From 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Subject **FW: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.**
To 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>, 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>, 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e @haskoning.com>
Cc 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Date March 30, 2026, 5:20:03 PM CEST

Dag 5.1, 2, e en 5.1,

Wij hebben afgelopen woensdag de review van de PoA terugontvangen.
Ik heb de review opmerkingen doorgenomen en een aantal opmerkingen van een reactie voorzien. Zie hiervoor: BJ4691-HAS-NOK020-123-C07_Ontwerpnota IRO - opm cnb-1_TBR.pdf
N.B.: ook 5.1, heeft toegang.

Kunnen jullie hier op aanvullen e/o kijken waar aanpassingen nodig zijn?

Je ziet dat PoA “breder” kijkt dan wat we ze gevraagd hebben om te beoordelen. Ook lees je dat ze volgens mij op items nieuwe klanteisen’ introduceren, nog even los van het feit of zij hier over gaan. O.a. de toegang stijgpunten ook geschikt brandweervoertuigen, toegang ligplaatsvoorzieningen ook geschikt vrachtwagens (LM1?).
Het lijkt me goed da 5.1, 2, e n het KES gesprek met Erwin/PoA deze specifieke review bevindingen, die aan klanteisen raken, daarin vaststellen (of niet).

De Duurzaamheid reactie neem ik met 5.1, 2, e op.

De review bevinding *“5.1 ‘Het IRO is gebaseerd op de NVU’: dit is een document horende bij een besluitvorming van de stad. Het is niet geaccordeerd door de nautische stakeholders. Toetsing van IRO wordt door het CNB daarom adhv het advies van commissie d’Hooge gedaan;”*
vind ik lasti !! Dit is een structurele en bekende “weeffout” in de samenwerking.
5.1, 2, e hoe gaan we hiermee om in deze review?
. . g n beeld te krijgen wat de delta tussen beide (NvU en Hooge) is waar blijkbaar de PoA bezwaar op heeft. Kennen we die?
Want dan kan je daar het gesprek over voeren.

Dank je

Groet 5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
Verzonden: woensdag 25 maart 2026 15:16
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>; 5.1, 5.1, 2, e 5.1, 2, e @rws.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @rws.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
Onderwerp: FW: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Beste 5.1, 2, e
In antwoord op je vragen naast het leveren van een review op het IRO, kan ik overall aangeven dat dit voor mij een document is waarin min of meer een goed inzichtelijk wordt gemaakt wat de omvang en implicatie van het project Oostbrug & inrichting oostelijk Binnen IJ inhoudt.
Hiermee wordt door de projectgroep/opdrachtgever veel meer erkent wat de omvang en impact van de scope behelst en dat komt al veel meer overeen met hoe de nautische stakeholders het al langere tijd voorzien.
Dat zie je evenwijdig hieraan ook terug bij de inspanning van stad en projectgroep op het willen schrappen van een beweegbaar deel (2025), versmallen van de nevengeulen, het verlagen van de hellingpercentages en het willen toepassen van een enkele basculekelder per val: de consequenties van de keuze voor een brug als oeververbinding komen daarmee goed voor het voetlicht, maar duidelijk moet zijn dat de voorwaarden volgend uit het advies ‘Genereus verbonden’ leidend zijn en nautische stakeholders daar geen concessies aan kunnen en willen doen.
Het CNB heeft zich als nautische stakeholder aan het advies ‘Genereus verbonden’ gecommitteerd om een toekomstbestendige veilige vaarweg te kunnen borgen.

