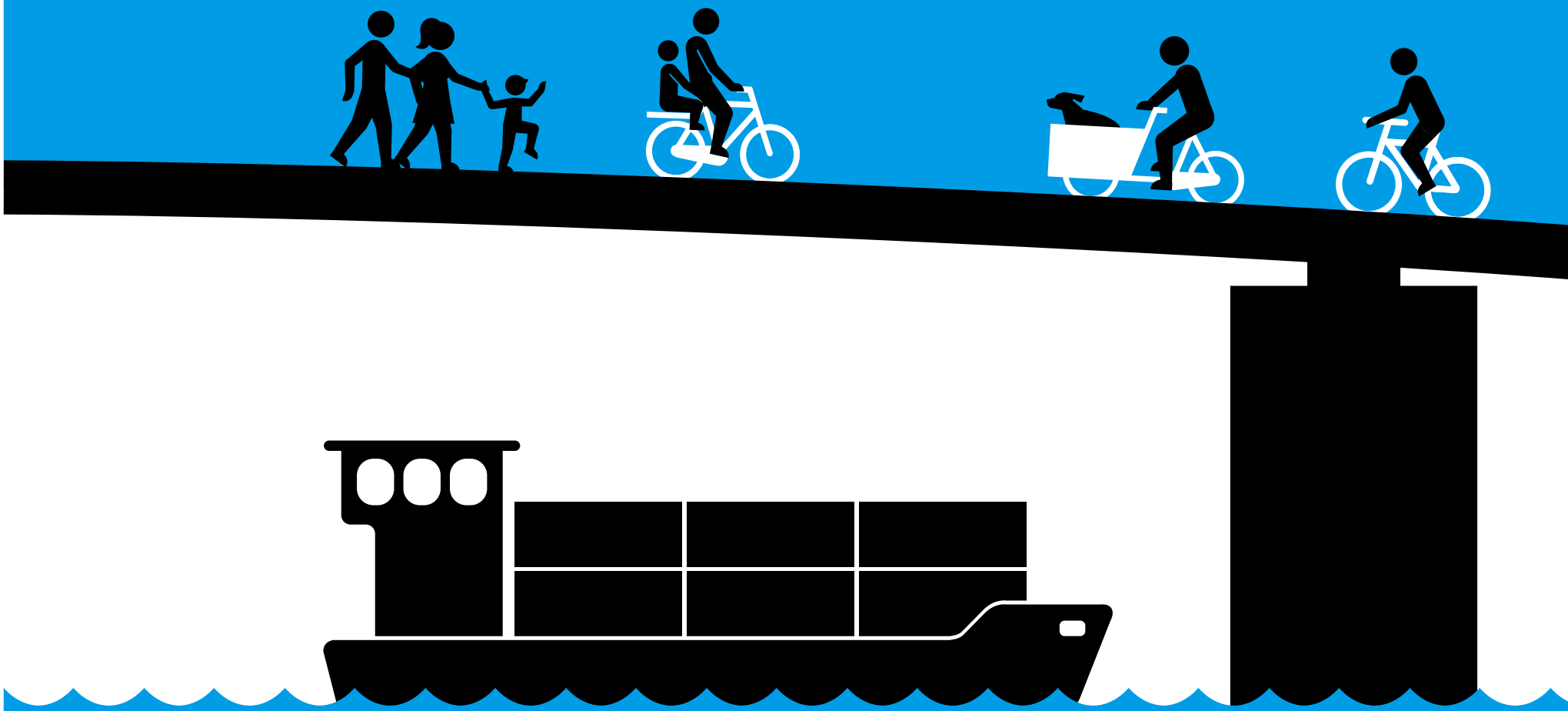
Gemeente Amsterdam



Verslag informatiebijeenkomst Oostbrug

Over de inspraak op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Oostbrug en nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ

Januari 2026

Inhoud

Opening	**3**
Oostbrug als onderdeel van een groter plan	**4**
Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)	**6**
Inspraak en participatie	**8**
Routes van en naar de brug in Oost (in Oost 29/01)	**10**
Vragen uit de zaal	**11**
Gesprekken bij thematafels in Noord en Oost	**14**
Informatie en contact	**16**

Vooraf

Dit verslag geeft een indruk van de twee informatiebijeenkomsten over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de Oostbrug en de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. Tijdens deze bijeenkomsten is informatie gedeeld over de NRD en de inspraak hierop. De inspraakperiode loopt zes weken en eindigt op 4 maart 2026. De inhoud van de presentatie was op beide avonden nagenoeg gelijk, met in Oost aanvullende informatie over de routes door het Oostelijk Havengebied. Enkele antwoorden zijn aangevuld met extra gegevens, zoals het aantal getelde fietsers in het gebied. Meer informatie over de aanleiding en uitwerking vindt u in de NRD. Heeft u vragen? Neem dan contact op met het projectteam via oostbrug@amsterdam.nl.

Locatie:	**28/01:** HoogtIJ, Johan van Hasseltweg 39, Amsterdam Noord **29/01:** Kompaszaal, KNSM-laan 311, Amsterdam Oost
Datum:	28 en 29 januari 2026
Aanwezig:	Ongeveer 250 bewoners, ondernemers, vaarweggebruikers en andere geïnteresseerden (**28/01:** ca. 50 en **29/01:** ca. 200) Marc Rijnveld, *Public Mediation (onafhankelijk voorzitter)* Zeeger Ernsting, *dagelijks bestuurder stadsdeel Oost* (**29/01**) Projectleden Team Oostbrug, Routes Oostbrug, Sprong over het IJ, Gebiedsteams Noord en Oost, *Gemeente Amsterdam*
Partners:	Vervoerregio Amsterdam (VRA), Port of Amsterdam (PoA), Centraal Nautisch Beheer (CNB), Rijkswaterstaat (RWS)
Verslag:	Cunera Frisart

Opening

Marc Rijnveld opent de informatiebijeenkomst over de Nota Reikwijdte en Detailniveau voor de Oostbrug en de nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ en heet de aanwezigen welkom.

Uit een snelle inventarisatie op beide avonden blijkt:

- **Bijeenkomst Noord:** van de circa 50 bewoners woont de meerderheid in Noord, ongeveer 15 in Oost en 2 elders, ongeveer 10 bewoners zijn voor het eerst bij een bijeenkomst over de Oostbrug;
- **Bijeenkomst Oost:** van de circa 200 bewoners woont de overgrote meerderheid in Oost, 3 in Noord en een enkeling elders, ongeveer de helft is voor het eerst bij een bijeenkomst over de Oostbrug.

