Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	29 september 2026
Portefeuille(s)	Mobiliteit
Portefeuillehouder(s):	Elise Moeskops
Behandeld door	Programma Sprong over het IJ/project Oostbrug
Onderwerp	Voortgangsrapportage Sprong over het IJ en Oostbrug 1 juli 2025 tot 1 juli 2026

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeer ik u over de voortgang van het project Oostbrug en van programma Sprong over het IJ over de periode 1 juli 2025 tot 1 juli 2026. Met programma Sprong over het IJ wil Amsterdam de oversteek over het IJ structureel verbeteren voor fietsers, voetgangers en indien mogelijk ook voor openbaar vervoer. We houden hierbij rekening met belangen van de stad, de regio en die van de (internationale) scheepvaart. Het programma Sprong over het IJ is gebaseerd op het advies Genereus Verbonden van de commissie D'Hooghe (2020).
De Voortgangsrapportage Oostbrug en Sprong over het IJ bestaat uit deze raadsinformatiebrief met bijlage plus twee rapportages in de vorm van dashboards, die gedetailleerder ingaan op de voortgang (scope, tijd, geld, kwaliteit en risico's) van het programma Sprong over het IJ en het project Oostbrug (inclusief het project Toeleidende Routes Oost).

Onderaan deze brief geef ik aan hoe het college uitvoering geeft aan twee moties die op 2 september 2026 zijn aangenomen.

Programma Sprong over het IJ

In het programma Sprong over het IJ werkt de gemeente Amsterdam samen met meerdere partners: het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer en de Vervoerregio Amsterdam. Deze samenwerking is gebaseerd op het advies Genereus Verbonden van de commissie D'Hooghe uit 2020. In dit advies zijn afspraken gemaakt over onder meer twee bruggen over het IJ en een voetgangerspassage bij CS, nieuwe veerverbindingen en extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Deze afspraken zijn herbevestigd in juni 2025 onder de noemer *Inrichtingsplan Rijkswateren* Amsterdam.
Zoals reeds vermeld in de raadsinformatiebrief 'Instandhoudingsopgave Rijk en de gevolgen voor Amsterdam' in combinatie met het besluit van het college om voorkeur te geven aan het volledig beëindigen van de zeecruise, verwachten we bij de planning van de diverse maatregelen van het Programma Sprong over het IJ, waaronder het project Oostbrug, de bestuursovereenkomst ligplaatsen voor de binnenvaartschepen en het onderzoek recreatievaart, vertraging op te lopen.

Hieronder wordt de voortgang beschreven van de verschillende onderdelen van het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam (met daarin alle maatregelen op rijksniveau uit het advies Genereus Verbonden van A. D'Hooghe).

Momenteel is uitsluitend het project Oostbrug waarvoor kostenramingen en dekking in beeld worden gebracht. Voor de overige maatregelen moet met de nautische partners het gesprek plaats vinden wie voor welke opgave verantwoordelijk zal worden inclusief wie voor een financiering zorgdraagt en wie voor een ruimtelijke inpassing zorgt. Dit geldt overigens niet voor het particulier initiatief Kabelbaan, zie hieronder.

Zeecruise
Als in de toekomst een Westbrug wordt aangelegd, zal de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) aan de Veemkade niet meer bereikbaar zijn voor grote zeecruiseschepen. Mede daarom is er in 2025 onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van de verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven. Met de brief van 20 januari 2026 bent u geïnformeerd over de uitkomsten van dit onderzoek en over het besluit van het college om de voorkeur te geven aan het volledig beëindigen van de zeecruise in de stad. Dit is in vervolg op de bij de Algemene beschouwingen over de Voorjaarsnota 2023 aangenomen Motie Amsterdam vaart beter zonder cruise. Het Voorkeursbesluit is gebaseerd op het willen terugdringen van het toerisme, verbeteren van de leefbaarheid in de stad en de klimaateisen. In het coalitieakkoord 2026-2030 is het voornemen bevestigd om de zeecruise in Amsterdam te beëindigen en is aangekondigd dat de gemeente in gesprek gaat met Rijk en regio over alternatieven. Een definitief besluit over de toekomst van de zeecruise wordt genomen nadat verder in beeld is gebracht wat de consequenties zijn van het scenario om te stoppen met de zeecruise. Hiervoor worden gesprekken gevoerd met o.a. de het Rijk en Port of Amsterdam, onder meer in een bestuurlijk overleg met de minister van Infrastructuur en Waterstaat dit najaar.

Sprong over het IJ: Intensiveren van de veerverbindingen en verleggen IJpleinveer
Maatregel 1 van het oorspronkelijke programma Sprong over het IJ richt(te) zich op het verbeteren van de bereikbaarheid en capaciteit van het IJpleinveer. Doel is het IJpleinveer te ontwikkelen tot gelijkwaardig alternatief voor het zeer drukke Buiksloterwegveer. Er zijn daartoe drie deelmaatregelen, die hieronder per stuk worden toegelicht:

- Gerealiseerd: Een nieuw pontplein Zuid. In 2022 is de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer verplaatst naar de De Ruijterkade Oost, vlak bij de Oostertoegang en Oosterdokseiland. Hierdoor is de oversteek korter. Het nieuwe pontplein is ruimer opgezet. De nieuwe aanlanding sluit beter aan op bestaande fietsroutes en spreidt de drukte achter het Centraal Station.
- Gerealiseerd: Realisatie van een fiets- en voetgangersbrug over het Noordhollandsch Kanaal. Met de ingebruikname van de Hollandse Iepbrug in 2023 is deze deelmaatregel uitgevoerd. De brug zorgt ervoor dat de toegangswegen van en naar het IJpleinveer sterk verbeterd zijn.
- Nog niet gerealiseerd: De frequentie van het IJpleinveer wordt gelijkgetrokken met die van het Buiksloterwegveer. Hiervoor moet op het IJpleinveer - net zoals op het Buiksloterwegveer al het geval is - met 3 ponten gevaren worden. Vanwege een tekort aan schepen is deze deelmaatregel nog niet uitgevoerd. Mede hierdoor – maar ook door uitval van diensten op het IJpleinveer – neemt nog altijd meer dan 80% van de reizigers op de twee centrale veerverbindingen het Buiksloterwegveer en minder dan 20% het IJpleinveer. Pas vanaf 2030,

als de eerste pont instroomt, kan de frequentie worden opgehoogd. Dit zou normaliter moeten leiden tot een toename van het aantal reizigers op het IJpleinveer en het verminderen van de druk(te) op het Buiksloterwegveer. Via de inhuur van een pont (plus schippers) kan mogelijk al eerder invulling gegeven worden aan de ophoging van de frequentie.
De eerste en tweede maatregel betreft samen kosten ruim € 30 miljoen.

Overige ontwikkelingen Veren
Het programma Veren heeft een sterke samenhang met het programma Sprong over het IJ. Ik informeer u daarom via deze brief graag over de overige ontwikkelingen rondom de veren.

