Opzet Integrale rapportage voorkeursvariant Oostbrug+

t.b.v. stuurgroep Oostbrug 24 oktober 2024

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van de notitie

- De integrale rapportage is een onderdeel van de uitwerking van de procesplanning Oostbrug
- Doel is te komen tot 1 of meerdere inpassingen van de Oostbrug (tekeningen en beschrijving) die voldoen aan zowel nautische als stedelijke vereisten.
- Beoogd resultaat:
  - Onderbouwde afweging voor een voorkeursvariant voor de herinrichting van het Oostelijk Binnen IJ / inpassing Oostbrug
  - Daaruit voortvloeiend input voor een nader voorstel voor de scope van de Oostbrug.

1.2. uitgangspunten voor afwegingsproces

- Samenwerken is de leidraad tijdens de voorbereiding en de realisatie van de Oostbrug; verbinden is niet alleen het doel van het waterkruispunt, maar is ook uitgangpunt voor de manier waarop het proces ingericht wordt waarbij samenwerking tussen gemeente en nautische partners voorop staat. We hebben elkaar nodig voor een duurzaam proces en resultaat. Vanuit dit uitgangspunt is deze afwegingsnotitie een gezamenlijk product waarbij de toetsing van de varianten zoveel mogelijk integraal plaatsvindt.
- Varianten moeten daarbij ten minste aan bepaalde nautische en stedelijke uitgangspunten voldoen. Sommige van deze uitgangspunten zijn echter een no-go als er niet aan wordt voldaan. In deze inhoudsopgave is nog niet aangegeven welke criteria tot de ‘knock out’ criteria behoren.
- Voor de samenwerking met de omwonenden en bedrijven en de gebruikers van het waterkruispunt (waterzijde en landzijde gelden het participatiebeleid, de participatieverordening en de richtlijnen uit de Omgevingswet als leidraad. Het is belangrijk om het participatieproces zorgvuldig te doorlopen om aan draagvlak voor de brug te bouwen, nu en tijdens de uitvoering. Mede met het oog op de participatie worden de beslissingen en keuzes in deze afwegingsnotitie gemotiveerd vanuit heldere argumenten zodat de overwegingen die leiden tot een voorkeursvariant cq leiden tot afvallen van varianten herleidbaar en begrijpelijk zijn.

Aandachtspunt m.b.t. participatie:

- De in deze notitie genoemde varianten worden ook besproken met bewoners/stakeholders in de thematafels in november 2024. De uitkomst van deze eerste participatieronde wordt al meegenomen in de integrale notitie. De uitkomsten van de variantenafweging die in het DO IJ van december plaats vindt wordt meegenomen in het vervolg van het participatietraject t.b.v. de besluitvorming in college en gemeenteraad (Definitiebesluit)

1.3 Bouwstenen

Voor de variantenafweging in deze notitie dienen de volgende bouwstenen:

1. Bedienconcept Oostbrug
2. Zoekopgave ligplaatsen en te compenseren nautische functies
3. Perspectieven op de strekdam
4. Constructie beweegbare bruggen
5. Positionering aanbruggen

2. Beoordelingscriteria ten behoeve van de variantenafweging

2.1 Toetsing aan het advies van de Commissie D’Hooghe

- Is de brug in lijn met de uitgangspunten uit het concept inrichtingsplan D’Hooghe?
- Draagt de inpassing van de brug bij aan de veilige, vlotte en toekomstbestendige vaarweg voor gebruikers op het water?
- Draagt de inpassing van de brug bij aan de comfortabele snelle en toekomstbestendige oversteek voor gebruikers op het land?
- Kunnen er voldoende bijvangsten worden gerealiseerd?

2.2 Toetsing aan nautische criteria

Nb niet al deze criteria zijn van hetzelfde niveau – hierin wordt nog een aanscherping aangebracht en vindt een check plaats bij IenW

- Voldoen aan de uitgangspunten conform het advies van D'Hooghe
- In lijn met de veilige en vlotte scheepvaarverkeersafwikkeling en de daartoe vigerende richtlijnen (o.a. richtlijn vaarwegen, richtlijnen scheepvaarttekens, LBS, etc.)

