

Kompaseiland (3)

In de IJ-opener stond al twee keer een artikel over het nieuwe Kompaseiland in het IJ. Die plannen blijken echter niet onomstreden. Tot nu toe moesten we het doen met een opsomming van mogelijkheden en voordelen. Maar is er wel genoeg draagvlak voor zo'n eiland?

tekst: Guus de Mol

B&W heeft op 13 oktober 2009 ingestemd met de Strategienota Kompaseiland, hetgeen betekent dat de eerste stappen genomen kunnen worden voor de realisatie ervan. Deze instemming kwam er in de overtuiging dat een nieuw eiland in het IJ mogelijk en wenselijk zou zijn. Dat het mogelijk is willen we wel aannemen. Als er in Amsterdam een geboorde metrolijn kan worden aangelegd, dan moet zo'n eilandje een peulenschil zijn. Het begint er echter op te lijken dat de wenselijkheid ervan niet zo vanzelfsprekend is. Zo blijkt uit het verslag van een brainstorm met belangen-



organisaties en officials over de ruimtelijke ontwikkeling van stadsdeel Noord, dat de deelnemers niet zitten te wachten op een eiland.

Met name het argument dat er groen toegevoegd moet worden aan het oostelijk havengebied sprak niet aan. De aanleg van een groen Kompaseiland druist in tegen behoud van openheid en weidsheid van het IJ, zo werd gesteld. Voor een brugverbinding vond men de plek te ver van het centrum.

Ook aan de zuidkant van het IJ begint zich scepsis af te tekenen. Er is verzet tegen een bouwplek voor de deur, horizonvervuiling en de toename van het verkeer als er een brug wordt aangelegd. Men vraagt zich ook af of een voetgangers- en fietsverbinding over het IJ op deze plek echt meer dan een route voor recreatieve fietstochtjes zal gaan opleveren. Het wordt niet aannemelijk geacht dat de grote fiets- en voetgangersstroom tussen Noord en het centrum van Amsterdam via het Kompaseiland zal gaan lopen. Dit gezien de afstand en, niet te vergeten, de vaak slechte weersomstandig-

heden op het water. De aanleg van het eiland zonder een brug naar Noord lijkt helemaal onzin.

Er bestaan plannen om de krachten te gaan bundelen en het project inhoudelijk en procedureel te gaan aanvechten.

Tenslotte is er ook nog de financiële kant. De kosten van de aanleg van het eiland, de aanlegplaatsen voor de binnenvaart en de brug worden geraamd op 90 miljoen euro. Nog afgezien van de betrouwbaarheid, die ramingen hebben bij dit soort projecten, vragen velen zich af waar dat geld vandaan moet komen. Het lijkt erop dat Amsterdam zijn handen vol heeft aan de Noord-Zuidlijn, de overkoepeling van de Zuid-as, de aanleg van IJburg en het bewoonbaar maken van het Zeeburgereiland. Het argument dat veel van het benodigde geld al is gereserveerd of door andere overheden en instellingen wordt betaald, overtuigt niet erg. Uiteindelijk betalen we het toch gezamenlijk. We horen dagelijks dat er op van alles en nog wat moet worden bezuinigd. Misschien moet ook eens gekeken worden naar dit soort projecten. ◀

advertenties



bloem & zee bestaat dit voorjaar 5 jaar!
Om dit te vieren krijgt iedere klant bij aankoop een leuke attentie*.

IJburglaan 444 (Steigereiland) O6 290 16 116 www.bloemenvoorijburg.nl *zolang de voorraad strekt

VLOETFASHION

Kleding op maat nodig? Ik maak kleding naar ieders wens.

T: 06 19112705 | E: info@vloetfashion.nl | W: www.vloetfashion.nl



opleiding en training in energiewerk, healing en reading

Leren werken met energie en intuïtie, chakra-psychologie en Inka-energiewerk

BASISCURSUS maart-juni en mei-juli
GEVORDERDEN februari - april
INDIVIDUELE COACHING en
READING

Margo Kistemaker, psycholoog NIP
06 2479 7014 / 020 330 3640
INEEN
Veemarkt 71, 1019 DA Amsterdam
www.ineen.org margo@ineen.org