1. Dashboard Project Oostbrug

Hieronder vindt u per indicator de stand van zaken aangegeven met een stoplicht en een korte toelichting. Het project Oostbrug betreft de voorbereiding, besluitvorming, aanbesteding en realisatie van de eerste brug over het IJ. Daarnaast is het raakvlakproject Toeleidende routes in Oost gestart. Het project Toeleidende routes Oost onderzoekt de inrichtingsmogelijkheden in verband met de veranderde verkeerssituatie in het Oostelijk Havengebied als gevolg van de komst van de brug. Een ander belangrijk raakvlakproject is het project Johan van Hasseltzone, belangrijk in verband met de toeleidende routes in Noord.

	VGR t 2025-1	VGR t-1 2024-2	
Scope			De scope van de Oostbrug inclusief de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ is met de actualisatie van de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ in februari 2022 op hoofdlijnen vastgesteld door de gemeenteraad. De afgelopen periode is de scope in fases van grof naar fijn nader gedetailleerd in de inpassingsstudie en het referentieontwerp dat door het projectteam wordt gemaakt. Parallel daaraan zijn, onder leiding van Alexander D'Hooghe (de voorzitter van de oorspronkelijke adviescommissie voor de oversteek over het IJ), gesprekken gevoerd met de nautische partijen over eventuele wijzigingen in enkele nautische en stedelijke uitgangspunten (zoals opgenomen in het advies Genereus verbonden). Conclusie uit die gesprekken is dat de nautische uitgangspunten gehandhaafd blijven en qua stedelijke uitgangspunten nog nader onderzoek gedaan moet worden naar de aanlandingen in noord en oost. Daarbij is gebleken dat een goede aanlanding van de brug kan plaatsvinden in het Hamerkwartier aan de noordzijde van het IJ en op het Azartplein aan de zuidzijde van het IJ, zonder dat dit ten koste gaat van het fietscomfort van de brug (de hellingshoek is minder dan 2,7%). Naar aanleiding van de werksessies van D'Hooghe zijn de volgende uitgangspunten voor de Oostbrug vastgesteld: - We behouden de brughoogte op 12,5 meter; - We behouden de beide beweegbare delen (aan zowel de Noordzijde als de Zuidzijde); - In Noord gaan we uit van een aanlanding verder op het maaiveld; - In Oost handhaven we de aanlanding op de kade, maar onderzoeken we verder of een aanlanding verder op het maaiveld technisch, juridisch en financieel inpasbaar is; - Er is 0,3 meter doorvaarthoogtevermindering vanwege aanpassing van het maatgevend waterpeil. Deze marge wordt vooralsnog ingezet tegenover het risico op zettingen; - De beide nevengeulen, voor de recreatievaart en het bijzonder transport, handhaven we op 35 meter breedte, maar we onderzoeken in samenspraak met de nautische partners of deze kan worden aangepast naar 26 meter. Deze conclusies worden de komende periode ten behoeve van het Definitiebesluit Oostbrug, dat in de loop van 2026 ter visie wordt gelegd, verder onderzocht en uitgewerkt.

