1. Dashboard Project Oostbrug

Hieronder vindt u per indicator de stand van zaken aangegeven met een stoplicht en een korte toelichting. Het project Oostbrug, onderdeel van het programma Sprong over het IJ, betreft de voorbereiding, besluitvorming, aanbesteding en realisatie van de eerste brug over het IJ. Daarnaast is het raakvlakproject Toeleidende Routes in Oost onderdeel van dit dashboard. Het project Toeleidende Routes Oost onderzoekt en voorziet in de gewijzigde inrichting in verband met de veranderde verkeerssituatie in het Oostelijk Havengebied als gevolg van de komst van de brug.

VGR t 2026-1	VGR t-1 2025-1	
Scope		De scope van project Oostbrug is met de actualisatie van de Nota van Uitgangspunten (NVU) Sprong over het IJ in februari 2022 op hoofdlijnen vastgesteld door de gemeenteraad. In de definitiefase waarin het project zich nu bevindt wordt de scope nader gedetailleerd in een inpassingsstudie en is een integraal referentieontwerp in de maak. In de afgelopen rapportageperiode zijn er geen substantiële scopewijzigingen doorgevoerd ten opzichte van de vastgestelde Nota van Uitgangspunten. Er wordt nog nader onderzoek gedaan naar diverse scope-bepalende elementen met effect op functionaliteit en/of kosten efficiëntie: - De optimale breedte van de brug in relatie tot toekomstbestendigheid (brommobielen, Openbaar Vervoer) - Het al dan niet toepassen van stijgpunten en een verbindingsconstructie naar de stijgpunten in verband met de toegankelijkheid van de brug - Het optimale hellingspercentage van de aanbruggen (steil genoeg om de brug in te kunnen passen en vlak genoeg voor fietscomfort) - De breedte van de nevengeulen en daaraan gekoppeld het aantal kleppen/vallen per beweegbare brug - Het toevoegen van 5 tot 8 extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen en de gewenste toegangs- en aanlegconstructie daarvoor - Ambities op het gebied van ruimtelijke (beeld)kwaliteit en duurzaamheid - Materialisatie van de aanbruggen De resultaten van deze onderzoeken en de keuzes die gemaakt kunnen worden, maken onderdeel uit van de onderbouwing van het Definitiebesluit dat in het voorjaar van 2027 aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. Project Toeleidende Routes Oost Dit Sprong over het IJ project is vanaf de tweede helft van 2025 gestart met de uitgangspuntenfase. Daarin worden inrichtingsmogelijkheden onderzocht en wordt de omgeving en andere stakeholders om input gevraagd (participatie), zodat een concept-Nota van Uitgangspunten (NvU) gemaakt en voor inspraak vrijgeven kan worden. De NvU wordt na verwerking van de inspraakreacties ter besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden met daarin een voorkeursontwerp. Daarmee wordt de scope van het project vastgelegd. Er is een quick scan uitgevoerd naar mogelijkheden waarbij de Oostbrug verder op het Azartplein aanlandt in plaats van op de kade. Dat bleek niet goed in te passen. Daarom is besloten deze variant niet mee te nemen in de planvoorbereiding.
		

		Aanlanding in Noord Ten behoeve van een duidelijke demarcatie van projectgrenzen, een efficiënte projectorganisatie en heldere afspraken over governance, worden met de projecten Johan van Hasseltzone en Hamerkwartier nadere afspraken gemaakt voor het oostelijk deel van de Johan van Hasseltzone en daarmee de inpassing van de aanlanding van de Oostbrug in Noord.
Planning		Volgens de huidige planning wordt het Definitiebesluit in het voorjaar van 2027 aan de raad voorgelegd. De gesprekken over de samenwerking met het rijk waarover in de raadsinformatiebrief wordt geschreven, hebben ook invloed op de voortgang van de Oostbrug. De gezamenlijke voorbereiding van besluitvorming, de 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 hebben in de afgelopen periode vertraging opgelopen. 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. Belangrijke stappen in de huidige fase zijn: - Bij de belangrijkste stakeholders zijn de eisen en wensen opgehaald rond de Oostbrug. Op basis daarvan is gewerkt aan een referentieontwerp van de brug, waarin de eisen en uitgangspunten vertaald worden naar een mogelijk technisch ontwerp waarmee de technische maakbaarheid van de brug getoetst kan worden. Een positief resultaat uit deze toets vormt een belangrijk onderdeel voor het Definitiebesluit. - Het referentieontwerp is in de afrondende fase. Er wordt in een iteratief proces gewerkt waarbij stapsgewijs verschillende technische oplossingsrichtingen voor de verschillende onderdelen van de brug worden onderzocht en worden gecombineerd tot één integraal maakbaar brugontwerp. - Op basis van een tussenversie van het integraal referentieontwerp is in december 2025 een tussenstand van de kosten van de Oostbrug gemaakt. Het effect van bepaalde oplossingen op de kosten is een belangrijk inzicht op basis waarvan verdere ontwerpfases worden doorlopen. De resultaten van dit proces leiden tot een geactualiseerde kostenraming in het Definitiebesluit. - Eind 2025 is als onderdeel van de juridisch planologische procedure in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat, Centraal Nautisch Beheer en Port of Amsterdam de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) afgerond. In de NRD is bepaald 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). In januari 2026 heeft het college de NRD vrijgegeven voor inspraak. Na de inspraakprocedure en het verwerken van nieuwe inzichten daaruit is de NRD op

		30 juni 2026 door het college vastgesteld. Daarmee is het project op schema om het OER op te stellen als onderbouwing voor de omgevingsplanwijziging. - In 2025 zijn in het kader van participatie gesprekstafels georganiseerd waar de zorgen en wensen van de bewoners en bedrijven in de omgeving zijn opgehaald. De inzichten geven mede richting aan keuzes in het integraal referentieontwerp en vormen bouwstenen voor het Definitiebesluit. - Ook is gewerkt aan het inkoopprogramma voor project Oostbrug, o.a. door gesprekken te voeren met vertegenwoordigers van marktpartijen (architecten, ingenieursbureaus en bouwers). Op basis van het inkoopprogramma voorzien we dat er in ieder geval drie aanbestedingen binnen het project plaatsvinden: voor een ontwerpconsortium (voor het integrale ontwerp van zowel de brug als nautische voorzieningen), voor een bouwconsortium (voor de bouw van de brug) en voor het verleggen van de bestaande nautische functies en de vaargeul, voorafgaand aan de bouw van de brug. - Vanwege het doorlopen inspraakproces rond de NRD en het nog te doorlopen inspraakproces rond het te wijzigen Omgevingsplan is besloten om geen separaat inspraakproces te organiseren voor het Definitiebesluit. De Gemeenteraad is hierover geïnformeerd in de Raadsinformatiebrief Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oostbrug – nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ van 30 juni 2026. In de ontwerpfase (na het Definitiebesluit) wordt participatie georganiseerd over het ontwerp voor de brug. - De planning van het project Toeleidende Routes Oost (TRO) loopt in deze fase vanwege de vele raakvlakken parallel met die van de Oostbrug. In deze planning wordt de concept-Nota van Uitgangspunten Toeleidende Routes Oost in het voorjaar van 2027 tegelijk met het ontwerp-wijziging omgevingsplan Oostbrug vrijgegeven voor inspraak en vervolgens, inclusief verwerkte inspraakreacties, in de tweede helft 2027 aan de raad voorgelegd voor besluitvorming.
Financiën		Er is een voorlopige tussenstand van de geraamde kosten van de Oostbrug bepaald op €650 tot €850 miljoen (prijspeil oktober 2025, bij een betrouwbaarheid van P85*). 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 eerdere kostenraming uit 2021 was het onderliggende uitwerkingsniveau nog grof en gebaseerd op globale uitgangspunten uit het advies "Genereus Verbonden" van commissie D'Hooghe uit 2020 en werd gebruik gemaakt van globale kostenkentallen van referentieprojecten. De kosten werden toen ingeschat € 260 miljoen op prijspeil januari 2021, wat neerkomt op €336,5 miljoen op prijspeil oktober 2025 (beide met P85 betrouwbaarheid*). Inmiddels is het onderliggende uitwerkingsniveau van de kostenraming verder gedetailleerd en verfijnd door o.a. een programma van eisen met hierin eisen en wensen van belanghebbenden (waaronder de nautische partners) en een referentieontwerp waarvoor o.a. locatie specifiek onderzoek gedaan is zoals onderzoek naar de bodemgesteldheid. De komende periode wordt gewerkt aan het definitief maken van de onderliggende

		stukken, zodat dit als basis kan dienen voor het definitiebesluit in het voorjaar van 2027. In de Raadsinformatiebrief "Toelichting kostenontwikkeling Oostbrug', die met de dagmail van 23 september aan de gemeenteraad is verstuurd, wordt naar aanleiding van de vraag van het lid Rijpkema (JA21) over de kosten van de Oostbrug tijdens de raadsvergadering van 10 juni 2026, een aanvullende toelichting en onderbouwing gegeven over de voorlopige tussenstand van de kosten. **Dekking** Voor de Oostbrug is een totaal van € 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. 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. Gegeven de eerdere afspraken over co-financiering samen met de Vervoerregio Amsterdam, zullen er op korte termijn bestuurlijke gesprekken 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. Zie voor een gedetailleerde toelichting het kopje dekking onder 2. Financiën. In de NRD is vastgesteld dat er onderzoek gedaan wordt naar de mogelijkheid om 5-8 ligplaatsen voor binnenvaartschepen in het Oostelijk binnen-IJ te realiseren. De gemeente gaat in de komende periode met het Rijk in gesprek over de dekking voor deze ligplaatsen en de daaraan direct gerelateerde maatregelen / kosten. **Exploitatiekosten** Naast de investeringskosten is er sprake van jaarlijkse kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud van de brug. Deze zijn in 2022 geschat op € 4 mln en zijn door prijsstijgingen gestegen naar circa € 5 mln. In de gemeentebegroting is op een centrale post al een bedrag van € 3 mln p.j. gedekt. Er wordt een actuele kostenbegroting gemaakt gebaseerd op een Exploitatie, Beheer en Onderhoudskader. Ook deze kosten worden aan de Raad voorgelegd bij het Definitiebesluit. **Voorbereidingskredieten** Uit de beschikbare dekking zijn voor het project Oostbrug twee voorbereidingskredieten beschikbaar gesteld van in totaal €17,4 mln voor PBI fase 3 (definitiefase) en begin fase 4 (ontwerpfase). Hiervan is medio 2026 €11,2 mln uitgegeven. Naar verwachting zal bij het Definitiebesluit een derde

		voorbereidingskrediet worden aangevraagd voor de gehele ontwerpfase tot aan de realisatiefase. Dit hangt af van nog te maken keuzes in de inkoopstrategie. **Toeleidende Routes Oost** Naast de investeringen in de Oostbrug heeft Amsterdam € 24,25 mln beschikbaar voor investeringen in de toeleidende routes in stadsdeel Oost. De Vervoerregio heeft toegezegd een vergelijkbaar bedrag bij te dragen. Er is nog geen nieuwe raming van TRO beschikbaar, die zal worden gemaakt in het kader van de Nota van Uitgangspunten en het voorkeursontwerp voor de toeleidende routes Oost.
Risico's		Het risicoprofiel van het project wordt regelmatig geactualiseerd en de risicobeheersmaatregelen worden gemonitord. De 5 grootste risico's zijn: - Het niet bereiken van overeenstemming tussen de gemeente Amsterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat en andere nautische partners over te hanteren eisen/uitgangspunten, beoogde oplossingsrichtingen, scope en/of bekostiging, met vertraging van de Oostbrug tot gevolg. - Er is onvoldoende financiële dekking om de gehele scope van de Oostbrug en voor de realisatie van de voor de Oostbrug benodigde ingrepen op het water en bij raakvlakprojecten zoals Hamerkwartier, Johan van Hasseltzone en Toeleidende Routes Oost te realiseren; - De gegrondverklaring van een eventueel bezwaar en/of beroep dat wordt aangetekend op de wijziging van het Omgevingsplan en/of op de aan te vragen vergunningen; - Het niet kunnen voldoen aan de wettelijke stikstofeisen; - Uitloop in de planning en verhoging van de raming door de grillige bodemgesteldheid van de oergeul. Voor een uitgebreidere toelichting op deze toprisico's en bijbehorende beheersmaatregelen, zie onderdeel 3 *Toprisico's*.
Kwal. & Org.		**Organisatie** Er is in 2025 en 2026 veel geïnvesteerd in de samenwerking met de partners het ministerie van I&W, RWS, Port of Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer en medefinancier Vervoerregio Amsterdam. Dat gebeurde onder meer door het gezamenlijk inzichtelijk maken van de eisen waar de Oostbrug aan moet voldoen, het uitwerken van het toekomstig bedienconcept, het uitwerken van ligplaatsen voor de binnenvaart en door het investeren in de werking van de stuurgroep Oostbrug, waarin alle betrokken partijen zitting hebben. In deze stuurgroep wordt de voortgang van de Oostbrug besproken. De reacties van de stuurgroep worden meegenomen in de (ambtelijke en bestuurlijke) besluitvorming die plaatsvindt over de producten die gemaakt worden ter voorbereiding van de realisatie van de Oostbrug. Ondanks bovengenoemde investering in de samenwerking met het rijk, is de samenwerking als gevolg van het voorgenomen besluit over het stoppen met de zeecruise in Amsterdam en de instandhoudingsopgave van bestaande infrastructuur van het rijk, onder spanning komen te staan. De komende periode blijven we investeren in de samenwerking.

		Kwaliteitsborging Er is in het afgelopen jaar veel aandacht geweest voor kwaliteitsborging op de producten en de processen. Enkele belangrijke stappen die hierin zijn genomen: *Contractmanagement* In 2025 en 2026 is in het kader van kwaliteitsborging in overleg met de tenderboard (inkoopdeskundigen van de gemeente en externe partijen) en op basis van gesprekken met de markt, een inkoopprogramma gemaakt voor project Oostbrug als geheel. Op basis daarvan worden er, zoals nu voorzien, drie aanbestedingen gedaan. Dit is hierboven toegelicht. *Omgevingsmanagement* Externe juristen hebben het proces rond de juridisch-planologische procedures getoetst. Mede op basis van hun advies wordt deze procedure de komende tijd verder vormgegeven. *Technisch management* In aanloop naar het Definitiebesluit is in de eerste helft van 2026 het integraal referentieontwerp gereviewd door collega's van de gemeente Rotterdam, Rijkswaterstaat Grote Projecten en Port of Amsterdam. Daarnaast heeft er ook een interne review plaatsgevonden door het ingenieursbureau van gemeente Amsterdam. *Projectbeheersing* In de eerste helft van 2026 heeft er gelijktijdig met de review op het referentieontwerp, ook een review op de tussenversie van de kostenraming plaatsgevonden door de collega's van gemeente Rotterdam. Ook de VRA zal vóór het definitiebesluit een review doen op de kosten. Daarnaast vindt er in de tweede helft van 2026 als extra kwaliteitscontrole een second opinion plaats door een onafhankelijke derde partij die een kostenraming op zal stellen op basis van dezelfde uitgangpunten. Hiermee kan beoordeeld worden of prijzen, opslagen, producties en risico's ook door anderen op dezelfde wijze worden gewaardeerd/gekwantificeerd. Op de planning worden op een vergelijkbare wijze meerdere kwaliteitscontroles uitgevoerd. *Projectmanagement* Naast deze kwaliteitsborging op enkele kritische "producten" wordt ook het gehele voorbereidingsproces gereviewd door middel van een gatereview, waarbij een onafhankelijk extern bureau in samenwerking met ervaringsdeskundigen vanuit diverse projectrollen kritisch oordeelt over projectmanagementfacetten zoals bestuurlijke proces, techniek, participatie, beheersing. Verder worden actief lessen en ervaringen opgehaald bij soortgelijke infraprojecten in het land (Rotterdam, Nijmegen). De bevindingen van de kwaliteitsborging komen in het Definitiebesluit Oostbrug.
Definitie:		Buiten vastgestelde kaders, niet beheersbaar door projectteamteam, escalatie naar bestuur.
		Buiten vastgestelde kaders, beheersbaar door projectteam.
		Binnen vastgestelde kaders.

* P85 geeft aan dat er statistisch een overschrijdingskans is van 15% en 85% kans op onderschrijding.

2. Financiën

- **Oostbrug Voorbereiding**

Budgetmonitor (in M€)	VGR t	VGR t-1	Mutatie
Eerste en tweede voorbereidingskrediet:			
Eerste voorbereidingskrediet Prognose inkomsten	6,5	6,5	0
Tweede Voorbereidingskrediet Prognose inkomsten	10,9	0	10,9
Prognose uitgaven (Einde Werk)	17,4	6,5	10,9
Gerealiseerd	*11,3*	*6,4*	*4,9*
In opdracht	*4,1*	*3,5*	*0,6*
Nog op te dragen (incl. risicovoorziening)	*2,0*	*-3,4*	*5,4*
Voorbereidingskredieten nog te gaan			
Prognose inkomsten/dekking	*2,6*	*13,5*	*-10,9*
Prognose uitgaven	*2,6*	*13,5*	*-10,9*
Uitvoeringskrediet nog te gaan			
Prognose inkomsten/dekking	*502,5*	*398,25*	*104,25*
Prognose uitgaven	*630*	*315*	*315*
Totaal nog beschikbaar	**-127,5**	**83,25**	**-210,75**
Beschikbaar voor prijspeilstijgingen -/-	**42,0**	**42,0**	**0**
Voorzien resultaat: overschot of tekort	**-169,5**	**41,25**	**-210,75**

- *Financiële peildatum 20-07-2026; Prognose uitgaven op prijspeil oktober 2025*
- *In het overzicht is T de stand van zaken op 20-07-2026, T-1 van de vorige voortgangsrapportage*

Toelichting verschil voorzien resultaat
In de vorige Voortgangsrapportage zat ten opzichte van de oorspronkelijke kostenraming van € 336,5 miljoen (prijspeil okt 2025) nog een overschot op de dekking van circa € 83 mln. Dat bestond voor € 42 mln uit resterende dekking voor prijspeilstijging t/m einde project. De rest van het voorzien resultaat ad € 41 mln was ter dekking beschikbaar voor verwachte verhogingen van de investeringsraming.
Eind december 2025 is, op basis van een voorlopige versie van het programma van eisen en het referentieontwerp, een tussenstand van de kosten van de Oostbrug bepaald op €650 tot €850 miljoen (op prijspeil oktober 2025, bij een betrouwbaarheid van P85*). De oorzaken van de kostenstijging zitten met name in de fundering, aanvaarbescherming, aanbruggen in staal en ambities op gebied van vormgeving, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. Zie de verdiepende toelichting en onderbouwing in de Raadsinformatiebrief "Toelichting kostenontwikkeling Oostbrug".
Uitgaande van de tussentijdse raming ad € 650 mln en behoud van de € 42 mln voor toekomstige prijspeilstijgingen is er nu een tekort van € 169,5 mln.

Toelichting inkomsten/dekking Oostbrug
Voor de Oostbrug is € 522,5 miljoen aan financiële dekking beschikbaar. Van de € 522,5 miljoen is € 20 mln beschikbaar voor de voorbereiding en € 502,5 mln voor de uitvoering van de Oostbrug. . Deze dekking komt voort uit een co-financiering door de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. Amsterdam heeft in de begrotingen van 2024, 2025, 2026 en 2027 (onder voorbehoud van goedkeuring door de gemeenteraad) respectievelijk € 100 miljoen, € 120 miljoen, € 55 miljoen en € 103 miljoen gereserveerd voor de Oostbrug en de toeleidende routes in Oost. In het programma Stedelijke

Vernieuwing is nog eens € 0,5 miljoen gereserveerd. Daarvan is € 24,25 miljoen voor de toeleidende routes Oost nodig. De Vervoerregio Amsterdam heeft eerder toegezegd 50% van beide projecten te willen financieren. Op basis van de kostenraming uit 2021, geactualiseerd naar prijspeil oktober 2025, was dat € 168,25 miljoen voor Oostbrug en € 24,25 miljoen voor Toeleidende Routes Oost. De totaal verwachte dekking voor de Oostbrug is daarmee nu € 522,5 miljoen. Voor Toeleidende Routes Oost is de totaal verwachte dekking € 48,5 miljoen.
De beschikbare dekking is t.o.v. de vorige rapportageperiode met € 104,25 mln gestegen. De oorzaken:

- De oorspronkelijke kostenraming is qua prijspeil geactualiseerd van april 2025 naar oktober 2025, met een verhoging van € 1,5 miljoen naar € 336,5 miljoen in totaal. De bijdrage van de Vervoerregio wordt jaarlijks geïndexeerd voor prijspeil correcties. Daarom wordt rekening gehouden met een bijdrage van 50% van € 336,5 = € 168,25, een verhoging van € 0,75 miljoen ten opzichte van de vorige rapportage.
- In de vorige Voortgangsrapportage is abusievelijk de bijdrage uit het programma Stedelijke Vernieuwing van € 0,5 voor TRO niet meegerekend. Dat zorgt voor een extra bijdrage voor Oostbrug omdat dat deel niet t.l.v. de reserve hoeft te komen.
- Uitwerking coalitieakkoord in begroting 2027 geeft, onder voorbehoud van instemming door de gemeenteraad, een toevoeging van € 103 miljoen ten behoeve van de Oostbrug.

Dekking en Kosten in tabel:

Bijdrage	**+/-**	**Bedrag ***
Gemeente Amsterdam begroting '24		€ 100
Gemeente Amsterdam begroting '25	+	€ 120
Gemeente Amsterdam begroting '26 (prijspeilstijging)	+	€ 55
Programma Stadsverbetering Toeleidende routes Oost	+	€ 0,5
Gemeente Amsterdam n.a.v. coalitieakkoord in begroting '27 (o.v.b raad)		**€ 103**
Totaal beschikbaar Amsterdam incl. Toeleidende routes Oost en prijspeilstijging		**€ 378,5**
Nog beschikbaar voor prijspeilstijgingen toekomst (uit € 55 mln VJN 2025)	-/-	€ 42
Dekking Toeleidende routes	-/-	€ 24,25
Totaal beschikbaar Amsterdam voor Oostbrug (huidig prijspeil)		**€ 312,25**
Vervoerregio Amsterdam	**+**	€ 168,25
Totaal beschikbaar voor Oostbrug (huidig prijspeil)		**€ 480,5**
Kosten Oostbrug (excl. extra impuls ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid)	-/-	€ 650
Nog te dekken		**€ 169,5**

* in miljoenen

Toelichting voorbereidingskrediet(en)

- Het eerste voorbereidingskrediet van € 6,5 miljoen is in 2025 volledig besteed en parallel aan de vorige voortgangsrapportage is een tweede voorbereidingskrediet van € 10,9 miljoen aangevraagd en toegekend door de raad. Binnen dat tweede krediet wordt de definitiefase afgerond en een start gemaakt met de ontwerpfase.
- De gerealiseerde kosten en aangegane verplichtingen (t/m eind 2026) zijn t.o.v. de vorige Voortgangsrapportage gestegen met € 5,5 mln naar € 15,4 mln op 20-07-2026. De belangrijkste kosten zijn de capaciteitsinzet van het gemeentelijk projectteam vanaf de start eind 2023 ad € 11,2 mln, studie, onderzoek en advies van derden ad € 3,8 mln en huisvesting voor het projectteam ad € 0,4 mln.
- Voor het vervolg van de ontwerpfase wordt een derde voorbereidingskrediet aangevraagd. De omvang daarvan is mede afhankelijk van de keuzes rond de inkoopstrategie. Deze keuzes en het derde voorbereidingskrediet worden met het Definitiebesluit in het voorjaar van 2027 aan de gemeenteraad voorgelegd.

- **Toeleidende routes Oost Voorbereiding**

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	*0,54*	0,03	*0,51*
In opdracht	*0,40*	0,05	*0,39*
Nog op te dragen (incl. risicovoorziening)	*47,56*	48,42	*-0,9*
Voorzien resultaat: overschot of tekort	**0,0**	**0,0**	**0,0**

Toelichting inkomsten/dekking Toeleidende routes Oost

- Voor Toeleidende Routes Oost heeft de Vervoerregio in maart 2025 besloten het project op te nemen in de planstudiefase Uitvoeringsprogramma Mobiliteit uitgaande van een bijdrage van de Vervoerregio in het project TRO, net als 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, waarvan € 0,5 miljoen komt uit het programma Stadsverbetering.

Toelichting voorbereidingskosten Toeleidende routes Oost

- In de tweede helft van 2025 en de eerste helft van 2026 heeft het projectteam Toeleidende Routes Oost gestudeerd op een variant waarbij de Oostbrug verder aanlandt op het Azartplein en gewerkt aan de voorbereiding van een Nota van Uitgangspunten (NvU). De NvU wordt naar verwachting in het eerste kwartaal 2027 aan het bestuur voorgelegd om vrij te geven voor inspraak. Voor deze fase is circa € 1,1 miljoen beschikbaar uit programma Stadsverbetering en investeringsdomein ORM aangevuld met voorbereidingsmiddelen van de Vervoerregio.
- De gerealiseerde kosten en aangegane verplichtingen (t/m eind 2026) zijn t.o.v. de vorige VGR gestegen met € 0,9 mln naar € 0,94 mln 20-07-2026. De belangrijkste kosten zijn de capaciteitsinzet van het gemeentelijk projectteam vanaf de start eind 2024 ad € 0,69 mln en studie, onderzoek en advies van derden ad € 0,25 mln.
- Bij het vrijgeven van het Nota van Uitgangspunten in het eerste kwartaal van 2027 zal een eerste voorbereidingskrediet worden aangevraagd t.l.v. de beschikbaar gestelde dekking.

3. Toprisico's

Binnen het project Oostbrug worden de risico's doorlopend geïnventariseerd, geactualiseerd, gewaardeerd en van beheersmaatregelen voorzien. Projecten van deze omvang en complexiteit kennen vele grote en kleinere risico's. In dit dashboard wordt de top 5 gepresenteerd. Uiteraard hebben de overige risico's ook de volle aandacht.

1. **Het niet bereiken van overeenstemming tussen de gemeente Amsterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat en andere nautische partners over te hanteren eisen/uitgangspunten, beoogde oplossingsrichtingen, scope en/of bekostiging, met vertraging van de Oostbrug tot gevolg**
   De samenwerking met de nautische partners is voor de gemeente van groot belang. Doelstelling is immers een vlotte en veilige overgang zowel voor het landverkeer als voor de scheepvaart. Knelpunt is de beperkte personele capaciteit bij de nautische partners. Het risico bestaat dat er daardoor te weinig of te laat input geleverd kan worden voor de verschillende producten en processen, waar

Amsterdam met de nautische partners aan werkt. Het gaat hier onder andere om het realiseren van extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen; het versmallen van de nevengeul waardoor de beweegbare delen kunnen worden geoptimaliseerd (minder kleppen, snellere opening); het bepalen van het bedienregime (hoe vaak staat de brug open voor fietsers en voetgangers en daarmee voor het scheepvaartverkeer). Over dit laatste bestaat al vergevorderde overeenstemming, maar er moeten nog enkele optimalisaties worden afgesproken. Door het voorgenomen besluit over de zeecruise en de instandhoudingsopgave van bestaande infrastructuur van het rijk staat de samenwerking met het rijk onder extra spanning. Dit is onder meer merkbaar in de beschikbaarheid en inzet van inhoudelijk deskundigen (waaronder nautisch experts) ten behoeve van de inhoudelijke uitwerking en in de ambtelijke inzet vanuit het rijk ten behoeve van de gezamenlijke voorbereiding van besluitvorming. Hierdoor staan planningen onder druk van onder andere de gezamenlijke uitwerking en vaststelling van eisen en uitgangspunten die aan de Oostbrug gesteld worden, de uitwerking van de toekomstige brugbediening en de nadere uitwerking van onderwerpen zoals het aantal te realiseren ligplaatsen voor binnenvaartschepen in het oostelijk Binnen-IJ, stijgpunten (trappen en liften) bij de brug en eisen ten aanzien van de toekomstbestendigheid van de brug. Hiermee staat ook de geplande besluitvorming door de raad over het Definitiebesluit Oostbrug in het voorjaar 2027 onder druk.
Beheersmaatregelen: Transparante communicatie over en weer en prioriteren van issues. Zorgen voor uitwerkingen van het bedieningsregime en andere issues, waarbij de doorstroming van zowel landverkeer als vaarwegverkeer geborgd is. Aandacht voor de bestaande organisatiestructuur waarbinnen op constructieve wijze mogelijke tegengestelde belangen besproken kunnen worden en naar oplossingen kan worden gezocht die recht doet aan alle belangen.

2. **Er is onvoldoende financiële dekking om de gehele scope van de Oostbrug en voor de realisatie van de voor de Oostbrug benodigde ingrepen op het water en bij raakvlakprojecten zoals Hamerkwartier, Johan van Hasseltzone en Toeleidende Routes Oost te realiseren**
De tussenraming van de kosten laat een kostenstijging zien waar momenteel nog onvoldoende dekking voor is. Over eventuele extra co-financiering door de VRA moeten de gesprekken nog plaatsvinden, evenals met het Rijk over een bijdrage aan de realisatie van extra ligplaatsen voor binnenschepen in het (Oostelijk Binnen-IJ). Daarnaast zijn de afspraken over de scopeafbakening met raakvlakprojecten, zoals Hamerkwartier en Johan van Hasseltzone, nog niet afgerond. De afspraken over welk project welk onderdeel van de raakvlakken uitvoert zijn nog in de maak, evenals over welk project welk deel van de dekking daarvoor levert. Besluitvorming daarover is in voorbereiding. Onvoldoende middelen bij de projecten voor de kosten van deze raakvlakken kan leiden tot het niet halen van projectdoelen van de Oostbrug (bijvoorbeeld onvoldoende zorgvuldige en passende aansluiting aan het regionaal fietsnetwerk, verminderde inpassing in de omgeving en verlies van draagvlak en kwaliteit of een scopewijziging met kosten en vertraging op een laat moment).

   Beheersmaatregelen: Bij afweging van elke ontwerpbeslissing worden expliciete financiële afwegingen gemaakt. Verder wordt in elke fase of bij elke ingrijpende beslissing de raming geactualiseerd. Kansen en besparingsmogelijkheden worden uitgewerkt en de inzet is te komen tot een rijksbijdrage ten behoeve van in aanmerking komende nautische elementen. Ambtelijk en bestuurlijk wordt overleg gevoerd met de Vervoerregio Amsterdam over de ontwikkelingen in de kosten en dekking. Met raakvlakprojecten Toeleidende Routes Oost, Hamerkwartier en Johan van Hasseltzone wordt de scope, ramingen en nog benodigde dekking afgestemd.

3. **De gegrondverklaring van een eventueel bezwaar en/of beroep dat wordt aangetekend op de wijziging van het Omgevingsplan en/of op de aan te vragen vergunningen**
Een deel van de omgevingspartijen voelen zich onvoldoende gehoord of zijn het niet eens met de ontwikkeling van de brug of de aan te leggen nautische voorzieningen. Bewoners en bedrijven vrezen trilling-, geluid- en lichtoverlast van de bouw en/of de exploitatie van de brug en van de nautische voorzieningen of andere vormen van hinder zoals schadelijke emissies door de beroepsvaart bij het

manoeuvreren van en naar toekomstige ligplaatsen. Een duidelijke onderbouwing van gemaakte keuzes bij onderwerpen zoals stikstof, omgevings- en nautische veiligheid is 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 wordt aan eisen en/of wensen.

4. **Het niet kunnen voldoen aan de wettelijke stikstofeisen**
Een gedeelte van de bouw zal mogelijk niet met emissievrij materieel kunnen worden uitgevoerd, waardoor de bouw van de Oostbrug stikstofdepositie zal veroorzaken in nabijgelegen Natura2000 gebieden. Er zijn in de afgelopen tijd verschillende uitvoeringsmethoden beschouwd waarbij meer of minder uitstootvrij materieel is ingezet of werkzaamheden over een langere tijd zijn uitgesmeerd. Hiervan zijn stikstof berekeningen gemaakt en er blijkt maar een beperkte variatie te zijn in de uitstoot per jaar. De uitstoot is relatief laag, minder dan 1 gram per hectare per jaar, maar dat is toch 10 keer hoger dan de wettelijke grenswaarde. Verder optimaliseren van de werkzaamheden zal naar verwachting niet leiden tot voldoende reductie. Daarnaast wordt de juridische aanpak onderzocht. Enerzijds door de beleidsmatige ontwikkelingen op nationaal niveau goed in de gaten te houden (het voornemen om de wettelijke grenswaarde aan te passen; in dat geval valt de Oostbrug direct binnen de nieuwe grens). Anderzijds wordt onderzocht of het mogelijk is om binnen de huidige beleidskaders met het opstellen van een ecologisch adviesrapport in combinatie met (extern) salderen met ontwikkelingen waar uitstoot wordt beperkt binnen de wettelijke grenswaarde te vallen. Als het niet lukt deze uitstoot voldoende te beperken of te salderen, dan kan de benodigde Omgevingsplanwijziging niet uitgevoerd worden. Dat brengt het risico met zich mee dat er geen Omgevingsvergunning wordt verkregen waardoor de realisatie stagneert.

Beheersmaatregelen: Er wordt externe expertise ingeschakeld om maatregelen te onderzoeken op het gebied van uitstootbeperking en saldering. Ontwikkelingen in de regelgeving rond stikstof worden actief gevolgd en de impact op het project wordt gemonitord (via o.a. aeriusberekeningen). In de marktconsultatie worden mogelijkheden onderzocht van emissiearm werken. Bij het vaststellen van het uitvoeringsbesluit en de omgevingsplanwijziging, is hier meer duidelijkheid over te geven.

5. **Uitloop in de planning en verhoging van de raming door de grillige bodemgesteldheid van de oergeul op de beoogde locatie van de Oostbrug**
Een belangrijk en kostenbepalend onderwerp bij het realiseren van de Oostbrug is de fundering. De op basis van het advies D'Hooghe en wensen van nautische partners gekozen locatie voor de Oostbrug betekent dat de hele brug moet worden gefundeerd in de oergeul. Deze locatie kent een grillige bodemgesteldheid, is uit recent onderzoek opnieuw naar voren gekomen. Gevolg hiervan is dat er nog veel onzekerheden zijn omtrent de benodigde wijze van funderen (en ook of dat op de tweede zandlaag of op de derde zandlaag moet gebeuren) en over de technische werkwijze bij het aanbrengen van fundering op een dergelijke diepte. Nog te maken inpassings- en ontwerpkeuzes zijn bepalend voor het vinden van een optimale locatie voor de fundering en voorkomen van 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.

Beheersmaatregelen: Om de onzekerheden ten aanzien van de fundering te verkleinen is meer onderzoek naar de bodemgesteldheid uitgevoerd, waarvan de resultaten nu worden geanalyseerd. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de gegevens van reeds gerealiseerde projecten in de omgeving. Ook wordt onderzocht welke uitvoeringsmethoden bij verschillende wijzen van funderen er zijn. Daarnaast wordt beoordeeld welke maximale zettingen acceptabel zijn op te vangen in de constructie en welke wijzigingen in de toekomst (na zettingen) kunnen worden doorgevoerd, zoals de mogelijkheid om de brug op te vijzelen.