Gemeente Amsterdam



Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oostbrug

Nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ

Inhoud

1 Inleiding **3**
1.1 Projectgebied Oostbrug **3**
1.2 Waarom dit document: een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)? **4**
1.3 Leeswijzer **5**

2 Aanleiding Oostbrug en nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ **6**
2.1 Drukte op en om het IJ **6**
2.2 Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam: plan voor de toekomst **7**
2.3 Opgave Oostbrug en Oostelijk Binnen-IJ **8**
2.4 Rollen in project en bevoegd gezag **8**

3 Voorgeschiedenis en context **10**
3.1 Voorgeschiedenis **10**
3.2 Wat staat er in Genereus Verbonden over de IJ-oeververbindingen **12**
3.3 Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ 2022 **15**
3.4 Extra onderzoeken naar noodzaak van oeververbindingen (2022) **16**
3.5 Bredere context: beleidskaders Amsterdam **17**
3.6 Raakvlakken met de Oostbrug **17**

4 Uitwerking Oostbrug en nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ **19**
4.1 Doelstellingen Oostbrug **19**
4.2 Uitwerkingen project Oostbrug **19**
4.3 Uitwerking nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ **21**

5 Varianten Oostbrug en nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ **23**
5.1 De Oostbrug in varianten **23**
5.2 Nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ **24**

6 Effectbeoordeling **27**
6.1 Toetsing doelbereik **27**
6.2 Toetsing omgevingseffecten gebruiksfase **27**
6.3 Toetsing omgevingseffecten aanlegfase **30**
6.4 Beoordelingsmethode omgevingseffecten **30**

7 Participatie, inspraak en vervolg **31**
7.1 Participatie Oostbrug **31**
7.2 Inspraak NRD **32**
7.3 Vervolgprocedure **32**
7.4 Planning NRD, OER, definitiebesluit en wijziging omgevingsplan **33**

Bijlage Beleid en kaders **35**

Bijlage Nota van Antwoord

1 Inleiding

Amsterdam groeit en verandert. Het wordt steeds drukker in de stad, op het water en in de regio. Om deze groei in goede banen te leiden, werkt de gemeente Amsterdam samen met andere partijen aan plannen voor een betere bereikbaarheid en een toekomstbestendige inrichting van het IJ. Een belangrijk onderdeel hiervan is de aanleg van de Oostbrug over het IJ, een fiets- en voetgangersbrug die Amsterdam Noord verbindt met Amsterdam Oost.

De Oostbrug gaat het Hamerkwartier in Amsterdam Noord verbinden met het Azartplein in Amsterdam Oost. Het wordt een fiets- en voetgangersbrug waar tussen de 20.000 en 25.000 mensen per dag overheen gaan en vele schepen onderdoor. Door de komst van de Oostbrug moeten sommige functies op het IJ worden verplaatst. Ook onderzoeken we samen met nautische partijen waar nieuwe lig- en rustplaatsen voor schepen kunnen komen en kijken we naar de bediening van de brug.

1.1 Projectgebied Oostbrug

In welk deel van Amsterdam, aan het IJ, speelt het project zich af? Het projectgebied Oostbrug ligt in het Oostelijk Binnen-IJ op en rond het water van het IJ ten oosten van het Amsterdam Centraal Station en ten westen van de Oranjesluizen. Figuur 1 geeft de grenzen van het projectgebied aan. De noordelijke projectgrens wordt bepaald door aanlanding van de Oostbrug op de Johan van Hasseltweg. In Oost loopt het project door tot de kade bij het Azartplein. Op het IJ loopt het projectgebied door tot waar aanpassingen nodig zijn voor de scheepvaart.

Figuur 1. Projectgebied Oostbrug in het Oostelijk Binnen-IJ.



Het Oostelijk Binnen-IJ wordt intensief gebruikt. Naast vele functies in het gebied, is er ook sprake van veel en verschillende soorten verkeersstromen. Het IJ is met het Amsterdam-Rijnkanaal op dit punt een van Nederlands drukst bevaren vaarwegen. Het is een verkeersknooppunt voor de scheepvaart, waar twee belangrijke scheepvaartcorridors samenkomen: het IJ splitst zich hier via het Amsterdam-Rijnkanaal naar het zuiden richting Rotterdam, Antwerpen en het Ruhrgebied en via de Oranjesluizen naar de hoofdvaarweg Amsterdam-Lemmer. Ook de recreatievaart maakt intensief gebruik van deze route, die via de Oranjesluizen door de stad voert.

Er bevinden zich op het Oostelijk Binnen-IJ ook afmeerpalen en ankergebieden voor duwbakken, binnenvaartschepen, woonboten, zeeschepen en spudpaalschepen. Zeecruiseschepen draaien op het Oostelijk Binnen-IJ als zij de aanlegplaats voor cruiseschepen (Passenger Terminal Amsterdam) nabij de Ruijterkade verlaten en richting IJmuiden vertrekken.

Daarnaast gebruiken dagelijks vele honderden scholieren, forenzen en bezoekers de pont die de vaarweg tussen de Johan van Hasseltweg en het Azartplein kruist.

1.2 Waarom dit document: een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)?

Vanaf 1 januari 2024 geldt de Omgevingswet. Deze wet vervangt de oude bestemmingsplannen en brengt alle regels over de fysieke leefomgeving – zoals bouwen, wonen, natuur en verkeer – samen in één omgevingsplan. Dit omgevingsplan bepaalt wat er in een gebied wel en niet mag, hoe plannen op elkaar aansluiten en wat de effecten ervan zijn op de omgeving.

Voor de aanleg van de Oostbrug en de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ is een wijziging van het omgevingsplan nodig. Dit is een groot project met veel invloed op de omgeving. Denk bijvoorbeeld aan de effecten op verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur, veiligheid en leefbaarheid. Om deze effecten goed in kaart te brengen, is een Omgevingseffectrapport (OER) nodig. Dit rapport geeft inzicht in de gevolgen van de plannen en helpt bij het maken van een zorgvuldige keuze voor de beste variant van de Oostbrug, inclusief de nautische inpassing.

Figuur 2. Het IJ, achter en ten oosten van Centraal Station.



De eerste stap naar de wijziging van het omgevingsplan is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In de NRD staat wat we willen onderzoeken, hoe we dat doen en welke onderwerpen belangrijk zijn. Ook beschrijft de NRD welke plannen en varianten voor de Oostbrug en de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ worden onderzocht, welke varianten zijn afgevallen en hoe gedetailleerd de onderzoeken worden uitgevoerd en gepresenteerd in het OER. Met de NRD leggen we de basis voor een transparant en zorgvuldig proces.

Wat is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor document?

De NRD is de onderzoeksopzet voor het opstellen van het OER. De NRD legt vast:

- welke alternatieven en varianten 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.
- hoe gedetailleerd de analyses en beoordelingen zullen zijn.

De NRD geeft ook inzicht in de eerder genomen beslissingen en het proces waarbij alternatieven stapsgewijs zijn afgewogen en beperkt.

Waarom een Omgevingseffectrapport (OER)?

In Nederland is het verplicht voor ontwikkelingen met een mogelijk grote impact op de ‘fysieke leefomgeving’ een milieueffectrapportage (mer) op te stellen. Hoewel er geen directe mer-plicht op het project rust, zijn er activiteiten binnen het project die mogelijk een mer-beoordeling vereisen. Denk aan het aanpassen van een haven, het aanleggen van een weg of het verdiepen van een vaargeul. Ook kan de stikstofuitstoot door deze activiteiten een extra beoordeling nodig maken. Waar een mer vroeger alleen over

milieueffecten handelde, gaat het tegenwoordig ook over thema's als mobiliteit, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit, energie en circulair bouwen. Dit past ook bij de Omgevingswet die op 1 januari 2024 in werking is getreden.

De term milieueffectrapportage dekt de lading dus niet helemaal. Daarom is gekozen voor een naam die recht doet aan de brede scope: een Omgevingseffectrapport (OER). Vanuit juridisch oogpunt gelden uiteraard nog wel gewoon de verplichtingen die er zijn voor een mer qua inhoud en procedure.

In het OER worden de effecten van het project binnen en buiten het projectgebied onderzocht. Dus ook de effecten van de aanpassingen in de routes van en naar de Oostbrug, daar waar de Oostbrug leidt tot maatregelen in de fysieke leefomgeving vanwege de te verwachten fiets- en verkeersbewegingen. Deze maatregelen hangen dan onlosmakelijk samen met de Oostbrug, ondanks dat de feitelijke aanleg van de aanpassingen in een ander project plaatsvinden.

De gemeente Amsterdam heeft gekozen om een volledige oer-procedure te doorlopen, ook al was een beperkte beoordeling mogelijk. Dit biedt maximale transparantie en zorgt ervoor dat de omgevingseffecten onafhankelijk worden getoetst.

Wat gebeurt er na de NRD?

De NRD vormt ook het startpunt van de juridisch-planologische procedure. Deze procedure is nodig om de Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ mogelijk te maken. Het uiteindelijke resultaat van deze procedure is het Omgevingseffectrapport (OER) samen met de wijziging van het omgevingsplan. Naast een planologisch besluit is voor de uitvoering van het project ook een definitie- en uitvoeringsbesluit nodig van de Raad in het kader van het Plan- en besluitvormingsproces Infrastructuur. Het concept-OER zal dan ook gebruikt worden ter onderbouwing van het definitiebesluit. Dit rapport dient als basis voor de besluitvorming over de Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. In hoofdstuk 7 wordt hier verder op ingegaan.

Reacties op de ontwerp NRD

Deze NRD heeft in ontwerp ter inzage gelegen. Veel bewoners, bedrijven, overheden en belangenorganisaties hebben hierop gereageerd. De NRD is inhoudelijk op diverse onderdelen veranderd. In de Nota van Antwoord staat op welke punten de NRD veranderd is.

Open Amsterdam: besluiten, kaders en onderzoeken

In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) wordt uitgelegd hoe we stap voor stap tot de huidige varianten voor verder onderzoek zijn gekomen. In de tekst leest u dat verschillende opties zijn afgevallen op basis van eerdere besluiten, kaders en onderzoeken. Alle besluiten en uitgevoerde onderzoeken die aan deze keuzes ten grondslag liggen, zijn openbaar en te vinden via Open Amsterdam. Hier kunt u de achterliggende informatie raadplegen en meer lezen over de afwegingen die zijn gemaakt. Kijk in het participatiedossier Oostbrug op **open.amsterdam/oostbrug**.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de aanleiding van het project Oostbrug. **Hoofdstuk 3** beschrijft de voorgeschiedenis van het project, met de keuzes die eerder zijn gemaakt en die hebben geleid tot het plan voor de Oostbrug en de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. **Hoofdstuk 4** gaat in op de verdere uitwerking van het project en de keuzes die zijn gemaakt voor de uitgangspunten van het brugontwerp en de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. In **hoofdstuk 5** worden de varianten van de uitgangspunten van het brugontwerp en van het nautisch programma beschreven, die onderwerp van het onderzoek voor het OER zullen zijn. **Hoofdstuk 6** beschrijft het beoordelingskader dat zal worden gehanteerd voor de beoordeling van de effecten. In **hoofdstuk 7** staan de vervolgstappen van de procedure van het OER en gaat in op participatie en inspraak.

Figuur 3. De Oostbrug vervangt pont F6, die het IJ oversteekt tussen Hamerkwartier en het Azartplein.



2 Aanleiding Oostbrug en nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ

2.1 Drukte op en om het IJ

Het IJ loopt dwars door Amsterdam en is een Europese hoofdvaarweg. Amsterdam Noord en de rest van de stad worden door het IJ van elkaar gescheiden. Nu gebruiken fietsers en voetgangers de ponten om het IJ over te steken.

Maar door de grote woningbouwopgave rondom het IJ willen in de toekomst veel meer mensen deze oversteek maken. Alleen al aan de noordkant van het IJ, in stadsdeel Noord, groeit Amsterdam tot 2040 naar meer dan 150.000 inwoners. Dat zijn zo'n 50.000 inwoners méér dan nu. Bij al deze nieuwe woningen komen ook voorzieningen, zoals scholen, sportlocaties en uitgaansgelegenheden. En ook de regio groeit. In 2040 zou daarom een verdubbeling van het aantal ponten nodig zijn, en na 2040 zelfs nog meer.

De scheepvaart gebruikt het IJ als toegangsweg voor het Noordzeekanaalgebied richting belangrijke Europese achterlandverbindingen en internationale waterwegen, waaronder de Noordzee. De haven van Amsterdam, gelegen aan het Noordzeekanaal, is de vierde grootste haven van Europa en een belangrijk internationaal logistiek knooppunt voor de productie, doorvoer, opslag en overslag van goederen. De binnenvaart blijft toenemen, zowel in passerende schepen als in tonnage.

Kortom, Amsterdam groeit en het wordt steeds drukker op, over en rondom het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit vraagt om een toekomstbestendige aanpak die Amsterdam Noord en de rest van de stad beter verbindt. Tegelijkertijd is het essentieel dat een vrije, veilige en robuuste vaarweg voor de scheepvaart en de haven van Amsterdam gewaarborgd blijft, nu en in de toekomst.

Figuur 4. Met bruggen over het IJ zullen minder fietsers de centrale ponten gebruiken.



Figuur 5. Het IJ en het Noordzeekanaal vormen de verbinding voor goederenstromen tussen havens, zee en achterland.



2.2 Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam: plan voor de toekomst

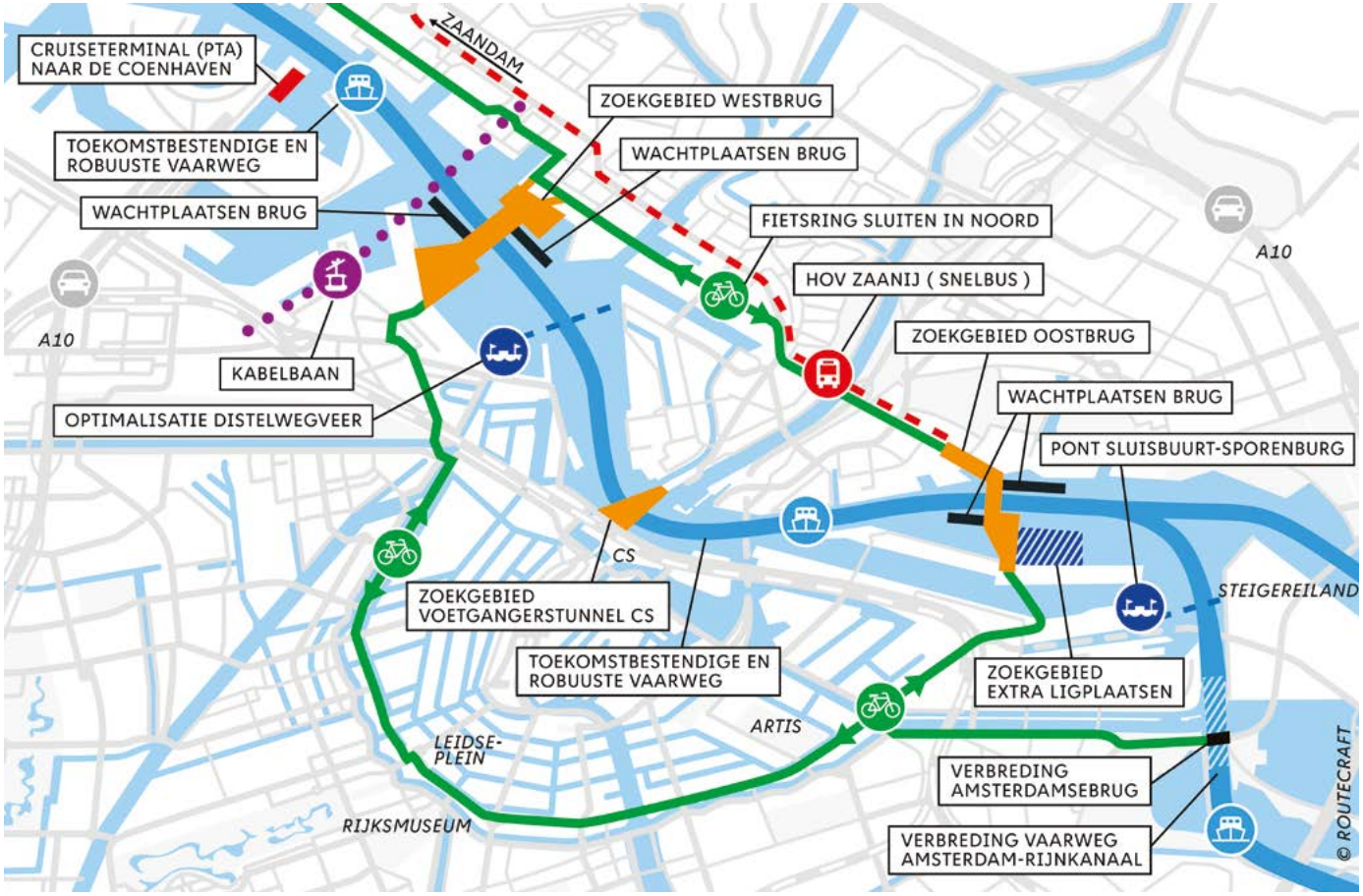
Duurzame groei op én rond het IJ vereist dat de beide hoedanigheden van het water, als stedelijke ruimte en als nautische internationale hoofdtransportas, tegelijkertijd en naast elkaar bestaan. In toekomstige plannen voor het IJ moet de vaarweg robuust, toekomstbestendig en nautisch veilig blijven. Het doel is dan ook om de oversteek structureel te verbeteren, waarbij rekening wordt gehouden met belangen van de stad, regio én die van de (internationale) scheepsvaart.