Als bevoegd autoriteit / vaarwegbeheerder en de status van de hoofdvaarweg in acht nemend, kan niet toegegeven worden aan de (op expertise vastgestelde) uitkomst van het advies ‘Genereus verbonden’. Om een veilige scheepvaartverkeersafwikkeling toekomstbestendig voor de komende 100 jaar te kunnen borgen, kan geen concessie worden gedaan aan de veiligheid en dus de breedte van de hoofdgeul van 160 mtr breed, de nevengeulen van 35 mtr. breed en de doorvaarthoogte van 12,50 mtr. op MHWS (behoudens de dvh onder de beweegbare delen, daar zijn ‘we’ in tegemoet gekomen). Op basis van de maatgevende scheepvaart en de richtlijnen en rekening houdend met de voorkomende hydro-/meteo-omstandigheden die door klimaatverandering steeds vaker toenemende pieken kent, zijn dit de uitgangsvoorwaarden om de zee en het Noordzeekanaalgebied verbonden te houden met het achterland. Het IJ is onderdeel van een nationale en Europese logistieke keten die naar de toekomst toe alleen maar aan importantie toeneemt.

Genoemde zaken als ‘stadsbrug’, ‘nestkasten en insectenhotels’, ‘takkenbossen’ en windturbines op de brug doen beseffen dat de stad de Oostbrug vanuit een eigen dimensie beschouwd die niet overeenkomt met die van de nautische stakeholders. Met de Oostbrug wil de stad een oversteekplaats voor langzaam verkeer over de snelweg voor de scheepvaart realiseren. Dat is een heel andere dimensie/beschouwing en ik kan dat niet genoeg benadrukken. Het IJ is geen gracht van rondvaartboten en sloepjes. Zo lang dit niet mede door de stad wordt erkend, blijft het lastig samenwerken met de nautische partners en het Rijk.

Maar goed, helder is dat de stad zich heeft gecommitteerd aan de keuze van een brug als oeververbinding, dus hierbij de feedback op het document ‘Ontwerpnota Integraal Referentieontwerp’, de 90%-versie:

- Het hele document is bezien vanuit het perspectief van landzijde. Scheepvaartvoorzieningen/-belangen en voorwaarden komen niet of onvoldoende met visie naar de toekomst aan bod;
- Het IRO-concept komt me deels voor als een erfenis van de vorige projectleider en haar projectgroep. Er komen uitgangsvoorwaarden in voor die niet met de nautische stakeholders overeengekomen of bevestigd zijn. Daarbij verwijs ik ook naar de lange periode van radiostilte van de projectgroep voorafgegaan aan het onderzoek dat Alexander d’Hooge met zijn team in 2025 heeft verricht naar de inpassing van de Oostbrug. In het document wordt stelselmatig verwezen naar de NVU die als leidraad wordt genomen. Daarbij wordt voorbij gegaan aan de status van dit

document voor de nautische stakeholders. De status die de stad er aan toekent wordt niet door de nautische stakeholders gedeeld. Feedback die wij in het verleden hebben aangedragen op de concept-NVUs is nl niet allemaal gehonoreerd. Uitgangspunt daarom is het rapport ‘Genereus verbonden’. Dit zijn, met mede inachtname van de herbevestiging in 2025, de door alle partijen geaccepteerde uitgangsvoorwaarden.

- De huidige projectgroep heeft aangekondigd onderzoek te willen doen naar een enkele kelder per val en ook versmalling van de nevengeulen. Het onderzoek naar het versmallen van de nevengeulen gaat gepaard met het verlagen van de hellingspercentage (en dus verlengen van de hellingbanen) van de aanbevolen norm van 2,7% naar 2,4%. Om rede van de nautische veiligheid en een toekomstbestendige vaarweg voor de komende 100 jaar is versmallen van nevengeulen voor de nautische partijen onwenselijk. Het gaat ook tegen het advies ‘Genereus verbonden’ in. Het team van d’Hooge heeft in 2025 wederom aangetoond dat de brug zonder meer inpasbaar is, het hellingspercentage van de aanbruggen hoeft niet verlaagd te worden. 2,7% hellingpercentage is de comfortabele standaard voor fietsers.
- Het continue gebruik van de term ‘4-baks duwvaart’ ipv ‘maatgevend schip’ is suggestief. We kijken met de inrichting van het Binnen IJ 100 jr. vooruit en niet in het hier en nu. Door de hele tekst heen wordt 4-baks duwvaart vaak genoemd waar gewoon de term beroepsvaart op zijn plaats is. Het is niet voorbehouden aan alleen 4-baks duwvaart. De wachtplaatsen moeten bijv. de capaciteit van een 4-baks duwvaart hebben omdat dit als maatgevend is vastgesteld. Andere afmetingen beroepsvaart moeten ook in wachtplaats kunnen liggen (mogelijk in meerdere aantallen), het is niet enkel aan 1 maatgevend schip voorbehouden. Met de afmetingen van 1 maatgevend schip voor een wachtplaatsdimensie komen de nautische partijen juist de stad tegemoet.
- Beroepsvaart die afhankelijk is van een brugopening is niet zonder meer te benoemen als ‘bijzonder transport’. Bijzonder transport is die scheepvaart die niet past binnen de karakteristieken van de vaarweg, zij mogen enkel met een ontheffing van de bevoegd autoriteit de vaarweg bevaren. Zie ook art. 1.06 en 1.21 van het Binnenvaart Politiereglement.

