

Verslag werkgroep bruggen en gracht

Datum: 14 februari 2023

Aanwezig: 5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

CC: 5.1.2,e

5.1.2,e

Voorafgaand

In ontwerpersoverleg van 31 januari jl. zijn onderstaande punten met betrekking tot bruggen, gracht en de omliggende openbare ruimte geagendeerd, met de intentie om tot duidelijke conclusies/afspraken te komen:

1. Fase 1: welke deel van DO openbare ruimte blijft ongewijzigd en welke deel vraagt wijziging/uitwerking (m.n. bij Suha2c)?
2. Fase 2: hoe beëindigen we de gracht aan de oostzijde?
3. Is een iets kortere gracht met een extra groen pleintje een goed idee (gelet om de roep om meer groen/verblijfskwaliteit in de zienswijzen)? Hoe verhoudt zich dit tot ontwerp Anslijnstraat?
4. Is de oostelijke nieuwe voetgangersbrug (fase 2) dan nog wel nodig/wenselijk?
5. Moeten we (uberhaupt) nog wel rekening houden met een doortrekking gracht of duiker onder de Anslijnflat door of niet?
6. Voldoen we aan waterkwaliteits- en beheereisen Waternet/AGV?
7. Helling voor onderhoudsboot in oostelijk deel opnemen?
8. Bruggen: Kan de centraal gelegen fiets-voetgangersbrug recht worden gelegd (zie advies CRK), en is de breedtemaat & helling% voldoende? Is er reden om de westelijke voetgangersbrug te schrappen (zie advies CRK)?

In het overleg is de reactie van de CRK besproken op het PvE, met als belangrijkste bespreekpunt de ervaring van het water en het aantal bruggen alsook de schuine ligging van de centrale fiets/voetgangersbrug. Ook is de voorgeschiedenis van het ontwerp van de gracht gedeeld. Aan de noordzijde een stedelijke kade als beëindiging van het centrumgebied (met speel/kunstelementen) en aan de zuidzijde een zachte, groene oever. Klopt dit uitgangspunt nog wel, nu het centrumgebied wordt vergroot met fase 2 en mogelijk fase 3? Zou het een betere of logischer optie zijn twee gelijkwaardige groene oevers te maken? Is daar ruimte voor vanuit de breedte van de gracht en de watercompensatie, alsmede de beleving van het water? Fase 1 waar de kade en oever deel vanuit maken is een vastgesteld ontwerp. Wijzigingen hierin betekenen dat het hele ontwerp opnieuw door de inspraak en besluitvorming moet, hetgeen niet wenselijk is als daar geen zeer dringende reden voor is.

Afgesproken is dat 5.1.2,e de beleving van de bruggen en gracht nader uitwerken en 5.1.2,e in een quick scan in beeld brengt wat de mogelijke consequenties zijn van twee gelijkwaardige groene oevers. Over aantal bruggen wordt 14 februari een besluit genomen en een conclusie getrokken uit de quick scan van 5.1.2,e over de impact van een groene oever op de beleving van de gracht en de watercompensatie.

1. Aantal en ligging bruggen

5.1.2,e hebben een ruimtelijke studie gemaakt van de bruggen, met beelden van de beleving van het water met 1 of meerdere bruggen. Ook zijn de loopafstanden in beeld gebracht en vergeleken met andere locaties in Amsterdam. Er is geen input meer gekomen van de verkeerskundig ontwerper op een mogelijke aanpassing van profiel op / schuine ligging van de brug. Dit is nog niet aangepast.

Bespreking en conclusies

1. Het beeld van de gracht slibt dicht door de bruggen en de pijlers. Dit komt ook omdat de bruggen laaggelegen zijn.
2. De voetgangersbruggen zijn te smal (1,50 meter) waar deze minimaal 1,80 meter zouden moeten zijn. Dit betekent niet alleen aanpassing van ontwerp maar ook dat beeld nog meer dichtslibt.
3. De voetgangersbrug bij de watertrap doet afbreuk aan de beleving en beeld van de watertrap. Tevens zullen er vanuit veiligheid hekken moeten worden geplaatst wat verder afbreuk doet aan het gewenste beeld.
4. Een van de redenen om te kiezen voor meerdere (voetgangers)bruggen was de doorwaadbaarheid van het gebied. Daar tegenover staat dat niet alleen voetgangers maar ook fietsers gebruik zullen gaan maken van deze bruggen. Dit is moeilijk te voorkomen. Er zullen dan ook meer potentiële conflictsituaties tussen fietser en voetganger ontstaan en drukte op plekken waar rust is beoogd. Nu al klagen bewoners over drukte van fietsers (en scooters). Dit pleit ervoor om de drukte te concentreren op één plek, in goede en logische aansluiting op het winkelcentrum.
5. De loopafstanden zijn in vergelijking met de andere locaties acceptabel.
6. De fiets/voetgangersbrug zou breder moeten worden, om een comfortabele oversteek voor fietsers en voetgangers te creëren. Dit zou in overleg met de verkeerskundig ontwerper een profiel moeten zijn met twee voetpaden en fietspad in midden.
7. Een verblijfsplek op de brug is wellicht gewenst, dit zou ook kunnen in de vorm van een leuning die uitnodigt om op te leunen / uit te rusten. Een bankje trekt mogelijk fietsers naar voetgangersgebied.
8. Het voornemen is de gracht in te korten met 30 a 40 meter. De voetgangersbrug fase 2 komt dan erg dicht op de andere brug en lijkt niet noodzakelijk. De looproute vanaf Bladergroen/SuHazC naar bijvoorbeeld de Mix (bieb, filmhuis etc) gaat dan óf via de Anslijnstraat óf via de fiets/voetgangersbrug. Dit wordt acceptabel geacht.
9. In de toekomst – bijvoorbeeld bij fase 3 – kunnen indien nodig extra voetgangersbruggen worden geplaatst. Het ontwerp houdt daar niet expliciet rekening mee, maar verhindert dit ook niet.

