Verslag gesprekstafel Oostbrug: Onder de brug

Datum: 12.11.2024
Auteur: Tessa Kooi
Locatie: De Nieuwe KHL

Introductie

Op 12 november jl. kwamen deelnemers bij elkaar voor de eerste bijeenkomst van de gesprekstafel 'Onder de brug'. Bij deze bijeenkomst zijn naast de deelnemers aan de gesprekstafel de gemeente, Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam (PoA) aanwezig. 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 gesprekstafels kennen veel overlap maar zijn ingericht per thema, deze thema's 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. Een uitgebreide beschrijving van het participatieproces kan worden bekeken in het participatieplan, wat binnenkort wordt gepubliceerd op Open Amsterdam. Dit verslag is geen letterlijke weergave. Op een aantal punten in het verslag is tekst toegevoegd om de discussie te duiden.

Deelnemers aan deze gesprekstafel zijn bewoners die wonen aan de kade en die zicht hebben op de brug en het water en gebruikers van het water (recreatievaart en beroepsvaart). In januari zal er ook nog een aparte sessie plaatsvinden met gebruikers van de vaarweg.

De gemeente geeft eerst een korte toelichting over de uitgangspunten en randvoorwaarden waar de brug en de inrichting van het water aan moeten voldoen. Het doel van deze bijeenkomst is om vervolgens in gesprek te gaan met alle deelnemers over wat er leeft, zorgen, wensen en vragen over dit onderwerp. Aan de hand van deze avond wordt er gekeken wat er nodig is voor het vervolg, en hoe alle input van de avond hierin meegenomen kan worden.

Onder de brug

Als gevolg van de bouw van de Oostbrug zal er veel op het water veranderen. Wat er precies verandert, wordt aan deze tafel besproken. Deelnemers aan deze tafel zijn hoofdzakelijk gebruikers van het water (recreatievaart en beroepsvaart) en bewoners die wonen aan de Surinamekade en die zicht hebben op de brug. Aan de tafel 'Onder de brug' zullen een aantal hoofdthema's behandeld worden. De nautische functies op het water en de inrichting hiervan zijn een belangrijk onderdeel van gesprek aan deze tafel. De bestaande functies op het IJ moeten worden behouden en/of verplaatst en er komt een aantal noodzakelijke functies bij als onderdeel van of als gevolg van de brug. Ook is er sprake van nieuwe functies; er moeten circa 20 extra ligplaatsen bij de Oostbrug komen. Daarnaast is de bediening van de 2 beweegbare delen in de brug een belangrijk onderwerp voor deze tafel, aangezien dit invloed heeft op de bezetting van wachtplaatsen. Mogelijke overlast voor omwonenden, bijvoorbeeld door licht, geluid of stank als gevolg van de

herinrichting van het water en de brug zelf wordt ook besproken. Een belangrijk onderwerp hierbij is de inhoud van de in 2016 gemaakte vaststellingsovereenkomst tussen bewoners, Port of Amsterdam (PoA) en de gemeente over de uitkomsten van het mediationtraject over de inrichting van het water voor de Surinamekade. De monitorgroep die naar aanleiding van deze vaststellingsovereenkomst is opgericht waakt over deze afspraken. De overlap tussen de agenda van de monitorgroep en deze tafel wordt nader uitwerkt met leden van de monitorgroep, waarbij de breedte van de onderwerpen aan deze gesprekstafel besproken worden.

De achtergrond van de aanleg van de Oostbrug gaat al een fors aantal jaren terug. De eerder geplande Javabrug is in 2018 bestuurlijk vastgelopen. Daarop heeft Commissie D'Hooghe in 2020 een onafhankelijk 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 onder meer de Oostbrug gebouwd worden. De Oostbrug wordt een van drie verbindingen over het IJ (naast de geplande Westbrug en de voetgangerstunnel achter het Centraal Station).

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.
- De brug wordt minimaal 12 meter breed.
- De hoofdvaargeul wordt 160 meter breed en twee nevenvaargeulen 35 meter.
- De doorvaarthoogte van de brug wordt 12,5 meter hoog ten opzichte van het Normaal Amsterdams Peil (NAP). Hierdoor kunnen schepen met vier containers hoog en een stuurhuis onder de brug door.
- Er komen aan weerszijden van het vaste brugdeel twee beweegbare delen met wachtplaatsen. De doorvaarthoogte wordt aan beide zijden 11,35 meter + NAP.
- De brug landt aan bij het Azartplein in Oost en het Hamerkwartier in Noord.
- De helling van de aanbruggen zal gemiddeld 2,7% zijn.