Aanvullend bij de opmerkingen in de tekst in het document, in het bijgesloten document zijn de overige opmerkingen gemaakt:

- 4.2 hellingbaan aanbruggen is zonder motivatie aangepast naar 2,41%. 2,7% is de norm voor comfort en 2,41% veroorzaakt langere en meer slingerende hellingbanen (ong. 2x45 mtr.!) waarbij de stad voor de inpassing de ruimte op het water zoekt en niet boven land. Een motivatie moet de noodzaak daarvan aantonen. Commissie d’Hooge adviseert juist rechte hellingbanen en geeft wederom aan (juli ’25) dat op die manier de brug inpasbaar is. De stad zoekt nodeloos naar lagere hellingbanen waar geen aanleiding voor is en geen motivatie voor wordt gegeven. Voor een rustig en coherent vaarwegbeeld zijn rechte hellingbanen voorwaardelijk: het IRO wijkt hier van het advies af zonder instemming van de nautische stakeholders;
- Figuur 4-1: definieer horizontale as (mtrs);
- 5.1 ‘Het IRO is gebaseerd op de NVU’: dit is een document horende bij een besluitvorming van de stad. Het is niet geaccordeerd door de nautische stakeholders. Toetsing van IRO wordt door het CNB daarom adhv het advies van commissie d’Hooge gedaan;
- De technische eisen aan de constructie laat ik voor rekening van experts om te toetsen aan de geldende wetgeving en voorschriften. Uitgangspunt voor het CNB is dat er in het ontwerp rekening wordt gehouden met de impact van maatgevende maximaal beladen scheepvaart op de constructie.
- 5.7.2.2: er wordt een variant van 1 basculekelder aangehaald, maar ongewis blijft bij welke doorvaartbreedte van het beweegbare deel van de nevengeul en brugopening.
- 5.7.3: de afmetingen in de figuren zijn niet leesbaar en niet te herleiden naar uitgangsvoorwaarden.
- 5.8.3 het gaat niet alleen om 4-baksduwstel en niet om maatgevende beroepsvaart in het algemeen, maar om alle beroepsvaart die ligplaats moet nemen aan de wachtplaats voor de brug. Het maatgevend schip bepaalt alleen de grootte van de wachtplaats volgens de RVW.
- 5.9.1 De Oostbrug wordt dus een brug met windschermen. Graag toevoegen wat tegen springers en gooien van voorwerpen wordt gedaan. In geval van incident afhandeling moeten dienstverleners mogelijk vanaf de brug kunnen opereren.
- 7. Bouwmethode: alle werkzaamheden op het water vereisen nauwkeurige afstemming met de vaarwegbeheerder. De verbinding tussen Noordzeekanaalgebied en het achterland moet structureel in stand gehouden worden. Hinder voor de scheepvaart is daarbij niet uitgesloten, stremming van de vaarweg echter onder hoogst uitzonderlijke omstandigheden. De bevoegd autoriteit bepaalt die in afstemming met de uitvoerder.
- 9.6: ‘verzorgde stadsbrug’ met insectenhotels en nestkasten: ik weet niet waar jullie mee bezig zijn, maar het Binnen IJ is een open watervlakte. De rechtstreekse afstand tussen de aanlandingen van het Oostveer bedraagt al ruim 900 mtr. De Oostbrug is geen stadsbrug. Bijtjes gaan er niet op wonen en mussen ook niet.
- 9.7 Het toepassen van windturbines op de brug sorteert hetzelfde effect op de beeldkwaliteit van de brug als een radarscanner. Boeiend om dit voornemen in dit document tegen te komen, waar in de werkgroepen nog nooit over gesproken is. Buiten dat zal ook moeten worden vastgesteld in welke mate windturbines verstorende kunnen werken op de radarwerking van schepen en verkeerscentrale.
- Hfdst. 15.: ‘van 2 naar 1 klap’ indiceert een aanpassing in het advies van commissie d’Hooge om af te zien van 2 beweegbare delen en een brug te ontwerpen met 1 beweegbaar deel: hier gaan de nautische stakeholders niet in mee. In het geval bedoeld wordt om van 2 basculekelders per beweegbaar deel ,de brug met 1 basculekelder uit te willen voeren, dan is dit aan het ontwerpteam om te bepalen of en hoe dit bij de behorende uitgangsvoorwaarden past. Het CNB stelt geen eisen aan het aantal basculekelders, maar committeert zich aan de uitgangspunten van ‘Genereus verbonden’.
- Hfdst. 15.: Geef het onderscheid aan tussen stakeholders en opdrachtgevers over wie dit wenst en wie niet. Het is nl een afweging tussen nautische veiligheid & toekomstbestendigheid van een Europese corridor tegenover kostenbesparing in de bouwkosten en realiseren van lagere hellingpercentages in de aanbruggen dan de norm aanbeveelt.
- Sheet 94: IRO conform ‘geactualiseerde NvU d’Hooge: waar komt deze term vandaan? het is óf d'Hooge óf NVU (welk laatste een document van de stad is en niet gezamenlijk onderschreven met de nautische stakeholders).

