

Afzender: VEBAN
Contactpersoon: Patricia Wouda, belangenbehartiging
belangenbehartiging@veban.nl
06 24 89 41 49

Aan:
College van B&W
Gemeente Amsterdam
t.a.v. programma Sprong over het IJ
Per e-mail: sprongoverhetij@amsterdam.nl

Betreft: Zienswijze VEBAN op Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ

Een mooi plan, die sprong over het IJ. Wanneer waagt het college de sprong?

Amsterdam-Noord, 10 november 2021

Geacht college van burgemeester en wethouders,

De Vereniging van Bedrijven in Amsterdam-Noord (VEBAN) heeft de (geactualiseerde) *Nota van Uitgangspunten - Sprong over het IJ* met belangstelling gelezen en is blij dat er een nieuwe stap is gezet in het leggen van vaste verbindingen tussen de IJ-oeveren. Of met dit plan “...een einde komt aan een eeuwenlange discussie”, zoals u in de eerste zin van de nota stelt, valt natuurlijk nog te bezien. Dat neemt niet weg dat de VEBAN positief is over het collegebesluit om het advies van de Commissie D’Hooghe te volgen en een Nota van Uitgangspunten te presenteren.

Juist omdat de verbinding tussen Amsterdam-Noord – het grootste stadsdeel van Amsterdam met de meest ingrijpende stedelijke ontwikkeling binnen Amsterdam in de afgelopen jaren – en de rest van Amsterdam zo belangrijk en urgent is, valt ons echter op dat die urgentie nog niet uit dit stuk spreekt. U bent van plan om e.e.a. de komende jaren nader te onderzoeken en uit te werken, schrijft u. Er staat geen planning bij en ook over financiering wordt niet gesproken. En dat terwijl de huidige verbindingen al nauwelijks meer toereikend zijn.

Dagelijks nemen 70.000 mensen de pont van en naar Noord. Wie op een mooie dag het IJ over wil, moet al regelmatig één of twee ponten aan zich voorbij laten gaan, zoveel mensen trekt Amsterdam-Noord: het stadsdeel dat groeide van 86.000 inwoners in 2010 naar 100.000 inwoners in 2020. Nergens in Amsterdam [groeide](#) het aantal inwoners zo hard als in Amsterdam-Noord. En volgens uw eigen [prognoses](#) groeit het stadsdeel de komende jaren door tot wel 157.000 inwoners. In uw nota spreekt u zelfs over 180.000 inwoners. Dat betekent: dit is niet bepaald het moment om een punt te zetten achter een discussie. Gisteren was het moment om vaart maken met die verbindingen! Er moet boter bij de vis.

Want ondanks de uitbreiding van de pontverbindingen met twee ponten, die meer dan noodzakelijk zijn, zullen de ponten de uitbreiding van Noord en Haven-stad niet kunnen bijbenen.

Naast onze oproep om voortvarender met deze plannen om te gaan, reageren we ook graag inhoudelijk op een aantal punten in de nota: metrohalte Sixhaven en het Sixhavengebied, de voetgangerspassage, de kabelbaan en de HOV Zaanlijn. Tot slot doen we graag een suggestie voor de financiering van dit plan.

Metrohalte Sixhaven: een must voor een gebied met stedenbouwkundige *triple A*-potentie

VEBAN vindt het nog steeds een gemiste kans om de realisatie van metrostation Sixhaven *on-hold* te zetten. De Noord/Zuidlijn is gebouwd met het doel Amsterdam-Noord te ontsluiten en de pont te ontlasten. Dan is het moeilijk uit te leggen om juist *dé* halte te schrappen.