Daarnaast zijn er medewerkers aanwezig van de gemeente en van de partners (Vervoerregio Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer, Port of Amsterdam en Rijkswaterstaat).

Tijdens beide bijeenkomsten worden er foto's gemaakt en in Oost is ook AT5 aanwezig. Een paar bezoekers geven aan, dat zij niet gefotografeerd/gefilmd willen worden. Hier wordt rekening mee gehouden en het staat iedereen uiteraard vrij om wel of niet in gesprek te gaan met de AT5-journalist.

Een verslag van de bijeenkomsten wordt geplaatst op Open Amsterdam. Ook worden verslag en presentatie gemaild naar de bezoekers. Wie zich niet heeft aangemeld kan een e-mailadres achterlaten bij de balie.

De bijeenkomst bestaat uit twee delen:

1 **Plenair:** presentatie en gelegenheid om eerste vragen te stellen;
2 **Individueel/groepjes:** gelegenheid om bij thematafels verder in gesprek te gaan met medewerkers van gemeente Amsterdam (de gemeente) en bij het project betrokken partners.

De avond wordt niet plenair afgesloten, vertrekken kan op ieder gewenst moment.

De Universiteit van Amsterdam en Hogeschool van Amsterdam doen onderzoek naar de participatieverordening van de gemeente Amsterdam, de Oostbrug is een van de onderzoeks-casussen. Een van de onderzoekers is aanwezig. Wie aan dit onderzoek wil bijdragen, kan een vragenlijst invullen na afloop.

Inleiding (29/01 in Oost)

Zeeger Ernsting, dagelijks bestuurder in Oost, stelt zichzelf kort voor en is verheugd, dat er zoveel mensen aanwezig zijn, waarvan velen voor het eerst. De heer Ernsting spreekt van een bijzonder moment: de stad had lange tijd weinig aandacht voor het IJ, maar in de jaren 80 van de vorige eeuw veranderde dat. De stad keerde zich naar het IJ toe, aan de noordkant werden veel woningen gebouwd, later ook aan de oostkant (Zeeburgereiland) en aan de westkant (Houthavens), het IJ werd een soort (water)plein in de stad. Tientallen jaren werd gediscussieerd over het verbinden ven de noord- en zuidkant van het IJ, zodanig dat ook het vaarverkeer goed kan blijven doorstromen.

Conclusie was uiteindelijk: twee bruggen (aan de oost- en westkant) en een voetgangerstunnel in het midden. De betrokken stadsdelen adviseren het college van burgemeester en wethouders over de plannen en de inspraakmomenten bieden iedereen de mogelijkheid om te reageren op de plannen.

Oostbrug als onderdeel van een groter plan

Een kort introductiefilmpje wordt vertoond om te laten zien dat de Oostbrug onderdeel is van een groter plan, genaamd Sprong over het IJ. Het filmpje is gemaakt door leerlingen van het Mediacollege Amsterdam en inmiddels wat verouderd (van begin 2024), maar geeft nog altijd een goede introductie op de toekomstige plannen op, over en onder het IJ. En waarom deze plannen nodig zijn. Het filmpje is hier te bekijken.

Lars Wouters, projectdirecteur Oostbrug, legt uit hoe de plannen voor de drie oeververbindingen zijn ontstaan. Met een infographic laat hij zien dat de Oost- en Westbrug zorgen voor een herkenbare, veilige en aantrekkelijke fietsroute rond het centrum. Zie kader.

Sprong over het IJ

Het IJ wordt steeds drukker, met meer woningen, bedrijven en schepen rondom de rivier. Ponten brengen ons nu naar de overkant, maar in de toekomst is dat niet genoeg. Programma Sprong over het IJ wil met het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam de verbindingen voor fietsers en voetgangers structureel verbeteren, zodat iedereen snel, gemakkelijk en veilig naar de overkant kan. Dit maakt Noord dag en nacht beter bereikbaar voor de rest van de stad. De nieuwe Oostbrug en Westbrug zijn belangrijke onderdelen van dit plan. Ze sluiten aan op de 'binnenring' voor fietsers en zorgen voor een veilige, herkenbare en aantrekkelijke fietsroute om het centrum. De Oostbrug verbindt het Azartplein in Oost met de Johan van Hasseltweg in Noord. Ongeveer 20.000 tot 25.000 mensen zullen straks dagelijks over de Oostbrug naar de overkant gaan, dat is vergelijkbaar met de aantallen die nu achter Centraal Station fietsen. De Westbrug, die gepland staat voor 2040, zal de Danzigerkade in West verbinden met de NDSM-werf in Noord. Deze bruggen verminderen de druk op de ponten en spreiden de toenemende drukte in de historische binnenstad. Als de Oostbrug en de Westbrug er liggen, onderzoeken we of ook een voetgangerstunnel van Centraal Station naar Noord nodig is. Het IJ is een Europese hoofdvaarweg. Daarom is het belangrijk dat bij alle toekomstige plannen de vaarweg robuust en nautisch veilig blijft.

Ook laat hij zien welke hoogte en breedte zijn afgesproken voor de bruggen. De Oostbrug krijgt twee ‘aanbruggen’, dat is het deel van de brug dat de hoofdoverspanning verbindt met het land. De vaste hoofdoverspanning over de hoofdvaargeul in het midden wordt 160 meter breed en 12,5 meter hoog. Ten behoeve van de verkeersstromen op het water krijgt de brug twee delen met een beweegbare klep. De doorvaarbreedte is 35 meter en de doorvaarhoogte onbeperkt als de brug openstaat. Op deze manier is de brug voorbereid op de verwachte ontwikkeling van de beroeps-vaart. Door hoofdvaargeul en nevengeulen te scheiden, kan al het vaarverkeer veilig doorstromen.

Tijdlijn

De nu nog grove tijdlijn (Figuur 2) wordt in de loop van de tijd steeds verder verfijnd.



Figuur 1. In Noord legt projectdirecteur Lars Wouters uit dat de Oostbrug onderdeel is van een groter toekomstplan.

2027	Vervolgens	2031	Op zijn vroegst 2034
■ Onderzoek en eisen vaststellen, participatie, start juridisch planologische procedures op weg naar de omgevingsvergunning die nodig is om de brug te kunnen bouwen.	■ Eigen (toets)ontwerp vaststellen, aannemer en architect kiezen.	■ Start bouw Oostbrug.	■ Oostbrug in gebruik.