Om deze uitdagingen aan te pakken, is een Inrichtingsplan voor de Rijkswateren Amsterdam (hierna Inrichtingsplan) opgesteld. Dit plan is ontstaan uit het advies van de onafhankelijke adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren onder leiding van de Belgische professor Alexander D'Hooghe (hierna Commissie D'Hooghe). Deze commissie leverde een advies op genaamd 'Genereus Verbonden. Een concept-inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomstvast waterkruispunt' hierna: 'Genereus Verbonden' in 2020.

Dit inrichtingsplan is een gezamenlijk project van onder andere Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam en de gemeente Amsterdam en maakt deel uit van het bredere programma 'Sprong over het IJ'. Het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal zijn beide Rijkswateren, en zijn als gevolg hiervan in beheer van het Rijk (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/ Rijkswaterstaat).

Zowel de minister van Infrastructuur en Waterstaat (bij brief van 18 februari 2021 aan de Tweede Kamer) als het college van B&W van Amsterdam (bij brief van 18 februari 2021 aan de gemeenteraad) hebben aangegeven Genereus Verbonden als een goede basis te zien voor de verdere planvorming voor de vaste oeververbindingen over zowel het IJ als het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit jaar hebben het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeente Amsterdam de aanbevelingen van de commissie D'Hooghe uit het adviesrapport 'Genereus verbonden. Een concept-inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomstvast waterkruispunt' (2020) herbevestigd. Het concept-inrichtingsplan, krijgt door deze herbevestiging de status van Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam.

Figuur 6. De Oostbrug is onderdeel van een breder pakket aan maatregelen.



Het Inrichtingsplan legt de gebruiken en gebruiksmogelijkheden op en rondom het IJ vast om de samenhang tussen nautiek en stedenbouw inzichtelijk te maken, gezien de verwachte toename van zowel scheepvaart als het aantal overstekende passagiers. De onafhankelijke commissie, die de basis voor het plan heeft gelegd, adviseert over nieuwe oeververbindingen, waaronder de Oostbrug, en over de herinrichting van het IJ ten gevolge van de brug. Het doel is om een balans te vinden tussen de groei van de stad en de nautische functies van het IJ.

In hoofdstuk 3 wordt verder ingegaan op de inhoud van Genereus verbonden en het Inrichtingsplan en hoe dit heeft geleid tot het door de Gemeenteraad vastgestelde (actualisatie) Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ in 2022.

2.3 Opgave Oostbrug en Oostelijk Binnen-IJ

In het inrichtingsplan staan drie vaste oeververbindingen: een Oostbrug, een Westbrug en in de toekomst een voetgangerstunnel tussen het centrum en Amsterdam Noord. Aangezien voor de Westbrug en de voetgangerstunnel de Cruiseterminal moet worden verplaatst en voor de Oostbrug niet soortgelijke obstakels gelden, is vanuit Genereus Verbonden geadviseerd om eerst een verbinding aan de oostkant van het IJ te maken.

De Oostbrug verbindt straks de Johan van Hasseltweg aan de noordzijde van het IJ (stadsdeel Noord) met het Azartplein aan de zuidzijde (stadsdeel Oost). Het wordt een fiets- en voetgangersbrug waar circa 20.000 mensen per dag overheen gaan en vele schepen onderdoor varen: jaarlijks 70.000 beroepsvaart en 55.000 recreatievaart. Met de Oostbrug maken we een kruispunt van water- en landverkeer. Een goede, veilige doorstroming van al het vaar- en wegverkeer staat hierbij voorop.

De opgave behelst meer dan alleen de aanleg van de Oostbrug. Als gevolg van de brug moet het Oostelijk Binnen-IJ, waar de brug komt te liggen, anders worden ingericht. Ook is bij de vaststelling van het Inrichtingsplan afgesproken om extra ligplaatsen voor grote binnenvaartschepen te realiseren. In het Inrichtingsplan wordt ook een strekdam geadviseerd aan de zuidzijde van het IJ voor een coherent vaarwegbeeld op radar, nautische veiligheid en eventueel de bereikbaarheid van de ligplaatsen.

In hoofdstuk 3 wordt beschreven hoe de opgaven zijn opgenomen in de (actualisatie) Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ in 2022.

2.4 Rollen in project en bevoegd gezag

De ontwikkeling van de Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ is een complex project dat vraagt om nauwe samenwerking tussen verschillende partijen. Naast de gemeente Amsterdam zijn ook andere overheden en organisaties betrokken, zoals het Ministerie van I en W, Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland.

De gemeente Amsterdam is initiatiefnemer van het project Oostbrug. De Vervoerregio Amsterdam is medefinancier van de Oostbrug, samen met de gemeente. Beide partijen dragen 50% van de kosten. De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project, uiteraard in nauwe samenwerking met de Vervoerregio en de nautische partners. De Vervoerregio speelt een belangrijke rol vanwege de regionale impact van de brug. De Oostbrug gaat een belangrijke rol spelen in het regionale fietsnetwerk en zorgt voor een betere spreiding van het fietsverkeer.

De realisatie van de Oostbrug is echter niet mogelijk zonder de medewerking van het Rijk. Zij is mede-initiatiefnemer van het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam en deels eigenaar en beheerder van het IJ. Het Rijk is alleen eigenaar van de Rijksvaarweg binnen de grenzen van de Legger Rijkswaterstaat-werken. Buiten deze grenzen is het Rijk geen eigenaar. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag voor activiteiten die de vaarweg beïnvloeden, zoals de aanleg van de brug. Rijkswaterstaat voert als uitvoeringsorganisatie namens de minister plannen uit en neemt bepaalde besluiten met betrekking tot activiteiten op en over de Rijksvaarweg. Dit betekent dat Rijkswaterstaat, als uitvoeringsorganisatie van het Rijk en beheerder van de waterwegen, betrokken is bij de afstemming van het ontwerp van de brug en bijbehorende nautische voorzieningen en de waarborging van de nautische veiligheid. Ook zijn zij namens de minister van I&W betrokken bij de vergunningverlening voor het bouwen van de Oostbrug.

Daarnaast zijn er bestaande nautische functies op het IJ, zoals die van Port of Amsterdam, die een belangrijke rol spelen in de logistieke keten van het Noordzeekanaalgebied (NZKG). Het IJ en het Noordzeekanaal vormen de verbinding voor goederenstromen tussen havens, zee en achterland. Ook liggen er nautische functies van Rijkswaterstaat. De bestaande nautische functies moeten worden verplaatst om de realisatie van de Oostbrug mogelijk te maken.

Het CNB heeft als taak om een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer te bevorderen. 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.

Binnen het project zijn verschillende onderwerpen onderworpen aan specifieke bevoegdheden van diverse bestuursorganen:

- De gemeenteraad van Amsterdam is bevoegd gezag voor het wijzigen van het omgevingsplan.
- Het college van burgemeester en wethouders (B&W) van gemeente Amsterdam is bevoegd gezag voor het verlenen van omgevingsvergunningen. Daarnaast is het college bevoegd voor het nemen van verkeersbesluiten. De taken ten aanzien van de verlening omgevings-vergunningen worden door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied uitgevoerd namens het college.
- De Minister van I&W is bevoegd gezag voor vergunningen met betrekking tot activiteiten op en over de Rijksvaarweg. Rijkswaterstaat heeft van I&W mandaat om hierover te besluiten.
- Het college van gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor het verlenen van een Natura 2000-vergunning, als eventuele stikstofdepositie negatieve effecten kan hebben op beschermde natuurgebieden.

Naast de genoemde bestuursorganen en nautische partners zijn er veel partijen direct of indirect betrokken bij het project, hoewel zij geen bevoegd gezag zijn. Dit zijn onder andere omwonenden, bedrijven, belangenverenigingen en andere stakeholders. Met bewoners aan de Surinamekade,

Figuur 7. Het IJ is een Europese hoofdvaarweg voor de beroepsvaart. Ponten kruisen deze vaarweg vele keren per dag om reizigers naar de overkant te brengen. De geplande bruggen over het IJ kunnen in de toekomst bijdragen aan een betere spreiding van het verkeer en de druk op de ponten deels verlichten.



vertegenwoordigd door het Actiecomité Stop Industrialisatie Oostelijke Havengebied, is in 2016 een Vaststellings-overeenkomst gesloten waarin afspraken staan over de nautische inrichting aan deze zijde van het IJ. Door de aanleg van de Oostbrug is een herinrichting van het IJ noodzakelijk en dat heeft gevolgen voor de afspraken in de Vaststellings-overeenkomst. De gemeente is daarom in overleg met het actiecomité om de consequenties van het project te bespreken. Hun belangen worden meegenomen in het proces, bijvoorbeeld door participatie en inspraak.
In hoofdstuk 7 wordt hier verder op ingegaan.

3 Voorgeschiedenis en context

De voorgeschiedenis van het programma 'Sprong over het IJ' laat zien hoe de plannen voor betere verbindingen tussen Amsterdam Noord en de rest van de stad zich hebben ontwikkeld. Vanaf de eerste ideeën in 2015 tot de recente besluitvorming in 2022 zijn er diverse alternatieven onderzocht en keuzes gemaakt. Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste stappen, zoals de selectie van haalbare plannen, de rol van de Commissie D'Hooghe, en de uiteindelijke keuze voor bruggen als primaire oever-verbindingen. Ook wordt ingegaan op de uitdagingen en afwegingen die hebben geleid tot de huidige plannen, waaronder nautische eisen, ruimtelijke inpassing en maatschappelijke kosten en baten.

3.1 Voorgeschiedenis

2015: Ideeënvorming Sprong over het IJ

In 2015 begon de gemeente Amsterdam met het programma 'Sprong over het IJ'. Het doel was om de verbinding tussen Amsterdam Noord en de rest van de stad te verbeteren. Er werden 77 ideeën opgehaald voor een betere oversteek over het IJ. Hieruit werd een eerste selectie gemaakt van haalbare plannen die pasten bij de doelen van het programma. Een van de ideeën was een brug aan de oostkant van het IJ, van Amsterdam Noord naar het Java-eiland. Deze brug kreeg de werknaam 'Javabrug' en was bedoeld voor fietsers en voetgangers. Het plan was om de brug vanaf 2020 te bouwen.

Figuur 8. Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ (2022)



Figuur 9. Belangrijke momenten voor het project Oostbrug.



2017: Voorkeursbesluit Javabrug

In juli 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Definitief Voorkeursbesluit fase 2 Sprong over het IJ. In het onderzoek voor het Voorkeursbesluit zijn zes alternatieven uitgewerkt en vergeleken. In alle alternatieven blijft het systeem van veerponten bestaan en wordt het verbeterd. De verbindingen worden aangevuld met één of meer vaste oeververbindingen; dat kunnen bruggen of tunnels zijn. Naast deze zes is er ook een 'nul-alternatief' beschreven dat duidelijk maakt wat er zou gebeuren zonder de 'Sprong over het IJ'. De onderzochte alternatieven zijn:

- **Alternatief 0:** Het huidige pontensysteem vaart vaker en met grotere ponten.
- **Alternatief 1:** Optimalisering pontverensysteem.
- **Alternatief 2:** Optimalisering pontveren plus IJpleinverbinding.
- **Alternatief 3:** Optimalisering pontveren plus Javaverbinding.
- **Alternatief 4**: Optimalisering pontveren plus Stenen Hoofdverbinding.
- **Alternatief 5:** Optimalisering pontveren plus Java- én Stenen Hoofdverbinding.
- **Alternatief 6:** Aanvullende pontverbeteringen in het centrale deel van het IJ: Metrostation Sixhaven en/of voetgangerstunnel Buiksloterweg-CS.

Figuur 10. Het beslispad dat in 2017 voor Sprong over het IJ is gemaakt met daarin vijf afwegingsstappen.



Voor elk alternatief is berekend hoeveel reizigers het zou trekken. Ook zijn de maatschappelijke kosten en baten en de kwaliteit van de alternatieven beoordeeld door een onafhankelijke adviescommissie van deskundigen.

In het onderzoek is gekeken naar een sterke en minder sterke groei langs de IJ-oevers (hoog en laag scenario). Daarnaast zijn zwakke plekken in het bestaande fietsnetwerk aan beide kanten van het IJ in kaart gebracht, zodat deze samen met de oversteek verbeterd kunnen worden.

Uit het onderzoek blijkt dat het beter is om het fietsverkeer over meerdere oversteekplaatsen te verspreiden. Nu hoopt de drukte zich op bij het centrale deel van het IJ, bij het Buiksloterwegveer en het IJpleinveer. Bij sterke groei is dit niet houdbaar. Een brug of fietstunnel op die plek zou de drukte alleen maar erger maken, en er is aan de wal weinig ruimte. Door het fietsverkeer te verspreiden naar de randen, zoals bij de Kop van Java-eiland in het oosten of het Stenen Hoofd in het westen, kan de druk op het centrale deel worden verminderd.

De afweging leidde in het Voorgenomen Voorkeursbesluit tot een pakket maatregelen, uit te voeren in de periode 2017-2030:

- **Maatregel 1:** Optimaliseren IJpleinveer
- **Maatregel 2:** Start planvoorbereiding bouw Metrostation Sixhaven
- **Maatregel 3**: Start planvoorbereiding aanleg Javabrug
- **Maatregel 4:** Op termijn aanleg Stenen Hoofdverbinding
- **Maatregel 5:** Mogelijke aanleg Voetgangerspassage CS-Buiksloterweg

Maatregel 3 werd hierbij als volgt omschreven: De aanleg van een langzaam verkeerbrug tussen Kop Java en het Hamerstraatkwartier om het groeiend fietsverkeer over het IJ te spreiden via de oostelijke flank. De voorbereiding van de Javabrug begon eind 2017.

2018: Javabrug niet inpasbaar: instellen van Commissie D'Hooghe

De Javabrug bleek echter niet mogelijk vanwege nautische bezwaren. De betrokken nautische partijen constateerden dat een brug ter hoogte van Java-eiland niet inpasbaar is volgens de geldende wettelijke nautische eisen en dat daardoor de integrale veiligheid niet wordt geborgd. Dit was aanleiding voor het instellen van Commissie D'Hooghe die een advies uitbracht over vaste oeververbindingen in Genereus Verbonden, zoals hiervoor beschreven in paragraaf 2.2.

Over het metrostation Sixhaven, maatregel 2, heeft de gemeente Amsterdam in 2021 besloten het niet te bouwen. Dit vanwege een enorme kostenstijging en afgenomen urgentie door een aantal alternatieve maatregelen. Zoals het gebruik van meer en grotere ponten en verbetering van het IJpleinveer. Ook zijn in 2022 zowel de fiets- en voetgangersbrug over het Noordhollandsch Kanaal van en naar het IJpleinveer als het Pontplein Zuid in gebruik genomen. Hiermee wordt het IJpleinveer beter bereikbaar en een volwaardig alternatief van het Buiksloterwegveer.
De inschatting is dat daarmee er tot 2030 voldoende capaciteit is op de twee centrale veerverbindingen.

3.2 Wat staat er in Genereus Verbonden over de IJ-oeververbindingen

Commissie D'Hooghe heeft in haar onderzoek naar verbindingen tussen de IJ-oevers vijf punten bekeken:

- de keuze tussen een brug of tunnel
- de doorvaarhoogte van bruggen
- de locatiekeuze
- de nieuwe ligplaatsen voor de binnenvaartschippers
- het compenseren van wacht- en ligplaatsen en wachtplaatsen door de nieuwe bruggen.

Figuur 11. Voor realisatie van de Westbrug moet eerst de zeecruise weg uit de binnenstad. Met de Oostbrug kunnen we direct starten.



Deze punten en de bijbehorende adviezen worden hieronder uitgelegd.

De keuze tussen brug of tunnel

Op basis van onderzoek heeft Commissie D'Hooghe een keuze gemaakt voor bruggen in plaats van tunnels als primaire verbindingen op de flanken van de stad.
De Commissie heeft regels voor besluitvorming ten aanzien van bruggen en tunnels opgenomen. In deze 'beslisboom' staan vijf criteria waaraan moet worden voldaan om de keuze voor een brug over een belangrijke en drukke vaarweg zoals het IJ te rechtvaardigen:

- De verbinding moet een hoge vervoerwaarde hebben (er moet veel verkeer overheen kunnen).
- Het moet gaan om een uitzonderlijke situatie met betrekking tot nationale welvaartscreatie (de verbinding moet economisch van belang zijn).
- De nautische veiligheid moet volgens de richtlijnen zijn gewaarborgd (scheepvaart moet vlot en veilig kunnen passeren).
- Er zijn positieve bijvangsten op land en op het water (denk aan nautische voorzieningen zoals ligplaatsen of de toevoeging van een park).
- De aanlandingen moeten ruimtelijk inpasbaar zijn en kunnen worden verbonden met het netwerk.

De beslisboom is nodig vanuit het gegeven dat een nieuwe brugverbinding altijd de veiligheid op de vaarweg vermindert. In de meeste situaties zijn bruggen dan ook moeilijk te rechtvaardigen als een tunnel een alternatief is.