U stelt dat de pont al enigszins is ontlast sinds de komst van de Noord/Zuidlijn. En alhoewel dat een goed teken is voor het gebruik van de metro *an sich*, voor alle bewoners en bezoekers van de Noordelijke IJ-oever (Eye-filmmuseum, ADAM-toren, This is Holland, Shell Technology Center, Tolhuistuin, Overhoeks, Buiksloterham, et cetera) is de halte Noorderpark, verderop in Noord, niet van toegevoegde waarde. Dat betekent dat voor het deel van Noord aan de IJ-oever de metro onbenut blijft. En dit is nota bene het deel met de grootste woningbouwontwikkelingen: Overhoeks wordt nog volop uitgebreid, Buiksloterham krijgt er 8.575 (!) woningen bij, er is een hotel gekomen naast Museum NXT en het collectiecentrum van Eye filmmuseum: deze bewoners en bezoekers zullen niet omfietsen naar halte Noorderpark, maar blijven afhankelijk van de pont.

En ook corona zal, zoals u in de nota stelt, de noodzaak voor een directe oeververbinding op deze plek tussen Centraal Station en de Buiksloterweg niet minder noodzakelijk en urgent maken. We zien nu immers al hoe snel het verkeer na de *lockdown* weer op gang is gekomen. We staan in de file als nooit tevoren. En ook de ponten zijn weer vol.

Een argument om de metrohalte Sixhaven niet aan te leggen - dat u in deze nota overigens niet noemt, maar wel in andere publicaties - is dat u vindt dat het Sixhavengebied groen moet blijven. VEBAN vindt het onbegrijpelijk dat dit stuk grond met één van de hoogste grondwaarden van de stad en dat een prachtige locatie zou kunnen zijn voor een Amsterdamse landmark, een groene bestemming zou moeten krijgen. VEBAN is helemaal voor een groene inrichting van de openbare ruimte, maar ontwikkelingen op een absolute A-locatie van de stad tegenhouden is wat ons betreft wanbeleid: zowel voor de Amsterdamse economie als voor de gemeentefinanciën. Deze keuze is nog pijnlijker als we tegelijk zien dat in naastgelegen gebieden die *wél* zijn bestemd voor werken (Buiksloterham, Hamerkwartier), de bedrijven worden verdrukt door veel te grote concentraties woningen naast bestaande bedrijven. Maar dat terzijde, terug naar de de halte Sixhaven.

Het Sixhavengebied biedt juist een uitgelezen kans voor innovatieve stedenbouwkundige ontwikkelingen, mét een metrostation. Een metrostation dat bovendien de drukte op Centraal

Station aanzienlijk zal verminderen, omdat het reizigers een hele overstap en het doorkruisen van het stationsgebied bespaart.

VEBAN pleitte eerder voor een ‘achteringang’ van Centraal Station aan de noordzijde van het IJ: om zowel de pont als het stationsgebied te ontlasten, als ook de spectaculaire toename van bewoners en verkeersbewegingen aan de Noordelijke IJ-oever goed op te vangen. Een metrohalte aan de Noordelijke IJ-oever: er is niets overdrevens aan, maar bittere noodzaak als de stad de groei van Noord in dit tempo wil doorzetten.

Voetgangerspassage – kies voor diepe variant om vaart te maken en om scheepvaart niet voorgoed de pas af te snijden

Gezien het besluit voor de aanleg van metrohalte Sixhaven wederom is uitgesteld, is de snelle aanleg van de voetgangerstunnel nóg belangrijker. Te vaak hebben we in Noord mooie plannen gelezen over vaste oeververbindingen en te vaak moesten we ons tevreden stellen met een extra pont of twee. Dat is een doekje voor het bloeden, een excuus voor niet uitgevoerde plannen.

Met uw voornemen een voetgangerstunnel te realiseren tussen Centraal Station en de Buiksloterweg, creëert u in feite een in- en uitgang van CS aan de noordelijke IJ-oever. Wij zien deze passage dan ook niet als een *secundaire verbinding*, zoals u het stelt, maar als allereerste prioriteit. U schrijft zelfs in uw nota dat de kosten voor een voetgangerstunnel in lijn liggen met de aanlegkosten voor een brug, maar dat de baten aanzienlijk hóger liggen. Alle reden om de aanleg van de voetgangerspassage naar voren te halen en niet te laten wachten op de aanleg van de Westbrug, die op zijn beurt moet wachten op de verplaatsing van de passagiersterminal voor de cruiseschepen. Zo wordt een prachtig advies van commissie D’Hooghe zienderogen een zorgvuldig plan voor uitstel.