Als er naar aanleiding van de tekst hierboven of de opmerkingen in het document vragen zijn, dan hoor ik die graag van je.
Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e

5.1, 2, e
(nautisch) adviseur/consultant Divisie Havenmeester

Port of Amsterdam

T: 5.1, 2, e
M: 5.1, 2, e
E: 5.1, 2, e @portofamsterdam.com
ma, di, wo, do

https://vimeo.com/772024820
www.werkenindehaven.amsterdam

De Ruijterkade 7 | 1013 AA Amsterdam
Postbus 19406 | 1000 GK Amsterdam
www.portofamsterdam.com

https://zeehavendagenamsterdam.nl/

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: woensdag 18 februari 2026 10:03
Aan: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Waarschuwing: Dit bericht is afkomstig van een afzender buiten Port of Amsterdam. Wees voorzichtig met verzoeken en openen van linkjes en bijlagen. Meld verdachte berichten met de "bericht rapporteren" knop.

Heb je de brief gelezen?
Speciaal voor jou gemaakt!! ;-=)

Kopie:

Verwachtingen van het review proces
Wij leveren met deze brief de complete 90% referentie ontwerp van de Oostbrug. Dit is een omvangrijk dossier wat bestaat uit een ontwerpnota met veel bijlagen. Het staat u vrij om overal naar te kijken, maar in onze optiek zijn voor uw organisatie de volgende onderwerpen van belang om door te nemen.
-Ontwerpnota Integraal Referentieontwerp, BJ4691-HAS-NOK023-160-C1

- Hoofdstuk 4;
- *Hoofdstuk 5, H5.1 t/m H5.4, H5.7.1.2. H5.7.2.1, H5.7.3.1, H5.8 geheel H5.8.4. (dit zal nog nader beschouwd gaan worden)*
- Hoofdstuk 14
- Hoofdstuk 15
- *Bijlage B: puur als naslagwerk mocht er op onderdelen meer diepgang/achtergrond nodig zijn.*
- Bijlage H

-Nautische Inrichting Variant A & C, Bovenaanzicht, BJ4691-HAS-RO-OB-DR-Z-0140, 28 januari 2026
Onze voorkeur heeft het dat het review commentaar wordt opgenomen via “comments” in het betreffende document. En dat daarbij dan los een afzonderlijk schrijven wordt geleverd met de belangrijkste punten van de review en overige in jullie ogen relevante aspecten om rekening mee te houden. Bij voorkeur ontvangen wij uw reactie uiterlijk op 26 maart 2026.