Op basis van bovenstaande overwegingen wordt geconcludeerd dat het acceptabel en ook wenselijk is de beide voetgangersbruggen (fase 1 en fase 2) te laten vervallen. Daarbij in acht nemend dat in toekomst, afhankelijk van de ontwikkelingen in de omgeving, ranke voetgangersbruggen bijgeplaatst kunnen worden. Dit wordt ter besluitvorming voorgelegd aan Projectgroep Osdorplein van 9 maart.

Acties

- @ 5.1.2,e / 5.1.2,e maken notitie voor Projectgroep en sturen langs voor commentaar.
- @ 5.1.2,e cs aanpassen plankaart SP (na goedkeuring Projectgroep)
- @ 5.1.2,e meenemen ambtelijke wijzigingen NvB en informeert G&O (5.1.2,e)
- @ 5.1.2,e bespreken ontwerp brug met nieuwe verkeersontwerper (al dan niet na check bij 5.1.2,e of hij nog input heeft klaarliggen) en maken een aangepast ontwerp. Dit wordt ter bespreking geagendeerd in werkgroep bruggen (IS EEN TERMIJN BEKEND? OOK IVM AANPASSEN SPKAART OF IS DAT MINIEME WIJZIGING DIE IN TEKST KAN WORDEN BESCHREVEN?)
- 5.1.2,e passen PvE Bruggen en Gracht aan (na goedkeuring Projectgroep en nieuwe ontwerp fiets/voetgangersbrug)

2. Groene oever

5.1.2.e heeft voor een snelle beoordeling in de ontwerptekening de zuidoever over de noordoever heen gelegd. Zijn conclusie is dat een zelfde groene noord- als zuidoever leidt tot 28% minder wateroppervlakte, en evenredig minder watercompensatie. Ook wordt het profiel van de gracht dermate smal dat dit moeilijk nog als gracht of singel kan worden ervaren. In de openbare ruimte komt een spelstrook, daar moet ook voldoende ruimte voor zijn. Hij adviseert dit niet te doen.

Er wordt nog gekeken naar hoe de oevers van de Osdorpergracht en bij de Hoekenes zijn vormgegeven, dit is met een kleine gemetselde overgang?

Vanuit de inspraak zijn geen reacties gekomen op het ontwerp van de gracht, wel over de planning: wanneer wordt de gracht aangelegd? Het aanpassen van het (vastgestelde) ontwerp betekent meer tijd aan ontwerp, inspraak en besluitvormingstraject, waardoor de aanleg van de gracht verder opschuift (en de proceskosten verder oplopen). Hier verwachten we geen draagvlak voor bij de buurt noch bij de opdrachtgever.

Alles overziend is de conclusie dat we hier niet mee verder meegaan.

De overige onderwerpen 1, 2, 3, 5, 6, 7 komen aan de orde in de komende werkgroepen.

@ 5.1.2.e breng jij de aanpassingen in de OR fase 1 in kaart?

@ 5.1.2.e ontwerp beëindiging en kop gracht (NB 5.1.2.e geeft mee dat juist contact met het water hier een goede locatie voor is. 5.1.2.e geeft aan dat Waternet hier eerder over heeft gesproken als een plas/draszone vanuit ecologische overwegingen en voor de waterkwaliteit).

@ 5.1.2.e aanlandingsplek boot ontwerpen?

@ 5.1.2.e / 5.1.2.e doortrekken gracht, hoe nu verder? We nemen dit niet op in SP. En hebben over de studie niets meer vernomen, toch? Is dit nog iets om mee te nemen naar projectgroep?

@ 5.1.2.e / 5.1.2.e / 5.1.2.e waterkwaliteits- en beheereisen Waternet/AGV?