# Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur

Invullen door directie:

| | |
|---|---|
| Onderwerp adviesaanvraag: | Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Oostbrug - nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ |
| Portefeuille: | Ruimtelijke Ordening en Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit |
| Directie: | Ruimte & Duurzaamheid, Verkeer & Openbare Ruimte |
| Datum behandeling staf WH | n.t.b. |
| Datum adviesaanvraag: | Donderdag 8 januari 2026 |
| Deadline ontvangst advies: | Woensdag 4 maart 2026 |
| Advies mailen naar: | e.j.hetebrij@amsterdam.nl |
| Meegestuurde stukken: | Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Oostbrug - nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ |
| Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden? | Ja, besproken, in (integrale) staf 30/06/2025, 'DB-Special' (15/01/2026) en gezamenlijke technische sessie voor de stadsdeelcommissies (03/02/2026) + reguliere ambtelijke afstemming |

Invullen door stadsdeel:

| | |
|---|---|
| Stadsdeel: | Oost |
| Procesbegeleider: | Armando Kiwiet |
| Datum weekstart/staf: | maandag 26 januari 2026 |
| Datum stadsdeelcommissie: | dinsdag 10 februari 2026 (bespreking), dinsdag 17 februari (besluitvorming) 2026 |
| Datum dagelijks bestuur: | Dinsdag 3 of 10 maart 2026 |
| Registratienr. (optioneel): | … |

Over gevraagde adviezen: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 12, lid 1) betrekt college en BM het DB bij voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op taken en bevoegdheden van DB of DB een rol krijgt in uitvoering van die kaders, of
- (art. 12, lid 2) als college of BM voornemens is over stedelijke kaders besluit te nemen of voornemens is ander besluit te nemen waarbij belangen van een of meer stadsdelen zijn betrokken, in ieder geval bij vaststellen van bestemmingsplannen, wint college of BM bij DB advies in.

DB legt deze adviezen voor aan SDC (art. 19).

Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5) Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

## Adviesvraag college

*Formuleer hier de vraag aan het dagelijks bestuur*

Voor de Oostbrug en de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ is een wijziging van het Omgevingsplan nodig. In de komende jaren wordt de juridisch planologische procedure gevoerd voor de aanleg van de Oostbrug en de verplaatsing en realisatie van nautische functies in het gebied. Naast een planologisch besluit is voor de uitvoering van het project ook een definitie- en uitvoeringsbesluit nodig van de Raad in het kader van het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI). In het kader van die procedure wordt het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost gevraagd om een advies uit te brengen op ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oostbrug - nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ.

*Omgevingseffectrapport (OER) en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)*

Het realiseren van de Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ is een groot project met veel invloed op de omgeving. Denk bijvoorbeeld aan de effecten op verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur, veiligheid

en leefbaarheid. Om deze effecten goed in kaart te brengen, maken wij een Omgevingseffectrapport (OER). Dit rapport geeft inzicht in de gevolgen van de plannen en helpt bij het maken van een zorgvuldige keuze voor de beste variant van de Oostbrug, inclusief de nautische inpassing. Deze keuze werkt door in de planologische procedure en het definitiebesluit dat de raad over het project neemt. Het concept-OER zal dan ook gebruikt worden ter onderbouwing van het definitiebesluit.

De eerste stap om het OER te maken, is het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In de NRD staat welke plannen en varianten voor de Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ worden onderzocht en welke varianten zijn afgevallen. Ook staat in de NRD welke onderwerpen belangrijk zijn voor het OER, hoe we de onderzoeken willen doen en hoe gedetailleerd de onderzoeken worden uitgevoerd. Met de NRD leggen we de basis voor een transparant en zorgvuldig proces.

*Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Oostbrug – nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ*
Amsterdam groeit en verandert. Het wordt steeds drukker in de stad, op het water en in de regio. Om deze groei in goede banen te leiden, werkt de gemeente Amsterdam samen met andere partijen aan plannen voor een betere bereikbaarheid en een toekomstbestendige inrichting van het IJ. Dit is het programma Sprong over het IJ waarvoor de raad in 2022 de geactualiseerde Nota van Uitgangspunten heeft vastgesteld. Het project Oostbrug is het eerste grote project uit het programma Sprong over het IJ waarvoor de uitvoering concreet wordt voorbereid.