Figuur 2. Tijdlijn

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

Met ondersteunende sheets legt Lars uit welke stappen er wettelijk zijn te nemen voordat de Oostbrug kan worden gebouwd. Daarvoor is een wijziging van het Omgevingsplan nodig. Het omgevingsplan heette eerder het bestemmingsplan. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is een eerste stap voor de wijziging van het omgevingsplan.

Door de komst van de brug verandert de inrichting op het IJ. Om inzicht te krijgen in de effecten op de omgeving van de Oostbrug én de herinrichting van het IJ worden diverse onderzoeken uitgevoerd. In de NRD staat beschreven wat het projectgebied is, en wat wordt gerealiseerd en onderzocht. Verder wordt onderzocht welke varianten er zijn voor de Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. En welke effecten dat heeft en welke aspecten en criteria belangrijk zijn, denk aan de impact op de luchtkwaliteit, geluid, mobiliteit, de scheepvaart en natuur. En ook hoe gedetailleerd de analyses en beoordelingen moeten zijn.

De uitkomsten van deze onderzoeken komen in een Omgevingseffectrapport (OER). De NRD is dus eigenlijk de onderzoeksopzet voor de OER.



Figuur 3. De NRD is te downloaden vanaf de website van de Oostbrug onder ‘Plannen en publicaties’.



Figuur 4. In Oost waren er ongeveer 200 mensen aanwezig op de informatieavond.

Lars Wouters, projectdirecteur Oostbrug, gaat dieper in op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) door in te zoomen op het wat van onderzoek en ook welke effecten we dan willen onderzoeken.

Wat

Wat wil het project bereiken? Naast het bouwen van een Oostbrug, zal het Oostelijk Binnen-IJ een nieuwe inrichting krijgen. Dat houdt in:

- Door de brug komen er nieuwe functies voor de scheepvaart, zoals wachtplaatsen voor de brug, bescherming tegen aanvaringen en geleideconstructies;
- Bestaande nautische functies die door de komst van de brug verplaatst of verwijderd worden, bijvoorbeeld omdat ze in de nieuwe situatie midden in de vaargeul terecht zouden komen;
- Er komen nieuwe nautische functies bij, namelijk ligplaatsen voor binnenvaartschepen met een lengte van 135 meter.

Mogelijke varianten

Welke keuzes (varianten) onderzoeken we? Er zijn al keuzes gemaakt, zoals dat we op deze locatie een brug willen bouwen en welke maten deze krijgt, maar er zijn ook nog keuzes te maken over het volgende:

- Er volgen beelden van waar de brug aan land zou kunnen komen in Noord. Een korte of diepe aanlanding op de Johan van Hasseltweg. In Oost is er geen variant of keuze, daar landt de brug aan op de kade van het Azartplein.
- Ook is nog niet uitgemaakt hoeveel ligplaatsen er komen voor binnenvaartschepen: vijf of acht. Dat is afhankelijk van of Kompaseiland blijft of wordt verwijderd.
- Ook in de inrichting van de vaarweg zijn er varianten:
  - Een open oplossingsrichting, bijvoorbeeld palen met radarreflectoren over de hele lengte voor het detecteren van vaartuigen;
  - Een steiger bij de ligplaatsen en palen met reflectoren voor de duwbakken;
  - Een strekdam bij de ligplaatsen en palen met reflectoren voor de duwbakken.

Welke effecten

Tot slot vertelt Lars meer over welke effecten we willen onderzoeken. De brug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ hebben gevolgen voor de omgeving. In de NRD staat een tabel met de verschillende onderwerpen waar we onderzoek naar willen doen, en ook hoe we dat willen doen. Hij noemt de onderwerpen:

- Woon- en leefmilieu: o.a. geluid, lucht, trillingen, licht, sociale veiligheid, gezondheid;
- Ecologie: o.a. fauna, flora, Natura2000 (beschermde natuurgebieden), stikstof;
- Bodem en water: o.a. bodemkwaliteit, (grond) waterkwaliteit en -kwantiteit;
- Mobiliteit: o.a. bereikbaarheid, doorstroming, nautiek, verkeer;
- Veiligheid: o.a. omgeving, op het water, verkeer;
- Landschap, cultuurhistorie: o.a. archeologie en cultuurhistorische waarden, landschappelijke/stedelijke kwaliteit visuele kwaliteit/beleving;
- Duurzaamheid: o.a. klimaatbestendige stad (CO_2), hergebruik.

Inspraak en participatie

Diverse keren wordt het belang van inspraak benadrukt. Hoe meer mensen reageren (zienswijzen indienen), hoe beter het projectteam de mening van de omgeving kan overbrengen op het bestuur.

Eveline Haeck, omgevingsmanager bij Team Oostbrug, neemt de microfoon over van haar collega Lars. Zij vertelt ons meer over inspraak en participatie.

Nu is het moment om uw reactie te geven op de inhoud van de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Sinds vorige week, 22 januari 2026, tot en met 4 maart 2026 ligt de Ontwerp NRD Oostbrug en nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ ter inzage en kan iedereen zijn mening hierover kenbaar maken. Dat kan op drie manieren:

1. Via een digitaal inspraakformulier, dat kunt u gemakkelijk vinden via de website amsterdam.nl/oostbrug;
2. Per post, vermeld in uw brief dat het gaat over 'NRD Oostbrug' en stuur deze naar: Team Omgevingsrecht, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam;
3. Mondeling, aanmelden voor een afspraak kan via: oostbrug@amsterdam.nl.

Een digitale versie van de Ontwerp NRD Oostbrug is hier te vinden of op de website van de Oostbrug, onder Plannen en publicaties.

Een papieren versie is in te zien bij de stadsloketten van stadsdeel Noord en Oost, geopend op werkdagen van 09:00 - 17:00 uur.

