Gemeente Amsterdam

Vraag nummer 5.4 Oostbrug en Westbrug
Graag ontvangen we een stand van zaken met betrekking de ontwikkelingen Oostbrug en Westbrug, inclusief onderbouwing van de uitkomsten van de laatste ramingen
Antwoord (max. 1 A4)

De Oostbrug en Westbrug zijn maatregelen uit het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam dat is vastgesteld op basis van het Advies Genereus Verbonden uit 2020 dat is opgesteld onder leiding van Alexander D'Hooghe. Beide maatregelen zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ. Er is gestart met de Oostbrug omdat voor de Westbrug eerst de PTA weg moet van de huidige locatie.
De (indicatieve) investeringsbedragen voor de Oostbrug, de Westbrug en de overige grote investeringsopgaven (inclusief dekkingsopgave) zijn opgenomen in de lijst "*BIJLAGE 1: Tabel grote projecten behorende bij vraag onderhandelaars 3 April"*, die u op 10 april heeft ontvangen.

Oostbrug
De Oostbrug is volop in onderzoek. Er worden vele onderzoeken gedaan, onder andere naar de benodigde functionaliteit, gebruikswaarde en technische haalbaarheid van de Oostbrug en naar de kosten en planning. Bij het ontwikkelen van het referentie-ontwerp spelen meerdere complexiteiten. Zo blijkt de bodemgesteldheid door de aanwezigheid van de oergeul te leiden tot de noodzaak van zware funderingsoplossingen en kostbare aanvaarbeschermingsconstructies. Er ligt inmiddels een concept-referentieontwerp dat haalbaar lijkt, maar naar verwachting nog wel kan worden geoptimaliseerd. Het streven is om in oktober het zogenaamde concept-Definitiebesluit in de inspraak te leggen. De planning is om het Definitiebesluit Oostbrug in 2027 voor besluitvorming voor te leggen aan de Gemeenteraad. In dit besluit worden de belangrijkste scope keuzes en uitgangspunten vastgelegd en wordt een bijbehorende raming gepresenteerd. Belangrijke onderwerpen waar nog overeenstemming over moet worden bereikt met Rijkswaterstaat, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Port of Amsterdam en/of waarover het college nog dient te besluiten zijn:

- Hoeveel ligplaatsen voor binnenvaartschepen rondom de Oostbrug worden gerealiseerd.
- Het bedienconcept van de brug: hoe vaak en hoe lang gaat de brug open en wat betekent dit voor het overstekende fiets- en voetgangersverkeer.
- Het ambitieniveau voor de architectonische uitstraling en ruimtelijke inpassing van de brug

<u>Raming & dekking</u>
De nu gepresenteerde bandbreedte van € 650 – 850 miljoen (P85[1]) voor de kosten betreft een tussenstand die gebaseerd is op vergevorderde conceptversies van het *programma van eisen* en het *referentieontwerp* (ontwerp bedoeld om maakbaarheid aan te tonen) en bijbehorende kostenraming. De onderkant van de bandbreedte hoort bij een basisniveau, ook wel een "verzorgde stadsbrug" genoemd en kenmerkt zich door het gebruik van veelal basiselementen, basisafwerking en basis duurzaamheidsmaatregelen. De bovenkant van de bandbreedte vertegenwoordigt een meer iconische en unieke brug met een hoger ambitieniveau op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid, wat zich vertaalt naar een hogere mate van integraliteit in het ontwerp, uniek ontworpen elementen, een hoogwaardig afwerkingsniveau en meer duurzaamheidsmaatregelen.
Op grond van de vorige raming (van € 336 mln) heeft de VRA een bijdrage van 50% toegezegd. In de tabel gaan we ervan uit dat de VRA ook aan het laagste bedrag uit de bandbreedte 50% bijdraagt, maar dit moet nog besproken worden en passen in het VRA-beleid. De kosten voor de ligplaatsen en daaraan direct gerelateerde maatregelen bedragen € 25 mln. De ligplaatsen zijn

[1] P85 betekent dat in de raming het bedrag is gekozen waarbij de kans op onderschrijding 85% is, en de kans op overschrijding dus 15%. De kans dat het budget volstaat is statistisch gezien dus 85%. Het verschil tussen P85 en P50 is doorgaans 20-30%.

evident scope die voortkomen uit een wens van het Rijk. Een redelijk en gebruikelijk uitgangspunt bij infrastructuurprojecten is dat elke partij haar eigen scope betaalt. Over dekking van deze kosten dient het gesprek echter nog gevoerd te worden.
De beschikbare gemeentelijke dekking op prijspeil 2026 is € 209 mln (196 + 13 voor indexering). Bij een investering van € 650 mln bedraagt het gemeentelijke tekort dan € 103 mln (312 -/- 209). Bij een investering van € 850 mln bedraagt het gemeentelijk tekort maximaal € 303 mln, ervan uitgaande dat de VRA niet bijdraagt aan het verschil tussen de twee bedragen uit de bandbreedte.
Naast de investeringskosten is er sprake van jaarlijkse kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud. Deze waren in 2022 geschat op € 4 mln en zijn door prijspeilstijgingen gestegen naar circa € 5 mln.
Naast de investeringen in de Oostbrug heeft Amsterdam € 24 mln beschikbaar voor investeringen op de toeleidende routes in stadsdeel Oost. De Vervoerregio heeft toegezegd een vergelijkbaar bedrag bij te dragen.

