

Eén van de ontwerpen van Jan Galman, in dit geval uit 1857. (Stadsarchief Amsterdam)

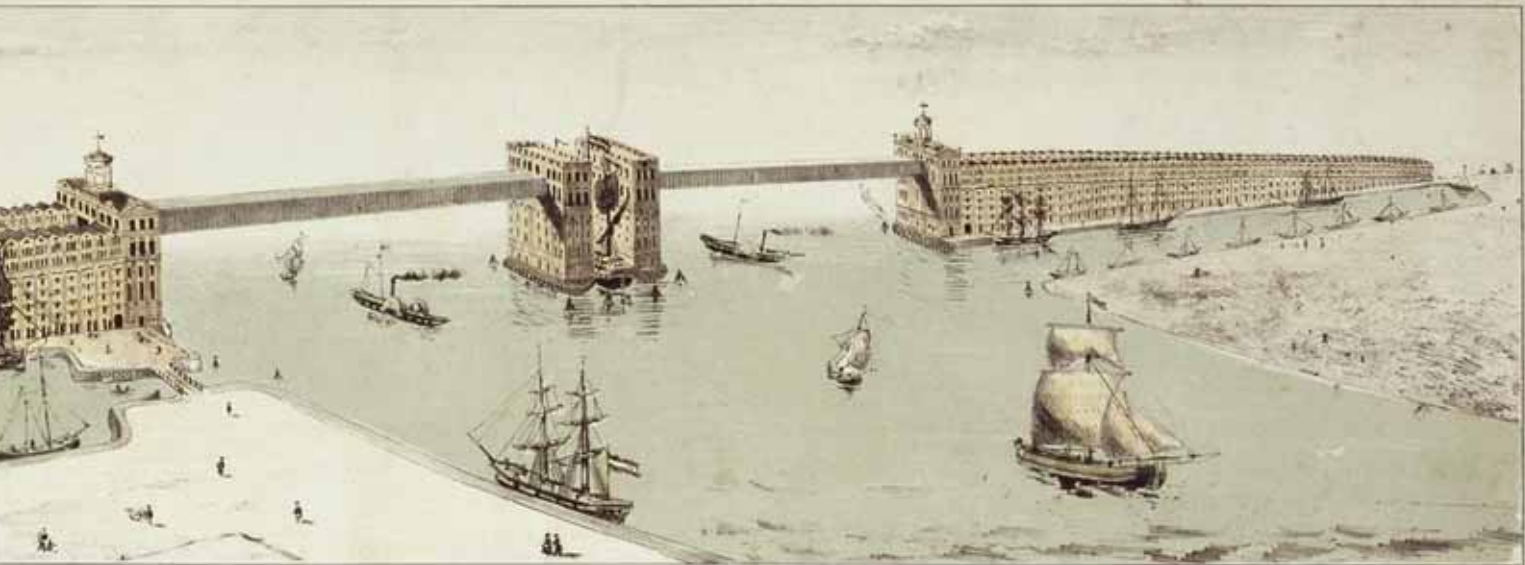


BRUG OVER HET U, ONT



WAAR BLIJFT DIE 'SPRONG OVER HET IJ'?

Fons Alkemade | Stichting Luchttunnel



ONTWERP VAN J. GALMAN



Uitgeveer door Frans Ruffa en Zonen te Amsterdam. 1857.

IN ZUDE, ONTWERP VAN J. GALMAN.

Het zal de lezers van dit blad wel niet ontgaan zijn dat er de laatste jaren weer volop gediscussieerd en nagedacht wordt over een vaste oeververbinding voor het IJ in het centrale deel van Amsterdam. Even leek het er zelfs op dat er inderdaad in of vlak na 2025 (Amsterdam 750 jaar) dan toch eindelijk een brug voor fietsers en voetgangers zou zijn. Maar inmiddels heeft menig voorstander van bruggen over het IJ er een hard hoofd in. Rijkswaterstaat, de haven- en maritieme partijen in de stad, maar ook een deel van de gemeenteraad, zien bruggen niet zitten. De voorstanders van tunnels en kabelbanen roeren zich meer dan ooit en de financiële zorgen van Amsterdam (verzakkende kademuren, coronacrisis) doen bij menigeen elke hoop op een brug over het IJ verdwijnen.



Kijkend vanaf het busstation naast het Centraal Station lijkt de overkant van het IJ heel dichtbij. Al eeuwen kan men hier alleen met veerponten naar de overkant.

Foto: Fons Alkemade

Zelfs veel Amsterdammers zullen verbaasd opkijken als je opmerkt dat er al ruim zestig jaar een brug over het IJ is! Maar de Schellingwouderbrug is maar voor een beperkte groep verkeersdeelnemers nuttig. De brug ligt ook eigenlijk over het Buiten-IJ, ten oosten van het IJ zelf. Voor de fietsende en wandelende Amsterdammer is deze brug uit 1957 al helemaal geen optie. Wie eens een keer, zonder gebruik te maken van de veerponten, van Amsterdam Centraal Station naar de overkant, bijvoorbeeld naar filmtheater EYE, wil fietsen, is daar via de brug bij Schellingwoude en de Oranjesluizen al gauw 50 minuten mee zoet! Een wandelaar

mag er gerust drie uur voor uittrekken. Als er nu eens een brug zou zijn tussen de zogenaamde 'Kop van het Java-eiland' en het gebied aan de overkant in Noord, voorheen een gebied met veel industrie, dan zou de fietstocht nog maar 20 minuten duren. En als er een brug zou zijn tussen CS en de directe overzijde, dan kan de fietser, en de wandelaar, in 5 tot 10 minuten bij EYE zijn. Voor automobilisten kent Amsterdam al jaren diverse mogelijkheden om snel de 'sprong over het IJ' te maken. Tot 1957 moesten zij allemaal met veerponten naar de overkant, net als de meeste fietsers en voetgangers vandaag de dag. Die situatie werd in de jaren

1950 onhoudbaar en zicht op de daadwerkelijk bouw van tunnels onder het IJ (een wens die al voor de oorlog bestond) was er nog niet. Tussen het besluit tot de bouw van de Schellingwouderbrug en de opening van de brug lagen nog geen vier jaren. In de jaren 1960 kwamen de Coentunnel en de IJtunnel; veel later kwam nog de Zeeburgertunnel. In diezelfde tijd werd al nagedacht over nóg een tunnel, voor een metrolijn. Die Noord-Zuidlijn kwam er uiteindelijk in 2018. Is daarmee het probleem voor 'langzaam verkeer' opgelost? Helaas, de metrohalte Sixhaven is niet gebouwd en wie van het CS naar EYE wil, moet reizen via een metrostation dat op 21 minuten lopen van EYE ligt. Daar komt bij dat voor het meenemen van de fiets betaald moet worden en dat dit alleen buiten de spits mag.

LANGE GESCHIEDENIS

Waarom is er nog altijd geen brug over het IJ tussen het centrale deel van de hoofdstad en Noord, het grootste stadsdeel met bijna honderdduizend inwoners? In het verleden kon nog redelijkerwijs beweerd worden dat er weinig noodzaak was voor een oeververbinding met Noord. Er was een veerpont en bovendien woonden er lange tijd vooral arbeiders in Noord die werkten in de (zware) industrie die daar steeds meer werd gevestigd. De arbeiders uit Noord hadden weinig te zoeken in het Centrum en de bewoners van het Centrum hadden weinig reden om naar Noord te gaan. Eigenlijk had Amsterdam al in de zeventiende eeuw, toen er in Noord nog vrijwel niets was



Er is inmiddels een flinke zaal te vullen met de grote maquettes die in de loop der jaren van het IJ zijn gemaakt. Deze werd gebouwd voor het atelier van Sprong over het IJ, het programma van de gemeente Amsterdam. Rechts van het midden is een variant voor de zogenaamde Javabrug te zien.