Van: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
Verzonden: woensdag 18 februari 2026 09:59
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

We gaan ons best doen Tonnie. Kan jij een beetje aangeven waar we ons op moeten focussen? Dat zou heel goed helpen.
Groet, 5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: woensdag 18 februari 2026 09:53
Aan: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Waarschuwing: Dit bericht is afkomstig van een afzender buiten Port of Amsterdam. Wees voorzichtig met verzoeken en openen van linkjes en bijlagen. Meld verdachte berichten met de "bericht rapporteren" knop.

Dag 5.1, 2, e

Dat is mooi!
Een reactie op 26/3 is goed. Is dat haalbaar?

In de brief, ook in de brief aan RWS-WNN staat
Onze voorkeur heeft het dat het review commentaar wordt opgenomen via “comments” in het betreffende document. En dat daarbij dan los een afzonderlijk schrijven wordt geleverd met de belangrijkste punten van de review en overige in jullie ogen relevante aspecten om rekening mee te houden. Bij voorkeur ontvangen wij uw reactie uiterlijk op 26 maart 2026.

Goede vakantie!!

Groet 5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
Verzonden: woensdag 18 februari 2026 09:05

Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Goedemorgen 5.1, 2, e
Ik heb het hele pakket kunnen downloaden, dat is gelukt.
Vooralsnog heb ik nog geen tijd om het door te nemen, na vandaag ben ik met verlof tot 2 mrt a.s.
Welke deadline kunnen we afspreken om de review te doen? Ik weet dat 5.1, 2, e ook met verlof is of gaat.
Hoor graag.
Mvg, 5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 17 februari 2026 16:46
Aan: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
CC: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @haskoning.com>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Waarschuwing: Dit bericht is afkomstig van een afzender buiten Port of Amsterdam. Wees voorzichtig met verzoeken en openen van linkjes en bijlagen. Meld verdachte berichten met de "bericht rapporteren" knop.

Dag 5.1, 2, e

Ik was er al 'bang voor'.
Ik heb zojuist het gehele pakket met een bastion365 (Amsterdamse wetransfer) gedeeld.
Laat het graag weten of dit werkt.

5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
Verzonden: dinsdag 17 februari 2026 14:57
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @haskoning.com>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Hi 5.1, 2, e
Ik ben niet geautoriseerd om dit bestand te kunnen openen. Mijn account van het havenbedrijf wordt geweigerd, ik kan niet via de authenticator-app een code genereren.
Heb jij een oplossing voor mij?
Vg, 5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 16 februari 2026 15:16
Aan: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
CC: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @haskoning.com>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Waarschuwing: Dit bericht is afkomstig van een afzender buiten Port of Amsterdam. Wees voorzichtig met verzoeken en openen van linkjes en bijlagen. Meld verdachte berichten met de "bericht rapporteren" knop.

Dag 5.1, 2, e

Hierbij bieden wij ook jou het dossier te review aan.
Meer informatie in de brief in de bijlage.

Het dossier staat klaar op: Review_IRO_PoA

Groet 5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: donderdag 12 februari 2026 12:54
Aan: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Dank 5.1, 2, e

Helemaal goed. Ik zal aangegeven wat ons qua reviewtijd goed uitkomt. Maar denk daarbij aan ca. 3 weken.
Dus het hoeft niet allemaal op vrijdag of maandag ☺

5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
Verzonden: dinsdag 10 februari 2026 14:32
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @rws.nl>
CC: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @rws.nl>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Hi 5.1, 2, e
Ik zal namens CNB/PoA meedoen aan de review.

