Gemeente Amsterdam



Nota van Antwoord

Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oostbrug

Nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Participatie 4
1.2 Leeswijzer 5

2 Veelvoorkomende vragen en opmerkingen 6

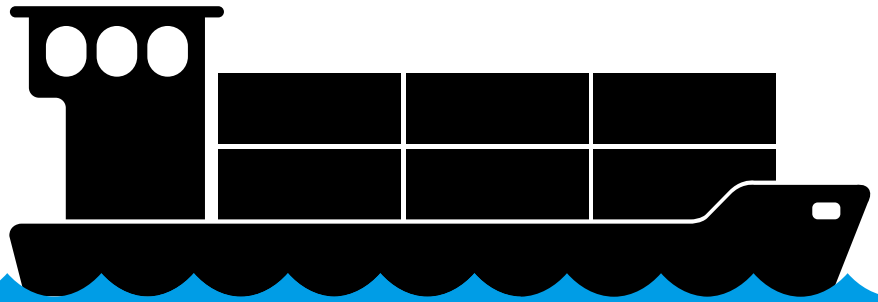
3 Beantwoording inspraakreacties bewoners, bedrijven en (belangen)organisaties 9
3.1 Oostbrug 10
3.2 Aanlanding Noord 18
3.3 Aanlanding in Oost 19
3.4 Routes van en naar de Oostbrug 20
3.5 Kompaseiland 23
3.6 Nautisch programma 23
3.7 OER 30
3.8 Onderzoeken 32
3.9 Participatie 44

4 Adviezen wettelijke adviseurs en maatschappelijke organisaties 45
4.1 Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, mede namens Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 46
4.2 Provincie Noord-Holland 53
4.3 Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland 54
4.4 Centraal Nautisch Beheer 56
4.5 Port of Amsterdam 56
4.6 Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) 57
4.7 Commissie mer 59

5 Adviezen stadsdelen 61
5.1 Stadsdeel Noord 62
5.2 Stadsdeel Oost 64

6 Wijzigingen NRD 68

Afkortingenlijst 71





1 Inleiding

Deze Nota van Antwoord geeft een overzicht van alle inspraakreacties op de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de beantwoording van deze reacties. De ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft van 22 januari tot en met 4 maart 2026 ter inzage gelegen. Er zijn ongeveer 170 reacties binnen-gekomen, zowel van bewoners, als van belangenorganisaties en maatschappelijke (wettelijke) adviseurs, zoals de Commissie mer. Ook de stadsdelen is om een reactie gevraagd.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau en Omgevingseffectrapport

Om de komst van de brug mogelijk te maken moet het omgevingsplan gewijzigd worden. Het omgevingsplan is een juridisch bindend document dat valt onder de Omgevings-wet. In het omgevingsplan staan alle regels voor de fysieke leefomgeving, zoals regels over bouwen, milieu, natuur en verkeer. Het vervangt oude bestemmingsplannen en verordeningen door een samenhangend plan per gemeente. Het doel is om te zorgen voor een evenwichtige toedeling van functies aan verschillende plekken binnen de gemeente.

Voordat het omgevingsplan gewijzigd wordt, worden alle eventuele milieueffecten zorgvuldig onderzocht. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is de onderzoeksopzet voor een Milieueffectrapportage (MER) waarin wordt bepaald welke milieueffecten voor de komst van de Oostbrug worden onderzocht en hoe gedetailleerd dit onderzoek is. Voor de Oostbrug wordt het MER breder getrokken met het opstellen van een Omgevingseffectrapport (OER), waarin naast de milieueffecten ook omgevingseffecten in beeld worden gebracht. Het OER dient als onderbouwing voor de wijziging van het omgevingsplan. In de NRD staat welke varianten er voor de Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ worden onderzocht, welke aspecten en criteria belangrijk zijn, zoals de impact op scheepvaart, natuur, luchtkwaliteit, geluid en mobiliteit en hoe gedetailleerd de analyses en beoordelingen zullen zijn. De NRD geeft daarnaast inzicht in de eerder genomen beslissingen en het proces waarbij alternatieven stapsgewijs zijn afgewogen en beperkt.

Wijziging omgevingsplan

De activiteiten zoals het bouwen van de Oostbrug en het herinrichten van het Oostelijk Binnen-IJ passen nog niet binnen het bestaande omgevingsplan. Deze moet dus worden gewijzigd. Het OER is voor een belangrijk deel de onderbouwing van de wijziging van het omgevingsplan. De wijziging omgevingsplan wordt ter visie gelegd. De gemeenteraad stelt uiteindelijk het wijzigingsplan vast.

Nota van Antwoord

We zijn blij met zoveel betrokkenheid vanuit de bewoners, ondernemers, adviseurs en de partners. Er zijn diverse reacties binnengekomen. Sommigen zien de Oostbrug graag zo snel mogelijk gerealiseerd. Daarnaast zijn er ook veel zorgen geuit. Daarvoor hebben we begrip. De komst van de brug heeft impact op de bestaande buurten. Veel zorgen gaan niet direct over de onderzoeksopzet en leiden ook niet tot een wijziging van de NRD. In de Nota van Antwoord wordt een reactie gegeven op alle binnengekomen zienswijzen op de concept NRD. Ook wordt aangegeven tot welke wijzigingen van de NRD de zienswijzen hebben geleid en geven we inzicht in de dilemma's, processen, onderzoeken en voortgang van het project.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau en Nota van Antwoord worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. Door de Nota van Antwoord krijgt het college een goed beeld van het draagvlak en de zorgen die er zijn.

Definitienota

In het voorjaar van 2027 neemt het college het definitiebesluit over de Oostbrug. In de bijbehorende definitienota staan de belangrijkste eisen en uitgangspunten voor de Oostbrug en de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. Ook wordt aangetoond dat het plan technisch maakbaar, financieel haalbaar en functioneel is. Eerder hebben we bewoners, ondernemers, partners en de gemeenteraad toegezegd dat de definitienota ter visie gelegd wordt. Dit staat ook in het vastgestelde participatieplan. Door recente ontwikkelingen heeft de wethouder Mobiliteit ermee ingestemd om hiervan af te wijken. Voor de volgende fase wordt een nieuw participatieplan gemaakt. Daaruit blijkt dat er niet minder wordt geparticipeerd, maar dat het moment van participatie wordt verplaatst naar bepalende keuzes in het ontwerp voor de Oostbrug.

1.1 Participatie

De komst van de Oostbrug heeft veel invloed op de omgeving. Daarom is het belangrijk om bewoners, ondernemers en gebruikers van het land en het water goed te betrekken. Door hun kennis en ervaring te gebruiken, kunnen we samen betere keuzes maken. Het delen van

verschillende inzichten zorgt voor meer begrip en bewustere beslissingen. Het is een ingewikkeld proces, waarbij zowel een bestuurlijk als een juridisch traject doorlopen wordt. Zorgvuldigheid en nauwkeurigheid zijn hierbij vereist.

Inspraak NRD

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau lag van 22 januari tot en met 4 maart 2026 ter inzage.

Eind januari 2026 zijn er 2 bijeenkomsten georganiseerd, 1 in stadsdeel Noord en 1 in stadsdeel Oost. Tijdens de bijeenkomsten kregen bewoners, bedrijven en andere betrokkenen uitleg over het onderzoek dat wordt gedaan en op welke manier zij daarop kunnen reageren. Ook werd uitgelegd hoe het proces verder gaat richting de besluitvorming en hoe betrokkenen hun inspraakreactie kunnen geven.

Participatieverslag

Naast de participatie over de NRD is er ook op andere manieren geparticipeerd.

In het participatieverslag, dat samen met de definitienota wordt aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders, staat op welke manieren er is geparticipeerd (bijvoorbeeld via (gecombineerde) gesprekstafels, een enquête op de pont en een testdag voor de indeling van het brugdek), en wat er is gedaan met de inbreng.
Op deze manier wordt ervoor gezorgd dat alle ideeën en opmerkingen van betrokkenen op een open en duidelijke manier beschikbaar zijn. De inbreng uit de participatie wordt gebruikt bij het opstellen van het definitiebesluit.

Communicatie

Er is op diverse manieren, zowel online als offline, gecommuniceerd. Bewoners zijn per brief die huis-aan-huis is verspreid uitgenodigd voor bijeenkomsten, maar ook online zijn er sociale media berichten gepubliceerd en nieuwsbrieven verzonden. In het gemeenteblad stond de officiële publicatie. Insprekers konden hun zienswijze digitaal, per post of mondeling indienen.



1.2 Leeswijzer

In **hoofdstuk 2** leest u veelvoorkomende vragen en opmerkingen. In dit hoofdstuk vindt u een korte samenvatting van de inspraakreacties. In **hoofdstuk 3** leest u een uitgebreide samenvatting van de inspraakreacties per onderwerp. Ook ziet u bij elke paragraaf de referentienummers die verwijzen naar de binnengekomen reacties en welke wijzigingen worden opgenomen in de NRD.

In verband met de privacy worden niet alle insprekers met naam genoemd. Elke inspreker heeft een referentienummer ontvangen die hoort bij diens inspreekreactie. Onder elk onderwerp staan de referentienummers genoemd die een reactie hebben gegeven die hoort bij dat onderwerp.
Een inbreng kan in verschillende paragrafen terugkomen als er meerdere onderwerpen aangestipt worden. Bedrijven en instanties worden wel met naam genoemd. **Hoofdstuk 4 en 5** gaan over de adviezen van wettelijke adviseurs en maatschappelijke organisaties, onder meer de Commissie mer en de stadsdelen. In **hoofdstuk 6** leest u welke wijzigingen in de NRD zijn gemaakt op basis van de inspraakreacties.

Het ordenen, samenvatten en beantwoorden van de vele reacties was een flinke klus en mensenwerk. Het kan zijn dat er een opmerking over het hoofd is gezien of verkeerd is geïnterpreteerd. Wie diens reactie onverhoopt niet herkent, kan contact opnemen via een mail aan oostbrug@amsterdam.nl.



2 Veelvoorkomende vragen en opmerkingen

2.1 Bouw en ontwerp

Er zijn zorgen over de toegankelijkheid en het gebruikscomfort van de brug. Zoals het er nu naar uit ziet wordt deze volgens insprekers erg steil en lang. Bewoners verwachten lange wachttijden, hogere kosten en meer onderhoud door de 2 bewegende bruggen aan de noord- en de zuidkant. Daarnaast zijn er zorgen over de leefbaarheid, het woonklimaat en de verkeersveiligheid als gevolg van de bouw van de brug. Er worden vraagtekens gezet bij de noodzaak van de komst van de brug en of dit daadwerkelijk de beste optie is. Daarnaast wil men weten of de Westbrug niet méér prioriteit zou moeten hebben.

De brug biedt ook mogelijkheden: het zou mooi zijn als het een iconische, Amsterdamwaardige brug wordt. Ook wordt een goede en toekomstbestendige verbinding tussen Noord en Oost als positief ervaren.

Aanlanding in Noord

Er zijn zorgen over de aanlanding in Noord. Deze moet verkeersveilig, toegankelijk en sociaal veilig worden gemaakt, zeker gezien de ontwikkelingen in het Hamerkwartier en de bijbehorende stijging van het aantal verkeersbewegingen. De routes van en naar de brug, met aandachtspunten zoals de kruising Meeuwenlaan/Johan van Hasseltweg en bestaand zwaar verkeer naar bedrijven zoals Ketjen (voorheen Albemarle), moeten het verkeer op een veilige manier kunnen verwerken. Daarnaast zijn er zorgen over de bouw van de Oostbrug nabij de woningen in het Vogeldorp.

Aanlanding in Oost

Er zijn zorgen over de drukte en de veiligheid op en rond het Azartplein. Daar komen verschillende verkeersstromen bij elkaar en er zijn toegangen tot parkeergarages. Ook maken bewoners zich zorgen om de extra drukte en nadelige gevolgen voor de Bogortuin. Sommige bewoners zien de aanlanding van de Oostbrug liever bij de Kop van Java.

Routes Oostbrug Oostelijk Havengebied

Er wordt veel extra fietsverkeer verwacht bij de aanlanding in Oost dat zich mengt met bestaande drukke verkeersstromen op de routes van en naar de Oostbrug. Zorgvuldig onderzoek naar de mogelijkheden om de verkeersstromen richting Oost en het centrum goed en veilig op te kunnen vangen is volgens insprekers noodzakelijk en kan niet los worden gezien van het project Oostbrug. Onderzoeken moeten samengaan met bijbehorende voorstellen voor een verkeersveilige herinrichting. Sommige bewoners vragen om van de Sumatrakade een fietsstraat te maken, zodat deze geschikt is voor wandelen en recreëren.

Kompaseiland

Bewoners en stadsdeel Oost vinden het belangrijk dat Kompaseiland behouden blijft vanwege de cultuurhistorische en ecologische waarde.

Nautisch programma

Na eerdere vergunningverlening vanuit de gemeente aan Port of Amsterdam voor het creëren van ligplaatsen voor binnenvaartschepen aan de Sumatrakade en de Surinamekade is er in 2016 een Vaststellingsovereenkomst opgesteld tussen bewoners van KNSM-eiland, gemeente Amsterdam en Port of Amsterdam. Hierin staan de spelregels beschreven voor het gebruik van de ligplaatsen in combinatie met een monitoringsplan om de bezettingsgraad van de ligplaatsen hier en elders in de haven gezamenlijk te monitoren. Bewoners vinden het belangrijk dat de afspraken uit de Vaststellingsovereenkomst nageleefd worden. Nieuwe en verplaatsing van bestaande nautische functies in het Oostelijk Binnen-IJ zijn volgens bewoners ongewenst. Komen deze er wel, dan moet grondig onderzoek worden gedaan naar de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, zoals de effecten van trillingen, geluid, geur, licht, vervuiling, veiligheid en vaarbewegingen en het mogelijke verlies van landschappelijke kwaliteit. Er wordt gevraagd om een onafhankelijke onderbouwing voor de ligplaatsen en bijbehorende voorzieningen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, Port of Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer (hierna nautische partijen), benadrukken juist de noodzaak van nautische functies en hoe deze ingepast moeten worden.

Er worden suggesties gedaan over de plek voor duwbakken, om de nieuw aan te leggen strekdam te verplaatsen en de breedte van de nevengeul te onderzoeken. Nautische partijen geven aan dat een smallere nevengeul zeer onwenselijk is. Daarnaast wordt door de nautische partijen aangegeven dat een strekdam noodzakelijk is voor de inpassing van de Oostbrug. Deze draagt bij aan de nautische veiligheid en een rustig vaarwegbeeld voor de scheepvaart.

Bewoners verzoeken om een variant mee te nemen waarin nul ligplaatsen voor binnenvaart worden gerealiseerd. Men wil dat alle opties onderzocht worden. Niet alleen op verkeerskundige en financiële effecten, maar ook op ruimtelijke, sociale, economische en maatschappelijke gevolgen.

Onderzoeken

Er zijn veel reacties ontvangen over de onderzoeken die voor het Omgevingseffectrapport worden gedaan. Er zijn zorgen over geluidsoverlast als gevolg van de komst van de brug en afkomstig van de nautische functies, de luchtkwaliteit en het (kunstmatige) licht. Daarnaast worden er trillingen verwacht tijdens de bouwfase en door de toename van het aantal binnenvaartschepen en duwbakschepen. Er wordt gevraagd om een kwantitatieve analyse van de uitstoot van schadelijke stoffen. Insprekers maken zich zorgen om de effecten van de

verplaatsing van de ligplaatsen voor kegelschepen. Dit zijn schepen met gevaarlijke stoffen aan boord. Bewoners vragen om onderzoeken naar effecten op de gezondheid en welke gevolgen het heeft op het woon- en leefklimaat. Zij vragen om alle effecten ook in samenhang met elkaar te beoordelen en aan te geven wat de uitkomst betekent voor de gezondheid, slaapverstoring en ziekteverzuim.

Insprekers vragen om een berekening van het plaatsgebonden- en groepsrisico en een worstcase scenarioanalyse van aanvaringsrisico, brand- en explosiegevaar, maar ook risico op verzakking van Javaeiland en de Sumatrakade. Insprekers vragen om een (nieuwe) integrale maatschappelijke kosten-batenanalyse (mkba), inclusief nulvariant.

Bewoners van Vogeldorp zijn bang voor schade aan kwetsbare woningen.

Er zijn grote zorgen over de verkeersveiligheid vanwege het aantal fietsers dat gebruik gaat maken van de brug. Angst is dat het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam het aantal te laag heeft berekend.

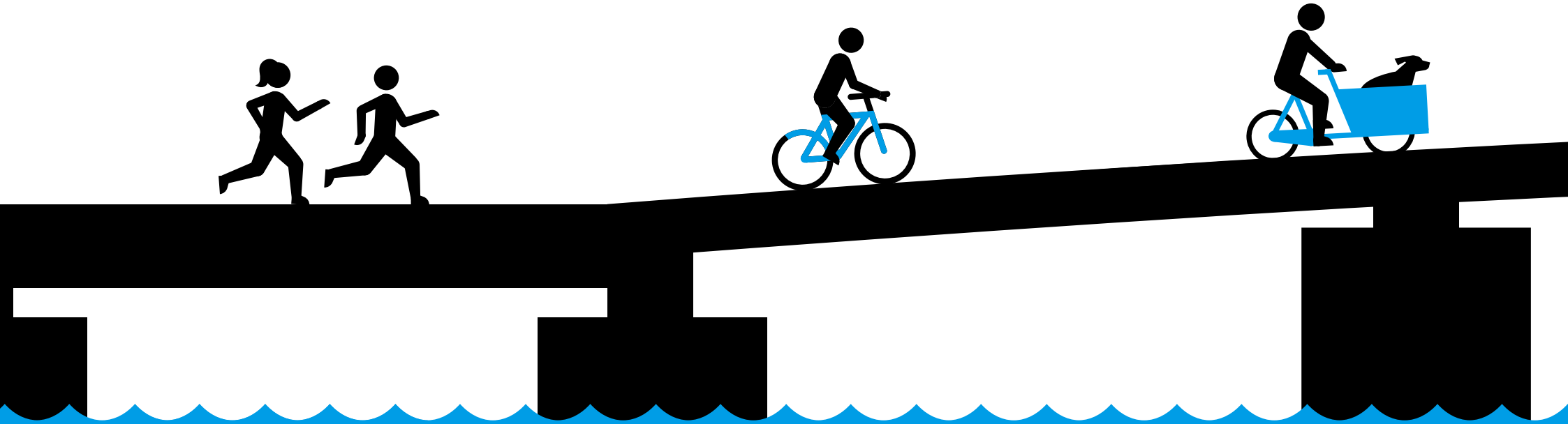
Ook zien insprekers kansen voor de bevordering van de ecologie. Onder de bruggen, aan de kanten, kunnen nieuwe natuurgebieden aan worden gelegd. Denk bijvoorbeeld aan ondiepe zones, kunstmatige riffen, rietbedden, natuurvriendelijke oevers, drijvende eilandjes, kleine moerassen of moerasbossen als stapsteen voor onder andere otters, bevers en ringslangen. Nadelige gevolgen voor Natura 2000 gebieden moeten worden voorkomen.

Procedure

Er is onvrede over de participatie. Zo zou er te weinig met de zorgen van insprekers worden gedaan. Insprekers willen meer transparantie over het project en betrokkenheid van bewoners.

Stadsdelen

De dagelijks besturen van de stadsdelen Noord en Oost zijn blij met de volgende stap die wordt gezet in het proces rondom de Oostbrug. Wel hebben beide besturen aanvullingen en ze vragen extra aandacht op het gebied van bijvoorbeeld veiligheid, de Vaststellingsovereenkomst uit 2016 en toegankelijkheid.





3 Beantwoording inspraakreacties bewoners, bedrijven en (belangen) organisaties

3.1 Oostbrug

3.1.1 Brugontwerp

Insprekers maken zich zorgen om de toegankelijkheid van de Oostbrug. Ze geven aan dat de hoogte en de stijging van de helling een probleem kunnen zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking, hoogtevrees of mensen zonder elektrische fiets. Daarnaast vrezen ze voor aanrijdingen op de brug, als gevolg van de wind.

Gevraagd wordt om te leren van de Nesciobrug die erg glad kan worden en steil wordt ervaren. Een inspreker pleit voor een zo kort mogelijke brug met beperkte hellingen en voldoende ruimte voor scooters die er, net zoals bij de Nesciobrug, overheen gaan.

Cliëntenbelang Amsterdam stelt dat het ontwerp van de brug en de aansluiting op de omgeving moeten voldoen aan het VN-Verdrag Handicap. Dit verdrag verplicht de overheid om mensen met een beperking gelijkwaardig te laten meedoen. Cliëntenbelang Amsterdam benadrukt het belang van een zorgvuldige belangenafweging door de gemeente Amsterdam. Hierbij moeten de belangen van zowel inwoners met als zonder beperking zwaar meewegen. In het Omgevingseffectrapport moet expliciet rekening gehouden worden met toegankelijkheids- en inclusievereisten, zodat iedereen gebruik kan maken van de brug.

Andere insprekers sluiten hierbij aan. Zij geven aan dat hellingen niet steiler mogen zijn dan 5%, dat de brug een goede antislip laag moet hebben en dat een gecontroleerde afdaling mogelijk moet zijn. Ook de aanlooproutes richting de Oostbrug moeten aan deze eisen voldoen.

Er wordt aandacht gevraagd voor de veiligheid en het comfort van de brug. Loopafstanden moeten haalbaar zijn voor alle gebruikers, inclusief mensen met een beperking. Hoogteverschillen moeten worden overbrugd, bijvoorbeeld met liften, trappen en hellingen. Daarnaast is bescherming tegen weer en wind essentieel om de brug veilig en comfortabel te maken. Ook moeten er voldoende rustmogelijkheden worden gecreëerd voor gebruikers die onderweg willen pauzeren. Sociale veiligheid moet worden gewaarborgd, zodat iedereen zich veilig voelt op en rondom de brug. Tot slot is verkeersveiligheid van groot belang, met name bij de aansluitingen van de brug op de omgeving.

ORAM benadrukt dat een vrije, veilige en robuuste vaarweg een absolute voorwaarde is voor de bouw van de Oostbrug. Dit moet een primaire randvoorwaarde blijven bij alle keuzes rondom het ontwerp en de inpassing van de brug.

Een inspreker wijst erop dat op pagina 23 van de NRD staat dat bromfietsers worden toegelaten op de brug. Er wordt gevraagd wanneer dit besluit is genomen, omdat het eerder niet was toegestaan. Een andere inspreker uit grote zorgen over het toestaan van scooters op de fiets- en voetgangersbrug. Dit wordt als onveilig en onwenselijk beschouwd vanwege het snelheidsverschil en het rijgedrag van de bestuurders, dat leidt tot overlast voor fietsers.

Insprekers geven aan dat het geen saaie brug moet worden. Een inspreker stelt voor om een gerenommeerde architect aan te trekken voor een iconisch ontwerp. Dit ontwerp zou een hoge, herkenbare mast moeten hebben en de schaal en de ambitie van de nieuwe stad moeten weerspiegelen. Als voorbeeld wordt de Erasmusbrug in Rotterdam genoemd. Een inspreker vraagt om in het ontwerp rekening te houden met natuur en duurzaamheid. Zo wordt voorgesteld om nestkasten voor vogels te plaatsen.

Niet alle insprekers zijn enthousiast. Een inspreker benadrukt dat de Oostbrug het open karakter en de historische waarde van het IJ aantast. Deze persoon vraagt om een ontwerp dat rekening houdt met de visuele en landschappelijke kwaliteit van het gebied.

Een inspreker stelt voor om het middendeel van de brug beweegbaar te maken. In Rotterdam is een hefbrug van 45 meter hoog genoeg voor bijna al het verkeer. Hierdoor kan de brug lager worden en worden de wachttijden als de brug open is korter. ORAM steunt juist de keuze voor 2 beweegbare delen van de brug om de veiligheid op het water te beschermen.

Er is ook kritiek op het ontwerp van de Oostbrug. De brug heeft 2 beweegbare delen die niet direct aan elkaar grenzen, maar worden gescheiden door een vast brugdeel van 160 meter. Volgens de inspreker is dit technisch niet haalbaar en onpraktisch. Er zijn geen andere bruggen met zo'n ontwerp. Het ontwerp leidt volgens de inspreker tot meer stremmingen, hogere kosten en extra onderhoud. Dit maakt de haalbaarheid van zowel de Oostbrug als de geplande Westbrug onzeker.

Daarnaast is er kritiek op de locatie van de brug. De brug wordt gebouwd over het breedste deel van het IJ. Dit maakt de brug volgens de inspreker te duur en onplezierig voor dagelijks gebruik door de lengte en wind. Daarnaast komt de Oostbrug ver van het centrum.

Waterrecreatie Nederland wijst op de AZM-classificatie van het IJ. AZM houdt in dat de vaarweg een verbindingswater is tussen grootwatergebieden voor zeil- en motorboten. De vaarweg moet geschikt zijn voor schepen met een diepgang van 2,1 meter en een masthoogte van 30 meter.

Dit betekent dat een deel van de Oostbrug beweegbaar moet zijn om schepen met masthoogte van 30 meter door te kunnen laten.

Reactie gemeente

De gemiddelde helling van de aanbruggen wordt maximaal 2,7%. De aanbrug is het gedeelte van de brug dat de beweegbare delen en de hoofdoverspanning (het middelste, vaste gedeelte van de brug) verbindt met het land.

Bij het ontwerp wordt gestreefd naar een helling met een zo laag mogelijke hellingsgraad. Uitgangspunt is een toegankelijke brug voor voetgangers, fietsers (incl. e-bikes), bromfietsers (incl. snorfietsen en speed-pedelecs), gehandicaptenvoertuigen en nood- en hulpdiensten. Om de brug nog toegankelijker te maken, wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om trappen en liften te plaatsen bij de hoogste punten van de aanbruggen. Daarnaast wordt onderzocht hoe wind het comfort op de brug beïnvloedt. Dit is belangrijk voor voetgangers en fietsers, en specifiek voor fietsers op de helling omhoog. Hierbij is het hellingspercentage en richting van de aanbrug van belang, de windkracht en hoek en het wel of niet toepassen van windschermen.

In de inspraakreacties worden vergelijkingen gemaakt tussen de Oostbrug en de Nesciobrug. Op de Oostbrug zijn zowel snorfietsen als bromfietsers toegestaan. Op de Nesciobrug zijn bromfietsers met een geel kenteken niet toegestaan. In het ontwerp van de Oostbrug zal rekening gehouden worden met zowel snor- als bromfietsers.

Bij het ontwerp van de brug zijn sociale en verkeers-veiligheid belangrijk. Het ruimtelijk kader biedt voldoende ruimte om een iconische brug te ontwerpen en tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit van deze locatie (o.a. de openheid van het IJ) te waarborgen. Het beeld wordt gedeeld dat de eerste brug over het IJ een iconisch ontwerp verdient.

De brug mag voor beroepsvaart geen belemmering zijn. Beroepsvaart moet vlot en veilig kunnen passeren. De passende doorvaarthoogte en -wijdte zijn opgesteld op basis van de Richtlijn Vaarwegen. Die richtlijn is opgesteld door Rijkswaterstaat. Op basis hiervan is bepaald dat de doorvaarthoogte in de hoofdvaargeul 12,5 meter moet zijn, ten opzichte van het Maatgevend Hoog Water. De doorvaartbreedte moet 160 meter zijn. Voor de hoge vaart, bijzondere transporten en de zeilvaart met staande mast wordt het aan beide zijden van de hoofdvaargeul mogelijk de brug te openen.

Deze openingen borgen de minimale doorvaarthoogte van 30 meter waar Waterrecreatie Nederland met de AZM-classificatie op wijst. De beweegbare brugdelen aan beide zijden van de hoofdvaargeul zorgen er ook voor dat de hoge scheepvaart in de nevenvaargeulen in 1 richting zijn weg kan vervolgen. Dit zorgt ervoor dat de nautische veiligheid gewaarborgd blijft.

Ingediend door

0000-0002, 1026-8409, 0566-7049, 1031-3159, 1631-7032 ***Cliëntenbelang Amsterdam****, 2286-2260, 2394-5994, 2854-4880,* ***3113-7888 Waterrecreatie Nederland****, 3287-6318,* ***3366-2512 ORAM****, 3401-9112, 3621-0488, 3909-2129, 4485-2015, 4728-3583, 4936-3374, 5180-6654, 5637-7176, 6081-1087, 6683-7972, 8678-0857, 9056-9608, 9229-3251.*

3.1.2 Nut en noodzaak investeringen

Insprekers twijfelen aan nut en noodzaak van de brug. Zij verwachten dat het aantal voetgangers en fietsers dat gebruik zal maken van de brug veel lager is dan berekend. Dit komt door de lengte van de brug, de blootstelling aan wind en regen en de kans op lange wachttijden als de brugdelen open staan. Ook denken zij dat het gebruik van de fietsring wordt overschat, omdat fietsers meestal de kortste route kiezen. Gevraagd wordt om nogmaals onderzoek te doen naar het gebruik van de brug.

De brug vraagt om een grote investering. Insprekers vragen zich af of dit geld niet beter besteed kan worden aan andere doelen in de stad, zoals armoedebestrijding, het aanpakken van de woningnood of het verbeteren van de afval-verwerking. Een inspreker vraagt zich af of de investeringen voor de Oostbrug Amsterdam niet op de rand van een faillissement brengen, gezien de structurele tekorten op de begroting en de oplopende schulden. De inspreker vraagt of de begrote € 325 miljoen voldoende is of dat de kosten nog verder kunnen oplopen.

Reactie gemeente

Er zijn diverse analyses gedaan voor het verkeersnetwerk in de stad en het gebruik van de fietsring. In de rapportage voor Genereus Verbonden (2020), pagina's 15-31 en de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ (2022), pagina's 41-48 valt dat terug te lezen. Voor het Omgevingseffectrapport wordt opnieuw onderzoek uitgevoerd naar het aantal verwachte gebruikers van de Oostbrug en de verkeersbewegingen op het verkeersnet. We kijken dan nogmaals naar het aantal gebruikers van de brug. Naar verwachting wijken de nieuwe cijfers weinig af van de eerdere prognoses.

Een investering in woningen gaat gepaard met een investering in mobiliteit. De woningen moeten namelijk bereikbaar zijn. In Amsterdam Noord is de woningbouw al jaren in ontwikkeling. Dat draagt bij aan het terugdringen van de woningnood. De ponten kunnen het groeiende aantal reizigers niet aan. De ponten tussen Buiksloterweg – CS en NDSM – Pontsteiger zijn de twee verbindingen die de druk het minst aan kunnen. Maar die druk neemt ook toe op (bijna) alle andere verbindingen, behalve op de verbinding Zeeburgereiland – Sporenburg. Een forse investering in mobiliteit is daarom noodzakelijk.

De ontwikkeling van Amsterdam Noord en de investering in de bereikbaarheid van het stadsdeel zijn ook nodig om de sociale ongelijkheid in de stad tegen te gaan. De bruggen helpen daardoor indirect mee aan de armoedebestrijding. Bij het opstellen van de begroting van de gemeente Amsterdam en bij het nemen van een investeringsbesluit wordt een zorgvuldige afweging gemaakt tussen alle verschillende beleidsterreinen waaraan de gemeente haar geld besteedt, nu en in de nabije toekomst. Daarnaast wordt de brug voor een belangrijk deel medegefinancierd door de Vervoerregio Amsterdam. Van een faillissement zal geen sprake zijn.

Door de uitgevoerde onderzoeken en de verdere uitwerking van het technisch referentieontwerp zal bij het definitiebesluit meer duidelijkheid zijn over de kosten van de Oostbrug. Inmiddels weten we dat een aantal onderdelen duurder uitvallen dan eerder geraamd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanvaarbescherming, de fundering van de brug in de oergeul en komt doordat meer delen van de brug in staal (een duur materiaal) moeten worden uitgevoerd.

Ingediend door

2288-4372, 2854-4880, 3287-6318, 3872-1243, 4485-2015, 4526-9366, 4589-6979, 4630-1556, 4710-4731, 5070-2336, 5180-6654, 5310-1089, 5622-3404, 7558-4702, 7753-0300, 8189-9801, 8780-1671, 9229-3251.

3.1.3 Openbaar vervoer over de brug

De brug wordt door veel toekomstige gebruikers als te lang ervaren. Daarom is het voor hen geen logische schakel tussen de verschillende OV-verbindingen. Voor mensen die niet kunnen fietsen is openbaar vervoer of een vorm van collectief vervoer over de brug of over het water noodzakelijk als vervanging van de pont. Openbaar vervoer is bovendien belangrijk voor de stad. Insprekers vragen om te onderzoeken of openbaar vervoer over de Oostbrug mogelijk is.

Als er een grote investering wordt gedaan, is het volgens insprekers belangrijk om deze toekomstbestendig te maken. Zij geven de voorkeur aan een vaste tramverbinding. Een tram wordt door een inspreker gezien als duurzaam, structureel en stedelijk. Bussen worden gezien als tijdelijk en hebben een minder stedelijk karakter. Een tramverbinding draagt bij aan de hoogwaardige stedelijke uitstraling van Amsterdam Noord en versterkt de verbinding met het centrum. Een mogelijke route die wordt genoemd is een tramverbinding via de Johan van Hasseltweg naar het Noorderpark. Openbaar vervoer over de brug sluit aan bij de ambities van een verdichtende stad op het gebied van bereikbaarheid, klimaat en luchtkwaliteit.

Een inspreker geeft aan dat er in ieder geval OV tot aan de brug moet komen. Daarbij mogen de op- en afritten van de brug het OV niet hinderen. Bij de aanlandingen moet ruimte zijn voor bussen om te keren. Volgens ORAM is het een gemiste kans dat de Oostbrug geen ruimte biedt voor openbaar vervoer. OV is belangrijk gezien de snelle groei van Amsterdam Noord en de geplande woningbouw in dit stadsdeel. Er wordt gevraagd om in de NRD de mogelijkheden op te nemen om de brug geschikt te maken, of voor te bereiden op een bus- of tramverbinding. Ook andere vormen van collectief vervoer, zoals deeltaxi's of pendelsystemen, moeten worden overwogen. Deze vervoersmiddelen moeten toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. Daarnaast moeten alternatieven over water, zoals een pont of watertaxi, geschikt zijn voor voetgangers en rolstoelgebruikers.

Reactie gemeente

In de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ staat dat zowel een brug met OV als een brug zonder OV inpasbaar is. In het voorkeursbesluit voor de Oostbrug is dan ook openbaar vervoer als mogelijkheid opgenomen en is bepaald dat in een vervolgfase een keuze voor wel of geen OV wordt gemaakt. Als bepalende factor is hierbij aangemerkt of er voldoende financiering gevonden kan worden voor de substantiële investeringskosten die samenhangen met de twee bruggen en de voetgangerspassage. Vervolgens is bij de Voorjaarsnota in 2023 besloten om de Oostbrug als voet- en fietsbrug te definiëren. In de NRD wordt deze keuze ook toegelicht waarmee het duidelijk is waarom het geen onderdeel meer uitmaakt van de scope van het project. De kosten van een Oostbrug met OV zijn te hoog en er is geen dekking beschikbaar.

Omdat we een brug ontwerpen voor een levensduur van 100 jaar, en we het beoogd gebruik in deze 100 jaar niet geheel kunnen overzien, proberen we de brug zo slim mogelijk te ontwerpen. We onderzoeken op welke wijze

we de brug toekomstbestendig kunnen uitvoeren, we kijken bijvoorbeeld naar wat ervoor nodig is om OV op de brug in de toekomst mogelijk te maken.

Ingediend door

1031-3159, ***1631-7032 Cliëntenbelang Amsterdam****, 3287-6318,* ***3366-2512 ORAM****, 4485-2015, 6679-8091, 7667-2660, 9229-3251.*

3.1.4 Westbrug

Insprekers vragen om te onderzoeken of de Westbrug eerst gerealiseerd kan worden. Zeker nu er vanuit de politiek is aangegeven dat stoppen met de zeecruise in Amsterdam een optie is. Een inspreker sluit zich aan bij oud-wethouder Duco Stadig en andere deskundigen, die pleiten voor het geven van prioriteit aan een Westbrug en het verbeteren van de Oostpont. Aan de westkant van de stad is de afgelopen jaren veel nieuwbouw gerealiseerd en is met de groei van het aantal bewoners de druk op de ponten het grootst. Daarnaast worden in Amsterdam Noord geen parkeer-vergunningen meer afgegeven. Mensen zijn daar aangewezen op de fiets en daarmee op de pont. Er is nauwelijks meer ruimte op de ponten in de spits. Er wordt gevraagd om te bouwen naar behoefte.

Reactie gemeente

Beide bruggen zijn belangrijk. In de NRD staat dat op basis van het advies D'Hooghe met de nautische partijen de volgorde – eerst een Oostbrug en dan de Westbrug – is afgesproken. Met de Oostbrug kunnen we al op de kortere termijn een belangrijk onderdeel van het totale pakket realiseren om de bereikbaarheid van Noord te verbeteren. Voor de Westbrug moet eerst de zeecruise van de huidige locatie verdwijnen door deze te verplaatsen of door, conform de voorkeur van het college, te stoppen met zeecruise. Naar verwachting gebeurt dit niet eerder dan in 2035. De ervaringen en lessen die de gemeente nu opdoet bij de Oostbrug worden mee-genomen naar de voorbereiding van de Westbrug.