	Over een aantal nautische voorzieningen vinden nog aanvullende gesprekken plaats met de nautische partners, voordat hierover keuzes kunnen worden voorgelegd aan omgeving (participatie) en bestuur: - Te verplaatsen bestaande nautische voorzieningen voor: sliksteiger, Franse boei, spudpalengebied en duwbakken - Het realiseren van nieuwe (extra) ligplaatsen voor binnenvaartschepen en het effect op het kompaseiland - Duidelijke (nautische coherente) vaarweg voor de scheepvaart en de verschillende manieren om dit te borgen Over de keuze wel/geen openbaar vervoer heeft de Gemeenteraad bij de Voorjaarsnota 2023 tussentijds richting gegeven, door voor de budgetreservering te kiezen voor een voetgangers en fietsersbrug. Deze keuze zal uiteindelijk bij het Definitiebesluit definitief worden bekrachtigd; Andere nog te maken keuzes rond de scope zijn: - Bedienconcept voor de brug: hoe lang mag de brug open staan in relatie tot de bruikbaarheid voor het wegverkeer over de brug en het scheepvaartverkeer er onderdoor; - Stijgpunten (trappen, liften): er wordt nog onderzocht hoe de toegankelijkheid van de brug kan worden geborgd; - Breedte van de brug in relatie tot de actuele en toekomstige modaliteiten: er wordt nog nader onderzoek gedaan naar de optimale breedte van de brug (wegdek) in relatie tot de benodigde ruimte per modaliteit, de toegestane modaliteiten en de mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Het project Toeleidende routes Oost zit in de afrondende fase van de schetsverkenning naar inrichtingsmogelijkheden in verband met de veranderde verkeerssituatie in het Oostelijk Havengebied als gevolg van de komst van de brug. In de tweede helft van 2025 wordt gestart met de fase van de Nota van Uitgangspunten waarin de inrichtingsmogelijkheden worden uitgewerkt tot vergelijkbare alternatieven die aan de omgeving (participatie) en het bestuur kunnen worden voorgelegd. Voorafgaand hieraan wordt op basis van het advies van D'Hooghe uit de werksessies van begin 2025 onderzocht of een verdere aanlanding op het Azartplein (on)mogelijk is en wordt meegenomen in de procedure. De inpassing van de aanlanding in Noord wordt meegenomen in de projecten Johan van Hasseltzone en Hamerkwartier.
Planning	De voorbereiding van de Oostbrug heeft om meerdere redenen meer tijd nodig dan in 2021 (bij de aanvraag van het eerste voorbereidingskrediet Oostbrug) werd voorzien. Het samen met de nautische partners vaststellen van de precieze scope van de Oostbrug en de daarbij horende nautische uitgangspunten en nautisch programma is een veel intensiever en langduriger proces gebleken dan verwacht. Er zijn meer varianten onderzocht, uitgewerkt en ontworpen dan vooraf verwacht. Dit proces loopt nog steeds en zal minstens een jaar langer duren dan vooraf gepland.

	Ook vraagt het voorbereiden van een Omgevingsplanwijziging een uitgebreidere juridisch-planologische procedure dan in 2021 werd verwacht. Met name de complexe opgave van de Oostbrug in combinatie met de veranderingen in het nautisch programma en de strenge stikstofregels vragen om extra inspanningen. In plaats van een relatief overzichtelijk proces waarin een zogenaamd Milieu-Effect-Rapportage achterwege kon blijven is gebleken dat voor het bouwen van de Oostbrug een dergelijke rapportage gewenst is. Dat betekent meer advies, onderzoek en een langduriger participatieproces. Daarnaast werd verondersteld dat veel van de onderzoeken, ontwerpen en producten die eerder gemaakt waren voor de Javabrug (de oorspronkelijke variant van de Oostbrug die vanaf de kop van het Javaeiland naar Noord zou worden aangelegd en die werd voorbereid in 2017-2018) hergebruikt zouden kunnen worden voor de Oostbrug. De specifieke omstandigheden (o.a. locatie, aanlandingen, lengte, ligging in de oergeul) blijken zoveel af te wijken van de Javabrug dat veel van de uitwerking opnieuw moest worden gedaan. Ook de inkoopstrategie wordt door de veranderende marktomstandigheden herijkt. Verder is er, mede op basis van de nieuwe participatieverordening, gekozen voor een formele inspraakprocedure op het Definitiebesluit Oostbrug, als onderdeel van het participatieproces. Zo kan er inspraak worden gegeven op de specifieke plannen voor de Oostbrug, die in het Definitiebesluit Oostbrug veel gedetailleerder zijn uitgewerkt dan bij de Actualisatie Nota van Uitgangspunten uit 2022 het geval was. Tot slot is de technische complexiteit van de Oostbrug op de vastgestelde locatie veel groter dan in 2022 werd verwacht. Dat wordt o.a. veroorzaakt door de inpassing van de brug met als randvoorwaarde een beperkt hellingspercentage, maar ook een beperkt aantal bochten; de onzekere bodemsituatie in de oergeul met gevolgen voor de wijze van funderen en met mogelijke zettingsrisico's; de omvangrijke opgave rond de aanvaarbescherming; de puzzel rond de te verplaatsen en nieuwe nautische functies; en de unieke situatie met twee beweegbare bruggen in de Oostbrug aan de Noord- en aan de Zuidzijde. Er zijn geen referenties voor de Oostbrug. Daarom worden meer varianten en alternatieven onderzocht en uitgewerkt. Dit alles is van invloed op de benodigde voorbereidingstijd. Het referentieontwerp voor de Oostbrug dat momenteel gemaakt wordt vormt de basis voor de planning. Omdat dit nog niet is afgerond is er op dit moment nog geen duidelijkheid over de nieuwe integrale planning te geven voor de verdere voorbereiding en uitvoering van de Oostbrug. Bij het ter visie leggen van het Definitiebesluit Oostbrug (in de loop van 2026) wordt een geactualiseerde planning afgegeven.
Financiën 	De kosten van de Oostbrug zijn op basis van de globale uitgangspunten (uit de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ) uit 2021 geraamd op € 335 miljoen prijspeil april 2025 bij een betrouwbaarheid van P85. Hierin is een aanpassing van het prijspeil van juli 2024 naar april 2025 verwerkt voor circa € 10 mln. De technische complexiteit van de Oostbrug leidt ertoe dat het (referentie)ontwerp dat momenteel gemaakt wordt nog meerdere onzekerheden zal bevatten. Die werken niet alleen door in de planning maar ook in de kostenraming.

