

Geacht college

Betreft: Zienswijze 'Sprong over het IJ'

Wij zijn erg gelukkig met het besluit om de 'Sprong over het IJ' te wagen!

Een collectief van Amsterdammers die zich inzetten voor duurzame mobiliteit en gezonde lucht in de stad heeft deze zienswijze samen met Milieudefensie opgesteld ter ondersteuning en verbetering van de Sprong over het IJ. Wij zien de Sprong over het IJ als een kans om de fietsdrukte in betere banen te leiden en de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren.

Milieudefensie heeft op diverse plekken luchtmetingen uitgevoerd en met bewoners de luchtverontreiniging in Amsterdam in kaart gebracht. In 2015 bleken 4 meetlocaties boven de wettelijke norm te scoren. Dit betekent dat Amsterdam op diverse plekken zeer ongezonde lucht heeft. Maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit zouden ons inziens veel beter met de Sprong over het IJ mee genomen kunnen worden.

Wij vragen uw aandacht voor een langere termijn visie met betrekking tot het stimuleren van het gebruik van niet vervuילend vervoer, zoals de fiets, voor het vervoer van goederen en personen. De fiets is een goed alternatief voor en stadsdistributie per (bak)fiets verdient meer promotie door de gemeente. Door meer gebruik te maken van de fiets blijft de stad leefbaar en bovendien beter toegankelijk voor het noodzakelijke autoverkeer. Met oog hierop pleiten wij ervoor bij de Sprong over het IJ rekening te houden met een andere indeling van de beschikbare ruimte voor de verschillende middelen van vervoer. Dit is ook nodig om de toename van fietsers door de Sprong in goede banen te leiden.

Wij hebben ons gebogen over het Voorgenomen Voorkeursbesluit en in grote lijnen ondersteunen wij de plannen. Echter, wij zien de plannen voor de Sprong over het IJ als een zeer belangrijke keuze. De keuzes die nu worden gemaakt over de manier waarop Noord en Zuid verbonden worden zullen een belangrijke stempel drukken op de verdere ontwikkeling van Amsterdam. Daarom geven we in deze zienswijze suggesties om Amsterdam een frissere, veiligere en gezondere fietsstad te maken.

Het gebied rondom het IJ zal de komende jaren getransformeerd worden in een nog aantrekkelijker gebied voor Amsterdammers en toeristen. Het Marineterrein, het NDSM-terrein, Overhoeks, het Eye, nieuwe woningbouw langs het IJ en elders in Amsterdam Noord zullen veel meer mensen trekken dan nu het geval is. Meer mensen zullen dus ook de sprong over het IJ willen maken. Het gebied rondom het IJ heeft (ook voor toeristen) een sterke recreatieve waarde. Verkenning van het gebied op de fiets is daarbij veruit de beste optie.

Op de volgende pagina treft u concrete adviezen aan bij door u voorgestelde maatregelen. Tevens stellen wij voor het fietsen langs en door de binnenstad te faciliteren door middel van twee fietsringen. Deze staan op de kaart in de bijlage ingetekend. Naar de aansluiting van deze fietsringen op het fietsnetwerk zoals dat nu is, moet nader onderzoek gedaan worden.

Last but not least zou het omvormen van de IJtunnel tot een fietstunnel geweldige kansen bieden om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren.

We wensen u veel wijsheid toe bij het nemen van uw besluit.

Amsterdam fietsstad

Aansluiting IJ-oeververbindingen op het fietsnetwerk

In het hoge groeiscenario groeit het aantal fietsverplaatsingen over het IJ met een factor 2,0 (referentie) tot ruim 2,5 ten opzichte van de situatie in 2015, bij realisatie van de Java- en stenenhoofdverbinding (zoals beschreven in de vervoerswaardestudie, bijlage 1.4). In bijlage 1.3 komen 31 knelpunten naar voren bij aansluitingen op het fietsnetwerk. Het oplossen van enkele knelpunten is al in plannen opgenomen, maar de meeste niet. Wij pleiten ervoor om gelijktijdig met de beslissingen in het kader van de Sprong over het IJ, de te verwachten knelpunten in het aansluitende fietsnetwerk op te lossen. De Sprong over het IJ zal veel mensen bewegen op de fiets te stappen. Dit vinden wij een hele goede ontwikkeling. Echter, de drukte op fietspaden in de stad is al groot. Wij verzoeken u daarom nu al met deze grotere stroom fietsers rekening te houden bij herinrichtingen van straten en door bredere en voldoende fietspaden in te plannen. Met name voor de delen van het fietsnetwerk die verbonden worden met de Sprong over het IJ, zoals beschreven in bijlage 1.3.

