

Aan de leden van de commissie RO.

De Sprong over het IJ staat vandaag op het programma van de raadsvergadering, ik spreek hier graag in namens de grootste groep belanghebbenden bij betere IJ-oeververbindingen: de fietsers. De griffier heeft mij verboden in te spreken omdat er al drie sprekers aangemeld waren, daarom doe ik het schriftelijk.

Ten eerste moet opgemerkt worden dat de rapportage over de periode tot juni 2020 achterhaald is: er is inmiddels na 7 maanden onderhandelen een bestuurlijk akkoord tussen de gemeente en de minister, waarvoor grote dank.

Er is een blijvende en groeiende noodzaak voor betere IJ-oeververbindingen: voor corona was de pont te druk, tijdens corona mocht nog maar de helft van de mensen de pont op en bij ons herstel van corona is het de bedoeling dat mensen per fiets over het IJ reizen. Immers, fietsen bestrijdt overgewicht en beschermt daarmee tegen het virus. Ook omdat ponten op het IJ regelmatig tegen binnenvaartschepen aan varen – afgelopen december was de recentste - moeten er snel alternatieven komen om de veiligheid op het water te verhogen. Desondanks maakt de gemeente geen enkele haast.

De belangrijkste reden daarvoor is verleden tijd: er is groen licht van de minister voor de bouw van de Oostbrug, zij het met een onredelijke hoogte van 12,50 meter waarvan de haven geen enkel voordeel heeft. Desondanks vindt de Fietsersbond zelfs met die hoogte dat de Oostbrug meteen gebouwd moet worden, om bovengenoemde redenen van veiligheid en milieuvriendelijke bereikbaarheid. Wij zijn ook voor een tunnel, maar dan wel bij CS, en opengesteld voor fietsers. Op rustige plaatsen zoals het oostelijke IJ is een brug onvergelijkbaar veel beter dan een lange tunnel waarin 's nachts een desolate, onveilige sfeer zal hangen.

Ook alle nautische partijen en Oram steunen het advies van de commissie-D'Hooghe, los van wat andere sprekers hier mogen beweren.

Geldtekort zou de investering in de Oostbrug kunnen vertragen. Dat zou een voorbeeld zijn van penny wise, pound foolish beleid: we weten al uit de kosten-batenanalyses van IJbruggen uit 2016 dat ze veel meer opleveren dan ze kosten, totaal anders dan bijvoorbeeld een nieuwe metro. Een stad in geldnood zou juist moeten investeren in fietsbruggen, in plaats van discussieren over een nieuw populair zwart gat voor gemeenschapsgeld.

Het echte obstakel voor de Oostbrug en andere vaste IJ-oeververbindingen is de gemeente zelf: in de Omgevingsvisie 2050 wordt een besluit over de transformatie en ontsluiting van de Oranjewerf uitgesteld tot na 2040. Zolang er – zonder transformatie – zeeгаande schepen naar de Oranjewerf varen, kan Rijkswaterstaat niet akkoord gaan met een brug in hun vaarweg, zoals de cruiseterminal eerder de Javabrug onmogelijk maakte. Wanneer de Oranjewerf met een fietsbrug verbonden wordt met de Oostbrug, wordt deze veel effectiever en krijgt een uitstekende kosten-batenverhouding. Beste gemeente, regel deze kwestie en u helpt de fietser én uw bankrekening meer dan u zich kunt voorstellen.

Geachte commissieleden: Amsterdam snakt in deze tijd naar een hoopgevend beeld. Gun de Amsterdamse toparchitecten – Rem Koolhaas, Ben van Berkel, en alle anderen – een kans om zo'n beeld te scheppen. Schrijf dit jaar nog een prijsvraag uit voor het ontwerp van de Oostbrug. Was er niet ooit een motto "Zin in de toekomst"?



Met optimistische groet, namens fietsend Amsterdam,

Ed Eringa
Adviseur IJ-oeververbindingen
Fietzersbond Amsterdam.