Denk aan:

- Doorvaarthoogte brug 12,50 meter t.o.v. NAP
- Voor scheepvaart beschikbare doorvaartbreedte nevengeulen 35 meter, hoofdgeul 160 meter
- Twee beweegbare delen met minimale hoogte van 11.35
- Wachtplaatsen voor drie maatgevende binnenvaartschepen aan beide zijden van de brug
- Wachtplaatsen voor recreatievaart
- Ruimte voor nieuwe nautische functies (= circa 20 extra ligplaatsen binnenvaartschepen)
- Een logisch en duidelijk bedienconcept t.b.v. een veilige en vlotte doorvaart *(nb is ook een stedelijk criterium – optie om dit als apart toetsingskader te hanteren)*
- Coherent vaarbeeld mede door realisatie van twee (bijna) identieke bruggen en bij de Oostbrug een voorziening t.b.v. een coherent vaarbeeld (referentie de Haparandadam)

2.3 Toetsing aan stedelijke criteria

- Inpasbaar in het fietsnetwerk, goede aansluiting op toevoerroutes (veiligheid, doorstroming)
- Waarborgen van een goede oriëntatie: zoveel mogelijk rechte, niet te steile hellingbanen met een maximaal gemiddeld stijgingspercentage van 2,7%
- Stedenbouwkundige kwaliteit: ruime, aangename aanlandingen als continuering van de stedelijke ruimte (vormgeving).
- Beeldkwaliteit – perspectief op een mooi ontwerp
- Gebruikskwaliteit: Is het ontwerp van de brug uitnodigend en veilig genoeg voor fietsers en voetgangers
- Een logisch en duidelijk bedienconcept t.b.v. een veilige en vlotte doorstroming fietsverkeer
- Behoud van bestaande cultuurhistorische waarden (Kompaseiland) en mogelijkheid tot creëren van nieuwe stedelijke functies (Kompaspark)

2.4 Toetsing aan uitvoeringscriteria

- Omvang investerings- en beheerkosten
- Draagvlak stakeholders/bewoners/vaarweggebruikers
- Juridische en planologische risico’s (inclusief stikstofrisico)
- Alternatieve locaties voor de extra ligplaatsen en te verplaatsen functies
- Impact op raakvlakprojecten
- Duurzaamheid
- De bouw zelf: mate van complexiteit, mogelijkheid tot faseren, mate van overlast gedurende bouwperiode
- Brug die vlot en veilig te bedienen is/inrichting van de brug

3. Varianten inpassing Oostbrug

ingezoomd op inrichting Oostelijk binnen IJ

3 Varianten inpassing Oostbrug (1)

3.1 Beschrijving huidige situatie, de opgave en de uitgangspunten voor herinrichting

3.2 Aanvullende uitgangspunten voor de beoordeling van de varianten:

- Eerst herplaatsing bestaande nautische functies indien deze niet gegarandeerd elders ondergebracht kunnen worden
- Ten tweede ruimte voor nieuwe ligplaatsen. Indien niet alles hier geplaats kan worden ruimte zoeken voor nieuwe nautische functies (ligplaatsen) elders in het IP gebied
- Ten derde bovenop de nautische ruimte, ruimte zoeken voor nieuwe stedelijke functies
- Voorrang voor functies die dubbelgebruik mogelijk maken
- Mogelijkheid behoud Kompaseiland vanwege cultuurhistorische waarde

3.3. Samenvatting van de uitkomsten van de onderzoeken naar

- Alternatieve locaties voor bestaande en nieuwe nautische functies
- Perspectieven op de strekdam inclusief uitkomst afweging of strekdam nodig is voor stijgpunten Oostbrug

3 Varianten inpassing Oostbrug (2)

3.4 Beschrijving van de herinrichtingsvarianten (zie bijlage 1)

3.5 Scoren van de varianten op de beoordelingscriteria en de ‘aanvullende criteria herinrichting’

3.6 Conclusies met betrekking tot de afweging varianten herinrichting Oostelijk BinnenIJ

3.7 Aandachtspunten voor het vervolg

.

