Verslag tweede gesprekstafel Oostbrug: Over de brug

Datum: 12.12.2024
Auteur: Tessa Kooi
Locatie: Borneo Architectuur Centrum

Introductie

Op 12 december jl. kwamen deelnemers bij elkaar voor de tweede bijeenkomst van de gesprekstafel 'Over de brug'. De eerste gesprekstafel over dit onderwerp vond plaats op 6 november. De participatie van de Oostbrug is op 10 oktober afgetrapt met een startbijeenkomst. Vervolgens zijn er verschillende thematafels georganiseerd om de verschillende onderwerpen die aan de brug raken te bespreken. Deze thema's zijn 'Over de brug', 'Onder de brug', 'Naar de brug Oost' en 'Naar de brug Noord'. Kijk op open.amsterdam voor het participatiedossier Oostbrug, met daarin o.a. het participatieplan en de verslagen van de verschillende bijeenkomsten.

Dit verslag is geen letterlijke weergave. Op een aantal punten in het verslag is tekst toegevoegd om de discussie te duiden.

Vragen en suggesties vorige bijeenkomst

Tijdens de eerste bijeenkomst is een aantal vragen gesteld die door de gemeente nog verder uitgezocht moesten worden. Ook is er een aantal suggesties gedaan waar de gemeente een reactie op zou geven.

Verkeersstromen over de brug

Tijdens de vorige bijeenkomst vroegen deelnemers zich af welke verkeersstromen er over de brug mogen. De gemeente geeft aan dat alles wat nu op de pont mag, over de brug mag rijden. Daarnaast wordt er nog onderzoek gedaan naar brommobielen. Ook wordt er nog onderzoek gedaan naar ontwikkelingen in Light Electric Vehicles (LEVs), omdat de verwachting is dat er in tien jaar tijd veel zal veranderen op dit gebied. Het doel is om een toekomstbestendige brug te bouwen, dus er blijft ook ruimte voor verandering met nieuwe ontwikkelingen. De gemeente geeft aan dat er dus nog geen eenduidig antwoord op deze vraag kan worden gegeven omdat deze onderzoeken nog lopen.

Deelnemers merken op dat er een verschil is tussen wat er op de pont mag en wat er op het fietspad mag. Zij wijzen erop dat voor de brug een tussenvorm nodig is, omdat dit juridisch gezien geen fietspad is.

De gemeente vertelt dat er ook met hulpdiensten is afgestemd. De brandweer heeft aangegeven dat ze bij calamiteiten op de brug kunnen komen. De brug wordt geen vaste uitrukroute. Ambulances kunnen over de brug, indien mogelijk en ook de politie kan over de brug in het geval van een achtervolging.

Deelnemers vragen zich af of er van tevoren kan worden nagedacht of er mogelijkheden zijn om motorrijders op de brug te voorkomen of te weren. Motoren mogen niet op de brug. Motorrijders kunnen door de IJtunnel en op de A10 en staan niet op de ponten. De gemeente legt uit dat qua inrichting of ontwerp van de brug motoren moeilijk tegen te houden zijn, omdat andere gebruikers van de brug zoals fietsers,

rolstoelers en canta's hierdoor ook belemmerd worden. Manieren om motoren op de brug te weren is door cameratoezicht en handhaving, daarbij is het belangrijk dat er genoeg capaciteit is hiervoor. Dit is een onderwerp waar in de toekomst nog verder naar moet worden gekeken.

Toegankelijkheid brug

Deelnemers vragen zich af hoe het zit met de toegankelijkheid van de brug, zeker met het oog op minder validen. Zij wijzen daarbij op de wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte. De gemeente geeft aan dat gehandicaptenvoertuigen en canta's over de brug mogen en kunnen. Ook wordt er gekeken naar de mogelijkheid van liften om op de brug te komen.