Wij hebben de volgende knelpunten geïdentificeerd en hopen dat u ons advies ter harte neemt.

Maatregel 1: IJpleinveer, verschuiven Pontplein Zuid

Momenteel is de Prins Hendrikkade al niet berekend op de grote aantallen fietsers die er elke dag komen. De planvorming op de Prins Hendrikkade ligt al sinds 2009 stil, terwijl het fietsgebruik in de stad alleen maar toeneemt. Bij de voorgenomen optimalisatie van het IJpleinveer zal de situatie op de Prins Hendrikkade verder verslechteren. Het fietsverkeer heeft op dit deel van het fietsnetwerk dringend meer ruimte nodig. Daarom adviseren wij bredere fietspaden te creëren met voldoende ruimte. Zo kunnen zowel fietsers als E-bikers veilig en prettig op weg.

Maatregel 2: Metrostation Sixhaven

Als er een metrostation bij Sixhaven wordt gebouwd moet rekening gehouden worden met een grotere toeloop van fietsen, die adequaat gestald moeten worden. Bij de planning van het metrostation hopen we daarom dat er direct voldoende stallingsplaatsen voor fietsen worden meegenomen. Wij adviseren daarbij om de fietsenstalling integraal op te nemen in het gebouw.

Maatregel 3: Brug Java-eiland

We denken dat de aansluiting op het fietsnetwerk aan de Noordzijde goed is. Een voorwaarde hiervoor is wel dat de fietsbrug over het Noordhollandsch kanaal ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Aan de Zuidzijde is het kruispunt Piet Heinkade / Kattenburgerstraat problematisch, met name het viaduct onder het spoor. Daarom adviseren wij om het viaduct onder het spoor te verbreden. Dit zal onprettige en onveilige situaties minimaliseren.

Fietsers van en naar stadsdeel Oost zullen vaak de route Eilandenboulevard en Kattenburgerstraat nemen. Daarom roepen we u op om te onderzoeken of de geplande inrichting van de Eilandenboulevard hier op berekend is en indien nodig aanpassingen door te voeren. Ook zal de aanleg van de Javabrug het fietsverkeer over de Prins Hendrikkade nóg meer doen toenemen. Dit is nog een extra reden om meer ruimte voor fietsers te maken op de Prins Hendrikkade.

Maatregel 4: Stenen Hoofdbrug/tunnel

Als de Stenen Hoofdbrug of tunnel wordt aangelegd is de aansluiting op het fietsnetwerk aan de Noordzijde niet goed. Aannemelijk is dat metrogebruik, verplaatsing van bedrijven en nieuwbouw invloed zullen hebben op fietsverplaatsingen. Daarom zal nader onderzoek naar de juiste verbindingen uitgevoerd moeten worden.

Aan de Zuidzijde is de aansluiting goed, zowel naar West (Sparndammerdijk/Transformatorweg of Haarlemmerweg) als op de Singelgrachtring (Marnixstraat/Weteringschans/Sarphatistraat).

De Javabrug en Sprong over het IJ bieden meer kansen voor Amsterdam als fietsstad

De aanleg van de Javabrug zou een mooie aanleiding zijn om een Stads kernring voor fietsers te creëren:

Vanaf Kattenburgerplein/Prins Hendrikkade over de Schippersgracht, Rapenburgerplein, Nieuwe Herengracht, Herengracht, Huidenstraat (brug) en Singel.

Wij stellen voor om van deze ring, die aansluit op de Prins Hendrikkade, een visueel herkenbare fietsstraat te maken, met auto's alleen toegestaan als bestemmingsverkeer. Een dergelijke Stads kernring zou het centrum ontlasten van fietsverkeer en zou ook goed aansluiten op een eventuele fietsverbinding door de IJ-tunnel.