4 Varianten inpassing Oostbrug

Ingezoomd op de ligging en aanlandingen

4. Inpassingsvarianten Oostbrug (1)

4.1 Beschrijving opgave en uitgangspunten voor inpassing Oostbrug

Korte samenvatting hetgeen is opgenomen in de NvU en welke aanvullende opgaven in het proces tot nu toe gedefinieerd zijn. Hierbij ook aandacht voor gebiedsontwikkeling Hamerkwartier / situatie Azartplein e.o.

4.2 Beschrijving onderzochte inpassingsvarianten

drie categorieën varianten zijn in kaart gebracht (zie bijlage 2). Per categorie worden meerdere varianten opgenomen indien beschikbaar

4.2.1 varianten met aanlanding op de kade noord- en zuidzijde

4.2.2 varianten met aanlanding op het maaiveld

4.2.3 varianten met een hoger stijgingspercentage hellingbanen

4.3 Beoordeling varianten op toetsingscriteria

4. Inpassingsvarianten Oostbrug (2)

4.4 Conclusies met betrekking tot de afweging varianten inpassing Oostbrug

- Welke varianten vallen af op basis van welke overwegingen,
- Bieden de overgebleven varianten voldoende perspectief om te komen tot een voorkeursvariant in het Definitiebesluit
- Of dient aanvullend onderzoek plaats te vinden cq alsnog varianten in beeld gebracht worden die afwijken van één of meer (nautische en/of stedelijke) uitgangspunten

4.5 Aandachtspunten voor het vervolg

Bijlage 1: mogelijke herinrichtingsvarianten

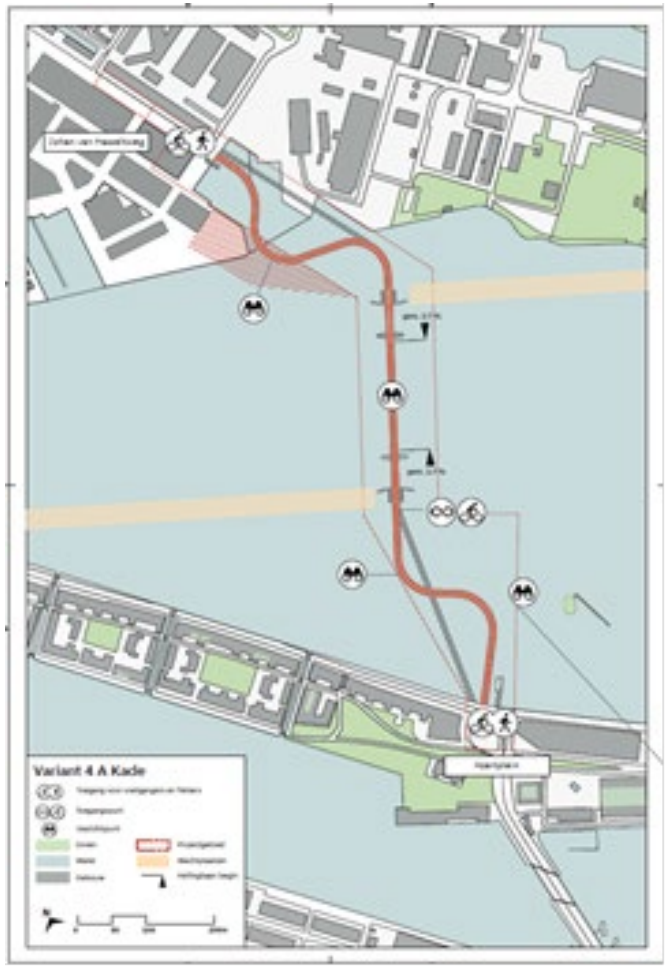
De tekeningen van de 4 varianten (tussenstand) zijn hieronder (na bijlage 2) bijgevoegd.