Ingediend door

2666-8171, 3872-1243, 3287-6318, 4485-2015, 4526-9366, 4760-0907, 4936-3374, 5086-2765, 9107-9188, 9229-3251.

3.1.5 Alternatieven voor de Oostbrug

Diverse insprekers vragen om alternatieven te onderzoeken voor de Oostbrug. Ze willen over die alternatieven ook graag inspraak.

Volgens insprekers zijn er alternatieven die beter aansluiten bij het beleidsdoel: een robuuste, toegankelijke en toekomstbestendige verbinding tussen Amsterdam Noord en het centrum. De brug vormt volgens insprekers een belemmering voor de scheepvaart en gaat ten koste van het open zicht over het IJ. Daarnaast is een brug volgens insprekers ook vele malen duurder dan gelijkwaardige of betere alternatieven. Het geld kan beter worden ingezet op andere belangen in de stad, zoals armoedebestrijding en jeugdzorg. Deze belangen moeten volgens hen meewegen bij het maken van een keuze.

Mogelijke alternatieven zijn volgens insprekers een tunnel op de geplande locatie van de Oostbrug, vanaf Java-eiland of vanaf station Amsterdam Centraal. Maar ook het verbeteren van de pontverbinding en een fietsverbinding in één van de tunnelbuizen van de IJ-tunnel worden genoemd.
Een ondergrondse verbinding biedt volgens insprekers voordelen, zoals minder invloed van het weer, betere toegankelijkheid, hogere capaciteit en minder impact op de stedelijke structuur.

Het niet meenemen van alternatieven leidt volgens een inspreker tot een onvolledige vergelijking en onzorgvuldige besluitvorming. Een andere inspreker benoemt ook een kabelbaan als alternatief. Verder wil een inspreker graag 3 bruggen omdat sommige ponten meer dan 15 minuten duren en het erg stressvol is om over te steken. Een inspreker stelt dat de geplande Oostbrug op een verkeerde locatie ligt, namelijk aan de oostzijde van Noord, waar weinig nieuwe woningbouw komt. Dit zou volgens de inspreker reden genoeg moeten zijn om het project stil te leggen en oversteken op andere plekken te onderzoeken.
Erwordt gevraagd hoe het verwachte aantal van 20.000 - 25.000 gebruikers per dag is berekend en waarom bestaande alternatieven, zoals de Schellingwouderbrug, Amsterdamsebrug en de pont bij de Sluisbuurt, niet volstaan. Een aantal insprekers vraagt bij de afweging van alternatieven rekening te houden met de overlast die de aanleg van de Oostbrug met zich meebrengt gedurende 5 jaar. Is dat gerechtvaardigd gelet op gelijkwaardige, maar minder overlastgevende alternatieven?

Reactie gemeente

In de NRD wordt onder andere in hoofdstuk 2 en 3 uitgebreid ingegaan op de voorgeschiedenis en context van de Oostbrug. Vanaf de eerste ideeën in 2015 tot de recente besluitvorming in 2022 zijn er in het kader van Sprong over het IJ diverse ideeën en alternatieven onderzocht. Daarbij zijn veel van de aangedragen ideeën en alternatieven die in de reacties op de NRD worden ingebracht ook onderzocht.

Een belangrijk moment hierin is het advies D'Hooghe waarin onder leiding van Alexander D'Hooghe met een beslismodel nauwgezet is gekeken op welke wijze en op welke locatie 3 oeververbindingen gerealiseerd kunnen worden. Dit mede naar aanleiding van het gegeven dat realisatie van Javabrug niet mogelijk blijkt te zijn.
De keuzes die zijn gemaakt in het advies D'Hooghe zijn door de gemeenteraad vastgelegd de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ. Dit heeft voorafgaand aan de vaststelling ter inzage gelegen en er zijn veel reacties opgekomen, die in de besluitvorming zijn meegewogen. De Oostbrug is als eerste van de 3 oeververbindingen als project aangewezen. Vanuit dit gegeven wordt nu verder gewerkt aan realisatie van de Oostbrug. In deze fase is het niet meer mogelijk en wenselijk om andere alternatieven weer te onderzoeken.

Ingediend door

0000-0003, 1026-8409, 0570-7249, 0597-7396, 0624-5017, 0828-2684, 1026-8409, 1411-6876, 1165-2469, 2118-5644, 2286-2260, 2854-4880, 3287-6318, 4485-2015, 4710-4731, 4936-3374, 5070-2336, 5180-6654, 5310-1089, 5637-7176, ***5987-2013 Koninklijke Binnenvaart Nederland****, 6066-8299, 6110-3737, 6574-2388, 6679-8091, 7078-2470, 7730-7226, 7753-0300, 9229-3251, 9370-7831.*

3.1.6 Behoud pontverbinding

Insprekers vragen om meer inzicht in het huidige gebruik van de pont en het verwachte gebruik van de brug.
Zij vragen zich af of de brug iets oplost. Ook wordt het vaker of langer varen van de pont als alternatief genoemd. Een pont is toegankelijker voor verschillende doelgroepen, biedt een veilige en droge overtocht en heeft een sociale functie.

Een inspreker wil dat de pontverbinding blijft, omdat dit de beste oplossing is voor iedereen. Een elektrische pont is duurzaam en comfortabel en heeft niet de nadelen van een hoge brug. Een andere inspreker heeft berekend dat het behouden en het uitbreiden van het aantal van elektrische ponten (inclusief beheer en onderhoud) een besparing oplevert van € 191 miljoen. Een derde inspreker heeft berekend dat met de inzet van 2 extra ponten het verwachte aantal reizigers kan worden opgevangen. Dit alternatief zou veel goedkoper zijn. Volgens deze berekening duurt het bijna 100 jaar voordat de brug goedkoper is dan de pont. De inspreker vraagt of de investering van € 325 miljoen in verhouding staat tot de impact van de Oostbrug op het uitzicht en de leefomgeving. Een groep insprekers vraagt om een nieuwe beoordeling van het functioneren van het Oostveer. Zij willen dat hierbij ook een belevings- en tevredenheidsonderzoek wordt uitgevoerd.

Er wordt voorgesteld om een grotere pont te laten varen tussen het Hamerkwartier en de kop van Java-eiland. Deze pont kan bezoekers naar het toekomstige Nationaal Slavernijmuseum brengen. Daarnaast is de Jan Schaeferbrug beter geschikt om het verkeer richting centrum te laten reizen.

Een inspreker vraagt om te blijven investeren in de kwaliteit en frequentie van de pontverbinding tot de brug er is.

Reactie gemeente

Een brug heeft grote voordelen ten opzichte van ponten. Het is een betrouwbare verbinding, die nagenoeg 24 uur per dag beschikbaar is. Een brug is ook beter bestand tegen grote aantallen fietsers en kan piekdrukte beter opvangen. Daarnaast zijn er geen schippers voor nodig. Dit is een kwetsbare factor in het pontensysteem, omdat er nu al een tekort aan schippers is en personeel lastig te vinden is.

Door de komst van de brug ontstaat er een betere spreiding van reizigersstromen. De stad blijft de komende jaren groeien. Met veel extra woningen in het Hamerkwartier en op Zeeburgereiland worden er ook meer reizigers verwacht. De brug biedt een directe verbinding voor mensen die zich van de noordkant van de stad naar het centrum en het oosten willen verplaatsen. Het (te) drukke centrum en de ponten achter Amsterdam Centraal worden door de komst van de brug ontlast. Er worden ook maatregelen genomen om de drukte bij de ponten 'aan land' te spreiden. Het IJpontplein aan de kant van Amsterdam Centraal is een stuk naar het oosten verplaatst waar meer ruimte is.

Het huidige aantal gebruikers van de pont tussen Azartplein en de Zamenhofstraat ligt tussen de 2.000 en 3.000 reizigers per dag. Dit aantal neemt toe vanwege de bouw van woningen en werkplekken in het Hamerkwartier, op Zeeburgereiland en op IJburg. Omdat de frequentie van de pontverbinding relatief laag is (3 keer per uur) kiezen veel reizigers andere alternatieven. Ponten die vaker varen zijn drukker.

Volgens de prognoses wordt het aantal fietsers op de Oostbrug flink hoger (20.000 - 25.000 fietsers per dag). Dit komt omdat, los van de groei van de stad, de directe verbinding aantrekkelijker is dan de pontverbinding. De Oostbrug heeft dus ook een effect op het aantal reizigers op bijvoorbeeld het IJpleinveer. Dit is nu een alternatief voor het Oostveer omdat deze pont veel vaker gaat. Het effect van de Oostbrug is dus groter dan alleen vervanging van een pontverbinding.

Op dit moment is het niet mogelijk om de frequentie van het Oostveer te verhogen. Dit komt omdat alle beschikbare ponten al ingezet worden. Pas wanneer nieuwe ponten beschikbaar komen (naar verwachting vanaf 2030) kan de vloot uitgebreid worden. Deze worden dan eerst ingezet op de plekken waar de druk nog hoger is: op de lijnen NDSM-Pontsteiger en IJplein-CS. Het behouden van de pontverbinding naast de Oostbrug is niet mogelijk, omdat de brug precies op het traject wordt gebouwd waar nu de aanlandingen van de pont zijn.

Verschillende reacties gaan over de kosten van de brug ten opzichte van pontverbindingen. De Oostbrug heeft hoge investeringskosten, maar is op de lange termijn goedkoper dan het verensysteem (de kosten hiervan zijn gelijkmatiger verdeeld, maar de investeringen in nieuwe schepen, exploitatie- en onderhoudskosten zijn aanzienlijk). Bovendien zit er een onzekere factor in tot hoeveel groei het verensysteem kan opvangen zonder dat het tot (nautisch) onveilige situaties leidt. Daarnaast is niet alleen naar financiële kosten en baten gekeken, maar ook naar maatschappelijke kosten en baten. Bruggen hebben belangrijke baten in de vorm van bereikbaarheid.

Een pontverbinding tussen de kop van Java-eiland en het Hamerkwartier is onderzocht, maar op basis van dit onderzoek is besloten dat deze verbinding er niet komt. Ten eerste is een pontaanlanding aan de noordkant van het IJ niet op een nautisch veilige manier in te passen in het stedenbouwkundig plan. Ten tweede is de vervoerswaarde onderzocht. Deze bleek erg laag. Dat wil zeggen dat maar weinig mensen gebruik zouden maken van deze verbinding.

Ingediend door

0467-8584, 0624-5017, 0828-2684, 2268-8370, 2288-4372, 2452-0257, 2576-6830, 3287-6318, 3909-2129, 4485-2015, 4526-9366, 4630-1556, 5310-1089, 5523-9670, 5622-3404, 5703-6123, 6033-0450, 6066-8299, 6574-2388, 7078-2470, 7257-7070, 7753-0300, 8269-7282, 8336-8029, 9056-9608, 9301-1957, 9723-7515.

3.1.7 Brugopeningen en toelichting bediening

Insprekers geven aan dat lange wachttijden de brug onaantrekkelijk maken. Een inspreker vindt dat de brug in de zomer maximaal 5 keer per dag open mag en in de winter maximaal 3 keer per dag. Voor fietsers is het cruciaal dat de brug weinig opengaat en dat het bekend is wanneer dit gebeurt. Een andere inspreker geeft aan dat 2 beweegbare delen een verhoogde kans op storingen geven. Daarbij is er een risico dat verkeer tussen beide brugopeningen wordt opgesloten als deze open blijven staan. Geadviseerd wordt handmatige bediening mogelijk te maken.

Een inspreker uit zorgen over het ontbreken van informatie over te verwachten wachttijden als de brugdelen open staan. De verwijzing naar de ervaringen van de Schellingwouderbrug geven onvoldoende inzicht. In de zomer zouden de wachttijden kunnen oplopen tot 3 keer per uur, 10 minuten. Dit betekent dat fietsers en voetgangers bij de brug vaak langer moeten wachten dan nu op de pont. Tegelijkertijd leidt een aanpassing van bedieningstijden ten gunste van fietsers tot langere wachttijden voor de scheepvaart.
Dat gaat in tegen de afspraak met Rijkswaterstaat om schepen snel door te laten varen. De inspreker noemt het ontbreken van deze informatie in de notitie een ernstig gebrek in de inspraakprocedure. Er wordt gevraagd om meer transparantie over hoe de brugopeningen invloed hebben op de doorstroming van (land)verkeer en scheepvaart.

Dirk Supermarkt en Dirck III vragen om een balans te zoeken tussen het belang van de doorstroming van de scheepvaart en de bereikbaarheid die de Oostbrug moet bieden.
De nadruk ligt nu te veel op het maximaliseren van de scheepvaart. Lange wachttijden voor fietsers zorgen ervoor dat grote groepen fietsers tegelijk bij de noordoever aankomen. Dit maakt de verkeersdruk nog hoger.

Een andere inspreker wijst op een fout op pagina 20 van de NRD. Daar staat dat de brug beweegbaar is. Het gaat om beweegbare brugdelen. De brug zelf gaat niet bewegen.

De BBZ – Vereniging voor beroepschartervaart heeft bezwaar tegen het voorgestelde openingsregime van 1-2 keer per uur per vaarrichting. Zij stelt voor om de brug per vaarrichting 3 keer per uur te openen, net als bij de Schellingwouderbrug. Een avondspitssluiting tussen 16.00 – 18.00 uur keuren ze af. Dit heeft te veel impact op de doorvaart en de verkorting van een zeildag. Wachtende fietsers veroorzaken volgens de BBZ geen verkeerschaos of economische schade.

Waterrecreatie Nederland vraagt om meer duidelijkheid over de bediening van de brug. Wie bedient de brug? Hoe worden de bedientijden bepaald? Hoe sluiten deze aan op de BRTN-richtlijnen (Basisvisie Recreatietoervaart Nederland) en het bedienconcept van de Schellingwouderbrug? In de BRTN staan richtlijnen voor brugbediening met gewenste minimum bedienconcepten.

Het Watersportverbond geeft aan dat voor het bedienconcept rekening gehouden moet worden met de uitgangspunten uit het Convenant Staande Mastroute.
Een blauwe golf met de Oranjesluis en de

Schellingwouderbrug is een vereiste. Een spitssluiting voor de Oostbrug is onwenselijk. Het aantal wachtende recreatievaarders zal dan in drukke tijden aanzienlijk toenemen. Het recreatieverkeer van West naar Oost kan beter zonder al te veel hinder doorvaren naar de Schellingwouderbrug. Met de komst van de Oostbrug kunnen we ons ook afvragen of een spitssluiting nog wel relevant is daar de verkeersstromen wijzigen. Voor het recreatieverkeer van Oost naar West zal er door de spitssluiting van de Schellingwouderbrug minder aanbod zijn voor een opening van de Oostbrug.

Reactie gemeente

BRTN is een klasse uit de indeling Vaarwegen recreatievaart. De vaarweg is een verbindingswater tussen grootwatergebieden onderling, tussen grootwatergebieden en grote plassen/merengebieden, en met het buitenland. Ook geldt dat de vaarweg geschikt is voor boten met een maximale diepgang van 2,10 meter en een maximale masthoogte van 30 meter.

We onderzoeken hoe we de brug het beste kunnen bedienen en welk openingsregime kan worden aanbevolen.

Belangrijke uitgangspunten voor de bediening zijn hierbij de volgende:

- De brug wordt op afstand bediend door Rijkswaterstaat.
- De Oostbrug moet alle dagen in het jaar, 24 uur per dag bediend kunnen worden. Dit geldt zowel voor de beroepsvaart als de hoge recreatievaart.
- Om de nautische veiligheid te borgen, dient de bediening van de Oostbrug bij te dragen aan een overzichtelijke en voorspelbare scheepvaartverkeerssituatie op en rondom het verkeersknooppunt Schellingwoude en de daarin gelegen objecten.
- Het bedienproces dient zo veilig mogelijk te worden ingericht. Voorspelbaarheid voor zowel het land- als het vaarverkeer is hierin zeer belangrijk.

Voor het openingsregime wordt gekeken naar de verschillende verkeersstromen, zowel op het land als op het water. Om een haalbaar openingsschema te vinden beoordelen we een aantal belangrijke punten: hoe vaak moeten fietsers stoppen? Hoeveel fietsers en schippers moeten wachten? En hoe veilig en vlot verloopt de scheepvaart?

Wat we al weten is dat de brug buiten het vaarseizoen voor recreatievaart weinig open moet. De periode buiten het vaarseizoen loopt van november tot en met maart. Weinig brugopeningen leveren een hoge vervoerswaarde op voor zowel het verkeer op het land als op het water: de kans dat een fietser voor een brug die open staat moet stoppen is klein en er het aantal schepen dat moet wachten is gering. Tijdens het vaarseizoen (april tot en met oktober) wordt het lastiger om beide verkeerstromen optimaal te faciliteren. Er moet een keuze worden gemaakt hoe we de hinder voor beide verkeersstromen kunnen minimaliseren. De exacte bedientijden zijn nog niet bepaald. Op basis van een analyse verkeerseffecten is er wel een haalbaar bedienconcept aanbevolen.

Het bedienconcept gaat in het huidige onderzoek uit van een openingsregime van 1 keer per uur per richting. Tijdens het vaarseizoen zal de brug in de weekenden bij aanbod een keer per uur extra opengaan per vaarrichting.

In het BRTN wordt gesteld dat het wenselijk is de brug 4 keer per uur te openen. We weten nu al dat dit op deze locatie onhaalbaar is.

De aansluiting op het bedienconcept van de Schellingwouderbrug wordt ook in het onderzoek meegenomen. De bediening van de Oostbrug staat niet op zichzelf, maar moet aansluiten op het traject dat de scheepvaart aflegt (Schellingwouderbrug, Oranjesluizen, Oostbrug en later Westbrug), zodat de scheepvaart grotendeels ongehinderd door kan varen. Dit vraagt om uniformiteit van de bediening, waar nog in detail naar gekeken moet worden.

Ingediend door

0000-0004, ***0000-0006 Watersportverbond****, 0265-4388,* ***0302-0520 BBZ vereniging voor beroepschartervaart****, 2397-3007,* ***3113-7888 Waterrecreatie Nederland****, 3621-0488,* ***4454-9951 Dirk en Dirck III****, 4936-3374, 9056-9608.*

3.1.8 Oeververbindingen in een breder perspectief

Een inspreker vraagt aandacht voor het bredere perspectief op de oeververbindingen. Het is wenselijk om een tweede Amsterdamsebrug voor fietsers en openbaar vervoer snel aan te leggen. Dit is belangrijk vanwege de groei van het aantal woningen en scholen op Zeeburgereiland en de woningbouw op IJburg. De Amsterdamsebrug is nu al een knelpunt. Door de woningbouw zal het fietsverkeer en openbaar vervoer helemaal vastlopen. De inspreker stelt voor om een extra tramverbinding aan te leggen. Deze tram moet vanuit de Indische Buurt, via Zeeburgereiland naar IJburg rijden en gebruikmaken van de nieuwe brug.

Reactie gemeente

De gemeente Amsterdam gaat een aparte fietsbrug bouwen tussen het Zeeburgereiland en de Indische Buurt direct naast de Amsterdamsebrug aan de noordkant. Vanwege een verwachte forse groei van het aantal fietsers moet de nieuwe brug de bestaande Amsterdamsebrug ontlasten. De gemeente verwacht dat de brug, die nog ontworpen moet worden, er rond 2032 ligt.

In het ontwerp van project Cruciale Mijl is een ruimtereservering gemaakt voor het eventueel doortrekken van een toekomstige Flevoparklijn richting de Sluisbuurt.

Ingediend door

9229-3251.

3.1.9 Bouw de Oostbrug snel

Insprekers zijn blij met de komst van de Oostbrug. Deze brug zorgt voor een goede verbinding tussen Amsterdam Noord en Amsterdam Oost. Gezien de ontwikkelingen in het Hamerkwartier wordt de komst van de Oostbrug als logisch en noodzakelijk gezien. Eén inspreker vindt het zelfs een top idee. Aangezien er al veel voorbereidingen zijn getroffen, hopen insprekers op een snelle bouw van de brug.
Eén inspreker vindt het jammer dat de bouw van de brug niet gecombineerd kan worden met de lange sluiting van de IJ-tunnel.

Reactie gemeente

Wij begrijpen de wens om de nieuwe brug zo snel mogelijk te bouwen. Ook zien we het belang van een goede bereikbaarheid tijdens de sluiting van de IJ-tunnel.

De planningen van de brug en de tunnelrenovatie zijn niet gelijk. De werkzaamheden aan de IJ-tunnel moeten vanuit wettelijke verplichting zo snel mogelijk worden uitgevoerd. De planning van de Oostbrug kent een veel langere doorlooptijd vanwege besluitvorming, aanbesteding, ontwerp, juridisch planologische processen en de bouw zelf. We blijven ons inzetten om de stad zo goed mogelijk bereikbaar te houden tijdens beide projecten.

Ingediend door

0889-5728, 1626-9737, 2221-0263, 3603-6909, 4778-2364, 4861-5663, 8407-6995, 9021-2522.

3.1.10 Handhaving

Een inspreker vraagt aandacht voor handhaving op de Oostbrug. Als voorbeeld wordt de Nesciobrug genoemd, waar nog steeds veel scooters en snorfietsen overheen gaan.

Reactie gemeente

De Oostbrug wordt voorzien van een fiets-/bromfietspad en dus ook zo ontworpen dat er voldoende ruimte is fietsers, bromfietsen en snorfietsen veilig over de brug te laten rijden.

Ingediend door

4207-6752.

3.1.11 Bouwfase Oostbrug

Insprekers maken zich grote zorgen over de impact van de bouw van de brug op en de herinrichting van de omgeving. Hoewel de bouw naar verwachting 3 tot 4 jaar duurt, denken omwonenden dat dit langer wordt. Een inspreker geeft aan dat de fase van bodemsanering, verleggen van kabels en leidingen, verplaatsen van de trambaan en de bouw van de landhoofden en oprit al 4,5 jaar gaat duren. Daarna komt de fase waarbij de routes van en naar de brug in het Oostelijk Havengebied aangepakt worden.
De insprekers verwachten dat dit minimaal 2 jaar duurt. Dit betekent volgens de insprekers dat bewoners ongeveer 6,5 jaar in een grote bouwput wonen, met zware bouwhinder, wegafsluitingen, omleidingen en gevaarlijk bouwverkeer. De impact op leefbaarheid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid is disproportioneel.

Java-eiland met het Azartplein en de Bogortuin is momenteel een rustig en groen gebied. Insprekers zien er tegenop om jarenlang in een bouwput te moeten wonen. De aanleg van de brug en de toename van verkeer hebben volgens de inspreker veel negatieve gevolgen voor de woonomgeving. Volgens insprekers leiden langdurige bouwwerkzaamheden tot bereikbaarheidsproblemen en grote overlast.
De insprekers benadrukken dat de effecten tijdens de bouw zorgvuldig moeten worden onderzocht. Ook moet de tram tijdens de werkzaamheden blijven rijden. Bij recente werkzaamheden aan de Czaar Peterstraat en de Sarphati-straat lag de tram vanaf het Azartplein naar het Leidseplein er 8 maanden uit. Een aantal insprekers vindt dat de overlast van de bouw moet meewegen in het onderzoek naar alternatieven voor de Oostbrug.

Aan de noordkant wordt gewezen op de risico's van de bouw van de Oostbrug voor de Zesde Vogelstraat, de Zamenhof-straat, de Vogelkade en de woningen in Vogeldorp.

Vogeldorp is het oudste tuindorp van Amsterdam Noord en heeft in 2000 de monumentale status gekregen. In 2014 werd het onderdeel van het beschermde stadsgezicht Amsterdam Noord. De woningen in Vogeldorp zijn kwetsbaar vanwege hun constructie op een ongewapende betonplaat zonder fundering. Daarom vraagt VvE Vogeldorp of Vogeldorp vrijgesteld kan worden van bouwverkeer. Dit kan namelijk leiden tot scheurvorming in de kwetsbare constructies. Een inspreker vreest nadelige gevolgen door de realisatie van de Oostbrug, bijvoorbeeld door trillingen van het bouwverkeer. Een andere inspreker vraagt om de kwetsbaarheid van de woningen in de onderzoeken mee te nemen.

VvE Vogeldorp eist dat grondwaterstand in Vogeldorp niet wordt beïnvloed door de bouw van de brug.

Reactie gemeente

Er worden in een latere fase van het project, indien gebouwen in het beïnvloedingsgebied (het gebied waarin effecten van de bouw kunnen optreden, zoals trillingen en grondwaterverschillen) liggen, casco- en funderings-onderzoeken uitgevoerd als dat noodzakelijk is.
De toekomstige bouwmethode van de Oostbrug (en ook de routes ernaartoe) moet afgestemd worden op de uitkomsten van deze onderzoeken. Dus als gebouwen kwetsbaar blijken te zijn voor bijvoorbeeld trillingen en verandering in grondwaterstand zal daar in de bouw-methode en de transportroute rekening mee gehouden worden. Bovendien is het de intentie van het project om zoveel mogelijk over water te transporteren.

Ingediend door

1428-3228, ***3170-4736 VvE Vogeldorp****, 3993-2747, 4485-2015, 7257-7070, 8766-3709.*

3.2 Aanlanding Noord

3.2.1 Aanlanding, vormgeving en verkeersveiligheid

Insprekers uiten kritiek op de mogelijke aanlandingen van de Oostbrug in Amsterdam Noord. De huidige plannen zijn volgens hen onpraktisch en onveilig. Er wordt gewezen op scherpe bochten voor fietsers en voetgangers, beperkte doorstroming langs het water en onduidelijke routes onder en over de brug. De insprekers vinden dat Amsterdam Noord hiermee benadeeld wordt en vragen om betere oplossingen, geïnspireerd op goed ontworpen fietsbruggen op andere plekken in het land. De aansluitingen moeten verkeersveilig, toegankelijk en sociaal veilig gerealiseerd worden. Daarbij moet rekening gehouden worden met het toenemende aantal verkeersdeelnemers door ontwikkelingen in het Hamerkwartier. Speciale aandacht wordt gevraagd voor het water langs de Goudfazant en de wandelboulevard die vanaf het IJplein richting Vliegenbos wordt aangelegd. Een inspreker vraagt om fietspaden door het Vliegenbos aan te leggen in plaats van eromheen. Hierdoor kunnen snelle fietsverbindingen worden gemaakt.

Ketjen vraagt om rekening te houden met het vermengen van langzaam verkeer vanaf de Oostbrug met het personen- en vrachtverkeer van en naar Ketjen. In het verkeers-onderzoek moeten de piekmomenten worden meegenomen. Ook moet worden onderzocht of beide varianten van de aanlanding uit te voeren zijn met het oog op de activiteiten en installaties van Ketjen.

ORAM pleit voor een integrale aansluiting van de Oostbrug op de ruimtelijke en mobiliteitsplannen voor Amsterdam Noord. De brug moet structureel bijdragen aan de bereikbaarheid van dit snelgroeiende stadsdeel.

Reactie gemeente

Verkeersveiligheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid zijn belangrijke eisen voor de Oostbrug in zijn geheel, dus ook voor de aanlanding. In het Programma van Eisen dat aan de ontwerpers wordt meegegeven, worden deze veiligheids- en toegankelijkheidseisen gespecificeerd. Het ontwerp van de brug zal nauwkeurig worden getoetst aan deze eisen.

Ingediend door

1026-8409, ***1631-7032 Cliëntenbelang Amsterdam****, 0844-2454 Red Noord, 3170-4736 VvE Vogeldorp, 3366-2512 ORAM, 4861-5663, 5260-2784,* ***8217-7165 Ketjen B.V.*** *9660-9291.*

3.2.2 Investeringsnota Hamerkwartier

Dirk Supermarkt en Dirck III vinden de timing van de NRD ongelukkig. Er zijn meerdere besluiten over de ontwikkeling van het Hamerkwartier door de uitspraken van de Raad van State vernietigd. Hierdoor wordt er een nieuw stedenbouw-kundig kader gemaakt. Het is voor insprekers onbegrijpelijk dat nu voor een aanlanding wordt gekozen, terwijl het nog niet duidelijk is of deze passen binnen de te wijzigen stedenbouwkundige kaders.

Reactie gemeente

In de stedenbouwkundige opzet voor het Hamerkwartier wordt rekening gehouden met de aanlanding van de Oostbrug. De recente aanpassingen aan het stedenbouw-kundig plan hebben geen invloed op de in de NRD genoemde varianten van de locatie van de aanlanding op de Johan van Hasseltweg.

Ingediend door

4454-9951 Dirk en Dirck III.

3.3 Aanlanding in Oost

3.3.1 Verkeer op het Azartplein

Bewoners rondom het Azartplein hebben zorgen over de verandering van het Azartplein als onderdeel van een woonbuurt naar een druk verkeersplein. Er komen 4 verkeersstromen samen op het Azartplein en er zijn geen alternatieve routes. Daarnaast zijn er zorgen over de verlegging van de trambaan. Dit leidt tot meer geluidsoverlast, verlies van groen en verstoring van de rust en het uitzicht.

Een aantal insprekers uit zorgen over de in- en uitgang van de parkeergarage van gebouw Hoogkade aan de Bogortuin, die nu al onoverzichtelijk en druk is, bijvoorbeeld door busjes van bezorgdiensten. Er zijn 127 appartementen en gemiddeld staat er 140 dagen van het jaar een verhuiswagen of aannemer op de schaarse laad- en losplaatsen. Er is sprake van een grote logistieke druk op deze plek. Verder maakt een bijna constante stroom fietsers (elke 1,2 – 1,8 seconden een fietser) en het gebruik van snelle fietsen (fatbikes en e-bikes) de toegang bijna onbereikbaar. Het terugrijden bij gelijktijdig verkeer vanuit de garage leidt tot gevaarlijke situaties, waarbij auto's achteruit over het fietspad moeten rijden. Een inspreker vraagt hoe dit probleem kan worden opgelost en of een stoplicht een mogelijke oplossing is. Andere insprekers vragen om het fietspad naar de overzijde te verplaatsen en de opstelruimte en laad- en losplaatsen bij Hoogkade te verruimen. Als de situatie ongewijzigd blijft vraagt een inspreker om aan te tonen hoe een automobilist veilig kan invoegen als er elke seconde een fietser met 30 kilometer per uur passeert.

Reactie gemeente

De toekomstige verkeerssituatie op het Azartplein heeft onze speciale aandacht. De komst van de Oostbrug leidt tot een aanzienlijke groei van het aantal fietsers door het Oostelijk Havengebied (hierna: OHG). Het projectteam Routes Oostbrug OHG richt zich op het aanpassen van de infrastructuur, om de fietsers zo goed en veilig mogelijk door het gebied te leiden. Ook de aanlanding van de brug op het Azartplein is onderdeel van dit project.
Bij diverse participatiemomenten en inspraakmogelijkheden zijn er vergelijkbare zorgen geuit. Ook zijn er tips gegeven. Dit alles wordt zoveel mogelijk meegenomen in de ontwerp Nota van Uitgangspunten en het verkeerskundig schetsontwerp van dit project. De Nota van Uitgangspunten voor OHG en de definitienota voor de Oostbrug worden gelijktijdig behandeld in het college en de raad. Na vrijgave door het college krijgt iedereen de kans om een inspraakreactie te geven op de Nota van Uitgangspunten voor OHG. Nadat de inspraakreacties zijn verwerkt, worden de Nota van Uitgangspunten en de definitienota vastgesteld door de raad. Daarna gaan we door met het maken van het Programma van Eisen voor het ontwerp.

Het inpassen van de aanlanding van de brug op het Azartplein is een goede aanleiding om de huidige onprettige verkeerssituatie op het Azartplein juist eenduidiger en veiliger te maken. Dat het drukker wordt is duidelijk en onderdeel van een groeiende stad. Deze drukte wordt meegenomen in de ontwerpopgave.

Mede naar aanleiding van de inspraak en het advies van de Commissie mer gaan wij de effecten van de Oostbrug op de routes van en naar de Oostbrug op de leefomgevingseffecten en op andere relevante thema's uit het beoordelingskader integraal binnen het OER in beeld brengen.

Ingediend door

0000-0002, 0467-8584, 1428-3228, 4861-5663, 3645-8642, 3993-2747, 6683-7972, 7730-7226, 7753-0300, 7877-2230, 8766-3709.

3.3.2 Maak een L in plaats van een S aanlanding

Een inspreker stelt voor om de brug niet in een S- maar een L-vorm aan te laten landen op de Sumatrakade. Het talud van het fietspad kan dan in de luwte van de Sumatrakade worden gelegd en daarna met een bocht rechts leiden naar het beweegbare deel van de brug.

Reactie gemeente

Voor het ontwerp van de aanlanding van de Oostbrug wordt rekening gehouden met onder andere ruimte voor de nautische functies, een goede stedelijke inpassing en het gewenste hellingspercentage. Als gevolg van het gemiddelde hellingspercentage van maximaal 2,7% krijgt de zuidelijke aanbrug bochten en de noordelijke aanbrug een rechte lijn. Uitgangspunt bij de aanlanding aan de zuidkant bij het Azartplein is een aanlanding op de kade en zoveel mogelijk een rechte aanlanding. Waarbij daar waar een geheel rechte aanlanding niet behaald kan worden scherpe bochten vermeden dienen te worden.

Een L-vorm met een talud op de Sumatrakade voldoet hier niet aan. Ook de door inspreker beoogde winst ten aanzien van doorvaarhoogte langs de Sumatrakade hoeft niet behaald te worden, aangezien het in de nieuwe situatie vanuit het oogpunt van nautische veiligheid niet meer de mogelijk zal zijn buiten de nevengeulen onder de aanbruggen door te varen. Wij zullen de gevolgen ten aanzien van wind goed meenemen in het ontwerp van de brug en dit in het OER ook in beeld brengen.

Ingediend door

9056-9608.

3.3.3 Verplaatsen aanlanding Oostbrug naar Java-eiland

Insprekers vragen of de aanlanding van de Oostbrug verplaatst kan worden naar de kop van Java-eiland. De geplande aanlanding splitst KNSM-eiland en Java-eiland. De verplaatsing van de aanlanding zorgt voor een betere doorstroming van verkeer via de Jan Schaeferbrug en een meer logische route naar het Nationaal Slavernijmuseum. Bij het Drakaterrein is het volgens insprekers mogelijk om een parkeerplaats te maken, inclusief fietsverhuur. Dit voorkomt dat al het verkeer van de Oostbrug door de flessenhals van de Verbindingsdam en aangrenzende straten rijdt.

Reactie gemeente

In het verleden is onderzocht of een brug kan aanlanden bij de Java-eiland. In het onderzoek van commissie D'Hooghe is deze locatie afgevallen. In 3.1.5 gaan we dieper in op hoe de verschillende alternatieven zijn afgewogen.

Ingediend door

3993-2747, 5024-5115, 5149-6899, 5703-6123, 6575-2388, 8766-3709.

3.3.4 Gevolgen Bogortuin

De Bogortuin is een populaire plek voor veel eiland-bewoners. Het wordt gebruikt voor rust en ontspanning. De vrees bestaat dat door de komst van de Oostbrug meer mensen uit Amsterdam Noord de Bogortuin ontdekken en er overlast ontstaat door fietsparkeren, (zwerf)afval en geluidhinder. De Bogortuin is in de zomer soms al te druk. De komst van de brug, die het gebied beter bereikbaar maakt, zal dit probleem volgens de inspreker verergeren. Vooral in het weekend verwacht de inspreker veel extra gasten uit Amsterdam Noord, waar jonge gezinnen wonen die gemakkelijk de oversteek maken richting de Bogortuin (het door de inspreker genoemde tussenstop-effect). In Noord is een gebrek aan voorzieningen. Om de zomer-recreatie te spreiden is het noodzakelijk om ook in Noord voldoende alternatieven te maken, zoals een stadsstrand.

Daar zou geld voor vrijgemaakt moeten worden en een beheerplan opgesteld voor moeten worden, als onderdeel van het project Oostbrug. Er wordt opgemerkt dat de situatie in de afgelopen jaren al regelmatig uit de hand is gelopen. De inspreker ziet verdere toename van drukte niet zitten.

Daarnaast spreken bewoners zich uit tegen de verlegging van de trambaan. Ze vrezen dat daardoor een deel van de Bogortuin verloren gaat (inspreker 7257-7070 toont een inrichtingstekening).

Reactie gemeente

De openbare ruimte in het Hamerkwartier rondom de aanlanding wordt opnieuw ingericht, zodat het aangename plek wordt om te verblijven. Daar hoort ook groen bij. Verder zal in het kader van het project Hamerkwartier, waarbinnen de Oostbrug aanlandt, een nieuw oeverpark langs het IJ gerealiseerd worden. Voor het oeverpark is al geld gereserveerd. Wij verwachten daarom geen overloop van bewoners uit Noord naar de Bogortuin.

