Verslag gesprekstafel Oostbrug: Over de brug

Datum: 06.11.2024
Auteur: Tessa Kooi
Locatie: Pand van Mokum

Introductie

Op 6 november jl. kwamen deelnemers bij elkaar voor de eerste bijeenkomst van de gesprekstafel 'Over de brug'. De participatie van de Oostbrug is op 10 oktober afgetrapt met een startbijeenkomst. Naar aanleiding van deze bijeenkomst worden er verschillende thematafels georganiseerd om de verschillende onderwerpen die aan de brug raken te bespreken. De verschillende tafels zijn Over de brug, Onder de brug, Naar de brug Oost en Naar de brug Noord (deze wordt opgenomen in het traject over de Johan van Hasseltzone). Op dit moment is de eerste ronde van gesprekken begonnen van alle gesprekstafels. Daarnaast worden er ook grote plenaire bijeenkomsten georganiseerd voor een bredere groep betrokkenen. Een uitgebreide beschrijving van het participatieproces kan worden gelezen in het participatieplan, wat binnenkort wordt gepubliceerd op Open Amsterdam.

Niet alle deelnemers aan tafel hebben hetzelfde kennisniveau over het onderwerp 'Over de brug', daarom geeft de gemeente eerst een korte toelichting over de uitgangspunten en randvoorwaarden waar de brug aan moet voldoen. Het doel van deze bijeenkomst om vervolgens in gesprek te gaan met alle deelnemers over zorgen, wensen en vragen over dit onderwerp.

Over de brug

Aan de tafel 'Over de brug' zullen een aantal hoofdthema's behandeld worden. Ten eerste gaat het over de aanlanding in Noord, hiervoor zijn meerdere keuzes mogelijk waarbij elke keuze een andere invloed heeft op de omgeving. Daarnaast is het comfort van de brug een belangrijk onderwerp aan deze tafel; wat wordt de helling van de brug en hoe zit het met de inrichting van het wegdek. Ten slotte worden ook het aanzicht en de beeldkwaliteit van de brug besproken aan deze tafel. Voor het aanzicht worden er een programma van eisen en referentiebeelden meegegeven aan de architect, doel van deze gesprekken aan tafel is om deze eisenset aan te vullen.

De achtergrond van de Oostbrug gaat al een aantal jaar terug. In 2018 is de Javabrug niet doorgegaan vanwege een bestuurlijke impasse. Commissie D'Hooghe heeft in 2020 een advies gegeven over de verbindingen over het IJ, waar veel inspraak over is geweest. Aan de hand van de uitgangspunten uit het advies van Commissie D'Hooghe zal de Oostbrug gemaakt worden. De Oostbrug wordt een van verschillende verbindingen over het IJ. Vanwege de komst van de Oostbrug zal het een en ander moeten worden ingepast in de omgeving, zo moet bijvoorbeeld ook de vaargeul worden verplaatst. De gesprekstafel 'Onder de brug' houdt zich bezig met deze inrichting van het water.

Uitgangspunten

De uitgangspunten uit het advies van de commissie D'Hooghe voor de Oostbrug zijn als volgt:

- **De brug zal een fiets- en voetgangersverbinding worden.** Er zal geen openbaar vervoer over de Oostbrug rijden. De reden om geen openbaar vervoer over de Oostbrug te laten rijden is omdat er voldoende alternatieven zijn, de brug anders heel veel duurder zou worden en er over de Westbrug wel openbaar vervoer zal gaan. Over de Oostbrug mogen alle voertuigen die nu ook op de pont staan of die op het fietspad mogen. Dit is inclusief scooters en canta's. Hier moet nog een bestuurlijk besluit over gemaakt worden. Aangezien de brug op zijn vroegst in 2034 in gebruik zal worden genomen, zal er dan veel veranderd zijn in de wereld van soorten fietsen. Hier moet ook rekening mee gehouden worden.