Op basis van de huidige inzichten is duidelijk dat met name de aanvaarbescherming, de fundering van de brug in de oergeul en de (vorm en materialisatie van) aanbruggen waarschijnlijk leiden tot kostenverhoging ten opzichte van de oorspronkelijke raming op basis van kengetallen uit 2021. In de huidige ontwerpfase worden alternatieven (geïntegreerde aanvaarbescherming) en onzekerheden (bodemgesteldheid) rond deze onderwerpen nader onderzocht. De kans is groot dat daaruit blijkt dat het beschikbare budget niet volstaat.
Zodra er meer duidelijkheid is ten aanzien van het (referentie)ontwerp en een aantal essentiële keuzes zijn gemaakt (over nautische voorzieningen, aanvaarbescherming, fundering, breedte nevengeulen en daarmee samenhangende beweegbare delen) kan er een geactualiseerde kostenraming worden gemaakt. Deze kostenraming is onderdeel van het Definitiebesluit dat in de loop van 2026 ter visie gelegd wordt.

Zoals eerder aangegeven zijn, naar aanleiding van de gesprekken met de nautische partijen onder leiding van D'Hooghe, de nautische uitgangspunten uit Genereus Verbonden bevestigd en is afgesproken de breedte van de nevengeulen verder te onderzoeken. Verder wordt een potentiële aanpassing in de aanlanding van de brug in Oost nader onderzocht. Deze wijzigingen hebben niet geleid tot kostenbesparingen. Alleen het onderzoek naar de breedte van de beide nevengeulen, voor de recreatievaart en het bijzonder transport, kan mogelijk nog leiden tot enige kostenreductie op dit punt.

Bij de voorjaarsnota 2025/begroting 2026 zijn enkele besluiten/technische mutaties vastgesteld rond de dekking van Oostbrug:

- de bestemmingsreserve Sprong/Oostbrug van € 100 mln wordt overgebracht naar de reserve vermogensopbouw als interne bijdrage voor de Oostbrug;
- de in 2024 eenmalig toegevoegde investeringsruimte van € 120 miljoen in het investeringsdomein Openbare ruimte en mobiliteit (ORM) is ongewijzigd (ter dekking van de Oostbrug én de toeleidende routes Oost);
- om de investering op het juiste prijspeil (verwachte toekomstige prijspeil van uitvoering) te brengen is aan het investeringsdomein ORM € 55 mln. toegevoegd

De Vervoerregio Amsterdam heeft in oktober 2024 besloten 50% van de kosten van de Oostbrug bij te dragen. Voor de toeleidende routes Oost heeft de Vervoerregio in maart 2025 besloten het project op te nemen in de planstudiefase van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit uitgaande van een aandeel in het project, gelijk aan de Oostbrug, van 50% in de investeringskosten.