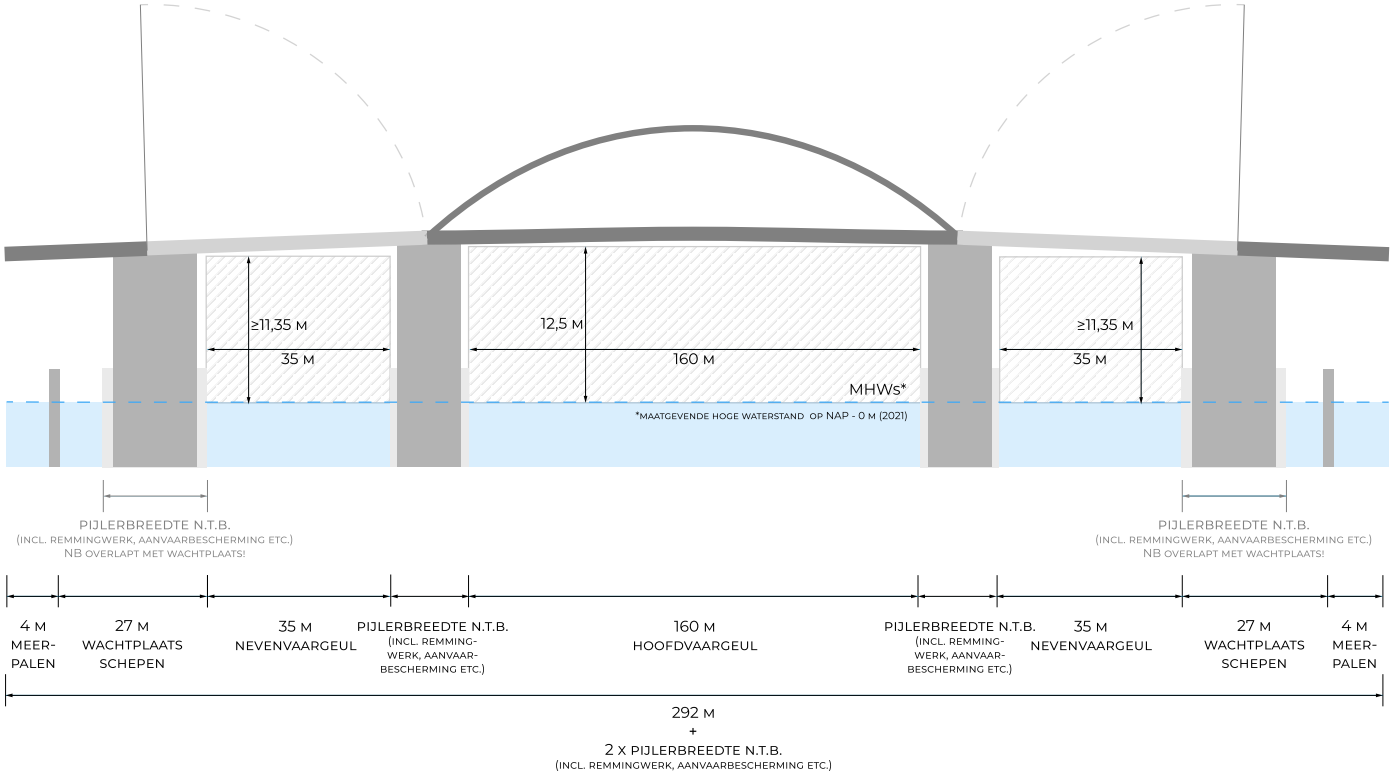
De commissie geeft aan dat wanneer aan deze criteria wordt voldaan, een brug de beste optie is. Een brug biedt meerwaarde ten opzichte van een tunnel op het gebied van sociale veiligheid, de culturele waarde van een verbinding (zoals de beleving), en de continuïteit van het openbaar domein (een brug zie je liggen, een brug kan een verblijfplek zijn). Voor de Oostbrug en de Westbrug geldt dat het verbindingen betreft met een hoge vervoerwaarde.
De verbindingen hebben een economisch belang en dragen bij aan de groei van Amsterdam. Door de verbindingen zijn arbeidsplaatsen in bijvoorbeeld Haven-Stad in de toekomst beter bereikbaar vanuit Noord en de regio. De bruggen kunnen op de gekozen locaties in worden gepast, volgens de Richtlijnen Vaarwegen, met de uitgangspunten zoals overeengekomen met de nautische partners.
Deze uitgangspunten worden hierna onder het kopje 'Locatiekeuze' verder toegelicht.

Er zijn positieve bijvangsten mogelijk bij beide bruggen, zoals het Haparandapierpark en de toevoeging van ligplaatsen bij de Oostbrug. De bruggen zijn op deze locaties ruimtelijk inpasbaar in de (bestaande) stad en kunnen goed worden verbonden met het fiets en OV-netwerk. Op basis hiervan is door de commissie gekozen voor een West- en Oostbrug als primaire oeververbindingen voor fietsers, voetgangers en mogelijk OV. Bij het Centraal Station is gekozen voor een (ondiepe) voetgangerstunnel, mede omdat de vaarweg hier te smal is om een hoge brug in te passen.

De doorvaarhoogte van de bruggen

De hoogte van de bruggen is door de commissie vastgesteld op 12,50 meter. Hier kan alleen van worden afgeweken als ontwerpmatig is bewezen dat een dergelijke brug niet inpasbaar is in het fietsnetwerk volgens de eisen die in Genereus Verbonden zijn gesteld, waarbij de minimale vrije hoogte 11,35 meter boven de maatgevende hoogwaterstand is.

Figuur 12. Doorsnede van het referentiemodel uit de Actualisatie Nota van Uitgangspunten (2022). Dit model laat de hoogte en breedte zien van de Oostbrug en Westbrug.



Schepen met lege containers liggen minder diep in het water en zijn dus hoger. De doorvaart van 4 lagen lege highcube containers vereist een fysieke hoogte van 11,35 meter ten opzichte van de maatgevende hoogwaterstand. Een hoogte van 12,50 meter is echter veiliger: dan is er vanuit de stuurhut, over de containers heen, ook onder een brug nog zicht op het water vóór het schip. Dit ook gezien het grote aantal scheepvaartbewegingen en vaarwegkruisende oostgaande scheepvaart naar de Oranjesluizen.

De doelgroep recreatievaart kent geen marifoonplicht: beroepsvaart kan daar niet mee communiceren. Anticiperen op onverwachte scheepsbewegingen is daarom niet goed mogelijk. Een brug met een vrije hoogte van 12,50 meter is dan ook de standaard, mits de aanlandingen ingepast kunnen worden zonder té steile hellingen en ingewikkelde wokkels. In de verdere uitwerking van de brug is aangetoond dat het inpasbaar is zoals is beschreven in paragraaf 4.2. Met een vrije hoogte van 12,50 meter boven

maatgevende hoogwaterpeil = NAP-0,3 m zijn de grote bruggen van Amsterdam toekomstvast.

De locatiekeuze

Bij het beslismodel brug of tunnel is het belang van een hoge vervoerswaarde en een goed ruimtelijke inpasbaarheid opgenomen. De belangrijkste oeververbindingen moeten aansluiten op de belangrijkste routes in de stad. Hiermee worden ze het meest waardevol en onderdeel van het bestaande netwerk in de stad. Met dit gegeven heeft Commissie D'Hooghe geadviseerd om de bestaande fiets- en OV-ring om de binnenstad te 'sluiten' in Amsterdam Noord via de twee bruggen over het IJ. De huidige fiets- en OV-ring is ruim 7 kilometer lang en loopt via de Czaar Peterstraat, Sarphatistraat, Weteringschans en de Marnixstraat.
Het 'sluiten' van de fietsbinnenring gaat in Noord via de Johan van Hasseltweg, het Mosplein en de Papaverweg. De commissie benoemt hier als belangrijke bijvangst dat daarmee de verkeersdruk op het overbelaste centrum kan worden verlicht.

Voor de locatie van een nieuwe brug over het IJ is het belangrijk dat er genoeg ruimte is op de plekken waar de brug aansluit op het land. Een belangrijke eis is dat fietsers de brug kunnen gebruiken zonder af te stappen. Volgens de richtlijnen voor vaarwegen mogen bruggen niet in of vlak bij bochten of kruispunten worden geplaatst. Daarnaast moeten de Oostbrug en de Westbrug worden ontworpen volgens een vast referentiemodel. Dit model bepaalt de minimale afmetingen van de vaarweg en zorgt voor een veilig en vlot gebruik van het water en garandeert een rustig en coherent vaarwegbeeld op het IJ.
Het referentiemodel (figuur 5) voor een brug voorziet in drie geulen: de hoofdgeul (160 meter breed) en twee nevengeulen (35 meter). De brugpijlers staan tussen de geulen. De totale breedte van 319 meter voorziet ook in opstelruimte voor schepen die wachten voor de te openen brugdelen in de nevengeulen.

Er zijn slechts twee locaties op het IJ die voldoen aan bovenstaande eisen. Aan de oostkant is dat een verbinding tussen het Azartplein aan de zuidkant van het IJ en de Johan van Hasseltweg aan de noordzijde van het IJ. Aan de westkant is dat een verbinding tussen de NDSM-werf aan de noordkant van het IJ en de Danzigerkade in de Minervahaven/toekomstig Haven-Stad.

Nieuwe ligplaatsen voor de binnenvaartschippers

Commissie D'Hooghe heeft de nautische partijen gevraagd naar hun huidige en toekomstige behoeften. Hieruit blijkt dat er meer ligplaatsen nodig zijn voor binnenvaartschippers, vergelijkbaar met parkeerplaatsen langs de snelweg voor vrachtwagenchauffeurs. Door de groei van vervoer over water en de schaalvergroting in de scheepvaart (schepen worden groter) is er binnen Amsterdam een tekort aan deze ligplaatsen voor de binnenvaart. Vervoer over water vermindert transport over de weg en draagt zo bij aan een duurzame bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam.

Het advies van de commissie D'Hooghe om te kiezen voor bruggen in plaats van tunnels is mede gebaseerd op de overweging dat bij bruggen de mogelijkheid bestaat om als positieve bijvangst nautische en/of stedelijke functies te realiseren. Het betreft functies die de vaarweg en/of de stedelijke mobiliteit kunnen versterken. Dat kunnen enerzijds nieuwe pleinen of kansen voor andere stads-ontwikkeling zijn, en anderzijds ingrepen die de vaarweg meer robuust maken of andere nautische functies huisvesten. Hierbij is in het advies opgenomen dat in elk toekomst-scenario ruimte gereserveerd moet worden voor onder-steunende nautische functies op en rondom het IJ.
Als uitwerking hiervan adviseert de commissie dat de zone rondom Kompaseiland gereserveerd moet worden voor nautische functies die elders in het stedelijk gebied onder druk staan of niet kunnen worden gehuisvest. In het advies wordt ervan uitgegaan dat hier onder andere 20 extra ligplaatsen kunnen worden voorzien. Deze ligplaatsen zijn nodig om op langere termijn, de economische groei van Nederland, toenemende behoefte aan wacht- en rustplaatsen voor binnenvaartschepen op te vangen. In paragraaf 4.3 wordt beschreven hoe hiermee wordt omgegaan bij de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ.

Het compenseren van wacht- en ligplaatsen en de wachtplaatsen door de nieuwe bruggen

Wachtplaatsen zijn plekken waar schepen tijdelijk kunnen aanmeren, bijvoorbeeld om te wachten tot een brug opent of bij een storing. Wachtplaatsen zijn onlosmakelijk verbonden aan het brugontwerp en zijn essentieel voor het borgen van een veilige en vlotte passage van de brug. Ze zijn essentieel voor een veilige en soepele doorvaart. Op het Binnen-IJ zijn verschillende soorten wacht- en ligplaatsen aanwezig: een wachtplaats voor de Prins Willem Alexandersluis, bedoeld voor schepen uit de haven (zowel gewone schepen als kegelschepen), een ligplaats voor duwbakken, een spudpalengebied en een boeienwachtplaats voor zeevaart.

Bij de bouw van nieuwe bruggen, zoals in het oosten, westen en bij het Slik, kunnen bestaande wacht- en ligplaatsen verdwijnen. Waar nodig worden deze gecompenseerd om de scheepvaart goed te laten functioneren. Daarnaast worden bij de nieuwe bruggen wachtplaatsen aangelegd. Deze komen aan de stuurboordzijde van de vaarweg (rechterzijde van het schip), buiten de aanlooproute naar de brugopening, zodat schepen veilig kunnen wachten zonder het vaarverkeer te hinderen. In paragraaf 4.3 wordt beschreven hoe met de verschillende wacht- en ligplaatsen wordt omgegaan bij de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ.

Samenvattend overwegingen locatie Oostbrug

De bovenstaande punten hebben geleid tot een advies van de commissie om onder meer een brug over het IJ te realiseren die meer oostelijk ligt dan de Javabrug: tussen de Johan van Hasseltweg in het Hamerkwartier en het Azartplein op de grens tussen het Java- en KNSM-eiland.

Samenvattend hebben de volgende overwegingen hierbij tot dit advies geleid:

- Een brug is hier nautisch inpasbaar. Het IJ heeft pas ter hoogte van het Azartplein voldoende breedte en recht verloop om een brug volgens richtlijnen in te passen. Zo is er op deze plek voldoende ruimte voor recreatievaart in nevengeulen. De brug ligt hier niet in een bocht en er is voldoende ruimte voor het scheiden van beroepsvaart en recreatievaart met nevengeulen.

- Een brug met een strekdam op deze locatie draagt bij aan een rustig en coherent vaarwegbeeld doordat er een spiegeling ontstaat met de Westbrug en Haparandadam. Voor de schippers ontstaat hierdoor een voorspelbaar vaarwegbeeld. Dit draagt bij aan de nautische veiligheid op het IJ.

- Goede en effectieve verbindingen met het bestaande fietsnetwerk kunnen worden gemaakt. De Oostbrug verbindt de Czaar Peterstraat en de Johan van Hasseltweg en sluit daarmee de fietsbinnenring. Het is bovendien mogelijk een fietsroute aan te leggen die de Czaar Peterstraat in een vrijwel rechte lijn verbindt met het Azartplein via een fietsbrug over de IJhaven.

- Er kunnen extra (nautische) functies gerealiseerd worden. De zone rond het Kompaseiland kan worden gebruikt voor nieuwe functies. De commissie adviseert om dit aan te wenden voor functies die een vlotte en robuuste vaarweg ondersteunen, met een rustig en coherente vaarwegbeeld.

- Omdat een brug sociaal veiliger en aantrekkelijk is voor grote aantallen ‘stedelijke overstekers’ is deze te verkiezen boven een tunnel. Daarbij adviseert de commissie om de Oostbrug (net als de Westbrug) niet alleen geschikt te maken voor fietsers en voetgangers, maar ook voor openbaar vervoer. In paragraaf 3.4 is te lezen dat OV op een later moment weer uit de plannen is verdwenen.

3.3 Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ 2022

Voor het programma Sprong over t IJ betekent Genereus Verbonden dat het voorkeursbesluit uit 2017 moet worden aangepast. Genereus Verbonden is gebruikt als onderbouwing bij de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ, 2022 (hierna NvU). Commissie D’Hooghe heeft geadviseerd om eerst een verbinding aan de oostkant van het IJ te maken: de Oostbrug. Nautische en ruimtelijke richtlijnen zijn als uitgangspunten en opgaven voor de Oostbrug vastgelegd in de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ (2022). Bij de vaststelling zijn de resultaten van inpassingsstudies, prognoses over vervoerwaarden, de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en reacties van bewoners en belanghebbenden meegenomen. Onderdeel van de actualisatie is het voorkeursbesluit Oostbrug. Dit vervangt het eerdere besluit voor de Javabrug (2017) en bepaalt het gebied waar de Oostbrug moet komen.

Voor de inpassing van de toekomstige Oostbrug is een verkenningsgebied gedefinieerd, te zien in figuur 6. Dit verkenningsgebied markeert de uiterste grenzen waarbinnen de definitieve bruginpassingen ingepast moet worden en is opgenomen in de NvU.

In de NvU worden opgaven strekdam en de extra ligplaatsen benoemd als een apart project. Voor de strekdam daar waar het niet behoort tot de aanlanding van de Oostbrug. Bij de strekdam komt er studie naar de precieze ligging, omvang en vorm van de dam. Plannen voor de nieuwe ligplaatsen worden nog nader onderzocht en in overleg met de buurt gemaakt. Hierbij worden de bezwaren van bewoners tegen eerdere plannen voor (extra) ligplaatsen voor het KNSM-eiland en de afspraken die hierover gemaakt zijn ook betrokken.

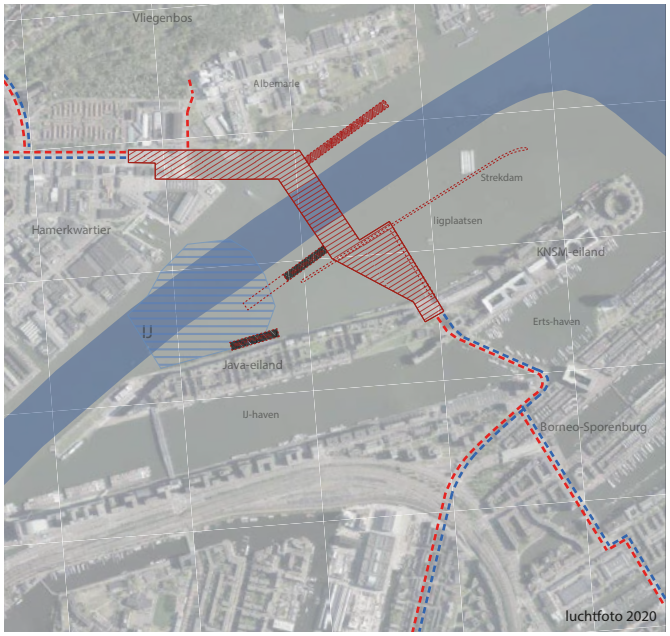
Voor de NvU is een inspraakprocedure doorlopen in het najaar van 2021. Rondom de inspraak zijn bijeenkomsten georganiseerd en iedereen die dat wilde kon een inspraakreactie geven op het plan. Dat leverde zo’n 1.600 inspraakreacties op. In een Nota van Antwoord is onderbouwd welke reacties zijn overgenomen en welke niet. De Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ is in januari 2022 door het Amsterdamse college van burgemeester en wethouders goedgekeurd en in februari 2022 door de Amsterdamse gemeenteraad vastgesteld. De nautische uitgangspunten in het NvU is zorgvuldig afgestemd met de betrokken partijen Ministerie van I&W/Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam/Centraal Nautisch Beheer, en de overige uitgangspunten met Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland.