Disclaimers hier zijn:

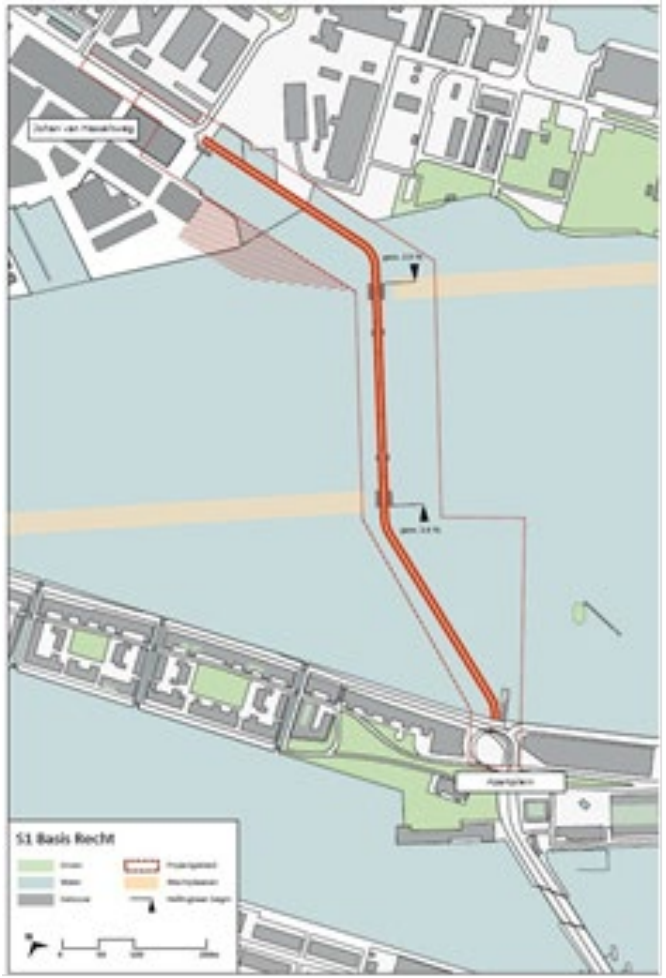
- De nieuwe auto afzetplaats is gepositioneerd op de locatie van het toekomstige slavernijmuseum.
- Variant A,B,D: alles ten zuiden van de strekdam is indicatief. De uitkomst van de pressurecookersessies moet uitwijzen hoe het exact ingedeeld gaat worden.
- Variant A,B,D: Ten westen van de strekdam (en de brug) kan eventueel gebruikt worden voor andere functies.
- Variant C: locatie duwbakken moet verder getoetst worden.
- Variant C: coherent vaarwegbeeld is bij deze variant niet aanwezig. Vaarwegmarkering is nodig om dit coherent vaarwegbeeld te waarborgen.
- Wachtplaatsen noordkant: detail invullen moet nog volgen. Participatie zal verdere invulling uitwijzen.
- Wachtplaatsen zuidkant: zelfde als voor noordelijk wachtplaatsen. Daarnaast moet relatie tot zwaaikom verder onderzocht worden.