- Eind 2025 sloten gemeente Amsterdam en GVB Veren een nieuw contract voor exploitatie en onderhoud van de ponten over het IJ en Noordzeekanaal. Het contract loopt van 2026 tot begin 2036.
- In 2025 is levensduurverlengend onderhoud uitgevoerd aan een aantal ponten en is de pontaanlanding NDSM vervangen.
- De voorbereiding voor de aanbesteding van vier nieuwe elektrische ponten en laadinfrastructuur bij het IJplein en de Buiksloterweg bevindt zich in de afrondende fase. Als het aanvullend krediet beschikbaar wordt gesteld kan de aanbesteding starten. Instroom van de ponten is voorzien in 2030 en 2031, mogelijk met uitloop naar 2032.
- Om tussentijdse uitbreidingen van de dienstregeling mogelijk te maken, gebruiken we een ingehuurde extra pont. Vanaf 1 september 2026 wordt deze pont ingezet op het Oostveer (F1). Hierdoor is het mogelijk om voortaan de gehele dag met 6 afvaarten per uur te varen op de veerverbinding F7 (Pontsteiger – NDSM). Voorheen was er sprake van een te grote (spits)drukte en overlast op dit veer, omdat hier - uitgezonderd de avondspits - maar 3 afvaarten per uur werden gevaren. Dit knelpunt is nu opgelost.
- Er is een traject in voorbereiding dat ertoe moet leiden dat er nog een extra veer wordt gehuurd tijdens de tijdelijke sluiting van de IJtunnel (voorzien in het tijdvak juli 2027 tot november 2028). Met dit extra veer wordt het mogelijk om de dienstverlening op het IJpleinveer tijdens de tunnelsluiting uit te breiden.
- In de eerste drie kwartalen van 2026 is het GVB op verschillende momenten niet gelukt om de volledige dienstregeling te varen vanwege personeelstekort. Het geheel aan uitval blijft nog wel onder de contractueel afgesproken maximaal toegestane uitval van 1%. GVB Veren blijft inzetten op het werven van nieuwe schippers en aanvullende maatregelen zoals het '1-schippermodel' ; bij dit laatste wordt gekeken of het op rustige routes mogelijk is om met 1 pontwachter en 1 pontschipper veilig te kunnen varen in plaats van met 2 pontschippers.

Westbrug
Eerder is, naar aanleiding van het advies D'Hooghe, besloten om eerst de Oostbrug te realiseren, vervolgens na verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam, de Westbrug en eventueel erna een voetgangerstunnel ter hoogte van Amsterdam CS.
De planvorming van de Westbrug kan van start gaan wanneer in een volgende bestuursperiode na 2030 middelen voor de voorbereidende werkzaamheden beschikbaar zijn gesteld. Op dit moment is er geen zicht op dekking voor de voorbereiding en realisatie van de Westbrug.
De zorg voor voldoende bereikbaarheid van de bestaande gebieden in Noord via en over het IJ en de geplande toename van woningbouw de komende jaren in Noord, in combinatie met de beperkte financiële ruimte voor toekomstige investeringen, blijft onderwerp van aandacht.

Inventarisatie mogelijke locaties extra ligplaatsen is gereed
Door groei van de binnenvaart en wettelijke eisen aan rustplaatsen is op termijn behoefte aan extra ligplaatsen voor maatgevende binnenvaartschepen – dit zijn schepen met een maximale toegestane lengte van 135 meter. Het advies van de commissie D'Hooghe ging ervan uit dat bij de Oostbrug ruimte zou zijn voor circa 20 ligplaatsen. Onderzoek laat nu zien dat deze beperkt bij de Oostbrug gerealiseerd kunnen worden; er is hier plek voor 5 tot maximaal 8 ligplaatsen. Daarom is met het Havenbedrijf en Rijkswaterstaat gekeken naar aanvullende, kansrijke locaties, waar op termijn mogelijk ook ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Deze kansrijke locaties betreffen de huidige riviercruiselocatie aan De Ruijterkade Oost, gebieden in Haven-Stad (Nieuwe Houthaven, Mercuriushaven en Coenhaven) en de Durgerdammerbaai. In de komende periode wordt de haalbaarheid van deze locaties verder onderzocht en worden afspraken over de realisatie van de benodigde ligplaatsen vastgelegd in een bestuursovereenkomst met het rijk.

Onderzoek naar de recreatievaart op het IJ en Amsterdam-Rijnkanaal
Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam hebben gezamenlijk onderzoek gedaan naar recreatievaart op het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal binnen de ring A10, om inzicht te krijgen in de omvang en de gevolgde routes van de recreatievaart naar/over het Binnen-IJ.
Op basis van het begin 2026 afgeronde onderzoek lijkt nog geen compleet beeld over de recreatievaart op het IJ te bestaan. Daarom zal het komend jaar met de partners bepaald worden in hoeverre aanvullend onderzoek nodig is voor inzicht in het borgen van de veiligheid van de vaarwegen.