Wat nog niet in het advies stond, maar door het college is bepaald, is dat er geen openbaar vervoer over de Oostbrug zal gaan.

Voor een overzicht van deze uitgangspunten inclusief afbeeldingen, zie de bijgevoegde slides van de PowerPointpresentatie.

In gesprek

Aan de hand van de uitgangspunten en randvoorwaarden gaan de deelnemers met elkaar en Rijkswaterstaat (RWS), Port of Amsterdam (PoA) 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.

Proces

Deelnemers hebben vragen over de mate van inspraak van deze avond. Zij vragen zich af of ze alleen informatie krijgen en dat dit betekent dat ze niet mee mogen praten.

De gemeente legt uit dat de nautische partners (Rijkswaterstaat en PoA) in samenspraak met de gemeente

beslissen over de herinrichting op het water. Veel wat wel/niet kan is vastgelegd in wet- en regelgeving waarbij veiligheid en milieurichtlijnen belangrijke uitgangspunten zijn. Wel worden zorgen en vragen vanuit de omgeving meegenomen in de afwegingen die gemaakt worden. Met de omgeving wordt hierbij alle belanghebbenden van de brug bedoeld.

Waarom de Oostbrug?

Deelnemers merken op dat de komst van de brug erg complex is en veel uitdagingen met zich meebrengt. Een aantal deelnemers twijfelt of gezien al deze uitdagingen het wel wenselijk is om de Oostbrug te bouwen.

De gemeente legt uit dat het proces van een brug over het IJ al meer dan 100 jaar gaande is. In 2015 is er gekeken naar mogelijkheid van de Javabrug, maar nautisch gezien was dit de slechtste plek om een brug te bouwen. Er is toen onderzocht wat de beste plek was om een brug te bouwen, en toen is Commissie D'Hooghe uitgekomen op deze plek (tussen Azartplein en Johan van Hasseltweg) . Met de komst van een brug zijn er inderdaad veel uitdagingen, zowel op het water als bij de aanlandingen. Het doel is om de bereikbaarheid van en naar Noord te verbeteren en met alleen ponten kan de vraag in de toekomst niet opgevangen worden. Met het oog op de groei van de stad zal het aantal ponten moeten verdubbelen tot 2040, en dat heeft een negatief effect op de veiligheid van vaarweggebruikers en pontgebruikers. Het IJ is een hoofdvaarweg en veiligheid staat voorop.

Deelnemers geven aan dat ze niet het besluit van de komst van de brug willen terugdraaien, omdat ze inzien dat dit niet kan. Ze geven echter aan dat ze vrezen dat er veel nautische functies bijkomen in de beperkte ruimte op het water en dat "het blauw" wordt aangetast.

Ligplaatsen

Deelnemers vragen zich af waarom er circa 20 extra ligplaatsen komen bij de brug. Zij maken zich zorgen over de overlast die de schepen die daar komen te liggen met zich meebrengen. Daarnaast geven omwonenden aan dat de ligplaatsen aan de Surinamekade en de plaatsen voor duwbakken die nu beschikbaar zijn niet allemaal gebruikt worden. Ze vragen zich af waarom er nu ligplaatsen moeten worden uitgebreid als de huidige niet allemaal in gebruik zijn.

Er wordt uitgelegd dat de Oostbrug onderdeel is van een breder plan voor de inrichting van de Rijkswateren. In het advies van de Commissie D'Hooghe is gekeken naar zowel nautische als stedelijke belangen en behoeftes, ook met het oog op de toekomst van de vaarweg. Er ligt veel druk op het IJ en de verwachting is dat deze drukte alleen maar gaat toenemen. De vaarweg is namelijk een van de hoofvaarwegen naar de rest van Europa. Het stedelijk belang is een vaste oeververbinding van en naar Noord. Nautische belangen zijn onder meer maximale veiligheid op het water door minimale hindering van de scheepsvaart, ofwel een toekomstbestendige en veilige vaarweg. Plus extra ligplaatsen voor de beroepsvaart en verplaatsing van de PTA.

