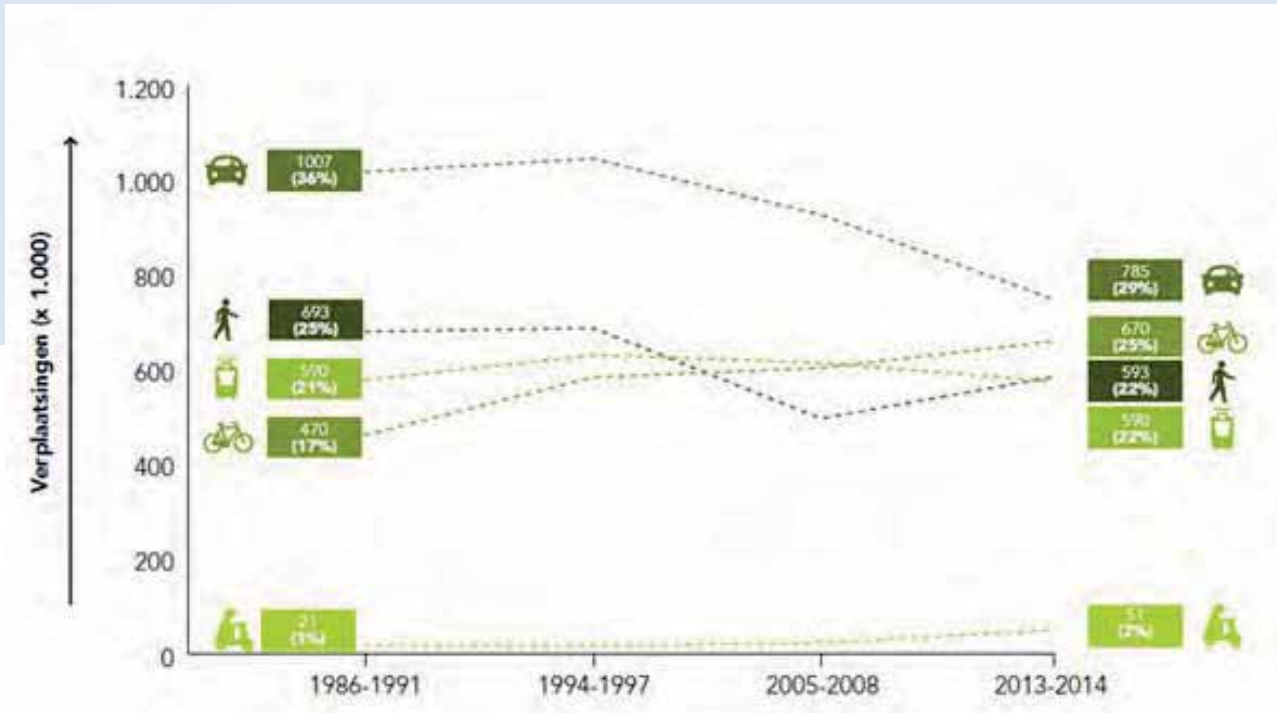