Haalbaarheidsonderzoek naar een kabelbaan is *afgerond*
In november 2025 is de gemeenteraad geïnformeerd over uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek naar de IJbaan, een kabelbaanverbinding over het IJ tussen Softwareweg – Minervahaven – Hemknoop. Het betreft hier een particulier initiatief voor rekening en risico van de initiatiefnemers. Het college ziet een kabelbaan, in lijn met het standpunt van de Vervoerregio Amsterdam, als een mogelijke aanvullende verbinding waarbij geldt dat deze primair van toegevoegde waarde moet zijn in het OV-netwerk. Een verbinding voor hoofdzakelijk toeristen past daar niet bij. Een beslissing over doorgaan met de voorbereiding van een mogelijke kabelbaan kan pas genomen worden nadat er meer bekend is over de ov-verbindingen waarop aangesloten moet worden (via de zogeheten MIRT verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum), er meer zicht is op de realisatie van de Westbrug en de business-case van de IJbaan is geactualiseerd.

Project Oostbrug

De Oostbrug, de eerste vaste verbinding over het IJ in Amsterdam, verbetert de bereikbaarheid van stadsdeel Noord en de regio's ten noorden van het IJ en van het gebied aan de zuidkant van het IJ. De brug verbindt woon- en werkgebieden met elkaar evenals voorzieningen op het gebied van (hoger) onderwijs, gezondheidszorg en recreatie.

Voortgang
De voorbereiding van de Oostbrug is in volle gang. In het project Oostbrug werkt de gemeente Amsterdam in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam/Centraal Nautisch Beheer en de Vervoerregio Amsterdam aan de voorbereiding en realisatie van de Oostbrug. De eerder in deze brief genoemde onderwerpen van gesprek in de samenwerking met het rijk, heeft in de afgelopen periode ook invloed gehad op de voortgang van de Oostbrug. Dat uit zich in de beschikbaarheid en inzet van inhoudelijk deskundigen (waaronder nautisch experts) en de ambtelijke capaciteit t.b.v. gezamenlijke voorbereiding van besluitvorming van andere onderwerpen, zoals de gezamenlijke uitwerking en vaststelling van eisen en uitgangspunten, de uitwerking van de toekomstige brugbediening en de nadere uitwerking van onderwerpen zoals ligplaatsen voor binnenvaartschepen, stijgpunten (trappen en liften) bij de brug en eisen ten aanzien van de toekomstbestendigheid van de brug. De uitwerking van deze onderwerpen loopt hierdoor vertraging op.

Technische voorbereidingen, inkoop en Definitiebesluit Oostbrug in het voorjaar van 2027
Op basis van de eisen en wensen van de samenwerkende partijen en andere belanghebbenden en de uitgangspunten uit de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ (in 2022 vastgesteld door de gemeenteraad) wordt het integraal referentieontwerp voor de Oostbrug gemaakt. Dit is een inventarisatie van mogelijke oplossingen voor de realisatie van de verschillende onderdelen van de Oostbrug, die voldoen aan de gestelde eisen. Met het referentieontwerp wordt de technische maakbaarheid en financiële haalbaarheid van de brug getoetst. Hiervoor worden ook onderzoeken gedaan naar de benodigde functionaliteit, gebruikswaarde, technische haalbaarheid, kosten en planning van de brug. De uitkomsten van dit alles komen samen in het Definitiebesluit Oostbrug, dat ik u in het voorjaar van 2027 voor besluitvorming voorleg. Voor het maken van het uiteindelijke ontwerp voor de Oostbrug start na het Definitiebesluit een aanbesteding voor een combinatie van verschillende ontwerpbureaus, om hiermee invulling te kunnen geven aan de werkzaamheden in de ontwerpfase.

Bedienconcept
Er is verder gewerkt aan het maken van afspraken met Rijkswaterstaat, de toekomstige bediener van de brug, en met Port of Amsterdam/Centraal Nautisch Beheer over de bediening van de brug: hoe lang staat de brug open/dicht voor verkeer over land en over water? In de komende periode wordt nog verder onderzocht hoe de bediening van de Schellingwouderbrug, de Oranjesluizen en de nieuwe Oostbrug goed op elkaar kunnen worden afgestemd zodat voor zowel het landverkeer als de scheepvaart een voorspelbare situatie ontstaat met zo beperkt mogelijke hinder. De uiteindelijke afspraken worden in een latere projectfase formeel vastgelegd in een bedienovereenkomst met Rijkswaterstaat.

Wijziging omgevingsplan
In de raadsinformatiebrief over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oostbrug – nautische herinrichting Oostelijk Binnen IJ van 6 juli 2026 bent u geïnformeerd over de wijziging van het omgevingsplan. Deze wijziging is nodig voor het mogelijk maken van de komst van de Oostbrug. In het kader van de wettelijk verplichte juridisch-planologische procedure is de afgelopen periode een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gemaakt, die na een inspraakperiode en met verwerking van de inspraakreacties, op 30 juni 2026 door het college is vastgesteld. De NRD geeft aan welke

omgevingseffecten van de komst van de Oostbrug worden onderzocht en hoe gedetailleerd dat gaat gebeuren. De uitkomsten van het onderzoek worden beschreven in het Omgevingseffectrapport (OER), de onderbouwing voor de omgevingsplanwijziging. Het is mijn bedoeling de ontwerp-wijziging omgevingsplan inclusief de concept OER voor inspraak vrij te geven, aansluitend op de vaststelling door de gemeenteraad van het Definitiebesluit Oostbrug.

Aanlandingen in Oost en Noord
De plannen voor de herinrichting van het gebied in stadsdeel Oost waar de Oostbrug aanlandt, zijn de afgelopen periode verder uitgewerkt. Deze plannen worden betrokken bij het Definitiebesluit Oostbrug. De concept-Nota van Uitgangspunten van het project Toeleidende Routes Oost leg ik naar verwachting in het voorjaar van 2027 aan het college voor met het verzoek deze vrij te geven voor inspraak. Daarna worden zowel de wijziging Omgevingsplan voor de Oostbrug en herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ als de Nota van Uitgangspunten Toeleidende Routes Oost voor besluitvorming aan u voorgelegd. Over de aansluiting van de Oostbrug op de bestaande infrastructuur in Noord vindt actieve afstemming plaats met de gebiedsontwikkeling in het Hamerkwartier en met de herinrichting van de Johan van Hasseltzone.

Planning
De totale projectplanning wordt in deze projectfase geactualiseerd en bij het Definitiebesluit Oostbrug aan u voorgelegd. De huidige inzichten die opgedaan zijn bij het verder uitwerken van de komende projectfasen, laten zien dat er een aannemelijke kans is dat de eerdere planning voor de ingebruikname van de Oostbrug (op zijn vroegst eind 2034), niet zal worden gehaald. Wanneer de projectplanning in zijn geheel is geactualiseerd, volgt hieruit ook de nieuwe verwachte ingebruikname van de Oostbrug.

Verder heb ik besloten geen apart inspraaktraject te organiseren over het Definitiebesluit Oostbrug. Reden hiervoor is dat er recent een inspraakprocedure is afgerond over de NRD voor de Oostbrug waarbij vele vragen over de Oostbrug aan de orde zijn gekomen en dat in de eerste helft van 2027 opnieuw een inspraakprocedure start over de wijziging van het Omgevingsplan waarbij er ook ruimte is om op alle aspecten van de Oostbrug in te spreken. Hierover heb ik u in de Raadsinformatiebrief Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oostbrug - nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ, van 6 juli 2026 geïnformeerd. In plaats daarvan organiseren we in de volgende projectfase actieve vormen van participatie over het schetsontwerp. In het participatieplan wordt voor de periode tot aan het Uitvoerings- en Kredietbesluit Oostbrug beschreven hoe we de participatie in de komende projectfase gaan vormgegeven. Het participatieplan wordt vastgesteld door het college en als bijlage toegevoegd aan het Definitiebesluit Oostbrug.

