Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	25 maart 2025
Portefeuille(s)	Verkeer en Vervoer
Portefeuillehouder(s):	Melanie van der Horst
Behandeld door	Programma Sprong over het IJ
Onderwerp	Voortgangsrapportage Sprong over het IJ en Oostbrug tweede half jaar 2024

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeer ik u over de voortgang van het programma Sprong over het IJ en het project Oostbrug. Met het programma wil Amsterdam de oversteek over het IJ verbeteren voor fietsers, voetgangers en mogelijk ook voor openbaar vervoer, rekening houdend met belangen van de stad, de regio én die van de (internationale) scheepvaart. Als bijlage bij deze brief vindt u twee dashboards die gedetailleerder ingaan op de voortgang (scope, tijd, geld, kwaliteit en risico's). In deze brief belicht ik de belangrijkste punten.

Het programma Sprong over het IJ is gebaseerd op het adviesrapport "Genereus Verbonden-Een concept-Inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomstvast waterkruispunt (2020)" van de commissie D'Hooghe. Dit plan heeft als doel een vlotte, veilige en comfortabele oversteek voor voetgangers, fietsers, en OV-reizigers over het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal (rijkswateren binnen de ring A10) met als essentiële randvoorwaarde het behoud van een vlotte, veilige en toekomstbestendige vaarweg. In 2022 heeft de Gemeenteraad de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ vastgesteld, gebaseerd op dit advies.

Programma Sprong over het IJ

Samenwerking met partners

De gemeente werkt samen met het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam en Centraal Nautische Beheer (de nautische partijen) in het programmateam Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam. Een van de taken van het programmateam is het bewaken van de balans tussen nautische en stedelijke belangen. Inmiddels is een Beheersgroep ingesteld. De Beheersgroep bewaakt de integraliteit van het Inrichtingsplan en de afspraken die op basis van het advies van de commissie D'Hooghe uit 2020 zijn gemaakt.

Passengers Terminal Amsterdam (PTA)

Het College heeft in juni 2024 besloten tot vertrek van de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) van de huidige locatie aan de Veemkade, met 2035 als streefdatum. Naast de vermindering van de toeristische drukte in het centrum heeft deze maatregel in combinatie met de realisatie van walstroom positieve effecten op de vermindering van uitstoot van vervuilende stoffen. De

verplaatsing van de PTA is ook noodzakelijk voor de realisatie van de Westbrug. In 2025 wordt een haalbaarheidsonderzoek naar de verplaatsing naar de Coenhaven uitgevoerd.

Westbrug
Op dit moment wordt een onderzoek afgerond waarin inzichtelijk wordt gemaakt wat de kosten van het verensysteem zijn (incl. ponthavens) bij verschillende oplevermomenten van de Westbrug. In het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ (2017) werd uitgegaan van een oplevering van de Westbrug in 2040. Het onderzoek moet inzicht bieden in de kosten van het verensysteem bij een eerder en later oplevermoment dan dit referentiejaar 2040. Daarnaast wordt in samenwerking met de gemeente Zaanstad gewerkt aan een regionale ontwikkelstrategie ZaanIJ waarin de betekenis van de Westbrug aan bod komt bij de verdere ontwikkeling van deze corridor Amsterdam-Noord – Zaanstad.

Veren
De veren zijn onderdeel van het systeem van oeververbindingen zoals opgenomen in het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam. In de afgelopen jaren is de dienstregeling op het IJ uitgebreid (toename dienstregelingsuren tussen 2023 en 2025 van 12%). De verdere groei van de dienstregeling is met name afhankelijk van de instroom van nieuwe veren. De voorbereiding van de nieuwe aanbesteding vergt meer tijd dan eerder voorzien, vanwege aanpassingen/optimalisaties aan het scheepsontwerp, de relatief complexe inpassing van laadinfrastructuur en een gewijzigde visie t.a.v. aanbestedingsstrategie. Dit jaar wordt een nieuwe Nota Veren opgesteld waarin de doelstellingen voor de veren en de aanpak daarvan worden beschreven.

Project Oostbrug

Planning
De afgelopen periode is het technisch ontwerp en de inpassing van de brug verder uitgewerkt. Daarbij werd duidelijk dat verder onderzocht moet worden of er voor het bouwen van een optimale brug wijzigingen nodig zijn in enkele nautische en stedelijke uitgangspunten (zoals opgenomen in het advies van de commissie D'Hooghe), waarbij een vlotte, toekomstbestendige en veilige vaarweg gegarandeerd blijft. Hierover worden gesprekken gevoerd met het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat/Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer (de nautische partijen). Deze gesprekken vergen meer tijd dan voorzien.
Ik verwacht daarom dat het college het Definitiebesluit Oostbrug in de loop van 2026 ter vaststelling aan de Gemeenteraad voor kan leggen. Met het Definitiebesluit stelt de Gemeenteraad de voorkeursvariant voor de Oostbrug nader vast, mede op basis van een verder uitgewerkte kostenraming. Het is nog steeds de verwachting dat ingebruikname op zijn vroegst in 2034 is.