Nota van Antwoord

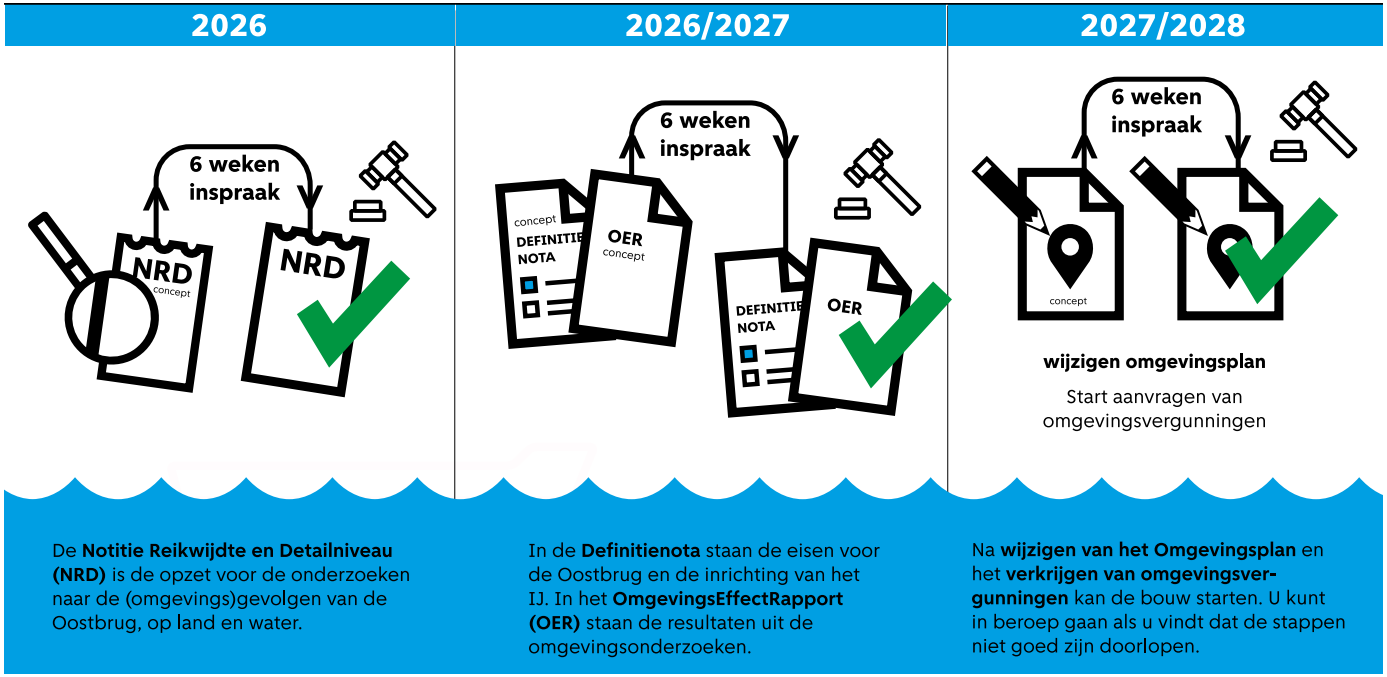
Eveline licht vervolgens toe wat er met de reacties gebeurt. Alle reacties – zienswijzen – bekijkt het projectteam en er wordt overal een antwoord op gegeven. Wat nemen we over en wat niet? En ook waarom wel of niet. Deze antwoorden op de zienswijzen komen te staan in, een zogeheten Nota van Antwoord. De Nota van Antwoord wordt bij de stukken gevoegd die naar het bestuur gaan, zodat ook voor hen duidelijk is waar mensen zorgen en ideeën over hebben en op welke punten de onderzoeksopzet – de NRD – hierop is aangepast. Zij kunnen op deze manier een goed overwogen besluit nemen. Tot slot wordt de NRD vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, naar verwachting rond de zomer 2026.



Figuur 5. Omgevingsmanager Eveline Haeck informeert de geïnteresseerden over de verschillende inspraak-mogelijkheden bij project Oostbrug.

Dan volgt er nog een sheet waarop ook volgende inspraakperiodes visueel worden weergegeven:

- **2026/2027:**
  Definitienota, hierin staan de eisen voor de Oostbrug en herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. Dit stuk wordt naar verwachting in september 2026 ter inzage gelegd. Als bijlage hierbij komt ook het Omgevingsrapport (OER) in concept. Hierin staan de uitkomsten van de omgevings-onderzoeken;
- **2027/2028:**
  Omgevingsplan wijzigen, nadat het omgevingsplan is gewijzigd moeten er nog omgevingsvergunningen worden aangevraagd. Ook hier geldt dat er zes weken de tijd is om van u te laten horen. Wie vindt dat de stappen niet goed zijn doorlopen door de gemeente, kan in beroep gaan, daarbij wordt de rechter om een oordeel gevraagd.



Figuur 6. De inspraakperiodes visueel weergegeven.

Routes van en naar de brug in Oost (in Oost 29/01)

Als onderdeel van project Oostbrug is er onlangs een team gestart dat zich richt op het aanpassen van de routes van en naar de brug in Oost om de stroom fietsers in goede banen te leiden. De twee projecten trekken, ook in de planning, samen op. Projectmanager Frank Ebbink neemt het woord over van Eveline.

Hij vertelt dat er met de komst van de brug op termijn zo'n 20.000 tot 25.000 fietsers over de brug zullen gaan. De aantallen fietsers zijn vergelijkbaar met het aantal fietsers dat over de Berlagebrug gaat of achter het station langs fietsen. Wel wordt de voorspelling op dit moment geactualiseerd, vanwege de woningbouw in Noord, die langzamer verloopt dan eerder gepland. En de huidige aantallen fietsers worden geteld met tellussen.

In het oorspronkelijke advies Genereus Verbonden van Alexander D'Hooghe (2020) was een brug gepland over de IJhaven en door winkelcentrum Brazilië. Deze variant is in het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ in 2022 on hold gezet door de gemeenteraad. De raad heeft de opdracht gegeven om ruimte te vinden voor de fietsers en voetgangers door de bestaande routes van en naar de brug zodanig aan te passen, dat er meer ruimte ontstaat.

Het gaat dan onder andere om:

- De aansluiting bij Czaar Peterstraat (bij spoorwegviaduct);
- De oversteek van de Piet Heinkade, bij (tram)station Rietlandpark;
- Het fietspad langs de Fred Petterbaan;
- De kruispunten, o.a. aansluiting op C. van Eesterenlaan (met doorzicht welke aanpassingen nodig zijn op de route C. van Eesterenlaan-Veelaan-Molukkenstraat);
- De Verbindingsdam en Blauwehoofdbrug;
- Het Azartplein.

Participatie, inspraak

Het participatieplan dat onlangs is opgesteld is hier te lezen, en ook te vinden op Open Amsterdam.

- **2024-2025:**
  - geïnteresseerden konden meepraten en hun mening geven aan gesprekstafels.
- **2026:**
  - **Feb-Mrt:** Digitale consultatie: gelegenheid om knelpunten/zorgen/kansen op de digitale kaart te zetten;
  - **Voorjaar:** bijeenkomst met buurtcoöperatie De Eester over wat er verandert in het gebied;
  - **2e helft 2026:** Bijeenkomst en inspraak over de Nota van Uitgangspunten (NvU), waarin de belangrijkste eisen, wensen en uitgangspunten voor project Routes van en naar de brug in Oost (OHG) zijn vastgelegd. Deze worden verzameld bij de omgeving en andere belanghebbenden.

