Sprong over het IJ en Oostbrug

Wethouder van der Horst

Woensdag 3 december 2025

Inhoud

Project Oostbrug

1. **Planning Oostbrug** - toelichting door [redacted] *(20 min)*
   - Kijkje 'onder de motorkap' – planning t/m definitiebesluit + highlights
   - Toelichting effect van de eisen op het brugontwerp en kosten t.a.v.
     - Doorvaarhoogte
     - Beweegbare delen
     - Breedte nevengeulen
   - Bestuurlijke kalender

Sprong over het IJ

2. **Zoekopgave ligplaatsen** - toelichting door Celine Bos *(5 min)*
   - Onderzoek zoekopgave ligplaatsen
   - Aandachtspunten bij zoekopgave ligplaatsen
   - Bestuurlijke borging zoekopgave ligplaatsen
   - Zoekopgave ligplaatsen bezien vanuit beleid

3. **Verplaatsing zeecruise Amsterdam** - toelichting door [redacted] *(15 min)*
   - Scenario's om meer gevoel te krijgen bij de impact te krijgen van een besluit
   - Basisscenario in één oogopslag
   - Beoordeling van de scenario's in vogelvlucht

4. **Bestuurlijk overleg minister Tieman en wethouder Van der Horst** - toelichting door [redacted] *(5 min)*
   - Datum en agendapunten
   - Mogelijke oplossingsrichtingen

