



Commissie Omgevingskwaliteit

Bezoekadres:
Weesperplein 8
(Vm. Stadstimmertuin 4)

Postbus 1409
1000 BK Amsterdam
www.crk.amsterdam.nl

Integrale Commissie, project Oostbrug Verslag nr. 2024-2

Status: definitief

Onderwerp	Sprong over het IJ, Oostbrug
Datum	23 oktober 2024
Commissie	Do Janne Vermeulen (voorzitter), Dana Ponec, Irma van Oort, Jeroen Ruitenbeek, Marten Wassmann, Paul de Ruiter, Freek Schmidt
Ambtelijk adviseur	Maartje Veldkamp
Secretaris	Paul Rosenberg, Pepijn Diepeveen
Toelichting	Jannegien Luursema (R&D), Wieke van Dongen (projectmanager)
Overige deelnemers	Els Dirksen (technisch manager), Eveline Haeck (omgevingsmanager), Martine van Gool (contractmanager), Wicher Gielstra (R&D), Saskia Pouwels, Maurice Stuifbergen, Peter Schoonderbeek (IB)

Achtergrond

Met het eindadvies van de commissie D'Hooghe uit juni 2020 is een stevige basis gelegd onder de plannen voor een vaste oeververbinding over het IJ. Het advies, dat door alle partners is omarmd, gaat uit van een westbrug, een oostbrug en een tunnel tussen het Centraal Station en Overhoeks. Deze oversteken zijn benaderd als een samenhangend geheel dat aansluit op bestaande en toekomstige infrastructuur.

In de Actualisatie Nota van Uitgangspunten (vastgesteld januari 2022) zijn de uitgangspunten bijgesteld en is een fasering aangebracht. Van de twee bruggen over het IJ wordt als eerste de Oostbrug ter hand genomen met een geplande oplevering tussen 2032 en '35. Deze brug verbindt het Azartplein (Javaeiland/ KNSM-eiland) met het Hamerkwartier in Noord. Door het projectteam wordt nauw samengewerkt met de partners (ministerie van I&W, Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam/ Centraal Nautisch Beheer). Er wordt onder andere in ontwerp ateliers toegewerkt naar een 'definitiebesluit' waarin de exacte locatie, het programma van eisen, de kostenraming, de onderzoeken ten behoeve van de planologische procedure, het participatietraject, de ambities ten aanzien van duurzaamheid en de inkoopstrategie zijn opgenomen. Na de bijeenkomst van 24 april jl. is door het projectteam verder gewerkt. Het resultaat daarvan wordt nu ter bespreking voorgelegd.

Vraagstelling

Biedt één van de varianten uit de studie een kansrijke oplossing voor de Oostbrug?

Zo ja: is dit de aanlanding met bochten bij aansluiting Hamerkwartier, of een variant met rechte lijn en verhoogd maaiveld?

De Commissie Omgevingskwaliteit adviseert de gemeente Amsterdam over de integrale kwaliteit van de fysieke leefomgeving: stedenbouw, architectuur, openbare ruimte, cultuurhistorie, duurzaam bouwen, welstand en monumenten

Verslag

Door het team worden de voortgang van het onderzoek en de dilemma's die daarbij naar boven komen toegelicht. Steeds meer wordt duidelijk dat de aanlanding op de zuidoever (Azartplein) zonder al te veel kunstgrepen op zijn plek kan vallen; dat geldt niet voor de aanlanding op de noordoever in Hamerkwartier. Er is daar te weinig ruimte om binnen het gekozen hellingpercentage van 2,7 procent vanaf het hoogste punt van de brug naar de kade te komen. Een aanlanding met bochten heeft negatieve aspecten vanwege het visuele beslag op het water van de insteekhaven en leidt tot een ingewikkelde kruising bij de Johan van Hasseltweg. Het op hoogte laten doorlopen van het brugdek leidt tot een interferentie met de gebiedsontwikkeling Hamerkwartier.

Reactie

In haar algemeenheid constateert de commissie dat veel van de gesignaleerde dilemma's makkelijker zouden zijn op te lossen wanneer de vrije hoogte van 12,5 meter kan worden teruggebracht. Tegelijk geeft zij de overweging mee dat het belang van het dóórgaan van de brug misschien zo groot is, dat dit het behouden van overeengekomen uitgangspunten rechtvaardigt, ook als die een optimale inpassing van de brug op sommige punten in de weg staat.

De voorgestelde brug wordt een brug voor fietsers en voetgangers maar ligt op een plek die in de toekomst een belangrijke schakel kan worden in het OV-netwerk van de stad. De commissie adviseert om in de huidige planvorming rekening te houden met het toevoegen van een tweede brug voor OV. Het is niet realistisch om de huidige, vrij lichte constructie zo uit te voeren dat daar een tweede, zwaarder brugdek aan kan worden gehangen. Het is wel aan te bevelen om de nu gebouwde brug zo te ontwerpen dat deze een toekomstige ernaast gelegen OV-brug niet blokkeert.