- De brug wordt minimaal 12 meter breed. De precieze indeling van de brug ligt nog niet vast.

- **De hoofdvaargeul wordt 160 meter breed en twee zijvaargeulen van 35 meter.** De huidige vaargeul moet daarvoor verplaatst worden.

- **De brug wordt 12,5 meter hoog.** Hierdoor kunnen schepen met vier containers hoog en een kajuit onder de brug door. De voorwaarde dat deze schepen onder de brug door kunnen varen geldt voor alle bruggen met deze vaarwegklasse die vanaf nu gebouwd zullen worden. De Oostbrug wordt daardoor hoger dan bijvoorbeeld de Schellingwoudebrug, die 9 meter hoog is. Dit heeft als gevolg dat bijvoorbeeld de pannenkoekenboot onder de brug door past.

- **Er komen twee beweegbare delen met aan weerszijden wachtplaatsen.** Deze wachtplaatsen zijn bedoeld voor boten die te hoog zijn en moeten wachten tot de brug opengaat. Deze wachtplaatsen zijn anders dan ligplaatsen, deze zullen ook ruimtelijk van elkaar gescheiden worden. Gezien de hoogte van de brug zullen de meeste boten eronderdoor passen. De boten die zullen moeten wachten voor de brug zijn vooral zeilschepen met hoge masten en schepen met bijzondere transporten.

- **De brug landt aan bij het Azartplein in Oost en het Hamerkwartier in Noord.**

- **De helling van de aanbruggen zal gemiddeld maximaal 2,7% zijn.**

In gesprek

Aan de hand van de uitgangspunten en randvoorwaarden gaan de deelnemers met elkaar en de gemeente in gesprek over zorgen, wensen en vragen. Sommige vragen kunnen gelijk beantwoord worden, andere vragen worden uitgezocht en bij de volgende bijeenkomst beantwoord.

Wachtplaatsen

Deelnemers maken zich zorgen over de schepen die moeten wachten tot de brug opengaat. Zij vragen zich af om hoeveel schepen het gaat en ook wat voor soort schepen er dan vooral gebruik maken van de wachtplaatsen. Dit vooral met het oog op de overlast die wachtende schepen met zich meebrengen voor de omgeving. Denk hierbij bijvoorbeeld aan stank, geluidsoverlast en lichtoverlast.

De gemeente geeft aan dat gezien de hoogte van de brug de meeste grote containerschepen onder de brug

door kunnen. De wachtende schepen zullen voornamelijk bestaan uit zeilschepen met hoge masten en schepen met bijzondere transporten, waarbij de kans dat bijzonder transport moet wachten heel klein is, omdat de brugopening daarop in principe wordt afgestemd (afstemming tussen bedienaar en schipper).

Bedienregime

Deelnemers geven aan dat ze zich zorgen maken over het bedienregime en hoe dit eruit komt te zien. Aan de ene kant zou het fijn zijn als schepen niet lang hoeven te wachten op de brug, aan de andere kant is het vervelend voor de gebruikers die over de brug heen gaan om telkens te moeten wachten op een open brug. Deelnemers maken zich zorgen of het moeten wachten op de brug een belemmering zal vormen voor fietsers die gebruik willen maken van de brug.

Er wordt uitgelegd dat vaarweggebruikers hebben gepleit voor een blauwe golf, wat betekent dat het bedienregime van verschillende bruggen en sluizen op elkaar wordt aangesloten, zodat er op elk punt zo min mogelijk wachtende boten zijn. Deze blauwe golf gaat dan over de Oostbrug, de Oranjesluizen en de Schellingwoudebrug. Aangezien de Oostbrug de meest westelijke van de drie is, zou het kunnen dat er meer wachtplaatsen aan de westkant dan aan de oostkant gevuld zullen zijn. Dit zou echter veranderen met de komst van de Westbrug.