Kosten
Door de verdere uitwerking van het technisch ontwerp en van de inpassing van de brug zal in de komende fase meer duidelijkheid over de kosten ontstaan. Een aantal onderdelen zal hoger uitvallen dan eerder geraamd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanvaarbescherming, de fundering van de brug in de oergeul en doordat meer delen van de brug in staal (een duur materiaal) moeten worden uitgevoerd. Daarnaast is de uitkomst van de gesprekken met de nautische partijen over de

uitgangspunten voor de brug van invloed op de hoogte van de kostenraming voor de Oostbrug. Wijziging van de uitgangspunten kan mogelijk een bijdrage leveren aan het beperken van de kostenstijging. Dit is een van de onderwerpen van gesprek met de nautische partijen. Uiterlijk bij het Definitiebesluit Oostbrug informeer ik u nader over de ontwikkelingen in de kosten.

Financiering
De Oostbrug wordt gefinancierd door de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam samen. De gemeente Amsterdam heeft hiervoor € 100 miljoen in de bestemmingsreserve Sprong/Oostbrug en € 120 miljoen aanvullend opgenomen in het investeringsportfolio (v.a. 2028 – stelpost kapitaallasten), respectievelijk vastgesteld in begroting 2024 en 2025. Deze € 120 miljoen is ter dekking van de Oostbrug én de toeleidende routes in Oost. De Vervoerregio Amsterdam heeft in oktober 2024 besloten 50% van de kosten van de Oostbrug bij te dragen: € 162,5 miljoen prijspeil juli 2024. De gemeente heeft de Vervoerregio verzocht om ook voor de toeleidende routes in Oost 50% mede te financieren, ad € 24,25 miljoen.

Participatie
Begin december 2024 heb ik u een brief gestuurd over de participatie Oostbrug met daarbij het vastgestelde participatieplan. Daarin zijn onder meer de opbrengsten van de eerste publieksbijeenkomst over de Oostbrug op 10 oktober 2024 verwerkt. Tijdens die bijeenkomst spraken zo'n 200 geïnteresseerden met de gemeente en partners over de plannen opgedeeld in thema's: de brug zelf, de inrichting van het IJ en de routes naar de brug in Oost en Noord. Meningen, zorgen en vragen konden direct worden gedeeld. Ook kon men zich aanmelden voor gesprekstafels. Inmiddels hebben de eerste gesprekstafels plaatsgevonden. Onderwerpen als routes, verkeersstromen en de invloed van de brug op het IJ stonden centraal. Door een mix van bewoners, ondernemers en vaarweggebruikers leverden de gesprekken veel inzichten op. In samenwerking met ORAM – ondernemend Amsterdam, Port of Amsterdam en Rijkswaterstaat is een webinar georganiseerd voor vertegenwoordigers van de vaarweggebruikers van het IJ. En begin februari 2025 stond team Oostbrug op pont F1, tussen Johan van Hasselt en Azartplein, om bij verschillende 'weggebruikers' een vragenlijst af te nemen om zo, naast de deelnemers aan de gesprekstafels, onze blik te verbreden. Het participatieproces vindt in goede afstemming plaats met het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat en overige nautische partijen. Alle participatieresultaten worden gebundeld in een eindverslag waarin staat wat er met de input is gedaan. Op Open Amsterdam zijn alle verslagen en het participatieplan zelf te lezen (open.amsterdam/oostbrug).

Ter visie leggen van het Definitiebesluit en het concept-Omgevingseffectrapport
Om betrokkenen, ook bewoners en partijen die niet aan het participatietraject voor de Oostbrug hebben deelgenomen, de kans te geven op het verder uitgewerkte plan voor de Oostbrug te reageren leg ik het Definitiebesluit Oostbrug in 2026 ter visie, samen met het concept-Omgevingseffectrapport, voorheen het Milieueffectrapport (MER). Het Definitiebesluit Oostbrug geeft een veel concreter en meer uitgewerkt beeld van de Oostbrug, dan de in 2022 door de Gemeenteraad na inspraak vastgestelde Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ. Het Omgevingseffectrapport is onderdeel van de juridisch-planologische procedure waarin de omgevingseffecten in beeld worden gebracht van de voorkeursvariant en is ondersteunend voor de onderbouwing van de keuzes in het Definitiebesluit. Het rapport zal uiteindelijk ook betrokken

worden bij het wijzigen van het Omgevingsplan. De Oostbrug is in de juridisch-planologische procedure onderdeel van de totaalopgave inrichting van het Oostelijk Binnen-IJ.

Ik ga er van uit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

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



Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

Bijlage: dashboards Sprong over het IJ en Oostbrug