Gezien de arbeidsrusttijden voor de beroepsvaart, moet er namelijk om de 30 km een ligplaats zijn waar schippers kunnen rusten volgens de geldende wetgeving. Schippers moeten steeds meer zoeken naar ligplaatsen, plekken bij de Oranjesluizen raken vol en ook in de haven zijn er steeds minder openbare ligplaatsen. Met de opkomende verstedelijking - bijvoorbeeld de komst van Haven-Stad, Hamerkwartier en Buiksloterham - wordt de haven opgeslokt door de stad. Hierdoor is er steeds minder plaats in de haven. Het IJ ligt op een kruispunt van vaarwateren, om die reden heeft de Commissie D'Hooghe geadviseerd bij de Oostbrug circa 20 extra ligplaatsen te realiseren.

Rijkswaterstaat en PoA geven wel aan dat het mogelijk is dat niet alle 20 ligplaatsen naast de Oostbrug komen te liggen en ook dat naar verwachting niet al deze ligplaatsen direct gevuld zullen zijn. De gemeente legt uit dat de bestaande functies, zoals de duwbakken en het anker- en spudpalengebied, een plek moeten houden met de komst van de Oostbrug. De gemeente laat bovendien zien dat – met de verschuiving van de huidige functies – er naar alle waarschijnlijkheid geen plek is voor 20 ligplaatsen naast de Oostbrug en dat het hier een gezamenlijke zoektocht betreft. Op dit moment staan partners midden in het proces om rond het hele IJ te zoeken en te puzzelen naar opties. De ruimte is echter schaars, er zijn veel initiatieven in de hele stad en veel oevers zitten vol.

Overlast ligplaatsen

Bewoners leggen uit dat ze zich zorgen maken over een toename van milieuvervuiling als gevolg van de extra ligplaatsen. Deelnemers hebben zorgen over geluidsoverlast, stankoverlast en de uitstoot van uitlaatgassen. Daarnaast ervaren omwonenden lichtoverlast van schepen die aanleggen, en ook belemmeren deze schepen het vrij zicht op het IJ. Omwonenden leggen uit dat ze nu al overlast ervaren op het gebied van zicht, licht, geluid en stank van de duwbakken die er liggen. Ze vrezen dat met de komst van 20 ligplaatsen de overlast enorm zal toenemen.

Port of Amsterdam geeft aan dat ze op dit moment veel ligplaatsen heeft met walstroom en van plan is dit verder uit te breiden. Dit betekent dat indien de ligplaatsen er komen, de schepen die er liggen hun motoren uit zullen zetten. Ook wordt uitgelegd door de Schuttevaer vertegenwoordiger dat de binnenvaart een Green Deal heeft ondertekend en een transitie gaat maken naar emissieloos varen. Het zal per type schip verschillen hoe snel dit zal gaan, maar uiteindelijk zal de binnenvaart schoner worden. De ambitie is om in 2050 Co2-neutraal te zijn.

Deelnemers geven echter aan dat hun zorgen hiermee nog niet zijn weggenomen. Het zal nog een tijd duren voordat schepen schoner of emissieloos zijn. Op de korte termijn zal er met meer ligplaatsen meer vervuiling zijn in een gebied met veel bestaande en nieuwe woningen (in het Hamerkwartier en de Sluisbuurt). Daarnaast blijven er zorgen over het aanmeren en vertrekken van schepen en de overlast die daarmee veroorzaakt wordt, ondanks de komst van walstroom. Ook met stillere motoren zal er overlast blijven van schijnwerpers en bijvoorbeeld dichtslaande luiken.

Deelnemers vragen naar een prognose van wanneer de massa van schepen emissieloos zal varen en hoe de scheepvaart er dan uit zal zien. Een precieze prognose geven is helaas niet mogelijk, omdat deze zeer afhankelijk is van veel verschillende factoren. De verwachting is dat er over tien jaar gewerkt zal worden met schonere brandstoffen en dat de afmetingen van schepen zullen toenemen. Schepen zullen waarschijnlijk niet zozeer in aantallen toenemen, maar wel in omvang. Deze schaalvergroting heeft ook te maken met het streven om meer transport over het water dan over de weg te vervoeren, vanwege milieuredenen. Er is daarom ook behoefte aan nieuwe ligplaatsen voor 'maatgevende' schepen.

Ingang ligplaatsen

Deelnemers merken op dat op de afbeelding van hoe de brug eruit zou kunnen zien slechts één in- en uitgang voor de ligplaatsen te zien is. Deelnemers vragen zich af wat voor consequenties dit heeft voor de veiligheid op het water en de drukte voor de kades.