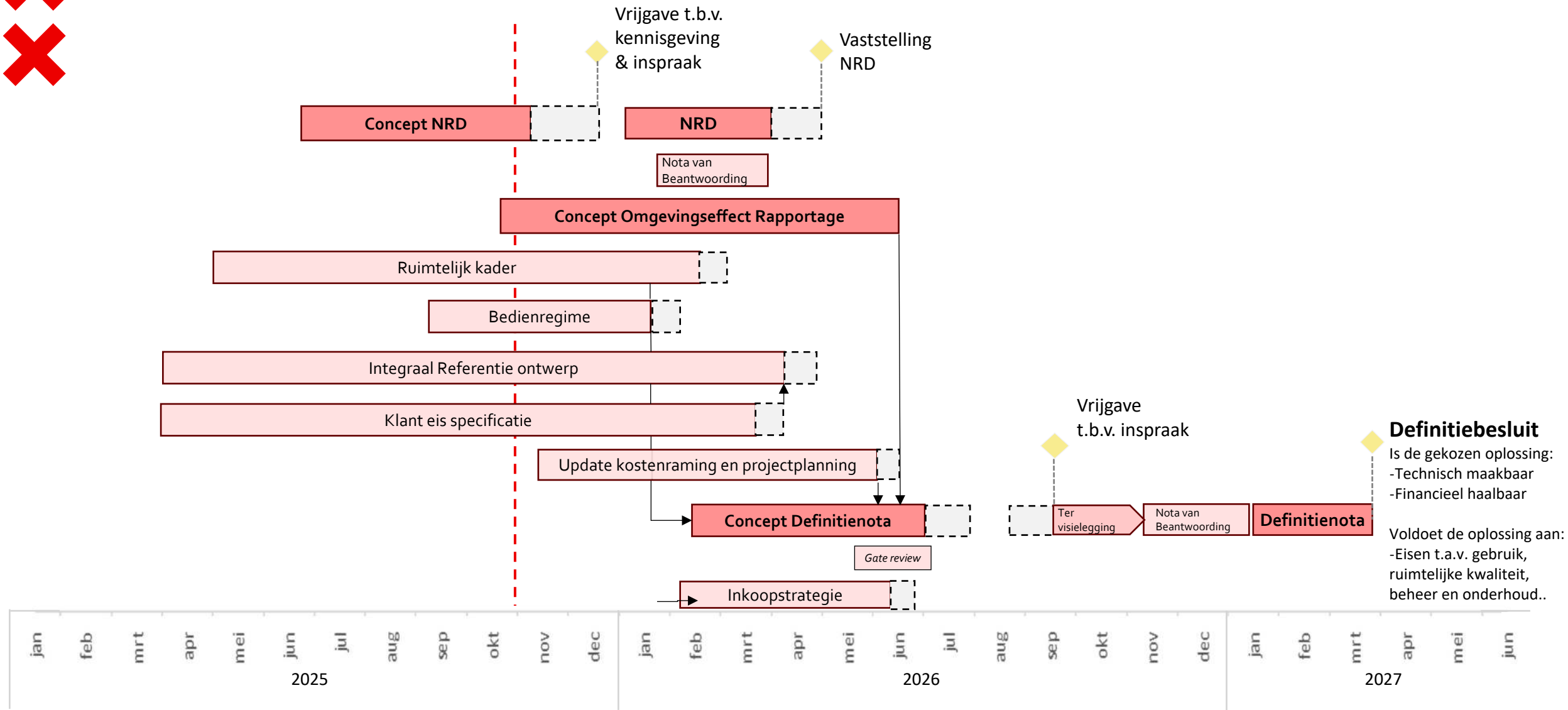


Project Oostbrug

Onderdeel van programma Sprong over het IJ

Wethouder van der Horst
Woensdag 3 december 2025

Kijkje 'onder de motorkap' - Planning tot en met Definitiebesluit



Kijkje 'onder de motorkap' - Highlights

Juridisch planologische procedure
Concept NRD zit in de afrondende fase, staat geagendeerd voor de mappen Van Weyenberg en van der Horst in december 2025

Brugbedienregime
Er is onderzoek gedaan naar de effecten van:

- 1 opening per brugdeel / per uur (2x1)
- 2 openingen per brugdeel / per uur (2x2)
- Hybride concept (2x1 in laagseizoen, 2x2 op zater-, zon- en feestdagen in hoogseizoen)

Tussentijds resultaat: Bovenstaande concepten leiden nog niet tot resultaten waarmee voldaan wordt aan de gestelde verkeerskundige eisen (zowel vanuit land als nautisch bezien).

Vervolg: Nader onderzoek naar verdere optimalisatie

Integraal (referentie) ontwerp
Werksessies in periode december – januari gericht op:

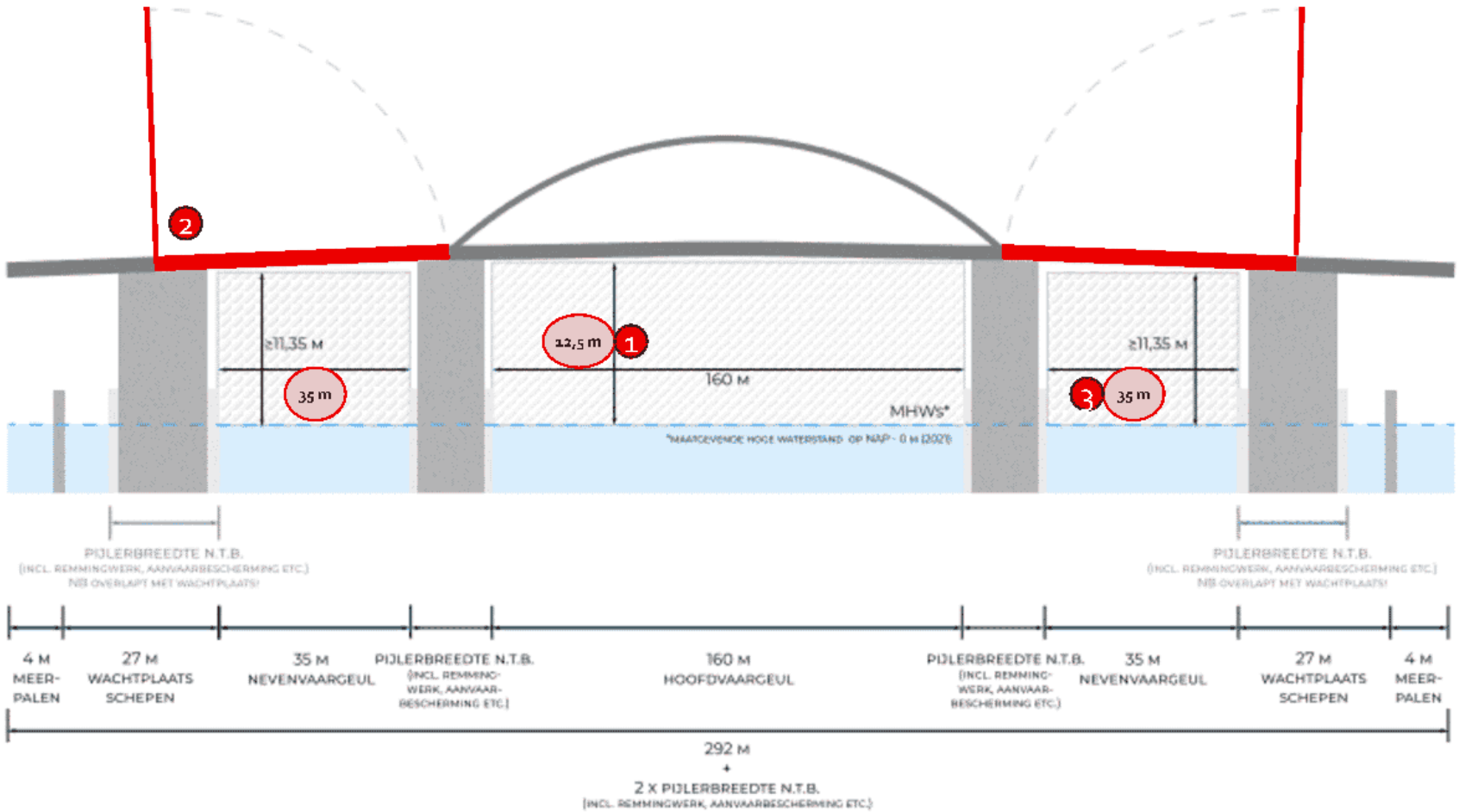
- Technische uitwerking brugontwerp
- Herinrichting Oostelijk binnen IJ
- Ruimtelijke inpassing nieuwe nautische functies a.g.v. de brug + verplaatsen bestaande functies