Gezien de aanleg van de voetgangerstunnel afhankelijk is van zowel de verplaatsing van de passagiersterminal als van de aanleg van de Westbrug (waarvan nog onduidelijk is hoe de aanlanding op NDSM kan worden ingepast), vinden wij het zeer verwonderlijk dat u ervoor kiest om alleen de ondiepe variant te onderzoeken, terwijl de diepe variant de aanleg van de voetgangerspassage per direct mogelijk zou maken. Natuurlijk is de ondiepe variant goedkoper, maar hij maakt de doorvaart van diepstekende zeeschepen onmogelijk. Voor altijd.

VEBAN roept u met klem op in te zetten op de diepe variant. In de eerste plaats omdat de aanleg van de tunnel niet moet wachten op de verplaatsing van de passagiersterminal en de bouw van een brug. Een kind kan voorspellen dat we dan minimaal een generatie verder zijn voordat de aanleg van de passage kan beginnen. Ten tweede omdat we daarmee het IJ voor altijd ontoegankelijk maken voor diepstekende schepen. Die onomkeerbaarheid belemmert voortschrijdende inzichten en mogelijke toekomstige ontwikkelingen. VEBAN roept u daarom op in elk geval ook de uitvoerbaarheid van de diepe variant te onderzoeken.

De kabelbaan nabij de Coenhaven – een mooie attractie, maar geen volwaardig OV

VEBAN heeft alle sympathie voor de initiatiefnemers van de kabelbaan over het IJ. Een kabelbaan zou zeker een leuke publiekstrekker kunnen zijn. VEBAN waarschuwt wel voor het gevaar dat een kabelbaan geen reden mag zijn om de overige verbindingen uit te stellen. De initiatiefnemers stellen dat de kabelbaan niet bedoeld is als attractie, maar als volwaardige ov-verbinding, vergelijkbaar met een tram. Zoals de plannen nu gepresenteerd worden lijken echter zowel de capaciteit veel te laag en de kosten veel te hoog om het volwaardig openbaar vervoer te kunnen noemen.

VEBAN vindt de kabelbaan een mooie aanwinst voor Amsterdam, maar ziet er geen volwaardige ov-verbinding in en waarschuwt voor de verleiding om de bruggen en de voetgangerspassage uit te stellen als er besloten wordt een kabelbaan aan te leggen.

HOV Zaanlijn is een goed idee om economisch gebied langs de Zaan-IJ-oever te verbinden

VEBAN onderschrijft volledig uw analyse dat Amsterdam-Noord zich ontwikkelt als één aaneengesloten gebied met Zaandam en later ook met Haven-stad. In dat kader pleit VEBAN sinds jaren voor een hoogwaardige ov-verbinding tussen Amsterdam-Noord en Zaandam die aansluit op de Noord/Zuidlijn. Het plan om een HOV Zaanlijn aan te leggen tussen de pont-/brugaanlanding in het Hamerkwartier (Oostbrug) en langs de Johan van Hasseltweg via metrohalte Noorderpark naar Zaandam te laten lopen, stemt ons zeer positief. In de uitwerking en lobby voor deze ov-verbinding kunt u graag een beroep op ons doen, VEBAN ondersteunt dit idee van harte.

Een suggestie voor de financiering van de *Sprong over het IJ*: ontwikkel het nieuwe wonen en werken langs het Noordelijke tracé van de Noord/Zuidlijn: *de Noordas*

Eerder pleitte VEBAN in haar reactie op de Structuurvisie 2050 al voor de ontwikkeling van de *Noordas* langs het noordelijke tracé van de Noord/Zuidlijn. U laat hier volgens ons kansen liggen. Voor Noord, voor Amsterdam en voor de uitvoering van uw eigen plannen.