Onderwerp van studie van project Oostbrug is een fiets- en voetgangersbrug die Amsterdam-Noord verbindt met Amsterdam-Oost. Er is inmiddels een gezamenlijke keuze gemaakt voor de uitgangspunten van een brugontwerp door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam/Centraal Nautisch Beheer, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam. Hier horen ook bij de te verplaatsen functies op het IJ en nieuwe nautische functies door de komst van de brug. Ook onderzoekt Amsterdam samen met nautische partijen op welke manier nieuwe lig- of rustplaatsen gerealiseerd kunnen worden bij de Oostbrug.

*Te onderzoeken varianten brugontwerp en nautisch programma*
De Oostbrug wordt onderzocht in 2 varianten, waarbij de verschillen liggen in de aansluiting op Noord. In Noord wordt gekeken naar een diepe of korte aanlanding, terwijl in Oost een aanlanding op de kade wordt onderzocht. Een eerdere optie voor een aanlanding op de kade van de Johan van Hasseltweg is niet verder uitgewerkt vanwege verkeerskundige en stedenbouwkundige bezwaren.

Het ontwerp van de brug bestaat uit vijf delen: een noordelijke aanbrug, een beweegbaar brugdeel aan de noordzijde, een vaste hoofdoverspanning van 160 meter breed en 12,5 meter hoog, een beweegbaar brugdeel aan de zuidzijde en een zuidelijke aanbrug. Beide beweegbare delen hebben een doorvaartbreedte van 35 meter en een onbeperkte doorvaarthoogte bij opening. De brug is bedoeld voor voetgangers, fietsers, bromfietsers en hulpdiensten.

Het nautisch programma op het Oostelijk Binnen-IJ wordt aangepast vanwege de komst van de brug. Dit omvat nieuwe functies zoals wachtplaatsen voor schepen, verplaatsing van bestaande functies en nieuwe ligplaatsen. Voor een aantal nautische functies, zoals ligplaatsen en de maatregelen voor een nautisch coherente vaarweg, worden verschillende varianten onderzocht en in de NRD beschreven. Daarnaast worden bestaande nautische functies, zoals wachtplaatsen voor de Oranjesluizen en kegelschepen aan de sliksteiger en ligplaatsen voor duwbakken, verplaatst vanwege het verleggen van de vaargeul als gevolg van de brug.

*Inspraak en participatie*
De NRD ligt van 22 januari t/m 4 maart 2026 ter inzage voor inspraak. Iedereen kan over de NRD en de opzet van het milieuonderzoek een mening geven. De NRD wordt gelijktijdig ter advisering voorgelegd aan de wettelijke adviseurs en aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage .

Tijdens de inspraakperiode van de NRD vraagt de gemeente ook advies aan de stadsdelen Oost en Noord. Daarnaast wordt een tweetal informatiebijeenkomsten georganiseerd (1 in Noord en 1 in Oost), waarin

belanghebbenden geïnformeerd worden over de inhoud en het proces van (inspraak op) de NRD.

Voor de Oostbrug is een groot aantal gesprekstafels met bewoners en ondernemers georganiseerd. Belangrijke thema's zijn onder meer de aanlandingen, de inrichting van het Oostelijk Binnen-IJ en de ruimtelijke kwaliteit van de Oostbrug. Ook is een gesprekstafel georganiseerd over de juridisch-planologische procedures. Van de opbrengst van alle bijeenkomsten wordt een participatieverslag gemaakt dat onderdeel is van de besluitvorming over het definitiebesluit Oostbrug en uiteindelijk het besluit over het wijzigen van het omgevingsplan.

Adviesvraag
Het DB wordt gevraagd om advies uit te brengen over de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oostbrug - nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ.

Conceptadvies DB
*Het dagelijks bestuur formuleert hier – indien van toepassing – voor de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies*

Het dagelijks bestuur is verheugd met de volgende stap die wordt gezet ten behoeve van de realisatie van een nieuwe verbinding over het IJ en heeft met belangstelling kennisgenomen van de Nota Reikwijdte en Detailniveau Oostbrug (NRD).

Oostbrug
Ten aanzien van de fysieke inpassing van de aanlanding van de Oostburg op het Azartplein is het dagelijks bestuur tevreden met de enige optie die is overgebleven (aanlanding op de kade). Wel blijft het dagelijks bestuur aandacht vragen voor de verbinding met het bestaande fietsnetwerk. De brug en de toeleidende routes richtten zich nu vooral op het sluiten van de binnenste fietsring via onder andere de Czaar Peterstraat. Het dagelijks bestuur voorziet echter ook een toename van fietsverkeer wat zich van- of naar de brug verplaatst vanuit het stadsdeel zelf via de C. van Eesterenlaan en Molukkenstraat. Deze route is momenteel niet ingericht op intensiever gebruik. Als onderdeel van de vervolgstappen vraagt het dagelijks bestuur met klem de route via C. van Eesterenlaan en Molukkenstraat toe te voegen aan de scope van het project toeleidende routes.