Het een plaats geven van de keerlus van de trambaan is onderdeel van het ontwerp voor het Azartplein. Momenteel is de keerlus al tijdelijk vergroend met gras en stinzenbeplanting. Dat kan ook onderdeel zijn van het nieuwe ontwerp van het Azartplein.

Ingediend door

1428-3228, 3993-2747, 5959-1370, 7257-7070.

3.4 Routes van en naar de Oostbrug

In dit thema zijn de inspraakreacties samengevat die gaan over de routes in het Oostelijk Havengebied (hierna: OHG) en het Hamerkwartier van en naar de Oostbrug. Dit zijn alle verkeersverbindingen vanaf de aanlanding, dus na het Azartplein in Oost en de Johan van Hasseltweg in Noord. Binnen de gemeente Amsterdam zijn de routes Oostbrug OHG en Johan van Hasseltzone aparte projecten met hun eigen budget. Binnen de gemeente wordt zorgvuldig

afgestemd tussen deze projecten. Projecten Oostbrug en routes OHG lopen parallel in fysieke inpassing, planning, participatie en besluitvorming.

3.4.1 Fietsverkeer Javakade

Er wordt gevraagd om aandacht voor de gevolgen van de Oostbrug op het fietsverkeer via de Javakade, de binnentuinen van Java-eiland en de route naar de Jan Schaeferbrug. Veel fietsers nemen waarschijnlijk de kortste route naar Amsterdam Centraal. Er wordt voorgesteld om te overwegen om de Sumatrakade als fietsstraat in te richten.

Reactie gemeente

De toekomstige verkeersstromen zijn gesimuleerd in het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Hieruit blijkt dat de meeste mensen via de binnenring (Czaar Peterstraat) of Oost (C. van Eesterenlaan) zullen fietsen. Dat wil niet zeggen dat er geen aandacht is voor routes via de Sumatrakade. Ondanks dat het geen onderdeel is van de projecten Oostbrug of Routes Oostbrug OHG hebben we uiteraard wel interne afstemming om het volledige beeld te houden van dit deel van de stad. De Sumatrakade wordt vooruitlopend op deze projecten, zo ingericht dat deze inrichting prettiger is voor de fietser met bestemming kop van Java-eiland/Nationaal Slavernijmuseum of Jan Schaeferbrug richting centrum en station Amsterdam Centraal.

Ingediend door

0400-9464, 7257-7070, 9613-1218.

3.4.2 Verbindingsdam en kruisingen

Insprekers wijzen op 3 knelpunten in het wegennet waar het fietsverkeer vanaf en naar de Oostbrug wordt geleid. Dit zijn Veemkade/Ertskade, C. van Eesterenlaan/Oostelijke Handelskade en de Verbindingsdam. Insprekers missen in de NRD een analyse van de routes in het Oostelijk Havengebied.

Door de komst van de Oostbrug neemt de verkeersdrukte in het Oostelijk Havengebied toe. Veel insprekers maken zich zorgen om de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer op de Verbindingsdam en de daarop aansluitende kruispunten. De Verbindingsdam functioneert als een fysieke flessenhals. 3 afzonderlijke fietsstromen, uit verschillende richtingen, worden op 2 punten samengebracht en stromen vervolgens door één smalle doorgang richting het Azartplein. Er is geen alternatieve route of uitwijkmogelijkheid. Insprekers verwachten dat de drukte ook effect heeft op tram 7 en op de aanrijdtijden voor nood- en hulpdiensten.

Het kruispunt bij de Albert Heijn (C. van Eesterenlaan/ Oostelijke Handelskade) en de oversteekplaats richting Sporenburg vinden insprekers onoverzichtelijk en gevaarlijk. De Fred Petterbaan, Rietlandpark, Czaar Peterstraat en Sarphatistraat kampen nu al met een groot doorstromingsprobleem. De huidige aanpassingen zijn volgens een inspreker niet genoeg om de verwachte drukte op te vangen.

De kruisingen worden in veel onderzoeken als blackspot gezien waar de verkeersveiligheid nu al niet op orde is. De toevoeging van een grote hoeveelheid fietsers (20.000 - 25.000 per dag) verergert de situatie. De angst is dat het zal leiden tot een infarct op het lokale wegennet en het aantal verkeersslachtoffers groeit. De verkeerdrukte levert ook problemen op voor aangrenzende woningen, bedrijven (bevoorrading) en openbare ruimte. Gevraagd wordt welke alternatieven er zijn voor deze route.

Insprekers zien graag een zorgvuldig onderzoek naar de mogelijkheden om de verkeersstroom goed en veilig op te kunnen vangen. Hierbij willen zij een concrete uitwerking van voorstellen om de verkeersveiligheid te verbeteren en tot een herinrichting te komen. Insprekers zien de Oostbrug en de routes van en naar de Oostbrug niet als 2 gescheiden projecten, maar willen een plan voor de hele ontwikkeling. Zonder onderzoek naar de vereiste aanpassingen van de routes in het gebied, lost de Oostbrug geen probleem op.

Insprekers zijn benieuwd hoe hoog het budget is dat hiervoor beschikbaar is en hoe de leefbaarheid van de omliggende woonwijken wordt gewaarborgd.

Een inspreker stelt voor om een fietspad met 2 richtingen aan te leggen op de Verbindingsdam, naast een apart voetpad. Daardoor wordt de kruising Oostelijke Handelskade en de C. van Eesterenlaan overzichtelijker. De inrit van de parkeergarages, Bogortuin en winkelcentrum Brazilië, kan dan ook toegankelijker worden gemaakt.

Insprekers vragen rekening te houden met de vergrijzende bevolking in het Oostelijk Havengebied. Iedereen moet veilig gebruik kunnen maken van het trottoir en het fietspad om het winkelcentrum, maar extra aandacht voor ouderen is gewenst. In een gebied waar mensen lopen, elkaar ontmoeten en waar ze dagelijks zijn, moeten de behoeften van de bewoners centraal staan.

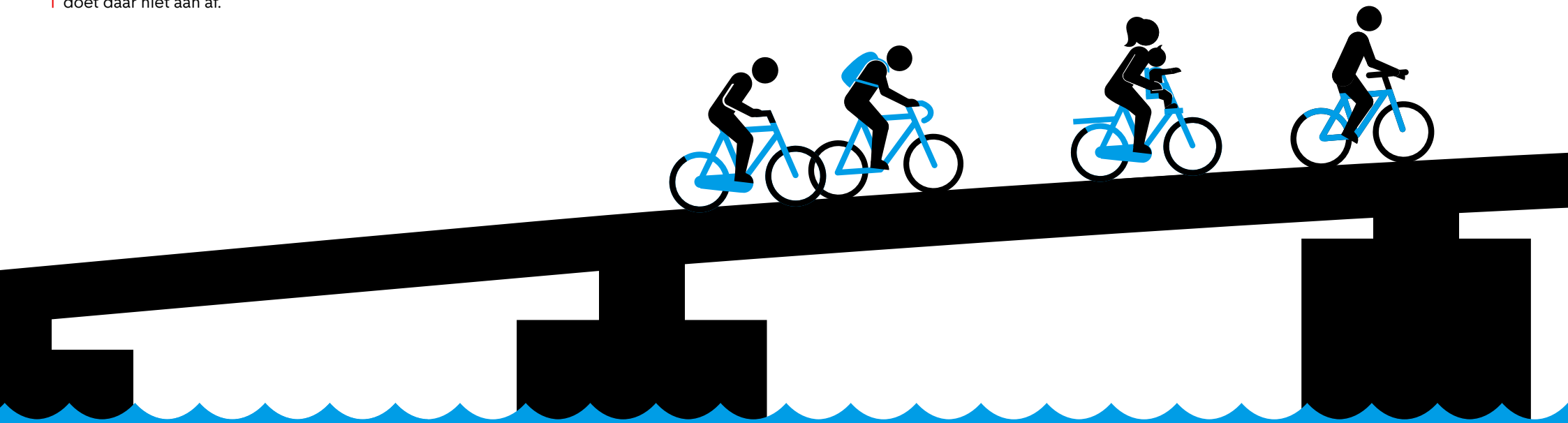
Reactie gemeente

De komst van de Oostbrug leidt tot een groei van het aantal fietsers door het Oostelijk Havengebied. Dit heeft, zoals bij 3.3.1 over de aanlanding bij Azartplein is beschreven, onze speciale aandacht. Het project Routes Oostbrug OHG gaat zich richten op het aanpassen van de bestaande infrastructuur, zodanig dat deze stroom fietsers zo goed en veilig mogelijk door het gebied wordt geleid. Voor zover de Oostbrug noodzakelijkerwijs leidt tot ingrepen in de infrastructuur vanwege de te verwachten verkeers-/fietsbewegingen, hangen die onlosmakelijk samen met het project Oostbrug en worden die ingrepen integraal betrokken en beoordeeld in het OER. Die infrastructurele ingrepen zijn volwaardig onderdeel van het OER. De uiteindelijke uitwerking vindt plaats in project Routes Oostbrug OHG plaats. Wel is het zo dat van onlosmakelijke samenhang geen sprake is als de Oostbrug leidt tot extra verkeer op weliswaar al intensief gebruikte wegen en/of kruispunten, maar dat verkeer op zichzelf genomen niet dwingt tot aanpassingen van die infrastructuur. Dat de verkeerssituatie wellicht niet optimaal is, doet daar niet aan af.

In het kader van participatie stond in februari en maart een digitale consultatie online voor het project Routes Oostbrug OHG. Ook daarvoor zijn er participatiemomenten geweest voor deze routes. Opmerkingen en zorgen die zijn geuit worden zoveel mogelijk meegenomen in de concept Nota van Uitgangspunten en het verkeerskundig schetsontwerp. De Nota van Uitgangspunten voor de routes van en naar de brug in het OHG en de definitienota voor de Oostbrug worden, zoals in 3.3.1 wordt beschreven, gelijktijdig behandeld in het college en de raad. Na vrijgave door het college krijgt iedereen de kans om een inspraakreactie te geven. Nadat de inspraakreacties zijn verwerkt, worden de Nota van Uitgangspunten en de definitienota vastgesteld door de raad. Daarna gaan we door met het maken van het Programma van Eisen voor het ontwerp.

De gemeente Amsterdam erkent dat het fietsverkeer in de stad intensiever en diverser is geworden. In het ontwerp staat de veiligheid van alle gebruikers – van kinderen en senioren tot bestuurders van bakfietsen en snelle e-bikes – centraal. Wij passen hierbij het principe van Safety by Design toe. Dit betekent dat we streven naar een eigen, herkenbare infrastructuur voor de fietser.

Daarnaast doen wij specifiek onderzoek naar de benodigde breedte van de fietspaden. Hierbij maken we onder ander gebruik van de breedtetool fietspaden. De uitkomsten hiervan wegen we af tegen de overige claims op de schaarse openbare ruimte. Het doel is het vinden van de optimale inrichting waarbij zowel de belangen van en ruimte voor de verkeersdeelnemers als andere functies van de openbare ruimte goed in balans zijn. Tot slot streven we naar logische aansluitingen tussen fietspaden onderling, om potentiële conflictpunten tot een minimum te beperken.



De gemeente heeft in 2025 besloten € 120 miljoen extra te reserveren als resterende dekking van de kosten van de Oostbrug én de routes van en naar de Oostbrug OHG. Op basis van de mogelijke (nog niet vastgestelde) maatregelen op de routes in Oost, zoals die zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ, wordt aangenomen dat € 24 miljoen van deze reservering nodig is voor de dekking van de kosten van de routes van en naar de Oostbrug OHG. De Vervoerregio Amsterdam heeft ook aangegeven bereid te zijn tot een substantiële bijdrage. Op basis van het voorkeursontwerp voor de routes in Oost zal een geactualiseerde kostenraming worden gemaakt en wordt het budget bepaald.

Ingediend door

0000-0002, 0467-8584, 2315-0351, 2452-0257, 2854-4880, 3170-4736, 3287-6318, 3346-5824, 3645-8642, 3789-4582, 3993-2747, 4485-2015, 4526-9366, 4936-3374, 5024-5115, 7108-7108, 7730-7226, 7753-0300, 7760-7362, 8766-3709, 9301-1957, 9623-1218.

3.5 Kompaseiland

3.5.1 Cultuurhistorische waarde

Insprekers en het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied vinden dat Kompaseiland van cultuurhistorische waarde is. Het eiland laat volgens hen de scheepvaartgeschiedenis van Amsterdam zien. Kompaseiland moet vanwege die cultuurhistorische waarde behouden blijven. Een inspreker vraagt om Kompaseiland meer aandacht te geven door de toevoeging van bijvoorbeeld een sculptuur, lichtkunstwerk of vuurtoren. Een andere inspreker stelt voor om Kompaseiland te gebruiken voor educatieve doeleinden. Het Scheepvaartmuseum kan hierbij worden betrokken.

Reactie gemeente

De cultuurhistorische waarde van Kompaseiland wordt onderkend en wordt meegenomen in de effectbeoordeling in de onderzoeken in het Omgevingseffectrapport. Kompaseiland is ook onderdeel van de stedenbouwkundige inpassing van de Oostbrug. De kansen van Kompaseiland voor de ruimtelijke kwaliteit wordt ook meegenomen in de stedenbouwkundige beschouwing.

Ingediend door

0000-0002, 2043-1082, 4485-2015, 4760-0907, 5523-9670, 5544-6496, 7730-7226, ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied****, 7877-2230, 8189-9801, 9723-7515.*

3.5.2 Ecologische waarde

Het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied en diverse insprekers vinden dat Kompaseiland behouden moet blijven vanwege de ecologische waarde. Insprekers wijzen erop dat Kompaseiland een rustplaats is voor diverse vogelsoorten, zoals aalscholvers en ganzen.

Reactie gemeente

De ecologische waarde van Kompaseiland wordt in het Omgevingseffectrapport door ons onderzocht. Nadat alle belangen in kaart zijn gebracht wordt er een afgewogen keuze gemaakt. Daarbij worden verzachtende maatregelen ook onderzocht als Kompaseiland moet worden verwijderd.

Ingediend door

5014-2380, 5544-6496, ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied****.*

3.6 Nautisch programma

3.6.1 Vaststellingsovereenkomst

Een groot aantal insprekers en het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied vragen om de Vaststellingsovereenkomst uit 2016 te respecteren. Insprekers willen dat de daarin gemaakte afspraken betrokken worden bij de realisatie van de nautische functies in het gebied. In de NRD staat dat er meer nautische functies komen voor de kade van de Surinamekade. Dat staat haaks op de afspraken uit de Vaststellingsovereenkomst. Sommige insprekers geven aan met dit project het vertrouwen in het bestuur te verliezen.

Reactie gemeente

De Vaststellingsovereenkomst is een belangrijk document voor de uitwerking van het project Oostbrug en de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. In de ontwerp NRD is de Vaststellingsovereenkomst daarom expliciet benoemd. In de Vaststellingsovereenkomst staan privaatrechtelijke afspraken tussen het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied (bewoners), Port of Amsterdam en de gemeente Amsterdam. De afspraken richten zich op de huidige inrichting van het Oostelijk

Binnen-IJ en zijn vastgelegd in het bestemmingsplan Surinamekade en Sumatrakade. Er zijn onder andere afspraken gemaakt over monitoring en maatregelen met betrekking tot de bezetting van duwbakplaatsen.

Door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening moet een gemeente soms afwijken van afspraken die privaatrechtelijk zijn gemaakt. De gemeenteraad behoudt altijd een publiekrechtelijke taak als bevoegd gezag. Daar wordt in privaatrechtelijke overeenkomsten ook een voorbehoud in gemaakt.

Afgelopen jaren zijn de bewoners aan de Surinamekade via de gesprekstafels, het driepartijenoverleg en het reguliere participatietraject bij het project betrokken. Ook bestaat het monitoringsoverleg tussen afgevaardigden van de bewoners, de gemeente en Port of Amsterdam. Bewoners weten dat als gevolg van de komst van de Oostbrug verplaatsing van bestaande nautische functies en mogelijk nieuwe nautische functies in de vorm van extra ligplaatsen noodzakelijk zijn. Dat staat eveneens in de toelichting op het bestemmingsplan Surinamekade en Sumatrakade (2024) en is terug te lezen in het rapport Genereus Verbonden (2020) en de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ (2022). De nota is in de inspraak geweest en vastgesteld door de gemeenteraad.

Bij de inpassing van de nautische functies worden de afspraken met de bewoners meegewogen in de belangenafweging die de gemeenteraad moet maken bij het wijzigen van het omgevingsplan. Daarbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de zorgen van de bewoners. Daarnaast geeft de ontwikkeling aanleiding om opnieuw afspraken vast te leggen via een overeenkomst. De gemeente gaat hierover in gesprek met het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied.

Ingediend door

0000-0002, 0008-9044, 3811-1414, 4121-3634, 5523-9670, 5544-6496, 6081-1087, 6177-3075, 7134-0882, 7652-4884, 7760-7362, ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied****, 8780-1671, 8870-0144.*

3.6.2 Verandering van het Oostelijk Binnen-IJ

Veel bewoners aan Suriname- en Sumatrakade maken zich ernstig zorgen over de verandering van de inrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. Er zijn veel individuele inspraakreacties ontvangen en er is door het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied namens veel bewoners een inspraakreactie ingediend. Insprekers maken zich vooral zorgen om de nautische functies (nieuwe nautische functies, zoals extra ligplaatsen voor grote binnenvaartschepen en de verplaatsing van bestaande plekken voor duwbakken die dichter bij de kade komen te liggen). Insprekers hebben het gevoel dat er met de komst van de brug een binnenhaven wordt gecreëerd en vinden dat de Oostbrug ook zonder nautische functies kan worden gebouwd. Als er wel nautische functies komen, moet een grondig onderzoek worden gedaan naar de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, zoals de effecten van trillingen, geluid, geur, licht, vervuiling, veiligheid en vaarbewegingen. Daarnaast moet er gekeken worden naar het verlies van landschappelijke kwaliteit.
Een inspreker wijst erop dat de afstand tot de duwbakken en het spudpalengebied nu ongeveer 280 meter is, maar dat dit straks wordt verkleind tot ongeveer 140 meter.
Hierdoor neemt de overlast van licht, geluid en uitstoot toe. Felle tl-lampen van schepen schijnen nu al de woonkamers in. Dit probleem wordt veel erger als er straks meer schepen komen die dichter bij de woningen liggen. Daarnaast veroorzaken grote schepen (tot 135 meter) die vaker aanmeren en vertrekken veel lawaai en uitstoot. Hierdoor wordt het onmogelijk om ramen open te zetten in woon- en slaapkamers en dat tast de leefbaarheid ernstig aan.

Een inspreker stelt dat industriële havenactiviteiten thuishoren in het Westelijk Havengebied. Dat gebied is hiervoor bedoeld. In een woongebied past dit niet. Als de stad de brug wil realiseren, moet dit gebeuren zonder de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het woongebied aan te tasten door vervuilende en gevaarlijke havenactiviteiten. ‘Brug oké, haven nee!’ is de kernboodschap van enkele insprekers.

Het open karakter van het Oostelijk Binnen-IJ wordt door insprekers gewaardeerd. Een inspreker noemt het een kenmerk van de historische allure en weidsheid van het IJ. Door toename van nautisch verkeer en de aanwezigheid van een auto-afzetplaats maken insprekers zich zorgen om het verlies van een rustige kade. Deze kade wordt nu gebruikt om te ontspannen en te recreëren. Bewoners maken zich zorgen over de nadelige gevolgen voor hun woon- en leefklimaat en het effect op hun gezondheid.

Enkele insprekers vinden dat de plannen voor het Oostelijk Binnen-IJ in strijd zijn met de doelen uit de Omgevingsvisie. Zij wijzen hiervoor op p. 197 (De gezonde stad) en p. 203 en 209 (Luchtkwaliteit: mensen met een kwetsbare gezondheid moeten extra beschermd worden) van de Omgevingsvisie. Een andere inspreker vraagt zich af waarom deze functies niet in de Westhaven worden gepland en pleit ervoor om dit alternatief beter naar voren te brengen.

Insprekers vragen om in de NRD op te nemen welke juridisch afdwingbare grenswaarden er voor nautische functies gelden, welke handhavingscapaciteit beschikbaar is en welke sancties er volgen bij overtreding.

ORAM benadrukt dat de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ zorgvuldig moet worden afgestemd met alle nautische stakeholders, partners en gebruikers van de vaarweg.

Reactie gemeente

Het Oostelijk Binnen-IJ is onderdeel van een van de drukste doorvaartroutes voor de binnenvaart in Nederland. Onderdeel van een succesvolle inpassing van de Oostbrug is ook het vlot en veilig faciliteren van deze scheepvaart. Met de komst van de Oostbrug wordt de vaargeul breder en komt deze zuidelijker te liggen. Hierdoor moeten de diverse bestaande nautische functies, zoals duwbakken, worden verplaatst, zodat er ruimte ontstaat voor de nieuwe nautische functies, zoals ligplaatsen voor de binnenvaart.

De gemeente begrijpt de zorgen die bewoners hebben over de effecten van de verplaatsing en mogelijke intensivering van deze functies. Ook is het begrijpelijk dat bewoners vragen hebben over de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ en welk effect dat heeft op de omgeving.

Voor het Omgevingseffectrapport onderzoeken we zorgvuldig de gevolgen van de geplande wijzigingen. We bekijken welke effecten het project kan hebben en vergelijken deze met de huidige situatie. Waar mogelijk beschrijven we de effecten in cijfers; wat is de impact van geluid? Als dat niet kan, beoordelen we de effecten op een andere manier; wat betekent het realiseren van een strekdam of een variant daarvan voor het landschap? We brengen verschillende varianten in het project in kaart. Op basis van de onderzoeken wordt door het bestuur een belangenafweging gemaakt. Het OER helpt de gemeenteraad bij het nemen van een besluit over de wijziging van het omgevingsplan. Het ontwerpbesluit voor de wijziging van het omgevingsplan wordt samen met het concept OER ter visie gelegd, zodat bewoners de kans krijgen om te reageren.

Ingediend door

0000-0002, 0008-9044, 0407-5532, 0642-4144, 0876-0316, 0130-0208, 1026-8409, 1165-2469, 1626-9737, 2043-1082, 2315-0351, 2576-6830, 2854-4880, 2865-6125, 3158-2345, 3283-3351, 3302-0820, ***3366-2512 ORAM****, 3600-5786, 3603-6909 3703-7621, 3792-3314, 3811-1414, 3872-1243, 4120-2815, 4121-3634, 4208-5473, 4470-0063, 4485-2015, 4936-3374, 4947-3864, 5024-5115, 5545-5294, 5703-6123, 5706-8814, 6177-3075, 6734-3570, 6764-5003, 6861-6126, 6869-5949, 6928-1395, 7009-7670, 7078-2470, 7134-0882, 7509-5916, 7566-6076, 7760-7362,* ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied****, 7877-2230, 8086-5565, 8189-9801, 8267-3712, 8780-1671, 8870-0144, 9203-7568, 9301-1957, 9679-2917, 9723-7515, 9751-2892,* ***9765-2952 Stichting Kunstwerk Loods6****.*

3.6.3 Blauw is groen

Het Oostelijk Binnen-IJ is belangrijk voor de gezondheid en het woonklimaat van bewoners op het KNSM-eiland. Door het gebrek aan groen in de buurt/op land wordt het IJ ook als onderdeel van een natuurlijke omgeving gezien (blauw is (ook) groen). De kwaliteit van het open zicht over het water, de relatieve stilte en frisse wind zijn belangrijke waarden voor de gebruikers. Met de komst van nautische functies verliest het Oostelijke Binnen-IJ de kwaliteit van landschappelijke waarde. Blauw is niet langer groen en dat heeft effect op de gezondheid en het welzijn van de bewoners en recreanten. In een opwarmende stad hebben bewoners behoefte aan de landschappelijke functie van het open IJ. Het uitgangspunt dat blauw ook groen is, speelde ook een rol in het maken van afspraken in de Vaststellingsovereenkomst.

In de Watervisie Amsterdam 2040, vastgesteld in 2016, is de aanwezigheid van voldoende en kwalitatief hoogstaande ontmoetingsplekken in de openbare ruimte ook de beleving van water benoemd.

Reactie gemeente

De komst van de Oostbrug en de herinrichting van Oostelijk Binnen-IJ heeft impact op de leefomgeving. Ruimtelijke kwaliteit en met name de openheid van het IJ is uitgangspunt voor de stedenbouwkundige inpassing van de brug en de nautische functies. In de NRD zijn in het beoordelingskader ook de thema's landschap en cultuurhistorie meegenomen. Hierbij is de landschappelijke en stedelijke kwaliteit een beoordelingsaspect. Het genoemde uitgangspunt blauw is ook groen zal ook worden meegenomen in de beoordeling en daarmee een plek krijgen in het OER.

Ingediend door

0000-0002, 0876-0316, 3621-0488, 6177-3075, 6869-5949, ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied****.*

3.6.4 Ligplaatsen

Er is vanuit nautische partijen een nadrukkelijke behoefte aan ligplaatsen waar binnenvaart langer kan verblijven. Hierbij horen voorzieningen, zoals toegang tot de wal, walstroom, mogelijkheid voor een auto-afzetplaats en een veilige en toegankelijke inrichting.

Insprekers geven aan dat objectief en onafhankelijk moet worden onderbouwd dat er plaats is voor 5 tot 8 nieuwe ligplaatsen voor 135 meter lange binnenvaartschepen en de 24 bestaande ligplaatsen voor duwbakken. Gevraagd wordt om een kwantitatieve analyse van het huidige gebruik van ligplaatsen in het Oostelijk Binnen-IJ, de bezettingsgraad van de bestaande ligplaatsen in het havengebied en het daadwerkelijk te verwachten tekort. Het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied merkt op dat uit informatie van het Bureau Voorlichting Binnenvaartschepen blijkt dat schepen langer dan 110 meter meestal een extra stuurman hebben. Zeker als zij naar bijvoorbeeld Duitsland of Zwitserland varen. Een extra stuurman is verplicht bij meer dan 8 uur varen. Er is snel een team aan boord dat het mogelijk maakt volcontinu te varen. Er is voor dergelijke schepen geen noodzaak om bij ligplaatsen aan te leggen. Deze grote schepen veroorzaken aanzienlijk meer overlast.

Een inspreker wijst erop dat de gemeente ervoor kiest om de zoektocht naar 5 tot 8 extra ligplaatsen in het Oostelijk Binnen-IJ te koppelen aan de plannen voor de Oostbrug. Volgens deze inspreker is dit een aparte opgave die ook op andere locaties in het havengebied gerealiseerd kan worden. Er zijn plekken waar minder overlast voor omwonenden ontstaat. KNSM-eiland is een woongebied. De inspreker benadrukt dat de woningen nooit op deze manier gebouwd zouden zijn, als bekend was dat er direct aan de kade industriële voorzieningen zouden komen.

Insprekers wijzen opnieuw op de Vaststellingsovereenkomst uit 2016. Hierin zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente, het Havenbedrijf en bewoners. Afgesproken is dat het gebied niet belast wordt met extra ligplaatsen. Insprekers vinden dat de huidige plannen dit vertrouwen schenden. Volgens hen moeten de afspraken worden gerespecteerd. Dat betekent dat er geen extra overlast door nautische voorzieningen mag ontstaan en dat bestaande ligplaatsen juist moeten verdwijnen. Ook benadrukt een inspreker dat de nautische maatregelen in de NRD niet voortkomen uit een technische noodzaak voor de brug, maar uit bredere vaarweg- en schaalvergrotingsambities. De inspreker eist dat alternatieve locaties voor ligplaatsen buiten het Oostelijk Binnen-IJ worden onderzocht, zoals het Westelijk Havengebied. Ook wil de inspreker dat een scenario zonder nieuwe ligplaatsen nabij woonkades wordt opgenomen in de NRD. Daarnaast wordt gevraagd om een duidelijke scheiding tussen nautische maatregelen die noodzakelijk zijn voor de brug enerzijds en bredere vaarwegambities anderzijds.

Ook maken insprekers zich zorgen over de nadelige invloed van het project op de leefomgeving (milieudruk) en de overlast door de geplande ligplaatsen voor grote schepen bij KNSM-eiland. Zij vragen zich af of de komst van de ligplaatsen ten koste gaat van het woonplezier.

Reactie gemeente

Rijkswaterstaat verwacht dat door groei van de binnenvaart, grotere schepen en wettelijke eisen aan rustplaatsen, er op termijn behoefte is aan extra ligplaatsen voor maatgevende schepen in het Noordzeekanaalgebied. Deze opgave is meegenomen in het advies van de commissie D'Hooghe dat de basis is voor de bouw van 2 bruggen over het IJ en op termijn een voetgangerspassage bij Amsterdam Centraal. In het advies is ervan uitgegaan dat er 20 ligplaatsen voor maatgevende schepen met een lengte van 135 meter gerealiseerd kunnen worden bij de Oostbrug. Tot nu toe zijn er in dit gebied ligplaatsen voor schepen met een lengte tot 110 meter. Onderzoek heeft uitgewezen dat er ruimte is voor 5 tot maximaal 8 ligplaatsen. Daarom is in de afgelopen periode met het Port of Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer en Rijkswaterstaat gekeken naar alternatieve locaties waar mogelijk op termijn ook ligplaatsen voor binnenvaartschepen gerealiseerd kunnen worden.

Het gaat in het project Oostbrug om de verplaatsing van bestaande nautische functies om de Oostbrug te kunnen realiseren en het realiseren van nieuwe nautische functies (5 tot 8 ligplaatsen). Bij de nieuwe ligplaatsen gaat het om een grotere klasse binnenvaartschepen dan nu zijn toegestaan. We begrijpen de zorgen over de mogelijke overlast en milieudruk door het realiseren van nautische functies dichter bij de woningen. Hier is sprake van een belangenafweging waarbij nautische, stedelijke en landschappelijke belangen betrokken zijn. De zorgen van omwonenden worden hierin zeer serieus genomen.
Bij elke vorm van inpassing moet sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat. Daar wordt zorgvuldig onderzoek naar gedaan. Op basis daarvan wordt bepaald of en in welke zin het project uitvoerbaar is en of er mogelijk maatregelen of beperkingen nodig zijn om bepaalde waarden te beschermen.

De nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ heeft gevolgen voor de gemaakte afspraken.
Deze ontwikkeling maakt dat de gemeente opnieuw in gesprek gaat met de betrokken partijen om te onderzoeken of een nieuwe overeenkomst kan en moet worden gesloten. Het is bij de betrokken partijen bekend dat de situatie op het IJ verandert door de realisatie van de Oostbrug. Zo is de ontwikkeling genoemd in het rapport Genereus Verbonden (2020 en de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ (2022) en het in 2024 vastgestelde bestemmingsplan Suriname- en Sumatrakade. In het programma dat is beschreven in de NRD gaat het om het verplaatsen en toevoegen van nieuwe nautische functies. Bij het wijzigen van het omgevingsplan wordt rekening gehouden met alle belangen, waaronder

ook de belangen van de bewoners. Waar mogelijk worden bestaande afspraken van de Vaststellingsovereenkomst hierbij betrokken, hierbij kan met name gedacht worden aan de afspraken omtrent feitelijk gebruik en goede monitoring hiervan.

Ingediend door

0728-1961, 1026-8409, ***0302-0520 BBZ vereniging voor beroepschartervaart****, 0467-8584, 0728-1961, 0876-0316, 1036-1172, 1375-5979, 2043-1082, 2576-6830, 2854-4880, 3283-3351, 3302-0820, 3346-5824, 3475-8648,* ***5987-2013 Koninklijke Binnenvaart Nederland****, 6734-3570, 6780-8828,* ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied****.*

3.6.5 Duwbakken

Insprekers ervaren nu al overlast van de ligplaatsen voor duwbakken vanwege manoeuvrerende duwboten en het aan- en afkoppelen van de duwbakken. De overlast wordt de hele dag ervaren tot 5.00 uur in de ochtend. Die overlast neemt voor de bewoners aan de zuidkant toe door de verplaatsing in de zuidelijke richting. Gevraagd wordt om de duwbakken naar het noorden te verplaatsen. Bij Ketjen zijn er geen bewoners die last hebben van het ligplaatsgebruik voor de duwbakken.

Reactie gemeente

Om een vlotte en veilige afwikkeling van de scheepvaart te waarborgen is het van belang dat de bocht die de binnenvaart moet maken bij het invaren of verlaten van het Amsterdam-Rijnkanaal ruim genoeg is. Hiermee komt de vaargeul automatisch zo Noordelijk mogelijk te liggen.

Hierbij zien we geen mogelijkheid om naast de wachtplaatsen die nodig zijn bij de (noordelijke) beweegbare brug, ligplaatsen te realiseren.

Ingediend door

8904-0857, 9301-1957.

3.6.6 Strekdam en varianten daarop

Koninklijke Binnenvaart Nederland stelt voor om de strekdam nog zuidelijker te leggen en landschappelijk in te passen. Hierdoor is het makkelijker manoeuvreren voor schepen en liggen de schepen verder van woningen. Daarnaast neemt de landschappelijke inpassing het zicht op de schepen weg.

Waterrecreatie Nederland verwijst naar de verschillende varianten van de strekdam die in de NRD beschreven staan. Nautische experts beschouwen de ‘open variant’ als onveilig vanwege onverwachte vaarbewegingen.

Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied geeft aan dat de toegankelijkheid van de Oostbrug voor mindervalide mensen niet afhankelijk is van de realisatie van een strekdam maar dat deze ook door alternatieve loopbruggen kan worden gemaakt.

Koninklijke Binnenvaart Nederland ziet de open oplossing met palen voor het inrichten van ligplaatsen niet als een volwaardige oplossing. Daarnaast draagt dit niet bij aan een samenhangend vaarwegbeeld. Er is een risico op aanvaringen door recreatievaart die langs de palen vaart.

Reactie gemeente

Het is niet mogelijk om de strekdam of een variatie daarop meer zuidelijker te leggen. De genoemde optie leidt tot ongewenste vaarbewegingen direct ten oosten van de brug en en de overnachtingsplaatsen zijn dan niet van de vaargeul afgeschermd.

In paragraaf 4.1.2 waarin de inspraakreactie van Rijkswaterstaat wordt beantwoord, wordt verder ingegaan op de strekdam en de varianten daarop. Hier wordt onderbouwd waarom we ervoor kiezen deze variant wel te onderzoeken.

Ingediend door

3113-7888 Waterrecreatie Nederland, 5987-2013 Koninklijke Binnenvaart Nederland, 7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied.

3.6.7 Spudpalen

Moderne binnenvaartschepen hebben steeds vaker een spudpaal. Hierdoor kunnen zij zelfstandig op positie blijven. Maak creatief gebruik van deze ontwikkeling bij de inrichting van de lig- en wachtplaatsen. Spudpalen hebben daarnaast het voordeel dat schepen kunnen uitdrijven, wat manoeuvreerbewegingen beperkt.

Reactie gemeente

Een spudpalengebied waarin 5 schepen kunnen ankeren neemt ten opzichte van de 5 ligplaatsen met meerpalen meer ruimte in. Voor een open spudpalengebied is er geen ruimte meer beschikbaar in het Oostelijk Binnen-IJ. Met de nautische partijen RWS en de Port of Amsterdam wordt gekeken of er beschikbare ruimte is elders op het

IJ die ook ruimtelijk aan alle eisen voldoet. Voor het Oostelijk Binnen-IJ geldt nu dat er 5 of 8 ligplaatsen kunnen worden gerealiseerd.

Ingediend door

***5987-2013 Koninklijke Binnenvaart Nederland**, 7652-4884.*

3.6.8 Nevengeul

ORAM vraagt om grondig onderzoek naar de mogelijkheid om de breedte van de nevengeulen te verkleinen van 35 naar 26 meter. Dit mag alleen gebeuren als het geen negatieve gevolgen heeft voor het nautische verkeer en na overleg met de belanghebbenden.

Waterrecreatie Nederland vraagt waarom de gemeente Amsterdam de breedte van de nevengeul bestudeert en wat precies wordt onderzocht.

Koninklijke Binnenvaart Nederland benadrukt dat het tegen de afspraak is om de nevengeulen te versmallen van 35 meter naar 26 meter. Het terugbrengen van de breedte wordt nautisch als onverstandig gezien vanwege beperking manoeuvreerruimte en veiligheid bij brugpassages.

Het Watersportverbond geeft aan dat er betonde vaarroute nodig is voor de recreatievaart.

Reactie gemeente

In de NRD staat dat we gaan onderzoeken of de nevengeul smaller kan worden. Dit betekent dat de breedte kan variëren tussen 26 en 35 meter. Nautische partijen vinden dit niet passen bij het advies van commissie D'Hooghe. Zij hebben bezwaar tegen het smaller maken van de nevengeulen vanwege nautische veiligheid.
De benodigde breedte van de nevengeul wordt onderzocht met als belangrijkste toets nautische veiligheid en vlotheid. Het onderzoek naar de breedte van de nevengeulen is aanbevolen door D'Hooghe (mei 2025) vanuit kosten overwegingen. Een verwacht voordeel van smallere nevengeulen is dat hiermee de beweegbare bruggen met een enkel beweegbaar deel eenvoudiger realiseerbaar worden in plaats van de beweegbare bruggen met 2 beweegbare delen die elkaar raken in het midden van de overspanning. Dit zorgt ervoor dat de brug onderhoudsvriendelijker wordt en daarmee neemt de beschikbaarheid van de beweegbare bruggen toe in combinatie met een betrekkelijk snelle openingstijd.