Kijkje 'onder de motorkap' - Highlights

Organisatie / samenwerking nautische partijen

- De grote disbalans in de inzet vanuit de samenwerkende partijen vormt een risico voor de voortgang van zowel het project Oostbrug als het programma Sprong over het IJ
  - Projectorganisatie Oostbrug + inzet ingenieursbureau -> (ca 70 personen)
  - Nautische partners (PoA, RWS en IenW) -> (ca 3-5 personen)
- Status 'regionaal project / project derden' vanuit het Rijk, werkt beperkend op het vrijmaken van meer capaciteit

Toelichting effect van de eisen t.a.v. doorvaarthoogte, het aantal beweegbare delen en de breedte nevengeulen, op het brugontwerp en kosten



1: Doorvaarthoogte brug: 12,5mtr

Richtlijn Rijksvaarwegen:

- Minimale doorvaarthoogte voor zeehavengebieden -> 11,35mtr
- Minister I&W kan besluiten tot grotere doorvaarthoogte op 4 kansrijke vaarwegcorridors waaronder Amsterdam - Noord-Nederland

Eis Oostbrug

- Containerschepen met 4 lagen (lege) 'high cubes' wordt aangehouden als 'maatgevend schip'

Advies d'Hooghe

Uit de simulaties blijkt dat bij een doorvaarthoogte van:

- 12,50m het maatgevende schip veilig kan passeren
- 11,35m het maatgevende schip in aanvaring komt met het brugdek

Effect op ontwerp en verschil in kosten

- Hoogteverschil is 1,15m -> ca. 40-45 m langere aanbruggen nodig aan beide zijden. Hierdoor meer bochten in de aanbruggen.
- Kostenverschil: €10-15 miljoen