Enkele wijzigingen in NvU ten opzichte van Genereus Verbonden

De NvU heeft ook geleid tot enkele belangrijke wijzigingen in de plannen voor de Oostbrug. Zo is geconcludeerd dat de vaarweg iets zuidelijker moet worden verplaatst om de aanlandingen van de Oostbrug voor fietsers inpasbaar te krijgen. Het verkeer van de Oostbrug wordt niet via een nieuwe IJ-havenbrug maar via de bestaande verbindingsdam geleid. Deze aanscherpingen in de geactualiseerde nota hebben geleid tot een concreter en beter afgestemd plan voor de Oostbrug, met aandacht voor zowel de behoeften van weggebruikers als de eisen van het vaarverkeer.

Na het vaststellen van de NvU heeft Amsterdam het project Oostbrug, inclusief de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ, volgens het Plan- en besluitvormingsproces (PBI, zie ook hoofdstuk 4) van de gemeente Amsterdam verder uitgewerkt.

Figuur 13. Verkenningsgebied Oostbrug



3.4 Extra onderzoeken naar noodzaak van oeververbindingen (2022)

In 2022 heeft de gemeenteraad aan het College gevraagd om extra onderzoek over de noodzaak van oeververbindingen over het IJ. Met de komst van een nieuw stadsbestuur is er opnieuw gekeken naar de gemeentebegroting. En met name naar schaaloverstijgende projecten. Er is extra onderzoek gedaan naar de oeververbindingen over het IJ. Of deze wellicht nog kunnen wachten. Er is daarbij gekeken hoe om te gaan met het groeiende aantal mensen die tussen 2030 en 2040 het IJ willen oversteken en naar eventuele toekomstige problemen op het water en op het land als de bruggen er later komen dan gepland.

Zonder bruggen is er een verdubbeling van het aantal ponten nodig

Er varen nu 11 ponten. Dat aantal groeit volgens de Nota Veren (zie bijlage 1) tot 2030 naar 18 ponten. In 2040 zijn er 23 ponten nodig om alle mensen te kunnen vervoeren. Er is nog meer onderzoek nodig naar wat de gevolgen zijn van meer drukte bij de op- en afstapplaatsen van de ponten en de wegen ernaartoe. Vooral achter het Centraal Station en bij Pontsteiger is dat belangrijk. Ook moet er voldoende personeel beschikbaar zijn voor zoveel extra ponten.

Met bruggen zijn er 40% minder fietsers op de ponten

Met de bouw van de Oostbrug en vervolgens de Westbrug (2040) wordt de fietsbinnenring van de stad afgemaakt. Daardoor maken 40% minder fietsers gebruik van de ponten. Als de twee bruggen er liggen, zijn in 2040 maximaal 12 ponten in de spits voldoende. Dat is vergelijkbaar met het huidige aantal ponten.

Fietsbrug met of zonder openbaar vervoer

Samen met de Vervoerregio Amsterdam is indertijd onderzocht wat de gevolgen zijn van wel of geen openbaar vervoer over de Oostbrug.

In geval van OV over de Oostbrug zouden in 2032 circa 11.000 en in 2040 circa 13.000 OV-reizigers per dag hier gebruik van maken. Het betreft zowel nieuwe als bestaande reizigers waarbij veel reizigers de voorkeur geven aan OV over de brug in plaats van aan de Noord/Zuidlijn. Indien er geen OV over de Oostbrug beschikbaar komt, blijkt dat zowel de Noord/Zuid-lijn als bus 37 (over de Schellingwouderbrug) drukker worden maar dat beide OV-lijnen dit goed kunnen opvangen.

Overwegingen bij dit scenario zijn dat de kosten van een Oostbrug mét OV ongeveer 2,5 keer zo hoog zijn als voor een fietsbrug. Ook de kosten-baten verhouding voor een Oostbrug als fietsbrug is zeer positief – de verwachte maatschappelijke baten zijn 2.5 keer zo groot als de kosten. Voor een Oostbrug met OV geldt dat de kostenbatenverhouding in evenwicht is.

Het realiseren van openbaar vervoer op de Oostbrug is daarmee als uitgangspunt bij de verdere uitwerking van de Oostbrug komen te vervallen. Immers bij de voorjaarsnota 2023 heeft het college impliciet gekozen voor een ‘brug voor fietsers’, en dus niet voor een brug voor fietsers en OV. Daar zijn de middelen voor gereserveerd en dat is ook zo in de begroting 2024 bekrachtigd. Gebruik door OV (bus of tram) is afgevallen en is geen onderdeel van de scope van het project. Er wordt geen rekening gehouden met het in de toekomst plaatsen van een brug voor OV naast de Oostbrug. Dit uitgangspunt zal nog expliciet worden vastgesteld in het definitiebesluit dat door de gemeenteraad genomen gaat worden.

Figuur 14. Met bruggen zijn er 40% minder fietsen op de ponten.



3.5 Bredere context: beleidskaders Amsterdam

De realisatie van het project is belangrijk voor het bereiken van diverse gemeentelijke beleidsdoelen op het gebied van stedelijke ontwikkeling (Omgevingsvisie), mobiliteit, verduurzaming en leefbaarheid. Belangrijk is de Omgevingsvisie Amsterdam, die een integrale visie voor de ontwikkeling van Amsterdam bevat. Het stadsbestuur zet in de Omgevingsvisie de lijnen uit naar 2050. Hoe wordt de stad ingericht ten behoeve van welvaart, welzijn en geluk van de Amsterdammers, regiobewoners en bezoekers? Waar wordt er gewoond en gewerkt en vervoerd van A naar B? Hoe zien de publieke ruimtes eruit en welke plek is er straks voor groen? In de omgevingsvisie is de keuze voor twee vaste IJ-oeververbindingen en een regionaal fietsnetwerk vastgelegd als strategische keuze voor een meerkernige stad. De nieuwe oeververbindingen zijn essentieel voor het realiseren van een fietsring om het centrum. Deze fietsring moet het centrum ontlasten,

Figuur 15. Aan de noordoostkant van de stad kunnen mensen gebruikmaken van bus 37 en de metro. Beide OV-lijnen kunnen toekomstige drukte aan.



verbindt regionale fietsroutes en is onderdeel van een veilig, aantrekkelijk en compleet fietsnetwerk. In bijlage 1 is een samenvatting van het relevante beleid opgenomen.

3.6 Raakvlakken met de Oostbrug

Er zijn verschillende ontwikkelingen en afspraken in de gemeente Amsterdam die van invloed zijn op het project Oostbrug.

Gebiedsontwikkeling Hamerkwartier

Het Hamerkwartier verandert de komende 10 tot 20 jaar van een bedrijventerrein in een wijk met ongeveer 6.500 woningen en veel ruimte voor werken. De Oostbrug speelt een cruciale rol in het verbeteren van de bereikbaarheid van het Hamerkwartier vanuit Amsterdam Oost en vice versa. Amsterdam mikt bij het Hamerkwartier op klimaatadaptieve inrichting, circulair bouwen en autoluwe woonwijken. De Oostbrug stimuleert duurzame mobiliteit en vermindert de afhankelijkheid van de IJtunnel en pontverbindingen.

Ketjen

Aan de noordkant van het IJ, nabij de toekomstige aanlanding van de Oostbrug, ligt het industrieterrein van Ketjen. Ketjen is een chemisch bedrijf, met zwaar industriële functies in een gebied dat aan het verstedelijken is. De industrie op het Ketjen-terrein valt onder BRZO-wetgeving (risicovolle stoffen), waarmee bij plannen in de omgeving rekening moet worden gehouden. De komst van de brug brengt mogelijk meer mensen dichter bij een risicogebied, wat veiligheidsvraagstukken oplevert. In het OER zal daar speciale aandacht aan worden besteed.

Vaststellingsovereenkomst Surinamekade

Bewoners aan de Surinamekade, de gemeente Amsterdam en Port of Amsterdam hebben een mediationtraject doorlopen, wat in 2016 leidde tot de vaststellingsovereenkomst aanleg binnenvaart Surinamekade. Daarin zijn afspraken gemaakt over de inrichting van het IJ voor nautische functies ter hoogte van de genoemde kade. De afspraken uit de vaststellingsovereenkomst worden ook nu nog gemonitord en de partijen voeren gesprekken over de toekomstige inrichting van het IJ. De aanleg van de Oostbrug heeft invloed op de gemaakte afspraken omdat door de komst van de brug, bepaalde nautische functies verplaatst moeten worden en (nieuwe) ligplaatsen worden onderzocht.

Ontwikkeling Oranjewerf

De gemeente is in gesprek met de ontwikkelaar die de gronden van de Oranjewerf heeft gekocht om het gebied te ontwikkelen. Op den duur zullen de zwaardere bedrijfsmatige activiteiten op het terrein worden beëindigd of verplaatst. Daardoor ontstaat ruimte voor een gemengd stedelijk gebruik. De Oostbrug kan een aanjager zijn voor herontwikkeling van de Oranjewerf in de richting van gemengd stedelijk gebruik.

Routes naar de brug in Noord en Oost

De aanleg van de Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ vinden binnen het plangebied van de Oostbrug plaats, maar het project heeft ook gevolgen voor de toeleidende routes. Door de aanleg van de Oostbrug zullen deze routes zwaarder worden belast door fietsverkeer. In het OER worden de effecten van samenhangende veranderingen in de omgeving mede onderzocht. Te denken valt aan de gevolgen van kruispuntaanpassingen als die nodig zijn om de verkeersstromen van en naar de Oostbrug te verwerken. Deze werkzaamheden en besluiten worden afgestemd op het project Oostbrug in samenspraak met de raakvlakprojecten in noord en oost.

HOV ZaanIJ

HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer.
Omdat zowel Zaanstad als Amsterdam snel groeien met nieuwe woningen en banen, komen er flink meer reizigers die zich tussen de stad en de Zaanstreek verplaatsen.
Een mogelijke oplossing die onderzocht wordt is de MetroBus Zaan-IJ: een snelle, elektrische bus met het comfort van een metro. Zo kan er in de toekomst snel, comfortabel en duurzaam worden gereisd tussen Zaanstad en Amsterdam Noord (omgeving Noorderpark/Johan van Hasselt).

Johan van Hasseltzone

De Johan van Hasseltzone is een belangrijk project binnen het Mobiliteitsplan Noord. Door de groei van Amsterdam Noord neemt het verkeer de komende jaren flink toe.
Het project zorgt ervoor dat de Johan van Hasseltzone ook na 2030 bereikbaar en leefbaar blijft. Samen met bewoners en ondernemers wordt gewerkt aan plannen voor de toekomst. Voor de routes naar de brug in Noord werken we samen met de begeleidingsgroep Johan van Hasseltzone.

Figuur 16. Projectgebied van de Johan van Hasseltzone in Amsterdam Noord, met daarop de Johan van Hasseltweg waarop de Oostbrug aan land zal komen.



4 Uitwerking Oostbrug en nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ

Van ideeën voor de oversteek in 2015 is er in 2022 akkoord gekomen op een gezamenlijk plan van gemeente en nautische partners, waar de belangen van weg- en vaarverkeer in staan. Er is beschreven hoe en waarom de Oostbrug in het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam en de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over 't IJ als opgave is opgenomen. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de verdere uitwerking van het project Oostbrug en de nautische herinrichting van Oostelijk Binnen-IJ.

4.1 Doelstellingen Oostbrug

Bij de uitwerking van de Oostbrug zijn de bovenliggende doelen uit het Inrichtingsplan en de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ specifieker gemaakt voor de Oostbrug:

- Verbinden van zowel de groeiende metropool en haar inwoners, als de haven met haar achterland. Dit resulteert in een waterkruispunt dat bestaat uit:
  - **i** Genereuze oeververbinding
  - **ii** Vrije, veilige en robuuste vaarweg.
- De oversteek over het IJ structureel verbeteren voor fietsers en voetgangers via vaste oeververbindingen – naast bestaande en nieuwe veren.
- Hierbij wordt rekening gehouden met belangen van de stad, de regio en die van de (internationale) scheepvaart.

De doelen hebben betrekking op het te realiseren object, Oostbrug. Alle projectdoelen gelden zowel voor gebruikers/belanghebbenden op het water als op het land.

De doelen kunnen worden samengevat als:

'Het doel is het realiseren van een aantrekkelijke, goed functionerende brug die veilig, technisch maakbaar en financieel haalbaar is'.

De doelen voor de Oostbrug zijn:

- De Oostbrug is veilig, comfortabel en snel; dit zijn de basiseisen voor het gebruik van het waterkruispunt zowel voor bruggebruikers als vaarweggebruikers. De volgorde geeft ook de prioriteit aan.
- De Oostbrug is functioneel, betrouwbaar en toekomstbestendig; alle functionaliteiten zijn goed vorm gegeven en functioneren continu. Toekomstige ontwikkelingen van het langzaam verkeer kunnen binnen het profiel gefaciliteerd worden.
- De Oostbrug is uitnodigend en geeft een positieve beleving; zowel vanaf het water als vanaf het land nodigt het uit om eronder door of erover heen te gaan waarbij de route plezier geeft.
- De Oostbrug voegt zich op zorgvuldige en gepaste wijze in de (historische) omgeving en voegt kwaliteit toe aan de stad en regio; de aansluiting op het mobiliteitsnetwerk op land en water is zorgvuldig. De vormgeving versterkt de ruimtelijke kwaliteit vanaf het water en het land.
- De Oostbrug geeft invulling aan duurzaamheidsambities van gemeente, regio en rijk; de gezamenlijke ambities voor de verschillende aspecten van duurzaamheid, zoals energietransitie, circulariteit, klimaatbestendigheid en biodiversiteit, krijgen in de realisatie een passende uitwerking.

De doelen worden betrokken bij het definitiebesluit en de daarbij betrokken onderzoeken en kaders. Bij de uitwerking van de Oostbrug zullen verschillende ambitieniveaus afgewogen worden, die onder meer raken aan constructief ontwerp, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. In paragraaf 6.1 wordt beschreven hoe de doelstellingen worden betrokken in het OER.

4.2 Uitwerkingen project Oostbrug

Voor de inpassing van de Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ zijn meerdere oplossingen onderzocht of worden nog onderzocht. Het doel is om ontwerpen en plannen te maken die voldoen aan zowel nautische als stedelijke eisen. Met als resultaat een onderbouwde afweging voor een voorkeursvariant voor de inpassing van de Oostbrug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ.

Bij dit proces is ook gebruik gemaakt van de Beheersgroep Inrichtingsplan Rijkswateren (hierna: Beheersgroep). Deze expertgroep onder leiding van Alexander D'Hooghe kan vragen over nautische en stedelijke uitgangspunten beoordelen voor projecten die onderdeel zijn van het Inrichtingsplan.

Er is onderzocht of de Oostbrug binnen het vastgestelde zoekgebied kan worden ingepast. De Beheersgroep heeft hiervoor de expertise van verschillende partners ingeschakeld. In het voorjaar van 2025 is samen met deze partners gekeken naar mogelijkheden voor een optimaal brugontwerp. Hierbij is vooral aandacht besteed aan de aansluiting met het Hamerkwartier (noordzijde IJ) en aan het ontwerpen van een comfortabele en aantrekkelijke fietsbrug. Het traject beoogde vast te stellen of de Oostbrug inpasbaar was in het vastgestelde zoekgebied. Knoppen om aan te draaien waren:

- aanlanding
- brugdekdikte
- hellinghoek brug
- breedte nevengeulen.

De belangrijkste bevindingen in het advies over de ontwerp-uitgangspunten zijn:

- Het is mogelijk om de brug goed aan land te laten komen in zowel het Hamerkwartier als op het Azartplein zonder dat dit ten koste gaat van het fietscomfort van de brug (met een gemiddelde helling van minder dan 2,7%).
- In Noord zijn er twee varianten voor het aan land komen mogelijk, die nu verder worden uitgewerkt. In beide gevallen komt de brug niet aan op de kade, maar iets verder op de Johan van Hasseltweg. Dit om te voorkomen dat de brug te steil wordt. In hoofdstuk 5 wordt dit nader toegelicht.
- Om de brug aan te laten sluiten op de kade van het Azartplein moet het stuk brug tussen het beweegbare deel en de kade een aantal bochten maken. Vanuit stedenbouwkundig perspectief zijn de bochten acceptabel. Op advies van de Beheersgroep is er ook een variant onderzocht waarbij de brug niet op de kade aan land komt, maar verder op het Azartplein. Dat onderzoek resulteerde in een negatief advies voor deze variant.
- Een brug met een doorvaarthoogte van 12,5 meter (ten opzichte van Maatgevend Hoogwaterstand) en fietscomfort gaan goed samen door juist ontwerp.

Figuur 17. Een indruk van hoe de Oostbrug mogelijk aan land komt in het Hamerkwartier in Noord. Ook kan de Oostbrug verder op de Johan van Hasseltweg aan land komen.