Foto: Fons Alkemade

behalve een galgenveld, zijn rug naar Noord gekeerd. Dat werd alleen maar erger toen in de jaren 1880 het Centraal Station gebouwd werd. Het is daarom des te opmerkelijker dat al in 1839 het eerste plan voor een brug over het IJ werd gepresenteerd. Het ging om een stenen boogbrug van spoorwegingenieur W.C. Brade. Hij betoogde dat deze brug Noord tot ontwikkeling zou kunnen brengen, maar het stadsbestuur wees het plan in een uitvoerig rapport af. Dat was het begin van een lange traditie van in de kiem gesmoorde voorstellen.

Iemand die zich jarenlang niet liet afschrikken door die traditie was de Amsterdamse aannemer Jan Galman. Tussen 1851 en 1886 diende hij maar liefst 36 plannen voor bruggen over het IJ in. Galman liet zich inspireren door bruggen in het buitenland en nieuwe technologische ontwikkelingen. Een monumentale brug, zo meende hij, zou Amsterdam veel aanzien kunnen geven. Op sommige van zijn bruggen waren ook woningen en pakhuisen aanwezig. Maar zelfs toen Galman de gemeente aanbood de kosten van een brug voor eigen rekening te nemen, kreeg hij nul op het rekest. Eén van de bezwaren die werden geuit, klinkt nu nog:

Galmans bruggen zouden de scheepvaart te veel hinderen, het IJ moest open blijven. Eind negentiende eeuw werd steeds meer nagedacht over de stadsuitbreiding in Noord en over het omleiden van de scheepvaart van het IJ door een nieuw, noorderlijker gelegen kanaal. Dit kanaal moest de weg vrijmaken voor de aanleg van een brug. Een stadsingenieur stelde zelfs voor het IJ dan ook maar te dempen. In 1919 kwam de Dienst Publieke Werken zelfs met een eigen brugontwerp: een forse draaibrug, iets ten westen van het CS, waarover ook trams konden rijden. Overigens werd in datzelfde jaar al een tunnel voorgesteld.

Daarna werd het stil met de plannenmakerij, ook al groeide Noord intussen flink. Echter in de periode april-augustus 1945 gebeurde er iets opmerkelijks: voor het eerst kon men wandelen van de ene oever van het IJ over een pontonbrug bestaande uit gemeenteponten!

Zoals al hierboven duidelijk is geworden, werd na de Tweede Wereldoorlog vooral nagedacht over en gebouwd aan bruggen en tunnels voor het autoverkeer. Alleen een enkele burger komt af en toe met een brug voor fietsers en voetgangers in het nieuws.

HEROPLLEVING

In de jaren 1980 verdwijnt langzaam maar zeker een groot deel van de zware industrie in Noord. Er wordt nagedacht over de toekomst van het stadsdeel en dat leidt onder andere tot een festival in 1989. Daar presenteert voor het eerst een architect, Piet Blom, een plan waarin ook een brug over het IJ voorkomt. Ook het bestuur van Stadsdeel Noord stelt een brug voor, naar het Centraal Station, maar de Amsterdamse gemeenteraad verwerpt dit plan.

Het ontbreken van discussie over verbindingen, over of onder het IJ, in de naoorlogse periode kan waarschijnlijk niet los gezien worden van het ontbreken van een visie op de oevers van het IJ. De verbinding van de zuidelijke oever met het centrum van de stad was bijvoorbeeld jarenlang gebrekkig en het gebied 'achter het CS' niet bepaald een uitnodigende plek. In 1969 wordt een poging gedaan een IJ-boulevard aan te leggen bij het station maar daar komt weinig van terecht. Pas in de jaren 80 komt er schot in de zaak met een prijsvraag en rapporten van adviesgroepen. Rond 1990 leidde dat tot een totaalplan voor de gemeente, dat gepresenteerd werd in het rapport *Amsterdam naar het IJ*.