Bijlage 2: drie inpassingscategorieën

Varianten met aanlanding op de kade

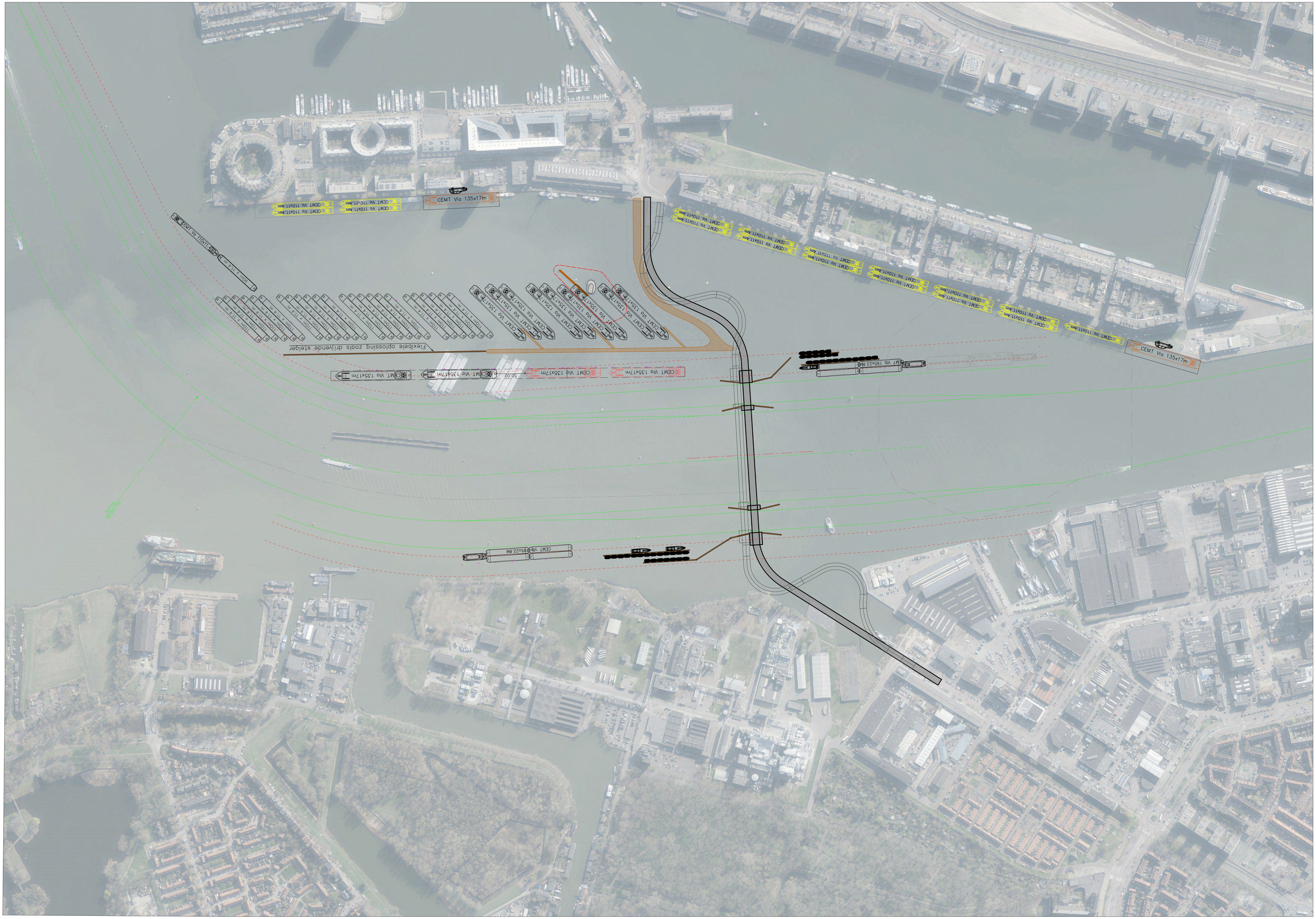