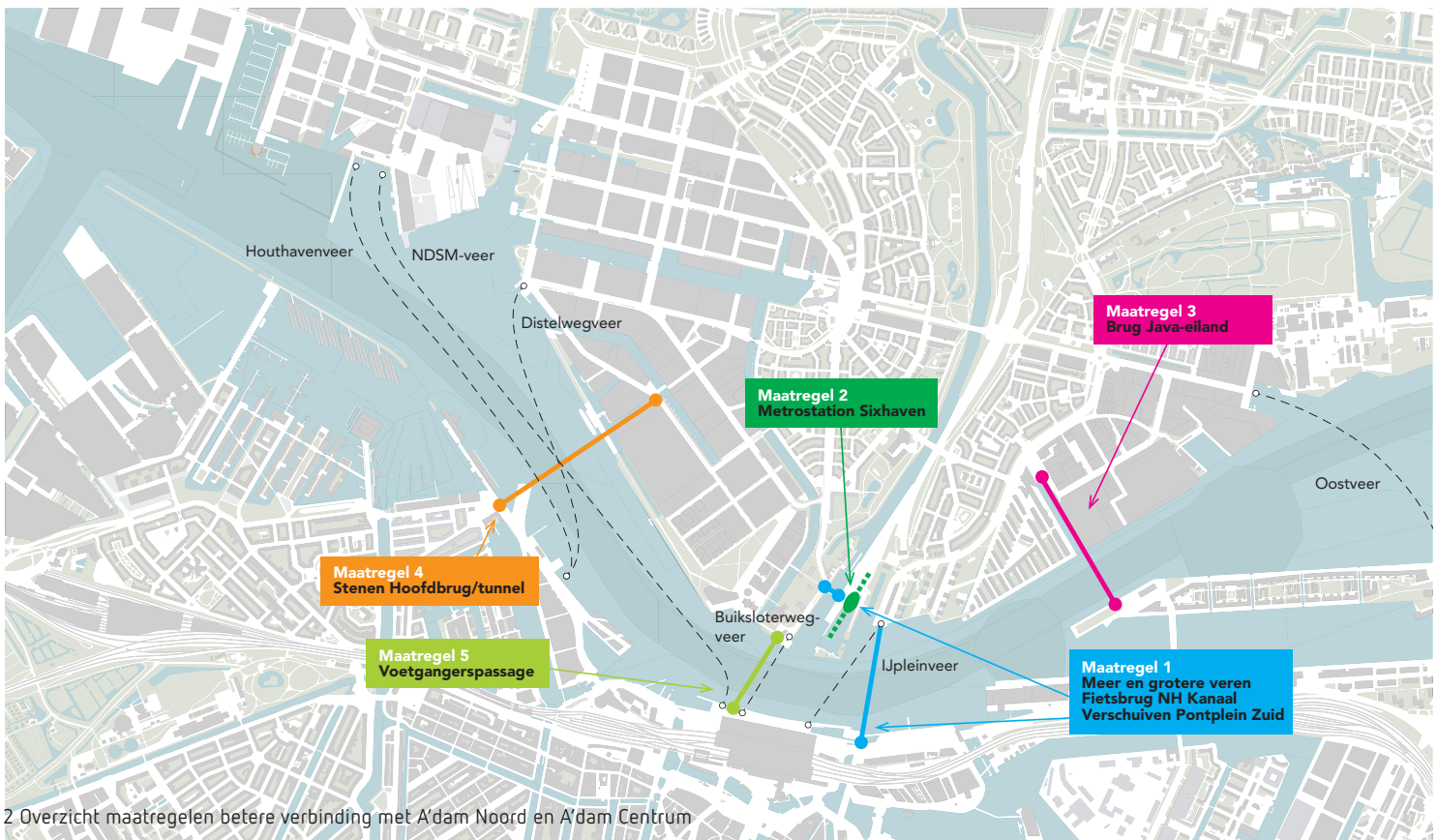