In diezelfde tijd dook opnieuw een Amsterdammer op met een plan voor een brug over het IJ.

Het toverwoord werd daarna 'publiek-private samenwerking'. De Amsterdam Waterfront Financieringsmaatschappij werd opgericht en een team architecten, onder wie Rem Koolhaas, werd aan het werk gezet. Over oeververbindingen lijkt men toen niet te hebben nagedacht.

Een paar jaar later had de gemeente Amsterdam de plannen van Koolhaas c.s. grotendeels naast zich neergelegd en was zij zelf plannen gaan ontwikkelen. Wethouder Van der Vlis had intussen zijn steun geuit voor de aanleg van een 'foetsbrug'. Hij constateerde begin 1990 dat er vooral een 'psychologisch beletsel' tegen het betrekken van de noordelijke IJ-oever bij de plannen voor het IJ-oevergebied bestond. Maar het onderwerp 'brug' verdween al snel van tafel toen bleek dat een aantal gemeentefracties er niets in zagen. 'De stad' begon wel na te denken over het verbeteren van de pontverbindingen (de nota heette 'Veren slaan een brug'). Stadsdeel Noord was daar blij mee maar bleef hopen op een vaste oeververbinding.

In diezelfde tijd dook opnieuw een Amsterdammer op met een plan voor een brug over het IJ. Ditmaal ging het niet om een aannemer, zoals Galman, maar om een docent aardrijkskunde die elke dag meerdere malen het IJ moest oversteken. Flip van den Bergh stelde een 'grote transparante stofzuigerslang' voor die over het IJ heen werd gelegd, opgehangen aan pylonen. Door deze Luchttunnel konden niet alleen voetgangers en fietsers maar ook een lightrail-voertuig. In *NRC Handelsblad* lichtte hij toe: "Je kunt het Centraal Station ook niet afbreken. De enige manier om het water als het ware over het station heen te tillen is door een gigantische brug te bouwen die je al vanuit het stadscentrum kunt zien liggen." Het lukte Van den Bergh en zijn stichting in de zomer van 1991 zowaar om de gemeenteraad een motie te laten aannemen waarin de gemeente werd opgedragen onderzoek te doen naar vaste oeververbindingen in het algemeen en de Luchttunnel in het bijzonder. Uit de rapporten van de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) en het GVB bleek dat men met name problemen zag voor de lightrail in de brug. Op andere punten was de kritiek vaag en slecht onderbouwd. In het rapport *Infrastructuur aan het IJ* van maart

1993 werd het plan van Van den Bergh wel 'uitvoerbaar' maar werd de 'stedebouwkundige inpassing' een probleem genoemd. Daarmee leek de kous voor de gemeente af en werd het jarenlang weer vrijwel stil rond 'de brug over het IJ'.

HEROPLIVING VAN DE DISCUSSIE

Pas in 2013-2014 dook op diverse websites en fora het onderwerp weer op waarbij ook weer bleek dat sommigen de 'pontjes' te vuur en te zwaard bleven verdedigen en de stellige overtuiging hadden dat veerponten en bruggen niet samen kunnen gaan. De Stichting Luchttunnel ontwaakte uit een winterslaap en organiseerde op 3 maart 2014 in Pakhuis De Zwijger, vlak voor de raadsverkiezingen, een bijeenkomst. Naast de Luchttunnel werden vier vrij recente brugontwerpen getoond: twee van studenten die waren afgestudeerd op een ontwerp voor een brug en twee van architectenbureaus (Next Architects en OeverZaaier). In de zaal zaten diverse politici uit Noord maar geen één uit andere delen van de stad.

Na de genoemde verkiezingen werd in Amsterdam een coalitie gesmeed van D66, VVD en SP maar over het thema 'brug over het IJ' werd niets meer vernomen, tot in oktober 2014 bekend werd gemaakt dat de wethouders Van der Burg en Litjens (beiden VVD) opdracht hadden gegeven voor een verkennend onderzoek naar de mogelijkheden voor vaste oeververbindingen over het IJ voor fietsers en voetgangers. De onderzoeksleider zou stedenbouwkundige Maurits de Hoog van de DRO worden. Dankzij deze doorbraak kwam het onderwerp 'brug over het IJ' opnieuw in het nieuws en werd er weer over gesproken. Onder andere de directeuren van EYE, de net geopende Tolhuistuin en de nog te openen ADAM Toren riepen de gemeente op werk te maken van een brug over het IJ nabij het Centraal Station om de toenemende hoeveelheid bezoekers van Noord op te vangen. De zogenaamde Verkenningcommissie riep iedereen op om een plan in te dienen. Uiteindelijk werden in het voorjaar van 2015 77 plannen gebundeld in een 'catalogus', rijp en groen door elkaar en te groeperen in vijf soorten: bruggen, tunnels, kabelbanen, ponten en overig. Het jaar 2017 begon met een 'historisch' besluit: het College van B en W besloot in de

tweede week van januari dat er een fietsers- en voetgangersbrug moest komen tussen Noord en de Kop van het Java-eiland. Dat riep direct alweer veel reacties op: over de kosten, over de locatie en over het feit dat er (voorlopig) maar één brug kwam.

De gemeente maakte in die tijd een stuk of twintig rapporten openbaar over de diverse aspecten van het onderwerp, zoals bijvoorbeeld de visie van de 'nautische sector'. Die sector, zo was al bekend, ziet bruggen niet zitten en het zal mede hierdoor zijn gekomen dat op een bepaald moment ook minister Schultz van Infrastructuur & Waterstaat zich in de discussie begon te mengen en zich uitsprak tegen een brug. Zij dreigde zelfs elke financiële steun voor bruggen stop te zetten. Onderwijl zette de Gemeente 11,9 miljoen euro op de begroting voor de voorbereiding van de bouw van een brug.

En toen kwam de grote dag: op 20 juli 2017 stemde de Gemeenteraad van Amsterdam in met het voorkeursbesluit van het College en daarmee werd besloten dat er in elk geval één brug over het IJ komt, en wel bij de Kop van het Java-eiland¹. In de loop van 2018 werden zes varianten voor deze Javabrug gepresenteerd door de gemeente. Alle varianten liggen in het verlengde van de Jan Schaeferbrug, kennen een doorvaarthoogte tot 11,35 m⁺ NAP en hebben een beweegbaar deel dat regelmatig open moet voor grotere schepen. Er werden bijeenkomsten georganiseerd waarop belangstellenden hun mening over de ontwerpen konden geven. Eind 2018 werd echter duidelijk dat Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf en andere 'nautische partijen' tegen alle voorgestelde ontwerpen waren en dat zij bruggen nog altijd zien als volkomen onwenselijk. Dat komt mede door het feit dat het IJ onderdeel uitmaakt van de zogenaamde staande mastroute en door het feit dat het IJ een druk bevaren waterweg is met een 'lastige' knik ter hoogte van het CS. Ook de locatie van de Passenger Terminal Amsterdam, waar grote cruiseschepen aanmeren en waar zij vlakbij ook moeten keren, heeft een rol gespeeld in de discussie.

Het nieuwe college van B en W in Amsterdam heeft halverwege 2019 een adviescommissie ingesteld (onder leiding van de Belg prof. Alexander D'Hooghe) die ervoor moet zorgen dat de patstelling doorbroken wordt.

1 In BRUGGEN 2018-1 is de 'Sprong over het IJ', uitgebreid beschreven.

HOE VERDER?