Op vrijdagen werk ik echter niet, dus ik kan niet eerder dan a.s. maandag er naar kijken.
Mvg, 5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 9 februari 2026 16:50
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @rws.nl>
CC: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @rws.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Waarschuwing: Dit bericht is afkomstig van een afzender buiten Port of Amsterdam. Wees voorzichtig met verzoeken en openen van linkjes en bijlagen. Meld verdachte berichten met de "bericht rapporteren" knop.

Dag 5.1, 2, e

Ik heb vandaag ook je voicemail ingesproken.
Had jij nieuws m.b.t. het doen van jullie review?

Wellicht dat onderstaande hier jullie bij helpt?
Zoals verteld gaat het IB Rotterdam een review op ons integraal referentieontwerp doen. Dat moet je zien als een vorm van externe kwaliteitscontrole door een ervaren collega IB. Wij overwegen dit ook een RWS-GPO te vragen. Binnen het samenwerkingsplatform AMROR (Amsterdam, Rotterdam, RWS) vinden wij elkaar goed en maken wij frequent gebruik van elkaars expertise en kennis. Dat willen we ook voor de Oostbrug inzetten.

Wat wij jou en 5.1, 2, e vragen bij het doen van deze review is meer een check of jullie je herkennen in de uitkomst van het traject van afgelopen circa 2 jaar afstemming. Dus zijn jullie klanteisen, wensen en andere uitgangs- aandachtspunten uit de diverse gesprekken en andere vormen van communicatie goed tot uiting gekomen in dit integraal referentie ontwerp. Of waar schort het op dit valk nog aan?
En zoals 5.1, ook vertelde in een eerdere werksessie, dit betreft een referentie ontwerp en is puur bedoeld als een haalbaarheidsonderzoek om te kijken of wij alle eisen/wensen in een ontwerp kunnen verenigen met het daarbij horende inzicht in de kosten. Er zullen nog meerdere afstemmingsmomenten tussen ons beide plaatsen vinden als we 'echt' gaan ontwerpen, voordat er een officiële vergunningsaanvraag plaats vindt.
Uiteindelijk is het doel dat wij samen (met ook PoA) voorkomen dat er op het moment van aanvraag van een vergunning een grote "show-stopper" optreedt en dat wij als allemaal overheidspartijen elkaar de schuld gaan geven hoe dit komt. Dan slaan we allemaal een grote flater.

Kortom: de vraag van de review is dus niet een 100% controle op het gehele ontwerp, maar puur bedoeld om jullie de kans te geven om op deze tussen mijlpaal met ons mee te kijken en aan te geven waar je je wel en niet herkend.

Wij bieden vrijdag of maandag a.s. de "90%" versie van het integraal referentieontwerp aan Rotterdam aan. Wij stellen voor dat we gelijktijdig ook jullie dezelfde informatie ter review aanbieden. Maar dan met een andere insteek.

Ik hoor graag van je

Grt 5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @rws.nl>
Verzonden: vrijdag 23 januari 2026 11:52
Aan: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @rws.nl>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Hoi 5.1, 2, e

Ik bespreek dit volgende week even met onze omgevingsmanager 5.1, 2, e om te kijken of we vanuit RWS kunnen reviewen.

Groeten,

5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
Verzonden: maandag 19 januari 2026 16:40
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @rws.nl>
CC: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

LET OP! Deze e-mail komt van buiten de organisatie. Klik niet op links en open geen bijlagen tenzij je de afzender herkent en weet dat de inhoud veilig is.

Komt dus een enorm doc op ons af. Zorg er aub voor dat we daar wel de tijd voor hebben: we zitten bepaald niet full time op het dossier, maar hebben nog heel veel ander werk te doen ☺

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 19 januari 2026 15:39
Aan: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @rws.nl>
CC: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Waarschuwing: Dit bericht is afkomstig van een afzender buiten Port of Amsterdam. Wees voorzichtig met verzoeken en openen van linkjes en bijlagen. Meld verdachte berichten met de "bericht rapporteren" knop.

