



Retouradres: Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam

Aan de leden van de Gemeenteraad

Datum 16 september 2021
Ons kenmerk HS2021002
Behandeld door Programma Sprong over het IJ
Bijlage(n)

Onderwerp Vrijgeven voor inspraak van de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeert het college u over het besluit van 14 september 2021 om de Actualisatie van de Nota van Uitgangspunten voor Sprong over het IJ, met daarin opgenomen een voorstel voor aanpassing van het voorkeursbesluit Sprong over het IJ uit 2017, vrij te geven voor inspraak en advies. De inspraakperiode loopt van 20 september tot en met 31 oktober 2021. Door de voorgestelde aanpassing van het voorkeursbesluit Sprong over het IJ kunnen de benodigde ruimtelijke reserveringen voor twee bruggen over het IJ, de Oostbrug en de Westbrug, en een voetgangerspassage bij Centraal Station worden gemaakt. Met deze nieuwe vaste oeververbindingen wordt voor het eerst in de historie Amsterdam in de volle breedte verbonden. Het voorgenomen Voorkeursbesluit is een eerste uitwerking van het advies van de commissie D'Hooghe waarvan zowel het Rijk als het college hebben geconcludeerd dat dit een goede basis vormt voor het vervolg.

Aanpassing Voorkeursbesluit Sprong over het IJ: Oostbrug, Westbrug en Voetgangerspassage

In de Actualisatie van de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ stellen wij voor om op basis van het advies en aanvullende haalbaarheidsonderzoeken, het door u op 19 juli 2017 vastgestelde Voorkeursbesluit Sprong over het IJ aan te passen op drie van de vijf maatregelen. Het Voorkeursbesluit uit 2017 bestaat uit vijf maatregelen om snel, gemakkelijk en veilig het IJ te kunnen oversteken. De eerste maatregel betreft het optimaliseren van de veren en het verbeteren van de IJpleinverbinding, waardoor het Buiksloterwegveer wordt ontlast (nieuwe fietsbrug over het Noordhollandsch kanaal en nieuw pontplein aan de zuidzijde zodat de fietsroute sneller is). Realisatie van deze maatregel gaat voorspoedig en is volgens planning in 2022 klaar. De tweede maatregel is een extra metrostation (Sixhaven) in de Noordzuidlijn, direct ten noorden van het IJ. Begin dit jaar is door het college van B&W besloten om de voorbereiding van dit project stil te

zetten vanwege de hoge kosten en het advies van commissie D'Hooghe. Later kan overwogen worden om het project weer op te starten, hierover staat meer in de actualisatie van het Voorkeursbesluit. De maatregelen 3 en 4 zijn vaste oeververbindingen over het IJ, over de flanken: de Javabrug en een verbinding bij Stenen Hoofd. Ten slotte was maatregel 5 een voetgangerspassage bij Centraal Station, later te overwegen na realisatie van het metrostation Sixhaven.

De door ons voorgestelde aanpassingen zijn de volgende:

- Het voorkeursbesluit betreffende de Javabrug wordt gewijzigd in een voorgenomen voorkeursbesluit voor een brug tussen Azartplein en Hamerkwartier (Oostbrug) die geschikt is voor langzaam verkeer en OV. Voor de ontsluiting van de Oostbrug aan de zuidzijde wordt gebruikt gemaakt van bestaande verbindingen en wordt vooralsnog geen vervolg gegeven aan het advies van de commissie om hiervoor een extra brug over de IJhaven en een passage langs het Lloydgebouw te realiseren.
- Met betrekking tot de invulling van de westelijke oeververbinding wordt afgezien van de optie Stenenhoofdverbinding (brug of tunnel) en wordt ingezet op een brug tussen de Haparandadam en de NDSM-werf (Westbrug), ook geschikt voor langzaam verkeer en OV.
- Voor het verminderen van het aantal voetgangers op de centrale veren wordt nu een voorkeur voorgesteld voor de Voetgangerspassage tussen Centraal Station en de Buiksloterweg in plaats van een voorkeur voor metrostation Sixhaven. De afweging voor een diepe of ondiepe tunnel en het moment van realisatie worden gekoppeld aan de effecten van de Oost- en Westbrug. Op basis van later onderzoek en voorbereiding van de Voetgangerspassage zal de afweging met het metrostation opnieuw worden geanalyseerd.