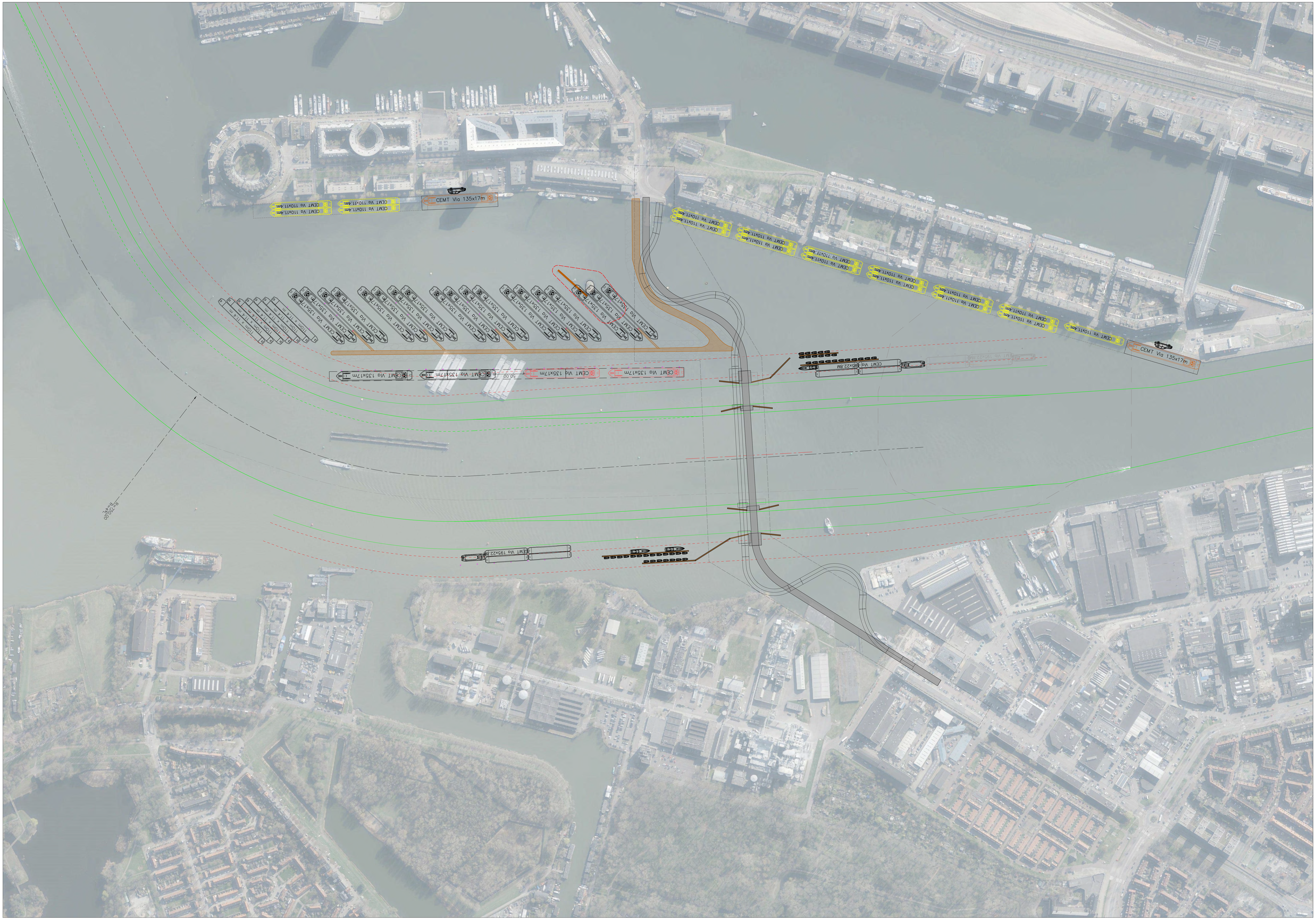
Varianten met aangepast hellingspercentage