In paragraaf 4.1.6 wordt ingegaan op de inspraakreactie van Rijkswaterstaat over het onderzoek naar het versmallen van de nevengeulen. Op het IJ wordt geen betonning geplaatst voor recreatievaart, maar wel voor de vaarweg zelf. Recreatievaart dient aan de buitenzijde van de vaarweg te blijven.

Ingediend door

0000-0006 Watersportverbond, 3113-7888 Waterrecreatie Nederland, 3366-2512 ORAM, 5987-2013 Koninklijke Binnenvaart Nederland.

3.6.9 Doorvaarbare onderdoorgangen naast te openen delen

Bij het ontwerp van de Oostbrug moet er op gelet worden dat er geen doorvaartbeperkingen ontstaan op het IJ.
De bouw van de Oostbrug zal gevolgen hebben voor de waterrecreatie. Het is van belang om aan beide zijden van de brug een eigenstandige onderdoorgang te maken voor de recreatievaart waarvoor geen brugopening nodig is.

Reactie gemeente

Beweegbare bruggen zijn altijd te passeren voor lage scheepvaart. Een aparte gang ernaast is vanuit veiligheidsoogpunt niet wenselijk. Alle recreatieverkeer moet gebruik maken van de nevengeulen. De nevengeulen met een breedte tussen 26 meter en 35 meter bieden voldoende ruimte om doorgaande lage scheepvaart en invoegend hoge scheepvaart veilig gebruik te laten maken van het water.

Ingediend door

0000-0006 Watersportverbond, 3113-7888 Waterrecreatie Nederland, 5987-2013 Koninklijke Binnenvaart Nederland.

3.6.10 Kegelschepen

Koninklijke Binnenvaart Nederland geeft aan dat de ligwachtplaats voor kegelschepen onder druk staat. Het totaal aantal functionele kegel-ligplaatsen moet minimaal behouden blijven en bij voorkeur worden uitgebreid vanwege de structurele druk op ligplaatscapaciteit in en rond Amsterdam.

Bewoners maken zich juist zorgen om de kegelschepen. Zij willen een goed onderzoek naar de gezondheidsrisico's van kegelschepen. Daarnaast willen ze weten hoe ver de schepen minimaal van de kade moeten liggen.
Een alternatieve locatie voor kegelschepen aan de Prins Willem-Alexandersluis lijkt een inspreker logischer vanwege de afstand tot woonwijken en het volle projectgebied.

Reactie gemeente

In de NRD is terug te lezen dat ligplaatsen voor kegelschepen behouden blijven in het gebied en hierbinnen verplaatst worden. Voor een uitbreiding van deze ligplaatsen in het Oostelijk Binnen-IJ is geen aanleiding, gezien ook de huidige bezettingsgraden. We begrijpen dat de bewoners bezorgd zijn over de verplaatsing van de ligplaatsen van kegelschepen. We hebben onderzocht of de ligplaatsen voor kegelschepen van de sliksteiger kunnen worden verplaatst buiten het huidige projectgebied. Het Oostelijk Binnen-IJ is het enige gebied waar voldoende ruimte is om de sliksteiger te compenseren. De nieuwe beoogde locatie voldoet aan de vereiste veiligheidsafstand van 100 meter. ten opzichte van onder meer woningen. Een locatie bij de Prins Willem-Alexandersluis (verlenging bestaande wachtplaats) is niet geschikt. Deze plek veroorzaakt hinder voor de doorgaande scheepvaart.

Ingediend door

KNB, 5523-9670, 5544-6496, ***5987-2013 Koninklijke Binnenvaart Nederland****.*

3.6.11 Wachtplaatsen

Er moeten lange afmeervoorzieningen komen voor de wachtplaatsen om een vierbaksduwstel (een duwboot met 4 duwbakken) te kunnen plaatsen. Dat is een aanzienlijk ruimtebeslag. Naar verwachting worden de wachtplaatsen voor deze categorie beroepsvaart niet veel gebruikt. Koninklijke Binnenvaart Nederland adviseert om de benodigde meerpalen daarom een combinatiefunctie te geven als overnachtingsplaats.

Een inspreker geeft aan dat er alternatieve wachtlocaties mogelijk zijn. Langs de Zuider IJdijk ter hoogte van Fiwado en Slurink en de ruimte tussen het Amsterdams-Rijnkanaal en het Waterkeringpad waar zich nu Jachthavenbedrijf Tineke Baker, Bovendiep en het W.V. Nieuwe Diep bevinden.

Waterrecreatie Nederland vraagt om duidelijkheid over de inrichting van wachtplaatsen voor beroeps- en recreatievaart, omdat de zoekgebieden hierover geen informatie geven. Het Watersportverbond geeft aan dat het IJ erg onrustig is ter plaatse van de beoogde wachtplaatsen en dat golfbrekers in de vorm van een strekdam daar wenselijk zijn ter voorkoming van golfslag. Bij onrustig water gaan schippers van recreatievaart geen gebruik maken van wachtplaatsen maar varen zij rond. Verder adviseert het Watersportverbond nog een klok te plaatsen waarop wordt afgeteld tot de brugopening, voor zowel scheepvaart als verkeer op de brug.

Reactie gemeente

De inrichting van wachtplaatsen is in het referentieontwerp grof bepaald op basis van BRTN-richtlijnen. Er is vastgesteld dat er voldoende ligplaatscapaciteit en manoeuvreerruimte is voor wachtende schepen.
De wachtplaatsen worden nader uitgewerkt in volgende ontwerpfasen. In het OER wordt de nautische veiligheid getoetst. Bij de nadere uitwerking wordt gekeken of het mogelijk is om de meerpalen een combinatiefunctie te geven. In het referentieontwerp is voorzien in golfbrekers nabij de wachtplaatsen.

De wachtlocaties zijn bepaald op basis van de Richtlijn Vaarwegen. Deze richtlijn waarborgt een veilige en vlotte afhandeling van het wachtende vaarverkeer. Aan de hand van het ruimtebeslag blijkt dat het haalbaar is de wachtplaatsen hierin te passen.

Een inspreker draagt alternatieve wachtlocaties aan voor de vervanging van de Sliksteiger (wachtplaatsen Prins Willem-Alexandersluis). Ook hiervoor is voldoende ruimte gevonden aan de oostzijde van de brug, wat de meest logische plek is in de aanvaarroute naar de sluis.

Voor de wachtplaatsen voor beroeps- en recreatievaart is naar de capaciteit en indeling gekeken. Op basis daarvan is het gebied afgeleid, waarbinnen de wachtplaatsen kunnen worden gerealiseerd. De definitieve inrichting wordt in volgende ontwerpfasen bepaald, waarbij rekening wordt gehouden met de geldende richtlijnen (Richtlijn Vaarwegen en de BRTN) en de wensen van de gebruikers.

De aangedragen alternatieve locaties voor wachtplaatsen zijn, gezien het huidige ruimtegebruik, niet haalbaar. Bovendien is het niet noodzakelijk om extra wachtplaatsen te zoeken buiten het inrichtingsgebied Oostelijk Binnen-IJ. De alternatieve locaties worden niet meegenomen in de verdere onderzoeken in het kader van de nautische inrichting.

Ingediend door

0000-0006 Watersportverbond, 3113-7888 Waterrecreatie Nederland, 5987-2013 Koninklijke Binnenvaart Nederland*, 9056-9608.*

3.6.12 Afzetplaats auto's

Koninklijke Binnenvaart Nederland vraagt om de autoafzetplaats te behouden. Daarnaast wordt gevraagd deze zo in te richten dat het geen gevaar vormt voor de doorstroming van de vaarweg.

Bewoners ondervinden overlast van de afzetplaats voor auto's en vrezen een toename van het aantal verkeers-bewegingen op de kade en hinder door geluid en licht. Een inspreker wijst op pagina 20 van de NRD en geeft aan dat het onjuist is dat er een afzetplaats voor auto's aan de Sumatrakade is. Daar is geen afzetplaats en daar wordt hooguit illegaal afgezet. Alleen aan de Surinamekade is er een afzetplaats.

Reactie gemeente

In de NRD staat beschreven dat de huidige auto-afzetplaats aan de Surinamekade behouden zal blijven, maar binnen het aangegeven zoekgebied waarschijnlijk wel zal worden verplaatst. Het zoekgebied voor een afzetplaats voor auto's is beperkt tot de Surinamekade. Verplaatsing van de huidige auto-afzetplaats is zeer waarschijnlijke noodzakelijk omdat de huidige plaats slechter bereikbaar wordt in de nieuwe nautische inrichting.

Het klopt dat foutief op pagina 20 staat vermeld dat er auto-afzetplaats in aan de Sumatrakade. Dit moet inderdaad Surinamekade zijn.

Ingediend door

3621-0488, ***5987-2013 Koninklijke Binnenvaart Nederland****, 6033-0450.*

3.6.13 Extra ligplaatsen voor starters/statushouders

Een inspreker oppert het idee om drijvende woningen voor bijvoorbeeld starters, statushouders en ateliers voor kunstenaars te maken. Dit kunnen kleine zeer stabiele gecombineerde eenheden zijn op schuimbeton. Ook de toegangen kunnen gekoppeld worden via drijvende eenheden.

Reactie gemeente

Het idee om betaalbare woningen te realiseren wordt erg gewaardeerd. Het past op dit moment niet binnen de scope van het project om het idee verder te onderzoeken.

Ingediend door

7730-7226.

3.6.14 Cruiseschepen/PTA

Een inspreker stelt voor om de cruiseschepen volledig uit het IJ te weren. Een andere inspreker vraagt welke voorzieningen nodig blijven voor de Passenger Terminal Amsterdam en wat dat betekent voor het behoud van de PTA.

Een inspreker uit kritiek op het besluit om de cruiseterminal te verwijderen. De cruiseterminal wordt niet gezien als een bron van overlast en zou volgens de inspreker behouden moeten blijven. Het beleid kan zich beter richten op het aanpakken van ongewenst toerisme.

Reactie gemeente

Het onderwerp PTA en de cruiseschepen vallen buiten de scope van het project en daarmee ook buiten de NRD.

Ingediend door

2371-0336, 4485-2015, 6928-1395.

3.6.15 Bereikbaarheid zijkanaal K

Ketjen krijgt grote hoeveelheden vloeistoffen aangeleverd via binnenvaartschepen. Deze binnenvaartschepen worden aan de kade in Zijkanaal K gelost. Ketjen vraagt om in het project op te nemen dat Zijkanaal K te allen tijde toegankelijk moet zijn.

Reactie gemeente

Zijkanaal K blijft in de bouwfase en gebruiksfase van het project bereikbaar voor toeleveranciers van Ketjen.

Ingediend door

8217-7165 Ketjen B.V.

3.7 OER

3.7.1 Alternatieven

Insprekers vragen onderzoek te doen naar redelijke en technisch uitvoerbare alternatieven die hetzelfde beleids-doel kunnen bereiken. Ook de tunnel wordt hierbij door insprekers genoemd. Daarnaast willen diverse insprekers dat ook een nulvariant, de situatie waarin de huidige situatie wordt voortgezet, wordt onderzocht. Per variant moeten niet alleen verkeerskundige en financiële effecten, maar ook ruimtelijke, sociale, economische en maatschappelijke gevolgen worden onderzocht en vergeleken. Het niet onderzoeken van die alternatieven leidt tot een onzorgvuldige belangenafweging en is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel.

Onder kopje 3.1.2 zijn alternatieven voor de Oostbrug beschreven, die insprekers hebben ingediend. Daarnaast hebben insprekers ook alternatieven benoemd voor het nautische programma. Maak meer ruimte voor de verlegging van de vaarweg door alle ligplaatsen voor binnenvaartschepen langs de Surinamekade op te heffen.

- Onderzoek alternatieve locatie binnen bestaand havengebied, bijvoorbeeld door ligplaatsen te concentreren bij bestaande industriële zones waar al zware nautische functies plaatsvinden.
- Er wordt gevraagd om een beperkt scenario met uitsluitend dagligplaatsen, een verbod op nachtelijk manoeuvreren, verplichte walstroom en uitsluiting bepaalde ladingcategorieën.
- Voer een gefaseerde pilot uit met monitoring en aanpassingsmogelijkheden.

Reactie gemeente

De verschillende varianten in het project worden op verschillende onderdelen onderzocht. De NRD beschrijft hoe de huidige varianten tot stand zijn gekomen.
De relevante aspecten staan in het beoordelingskader, tabel 1 van hoofdstuk 6 van de NRD.

Een tunnel wordt niet langer onderzocht. Zoals beschreven in de NRD is deze in het advies van commissie D'Hooghe (Genereus Verbonden) al afgevallen. In paragraaf 3.1.5 wordt nader ingegaan op de keuzes die zijn gemaakt ten aanzien van de alternatieven en de besluitvorming die hierover is geweest. Daarnaast zijn er eerder op basis van uitgebreid onderzoek keuzes gemaakt, die vervolgens zijn vastgelegd in de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ in 2022.

In het OER wordt dit proces zorgvuldig beschreven en wordt inzicht gegeven waarom andere alternatieven en/of locaties zijn afgevallen. In het OER worden de overgebleven varianten binnen het project onderzocht.

Er is voor de voorgestelde varianten voor het nautisch programma voor de ligplaatsen al zorgvuldig gekeken wat in het Oostelijk Binnen-IJ haalbaar is voor het mogelijk maken van ligplaatsen. Met het eventueel opheffen van de ligplaatsen langs de Surinamekade neemt het tekort aan ligplaatsen alleen maar toe.

Er vindt nu zoals beschreven in de NRD onderzoek plaats naar locaties voor ligplaatsen. Dit staat los van het aantal van 5 tot 8 ligplaatsen die in de NRD wordt benoemd. Een variant met uitsluitend dagplaatsen leidt ook niet tot een vergelijkbaar resultaat, omdat ook in de nachturen behoefte is aan ligplaatsen. De binnenvaart gaat 24 uur per dag door.

In paragraaf 3.1.5 wordt nader ingegaan op de keuzes die zijn gemaakt ten aanzien van de alternatieven en de besluitvorming die hierover is geweest.

Ingediend door

0000-0004, 5523-9670, 6110-3737, 6734-3570, 6764-5003, 6780-8828, 7134-0882, 7509-5916, ***9765-2952 Stichting Kunstwerk Loods6****.*

3.7.2 Verbod op salamitactiek/ zorgvuldigheid

De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in vaste jurisprudentie geoordeeld dat wanneer activiteiten samen één project vormen, een aanvraag of besluit betrekking moet hebben op alle activiteiten die daartoe behoren, zodat de gevolgen van het gehele project bij de beoordeling worden betrokken (ABRvS 18 juli 2018, ECLI: NL: RVS:2018:2449). De gemeente erkent de onlosmakelijke samenhang van brug en routes in eigen documentatie door de routes als voorwaarde te definiëren. De convergentiepunten, de Verbindingsdam en het verschuivingsvolume van de Schellingwouderbrug zijn onlosmakelijk verbonden met het project Oostbrug. De weigering om deze samenhang te analyseren is in strijd met de aangehaalde jurisprudentie en de eigen planologische uitgangspunten van de gemeente.

Een onvolledig onderzoek is bovendien in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en een OER dat daarop is gebaseerd leidt tot een ondeugdelijke motivering van het te nemen besluit over het project.

Reactie gemeente

Het is een terechte opmerking van insprekers. Het is belangrijk om inzicht te krijgen in de gevolgen van de Oostbrug en nautische functies in het projectgebied en in de nabije omgeving. In het OER worden de effecten van het project kwalitatief en kwantitatief onderzocht.
Deze effectstudie zal zich niet beperken tot het projectgebied maar zal gaan tot waar de effecten reiken. De NRD is hierop aangepast naar aanleiding van de participatie en het advies van de Commissie mer. Het onderzoek zal per thema verschillend zijn. Dit betreft directe effecten (zoals geluid op woningen) maar ook indirecte effecten (stikstof op Natura 2000). De effecten van samenhangende onderdelen, zoals de aanpassingen in de bestaande infrastructuur als gevolg van de toename van het verkeer van en naar de Oostbrug, worden ook in beeld gebracht. Hierbij zullen de effecten voor de

beschreven thema's goed in beeld worden gebracht en worden beoordeeld. Daarmee is een zorgvuldig onderzoek geborgd.

Ingediend door

0000-0004, 3789-4582.

3.7.3 Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Een inspreker merkt op dat de NRD de lading niet dekt. In de NRD is een projectgrens opgenomen. Ook is aangegeven dat de beoordeling van de effecten op het gebied van kwaliteit, attractiviteit, inpassing en duurzaamheid vanuit de perspectieven van de gebruiker wordt gedaan. In de NRD moet duidelijk worden aangegeven dat de effecten voor de bewoners worden onderzocht en ook buiten het aangewezen projectgebied. De scope moet dus groter zijn en dat moet expliciet in de NRD worden opgenomen. Een kaartje met de effectbeoordeling helpt daarbij. Dat past ook bij de te onderzoeken varianten voor de aanlanding die buiten de in de NRD opgenomen projectgrenzen vallen.

In de NRD ontbreekt ook de mate van gedetailleerdheid van onderzoeken, waardoor het detailniveau te algemeen blijft. Er is daarnaast geen prioritering aan of argumentatie over de onderwerpen gegeven. Verder mist de inspreker argumenten waarom eerder onderzochte varianten zijn afgevallen.

Op pagina 30 wordt een referentiesituatie toegelicht. Er staat echter niet bij hoe die referentiesituatie tot stand is gekomen Ook is onduidelijk wat er gemeten is en wat de afbakening is. Die informatie is wel noodzakelijk om de effecten van het project goed te kunnen beoordelen. Hierbij is ook het gebruik van een nulmeting cruciaal. De huidige situatie is veel te vaag.

De inspreker wijst nog op het gebruik van bewoordingen in de NRD. Het woord bestemmingen (pagina 29) is onduidelijk en multi-interpretabel. Wees specifiek waar milieueffecten worden beoordeeld. Hetzelfde geldt voor modaliteiten.

Reactie gemeente

Wij delen de mening van insprekers dat de NRD voor iedereen goed leesbaar moet zijn. Gebruikte termen moeten niet voor verwarring zorgen. Naar aanleiding van de inspraak is de NRD nagelopen en zijn teksten waar nodig aangepast. In de NRD wordt beschreven dat de effecten van het project worden onderzocht. Het is kennelijk niet duidelijk genoeg dat de effecten juist ten aanzien van onder meer het woon- en leefklimaat van de bewoners worden onderzocht. De insteek van het merendeel van de onderzoeken is dus zeker niet gericht op de gebruiker, maar juist op de bestaande omgeving. Op verzoek van insprekers is verduidelijkt wat met de referentiesituatie wordt bedoeld.

Ingediend door

3621-0488.

3.8 Onderzoeken

3.8.1 Geluid

Geluid is een belangrijk thema in de inspraakreacties. Veel bewoners, onder meer ook vertegenwoordigd door het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied, maken zich zorgen om geluid door de brug (verkeer, dilatatievoegen in het wegdek en fluittonen door wind) en geluid afkomstig van de nautische functies, zoals afmerende binnenvaartschepen en duwbakboten met draaiende motoren en aggregaten.

Het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied vraagt om de volgende bronnen van geluid mee te nemen:

- Brug(-bediening), ook in de nachtelijke uren (23:00 – 8:00 uur);
- Geluidsoverlast door aan- en afmeren van vrachtschepen op de ligplaatsen ook in de nachtelijke uren (23:00 – 8:00 uur);
- Geluidsoverlast op geplande auto-afzetplaats op de strekdam ook in de nachtelijke uren (23:00 – 8:00 uur);
- Geluid veroorzaakt door gebruik van een strekdam, bijvoorbeeld voor het uitvoeren van scheepsreparaties of het gebruik van de strekdam voor niet-nautische functies (hangjongeren/-ouderen);
- Geluidsoverlast in- en uitvaren, verplaatsen van duwbakken ook in de nachtelijke uren (23:00 – 8:00 uur);
- Geluid veroorzaakt door wachtende schepen aan de wachtsteigers, ook in de nachtelijke uren (23:00 – 8:00 uur).

Het Actiecomité vraagt om een kwalitatieve meting toe te voegen met het oog op geluidsbeleving c.q. -overlast voor individuele bewoners. Gebruik niet alleen meetmodellen, maar meet ook werkelijke waarden ten tijde van piekbelasting (bij het starten, stoppen en draaien/manoeuvreren

van vrachtschepen en duwbakken). Bewoners vragen rekening te houden met het geluid dat over water ver kan reiken en ook tegen de brug kan terugkaatsen. In het onderzoek naar geluid moet volgens insprekers rekening gehouden worden met cumulatie van geluid van verschillende bronnen. Daarbij moeten ook piekgeluiden en geluiden in de nachturen worden meegenomen. Hiervoor moeten alle relevante bronnen worden onderzocht, zoals manoeuvrerende schepen, duwbakken, wachtende boten met draaiende motoren en muziek, extra logistieke stromen door wegverkeer, openbaar vervoer en fietsintensiteiten.

Insprekers vragen om rekening te houden met de ligging van woonboten en hoger gelegen verdiepingen in hoogbouw langs de kade. Ook zijn veel van de woningen enkelzijdig en op het IJ georiënteerd. Iemand vraagt daarnaast om visualisaties van de resultaten per gevel en per verdieping. Insprekers hebben vooral zorgen om de nachtelijke uren en vragen om in ieder geval de bewegingen in de nacht te beperken en het gebruik van aggregaten te verbieden.

Insprekers vragen ook hoe de gemeente zal voorkomen dat mensen, zoals hangjongeren, lang op de brug blijven hangen. Ze maken zich zorgen omdat geluid over water sterk kan galmen en storend kan zijn. Daarnaast is er gevraagd hoeveel geluid de brug maakt bij het openen en sluiten voor hoge schepen, hoe vaak dit zal gebeuren en hoe lang de brug dan gestremd is.

Tot slot wordt aandacht gevraagd voor het geluid dat komt door zwaarder verkeer, zoals nood- en hulpdiensten, en illegaal verkeer, zoals motoren.

Reactie gemeente

Het aspect geluid wordt in het OER onderzocht. Het gaat hierbij om geluid vanwege het verkeer, zowel over de brug als over het water. Ook geluid door de bediening van de brug en effecten van scheepvaart, wanneer de schepen niet varen, wordt onderzocht. Het geluid van aggregaten nemen we niet mee, vanwege het aggregaat verbod dat nu al geldt en ook zal gelden bij de nieuwe ligplaatsen. In de onderzoeken wordt rekening gehouden met weerkaatsing op of over het water en van gebouwen. De gevolgen van geluid worden onderzocht in het kader van gevoelige functies, zoals woningen en woonboten. Bij het beoordelen van de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige functies door verkeer en industrie gelden wettelijke normen. Deze normen worden gebruikt om te bepalen of de geluidsbelasting binnen de standaardwaarde blijft. De standaardwaarde is vastgesteld door de wetgever en waarborgt een goed woon- en leefklimaat. Meer geluid dan de standaardwaarde is mogelijk, mits dat goed gemotiveerd wordt door de gemeenteraad.

Als de geluidsbelasting hoger is dan de standaardwaarde, worden maatregelen onderzocht. Dit gebeurt in 3 stappen:

- Eerst wordt gekeken naar maatregelen bij de bron van het geluid.
- Daarna worden maatregelen onderzocht die de overdracht van geluid beperken.
- Tot slot worden maatregelen aan de woningen zelf beoordeeld.

Geluid speelt ook een rol bij de kwaliteit van het woon- en leefklimaat in buitenruimte, binnentuinen en de openbare ruimte. Hier zijn geen wettelijke normen voor maar er moet wel een kwalitatieve afweging plaatsvinden.

Er zijn ook geluidaspecten waar geen normen voor zijn en ook moeilijk te beoordelen zijn in het kader van het woon- en leefklimaat. Denk aan het geluid van mensen op straat of het incidenteel gebruik van de Oostbrug door een ambulance in geval van nood. Dat valt ook niet te normeren. Waar mogelijk wordt daar wel een kwalitatieve analyse voor gemaakt, die ook samenhangt met aspecten zoals sociale veiligheid en gezondheid.

Ingediend door

0008-9044, 0876-0316, 1026-8409, 1133-8850, 2288-4372, 3283-3351, 3621-0488, 3872-1243, 5523-9670, 6780-8828, 7134-0882, 7509-5916, ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied, 9751-2892****.*

3.8.2 Luchtkwaliteit

Het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied en andere insprekers maken zich zorgen over de verslechtering van de luchtkwaliteit door de uitstoot van megaschepen met krachtige dieselmotoren (tot 2000 pk). Een inspreker verwijst naar het boek Scheepsdieselmotoren van P. van Maaren, waarin wordt aangegeven dat dieselmotoren met een sterk variërend toerental (lees: manoeuvrerende schepen) een suboptimaal verbrandingsproces kennen. Hierbij neemt de uitstoot van zowel zwavel- en stikstofoxiden als zware metalen (vanadium, nikkel, lood en zink) sterk toe.

Er wordt gevraagd om een kwantitatieve analyse van de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals stikstofoxiden (NOx) en fijnstof (PM2.5 en PM10). Hierbij wordt verzocht de metingen op verschillende afstanden van de ligplaatsen uit te voeren. Daarnaast wil een inspreker weten hoe deze uitstoot zich verhoudt tot de richtlijnen van de

Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en welke gezondheidsrisico's dit met zich meebrengt voor de bewoners in de omgeving.

Gelet op de geurhinder en de uitstoot van fijnstof, stikstofoxiden, zware metalen, roet en ultrafijnstof wordt gevraagd om een uitgebreide luchtkwaliteitsanalyse. Hierbij moet niet alleen gekeken worden naar jaargemiddelden, maar ook naar piekmomenten, bijvoorbeeld bij windstilte. Er wordt gevraagd om onderscheid te maken tussen varend verkeer en afmerend verkeer, dat dichter bij woningen manoeuvreert. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de gevolgen voor kwetsbare bewoners die extra bescherming nodig hebben, zoals mensen met COPD. De insprekers benadrukken dat de plannen mogelijk in strijd zijn met de Omgevingsvisie 2050, waarin strengere luchtkwaliteitsnormen en de richtlijnen van de WHO worden nagestreefd.

Een inspreker vraagt om ook de effecten van autoverkeer op de Sumatrakade mee te nemen dat vanwege de gewijzigde situatie meer over de Jan Schaeferbrug zal gaan.

Het Actiecomité vraagt ook de mate van geurhinder in het onderzoek te betrekken, zoals open lading van vrachtschepen. Denk bijvoorbeeld aan metalen sloopafval en landbouwproducten. En neem brandstofdampen mee, ook bij het tanken van schepen.

Reactie gemeente

De beoordeling van luchtkwaliteit gebeurt aan de hand van de wettelijke normen en de Amsterdamse beleidsregels. Deze beleidsregels hebben als doel de kwaliteit te verbeteren. Er vindt een kwantitatief onderzoek plaats naar de effecten van het project (Wat is precies de uitstoot? Waar bestaat deze uit? Waar komt de uitstoot terecht?). Hierbij wordt uitgegaan van de zwaardere scheepvaartklasse met binnenvaartschepen tot 135 meter. Dit is de maatgevende scheepvaartklasse voor motorschepen op het IJ. Er wordt ook kwalitatief naar luchtkwaliteit gekeken in het kader van woon- en leefklimaat, waarbij geur ook een aspect is dat in de beoordeling wordt meegenomen. Deze beoordeling vindt plaats in het kader van milieuzonering. De vraag om hierbij ook inhoud van schepen mee te nemen, zoals huishoudelijk afval, is genoteerd. Dit wordt kwalitatief meegenomen, omdat hiervoor geen rekenkundige modellen bestaan.

Ingediend door

0008-9044, 0876-0316, 1026-8409, 1133-8850, 1731-0882, 3283-3351, 3621-0488, 6780-8828, 7652-4884, 7760-7362, ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied****.*

3.8.3 Trillingen

Zware schepen veroorzaken trillingen. In de huidige situatie ervaren insprekers overlast van trillingen, veroorzaakt door draaiende scheepsmotoren. Er zijn zorgen door de toename van het aantal binnenvaartschepen en duwbakschepen. Door het toestaan van een grotere scheepsvaartsklasse tot 135 meter, die grotere motoren hebben, nemen trillingen toe. Het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied en individuele insprekers vragen de effecten voor de gezondheid te onderzoeken. Het gaat daarbij niet alleen om de manoeuvreerbewegingen van vrachtschepen bij aan- en afmeren maar ook om de duwboten bij het verplaatsen van de duwbakken.

Ook trillingen die schade aan de gebouwen kunnen veroorzaken moeten worden onderzocht. Een inspreker eist dat er geen heipalen worden gebruikt rond de aanlanding van de Oostbrug aan de Johan van Hasseltweg. Er kunnen trillingvrije bouwtechnieken worden gebruikt, zoals schroef- of boorpalen en het duwen van damwanden. Dit voorkomt volgens VvE Vogeldorp schade aan de kwetsbare woningen in Vogeldorp. Verder geven insprekers aan dat het trillingsonderzoek volgens de SBR-richtlijnen noodzakelijk is en dat het specifiek gericht moet zijn op de bestaande woongebouwen aan de Surinamekade.

Reactie gemeente

Trillingen kunnen een grote invloed hebben op het woon- en leefklimaat en in sommige gevallen ook schade veroorzaken aan constructies, zoals kades en funderingen. In het OER wordt trillinghinder meegenomen en op beide aspecten onderzocht. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de bouwfase, waarbij met name trillingen voor constructies beoordeeld worden en de gebruiksfase waarin trillingen vooral door binnenvaartschepen veroorzaakt worden. De doelmatigheid en betaalbaarheid van maatregelen die trillingen kunnen voorkomen worden daarbij ook afgewogen.

De toekomstige bouwers worden via het contract (tenzij wetgeving dit al voorschrijft) verplicht om een prognose te geven met betrekking tot eventuele trillingshinder en daar waar nodig ook verplicht om trillingsmeters te plaatsen om de trillingen tijdens de specifieke werkzaamheden ook te monitoren. Waar nodig worden werkzaamheden gestaakt en aanpassingen doorgevoerd.

Ingediend door

0008-9044, 1026-8409, 1133-8850, ***3170-4736 VvE Vogeldorp****, 5523-9670, 6780-8828,* ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied****.*

3.8.4 Omgevingsveiligheid

Insprekers maken zich zorgen om de effecten van de verplaatsing van de ligplaatsen voor kegelschepen. Insprekers vragen om een berekening van het plaatsgebonden- en groepsrisico en een worstcase scenario-analyse van aanvaringsrisico, brand- en explosiegevaar en de invloed op verzakking van Java-eiland en de Sumatrakade. Er moet inzicht komen in de minimale afstand tussen kegelschepen, woningen en woonboten. Daarnaast moet de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en aanrijdtijden worden onderzocht.

Volgens een inspreker produceert Ketjen katalysatoren met giftige stoffen, zoals nikkelhydroxycarbonaat (NHC). Dit is potentieel kankerverwekkend en gevaarlijk bij emissies of ongevallen. Het valt onder BRZO-wetgeving; transporten (nu 17 per jaar, potentieel tot 120 per jaar) overschrijden al bijna 3 keer de risiconorm. Inspecties tonen overtredingen; de Raad van State blokkeerde de woningbouw in het Hamerkwartier vanwege groepsrisico's. Met 20.000 - 25.000 bruggebruikers per dag, die zo dicht langs de fabriek voert, stijgt het groepsrisico (>10^-5/jaar) onacceptabel.

Ketjen geeft aan gefaseerd maatregelen te treffen ten aanzien van externe veiligheid, zoals de inpandige verlading en het verkleinen van de opslagcapaciteit van gevaarlijke stoffen. Ketjen vraagt de gemeente om in het OER ook de bereikbaarheid van Ketjen voor hulpdiensten te onderzoeken en daarbij de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland te betrekken.

Verder geeft Ketjen aan dat de activiteiten van het bedrijf tot een negatieve beleving bij de gebruikers van de Oostbrug kunnen leiden. Er is een maatschappelijke trend van een groeiende negatieve beleving rondom chemische industrie. Het gaat hier om een groot aantal fietsers en voetgangers.

Ketjen vraagt daarom om een zorgvuldig onderzoek naar de beleving van de fabriek door de gebruikers en de consequenties daarvan in de besluitvorming te betrekken.

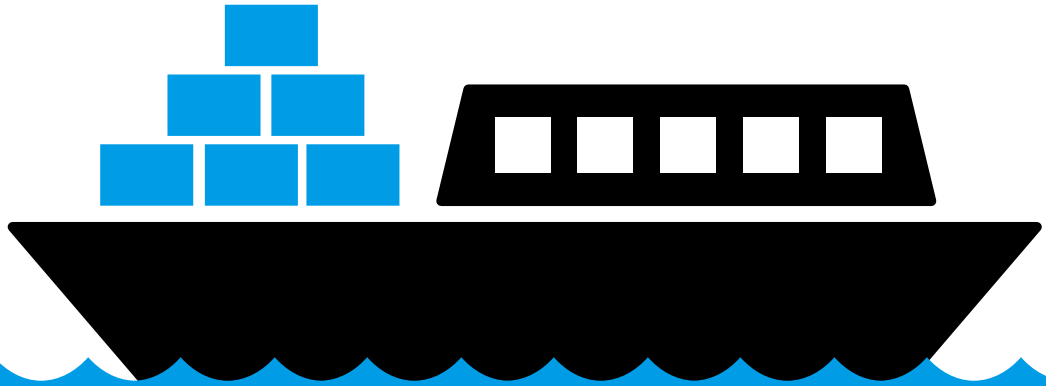
Reactie gemeente

Omgevingsveiligheid is een belangrijk en verplicht onderzoek in het kader van het OER. We brengen de verandering van de risico's door vervoer en opslag (kegelschepen) van gevaarlijke stoffen over het water in beeld en bekijken of de nieuwe routes langs gevaarlijke bronnen komen en wat het effect daarvan is. Zoals in de NRD zal in het kader van omgevingsveiligheid Ketjen ook worden meegenomen in de beoordeling. De bereikbaarheid van Ketjen voor hulpdiensten is een harde voorwaarde voor de inpassing van de Oostbrug en wordt in het OER meegenomen.

Het door Ketjen gevraagde onderzoek naar de beleving van de fabriek door gebruikers van de Oostbrug valt buiten het bereik van dit OER en zal dan ook niet worden uitgevoerd en betrokken bij de besluitvorming. Uiteraard blijven we wel met Ketjen in overleg om te komen tot een zo optimaal mogelijk ontwerp van de Oostbrug die ook zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van Ketjen.

Ingediend door

0566-7049, 1026-8409, 2288-4372, ***3170-4736 VvE Vogeldorp****, 3621-0488, 6336-8029, 6734-3570,* ***8217-7165 Ketjen B.V.***



3.8.5 Openbaar vervoer

Cliëntenbelang Amsterdam vraagt om onderzoek te doen naar hoe de brug aansluit op het mobiliteitsnetwerk, inclusief openbaar vervoer, overstap- en wachtpunten voor deelmobiliteit. Er wordt gevraagd om een kwalitatieve en kwantitatieve analyse van de verplaatsingsmogelijkheden voor mensen die niet kunnen fietsen. Daarin moet een vergelijking komen met de huidige situatie. De huidige situatie wordt als onvoldoende beoordeeld vanwege de lange loopafstand tussen de pont en de dichtstbijzijnde bushalte aan de Zamenhofstraat. Ook wordt er gevraagd om onderzoek naar de mogelijkheden om uitzonderingen te maken voor bepaalde voertuigen, zoals aanvullend openbaar vervoer (AOV), vrijwilligersvervoer of specifieke voertuigen.

Reactie gemeente

De Vervoerregio, gemeente Amsterdam en GVB werken momenteel gezamenlijk aan een oplossing voor een goede invulling van openbaar vervoer in het Hamerkwartier. Dit gaat via het opstellen van het vervoersplan dat in lijn ligt met het programma van eisen van de GVB concessie. Deze ontwikkeling staat los van project Oostbrug.

In de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ staat dat zowel een brug met OV als een brug zonder OV inpasbaar is. In het voorkeursbesluit voor de Oostbrug is dan ook openbaar vervoer als mogelijkheid opgenomen en is bepaald dat in een vervolgfase een keuze voor wel of geen OV wordt gemaakt. Als bepalende factor is hierbij aangemerkt of er voldoende financiering gevonden kan worden voor de substantiële investeringskosten die samenhangen met de twee bruggen en de voetgangerspassage. Vervolgens is bij de Voorjaarsnota in 2023 besloten om de Oostbrug als voet- en fietsbrug te definiëren. In de NRD wordt deze keuze ook toegelicht waarmee het duidelijk is waarom het geen onderdeel meer uitmaakt van de scope van het project. De kosten van een Oostbrug met OV zijn te hoog en er is geen dekking beschikbaar.