1: Doorvaarthoogte 12,5mtr



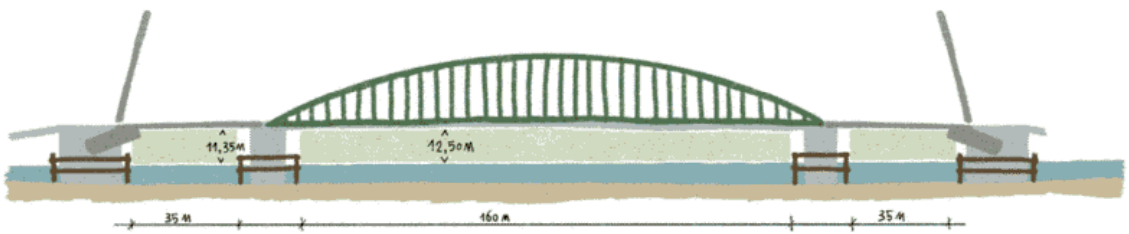
2: Twee beweegbare delen

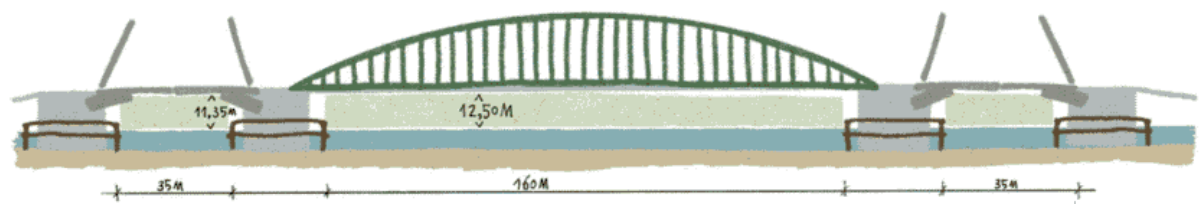
Effect op brugontwerp:

- Met twee beweegbare delen bestaat de Oostbrug in feite uit twee bruggen.
- Veel kostenposten (zoals o.a. het bewegingswerk) zijn hierdoor ook dubbel.
- Daarnaast heeft de eis voor twee beweegbare delen, significante impact op de beschikbaarheid van de brug.

Effect op kosten

- Kostenverschil t.o.v. 1 beweegbaar deel: €70-75 miljoen





3: Breedte nevengeulen

Effect breedte nevengeul:

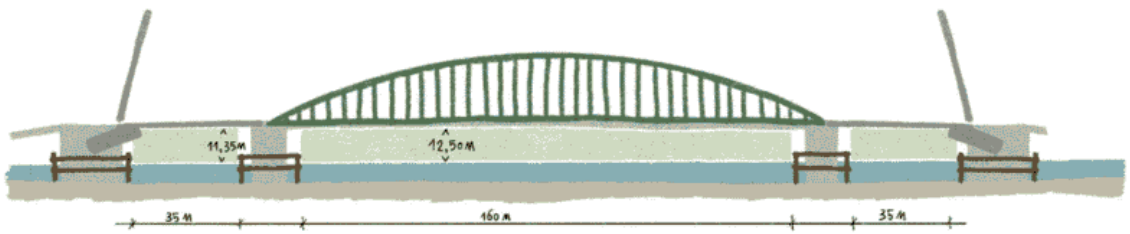
- Hoe breder de nevengeul, hoe langer het brugdek.
- Lengte van het brugdek heeft effect op: ontwerpvrijheid van de beweegbare brug, bewegingssnelheid / openingstijd, inpassing v/d brug in de omgeving.

N.B. De breedte van 35m is breder dan de kolken van de Oranjesluizen (18 en 24 m) en de doorvaartbreedte van de Schellingwouderbrug (18 m), zie slide 9.

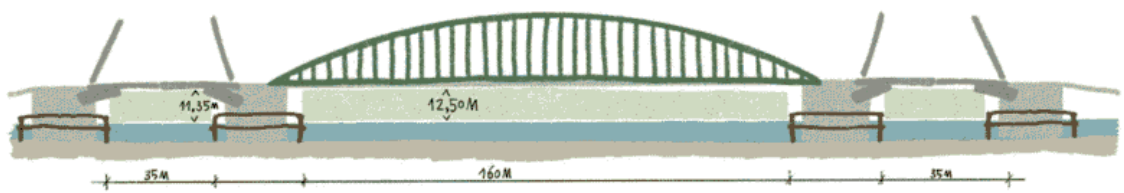
Effect op ontwerpvrijheid:

- De combinatie van 35mtr brede nevengeulen + de eis dat de brug snel open en dicht moet kunnen, leidt ertoe dat er waarschijnlijk twee 'dubbele basculebruggen' (zie figuur 2) moeten worden gerealiseerd.