De Beheersgroep heeft het uitgangspunt van een brug met twee beweegbare bruggen ook nog beschouwd. Een brug met twee beweegbare bruggen heeft vanuit nautische veiligheid de voorkeur boven een brug met een beweegbare brug, in verband met het kunnen realiseren van een dubbele nevengeul (heen en terug richting gescheiden) en het scheiden van recreatievaart van beroepsvaart en het beperken van het aantal momenten waarop schepen elkaar kunnen kruisen. Daarmee wordt de veiligheid in en rond de vaarweg toekomstbestendig geborgd/gehandhaafd. Vanuit het gebruik van de brug als fietsverbinding heeft een beweegbare brug de voorkeur doordat de brug dan minder vaak openstaat.

Een brug met twee beweegbare bruggen is nodig om te voorkomen dat tegengestelde verkeersstromen ten westen

van de Oostbrug moeten kruisen. Dat er meer botsgevaar is bij één beweegbare brug blijkt uit een uitgevoerde risico-analyse door de Beheersgroep. Hierin zijn de resultaten van een kwantitatieve risicoanalyse opgenomen van een beschouwing van een brug met een beweegbare brug of twee beweegbare bruggen. Uit deze risicoanalyse volgt dat een brug met twee beweegbare bruggen tot minder aanvaringsrisico leidt. Dat maakt dat Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat zij geen vergunning zal verlenen aan de gemeente Amsterdam als er een brug met één beweegbare brug wordt ingetekend.

Overigens zijn daar meer redenen voor dan die welke zijn genoemd in de vorenbedoelde kwantitatieve risicoanalyse. Een brug is in de basis geen vergunbare oeververbinding over het IJ. Daarom wordt door het Rijk vaak primair ingezet op tunnels. Zoals in paragraaf 3.2 aan de hand van het beslismodel in Genereus Verbonden wordt uitgelegd is een tunnel echter geen redelijk alternatief. Het ontwerp van een brug met twee beweegbare bruggen sluit als alternatief het beste aan op het huidige vaarweggebruik, is inpasbaar volgens richtlijnen en voorkomt ongewenste vaarweg-bewegingen. Daarnaast niet alleen beschouwd vanuit de Oostbrug, maar ook de Westbrug: beiden dienen volgens hetzelfde referentieontwerp te worden gerealiseerd.

Voor de beweegbare bruggen geldt dat breedte uitgaat van een nevengeul van 35 meter. In de verdere uitwerking wordt gestudeerd op de mogelijkheid de breedte van de nevengeul terug te brengen binnen een bandbreedte van 35 meter tot minimaal 26 meter.

Bediening van de brug

Voor een vlotte doorgang en aantrekkelijkheid van de Oostbrug op zowel het water als over het land, is de bediening van de Oostbrug belangrijk. De bediening van de brug is een samenspel tussen vier elementen: openingsregime, brugontwerp en het verkeersafwikkelend vermogen van het geheel. Daarbij is ook de afstemming met de bedienregimes van de Schellingwouderbrug, de Oranjesluizen en de Prins Willem-Alexandersluis noodzakelijk tussen de gemeentelijke en de nautische partners.

Het 4e element is de inrichting van de bediening (o.a. wie bedient de brug, wat wordt de wijze van bediening en vanaf waar wordt de brug bediend). Het onderzoek is al bezig, in een samenwerking.

Figuur 18. Bij onderzoek over de bediening van de Oostbrug wordt ook rekening gehouden met het bedienregime van onder meer de Schellingwouderbrug.



4.3 Uitwerking nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ

Als gevolg van de bouw van de Oostbrug zal het Oostelijk Binnen-IJ nautisch moeten worden ingericht. Deze nautische herinrichting behoort tot de opgave voor de realisatie van de Oostbrug en wordt vanuit dat perspectief meegenomen in de NRD.

Op dit moment zijn er op het Binnen-IJ, ter hoogte van het Java-eiland en KNSM-eiland waar de Oostbrug gepland is, verschillende nautische functies. Er is een gebied met ligplaatsen voor schepen met spudpalen (ongeveer 5 ligplaatsen), een afmeerplek voor 24 duwbakken, de sliksteiger voor kegelschepen met gevaarlijke stoffen, een wachtplaats voor de Prins Willem-Alexandersluis. En tot slot een meerboei, bekend als de Franse boei, die voornamelijk wordt gebruikt als wacht- of manoeuvreerplek voor cruiseschepen die aanmeren bij de Passenger Terminal Amsterdam (PTA).

Aan de Sumatra- en de Surinamekade zijn de bestaande ligplaatsen voor binnenvaartschepen opgenomen. Zowel aan de Surinamekade als aan de Sumatrakade is dit aantal gemaximeerd tot twaalf. Op dit moment bevindt zich ter

hoogte van het Azartplein de pontaanlanding voor de pont tussen Zamenhofstraat en Azartplein (F1). Wanneer de Oostbrug wordt gerealiseerd komt deze pont te vervallen. Aan de Sumatrakade ten westen van de huidige pont-aanlanding is een ligplaats voor maximaal twee passagiers-schepen met een maximum van 80 meter. Aan de kade is een auto-afzetplaats. Ten zuidoosten van de huidige locatie van de duwbakken ligt het Kompaseiland.

Op de kaart hieronder zijn de huidige locaties van deze (nautische) functies en de huidige ligging van de vaarweg weergegeven.

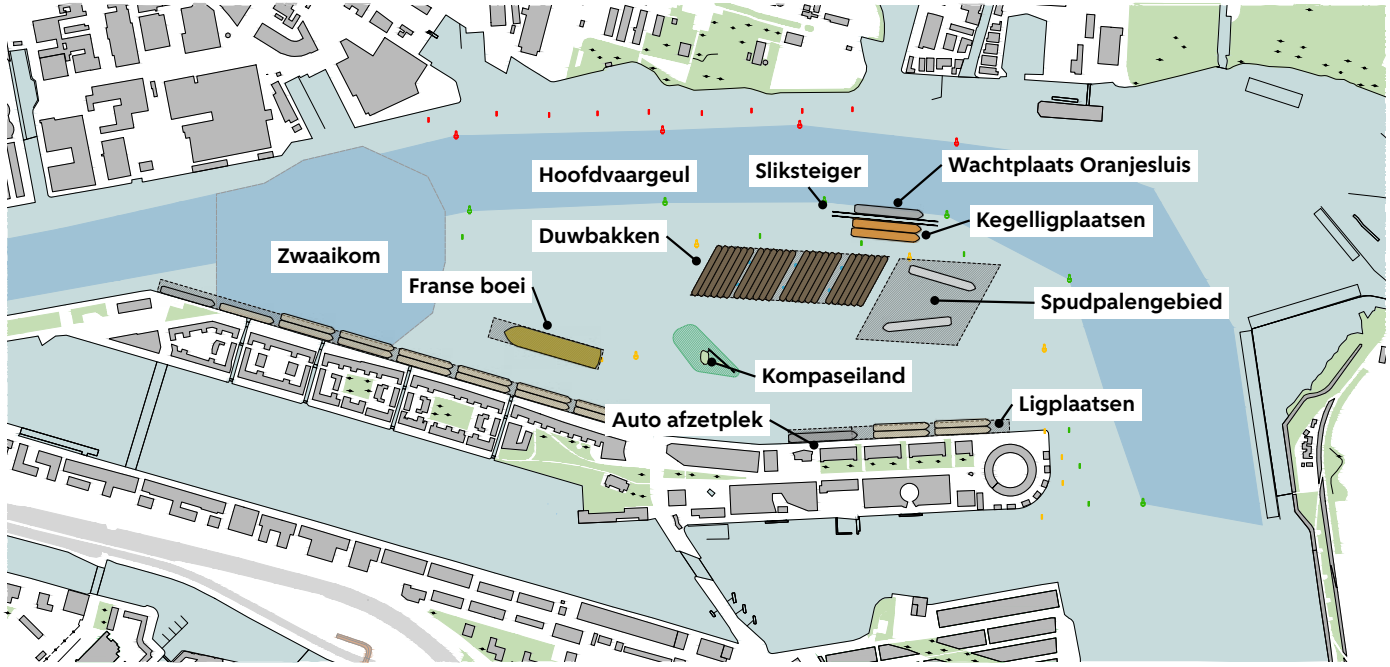
Opgave nieuwe ligplaatsen vanuit het Inrichtingsplan Rijkswateren

Voor een veilige en robuuste vaarweg adviseert de Commissie D'Hooghe om de zone rond het Kompaseiland te gebruiken voor nautische functies aan een strekdam. Dit zorgt voor een rustig en coherent vaarwegbeeld. Deze functies staan elders in het stedelijk gebied onder druk of kunnen niet worden gehuisvest. Vanwege de groei en schaalvergroting van de scheepvaart zijn deze extra ligplaatsen nodig.

De ligplaatsen zijn bedoeld als aanleg- en overnachtings-havens voor beroepsschepen. Het gaat om schepen van maximaal klasse CEMT VIa, die kunnen aanmeren in vakken van circa 23 meter breed en 135 meter lang. Een dergelijk vak biedt plaats aan één maatgevend schip of aan twee kleinere schepen. Daarnaast is het uitgangspunt dat voor de ligplaatsen een auto afzetplek, drinkwatertappunt en afvalinname beschikbaar moet zijn. De ligplaatsen moeten zijn voorzien van walstroom.

Een korte studie, gedaan door Commissie D'Hooghe, wees uit dat er twintig ligplaatsen kunnen worden gemaakt in het Oostelijk Binnen-IJ. Uit nader onderzoek naar de ruimte in het Oostelijk Binnen-IJ met de nautische partners blijkt vooralsnog dat, uitgaande van behoud van de bestaande ruimte voor duwbakken (zoals vastgelegd in het omgevings-plan) en afhankelijk van welke inrichtingsvariant wordt gekozen, in het gebied rond de Oostbrug enkel een deel van de benodigde twintig nieuwe ligplaatsen voor binnenvaart-schepen gerealiseerd kan worden. Het gaat om vijf tot acht ligplaatsen (afhankelijk van het al dan niet verwijderen Kompaseiland).

Figuur 19. Kaart met de huidige locaties van nautische functies en de huidige ligging van de vaarweg.



Er wordt door de gemeente samen met de nautische partners Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/ Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam/Centraal Nautisch Beheer gewerkt aan een zoekopgave naar alternatieve locaties voor een deel van de nieuwe ligplaatsen en te compenseren nautische functies elders in en rondom het IJ. Deze extra zoekopgave valt buiten de reikwijdte van deze notitie die zich toespitst op het gebied rondom de Oostbrug.

5 Varianten Oostbrug en nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ

Na de verdere uitwerking liggen er nu uitgangspunten voor het brugontwerp. Binnen dat ontwerp zijn er enkele varianten (keuzes), die in dit hoofdstuk naar voren komen. Deze zijn belangrijk om verder te onderzoeken voor het OER en dus mee te nemen in deze onderzoeksopzet (NRD). In het OER worden twee varianten voor de Oostbrug onderzocht. Deze varianten verschillen in hoe de brug aan land komt op de Johan van Hasseltweg, aan de noordzijde van het IJ. De Oostbrug in varianten wordt beschreven in paragraaf 5.1

Ook de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ wordt na de uitwerking meegenomen in het onderzoek, dit wordt beschreven in paragraaf 5.2.

5.1 De Oostbrug in varianten

In dit hoofdstuk zijn in figuur 20 en 21 twee tekeningen met varianten van het project opgenomen.

Het ontwerp Oostbrug is opgebouwd uit ten minste de volgende onderdelen:

- Aan de noordzijde ligt een beweegbare brug voor het recreatieverkeer, de Staande Mast Route en hoge beroepsvaart richting het westen. Dit deel van de brug heeft een doorvaartbreedte van 35 meter en heeft bij opening een onbeperkte doorvaarthoogte, waarbij, zoals in hoofdstuk 4 is vermeld, wordt gestudeerd op de mogelijkheid de breedte van de nevengeul terug te brengen binnen een bandbreedte van 35 tot 26 meter.
- Het middendeel van de brug heeft een hoofd-overspanning en een doorvaartbreedte die minimaal 160 meter (=breedte vaarweg) is en een vaste doorvaart-hoogte van minimaal 12,50 meter ten opzichte van het Maatgevend Hoog Water (n.a.p.-0,30 meter). De hoofdoverspanning zal naar verwachting langer zijn vanwege de aanvaarbescherming. Dit brugdeel faciliteert de beroepsvaart in beide richtingen.
- Aan de zuidzijde ligt eveneens een beweegbare brug voor het recreatieverkeer, de Staande Mast route en hoge beroepsvaart richting het oosten. Dit deel van de brug heeft een doorvaartbreedte van 35 meter en heeft bij opening onbeperkte doorvaarthoogte, waarbij, zoals in hoofdstuk 4 is vermeld, wordt gestudeerd op de mogelijkheid de breedte van de nevengeul terug te brengen binnen een bandbreedte van 35 tot 26 meter.
- Aan beide zijden zijn er brugdelen die aan land komen op de Johan van Hasseltweg en op de kade bij het Azartplein en bestaande weginfrastructuur.
- Hellingbanen om op hoogte te komen, met een gemiddeld hellingspercentage van maximaal 2,7%.
- Netto breedte wegdek: minimaal 12 meter, indeling nader te onderzoeken.
- Aan beide zijden van de brug wordt er onderzoek gedaan naar stijgpunten in het kader van toegankelijkheid van de brug met trappen en liften. Hiervoor is aan beide zijden op de tekeningen het ‘Zoekgebied Stijgpunt’ opgenomen.

Daarbij gelden de volgende nautische uitgangspunten:

- De hoofdoverspanning en de twee te openen delen van de Oostbrug liggen loodrecht op (de as van) de vaarweg.
- De minimale hoogte van de te openen delen in dichte stand is 11,35 meter ten opzichte van Maatgevend Hoogwater.
- Voor schepen die niet zonder opening onder de brug door kunnen en in geval van calamiteiten en stremmingen, worden wachtplaatsen voorzien. Deze wachtplaatsen liggen aan de stuurboordzijde, naast de vaarweg en moeten voldoen aan de eisen geldend voor de maatgevende bootlengte. De wacht-plaatsen worden voorzien op de tekeningen in het ‘Zoekgebied wachtplaatsen brug, recreatie- & beroeps-vaart’. Zie ook 5.2 bij nieuwe nautische functies als onderdeel van de brug.
- De pijlers in de vaarweg zullen voorzien moeten worden van aanvaarbescherming, geleide- en remmingwerken.

Daarbij gelden de volgende (langzaam) verkeersuitgangspunten:

- De doelgroepen van de Oostbrug zijn alle voertuigen die op de pont mogen: voetgangers, fietsers (incl. e-bikes), bromfietsers (incl. snorfietsen en speed pedelecs), gehandicaptenvoertuigen, en nood- en hulpdiensten.
- Het uitgangpunt is een capaciteit van 15.000 tot 23.500 fietsers en ongeveer 500 voetgangers per dag.

Varianten voor de aanlanding in Noord en een aanlanding op de kade in Zuid

Voor de Oostbrug zullen twee varianten voor het aanlanden van de brug onderzocht worden, zoals is te zien op de tekeningen. Voor Noord geldt een keuze tussen een diepe aanlanding of een korte aanlanding in het gebied. In Zuid wordt uitgegaan van een aanlanding op de kade.

In eerdere studies is een aanlanding op de kade van de Johan Van Hasseltweg overwogen zodat de aanlanding niet verder op het maaiveld in de Johan van Hasseltzone aangelegd hoeft te worden. Deze variant wordt niet meer meegenomen omdat de variant op enkele bezwaren van verkeerskundige aard stuitte. Een rechte aanlanding van de brug krijgt een te steile hellingshoek (>3%). Als het hellingspercentage van maximaal 3% wel gehaald moest worden, kon dat alleen door de aanlanding te voorzien van te forse bochten. Dit werd stedenbouwkundig en verkeerskundig als onwenselijk beschouwd.