Voorstel: Maak van binnenzijde Singelgracht een Stadsfietsring

De Sprong over het IJ is ook een goede aanleiding om van de Singelgrachtring aan de binnenzijde een Stadsfietsring te maken! Net als bij de Stads kernring zou voor auto's alleen bestemmingsverkeer mogelijk moeten zijn. Er is niets op tegen hier al een begin mee te maken. Een voorbeeld kunt u zien op de bijgevoegde kaart.

Deze Stadsfietsring (vanaf Pauluspotterstraat en Museumplein) zou een ideale manier zijn voor toeristen om het museumkwartier per fiets met het IJgebied te verbinden. Tevens wordt zo de Spiegelstraat en het drukke centrum ontlast van alle niet al te goed fietsende toeristen.

De Sprong over het IJ in balans

IJ-oeververbindingen op west- en oostflank allebei zo snel mogelijk ontwikkelen.

Er is veel voor te zeggen de IJ-oeververbindingen op de west- en oostflank beiden zo snel mogelijk tot stand te brengen. In de huidige planning begint de voorbereiding van de Stenen Hoofdverbinding na afronding van de bouw van de Javabrug. Volgens de planning start de bouw van de Javabrug in 2022. De planningscapaciteit van uw gemeente kan zich dan richten op het plannen van de Stenen Hoofdverbinding. Dit is 3 jaar eerder dan nu gepland. Wij zien graag dat de uitvoering van beide verbindingen vlak achter elkaar wordt gerealiseerd. Wij pleiten voor een sprong over het IJ die in balans is. Die het verkeer aan zowel de Oost- als de Westzijde met elkaar verbindt.

FietsIJtunnel

Het omvormen van de IJtunnel tot een fietstunnel zou een relatief snelle, goedkope en comfortabele oplossing bieden voor het ontlasten van de ponten achter het Centraal Station. De ligging van de IJtunnel is daarvoor zeer goed. Wanneer de Noord zuid lijn opent zal het intensieve busverkeer tussen Noord en het Centraal station afnemen. Zo ontstaat ruimte om het auto verkeer te concentreren in 1 rijbaan per tunnelbuis en de andere open te stellen voor de fiets. Hierbij zou de maximale snelheid op 30 kilometer per uur moeten worden gesteld. Dit zal een positief effect hebben op de verkeersstromen door de stad en daarmee de luchtkwaliteit bevorderen.

Door de tunnel worden plekken als het Marineterrein beter te bereiken. Deze nieuwe entrees zorgen voor een perfecte aansluiting op de belangrijkste fietsroutes. De "Wibautas, en vooral het stuk tussen het Weesperplein en de Prins Hendrik kade zal verkeersluwer worden. De verbroken structuur van het Valkenburgereiland kan weer worden hersteld en worden omgevormd in een levendige stadsbuurt.

De luchtkwaliteit in dit deel van de stad zal aanmerkelijk verbeteren. Dit is ook hard nodig want de normen worden hier ruimschoots overschreden. Uit metingen van de GGD Amsterdam blijkt dat op 40% van de Amsterdamse straten waar de luchtkwaliteit in 2015 gemeten is, de Europese norm voor stikstofdioxide is overschreden. De concentratie stikstofdioxide op alle 'straatlocaties' waar de GGD heeft gemeten lag gemiddeld op 39,6 microgram per kubieke meter lucht; "hoog", volgens de GGD. Op 6 locaties werden zelfs concentraties boven de 50 microgram gemeten, o.a. Prins Hendrikkade (56,8) en Valkenburgerstraat (50,4). Een fietsIJtunnel is een kans om op een relatief eenvoudige wijze de luchtkwaliteit en de mobiliteit te verbeteren. De in het verlengde van de IJtunnel liggende Valckenburgerstraat is de straat waar de grootste concentratie van stikstofdioxide gemeten is.

De gezondheid van bewoners in het centrum van de stad zal dus verbeteren. Onveilige verkeerssituaties als gevolg van de verkeersdruk door een te groot aantal auto's zal sterk afnemen, met name op het Mr. Visserplein. Ook de geluidsoverlast

door gemotoriseerd verkeer zal verminderen. De druk op de openbare ruimte door te grote parkeerbehoefte zal afnemen. Een nieuw transferium/P&R in Noord als overstap op de Noord-Zuidlijn is een oplossing hierbij.