Tijdens het vorige gesprek zijn er ook zorgen geuit over de toegankelijkheid van de brug voor niet-elektrische fietsers. De gemeente legt uit dat er veel onderzoeken zijn naar de prettigste manier van stijgen. Dit wordt gedaan door plateau's of rustpunten in te bouwen. Dit betekent dat er eerst steil wordt gestegen, dan een rustplateau volgt, en er vervolgens weer wordt gestegen. De gemeente legt uit dat er gekoerst wordt op een helling van ongeveer 2,7%. Belangrijk hierbij is dat het stijgen als prettig wordt ervaren. De gemeente geeft aan dat het lastig is om de Oostbrug te vergelijken met andere bruggen, omdat er nu geen brug bestaat die erop lijkt in de combinatie van de hoogte en lengte van de brug. Deelnemers geven aan dat het fijn is om een aanloop te kunnen nemen voordat je gaat stijgen. In dat opzicht is het prettig als er bijvoorbeeld geen wokkels in de aanlanding zitten.

Veiligheid

In het gesprek tijdens de vorige bijeenkomst hebben deelnemers zorgen gedeeld over de invloed van dalende fietsers op de veiligheid. Deelnemers zijn bezorgd dat dalende weggebruikers heel snel dalen, wat tot onveilige situaties kan leiden. Er is toen geopperd om de aanlanding te splitsen in een recht stuk voor stijgende fietsers en een wokkel om dalende fietsers af te remmen.

De gemeente legt uit dat vanwege de verkeersveiligheid er geen splitsingen of wokkels zullen komen bij de Oostbrug. Wokkels worden als onveilig ervaren door weggebruikers. Ook vreest de gemeente voor spookrijders die de verkeersveiligheid in gevaar brengen. Wel kan aandacht voor het verschil tussen snel en langzaam verkeer, met name de hoge snelheid van dalende fietsers en andere weggebruikers worden meegenomen in het programma van eisen.

Deelnemers vragen zich af of er in het ontwerp rekening gehouden wordt met mensen die van de brug willen springen. De gemeente legt uit dat er eisen zijn voor de minimumhoogtes van de reling van de brug. Daarnaast wordt er gekeken naar geluid- en windschermen die ook een functie hebben om de veiligheid op de brug te waarborgen.

Calamiteitenplan

Deelnemers vragen zich af wat er gebeurt op het moment dat de brug kapot is en bijvoorbeeld niet meer dicht kan. De gemeente legt uit dat er calamiteitendraaiboeken en scenario's worden uitgewerkt voor dit soort situaties. Situaties die in het calamiteitenplan komen zijn bijvoorbeeld als er een calamiteit gebeurt tussen de open bruggen of als er extreem weer is. Hier is de gemeente nu nog niet mee bezig, maar dit calamiteitenplan zal wel gemaakt worden.

Fietsbewegingen

Tijdens de startbijeenkomst van de participatie van de Oostbrug op 10 oktober werd verteld dat er 20.000 fietsbewegingen over de brug zouden zijn. Deelnemers waren in eerste instantie verrast over dit hoge aantal. Er wordt benoemd dat gedurende de spits ongeveer 10 procent van het totaal aantal gebruikers over de brug heen zal gaan, waardoor het op andere momenten rustiger is.

Deelnemers benadrukken dat er golven van gebruikers over de brug ontstaan door opstoppingen bij stoplichten en als de brug opengaat. Het zou handig zijn om hier rekening mee te houden in de plannen rondom de Johan van Hasseltweg. Ook heeft dit invloed op de verbindingsdam en de mogelijkheid voor voetgangers om hier over te steken.

Informatiebord openingstijden brug

Tijdens de vorige bijeenkomst vroegen deelnemers zich af of er een mogelijkheid is om fietsers en voetgangers te informeren over wanneer de brug open zal gaan. De gemeente vertelt dat daar zeker rekening mee wordt gehouden, bijvoorbeeld met een digitaal en dynamisch bord waarbij wordt afgeteld tot wanneer de brug opengaat. Dit is vergelijkbaar met de borden bij de ponten.

Verwachtingen bruggen open

In het vorige gesprek waren deelnemers benieuwd hoe vaak de brug open zal staan en wat dat betekent voor fietsers die moeten wachten. Een van de deelnemers heeft naar de openingscijfers van de Schellingwoudebrug gekeken om hiervan een beeld te kunnen schetsen. In de afgelopen maand is de Schellingwoudebrug maximaal negen, minimaal één keer per dag open geweest. Gemiddeld stond de brug vijf minuten open. De brug ging meestal overdag open.

