

Fietsersbond Amsterdam  
WG-plein 84  
1054 RC Amsterdam  
T: 0206854794  
E: amsterdam@fietsersbond.nl

**Aan:** M. van der Horst, wethouder mobiliteit  
R. van Dantzig, wethouder Ruimtelijke  
Ordering, gemeente Amsterdam

**Datum:** 16 juni 2022

**Cc:** M. Harbers, minister van Infrastructuur en  
Waterstaat  
J. Olthof, provincie Noord-Holland

**Betreft:** Voortgang Sprong over het IJ  
2022-2026

Geachte mevrouw van der Horst en meneer van Dantzig,

Met genoegen hebben we kennisgenomen van het coalitieakkoord “Amsterdams Akkoord 2022-2026”. Een akkoord met breed gedragen ambities voor woningbouw en verantwoorde, duurzame groei van onze stad. Die ambities vereisen scherpe keuzes voor beleid met de hoogste maatschappelijke impact per geïnvesteerde euro. Met deze brief voegen we graag enkele noten toe aan het coalitieakkoord, de reden daarvoor is dat nu scherpe keuzes gemaakt worden over verkeersbeleid en nieuwe infrastructuur. Wij maken ons zorgen dat de afwezigheid van specifieke, tijdgebonden doelen voor infrastructuur in het coalitieakkoord zal leiden tot 4 jaar stilstand in verkeersbeleid, in het bijzonder m.b.t. nieuwe IJ-oeververbindingen.

In 2020 presenteerde de adviescommissie oeververbindingen Rijkswateren, hierna de commissie-D’Hooghe, na een jaar bemiddeling tussen de gemeente en het Rijk, een integraal en hoognodig inrichtingsplan voor het IJ en Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) voor de periode 2020-2040, inclusief vier nieuwe vaste oeververbindingen. Een plan met drie nieuwe bruggen en een tunnel dat bij uitvoering direct bijdraagt aan de volgende doelen uit het Amsterdams Akkoord 2022-2026:

1. **Woningbouw.** 40 Procent van de Amsterdammers verplaatst zich per fiets, 20 procent per auto<sup>1</sup>. Het plan-D’Hooghe ontsluit alle grote woningbouwgebieden in de metropoolregio Amsterdam voor deze fietsende Amsterdammers: Haven-stad, de noordelijke IJ-oever en IJburg. Goede ontsluiting is een voorwaarde voor woningbouw, voor Amsterdamse woningbouw is dat die voor de fiets.
2. **Minder CO<sub>2</sub>.** Het Intergovernmental Panel on Climate Change benoemde onlangs de noodzaak voor een overgang naar personenverkeer per fiets en te voet om de opwarming van de aarde tot 1-2 graden te beperken<sup>2</sup>. Amsterdam is hierin een wereldwijd voorbeeld, maar in Noord fietst slechts 28% van de bewoners<sup>1</sup>.
3. **Gelijke kansen.** Wie ten noorden van het IJ geboren wordt, heeft een veel kleinere kans op gezondheid, een universitair diploma en een goede baan dan wie ten zuiden van het IJ wordt geboren. IJ-oeververbindingen geven mensen in Noord gratis toegang tot de vele scholen en banen aan de overkant van het IJ, en gelijkere kansen. En wie dagelijks het IJ over fietst naar

school of werk, heeft 30 procent minder kans op diabetes en hart- en vaatziekten ten opzichte van iemand die zich per auto verplaatst<sup>3</sup>.

In 2021 schreven de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam samen met ons en alle andere belanghebbenden een schriftelijk verzoek aan de minister van IenW om het eindadvies van de commissie-D'Hooghe te omarmen en te implementeren in beleid. Dit gebeurde en leidde in een ongekende samenwerking tussen het Rijk en de gemeente Amsterdam tot de Actualisatie Voorkeursbesluit Sprong over het IJ in maart 2022. Continuïteit is een voorwaarde voor effectieve samenwerking tussen het Rijk en gemeenten, met fietsende Amsterdammers als grote groep belanghebbenden. Voor hen is het cruciaal dat het nieuwe college het voorkeursbesluit van het vorige uitvoert. Omdat IJ-oeververbindingen ontbreken in het nieuwe coalitieakkoord, is de kans echter reëel dat dat niet gebeurt.

IJ-oeververbindingen voor fietsers, voetgangers en OV zijn van nationaal en Europees belang vanwege woningbouw in de metropoolregio Amsterdam, vergroening van mobiliteit en het belang van het IJ als achterlandverbinding van de vierde Europese haven. De Europese Unie, het Rijk en de gemeenten investeren in infrastructuur voor fiets en OV met programma's zoals de Green Deal en Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid (SBAB). Of Amsterdam vaste IJ-oeververbindingen wil financieren uit deze bronnen is onzeker, subsidieaanvragen bij het Rijk in de afgelopen jaren betroffen nieuwe metrolijnen en het Zuidasdok.

Nu is het moment om te kiezen voor duurzame bereikbaarheid en gezonde groei van Amsterdam. Daarom willen wij graag antwoorden op de volgende vragen die voortkomen uit het Amsterdams Akkoord 2022-2026:

1. Bent u met ons van mening dat uitvoering van het geactualiseerde Voorkeursbesluit Sprong over het IJ een belangrijke bijdrage levert aan woningbouw, bereikbaarheid en CO<sub>2</sub>-reductie in Amsterdam?
2. Wat is uw visie op de rol van de fiets in personenverkeer binnen de noordflank van de metropoolregio Amsterdam?
3. Zal dit college het geactualiseerde Voorkeursbesluit Sprong over het IJ uitvoeren en de besluitvorming over nieuwe IJ-oeververbindingen voortzetten?
4. Zal dit college financiering voor nieuwe IJ-oeververbindingen aanvragen bij het Rijk en/of de Europese Unie?

Wij danken u bij voorbaat voor uw antwoorden, en hopen op een vruchtbare samenwerking in de komende jaren. Graag bespreken we samenwerking in het mobiliteitsbeleid van de komende jaren in de metropoolregio Amsterdam in een persoonlijk gesprek.

Hoogachtend,



Florrie de Pater, voorzitter Fietzersbond Amsterdam

Ed Eringa, Fietzersbond Amsterdam

Esther van Garderen, voorzitter Fietzersbond Nederland

## Referenties

1. Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2021
2. Report AR6 Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. IPCC,  
[https://report.ipcc.ch/ar6wg3/pdf/IPCC\\_AR6\\_WGIII\\_FinalDraft\\_Chapter10.pdf](https://report.ipcc.ch/ar6wg3/pdf/IPCC_AR6_WGIII_FinalDraft_Chapter10.pdf)
3. M. Dinu et al. Sports Med 2019 Mar;49(3):437-452