Samengevat vraagt Milieudefensie aandacht voor ondersteuning van het positieve advies van de adviescommissie Mobiliteit: <http://stadsstromen.nl/adviescommissie-lovend-fietsen-door-de-ijtunnel/>

Daarom adviseren wij om dit plan te heroverwegen.

Scooters

Wij zijn verheugd over het feit dat fietsers en voetgangers prioriteit krijgen bij de plannen. Punt van aandacht zijn daarbij de brom- en snorfietsen. Het is belangrijk al in dit stadium van de planontwikkeling hier over na te denken en er beslissingen over te nemen.

In de huidige situatie zorgen scooters voor veel overlast op de veerponten vanwege het feit dat zij de motoren al ver voor aankomst starten en hierdoor veel fijnstof uitstoten. Bovendien nemen zij de plaats in van 2 passagiers. Dit is met name bij het Buiksloterwegveer een probleem. In uw conceptbesluit schrijft u over een (mogelijk) verbod van de scooter op de veerponten. De drukte op de ponten en de hoeveelheden fijnstof die vlakbij veel passagiers wordt uitgestoten maakt dat een verbod noodzakelijk is voor een gezonde sprong over het IJ.

Luchtvervuiling is niet de enige oorzaak van overlast van scooters voor fietsers. Daar waar zij gemengd met fietsers het fietspad gebruiken brengen zij de veiligheid van fietsers in gevaar. U bent niet voor niets voornemens om op drukke fietspaden scooters naar de rijbaan te verplaatsen. Wij ondersteunen dit streven van harte. Het wekt dan ook verbazing dat u de nieuwe verbindingen Javabrug en de Stenenhoofdverbinding wilt openstellen voor scooters. Uit uw eigen ramingen blijkt dat er 30.000 respectievelijk 33.000 vervoersbewegingen per etmaal zijn de verwachten in het hoge groeiscenario. Dit zijn grote aantallen die druk op de ruimte geven. Is er wel plaats voor scooters op deze verbindingen?

Wanneer we de belangen van (snor)scooters afwegen tegen die van fietsers en voetgangers bepleiten wij drie IJ-oeververbindingen voor scooters. Mogelijk zou aan de westkant het Distelwegveer, aan de oostkant de Schellingwouderbrug en daar tussenin bij het Java-eiland door fietsers en scooters gezamenlijk van een veerverbinding op deze plek gebruik moeten kunnen maken. Van alle andere IJ-oeververbindingen zouden alleen fietsers en voetgangers gebruik mogen maken. Alle ponten die achter het CS vertrekken, zijn dan vrij van scooters, wat de verkeerssituatie daar ten goede zou komen. Op deze manier lijkt handhaving ons haalbaar en kan de voetganger/fietser kiezen uit alle verbindingen en daarbij zijn eigen afweging maken: schone lucht versus meest directe verbinding.

Onze plannen in het kort:

Snel en makkelijk naar het IJ: We willen een betere aansluiting van het fietnetwerk op de brug en de ponten. Dit biedt tevens kansen om een fietsring rond het centrum in te richten.

Comfortabel onder het IJ: De IJtunnel kan op korte termijn opengesteld worden voor fietsers, zeker als het busverkeer minder wordt door de Noord-Zuidlijn.

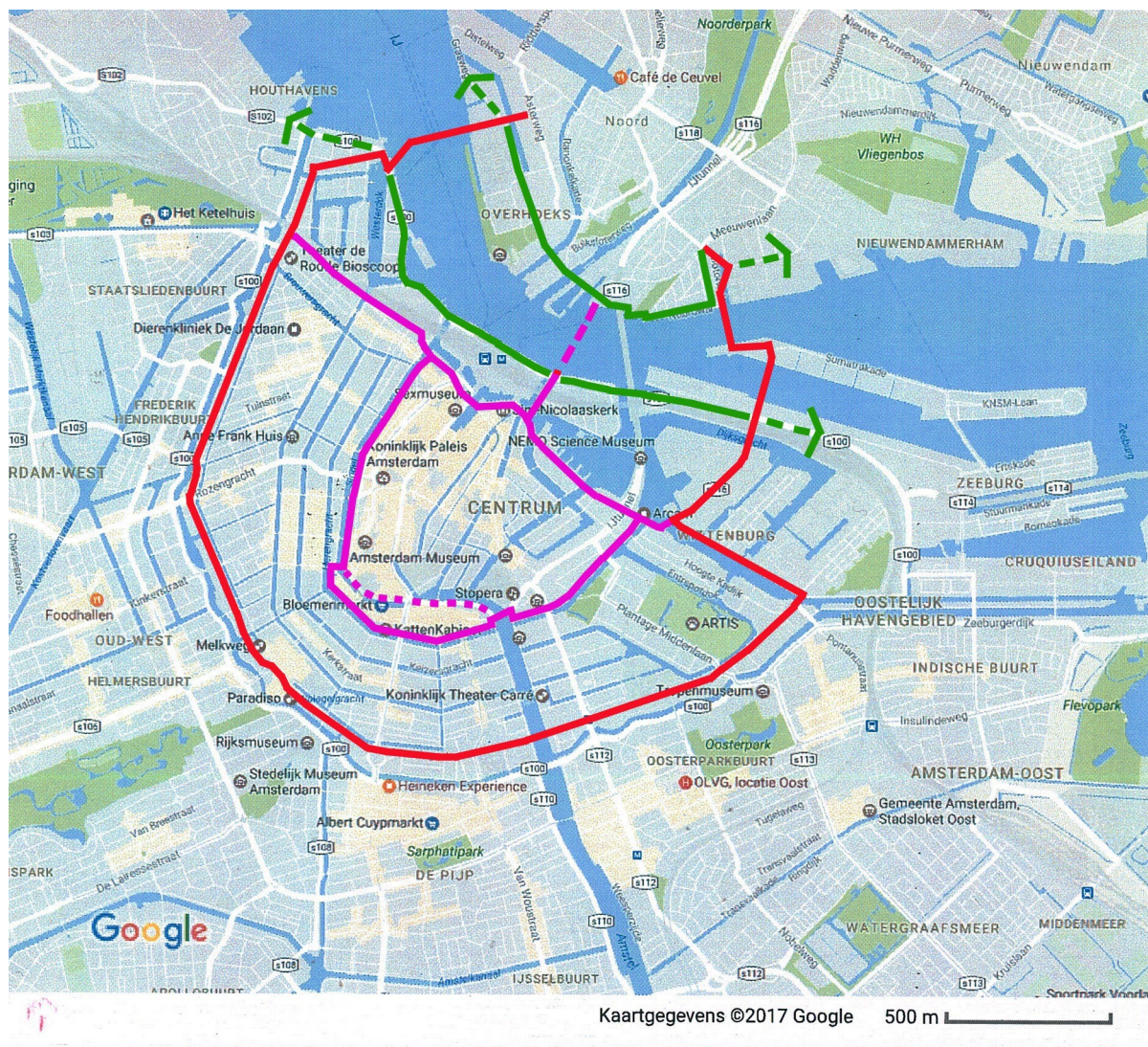
Veilig en gezond over het IJ: Een strenger beleid voor scooters, zodat fietsers minder last krijgen van de ongezonde lucht van de scooters en zich veiliger over het IJ kunnen verplaatsen.

IJ in balans: Laat West niet wachten; ontwikkel op korte termijn een vaste IJ-oeververbinding in West

Waarom?

- Zo verbeteren we de luchtkwaliteit
- Zo wordt Amsterdam een prettige fietsstad
- Zo verdelen we de ruimte eerlijk in de stad

Kaart met opties voor het fietsnetwerk



Paars: Stadskernroute, die gaat om de middeleeuwse stadskern heen, sluit aan op of is doorgetrokken tot de Stadsfietsring. De Stadskernroute heeft ook een directe aftakking naar het IJpleinveer. Onderzocht moet worden of de route langs de Singel en de Amstel doorgetrokken kan worden, waardoor de aftakking naar de Herengracht niet nodig is. Daar hangen vrij ingrijpende verkeersmaatregelen mee samen.

Rood: Stadsfietsring, die gaat om de historische stad heen, min of meer parallel aan de Singelgracht en sluit aan op de oostelijke en westelijke fietsverbinding over het IJ.

Groen: IJ-oeverroute, een recreatieve fietsroute die om het hele IJ heen doorgetrokken zou moeten worden. Dit om het IJ als nieuw blauw-groen centrumgebied van Amsterdam voldoende te kunnen beleven.