Er wordt uitgelegd dat de in- en uitvaaropening op afbeelding slechts een 'artist impression', een verbeelding hoe deze eruit zou kúnnen zien en niet hoe het daadwerkelijk gaat worden. Bij de plaatsing aan de oostkant is rekening gehouden met de vrije zichtlijnen vanuit een schip en de hoge frequentie van de

vaarweg. Zonder strekdam of met een uitgang vlak bij de brug, zouden schepen direct onder de brug door kunnen steken. Dit zou tot onveilige situaties kunnen leiden. In het kader van de veiligheid is er gekozen om de in- en uitgang op drie scheeplengtes van de brug te plaatsen. De verwachting is dat er enkele keren per dag gebruik zal worden gemaakt van het in- en uitvaren bij de ligplaatsen en dat dit niet zozeer tot onveilige verkeerssituaties zal leiden voor de scheepvaart omdat daarbij ook (al) verkeersbegeleiding vanuit de verkeerstoren op het gebied wordt toegepast.

Open IJ

Deelnemers maken zich zorgen over het verdwijnen van het 'open IJ' als belangrijke kwaliteit, met de komst van de brug en de ligplaatsen. Het stadsgezicht van het open IJ heeft grote betekenis voor veel Amsterdammers en de wens is om dit zoveel mogelijk te behouden. Er is een zorg dat dit stadsgezicht wordt aangetast en de wens is om met de inrichting van het water zoveel mogelijk recht te doen aan de ruimte van het IJ. De gemeente geeft aan regelmatig te overleggen met de Integrale Commissie Omgevingskwaliteit over dit onderwerp en wil hiermee graag zoveel mogelijk rekening houden.

Vaargeul en wachtplaatsen.

Eerder is genoemd dat als gevolg van de bouw van de Oostbrug de vaargeul verplaatst zal worden. Deelnemers vragen zich af hoeveel de vaargeul verplaatst gaat worden en wat voor consequenties dit zal hebben voor de verdere inrichting van het water, ook met het oog op wachtplaatsen voor de brug.

RWS legt uit dat de vaargeul iets naar het zuiden wordt verplaatst, vanwege de inpassing van de aanbruggen en de doorvaarthoogte. De precieze verplaatsing in meters zal tijdens de volgende bijeenkomst toegelicht worden. De wachtplaatsen voor de beroepsvaart zullen op ongeveer 300 meter afstand van de brug komen. De wachtplaatsen voor de beroepsvaart en de recreatievaart zijn gescheiden van elkaar. Doel is om te werken met een fuik, op een manier dat de wachtplaatsen een fijne en veilige plek zijn om te wachten. Aan de westkant van de brug hebben we ook te maken met de draaicirkel van de cruisevaart, wat een uitdaging biedt. De wachtplaatsen voor de recreatievaart zullen tussen deze twee punten komen. Gezien de doorvaarthoogte zullen er voor de beroepsvaart weinig wachtenden zijn, omdat de meeste boten onder de brug door passen. Partijen geven aan dat ze graag willen dat schepen zo snel mogelijk de beweegbare brug kunnen passeren. Hier wordt ook rekening mee gehouden in het ontwerp van het bedienregime.

Bediening

Deelnemers zijn benieuwd naar het bedienregime en hoe dit eruit zal komen te zien. RWS legt uit dat het ontwerpen van het bedienregime erg complex is, omdat er met veel verschillende gebruikers rekening moet worden gehouden. Het bedienregime wordt ingericht om aan de ene kant zo min mogelijk overlast voor vaarweggebruikers te veroorzaken, en aan de andere kant zo min mogelijk overlast voor de gebruikers van de brug. Doel is dat het regime voor alle gebruikers zo veilig mogelijk wordt en zo weinig mogelijk overlast geeft.

