Korte Samenvatting
In 2017 ontstond er onrust in de wijk Sporenburg, doordat er geruchten gingen over een brug tussen Sporenburg en Zeeburgereiland. Daarop organiseerde de gemeente enkele 'keukentafel-gesprekken' waarna de onrust nog verder toenam. Vervolgens is er in De Zwijger een bijeenkomst georganiseerd voor het stadsdeel, bewoners en projectgroep waarna de chaos compleet was. Waarschijnlijk vond dit z'n oorzaak in het ontbreken van een rationale onder de brug. In antwoord op de vraag waarom een brug, en waarom daar kwam de projectleider Jan Straub uiteindelijk met de krachtigste uitspraak ooit: "Omdat ik het wil."

Een aantal bewoners heeft daarop de koppen bij elkaar gestoken en in samenwerking met enkele ambtenaren van het stadsdeel besloten in te zetten op een participatietraject, in plaats van op de gangbare bezwaarmogelijkheden. Uitgangspunt van dit traject was dat niemand 10.000 fietsers extra door z'n straat wil, dus dat het zaak is te komen tot een logisch en goed besluit binnen de kaders: veilig, logische route, financieel verantwoord, impact op bestaande wijken. Om iedere geur van 'nimby' te voorkomen is als doel van de Klankbordgroep gekozen; *de beslisser van informatie te voorzien, zodat deze een afgewogen besluit zou kunnen nemen*. Daarbij zijn we er vanuit gegaan de wethouders en Raad met een strategische blik kijken en dat bewoners op micro-niveau weten wat er speelt. Beiden hebben elkaar nodig. Dit traject leidde tot een rapport dat voor de Raad en de toenmalig verantwoordelijke wethouder Eric van de Burg, aanleiding was haar voorgenomen besluit te wijzigen. In plaats van dat er geld werd vrij gemaakt voor een brug tussen Sporenburg en Zeeburgereiland, werd er geld vrijgemaakt 'voor *een* verbinding' en droeg de Raad op ook een verbinding tussen Cruquius te onderzoeken en gaf zij opdracht het Klankbordtraject voort te zetten. Sinds dat moment verloopt het contact tussen de bewoners en de projectgroep uitermate stroef, al zijn er versierselen als een klankbordgroep.

Klankbordgroep (2017)
Op aandringen van bewoners is in 2017 het projectleiderschap voor het ontwikkelen van Zeeburgereiland en dat voor het ontwikkelen van een verbinding gescheiden. Dit geeft uiteraard een objectiever krachtenveld dan wanneer de verbinding valt onder het projectleiderschap van ontwikkeling Zeeburgereiland. De gemeente maakte een van haar zwaardere projectleiders, Bas Boeker, vrij voor het leiden van de klankbordgroep, KBG. Een externe werd ingehuurd om vergaderingen voor te zitten. Anderhalf jaar lang kwam de groep driewekelijks bij elkaar.

- Doelstelling: de beslisser van informatie te voorzien, zodat deze een afgewogen besluit zou kunnen nemen.
- Vragen: Waarom een brug, waarom hier, welke relevante criteria zijn er voor gemeente/gebruikers/ bestaande wijken?

Dit leidde tot de Variantenstudie Sluisbuurt en tot een adviesrapport van leden van Klankbordgroep. Belangrijk is dat er bij de genoemde studie werd uitgegaan van 10.000 fietsbewegingen per dag. In het later verschenen Mobiliteitsrapport was al sprake van 12.000 en inmiddels is ook dat aantal opgeschroefd.

