



Commissie Omgevingskwaliteit

Bezoekadres:
Weesperplein 8
(Vm. Stadstimmertuin 4)

Postbus 1409
1000 BK Amsterdam
www.crk.amsterdam.nl

Integrale Commissie Advies nr. 2025-11

Status: definitief

Onderwerp	Sprong over het IJ, Oostbrug
Datum	18 juni 2025
Commissie	Robert Winkel (voorzitter), Dana Ponec, Irma van Oort, Jeroen Ruitenbeek, Marten Wassmann, Hanneke Kijne, Peter Mensinga, Petra Brouwer
Ambtelijk adviseur	-
Secretaris	Paul Rosenberg, Marlous Ruiter
Toelichting	Jannegien Luursema, Arjan Klok (R&D), Els Dirksen (IB)
Overige deelnemers	Sara Yousefimashoor, Robert Younger (R&D)

Achtergrond

Van de twee bruggen over het IJ wordt als eerste de Oostbrug gerealiseerd met een geplande oplevering tussen 2032 en '35. Deze brug verbindt het Azartplein (Java-eiland/ KNSM-eiland) met het Hamerkwartier in Noord. Door het projectteam wordt nauw samengewerkt met de partners (ministerie van I&W, Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam/ Centraal Nautisch Beheer). Er wordt onder andere in ontwerpateliers toegewerkt naar een 'definitiebesluit' waarin de exacte locatie, het programma van eisen, de kostenraming, de onderzoeken ten behoeve van de planologische procedure, het participatietraject, de ambities ten aanzien van duurzaamheid en de inkoopstrategie zijn opgenomen.

Door de directies R&D en G&O is besloten voor dit project geen apart Q-team in te richten maar de begeleiding neer te leggen bij de Integrale Commissie van de Commissie Omgevingskwaliteit. Daar is het project besproken op 24 april (1) en 23 oktober 2024 (2). Deze derde behandeling markeert een cruciaal moment in de planvorming waarop de definities voor de uitvraag worden bepaald.

Vraagstelling

Is met het voorgestelde model en de eigenschappen hiervan een goede ruimtelijke inpassing van de brug gevonden? Wat zijn de betekenisvolle plekken waar zorgvuldige sturing op de ruimtelijke kwalitatieve uitwerking moet komen?

Advies

Er is veel waardering voor de zorgvuldigheid van het onderzoek waarbij, rekening houdend met de wensen en eisen van de deelnemende partijen, is gezocht naar een functionele en onderscheidende brug. Dit heeft geleid tot een testplan waarin is aangetoond dat een veilige brug met comfortabele hellingspercentages op deze plek in principe mogelijk is. Dat is zeker van waarde want daarmee is een breed draagvlak van alle deelnemende partijen geborgd en is er zicht op een toekomstige soepele procedure in het kader van vergunningverlening. Maar de twijfel, zoals in de vorige adviezen geformuleerd, blijft of met het op deze manier stapelen van voorwaarden voor de Amsterdammer het optimale resultaat wordt bereikt.

De gekozen locatie (ver naar de oostkant), in combinatie met nautische eisen aangaande de vrije doorvaarthoogte en het uitgangspunt van een maximale hellingsgraad van het brugdek van 2,7 procent leiden tot de langste brug voor fietsers en voetgangers van Europa. Dat is een factor die mee gaat spelen in het gebruik.

Deze grote lengte wordt mede veroorzaakt door de bochten aan de zuidzijde, die nodig zijn om op hoogte te komen. Die zijn ten opzichte van het vorige concept nog geïntensiveerd waardoor de oversteek nog langer wordt. Dat is, los van de in eerdere adviezen benoemde aspecten ten aanzien van oriëntatie (zie je waar je naar toe gaat?), bruikbaarheid en hogere kosten, ook nadelig voor de helderheid van het ruimtelijke model. Knoppen waaraan nog gedraaid kan worden zijn de hellingsgraad en de aanlanding aan de zuidzijde. Ten aanzien van de hellingsgraad geeft de commissie in overweging dat de brug voor wat betreft fietsverkeer vooral gebruikt zal worden in het kader van woon- werkverkeer en scholieren. Binnen deze groepen is het aandeel fietsen met trapondersteuning al zeker de helft en de verwachting is dat dat de komende jaren alleen maar zal toenemen. De vraag is dus of het hellingspercentage inderdaad op maximaal 2,7 procent moet blijven of dat deze norm intussen door werkelijkheid is ingehaald. De uitslag van de bochten is ook terug te dringen door de aanlanding op het Azartplein te verlengen naar voorbeeld van de aanlanding aan de noordzijde. De commissie is het op dit punt eens met het tussenadvies van de Commissie D'Hooghe dat deze optie, ondanks andere problemen die hiermee worden geïntroduceerd, niet op voorhand moet worden uitgesloten. Het kan de eenduidigheid en bruikbaarheid van het brugontwerp ten goede komen.

De aanlanding aan de noordzijde is voor wat betreft de commissie in model 11C hoogwaardig opgelost. De onderdoorgang langs het water in oost-westrichting is een mooie toevoeging. Het brugdek ligt uit de as van de Van Hasseltweg zodat zicht op het IJ in stand blijft. Het aansnijden van kavel C4 van de gebiedsontwikkeling is in dit model een voorwaarde voor een veilige en comfortabele aanlanding van de brug op de Johan van Hasseltweg. De naar het IJ terugdraaiende fietsroute naar het Vliegenbos maakt de knoop ingewikkeld en is suboptimaal. Een meer westelijk gelegen dwarsverbinding heeft de sterke voorkeur.