# SPRONG OVER HET IJ

Bas Boeker, Projectmanager Javabrug, Gemeente Amsterdam



1 Overzicht ontwikkeling gebruik van diverse typen vervoermiddelen in Amsterdam 1986 - 2014



2 Overzicht maatregelen betere verbinding met A'dam Noord en A'dam Centrum

**A**msterdam-Noord is nu een levendig stadsdeel met bijna 100.000 inwoners en veel bedrijvigheid. Maar dat is niet altijd zo geweest. Waar nu de bioscoop Eye staat en de nieuwste attractie van Amsterdam, de ADAM toren, was ooit, in de middeleeuwen, het galgenveld van Amsterdam. Een plek waar je niet graag kwam. Later, onder Napoleon, maakten de aasgieren plaats voor een veel mooiere invulling: Noord werd de groene Oase van Amsterdam. Met de stadsuitbreidingen van Amsterdam nam ook het aantal bewoners toe. Vooral veel arbeiders vestigden zich in Noord evenals de industrie in de 19<sup>de</sup> eeuw. En met meer bewoners nam ook de roep om een vaste oeververbinding toe.

## EEN HISTORISCHE BESLISSING

De eerste ideeën voor een brug naar Noord dateren al van 1839. Er zouden er vele volgen. De beroemde waterbouwkundig ingenieur F. W. Conrad (1800 – 1870) heeft nog tekeningen gemaakt voor een houten traliëkokerbrug. De Amsterdamse aannemer Jan Galman leverde maar liefst 36 plannen in tussen 1851 en 1886. Toch bleef het nog lang stil voordat het stadsbestuur instemde. Pas op 20 juli 2017 werd door de gemeenteraad het historische besluit genomen: er komt een brug over het IJ.

## SPRONG OVER HET IJ

Sinds het begin van deze eeuw is de druk op de langzaamverkeer-verbindingen over het IJ toegenomen. Het aantal woningen en arbeidsplaatsen in Noord zorgen met de recente ontwikkeling van de IJ-oever, voor steeds meer gebruikers van de veerponten. Dagelijks maken 46.000 mensen gebruik van de veerponten. De fiets groeit in populariteit als vervoersmiddel binnen de stad (zie fig. 1;) en het toerisme naar Noord neemt met de nieuwe publiekstrekkingen eveneens toe. Voeg daarbij de nieuwe woningbouwplannen. Kortom, er moest iets gebeuren!

Het stadsbestuur heeft daarom een breed onderzoek gedaan naar welke ingrepen nodig zouden zijn om op deze groei een passend antwoord te geven. In een uitgebreid participatietraject is onderzoek gedaan naar de beste maatregelen om de bereikbaarheid te vergroten. In het kader van het programma Sprong over het IJ zijn maar liefst 77 plannen ingediend, vele voorlichtingsavonden georganiseerd en ook op sociale media was het onderwerp *trending topic*. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een vijftal maatregelen om sneller, beter en veilig naar de overkant te komen.

De eerste maatregel die onderdeel is van Sprong over het IJ is het verbeteren van de bestaande infrastructuur. Meer, grotere, stillere en energievriendelijkere veerponten worden besteld. En door een betere aanlandingsplek van de veerponten zal het verkeer van en naar de ponten sneller afgewikkeld kunnen worden. Maar dat zal niet genoeg zijn. Er zijn meer maatregelen nodig (zie fig. 2). Een andere maatregel betreft een extra halte op de Noord-Zuidlijn, direct aan de

Noordelijke IJ-oever, nabij de Sixhaven. Hierdoor zullen met name bewoners en bezoekers die direct aan de overkant van het Centraal Station moeten zijn, een alternatief krijgen. Mocht dit niet voldoende zijn, dan kan ook nog een voetgangerstunnel onder het IJ worden aangelegd, ter hoogte van de huidige pontjes.

Twee andere maatregelen zijn erop gericht te zorgen voor een betere verspreiding van de fietsers over de stad. Veel fietsers hoeven niet bij het Centraal Station te zijn, terwijl het gros van de pontverbindingen daarop is geënt (zie foto pagina 34).

De gedachte is dat door de aanleg van twee vaste oeververbindingen die buiten het centrale gedeelte van het IJ worden gelegd, er een betere spreiding komt van het fietsverkeer. In het westen gaat het om de Stenen Hoofdverbinding, in het oosten om de Javaverbinding. Deze laatste heeft prioriteit gekregen en zal als eerste van de twee worden uitgevoerd.

Voor alle maatregelen, behalve de investeringen op korte termijn in de veerponten, geldt dat er gewerkt wordt met een adaptieve strategie. Dat wil zeggen dat de ontwikkelingen van het (langzaam) verkeer van en naar Noord goed gemonitord gaat worden. Zo worden de effecten van de Noord-Zuidlijn gemeten als die medio 2018 gaat rijden. Afhankelijk daarvan kunnen maatregelen eerder of juist later uitgevoerd worden.

