

Aan:

**Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Amsterdam
t.a.v. mevrouw M. van der Horst,
wethouder Verkeer en Vervoer**

Datum 23-07-2024
Uw kenmerk
Ons kenmerk 20240723-2/RAR/Oostbrug en OV

Onderwerp Oostbrug over het IJ en OV
Bijlage Brief aan DB Vervoerregio

Geachte mevrouw Van der Horst,

De Reizigers Advies Raad van de vervoerregio Amsterdam (RAR), is verheugd dat voor de Oostbrug, nu ook de Vervoerregio hiervoor een bijdrage vrijmaakt, de uitwerking ter hand genomen kan worden. Wij hechten er echter aan om u er met deze brief op te wijzen dat wij het DB van de Vervoerregio nadrukkelijk het advies geven om met hun bijdrage niet uit te gaan van een fietsbrug, maar van een brug die ook een functie heeft voor het openbaar vervoer. Een oproep die wij graag ook direct aan u en de raad van Amsterdam meegeven.

In de brief aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio, waarvan u in de bijlage een afschrift aantreft, hebben wij het volgende opgenomen.

U geeft aan dat er met een fietsbrug voor de fietser een rijdtijdwinst van 10 tot 12 minuten ontstaat en dat de Oostbrug voor de (elektrische) fietser een logische schakel is in het verlengde van de binnenring. Argumenten die even sterk ook voor het openbaar vervoer gelden. Net als voor de fiets, eindigt nu de binnenring abrupt bij het Oostveer, met het snel groeiende stadsdeel Noord in zicht. En in minuten reistijd winst uitgedrukt zal een brug die voor tram en bus te berijden is, voor de openbaar vervoer reiziger nog weleens vele malen hoger kunnen liggen dan die voor de fietser. Immers nu moet de openbaar vervoer reiziger altijd via het Centraal Station, de metro en de aanvullende bus in Noord reizen.

Met een brug die ook voor tram of bus toegankelijk is, kan een directe verbinding worden gerealiseerd tussen Noord en de negentiende eeuwse wijken en de binnenring in de stad; kan het Hamerkwartier en de woningbouw rond de Klaprozenweg ontsloten worden; kan de verbinding Noord/IJburg sterk verbeteren; kan eindelijk Noord op het tramnet worden aangesloten; is er een mogelijkheid de tram via de Zaan/IJ corridor langs het Hamerkwartier en Havenstad Noord, nu voorlopig nog gepland als metrobus, door te trekken naar Zaanstad en mogelijk zelfs met een aftakking naar de Molenwijk. Hiermee ontstaat als het ware voor Noord een Oost-West verbinding die bij Noorderpark op de Noord-Zuidlijn aansluit.

Behalve de meerwaarde voor het woon-werk en recreatieverkeer, biedt een gecombineerde OV - fietsbrug ook een duidelijk economische meerwaarde. De brug verbindt belangrijke (woon-) werkgebieden, winkelstraten en – centra en industriële gebieden ten noorden en zuiden van het IJ. De

OV-brug zal deze een economische impuls geven, omdat ze voor klanten en personeel sneller en makkelijker bereikbaar worden, waarbij het bezit en gebruik van een auto minder noodzakelijk wordt. In de huidige krappe arbeidsmarkt kan de brug voor velen net de doorslag geven aan het werk te gaan in de oostelijke delen van Noord en of in stadsdeel Oost. De RAR denkt dat met name het aandachtsstadsdeel Noord wel zo'n impuls kan gebruiken.

In het programma van eisen voor de inbesteding concessie GVB wordt ingezet op een opwaardering van het openbaar vervoer tussen de verder van het centrum gelegen stadsdelen. Dit geldt dus blijkbaar niet voor Noord. In de toekomst kan de fietser rechtstreeks zijn bestemming bereiken en moet de openbaar vervoer reiziger die niet in het invloed gebied van de Noord/Zuid lijn woont of werkt, blijvend meerdere malen overstappen. Bovendien is het zeker niet voor te stellen dat u naast de Oostbrug een pontveer handhaaft op de plek waar deze er nu is. Hiremee ontstaat dan een forse en echt onacceptabele achteruitgang voor de openbaar vervoer reiziger.

De RAR kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de keuze voor een fietsbrug vooral wordt ingegeven door financiële redenen. Wij onderkennen uiteraard dat een gecombineerde OV/fietsbrug meer kost dan alleen een fietsbrug. Echter, het maatschappelijk rendement van een gecombineerde brug ligt aanzienlijk hoger dan van louter een fietsbrug. De meerkosten van een gecombineerde brug, die naar ons idee overigens nogal worden overschat, zijn vanuit een kosten baten analyse absoluut te rechtvaardigen. Wij doen dan ook een klemmend beroep op u om als het ware nog even door te sparen. Beter in één keer iets goed doen, dan te voorbarig gedeeltelijk.

U wijst er op dat in de toekomst ook een Westbrug gerealiseerd kan worden die wel voor het openbaar vervoer geschikt gemaakt wordt. Wij onderschrijven het belang van de Westbrug. Tegelijkertijd weten wij ook dat realisatie daarvan nog uiterst onzeker is gezien de kosten die hieraan verbonden zijn en de nautische eisen. Bovendien moet daarvoor de passagiersterminal nog verplaatst worden, wat een opgave op zich vormt. De Oostbrug is nu inpasbaar, geef die dan ook de hoogst mogelijke toekomstwaarde en rendement.

In het verlengde van ons advies aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio doen wij ook aan u een dringende oproep om met de regio, het rijk en andere direct betrokken instanties alle mogelijkheden aan te grijpen om aan de raad een voorstel te doen voor een gecombineerde OV -fietsbrug en niet langer uit te gaan van een fietsbrug.

Wij richten een vergelijkbare brief aan de voorzitter van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam, met afschrift van beide brieven aan de gemeenteraad van Amsterdam, de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam en de directie van GVB.

De Reizigers Advies Raad ziet met belangstelling uw reactie op deze brief tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad



Bart Drenth
Voorzitter