Omdat we een brug ontwerpen voor een levensduur van 100 jaar, en we het beoogd gebruik in deze 100 jaar niet geheel kunnen overzien, proberen we de brug zo slim mogelijk te ontwerpen. We onderzoeken op welke wijze we de brug toekomstbestendig kunnen uitvoeren, we kijken bijvoorbeeld naar wat ervoor nodig is om OV op de brug in de toekomst mogelijk te maken.

Ingediend door

Cliëntenbelang Amsterdam 1631-7032.

3.8.6 Maatschappelijke kosten-batenanalyse

Volgens insprekers is de bestaande maatschappelijke kosten-batenanalyse (mkba) op verkeerde uitgangspunten gebaseerd en verouderd en daarmee niet representatief. Het gaat uit van onrealistische reizigersprognoses. In de praktijk zien we een afnemende groei in reizigers. Bouwkosten zijn gestegen en nemen toe door de complexe bodemsituatie. Daarnaast zijn er veel beheer en onderhoudskosten voor de Oostbrug. De kosten van de brug zijn volgens een inspreker gestegen tot mogelijk € 450 miljoen.

Insprekers vragen om een (nieuwe) integrale mkba, waarin de volgende punten worden meegenomen:

- Economische baten voor de binnenvaartsector;
- Maatschappelijke kosten voor omwonenden;
- Zorgkosten gerelateerd aan luchtvervuiling;
- Waardedaling van vastgoed;
- Kosten van mogelijke planschade.

In de mkba moet ook het nulscenario worden meegenomen, waarbij de pont blijft varen en wordt geïntensiveerd.

Een inspreker vraagt om in de analyse ook alternatieven op te nemen, zoals de heroverweging van de IJ-havenbrug. Hierbij wordt gevraagd om inzage te krijgen in de realisatiekosten. De sloop en onteigening van winkelcentrum Brazilië moet in de doorrekening worden meegenomen.

De inspreker vraagt ook om inzicht te geven in de meerkosten voor de brug om deze toegankelijk te maken voor nood- en hulpdiensten en of dat opweegt tegen de overlast voor de buurt als gevolg van deze toegang.

Reactie gemeente

Het is gebruikelijk om bij grote projecten als deze, ter ondersteuning van het besluitvormingsproces in de uitgangspuntenfase (fase 2 Nota van Uitgangspunten en voorkeursbesluit), een maatschappelijke kosten- en batenanalyse uit te voeren. Dat was de vorige fase van dit project. In 2021, voorafgaand aan het voorkeursbesluit van februari 2022, is dit ook gedaan, zowel voor Sprong over het IJ als geheel als, in de gevoeligheidsanalyse, voor de Oostbrug specifiek. Geconcludeerd is dat de baten-kostenverhouding van Sprong over het IJ als geheel 0,9 is. Op basis van enkele aanvullende gevoeligheidsanalyses (o.a. een groeiscenario waarbij ook rekening wordt gehouden met de grote ontwikkelingen in Noord, Haven-Stad en de ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming van de zeecruise) komt de baten-kostenverhouding op een spreiding van 0,7 tot 1,2. In de geactualiseerde Nota van Uitgangspunten uit 2022 is

opgenomen dat voor de Oostbrug specifiek deze baten- en kostenverhouding op 1,0 uitkwam. Wij zien nu geen noodzaak om een nieuwe MKBA uit te voeren.

De nood- en hulpdiensten moeten op de brug kunnen komen bij een calamiteit op de brug. De brug gaat echter niet gebruikt worden als een reguliere route (geen calamiteitenroute).

Ingediend door

0566-7049, 1026-8409, 3993-2747, 6734-3570, 7059-7873, 7730-7226.

3.8.7 Lichthinder

Het project kan voor lichtvervuiling zorgen, zoals brugverlichting, navigatieverlichting en werkverlichting op de binnenvaartschepen. Insprekers vinden dat de komst van de binnenhaven het natuurlijke dag-nachtritme van de wijk verstoort vanwege de verlichting van de schepen. Daarnaast wordt er gevreesd voor lichthinder in de woningen aan de kade. Een inspreker vraagt zich af hoeveel verlichting er nodig is op de brug en wat de impact daarvan is op het uitzicht op het IJ.

Het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied en diverse individuele insprekers vragen daarom lichthinder zorgvuldig te onderzoeken. Het Actiecomité vraagt om de volgende bronnen te onderzoeken:

- Lichtvervuiling op de auto-afzetplaats, ook in de nachtelijke uren.
- Lichtvervuiling door gebruik van een strekdam, ook gebruik voor niet-nautische functies (hangjongeren/-ouderen).
- Lichtvervuiling door wachtende schepen aan de wachtsteigers.

Zij vragen ook om te onderzoeken wat lichthinder doet voor aanwezige dieren, zoals de fuut en andere vogels. Gevraagd wordt om de gevolgen ook visueel per scenario in beeld te brengen, inclusief worstcasescenario. Ook wordt gevraagd om verzachtende maatregelen te onderzoeken.

Reactie gemeente

Insprekers wijzen er terecht op dat lichthinder gevolgen kan hebben voor het woon- en leefklimaat van bewoners en dieren. Effecten van lichthinder worden meegenomen in het OER. De effecten van lichthinder voor woningen wordt in een kwalitatief onderzoek meegenomen. Er kan nog niet worden toegezegd of hierbij de mate van lichthinder via een visualisatie inzichtelijk wordt gemaakt.

Ingediend door

1133-8850, 2288-4372, 3872-1243, 7760-7362, ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied****.*

3.8.8 Gezondheid/Cumulatie

Het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied en diverse individuele insprekers wijzen op de nadelige gevolgen van de Oostbrug en het nautische programma voor het woon- en leefklimaat en de gezondheid. Zeker omdat meerdere nadelige effecten zich gelijktijdig kunnen voordoen. Insprekers vragen om integraal naar de effecten te kijken om de gevolgen voor de gezondheid te beoordelen. Ook de gevolgen van andere projecten moeten integraal worden meegenomen, zoals de realisatie van Hamerkwartier, het Nationaal Slavernijmuseum, de bouwwerkzaamheden voor het project en de werkzaamheden aan de routes van en naar de Oostbrug.

Een inspreker vraagt om een cumulatieve analyse te maken van alle effecten, zoals het plaatsen van de brug, het verschuiven van de vaargeul, de brugbediening, extra ligplaatsen, de strekdam, manoeuvreerbewegingen van de duwbakken en de verplaatsing van de kegelschepen. Daarbij moet rekening gehouden worden met de enkelzijdige oriëntatie van veel van de woningen aan de kade. Het Actiecomité vraagt om de effecten op de gezondheid te meten door inzicht te krijgen in verstoring van de nachtrust, toename van ziekteverzuim en gezondheidsklachten.

Het Actiecomité vraagt om daarbij ook leefbaarheid mee te nemen. Geef kwantitatief aan wat de oppervlakte aan groenvoorzieningen op het KNSM-eiland is in relatie tot de groennorm in het gemeentelijk beleid en kwalitatief welke beleving bewoners en recreanten aan de Surinamekade hebben, die nu het open IJ als groenvoorziening ervaren.

Reactie gemeente

Voor het OER wordt op thema's onderzoek gedaan naar de gevolgen van het project op de omgeving, waaronder voor woningen en buitenruimte. Dit is ook beschreven in de NRD. Deze onderzoeken resulteren in een integraal kwalitatief oordeel waarbij de verschillende varianten onderling vergeleken kunnen worden met de referentiesituatie.

Ook gezondheid wordt als toetsingscriterium gehanteerd. Het gaat daarbij om de mate waarin de Oostbrug positief is als stimulans voor fietsverkeer en ontmoediging van autobezit, maar ook om de gezondheid van bewoners rondom het projectgebied die de nadelige gevolgen van

de Oostbrug en het nautische programma ondervinden. Hierbij zullen alle effecten worden betrokken, en daar waar nodig ook in cumulatie. De landschappelijke waarde van het open IJ ten opzichte van het ontbreken van groenvoorzieningen zal ook betrokken worden.

Ingediend door

3283-3351, 3621-0488, 6734-3570, 6780-8828, 7009-7670, 7509-5916, 7760-7362, ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied****, 9829-9573.*

3.8.9 Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC)

Insprekers maken zich veel zorgen over de bouwfase en de periode waarin bewoners in een grote bouwput zitten (zie ook 3.1.11 bouw Oostbrug). Een inspreker vraagt om bij het OER een integraal masterplan en een maximale doorlooptijd voor alle direct samenhangende projecten te presenteren. Gevraagd wordt om juridisch vast te leggen dat het bouwgerelateerd transport, inclusief te saneren grond en aan te voeren materieel voor zowel het Azartplein als de Verbindingsdam, uitsluitend over water plaatsvindt. Daarnaast wordt gevraagd om leefbaarheids- en bereikbaarheidsgaranties vast te leggen, waaronder kaders voor maximale geluid- en trillingshinder en onbelemmerde toegang voor hulpdiensten.

Reactie gemeente

In deze fase van het project wordt de haalbaarheid van het project op onder meer de milieueffecten beoordeeld. Daarbij hoort ook een eerste inventarisatie van de gevolgen van de bouwfase voor de omgeving, zie ook de antwoorden op andere onderzoeksaspecten, zoals trillinghinder. Een exacte inrichting van het bouwproces is nu nog niet te geven. Als er maatregelen nodig zijn om nadelige effecten op voorhand uit te sluiten, dan worden die in het OER benoemd. Deze worden dan als eis in de uitvraag naar contractpartijen meegenomen.

Ingediend door

3993-2747.

3.8.10 Verkeer

Volgens insprekers is in het verkeersonderzoek geen goed beeld van het aantal verkeersbewegingen opgenomen. Insprekers wijzen op verschillen in studies en documenten. Daarnaast wordt gevraagd om de verplaatsing van bestaand fietsverkeer, dat nu over de Schellingwouderbrug fietst, mee te nemen naar de Oostbrug. In verkeersmodellen van Amsterdam worden verplaatsingen structureel onderschat. Ook in de NRD is geen analyse opgenomen van dit verschuivingseffect. Het effect van de verschuiving is dat het aantal verkeersbewegingen ernstig wordt onderschat en in werkelijkheid kan uitkomen op 35.000 fietsers per dag.

Gevraagd wordt om inzage te geven in het huidige aantal fietsbewegingen en het te verwachte aantal per uur en per week. Op die manier wordt duidelijk wat de verkeersdruk per moment is, wat de norm is en wanneer die wordt overschreden. Het verkeer zal niet geleidelijk over de dag verdeeld worden, maar zich concentreren tijdens de spits. Als de piekintensiteit op 4.000 fietsers per uur uitkomt, is dat niet te verwerken in het Oostelijk Havengebied. Zelfs de drukste stedelijke routes in Amsterdam halen niet meer dan 2.500 fietsers per uur en die zijn daarop ingericht. Volgens een inspreker zou de impact zelfs per seconde inzichtelijk moeten worden gemaakt. Per saldo is er volgens inspreker een semi-continue stroom op de aanlandingspunten die een barrièrewerking veroorzaakt. Daarnaast moet rekening gehouden worden met een plotselinge stroom fietsers na een brugopening. Die piekbelasting is moeilijk te modelleren op basis van etmaalgemiddelden.

Een inspreker wijst erop dat in het VMA geen nauwkeurigheidstoets is voor specifiek schoolverkeer. Een eigen tijdsprofiel voor scholieren en ouders, dat gedeeltelijk samenvalt met de reguliere spitstijden, ontbreekt.
Ook vermengen zich verschillende type fietsen (bakfietsen, kinderfietsen, stadsfietsen) zich op dat moment.
De infrastructuur is daar niet op ontworpen.

Er moet in het verkeersonderzoek ook rekening worden gehouden met snelheidsverschillen tussen (verschillende type) gebruikers van de Oostbrug. Daarbij moet er gekeken worden wat er minimaal nodig is om de veiligheid te borgen bij de hellingspercentages en de noodzakelijke infrastructuur. Er moet een computersimulatie van de gevolgen en effecten plaatsvinden. Een inspreker wil dat visualisaties worden opgenomen in de onderzoeken.

Door insprekers wordt gevraagd om in de onderzoeken voor de Oostbrug ook de routes van en naar de brug mee te nemen. Ze willen dat de effecten van de verkeerstoename op de kruisingen C. van Eesterenlaan/Oostelijke Handelskade/J.F. van Hengelstraat en alle omliggende knelpunten gedetailleerd en kwantitatief in beeld worden gebracht. Het onderzoek moet resulteren in een overzicht van maatregelen die noodzakelijk zijn om de infrastructuur verkeersveilig in te richten en de knelpunten op te lossen, gelijk aan de CROW-richtlijnen. Daarbij moet ook worden onderzocht welke maatregelen noodzakelijk zijn voor een veilige ingebruikname van de Oostbrug. Aanvullend daarop moeten de maatregelen juridisch geborgd worden, zodat zeker is dat deze voor ingebruikname van de brug gerealiseerd zijn.

Een inspreker maakt zich zorgen over de nood- en hulpdiensten over de Oostbrug en de impact (geluid, licht en gevaar) voor Azartplein en omgeving. De inspreker vraagt in het verkeersonderzoek duidelijkheid te geven over het gebruik van de Oostbrug door nood- en hulpdiensten. Daarbij wil de inspreker dat er een impactanalyse wordt uitgevoerd voor de gevolgen voor omwonenden. Ook is de inspreker benieuwd welke verzachtende maatregelen worden genomen. Aangetoond moet worden dat de veiligheid van bewoners gegarandeerd is als zware voertuigen met hoge snelheid door de fijnmazige wijk rijden.

Dirk Supermarkt en Dirck III, gevestigd aan de Meeuwenlaan, spreken hun zorg uit over de verkeersdoorstroming aan de noordzijde van de brug en specifiek bij de rotonde Johan van Hasseltweg/Meeuwenlaan. Insprekers vragen om te onderzoeken hoe de verkeersstromen op dit verkeersplein, samen met de andere beoogde ontwikkelingen in het Hamerkwartier, tot een aanvaardbaar verkeersbeeld leiden.

Ketjen wijst erop dat bruggebruikers hinder kunnen ondervinden van de bedrijfsvoering van de fabriek en vraagt daarom om hinder mee te nemen in de verkeerskundige beoordeling van de tracékeuze in Noord. Ketjen is bereid om hinderscenario's aan te leveren.

Reactie gemeente

Onder insprekers zijn er veel zorgen geuit over de verkeersafwikkeling van de Oostbrug. De Oostbrug is toegankelijk voor nood- en hulpdiensten als de inzet van deze diensten op de brug nodig is, maar is geen onderdeel van de reguliere uitrukroute.

De gemeente onderzoekt de verkeersstromen met het Verkeersmodel Amsterdam. Ook worden er simulaties uitgevoerd op de aanlandingen en de routes van en naar de brug. In het OER wordt verslag gedaan van dit onderzoek. De rotonde is inmiddels vervangen door een kruispunt met verkeerslichten. De effecten van benodigde kruispuntaanpassingen in de routes van en naar de brug die gedaan als gevolg van de Oostbrug worden mede als gevolg van de inspraakreacties en het advies van de Commissie mer in het OER meegenomen en beschreven. Daarmee krijgen insprekers een volledig beeld van de effecten van het project en inzage in de belangenafweging die het bestuur moet maken.

Ketjen geeft aan dat verkeer vanaf de Oostbrug hinder kan ondervinden van verkeer van en naar Ketjen. Dat geldt ook voor verkeer van en naar bedrijven in de Johan van Hasseltzone of aan de oostzijde nabij het Azartplein. Het effect van (kruisende) verkeersstromen en verkeersveiligheid zijn onderdelen van het onderzoek.

In het verkeersmodel (VMA) is de keuze voor een bepaalde route afhankelijk van de rijtijd en de afstand. Hoe korter de combinatie van rijtijd en afstand, hoe aantrekkelijker de route. Hiermee wordt de verschuiving van het fietsverkeer dus meegenomen als de Oostbrug er ligt. Andere aspecten, zoals de aantrekkelijkheid van de route, het weer en ervaren verkeersveiligheid, worden niet in beschouwing genomen. In werkelijkheid spelen dergelijke factoren wel een rol, zeker op routes die naast elkaar liggen. Dit zal dus kwalitatief beschouwd worden.

Het aantal verplaatsingen wat gerelateerd is aan Amsterdam in het verkeersmodel, komt overeen met wat verwacht wordt op basis van enquête en tellingen van fietsers, reizigers met het openbaar vervoer en overige reizigers. In de prognosejaren is het aantal verplaatsingen direct gerelateerd aan de te verwachte groei van de stad op het gebied van het aantal inwoners en de werkgelegenheid.

De toekomstige fietsbewegingen worden inzichtelijk gemaakt in het nieuwe verkeersonderzoek, met de verdeling over de dag en ook de variatie over het jaar. Ook wordt de verkeerstoename op de routes van en naar de brug in zowel Oost als Noord onderzocht.

Ingediend door

3789-4582, 3993-2747, ***4454-9951 Dirk en Dirck III****, 7474-1510, 7730-7226, 7760-7362,* ***8217-7165 Ketjen B.V.***

3.8.11 Nautische veiligheid

Het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied en andere insprekers vragen om een uitgebreid onderzoek naar de gevolgen van aan- en afmeerbewegingen, de manoeuvreerruimte en de kans op aanvaringen en losgeslagen schepen/duwbakken voor woonschepen aan de Surinamekade. Neem daarbij het risico van achterwaarts varende schepen en duwbakken richting de vaargeul mee. Ook gedrag van kleine recreatievaart die gedwongen in het vaarwater van binnenvaart moet varen moet worden onderzocht, aldus het Actiecomité. Bewonersveiligheid speelt hierbij ook een rol. Onderzoek de gevolgen van aanvaringen voor bewoners en of het aanbieden voor overnachtingsplaatsen voor kegelschepen nog wel verantwoord is.

Een inspreker vraagt om een scenari0-identificatie (HAZID) en een semi kwantitatieve risicomatrix gebaseerd op historische aanvaringsdata, verkeersintensiteit,

hydrodynamische analyse (stroomsnelheid, windbelasting) en de manoeuvreerruimte. Op basis van deze opzet wordt inzicht verkregen tot een relatief objectieve maat van de veiligheid.

Waterrecreatie Nederland benadrukt het belang van een kwalitatieve analyse door nautische experts naast een kwantitatieve beoordeling van nautische mobiliteit. Er wordt gevraagd naar de doelstellingen van de nautische herinrichting en hoe deze aansluiten op de plannen voor de Oostbrug, waarbij de BRTN-richtlijnen als uitgangspunt moeten worden genomen.

Een andere inspreker uit zorgen over de impact van de brug op de recreatievaart en vraagt om een duidelijke scheiding tussen nautische maatregelen die noodzakelijk zijn voor de brug en maatregelen die voortkomen uit bredere vaarwegambities.

Tot slot geven insprekers aan dat in de onderzoeken voor de effectbeoordeling (zoals geluid, lucht, licht en geur) van het nautische programma van een hoge bezettingsgraad uit moet worden gegaan. Per ligplaats zijn er per etmaal 6 manoeuvreerbewegingen mogelijk, uitgaande van de rust van 8 uur per binnenvaartschip volgens het arbeids-tijdenbesluit. Uitgaande van 8 ligplaatsen gaat het om 48 manoeuvreerbewegingen per etmaal en 17.500 manoeuvreerbewegingen per jaar.

Een inspreker uit zorgen over de onduidelijkheid rondom de plannen voor de wachthaven. Er is geen informatie beschikbaar over waar de schepen van 135 meter lang precies komen te liggen, hoeveel manoeuvreerruimte nodig is en welke drukte dit met zich meebrengt. Als bewoner aan de kade benadrukt de inspreker dat er risico's zijn verbonden aan de manoeuvreerruimte. De inspreker vraagt om meer duidelijkheid en onderzoek naar de nautische veiligheid.

Reactie gemeente

Nautische veiligheid is een belangrijk thema voor het project. Door de realisatie van een brug is er een beperking in de vaarweg en dat is alleen mogelijk door zorgvuldig onderzoek te doen naar de veiligheid op het water. Hetzelfde geldt voor de verplaatsing van bestaande en de realisatie van nieuwe nautische functies. In de toekomstige situatie zijn er veel verkeersbewegingen op het water en uit onderzoek moet blijken of er sprake is van een aanvaardbaar aanvaarrisico. Het is immers nooit helemaal te voorkomen. Als het risico op aanvaringen te groot is, moet er gekeken worden welke maatregelen nodig zijn om het risico te verkleinen. Alle nautische functies zijn onderdeel van het project Oostbrug en de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. Alleen de verruiming van het aantal ligplaatsen is een toevoeging die voortkomt uit de behoefte aan meer capaciteit voor binnenvaartschepen. In de effect-beoordeling worden meerdere varianten onderzocht; de variant met 5 ligplaatsen en de 8 ligplaatsenvariant.

Bij de effectbeoordeling van het project in het OER gaat het om de planologische ruimte die de wijziging van het omgevingsplan mogelijk zal maken. Effecten die het besluit van de raad niet mogelijk maakt, worden in het onderzoek niet betrokken. Voor de effectbeoordeling is het uitgangspunt dat wordt uitgegaan van de meest nadelige planologische invulling van een project-onderdeel. Bij 8 ligplaatsen die geschikt zijn voor 135 meter schepen wordt in de effectbeoordeling ook uitgegaan van een bezetting van 8 schepen van de grootste klasse, ook als in de praktijk eerder 7 kleinere schepen afgemeerd liggen en slechts één groot binnenvaartschip van de ligplaats gebruik maakt.

Voor wat betreft het meervoudig gebruik van ligplaatsen moet worden gekeken in hoeverre dat realistisch is, gelet op de verwachte groei. Er moeten wel binnenvaart-schepen zijn om 3 keer per dag een ligplaats in te nemen. Dat is nu niet de prognose. Bovendien zou dat tot wachtrijen bij de ligplaatsen kunnen leiden omdat niet alle binnenvaartschepen dezelfde rusttijden hebben.

Wat betreft de vraag om een scenario-identificatie (HAZID) en een semi kwantitatieve risicomatrix: in het kader onderzoek nautische veiligheid wordt een risico-inventarisatie gemaakt en worden de risico's met beheersmaatregelen uitgewerkt en in een risicomatrix weergegeven, volgens het Kader Veiligheidsmanagement van Rijkswaterstaat. Hierbij worden de door de inspreker benoemde factoren meegenomen.

Ingediend door

2118-5644, 2666-8771, 3113-7888, 3283-3351, 6780-8828, 7652-4884, 7760-7362, ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied****.*

3.8.12 Cultuurhistorie

Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijke Havengebied geeft aan dat de voorgenomen ontwikkelingen de cultuur-historische waarden van het (Binnen-)IJ aantasten. Deze bestaan uit de combinatie van open water, zicht op het brede IJ, herinnering aan de havenfunctie en de economische bloei van de stad en het ontbreken van grootschalige industriële activiteit. De realisatie van nautische

functies vormt een aantasting van historisch gegroeide open-waterkarakter en verstoort zichtlijnen en de ruimtelijke beleving van het waterfront. Het Actiecomité vraagt daarom om de cultuurhistorische waarden mee te nemen, hoe deze ruimtelijk en visueel worden beïnvloed en in welke mate het historische ensemble wordt verstoord. Gevraagd wordt om alternatieven te wegen die minder ingrijpende effecten hebben.

Loods6 is gevestigd nabij de toekomstige aanlanding van de Oostbrug aan het Azartplein. Loods6 maakt een sterke ontwikkeling door en trekt inmiddels meer dan 20.000 bezoekers per jaar. De uitstraling van Loods6 naar, zichtbaarheid vanaf, en de connectie met het IJ is essentieel als havengebouw en gemeentelijk monument.

De toekomstige inrichting moet niet afdoen aan de historische, actuele en in potentie toekomstige culturele, duurzame en sociaal-economische waarden van Loods6 en de omgeving. Liever nog: de toekomstige inrichting moet die waarden versterken. Dit geldt natuurlijk niet alleen voor Loods6, maar voor alle bewoners en werkenden op het eiland. Het IJ, de brug, de inrichting van het water, Loods6 en de buurt kunnen elkaar versterken in een harmonieus en met cultuurhistorisch besef opgezette inrichting. Loods6 vraagt om dit in het onderzoek van het OER te betrekken.

Een inspreker vraagt aandacht voor het scheepswrak uit 1572 dat op de bodem van het IJ tussen Schellingwoude en KNSM-eiland ligt. Hiernaar dient volgens inspreker nader onderzoek te worden gedaan als de strekdam wordt aangelegd.

Reactie gemeente

De invloed van het project op aanwezige cultuurhistorische waarden wordt in het kader van het OER onderzocht. Het is vooral een kwalitatieve beschouwing. Voor Loods6 geldt dat het project waarschijnlijk geen directe invloed op de cultuurhistorische waarde heeft. Bureau Monumenten en Archeologie maakt een beschouwing. Positief is dat Loods6 als congreslocatie kan profiteren van de verbeterde bereikbaarheid via de Oostbrug en door het uitzicht vanaf de Oostbrug op de locatie. Tijdens de bouw van de Oostbrug en de aanlandingen zal rekening worden gehouden met het monument en de bereikbaarheid van Loods6.

Het onderzoek naar het scheepswrak uit 1572 is bekend. Op basis van de meest recente informatie ligt het scheepswrak noordelijker, richting de Oranjewerf. De aanleg van nautische functies voor KNSM-eiland heeft geen invloed op het scheepswrak. In het OER wordt hier nader op ingegaan.

Ingediend door

4485-2015, ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied****,* ***9765-2952 Stichting Kunstwerk Loods6****.*

3.8.13 Landschap en Ecologie

Insprekers zeggen dat er meer aandacht moet komen voor natuurwaarden en ecologie. De aanleg van de brug kan gebruikt worden om nieuwe natuurgebieden aan te leggen aan de kanten, onder de bruggen. Denk bijvoorbeeld aan ondiepe zones, kunstmatige riffen, rietbedden, natuurvriendelijke oevers, drijvende eilandjes, kleine moerassen of moerasbossen, als stapsteen voor bijvoorbeeld otters, bevers, ringslangen of een paaigebied voor vissen en extra habitat voor water-/moerasvogels en libellen. De bruggen zelf kunnen natuurinclusiever gemaakt worden met onder andere nest- en vleermuiskasten. Er moet rekening gehouden worden met het effect van verlichting op de natuur. Dit moet zoveel mogelijk gecompenseerd worden. Rietvelden kunnen niet alleen de ecologie versterken, maar ook zorgen voor waterzuivering. Daarnaast benadrukken de insprekers dat het belangrijk is om de juiste mensen te betrekken bij de ontwikkeling van deze voorzieningen. Ook moet goed onderzocht worden wat de effecten op de bestaande natuurkwaliteit zijn.

Een inspreker maakt zich zorgen over de impact van intensieve scheepvaart op de waterkwaliteit van het IJ. Er wordt gevraagd om onderzoek te doen naar mogelijke verontreiniging door scheepsafval, olielekken en andere emissies in het water om de gevolgen voor het milieu en de leefomgeving te beoordelen. Het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied vult daarbij aan dat het IJmeer, ongeveer 4 kilometer vanaf het Binnen-IJ, een Natura 2000 gebied is. Gevraagd wordt om de effecten van het project op het Natura 2000 gebied te onderzoeken.

Verder zeggen de insprekers dat de historische en visuele waarde van het IJ beschermd moet worden. Ze benadrukken dat het belangrijk is om maatregelen te nemen die de unieke kwaliteiten van het gebied behouden. Dan worden het landschap en de cultuurhistorie niet aangetast. Een inspreker vraagt om in het onderzoek naar de effecten op het landschap ook visualisaties op te nemen, van ooghoogte van bewoners, zowel overdag als ‘s nachts. Daarbij moeten de verstorende elementen opgenomen worden met een onderbouwing waarom deze ingrepen passen binnen het bestaande stedelijke en landschappelijke kader.

Reactie gemeente

Insprekers hebben interessante onderwerpen aangevoerd om in het project mee te nemen. Voor het OER en de wijziging van het omgevingsplan is een effectbeoordeling vanuit de bouw- en aanlegfase van het project voor landschap en ecologie wettelijk verplicht. Uit deze beoordeling kunnen ook verplichte en niet verplichte verzachtende maatregelen naar voren komen. Die maatregelen kunnen gelijk zijn aan de maatregelen die door insprekers worden voorgesteld. Als gemeente zien wij ook kansen om het project natuurinclusief te maken. Daar passen maatregelen bij die door insprekers worden voorgesteld, zoals het realiseren van nestkasten bij de Oostbrug en rietvelden bij het nautische programma. Ook daar zal in het kader van het OER nader onderzoek naar worden gedaan. Het is nog niet bekend of de maatregelen als eis in het planologische kader worden meegenomen of dat dit onderdeel wordt van de uitvraag aan de bouwende partij.

Ingediend door

0876-0316, 1026-8409, 2288-4372, 4778-2364, 6683-7972, 7134-0882, 7760-7362.

3.8.14 Windhinder

Een inspreker benoemt het windrisico. Sterke winden op 12,5 meter hoogte boven het brede IJ kunnen fietsen moeilijk maken en veiligheidsrisico's opleveren. Dat moet nader onderzocht worden. Er moet gekeken worden naar de veiligheid op de brug en naar de mogelijke geluidseffecten (fluittoon).

Reactie gemeente

Windhinder is een aspect dat in het OER wordt meegenomen, maar in de ontwerp NRD niet duidelijk is genoemd. De NRD is daarop aangepast. Windhinder op de brug wordt in het kader van de toegankelijkheid en veiligheid beoordeeld. Daarnaast wordt er gekeken naar de windhinder bij de aanlandingen. De wind kan invloed hebben op het verblijfsklimaat in de openbare ruimte. Windgevaar moet altijd worden voorkomen en worden tegengegaan. In het OER worden de conclusies van het onderzoek opgenomen.

Ingediend door

0000-0004, 0566-7049, 3872-1243.

3.8.15 Schaduwhinder

Een inspreker vraagt om schaduwhinder van de brug op de woningen aan de Sumatrakade te onderzoeken. Momenteel is de zon in de ochtend nog te zien aan de Sumatrakade. Gaat een hoge brug deze zon wegnemen en voor schaduwhinder zorgen?

Reactie gemeente

Een hoge brug kan invloed hebben op de mate van zonlicht dat op woningen schijnt. Dat zal met name in het voor- en najaar zijn als de zon laag staat. De brug krijgt een transparant ontwerp. De mate van schaduwhinder wordt daarmee beperkt. In het OER wordt de impact van de brug voor woningen gevisualiseerd.

Ingediend door

3621-0488.

3.8.16 Duurzaamheid

Een inspreker wijst op een lopend onderzoek naar het gebruik van aquathermie in het Oostelijk Binnen-IJ. De inspreker wil weten of de realisatie van het project, waaronder de aanleg van stroompunten en steigers, invloed heeft op dit onderzoek. Daarnaast wordt de vraag gesteld hoe de ontwikkeling van een industriële haven met fossiele brandstof aangedreven vrachtverkeer, zich verhoudt tot de klimaatdoelstellingen van Amsterdam. Deze ontwikkeling die in 2026 gerealiseerd zou moeten worden, lijkt haaks te staan op de duurzaamheidsambities van de stad en komen niet overeen met de afspraken uit de Vaststellingsovereenkomst uit 2016.

Reactie gemeente

Amsterdam kan niet sturen op het gebruik van fossiele brandstoffen in de binnenvaart. Dat kan alleen met landelijke wetgeving en op basis van ontwikkelingen in de scheepvaart. Op basis van onze klimaatdoelstellingen zorgen we wel voor een verbod op aggregaten en bieden we walstroom aan bij de ligplaatsen. Daarmee wordt schadelijke uitstoot voorkomen als schepen afgemeerd zijn.

Het onderzoek van Waternet naar het gebruik bij aquathermie is bij ons bekend. We verwachten dat de aanleg van de Oostbrug geen grote invloed zal hebben op de theoretische energiepotentie van het Binnen-IJ, een van de locaties die in het rapport wordt genoemd. Wel heeft de aanleg van de Oostbrug gevolgen voor de vraag naar elektrisch vermogen in de wijk, net zoals de toepassing van Thermische Energie uit Oppervlaktewater (TEO) extra stroom zal vereisen. Mogelijk biedt de aanleg van de Oostbrug juist kansen om de nautische voorzieningen en de benodigde infrastructuur voor TEO,

bijvoorbeeld op het KNSM-eiland, te combineren. Zodra de vervolgonderzoeken uit het rapport meer duidelijkheid geven, gaan we hierover graag in gesprek.

Ingediend door

0876-0316, 7730-7226.

3.8.17 Sociale veiligheid

Insprekers maken zich zorgen om de sociale veiligheid op de brug, bij de aanlandingen en het gebruik van de strekdam. Een inspreker vraagt specifiek hoe er omgegaan wordt met de veiligheid van vrouwen die gebruik maken van de brug. Gevraagd wordt om een expliciete risicoanalyse van de sociale veiligheid in avond- en nachturen. Hierin moet rekening gehouden worden met drukte, geluid en verblijfskwaliteit onder de brug.

Het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied vindt dat de veiligheid van omwonenden van de Surinamekade afneemt door de verdere industrialisatie van het Binnen-IJ.

Een inspreker geeft aan dat Java-eiland sociaal veilig is en relatief lage criminaliteitscijfers kent. Dat komt door de stedenbouwkundige opzet van de wijk. Met maar 2 ontsluitingen is er een grotere pakkans voor criminelen. Dat maakt het voor hen momenteel een onaantrekkelijk gebied. Met de komst van de Oostbrug wordt een nieuwe, snelle vluchtroute gemaakt. De beschermende structuur wordt tenietgedaan. Een inspreker vraagt om in het onderzoek naar sociale veiligheid een veiligheidsrapport op te stellen (zoals met de CPTED-methodiek). De inspreker is benieuwd naar de verwachte stijging van criminaliteitscijfers als gevolg van de nieuwe vluchtroute over de Oostbrug.

Verzachtende maatregelen moeten worden onderzocht. Deze kunnen als ontwerpeisen aan de brug worden gesteld, zoals cameratoezicht met kentekenherkenning. Ook zou in het beheer van de Oostbrug structureel budget voor veiligheid moeten zijn.

De inspreker vraagt hoe de gemeente zal voorkomen dat de brug wordt bespoten met graffiti.

Reactie gemeente

De aanleg van een brug ten opzichte van een tunnel biedt de mogelijkheid om sociale veiligheid beter te beschermen. Door een goede en overzichtelijke inrichting van de brug en aanlandingen is sociale controle mogelijk. Daarnaast is de inzet van technische maatregelen denkbaar. In het OER onderzoeken we welke voorwaarden aan het project gesteld moeten worden om de sociale veiligheid te beschermen, zodat de Oostbrug en nautische functies veilig en prettig gebruikt kunnen worden.

Graffiti en criminaliteit valt helaas niet te voorkomen. Ook het gebruik van de Oostbrug als vluchtroute niet. Wel kan in het OER kwalitatief worden beschreven welke maatregelen mogelijk zijn om de kans op criminaliteit te verkleinen, zoals effectief cameratoezicht. Er worden altijd anti-graffiti maatregelen genomen bij bruggen. Volledig voorkomen is niet mogelijk.

Ingediend door

2288-4372, 3909-2129, 7760-7362, ***7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied****, 8189-9801.*

3.8.18 Nadeelcompensatie/financiële gevolgen

Een inspreker maakt zich zorgen over de waardedaling van de woning. De woning ligt direct aan het momenteel rustige park en kijkt (schuin) uit op het water. De inspreker vreest dat de combinatie van toenemende drukte en verlies van rust een negatieve impact heeft op de woningwaarde. De aanleg van de tramkeerlus en de komst van de brug, die naar verwachting dagelijks door ongeveer 20.000 mensen wordt gebruikt, heeft een grote invloed op het gebied. Een andere inspreker vraagt om ruimhartig om te gaan met nadeelcompensatie en een loket in te richten om schadeafhandeling soepel te laten verlopen.

Reactie gemeente

Het kan niet worden uitgesloten dat de waarde van onroerende zaken op KNSM-eiland beïnvloed wordt door het project. Dat kan zowel in positieve als negatieve zin. Vastgoedeigenaren kunnen op basis van de Omgevingswet een beroep doen op nadeelcompensatie. Dit kunnen zij aanvragen als zij van mening zijn dat hun onroerende zaak in waarde daalt. De aanvraag kan worden ingediend nadat een omgevingsvergunning voor het schadeveroorzakende element onherroepelijk is. Op basis van die vergunning wordt de mate waarin schade wordt veroorzaakt (in de vorm van waardevermindering) onderzocht. Voor omzetderving en waardevermindering kan men een aanvraag doen bij Bureau Nadeelcompensatie van de gemeente Amsterdam.