- *De Sporenburg-brug leidt gebruikers naar het CS. (Toekomstige) bewoners van Sluisbuurt en IJburg willen echter juist graag naar het station Weesperplein.*
- *De Sporenburg-brug draagt **niet** bij aan het verminderen van autoverkeer.*
- *De Sporenburg-brug kost +/- €140 miljoen. Exclusief de aanpassingen aan het complexe kruispunt bij de Verbindingsdam. Bij een verwacht dagelijks gebruik van 10.000 fietsers per dag betekent dit een hogere dan gebruikelijke investering per fietsbeweging. Intensiever gebruik verlaagt de kosten per fietsbeweging, maar maakt de toch al complexe verkeerssituatie nog ingewikkelder en gevaarlijker. Oplossingen daarvoor zijn momenteel niet voorhanden.*
- *Er is behoefte aan een breder beeld van de vervoers- en bijbehorende verkeersproblematiek (inclusief OV).*
- *Het aantrekkelijke (financieel, en qua route) alternatief zit'm in het opwaarderen van de Amsterdamse Brug. Deze optie kost €15 miljoen, bovendien profiteren IJburg en het OV ook van deze optie.*
- *In een later stadium is hier vanwege de notie nog een brug te bouwen naast de Amsterdamsebrug de optie aan toegevoegd om de Amsterdamsebrug exclusief voor langzaam verkeer beschikbaar te stellen en de mogelijkheid van een tunnel voor tram/metroverkeer, OV en autoverkeer te onderzoeken.*

Aanvullende feiten

- *In de nieuwe wijk Sluisbuurt zijn in-/uitritten in de plinten verboden om gevaarlijke situaties voor fietsers te voorkomen. Een verbinding tussen Sluisbuurt en Sporenburg zou fietsers echter dwingen een route te kiezen, die*

wordt gekruist door meer dan 50 garages, waarvan meerdere met tientallen en een enkele zelfs meer dan honderd parkeerplaatsen, en vier straten. Verder staan er veel geparkeerde auto's langs de route.

- *E-bikes worden buiten alle berekeningen gehouden terwijl de verwachting is dat het gebruik hiervan explosief toeneemt.*
- *De steltloper is buiten alle berekeningen gehouden.*
- *Het moeilijke kruispunt Van Eesterenlaan/J.F. van Hengelstraat is buitenbeeld gebleven*

Huidige klankbordgroep

De huidige klankbordgroep fungeert eerder als publicitair versiersel dan als functioneel gremium. Er is veel ruzie en wordt niet met een heldere doelstelling gewerkt.

Grootste problemen

1. Er lijken geen strategische uitgangspunten zijn t.a.v. financiën, veiligheid, verkeersafwikkeling, impact op bestaande wijken, etc.
2. De rolverdeling tussen die van de opdrachtgever en de projectgroep is diffuus. Door het ontbreken van strategische uitgangspunten is het ook voor de controlerende macht lastig haar rol te spelen t.a.v de uitvoering. Bovendien wordt hiermee de weg vrij gemaakt voor de salamitechniek, die de gemeente/projectgroep dan ook toepast.
3. De ad hoc introductie van een pontverbinding als proef is een voorbeeld van punt 2. De proef gaat acht jaar duren; niemand weet wat er wordt onderzocht, niemand weet wat de criteria zijn, niemand weet wie er gaat oordelen en niemand weet waarom de proef acht jaar zou moeten duren.
4. Alle lijntjes leiden naar de vakspecialisten van de projectgroep. In deze groep is een vermenging van rollen; adviseur, projectleiding, projectuitvoering en informatieverstrekker.
5. Het projectleiderschap laat zich kenmerken door archaïsch stakeholdermanagement, waarbij minder krachtige partijen worden geparkeerd in een klankbordgroep zonder enige relevantie,
6. Bewoners worden als 'nimby' behandeld en mede daardoor tegen elkaar uitgespeeld.
7. Vanuit de gemeente is er uitsluitend interesse in het realiseren van haar voorkeurs*route*. *V*eiligheid van gebruikers en kwaliteit van wonen in bestaande wijken zijn geen criteria. De discussie wordt vertroebeld door gesprekken over brug, tunnel of pont, maar als eigen onderzoek van de gemeente al aantoont dat de voorkeursroute onlogisch, onnodig duur en onveilig is, waar blijf je dan?
8. Het woord 'fietsers' roept het romantische beeld op van de fietser van weleer. In rap tempo wordt deze fietser echter verdrongen door de e-bike die harder gaat en de gebruiker een grotere actieradius geeft. De gevolgen hiervan voor het gebruik van een fietsverbinding (veiligheid, betekenis bestaande wijken) blijft onbenoemd.