Ook delen de deelnemers dat ze benieuwd zijn naar de veiligheid van het bedienregime. Deelnemers vragen zich af of het mogelijk is dat iemand vast komt te staan tussen de beweegbare delen in, aangezien er twee beweegbare delen zijn. Ook vragen deelnemers zich af of er een brugwachter fysiek aanwezig zal zijn, ook in verband met sociale veiligheid.

Een deelnemer suggereert om te werken met twee dubbele kleppen, omdat het openen en sluiten van een dubbele klep minder tijd kost dan een enkele klep. Hoe minder tijd het kost om kleppen te openen en sluiten, hoe minder tijd vaarweggebruikers en gebruikers over de brug staan te wachten.

Een andere suggestie is om voor fietsers eerder aan te geven wanneer de brug opengaat. Fietsers kunnen zo de keuze maken of ze met de brug gaan, of ervoor kiezen om met de pont te gaan.

Helling, veiligheid en comfort

De gemeente heeft aangegeven dat het hellingspercentage van de aanloopbruggen van de Oostbrug gemiddeld maximaal 2,7% zal worden. Deelnemers vragen zich af wat dat betekent in vergelijking met andere bruggen. De Amsterdamse brug en de Schellingwoudebrug zijn minder steil dan de Oostbrug, maar de Nesciobrug is steiler.

De gemeente legt uit dat ze bij het ontwerp van de brug graag ruststukken willen inbouwen, zodat fietsers niet 500 meter aan een stuk door klimmen. Daarbij kan een wokkel (zoals bij de Nesciobrug) leiden tot gevaarlijke situaties, daarom wil de gemeente dat liever niet bij de Oostbrug. Op de Oostbrug is er genoeg ruimte om verkeersstromen goed gescheiden te maken. Daarnaast ziet de gemeente het liefst een veranderbare brug, waarbij de verkeersindeling eventueel aangepast kan worden als dit niet blijkt te werken.

Deelnemers spreken hun zorg uit over de balans van comfort, veiligheid en toegankelijkheid bij de aanbruggen. Deelnemers geven aan dat een wokkel fietsers die afdalen ertoe kan bewegen om te remmen. Het risico van een recht stuk naar beneden is dat je heel hard gaat en dat kan leiden tot gevaarlijke situaties.

Hoe zorg je ervoor dat de brug beklimmen comfortabel blijft en toegankelijk voor verschillende gebruikers, terwijl het afdalen prettig en veilig blijft? Deelnemers opperen het idee om de fietspaden op de aanbruggen te splitsen, zodat stijgende fietsers een recht pad hebben, terwijl dalende fietsers in een wokkel afdalen.

Toegankelijkheid

Deelnemers geven aan dat er zorgen zijn over de toegankelijkheid van de brug. Dit heeft ook te maken met de helling van de aanbruggen. Zij vragen zich af of de helling toegankelijk is voor rolstoelers, kleine kinderen en niet-elektrische fietsers. Deelnemers hebben graag een zo inclusief mogelijke brug.

Ook vragen deelnemers zich af in wat voor mate de brug toegankelijk is voor wandelaars en hoe zij op de brug komen. De gemeente legt uit dat het de bedoeling is dat het ook voor wandelaars een prettige route moet worden om over de brug te lopen. Daarbij moet wel rekening gehouden worden met een aantal belangrijke zaken, zoals hoe zorg je ervoor dat mensen met hoogtevrees ook over de brug kunnen wandelen of fietsen. De gemeente geeft aan dat er nog geen antwoord is op de vraag hoe wandelaars de brug opkomen, in ieder geval via de voetpaden die we maken naast het fietspad.

Deelnemers merken op dat roltrappen en liften op veel openbare plekken stuk zijn. Zij maken zich zorgen dat in het geval van de Oostbrug kapotte roltrappen of liften de toegankelijkheid van de brug verminderen. Daarnaast is het belangrijk dat eventuele liften niet continu bezet worden gehouden door fietsers.