Aanpassing Voorkeursbesluit is een uitwerking van het advies van de commissie D'Hooghe

De aanpassingen van het Voorkeursbesluit zijn een uitwerking van het advies van de commissie D'Hooghe voor wat betreft vaste oeververbindingen van het IJ. Zoals aangegeven in onze reactie op dit advies (brief van 18 februari 2021) zien wij, net als de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, dit advies als een goede basis voor het vervolg. Met een nieuw Voorkeursbesluit kunnen oeververbindingen over het IJ worden gerealiseerd die toekomstbestendig zijn en ruimte bieden aan zowel de verwachte groei van stad als haven. Hiervoor is het nodig om nu de ruimtelijke reserveringen te maken. Een aanpassing van het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ door de gemeenteraad is bovendien nodig om later planvorming voor de nieuwe vaste oeververbindingen over het IJ te kunnen opstarten. Andere onderdelen van het advies van commissie D'Hooghe worden op andere manieren verder gebracht: voorgestelde nieuwe pontverbindingen via het gemeentelijke programma Veren, verbreding Amsterdamsebrug vanuit het gemeentelijke programma 'bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg' en de kabelbaan via de initiatiefnemers zelf. De geadviseerde nautische aanpassingen zoals extra ligplaatsen en de mogelijke verbreding van het Amsterdam Rijnkanaal worden samen met nautische partijen opgepakt. Voor alle onderdelen van het advies van commissie D'Hooghe geldt, dat de integrale samenhang gezamenlijk bewaakt wordt door Rijk, gemeente en partners (Provincie, Vervoerregio, Port of Amsterdam en Centraal Nautisch Beheer). Het 'inrichtingsplan op hoofdlijnen' voor de Rijkswateren in Amsterdam, zoals geïntroduceerd door de adviescommissie, werkt hierbij als een

'levende kaart', waarin Rijk, partners en gemeente gezamenlijk voortdurend alle ontwikkelingen bijhouden en waarin de integraliteit van de opgaven rond de Rijkswateren wordt bewaakt.

In het aangepaste voorkeursbesluit zijn reacties op het advies al meegenomen

Naar aanleiding van het advies van de commissie D'Hooghe zijn in de zomer van 2020 door bewoners en andere belanghebbenden al 973 reacties ingebracht op de aanbevelingen die de commissie doet. Deze reacties, gebundeld in de nota 'Publieke reacties eindadvies 'Genereus Verbonden' zijn grotendeels positief over de nieuwe oeververbindingen maar betreffen ook zorgen van bewoners over de mogelijke effecten van de bruggen op de leefbaarheid, verkeersdrukke en veiligheid in de 'aanlandingsbuurten'. Ook zijn er zorgen dat het huidige uitzicht wordt aangetast. Daarnaast zijn veel reacties kritisch over het advies van de commissie om de voetgangerspassage bij Centraal Station niet open te stellen voor fietsers om hiermee de drukke in het centrum meer te spreiden over de flanken. Bij de Actualisatie van de Nota van Uitgangspunten vindt u een eerste beantwoording van alle ingediende reacties, daarnaast zijn per oeververbinding de belangrijkste aandachtspunten die voortkomen uit de reacties opgenomen in de Nota zelf. Bij het definitieve voorkeursbesluit ontvangt u een Nota van Beantwoording waarin ook de inspraakreacties van najaar 2021 op de voorgestelde maatregelen zullen worden opgenomen.

Uitkomsten aanvullende haalbaarheidsonderzoeken naar het advies

In de maanden april t/m juni 2021 zijn verschillende haalbaarheidsonderzoeken naar het advies van de commissie D'Hooghe voor drie vaste oeververbindingen over het IJ gedaan (maatregelen 3, 4 en 5). Hieronder worden de resultaten en conclusies verwoord. Gelet op de voorgestelde wijziging wordt dit jaar geen separate Voortgangsrapportage gemaakt over de maatregelen uit het voorkeursbesluit uit 2017. Meer gedetailleerde informatie is opgenomen in de 'Actualisatie voorkeursbesluit Sprong over het IJ' en de bijlagen. Hierin is ook het jaarlijkse Dashboard opgenomen, waarin de ontwikkelingen van de drukke op en over het IJ worden beschreven.