Ten oosten van de Oostbrug liggen ook de Oranjesluizen en de Schellingwoudebrug, doel is om deze drie objecten in tandem te bedienen om zo de wachttijd voor vaarweggebruikers zoveel mogelijk te beperken. Dit wordt ook wel een blauwe golf genoemd. Daarbij is er sprake is van doorgaande en niet-doorgaande scheepvaart. De niet-doorgaande scheepvaart bestaat uit recreatievaart, bruine vloot en een relatief klein deel van de beroepsvaart. Gezien de hoogte van de brug, kan de meeste beroepsvaart onder de brug doorvaren, waardoor de brug minder vaak open moet. Het doel is om een vast regime te maken dat zoveel

mogelijk duidelijkheid biedt, zodat schippers hun reis goed kunnen plannen. Zonder duidelijk regime is de kans groter dat er meer schepen aan komen dwarrelen en langer zullen moeten wachten. Er wordt gezocht naar een optimale configuratie, waar piekmomenten zoals zater-, zon- en feestdagen (ZZF-dagen) ook in worden meegenomen. Op dat soort dagen is het aanbod niet-doorgaande schepen groter, en zijn er meer openingen te verwachten. Dat speelt overigens vooral in het 'vaarseizoen', van april tot november.

Daarnaast zal de brug ook 's nachts en 's avonds opengaan, omdat het IJ een belangrijke vaarweg voor de internationale scheepvaart is. Hiervan afwijken kan niet, aangezien Amsterdam het Convenant Staande Mast heeft getekend. Deelnemers geven aan zorgen te hebben over de geluidsoverlast van rinkelende bellen als de brug opengaat. Het aanbod waarvoor de brug open moet zal 's nachts veel minder zijn, maar moet nog verder uitgezocht worden hoe dit eruit zal zien. Ook over het wel of niet instellen van een spitssluiting voor recreatievaart moet nog verder gesproken worden. Mogelijk is ook dat het openen van de brug 's nachts alleen 'on demand' plaatsvindt.

Deelnemers vragen zich af hoe het openen van de brug eruit zal zien voor gebruikers van de brug. Er wordt aangegeven dat op dit moment de aanname is dat gebruikers over de brug 6,5 minuut zullen moeten wachten. Hoelang het wachten exact duurt, is afhankelijk van ontwerpkeuzes die nu nog niet bekend zijn. En de tijd die nodig is voor het openen en sluiten van de brug is ook erg bepalend voor de totale wachttijd. Er zijn dus nog te veel onzekerheden om daar een antwoord op te geven.

Kompaspark en dam

Op de artist impression is een verbinding naar de strekdam en het Kompaspark te zien. Deelnemers vragen zich af of deze verbinding een dam of een wering zal worden. Omwonenden maken zich zorgen dat een park en een dam mensen zal uitnodigen op hierop te verblijven en dat dit tot veel overlast zal zorgen. De gemeente legt uit dat het Kompaspark in het advies van Commissie D'Hooghe werd gezien als mogelijke bijvangst. De gemeente geeft aan niet bezig te zijn met het Kompaspark en heeft hiervoor geen geld gereserveerd.

Aanlanding stadsdeel Oost

Er wordt gevraagd hoe de aanlanding in Amsterdam Oost, zuidzijde IJ, eruit zal zien en of er een mogelijkheid bestaat dat een deel van de aanlanding over land zal gaan. De gemeente legt uit dat de helling in Oost begint over water, dus dat er geen aanlanding boven land zal zijn.

Bouwfase

Deelnemers hebben zorgen over de bouw van de brug. Zij vragen zich af of de Surinamekade dan als bouwplaats wordt gebruikt en wat voor gevolgen de bouw zal hebben voor de woonboten die daar liggen.

De gemeente legt uit dat het nog onbekend is hoe de bouwfase eruit zal zien. Waarschijnlijk zal het grootste gedeelte van de onderdelen aangevoerd worden over het water. Voorafgaand aan de bouw zal dit met de aannemer geïnventariseerd worden. Ook in de aanloop naar de bouwfase blijft de gemeente in gesprek met omwonenden.

Ook hebben deelnemers een vraag of er afstemming is met de bouw in het Hamerkwartier. De gemeente geeft aan dat er regelmatig contact is met de projectteams van de ontwikkeling van het Hamerkwartier, de Johan van Hasseltzone en het Slavernijmuseum. Er wordt zoveel mogelijk geprobeerd om af te stemmen in de bouw.

Belang bewoners

Deelnemers merken op dat er veel belangen zijn om rekening mee te houden. Zij vragen zich echter af wie er opkomt voor de belangen van bewoners in dit traject. Bewoners geven aan dat er al met veel partijen is gesproken over de onderwerpen aan deze gesprekstafel, maar dat bewoners het gevoel hebben de laatste in de rij te zijn.

