Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	6 november 2025
Portefeuille(s)	Verkeer en Vervoer
Portefeuillehouder(s):	Melanie van der Horst
Behandeld door	Programma Sprong over het IJ
Onderwerp	Voortgangsrapportage Sprong over het IJ en Oostbrug eerste half jaar 2025

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeer ik u over de voortgang van het programma Sprong over het IJ en het project de Oostbrug. Met het programma Sprong over het IJ (waar project Oostbrug onderdeel van is) wil Amsterdam de oversteek structureel verbeteren voor fietsers, voetgangers en waar 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).
Als bijlage bij deze brief vindt u twee rapportages (in de vorm van dashboards) die gedetailleerder ingaan op de voortgang (scope, tijd, geld, kwaliteit en risico's).

Project Oostbrug

Het project Oostbrug is het eerste grote project uit het programma Sprong over het IJ waarvoor de uitvoering concreet wordt voorbereid. In het project werkt de gemeente Amsterdam samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam. Momenteel wordt het Definitiebesluit Oostbrug voorbereid. Om tot dit Definitiebesluit te komen wordt er onderzoek gedaan naar de benodigde functionaliteit, gebruikswaarde, technische haalbaarheid, kosten en planning. De uitkomsten van dit onderzoek komen integraal samen in het Definitiebesluit, met daarin een advies over het vervolg van het project Oostbrug. Het Definitiebesluit wordt in de loop van 2026 voor inspraak vrijgegeven. Na verwerking van de reacties uit de inspraak wordt het Definitiebesluit aan de Gemeenteraad voorgelegd.

Voorbereiding Oostbrug

De voorbereidingen zijn, met het maken van het referentieontwerp voor de Oostbrug, in volle gang. Het referentieontwerp vormt de basis voor de kostenraming en planning.
De technische complexiteit van de brug, de lengte, de fundering in de oergeul en de keus voor twee beweegbare delen in de brug, leiden tot meerdere onzekerheden in het referentieontwerp. Deze onzekerheden werken door in de planning en de kosten. In het Definitiebesluit informeer ik u hier nader over.

Om een opgave met deze complexiteit tot een succes te maken is kennis en kunde uit diverse hoeken en uit verschillende organisaties nodig. Hiervoor zijn in de afgelopen maanden stappen gezet in de samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam. Dit zal ook in de komende periode onze aandacht vragen. Ook de gemeentelijke projectorganisatie is versterkt.

Financiën
De kosten van de Oostbrug zijn eerder op basis van de globale uitgangspunten (uit de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ 2022), indicatief geraamd op € 335 miljoen prijspeil april 2025.
De Oostbrug wordt gefinancierd door co-financiering van de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. In de begroting 2026 van de gemeente, is €55 miljoen extra opgenomen ten behoeve van de inflatiecorrectie op de beschikbare dekking voor de Oostbrug.
Zoals hierboven geschetst is het bouwen van de Oostbrug technisch complex. Er zijn in Nederland en in Europa geen referenties die als voorbeeld kunnen dienen voor de Oostbrug en er zijn nog niet eerder bruggen gebouwd met twee beweegbare delen. Ook is het bouwen van een brug met deze lengte (1,2 km) boven water niet vaak uitgevoerd in Nederland. Daarnaast moet er worden gefundeerd in de oergeul. Dit is een oude getijdengeul, een voorloper van het huidige IJmeer. Ik verwacht, zoals in de vorige Voortgangsrapportage aangegeven, dat de kosten voor een aantal onderdelen van de brug hierdoor hoger zullen uitvallen dan eerder geraamd. Bij het Definitiebesluit Oostbrug leg ik de uitwerking van deze onderzoeken en de (financiële) keuzes die daaruit voortvloeien aan u voor.

Betrekken van de omgeving bij de ontwikkelingen rond de Oostbrug
Vanuit project Oostbrug is er regelmatig overleg met bestuurders, bewoners en andere omgevingspartijen uit de stadsdelen Noord en Oost over de ontwikkelingen bij de Oostbrug, op dit moment vooral over de aanlandingen van de brug in beide stadsdelen. Er is regulier contact met veel externe omgevingspartijen en er is een actief participatietraject met bewoners, met speciale aandacht voor de bewoners van de Surinamekade. Met deze bewoners hebben de gemeente en de Port of Amsterdam in 2016 een vaststellingsovereenkomst afgesloten, waarin is afgesproken dat de bewoners betrokken worden bij het ontwikkelen van de oplossingen ter plekke van het oostelijk Binnen IJ.