Omgeving
Naast het actief betrekken van de omgeving bij producten als de NRD, de wijziging Omgevingsplan/OER en de Nota van Uitgangspunten voor project Toeleidende Routes Oost is er over de ontwikkelingen bij de Oostbrug regelmatig overlegd met bewoners en bestuurders uit de stadsdelen Noord en Oost en met andere belanghebbende partijen. Er zijn verschillende bijeenkomsten georganiseerd, onder meer over ruimtelijke kwaliteit en ook webinars voor vaarweggebruikers. Verder is er regelmatig overleg met de bewoners van de Surinamekade over de inrichting van het Oostelijk Binnen-IJ.

Het participatieverslag over de afgelopen periode wordt, samen met het participatieplan voor de periode na het Definitiebesluit, bijgevoegd bij het Definitiebesluit Oostbrug.

Financiën Oostbrug

Kosten

In januari 2026 is, op basis van een voorlopige versie van het programma van eisen en het referentieontwerp, een voorlopige tussenstand van de kosten van de Oostbrug gemaakt die uitkomt op €650 tot €850 miljoen (op prijspeil oktober 2025 en P85 betrouwbaarheid, zie dashboard). De variant van €650 miljoen houdt in dat de brug voldoet aan de gezamenlijk met partners vastgestelde eisen op het gebied van functionaliteit, toegankelijkheid, veiligheid, vormgeving, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. De variant van €850 miljoen gaat uit van dezelfde basis, maar dan met een aanvullende reservering waarmee de Oostbrug een extra impuls zou kunnen krijgen op het gebied van vormgeving, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. Bij de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ uit 2022 kwam de raming van de kosten destijds uit op € 260 miljoen, wat neerkomt op €336,5 miljoen op prijspeil oktober 2025 (beide met P85 betrouwbaarheid). De oorzaken voor de hogere voorlopige kosten zijn in de Raadsinformatiebrief "Toelichting kostenontwikkeling Oostbrug" die met de dagmail van 23 september aan de gemeenteraad is verstuurd, nader toegelicht.

In eerdere voortgangsrapportages is al de verwachting aangegeven dat de kostenraming voor de Oostbrug zou stijgen vanwege onder meer de noodzakelijke zwaardere aanvaarbescherming en het bouwen van de volledige Oostbrug in de oergeul. De verdere uitwerking van de Oostbrug zoals die in de afgelopen periode plaatsvond heeft deze verwachting bevestigd.
Er is een aantal algemene oorzaken voor de huidige tussenstand van de toegenomen kosten:

- de fundering van vrijwel alle onderdelen van de brug moet dieper dan verwacht vanwege de geografische ligging op de oergeul;
- de complexiteit van bouwen op het water is nog duidelijker geworden;
- de inflatie in de periode 2021 – 2025 is erg hoog geweest.

Deze algemene oorzaken werken door in alle onderdelen van de brug en daarmee in de gehele kostenraming. Daarnaast is een belangrijk deel van de kostenstijging in deze tussenstand toe te schrijven aan een aantal specifieke onderdelen:

- de aanvaarbescherming;
- twee kleppen per beweegbare brug (in plaats van één, zoals eerder aangenomen), zowel aan de noord- als aan de zuidkant;
- de toegenomen lengte van de aanbruggen (een aanbrug is het deel van de brug tussen de kade en de beweegbare brug), nodig op de gekozen locatie omdat er anders veel bochten in de aanbruggen komen met nadelen voor de functionaliteit van de brug;
- het aangescherpte duurzaamheidsbeleid van de gemeente dat is vertaald naar mogelijke concrete maatregelen;
- een voorziening t.b.v. ligplaatsen voor binnenvaartschepen.