De gemeente geeft aan dat de Oostbrug een van de maatregelen is uit het advies van commissie D'Hooghe, dat door zowel de gemeente als de nautische partijen is omarmd. Gezamenlijk wordt er besloten over de inrichting van het water. De (nieuwe) Omgevingswet stimuleert vroegtijdige participatie om tijdig belangen en meningen op tafel te krijgen. Gesprekstafels zoals dit overleg zijn onder meer bedoeld voor de participatie voor bewoners. In het participatieplan wordt beschreven hoe alle inbreng van alle partijen wordt meegenomen in de eisenset voor de brug. De voortgang van het project gaat in kleine stapjes, maar wel met inachtneming van alle belangen van alle betrokkenen.

Vaststellingsovereenkomst uitkomsten mediationtraject

Deelnemers vragen zich af hoe dit traject zich verhoudt ten opzichte van de vaststellingsovereenkomst en de uitkomsten van het mediationtraject. De gemeente geeft aan dat er niet in het convenant staat dat er nooit iets anders gaat gebeuren, maar wel dat als het bestemmingsplan verandert, een juridische procedure in gang gezet gaat worden. Door de bouw van de brug zullen de bestaande nautische functies herplaatst worden, hierdoor zal het bestemmingsplan gewijzigd moeten worden. Er zal dus inderdaad sprake zijn van een juridische procedure die doorlopen zal worden (wijziging omgevingsplan).

Bewoners en gemeente stellen voor om de juridische procedure die volgt bij wijziging van het bestemmingsplan te bespreken in het monitoringsoverleg. De overlap tussen de agenda van deze monitorgroep en de gesprekstafel 'Onder de brug' wordt nader uitwerkt met leden van de monitorgroep, waarbij de breedte van de onderwerpen aan deze gesprekstafel besproken worden. Op dit moment komt de monitoringsgroep twee keer per jaar bij elkaar, om dit gesprek te voeren zal de frequentie van het monitoringsoverleg veranderd moeten worden. Hierbij is het belangrijk om de volgordelijkheid in het oog te houden van inhoud en de consequenties hiervan.

Vragen voor de volgende keer

- Op de huidige tekening zijn er geen wachtplaatsen ingetekend. Ook zijn de woonboten voor de Surinamekade niet ingetekend op de huidige tekeningen. Deelnemers vragen of er bij de volgende bijeenkomst tekeningen kunnen worden meegenomen waarop deze wel zijn ingetekend. Gemeente zegt dit toe. De gemeente neemt de volgende keer de verschillende varianten op kaarten mee, aan de hand waarvan de aan deze tafel geuite zorgen en vragen besproken kunnen worden.
- De gemeente neemt volgende keer de verschillende varianten op kaarten mee, aan de hand waarvan de aan deze tafel geuite zorgen en vragen besproken kunnen worden. Omdat alle geuite zorgen en vragen meegenomen worden in deze varianten, zal de volgende bijeenkomst in januari plaatsvinden.
- Deelnemers stellen voor om een landschapsarchitect te betrekken bij dit gesprek.

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. 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. De reden van de relatief lange periode tussen het uitvoeringsbesluit en de start van de bouw van de brug heeft te maken met de manier van aanbesteden en ontwerpen van de brug.

Ondertussen blijft de gemeente in gesprek met betrokkenen, bijvoorbeeld over de bouwwerkzaamheden. In januari wordt er een grote plenaire bijeenkomst georganiseerd met een bredere groep betrokkenen. Doel hiervan is om een overzicht te geven wat er is besproken aan verschillende tafels en wat er is gedaan met suggesties en input. In januari zal er ook een aparte bijeenkomst voor zowel de beroeps- als recreatievaart georganiseerd worden.

Vervolg

Tijdens deze bijeenkomst hebben deelnemers hun zorgen en wensen gedeeld en veel vragen gesteld. Een aantal vragen kon direct beantwoord worden, maar sommige vragen vereisen meer informatie.

Voor de volgende bijeenkomst van deze gesprekstafel zullen de gemeente, RWS en PoA tekeningen van varianten meenemen voor de inrichting van het water. In deze varianten worden de vragen en zorgen die tijdens deze bijeenkomst besproken zijn meegenomen. Daarnaast zal er aandacht worden besteed aan de prognoses van de ontwikkeling van de scheepvaart in de toekomst.

De volgende bijeenkomst van de gesprekstafel Onder de brug zal plaatsvinden in het nieuwe jaar. Dit heeft te maken met de verschillende varianten die op kaarten ingetekend moeten worden. U ontvangt voor deze bijeenkomst een uitnodiging.