De metrolijn rijdt inmiddels meer dan drie jaar, heeft € 3,1 miljard gekost en was bedoeld om de ontwikkelmogelijkheden van Noord beter te benutten. VEBAN vindt het hoogste tijd voor een visionaire ontwikkeling van een *Noordas* die langs de Noord/Zuidlijn loopt en wordt gerealiseerd rond de noordelijke metrostations. Op deze plekken kan zich het nieuwe ‘post-corona’ wonen, werken en recreëren ontwikkelen op twee minuten van de Dam, langs het Noordhollandsch kanaal en het Noorderpark en op steenworp afstand van het landelijke Waterland.

Nu offert u de schaarse ruimte voor bedrijven op bedrijventerreinen op voor woningbouw. Zelf verwacht u al op korte termijn een tekort van 150 hectare aan bedrijventerreinen. En dat terwijl de mogelijkheden voor post-corona wonen en werken rond het noordelijk deel van de Noord/Zuidlijn voor open doel liggen.

U zet in op meer gemengde en groene woon-werkgebieden, die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Het gebruik van kantoorruimten zal naar verwachting veranderen, ook als

corona straks een minder prominente rol speelt: de behoefte aan ontmoeting en flexibele functies van werkruimte zal om een andere invulling vragen. Bereikbaarheid en aantrekkelijkheid voor personeel zijn de belangrijkste succescriteria voor een kantorengedebiet. De nabijheid van de binnenstad en het groen van het Noorderpark bij de gelijknamige metrohalte, het landelijk gebied op steenworp afstand, de gunstige ligging aan de A10, de directe verbinding met Centraal Station, de Zuidas en straks Schiphol maken van de *Noordas* een van de meest aantrekkelijke ontwikkelgebieden voor een post-corona zakendistrict dat zich heel goed laat mengen met wonen en leisure.

Deze ontwikkeling past ook in uw voornemen om de drukte in de binnenstad te verminderen. Grote werkgevers die nu nog in de binnenstad zijn gevestigd vinden aan de *Noordas* een aantrekkelijk alternatief. De *Noordas* zal daarbij niet concurrerend, maar complementair zijn aan de Zuidas, door andere branches en instellingen aan te trekken.

Qua oppervlakte bestrijkt de *Noordas* ongeveer 1,35 km² en kan binnen tien jaar 600.000 m² kantoorvloer beschikbaar maken. Momenteel heeft de *Noordas* twee metrostations: Noorderpark en Noord. Op de lange termijn kunnen dat er drie of vier zijn met de haltes Sixhaven en Het Schouw. Het hart van de *Noordas* ligt bij het Buikslotermeerplein, ook wel Centrum Amsterdam Noord (CAN) genoemd. De ligging aan de RingA10, het regionale busstation en de beginhalte van de Noord/Zuidlijn maken dit een internationale toplocatie voor bedrijven, instellingen en universiteiten.

Graag benoemen we hier ook dat Noord niet alleen in absolute aantallen de minste vierkante meters aan kantoorruimte heeft, maar ook in verhouding naar de omvang van het stadsdeel. *Dertig* procent van dit Amsterdamse grondgebied huisvest *vier* procent van de kantoren. Terwijl de omstandigheden sinds de aanleg van de Noord/Zuidlijn om een ambitieus plan schreeuwen. Laat die enorme investering van de Noord/Zuidlijn niet links liggen. Maar gebruik haar om ook andere noodzakelijke ontwikkelingen, zoals de Sprong over het IJ, mogelijk te maken. Het één versterkt het ander.

Geacht college van burgemeester en wethouders,

VEBAN is blij met uw besluit om het advies van Commissie D'Hooghe over te nemen en de *Sprong over het IJ* te wagen. Wij missen in uw nota alleen wel een blijk van urgentie en vrezen dat het plan op de uitvoering blijft hangen. Daarom onze vraag: gaat u ook daadwerkelijk springen? En wanneer?

VEBAN is te allen tijde voor u bereikbaar en gaat graag met u in gesprek. Wij lichten ook graag e.e.a. toe en wachten in elk geval met belangstelling uw reactie af.

Met een vriendelijke groet,

Rob Post
Voorzitter VEBAN