



Commissie Omgevingskwaliteit

Bezoekadres:
Weesperplein 8
(Vm. Stadstimmertuin 4)

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

Integrale Commissie Advies nr. 2025-20

Status: definitief

Onderwerp	Oostbrug (4)
Datum	10 december 2025
Commissie	Robert Winkel (voorzitter), Dana Ponec, Irma van Oort, Marnix van der Meer, Hanneke Kijne, Petra Brouwer, Jeroen Ruitenbeek, Marten Wassmann, Peter Mensinga
Ambtelijk adviseur	
Secretaris	Paul Rosenberg, Marlous Ruiter
Toelichting	Jannegien Luursema, Arjan Klok (R&D)
Overige deelnemers	Erik Bakker (IB), 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 (Javaeiland/ 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 ontwerp ateliers 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.

Voor dit project is met de COK intensieve begeleiding afgesproken. De brug en de aanlanding zijn eerder behandeld op 24 april (1), 23 oktober 2024 (2) en 18 juni 2025 (3). Bij de laatste gelegenheid werd geconstateerd dat het bewijs is geleverd dat een brug op deze plek mogelijk is en dat die kan voldoen aan de eisen van alle deelnemende partijen. Twijfel bleef of de stapeling van alle verkeerskundige en nautische eisen leidt tot een optimale brug. Het afgelopen halfjaar is verder gewerkt aan het ruimtelijk kader dat nu in concept wordt voorgelegd.

Vraagstelling

Het ruimtelijk kader is opgebouwd rond vier kernwaarden en drie stedenbouwkundige schaalniveaus. Zijn inhoudelijk alle punten geraakt en is de structuur goed opgebouwd?

De Commissie Omgevingskwaliteit adviseert de gemeente Amsterdam over de integrale kwaliteit van de fysieke leefomgeving: stedenbouw, architectuur, openbare ruimte, cultuurhistorie, duurzaam bouwen, welstand en monumenten

Advies

Ten opzichte van de vorige bijeenkomst is door deelstudies een aantal onderwerpen verder gebracht. Dat zijn de aanlanding aan de noordzijde, de verkeersafwikkeling op het Azartplein en het Ruimtelijk Kader. Aan het tracé en aan de hoofduitgangspunten van het referentieontwerp is weinig veranderd. De twijfel die de commissie heeft ten aanzien van de bochten in het brugdek, de daarmee samenhangende lengte van de oversteek en de toekomstbestendigheid van het ontwerp blijven daardoor bestaan.

Aanlanding Hamerkwartier

Voor de invulling van de ruimte die onder de brug ontstaat door het op land laten doorlopen van de brug, zijn drie varianten getekend. Deze zijn niet bedoeld als ontwerp maar als verkenningen om te kijken of op deze plek een functionele openbare ruimte kan ontstaan. De commissie heeft geen duidelijke voorkeur. Alle drie de varianten zijn mogelijk en laten zien dat de keuze om de brug op hoogte aan te laten landen veel voordelen oplevert. Geadviseerd wordt om het bestaande waterbassin open te houden en geen onderdeel te laten zijn van het ontwerp. Dit is een herkenbaar restant van het Johan van Hasseltkanaal en vormt tezamen met de hellingbaan van de voormalige scheepswerf een onderdeel van de identiteit van de plek.

Azartplein en Verbindingsdam

Doordat fietsers, voetgangers, auto, bus en tram elkaar hier, voor een deel in kruisende richtingen tegenkomen, is dit een knoop die nog niet is opgelost. Er moeten veel en - in de fietsspits - grote stromen op het compacte plein georganiseerd worden. In de getoonde studies verloopt het tracé voor fietsers samen met de andere verkeersstromen via de Verbindingsdam naar Sporenburg. De commissie voorziet ook daar grote problemen op de kruising Verbindingsdam/ J.F. Van Hengelstraat/ Ertskade, die in de huidige situatie al onoverzichtelijk is. Geadviseerd wordt de analyse van vervoersstromen op piekmomenten te actualiseren en te testen wat dat betekent voor de verkeersafwikkeling in het tracé Czaar Peterstraat, Verbindingsdam en Azartplein. Wie maakt gebruik van de brug op welke momenten? Hoeveel tijdswinst levert de oversteek op in woon-werkverkeer en voor scholieren? Zijn de 18.500 fietsers per dag in 2030 nog actueel?