Juridisch-planologische procedure gestart
De voorbereiding van de juridisch-planologische procedure voor het onderzoek naar de effecten van de Oostbrug is gestart met de NRD, de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. In de NRD wordt bepaald welke varianten worden onderzocht in het Omgevingseffectrapport (OER). Het concept-OER is het onderdeel van de juridisch-planologische procedure waarin de omgevingseffecten van de voorkeursvariant voor de Oostbrug in beeld worden gebracht. Het OER zal ook betrokken worden bij het wijzigen van het Omgevingsplan. Over de NRD worden bijeenkomsten georganiseerd voor omgevingspartijen waar ook informatie wordt gegeven over de inspraakmogelijkheden.

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 en 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 recent herbevestigd onder de noemer Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam.
De samenwerking met de nautische partners ontwikkelt zich verder, maar vraagt ook na dit advies de nodige aandacht. Er is inmiddels een gezamenlijke beheersgroep ingesteld die, in geval van verschil van inzicht over de uitvoering van de projecten, onder onafhankelijke leiding van D'Hooghe advies kan uitbrengen. Eind juni van dit jaar heeft D'Hooghe het advies uitgebracht geen wijzigingen aan te brengen in de nautische uitgangspunten uit Genereus Verbonden (zoals de hoogte van de brug en het realiseren van twee beweegbare delen). Wel is op basis van dit advies de afgelopen periode onderzocht of een andere aanlanding van de brug mogelijk is in Oost. Over het bedienconcept voor de brug (hoe vaak en hoe lang staat de brug per uur maximaal open voor gebruikers van de brug, van belang voor de functionaliteit van de brug voor zowel het vaar- als het wegverkeer) worden nog nadere afspraken gemaakt.

Hieronder wordt de voortgang van de verschillende onderdelen van het Inrichtingsplan vermeld. Over de voortgang van het haalbaarheidsonderzoek naar de verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam bent u al geïnformeerd via de raadsinformatiebrief van 16 juli 2025.

Westbrug op langere termijn goedkoper dan verdere uitbreiding verensysteem
Het bureau Decisio heeft in mijn opdracht onderzocht wat de financiële relatie is tussen de Westbrug en het huidige en toekomstige verensysteem. De aanleiding voor dit onderzoek, dat als bijlage bij deze brief is toegevoegd, is dat door de verwachte toename van reizigers het aantal ponten ook in de toekomst, vanaf 2035, verder zal moeten worden uitgebreid.
Voor dit onderzoek is 2040 als basis voor de Westbrug genomen; dit jaartal is vanwege het ontbreken van financiering van een dergelijk complex infraproject erg krap. Dit vertrekpunt dient enkel inzichtelijk te maken dat hoe eerder men begint met de realisatie van de Westbrug hoe groter de financiële voordelen zijn voor het verder investeren in het uitbreiden van het verensysteem.
Het onderzoek laat zien dat de financiële voordelen van het eerder realiseren van de Westbrug aanzienlijk kunnen zijn. Een eerdere aanleg (voor 2040) leidt tot besparingen op het verensysteem terwijl bij uitstel (of afstel) van de Westbrug de kosten van het verensysteem oplopen. Deze kosten bestaan uit extra investeringen in veren en infrastructuur en toenemende kosten in exploitatie en onderhoud. Hoewel de Westbrug op korte termijn duurder is omdat eerder in de tijd sprake is van grote uitgaven, wijst het kostenonderzoek uit dat de brug op lange termijn goedkoper uitvalt dan de structurele meerkosten van het verensysteem. Het kantelpunt waarop een Westbrug met OV goedkoper wordt dan het verensysteem ligt, afhankelijk van de gehanteerde investeringskosten, grofweg tussen de 70 en 100 jaar. Wanneer de Westbrug zonder OV wordt aangelegd wordt dit kantelpunt bereikt in iets meer dan 40 jaar. Met de huidige financiële inzichten zou realisatie van een Westbrug voor 2040 in ieder geval gunstiger zijn dan na

2040, met als kanttekening dat investeren in een brug leidt tot grote uitgaven die eerder in de tijd worden gedaan.