Westbrug
De Westbrug is nog geen lopend project. Er zijn geen actuele ontwerpen en ramingen. Het gepresenteerde investeringsbedrag betreft een brug die geschikt is voor OV, en is gebaseerd op slechts een schetsontwerp uit 2020 bij het advies Genereus Verbonden. Er is nog geen inzicht in de omvang van mogelijke investeringen in ***OV op de toeleidende routes***, en deze zijn dus ***geen onderdeel van het gepresenteerde investeringsbedrag***. Als we de raming van toen aanpassen n.a.v. de recente inzichten in kostenontwikkelingen bij de Oostbrug (o.a. aanvaarbescherming, fundering), dan komen we uit op een bedrag van € 1,1 miljard (P85). Vanwege de grote onzekerheid in deze fase houden we marge aan tot € 1,4 miljard.

Een brug die niet geschikt is voor OV is uiteraard goedkoper, en wordt op dit moment op € 700 miljoen geschat (P85, maar zonder extra onzekerheidsmarge).
Doordat een Westbrug met OV, aansluiting heeft op het regionaal OV-netwerk, mogelijke effecten heeft op de drukte op de Rijkswegen (A8, A10) en een directe ontsluiting vormt van de grootschalige woningbouwlokatie Havenstad dient deze brug ook belangen van het Rijk en de regio. Op netwerkniveau kan synergie worden bereikt in combinatie met lopende projecten als HOV ZaanIJ, het doortrekken van de metroringlijn en tramlijn 5 (onderdeel van het MIRT-traject OVSA).

Er is nog geen budget beschikbaar bij de gemeente voor de Westbrug. Met de Vervoerregio is nog niet gesproken over een bijdrage. In de financiële tabel is als hypothese ingevuld dat de Vervoerregio (of derden) 1/3 deel bijdragen. Dit kan zowel hoger of lager uitvallen.

Een Westbrug leidt tot lagere toekomstige investeringen in Veren. Een recent onderzoek (Decisio, september 2025) stelt: "Hoewel de brug op korte termijn duurder is, toont de berekening aan dat de brug op lange termijn goedkoper uitvalt dan de structurele meerkosten van het verensysteem."
In het onderzoek is wel nog uitgegaan van oude, lagere investeringsbedragen van de brug. En ook de verplaatsing van de zeecruise vóórdat de Westbrug gerealiseerd is – een randvoorwaarde voor de Westbrug -, is niet meegenomen. Dit geldt ook voor de kosten van eventuele toeleidende (OV)routes. Feit is wel dat een investering van een Westbrug in de toekomst voor een groot deel wordt 'terugverdiend', omdat noodzakelijke kosten van de Veren (uitbreidingsinvesteringen en exploitatie) uitblijven of vervallen.
Naast de investeringskosten is er sprake van jaarlijkse kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud. Deze waren in 2022 geschat op € 7 mln en zijn door prijspeilstijgingen gegroeid naar circa € 9 mln.

Advies nav budgetspanning
De Oostbrug kent een aanzienlijke budgetspanning. De Westbrug vergt een nog grotere investering.

We kunnen indien u dit wenst door middel van een quick scan inzichtelijk maken of en welke terugvalscenario's er mogelijk zijn wanneer de conclusie mocht zijn dat er de komende 4 jaar geen (aanvullende) middelen vrijgemaakt kunnen worden voor deze projecten.

Voor de Oostbrug is inmiddels 9 mln uitgegeven (en voor 2026 is 6 mln geprognosticeerd). Mocht een besluit genomen worden om de Oostbrug te stoppen, of te bevriezen, dan dient rekening te worden gehouden dat deze kosten (deels) moeten worden afgewaardeerd.

Juridische gevolgen
Er zijn juridische risico's bij eventuele beleidswijzigingen in de zin van het niet of op een andere wijze uitvoeren van bepaalde maatregelen uit Genereus Verbonden. Naar aanleiding van het dossier voorkeursbesluit Zeecruiseterminal wordt onderzocht wat de risico's zijn en hoe groot deze zijn. Deze analyse bevindt zich nu nog in een beginstadium van onderzoek.