5.2 Nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ

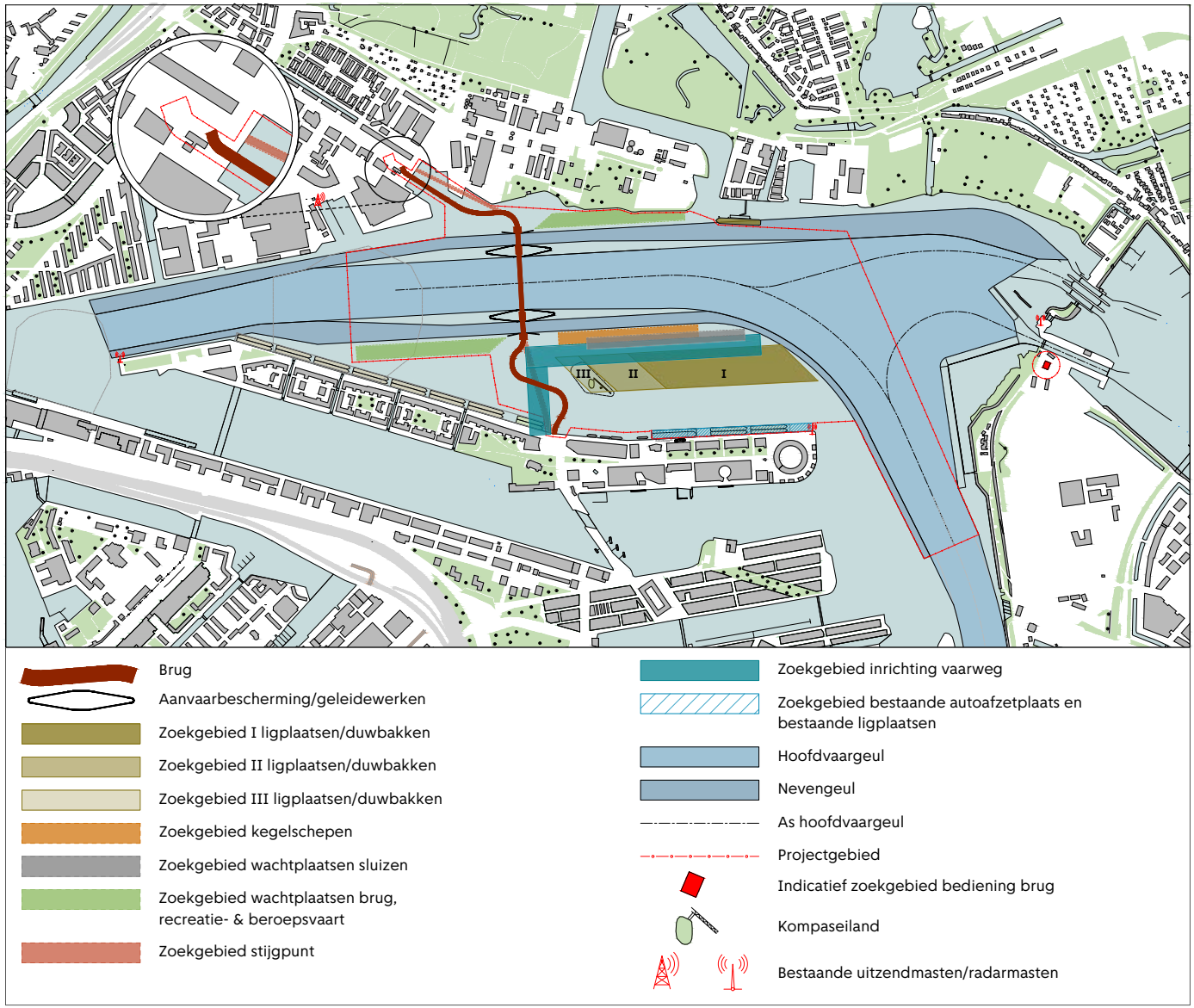
Door de komst van de Oostbrug moet het nautisch programma in de omgeving worden aangepast. Deze aanpassingen kunnen we verdelen in drie soorten:

- Nieuwe nautische functies als onderdeel van de brug.
- Het verplaatsen van bestaande nautische functies.
- Nieuwe nautische functies.

Nieuwe nautische functies als onderdeel van de brug

Als direct gevolg van de aanleg van de Oostbrug worden er nieuwe nautische functies toegevoegd in het plangebied.

Figuur 20. Variant Oostbrug en nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ met 'korte aanlanding' in Noord.



Bij de brug worden nautische voorzieningen gerealiseerd voor wachtende schepen (die moeten wachten totdat de brug opengaat of als de brug in storing is). Dit zijn zogenaamde wachtplaatsen of opstelpunten voor schepen. Deze wachtplaatsen komen aan stuurboordzijde, vrij van de aanlooproute door de brugopening. Er wordt onderscheid gemaakt tussen wachtplaatsen voor de beroepsvaart en wachtplaatsen voor de recreatievaart. Op de tekeningen zijn deze functies voorzien in 'Zoekgebied wachtplaatsen brug, recreatie- & beroepsvaart'. Ook komt er ruimte voor aanvaarbescherming, komen er golfbrekers en aanvullende VTS-middelen, zoals Walradar.

Voor een coherent vaarwegbeeld op radar, nautische veiligheid en eventueel de bereikbaarheid van de ligplaatsen, is een voorziening nodig. Hiervoor zijn meerdere oplossingen mogelijk zijn. De verschillende varianten zullen in de effect-onderzoeken worden meegenomen.

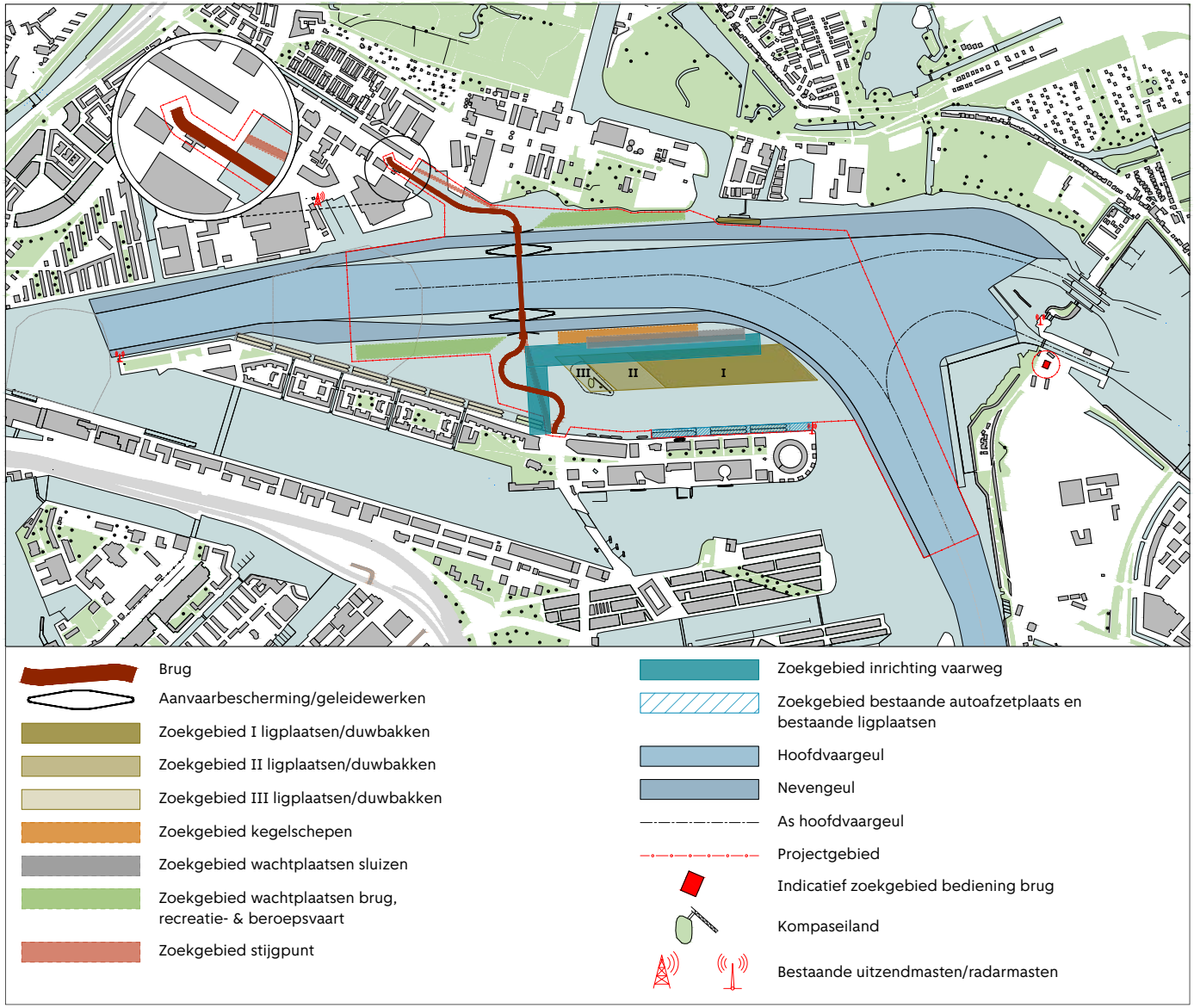
- Een open oplossingsrichting, bijvoorbeeld palen met radarreflectoren over de volle lengte.
- Steiger ter plaatse van de ligplaatsen aangevuld met palen met reflectoren voor de duwbakken.
- Strekdam ter plaatse van de ligplaatsen aangevuld met palen met reflectoren voor de duwbakken.

Voor deze functie is het 'zoekgebied inrichting vaarweg' aangewezen op de tekeningen.

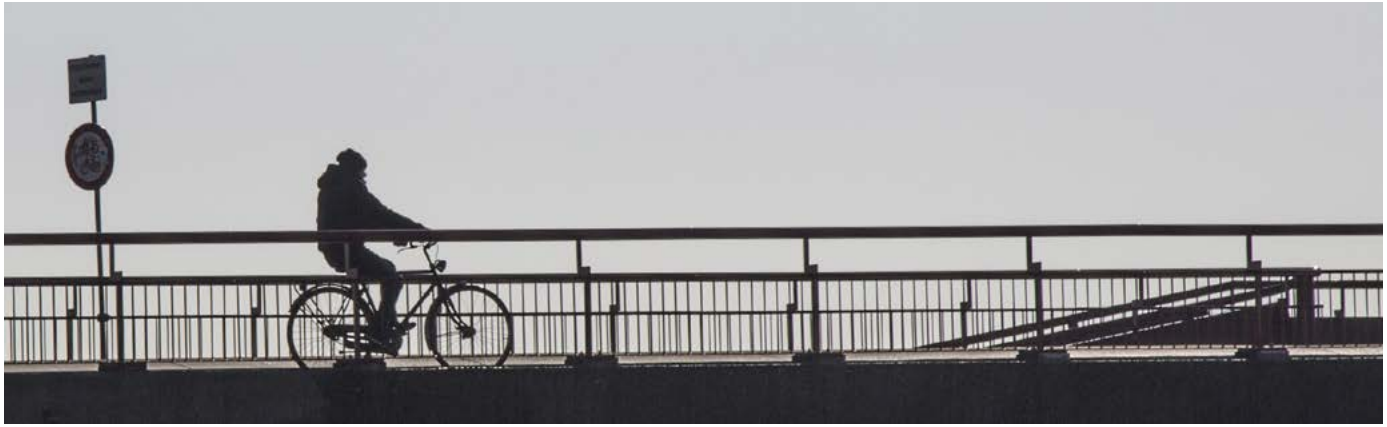
Te verplaatsen en vervallen bestaande nautische functies ten gevolge van de brug

Voor de realisatie van de Oostbrug is het noodzakelijk om de vaargeul naar het zuiden te verplaatsen. Hierdoor komt de Sliksteiger, waaraan wachtplaatsen voor de Prins Willem Alexander Sluis en overnachtingsplaatsen voor twee zogenaamde kegelschepen zijn gelegen, midden in de nieuwe vaargeul te liggen. De betreffende wachtplaatsen en overnachtingsplaatsen zullen worden herplaatst in het

Figuur 21. Variant Oostbrug en nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ 'diepe aanlanding'.



Figuur 22. De Oostbrug over het IJ wordt een brug voor fietsers en voetgangers.



projectgebied. Hiervoor zijn op de tekeningen 'Zoekgebied wachtplaatsen sluizen' en 'zoekgebied kegelschepen' aangegeven.

Voor de overnachtingsplaatsen kegelschepen geldt dat een plek buiten het aangegeven projectgebied nog optioneel is in de nabijheid van de Prins Willem-Alexandersluis. De begrenzing van het projectgebied kan in overleg met de nautische partners op dit punt nog nader worden aangepast.

Daarnaast zullen door de verlegging van de vaargeul ook de ligplaatsen voor duwbakken en het Spudpalengebied in de nevengeul terechtkomen. Ook deze locaties moeten worden verplaatst. Voor de duwbakken wordt in de op de tekeningen aangewezen zoekgebieden I, II, III ligplaatsen/ duwbakken gekeken. De ruimte in zoekgebied III ligplaatsen/ duwbakken is er alleen als Kompaseiland wordt afgegraven. De twee nevengeulen moeten ook voldoende diepgang bieden voor de maatgevende beroepsvaart.

Ook de VTS-sectorgebieden moeten opnieuw worden ingedeeld. In de toekomst zal de zeecruise worden verplaatst. De draaicirkel voor zeevaart is dan niet langer nodig: impact op wachtplaatsen Oostbrug moet worden onderzocht. Mogelijk dat hier een tijdelijke oplossing voor wordt gerealiseerd die na verplaatsen van de aanlegplaats voor cruiseschepen (Passenger Terminal Amsterdam) moet worden aangepast.

Wegens een gebrek aan ruimte zullen de 'Franse boei' (voorziening voor het aanleggen van zeeschepen) en het spudpalengebied (met een capaciteit voor vijf ligplaatsen) komen te vervallen in het Oostelijk Binnen-IJ.

In het op de tekeningen aangegeven 'Zoekgebied bestaande auto-afzetplaats en bestaande ligplaatsen' wordt gekeken naar een verschuiving in positionering van de bestaande auto-afzetplaats en de bestaande ligplaatsen in relatie tot de nautische herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ.

Nieuwe nautische functies

In paragraaf 4.3 is beschreven dat naast de huidige ligplaatsen voor 24 duwbakken nog ruimte is voor maximaal vijf lig- of rustplaatsen voor de binnenvaart. Als het Kompaseiland wordt afgegraven, ontstaat ruimte voor drie extra lig- of rustplaatsen voor de binnenvaart. Deze varianten worden op de tekeningen met de bovengenoemde duwbakken in zoekgebieden I, II en III ligplaatsen/ duwbakken' onderzocht. De ruimte in zoekgebied III ligplaatsen/duwbakken is er alleen als Kompaseiland wordt afgegraven.

Er zijn hiermee twee varianten te onderscheiden voor de realisatie van lig- en rustplaatsen. De varianten die in de effectonderzoeken worden meegenomen zijn:

- 5 ligplaatsen met behoud van Kompaseiland.
- 8 ligplaatsen zonder Kompaseiland

De huidige ligplaatsen in het Oostelijk Binnen-IJ staan schepen toe met een lengte van maximaal 110 meter. Bij het onderzoek naar nieuwe ligplaatsen wordt uitgegaan van een maatgevend schip met lengte van 135 meter, zoals is omschreven in paragraaf 4.3. Het verschil in effecten voor de omgeving tussen 110 en 135 meter zal ook in kaart worden gebracht.

6 Effectbeoordeling

In het Omgevingseffectrapport (OER) worden het brug-ontwerp met de aanlandingsvarianten en de varianten voor de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ beoordeeld op basis van een beoordelingskader. In dit hoofdstuk geven we het raamwerk voor dit beoordelingskader. Zowel de effecten op de omgeving in de gebruiksfase als de aanlegfase worden in het OER beoordeeld.

Ook de effecten van de met het project samenhangende aanpassingen in de omgeving buiten het projectgebied worden in het OER meegenomen. Dit betreft onder meer de gevolgen van de te verwachten fiets- en verkeers-bewegingen die kan leiden tot noodzakelijke aanpassingen in de bestaande infrastructuur om het verkeer van en naar de Oostbrug te verwerken. Ook ten aanzien van de nautische veiligheid en mobiliteit zullen we alle verkeerstromen in kaart brengen, niet alleen binnen het projectgebied, maar ook daarbuiten. De effectbeoordeling in het OER gaat daarmee verder dan de grenzen van het projectgebied.

6.1 Toetsing doelbereik

Om inzicht te krijgen of de doelstellingen van de Oostbrug worden gehaald, wordt in het OER een doelbereiktoets uitgevoerd. Hierbij wordt getoetst in welke mate het brugontwerp en de varianten bijdragen aan het behalen van de doelen van de Oostbrug, zoals beschreven in paragraaf 4.1. Het beoordelen van de effecten gerelateerd aan doelstellingen kwaliteit, attractiviteit, inpassing en duurzaamheid van de Oostbrug zal zoveel als mogelijk vanuit verschillende perspectieven (gebruikers) worden gedaan. Vanuit ruimtelijke kwaliteit zal immers anders beoordeeld worden dan vanuit het nautisch gebruik. De impact van de Oostbrug als onderdeel van het traject dat de scheepvaart aflegt zal ook in beeld worden gebracht.

6.2 Toetsing omgevingseffecten gebruiksfase

Voor de omgevingseffecten toetsen we de voor de besluit-vorming over deze ontwikkeling relevante milieuaspecten (zie tabel 1). Deze hebben invloed op het fysieke woon- en leefmilieu van bewoners in hun woning en de openbare ruimte rondom het Oostelijk Havengebied (geluid, lucht, trillingen, licht, sociale veiligheid, gezondheid). Daarmee komen we ook tegemoet aan de aangedragen zorgen vanuit de omgeving. Daarnaast worden effecten op het gebied van ecologie, bodem en water, mobiliteit, veiligheid, landschap en cultuurhistorie en duurzaamheid meegenomen. De effecten worden deels kwalitatief (bijvoorbeeld op basis van expert judgement) en deels kwantitatief in beeld gebracht. Een kwantitatieve effectuering wordt gedaan op basis van (model)berekeningen, bijvoorbeeld bij geluid, rivierkunde, water, ecologie, ruimtegebruik. Er is een voorkeur voor kwantitatief onderzoek (daar waar mogelijk). Kwalitatief onderzoek komt pas aan de orde als kwalitatief onderzoek niet kan. Hieronder wordt de toetsing per thema toegelicht.