Brugdek

Het model waarbij de helling (vanuit de brug gezien) zo vroeg mogelijk aanvangt (model A) heeft sterk de voorkeur. Veder geeft de commissie mee om meteen al rekening te houden met een zeeg in het brugdek omdat deze anders optisch lijkt 'door te hangen'. Een zo gelijkmatig mogelijke helling zorgt voor het meeste comfort. De kansen van circulair bouwen en het toevoegen van beplanting op de brug zelf blijven belangrijke thema's waarmee deze brug zich kan onderscheiden. Hierbij kan ook gedacht worden aan plekken op de brug waar verblijfskwaliteit wordt toegevoegd.

Zuidoever

Vanwege de ruimte aan deze zijde van het IJ kan de stijging van het brugdek geheel boven water worden gelegd. Dit leidt tot een vanzelfsprekende aansluiting op het Azartplein. Geadviseerd wordt de ruimtelijkheid van het IJ zoveel mogelijk in stand te houden, met een voorkeur voor het behoud van het cultuurhistorisch waardevolle 'Kompaseiland'. De afmeervoorziening als een strekdam of gebouwde steiger voor de binnenvaart is heel problematisch voor de openheid van het IJ en gaat niet samen met de toch al enorme opgave om met een simpele brug de openheid van het IJ niet teveel aan te tasten. Probeer daarom de ligplekken zo nautisch mogelijk te houden in de vorm van meerpalen met een remmingwerk. Houd de ruimte onder de brug zo rustig mogelijk en laat de voetgangersroute zoveel mogelijk parallel lopen aan het bovenliggende brugdek. De nadruk ligt op het water en niet op de toegevoegde voorzieningen.

Noordoever

De commissie hecht waarde aan de cultuurhistorische betekenis van de plek als insteekhaven waarbij rekening wordt gehouden met de scheepshelling aan de oostzijde en de afmeerplek aldaar. De insteekhaven geeft een extra dimensie aan het gebied en kan op termijn (zoals bij de NDSM) een meerwaarde opleveren. De commissie kiest mede om die reden voor het zoveel mogelijk vrij houden van deze zijde van slingers, dus voor de rechte variant. Omwille van het oeverpark en de ingewikkelde kruisingen daar kan het brugdek wellicht het beste op hoogte het gebied in, waarbij overwogen kan worden of de aanlanding niet naar het westen kan verschuiven. Valt alles dan niet beter op zijn plek? Het verlies aan lengte kan mogelijk worden gecompenseerd door de grote oversteek naar het oosten op te schuiven, tot tegen de grens van het plangebied.

Een verhoogd plein is het onderzoeken waard maar de commissie heeft ernstige twijfels over de haalbaarheid. Koppeling aan de gebiedsontwikkeling en gebouwen die nu geen eigendom zijn van de gemeente Amsterdam maken het proces veel gecompliceerder. Dat geldt in mindere mate voor de kavel van de 'Verbroederij'. Deze zou gebruikt kunnen worden, mogelijk in combinatie met de aangrenzende kavel. Onderzoek met 3D-beelden moet aantonen wat een aantrekkelijk beeld kan opleveren en wat niet. Geadviseerd wordt de afwikkeling van verkeersstromen tot uitgangspunt te nemen en in alle varianten fiets, voetgangers en vrachtverkeer zoveel mogelijk gescheiden te houden. Integratie met het westelijk deel van het Hamerkwartier kan worden overwogen maar maak het niet te groot. Kijk niet alleen naar de brug maar probeer ook in beeld te brengen hoe aangename plekken ontstaan met verblijfskwaliteit op, onder of naast de brug. De ingrediënten daarvoor zijn aanwezig in de vorm van de insteekhaven, het oeverpark en de hellingbaan van de voormalige werf.

Vervolg

Voorgesteld wordt bij een volgende gelegenheid ook dieper in te gaan op de ontwerpvraag en de wijze van aanbesteden. Vooruitlopend daarop wordt meegegeven dat het de opgave wordt een balans te vinden tussen vaste randvoorwaarden en voldoende vrijheid voor ontwerpers en marktpartijen om met innovaties te komen (RWS hanteert daarvoor de Emvi-score). Het voorstel kan worden ingezet als referentieontwerp, waar ook ruimte wordt geboden voor betere ontwerp oplossingen.

28 oktober 2024

Commissie Omgevingskwaliteit



Do Janne Vermeulen, plaatsvervangend voorzitter

Bijlage

Beleidskaders:

- 'Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Een menselijke metropool' (Amsterdam 2021)
- 'Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ 2022', op basis van het advies 'Genereus verbonden' van de commissie D'Hooghe (vastgesteld B&W 18 januari 2022)
- 'Verkenning ruimtelijke inpassing sprong over het IJ. Nota van uitgangspunten' (R&D, jan. 2022)

Aangeleverde stukken:

- Presentatie Integrale Commissie (R&D, 23 okt. 2024)
- Bijlage A, hfst 6 - modellen varianten (concept)
- Bijlage B, studie Azartplein inpassing
- Bijlage C1, studie Hamerkwartier inpassing
- Bijlage C2, studie Hamerkwartier inpassing
- Bijlage D, Schaalvergelijkingen bestaande bruggen