Het op hoogte verbinden van de Oostbrug met een in het advies van de commissie d'Hooghe voorgestelde IJhavenbrug richting Veemkade/ gebouw Brazilië, heeft volgens de commissie veel voordelen, maar is op dit moment niet verder onderzocht. De grootste winst bij deze insteek is de directe verbinding met het hoofdfietsnetwerk van Amsterdam. Hiermee kan de grootste verkeersstroom van het maaiveld op het Azartplein gehaald worden en ontstaat meer ruimte voor voetgangers, bus en tram. De vorm en hoogte van de aanlanding op het Azartplein is een definitieve keuze, die niet later aangepast kan worden. De commissie adviseert daarom om ook de variant met een IJhavenbrug en een verbinding op hoogte met de Oostbrug verder te onderzoeken.

De optie om de tramlus te verleggen naar het einde van de KNSM-laan kan zorgen voor een enorme ontlasting van het Azartplein en wordt met kracht ondersteund. Ook moet rekening worden gehouden met twee-richtingentrams, die geen keerlus nodig hebben. Deze trams zullen

op korte termijn niet worden ingezet op dit tracé maar rijden wel al op andere lijnen in de stad. Wat is de planning in de aanschaf van materieel voor de komende twintig jaar?

Brug

De commissie pleit voor een royale brug met voldoende reserves. De voetpaden ogen op dit moment te smal. Ervaring uit Rotterdam laat zien dat veel mensen blijven staan om foto's te maken of van het uitzicht te genieten. Dat leidt op een smal voetpad al snel tot problemen. De rand tussen fietspad en voetpad heeft in dit verband voordelen maar ook nadelen omdat uitwijken daardoor moeilijker wordt. De commissie pleit i.i.g. voor een (constructief gezien) vrij indeelbaar brugdek dat aanpasbaar is aan veranderende vervoersstromen.

De uitbreidbaarheid van bruggen is een belangrijk aspect voor de toekomstvastheid en daarmee de duurzaamheid van een brug. In eerdere adviezen is erop gewezen dat de positie van de brug in toekomst ook betekenisvol kan zijn voor andere verkeersvormen zoals bus, tram of lightrail. Ook voor deze stromen liggen de beoogde aanlandingen aan het Hamerkwartier en het Azartplein voor de hand. Opnieuw adviseert de commissie om in het alignement met een toekomstige uitbreiding met een tweede, parallelle brug rekening te houden. Het nu geschetste alignement maakt een toekomstige uitbreiding van de Oostbrug nagenoeg onmogelijk.

In het ontwerp is op dit moment nog weinig aandacht voor sociale veiligheid. Door de grote lengte van de oversteek kan je, wanneer je eenmaal op de brug bent als voetganger geen kant meer op. Hoe wordt sociale veiligheid geborgd? Dat is een belangrijk thema dat van het begin af aan in het ontwerp moet worden meegenomen. De inrichting van de brug als verblijfsplek kan strijdigheden opleveren met sociale veiligheid. Ook wordt met het oog op comfort nog aandacht gevraagd voor windstudies.

Ruimtelijk Kader

Er is nog onduidelijkheid over de status van dit document. Vormt het samen met het technische PvE de basis voor aanbestedingstukken of wordt het als bijlage bij de stukken gevoegd? In het eerste geval is het te uitgebreid en te weinig 'to the point'. In het tweede geval adviseert de commissie om het document zo compleet mogelijk te maken met een overzicht van de voorgeschiedenis en de besluitvorming in alle stadia zodat goed vast vastligt wat allemaal is onderzocht en wat de achtergrond is van bepaalde keuzes.