Ingediend door

1428-3228, 3993-2747.

3.8.19 Waterkwaliteit

Het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied vraagt om de gevolgen van het project voor de waterkwaliteit te onderzoeken, zoals het lozen/lekken brandstof en andere schadelijke middelen van schepen in de afmeersituatie en de neerslag van fijnstof op het water.

Reactie gemeente

Waterkwaliteit is één van de onderzoeksopgaven in het OER en is als zodanig ook benoemd in de NRD. Directe gevolgen van het project worden daarin onderzocht. Met ongelukken, zoals lekkage, kan daarbij geen rekening worden gehouden. Daarvoor geldt een zorgplicht voor schippers en eigenaren van de schepen. Dit kan overigens ook in de bestaande situatie plaatsvinden.

Ingediend door

7768-2516 Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied.

3.9 Participatie

3.9.1 Transparantie

Er zijn insprekers die ontevreden zijn met de participatie. Er is volgens hen geen ruimte om mee te denken en ze worden voor een voldongen feit gesteld. Insprekers zijn verder kritisch op inconsistenties in beleid. Ze willen meer transparantie en betrokkenheid bij de besluitvorming. Insprekers vragen om een nieuw participatiemoment waarop bewoners daadwerkelijk invloed kunnen hebben op de uiteindelijke inrichting. Er wordt ook gevraagd om informatie voorafgaand aan de participatiebijeenkomst beschikbaar te maken, zoals een nieuwe mkba waarnaar wordt gevraagd.

Een aantal insprekers geeft aan geen of niet alle informatie rondom de participatie(bijeenkomsten) te hebben ontvangen. De informatie zou geadresseerd verzonden moeten zijn, net als project Oost Begroot. Het traject is ieder geval niet correct en zorgvuldig verlopen en zou opnieuw gedaan moeten worden.

Een inspreker die ook bij de gesprekstafels aanwezig is geweest, leest over de daar genoemde zorgen weinig terug in de NRD. In de NRD is wel aandacht voor het belang van scheepvaart. De NRD lijkt daardoor eenzijdig te zijn geschreven . Belangen en zorgen van bewoners worden hooguit in een bijzin genoemd. Het is een gemiste kans om te laten zien dat bewonersparticipatie serieus wordt genomen.

In hoofdstuk 7 van de NRD is onvoldoende uitgelegd hoe bewoners kunnen reageren, ondanks dat dit op pagina 5 is aangekondigd. In hoofdstuk 7 is hooguit het proces beschreven.

Reactie gemeente

De komst van de Oostbrug heeft veel invloed op de omgeving. Daarom is het belangrijk om bewoners, ondernemers en gebruikers van het land en het water goed te betrekken. Door hun kennis en ervaring te gebruiken, kunnen we samen betere keuzes maken. Het delen van verschillende inzichten zorgt voor meer begrip en bewustere beslissingen. Gedurende het participatieproces zijn er gesprekstafels met diverse thema's georganiseerd. Met de bewoners van de Surinamekade e.o. zijn aparte gesprekken gevoerd. Voor alle belanghebbenden zijn 2 informatieavonden over de NRD georganiseerd. De meedenk- en inspraakmomenten zijn op diverse manieren gecommuniceerd, zowel via online- als offlinekanalen. We doen ons uiterste best bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden zoveel mogelijk te betrekken en waar mogelijk hun wensen en ideeën mee te nemen. Hoewel er in het vastgestelde participatieplan staat dat de definitienota ter inzage wordt gelegd, wordt er nu gekozen voor een aangepaste aanpak van de participatie waarbij het moment van participatie verlegd wordt van inspraak op het concept definitiebesluit naar uitgebreide participatie op het schetsontwerp van de brug. Daarnaast wordt het ontwerp wijzigingsbesluit omgevingsplan samen met het concept-OER 6 weken ter inzage gelegd nadat het definitiebesluit is genomen. Er wordt een participatieplan gemaakt voor de volgende fase tot het uitvoeringsbesluit.

Ingediend door

0000-0002, 1026-8409, 3621-0488, 7134-0882, 7730-7226, 7753-0300.

3.9.2 Bezwaar

Er zijn enkele insprekers die ongemotiveerd hun bezwaar tegen het gehele project hebben geuit. Die willen liever helemaal geen project: "No bridge, no peer".

Reactie gemeente

De gemeente heeft kennis van de ongemotiveerde bezwaren genomen.

Ingediend door

2355-8517, 5675-2252, 6812-4723, 7130-2942.



4 Adviezen wettelijke adviseurs en maatschappelijke organisaties

4.1 Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, mede namens Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

4.1.1 Algemeen

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (hierna RWS) benadrukt dat de Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ één project vormen. De herinrichting is namelijk nodig om de brug in te passen. Beide maken deel uit van het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam, gebaseerd op het advies D'Hooghe, dat in 2021 bestuurlijk is vastgesteld en in 2025 hoogambtelijk is bevestigd. Het plan voegt stedelijke en nautische belangen samen. Ontwerp NRD herinrichting Oostelijk Binnen-IJ/Oostbrug was daarom wat RWS betreft een passendere titel geweest.

Reactie gemeente

De juridisch planologische procedure die met de NRD is opgestart, is gekoppeld aan de vastgestelde scope en afbakening van project Oostbrug. Daarom is er in de titel van de NRD gekozen om project Oostbrug centraal te stellen. In het huidige projectplan is opgenomen dat de primaire scope voor de Oostbrug bestaat uit het realiseren van een nieuwe brug inclusief de hiervoor benodigde nieuwe nautische functies, het verleggen van de vaargeul en het verplaatsten (en in enkele gevallen het laten vervallen) van bestaande nautische functies.

Gelijktijdig met het project Oostbrug wordt vanuit het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam ook onderzoek gedaan naar mogelijk nieuwe locaties voor nieuwe nautische functies zoals ligplaatsen voor de binnenvaart.

Het project Oostbrug voorziet in het meenemen van deze scope in de NRD en daarom ook in de effectbepaling in het Omgevingseffectrapport (OER), omdat een deel van het totaal aantal te realiseren ligplaatsen zich binnen de geografische afbakening van het project Oostbrug bevindt. Om deze reden hebben we gekozen voor de titel NRD Oostbrug, met als ondertitel Nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ.

4.1.2 Strekdam

RWS accepteert de voorgestelde variant voor de strekdam met palen en radarreflectoren niet. Deze is niet afgestemd met nautische partners en voldoet niet aan het advies voor een robuuste en veilige vaarweg. In de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) worden 3 varianten van de strekdam onderzocht. RWS benadrukt dat het inrichtingsplan voorspelbaarheid moet garanderen, met een gestandaardiseerde vaarweg zonder afwijkingen of vernauwingen. Dit zorgt voor een veilig en efficiënt gebruik van de drukke IJ-zone.

Volgens RWS heeft de strekdam 2 doelen in lijn met het advies van D'Hooghe:

1. Het verbeteren van de nautische veiligheid door het IJ als gestandaardiseerde en robuuste vaarweg vorm te geven. Dit wordt bereikt door een symmetrisch vaarwegbeeld te creëren bij de toekomstige Westbrug en Haparandadam, wat zorgt voor een rustig en coherent vaarwegprofiel.
2. Het bieden van ruimte voor extra nautische functies, zoals ligplaatsen en voorzieningen, en het verbeteren van de toegankelijkheid van de brug voor voetgangers en mensen met een beperking. Daarnaast kan de strekdam ook publieke functies vervullen, zoals een stadspark.

Een open oplossingsrichting, zoals palen met radar-reflectoren, is volgens RWS onvoldoende om de doelen van de strekdam te behalen.

Nautische veiligheid: Een open oplossing creëert geen spiegeling met de Westbrug en biedt geen fysieke afscheiding tussen vaargeulen. Dit leidt tot kruisende scheepsbewegingen en vermindert de nautische veiligheid. Een strekdam of steiger zorgt hier wel voor.

Extra functies: Een open oplossing maakt ligplaatsen, walstroomaansluitingen en afmeervoorzieningen veel moeilijker te realiseren. Dit wijkt sterk af van het vastgestelde Inrichtingsplan en het advies van de commissie D'Hooghe.

Samenvattend: de open variant voldoet niet aan de doelen van standaardisatie, voorspelbaarheid en het realiseren van stedelijke en nautische functies zoals vastgelegd in Genereus Verbonden. RWS adviseerde eerder om deze optie niet op te nemen in de ontwerp NRD, maar dit advies is genegeerd. De varianten met een steiger of strekdam voldoen beter aan de doelstellingen, al vereist de toevoeging van palen met reflectoren bij deze opties nader onderzoek.

Reactie gemeente

Wij hebben begrip voor de geuite zorgen en het standpunt ten aanzien van het opnemen van een open oplossingsrichting. Voor wat betreft de juridisch planologische procedure zijn wij echter van mening dat met het meenemen van de door de nautische partners gewenste oplossingsrichting (strekdamvariant) in de NRD en het OER, recht gedaan wordt aan hun belang. Daarnaast weten we dat er bij bewoners van KNSM-eiland weerstand bestaat tegen een strekdam en de realisatie van nieuwe ligplaatsen 'voor de deur' en de overlast die men hiervan verwacht te ondervinden.

De projectorganisatie is van mening dat er recht gedaan moet worden aan het belang van de bewoners door ook een open oplossingsrichting in het OER te onderzoeken en deze variant dus ook in de NRD op te nemen.
Het opnemen van een open oplossingsrichting is geen voorschot op de keuze voor een variant. In het OER worden de 3 varianten onderzocht en beoordeeld op alle thema's en maakt de gemeenteraad een integrale afweging over de gewenste oplossingsrichting.
Hierbij worden uiteraard de doelstellingen van het Inrichtingsplan ook betrokken. De punten die RWS inbrengt worden uiteraard betrokken bij de integrale afweging.

4.1.3 Bezwaar tegen het gebruik van de term coherent vaarwegbeeld op radar

RWS heeft bezwaar tegen de term coherent vaarwegbeeld op radar. Deze term is nautisch niet uitlegbaar en beschrijft de functionaliteit van de strekdam onjuist. De strekdam draagt bij aan een rustig en coherent vaarwegbeeld door standaardisatie en spiegeling met de Westbrug en Haparandadam. Dit is essentieel voor de nautische veiligheid. Het gaat niet specifiek over radarzichtlijnen. Daarnaast benadrukt RWS dat de functies van de strekdam, zoals beschreven in het advies Genereus Verbonden, onvolledig zijn weergegeven in de ontwerp NRD. Naast nautische veiligheid omvatten deze ook stedelijke bijvangsten, zoals de bereikbaarheid van ligplaatsen en andere stedelijke functies, die niet zijn benoemd.

Reactie gemeente

Wij hebben begrip voor dit bezwaar en zijn het er mee eens dat deze term ontoereikend is om de functionaliteit van de geadviseerde strekdam te beschrijven. In een verdere uitwerking zijn de functies van de strekdam uit elkaar getrokken. Er is geconstateerd dat de strekdam een oplossingsvariant is voor het vervullen van de functie voor het aanleggen van ligplaatsen, de afscherming ligplaatsen voor hinderlijke waterbeweging en het kruislings invaren van ander vaarverkeer. Daarnaast hebben we de functie vaarwegmarkering, die ook op de radar zichtbaar moet zijn. Ter plaatse van de ligplaatsen kan de vaarweg-markering worden vormgegeven als steiger, strekdam of met open oplossingsvariant. Het geheel van ligplaatsen in combinatie met de steiger/strekdam kan beschouwd worden als een spiegeling van de Haparandadam en Westbrug, waardoor het bijdraagt aan een rustig en coherent vaarwegbeeld. In hoeverre een open oplossingsvariant aan alle genoemde functionaliteiten kan voldoen zal onder andere beoordeeld worden in het OER.

Om tegemoet te komen aan de wens om een term te hanteren die alle functionaliteiten afdekt nemen we het volgende begrip op: inrichting vaarweg.

4.1.4 Strekdam(variant) niet als apart project te beschouwen

RWS beschouwt de strekdam(variant) niet als een apart project, zoals in de ontwerp NRD wordt gesuggereerd, maar als een integraal onderdeel van de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. De strekdam is noodzakelijk voor de inpassing van de Oostbrug. Het draagt bij aan de nautische veiligheid en de spiegeling met de Westbrug ten behoeve van een rustig, samenhangend vaarwegbeeld, in lijn met het advies D'Hooghe.

Reactie gemeente

De strekdam(variant), door ons beschreven in de variant inrichting vaarweg, heeft zoals in uw reactie en de beantwoording hierop is beschreven meerdere functionaliteiten. Vanuit het oogpunt van de inpassing van de Oostbrug maakt het deel uit van het project Oostbrug. In hoeverre het een functionaliteit is voor de ligplaatsen is nog niet bepaald. Het is een variant die onderdeel uitmaakt van het bereik van het nieuw op te stellen juridisch-planologische kader en het hiervoor op te stellen OER.

4.1.5 Invloed van een strekdam(variant) op waterkwaliteit en waterkwantiteit

De ontwerp NRD beschrijft op hoofdlijnen dat een strekdam(variant) nodig kan zijn, maar gaat niet in op de hydrologische gevolgen van deze ingrepen.
Een strekdam(variant) heeft invloed op zowel waterkwantiteit als waterkwaliteit.

Een strekdam kan invloed hebben op de waterkwantiteit doordat stromingspatronen in het IJ veranderen. Dat kan leiden tot lokale opstuwing, veranderde stromingssnelheden, erosie of sedimentatie en wijzigingen in waterstanden en doorstroming in nevengeulen. De impact lijkt echter beperkt, omdat het om een klein deel van het watersysteem gaat en de stroomsnelheden in het ARK-NZK-systeem relatief laag zijn. Voor waterkwaliteit geldt dat een strekdam zones met verminderde watercirculatie en stagnatie kan veroorzaken, wat de kans op ophoping van verontreinigd sediment en zwerfafval vergroot. De waterkwaliteit kan ook worden beïnvloed door afspoeling van de brug, wat niet mag leiden

tot verslechtering volgens de Kaderrichtlijn Water (KRW). Positieve effecten zijn ook mogelijk, zoals het bieden van schuilplaatsen voor vissen door onderwaterstructuren.

Reactie gemeente

Het effect van het totaal aan objecten (dus de brug, maar bijvoorbeeld ook de strekdam) in de vaarweg wordt getoetst op waterkwantiteit en -kwaliteit. De door RWS aangedragen aandachtspunten ten aanzien van waterkwantiteit en waterkwaliteit nemen we mee in de onderzoeken en effectbepaling bij het thema water. Dit zal vanwege de verwachte geringe effecten met een kwalitatieve beoordeling gebeuren.

4.1.6 Nevengeulen

In de ontwerp NRD wordt vermeld dat er wordt onderzocht of de breedte van de nevengeulen kan worden terug-gebracht van 35 meter naar minimaal 26 meter. Het is echter onduidelijk waarom de gemeente dit wil onderzoeken. Hierover zijn eerder geen afspraken gemaakt. Vanuit nautisch oogpunt is een versmalling onwenselijk, omdat dit de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer belemmert. Bovendien heeft de beheersgroep onder leiding van Alexander D'Hooghe aangetoond dat een versmalling van de nevengeulen niet nodig is voor de inpassing van de brug. RWS adviseert daarom vast te houden aan het referentie-ontwerp, met een breedte van 35 meter. Dit ontwerp is zorgvuldig tot stand gekomen en voldoet aan de ontwerpcriteria van de Richtlijnen Vaarwegen.

Reactie gemeente

Wij volgen het advies van beheersgroep D'Hooghe om onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden voor het versmallen van de nevengeul. Een smallere nevengeul heeft mogelijk voordelen voor het gebruik, ontwerp, kosten, toekomstig beheer en onderhoud van de brug. De benodigde breedte van de nevengeul wordt onderzocht met als belangrijkste toets de nautische veiligheid. Er wordt verwacht dat de beweegbare brugdelen eenvoudiger te realiseren zijn bij een smallere nevengeul. We gaan ervanuit dat er bij een bredere nevengeul aan beide kanten 2 beweegbare brug-onderdelen nodig zijn, die elkaar in het midden van de overspanning raken. Bruggen met één beweegbaar deel zorgen ervoor dat de brug onderhoudsvriendelijker wordt en dat de openingstijd van de brug mogelijk korter wordt.

Vanwege de directe relatie met de herinrichting van de nautische functies in het Oostelijk Binnen-IJ en de hiermee samenhangende nautische veiligheid, dient dit integraal onderzocht te worden.

Naast het effect op nautische veiligheid zal een eventuele versmalling ook beschouwd worden op andere thema's van het OER.

4.1.7 (Extra) ligplaatsen, wacht-plaatsen Oostbrug & verplaatsen nautische functies

Vanuit RWS zijn verschillende opmerkingen ten aanzien van de ligplaatsopgaven en de manier waarop deze in de ontwerp NRD zijn verwoord. De opmerkingen en onze reacties zijn hieronder verwerkt.

Doelstellingen ligplaatsen

Er ontbreken duidelijke doelstellingen voor de extra ligplaatsen en te compenseren nautische functies in het Oostelijk Binnen-IJ. Er zijn in hoofdstuk 4 alleen doelstellingen voor de Oostbrug opgenomen.

Reactie gemeente

In de NRD wordt in paragraaf 4.1 met verwijzing naar het Inrichtingsplan aangegeven dat de nautische functies elders in stedelijk gebied onder druk staan of elders in het stedelijk gebied niet kunnen worden gehuisvest. Hier wordt ook aangegeven dat vanwege groei en schaalvergroting van de scheepvaart deze extra ligplaatsen nodig zijn. In paragraaf 5.2 wordt beschreven op welke wijze invulling wordt gegeven aan de nautische herinrichting en worden de variaties hierin benoemd.

We zijn het eens dat de doelstellingen nog niet specifiek benoemd zijn voor extra ligplaatsen en te compenseren nautische functies. Ons voorstel is om dit in gezamen-lijkheid met de betrokken nautische partners een betere plek te geven. Hierbij willen we ook meer inzicht krijgen in de vraag vanuit de groei en schaalvergroting van de scheepvaart.

Auto-afzetplaats

De huidige auto-afzetplaats langs de Surinamekade wordt na de bouw van de Oostbrug slecht bereikbaar voor doorgaande scheepvaart en moet worden verplaatst. Dit wordt niet expliciet benoemd in de ontwerp NRD. Het genoemde zoekgebied is niet terug te vinden op de kaarten, terwijl in de legenda bij de kaarten het wel staat aangeduid.

Reactie gemeente

Op figuur 20 en 21 in de NRD staat een zoekgebied voor bestaande afzetplaats en bestaande ligplaatsen aangeduid. Deze zoekgebieden staan langs de Surinamekade ingetekend op de plek waar nu huidige auto-afzetplaats en ligplaatsen zijn gesitueerd.

Aantal extra ligplaatsen

In de ontwerp NRD wordt op pagina 8 vermeld dat extra ligplaatsen voor grote binnenvaartschepen bij de Oostbrug moeten komen. Hier wordt niet gespecificeerd dat het advies uitgaat van 20 extra ligplaatsen bij de Oostbrug.

Reactie gemeente

Het klopt dat hier nog niet is gespecificeerd dat het advies uitgaat van 20 extra ligplaatsen. In de navolgende hoofdstukken 3 en 4 in de NRD wordt dit wel nader beschreven.

Compensatie nautische functies

Op pagina 14 staat: 'Waar nodig worden deze gecompenseerd om de scheepvaart goed te laten functioneren'. In principe moeten alle nautische functies die verplaatst worden of slechter bereikbaar zijn door de inpassing van de brug gecompenseerd worden. Dit moet gebeuren in overleg met de nautische partners.

Reactie gemeente

Uitgangspunt is dat in overleg met de nautische partners ook wordt gekeken of een nautische functie nog van nut is en terug moet keren. Voor alle functies geldt vooralsnog dat ze gecompenseerd worden, alleen niet allemaal in het projectgebied. In paragraaf 5.2 wordt aangegeven wat er met de bestaande nautische functies wordt gedaan. Welke functies terugkeren in het gebied en welke niet. Voor de functies die niet terug kunnen komen wordt samen met de nautische partners gekeken naar andere locaties.

Verplaatsen spudalengebied

RWS benadrukt dat de verplaatsing van het spudpalengebied essentieel is voor de realisatie van de Oostbrug. Zonder ruimte buiten het projectgebied van de Oostbrug en de nautische herinrichting van het Binnen-IJ zijn 5 van de 5 tot 8 ligplaatsen geen extra ligplaatsen, maar slechts een vervanging van de huidige functie van het spudpalengebied.

Reactie gemeente

Wij kunnen deze redenering goed volgen. In de varianten van het nautisch programma zitten minimaal 5 ligplaatsen waarmee, afhankelijk van de vraag of vervanging buiten het projectgebied mogelijk is voor het spudpalengebied, er voldoende ligplaatsen worden gemaakt om aan een eventuele vraag naar de te compenseren functie wordt voldaan.

Franse boei en spudpalengebied

Op pagina 26 staat dat de 'Franse boei' en het spudpalengebied (5 ligplaatsen) komen te vervallen in het Oostelijk Binnen-IJ. Het is onduidelijk of deze voorzieningen volledig vervallen of alleen binnen het plangebied van de Oostbrug.

Reactie gemeente

Deze tekst is gericht op de nautische ruimte in plangebied van de Oostbrug. Voor deze functies worden buiten het projectgebied nieuwe locaties gezocht. Compensatie van het spudpalengebied kan aan orde zijn in de vorm van ligplaatsen als een nieuwe locaties niet mogelijk blijkt, zoals hierboven geschreven.

Beperkingen spudpalengebied

De ontwerp NRD bevat een foutieve vermelding dat de huidige ligplaatsen in het Oostelijk Binnen-IJ alleen schepen tot 110 meter toestaan. Voor het spudpalengebied geldt geen maximale lengte of breedte, alleen een beperking op de diepgang.

Reactie gemeente

In het bestemmingsplan Surinamekade - Sumatrakade zijn de binnenvaartschepen gemaximeerd op 110 meter. Dit geldt ook voor de binnenvaartschepen die voor anker gaan in het daarvoor aangewezen spudpalengebied.

4.1.8 Aanlanding op kadeniveau in aan de zuidkant

In de ontwerp NRD is slechts één variant voor de aanlanding van de brug op de kade aan de zuidkant opgenomen. Rijkswaterstaat heeft vragen over de onderbouwing hiervan. Hoewel een variant met aanlanding op het Azartplein is onderzocht en negatief is beoordeeld, is er geen gezamenlijke afweging gemaakt. Het effect van deze keuze op de nautische herinrichting van het IJ, het gebruik van de vaarweg en de impact op fietsers is niet inzichtelijk gemaakt.

Daarnaast roept de keuze vragen op over de naleving van de eis voor rechte, niet te steile hellingen uit het rapport Genereus Verbonden. Hoewel de bochten stedenbouwkundig acceptabel worden genoemd, is onduidelijk of er ook een verkeerskundige beoordeling is gedaan, inclusief aandacht voor de veiligheid van fietsers. Tot slot wordt gevraagd waarom op kaarten in de ontwerp NRD toch verschillende varianten voor de aanbrug aan de zuidkant zijn ingetekend.

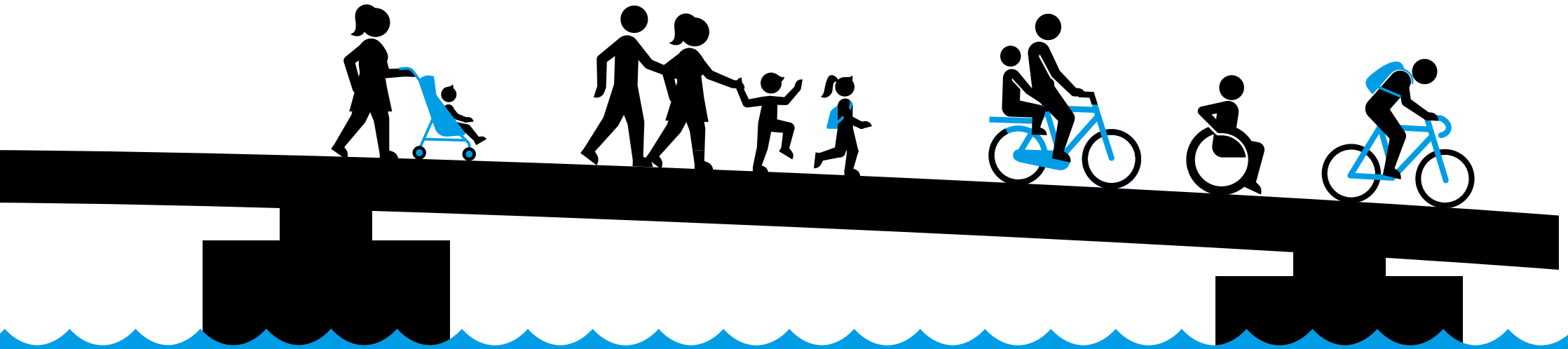
Reactie gemeente

In het ontwerpproces van de brug is gebleken dat de brug niet te realiseren is met kaarsrechte aanbruggen tussen beide oevers wanneer gelijktijdig aan alle uitgangspunten uit Genereus Verbonden wordt vastgehouden. Daarom heeft de beheersgroep Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam onder leiding van Alexander D'Hooghe hierover in juli 2025 een nieuw advies opgesteld. Voor het Azartplein is daarin opgenomen dat de aanlanding op maaiveldniveau (het niveau van de bestaande kade) kan plaatsvinden. Maar er wordt ook geadviseerd te onderzoeken of de aanlanding onder voorwaarden op maximaal +1.20 meter ten opzichte van het maaiveld kan worden ingepast. Omdat het uitgangspunt aanlanden op kadeniveau expliciet is opgenomen in de door de gemeenteraad vastgestelde Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ (2022), waar inspraak op heeft plaatsgevonden, vraagt het eventueel afwijken van dit uitgangspunt in de vorm van het in procedure brengen van een tweede variant een zorgvuldige voorbereiding, inclusief het onderzoeken van nut en noodzaak van deze afwijking.

Dit onderzoek heeft plaatsgevonden en is vastgesteld samen met RWS en Port of Amsterdam (PoA). In het onderzoek zijn voor- en nadelen van beide varianten met elkaar vergeleken. Een aanlanding tot maximaal 1.20 meter boven kadeniveau leidt tot een 45 meter kortere aanbrug boven het water, doordat de aanlanding verder op het plein wordt doorgetrokken. Geconcludeerd is dat het alignement van de aanbrug in beide varianten geen negatieve effecten heeft op de zoekgebieden voor bestaande en nieuwe nautische functies, zoals ligplaatsen, duwbakken of mogelijke strekdamvariant. Ook de veiligheidsbeleving van gebruikers van de (aan)brug is in beide varianten voldoende en niet onderscheidend. In de vervolgstappen wordt dat, inclusief zaken als het exacte hellingspercentage, de precieze ligging van de aanbrug boven het water en aanvaarbescherming, nader uitgewerkt. Dit proces doorlopen we samen met RWS en PoA.

Het voordeel van de kortere aanbrug boven water weegt echter niet op tegen de nadelen voor de omgeving, de stedelijke kwaliteit, de kosten voor herinrichting van de 600 meter lange KNSM-laan met nieuw tramspoor en keerlus en de risico's die met deze spoorverlegging gepaard gaan. Bovendien levert het nautisch ook geen voordelen op, zoals hierboven beschreven. Een aanlanding op kadeniveau biedt juist de flexibiliteit om de inrichting van het Azartplein gefaseerd aan te pakken. Bij de variant waarbij het Azartplein deels moet worden opgehoogd, moet de keerlus van het plein verdwijnen en moet de gehele herinrichting van het plein en de nieuwe locatie van de keerlus voor de ingebruikname van de brug gereed zijn. Bij de variant kadeniveau is dat nog niet direct nodig. Er is met de spoorse partijen (VRA, GVB) gesproken over een alternatief voor de keerlus, namelijk de inzet van tweerichting materieel waarmee de keerlus zou kunnen komen te vervallen. Huidig en toekomstig beleid van de VRA is dat dit tweerichting materieel niet beschikbaar is voor dit type binnenstedelijke tramlijnen.

De verschillen tussen de variaties voor de aanbruggen aan de zuidkant die zijn ingetekend worden verklaard door het aanhouden van een gemiddeld hellingspercentage van 2,4 of 2,6%.



4.1.9 Beheer- en eigendomsgrenzen

RWS geeft aan dat de ontwerp NRD onduidelijkheden bevat over beheer- en eigendomsgrenzen op het IJ en geen onderscheid maakt tussen nautisch beheer (scheepvaart-veiligheid) en vaarwegbeheer (technisch beheer). Het Rijk is alleen eigenaar van de Rijksvaarweg binnen de grenzen van de Legger Rijkswaterstaat-werken. Buiten deze grenzen is het Rijk geen eigenaar.

Het Centraal Nautisch Beheer (CNB) en RWS delen de verantwoordelijkheid voor veilige scheepvaart in het plangebied van de Oostbrug. De grens van het CNB-mandaat loopt tot de boeienlijn IJ10-IJ3. Ten oosten van deze boeienlijn ligt het beheergebied van RWS-WNN.

Voor de realisatie van de Oostbrug, herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ en extra ligplaatsen zijn aanpassingen nodig aan de beheer- en eigendomsgrenzen, de nautische inrichting en de scheepvaartverkeersbegeleiding. Ook buiten het huidige demarcatiegebied zijn wijzigingen te verwachten.

De projectgrenzen volgen uit de fysieke ingrepen die gedaan worden om het project van de Oostbrug te verwezenlijken met de nodige nautische herinrichting.

Reactie gemeente

De opmerkingen ten aanzien van het beheer en eigendom zullen we ter verduidelijking opnemen in de NRD en we houden er rekening mee bij de verdere planvorming. Gezamenlijk met de nautische partners in het gebied zal ook gekeken worden naar de aanpassingen die gedaan moeten worden als gevolg van de aanleg van Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ.

4.1.10 Projectgebied

Het projectgebied in de ontwerp NRD is te beperkt om de impact van de Oostbrug op nautische veiligheid en mobiliteit volledig te beoordelen. De noodzakelijke aanpassingen voor de nautische herinrichting van het IJ reiken verder dan het plangebied.

Belangrijke punten:

- De impact op scheepvaartverkeer moet niet alleen lokaal, maar ook in relatie tot het bredere vaartraject worden beoordeeld, inclusief het Amsterdam-Rijnkanaal, het Buiten-IJ en de Oranjesluizen.
- Aanpassingen aan het Vessel Traffic Services (VTS)-gebied, zoals een walradarstation en herindeling van VTS-sectoren, zijn nodig maar nog niet uitgewerkt. Deze vallen buiten het projectgebied.

De ligging van de brug en doorvaartopeningen moet goed aansluiten op de vaarwegen naar de Oranjesluizen, Prins Willem-Alexandersluis en het Amsterdam-Rijnkanaal. Hierbij moet rekening worden gehouden met recreatievaart, beroepsvaart en versmallingen in het vaarwegprofiel

Reactie gemeente

Wij zullen ten aanzien van de nautische veiligheid en mobiliteit alle verkeerstromen in kaart brengen, niet alleen binnen het projectgebied, maar ook daarbuiten.

Inschatting is dat fysieke aanpassing op of rondom de brug nodig is voor aanpassing VTS sectoren. Binnen 1 sector moeten objecten vanuit 2 walradarstations zichtbaar zijn. Afhankelijk van de (nieuwe) begrenzingen kunnen nog meer ingrepen nodig zijn.

De brug en doorvaartopening moeten goed aansluiten op de vaarwegen naar de Oranjesluizen, de Prins Willem-Alexandersluis en het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK). Deze aansluitingen liggen buiten het plangebied. Bij het ARK moet rekening worden gehouden met een fietspad voor recreatievaart, extra ruimte in het vaarwegprofiel bij de monding voor wachtende beroepsvaart en de versmalling van het vaarwegprofiel bij de Amsterdamsebrug.

De vaarwegen worden goed op elkaar aangesloten, mogelijk dat er verkeerstekens of aanduidingen moeten worden aangepast die buiten het plangebied vallen. Bij de aansluiting op het ARK is rekening gehouden met de functies die genoemd zijn in bovenstaande paragraaf.

4.1.11 Oostbrug als onderdeel van het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam

De Oostbrug wordt in de ontwerp NRD gepresenteerd als onderdeel van het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam, een gezamenlijk project van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam en de gemeente Amsterdam. Dit plan maakt deel uit van het bredere programma Sprong over het IJ (SOIJ).

Rijkswaterstaat ziet het programma SOIJ echter als een onderdeel van het bredere Inrichtingsplan (IP), omdat niet alle maatregelen van het IP onder SOIJ vallen. Dit wordt bevestigd door een organogram in de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ, dat een andere indruk wekt over de regie en samenhang tussen programma's.

Daarnaast zijn in de ontwerp NRD de 5 criteria uit de beslisboom van de commissie D'Hooghe in andere bewoordingen overgenomen. Zo ontbreekt de eis dat de hellingen (aanbruggen) recht en niet te steil moeten zijn. Het is onduidelijk waarom hiervoor is gekozen.

Verder stelt de ontwerp NRD dat een tunnel volgens het beslismodel geen redelijk alternatief is. Dit betekent dat de Oostbrug moet voldoen aan de voorwaarden uit het beslismodel Genereus Verbonden. Het is echter niet duidelijk hoe hier in het vervolg aan wordt getoetst.

Reactie gemeente

Om te voorkomen dat er een verkeerde indruk wordt gewekt zullen we dit in de NRD aanpassen door de passage over Sprong over het IJ weg te laten.

Zoals in de NRD aan bod is gekomen zijn de criteria van de commissie D'Hooghe belangrijke kaders bij de verdere uitwerking van de Oostbrug en de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. Dit geldt ook voor de in 2022 vastgestelde Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ. Bij de keuzes die worden gemaakt in het vervolg zullen beide documenten een belangrijk kader zijn waaraan zal worden getoetst. Ook in het Omgevings-effectrapport en de wijziging Omgevingsplan zal dit aan de orde blijven en inzichtelijk worden gemaakt.

Het ontbreken van de eis dat de aanbruggen recht en niet te steil moeten zijn heeft geen specifieke reden en wil ook niet zeggen dat hier niet aan getoetst wordt.

4.1.12 Doelstellingen Oostbrug

In hoofdstuk 4.1 van de ontwerp NRD ontbreken doelstellingen voor de nautische herinrichting, verplaatsing van functies en extra ligplaatsen. RWS stelt voor deze toe te voegen of de huidige doelstellingen uit te breiden.

Reactie gemeente

Zie onze reactie bij 4.1.7 over de doelstellingen.

4.1.13 Trans European Network of Transportation (TEN-T)

TENT-T beleid

Het Europese TEN-T beleid wordt niet genoemd in de ontwerp NRD, terwijl dit relevant is voor de Oostbrug en de herinrichting van het Binnen-IJ. Het IJ maakt deel uit van de North Sea – Baltic en North Sea – Rhine – Mediterranean corridors en valt onder EU-verordening 2024/1679.
Deze vereist dat de goede navigatietoestand niet verslechtert. Op pagina 9 wordt het IJ wel aangeduid als Europese Hoofdvaarweg en Hoofdtransportas.

Reactie gemeente

Wij zullen het Europese TEN-T beleid als kader meenemen bij het OER en de verdere planvorming.

Vermelden referentievlak

Zorg dat er bij het vermelden van doorvaarthoogten en/of dieptes altijd duidelijk is ten opzichte van welk referentievlak de hoogte of diepte wordt vermeld.

Reactie gemeente

Wij zullen hiervoor zorgdragen.

Kosten-batenverhouding

Op pagina 16 staat: 'Ook de kosten-baten verhouding voor een Oostbrug als fietsbrug is zeer positief'. Dit wordt niet toegelicht, er wordt alleen een vergelijk gemaakt met een Oostbrug met OV.

Reactie gemeente

Het is gebruik om bij grote projecten als deze, ter ondersteuning van het besluitvormingsproces in de uitgangspuntenfase (fase 2 Nota van Uitgangspunten en voorkeursbesluit), een maatschappelijke kosten- en batenanalyse uit te voeren. Dat was de vorige fase van dit project. In die fase is dit in 2021, voorafgaand aan het voorkeursbesluit van februari 2022, ook gedaan, zowel voor Sprong over het IJ als geheel als, in de gevoeligheidsanalyse, voor de Oostbrug specifiek. Geconcludeerd is dat de baten-kostenverhouding van Sprong over het IJ als geheel 0,9 is. Op basis van enkele aanvullende gevoeligheidsanalyses (o.a. ander groei-scenario waarbij ook rekening wordt gehouden met de grote ontwikkelingen in Noord en met Haven-Stad en ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming van de zeecruise) komt de baten-kostenverhouding op een spreiding van 0,7 tot 1,2. In de geactualiseerde Nota van Uitgangspunten uit 2022 is opgenomen dat voor de Oostbrug specifiek deze baten- en kostenverhouding op 1,0 uitkwam.