Financiële en personele gevolgen

Investeringsbedragen

Verbinding (in mln)	2021 Investering prijspeil nu	2026 Investering verzorgde stadsbrug	2026 - Investering hoogwaardige stadsbrug	Beschikbare dekking
Oostbrug	336	650	850	209
Westbrug geschikt voor OV	589	1.100 (tot 1.400)	PM	0
Westbrug niet geschikt voor OV	364	700	PM	0

In de vergelijking moet worden meegewogen dat een Westbrug deels wordt 'terugverdiend' door lagere (toekomstige meer)kosten van het verensysteem. Anderzijds zijn de kosten van de eventuele toeleidende (OV-)routes en de verplaatsing van de PTA nog niet meegenomen in de bedragen van de Westbrug. Verplaatsing of beëindiging van de Zeecruise is randvoorwaardelijk voor de Westbrug in deze vorm. Een haalbaarheidsonderzoek van Berenschot uit december 2025 geeft aan de kosten van verplaatsing richting € 85 miljoen gaan. Tegenover dit bedrag staan ook substantiële – nader te bepalen - opbrengsten. Beëindiging van de Zeecruise wordt budgetneutraal mogelijk geacht.

Indien wordt besloten om het investeringsplafond te verhogen om de tekorten te dekken (dus niet dekken uit een incidentele meevaller of bestaande reserves), dan leidt dit tot een oplopende schuldquote.

Voorbereidingskosten
De tabel hieronder toont de voorbereidingskosten van beide projecten voor de komende vijf jaar:

- De voorbereidingskosten voor Oostbrug zijn relatief hard, en gedekt in de gemeentebegroting en voor 50% door een bijdrage van de Vervoerregio.
- Voor de Westbrug zijn, afgezien van een klein bedrag in programma Sprong, nog geen voorbereidingskosten opgenomen in de begroting. Er is nog geen dekking. Indien het nieuwe college besluit om per 2027 te starten met de voorbereiding, dan geeft de tabel een indicatie van de kosten.

Omschrijving	2026	2027	2028	2029	2030	structureel

Oostbrug; voorbereidingskosten	6,0	7,0	7,0	8,0	8,0	nvt
Westbrug; voorbereidingskosten indicatief		1,5	1,5	5	5	nvt

Het projectteam Oostbrug bestaat op dit moment uit 25 fte (30-40 medewerkers).
Een op te richten projectteam Westbrug zou na een periode van opstart na enkele jaren op ongeveer hetzelfde niveau zitten.
Er is waarschijnlijk onvoldoende ambtelijke capaciteit bij de gemeente om gelijktijdig beide bruggen voor te bereiden. Het risico bestaat dat dit ook voor onze partners geldt.

Nog ongedekte structurele kosten

Als we de investeringsbedragen vertalen naar structurele kosten, zijn de volgende structurele bedragen nog te dekken per brug / variant (bij een rentevoet van 3,25%):

Oostbrug structureel nog te dekken (bij variant 650 mln)

Bijdrage	bijdrage verwacht	waarvan nog te dekken	afschrijving	rente	kapitaallasten
Investering	650.000.000				
Rijk	25.000.000	25.000.000			
Vervoerregio	312.500.000	144.250.000			
Gemeente	312.500.000	103.250.000	65	3,25%	
Kapitaallasten: deel nog te dekken			1.588.462	3.355.625	4.944.087
Exploitatie, beheer en onderhoud nog te dekken (€ 3 mln is al gedekt in gemeentebegroting in centrale stelpost					2.000.000
Totaal nog te dekken structureel					**6.944.087**

Oostbrug structureel nog te dekken (bij variant 850 mln)

Bijdrage	bijdrage verwacht	waarvan nog te dekken	afschrijving	rente hoog	kapitaallasten
Investering	850.000.000				
Rijk	25.000.000	25.000.000			
Vervoerregio	312.500.000	144.250.000			
Gemeente	512.500.000	303.250.000	65	3,25%	
Kapitaallasten: deel nog te dekken			4.665.385	9.855.625	14.521.010
Exploitatie, beheer en onderhoud nog te dekken					2.000.000
Totaal nog te dekken structureel					**16.521.010**

Westbrug (variant met OV) structurele kosten nog te dekken

Bijdrage	bijdrage verwacht	waarvan nog te dekken	afschrijving	rente hoog	kapitaallasten
Totaal	1.100.000.000				
Derden	366.666.667	366.666.667			
Gemeente	733.333.333	733.333.333	65	3,25%	
Kapitaallasten (nog te dekken)			11.282.051	23.833.333	35.115.385
Exploitatie, beheer en onderhoud (nog te dekken)					9.000.000
Totaal nog te dekken structureel					**44.115.385**