Voor de voorbereiding van de Oostbrug tot aan het uitvoeringsbesluit is binnen de dekking van de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam samen € 20 miljoen beschikbaar. Daaruit is een eerste voorbereidingskrediet toegekend van € 6,5 miljoen. Dat krediet is tot en met medio 2025 besteed. De

	aanvraag voor een tweede voorbereidingskrediet Oostbrug wordt tegelijk met deze voortgangsrapportage aan de raad voorgelegd.
Risico's 	Het risicoprofiel van het project wordt doorlopend geactualiseerd en de risicobeheersmaatregelen worden gemonitord. Op basis van het actuele inzicht zijn de belangrijkste risico's in willekeurige volgorde: - De complexiteit van het project Oostbrug geeft nog grote onzekerheid in het referentieontwerp, de planning en de raming (o.a. effect bodemopbouw in de oergeul op fundering); - Het niet kunnen voldoen aan alle uitgangspunten uit de door de gemeenteraad vastgestelde Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ (2022), gebaseerd op het door alle samenwerkende partijen bekrachtigde advies Genereus Verbonden; - Het niet kunnen voldoen aan de wettelijke stikstofeisen; - Het niet bereiken van overeenstemming tussen betrokken partijen over een bedienconcept voor de brug, dat werkzaam is voor zowel het wegverkeer als voor het scheepvaartverkeer; - Het niet bereiken van overeenstemming tussen betrokken partijen en omgeving over de realisatie en inpassing van extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen in het (oostelijk Binnen) IJ, met vertraging van de Oostbrug als gevolg; - Er wordt bezwaar en/of beroep aangetekend op de wijziging van het Omgevingsplan en/of op de aan te vragen vergunningen. Bezwaren/beroepen kunnen gegrond worden verklaard.
Kwal. & Org. 	In de achterliggende periode is een aanpassing gedaan aan de projectorganisatie. Vanwege de complexiteit van de opgave Oostbrug en diversiteit aan belangen van alle partners binnen het Inrichtingsplan Rijkswateren IJ en het project Oostbrug is de projectorganisatie versterkt met een projectdirecteur, waarmee onder andere meer aandacht gegeven wordt aan het verbeteren van de samenwerking met de nautische partijen. Daarnaast zijn er een aantal wisselingen gaande in de bemensing van het projectteam Oostbrug op het gebied van projectmanagement, technisch management en projectondersteuning. Voor de periode na vaststelling van het Definitiebesluit Oostbrug wordt op verschillende niveaus een interne en externe review gepland om de kwaliteit van de individuele producten (ontwerp, juridisch planologisch proces, raming, inkoopstrategie) en de fase-overgang van definitiefase naar ontwerpfase als geheel te borgen.

Definitie:		Buiten vastgestelde kaders, niet beheersbaar door projectteamteam, escalatie naar het bestuur.
		Buiten vastgestelde kaders, beheersbaar door projectteam.
		Binnen vastgestelde kaders.

2. Financiën

- **Oostbrug**

Budgetmonitor (in M€)	**VGR t**	**VGR t-1**	**Mutatie**
Eerste voorbereidingskrediet:			
Prognose inkomsten/dekking	6,5	6,5	0,0
Prognose uitgaven (Einde Werk)	6,5	6,5	0,0
Gerealiseerd	*6,4*	*4,2*	*2,2*
In opdracht	*3,5*	*0,4*	*3,1*
Nog op te dragen (incl. risicovoorziening)	*-3,4*	*1,9*	*5,3*
Voorbereidingskredieten nog te gaan			
Prognose inkomsten/dekking	*13,5*	*13,5*	*0,0*
Prognose uitgaven	*13,5*	*13,5*	*0,0*
Uitvoeringskrediet nog te gaan			
Prognose inkomsten/dekking	*398,25*	*338,5*	*59,75*
Prognose uitgaven	*315,0*	*305,5*	*9,5*
Voorzien resultaat: overschot of tekort	**83,25**	**33**	**50,25**