Licht- en geluidsoverlast

Deelnemers die vlak bij de brug wonen geven aan dat ze zich zorgen maken over overlast vanaf de brug. Aangezien geluid erg draagt over water maken bewoners zich zorgen over bijvoorbeeld de bellen als de spoorbomen dichtgaan, het geluid van kabels die kletteren of geluidsoverlast van de brug zelf met heftige wind. Daarnaast maken bewoners zich zorgen dat de brug door hangjongeren zal worden gebruikt om daar te verblijven.

Ook maken omwonenden zich zorgen om lichtvervuiling vanaf de brug. Ze vragen zich of het mogelijk is om verlichting aan te brengen die ervoor zorgt dat op de brug er veilige verlichting is, maar er geen lichtvervuiling is voor de omgeving.

Invloed op verkeer in Oost

Deelnemers geven aan ook zorgen te hebben over de neveneffecten in Oost als gevolg van het toenemende aantal fietsers. De verwachting is dat als er meer fietsers over de verbindingsdam gaan fietsen, auto's andere routes gaan kiezen – bijvoorbeeld over de Sumatrakade. Dit is een onderwerp wat uitgebreider wordt besproken in de gesprekstafels 'Naar de brug Oost' of 'Naar de brug Noord'.

Aanlanding in Noord

Voor de aanlanding in Noord zijn er meerdere denkrichtingen mogelijk. De brug kan aanlanden op de kade, op het maaiveld, of op een verhoogd plein. Daarnaast kan de aanlanding rechtdoor landen of afbuigen richting een oeverpark. Ook ligt het Vliegenbos vlak naast de plek van de aanlanding, er moet ook gekeken worden hoe de link tussen de brug en het Vliegenbos vormgegeven gaat worden. Het is lastig om deze verschillende mogelijkheden te verkennen, aangezien er nog veel gebouwd gaat worden in het Hamerkwartier. Er moet nu gedacht worden voor de toekomstige mensen die daar gaan wonen en werken. Daarom is de participatie nu veelal met ontwikkelaars.

Deelnemers geven daarnaast aan dat ze het belangrijk vinden dat de rest van Noord ook aansluit op de aanlandingen van de brug, zodat de brug een maximale bediening heeft. Aan de tafel 'Naar de brug Noord' (begeleidingsgroep Johan van Hasseltzone) wordt hier uitgebreider over gesproken.

Bouwwerkzaamheden

Deelnemers vragen zich af hoe de bouwwerkzaamheden eruit komen te zien en in welke mate dit geluidsoverlast zal geven voor omwonenden. De gemeente geeft aan dat ze nog veel niet weten, maar dat ze hierover in gesprek blijven met omwonenden. Over onderwerpen als bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid gaat de gemeente in gesprek met de aannemer.

Ontwerp

Sommige deelnemers geven aan dat ze graag een iconisch ontworpen brug zien, terwijl anderen een zo praktisch mogelijke brug willen. Deelnemers hebben hier verschillende redenen voor. Aan de ene kant willen sommige deelnemers graag een ijle, praktische brug om het open IJ zoveel mogelijk te kunnen behouden of om mogelijke overlast van mensen die op de brug verblijven te voorkomen. Aan de andere kant zien deelnemers graag dat de brug een groene verbinding wordt waar mensen graag overheen gaan. Hierbij wordt gerefereerd aan de High Line in New York als wandelroute.

De gemeente geeft aan dat er bij het ontwerp van de brug veel zaken zijn om rekening mee te houden. Sommige van deze zaken leiden tot ontwerpconflicten. Aan de ene kant wil je voorkomen dat mensen van de brug kunnen springen en dat mensen met hoogtevrees ook over de brug durven dus wil je met balustrades werken, maar aan de andere kant wil je ook uitzicht over het open water kunnen hebben. Daarnaast moet je ook rekening houden met het comfort van over de brug fietsen in verband met wind. Gezien het hellingpercentage zal er ook gewerkt moeten worden met bochten, hoe deze er precies uit gaan zien staat nog niet vast. De gemeente zal al deze eisen in een eisenset verwerken voor de architect, deze architect moet dan met slimme oplossingen komen om aan al deze eisen te voldoen.