Vergunningverlening RWS

Op pagina 21 van de ontwerp NRD wordt gesteld dat Rijkswaterstaat geen vergunning zal verlenen voor een brug met één beweegbaar deel vanwege de kwantitatieve risicoanalyse. Dit is onjuist. De werkelijke reden ligt in de

argumenten die in de daaropvolgende alinea worden genoemd. De kwantitatieve analyse van ORG bevestigt dat een brug met één val onveiliger is dan een brug met 2 vallen, zoals ook door nautische partijen wordt aangegeven.

Reactie gemeente

In de formulering bij de daaropvolgende alinea wordt in de eerste zin direct aangegeven dat er meer redenen zijn genoemd in de risicoanalyse dan het vernoemde botsgevaar wat voortkomt uit een brug met één val. Uit de gehele tekst wordt voldoende duidelijk wat de redenen zijn voor Rijkswaterstaat om geen vergunning te verlenen.

Beoordelingskader nautische mobiliteit

Op pagina 28 en 29 staat dat het beoordelingskader voor nautische mobiliteit alleen kwantitatief zal worden uitgevoerd. RWS verwacht echter dat dit niet volledig kwantitatief kan en dat er altijd een kwalitatieve analyse door nautische experts nodig zal zijn.

Reactie gemeente

Nautische veiligheid en vlotheid wordt ook kwalitatief onderzocht en heeft invloed op mobiliteit. We kunnen hier kwantitatief/kwalitatief van maken.

Status Kompaseiland

Op pagina 29 en 30 staat dat Kompaseiland een monument is. Klopt dit wel? En zo ja, wanneer heeft Kompaseiland een status als monument gekregen?

Reactie gemeente

Het Kompaseiland is geen monument. Wij begrijpen dat dit wel zo geïnterpreteerd kan worden uit de tekst van de ontwerp NRD. In de voorliggende definitieve NRD is deze tekst aangepast.

4.2 Provincie Noord-Holland

Dubbele brugopening

Provincie Noord-Holland geeft aan dat vanuit de havens de doorvaart van de beroepsvaart van belang is en hecht daarom waarde aan de dubbele brugopening waar Rijkswaterstaat op toeziet.

Reactie gemeente

Dit nemen we ter kennisgeving aan.

Milieunormen luchtkwaliteit

Er is aandacht voor de verschillende milieuaspecten en er wordt ook toegelicht hoe er getoetst gaat worden.
Wel vragen wij gezien de realisatie na 2030 om rekening te houden met de aanscherping van de wettelijke milieunormen voor luchtkwaliteit per 2030. Bijvoorbeeld door in het OER de nieuwe normstelling (en niet het huidige wettelijke kader) te verwerken in de vijfpuntschaal voor het beoordelen van de varianten.

Reactie gemeente

Het klopt dat de normering van lucht aangescherpt wordt. Er moet in de toekomst voldaan worden aan de WHO-normen (Europese wet- en regelgeving). Wij zullen dit gegeven meenemen bij het beoordelen van de varianten.

Steun aanleg fietsbrug

Provincie Noord-Holland steunt de aanleg van een fietsbrug als ontlasting voor de ponten en vanwege de geplande woningbouw in Amsterdam Noord. De brug versterkt het regionale fietsnetwerk, verbetert de bereikbaarheid van Amsterdam Oost, ontlast de binnenstad en het Centraal Station en sluit aan bij de regionale fietsstrategie. De huidige uitwerking voldoet aan deze uitgangspunten.

Reactie gemeente

Dit nemen we ter kennisgeving aan.

Belang recreatievaart

Wij wijzen erop dat de fietsbrug een nieuwe belemmering vormt voor recreatievaart op een belangrijke verbindingsroute tussen de Noordzee en de binnenwateren.
Deze belemmering geldt vooral voor zeilboten met een masthoogte van meer dan 12 meter. Dit komt boven op de bestaande wachttijden bij de Schellingwouderbrug en de Oranjesluizen. Het belang van deze schepen voor civiele havens rond het IJsselmeer wordt niet genoemd in de NRD.

Reactie gemeente

In het onderzoek naar een haalbaar bedienconcept voor de beweegbare bruggen wordt het belang van recreatievaart meegenomen. De fietsbrug vormt inderdaad een belemmering, die mogelijk wachttijden voor de recreatievaart veroorzaakt. In de verdere uitwerking van het bedienregime wordt gestreefd naar een blauwe golf, dat wil zeggen dat de hoge scheepvaart zonder extra oponthoud de Oostbrug, Oranjesluizen en Schellingwouderbrug kan passeren. Dit kan worden bereikt door de openingstijden van de verschillende objecten goed op elkaar af te stemmen.

Werkzaamheden en aanvoer via het water

Bij de aanleg van een brug wordt geadviseerd om werkzaamheden en aanvoer via het water te doen. Dit vermindert schade aan infrastructuur, milieubelasting en overlast, in lijn met duurzaamheidsbeleid van de regio, VRA en de gemeente Amsterdam.

Reactie gemeente

Zowel het project zelf als de locatie maken het zeer voor de hand liggend om maximaal gebruik te maken van bouwtransport via het water. De Oostbrug bevat grote bouwonderdelen, zoals een hoofdoverspanning en/of brugliggers van de aanbruggen. Deze onderdelen zijn te groot en te zwaar om over land te vervoeren. Het feit dat de Oostbrug vrijwel volledig boven water ligt, maakt het streven om de bouwlogistiek maximaal vanaf water uit te voeren zeer aannemelijk. Een ander belangrijk feit waarom we streven naar maximaal bouwen vanaf het water is dat op het moment dat de uitvoering van de Oostbrug begint, het zeer waarschijnlijk is dat ook het beleid van de gemeente Amsterdam transport vanaf het water stimuleert of zal verplichten. Dit zal ook het steeds drukker wordende verkeer in de stad ontlasten en zorgen voor minder hinder voor de direct omwonenden.

4.3 Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA) adviseert over ruimtelijke ontwikkelingen vanuit hun taak om incidenten en crises te voorkomen, beperken en bestrijden. Hun reactie is gebaseerd op het beleidsplan van de VrAA, waarin de grootste veiligheidsrisico's voor de regio zijn benoemd. De reactie richt zich op relevante veiligheidsthema's voor de Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ.

Reactie gemeente

Het is fijn dat de VrAA mee leest en adviseert op relevante veiligheidsthema's.

Hulpdiensten

De VrAA benadrukt het belang van goede bereikbaarheid voor hulpdiensten bij de Oostbrug. Ze vragen aandacht voor de praktische uitwerking, zoals het draagvermogen van de brug, de breedte, bochten en constructies. Hulpdiensten moeten incidenten op de brug altijd kunnen bereiken, ook bij drukte, evenementen of verkeersomleidingen. Daarnaast moet de bereikbaarheid over water gewaarborgd blijven, zodat scheepvaart op wachtplaatsen toegankelijk is voor hulpdienstvaartuigen.

Reactie gemeente

Er heeft afstemming plaatsgevonden met de brandweer Amsterdam Amstelland. In overleg zijn scenario's bepaald die kunnen optreden bij een gevraagde inzet op de Oostbrug. Hiermee wordt zowel qua ruimtebeslag op de brug als belastingen rekening gehouden met deze inzet. Deze afspraken zijn doorvertaald naar eisen die gelden voor de Oostbrug. Bij evenementen en verkeersomleidingen zal in de toekomst ook rekening worden gehouden met de inzet van de nood- en hulpdiensten op de Oostbrug via het reguliere Coördinatiestelsel Werken aan de Weg (WIOR).

Klimaatadaptatie

Wij constateren dat binnen het OER te beperkt aandacht is voor het onderwerp klimaatadaptatie. Wij achten het van belang dat de extreemweerscenario's die kunnen optreden voldoende worden meegenomen. Dit betreft zowel droogte en hitte als extreme neerslag en hoogwater. Daarbij is het relevant om niet alleen afzonderlijke klimaateffecten te beschouwen, maar ook de mogelijke samenloop van extreme weersomstandigheden en uitval van vitale voorzieningen.

Reactie gemeente

Het thema duurzaamheid wordt binnen de Oostbrug, in lijn met het Amsterdamse beleid van 'Duurzaam, tenzij' opgebouwd uit de volgende thema's:

- Circulariteit
- Energie
- Biodiversiteit
- Klimaatadaptatie
- Emissieloos werken
- Ondergrond

Binnen alle thema's voldoen we minimaal aan de gestelde landelijke eisen, maar in veel gevallen is er de ambitie om (veel) meer te doen. Voor de verschillende thema's zijn al quickscans uitgevoerd om kansen en risico's in kaart te brengen. Ook zijn er kansenkaarten opgesteld voor de 4 hoofdthema's (circulariteit, energie, biodiversiteit en klimaatadaptatie). Droogte en hitte zijn daarbij geborgd in het thema klimaatadaptatie, en energie en emissieloos werken zorgen dat we zo goed mogelijk aansluiten bij de energietransitie, zowel in de bouwfase als in de gebruiksfase. Aanvullend maken we gebruik van het thema duurzame mobiliteit, omdat dit een van de belangrijkste redenen voor de brug is. Voor alle thema's

geldt dat het uitgangspunt voor de brug is dat deze ten minste voldoet aan de duurzaamheidsambities van het Rijk, de regio en de gemeente.

Risico's door droogte

Droogte kan zorgen voor lagere waterstanden en smallere vaarwegen. Dat vergroot de kans op incidenten en bemoeilijkt de bereikbaarheid van incidentlocaties over water. Daarnaast kan extreme droogte leiden tot verzakking van de brug. Het is belangrijk om deze risico's in kaart te brengen en mee te nemen in bodemanalyses. Samenwerking met Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam en bodemexperts wordt geadviseerd om de gevolgen van droogte voor vaarwegen en de brugconstructie te beoordelen.

Reactie gemeente

Dit wordt kwalitatief meegenomen.

Hitte

Hitte kan ervoor zorgen dat beweegbare brugdelen uitzetten, waardoor ze mogelijk niet goed openen of sluiten. Dit kan gevolgen hebben voor de veiligheid en bereikbaarheid van de brug, vooral als beide delen gelijktijdig geopend zijn en niet meer sluiten. Het wordt aanbevolen om te onderzoeken of gefaseerde bediening van de brugdelen kan zorgen voor een veiligere en robuustere werking bij extreme hitte.

Reactie gemeente

De uitzetting/inkrimping door de mogelijke temperatuurgradiënt van de (stalen) vallen is een onderdeel in de uitwerking van het ontwerp van de beweegbare bruggen, waarbij wordt voorkomen dat het stalen val vast kan komt te zitten door uitzetting. Ook hitte op de brug en het effect op fietsers/voetgangers wordt onderzocht.

Vooralsnog wordt het gelijktijdig bedienen van de beweegbare bruggen uitgesloten in het bedienconcept en niet verder onderzocht.

Waterpeil

Extreme neerslag en hoogwater kunnen zorgen voor hogere waterstanden op het IJ, waardoor de doorvaarthoogte onder de brug afneemt. Het is belangrijk om samen met waterschappen en Rijkswaterstaat te beoordelen of toekomstige waterstanden een aanpassing van het hoogwaterpeil vereisen. Daarnaast kan langdurige stroomuitval de brugbediening en waterregulatiesystemen, zoals gemalen en spuisluizen, verstoren. Dit kan het waterpeil verder laten stijgen. Het wordt aanbevolen om ook met dit scenario rekening te houden.

Reactie gemeente

Dit wordt kwalitatief meegenomen. Er wordt beoordeeld of het peilbeheer voor de komende 100 jaar hetzelfde blijft of hoe het kan worden aangepast in verband met de klimaatverandering. Het IJ lijkt goed op orde. In verband met de klimaatverandering is het goed om te beoordelen of het peilbeheer ook toekomstvast is.

Emissieloos bouwen

In het OER worden de effecten van de aanlegfase onderzocht. Gezien de ambitie om broeikasgasuitstoot te verminderen, wordt emissieloze bouw aanbevolen.
Om risico's en hinder te beperken, wordt geadviseerd energieopslagsystemen en aggregaten veilig te plaatsen, met goede ventilatie, koeling, detectiesystemen en bescherming tegen weersomstandigheden. Zorg dat deze systemen bereikbaar zijn voor hulpdiensten.

Reactie gemeente

De gemeente Amsterdam heeft duurzaamheidsambities. Deze volgen de landelijke ambities, maar zijn over het algemeen ambitieuzer. Met het verstrijken van de tijd worden deze ambities hoger. Op het moment dat de aanlegfase begint, wordt zoveel mogelijk voldaan aan deze duurzaamheidsambities. Deze ambities vertalen zich naar een ontwerp wat maximaal duurzaam moet zijn.
Ook in de aanlegfase wordt maximaal ingezet op emissieloos bouwen. Om te zorgen dat er tegen die tijd emissieloos gebouwd kan worden, worden nu al maatregelen genomen. Er is bijvoorbeeld aandacht om te zorgen voor voldoende stroomaansluitingen voor de bouwfase. Daarbij worden toekomstige bouwers via eisen in een contract verplicht om een groot deel van hun materieel emissieloos te laten zijn. Alle voorzieningen die horen bij emissieloos werken, zoals energieopslag, worden veilig uitgevoerd. Daar zal onder andere via Veiligheid en Gezondheid plannen op worden toegezien. Ook het bevoegd gezag, de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en hun adviseur brandweer Amsterdam Amstelland zal hierop toezien. Het voorbehoud dat bij de Oostbrug geplaatst moet worden is dat de omvang van brug en de onderdelen van dusdanig aard zijn dat niet voor elk onderdeel ook materieel bestaat wat emissieloos is.

Externe veiligheid

VrAA onderschrijft de aandacht voor externe veiligheid binnen het OER. Omdat de Oostbrug in de toekomst meer mensen dichter bij een risicogebied brengt, is het belangrijk om aandacht te hebben voor de hieruit volgende veiligheidsvraagstukken. Daarbij is het ook belangrijk om aandacht te hebben voor de zelfredzaamheid van de gebruikers van de brug in het geval van incidenten.

Reactie gemeente

Externe veiligheid is inderdaad een belangrijk onderwerp dat belicht wordt in het OER. Daarbij zal zelfredzaamheid ook zeker aan de orde komen.

4.4 Centraal Nautisch Beheer

Nevengeul en hellingspercentage

Het Centraal Nautisch Beheer (CNB) kan niet instemmen met 2 aspecten van de ontwerp NRD Oostbrug, vanwege zorgen over de veilige scheepvaart. Ten eerste is het onwenselijk te onderzoeken om de nevengeul smaller te maken dan de 35 meter, dat in het referentieontwerp is opgenomen. Deze breedte is essentieel voor een veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. In expertsessies is in 2025 onder leiding van Alexander D'Hooghe vastgesteld dat een nevengeul van 35 meter goed inpasbaar is, waardoor het onderzoeken van een smallere geul onnodig lijkt.

CNB acht een nevengeul van 35 meter noodzakelijk voor een veilige afwikkeling van al het scheepvaartverkeer dat gebruik moet maken van een brugopening. Daarnaast wordt bij het ontwerp van de Oostbrug mogelijk gebruik gemaakt van een lager hellingspercentage dan eerder als haalbaar werd beschouwd. Dit vergroot de benodigde nautische ruimte en brengt het referentiemodel van de brug in gevaar. Het CNB benadrukt daarom het belang van het vasthouden aan een breedte van 35 meter voor de nevengeul om de nautische veiligheid te waarborgen.

Reactie gemeente

Zie hiervoor de reactie op het advies van RWS onder 4.1.6 over de keuze voor het onderzoek naar versmalling van de nevengeul.

Het gemiddelde hellingspercentage van de aanbrug mag niet meer dan 2,7% zijn. Bij voorkeur is dit een stuk lager om de brug aantrekkelijker te maken voor fietsverkeer.

Open oplossing

Het CNB vindt de open oplossing, zoals het plaatsen van palen met radarreflectoren, onwenselijk. Dit past niet bij de gedeelde wens om een samenhangend en veilig vaarweg-beeld te creëren, zoals geadviseerd door commissie D'Hooghe. Het CNB pleit voor een strekdam met vinger-pieren, die zorgt voor een duidelijke scheiding tussen de hoofdvaarweg en wachtplaatsen en bijdraagt aan een voorspelbare en veilige vaarweg.

Reactie gemeente

Zie hiervoor de reactie op het advies van RWS onder 4.1.2 over de open oplossing.

4.5 Port of Amsterdam

Port of Amsterdam (PoA) stemt grotendeels in met de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oostbrug. Deze instemming is gebaseerd op het adviesrapport Genereus Verbonden van de commissie D'Hooghe uit 2020, dat in 2025 is herbevestigd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeente Amsterdam. PoA werkt op basis van dit rapport constructief mee aan oplossingen voor nautische en ruimtelijke vraagstukken.

Reactie gemeente

We zijn blij met de reactie van Port of Amsterdam. Het is fijn dat we constructief door kunnen met de plannen.

Meewerking PoA

De voorlopige oplossingen in paragraaf 4.3 voor de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ zijn mede gebaseerd op de extra ruimte door de verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam en het gebruik van de Veemkade voor riviercruiseschepen. Hierdoor kan Port of Amsterdam blijven meewerken aan ruimtelijke oplossingen ten behoeve van de scheepvaart voor de Oostbrug binnen het Inrichtingsplan.

Reactie gemeente

Dit nemen we ter kennisname aan.

Verplaatsing PTA

Hoewel het projectgebied in het ontwerp beperkt is gedefinieerd, wordt erkend dat het effectgebied veel groter is. De brug maakt deel uit van een breder pakket aan maatregelen uit Genereus Verbonden, waaronder de verplaatsing en het behoud van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). PoA verwacht dat deze verplaatsing een volwaardige plek krijgt in de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Omgevingseffectrapport.

Reactie gemeente

Voor zover er een raakvlak is met het project Oostbrug en de nautische inrichting van het Oostelijk Binnen-IJ wordt er rekening gehouden met de PTA.

Versmalling nevengeulen

PoA onderschrijft de zienswijze van Centraal Nautisch Beheer over de eventuele versmalling van de nevengeulen en over de open oplossingsrichting voor een eenduidige, veilige en voorspelbare inrichting van de vaarweg. Deze zijn ook voor PoA niet gewenst. Dit vanuit het oogpunt van een veilige scheepvaart op het Binnen-IJ.

Reactie gemeente

Zie hiervoor de reactie op het advies van RWS onder 4.1.6 over de nevengeul en onder 4.1.2 over de open oplossing.

4.6 Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG)

Alternatievenonderzoek

ODNZKG geeft aan dat het bij milieueffectrapportages vereist is een alternatievenonderzoek te doen waarin milieueffecten worden vergeleken. De NRD is echter zeer specifiek over de locatie en bevat nauwelijks een alternatievenvergelijking. Dit roept twijfels op of voldoende alternatieven zijn onderzocht en of de MER in deze vorm door de Commissie mer wordt goedgekeurd. Het wordt geadviseerd dit nader uit te werken. Zij vraagt als specifiek de keuze van de commissie D'Hooghe nader te motiveren. Zij wijst er ook op dat de Commissie mer de varianten als onvoldoende zal zien.

Reactie gemeente

Het klopt dat het belangrijk is om goed te onderbouwen welke keuzes gemaakt zijn en waarom die geen onderwerp meer zijn in het OER. Om deze reden wordt hier in hoofdstuk 3 van de NRD uitgebreid bij stilgestaan. Dit zullen we in het Omgevingseffectrapport ook doen. De Commissie mer is hier in haar advies ook op ingegaan en adviseert om de voorgeschiedenis en de eerdere keuzes die zijn gemaakt ten aanzien van andere alternatieven goed in beeld te brengen en hierbij te laten zien hoe leefomgevingsaspecten een rol hebben gespeeld.

Omgevingswet

Door de invoering van de Omgevingswet is het stelsel van de Wabo vervallen. Gemeenten moeten alle bestemmingsplannen omzetten in één omgevingsplan. De Omgevingswet vervangt de oude bestemmingsplannen echter niet direct, zoals in paragraaf 1.2 staat aangegeven.

Reactie gemeente

Het klopt dat de gemeente alle bestemmingsplannen moet gaan omzetten in een omgevingsplan. Tot die tijd vallen alle geldende bestemmingsplannen wel onder het omgevingsplan van rechtswege.

Mer-plicht

Wij willen erop wijzen dat voor het aanpassen van een haven (J5 bijlage V Omgevingsbesluit), een weg (J1, J2, J3 bijlage V Omgevingsbesluit), verdiepen van een vaargeul (J4 bijlage V Omgevingsbesluit), mogelijk een mer-plicht kan gelden. Voor het verdiepen van een vaargeul is hoogstwaarschijnlijk een ontgrondingenvergunning noodzakelijk. Wij adviseren dit nader te onderzoeken.

Reactie gemeente

Wij gaan op dit moment niet uit van een mer-plicht en zien vooral mer beoordelingsplichten. We kiezen er desondanks voor om een milieueffectrapport op te stellen. Wij onderzoeken of het verdiepen van de vaargeul leidt tot een ontgrondingsvergunning.

Rol ODNZKG

In paragraaf 2.4 is de rol van de ODNZKG niet benoemd. De ODNZKG behandelt namens het college van B&W van Amsterdam aanvragen voor omgevingsvergunningen. Voor specifieke vergunningen, zoals die voor flora- en fauna-activiteiten, is het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland bevoegd gezag.

Reactie gemeente

Wij zullen de NRD hierop aan vullen.

Hoeveelheid wachtplaatsen

De NRD vermeldt dat de brug 12,5 meter hoog wordt, maar het is onduidelijk welke schepen eronderdoor kunnen varen. Als veel schepen niet passen, moet worden onderzocht hoe vaak de brug open moet, wat de gevolgen zijn voor het verkeer en of de brug haar doel dan nog bereikt. Het advies is om deze punten verder uit te werken.

Er wordt geadviseerd om de hoeveelheid wachtplaatsen voor schepen verder uit te werken: hoeveel zijn er nu, hoeveel komen erbij, worden deze op een andere locatie gerealiseerd? Daarnaast moet in het omgevingsplan worden vastgelegd welke schepen hier mogen wachten en hoe lang. Dit kan milieugevolgen hebben, die moeten worden meegenomen in het kader van het OER. Ook kunnen wachtplaatsen gevolgen hebben voor de bodem en externe veiligheid, afhankelijk van de schepen. Onderzoek naar deze aspecten wordt aanbevolen.

Reactie gemeente

Al deze onderwerpen (de brughoogte, het type schepen, de wachtplaatsen en het brugopeningsconcept) zijn onderwerp van studie. Ook de omgevingseffecten zullen in beeld gebracht worden.

Andere ontwikkelingen

In paragraaf 3.6 is het onduidelijk is of naast de genoemde ontwikkelingen nog andere autonome ontwikkelingen van belang zijn, waar bijvoorbeeld al een planologisch kader voor is vastgesteld. Wij adviseren dit mee te nemen in de verdere planvorming wanneer dit het geval is.

Reactie gemeente

Wij zullen alle voor het project relevante autonome ontwikkelingen meenemen

Ketjen

Het bedrijf Ketjen is een aandachtspunt voor de ontwikkeling in het kader van onder andere milieu en externe veiligheid. Ons advies is om hier dieper op in te gaan bij de verdere uitwerking van de plannen.

Reactie gemeente

Wij gaan dit meenemen in ons onderzoek en onze beoordeling.

Vaststellingsovereenkomst

In de NRD wordt aangegeven dat de gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam en de bewoners aan de Surinamekade in 2016 een Vaststellingsovereenkomst hebben gesloten over de aanleg binnenvaart Surinamekade. Ons advies is om op te nemen hoe deze ontwikkeling zich verhoudt tot deze Vaststellingsovereenkomst.

Reactie gemeente

De Vaststellingsovereenkomst is ook in de inspraakreacties van omwonenden een belangrijk onderwerp. In de concept NRD is de Vaststellingsovereenkomst als een raakvlak beschreven. Vanwege het belang van de Vaststellingsovereenkomst, die ook door het college is erkend, krijgt deze in de NRD een meer prominente rol. In paragraaf 3.6.1 is hier verder op ingegaan.

OV over de brug

Onder het kopje HOV ZaanIJ wordt ingegaan op het openbaar vervoer. Er gaat echter geen OV over de brug volgens paragraaf 5.1. Wij adviseren om dit onderdeel nader te verduidelijken.

Reactie gemeente

HOV ZaanIJ is een raakvlakproject waar het project Oostbrug rekening mee moet houden bij de verdere uitwerking. Dit staat los van het gegeven dat er niet is gekozen om OV over de brug als variant op te nemen.

Uitwerking bereikbaarheid hulpdiensten

In paragraaf 5.1 is beschreven dat de brug ook beschikbaar is voor nood- en hulpdiensten. ODNZKG adviseert dit verder uit te werken.

Reactie gemeente

Wij nemen dit mee. Zie daarvoor de reactie op het advies van de VrAA hierover in hoofdstuk 4.3.

Alternatieven

In paragraaf 5.1 wordt aangegeven dat er 2 varianten worden onderzocht. Als dit de enige alternatieven zijn waarvoor milieueffecten worden vergeleken is de kans aanwezig dat de Commissie mer van mening is dat er onvoldoende alternatievenonderzoek heeft plaatsgevonden.

Reactie gemeente

De Commissie mer heeft over de concept NRD geadviseerd. Hierbij heeft de commissie aangegeven de gekozen insteek zoals verwoord in de NRD goed te kunnen volgen. Dit is weliswaar nog geen advies over het OER, maar geeft wel richting of met de beschrijving van de alternatieven kan worden volstaan. In het OER wordt zorgvuldig beschreven welke eerdere alternatieven zijn afgevallen en waarom.

Alternatievenonderzoek ligplaatsen

Uit paragraaf 5.2 wordt niet duidelijk welke alternatieven er worden onderzocht voor de voorziening die nodig is voor de bereikbaarheid en veiligheid van de ligplaatsen.

Reactie gemeente

De bereikbaarheid en veiligheid van de ligplaatsen vallen binnen de functie van de inrichting vaarweg. Meer hierover is te lezen in de reactie op het advies van RWS onder 4.1.2 en 4.1.3.

Tijdelijke oplossing zeecruise

In de NRD wordt aangegeven dat de zeecruise in de toekomst verplaatst wordt. De impact voor de wachtplaatsen van de Oostbrug moeten worden onderzocht. ODNZKG is benieuwd naar de tijdelijke oplossing die hiervoor moeten worden gerealiseerd en hoe geborgd in het omgevingsplan.

Reactie gemeente

Een eventuele tijdelijke oplossing zal zich richten op het rekening houden met het ruimtebeslag van de draaicirkel in relatie tot de wachtplaatsen ten westen van de brug die in elkaars vaarwater liggen.

Ontgrondingsvergunning
ODNZKG geeft aan dat mogelijk een ontgrondingsvergunning noodzakelijk is voor het afgraven van Kompaseiland en adviseert dit te onderzoeken.

Reactie gemeente

Wij zullen dit goed meenemen bij de afweging van de varianten voor ligplaatsen en de eventuele sloop van Kompaseiland.

Beoordelingskader aanlegfase
Hoofdstuk 6 bevat zowel een paragraaf over de omgevingseffecten in de gebruiksfase als in de aanlegfase. In de gebruiksfase wordt echter ook verwezen naar effecten uit de aanlegfase, terwijl de toelichting op de aanlegfase summier blijft. Het advies is om voor de aanlegfase een apart beoordelingskader toe te voegen, bijvoorbeeld in de vorm van een tabel met relevante thema's, zoals in tabel 1 voor de gebruiksfase. Dit maakt het hoofdstuk overzichtelijker en voorkomt overlap tussen de fases.

Reactie gemeente

Bij het opstellen van het OER gaan we overwegen of we dit met een apart beoordelingskader kunnen gaan uitvoeren of dat we dit op een andere wijze in beeld gaan brengen.

Normstelling en toetsingskaders
ODNZKG mist in hoofdstuk 6 nog een verdere uitwerking van de normstelling en toetsingskaders en hoe de milieueffecten worden onderzocht. Daarnaast mist zij onderzoek naar verzachtende maatregelen, de referentiesituatie, autonome ontwikkelingen en sociale en economische aspecten.
Het wordt geadviseerd om deze onderdelen toe te voegen.

Zij adviseert daarbij om de onderwerpen ecologie, mobiliteit, landschap en cultuurhistorie, geluid en externe veiligheid goed oog te hebben voor de wetgeving, kaders vanuit de provincie en met name voor de stikstof de meest recente jurisprudentie.

Reactie gemeente

Op basis van de NRD worden de uitgangspunten voor de onderzoeken voor het OER verder uitgewerkt. Hierbij gaan we ook nader in op de wettelijke kaders en relevante beleidskaders. De uitgangspunten worden naar aanleiding van de inspraakreacties verder aangevuld en worden ook gedeeld met de ODNZKG als een van de bevoegde gezagen zodat daarop kan worden geadviseerd.

Rijksbeleid en Provinciaal beleid
Tevens wijst ODNZKG erop dat in de NRD wordt ingegaan op beleid binnen de gemeente. Hier ontbreekt het Rijksbeleid en Provinciaal beleid.

Reactie gemeente

Wij zullen hierop in gaan in het OER en wijziging van het omgevingsplan.

Verschillende bouwtechnieken
Voor de aanlegfase adviseert de ODNZKG om verschillende bouwtechnieken voor de aanleg van de brug te onderzoeken, met speciale aandacht voor de oergeul.
De omgevingseffecten van deze alternatieven moeten worden meegenomen, aangezien dit aspect in de NRD nog niet nadrukkelijk is benoemd, maar wel van belang is. Een voorbeeld is het gebruik van verschillende heitechnieken voor de fundering, zoals boren in plaats van heien. Voor de aanleg van de fundering op het water zijn er ook alternatieve technieken, zoals het plaatsen van damwanden en het wegpompen van water, het realiseren van een bouwkuip door onderwaterbeton te storten, of het af laten zinken van brugfunderingen. De omgevingseffecten van deze technieken moeten worden onderzocht en in kaart worden gebracht.

Reactie gemeente

Wij zijn ons er terdege van bewust dat de omvang en de locatie van de Oostbrug het noodzakelijk maken om vroegtijdig in de ontwerpfase al nadrukkelijk naar de manier van bouwen te kijken. Dat vindt momenteel en ook in de vervolgfases plaats. Hierin nemen wij zoveel mogelijk alle geldende eisen en wensen van stakeholders mee. Waaronder ook zeer zeker de omgevingseffecten van deze bouwtechnieken. Wanneer wij in vervolgfasen tot meer concrete invulling van deze bouwtechnieken komen, zullen wij deze ook zeker, vooruitlopend op een aanvraag omgevingsvergunning, met de ODNZKG verkennen. Zo gaan we samen na dat we in de voorgestelde bouwtechnieken ook de voorwaarden en eventuele beleidsruimte meenemen.

4.7 Commissie mer

De NRD is de onderzoeksagenda voor het OER. De commissie heeft veel waardering voor de kwaliteit ervan. De NRD gaat bondig, navolgbaar en zorgvuldig in op de voorgeschiedenis en de keuzes die al gemaakt zijn.

Tegelijkertijd laat de NRD duidelijk zien dat de reikwijdte van het onderzoek beperkt is. Veel vooronderzoek is al gedaan en ook zijn al eerder belangrijke, strategische keuzes gemaakt. Dit geldt bijvoorbeeld voor het tracé, de keuze tussen een brug of tunnel, en de keuze tussen wel of geen

openbaar vervoer op de brug. Voor dergelijke keuzes is geen milieueffectrapport (MER) opgesteld, bijvoorbeeld op het niveau van een mobiliteitsplan of omgevingsvisie. Hoe eerder in de strategische planvorming milieueffecten worden meegewogen, hoe meer opties en optimalisaties in beeld komen en hoe beter onderbouwd de keuzes kunnen worden. Nu zijn strategische keuzes gemaakt, waar het leef-omgevingsbelang niet navolgbaar is meegewogen. Daarnaast is het project afgebakend tot alleen de brug, waardoor inrichtingsmaatregelen om de brug aan te sluiten op het wegennetwerk en die direct met de brug te maken hebben, en alternatieve oplossingen daarvoor, mogelijk niet in beeld komen.

Het OER moet in ieder geval voldoen aan de wettelijke inhoudsvereisten voor een MER. De gemeente heeft in de NRD beschreven hoe ze invulling wil geven aan deze inhoudsvereisten.

Aanvullend op of afwijkend van de NRD beschouwt de commissie de volgende punten als essentiële informatie in het OER:

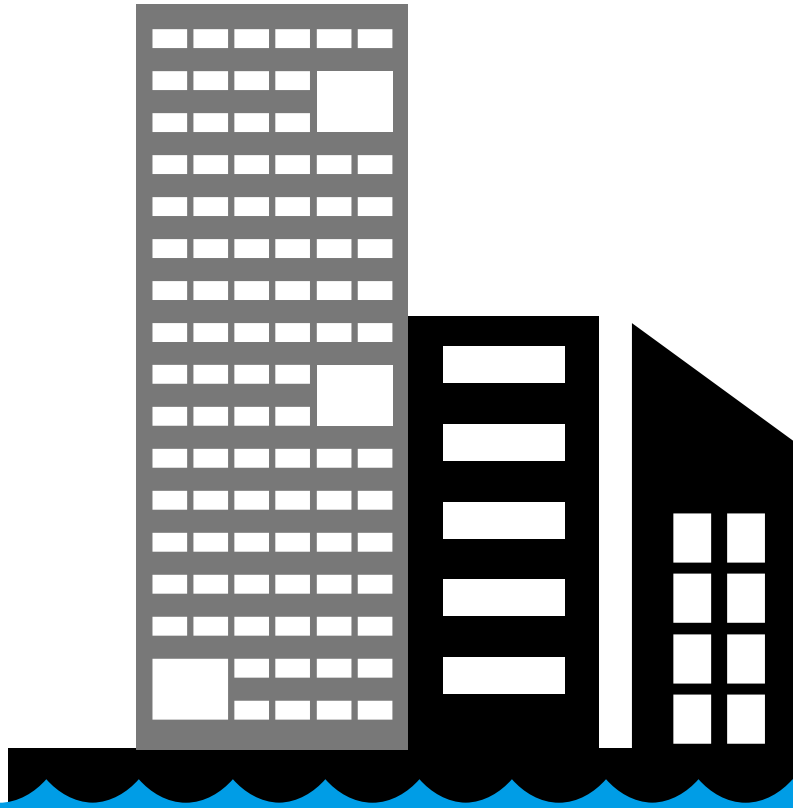
- Beschrijf de samenhang met andere plannen. Andere plannen en projecten hebben effect op het gebruik van de brug (zoals de Westbrug, de herinrichting van het Azartplein en woningbouwprojecten). Breng deze in beeld en beschrijf het effect op de brug en vice versa.
- Breng de effecten in beeld van maatregelen in het gebied waar de brug aan land komt. Het project houdt nu op waar de brug aan land komt. Net daarbuiten is bijvoorbeeld aan de zuidzijde vanwege de Oostbrug een nieuwe weg- en tramspoorinrichting nodig. Hier treden de meeste effecten op en hier liggen ook de grootste mogelijkheden om milieueffecten te voorkomen of verminderen. Deze herinrichtingen zijn onlosmakelijk met het project verbonden.
- Kies het studiegebied voldoende groot. De effecten van de brug treden in een groot gebied op in de stad. Stem hier per milieuonderwerp de grootte van het studiegebied op af.
- Breng de spanning tussen doelen in beeld. De gemeente heeft doelen voor weg- én waterverkeer. Deze kunnen strijdig zijn. Laat goed zien welke spanning daartussen is en welke keuzes daarin voorliggen.
- Geef aan welke keuzes voorafgaand aan de NRD zijn gemaakt. Het gaat om de keuzes voor een brug als verbinding, het tracé, het ontwerp en het gebruik. Onderbouw de keuzes en geef aan in hoeverre het leefomgevingsbelang hierbij een rol heeft gespeeld.
- Werk varianten uit voor het brugopeningsregime van de beweegbare bruggen. Een belangrijk doel van de Oostbrug is dat deze voor bruggebruikers veilig, comfortabel en snel is. Dit doel kan, zeker in de zomer, onder druk komen te staan. Dit komt doordat de beweegbare delen van de brug vaak en lang open moeten staan om scheepvaart met hoge masten door te laten varen. Onderzoek alternatieve brugopeningsregimes die de hinder voor fietsers en voetgangers beperken en bijdragen aan een veilige, comfortabele en snelle brugverbinding.

Reactie gemeente

Wij verwelkomen het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer). Dit omdat het nog op te stellen OER er beter van wordt en het advies bijdraagt aan de kwaliteit van de informatie die nodig is voor de besluitvorming voor de Oostbrug en nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ.

De volledige tekst van het door de Commissie mer opgestelde advies over de reikwijdte en het detailniveau van de informatie in het op te stellen OER is te downloaden op: commissiemer.nl/advies/project-oostbrug-gemeente-amsterdam/

Wij onderschrijven het advies van de Commissie mer over de reikwijdte en het detailniveau van de informatie in het op te stellen OER. Wij nemen het advies dan ook over.