- *Financiële peildatum 30-06-2025*

Er is sprake van een ogenschijnlijk/virtueel overschot van € 83,25 mln. Zoals vermeld zijn verwachte benodigde verhogingen van de investeringsraming nog niet verwerkt. De kans bestaat dat, als dit verwerkt is (dit is mogelijk nadat het referentieontwerp is afgerond), het beschikbare budget niet volstaat.

In het overzicht is T de stand van zaken op 30-06-25. T-1 laat de stand van zaken zien van de vorige voortgangsrapportage:

- Gemeente Amsterdam heeft bij de begroting 2025 besloten € 120 miljoen aanvullend op de toen beschikbare dekking van € 100 miljoen op te nemen in het investeringsportfolio (v.a. 2028 – stelpost kapitaallasten). Er resteerde daarmee nog een bedrag van € 33 miljoen om in te zetten voor gewijzigde dan wel nader ingevulde uitgangspunten, nieuwe inzichten uit locatiespecifiek onderzoek en aanvullende scope met invloed op de kostenraming te dekken. Nu is dat € 83,25 miljoen, een stijging van € 50,25. De oorzaak van deze stijging staat in de volgende drie bullits toegelicht:
- De kostenraming is qua prijspeil geactualiseerd naar april 2025, met een verhoging van € 9,5 miljoen naar € 335 miljoen in totaal.
- In de Voorjaarsnota 2025 heeft het college voorgesteld om de dekking op het juiste prijspeil te brengen en aan het investeringsdomein ORM € 55 mln toe te voegen, op te nemen in het portfolio van Openbare ruimte en mobiliteit bij de begroting 2026.
- Oktober 2024 heeft de regioraad van de Vervoerregio ingestemd met de dekking voor de Oostbrug van 50% van de totale kosten. De bijdrage van de Vervoerregio wordt jaarlijks wordt geïndexeerd voor prijspeil correcties. Daarom wordt rekening gehouden met een bijdrage van 50% van € 335 = € 167,5, een verhoging van € 4,75 mln ten opzichte van de vorige rapportage.
- Onderdeel van de bijdrage van de Vervoerregio is € 10 miljoen bijdrage aan de voorbereidingskosten tot het uitvoeringsbesluit (totaal € 20 miljoen.).
- Samen komt de huidige dekking voor de Oostbrug excl. de toeleidende routes dan uit op € 418,25 miljoen (167,5+100+120-24,25+55). Het bedrag van - € 24,25 miljoen is naar verwachting nodig voor de toeleidende routes Oost. Van het beschikbare bedrag voor de brug van € 418,25 miljoen is € 20 miljoen dekking voor de voorbereiding (waarvan € 6,5 miljoen 1e voorbereidingskrediet). Voor het uitvoeringskrediet van de Oostbrug is dan € 398,25 miljoen beschikbaar.
- De kostenraming (eind 2024) voor de voorbereidingsfase tot het definitiebesluit was € 6,5 miljoen. Omdat de planning voor fase 3 (definitiefase) is verlengd en die van de fase 4 (ontwerpfase) is verkort wordt tegelijkertijd met deze Voortgangsrapportage een tweede voorbereidingskrediet aangevraagd in de tweede helft van 2025 voor de resterende definitiefase.

- De gerealiseerde kosten en aangegane verplichtingen zijn op 30-06-25 samen circa € 9,9 miljoen.