Belangrijk om hierbij te vermelden is dat dit cijfers uit november betreft. In de zomer zal er meer pleziervaart op het water zijn en zal de brug dus vaker opengaan. Ook is de Schellingwoudebrug lager dan de toekomstige Oostbrug. Dit betekent dat er, zonder dat de brug open hoeft, meer schepen onder de Oostbrug door kunnen varen dan bij de Schellingwoudebrug. Cijfers van openingstijden van bruggen zijn te vinden op www.brug-open.nl.

Wandelaars

Tijdens de vorige bijeenkomst vroegen deelnemers zich af hoe wandelaars op de brug komen. De gemeente legt uit dat er een voetpad komt naast het fietspad op de gehele brug. Voetgangers kunnen dus net als gebruikers van het fietspad via de aanbruggen op de brug komen.

Daarnaast wordt onderzocht of er ook een trap of lift komt voor voetgangers. Anders dan bij andere bruggen is het hoogste punt van de Oostbrug boven het water. Er zal dan een stuk overbrugd moeten worden naar de onderkant van een trap of een brug op het water (zie hiervoor de blauwe lijnen in de bijgevoegde tekening). Als je wil dat iedereen op de brug kan komen, zou een lift een optie kunnen zijn. Een nadeel van een lift is dat deze duur is, gevoelig is voor vandalisme en storingen en veel onderhoud nodig heeft. De afweging of er een trap of lift komt naar het hoogste punt van de brug is een bestuurlijke keuze.

Overlast omwonenden

In het vorige gesprek hebben omwonende deelnemers aangegeven zorgen te hebben over overlast voor de omgeving op het gebied van licht, wind en geluid. Hierbij gaat het niet alleen om fluitende wind door het ontwerp van de brug, maar ook om geluid van gebruikers op de brug wat erg draagt over het water. De gemeente geeft aan dat er in de eisenset wordt opgenomen dat er in het ontwerp rekening gehouden moet worden met overlast van geluid, wind en licht op de omgeving.

De gemeente legt uit dat er verschillende manieren zijn om lichtoverlast te beperken. Desondanks zijn er wel bepaalde eisen waar de verlichting op de brug aan moet voldoen. Het is bijvoorbeeld een eis dat gezichten zodanig verlicht moeten zijn dat je gezichten kan herkennen als je over de brug loopt, hierdoor voelen mensen zich prettiger. Ook zijn er minimumsterkten waar de verlichting aan moet voldoen. Rekening houdend met deze eisen, geeft de gemeente aan dat letten op lichtoverlast voor de omgeving wordt meegenomen in de randvoorwaarden voor de architect.

Overige vragen

Tijdens de vorige bijeenkomst werd er gevraagd of dubbele kleppen bij de beweegbare delen een mogelijkheid zijn. De gemeente geeft aan dat dit inderdaad een mogelijkheid is.

Inspiratiebeelden

Tijdens de bijeenkomst is een aantal beelden van andere bruggen in de wereld ter inspiratie laten zien. Voorbeelden zijn onder meer de Vasco da Gamabrug bij Lissabon (ingebracht door Anja Oonk, https://nl.wikipedia.org/wiki/Vasco_da_Gamabrug) of de Cykelslangen in Kopenhagen. Niet iedereen vindt dezelfde bruggen mooi, smaak verschilt hierbij. Wel is goed om te kijken naar de onderbouw van de verschillende bruggen. Zie de bijgevoegde afbeeldingen ter inspiratie.

Aanlanding Noord

Tijdens de vorige bijeenkomst is gevraagd of er meer verteld kan worden over de aanlanding in Noord. De aanlanding van de brug in Oost zal namelijk op de kade komen, maar voor de aanlanding in Noord zijn er verschillende mogelijkheden. Zie de bijlage voor tekeningen van de verschillende mogelijkheden. Er wordt momenteel onderzocht waar de voorkeur ligt. Ook is de gemeente benieuwd naar de voorkeuren van de deelnemers.

- Een eerste mogelijkheid is om de brug te laten aanlanden op de kade. Om van de kade op de vereiste hoogte te komen, is een aantal bochten nodig om lengte te creëren. Anders wordt het hellingpercentage van de brug te hoog.
- Een tweede mogelijkheid is om de brug verder in de straat te laten aanlanden, waardoor je op hoogte aankomt. Er zijn hier meerdere invullingen mogelijk, zoals steunpunten, programmering (invullingen van de ruimte onder de brug) of een doorgang. Ook wordt er gekeken naar een verhoogd plein, al zal dit wel heel duur zijn.