Tabel 1. Beoordelingskader omgevingseffecten gebruiksfase

Thema	Beoordelingsaspect	Criteria	Methode
Woon- en leefmilieu	Geluid	Effecten op geluidgevoelige bestemmingen veroorzaakt door alle modaliteiten	Kwantitatief
	Lucht	Veranderingen in concentraties van schadelijke stoffen	Kwantitatief
	Trillingen	Effecten op trillinggevoelige bestemmingen veroorzaakt door alle modaliteiten	Kwantitatief
	Geur	Effecten op geurgevoelige bestemmingen veroorzaakt door alle modaliteiten	Kwantitatief/kwalitatief
	Licht	Veroorzaakte lichtvervuiling door gebruik van de brug	Kwantitatief/kwalitatief
	Sociale veiligheid	De veiligheid en beleving van de brug	Kwalitatief
	Gezondheid	De mate waarin de brug bijdraagt aan een gezonde leefomgeving	Kwalitatief
	Wind	De mate waarin windhinder of windgevaar kan optreden voor gebruikers van de Oostbrug en in de omgeving van de aanlandingen	Kwalitatief
Ecologie	Natura 2000	Effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebied	Kwantitatief
	Flora en fauna	Effecten op beschermde soorten (Wet natuurbescherming), soortenrijkdom	Kwantitatief
Bodem en water	Waterkwantiteit	Kwel, grondwaterstand, oppervlaktewatersysteem, veiligheid primaire waterkeringen	Kwantitatief
	Waterkwaliteit	Grond- en oppervlaktewater, afvalwaterketen	Kwalitatief
	Bodem	Bodemkwaliteit, grondbalans, aardkundige waarden	Kwantitatief/kwalitatief
Mobiliteit	Verkeer	Doorstroming, bereikbaarheid, netwerkeffecten (o.a. verkeersmodel gemeente Amsterdam)	Kwantitatief/kwalitatief
	Nautiek	Doorstroming, bereikbaarheid havens/ligplaatsen, wachttijden	Kwantitatief
Veiligheid	Omgevingsveiligheid	Risico's als gevolg van risicobronnen over weg en water, routes langs gevaarlijke bronnen	Kwalitatief
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid, ongevalskansen	Kwalitatief
	Nautische veiligheid	Nautische veiligheid, ongevalskansen, (radar)zichtlijnen	Kwalitatief /kwantitief

Thema	Beoordelingsaspect	Criteria	Methode
Landschap en cultuurhistorie	Archeologie en cultuurhistorische waarden	Archeologische waarden, bouwkundige waarden/structuren, monumenten	Kwalitatief
	Landschappelijke en stedelijke kwaliteit	Landschappelijke waarden	Kwalitatief
	Visuele kwaliteit/beleving	Visuele kwaliteit/beleving	Kwalitatief
Duurzaamheid	Klimaat (CO_2)	CO_2-uitstoot, bijdrage aan een klimaatbestendige stad	Kwantitatief
	Circulariteit	Hergebruik van materialen en grondstoffen	Kwalitatief

Woon- en leefmilieu

De realisatie van de Oostbrug en nautische functies worden getoetst op hun geluid- en trillingeffecten voor geluid-gevoelige bestemmingen, zoals woningen. Daarbij kijken we naar alle modaliteiten. De verandering van de luchtkwaliteit wordt berekend door te kijken naar de concentraties van schadelijke stoffen zoals CO_2, NO2, PM2.5, PM10 en roet. Ook de mate waarin geurhinder kan optreden wordt onderzocht. Deze onderzoeken zijn kwantitatief. De uitkomsten worden ook op kaart gepresenteerd. De effecten van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit en geluidniveau toetsen we aan de wettelijke milieunormen voor luchtkwaliteit en geluid om te bepalen of daaraan kan worden voldaan. Verder kijken we naar de potentiële effecten van lichtvervuiling die bijvoorbeeld veroorzaakt kunnen worden door schepen en (brom)fietsen die gebruik maken van de brug of verlichting op de brug. Daarnaast worden de effecten van de brugvarianten op sociale veiligheid kwalitatief in kaart gebracht door de veiligheid en beleving van 'prettig van deur tot deur' te beschouwen. Hierbij wordt ook de interactie vaarweg en weggebruikers beschouwd. Niet alleen m.b.t. brugopeningen, maar ook risico op brugspringers, objecten in het water gooien en dergelijke Verder wordt gekeken naar de effecten van het beoogde project op het aspect gezondheid; de mate waarin de brug bijdraagt aan een gezonde leefomgeving.

Ecologie

- **Soortenbescherming:** De effecten van de aanleg en het nautische gebruik op aanwezige beschermde soorten en de soortenrijkdom worden onderzocht door verkennend veldonderzoek en zo nodig aanvullend (jaarrond) onderzoek.
- **Gebiedsbescherming:** Voor flora en fauna op/rond de kade en in het water zijn geen directe ecologische effecten op Natura 2000-gebieden verwacht, kijkende naar de locatie, de aanlegfase en het nautisch gebruik. Echter zijn indirecte effecten door stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, bijvoorbeeld tijdens productie van bouwmaterialen en het transport daarvan, op voorhand niet uit te sluiten en worden daarom onderzocht.

Bodem en water

De effecten van de alternatieven op het watersysteem, zowel het oppervlaktewatersysteem als kwel, het grond- en oppervlaktewater en de afvalwaterketen worden in beeld gebracht. Dit wordt gedaan voor zowel de effecten op de kwaliteit als op de kwantiteit. Er wordt een toets gedaan op de waterstaatkundige veiligheid van de primaire waterkeringen en brengen ook de effecten op de (water) bodemkwaliteit in beeld, net als eventuele zettingen.

We gaan ook in op de effecten op aardkundige waarden. Tot slot kijken we naar de grondbalans.

Mobiliteit

De effecten op de leefomgeving worden met name bepaald door de veranderingen in verkeer: men neemt andere routes of verandert van vervoerswijzen (modal shift). Een nieuwe oeververbinding kan een verandering van verkeersstromen op het (onderliggende) wegennet tot gevolg hebben, wat van betekenis is voor algehele bereikbaarheid voor gebruikers (fietsers en voetgangers). Daarom wordt de impact hiervan op het fiets- en voetganger netwerk onderzocht. Waar veranderen de verkeersstromen? Kunnen wegvakken en kruisingen eventuele toenames verwerken? Hoe functioneert straks het gehele netwerk en in hoeverre ontstaat er door de beoogde ontwikkeling een regionaal fietsnetwerk?

Uitgangspunt is dat de oeververbinding zo wordt uitgewerkt dat deze een vlotte en veilige doorstroming van de beroeps- en plezierscheepvaart garandeert, alsook een goede bereikbaarheid van havens voor beroeps- en pleziervaart. Bij de nadere uitwerking bekijken we gezamenlijk met CNB en RWS of en welke aanvullende maatregelen nodig zijn, daar waar belemmeringen optreden voor de doorvaart, zoals wachttijden voor bruggen, of voor de bereikbaarheid

van bijvoorbeeld havens en ligplaatsen. Hier gaan we kwantitatief naar kijken. Doorvaartbreedte, doorvaarthoogte, zichtlijnen, stroming, kruisende scheepvaart, wachttijden en dieptebeperkingen brengen we in beeld. Het regime zal hier ook aan bod komen.

Veiligheid

Omgevingsveiligheid beschrijft de risico's die ontstaan door transport of opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. We brengen de verandering van de risico's door vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water in beeld en bekijken ook of de nieuwe routes langs gevaarlijke bronnen komen en wat het effect daarvan is. Tevens wordt hier gekeken naar de mogelijke verandering op het groepsrisico, betreffende de nabij het projectgebied gelegen chemische fabriek van Ketjen. Voor de verkeersveiligheid kijken we naar de doorstroming en bereikbaarheid (ook voor hulpdiensten), ongevalskansen en netwerkeffecten ten gevolge van de ontwikkeling en de bijdrage aan verkeersveiligheid voor verschillende doelgroepen langzaam verkeer (voetgangers en verschillende type fietsers). Verder kijken we naar knelpunten ten aanzien van de nautische veiligheid, zoals de functie van een strekdam, steiger of een open oplossing, bijvoorbeeld palen met radarreflectoren, voor een eenduidig (radar)beeld en geleiding van de vaarweg, het ontstaan van te weinig manoeuvreerruimte ten opzichte van de lengte van een schip en hinder voor scheepsradars en zicht vanuit stuurhutten, ongevalskansen en de aanwezigheid van aanvaarbeveiliging voor de Oostbrug.

Landschap en cultuurhistorie

Voor het aspect landschap worden de landschappelijke waarden in beeld gebracht en de effecten van de alternatieven op het landschap beoordeeld. Zo wordt ook gekeken naar landschappelijke en stedelijke kwaliteit, zoals de mate waarin de brug functioneert als landmark.

De cultuurhistorische waarden, zoals die van Kompaseiland, de bouwkundige waarden, historische structuren en monumenten brengen we in beeld. De effecten van de alternatieven op deze thema's worden beschreven en beoordeeld. De archeologische waarden worden (bijvoorbeeld via het Archeologische Informatie Systeem (ARCHIS) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed) in beeld gebracht. De effecten op archeologische waarden alsook op de visuele kwaliteit en beleving worden beschreven en beoordeeld.

Duurzaamheid

Naast dat we in het ontwerpproces aandacht besteden aan klimaat en mogelijkheden op het gebied van duurzaamheid, zoals circulariteit beoordelen we ook in welke mate de alternatieven een bijdrage leveren aan een klimaatbestendige stad. Ook worden de alternatieven beoordeeld op hun CO_2-uitstoot.

6.3 Toetsing omgevingseffecten aanlegfase

Door de aanlegwerkzaamheden en de transporten die daarvoor nodig zijn, zijn er effecten op de omgeving die kunnen leiden tot hinder in de aanlegfase. Daarom zijn de effecten van deze werkzaamheden op onder meer bereikbaarheid, verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, eventuele lichthinder en hinder voor de scheepvaart relevant om in kaart te brengen. Er wordt een schatting gemaakt van deze effecten en de potentiële gevolgen die deze hebben op mensen en gebouwen. Ook zijn er in de aanlegfase mogelijk effecten op natuur (stikstof). De effecten in de aanlegfase worden op dezelfde manier beoordeeld als de effecten in de gebruiksfase

6.4 Beoordelingsmethode omgevingseffecten

De omgevingseffecten worden beoordeeld door middel van een vijfpuntschaal (zie onderstaande tabel). In de OER wordt deze schaal specifiek gemaakt voor elk beoordelingsaspect. Zo is de beoordeling traceerbaar. Op basis van de beoordeling van de omgevingseffecten kan de gemeente het projectalternatief aanscherpen en de varianten afwegen.

De effecten worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie, of te wel de nul situatie. De referentiesituatie is het voortzetten van de bestaande situatie met de autonome ontwikkelingen tot het jaar 2040 met een doorkijk naar 2050.

Tabel 2. Vijfpuntschaal om de omgevingseffecten te beoordelen.

Score	Verklaring
++	Zeer positieve bijdrage/effecten
+	Positieve bijdrage/effecten
0	Neutrale effecten/gelijkblijvende bijdrage
-	Negatieve bijdrage/effecten
- -	Zeer negatieve bijdrage/effecten

7 Participatie, inspraak en vervolg

De Oostbrug heeft veel invloed op de omgeving. Daarom is het belangrijk om bewoners, ondernemers en gebruikers van het land en 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.

Voor de participatie rondom de Oostbrug volgen we het participatiebeleid, de participatieverordening en de richtlijnen uit de Omgevingswet. De gemeente heeft samen met Rijkswaterstaat (RWS) en Port of Amsterdam (PoA) een participatieplan opgesteld (bestuurlijk vastgesteld, december 2024). Hierin staat hoeveel invloed er mogelijk is per onderwerp.

7.1 Participatie Oostbrug

Heldere communicatie en transparantie zijn cruciaal om verwachtingen te managen en teleurstellingen te voorkomen. Om de omgeving te informeren over het project, de participatie en het proces, zijn er al fysieke bijeenkomsten georganiseerd. Een Startbijeenkomst in november 2024 waarvoor zo'n 14.000 mensen uit de omgeving via een huis-aan-huisfolder zijn uitgenodigd en waar circa 200 mensen op afkwamen.

Ook via de sociale mediakanalen, de digitale nieuwsbrief en via posters bij ondernemers en op de pont zijn mensen uitgenodigd hierbij aanwezig te zijn. Tijdens de startbijeenkomst kon men zich aanmelden voor gesprekstafels, dat zijn bijeenkomsten waar mensen samen praten over bepaalde onderwerpen en hun mening of zorgen kunnen delen onder begeleiding van een gespreksbegeleider. Voor vaarweggebruikers is er een webinar georganiseerd.

De gesprekstafels waren ingedeeld naar vier verschillende thema's: Over de brug (ontwerp van de brug, inclusief hoe de brug aan land komt), Onder de brug (inrichting van het IJ met nautische functies), Van en naar de brug in Oost en in Noord (routes van en naar de brug, die aansluiten op de fietsring). Elke gesprekstafel heeft een goede vertegenwoordiging van belangen aan tafel: een mix van bewoners (organisaties), ondernemers en belangenverenigingen. De punten van aandacht die bij de gesprekstafels naar voren kwamen en relatie hebben met milieu – zoals wind, geluid en licht – worden zoveel mogelijk meegenomen in het onderzoek naar de milieueffecten van de verschillende varianten (zie hoofdstuk 5).

Van de bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt. Deze zijn terug te lezen in het Participatiedossier Oostbrug op Open Amsterdam (open.amsterdam/oostbrug).

Aanpak komende periode

De wijze van participatie voor het vervolg worden afgestemd met de projecten die in de omgeving spelen, zoals de ontwikkeling van het Hamerkwartier en de Johan van Hasseltzone aan de noordzijde en de routes van en naar de brug in Oost en het Slavernijmuseum aan de zuidzijde van het IJ. De aanpak is actief in gesprek gaan over de inbreng en ideeën van de omgeving. Participatie gaat over de opgave, de eisen die er liggen, mogelijke oplossingsrichtingen, de afweging tot een voorkeursoplossing en de inpassing ervan. Ook worden de omgeving en geïnteresseerden actief meegenomen in het proces en de momenten van formele inspraak.

Figuur 24. Tijdens de startbijeenkomst hingen er posters met informatie over een onderdeel en welke onderwerpen aan bod komen bij de gesprekstafels. Ook hing er een poster waarop mensen post-its plakten met hun wensen, zorgen en vragen.



7.2 Inspraak NRD

De ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oostbrug, nautische herinrichting Oostelijk Binnen-IJ heeft van 22 januari tot en met 4 maart 2026 ter inzage gelegen. Er zijn ongeveer 170 reacties binnengekomen, zowel van bewoners, als van belangenorganisaties en maatschappelijke (wettelijke) adviseurs, zoals de Commissie mer. Ook de stadsdelen is om een reactie gevraagd. 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.

Tijdens de inspraakperiode zijn er 2 bijeenkomsten georganiseerd, één in stadsdeel Noord en één 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 konden reageren. Ook werd uitgelegd hoe het proces verder gaat richting de besluitvorming en hoe betrokkenen hun inspraakreactie kunnen geven.

De inspraakreacties hebben geleid tot de Nota van Antwoord. Deze Nota van Antwoord wordt samen met de NRD aangeboden aan het college, waarna deze worden vastgesteld. In de Nota van Antwoord wordt een reactie gegeven op alle inspraakreacties. Daarnaast wordt er beschreven tot welke wijzigingen in de NRD de inspraakreacties hebben geleid. Ook wordt inzicht gegeven in de dilemma's, processen, onderzoeken en voortgang van het project.

Figuur 25. Tijdens de startbijeenkomst hoorden we wat de wensen en zorgen zijn voor de participatie en kon men zich opgeven voor verschillende gesprekstafels.



7.3 Vervolgprocedure

Na afronding van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) wordt het Omgevingseffectrapport (OER) opgesteld. In dit rapport staan de effecten van het project op de omgeving. Het OER ligt mede ten grondslag aan het besluit om het omgevingsplan van de gemeente Amsterdam te wijzigen (hierna: 'wijzigingsplan'). Een ontwerp van het wijzigingsplan wordt samen met het concept-OER openbaar gemaakt, iedereen kan tijdens de inspraakperiode een formele reactie (zienswijze) indienen.

Definitiebesluit

Voordat de gemeente het ontwerp wijzigingsplan kan maken, moet de gemeenteraad een definitiebesluit nemen. In het besluit staan de belangrijkste uitgangspunten en eisen voor de brug en de herinrichting van het Oostelijk Binnen-IJ. Ook wordt aangetoond dat het plan technisch maakbaar, financieel haalbaar en functioneel is. Dit besluit bepaalt hoe het ontwerp verder wordt uitgewerkt en uitgevoerd.

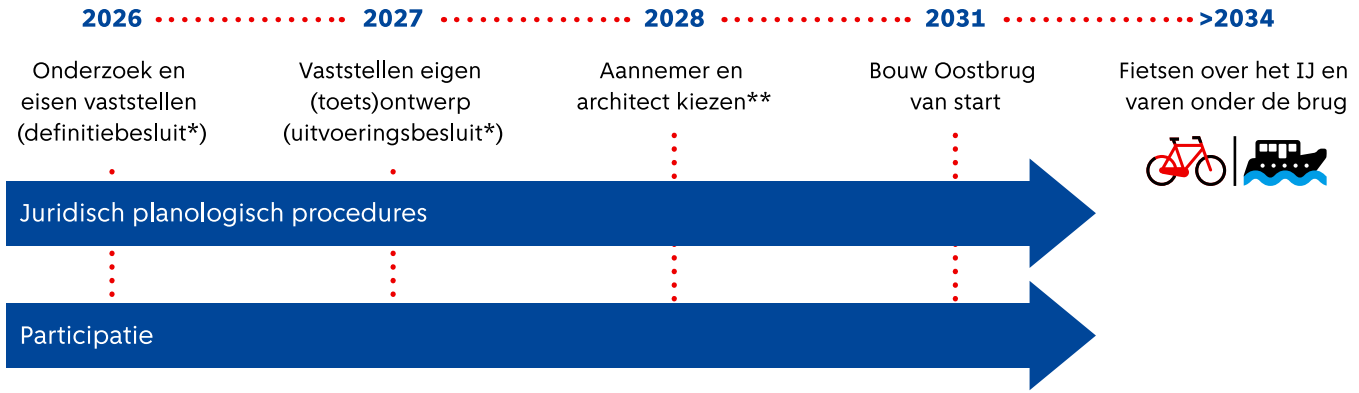
De Commissie mer geeft ook een oordeel over het OER. Daarna worden het OER en het wijzigingsplan vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Als belang-hebbenden en niet belanghebbenden die een zienswijze hebben ingebracht op het ontwerp-wijzigingsplan zich niet met het OER kunnen verenigen, dan kunnen zij beroep tegen het vastgestelde wijzigingsplan instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Als mensen het niet eens zijn met het OER kunnen zij hier op dat moment tegen in beroep gaan. Hier kan het OER juridisch worden bestreden.