## BRUG OF TUNNEL?

Bij een vaste oeververbinding ligt natuurlijk nog niet de keuze voor een brug vast. Er zijn immers ook mogelijkheden voor een tunnel. Het is onderwerp geweest voor een breed onderzoek en veel discussie met de belangrijkste belanghebbenden van de vaarweg: het Havenbedrijf en Rijkswaterstaat. Voor de gemeente Amsterdam heeft de 'Maatschappelijke Kosten- en Batenganalyse' een belangrijke rol gespeeld. De tunnel komt veel dieper te liggen dan de brug hoog wordt. Daardoor is het noodzakelijk om gebruik te maken van liften en roltrappen, wat het gebruiksgemak enorm doet afnemen. Verder scoort een brug beter op de sociale veiligheid, met name in de avonduren.

## EEN BRUG OVER ÉÉN VAN DE DRUKSTE VAARWEGEN VAN NEDERLAND

Toen de brug voor de gemeente Amsterdam als meest gewenste oplossing naar voren kwam, werd tevens duidelijk dat de inpassing van een brug over een van de drukste vaarwegen van Nederland geen sinecure was. In de gesprekken met Rijkswaterstaat en met de 'Handreiking Vaarwegen' als leidraad, werden de contouren van de eisen die aan de brug gesteld werden, steeds duidelijker. Een vrije overspanning van 160 meter, twee beweegbare delen voor de staande masten en een hoogte van waarschijnlijk 11,35 meter boven MHW als de richtlijn daarop binnenkort wordt aangepast. Maar ook praktische zaken zoals de bediening moeten geregeld worden. Een Amsterdamse brug, maar wel bediend door Rijkswaterstaat.

Een andere bijzonderheid is dat het IJ nog steeds gebruikt wordt door cruiseschepen die aanmeren bij de terminal. Er bestaan al langer plannen om de cruiseterminal te verplaatsen naar het westen van de stad, dichterbij de sluisen van IJmuiden. Met de komst van de Javabrug wordt die verplaatsing van de terminal noodzakelijk, die dan onder flinke tijdsdruk komt te staan.

### PROJECTORGANISATIE JAVABRUG

Na het besluit in de gemeenteraad is een projectorganisatie opgezet die de Javabrug gaat uitwerken. Het team is conform het IPM-model opgebouwd dat bij dergelijke grote infrastructurele werken de standaard is geworden. Zo komen de verschillende aspecten die dit werk met zich meebrengen goed aan de orde: zowel techniek, omgevingsmanagement, projectbeheersing als contractmanagement. De expertise is deels binnen de gemeente Amsterdam zelf aanwezig, maar veel zal ook ingekocht moeten worden bij (gespecialiseerde) bureaus. Vanwege de omvang van de opgave zal het gaan om een Europese aanbesteding.

### UITDAGINGEN VOOR 2018

Op een aantal belangrijke vraagstukken zal vóór 2019 een antwoord gegeven moeten worden:

#### 1 Nautische inpassing

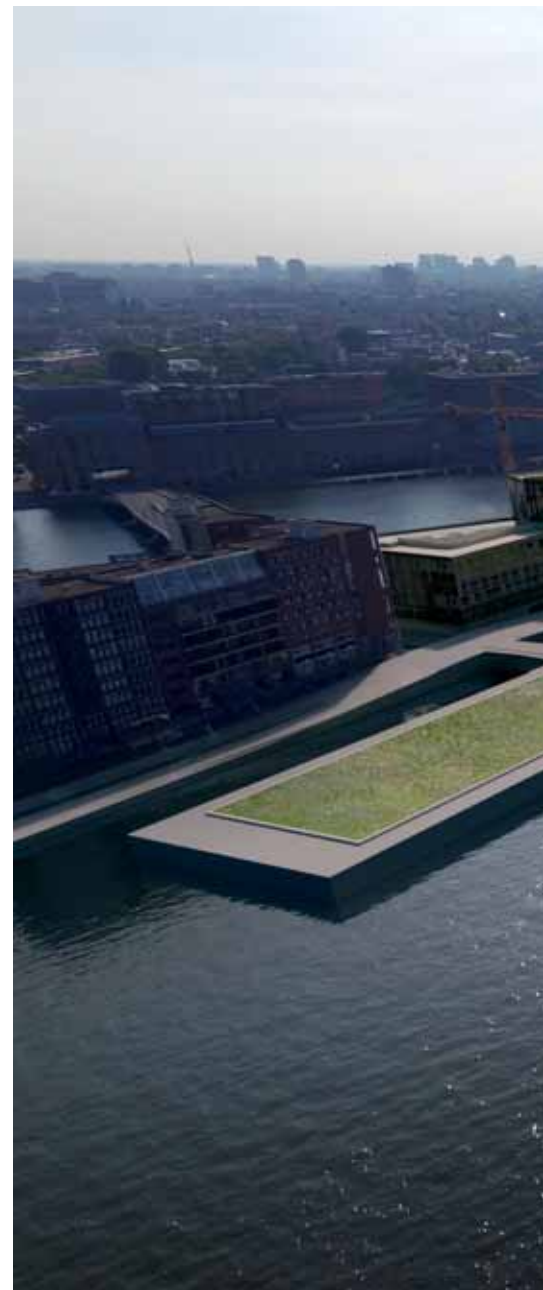
Een brug over één van de drukste vaarwegen van Nederland vraagt om afstemming met alle nautische partijen. Het gaat niet alleen over de vraag hoe hoog de brug moet worden, maar ook over hoe scheiden we de verkeersstromen op het water. Belangrijk daarbij zijn de bewegende delen, die voor zowel de staande mastroute als voor het bijzonder transport gebruikt zullen worden. En natuurlijk zal de overspanning van maar liefst 160 meter tot constructieve hoogstandjes gaan leiden.

#### 2 Waar gaat de brug landen?

De inpassing is gekozen op een plek midden in de stad. Aan de zijde van Amsterdam Noord in een gebied met veel private eigenaren die de gronden verworven hebben voor herontwikkeling met woningbouw. En dan is de brug goud waard, want het betekent een directe verbinding met de rest van de stad. Liever ziet men de brug daarentegen niet landen op het eigen perceel, want dat kost ontwikkelmogelijkheden. Aan de overkant ligt het Java eiland met het enige open stuk grond midden op het IJ: Kop Java. Daarvoor bestaat het idee er een bijzonder park van te maken. Ook dit vraagt een nauwkeurige inpassing van de brug.

#### 3 Wie gaat de brug gebruiken?

De brug heeft primair als doel om gebruikt te worden door voetgangers en fietsers. Maar wie nu op de fietspaden kijkt, ziet dat dit geen eenduidige groep is: bakfietsen, racefietsen, elektrische fietsen, (elektrische) scooters, maar ook Canta's, Biro's en andere zogenaamde Light Electric Vehicles (LEV's) met elk hun eigen tempo en eigen ruimtebehoefte. En wat gebeurt er als straks drommen toeristen op de brug gaan staan om een foto te maken van de skyline? Een standaard wegprofiel voldoet hier niet, maar hoe los je dit slim op in een brug van 12 meter breed?



#### 4 Hoe moet de brug eruit zien?

Er wordt al snel gezegd dat de brug een landmark voor Amsterdam moet worden. Vraagt dit nog specifieke ontwerpeisen? Of is de brug door zijn ligging, omvang en het feit dat de brug Noord en de rest gaat verbinden al een landmark op zich?

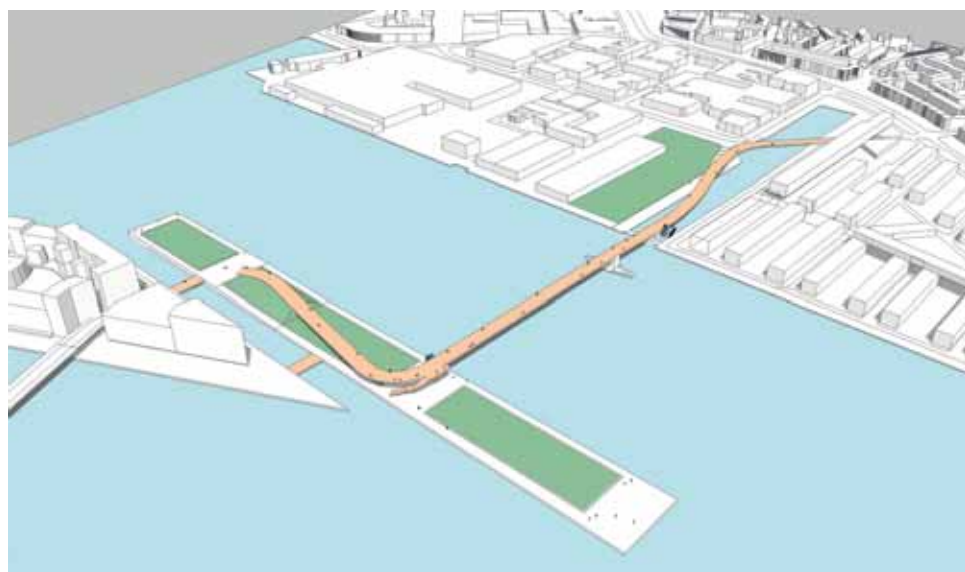
De inpassing is gekozen op een plek midden in de stad



Maatregel 2: de Javaverbinding in het oosten

## 5 Hoe gaat de brug ingekocht worden?

Het hoeft geen toelichting dat we in een hoogconjunctuur zitten, zowel voor aannemers als voor adviseurs die ons moeten ondersteunen. Dit hoeft niet perse slecht te zijn voor de inkoop van de brug, aannemers gaan immers minder snel failliet dan een paar jaar geleden en de bouw is weer een populaire branche om in te werken. Maar het vraagt wel om een slimme inkoopstrategie. Hoe zet je de brug op de markt waardoor hij voor architecten, adviseurs en aannemers een interessante propositie wordt.



Maatregel 2: de Javaverbinding in het oosten

Voorgaande vraagstukken worden vertaald in een ambitiesdocument, een inpassingsstudie en een inkoopstrategie. Medio 2018 zullen deze producten gereed zijn. Daarna gaat gewerkt worden aan het voorbereiden van het aanbestedingsdossier, het doorlopen van publieke procedures en de finale besluitvorming over de financiën in de gemeenteraad van Amsterdam. Dit wordt verwacht in 2019. De start van de bouw zal op zijn vroegst in 2021 gaan plaatsvinden.

### WORDT VERVOLGD

Het heeft enkele eeuwen geduurd voordat er eindelijk een beslissing is genomen om te komen tot een brug naar Amsterdam Noord. Maar voordat deze echt wordt aangelegd, zullen we nog wel een paar jaar onderweg zijn. In 2025 bestaat Amsterdam 750 jaar, en wat is er mooier om dit vanaf de brug kijkend over het IJ te beleven? Een informele deadline. Tot die tijd zal er meer dan genoeg aanleiding zijn voor een vervolgartikel in *Bruggen*. Wordt vervolgd dus!



Concentratie van fietsers en voetgangers bij Amsterdam CS





Javakade en Hamerkwartier. © Peter Elenbaas

Het heeft enkele eeuwen geduurd voordat er  
eindelijk een beslissing is genomen om te komen  
tot een brug naar Amsterdam Noord