Verslag van het webinar voor vaarweggebruikers over de Oostbrug

Gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam en ORAM – Ondernemend Nederland

Op maandag 30 januari 2025 organiseerde de gemeente Amsterdam samen met Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam en ORAM – Ondernemend Amsterdam een webinar over de Oostbrug. Eveline Haeck (omgevingsmanager gemeente Amsterdam) en Chris Beumer (Rijkswaterstaat) gaven uitleg over de plannen, de inrichting van het Oostelijk Binnen IJ en de bediening van de brug.

Inleiding

Eveline Haeck opent het webinar en heet alle deelnemers welkom. Ze legt uit dat het webinar bedoeld is om vooral informatie te geven over de Oostbrug en het vervolgproces. Omdat er veel deelnemers zijn, staan beeld en geluid uit. Vragen kunnen via de chat worden gesteld.

Het webinar wordt opgenomen en het verslag wordt gedeeld via open.amsterdam/oostbrug. Daarnaast worden belangstellenden uitgenodigd om deel te nemen aan gesprekstafels over het gebruik van de vaarweg. Dat kan door haar een email te sturen: oostbrug@amsterdam.nl

Programma

- De uitgangspunten die opgesteld zijn voor de Oostbrug.
- De inrichting van het Oostelijk Binnen-IJ.
- De bediening van de brug.
- Het vervolg en hoe mensen geïnformeerd en betrokken kunnen worden.

Waarom een brug over het IJ?

We beginnen met een filmpje dat u kunt bekijken door hierop te klikken. Het filmpje is gemaakt door studenten, in samenwerking met de gemeente, over de toekomstige plannen voor het IJ in Amsterdam. Er wordt verteld dat de stad groeit, en het verkeer over het IJ steeds drukker wordt. Dagelijks maken 70.000 mensen gebruik van de pont. In de toekomst worden dat er nog meer. Daarom worden er meer en grotere ponten ingezet, maar dat is niet genoeg.

In de komende 30 jaar worden er 120.000 nieuwe woningen rond het IJ gebouwd. Ook komen er nieuwe bedrijven, zoals een groot conferentiecentrum. Dit betekent dat nog meer mensen het IJ moeten oversteken. Er worden verschillende oplossingen onderzocht, zoals een tunnel bij het Centraal Station, een kabelbaan en bruggen. De Oostbrug is een belangrijke stap om Amsterdam Noord beter bereikbaar te maken.

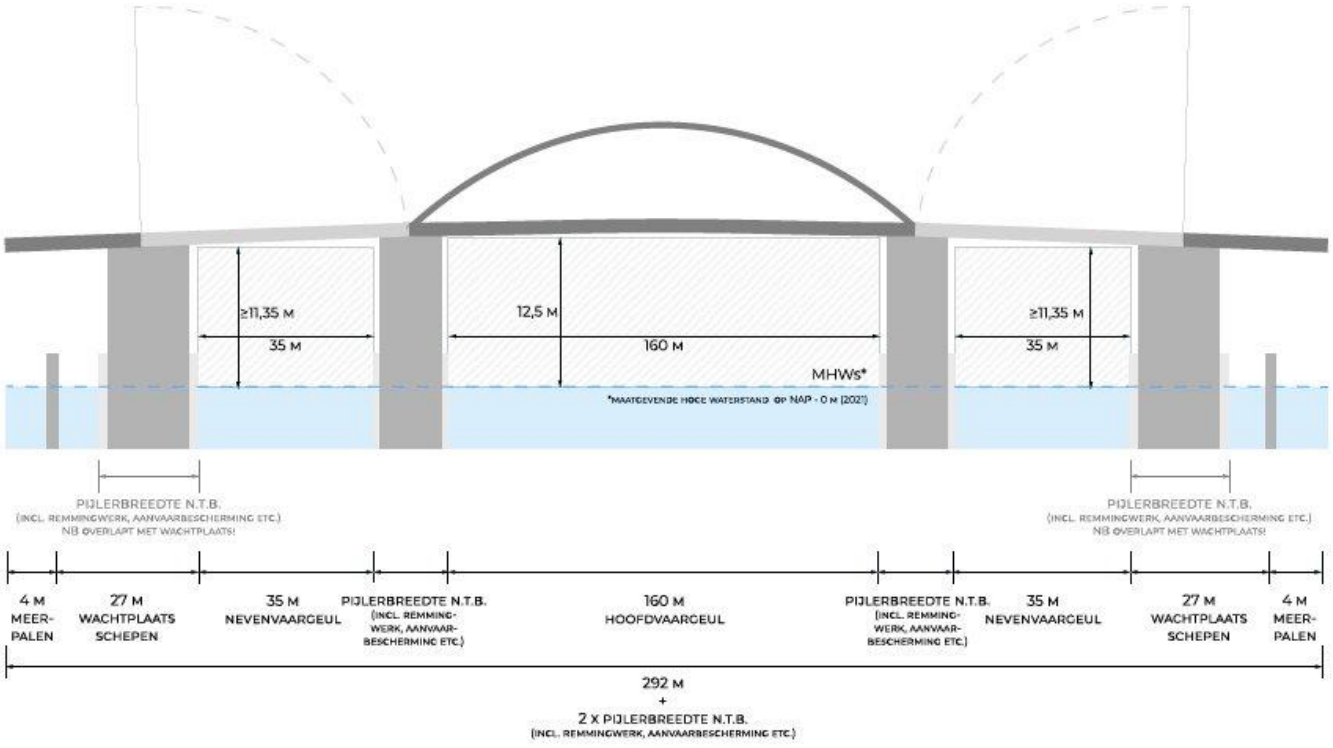
Uitgangspunten van de Oostbrug

De uitgangspunten van de Oostbrug zijn vastgesteld in de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ in 2022 onder leiding van Alexander D'Hooghe. Deze uitgangspunten zijn:

- **Fiets- en voetgangersbrug**: geen auto's of openbaar vervoer.

- **Breedte**: minimaal 12 meter.
- **Locatie**: de brug verbindt het Hamerkwartier in stadsdeel Noord (noordzijde IJ) met het Oostelijk Havengebied, stadsdeel Oost (zuidzijde IJ).
- **Helling**: gemiddeld 2,7%, zodat de brug goed toegankelijk blijft.
- **Doorvaarthoogte**:
    - Vaste doorvaarthoogte van 12,5 meter +NAP voor binnenvaartschepen.
    - Twee beweegbare delen met een minimale doorvaarthoogte van 11,35 meter +NAP.
- **Vaargeulen**:
    - Hoofdvaargeul van 160 meter breed.
    - Nevengeulen van 35 meter breed.

Een afbeelding in de presentatie toont de doorsnede van de brug:



Planning en vervolgstappen

De gemeente werkt nu de uitgangspunten verder uit. De planning is als volgt:

1. **2026**: definitiebesluit over de Oostbrug.
2. **2027: u**itvoeringsbesluit.
3. **2031**: start bouw van de brug.
4. **2034 (op zijn vroegst)**: de brug is klaar voor gebruik.

Naast de technische uitwerking start de gemeente ook de juridische en planologische procedure om de bouw van de brug mogelijk te maken. Tegelijkertijd wordt er met zoveel mogelijk belanghebbenden gesproken over de impact van de brug op de omgeving, de aanlanding en het gebruik en de inrichting van het water.

Dit is een voortdurend participatieproces, waarbij verschillende gesprekstafels worden georganiseerd. Speciaal voor vaarweggebruikers komt er een aparte gesprekstafel om hun input te verzamelen.

Inrichting en bediening van de brug

Chris Beumer geeft een toelichting op de inrichting van het Oostelijk Binnen IJ en de gevolgen van de brug voor de vaarweg.

Omdat de Oostbrug wordt gebouwd, moet de omgeving worden aangepast. Dit betekent:

- een herinrichting van de vaarroute om de doorvaart soepel te laten verlopen;
- extra wacht- en ligplaatsen voor schepen;
- een veilige en efficiënte inrichting van het IJ, afgestemd op de Westbrug.

Rijkswaterstaat werkt hierbij samen met Port of Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer en andere nautische partijen. Er wordt onderzocht hoe de brug het beste kan worden ingepast en hoe scheepvaartverkeer veilig kan blijven doorstromen.

Verschillende ontwerpopties

Er zijn meerdere ontwerpvarianten in onderzoek, bijvoorbeeld:

- een rechte aanbrug of een aanbrug met een lichte bocht;
- verschillende opties voor wachtplaatsen en ligplaatsen voor schepen.

De exacte invulling is nog niet bepaald. Het doel is een veilig en overzichtelijk vaarwegbeeld.

Nautische gebruikers worden uitgenodigd om mee te denken over deze plannen, bijvoorbeeld over de inrichting van de wachtplaatsen voor recreatievaart, de plaatsing van informatievoorziening en/of de doorvaartmogelijkheden.

Chris Beumer bespreekt ook hoe de brug wordt ingepast in de vaarroute en hoe deze bediend wordt:

- aanpassing van het Oostelijk Binnen IJ: de vaargeulen en de nautische functies worden aangepast;
- de Oostbrug moet 24/7 worden bediend;
- bediening op afstand door RWS conform landelijke brug en sluisstandaard (LBS);

- geen gelijktijdige bediening van de 2 vallen;
- afgestemd op Oranjesluizen, Schellingwouderbrug en toekomstige Westbrug (blauwe golf);
- integratie in scheepvaartverkeersbegeleiding;
- rekening houden met Basisvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN);
- duidelijkheid & voorspelbaarheid.

Hoe vaak gaat de brug open?

- Overdag wordt de brug per richting 1 tot 2 keer per uur geopend.
- Op drukke momenten, zoals in het vaarseizoen en op feestdagen, kan dit vaker nodig zijn.
- Voor de nacht wordt een aangepaste regeling onderzocht, waarbij de brug mogelijk op aanbod opent. Gezien het lager scheepvaartaanbod, zijn er ‘s nachts minder openingen nodig.

Er wordt rekening gehouden met piekmomenten in de scheepvaart, denk aan drukke dagen in de zomer en feestdagen zoals Hemelvaart. Op deze momenten kan het aanbod aan schepen zo hoog zijn dat twee openingen per uur per richting noodzakelijk zijn.