Inpassing van de drie oeververbindingen is mogelijk, binnen de randvoorwaarden

Uit het haalbaarheidsonderzoek naar ruimtelijke inpassing blijkt voor zowel de Oost- als de Westbrug dat deze inpasbaar zijn, binnen de randvoorwaarden die de commissie daaraan stelt. Wel vraagt het geschikt maken van de bruggen voor OV (bus en/of tram) in plaats van enkel voor fietser en voetganger om (grote) aanpassingen in de gebiedsontwikkeling van de NDSM-werf en het Hamerkwartier. Naar de haalbaarheid hiervan wordt nog nader onderzoek gedaan. Voor beide bruggen geldt dat deze te realiseren zijn binnen de door de commissie D'Hooghe gestelde randvoorwaarden van een gemiddeld hellingspercentage van 2,7% en de nautisch gewenste hoogte van 12,50 meter. Het geschikt maken van de bruggen voor OV (tram of bus) heeft gevolgen voor bochten in de brug, wat een beperkt effect heeft op de ligging van de bruggen over het water. Ook is verkend of een grotere breedtemaat mogelijk is (21,5 meter) dan de commissie adviseert (17 meter). Dit met het oog op veiligheid, toekomstvastheid van de bruggen en medegebruik door nood- en hulpdiensten. Uit het onderzoek blijkt dat ook een brug met een grotere breedtemaat inpasbaar is. Voor de inpassing van de beide brughellingen in Noord liggen in het vervolg enkele belangrijke ontwerpogaven die verband houden met de bereikbaarheid van de bestaande bedrijven en bewoners en met de kwaliteit van de gebieden. Voor de NDSM-werf is voorzien dat een wijziging van het Investeringsbesluit noodzakelijk is. Ten behoeve van het definitieve voorkeursbesluit zullen deze effecten worden meegenomen.

Er is ook nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor inpassing van een ondiepe voetgangerspassage tussen Centraal Station en de Buiksloterweg, als 'uitgang Noord van het Centraal Station'. Voorwaarde voor een ondiepe tunnel is dat de PTA verplaatst is en dat dit deel van het IJ dit deel van het IJ niet meer toegankelijk is voor diepe zeeschepen. Zoals in 2017 al werd geconstateerd, is inpassing van deze voetgangerspassage mogelijk, waarbij aan de Centraal Station kant in de volgende planfase met name een nadere afweging gemaakt moet worden voor de exacte locatie van aanlanding.

Extra brug over IJhaven vooralsnog niet noodzakelijk voor ontsluiting Oostbrug

Met betrekking tot de Oostbrug is ook gekeken naar het advies van de commissie D'Hooghe om een extra fietsbrug over de IJhaven te realiseren, met als doel een meer rechte en snellere fietsverbinding met de Czaar Peterstraat te maken. Deze brug heeft grote impact op de kwaliteit van de buurt en hiervoor zou een doorbraak door het winkelcentrum Brazilië noodzakelijk zijn. Dit is complex en leidt tot grote bezwaren van bewoners en ondernemers. Uit de studie blijkt dat een alternatieve oplossing mogelijk is: het verbeteren van het bestaande wegennet, dit ook in relatie tot toekomstige extra fietsers uit oostelijke richting vanwege de nieuwe tijdelijke pont naar het Zeeburgereiland. Daarom wordt voorgesteld om dit onderdeel van het advies van de commissie op dit moment niet uit te voeren en hier adaptief te werk te gaan: pas op het moment dat doorstroming van verkeer en leefbaarheid in de buurt in gevaar komen, wordt de uitwerking hiervan opgepakt.

Groot aantal verwachte gebruikers van bruggen en voetgangerspassage

Uit het onderzoek naar de vervoerwaarden blijkt dat in 2040 per etmaal en afhankelijk van het gekozen groeiscenario, tussen de 36.000 tot 79.500 fietsers gebruik gaan maken van de Oost- en de Westbrug gezamenlijk. Als gevolg van realisatie van de bruggen, zullen er naar verwachting 30% tot 45% (afgerond) minder fietsers gebruik maken van de veren (ter illustratie: in 2019 maakten 70.000 reizigers per etmaal de overtocht per veer, deels met fiets). De bruggen leveren dus de gewenste bijdrage aan een afname van de drukte op de veren. Omdat door de commissie D'Hooghe is geadviseerd om de Oostbrug als eerste te maken is voor deze brug ook onderzocht hoeveel fietsers er in 2030 per etmaal van de brug gebruik zullen maken: tussen de 18.500 en 29.000. Dit zijn aanzienlijke aantallen die veel impact zullen hebben op de omliggende gebieden. Belangrijk is dan ook dat verbetering en aanpassing van de ontsluitende fietsverbindingen en de realisatie van de fietsbinnenring gelijk oplopen met de realisatie van de bruggen. Het verwachte aantal OV reizigers over de bruggen bedraagt in 2040 tussen de 7.000 en 25.500. De bandbreedte is afhankelijk van de gekozen lijnvoering en het gehanteerde groeiscenario.