Vragen uit de zaal

De mensen in de zaal kregen de gelegenheid tot vragen stellen of het geven van een reactie door de microfoon. Hieronder een weergave van wat er aan vragen (V) en antwoorden (A) **voorbijkwam, met soms een reactie (R) tussendoor.**

Noord - 28 januari

V Zijn er plannen om in het Vliegenbos te bouwen?
A Nee.

V Staat de komst van de Oostbrug vast? En zo ja, betekent dat, dat de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) voor de zeecruise moet verdwijnen?
A Bestuurlijk is besloten om twee bruggen te realiseren. We starten met de Oostbrug omdat deze los staat van de zeecruise en de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). Voor de Westbrug moet inderdaad eerst de zeecruise worden verplaatst.

V Zal over de Oostbrug ook openbaar vervoer (OV) rijden?
A Nee. OV over de Oostbrug vraagt om een andere brugconstructie met veel hogere kosten. Daar is niet voor gekozen. Het plan is om over de Westbrug wel OV te laten rijden. Meer informatie hierover is ook te vinden in de NRD.

V Kan het merendeel van de beroepsvaart onder het vaste middendeel van de Oostbrug door varen?
A Ja, grote binnenvaartschepen kunnen onder de brug door. De doorvaarthoogte van het vaste middendeel van de Oostbrug is minimaal 12,5 meter boven het maatgevend hoogwaterpeil. Dit betekent dat ook toekomstige schepen, zoals 4-laags high-cube container-schepen, zonder de stuurhut te laten zakken, onder de brug door kunnen varen. De hoogte is dus geschikt en toekomstbestendig voor de beroepsvaart in de hoofdvaargeul.

V Is er een kostenbegroting?
A Ja, deze wordt steeds geüpdatet en gedeeld met de gemeenteraad via een voortgangsrapportage.

V Bij de aanlanding in Oost is voldoende ruimte voor ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Waarom zijn nog meer ligplaatsen nodig?
A In verband met de verwachte groei van de binnenvaart zijn extra ligplaatsen nodig. Het is mogelijk om deze te realiseren op de gekozen locatie.

V Is Kompaseiland een historische locatie?
A Kompaseiland heeft geen monumentenstatus, maar wel een cultuurhistorische waarde. Er is nog geen besluit genomen over het aantal extra ligplaatsen c.q. slopen van Kompaseiland. Eerst worden de effecten van het realiseren van vijf of acht ligplaatsen onderzocht. Wie hierover een mening heeft, kan een zienswijze indienen.

V Is inspraak/participatie mogelijk over esthetische zaken?
A De NRD gaat niet over esthetiek. Dit komt wel terug in het ruimtelijk kader, niet in een juridisch stuk. Het ruimtelijk kader is onderdeel van de stukken bij de definitienota. Op de (concept) definitienota kunt u uw reactie geven.

V Voor het plannen van fietsroute/-reis is het belangrijk om te weten hoe vaak de Oostbrug opengaat, dit bepaalt mede of een fietser de brug überhaupt gaat gebruiken. Van hoeveel openingen per uur wordt nu uitgegaan?
A Ja, het bedienschema is belangrijk. We werken aan een optimaal bedienschema. Rond de zomer verwachten we dat de (concept) definitienota klaar is. Daarin staan de eisen voor de Oostbrug en de inrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. Ook zal dan meer duidelijk zijn over het bedienschema.

V Worden verkeersbewegingen rondom de Oostbrug onderzocht? Komend vanuit Noord is het belangrijk, dat je als fietser veilig kan aankomen in Oost. En andersom natuurlijk.
A Ja, onderzocht worden aantallen, veiligheid enzovoort. Op basis van de onderzoeksuitkomsten zal dit leiden tot herinrichtingen die meer ruimte maken voor fietsers en voetgangers. Uit eerdere analyses lijkt het goed mogelijk om hiervoor de bestaande infrastructuur tussen Azartplein en Czaar Peterstraat te benutten. De eerder geadviseerde nieuwe verbinding via een brug door de IJhaven is daarmee nu nog niet aan de orde. In Noord vallen de aanpassingen onder het project Johan van Hasseltzone, in nauwe samenwerking met de gebiedsontwikkeling in het Hamerkwartier.

R **Één van de aanwezigen geeft de gemeente een compliment: er is geluisterd naar de mening van bewoners over de locatie van de duwbakken: nu niet aan de kade maar wat verder weg van de kade. Dit geeft vertrouwen/hoop dat gemeente goed blijft luisteren.**

V Wanneer start de bouw van de Oostbrug en hoelang duurt de bouwperiode? Wat is er bekend over de bouwplaats? En wat wordt gedaan om vertraging van zo'n groot, complex project te voorkomen?

A De start en lengte van de bouwperiode hangen af van hoe de werkzaamheden worden ingedeeld. Voor de start wordt uitgegaan van 2031, de bouwperiode zal al met al drie tot vier jaar duren, de Oostbrug is op z'n vroegst in 2034 klaar. Informatie over logistiek, bouwplaats enzovoort is nog niet definitief, deze volgt te zijner tijd. Om vertragingen te voorkomen, worden de procedures zorgvuldig voorbereid. Toch blijkt uit ervaring dat onverwachte situaties vaak onvermijdelijk zijn.



Figuur 8. Aanwezigen kregen in de zaal de gelegenheid om hun vraag te stellen.

V Waarop zijn de verkeersaantallen gebaseerd?

A Op basis van tellingen en modellen, die rekening houden met groei van onder andere Hamerkwartier, Zeeburgereiland en IJburg. De tellingen blijven we actualiseren, de teller staat nog steeds op uiteindelijk 20.000 à 25.000. Het gaat hierbij om aantallen in de toekomst, die nu nog niet te zien zijn op straat.

V Oostveer vaart 3x per uur tot 22:30 uur. Kan de dienstregeling worden uitgebreid? De meeste fietsers en voetgangers gebruiken nu de pont bij CS, omdat de pont daar continu vaart.

A We werken hard aan het uitbreiden van de dienstregeling voor de komende jaren. De extra capaciteit wordt het eerst ingezet op de plekken waar de vraag het grootst is. In de toekomst is de brug beschikbaar, behalve bij openingen, zodat iedereen sneller de overkant kan bereiken.

Oost - 29 januari

V Is er al besloten over de komst van de Oostbrug? Is hierover inspraak geweest?

A Zeeger Ernsting bevestigt dat de komst van de Oostbrug inderdaad vaststaat. De discussie hierover is uitgebreid gevoerd en inspraak vond plaats in 2021. De gemeenteraad heeft uiteindelijk besloten tot de komst van de Oostbrug.

V Waarover is dan nu nog inspraak mogelijk?

A Er is inspraak mogelijk op verschillende onderdelen en op verschillende momenten. Op dit moment is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau vrijgegeven voor inspraak. Het is aan te raden om de NRD te lezen. Daarin staan keuzes uitgelegd en onderzoeken zijn in te zien. Als u het niet eens bent, dan kunt u uw reactie geven, tot en met 4 maart. Het zal u helpen als u dan goed onderbouwt waarom u vindt dat het anders zou moeten. Daarnaast is ook inspraak mogelijk op de Definitienota (naar verwachting tweede helft 2026). Ook de wijziging van het Omgevingsplan (naar verwachting in 2028) zal ter inzage worden gelegd.

V Is de eerdere input vanuit gesprekstafels verwerkt in de digitale consultatie voor de routes van en naar de brug in Oost?

A Ja, deze is terug te lezen in de digitale consultatie.

V Ten tijde van de gesprekstafels leek nog veel ruimte voor invloed, nu veel minder. De komst van de Oostbrug is een feit en er is al jaren veel zorg over hoe de gevolgen goed worden geregeld in de omgeving. Als de infrastructuur niet aangepast wordt, ligt er straks een prachtige brug met een waardeloos achterland. In de uitgangspunten moet worden opgenomen, dat brug en omgeving in samenhang moeten worden bekeken.

A Zeeger Ernsting zegt ook als bestuurder toe te zien op de gezamenlijkheid van beide projecten. Het besluit voor de Oostbrug heeft de gemeenteraad al genomen. Het is inderdaad belangrijk om ook op een veilige manier naar en van de brug komen en om de brug en omliggende routes in samenhang met elkaar te bekijken. Frank legt uit dat de twee projecten juist daarom nauw samenwerken. Er wordt onderzocht hoe de routes moeten worden aangepast om de grotere aantallen fietsers en voetgangers veilig te verwerken. De besluitvorming en inspraak voor beide projecten vinden dit najaar tegelijk plaats. Alleen is er voor project Oostbrug een extra stap nodig vanwege de juridisch planologische procedure.

V Welke voorzieningen komen er voor de ligplaatsen voor de binnenvaartschepen?

A We onderzoeken welke voorzieningen nodig zijn, denk aan walstroom en aanlegvoorzieningen.

R Één van de aanwezigen noemt de presentatie een verkoopverhaal, dat voorbijgaat aan het feit dat de gemeente zo'n acht jaar geleden een convenant sloot met bewoners: alle wijzigingen op het water zouden gebeuren in overleg met bewoners. Dat is hier niet gebeurd. Het gebied dreigt nu te veranderen van woongebied in havengebied.

V Toekomstig aantal fietsers is bekend, hoeveel voetgangers worden er verwacht?

A Dit is lastiger meten en voorspellen, maar we verwachten 500 voetgangers per dag.

V Wat is het huidige aantal fietsers?

A Binnenkort worden tellingen verricht, zodat daarna weer actuele getallen beschikbaar zijn. We hebben wel verouderde cijfers uit 2019, toen werden er zo'n 8.100 fietsers per dag op de Van Eesterenlaan geteld, zo'n 5.700 op de Verbindingsdam en circa 3.300 op de Fred Petterbaan.

V Zijn elders in de stad vergelijkbare drukke plekken?

A Bijvoorbeeld achter CS (21.000 in 2023), de Sarpathistraat (22.600 in 2024) en de Berlagebrug (30.000 in 2024).

Cijfers over aantallen fietsers (verkeerstellingen) zijn openbaar en te bekijken op Basec 2.0

V Wat wordt allemaal verstaan onder 'kruispunt'? Is dat bijvoorbeeld ook waar een parkeergarage-uitrit uitkomt op de weg?

A Ja, ook daar wordt naar gekeken.

V Knelpunt: KNSM-eiland is een druk eiland met veel soorten verkeerdeelnemers en er zijn slechts twee in-/uitgangen om al dat verkeer te verwerken. In rapport van Commissie D'Hooghe (2020) staat dit al vermeld als belangrijk(ste) knelpunt.

A We herkennen dat het Azartplein een complex verkeersknelpunt wordt. Daar zal de nodigde aandacht aan worden gegeven

R Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied zet zich in voor behoud van de hoofdfunctie van het Oostelijk Havengebied: wonen. De leden en gelijkgestemden menen, dat realisatie van project Oostbrug leidt tot het ontstaan van een binnenhaven wat bijdraagt aan industrialisatie en niet aan wonen.

V Volgens Alexander D'Hooghe zou een brugverbinding tussen Noord en Oost alleen succesvol kunnen zijn met een brug over de IJhaven. Is er budget, en verruiming daarvan mogelijk, voor andere oplossingen dan een brug?

A Voor de routes naar de Oostbrug in Oost is budget beschikbaar. Om de Oostbrug goed bereikbaar te maken onderzoeken we of bestaande wegen kunnen worden aangepast om het extra fietsverkeer aan te kunnen. Alleen als dat niet mogelijk blijkt, ontstaat er een nieuwe situatie en zouden we in overleg met het bestuur een andere oplossing alsnog kunnen heroverwegen. Maar daar is nu geen sprake van en er is dus ook geen extra budget beschikbaar voor andere oplossingen, zoals een IJhavenvariant.

Gesprekken bij thematafels in Noord en Oost

Er zijn verschillende thematafels ingericht waar bewoners naartoe kunnen om in gesprek te gaan met mensen van de gemeente, of met een van de partners. Gesprekken vinden individueel plaats of in groepjes over het betreffende onderwerp. Hieronder een weergave van waarover zoal werd gesproken in Noord (28/01) en Oost (29/01).

Water

- **Noord:**
  - Aantal beweegbare brugdelen: dit worden er twee, aan de twee kanten naast de hoofdoverspanning. Die hoofdoverspanning is hoog genoeg om het grootste gedeelte van de beroepsvaart te laten passeren. De twee beweegbare bruggen zijn bedoeld voor het recreatieverkeer, de staandemastroute en het bijzonder transport;
  - Zeilen: zeilers zijn benieuwd naar de herinrichting op het water, de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers benadrukt belang van veilig kunnen liggen voor zeilers en de wenselijkheid van een strekdam;
  - De meeste bewoners zijn vooral bezig met fietsen naar en over de brug en minder met de veranderingen op het water en wat dat betekent voor de scheepvaart;
  - Een bewoner bij deze thematafel zegt nu geen overlast te ervaren en ervan uit te gaan, dat dit niet zal veranderen met de komst van de brug en de wijzigingen op het water.
- **Oost:**
  - Aanleg haven: diverse aanwezigen zijn hiertegen;
  - Extra ligplaatsen: effect op veiligheid woonboten, zorg over uitstoot van grote binnenvaartschepen van 135 meter, ligplaatsen en brug kunnen wat betreft een bewoner losgekoppeld worden: brug kan worden gerealiseerd zonder dat ook extra ligplaatsen worden gerealiseerd;
  - Huidige ligplaatsen Sumatrakade: verzoek om meer informatie over de toekomstige situatie van de huidige ligplaatsen, blijven die daar, zorg over geluid, licht, zicht;
  - Bewoners: in hoeverre wordt rekening gehouden met de effecten van de plannen (o.a. van extra ligplaatsen) op bewoners;
  - Veiligheid vaarverkeer.

Techniek en ontwerp

- **Noord:**
  - De snelheid van fietsers, die vanaf de brug komen
  - De wens voor voorspelbaarheid met betrekking tot het opengaan van de brug;
  - De voorgenomen onderzoeken: ter inzage ligt op de tafel een overzicht met de te onderzoeken onderwerpen, de criteria en of het onderzoek kwalitatief of kwantitatief is;
  - Het mogelijk maken versus uitsluiten: de wens is om met de constructie zoveel mogelijk opties mogelijk te maken en niet op voorhand al zaken (zoals OV over de Oostbrug) uit te sluiten;
  - Idee: Station Muiderpoort koppelen aan Oostbrug, via monorail van Muiderpoort naar Noord en vice versa, zou goedkopere oplossing zijn dan metro, kan met stalen constructie dus oogt niet massief, voorbeelden zijn te vinden in o.a. Duitsland (Schwebebahn in Wuppertal) en moderne varianten in China.
- **Oost:**
  - Idee: lager aanlanden (soort tunnel de kade in);
  - Geluidoverlast: bewoner vreest voor nachtrust, omdat in de woningen aan de Sumatrakade alle vertrekken aan de voorkant zijn, ook de slaapkamers. Geluid draagt ver over water en ‘getingel’ als brug open is, is storend. Schrale troost is, dat de Oostbrug ’s nachts niet vaak open zal gaan, omdat dan veel minder hoge schepen passeren dan overdag;
  - Zorg over helling van de brug en ‘slinger’ in de brug. “Kom ik fietsend tegen de brug op?

Hulp bij inspraak, Juridisch planologisch

- **Noord:**
  - Deze thematafel is niet druk bezocht.
- **Oost:**
  - Convenant, vaststellingsovereenkomst: diverse bewoners vinden dat de afspraken tussen gemeente, haven en bewoners worden doorkruist door de plannen voor de Oostbrug, met name het nautisch programma. Denk aan strekdam, ligplaatsen, verplaatsen duwbakken;
  - Haven: ook bij deze tafel wordt onvrede geuit, dat het karakter van het gebied verandert van voornamelijk woongebied naar gebied met (binnen)haven (industrialisatie);
  - Inspraak: mogelijkheden toegelicht.

Noord

- **Johan van Hasseltzone, Hamerkwartier:**
  - Nieuwbouwwoningen: 6.500 woningen (15.000 tot 20.000 nieuwe bewoners), plus bedrijvigheid en overige voorzieningen (o.a. sport), verdeling is 30% sociale huur, 40% middensegment huur/koop, 30% vrije sector koop, hoge dichtheid door hoge hoogbouw met name in het centrale deel van het gebied en langs de randen wat lagere hoogbouw;
  - Verzoek: ontwerpen met gevoel voor esthetiek en kunst;
  - In contact met het IJ: open groen langs het IJ om te verblijven, wandelen enzovoort;
  - Wens: behoud van bedrijvigheid in Hamerkwartier;
  - Aansluiting Oostbrug op de Johan van Hasseltzone: op welke manier is nu nog niet bekend, voor een goede aansluiting van de brug op het land werken beide projecten nauw samen;
  - Klankbordgroep Johan van Hasseltzone/Hamerkwartier: aantal bezoekers heeft zich hiervoor aangemeld.

Oost

- **Routes van en naar de brug in het Oostelijk Havengebied/Oost:**
  - Stromen fietsverkeer: veel aanwezigen hebben nog geen vertrouwen in een goede afwikkeling van het fietsverkeer over de bestaande wegen, ook niet als deze verbreed worden. Zij maken zich zorgen over de knelpunten (o.a. Fred Petterbaan, uitritten parkeergarages en kruising C. van Eesterenlaan), ook bij andere thematafels worden hierover vragen gesteld en geeft men aan hierop niet gerust te zijn;
  - Geleidelijk drukker: belangrijk om te zorgen dat niets onmogelijk wordt gemaakt, maar dat wil niet zeggen dat ook alles meteen vanaf het begin moet, maatregelen kunnen gefaseerd worden ingevoerd. Immers het eindbeeld van 25.000 fietsers zal pas actueel zijn, als het Hamerkwartier herontwikkeld is;
  - Azartplein: zorg over veiligheid op steeds drukker wordende locatie met veel verschillende weggebruikers, zoals voetgangers, (elektrische) fietsers, auto, OV, die binnen de bestaande infrastructuur hun route moeten vervolgen;
  - Openstand: zorg over het bedienschema van de Oostbrug, gevreesd wordt dat de brug vaak open staat en fietsers/voetgangers dus vaak zullen moeten wachten. En dat als de brug weer dicht is, zal veel opgehoopt fietsverkeer ontstaan, wat in potentie gevaarlijke situaties kan opleveren;
  - Verbeteren bestaande verbindingen: ook al staat de komst van de Oostbrug vast, de vraag blijft toch gesteld worden of de brug doorgaat als blijkt dat inpassen in bestaande infrastructuur niet op een goede manier lukt. De gemeente geeft aan dat de aanleg van de brug al is besloten en dat er tegelijkertijd wordt onderzocht hoe de bestaande wegen kunnen worden aangepast.



Figuur 9. Na afloop van de presentatie konden aanwezigen in gesprek met medewerkers van de gemeente.