Veren
Rondom het verensysteem spelen er diverse ontwikkelingen waar u spoedig (begin 2026) in wordt meegenomen. Meer concreet gaat het om:
- Stand van zaken notitie met daarin onder meer een actualisatie van de reizigersprognoses en aanpak voor uitbreiding en verduurzaming van de veren;
- Het aanvullende uitvoeringskrediet voor de aanschaf van de nieuwe elektrische veren en de bijbehorende laadinfrastructuur. Hierbij wordt ook inzicht gegeven in de planning voor de instroom en in de mitigerende maatregelen die genomen worden om de (spits)drukte op de veren in goede banen te leiden;
- Het nieuwe exploitatiecontract voor de veren.

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 een onderzoek uitgezet naar recreatievaart op het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal binnen de ring A10. In eerste instantie is het onderzoek gericht op het verkrijgen van inzicht in de omvang van de recreatievaart en de routes naar/over het BinnenIJ die deze schepen volgen.
Dit inzicht is nodig om te kunnen bepalen of aanvullende maatregelen nodig zijn voor de recreatievaart voor het kunnen borgen van de nautische veiligheid binnen de scope van het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam. Dit geldt zowel in de huidige situatie als in het licht van toekomstige ontwikkelingen, zoals de aanleg van de twee bruggen of woningbouw in de nabijheid van het IJ. Ik verwacht de resultaten van het onderzoek eind 2025.

Haalbaarheidsonderzoek naar een kabelbaan nog dit jaar afgerond
Sinds 2016 heeft de Stichting IJbaan, met medewerking van onder andere de Gemeente, het Havenbedrijf en de Vervoerregio, meerdere onderzoeken uitgevoerd naar de haalbaarheid en wenselijkheid van een kabelbaan over het IJ. Het huidige haalbaarheidsonderzoek spitst zich toe op de volgende onderwerpen: ruimtelijke inpassing, vervoerwaarde, businesscase, juridische aspecten en draagvlak bij de omgeving. Op 21 augustus 2025 vond een informatiebijeenkomst voor bewoners en andere geïnteresseerden plaats over de plannen van de kabelbaan. In november 2025 wordt de Gemeenteraad geïnformeerd over de voortgang van het haalbaarheidsonderzoek naar de Kabelbaan. Het onderwerp staat tevens geagendeerd voor de commissievergadering van 27 november 2025.

Inventarisatie mogelijke locaties extra ligplaatsen gereed
Onderdeel van de afspraken in het kader van het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam is dat de gemeente meewerkt aan het realiseren van circa 20 extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen in het gebied tot 2041. Deze ligplaatsen zijn nodig om op langere termijn de groeiende behoefte aan wacht- en rustplaatsen voor binnenvaartschepen op te vangen. Daarnaast is ruimte nodig voor de te compenseren nautische functies die verplaatst moeten worden om de Oostbrug te kunnen realiseren. Daarbij wordt naar een groter gebied gekeken dan alleen het Oostelijk Binnen IJ. Om invulling te geven aan deze behoefte is, in samenspraak met het Havenbedrijf/Centraal Nautisch

Beheer en Rijkswaterstaat geïnventariseerd welke locaties op het Binnen IJ hiervoor in aanmerking kunnen komen. In de komende periode worden de potentiële locaties verder onderzocht op haalbaarheid en fasering. De uitkomsten van deze haalbaarheidsstudies vormen input voor de afweging hoeveel extra ligplaatsen in het Oostelijk Binnen IJ in de beperkte ruimte bij de Oostbrug, gerealiseerd kunnen worden.

In de volgende voortgangsrapportage, in de eerste helft van 2026 informeer ik u opnieuw over de ontwikkelingen bij Sprong over het IJ en de Oostbrug. Ik ga ervan uit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

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



Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit