Verslag Webinar NRD Vaarweggebruikers van 19 februari 2026

Overzicht webinar	
Datum	**Donderdag 19 februari 2026**
Tijd	**17.00 - 18.00 uur**
Locatie	**Webinar middels Microsoft Teams-vergadering**
Aantal aanmeldingen	**14 (waarvan 10 aanwezig)**
Aanwezige deelnemers	Hendrik Boland, SVS Schuttevaer, Annemarie Haasjes, ORAM, Alex Krull, Koninklijk Watersportverbond, Leon Rutten, Watersportverbond, Johan Schenk, Bewoner KNSM-eiland, Cockie Schilperoort, BBZ, Rob Smit, Port of Amsterdam, Andries de Weerd, Koninklijke Binnenvaart Nederland, Monique van de Wetering,Waterrecreatie Nederland, Harold Willems, Nederlandse Vereniging van Toerzeilers
Aanwezig vanuit Projectteam Oostbrug	Lars Wouters, Erik Bakker, Eveline Haeck, Evert-Jan Hetebrij, Ruben Visser, Sietske Voorn (verslag)
Aanwezig vanuit nautische partners	Everhard van den Brakel (PoA), Chris Beumer, Jan Stelwagen, Kasper Vos (allen RWS WNN)
Opzet webinar	• Presentatie • Vragen en reacties • Afronding

1 Gespreksweergave (presentatie)

Eveline Haeck, omgevingsmanager Oostbrug, heet alle aanwezigen welkom; de vaarweggebruikers, de nautische partners en de leden van het projectteam. De webinar wordt opgenomen, de presentatie en het verslag worden nagestuurd en (vervolgens) gepubliceerd in het dossier Oostbrug via open.amsterdam/oostbrug.

Lars Wouters, projectdirecteur Oostbrug, legt uit hoe de plannen voor de drie oeververbindingen zijn ontstaan. Met een infographic laat hij zien dat de Oost- en Westbrug zorgen voor een herkenbare, veilige en aantrekkelijke fietsroute rond het centrum en een coherent vaarwegbeeld.

Ook laat hij zien welke hoogte en breedte zijn afgesproken voor de bruggen. De Oostbrug krijgt twee 'aanbruggen', dat is het deel van de brug dat de hoofdoverspanning verbindt met het land. De vaste hoofdoverspanning over de hoofdvaargeul in het midden wordt 160 m breed en 12,5 m hoog. Ten behoeve van de verkeersstromen op het water krijgt de brug twee delen met een beweegbare klep. De doorvaarbreedte is 35 meter en de doorvaarhoogte onbeperkt als de brug openstaat. Op deze manier is de brug voorbereid op de verwachte ontwikkeling van de beroepsvaart. Door hoofdvaargeul en nevengeulen te scheiden, kan al het vaarverkeer veilig doorstromen.

1.1 Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

Met ondersteunende sheets legt Lars uit welke stappen er wettelijk zijn te nemen voordat er Oostbrug kan worden gebouwd. Daarvoor is een wijziging van het Omgevingsplan nodig. Het omgevingsplan heette eerder het bestemmingsplan. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is een eerste stap voor de wijziging van het omgevingsplan.

Door de komst van de brug verandert de inrichting op het IJ. Om inzicht te krijgen in de effecten op de omgeving van de Oostbrug én de herinrichting van het IJ worden onderzoeken uitgevoerd. In de NRD staat *wat* het projectgebied is, en wat wordt gerealiseerd en onderzocht. Verder wordt onderzocht welke varianten er zijn voor de Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. En *welke effecten* dat heeft en welke aspecten en criteria belangrijk zijn, denk aan de impact op de luchtkwaliteit, geluid, mobiliteit, de scheepvaart en natuur. En ook *hoe gedetailleerd* de analyses en beoordelingen moeten zijn.

De uitkomsten van deze onderzoeken komen in een Omgevingseffectrapport (OER). De NRD is dus eigenlijk de onderzoeksopzet voor de OER.

Lars Wouters gaat dieper in op de NRD door in te zoomen op het wat van onderzoek en ook welke effecten we dan willen onderzoeken.

1.1.1 Wat

Wat wil het project bereiken? Naast het bouwen van een Oostbrug, zal het Oostelijk Binnen-IJ een nieuwe inrichting krijgen. Dat houdt in:

- Door de brug komen er nieuwe functies voor de scheepvaart, zoals wachtplaatsen voor de brug, bescherming tegen aanvaringen en geleideconstructies;
- Bestaande nautische functies die door de komst van de brug verplaatst of verwijderd worden, bijvoorbeeld omdat ze in de nieuwe situatie midden in de vaargeul terecht zouden komen;

- Er komen nieuwe nautische functies bij, namelijk ligplaatsen voor binnenvaartschepen met een lengte van 135 meter;

1.1.2 Mogelijke varianten

Welke keuzes (varianten) onderzoeken we? Er zijn al keuzes gemaakt, zoals dat we op deze locatie een brug willen bouwen en welke maten deze krijgt, maar er zijn ook nog keuzes te maken over het volgende:

Nautisch Programma

- Er is nog niet uitgemaakt hoeveel ligplaatsen er komen voor binnenvaartschepen: vijf of acht. Dat is afhankelijk van of Kompaseiland blijft of wordt verwijderd.
- Ook in de inrichting van de vaarweg zijn er varianten:
  - Een open oplossingsrichting, bijvoorbeeld palen met radarreflectoren over de hele lengte voor het detecteren van vaartuigen;
  - Een steiger bij de ligplaatsen en palen met reflectoren voor de duwbakken;
  - Een strekdam bij de ligplaatsen en palen met reflectoren voor de duwbakken;

Aan land komen van de brug

Er volgen beelden van waar de brug aan land zou kunnen komen in Noord. Een korte of diepe aanlanding op de Johan van Hasseltweg. In Oost is er geen variant of keuze, daar landt de brug aan op de kade van het Azartplein.

Welke effecten

Tot slot vertelt Lars Wouters meer over welke effecten we willen onderzoeken. De brug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ hebben gevolgen voor de omgeving. In de NRD staat een tabel met de verschillende onderwerpen waar we onderzoek naar willen doen, en ook hoe we dat willen doen. Hij noemt de onderwerpen:

- **Woon- en leefmilieu**: o.a. geluid, lucht, trillingen, licht, sociale veiligheid, gezondheid;
- **Ecologie**: o.a. fauna, flora, Natura2000 (beschermde natuurgebieden), stikstof
- **Bodem en water**: o.a. bodemkwaliteit, (grond)waterkwaliteit en -kwantiteit;
- **Mobiliteit**: o.a. bereikbaarheid, doorstroming, nautiek, verkeer;
- **Veiligheid**: o.a. omgeving, op het water, verkeer;
- **Landschap, cultuurhistorie**: o.a. archeologie en cultuurhistorische waarden, landschappelijke/stedelijke kwaliteit visuele kwaliteit/beleving;
- **Duurzaamheid**: o.a. klimaatbestendige stad (CO_2), hergebruik.

2 Inspraak en participatie

Nu is het moment om een reactie te geven op de inhoud van de NRD. Van 22 januari 2026 tot en met 4 maart 2026 ligt de Ontwerp NRD Oostbrug en nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ ter inzage en kan iedereen zijn mening hierover kenbaar maken. Dat kan via een digitaal inspraakformulier, te vinden op: Inspraak Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oostbrug en nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ | Gemeente Amsterdam.

Maar ook per post of (op afspraak) mondeling kunt u uw mening kenbaar maken.

Op alle reacties – zienswijzen wordt gereageerd middels een zogeheten Nota van Antwoord. De Nota van Antwoord wordt bij de stukken gevoegd die naar het bestuur gaan, zodat ook voor hen duidelijk is waar mensen zorgen en ideeën over hebben en op welke punten de onderzoeksopzet – de NRD – hierop is aangepast. Zij kunnen op deze manier een goed overwogen besluit nemen. Tot slot wordt de NRD vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, naar verwachting rond de zomer 2026.

Later dit jaar (2026) zal er nog een inspraakmogelijkheid zijn. Dit betreft inspraak op de Definitienota, in het kader van bestuurlijke besluitvorming (waar de NRD onderdeel is van de juridisch-planologische procedure). In de Definitienota staan de eisen voor de Oostbrug en de inrichting van het IJ.
Bij de volgende stap in de juridisch-planologische procedure, namelijk de wijziging van het omgevingsplan is er weer de mogelijkheid tot het tot het indienen van zienswijzen.

2.1 Planning

Aan de hand van een tijdlijn licht Lars Wouters de planning van de Oostbrug toe. Dit betreft de opvolging na het genoemde definitiebesluit. In die volgende fase zal de gemeente ook partijen voor het ontwerp gaan contracteren. Ingenieursbureaus, architecten en uiteindelijk natuurlijk ook aannemers. Naar verwachting wordt rond 2031 gestart met de bouw, met een bouwperiode van 3 tot 4 jaar. De realisatie van de brug is op zijn vroegst in 2034.

3 Vragen van de deelnemers

Vraag: Harold Willems (Nederlandse Vereniging van Toerzeilers): Komen er voldoende wachtplaatsen voor de zeilboten die moeten wachten tot de brug opent?

Antwoord: Erik Bakker, technisch manager Oostbrug: Ja, Er komen voldoende wachtplaatsen voor de recreatievaart, maar geen recreatieplaatsen. Het aantal bepalen we aan de hand van prognoses voor het aantal te verwachten recreatieschepen.

Vraag: Harold Willems (Nederlandse Vereniging van Toerzeilers): Is er al zicht op het bedienregime en/of de openingsfrequenties van de bruggen?

Antwoord: Erik Bakker: Op dit moment wordt er nog hard gepuzzeld op het 'stekkeren' van de drie achtereenvolgende knelpunten (Oostbrug, Schellingwouderbrug en de Oranjesluizen).

We proberen de openingen zo af te stemmen dat men soepel door kan varen.

Het betreft momenteel nog een concept en staat nog niet vast, maar op dit moment komen we uit op 1x per uur (per vaarrichting) en in weekenden in de zomer: 2x per uur (per vaarrichting). Dit zou een goede middenweg zijn tussen zowel de belangen van de vaarweggebruikers als die van het landverkeer. Let wel: de twee beweegbare delen zorgen ervoor dat dit dan betekent dat je als fietser of voetganger in de weekenden in de zomermaanden 4 keer per uur de kans hebt dat de brug opengaat.

Vraag: Leon Rutten (Watersportverbond): Bedienregime zou gelijk worden gesteld aan Schellingwouderbrug. Zijn er tellingen gedaan hoeveel schepen eronderdoor gaan? Dat zou een beeld geven wat we verwachten aan drukte.

Naar mijn verwachting zal nog (ietsje) meer zijn dan Schellingwouderbrug.

Antwoord: Erik Bakker: Dat zijn precies het soort dingen waar momenteel mee gepuzzeld wordt om te komen tot zo'n openingsregime van de brug. Er is een jaar lang (in samenwerking met Rijkswaterstaat) gemeten wat er allemaal vaart op dit stukje IJ dus we weten precies hoeveel schepen er langskomen, op welke tijdstippen en ook hoe hoog die zijn.

Vraag: Leon Rutten (Watersportverbond): Bij het wachten zijn golfbrekers nodig. Grootste angst is dat met losse palen de recreatievaart niet voldoende beschermd wordt en dat jachten zullen gaan 'zwerven' rond de brug.

Antwoord: Erik Bakker: We kunnen nu nog niet speculeren of er golfbrekers komen of niet.

Maar we zorgen er in ieder geval voor dat schepen die daar afgemeerd liggen te wachten op een brugopening dat in goede mate van rust kunnen doen .

Vraag: Leon Rutten (Watersportverbond): Hoe lang duurt (naar verwachting) één brugopening?

Antwoord: Erik Bakker: Het streven is dat de aanbruggen binnen 120 seconden open of dicht kunnen, maar dit heeft voeten in de aarde en hier is nog geen toezegging op doen. Dit heeft ook te maken met keuze voor constructietype van de brug. De totale tijd van één brugopening is, naast het openen of sluiten van de aanbrug, langer en o.a. afhankelijk van de hoeveelheid verkeer, zowel op het land als op het water.

Reactie Leon Rutten (Watersportverbond): geeft aan graag kennis te nemen van de cijfers en metingen en mee te willen denken over de inrichting van de wachtplaatsen etc.

Vraag: Andries de Weerd (KBN/ vertegenwoordiging beroepsvaart): In de NRD is te zien dat de beoogde vaargeul verder zuidelijker schuift dan eerder het plan was.

Door het opschuiven wordt de speelruimte voor de ligplaatsen aan de zuidzijde krapper. Daardoor is er echter wel meer ruimte aan de noordkant. Worden de wachtplaatsen en ligplaatsen beroepsvaart voor een maatgevend schip? Is er aan de noordzijde ook een wachtplaats voor de beroepsvaart en zo ja, is het een optie om die zo te situeren dat dat ook een overnachtingsplaats kan worden voor de beroepsvaart?

Dit zou een oplossing kunnen zijn voor de ligplaatsen aan de zuidzijde, waar veel verweer tegen is door bewoners.

Reactie: Erik Bakker, technisch manager Oostbrug geeft als reactie dat deze onderwerpen goede materie zijn voor een inspraakreactie op de NRD. Het projectteam kan hier nu namelijk nog geen harde uitspraken over doen, door o.a. de fase in het proces en omdat dit soort zaken goed moeten worden afgestemd met de vaarwegbeheerders.

Andries de Weerd (KBN/ vertegenwoordiging beroepsvaart) stelt dat de Schellingwouderbrug 3x per uur opengaat, en dat de vergelijking met de Oostbrug mank gaat omdat deze niet voor auto's (noch voor OV, red) is bestemd. Vindt dat de Oostbrug vaker open moet gaan.

Chris Beumer (RWS WNN, adviseur scheepvaart) licht nader toe dat het vaststellen van het bedienregime gebeurt door het ministerie van I&W, de vaarwegbeheerder, en dat daarom tot nu toe wordt gesproken over 'bedienconcept'. Die vaststelling is pas mogelijk in de laatste fase van (ontwerp)proces mogelijk, als alle uitwerkingen daar zijn.

De huidige uitwerkingen worden met name toegespitst op de recreatievaart, omdat we zien dat 90% van de scheepvaart die de brug passeert en een opening nodig heeft, recreant is. Voor de overige categorieën, zoals de toervaart, de bruine vloot en de hoge beroepsvaart zal maatwerk nodig zijn.

Leon Rutten (Watersportverbond) geeft aan dat het positief zou zijn als de schepen zo snel mogelijk kunnen passeren en de tijden dat de brug openstaat zo kort mogelijk zijn. Kan zich voorstellen dat smallere (neven)vaargeulen, van 25m in plaats van 36m breed, daar een positief effect op hebben.

Vraag: Cockie Schilperoort (BBZ – beroepschartervaart): voorziet de grootste problemen bij spitssluiting (van de Schellingwouderbrug). Dan is brug al twee uur dicht. Hoe kan dat op elkaar worden afgestemd zodat je niet 3 of 4 uur ligt te wachten in totaal? Puzzelt graag mee op dit issue.

Antwoord: Erik Bakker geeft aan dat dit precies de puzzel is waar nu aan wordt gewerkt. Het projectteam heeft zich tot doel gesteld dat schepen niet meerdere keren lange tijd moeten wachten, maar de praktijk is ingewikkeld. Het sluizencomplex is hierin een verstorende factor.

Andries de Weerd (KBN/ vertegenwoordiging beroepsvaart) stelt dat het na de spitssluiting bij de Schellingwouderbrug zo druk is, dat de brug wel 20 minuten openstaat. Dat zal leiden tot een verzameling van jachten (en overlast voor de beroepsvaart). Stelt dat autoverkeer zonder spitssluiting van de brug zorgt voor opstoppingen, maar dat fietsverkeer de hele dag door gaat en niet leidt tot verstoppingen van verkeersroutes.

Erik Bakker, technisch manager Oostbrug geeft aan dat naast tellingen voor varend verkeer, deze ook zijn gedaan voor fietsverkeer. Ook het fietsverkeer kent wel degelijk een spits (vooral in de ochtend, wanneer de vraag van vaarverkeer minimaal is). Er is nog geen sprake van (een besluit over) een spitssluiting. Duidelijk is wel dat dit goed op elkaar moet worden afgestemd.

4 Afsluiting

Er zijn geen verdere vragen meer. Ook de nautische partners (RWS, PoA) hebben geen verdere aanvullingen of reacties.

Erik Bakker doet een laatste oproep om vooral inspraakreacties met de specifieke zorgen in te dienen. Die helpen de gemeente om onderzoeken beter af te stemmen op de toekomstige situatie. Bovendien geeft een inspraakreactie het projectteam de mogelijkheid een zo volledig mogelijk antwoord te geven op vragen en zorgen. Ook het gesprek in deze webinar is in deze zeer waardevol.

Lars Wouters dankt de aanwezigen voor hun vragen, slimme opmerkingen, suggesties en reacties, en doet nogmaals de oproep om deze in te dienen als inspraakreacties; in de Nota van Antwoord worden deze dan beantwoord en gepubliceerd. Gezien de complexe opgave, de verkeerskundige aspecten en het technisch ontwerp wordt de komende jaren nog gewerkt aan het ontwerp. De start van de bouw zal nog even duren. Daarmee is er voldoende tijd om de uitgesproken zorgen goed mee te nemen.

Eveline Haeck sluit de webinar af met een dankwoord aan alle deelnemers. Ze benadrukt dat verdere informatie en updates te vinden is op www.amsterdam.nl/oostbrug en in het dossier op Open Amsterdam.
De inspraakperiode voor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) loopt tot en met 4 maart 2026. Vragen tussendoor zijn altijd welkom (via oostbrug@amsterdam.nl).