Dekking van de kosten
Voor de Oostbrug is € 522,5 miljoen aan financiële dekking beschikbaar. Deze dekking komt voort uit een co-financiering door de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. Gemeente Amsterdam heeft voor het huidige prijspeil € 354,25 miljoen beschikbaar gesteld waarvan € 209,25 miljoen in de begrotingsjaren 2024 tot en met 2026, € 103 miljoen (onder voorbehoud van goedkeuring door de Gemeenteraad) in de begroting van 2027 en € 42 mln als reservering voor toekomstige prijspeilstijgingen (vanaf oktober 2025). De Vervoerregio heeft een bedrag van €168,25 miljoen gereserveerd en indexeert jaarlijks haar bijdrage.

Uitgaande van de tussenstand van de kosten voor de Oostbrug van december 2025 van € 650 miljoen (prijspeil oktober 2025) is er een tekort aan dekking van € 169,5 miljoen (excl. de Amsterdamse reservering voor toekomstige prijspeilstijgingen van € 42 miljoen).
Gegeven de eerdere afspraken over co-financiering, zullen er op korte termijn bestuurlijke gesprekken met de Vervoerregio Amsterdam plaatsvinden om de mogelijkheden te verkennen voor een aanvullende financiële bijdrage. Mocht dat niet leiden tot voldoende dekking zullen er alternatieve scenario's worden uitgewerkt. Daarnaast overleg ik met het Rijk over een financiële bijdrage aan de realisatie van ligplaatsen voor binnenvaartschepen (zie eerdere toelichting bij het onderdeel programma Sprong over het IJ). Over de uitkomst van deze gesprekken informeer ik u bij de volgende Voortgangsrapportage Oostbrug/Sprong over het IJ in het voorjaar van 2027 en bij het Definitiebesluit Oostbrug.

De Amsterdamse reservering voor toekomstige prijspeilstijgingen was gebaseerd op de oorspronkelijke raming. Gezien de kostenstijging zal dit bedrag niet toereikend zijn tot einde project. Bij de huidige inzichten is orde grootte circa € 21 mln extra nodig. Over de verdere indexatie van de Amsterdamse bijdragen dienen uiterlijk bij het uitvoeringsbesluit nog nadere afspraken te worden gemaakt.

Afhandeling moties
Tijdens de raadsvergadering van 2 september, zijn naar aanleiding van het project Oostbrug, twee moties aangenomen.

- Motie 200.26 van Van Burk, Koyuncu, Krijger, Rijpkema, Delsen, Dibi en Wijnants inzake het informeren van de raad bij het afwijken van de afgesproken wijze van informeren bij grote projecten verzoekt het College:
  Bij projecten waarop de Regeling Grote Projecten van toepassing is, de raad gemotiveerd te informeren wanneer wordt besloten wezenlijk af te wijken van de eerder aan de raad toegezegde of met de raad afgesproken wijze of frequentie van informeren, waaronder het uitstellen, overslaan of samenvoegen van voortgangsrapportages.

Het college geeft hier uitvoering aan door wanneer dit aan de orde is, aan te kondigen bij de raad.

- Motie 209.26 van de leden Wijnants, Van Burk, Koyuncu, Krijger, Rijpkema, Del-sen en Dibi inzake transparantie kosten Oostbrug verzoekt het college:
- Bij infrastructurele projecten die onderdeel zijn van de Regeling Grote Projecten, aanvul-lend op de reguliere twee rapportages per jaar, maximale openheid te betrachten over substantieel oplopende of meevallende kosten;

- Hierover het gesprek te voeren tussen wethouder en commissie;
- Hierbij uiteraard oog te houden voor de eventuele noodzaak van geheimhouding;
- De raad hierover te informeren.

Als uitvoering van deze motie plan ik hierover, zoals ik tijdens de raadsvergadering van 2 september 2026 heb aangegeven, een gesprek in met leden van de raadscommissie Mobiliteit, betrokken ambtenaren en mijzelf. Het college beschouwt hiermee beide moties als afgedaan.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Elise Moeskops
Wethouder Mobiliteit