Het wachten is nu op het eindrapport van de commissie D'Hooghe. Die heeft al wel laten weten dat zij het meest ziet in oeververbindingen op de 'flanken', niet vlakbij het CS maar een eind ten oosten en westen daarvan. Die moeten aansluiten op de zogenaamde binnenring voor fietsers die in de afgelopen jaren is gerealiseerd in/om het centrum van Amsterdam. Uiteindelijk zal ook deze commissie alleen adviezen geven en is het weer aan de politiek om daar wel of niet iets mee te doen.

Wat als winst van de afgelopen vijf jaar praten en denken over het IJ kan worden gezien, is het feit dat er nu data zijn verzameld. Opmerkelijk genoeg waren er in 2015 eigenlijk nog helemaal geen heldere cijfers bekend over het gebruik van bijvoorbeeld de ponten en over de routes die de gebruikers ervan gebruikten. Het programma Sprong over het IJ heeft onder andere de urgentie duidelijk gemaakt: gaan er nu dagelijks 67

duizend mensen met de ponten mee, over tien jaar zijn dit er misschien wel 110 duizend. Het groter maken van de veerponten en het frequenter laten varen heeft zijn grenzen, dus er moet hoe dan ook meer gaan gebeuren. Eén van de maatregelen waar aan gedacht wordt, is de aanleg van een voetgangerspassage onder het IJ tussen het CS en de Buiksloterweg aan de overkant. In een voortgangsrapport van eind 2019 werd in een tijdbalk aangegeven dat in 2029 de eerste vaste oeververbinding een feit moet zijn maar op dit moment durft waarschijnlijk niemand zich aan een voorspelling te wagen. Misschien is het tijd dat de ingenieursbureaus in Nederland iets van zich laten horen. Het zou mooi zijn als zij bijvoorbeeld kunnen aantonen dat een hele hoge brug over het IJ een haalbare optie is. Een dergelijke brug kan aan de bezwaren van de nautische partijen tegemoet komen. Het is begrijpelijk dat er de laatste jaren ook steeds meer over tunnels voor het langzame verkeer wordt geroepen.

Maar tunnels kennen weer hun eigen bezwaren. Het zou voor Amsterdam goed zijn als er in elk geval één iconische en innovatieve brug uit de bus rolt, een nieuw beeldmerk voor de stad. Wellicht komt deze uiteindelijk nog een stuk meer naar het westen, bij de geplande enorme woonwijk Havenstad.



LITERATUUR

- 1 Fons Alkemade en Thomas van den Bergh (red.), Een Luchttunnel voor Amsterdam; brug naar de toekomst, Stadsuitgeverij Amsterdam, Amsterdam, 1997.
- 2 L. Smit (red.): De sprong over het IJ; visionaire ontwerpen van Jan Galman (1807-1891), Thoth, Bussum, 1996.
- 3 Anne Schram e.a.: Amsterdam terug aan het IJ; transformatie van de zuidelijke IJ-oever, SUN, Amsterdam, 2012
- 4 Jaarverslagen van de Stichting Luchttunnel (op www.flijoever.nl)



Een 'artist's impression' van de FLIJOVER. Deze brug is een opvolger van de Luchttunnel, de brug die vanaf 1991 door de gelijknamige stichting werd gepropageerd. De FLIJOVER bevat geen lightrail-spoor meer en de transparante tunnelbuis waar fietsers en voetgangers doorheen gaan hangt niet meer aan een pyloon maar aan twee enorme bogen die met hun voeten aan de oevers van het IJ staan. De brug is in het midden zo hoog dat vrijwel alle cruiseschepen en 'tall ships' (Sail) er onderdoor kunnen. Bovenin de bogen kunnen toeristen tegen betaling van het schitterende uitzicht genieten. Zonnepanelen op de brug maken hem zelfvoorzienend en oersterke aramidevezelkabels dragen de buis waarin innovatieve rolpaden voor de verplaatsing zorgen.

Copyright Stichting Luchttunnel / 3Ddream-media)