Algemeen, overige zaken

- **Noord:**
  - Mobiliteit tot 2034: toegankelijk OV – van metro naar pont – zolang brug er nog niet is, Oostveer intensiveren;
  - Locatie Oostbrug: waarom hier en niet bij CS;
  - Brug versus tunnel: in Rotterdam gaan voetgangers en fietsers door Maastunnel;
  - Aanrijdroutes fietsers: aansluiting op Johan van Hasseltweg, in de NRD staan varianten, afhankelijk van hoe ver landinwaarts de brug aanlandt;
  - Aandachtspunt: aansluiting Oostbrug op Oranjewerf (deze verdwijnt, er komen woningen) zodanig dat fietser niet enorm ver moet omrijden, over Nieuwe Haven;
  - Aandachtspunt communicatie: voorkomen van jargon, begrijpelijk Nederlands gebruiken in de presentatie. Ook in gesprekken, houdt rekening met mensen met een fysieke beperking.

- **Oost:**
  - NRD: veel gesproken over de NRD en het belang van zienswijzen indienen, beschikbare exemplaren zijn meegenomen om thuis te lezen;
  - Sloop: er worden géén gebouwen/woningen gesloopt om Oostbrug te kunnen bouwen;
  - Overlast: er is zorg over jarenlange overlast tijdens de bouwperiode (o.a. lawaai), bewoners van de Sumatrakade kunnen zich niet terugtrekken aan de achterkant van hun woning omdat alle vertrekken aan de voorkant zijn;
  - Voordelen van de pont: binnen sta je droog en het kost minder inspanning dan fietsen over een steile brug.
  - Tunnel: Zou een tunnel niet beter zijn? Door commissie D'Hooghe is een brug geadviseerd. Er wordt toegelicht waarom en ook waar dat in de NRD eventueel nog is terug te lezen.

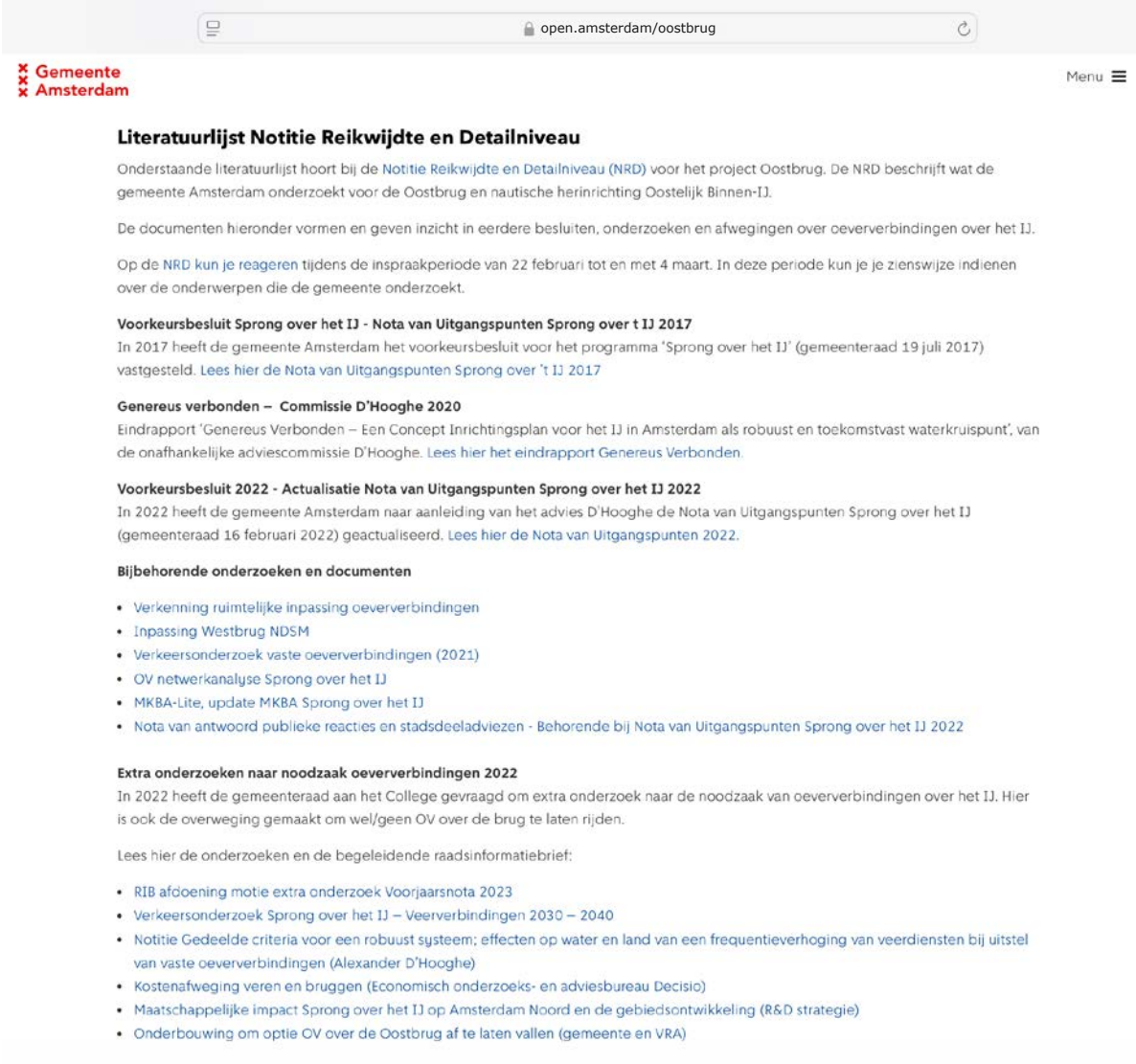
Informatie en contact

Informatie

- amsterdam.nl/oostbrug.
- amsterdam.nl/sprongoverhetij.
- amsterdam.nl/routesoostbrug.
- NRD inzien bij het loket van stadsdeel Noord, Buikslotermeerplein 2000 en stadsdeel Oost, Oranje-Vrijstaatplein 2 (werkdagen 09:00 - 17:00 uur).
- Uitgevoerde onderzoeken en participatieverslagen zijn te vinden in het participatiedossier Oostbrug op open.amsterdam/oostbrug.

Contact

- oostbrug@amsterdam.nl.
  U kunt ook een mail sturen met uw telefoonnummer en het verzoek om een gesprek.



Figuur 10. In het participatiedossier Oostbrug op Open Amsterdam zijn eerdere besluiten, onderzoeken en afwegingen over de oeververbindingen over het IJ te bekijken.

Gemeente
Amsterdam

ONT2026097