Dag 5.1, 2, e

Ik snap je vraag. Als deze 90% versie binnen is, krijgen jullie hem ook.
Wel kan ik je bij deze alvast meenemen in de *inhoudsopgave van de 75% versie*. De kans bestaat dat hier nog wijzigingen op volgen in de 90%, maar je kunt hierin i.i.g. al lezen wat de inhoud op thema/onderwerp het document behelst.

Dat geeft een goed beeld.

Grt 5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
Verzonden: maandag 19 januari 2026 15:12
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @rws.nl>
CC: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Hi 5.1, 2, e
Zou je er iig voor kunnen zorgen dat we asap de 90% versie van de ontwerpnota ontvangen? Dan kunnen we adhv de inhoud beter afwegen wie voor fb kunnen benaderen/inzetten.
Mvg, 5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 19 januari 2026 14:22
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @rws.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @portofamsterdam.com>
CC: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: Oostbrug: afspraken bij review door RWS & CNB/PoA op het integraal referentie ontwerp.

Waarschuwing: Dit bericht is afkomstig van een afzender buiten Port of Amsterdam. Wees voorzichtig met verzoeken en openen van linkjes en bijlagen. Meld verdachte berichten met de "bericht rapporteren" knop.

Beste 5.1, 2, e en 5.1, 2, e

Wij benaderen jullie m.b.t. een review door jullie organisaties op het Integraal Referentie Ontwerp van de Oostbrug.

Zoals jullie weten zijn wij nu samen met Haskoning druk bezig om toe te werken naar een Integraal Referentie Ontwerp (verder IRO). In dit ontwerp komt zowel de nautische inrichting als de brug terug. Een onderbouwing van dit ontwerp, met daarin o.a. afwegingen, uitgangspunten en uitkomsten, worden opgenomen in een Ontwerpnota. Wij werken nu naar een 90% eindversie van deze ontwerpnota per eind januari. Daarna gaat dit ontwerp de review ronde in. Intern wordt dit document beoordeeld en ook extern door o.a. specialisten van het Ingenieursbureau Rotterdam (IGR). Met het IGR, 5.1, 2, e hebben we eerdere tussentijdse reflectiesessie gehouden. Wij willen jullie review graag parallel in de tijd laten meelopen met deze externe review.

Vanuit onze eerdere gesprekken met jullie en ook uit de laatste werksessie 15/1 jl. begrijp ik dat jullie graag willen mee reviewen. Dat is fijn te horen.
Hier moeten we e.e.a. voor gaan organiseren. Het lijkt mij goed om in een driegesprek (CNB/PoA, RWS, A'dam) dit verder te bespreken.

Al een voorschot op dit gesprek, de vraag aan jullie:
- Te beoordelen 90% versie ontwerpnota, met een onderbouwing van het nautische en brugontwerp. Dit is een omvangrijk documenten waarin diverse bijlage, onderliggende documenten opgenomen zijn.
- Planning: week 8, 9 en 10 – 16 feb. t/m 6 maart 2026;
- Bespreken van jullie reflectie in de weken 10, 11, 12 - 2026;
5.1, 2, e zou jij kunnen nagaan welke collega's binnen RWS bij deze review betrokken zouden moeten worden? Eerder hebben wij bijvoorbeeld waardevolle input gehad van 5.1, 2, e op het thema aanvaren.
5.1, 2, e zelfde vraag voor jou, kan jij nagaan wie namens CNB e/o PoA bij deze review betrokken moet worden?

Wij nemen het initiatief voor dit afstemmingsoverleg.

Heb je op voorhand al antwoorden of vragen, mail/bel me.

Dank en groet,

5.1, 2, e

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e

Technisch manager
Ingenieursbureau
Gemeente Amsterdam

M: 5.1, 2, e
E: 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Weesperstraat 430-432, 1018 DN Amsterdam.
Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: www.amsterdam.nl/proclaimer.

Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees hier de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer here.
Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees hier de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer here.
Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees hier de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer here.
Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees hier de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer here.
Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees hier de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer here.
Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees hier de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer here.