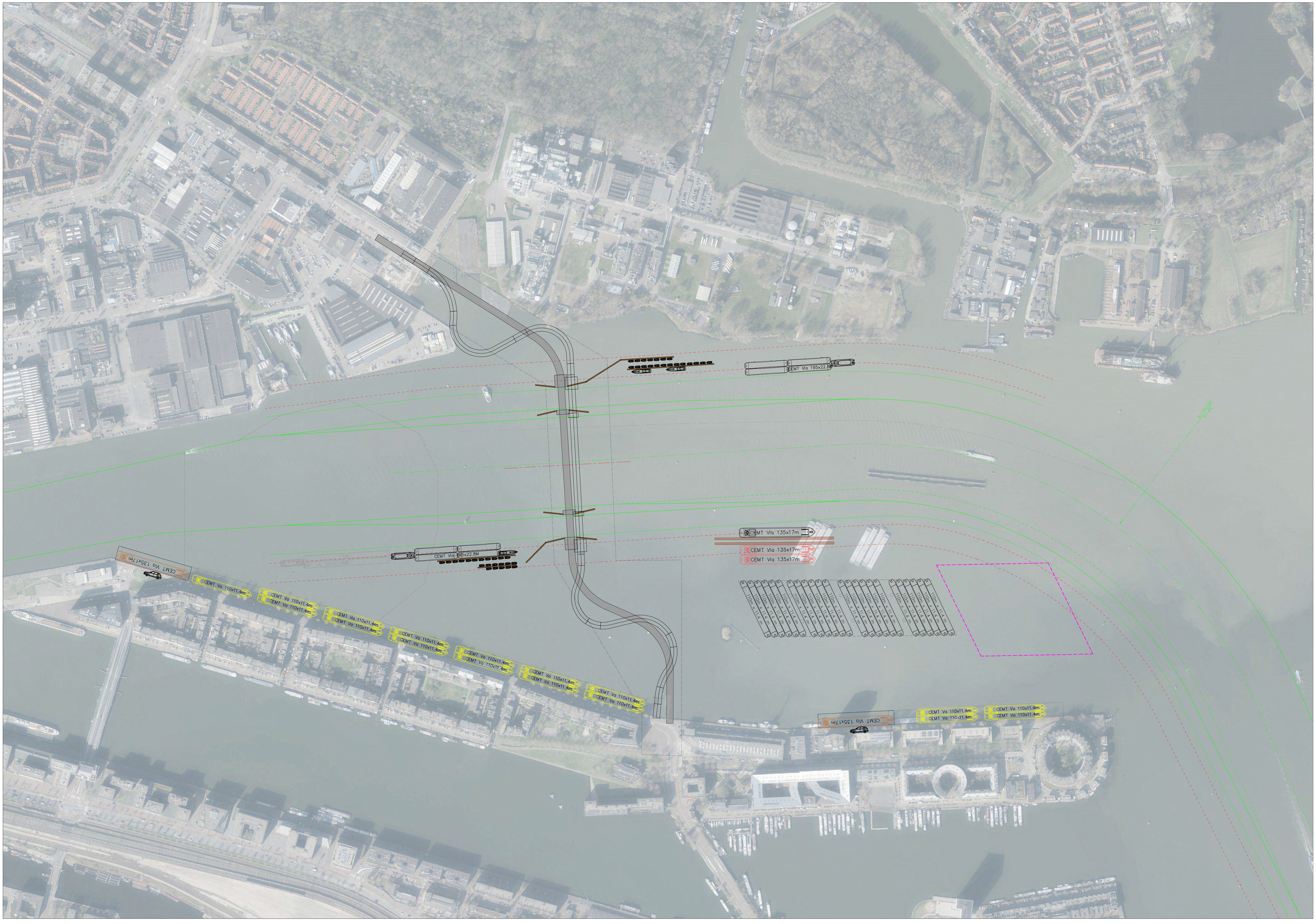


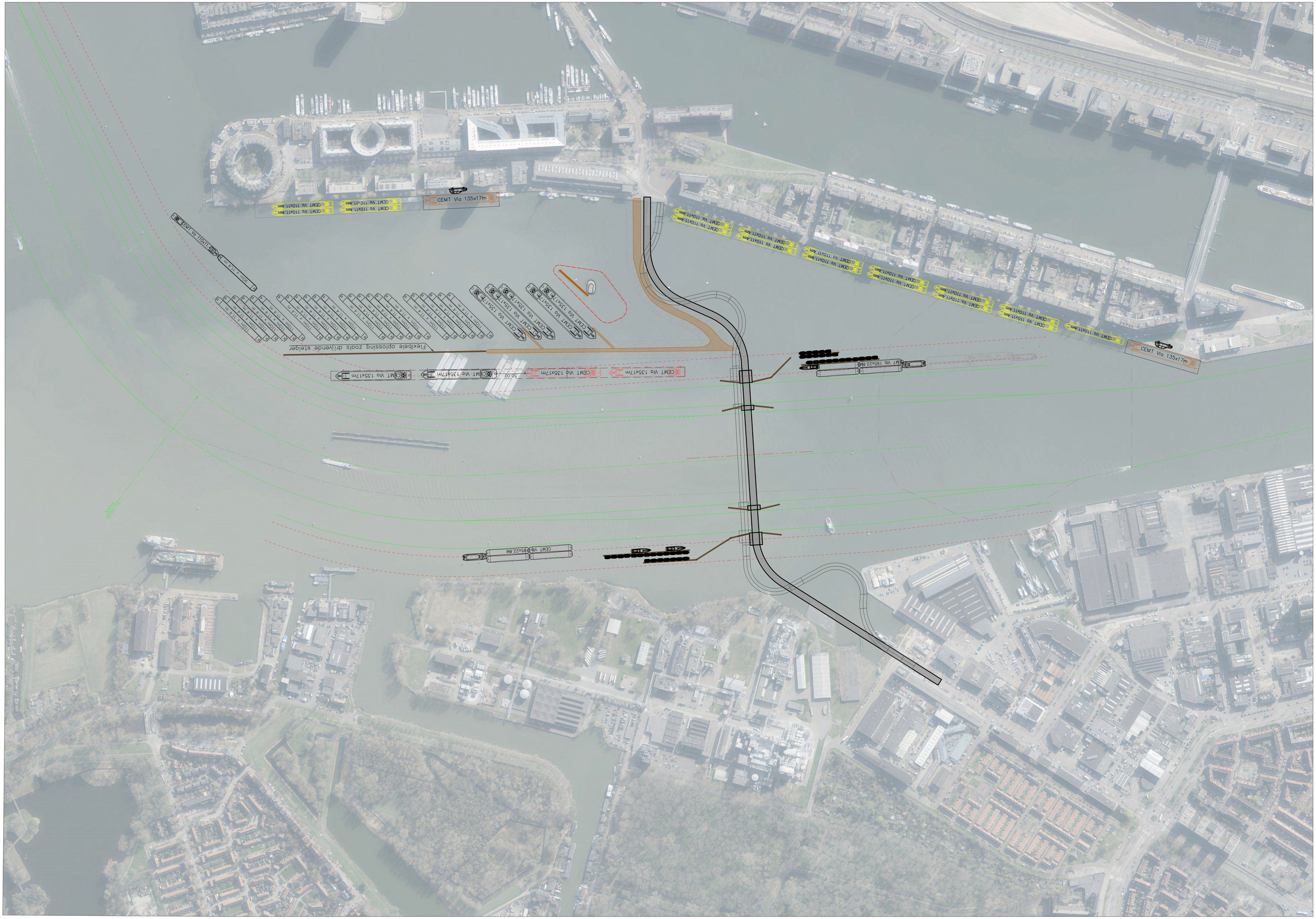
Varianten met aanlanding op het maaiveld




CEMT Vla 135x17m
CEMT Vla 135x17m
CEMT Vla 135x17m


CEMT VIa 135x17m
CEMT VIa 135x17m
CEMT VIa 135x17m


CEMT Via 195x22.8M
CEMT Via 135x17m
CEMT Va 110x11.4m


CEMT Vla 135x17m
CEMT Vb 185x22.8M
CEMT Vla 135x17m
CEMT Vla 135x17m
CEMT Vla 135x17m
CEMT Vla 135x17m
CEMT Vla 135x17m
CEMT Vla 135x17m
CEMT Vla 135x17m
CEMT Va 110x11.4m
CEMT Va 110x11.4m
CEMT Va 110x11.4