

amsterdam

IJbrug Nieuwe ideeën voor verbinding Centrum-Noord

Door de IJtunnel fietsen kan ook

Een brug over het IJ blijkt een dankbaar onderwerp voor ontwerpers. Vandaag: een aangepaste IJtunnel, een afgesneden Java-eiland en een heel grote Magere Brug.

MARC KRUYSWIJK

Creatief Amsterdam zit bij het brainstormen over een vaste oeververbinding tussen Noord en Centrum nog steeds in dezelfde ronde als twee maanden geleden, de eerste om precies te zijn. Die van de woeste ideeën, de esthetische en historisch verantwoorde ontwerpen, de oplossingen die kant en wal raken en zo Noord verbinden met de rest van de stad. Of, en dat hoor je steeds vaker: de rest van de stad met Noord.

Sinds de gemeente de opdracht heeft gegeven in kaart te brengen of een brug over het IJ financieel haalbaar is, hebben de creatieven allesbehalve stilgezeten. Nieuwste loot aan de stam is een behoorlijke creatieve: gebruik gewoon de tunnel die er al ligt, de IJtunnel dus.

Twee buizen met elk twee rijstroken. Stedenbouwkundige Bart Stoffels van bureau Stadsstromen stelt in het ontwerp, dat hij vanavond presenteert in Pakhuis de Zwijger, dat je per buis dan ook gewoon één rijstrook kunt gebruiken voor fietsers. Een deugdelijke afscheiding moet zorgen dat auto's en fietsers gescheiden blijven.

"De wanden kun je op allerlei manieren decoreren, zodat je niet anderhalve kilometer langs betonnen platen rijdt."

En al die uitlaatgassen dan? "Maak de tunnel alleen toegankelijk voor elektrische auto's. Op die manier stimuleer je een beter milieu."

Het anders gebruiken van de tunnel heeft grote voordelen boven al die bovengrondse opties die hij onder tusschen heeft zien passeren, zegt Stoffels.

Ophaalbrug

Ophalen is de simpelste manier om een forse brug omhoog te krijgen, dus dat vormde het uitgangspunt voor architect Harvey Otten van Xoomlab, gesteund door twee collega's en technisch bureau Witteveen+Bos. Het resultaat doet denken aan de Magere Brug. "Het zou de grootste ophaalbrug ter wereld worden, met een vaargeul van honderd meter breed. Het is mogelijk door de combinatie van een beproefde techniek en nieuwe materialen." De plek: van het Stenen Hoofd naar de Grasweg in Buiksloterham.

"De dynamiek aan de westkant is enorm, met de Jordaan, een groot deel van de grachtengordel en de NDSM.

fels. "Op de achterkant van een bier-viltje hebben we uitgerekend dat je ongeveer 25 miljoen euro nodig hebt om de tunnel te verbouwen. De andere plannen kunnen daar niet aan tippen. Bovendien is de locatie van de tunnel perfect: de beide tunnelmonden sluiten mooi aan op bestaande verkeersinfrastructuur."

Het plan van Stoffels zal wenkbrauwen doen fronsen, want is de helling niet te steil? En wat doe je met al die auto's die dagelijks gebruikmaken van de IJtunnel, auto's die vooralsnog nauwelijks elektrisch zijn?

De ontwerper haalt zijn schouders op. "Het gebruik van de tunnel neemt al jarenlang gestaag af." Dat klopt: reden er in 1978 dagelijks nog meer dan 64.000 door de IJtunnel, tegenwoordig is zijn het er 40.000. Bovendien, aldus Stoffels: "Verkeer dat nu nog door de Weesperstraat en de Valkenburgerstraat uit de stad naar de tunnel rijdt, zal betere wegen vinden om op de Ringweg te komen, de Gooiseweg bijvoorbeeld."

Maar Stoffels is niet de enige creatieve geest die niet heeft stilgezeten. Bas Kok, even onvermoeibaar als onvermijdelijk namens lobbystichting Brug over het IJ, stelde voor Museum Amsterdam Noord de expositie *Over*



Technisch mogelijk: de grootste ophaalbrug ter wereld, tussen het Stenen Hoofd en

de Grasweg in Buiksloterham.

de brug samen, die zondag opent. Onderdeel hiervan is een aangepast ontwerp van wat inmiddels bekend is als de Verlengde Jan Schaeferbrug, die hinkstapspringend via het Java-eiland naar Noord zou kunnen worden doorgetrokken.

En problematisch ontwerp, aan-

gezien deze brug precies het IJ overspant op de plek waar cruiseschepen doorgaans een draai maken. Maar daarvoor is nu een oplossing gevonden door bedenkers Ton Venhoeven en Tjeerd Dijkstra, zegt Kok. "Ze hebben na overleg met de onderzoekscommissie een aangepast ontwerp

gemaakt waarbij een aanzienlijk deel van de ongebruikte punt van Java-eiland is afgezaagd, zodat de zwaai-rom voor grote cruiseschepen ten westen van de brug komt te liggen." Kok is enthousiast over de creativiteit die opborrelt in bruggenbouwerskringen. Het heeft hem gesterkt in de

gedachte dat één bij- maal niet genoeg is. In geval van een Verle- kom voor grote cruiseschepen zou je natuurlijk kunnen die inderdaad wel v- Als je het goed doet twee, of misschien v- moeten bouwen."