Deelnemers geven aan dat mensen in Nederland niet gewend zijn om bruggen hoog tussen gebouwen door te laten gaan, maar dat dat niet betekent dat het niet kan. Op dit moment is de bebouwing die naast de Oostbrug zal komen er nog niet, het is ook mogelijk dat deze bebouwing zal veranderen. Voorbeelden van hoge aanlandingen van bruggen is bijvoorbeeld de Brooklyn Bridge in New York. Daarnaast benoemen bewoners aan de kade in Oost dat ze het niet erg zouden vinden als de brug de fabriek van Ketjen zou verbergen. Dat zou een reden zijn om voor een hoge aanlanding te kiezen.

Aan de andere kant zou de lus die gemaakt wordt om op de kade aan te landen een geschikte plek zijn voor een trap of lift. Door de bochten komt de brug namelijk dichter bij de kade. Zie hiervoor de blauwe lijnen in de tekening, deze staan voor horizontale stukken naar een stijgpunt voor een trap of lift.

Planning

De huidige gesprekstafels lopen tot het voorjaar van 2025. Begin 2026 zal het programma van eisen voorgelegd worden aan de gemeenteraad (definitiebesluit) en in 2027 het uitvoeringsbesluit. Het programma van eisen dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraad is een ambtelijke nota waarin de opgave van de brug beschreven staat met alle onderzoeken die daaraan ten grondslag liggen. In deze ambtelijke nota komt ook een participatieverslag met alles wat er in de hele participatie gedaan en besproken is.

Participatie

Deelnemers vragen zich af op welke manieren er mogelijkheid is voor participatie in de planning en hoe de gesprekken aan deze tafel zich verhouden tot de formele besluitvorming. De gemeente legt uit dat alle

zorgen en wensen die aan deze gesprekstafels worden benoemd in het participatieverslag opgenomen worden. Er wordt beschreven wat er met de wens en/of zorg is gedaan en alle momenten en vormen van participatie worden beschreven. Dit gaat naar de gemeenteraad. Voordat het definitiebesluit naar de gemeente gaat zal er een plenaire bijeenkomst worden georganiseerd voor een bredere groep betrokkenen om te presenteren wat er uit alle tafels is gekomen en wat daarmee zal worden gedaan. Alle aanwezigen kunnen dan zelf kijken waar ze wel en niet mee kunnen leven en wat dat betekent voor welke stappen zij wel of niet willen zetten.

Deelnemers maken zich zorgen dat er op een later moment in het traject niet meer naar hen geluisterd wordt, omdat er al op een eerder moment participatie heeft plaatsgevonden. Ook maken zij zich zorgen of de gemeenteraad en het bestuur wel goed geïnformeerd zijn, of alleen de hoofdlijnen meekrijgen. Er wordt uitgelegd dat de wethouder regelmatig op de hoogte wordt gehouden van de voortgang bij de Oostbrug en de geluiden uit de omgeving. Daarnaast worden er ook technische sessies georganiseerd voor raadsleden om hen te informeren over de Oostbrug en wat de omgeving hiervan vindt. Ook worden er elk half jaar voortgangsrapportages gemaakt voor de gemeenteraad, hier wordt ook aandacht besteed aan de participatie.

Er lopen veel verschillende processen naast elkaar, het juridisch-planologisch proces, de besluitvorming en het participatieproces. Deelnemers hebben behoefte aan een overzicht van wanneer deze plaatsvinden en wanneer de momenten voor participatie of inspraak zijn. De gemeente geeft aan dat ze deze participatieplanning op papier kunnen zetten en in een volgende bijeenkomst ook kunnen toelichten als daar behoefte aan is.

Vervolg

Voor de volgende bijeenkomst van deze gesprekstafel zal er aandacht besteed worden aan de participatieplanning. De gemeente zal deze planning toelichten. Vanuit de deelnemers wordt er gevraagd of het mogelijk is om onderwerpen van verschillende tafels samen te brengen. De gemeente zal kijken naar een mogelijke andere indeling van de gesprekstafels.

De volgende bijeenkomst zal plaatsvinden in februari of maart, de precieze datum voor deze bijeenkomst wordt op een later moment gecommuniceerd.