OV

Het integreren van een openbaar vervoerverbinding is op dit moment geen onderdeel van de opgave. Toch is het verstandig om er rekening mee te houden dat op termijn op deze plek een tweede brug voor openbaar vervoer noodzakelijk is. Het heeft geen zin om daarvoor in de huidige brug een

constructieve voorziening te treffen want daarvoor liggen de eisen die OV en langzaamverkeer aan een brug stellen te ver uit elkaar. Maar de brug die nu gebouwd wordt moet het toevoegen van een tweede brug voor de toekomst niet blokkeren. Ook hier geldt: hoe gecompliceerder het brugverloop is (bochten), hoe moeilijker het is om daar een tweede, parallelle brug aan toe te voegen.

Beeldkwaliteit, identiteit en ambitie

De hoofdstad van de fiets is het aan zichzelf verplicht om in de uitvraag te sturen op een excellent ontwerp: innovatief, attractief en duurzaam. De ambitie moet zijn om een mijlpaal toe te voegen aan de typologische ontwikkeling van de brug. Wat maakt deze brug onderscheidend ten opzichte van andere bruggen en wat is typisch Amsterdams? Er is vanuit de Dienst Publieke Werken een enorme traditie in het zorgvuldig ontwerpen van ingenieurskunst. Dat moet ook bij deze brug een uitgangspunt zijn. De commissie adviseert daarom om in het budget geen onderscheid te maken tussen beeldkwaliteit en de technische constructie. In ontwerp en uitvoering moet kwaliteit voorop staan waarbij hoofdvorm, constructie en detaillering onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Het budget moet daarvoor toereikend zijn. Wanneer nu, na tweehonderd jaar studie, een brug over het IJ gebouwd wordt dan is op het vlak van kwaliteit geen concessie mogelijk. Borging van de ambitie op alle niveaus in de uitvraag is daarom van groot belang.

In het huidige studiemodel is veel opgepakt en opgelost. Daarbij is de focus komen te liggen op fietsverkeer en op de exacte bepaling van het tracé en zijn andere onderwerpaspecten naar de achtergrond geraakt. De commissie vraagt nu aandacht voor de voetganger en voor sporters. Een brug op deze plek zal naar verwachting, naast een functionele verbinding tussen noord en zuid, ook onderdeel zijn van een wandel- en hardlooproete en biedt ook perspectief voor sportevenementen. Het is zelfs mogelijk om sporten en bewegen tot een centraal thema te maken in de uitvraag voor een ontwerp.

Afgezien van het brugdek en de inrichting daarvan wordt ook aandacht gevraagd voor de ondersteuning. De onderlinge afstand en vorm van de pijlers is voor de beleving van de brug net zo belangrijk als het brugdek zelf. Ter plaatse van de bochten komen de pijlers in elkaars verlengde te staan waardoor het beeld van over het IJ dichtloopt. De transparantie op waterniveau en de openheid van het IJ moeten om die reden ook aandacht krijgen in de uitvraag.

Duurzaamheid

Het is de bedoeling verschillende varianten/ scenario's voor de brug door te rekenen op 'carbon footprint' en om deze mee te nemen in de beoordeling van de inzendingen. Dat is een goed uitgangspunt. De commissie vraagt daarnaast aandacht voor de losmaakbaarheid van de constructie en het rekenen met MKI-waardes: het is niet meer van deze tijd om brugdek en kolommen in elkaar te lassen en wanneer het einde van de levensduur is bereikt of wanneer de eisen zijn veranderd, een geheel nieuwe brug te maken. Kosten voor aanpasbaarheid worden in de toekomst terugverdiend. Inmiddels is er ook mondiale expertise op het gebied van drijvende bruggen. De ligging in de oergeul maakt de fundering tot een van de kostbaarste onderdelen van het project. Laat daarom in de uitvraag voldoende ruimte voor een geheel alternatieve constructie.

Vervolg

Voorgesteld is om bij een volgende gelegenheid dieper in te gaan op de ontwerpuitvraag en de wijze van aanbesteden. Vooruitlopend daarop wordt meegegeven dat het de opgave wordt een balans te vinden tussen vaste randvoorwaarden en voldoende vrijheid voor ontwerpers en marktpartijen om met innovaties te komen (RWS hanteert daarvoor de Emvi-score). Het nu voorliggende testontwerp laat vooral zien dat een brug op deze plaats mogelijk is. De commissie adviseert om in de uitvraag het getoonde ontwerp als referentieontwerp/'proefverkaveling' mee te geven, maar eisen en ambities waarop beoordeeld wordt zoveel mogelijk in tekst weer te geven.

Amsterdam, 26 juni 2025
Commissie Omgevingskwaliteit

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'R' followed by several loops and a final flourish.

Robert Winkel, voorzitter

Bijlage

Beleidskaders:

- 'Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Een menselijke metropool' (Amsterdam 2021)
- 'Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ 2022', op basis van het advies 'Genereus verbonden' van de commissie D'Hooghe (vastgesteld B&W 18 januari 2022)
- 'Verkenning ruimtelijke inpassing sprong over het IJ. Nota van uitgangspunten' (R&D, jan. 2022)

Aangeleverde stukken:

- 'Oostbrug. Ruimtelijke inpassing en basiskenmerken. Conceptvoorstel', (presentatie R&D, 18-6-2025)