Als toevoeging op de genoemde doelen voor de Oostbrug zoals genoemd op pagina 19 van de NRD wil het dagelijks bestuur oproepen om ook de borging van de "sociale veiligheid", en daarbij vooral vanuit het vrouwelijk perspectief, als expliciete doelstelling op te nemen. Het vrouwelijk perspectief en het gevoel van sociale (on-)veiligheid in de openbare ruimte is een actueel thema wat niet mag worden vergeten bij nieuw aan te leggen infrastructuur. Er hebben recent voor dit doel veel buurtschouwen plaatsgevonden in de openbare ruimte. Wij roepen het college op om de aanbevelingen mee te nemen in het ontwerp van de bruggen. Dit omdat veel bruggen als sociaal onveilig door vrouwen worden aangemerkt.

Ook vraagt het dagelijks bestuur aandacht voor het borgen van de toegankelijkheid van de brug. Aangezien de brug ook bedoeld is voor voetgangers is het van belang ook rekening te houden met mensen in een rolstoel, scootmobiels, kinderwagens en andere modaliteiten. De brug wordt een belangrijke nieuwe stadsverbinding: iedereen moet hier gebruik van kunnen maken. In het kader van toegankelijkheid én verkeersveiligheid vraagt het dagelijks bestuur ook aandacht voor de gladheidsbestrijding op de brug bij winterse omstandigheden. Door de hoogte, open verbinding over het water en de wind worden (hoge) bruggen sneller glad dan het aansluitende maaiveld. Dit ervaren we al bij de Nesciobrug en is lastig te bestrijden. De Nesciobrug staat nu bekend als de gladste brug van Amsterdam. Daarom verzoeken we om de gladheidsbestrijding expliciet onderdeel te maken van de ontwerpopgave van de brug en hier in het ontwerp rekening mee te houden, door bijvoorbeeld onderzoek te laten doen naar eventuele alternatieve vormen van gladheidsbestrijding.

Het dagelijks bestuur heeft kennisgenomen van de in 2022 uitgevoerde onderzoeken naar de noodzaak van oeververbindingen over het IJ. Daarin is samen met de Vervoerregio Amsterdam indertijd onderzocht wat de gevolgen zijn van wel of geen openbaar vervoer (OV) over de Oostbrug. In geval van OV over de Oostbrug zouden in 2032 circa 11.000 en in 2040 circa 13.000 OV-reizigers per dag hier gebruik van maken. Het betreft zowel nieuwe als bestaande reizigers waarbij veel reizigers de voorkeur geven aan OV over de brug in plaats van aan de Noord/Zuidlijn. Overwegingen bij dit scenario zijn dat de kosten van een Oostbrug mét OV ongeveer 2,5 keer zo hoog zijn als voor een

fietsbrug. Onder andere hierom is dit scenario ter zijde geschoven. Bij de huidige variant die in de NRD voorligt is sprake van een brug die geschikt is voor alle voertuigen die op de pont mogen: voetgangers, fietsers (incl. e-bikes), bromfietsers (incl. snorfietsen en speed pedelecs) en gehandicaptenvoertuigen. Daarnaast wordt in de NRD expliciet vermeldt dat de brug ook toegankelijk is voor nood- en hulpdiensten. Dat maakt dat de brug in dimensionering en draagkracht geschikt moet zijn voor zwaardere en grotere gemotoriseerde voertuigen en dat deze voertuigen op een veilige manier de overige gebruikers moeten kunnen passeren. De overweging dat een brug die ook geschikt is voor OV 2,5 keer zo duur is als een brug die enkel geschikt is voor fietsers en voetgangers lijkt in dit nieuwe scenario niet meer op te gaan. Het dagelijks bestuur wil benadrukken dat het geen vertraging wil veroorzaken in de te nemen vervolgstappen om tot realisatie van de Oostbrug te komen, maar is wel benieuwd of op hoofdlijnen geschetst kan worden wat het verschil zou zijn tussen de huidige ramingen en ramingen voor een brug waar ook een OV-verbinding op kan meerijden.

Nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ

Net zoals aangegeven in het advies van het dagelijks bestuur op de geactualiseerde Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ (2022) vragen wij wederom aandacht voor de positie van de bewoners van het Oostelijk Havengebied en de wenselijkheid van ligplaatsen aan Suriname- en Sumatrakade. In het Oostelijk Havengebied zijn namelijk in het verleden spanningen ontstaan tussen de functies van het water (haven) en het land (wonen). Deze functies zijn vastgelegd in het Bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord en de Watervisie Amsterdam 2040 (vastgesteld in september 2016), als ook in de voorafgaande Watervisie Amsterdam, maar bij de transformatie van het havengebied naar woongebied van het KNSM eiland is destijds vanuit de stedelijke ontwikkeling het uitgangspunt geweest dat het water, waaronder het open IJ, voor de bewoners een zeer belangrijke kwaliteit is (blauw is groen). Door de aanvraag van het Port of Amsterdam en vergunningverlening door de bestuurscommissie Oost voor de bouw van drie steigers aan de Surinamekade voor grote binnenvaartschepen ontstond er een disbalans in het (toekomstige) gebruik van de functies. Dit leidde tot een conflict tussen bewoners, de gemeente Amsterdam en het Port of Amsterdam waarbij uiteindelijk besloten is om gezamenlijk en in consensus te zoeken naar een constructieve oplossing voor het ontstane probleem. Na een intensief mediation traject is er een oplossing gevonden waar alle partijen tevreden over waren. Deze oplossing, geen haakse steigers aan de kade, de ligplaatsen voor de schepen zijn gevonden in het Westelijk Havengebied, en in ruil hiervoor is in het IJ voor de Surinamekade een overloop locatie aangewezen voor duwbakken. Deze afspraken zijn vastgelegd in een vaststellingsovereenkomst die in november van 2016 is bekrachtigd. Als gevolg van deze nieuwe afspraken was het ook noodzakelijk om het bestemmingsplan aan te passen. Afgelopen jaar (2025), is dit nieuwe bestemmingsplan vastgesteld. Daarnaast is afgesproken dat elk kwartaal een monitorgroep bestaande uit bewoners, het Port of Amsterdam en stadsdeel Oost, bij elkaar zou komen om de gemaakte afspraken te monitoren. Inmiddels is de frequentie van de monitorgroep teruggebracht naar tweemaal per jaar. Nog voordat deze afspraken officieel waren vastgelegd in het nieuwe bestemmingsplan werden de bewoners geconfronteerd met opnieuw het plan om ligplaatsen aan de kade voor hun huis te plaatsen, waardoor hun woongenot wederom in gevaar komt.

Het dagelijks bestuur erkent de inspanningen die zijn gepleegd om van potentieel 20 ligplaatsen dit aantal te verminderen naar 5 of 8 maar verzoekt nadrukkelijk ook een nul-variant toe te voegen aan de scope van het project en dus de NRD. Dit in het licht van de eerder gemaakte afspraken en omdat - ondanks de vermindering van het potentiële aantal ligplaatsen - de maatvoering van de schepen die mogen aanmeren groter is dan in de huidige situatie wat voor bewoners een verslechtering van de situatie betekent.

## Advies stadsdeelcommissie

*Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB*

*< Invulinstructie:*
*Het volledige advies van de stadsdeelcommissie, dat bestaat uit de met meerderheid van stemmen aangenomen (ongevraagde) adviezen, moties en/of voorstellen. Minderheidsstandpunten ook vermelden als de stadsdeelcommissie dat wil, al zijn deze soms al in het advies opgenomen. Geen bijlagen meesturen, alles moet in dit blokje genoteerd worden. >*

...

## Finaal advies DB

*Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders*

*< Invulinstructie:*
*Het volledige en definitieve advies van het DB, waarin aangenomen adviezen, moties of en/of voorstellen van de stadsdeelcommissie zijn overgenomen (anders of aanvullend adviseren) en die niet strijdig zijn met stedelijke of budgettaire kaders. Als het DB in dit uiteindelijke advies afwijkt van het advies of voorstel van de stadsdeelcommissie, ligt er een zware motiveringsplicht op het DB. Het DB kan uitsluitend met zeer zwaarwegende redenen afwijken van een meerderheidsadvies of -voorstel, zoals strijdigheid met stedelijke of budgettaire kaders. >*

…

## Reactie college op advies dagelijks bestuur

*< Invulinstructie:*
*Na collegebesluit hier de reactie van het college op het finaal advies van het dagelijks bestuur. Het ingevulde formulier meesturen naar de gemeenteraad en gelijktijdig naar de stadsdelen. >*

…