

Amsterdam, 16 maart 2023

De heer L. Hakvoort

Programma-manager Haven-Stad

Gemeente Amsterdam

Betreft: Verzoek om instemming met definitieve tracékeuze IJbaan Amsterdam

Geachte heer Hakvoort,

Er is een nieuwe stap gezet in de ontwikkeling van de IJbaan Amsterdam.

Op 7 oktober 2021 is de intentieovereenkomst tussen de Gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en de Stichting IJbaan getekend over de ontwikkeling van de IJbaan, een stedelijke kabelbaanverbinding in Haven-Stad. Daarin kwamen genoemde partijen onder andere overeen *“gezamenlijk en actief te zoeken naar een aantal alternatieve tracés voor de stedelijke kabelbaanverbinding die voldoende vervoerswaarde genereert, ruimtelijk goed inpasbaar is, bijdraagt aan de ontwikkeling van Haven-Stad, snel realiseerbaar is (2025) en de realisering van de zogeheten westbrug in de toekomst niet in de weg staat”*.

In de deze overeenkomst is in artikel 4.1.a vermeld te *“bepalen wat de vervoerswaarde is, op welke wijze de (stedenbouwkundige en technische) inpassing mogelijk is en wat de consequenties zijn i.r.t. Havenactiviteiten en zittende bedrijven van het volgende alternatieve tracé: Softwareweg – Moermanskade – Isolatorweg”*.

Er is reden om, vooruitlopend op een volledige rapportage van het onderzoekresultaat, zoals beschreven in artikel 4. van de overeenkomst, een nadere standpuntbepaling van het College van Burgemeester en Wethouders te vagen, omdat zich een aantal relevante ontwikkelingen heeft voorgedaan.

In zeer goede samenwerking met het team van Haven-Stad is komen vast te staan, dat de IJbaan via het in de intentieovereenkomst genoemde alternatieve tracé over voldoende vervoerswaarde zou beschikken om aanleg te rechtvaardigen en ruimtelijk inpasbaar zou zijn.

Echter, het is ook duidelijk geworden dat dit alternatieve tracé een aantal nautische bezwaren oplevert, die niet zijn te veronachtzamen. In een hierover gevraagd advies van de Havenmeester van de Port of Amsterdam en de Directeur Centraal Nautisch Beheer wordt de situering van de voornaamste pijler van de IJbaan bij de kop van de strekdam in het IJ onaanvaardbaar genoemd: het advies luidt dat deze tenminste 50 meter naar het oosten dient te worden verplaatst (zodat er voldoende afstand is van de kop van de strekdam). Bovendien was de aanleg van pijlers in de Mercuriushaven risicovol en diende de hoogte van de kabels boven Mercuriushaven en Minervahaven geen risico voor de scheepvaart op te leveren (zolang deze havenbekkens nog actief in gebruik zijn).

De feedback rondom de nautische veiligheid heeft geleid tot een hernieuwde zoektocht naar een aan de zuidkant van het IJ iets westelijker gelegen tracé (met nog steeds voldoende afstand van het zoekgebied van de aanlanding van de westbrug aan de noordzijde van het IJ).

Hierbij zijn wij geholpen door een tweetal relevante ontwikkelingen: ten eerste, de overeenstemming die in oktober 2022 tussen de Gemeente en de Rijksoverheid werd bereikt over de versnelde aanleg van de metroringlijn van station Isolatorweg naar het toekomstige station Hemknoop. Hierdoor kon een tracé worden ontwikkeld, dat qua vervoerswaarde tenminste gelijkwaardig scoort als het eerdere alternatief uit de intentieovereenkomst én waarmee – niet onbelangrijk – de mogelijkheid is ontstaan beide projecten (aanleg Hemknoop en realisering IJbaan) in onderlinge samenhang te ontwikkelen. Daarmee ontstaat in één keer een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen de metroringlijn in Amsterdam-West en de Cornelis Douwesweg in Amsterdam-Noord ter hoogte van de Softwareweg. Ten tweede is uit overleg met het team van Haven-Stad gebleken dat er in de ruimtelijke plannen voldoende mogelijkheden bestaan om het middenstation en de bijbehorende pijlers te positioneren in de omgeving Archangelkade / Houtveemkanaal. Dit nieuwe tracé, aangegeven op bijgaande situatietekening, is technisch mogelijk, ruimtelijk inpasbaar en nautisch aanvaardbaar.

De gedetailleerde uitwerking vindt de komende maanden plaats, waaronder verder overleg met het Havenbedrijf (met name aanvaarbescherming rondom pijler op de strekdam en mogelijkheden in de Minervahaven), de precieze plaatsing van het middenstation en de pijlers in het gebied rond de Archangelkade / Houtveemkanaal, en het overleg met private partijen over (eventueel) medegebruik van hun locaties en de loop van de kabels daarboven (zowel in Noord als in West)). Vanwege de beschikbaarheid van meerdere, werkbare oplossingsrichtingen die er al op tafel liggen is er een gedeeld vertrouwen dat dit tot een goede uitkomst zal komen.

Alvorens het gezamenlijk onderzoek met Haven-Stad voort te zetten, vragen wij – vanwege de afwijking van het tracé ten opzichte van de intentieovereenkomst en de noodzaak tot het ophalen van nieuwe middelen om dit aanvullende onderzoek te financieren – de instemming van het College met het verder detailleren van dit definitieve tracé in samenhang met de te realiseren verlenging van de metroringlijn naar de Hemknoop. Deze standpuntbepaling zal ons ook zeer behulpzaam zijn bij overleg met relevante stakeholders in het gebied, het opstellen van de business case en ook het participatieplan voor het project IJbaan. Deze werkstromen verwachten wij voor het einde van het derde kwartaal van dit jaar te kunnen presenteren.

Met betrekking tot de uitvoeringsplanning van de IJbaan richten we ons op het slaan van de eerste paal in het jubileumjaar 2025, met als doelstelling voor start operatie van het volledige tracé in 2026-2027 (in lijn met de ambitie met betrekking tot verlenging van de metroringlijn naar het nieuwe station Hemknoop).

Hoogachtend,

Stichting IJbaan Amsterdam,

Bas Dekker en Willem Wessels, initiatiefnemers

Bijlage: kaartbeeld van het nu voorgestelde definitieve tracé

N.B. een afschrift van deze brief is verstuurd naar het bestuur van de Vervoerregio Amsterdam