5 Adviezen stadsdelen

5.1 Stadsdeel Noord

Als dagelijks bestuur van stadsdeel Noord (DB Noord) zijn we blij met de plannen voor de Oostbrug en met de stappen die nu middels de ontwerp NRD worden gezet. We zien de brug als een belangrijke en broodnodige verbetering van de bereikbaarheid van beide kanten van het IJ. Ook is het een kans om kwaliteit toe te voegen aan de openbare ruimte.

Reactie gemeente

We zijn blij met de reactie van het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord. Het is fijn om te weten dat het stadsdeel achter de ingeslagen weg staat.

Inrichting en kwaliteit openbare ruimte

Het DB Noord geeft enkele punten mee over de manier waarop de brug en haar aanlandingen functioneren als onderdeel van de stad, het dagelijks gebruik van de brug en de (verkeers)veiligheid. Samen met de stadsdeelcommissie Noord benadrukt het DB Noord dat zij de volgende punten graag terug zouden zien in de NRD en in de toetsingscriteria voor de verschillende varianten van de Oostbrug:

Sociale en ruimtelijke kwaliteit rondom aanlanding in Noord: Het DB Noord vindt het belangrijk dat de brug logisch onderdeel wordt van het gebied. De brug moet aansluiten bij hoe bewoners en bezoekers zich hier bewegen en verblijven, met een openbare ruimte die aantrekkelijk is als verblijfs- en ontmoetingsplek voor verschillende groepen. Daarom adviseren we om de inrichting en kwaliteit van de openbare ruimte rond de aanlanding als volwaardig beoordelingscriterium op te nemen en bewoners hierbij te betrekken. Concreet, denken we hierbij aan criteria hoe elke variant bijdraagt aan de sociale veiligheid (bijvoorbeeld zichtlijnen of zichtbare ontmoetingsplekken) of sport en beweging (bijvoorbeeld een mogelijkheid voor inpassing van hardlooproutes of ruimte voor urban sports).

Reactie gemeente

Dit beeld wordt gedeeld. De brug is meer dan puur een verbinding voor fietsers. Ook de meerwaarde voor voetgangers en recreatie is een onderdeel van de ontwerpopgave. Deze onderwerpen worden in samenhang ontworpen en beschouwd voor zowel de brug als de aanlandingsgebieden. Thema's ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit, gezondheid (beweging) en sociale veiligheid worden meegenomen in het OER.

Beleving en comfort van de brug

Het DB Noord ziet dat de beleving van de brug zelf in de huidige stukken nog beperkt aandacht krijgt. Aspecten als zichtlijnen, wind, breedte, hellingspercentage, veiligheid en het gevoel van comfort tijdens het oversteken bepalen in hoge mate hoe de brug wordt ervaren. We adviseren om hier meer aandacht aan te geven. De Oostbrug is namelijk niet alleen een functionele verbinding, maar ook een dagelijkse ervaring voor duizenden gebruikers.

Reactie gemeente

De genoemde onderwerpen zijn essentieel voor een goede beleving en gebruik van de brug en zijn leidend voor het ontwerp van de brug. Dit wordt ook meegenomen als ontwerpcriteria. Met name het effect van de brug op wind, veiligheid en zicht zal onderzocht worden in het OER. Maar ook het effect van het hellingspercentage en de breedte en de veiligheid op en rondom de brug zal kwalitatief beschreven worden.

Toegankelijkheid

Fietsbaarheid, toegankelijkheid en gebruiksgemak voor alle doelgroepen. Voor Noord staat vast dat de brug toegankelijk en gebruiksvriendelijk moet zijn voor alle doelgroepen. Specifiek voor de fietser komt dit neer op fietsbare hellingspercentages en bochten die logisch en intuïtief zijn. Ook moet een scootmobiel of een beladen bakfiets gebruik kunnen maken van de brug. Voor voetgangers – en met name voor kwetsbare gebruikers, zoals ouderen of mindervaliden – moet er sprake zijn van een comfortabel hellingspercentage en voldoende windcomfort. Deze aspecten zien we in de toetsingscriteria momenteel nog onvoldoende terug.

Reactie gemeente

Het hellingspercentage en de breedte van de brug zijn de afgelopen tijd door het projectteam al uitvoerig onderzocht in het uitwerken van de verschillende mogelijke alignementen. Hiervoor wordt een kader opgesteld wat richting geeft aan de verdere uitwerking. Dit kader wordt getoetst. Hetzelfde geldt voor windcomfort. We gaan kwalitatief onderzoek doen naar wat er nodig is om de brug voldoende comfortabel te maken voor alle gebruikers.

Toekomstbestendigheid

Er wordt een bandbreedte gehanteerd van 15.000 tot 23.500 fietsers per dag. In eerder verkeersonderzoek zijn echter ook scenario's beschreven met fors hogere aantallen fietsers. Dit roept bij ons vragen op over de toekomstbestendigheid van de Oostbrug. We adviseren daarom om robuustheid en schaalbaarheid mee te nemen. Dan borgen we dat de brug ook bij (veel) hogere aantallen fietsers (verkeers)veilig blijft.

Reactie gemeente

Er wordt een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd voor een ontwikkelscenario van de stad tot maximaal 2050. Daarnaast wordt toekomstbestendigheid van de brug onderzocht voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het ontwerp van de brug. Er wordt expliciet gemaakt wat hierin de visie en ontwerpkeuzes zijn.

Veiligheid van de brug

In het verlengde hiervan benadrukt het DB Noord dat de (verkeers)veiligheid van de brug blijvend gemonitord moet worden. Zo zorgen we ervoor dat onveilige situaties, bijvoorbeeld als gevolg van toekomstige veranderingen in verkeersstromen of verslechtering van de staat van de brug, tijdig gedetecteerd worden.

Reactie gemeente

Dit is een combinatie van goed ontwerpen en goed kunnen beheren van de brug. Hoe het beheer en monitoring gedaan kan worden, moet nog uitgewerkt worden. Dit zal tijdens het schetsontwerp en voorlopig ontwerp integraal aan bod komen om zo tot een goed te beheren en onderhouden brug te komen.

Varianten brugdekindeling

Het DB Noord adviseert om in de beoordeling expliciet de verkeersveiligheid op de brug mee te nemen. Dit is belangrijk gezien het gemengde gebruik door voetgangers, fietsers, bromfietsers, speedpedelecs en nood- en hulpdiensten. Als de brugdekindeling (bijvoorbeeld markering, fysieke scheiding of snelheidsregime) tussen varianten verschilt en dit invloed heeft op de verkeers-veiligheid, dan moet dit zichtbaar zijn in de uitkomsten van de variantenbeoordeling.

Reactie gemeente

Verkeersveiligheid zit in het beoordelingskader. Dit is een aandachtspunt voor de verdere ontwerpfase. Brugdekindeling valt niet binnen het detailniveau van de onderzoeken van het OER.

Er zijn al studies uitgevoerd over de mogelijke brugdek-indelingen voor de verschillende soorten gebruikers, ook in samenhang met de bediening van de beweegbare bruggen en aanlandingsgebieden. Het is een essentieel onderdeel van de toekomstige ontwerpopgave om een veilige brug te ontwerpen. Hiervoor worden kaders meegegeven die in het OER kwalitatief beschreven worden.

OV over de Oostbrug

DB Noord benadrukt nogmaals de wens voor een OV-verbinding over de Oostbrug. Deze optie is in een eerder stadium vanwege de hoge extra kosten afgevallen. Het blijft de vraag of het huidige OV afdoende is als het aantal woningen in Noord straks verdubbelt en de Sluisbuurt volledig ontwikkeld is. Het kostenplaatje van de Oostbrug is inmiddels, mede vanwege de extra kosten om de brug geschikt te maken voor nood- en hulpdiensten, verder opgelopen. Hierdoor wordt het aandeel dat extra nodig is om de brug geschikt te maken voor OV kleiner. Als DB willen we weten of de keuze voor een Oostbrug zonder OV, ook gegeven dit nieuwe kostenplaatje, nog de logische keuze is. Dit willen we graag onderzocht zien. Bovendien zijn er recent Rijksgelden vrijgemaakt om een OV-verbinding ZaanIJ mogelijk te maken. Dit biedt kansen voor een robuuste OV-verbinding Zaanstad-Noord-Oost, via de Oostbrug. Gezien deze nieuwe ontwikkelingen vraagt het DB Noord het college ook om mee te nemen welke netwerkfunctie de Oostbrug kan bieden binnen het bredere OV-netwerk. Wel benadrukken we dat verder onderzoek het project niet met vele jaren moet vertragen.

Reactie gemeente

In de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ was OV zo mogelijk een van de uitgangspunten. Vervolgens is bij de Voorjaarsnota in 2023 besloten om de Oostbrug als fietsbrug te definiëren.

Omdat we een brug ontwerpen voor een levensduur van 100 jaar, en we het beoogd gebruik in deze 100 jaar niet geheel kunnen overzien, proberen we de brug zo slim mogelijk te ontwerpen. We onderzoeken op welke wijze we de brug toekomstbestendig kunnen uitvoeren, we kijken bijvoorbeeld naar wat er nodig is om OV op de brug in de toekomst mogelijk te maken.

Lig- en rustplaatsen

Het DB Noord begrijpt dat sommige direct omwonenden liever geen lig- en rustplekken zien. Tegelijkertijd ziet het DB Noord in dat een nautische omgeving in één van de grootste havengebieden van Europa per definitie ook nautisch verkeer een beroep doet op de openbare ruimte. DB Noord staat ervoor open om hierover mee te denken.

Reactie gemeente

Voor het realiseren van 5 tot 8 ligplaatsen is de zoekruimte binnen het projectgebied beperkt tot de zuidoostkant van de brug.

Aansluiting bij bredere beleidsdoelstellingen en aanpalende trajecten

We stellen voor om in de NRD explicieter te maken hoe de Oostbrug bijdraagt aan bredere beleidsdoelstellingen en aan de toekomstige mobiliteit van Amsterdam. Zo wordt in de bijlage onder andere Amsterdam Maakt Ruimte benoemd, maar er wordt niet duidelijk hoe de Oostbrug zich hiertoe verhoudt en op welke manier het project bijdraagt aan de daar gestelde ambities. Juist bij een project als de Oostbrug

ligt het voor de hand om deze relatie expliciet te maken, bijvoorbeeld op het gebied van bereikbaarheid, openbare ruimte en stedelijke kwaliteit. Dit geldt natuurlijk ook voor aanpalende projecten op het gebied van mobiliteit, zoals HOV ZaanIJ, de maatregelen uit het aangepaste Mobiliteitsplan Noord en het project Johan van Hasseltzone. We adviseren om kennis die in dit traject wordt opgedaan daar in te zetten en vice versa.

Reactie gemeente

Het advies van het DB wordt gevolgd. In de NRD hebben we op hoofdlijnen willen aanstippen wat de belangrijkste beleidskaders zijn, waar het project aan voldoet en een bijdrage aan levert. Dit hebben we ook gedaan door de raakvlakprojecten te benoemen waar de Oostbrug een belangrijke relatie mee heeft. In het OER en bij wijzigen van het omgevingsplan zullen we hier uitgebreid op in gaan. Dit doen we in samenwerking met de verschillende projectteams en de betrokken stadsdelen.

Participatie

Verder vindt het DB Noord het belangrijk dat in het vervolgproces ruimte blijft om bewoners te betrekken als experts van het gebied. Hun kennis over gebruik, verblijfskwaliteit en sociale veiligheid is relevant voor het beoordelen en verfijnen van varianten.

Reactie gemeente

De komst van de Oostbrug heeft veel invloed op de omgeving. Daarom is het belangrijk om bewoners, ondernemers en gebruikers van het land en het water goed te betrekken. Door hun kennis en ervaring te gebruiken kunnen we samen betere keuzes maken. Het delen van verschillende inzichten zorgt voor meer begrip en bewustere beslissingen. Gedurende het participatieproces zijn er gesprekstafels met diverse thema's georganiseerd. Deze aanpak zetten we in de volgende fase door. We doen ons uiterste best bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden zoveel mogelijk te betrekken en waar mogelijk hun wensen en ideeën mee te nemen. Hoewel er in het vastgestelde participatieplan staat dat de definitienota ter inzage wordt gelegd, wordt er nu gekozen voor een aangepaste aanpak van de participatie waarbij het moment van participatie verlegd wordt van inspraak op het concept definitiebesluit naar uitgebreide participatie op het schetsontwerp van de brug. Daarnaast wordt het ontwerp wijzigingsbesluit omgevingsplan samen met het concept-OER 6 weken ter inzage gelegd nadat het definitiebesluit is genomen. Er wordt een participatieplan gemaakt voor de volgende fase tot het uitvoeringsbesluit.

5.2 Stadsdeel Oost

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost (DB Oost) is verheugd met de volgende stap die wordt gezet ten behoeve van de realisatie van een nieuwe verbinding over het IJ. Het DB Oost heeft met belangstelling kennisgenomen van de Nota Reikwijdte en Detailniveau Oostbrug (NRD).

Reactie gemeente

We zijn blij met de reactie van het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost. Het is fijn te weten dat het stadsdeel achter de ingeslagen weg staat.

Oostbrug

Ten aanzien van de fysieke inpassing van de aanlanding van de Oostbrug op het Azartplein is het DB Oost tevreden met de enige optie die is overgebleven (aanlanding op de kade). Wel blijft het dagelijks bestuur aandacht vragen voor de verbinding met het bestaande fietsnetwerk. De brug en de routes van en naar de Oostbrug richten zich nu vooral op het sluiten van de binnenste fietsring via onder andere de Czaar Peterstraat. Het DB Oost voorziet ook een toename van fietsverkeer dat zich van of naar de brug verplaatst vanuit het stadsdeel zelf via de C. van Eesterenlaan en de Molukkenstraat. Deze route is momenteel niet ingericht op intensiever gebruik. Als onderdeel van de vervolgstappen vraagt het dagelijks bestuur met klem de route via C. van Eesterenlaan en Molukkenstraat toe te voegen aan de scope van het project routes van en naar de Oostbrug.

Reactie gemeente

Voor het OER actualiseren we de verkeersprognose in het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) om de toename van fietsverkeer op deze route in kaart te brengen. Voor nu wordt uitgegaan van de bestaande prognose van 20.000 fietsers per dag. Hierbij houden we vooralsnog rekening met een gelijke verdeling vanaf het kruispunt C. van Eesterenlaan - J.F. van Hengelstraat richting de binnenring (Czaar Peterstraat) en Oost (C. van Eesterenlaan). Op basis van deze gegevens wordt ook de capaciteit van de C. van Eesterenlaan getoetst. Mochten maatregelen nodig zijn, dan worden deze en de uitvoering daarvan besproken met het stadsdeel en V&OR. We volgen hier het advies van de Commissie mer.

Vrouwelijk perspectief

Als toevoeging op de doelen voor de Oostbrug zoals genoemd op pagina 19 van de NRD wil het DB Oost oproepen tot de borging van de sociale veiligheid. Omdat veel bruggen door vrouwen als sociaal onveilig worden ervaren, is het belangrijk om bij het ontwerp het vrouwelijk perspectief mee te nemen. Het vrouwelijk perspectief en het gevoel van sociale (on)veiligheid in de openbare ruimte is

een actueel thema wat niet mag worden vergeten bij nieuw aan te leggen infrastructuur. Recent hebben we hiervoor veel buurtschouwen plaatsgevonden in de openbare ruimte. Wij roepen het college op om de aanbevelingen die daaruit voort zijn gekomen mee te nemen in het ontwerp van de bruggen.

Reactie gemeente

Als onderdeel van de uitwerking van sociale veiligheid is het vrouwelijk perspectief inderdaad van belang. Dit kan meegenomen worden als expliciet subthema onder sociale veiligheid, zodat het ook wordt meegenomen in de uitwerking van het project. Voor het OER wordt de sociale veiligheid vooral kwalitatief beschreven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de beschikbare aanbevelingen.

Toegankelijkheid

Ook vraagt het DB Oost aandacht voor het garanderen van de toegankelijkheid van de brug. Omdat de brug ook bedoeld is voor voetgangers is het van belang ook rekening te houden met mensen in een rolstoel, scootmobiels, kinderwagens en andere modaliteiten. Het wordt een belangrijke nieuwe stadsverbinding: iedereen moet hier gebruik van kunnen maken. In het kader van toegankelijkheid én verkeersveiligheid vraagt het DB Oost ook aandacht voor de gladheidsbestrijding op de brug bij winterse omstandigheden. Door de hoogte, open verbinding over het water en de wind worden (hoge) bruggen sneller glad dan het aansluitende maaiveld. Dit ervaren we al bij de Nesciobrug en is lastig te bestrijden. De Nesciobrug staat nu bekend als de gladste brug van Amsterdam. Daarom verzoeken we om de gladheidsbestrijding expliciet onderdeel te maken van de ontwerpopgave van de brug en hier in het ontwerp rekening mee te houden. Dit kan bijvoorbeeld door onderzoek te laten doen naar eventuele alternatieve vormen van gladheidsbestrijding.

Reactie gemeente

Bij het ontwerp wordt gestreefd naar een helling met een zo laag mogelijke hellingsgraad. Uitgangspunt is een toegankelijke brug voor voetgangers, fietsers (incl. e-bikes), bromfietsers (incl. snorfietsen en speed-pedelecs), gehandicaptenvoertuigen en nood- en hulpdiensten. Om de brug nog toegankelijker te maken, wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om trappen en liften te plaatsen bij de hoogste punten van de aanbruggen. Daarnaast wordt onderzocht hoe wind het comfort op de brug beïnvloedt. Dit is belangrijk voor voetgangers en fietsers, en vooral voor fietsers die een helling op fietsen. Hierbij is het hellingspercentage en richting van de aanbrug van belang, de windkracht en hoek en het wel of niet toepassen van windschermen.

Ook is het belangrijk om tijdens het ontwerpproces van de Oostbrug aandacht te besteden aan gladheids-bestrijding van de brug en hoe dit efficiënt, goed te beheren en duurzaam gedaan kan worden.

OV

Het DB Oost heeft kennisgenomen van de in 2022 uitgevoerde onderzoeken naar de noodzaak van oever-verbindingen over het IJ. Daarin is samen met de Vervoerregio Amsterdam onderzocht wat de gevolgen zijn van wel of geen openbaar vervoer (OV) over de Oostbrug. Als er openbaar vervoer over de Oostbrug gaat, dan maken daar in 2032 ongeveer 11.000 reizigers per dag gebruik van. Dat aantal stijgt tot 2040 tot ongeveer 13.000 reizigers per dag. Het betreft zowel nieuwe als bestaande reizigers. Veel reizigers geven de voorkeur aan OV over de brug in plaats van aan de Noord/Zuidlijn. Overwegingen bij dit scenario zijn dat de kosten van een Oostbrug mét OV ongeveer 2,5 keer hoger zijn dan voor alleen een fietsbrug. Onder andere hierom is dit scenario ter zijde geschoven. Bij de huidige variant die in de NRD voorligt is sprake van een brug die geschikt is voor alle voertuigen die op de pont mogen: voetgangers, fietsers (inclusief e-bikes), bromfietsers (inclusief snorfietsen en speedpedelecs) en gehandicapten-voertuigen. Daarnaast wordt in de NRD expliciet vermeld dat de brug ook toegankelijk is voor nood- en hulpdiensten. Dat maakt dat de brug in omvang en draagkracht geschikt moet zijn voor zwaardere en grotere gemotoriseerde voertuigen. Deze voertuigen moeten op een veilige manier de overige gebruikers kunnen passeren. De overweging dat een brug die ook geschikt is voor OV 2,5 keer zo duur is als een brug die enkel geschikt is voor fietsers en voetgangers lijkt in dit nieuwe scenario niet meer op te gaan. Het DB Oost wil benadrukken dat het geen vertraging wil veroorzaken, maar is wel benieuwd of op hoofdlijnen geschetst kan worden wat het verschil zou zijn tussen de huidige ramingen en ramingen voor een brug waar ook OV overheen kan.

Reactie gemeente

In de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ staat dat zowel een brug met OV als een brug zonder OV inpasbaar is. In het voorkeursbesluit voor de Oostbrug is dan ook openbaar vervoer als mogelijkheid opgenomen en is bepaald dat in een vervolgfase een keuze voor wel of geen OV wordt gemaakt. Als bepalende factor is hierbij aangemerkt of er voldoende financiering gevonden kan worden voor de substantiële investerings-kosten die samenhangen met de twee bruggen en de voetgangerspassage. Vervolgens is bij de Voorjaarsnota in 2023 besloten om de Oostbrug als voet- en fietsbrug te definiëren. In de NRD wordt deze keuze ook toegelicht waarmee het duidelijk is waarom het geen onderdeel

meer uitmaakt van de scope van het project. De kosten van een Oostbrug met OV zijn te hoog en er is geen dekking beschikbaar.

Omdat we een brug ontwerpen voor een levensduur van 100 jaar, en we het beoogd gebruik in deze 100 jaar niet geheel kunnen overzien, proberen we de brug zo slim mogelijk te ontwerpen. We onderzoeken op welke wijze we de brug toekomstbestendig kunnen uitvoeren, we kijken bijvoorbeeld naar wat ervoor nodig is om OV op de brug in de toekomst mogelijk te maken.

Nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ

Het DB Oost vraagt wederom aandacht voor de positie van de bewoners van het Oostelijk Havengebied en de wenselijkheid van ligplaatsen aan Suriname- en Sumatrakade. In het Oostelijk Havengebied zijn in het verleden spanningen ontstaan tussen de functies van het water (haven) en het land (wonen). Deze functies zijn vastgelegd in het Bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord en de Watervisie Amsterdam 2040 (vastgesteld in september 2016). Ook in de voorafgaande Watervisie Amsterdam is dit benoemd, maar bij de transformatie van KNSM-eiland van havengebied naar woongebied is destijds vanuit de stedelijke ontwikkeling het uitgangspunt geweest dat het water, waaronder het open IJ, voor de bewoners een zeer belangrijke kwaliteit is (blauw is groen). Door de bouw van 3 steigers voor grote binnenvaartschepen aan de Suriname-kade, ontstond er een disbalans in het (toekomstig) gebruik van de functies. Dit leidde tot een conflict tussen bewoners, de gemeente Amsterdam (vergunningverlener van de steigers) en Port of Amsterdam (aanvrager van de steigers). Er is toen besloten om gezamenlijk en in consensus te zoeken naar een constructieve oplossing voor het ontstane probleem. Na een intensief mediation traject is er een oplossing gevonden waar alle partijen tevreden over waren. Deze oplossing, geen haakse steigers aan de kade en de ligplaatsen voor de schepen zijn gevonden in het Westelijk Havengebied. In ruil hiervoor is in het IJ voor de Suriname-kade een overloop locatie aangewezen voor duwbakken. Deze afspraken zijn vastgelegd in een Vaststellings-overeenkomst die in november van 2016 is bekrachtigd. Als gevolg van deze nieuwe afspraken was het ook noodzakelijk om het bestemmingsplan aan te passen. Vorig jaar (2025), is dit nieuwe bestemmingsplan vastgesteld. Daarnaast is afgesproken dat elk kwartaal een monitorgroep bestaande uit bewoners, Port of Amsterdam en stadsdeel Oost, bij elkaar komt om de gemaakte afspraken te monitoren. Inmiddels is de frequentie van de monitorgroep teruggebracht naar 2 keer per jaar. Nog voordat deze afspraken officieel waren vastgelegd in het nieuwe bestemmingsplan werden de bewoners geconfronteerd met het plan om ligplaatsen aan de kade voor hun huis te plaatsen, waardoor hun woongenot wederom in gevaar komt.

De stadsdeelcommissie Oost heeft geadviseerd geen extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen bij KNSM-eiland te realiseren, vanwege de gezondheidsrisico's voor omwonenden en de hoge impact op leefbaarheid. Daarnaast heeft de stadsdeelcommissie Oost geadviseerd uitsluitend alternatieve locaties voor de benodigde ligplaatsen te onderzoeken buiten het Oostelijk Havengebied. Het DB Oost wijkt af van dit advies van de stadsdeelcommissie.
Het DB Oost erkent de inspanningen die zijn gepleegd om het potentieel van 20 ligplaatsen te verminderen naar 5 of 8 ligplaatsen. Het DB Oost verzoekt wel om – in lijn met het advies van de stadsdeelcommissie – een nulvariant toe te voegen aan de scope van het project.

Reactie gemeente

Door groei van de binnenvaart en wettelijke eisen aan rustplaatsen is er op termijn behoefte aan 20 extra ligplaatsen voor maatgevende binnenvaartschepen – dit zijn schepen met een maximale lengte van 135 meter. In het advies van de commissie D'Hooghe is opgenomen dat deze extra ligplaatsen een plek krijgen bij de Oostbrug. Onderzoek laat nu zien dat deze niet volledig bij de Oostbrug gerealiseerd kunnen worden. Er is hier plek voor 5 tot maximaal 8 ligplaatsen. Om de gemaakte afspraken tussen de nautische partijen en de gemeente na te komen, zal de gemeente minimaal 5 ligplaatsen realiseren.

Afspraken uit 2016

De stadsdeelcommissie Oost heeft geadviseerd om de afspraken uit 2016 als harde randvoorwaarde te hanteren bij de verdere uitwerking van de Oostbrug. Deze afspraken moeten expliciet worden geborgd in de volgende fases, zodat bewoners erop kunnen rekenen dat eerdere toezeggingen worden gerespecteerd. Het DB Oost wijkt af van dit advies van de stadsdeelcommissie en is van mening dat de vastgelegde afspraken in de Vaststellings-overeenkomst een expliciete plek krijgen in het onderzoek door ook een nulvariant toe te voegen aan de scope van het project.

Reactie gemeente

De gemeente begrijpt en erkent de zorgen van de bewoners over de komst van de extra ligplaatsen.
De afspraken uit de Vaststellingsovereenkomst zijn nog steeds actueel. De gemeente streeft ernaar de huidige afspraken als uitgangspunten (bijvoorbeeld monitoring) te hanteren bij de verdere uitwerking. De nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ heeft echter wel gevolgen voor de gemaakte afspraken. Deze ontwikkeling maakt dat de gemeente opnieuw in gesprek gaat met de betrokken partijen om te onderzoeken of een nieuwe overeenkomst kan en moet worden gesloten. Overigens mag bij de betrokken partijen als bekend worden

verondersteld dat de situatie op het IJ zou veranderen door de realisatie van de Oostbrug. Zo is de ontwikkeling genoemd in het rapport Genereus Verbonden (2020 en de Actualisatie Nota van Uitgangspunten (2022) en het in 2024 vastgestelde bestemmingsplan Sumatra- en Surinamekade. In dat plan is al ruimte voor intensivering van het Oostelijk Binnen-IJ. Het gaat nu om een verplaatsing en mogelijk intensivering van die functies. Het is nu belangrijk om een juridisch kader vast te stellen dat rekening houdt met de belangen van bewoners én die van nautische partijen. Waar mogelijk worden bestaande afspraken van de Vaststellingsovereenkomst in het juridische kader vertaald.

Wettelijke afstandsnormen

De stadsdeelcommissie Oost heeft geadviseerd om rekening te houden met de wettelijke afstandsnormen bij alle keuzes in de ruimtelijke en nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. Het DB Oost onderschrijft dit advies van de stadsdeelcommissie. Daarnaast wil het meegeven het onwenselijk te vinden dat door de verschuiving van de vaargeul de ligplaatsen voor kegelschepen dichter bij de kade komen. Het DB Oost rekent er op dat bestaande wet- en regelgeving in acht worden genomen. Dit in verband met de potentiële gezondheidsrisico's die onder andere kegelschepen met zich meebrengen.

Reactie gemeente

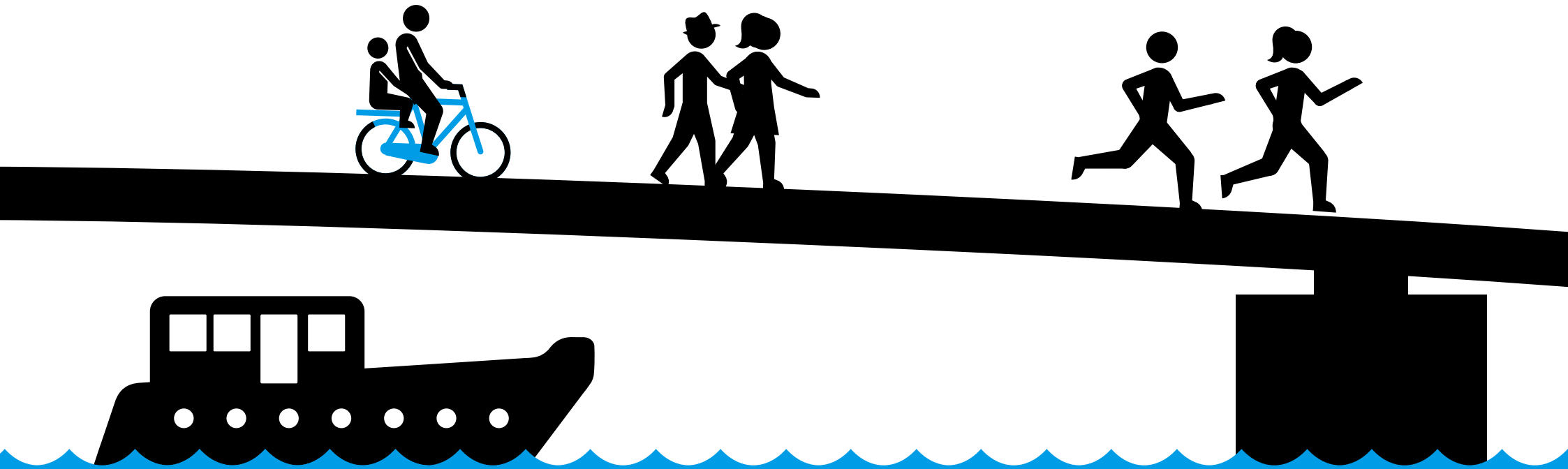
In de locatiekeuze voor wachtplaatsen en overnachtingsplaatsen voor kegelschepen is rekening gehouden met de vereiste afstanden tot bebouwing en andere schepen. De ligging van de wachtplaatsen voor kegelschepen (aan de oostkant van de brug langs de vaarweg) voldoet ruim aan deze afstanden.

Kompaseiland

Tot slot heeft de stadsdeelcommissie Oost geadviseerd om Kompaseiland te behouden als element met cultuurhistorische betekenis. Het eiland kan gebruikt worden om de historie van Amsterdam tentoon te stellen. Het DB Oost onderschrijft dit advies van de stadsdeelcommissie. Het DB Oost adviseert om goed te onderzoeken of Kompaseiland behouden kan worden om eer te doen aan de geschiedenis van de scheepvaart van Amsterdam.

Reactie gemeente

De cultuurhistorische waarde van Kompaseiland is bekend en dit zal meewegen in de afweging tot de nautische inrichting van het IJ ten opzichte van het behoud van Kompaseiland.





6 Wijzigingen NRD

De inspraak op de ontwerp NRD heeft geleid tot een aantal wijzigingen in de NRD. In dit hoofdstuk worden de wijzigingen per onderdeel benoemd.

Routes van en naar de Oostbrug

In de NRD wordt verduidelijkt dat de effectbeoordeling van de aanpassingen in de routes van en naar de Oostbrug ook tot het Omgevingseffectrapport behoort daar waar de Oostbrug leidt tot maatregelen in de fysieke leefomgeving vanwege de te verwachten fiets- en verkeersbewegingen. Deze maatregelen zijn dan onlosmakelijk, ondanks dat de feitelijke aanleg van de aanpassingen in een ander project plaatsvinden.

Vaststellingsovereenkomst

In de NRD is de Vaststellingsovereenkomst uit 2016 benoemd als een raakvlak. Een aspect waarmee in het project rekening moet worden gehouden. Gezien de inspraakreacties is besloten de Vaststellingsovereenkomst prominenter te benoemen.

Nautische functies

Veel van de inspraakreacties gingen over de nautische functies in het Oostelijk Havengebied. Zo ook van betrokken bestuursorganen en maatschappelijke partners. In het algemeen hebben de reacties niet tot een inhoudelijke wijziging van de NRD geleid. Tekstueel zijn er verbeteringen aangebracht. Op verzoek van Rijkswaterstaat (RWS) is de term ‘inrichting vaarweg’ opgenomen ter vervanging van de term ‘coherent vaarwegbeeld op radar’. Daarnaast zijn op verzoek van RWS de begrenzingen van het beheer, onderhoud en eigendomsgrenzen van de verschillende onderdelen van het Binnen-IJ in de NRD tekstueel verduidelijkt.

Effectbeoordeling

In de ontwerp NRD is een kaart met het projectgebied aangegeven. In het onderzoekskader is aangegeven welke effecten worden beoordeeld. Uit dat onderzoekskader is op te maken dat de effectbeoordeling juist met het oog op woon- en leefklimaat, gezondheid, ecologie enzovoort wordt gedaan en dat die beoordeling op gebieden binnen én buiten het projectgebied wordt gemaakt. Uit de inspraak-reacties volgt dat de reikwijdte van de effectbeoordeling niet duidelijk is. In de NRD is de reikwijdte van de beoordeling verduidelijkt.

Onderzoeken

Er zijn veel reacties ontvangen over de onderzoeken in het OER. Deze onderzoeken zijn al beschreven in de NRD en inhoudelijke opmerkingen over de onderzoeken nemen we mee in de verdere uitwerking van het OER en de onderzoeken zelf.

Het thema wind zal nog aan het beoordelingskader worden toegevoegd. Ook geurhinder is een aspect dat nog nader onderzocht zal worden en aan de NRD is toegevoegd.

Tot slot wordt bij het onderzoek naar nautische veiligheid op verzoek van RWS vermeld dat dit een kwantitatief én kwalitatief onderzoek betreft.

Bevoegd gezag

Op verzoek van de ODNZKG is in de NRD verduidelijkt dat de OD aanvragen om een omgevingsvergunning namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam behandelt. Voor specifieke vergunningplichten, zoals flora en fauna en Natura 2000, is het college van Gedeputeerde Staten, provincie Noord-Holland bevoegd.

Kompaseiland

Op verzoek van RWS wordt verduidelijkt dat Kompaseiland geen status van monument heeft.

Planning en besluitvorming definitienota

De planning op hoofdlijnen is gewijzigd. Het concept OER wordt ter inzage gelegd bij het ontwerp wijziging omgevingsplan in de eerste helft van 2027. De definitienota wordt niet ter visie gelegd. Zie ook pagina 44 onder het kopje Participatie

Tekstuele verbeteringen

Als gevolg van de inspraak zijn tekstuele wijzigingen doorgevoerd, zoals taalkundige verbeteringen en ook het verduidelijken van gebruikte termen.



Afkortingenlijst

AOV Aanvullend Openbaar Vervoer

ARK-NZK	Amsterdam-Rijnkanaal - Noordzeekanaalgebied
AZM-classificatie	Verbinding voor zeil-/motorboten (AZM). Klasse uit de indeling Vaarwegen recreatievaart (BRTN)
BBZ	Vereniging voor BeroepsChartervaart
BLVC	Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie
BRTN-richtlijnen	Basisvisie Recreatietoervaart Nederland
BRZO-wetgeving	Besluit risico's zware ongevallen
BVB	Bureau Voorlichting Binnenvaart
CNB	Centraal Nautisch Beheer
Commissie mer	Commissie milieueffectrapportage
COPD	Chronic Obstructive Pulmonary Disease
CPTED-methodiek	Crime Prevention Through Environmental Design
CROW-richtlijnen	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
DB	dagelijks bestuur
HAZID	Hazard Identification
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HOV ZaanIJ	Hoogwaardig Openbaar Vervoer ZaanIJ
KNB	Koninklijke Binnenvaart Nederland
KNSM-eiland	Koninklijke Nationale Stoomboot-Maatschappij
KRW	Kaderrichtlijn Water
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
NAP	Normaal Amsterdams Peil
NDSM	Nederlandse Dok en Scheepsbouw Maatschappij
NEN	NEderlandse Norm
NHC	nikkelhydroxycarbonaat
NOx	stikstofoxiden
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
ODNZKG	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
OER	Omgevingseffectrapport
OHG	Oostelijk Havengebied
OV	Openbaar Vervoer
PTA	Passenger Terminal Amsterdam
RWS	Rijkswaterstaat
RWS-WNN	Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
SBR-richtlijnen	Stichting Bouwresearch
SOIJ	Sprong over het IJ
TEN-T	Trans-Europese transportnetwerken
V&OR	Verkeer & Openbare Ruimte
VMA	Verkeersmodel Amsterdam
VN	Verenigde Naties
VrAA	Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland
VSO	Vaststellingsovereenkomst
VTS-gebied	Vessel Traffic Service gebied
VvE	Vereniging van Eigenaren
WHO	World Health Organization
WIOR	Werken in de openbare ruimte

Gemeente
Amsterdam

Colofon

Project Oostbrug, gemeente Amsterdam
In samenwerking met Haskoning

Beelden
Gemeente Amsterdam

Juni 2026

amsterdam.nl/oostbrug
oostbrug@amsterdam.nl

ONT2026206