De oeververbindingen kennen hoge investeringskosten

De geraamde investeringskosten voor de drie vaste oeververbindingen zijn aanzienlijk. De kosten zijn geraamd volgens de Standaard Systematiek Kosten (SSK-systematiek). Er wordt een bandbreedte gehanteerd, passend bij deze fase van het proces. Voor de bruggen bestaat de onderkant van de bandbreedte uit de 'verwachtswaarde' bij een brugbreedte zoals voorgesteld door commissie D'Hooghe (17 meter). De bovenkant van de bandbreedte houdt rekening met onzekerheden en biedt ook ruimte voor een grotere breedte van de brug (21,5 meter). De kosten van de Oostbrug zijn geraamd op een bedrag tussen de € 325 en € 515 miljoen (afgeronde

bedragen exclusief BTW). De geraamde investeringskosten voor Westbrug zijn tussen de € 345 en € 545 miljoen. De voetgangerspassage bij CS is geraamd tussen € 280 en € 370 miljoen. In deze fase zijn alleen de kosten geraamd zijn van bouwwerken (tunnel, bruggen inclusief hun nautische inpassingskosten). Noodzakelijke aanpassingen van gebiedsontwikkeling (Hamerkwartier, NDSM-werf) alsmede benodigde aansluitingen op het fiets- en OV-netwerk bijvoorbeeld in het Oostelijk Havengebied moeten in het vervolg worden uitgewerkt. De mogelijk aanzienlijke kosten (en eventuele opbrengstvermindering) die hiermee gepaard gaan zijn in deze fase nog niet geraamd. Wel is onderzocht wat de investeringskosten voor bruggen zonder OV zouden zijn. Aangenomen is, dat een fietsbrug circa 12 meter breed zou zijn. De Oostbrug zou dan € 195 tot € 260 miljoen kosten en de Westbrug tussen € 215 en € 285 miljoen.

De oeververbindingen kennen ook hoge baten, kosten en baten houden elkaar bijna in evenwicht

De update van de Maatschappelijke Kosten en Batenanalyse (MKBA) laat zien dat de aanleg van de Oostbrug en Westbrug met een busverbinding, en de voetgangerspassage, zorgen voor positieve bereikbaarheidseffecten voor alle reizigers over land. De reistijdwinsten zijn de grootste batenposten. De verbindingen over het IJ zorgen voor kortere, snellere routes voor langzaam verkeer en OV. De ontsluiting van de flanken van de stad zorgt ervoor dat de relaties tussen Oost en Noord en West en Noord verbeteren. Daarnaast ontstaat er een robuuster OV-systeem waarbij de reiziger verschillende opties heeft om het IJ over te steken. De kosten van de voetgangerstunnel liggen in lijn met de aanlegkosten voor een brug, maar de baten zijn aanzienlijk hoger. Uit de analyse blijkt dat circa 50 procent van de OV-baten die voor de drie vaste oeververbindingen gezamenlijk berekend zijn op conto komen van de voetgangerstunnel. Het ontstaan van OV-baten door een voetgangersverbinding komt doordat de tunnel voor het voor- en natransport van OV-reizigers wordt gebruikt. Deze baten vallen daardoor onder de OV-reizigers. Daarnaast laat de analyse zien dat ook de bruggen hoge bereikbaarheidsbaten met zich meebrengen, niet alleen voor de fietser maar ook voor de OV-reiziger. Voor alle vaste oeververbindingen samen blijkt uit de MKBA dat de baten en kosten elkaar bijna in evenwicht houden; het verwachte saldo van de MKBA bedraagt 0,9; dit betekent dat de verwachte kosten iets hoger zijn dan de verwachte baten. Het saldo van kosten en baten volgens de MKBA systematiek voor fietsbruggen is wat beter dan bruggen inclusief OV, namelijk 1,2.