N.B. Dubbele basculebrug is een brug waarbij het brugdek bestaat uit twee delen, zoals Brug Hogesluis en de Bullebak.



figuur 1



figuur 2

3: Breedte nevengeulen

Effect op ontwerpvrijheid:

- Nadelen van een ‘dubbele basculebrug’:
  - Dubbele hoeveelheid bewegende onderdelen (motoren, tandwielen, sensoren, etc.) -> grotere kans op storingen.
  - Gevoeliger voor zettingen van de ondergrond.
  - Meer materiaalgebruik (aandrijving, brugkelders en fundering).
  - Hogere bouw- en onderhoudskosten

N.B. Bij een nevengeul van 26 m kan worden volstaan met twee ‘enkele basculebruggen’.

Effect op inpassing

- Brede nevengeulen zijn nadelig voor de inpassing van de brug in de omgeving.

Beheer en Onderhoud

- Vanuit beheer en onderhoud (V&OR) is de voorkeur uitgesproken voor twee ‘enkele basculebruggen’

Bestuurlijke kalender project Oostbrug

Datum	Onderwerp
December	Mappen Van der Horst + Van Weyenberg concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) t.b.v. inspraak + korte RIB
Januari 2026	Bespreking concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) met stadsdelen Oost en Noord
Januari 2026	College B&W: Vrijgave concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) t.b.v. inspraak + korte RIB
Mei 2026*	College B&W: Vaststelling NRD + Nota van Beantwoording
September 2026*	Vrijgave concept Definitienota t.b.v. inspraak (met hierin een advies voor een voorkeursvariant + update kosten)
Q1 2027**	Raad: Definitiebesluit (voorkeursvariant wordt hiermee vastgesteld)

* Besluiten vallen in de demissionaire periode van het huidige bestuur.
** Exacte timing wordt nog onderzocht t.b.v. voortgangsrapportage. Besluit valt in nieuwe bestuurlijke periode



Programma Sprong over het IJ

03/12/2025

Onderzoek zoekopgave ligplaatsen

- In advies D'Hooghe zijn 20 ligplaatsen bij de Oostbrug (het zgn. nautisch zoet bij het zuur) opgenomen. Door gebrek aan ruimte zijn hier maximaal 5 tot 8 (bij afgraven Kompaseiland) ligplaatsen mogelijk. Afspraak met Rijk is dat elders gekeken wordt naar alternatieve locaties.

- 5 locaties zijn in kaart gebracht: riviercruiselocatie de Ruyterkade Oost en 3 locaties in Haven-Stad: Nieuwe Houthaven, Mercuriushaven en Coenhaven. Hier kunnen maximaal 24 ligplaatsen gemaakt worden.

- Daarnaast de optie om circa 5 ligplaatsen te realiseren in Durgerdammerbaai.

Aandachtspunten bij zoekopgave ligplaatsen

- In NvU (Raad 2022) aangegeven dat er nabij Oostbrug ligplaatsen komen, wat de reden van de ligplaatsen op deze plek is en bevestigd dat goed overleg nodig is met omwonenden; invulling in overleg met PoA; eerdere afspraken met bewoners (gemeente en PoA) worden erbij betrokken.
- Uitkomst zoekactie in combinatie met mate waarin gemeente kan garanderen dat deze ligplaatsen ook gerealiseerd worden, bepaalt inzet Rijk bij discussie over aantal ligplaatsen bij Oostbrug.
- Onzekerheden bij de gevonden locaties zijn met name tijdsaspect Haven-Stad – start ontwikkeling dit gebied is nu gepland vanaf 2040 terwijl ligplaatsen gerealiseerd moeten zijn voor 2041.
- Inzet Rijk is om aantal ligplaatsen bij Oostbrug te maximaliseren door Kompaseiland weg te halen, terwijl inzet gemeente is om Kompaseiland te behouden.
- Realisatie extra ligplaatsen bij Oostbrug stuit op (groot) verzet van direct omwonenden KNSM eiland ; er loopt intensief participatie traject.

Bestuurlijke borging zoekopgave ligplaatsen

Het onderzoek zoekopgave ligplaatsen vormt na bestuurlijk akkoord van het college van gemeente Amsterdam de basis voor een bestuursovereenkomst met Min. I&W, PoA en Amsterdam. In deze bestuursovereenkomst gaat Amsterdam het commitment aan om de totale opgave ligplaatsen van 20 stuks voor 2041 te realiseren (resultaatverplichting). Wat de rolverdeling van partners zal zijn, wie financiert en in welke fasering waar wat gerealiseerd zal worden, wordt uitgewerkt in de bestuursovereenkomst ligplaatsen.

Proces richting bestuursovereenkomst:

- Onderzoek ligplaatsen raakt aan diverse portefeuilles: Mobiliteit, EZ, RO, Haven,
- Op welke wijze wil de wethouder de portefeuillehouders voorafgaand aan collegebehandeling hierbij betrekken?
- Wat is evt. verder nog gewenst voorafgaand aan collegebehandeling?

Zoekopgave ligplaatsen bezien vanuit beleid

Amsterdam is de vierde havenstad van Europa, waar al eeuwen zee- en binnenvaartschepen in- en uitvaren, laden en lossen, en aan de kade liggen. Het transport van goederen gaat dag en nacht door. Van IJmuiden via het Noordzeekanaal en IJ, naar buiten de sluizen over het IJmeer, via IJsselmeer en Amsterdam-Rijnkanaal, naar het achterland.

Voor de schippers gelden verplichte rusttijden. Daarvoor zijn plekken nodig waar ze kunnen liggen, ook bij vrije dagen, of in afwachting van een volgende lading. Die wachtplekken liggen juist niet op de plaats van laden en lossen, en dus (ook) buiten Westpoort, in bewoonde gebieden. Dat kan schuren met bewoners die geen vervuilende activiteit voor de deur willen, of het uitzicht op het water als recht zien; onbelemmerd en zonder bedrijfsmatige functies, al dan niet als 'vervanging' van bomen op land: 'blauw is ook groen'.

Als opstellers van het beleidskader 'ruimte op het water' stellen we dat beleidsmakers dit geluid niet zonder meer moeten volgen. De reuring van het IJ, met de vele verschillende soorten grote en kleine vaartuigen, is juist een kwaliteit. En binnenvaartschepen die afgemeerd liggen aan een kade horen daarbij. De zware havenfuncties met geluid- en milieucontouren zijn de afgelopen decennia verplaatst naar Westpoort, omdat ze inderdaad niet in stedelijk gebied horen, maar wachtplekken passen goed bij de eeuwenoude Amsterdamse karakteristiek van waterstad.

Onze overtuiging is dat het kan, want in de binnenvaart zijn veel ontwikkelingen. Schepen varen duurzamer en geluidsarmer door nieuwe technieken en alternatieve brandstoffen, en gebruiken walstroom bij het aanmeren. De wachtplekken langs de kades waar gewoond wordt, zijn doorgaans leeg en beschikbaar. 's Avonds en in het weekend, als de schippers rusten, wordt er meer gebruik van gemaakt dan overdag.
Nader onderzoek is nodig, o.a. naar de verwachte bezettingsgraad, die mede afhankelijk is van de fluctuatie van het binnenvaart verkeer. Grotere schepen (maatgevend is nu 135 mtr ipv 110 mtr) kunnen meer vervoeren, maar bij periodes van droogte is de belading per schip juist kleiner.

Verplaatsing zeecruise Amsterdam

Scenario's om meer gevoel te krijgen bij de impact te krijgen van een besluit

- **Wat als de zeecruise volledig uit Amsterdam vertrekt?**
  - Vertrek van de zeecruise uit Amsterdam in 2035
  - Beperkte civieltechnische investeringen
  - Geen bouw van een terminal
  - Geen realisatie walstroomvoorziening
  - Wél realisatie van bedrijfsruimten op het Westerhoofd



- **Wat als de aanlanding voor de zeecruise minimaal wordt ingericht?**
  - Geen bouw van een terminal
  - Reizigers worden op de kade ontvangen
  - Tijdelijke voorzieningen turnaroundcalls



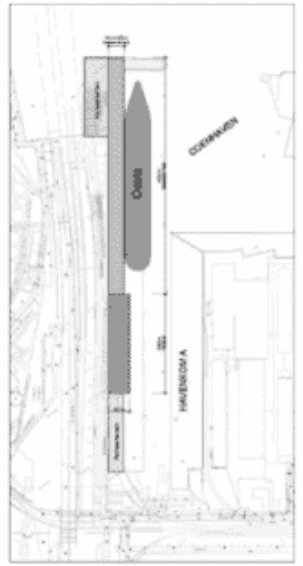
- **Wat als de opbrengsten worden verhoogd?**
  - Verhogen aantal transitcalls
  - Verhogen terminalfee
  - Verhogen toeristenbelasting

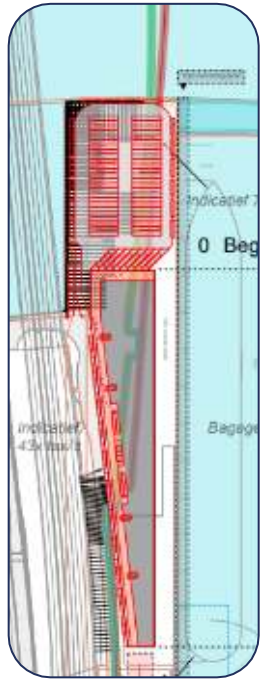
Verplaatsing zeecruise Amsterdam

Basisscenario in één oogopslag

Uitgangspunten uit de studie

- Vertrek Veemkade naar Westerhoofd in 2035
- 100 calls per jaar
  - 60 turnarnoud
  - 40 transit
- verplicht aan walstroom
- 1 zeecruise per keer





potentiële inpassingen

investeringen

opbrengsten

Herontwikkeling Veemkade

- plek voor riviercruise en binnenvaart
- kantoren en woningbouw

Ontwikkeling Westerhoofd

- aanpassen kade (450 meter)
- Loopbruggen
- walstroom installatie
- nieuwe terminal (11.000 m²)
- bedrijfsruimten op terminal
- parkeren op maaiveld

Verplaatsing zeecruise Amsterdam

Beoordeling van de scenario's in vogelvlucht

	Basis	Vertrek		Maximaliseren
Financieel • Ontwikkeling • Zeehavengeld & dagtoeristen-belasting	= =	↑ ↓	↓ =	= ↑
Samenwerking partners	=	! Gaat in tegen afspraken met Rijk	! Geen draagvlak vanuit Havenbedrijf	=
Leefbaarheid	Blijvend negatief effect op de luchtkwaliteit en uitstoot Aantal toeristen ~ 200.000 per jaar (gemiddeld 2.000 per call)	↑	=	↓
Ruimtelijk	Potentie van Westerhoofd wordt relatief goed benut. Parkeren op maaiveld doet afbreuk aan ruimtelijke kwaliteit.	! stad en water	↓	↑
Economisch	=	milieu ↑ ↓ toerisme	! Risico op vertrek van rederijen	milieu ↓ ↑ ! toerisme

Voostel proces en strategie

- Rapport en RIB in College (16 dec.) met strekking dat College nu nog geen besluit kan nemen over Zeecruise aangezien financiële informatie nog niet voorhanden is. In Q1 '26 besluit College over al dan niet verplaatsen Zeecruise.
- Rapportage wordt ter kennisname aangeboden aan commissies (8 jan MOW, 14 jan SED); Eventuele raadsbehandeling: 21/22 januari. In de aanloop daarnaartoe:
- PO overleg wethouder Verkeer (3 dec.). Daarna stukken aanleveren via de map (er is geen staf op 8 december)
- Overleg weth. Haven (8 dec.). Bij overige wethouders zoals weth. RO en Toerisme stukken in de map; voor andere wethouders via bestuursadviseur wie de stukken ook wil hebben.
- Ambtelijk: partners worden één op één met rapport ovv bestuurlijke besluitvorming geïnformeerd; DO IJ met partners (8 dec.) rapportage ter kennisname voorgelegd.
- Ambtelijk: Op 11 dec. wordt stadsdeelbestuurder Oost bijgepraat, rapport ovv bestuurlijke goedkeuring.
- <u>Voorstel strategie</u>
- Na College 16 dec.: weth. Verkeer contact met minister IenW << 15 jan. BO, weth. RO contact met gedeputeerde over voortgang proces, weth. Haven contact met directeur PoA om proces te schetsen
- Bij BO met Minister (15 jan.) is het van belang om handelingsperpectief te hebben mocht raad besluiten tot stoppen van Zeecruise. Dit is actie, ambtelijk op directeuren niveau.

Bestuurlijk overleg Minister Tieman en wethouder Van der Horst

Datum: 15 januari 10.00 -10.45 uur te Den Haag
Minister Tieman, Petra Lugtenburg (DG Luchtvaart en Maritieme Zaken), Michiel van Kruiningen (Directie maritieme zaken) en Pepijn Koops (beleidsmedewerker afdeling Binnenvaart en Vaarwegen, Directie Maritieme Zaken). Ontbreekt: DGMO

Agendapunten vanuit Amsterdam *(voorlopige formulering)*:
Met o.a. Public Affairs wordt onderstaand geformuleerd en uitgewerkt. De voorbereiding van BO wordt samen met Ministerie I&W en RWS gedaan.

A. In kader van samenwerking gezamenlijk bestuurlijk gesprek voeren over o.a. uitgangspunten en de effecten daarvan ;
In governance, die partners enige decennia met elkaar voorzien voor Inrichtingsplan Rijkswateren IJ, ontbreekt nu het reguliere bestuurlijk overleg, waar zorgen in openheid en vertrouwen ontspannen met elkaar besproken kunnen worden

- Bespreekpunt: wat te doen met informatie over o.a. kosten en uitgangspunten zoals 2 kleppen.

B. Integraliteit van de aansturing;
Huidige status Oostbrug bij Rijk: "project derden". Er is nu slechts beperkte nautische expertise beschikbaar c.q. er is een groot capaciteitsgebrek bij project Oostbrug en Inrichtingsplan Rijkswateren IJ. Dit is niet enkel vanwege 3 personen nautische expertise bij Min/RWS (kwantitatief), maar bredere expertise (kwalitatief), ontbreekt. Voorbeeld NRD Oostbrug: hier loopt een ongelijke discussie: Rijk vanuit belangen - Amsterdam vanuit expertise RO trajecten. Er ontbreekt dan ook integraliteit in de aansturing van het project Oostbrug en het programma Inrichtingsplan Rijkswateren IJ bij het Rijk. Nu enkel nautisch en niet mede vanuit mobiliteit, verstedelijkingsopgave MRA, RO en woningbouw. Daarnaast ontbreken ontwikkelkracht en kennis & ervaring project- en programmamanagement grote infra-/mobiliteitsopgaven.

- Bespreekpunt: welke mogelijkheden zijn er om alsnog vertegenwoordiging DG MO aan tafel te hebben bij BO? Bijv. Iris belt met Cees vd Burg.

Bestuurlijk overleg minister Tieman en wethouder Van der Horst

Mogelijke oplossingsrichtingen:

- Prioritering van de opgave Inrichtingsplan Rijkswateren IJ bij Rijk en regio;
- Prioritering metropolitane fietsverbinding in regio; ook voor het RIJK
- Het MRA fietsnetwerk is in 2018 opgesteld door de deelnemende gemeenten van de Metropoolregio Amsterdam. Zie Metropolitane Fietsroutes - openresearch.amsterdam en Voortgangsrapportage 2018 Metropolitane Fietsroutes - openresearch.amsterdam
- De Javabrug maakte onderdeel uit van dit Netwerk omdat die al in planvorming was. De Oostbrug heeft deze vervangen.

    - Waar kan de opgave Inrichtingsplan Rijkswateren IJ bij het Rijk het beste belegd kan worden? en wat is daarvoor nodig?
    - Welke (informele) acties zijn nodig in de voorbereiding van dit BO mede gezien ontbreken vertegenwoordiging DGMO?