Om wachttijden te beperken, worden er beschutte wachtplaatsen ingericht en komt er duidelijke informatievoorziening voor schippers.

Welke schepen hebben een brugopening nodig?

De meeste schepen kunnen onder het vaste deel van de brug doorvaren, maar bepaalde typen schepen hebben een brugopening nodig. Dit geldt voor:

- hoge zeilboten (boven 12,5 meter);
- de bruine vloot (grote traditionele schepen, zoals klippers en tjalken);
- bepaalde beroepsvaartschepen met uitzonderlijk hoge lading.

Uit metingen blijkt dat het aantal beroepsvaartschepen dat een opening nodig heeft, relatief klein is. Veruit de meeste beroepsschepen kunnen onder de vaste brugdoorgang doorvaren.

De exacte bediening hangt af van het ontwerp van de brug en de indeling van de vaarroute. Bijvoorbeeld: als de wachtplaatsen onvoldoende beschutting bieden, moeten schepen eerder door de brug kunnen varen om opstoppingen te voorkomen.

Samenwerking en besluitvorming

De bediening van de Oostbrug wordt een taak van Rijkswaterstaat en wordt afgestemd met andere nautische partijen, zoals Port of Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer. Het bedienregime wordt uiteindelijk vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Daarnaast wordt onderzocht of een spitsregime nodig is voor het landverkeer. Dit betekent dat er mogelijk minder brugopeningen plaatsvinden tijdens de spitsuren, om fietsers en voetgangers zo min mogelijk te hinderen.

Voor de scheepvaart is een dubbele spitsregeling op zowel de Oostbrug als de Schellingwoudebrug niet in lijn met de doelstellingen t.b.v. veilige en vlotte scheepvaartverkeersafwikkeling.

Vragen uit de chat

Tijdens het webinar stelden deelnemers verschillende vragen. Hieronder een overzicht:

Is het mogelijk om twee bedienaars in te zetten voor de Oostbrug, aangezien in 2034 alle bruggen op afstand worden bediend?

Voor de bediening van de Oostbrug geldt dat het in feite twee bruggen zijn (de twee beweegbare delen). Dit betekent dat er ook twee bedienplekken nodig zijn. Afhankelijk van de werkbelasting van de bedienaar kan de brug door één of twee operators worden bediend. Dit wordt nader onderzocht in de verdere uitwerking van het bedieningsproces.

Sluit de hoogte van het vaste deel van de Oostbrug aan op de brughoogtes van het Amsterdam-Rijnkanaal?

De brughoogtes van het Amsterdam-Rijnkanaal zijn lager dan de Oostbrug. De Oostbrug wordt met een doorvaarthoogte van 12,5 meter ten opzichte van NAP gerealiseerd. En de bruggen in het Amsterdam-Rijnkanaal zijn tenminste 9,10 meter ten opzichte van NAP.

Het beschikbaar houden van de route langs de Surinamekade tijdens de bouw

De voorkeur wordt uitgesproken om eerst het hoge gedeelte van de brug aan te leggen, zodat de route langs de Surinamekade beschikbaar blijft. Als de bouw in omgekeerde volgorde gebeurt, zou deze route worden geblokkeerd.

Dit is vooral een aandachtspunt voor de gesprekstafels, waar verder wordt gesproken over de bouwplanning en mogelijke hinder voor de scheepvaart.

Het streven is om de hinder zoveel mogelijk te beperken tijdens de bouw.

Waarom is de symmetrie van het vaarwater, Oostbrug en Westbrug van belang?

De ligging en inrichting van een brug beïnvloeden hoe schippers de vaarweg ervaren. Hoewel veel bruggen in Nederland van elkaar verschillen, toont onderzoek aan dat een voorspelbaar vaarwegbeeld bijdraagt aan de veiligheid. Schippers hebben baat bij consistentie in het vaarwegbeeld. Hoe minder onverwachte elementen, hoe veiliger en overzichtelijker de route. Dit is vooral van belang op het IJ, waar veel verkeer is, zowel recreatief als beroepsmatig.

Omdat het IJ een druk en complex vaargebied is, helpt een spiegeling van de Oostbrug en Westbrug om een rustig en voorspelbaar vaarbeeld te creëren. Dit draagt bij aan de nautische veiligheid.

In hoeverre is er rekening gehouden bij het creëren van een binnenhaven aan de Surinamekade met een toename aan vaarbelevingen in de doorgaande vaarroutes?

Hoeveel ligplaatsen er aan de zuidkant van een strekdam worden gerealiseerd, is nog onzeker en zijn we nog aan het uitwerken. De invaaropening ligt niet op het kruispunt.

Afsluiting

Eveline Haeck sluit het webinar af met een dankwoord aan alle deelnemers. Ze benadrukt dat verdere informatie en updates te vinden is op open.amsterdam/oostbrug en dat men wordt uitgenodigd om deel te nemen aan de gesprekstafel over het gebruik van de vaarweg door een email te sturen naar oostbrug@amsterdam.nl