Nader onderzoek naar OV over de bruggen en impact op gebiedsontwikkeling in Noord en het Oostelijk Havengebied

Commissie D'Hooghe heeft geadviseerd om ook OV mogelijk te maken over de bruggen. Omdat de keuze voor OV over de bruggen grote effecten heeft op de investeringskosten en de inpasbaarheid in met name NDSM-werf en het Hamerkwartier, wordt parallel aan de inspraakperiode een meer uitgebreide OV netwerkanalyse gedaan. In deze analyse, die samen met de Vervoerregio Amsterdam wordt uitgevoerd, wordt in kaart gebracht wat de betekenis is van OV over bruggen voor de gehele OV infrastructuur (stedelijk en regionaal), wat er voor nodig is om de bruggen aan te sluiten op de bestaande OV infrastructuur en wat dit betekent voor de lopende gebiedsontwikkelingen en de bestaande buurten.

Van belang hierbij is dat in geval van OV over de bruggen met name in de NSDM-werf naar verwachting grote aanpassingen nodig zijn in de in uitvoering zijnde gebiedsontwikkeling. In de nadere analyse zullen daarom de gevolgen (stedenbouwkundig, woningbouwproductie,

contractueel, financieel) voor de in 2020 geactualiseerde Investeringsnota NDSM-werf in kaart worden gebracht. De uitkomsten hiervan zullen, samen met de opbrengst van de inspraak en adviesronde, meegenomen worden in het definitieve voorkeursbesluit dat wij hopelijk nog in het eerste kwartaal 2022 aan u voor kunnen leggen. Nu is het van belang dat er geen onomkeerbare ontwikkelingen plaatsvinden op de NDSM-werf die de keuzevrijheid voor een brug negatief beïnvloeden. Derhalve is een belangrijk deel van de gebiedsontwikkeling (geplande nieuwe kavelontwikkelingen) van de westzijde van de NDSM-werf sinds begin juni 2021 on-hold gezet in afwachting van de resultaten en keuzes die gemaakt worden ten aanzien van OV.

Uitvoeringsstrategie is adaptief waarbij inzet is te starten met de Oostbrug en de afweging financiële middelen wordt overgelaten aan het volgende gemeentebestuur

Vanwege de groei van stad en regio, heeft commissie D'Hooghe het belang en de urgentie voor het maken van vaste oeververbindingen onderstreept. Dit is nog eens onderbouwd met het vervoersonderzoek. Zoals aangegeven hopen wij u nog in deze collegeperiode een definitief voorkeursbesluit voor te leggen waarin alle reacties zijn verwerkt. De uitvoeringsstrategie van het geactualiseerde programma Sprong over het IJ blijft daarbij ongewijzigd 'adaptief'. Dat wil zeggen dat besluiten over het starten van de volgende planfase van de oeververbindingen afhankelijk zijn van zowel de ontwikkeling van de drukte op en rond het IJ en de effecten van gerealiseerde maatregelen. Voor de realisatie van de drie vaste oeververbindingen zal het college uit blijven uitgaan van de fasering die commissie D'Hooghe voorstelt: starten met de Oostbrug, daarna Westbrug en Voetgangerspassage. Belangrijke reden voor deze fasering is dat voor zowel de Westbrug als een ondiepe Voetgangerspassage verplaatsing van de PTA noodzakelijk is. De in april jongstleden aangenomen motie in de gemeenteraad, waarin wordt gevraagd om te starten met de bouw van de Oostbrug in de volgende collegeperiode, sluit aan op dit principe.

Bepalende factor in het vervolg zal zijn of er, in aanvulling op de al voor de Javabrug gereserveerde middelen, voldoende financiering gevonden kan worden voor de substantiële investeringskosten die samenhangen met de twee bruggen en de voetgangerspassage. De afweging over de inzet van middelen in relatie tot de planning wordt aan het volgende gemeentebestuur overgelaten. Middels de Actualisatie van het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ wordt hiervoor nu een helder kader gegeven waarmee de verbetering van de duurzame verbindingen over het IJ een stap dichterbij is gekomen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam



Met vriendelijke groet,

Marieke van Doorninck
Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Duurzaamheid