Zij beoordeelt in dat geval of het OER en het wijzigingsplan goed onderbouwd zijn en of de procedure correct is gevolgd. Als de Raad van State oordeelt dat er fouten zijn gemaakt, kan zij besluiten dat bepaalde onderdelen opnieuw moeten worden onderzocht of aangepast.

Er zijn ook andere toestemmingen nodig om de Oostbrug en de nautische functies mogelijk te maken. Deze volgen een eigen procedure en hebben een eigen bevoegd gezag. Dit kan het college van B&W zijn, maar soms ook de minister van I en W of een ander bestuursorgaan. In de berichten over de procedures wordt steeds duidelijk aangegeven waar men terecht kan met vragen en/of het indienen van een reactie.

Tijdens het hele proces blijft de gemeente in gesprek met de buurt. We houden u op de hoogte van de voortgang en betrekken u waar mogelijk, zoals beschreven in paragraaf 7.2, bij de plannen. De mening van de omgeving blijft belangrijk, ook in de volgende stappen van het project.

Figuur 26. Planning van de Oostbrug. Elke fase wordt afgesloten met een bestuurlijk besluit.



*Mogelijkheid tot mening geven bij de raadscommissie
**Het moment dat de aannemer en de architect gekozen worden staat niet vast

7.4 Planning NRD, OER, definitiebesluit en wijziging omgevingsplan

De planning van grote projecten vereist structuur en een tijdlijn op hoofdlijnen. In onderstaande tabel zijn de stappen te zien rondom de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), de Omgevingseffectrapport, het definitiebesluit en de wijziging van het omgevingsplan. Het tijdspad is onder voorbehoud.

De woorden ‘concept’ en ‘ontwerp’ betekenen dat het plan nog niet definitief is. Tijdens een inspraakperiode van zes weken kunnen mensen hun mening geven. Na verwerking van de reacties wordt een Nota van Antwoord gemaakt, waarin staat onderbouwd welke reacties zijn overgenomen en welke niet.

Na wijzigen van het omgevingsplan worden verschillende vergunningen aangevraagd die nodig zijn om de brug te bouwen en het water anders te gebruiken. Zodra een vergunning is verleend, hebben mensen zes weken de tijd om bezwaar te maken of in beroep te gaan als ze vinden dat het proces niet zorgvuldig is verlopen.

Tabel 3. Planning op hoofdlijnen, onder voorbehoud

	Q1 ’26	Q2 ’26	Q3 ’26	Q4 ’26	Q1 ’27	Q2 ’27	Q3 ’27	Q4 ’27
NRD ter inzage + advies Commissie mer								
Verwerken reacties								
Vaststellen NRD								
Onderzoeken omgevingseffecten								
Definitiebesluit								
Concept OER ter inzage bij ontwerp Wijziging Omgevingsplan + advies Commissie mer								
Verwerken reacties								
Aanvaarding OER + Wijziging Omgevingsplan								
Beroepsprocedure								**2028 →**

Bijlage Beleid en kaders

Omgevingsvisie 2050 en Actualisatie Omgevingsvisie Amsterdam 2050 – Actualisatie 2025

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021) beschrijft al het Amsterdamse beleid voor de fysieke leefomgeving. Deze visie schetst de gewenste ontwikkeling van de stad en vormt het kader voor ruimtelijke ontwikkelingen. De Omgevingsvisie wordt geactualiseerd en zal naar verwachting in begin 2026 definitief worden vastgesteld en gepubliceerd. Bij de actualisatie worden de overwegingen voor oeververbindingen over het IJ niet anders. In het vervolg zal de Actualisatie Omgevingsvisie Amsterdam 2050 – Actualisatie 2025 betrokken worden.

De vaste oeververbindingen zijn meer dan alleen een functionele verbinding. Mede op basis van de Omgevingsvisie 2050 zijn de volgende overwegingen hiervoor geformuleerd voor verbindingen over het IJ:

I Duurzaam vervoer over water en over de twee bruggen gaan goed samen.

In het advies van de commissie ontstaat een oversteek waar de belangen van de scheepvaart en de stad goed samenkomen. Door met alle eisen rekening te houden, kan de doorvaart voor alle soorten scheepvaart veilig en vlot verlopen, nu en in de toekomst. Vervoer over water vervangt deels vervoer over de weg en draagt zo bij aan een duurzamere bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

II Toenemende noodzaak voor vaste oeververbindingen als gevolg van groei van stad en regio

De aanleg van vaste oeververbindingen over het IJ past binnen de Verstedelijkingsstrategie MRA. Het Rijk en de regio hebben afgesproken om tot 2040 ongeveer 250.000 woningen te bouwen in de Metropoolregio Amsterdam, waarvan minimaal 70.000 in Amsterdam vóór 2030. De groei van mobiliteit in, van en naar Amsterdam hangt nauw samen met deze regionale ontwikkeling. Niet alleen de groei van de stad zelf beïnvloedt het verkeer: veel bezoekers en werknemers komen van buiten Amsterdam. Daardoor neemt ook vanuit de groeiende regio de druk op de stad toe. Naast de woningbouw speelt ook de groei van de werkgelegenheid een belangrijke rol. Het aantal banen zal in de MRA naar verwachting met 230.000 toenemen tot 2040.

III Een belangrijk deel van deze groei komt terecht in Amsterdam Noord

De afgelopen jaren is bijna de helft van de nieuwbouw in Amsterdam in Noord gerealiseerd. Sinds juni 2020 wonen daar meer dan 100.000 mensen. Op de lange termijn groeit dat aantal mogelijk naar 160.000 tot 180.000 inwoners. Noord ontwikkelt zich tot een stedelijk gebied met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Steeds meer Amsterdammers, forenzen, dagjesmensen en toeristen weten Noord te vinden. In regionaal verband groeit Noord samen met Haven-Stad en Zaandam tot één stedelijk gebied met dichtheden die vergelijkbaar zijn met die van de binnenstad. Nieuwe vaste oeververbindingen versterken niet alleen de fysieke, maar ook de sociale verbinding tussen Noord en de zuidzijde van het IJ. Dat sluit goed aan bij de Omgevingsvisie, waarin ‘Verbinding’ één van de zes hoofdthema’s is.

IV Bruggen op de flanken en een voetgangerspassage achter het Centraal Station passen in de meerkernige ontwikkeling van de stad en verminderen de druk op het centrum

Bruggen aan de oost- en westkant van het IJ en een voetgangerspassage achter het Centraal Station passen bij de meerkernige ontwikkeling uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Deze ontwikkeling zorgt voor een betere spreiding van voorzieningen en werkgelegenheid over de stad. Daarvoor is een hiërarchisch fietsnetwerk met lange, logische lijnen van groot belang.

In de Omgevingsvisie staat hierover: ‘dit zijn logische en hoogwaardige fietsroutes door de stad voor fietsers die over een langere afstand door de stad rijden. Ook zorgt dit netwerk ervoor dat ontwikkelgebieden zoals Haven-Stad worden aangehaakt op de rest van de stad. Hiervoor worden bestaande routes verbeterd en schakels die nog ontbreken gerealiseerd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de fietsring rond de binnenstad en door Noord, die aansluit op de nieuwe IJ-oeververbindingen.’

Ook benadrukt de Omgevingsvisie dat Amsterdam zich ontwikkelt van een spinnenwebstructuur (met het centrum als uitgangspunt) naar een ladderstructuur: ‘Voor de ontwikkelingen rond het IJ zijn goede doorgaande oost-westverbindingen langs het IJ wenselijk met daartussen veel verbindingen over het water (pontjes en bruggen) met toeleidende routes verder de stad in (ladderstructuur).’

V Advies biedt kansen voor duurzame mobiliteit, groen en gezondheid

Op het gebied van mobiliteit biedt de keuze voor twee bruggen en een tunnel de kans om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers. Zo wordt hun aandeel in de stedelijke mobiliteit versterkt. De geplande verbindingen dragen sterk bij aan deze ambitie en versterken de positie van Amsterdam als internationaal toonaangevende fietsstad.

De groei van het fietsverkeer via goed verbonden netwerken ondersteunt de stedelijke agenda's Autoluw en Bewegende Stad. De commissie D'Hooghe spreekt in haar rapport over combinaties van routes en groen. Dat sluit aan bij de gemeentelijke ambitie om grotere groengebieden en parken met elkaar te verbinden tot één samenhangend netwerk.

De nieuwe verbindingen vormen belangrijke schakels in het Hoofdnet Fiets. Dat gaat verder dan het afronden van de binnenring: het zorgt ook voor aansluiting op een tweede ring en op fietsroutes in de bredere Metropoolregio Amsterdam (MRA). Zo worden de verbindingen onderdeel van een sterker en beter verbonden fietsnetwerk voor de hele regio.

VI Bijdrage van oeververbindingen aan ruimtelijk-programmatische kwaliteit

De commissie D'Hooghe noemt vier belangrijke argumenten voor haar keuze voor twee bruggen als primaire oeververbindingen:

- Bruggen zijn socialer en veiliger dan tunnels.
- Ze geven de verbinding een culturele betekenis.
- Bruggen vergroten de openbare ruimte en verbeteren de kwaliteit daarvan.
- Het verduurzamen van mobiliteit vraagt om het stimuleren en verleiden van gebruikers – iets wat bruggen beter doen dan tunnels.

Deze overwegingen sluiten goed aan bij de ambitie van het programma Sprong over het IJ: de vaste oeververbindingen moeten niet alleen de bereikbaarheid verbeteren, maar ook bijdragen aan de stedenbouwkundige ontwikkeling en de ruimtelijke kwaliteit van de gebieden aan weerszijden van het IJ én van het IJ zelf.

Zoals uit de vervoerswaardestudie blijkt, zorgen de bruggen voor veel extra verplaatsingen tussen Noord en Zuid, maar ze zijn meer dan een verbinding van A naar B. Ze versterken ook de kwaliteit en structuur van de stad. Bruggen voegen waarde toe aan de openbare ruimte, de infrastructuur en de economische potentie van Amsterdam. Ook het ontwerp en beeld van de bruggen zelf dragen bij aan het aanzien van de stad als geheel.

Bouwen aan buurten van de toekomst (ontwikkelstrategie 2035)

Voor de locatie van toekomstige woningen heeft Amsterdam een nieuwe strategie gekozen: 'Amsterdam: Bouwen aan buurten van de toekomst, Ontwikkelstrategie 2035'.
De ontwikkelstrategie beschrijft hoe Amsterdam zich op middellange termijn (tot 2035) gaat ontwikkelen. Als gevolg van deze ontwikkelingen zal het aantal verplaatsingen over het IJ sterk toenemen en heeft de stad de ambitie voor vaste IJ-oeververbindingen omarmd. Investeringen die hieraan zijn gerelateerd (zoals de Van Hasseltzone, IJ-oever-verbindingen, bruggen over het IJ, groen en sport) zijn voor een goede en evenwichtige verdere ontwikkeling van het stadsdeel cruciaal. De Oostbrug is hierbij van essentieel belang.

Amsterdam Maakt Ruimte

Amsterdam Maakt Ruimte is een koersdocument van de gemeente Amsterdam dat beschrijft hoe de openbare ruimte in de groeiende stad toekomstbestendig kan worden ingericht. Het doel is om dit op een ecologisch veilige en sociaal rechtvaardige manier te doen, met aandacht voor alle huidige en toekomstige gebruikers. Omdat de ruimte beperkt is, zijn keuzes onvermijdelijk. Samen met de stad wordt gekeken naar wat behouden blijft, wat anders moet en waar we mee stoppen.

Uitvoeringsagenda Mobiliteit

Tot 2025 worden er per jaar meer dan 5.000 woningen bijgebouwd. De bevolkingsdichtheid zal toenemen van 5.100 inwoners per km² nu naar 5.700 in 2030. De sterkste toename van de bevolkingsdichtheid wordt verwacht rondom Sloterdijk, IJ-oevers en Zeeburgereiland. In de uitvoeringsagenda Mobiliteit vertaalt Amsterdam het beleid van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030 naar een concreet pakket aan maatregelen. Onderdeel van de maatregelen zijn de nieuwe fietsbrug- en veerverbindingen over het IJ om betere fietsroutes te krijgen en de verbinding met Noord te verbeteren. Na de vaststelling van dit beleidskader is door Commissie Oeververbindingen, het rapport D'Hooghe en de geactualiseerde nota van uitgangspunten vastgelegd dat als de Oostelijke oeververbinding de aanleg van een brug wordt uitgewerkt. Daarmee wordt voorzien in de afhandeling van de toename van de in het beleid genoemde verkeersdruk.

Mobiliteitsplan Noord

De aanpak is om eerst het voetgangers- en fietsnetwerk op orde te krijgen, te experimententeren met slimme mobiliteitsoplossingen en een significante verbetering voor het openbaar vervoer te realiseren. Vervolgens kan de groei van het autogebruik beperkt worden. Voor het fiets- en voetgangersnetwerk wordt gekozen voor dragende corridors waarover het langzaam verkeer veilig en comfortabel van A naar B kan fietsen en lopen. In de 'Van Hasseltzone' komen veel opgaven bij elkaar: een reconstructie van de auto-aansluiting, de toekomstige invulling van het HOV op de ZaanIJ-corridor, realiseren van een oostwest fietsverbinding zoals geadviseerd door Commissie D'Hooghe, verbeteren van de OV-knoop metrostation Noorderpark, fietsparkeren en het verbeteren van de gebiedskwaliteit. Het project Oostelijk Binnen-IJ voldoet aan de uitgangspunten van het Mobiliteitsbeleid Noord. De aanlanding van de Oostbrug op de Johan van Hasseltweg zal met respect voor de Johan van Hasseltzone worden ingepast. Dit betekent dat de aanlanding op maaiveld vanuit ruimtelijke kwaliteit en gebruikswaarde van de openbare ruimte de voorkeur geniet boven een aanlanding dieper het plangebied in.

Agenda Amsterdam Autoluw

In Amsterdam vinden veel bewegingen nog plaats via autoverkeer. Om de toenemende drukte in de stad het hoofd te bieden heeft de gemeente een agenda opgesteld met

concrete maatregelen om de rol van de auto binnen de stad zo veel mogelijk te beperken. De uitwerking van de Agenda Amsterdam Autoluw heeft invloed op de verkeers-intensiteiten in gemeente Amsterdam. Het gebruik van de auto, autobezit en de modal split wordt door uitvoering van het beleid veranderd. Dit beleid is meegenomen in de uitgangspunten van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA 4.1.), waarmee tevens is gerekend voor het berekenen van de verkeersintensiteiten van het fietsverkeer op de Oostbrug.

Nota Veren (2021, herzien in 2023)

In de Nota Veren legt de gemeente uit op welke wijze de gemeente de capaciteit van de pontveren op het IJ op peil houdt en hoe de vloot wordt verduurzaamd. In de nota is een groeiscenario opgenomen op basis van het aantal te verwachten reizigers. Het aantal reizigers zal tot 2030 met 70% groeien ten opzichte van peiljaar 2019. Daaruit volgt dat er een noodzaak is om het aantal veren tot 2030 naar 18 te laten groeien. De komst van de Oostbrug moet de groei van het aantal benodigde veren beperken. Daarnaast zal de pont tussen Zamenhofstraat en Azartplein (F1) door de realisatie van de Oostbrug komen te vervallen.

Nota Varen

De gemeente heeft via de Nota Varen in 2019 diverse maatregelen genomen om de leefbaarheid en het stedelijk milieu te verbeteren en voldoende ruimte voor bewoners te houden. Hiermee wil de gemeente de groei van het aantal bezoekers in goede banen leiden en de drukte en overlast aanpakken. Ook stelt de gemeente grenzen aan de groei van toeristische voorzieningen, activiteiten en attracties in de stad en op het water.Voor de realisatie van de Oostbrug heeft de Nota Varen geen directe invloed. De Oostbrug staat de stimulering van goederenvervoer niet in de weg. De brede overspanning over de vaarweg zorgt voor een vlotte doorgang.

Watervisie Amsterdam 2040

De Watervisie Amsterdam 2040 geeft een ruimtelijke economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018). De centrale ambitie van deze Watervisie Amsterdam 2040 is als volgt: Amsterdam gebruikt haar water en oevers beter en duurzamer en optimaliseert de ordening van het gebruik van het water en oevers. Dit leidt er toe dat Amsterdam zich verder kan ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame en leefbare Europese metropool. De verdergaande ontwikkeling en stedelijke intensivering van de noordelijke IJ-oevers noodzaakt het compenseren van wacht- en ligplaatsen en de extra wachtplaatsen door de nieuwe bruggen.

Gemeente Amsterdam

Colofon

Project Oostbrug, gemeente Amsterdam
In samenwerking met Haskoning

Beelden
Gemeente Amsterdam
Figuur 5: Port of Amsterdam/Jesse Kraal

Juni 2026

amsterdam.nl/oostbrug
oostbrug@amsterdam.nl

ONT2026206