



De luchtunnel kan dienen als visite-kaartje van Amsterdam, vergelijkbaar met de Eiffeltoren. Bron: auteur

# Een luchtunnel over het IJ

**Flip van den Bergh, een leraar aardrijkskunde uit het centrum van Amsterdam, had er genoeg van met de pont naar Amsterdam-Noord te moeten. Hij bedacht een unieke oeververbinding: de luchtunnel. De luchtunnel is een soort doorzichtige stofzuigerslang die op vijftig meter hoogte boven het IJ hangt om het doorgaande vaarverkeer niet te belemmeren. Bovendien biedt de luchtunnel een groots uitzicht over stad en water.**

## ROELF MEEUWISSEN\*

Al vanaf 1839 zijn er plannen om Amsterdam-Noord een vaste verbinding met het centrum te geven. De IJ-tunnel en de Coentunnel zijn inmiddels aangelegd en er worden voorbereidingen getroffen voor een ondergrondse railverbinding: de Noord-Zuidlijn. Ontwerpen voor een zichtbare vaste oeververbinding kwamen in de meest verschillende varianten naar voren. Geen van deze plannen werd echter gerealiseerd.

## WATERSTAD

Een zichtbare vaste oeververbinding verbindt niet alleen Amsterdam-Noord met het centrum, maar betreft ook het IJ weer bij de stad. Amsterdam is altijd een stad aan het water geweest. Toen de scheepvaart in belang begon af te nemen en de spoorverbindingen

toenamen, werd een speciaal eiland gerealiseerd waarop het Centraal Station werd gebouwd. Hierdoor werd het stadscentrum van het water afgesloten. De luchtunnel kan Amsterdam het water teruggeven dat de stad groot gemaakt heeft. Bovendien kan de luchtunnel een stimulans vormen voor de door de gemeente gewenste IJ-oeverontwikkeling.

## TUIBRUG

In het ontwerp heeft de luchtunnel de vorm van een tuibrug. De tuibrug bestaat uit twee schuin geplaatste pylonen van honderd meter, die in het water aan de zuid-oever van het IJ staan. Tussen de pylonen hangt aan stalen kabels (tuien) een ovale, doorzichtige buis bestaande uit staal, aluminium en glas of doorzichtige kunststof. Oorspronkelijk werd de buis verdeeld in twee verdiepingen. Onderin zou een sneltram of een andere vorm van railvervoer rijden. Op de bovenste verdieping werd een wandelpromenade gepland. De bezwaren, die in verband met het te realiseren railvervoer door het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB) naar voren gebracht werden, zorgden voor herziening van de plannen. Het alternatieve plan voorziet in een buis met één verdieping. De passagiers worden vervoerd met een rollend trottoir zoals dat in gebruik is op Schiphol. Dit trottoir wordt bereikt door middel van snel stijgende roltrappen. Aan weerszijden van het trottoir is ruimte voor een wandelpromenade en voor winkeltjes en barretjes. De diameter van de luchtunnel is ongeveer twintig meter.

## WACHTTIJDEN

Voor het gemotoriseerde verkeer zijn de verbindingen middels de al aangelegde autotunnels goed te noemen. Het langzame verkeer komt er echter nog bekaaid vanaf. Mensen die te voet of met de fiets het IJ over willen steken moeten gebruik maken van een van de ponten. Aan deze ponten kleef een aantal nadelen. Ze zijn oncomfortabel en zorgen voor wachttijden. Het GVB wil de nadelen verklei-

nen door het inzetten van snellere en comfortabeler veerponten, de Jetveren. De nog aan te leggen Noord-Zuidlijn wordt vooral als een regionale verbinding gezien en krijgt maar een station in Amsterdam-Noord. Voor de luchtunnel zijn, in het oorspronkelijke ontwerp, meerdere stations in Amsterdam-Noord gepland. Beide verbindingen zullen elkaar dan ook niet beconcurreren maar aanvullen.

## TOERISME

Het toerisme is een grote bron van inkomsten voor Amsterdam. Als de stad deze inkomsten wil blijven genereren, zal zij een actief toeristisch beleid moeten voeren. Naast promotie en toerist-vriendelijkheid van de voorzieningen zullen er ook nieuwe attracties moeten komen. De luchtunnel kan zo'n attractie zijn. In de luchtunnel kunnen winkeltjes, restaurants en meer van dergelijke voorzieningen gevestigd worden. Bovendien kan de toerist genieten van een panoramisch uitzicht over het IJ en de stad vanaf vijftig meter hoogte. Om te voorkomen dat de toerist aan de noordkant van het IJ in een soort niemandsland verzeild raakt, is het wel van belang dat de noordelijke IJ-oever cultureel ontwikkeld wordt.

Volgens directeur J. Moureu van de VVV Amsterdam heeft de stad behoefte aan een beter herkenningspunt. Momenteel wordt het lachende trapgeveltje gebruikt als visite-kaartje van de stad, onvergelijkbaar met het Vrijheidsbeeld of de Eiffeltoren. De luchtunnel zou zodoende een bijdrage kunnen leveren aan de promotie van Amsterdam.

Flip van den Bergh heeft met de luchtunnel een origineel en uniek plan bedacht. De vraag blijft echter wie geld wil steken in verder onderzoek naar de haalbaarheid van het project.

\* De auteur is afgestudeerd aan de Faculteit der Economische Wetenschappen aan de Vrije Universiteit Amsterdam. Dit artikel is gebaseerd op zijn doctoraal-scriptie *De luchtunnel: voor het IJ in Amsterdam*.