Een aantal deelnemers heeft suggesties voor delen van het ontwerp van de brug. Er worden voorbeelden genoemd van contragewichten voor de beweegbare kleppen die bijvoorbeeld buiten de pijler of in glas zichtbaar zijn. Verschillende deelnemers dragen voorbeelden aan voor wat voor bogen er eventueel bij de brug gebruikt kunnen worden. Ook wordt het voorbeeld van een pontbrug geopperd.

Er wordt afgesproken dat de deelnemers die dat graag willen bij de volgende bijeenkomst referentiebeelden meenemen om daarover in gesprek te gaan. De gemeente geeft aan dat naast de eisenset die naar de architect gaat, ook referentiebeelden worden meegegeven. De beelden die deelnemers meenemen kunnen daar ook in worden opgenomen.

Vragen en suggesties

De volgende vragen en suggesties worden meegenomen naar de volgende bijeenkomst. Deelnemers hebben gevraagd om bij de vragen en suggesties ook aan te geven welke door de gemeente niet beantwoord of verder meegenomen worden en wat hier de reden voor is.

- Welke verkeersstromen gaan er over de brug?
- Wie mag er wel en wie mag er niet over de brug? Ook met het zicht op sneller wordende fietsers.

- Hoeveel boten zullen moeten wachten op de brug? Wat voor invloed heeft dat op het open staan van de brug?
- Hoe gaat het bedienregime eruitzien? Wat betekent dat voor de gebruikers die over de brug heen gaan? Is er een brugwachter?
- Zijn dubbele kleppen bij de beweegbare delen een mogelijkheid?
- Is er een mogelijkheid om fietsers voorafgaand te informeren over het opengaan van de brug?
- Op 10 oktober werden 20.000 fietsbewegingen over de brug genoemd, waar komt dat cijfer vandaan?
- Hoe blijft de brug toegankelijk voor niet-elektrische fietsers?
- Is het mogelijk om de brug te splitsen bij de aanlanding voor klimmende en dalende fietsers?
- Hoe komen wandelaars op de brug?
- Is het mogelijk om gebruik te maken van verlichting op de brug die de brug verlicht voor de gebruikers, maar niet zichtbaar is vanaf de kades?

Planning

De huidige gesprekstafels lopen tot het voorjaar van 2025. In 2026 verwacht de gemeente een definitiebesluit (programma van eisen) en in 2027 het uitvoeringsbesluit. De verwachting is dat de bouw van de Oostbrug zal starten in 2031 en de brug op z'n vroegst in 2034 zal worden opgeleverd.

Ondertussen blijft de gemeente in gesprek met betrokkenen, bijvoorbeeld over de bouwwerkzaamheden. Begin 2025 worden de eerste resultaten van de verschillende gesprekstafels teruggekoppeld. Doel hiervan is om een overzicht te geven wat er is besproken aan verschillende tafels en wat er is gedaan met suggesties en input.

Vervolg

Tijdens deze bijeenkomst hebben deelnemers hun zorgen en wensen gedeeld en veel vragen gesteld. Een aantal vragen konden gelijk beantwoord worden, maar voor sommige vragen moet er nog het een en ander uitgezocht worden. Tijdens de volgende bijeenkomst zal de gemeente de vragen die nog zijn blijven liggen beantwoorden. Ook zullen er mogelijke varianten van de aanlandingen in Noord gepresenteerd worden waarin de zorgen en vragen van deze bijeenkomst zijn meegenomen. Daarnaast worden deelnemers ook uitgenodigd om referentiebeelden mee te nemen naar de volgende bijeenkomst.

De volgende bijeenkomst van de gesprekstafel Over de brug vindt plaats op 12 december van 19.00u tot 21.00u.