Voor beide varianten geldt dat tekst schrijven en helder formuleren een vak apart is. Geadviseerd wordt om hiervoor een professionele partij aan te trekken, die door middel van interviews met specialisten van het projectteam de essentie boven water krijgt.

De opzet met kernwaarden is een goed uitgangspunt. De commissie stelt een andere volgorde voor en adviseert flink te snoeien in het aantal subthema's en komt tot het volgende:

1. Een veilige en comfortabele verbinding tussen noord en zuid die goed aansluit op het grootschalige, stadsdeeloverstijgende fietsnetwerk van Amsterdam en daarmee bijdraagt aan het bevorderen van langzaam verkeer in de stad.

2. Hoogwaardig ingepast met aandacht voor de beleving vanuit verschillende perspectieven, vanaf het water en vanaf het land.
3. *Niet alleen een schakel in de infrastructuur maar ook een hoogwaardige verblijfsruimte (ter discussie).*
4. Het ontwerp is iconisch, Amsterdams en duurzaam (dat wil zeggen losmaakbaar en met beperkte CO₂ footprint).
5. De brug is niet alleen een constructief- architectonisch ontwerp maar is opgevat als een integrale opgave. Het team is zo breed mogelijk samengesteld. Een landschapsarchitect en een adviseur op het gebied van duurzaamheid maken in alle stadia deel uit van het team.

Met betrekking tot de drie schaalniveaus waarop de brug betekenis heeft, geeft de commissie in overweging daar een vierde niveau aan toe te voegen, dat van de gebruiker, de menselijke maat. Aspecten van sociale veiligheid kunnen daarin worden geborgd maar ook de 'aanraakbaarheid' van de materialen op het kleinste schaalniveau.

De tekst is voor het Ruimtelijk Kader de hoofdzaak maar deze kan worden verduidelijkt door middel van geabstraheerde schetsen (vergelijk het ruimtelijk kader voor het Nationaal Slavernijmuseum). De uitvraag moet voldoende vrijheid bieden voor innovatie. Houdt het voorliggende ontwerp duidelijk als referentie en niet als vastgesteld ontwerp.

MKBA

Is er voor het referentieontwerp al een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse gemaakt? Dat is van belang om vast te stellen wat de invloedrijke parameters zijn in het ontwerp. Op basis daarvan kan worden bepaald wat de materiaalgebonden CO₂ uitstoot mag zijn en wat de aanpasbaarheid van de constructie mag kosten. Een kritische houding t.a.v. de weegfactoren in de MKBA is daarbij gewenst. Wat is bijvoorbeeld de invloed als voor CO₂-emissie niet de gangbare 57 euro/ton wordt gerekend maar bijv. 800 euro/ton zoals gemeente Utrecht dat doet. Een MKI-opgave moet onderdeel zijn van de uitvraag, met het huidige studiemodel voor de brug als referentie. Deelname aan de regeling Innovatiepartnerschap Biobased Bruggen, die in 2026 van start gaat, kan worden overwogen.

Met betrekking tot het proces adviseert de commissie om dialoogrondes met ontwerpers in te bouwen, zodat met bijdragen van alle partijen ook tijdens het maken van het ontwerp gezocht kan worden naar het optimale.

Amsterdam, 16 december 2025
Commissie Omgevingskwaliteit



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:

- 'Ruimtelijk Kader Oostbrug – tussenversie' (presentatie R&D, 10-12-2025)
- 'Oostbrug – ruimtelijk kader. Sprong over het IJ' (70% versie, dec. 2025)
- 'Oostbrug, noordelijke aanlanding. Studie mogelijke maaiveldinrichtingen'
- 'Notitie overwegingen aanlanding Oostbrug op Azartplein' (notitie voor stuurgroep, 24-10-2025)