- **Toeleidende routes Oost**

Budgetmonitor (in M€)	**VGR t**	**VGR t-1**	**Mutatie**
Programmamiddelen			
Prognose inkomsten	48,5	48,5	0,0
Prognose uitgaven (Einde Werk)	48,5	48,5	0,0
Gerealiseerd	*0,32*	0,1	*0,22*
In opdracht	*0,52*	0,1	*0,42*
Nog op te dragen (incl. risicovoorziening)	*47,66*	48,3	*0,64*
Voorzien resultaat: overschot of tekort	**0,0**	**0,0**	**0,0**

Prognose inkomsten:

- Voor de toeleidende routes Oost heeft de Vervoerregio in maart 2025 besloten het project op te nemen in de planstudiefase van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit uitgaande van een aandeel in het project, gelijk aan de Oostbrug, van 50% in de investeringskosten.
- Gemeente Amsterdam heeft bij de begroting 2025 besloten € 120 miljoen aanvullend op te nemen in het investeringsdomein Openbare ruimte en mobiliteit (ORM), o.a. ter dekking van de toeleidende routes Oost. In de cijfers in dit dashboard wordt aangenomen dat een gemeentelijke bijdrage van € 24,25 miljoen nodig is.

Prognose uitgaven einde werk:

- In de eerste helft van 2025 is een IPM-team Toeleidende Routes Oost gestart met fase 2 PBI, het opstellen van de uitgangspunten. De NVU wordt naar verwachting in 2026 aan het bestuur voorgelegd. Voor deze fase is circa € 1,1 miljoen beschikbaar uit programma Stadsverbetering en investeringsdomein ORM aangevuld met voorbereidingsmiddelen van de Ververregio.

- **P-waarde**

De raming van de Oostbrug houdt rekening met een waarschijnlijkheid van 85%, oftewel de P-waarde is P85. Dat betekent dat de kans 85% is dat het project binnen deze raming kan worden gerealiseerd. Voor project Oostbrug geldt dat dit voor de huidige raming uiteraard niet opgaat, omdat deze nog moet worden geactualiseerd (zie hierboven onder Financiën).

3. Toprisico's

De complexiteit van project Oostbrug geeft nog grote onzekerheid in het referentieontwerp, de planning en de raming (o.a. effect bodemopbouw in de oergeul op fundering)

Het project bevindt zich nog in de definitiefase. Dat wil zeggen dat de eisen waaraan het (referentie)ontwerp moet voldoen nog worden geïnventariseerd op basis van gesprekken met stakeholders en op basis van onderzoek. Het project is een technisch complex geheel, waarbij er veel raakvlakken zijn tussen de verschillende onderdelen van de brug (o.a. aanbruggen, beweegbare bruggen, hoofdoverspanning, aanvaarbescherming, fundering) en (uitvoerings-) aspecten zoals ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, stikstofuitstoot en uitvoeringsfasering. De eisen zijn nog niet volledig en op detailniveau vastgesteld en geprioriteerd en kunnen nog veranderen. Wijzigingen bijvoorbeeld als gevolg van voortschrijdend inzicht uit onderzoeken of door gewijzigde eisen vanuit (nautische) stakeholders, kunnen een groot effect hebben op al deze onderdelen en aspecten. Zolang de eisen nog niet zijn vastgesteld kunnen we nog geen volledig integraal ontwerp maken. Daardoor kennen de raming en planning nog grote onzekerheden.

Een voorbeeld van een onderwerp dat de complexiteit van het project bepaalt is de fundering. De Oostbrug wordt gefundeerd in de oergeul. Deze locatie kent een grillige bodemgesteldheid, waardoor er nog veel onzekerheden zijn omtrent de fundering (de wijze waarop wordt gefundeerd: tweede zandlaag, Eemklei, derde zandlaag) en over de technische werkwijze bij het aanbrengen van funderingspalen op een dergelijke diepte. Verkeerde (ontwerp)keuzes bij de fundering kunnen leiden tot verschillen in de zetting van de pijlers en het bewegingswerk, waardoor deze ten opzichte van elkaar (te) scheef komen te staan en het functioneren van de brug niet meer kan worden geborgd. Deze onzekerheden met betrekking tot ontwerp, technische maakbaarheid en financiële haalbaarheid kan effect hebben op de aantrekkelijkheid voor marktpartijen om het project te realiseren en de daarbij horende risico's te dragen.

Beheersmaatregelen

We managen de raakvlakken, bewaken de integraliteit en bouwen marges in om dit risico te beheersen. Om de onzekerheden ten aanzien van de fundering te verkleinen is meer onderzoek naar de bodemgesteldheid nodig. Daarbij maken we ook gebruik van de gegevens van reeds gerealiseerde projecten in de omgeving. Ook onderzoeken we de uitvoeringsmethoden bij verschillende wijzen van funderen en welke maximale zettingen nog acceptabel zijn (op te vangen zijn in de constructie) en ook welke wijzigingen in de toekomst (na zettingen) kunnen worden doorgevoerd, zoals mogelijkheid om de brug op te vijzelen.

De aantrekkelijkheid voor marktpartijen toetsen we o.a. door externe feedback en het houden van markconsultaties. Dat kan leiden tot het meenemen van inzichten uit die consultaties in het (referentie)ontwerp, dan wel in de inkoopstrategie.

Het niet kunnen voldoen aan alle uitgangspunten uit de door de gemeenteraad vastgestelde Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ (2022), gebaseerd op het door alle samenwerkende partijen bekrachtigde advies Genereus Verbonden

Het voldoen aan de uitgangspunten zoals opgenomen in de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ 2022 in relatie tot het realiseren van een voor Amsterdam aantrekkelijke, goed functionerende brug die nautisch veilig, technisch maakbaar en financieel haalbaar is wordt op dit moment nog gezien als risicovol. Dit risico heeft zowel effect op de kosten als op de planning. Daarnaast kan dit risico effect hebben op de samenwerking, omdat het raakt aan de belangen van de verschillende samenwerkingspartners, die niet altijd in elkaars verlengde liggen.

Beheersmaatregel: Onder leiding van Alexander D'Hooghe hebben de gemeente, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/RWS en Port of Amsterdam/Centraal Nautisch Beheer gesprekken gevoerd over mogelijke aanpassing van enkele uitgangspunten voor de brug. Dat heeft ertoe geleid dat de nautische uitgangspunten worden gehandhaafd zoals brughoogte en het aantal beweegbare delen. Het heeft ook geleid tot een aanpassing van de aanlanding in Noord (verder op het maaiveld in plaats van direct op de kade) en tot het verder onderzoeken van het aanpassen van de breedte van de nevengeulen voor de recreatievaart en het bijzonder transport naar 26 meter. Over dit laatste moeten nog afspraken worden gemaakt tussen rijk en gemeente.

In het vervolg wordt binnen deze uitgangspunten in de ontwerpopgave gezocht naar een optimale inpassing van de brug (technisch en financieel).

Het niet kunnen voldoen aan de wettelijke stikstofeisen;
Een gedeelte van de bouw zal hoogstwaarschijnlijk niet met emissievrij materieel kunnen worden uitgevoerd, waardoor de bouw van de Oostbrug stikstofdepositie zal veroorzaken in nabijgelegen Natura2000 gebieden. Als het niet lukt deze uitstoot voldoende te beperken, dan wel de uitstoot te salderen met interne of externe ontwikkelingen waar uitstoot wordt beperkt, dan kan de benodigde

Omgevingsplanwijziging niet uitgevoerd worden. Dat brengt het risico met zich dat er geen Omgevingsvergunning wordt verkregen waardoor de realisatie stagneert.

Beheersmaatregelen

We schakelen externe expertise in om beheersmaatregelen te onderzoeken op het gebied van uitstootbeperking en saldering. We bewaken de ontwikkelingen in de regelgeving rond stikstof en monitoren de impact op het project (via zogenaamde aeriusberekeningen).
Daarnaast wordt onderzocht of in de fasering van de uitvoering keuzes kunnen worden gemaakt die de uitstoot per jaar naar een acceptabel niveau kunnen brengen. Dat leidt dan waarschijnlijk tot een langere uitvoeringsduur, hogere kosten en het opschuiven van de einddatum voor de oplevering van de brug.
In de marktconsultatie onderzoeken we de mogelijkheden van emissiearm werken. Bij het vaststellen van het uitvoeringsbesluit, tegelijk met de omgevingsplanwijziging, is hier meer duidelijkheid over.

Het niet bereiken van overeenstemming tussen betrokken partijen over een bedienconcept voor de brug, dat werkzaam is voor zowel het wegverkeer als voor het scheepvaartverkeer
Bij een brug met twee beweegbare delen is het extra belangrijk om een bedienconcept te ontwikkelen dat zowel het verkeer op de brug als de scheepvaart onder de brug goed bedient en onwenselijke wachttijden en verkeerscongestie voorkomt. Te veel congestie voor het wegverkeer kan gevolgen hebben voor het gebruik van de brug.

Beheersmaatregelen

In het advies van Alexander D'Hooghe naar aanleiding vn de gesprekken over de uitgangspunten van de Oostbrug wordt uitgegaan van een maximale tijd dat de twee beweegbare delen in de brug voor fietsers en voetgangers zijn gestremd van 20 minuten per uur. Daarnaast is er sprake van een spitsregime waarin de brug in de spits niet wordt gestremd voor fietsers. Er wordt onderzocht of en hoe deze aanname uitvoerbaar is voor alle partijen.

Het niet bereiken van overeenstemming tussen betrokken partijen over de realisatie en inpassing van extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen in het (oostelijk Binnen) IJ, met vertraging van de Oostbrug als gevolg
Het advies Genereus Verbonden van de commissie D'Hooghe concludeert dat er 20 extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen kunnen worden gerealiseerd in het oostelijk deel van het projectgebied, die nodig zijn om op langere termijn de groeiende behoefte aan wacht- en rustplaatsen voor binnenvaartschepen op te vangen. Uit nader onderzoek naar de beschikbare ruimte in het oostelijk BinnenIJ blijkt dat dit, met behoud van bestaande nautische functies in het gebied, ingewikkeld is. Er dient met de nautische partners overeenstemming te worden bereikt over te realiseren ligplaatsen binnen het Oostelijk BinnenIJ en op andere plekken op en rond het IJ. Met de nautische partners wordt ook nog gesproken over een verdeling van scope en financiële middelen rond dit vraagstuk. Daarbij dient rekening te worden gehouden met het mogelijke effect van het toevoegen van extra ligplaatsen op de stikstofuitstoot in de exploitatiefase en de relatie met de benodigde vergunningen.

Beheersmaatregelen

Er zijn diverse scenario's in beeld gebracht die een oplossing kunnen bieden voor deze wens van de nautische partners. In nader overleg wordt dit uitgewerkt tot voorstellen die ook in de participatie kunnen worden gebracht.

Er wordt bezwaar en/of beroep aangetekend op de wijziging van het Omgevingsplan en/of op de aan te vragen vergunningen. Bezwaren/beroepen kunnen gegrond worden verklaard;
Omgevingspartijen voelen zich mogelijk onvoldoende gehoord of zijn het niet eens met de ontwikkeling van de brug of de aan te leggen nautische voorzieningen. Bewoners en bedrijven vrezen geluidsoverlast

van de bouw en/of de exploitatie van de brug en de nautische voorzieningen of andere vormen van hinder. Een duidelijke onderbouwing van de gemaakte keuzes bij onderwerpen zoals stikstof, omgevingsveiligheid en nautische veiligheid is daarom van groot belang.

Beheersmaatregelen

In de planning wordt rekening gehouden met een redelijke termijn voor beroepsprocedures. Daarbij is de inzet van onafhankelijke experts van groot belang voor het waarborgen van de wettelijke procedures en de daarbij benodigde onderzoeken en goede ruimtelijke onderbouwing. We houden een transparant participatieproces. De gemeente houdt waar mogelijk rekening met eisen en wensen van bewoners en bedrijven in de omgeving of geeft een motivatie waarom niet tegemoet gekomen kan worden aan eisen en/of wensen.