# memo: criteria IJ- oeververbindingen

januari 2015

---



Maar er zijn nog andere oplossingen

- een mogelijke aanvulling op de bestaande verbindingen kan een **'waterbus'** zijn, die 'zig-zag' (zoals de Waterbus tussen Rotterdam en Dordrecht) verschillende bestemmingen op beide oevers tussen Zeeburgereiland en de sluizen van IJmuiden frequent verbindt.

Gerrit Faber