Sprong over het IJ en Oostbrug

Wethouder van der Horst

woensdag 17 september 2025

Inhoud

1. **Westbrug** - toelichting 5.1, 2, e *(5-10 min)*
    - Rapportage Decisio meer-en minderkosten verensysteem i.r.t. de Westbrug
    - Tekstvoorstel Westbrug in de voortgangsrapportage

2. **Oostbrug** - toelichting 5.1, 2, e *(30 min)*
    - Highlights voortgang project
    - Bespreekpunten

3. **Kabelbaan/IJbaan** - toelichting 5.1, 2, e *(5 min, via Teams)*
    - stand van zaken



Westbrug

rapport Decisio en tekst in de voortgangsrapportage

17/09/2025

Westbrug

Rapportage Decisio: meer- en minderkosten verensysteem in relatie tot de Westbrug

- Tijdens staf 30 juni jl. over de concept-rapportage Westbrug (Decisio), verzocht om meer aandacht te besteden aan de onzekerheid van de in het onderzoek gehanteerde kosten van de Westbrug. De oorspronkelijke kostenraming voor de Westbrug is opgesteld met kengetallen uit referentieprojecten

- Decisio heeft ten eerste de kostenraming geactualiseerd met prijspeil 2025

- Vervolgens zijn de gevoeligheidsanalyses op de ramingen uitgevoerd met een kostenverhoging van +30%, +50% en +80%

- Zodoende ontstaat een beter en genuanceerd beeld met inzicht in de bandbreedte van de investeringskosten

- Bovendien zijn zgn. dubbelzinnigheden e.d. in de teksten vermeden

Westbrug

Tekstvoorstel in de voortgangsrapportage

Het uitgevoerde kostenonderzoek van Decisio geeft inzicht in de financiële consequenties van een eerdere of latere realisatie van de Westbrug i.r.t. de meer- en minderkosten van het verensysteem. Deze informatie kan helpen om het ideale moment van oplevering van de Westbrug te kunnen bepalen.
Het eerder investeren in de Westbrug leidt tot minderkosten van het verensysteem en het later realiseren van de brug na 2040 leidt tot meerkosten van het verensysteem die bovendien in de tijd oplopen. In het uitgevoerd onderzoek zijn voor verschillende oplevermomenten van de Westbrug (in 2035, 2045 en 2050) de meer- en minderkosten doorgerekend. Daarbij worden de meer en minderkosten beschouwd ten opzichte van het realisatiejaar 2040 (de referentie). Bij een eerdere realisatie zijn er minderkosten, bij latere realisatie zijn er meerkosten.
Omdat deze raming onzeker is en om actuele ontwikkelingen op kostenstijgingen te kunnen duiden, zijn door Decisio vier kostenniveaus doorgerekend: de oorspronkelijke kostenraming en ramingen waarbij de kosten respectievelijk met +30%, +50% en +80% zijn verhoogd. Zodoende ontstaat een beter en genuanceerd beeld met inzicht in de bandbreedte van de investeringskosten.
Het onderzoek laat zien dat de financiële consequenties van het eerder realiseren van de Westbrug aanzienlijk kunnen zijn. Een eerdere aanleg leidt tot besparingen op het verensysteem terwijl bij uitstel (of afstel) de kosten van het verensysteem oplopen. De kosten bestaan uit extra investeringen in veren en infrastructuur en toenemende kosten in exploitatie en onderhoud. *vervolg volgende sheet*

Westbrug

Op basis van de netto contante waarde-berekening blijkt dat de Westbrug, gemeten over haar economische levensduur van 90 jaar, een goedkopere oplossing is dan het blijven uitbreiden van het verensysteem. Dit geldt in veel gevallen ook wanneer onzekerheden en gevoeligheden worden meegenomen, zoals hogere investeringsramingen, verplaatsingskosten van de PTA en aanpassingen in de toe- en afleidende routes. Hoewel de Westbrug op korte termijn duurder is omdat eerder in de tijd sprake is van grote uitgaven, wijst het kostenonderzoek uit dat de brug op lange termijn goedkoper uitvalt dan de structurele meerkosten van het verensysteem. Het kantelpunt waarop een Westbrug met OV goedkoper wordt dan het verensysteem ligt, afhankelijk van de gehanteerde investeringskosten, grofweg tussen de 70 en 100 jaar. Wanneer de Westbrug zonder OV wordt aangelegd wordt dit kantelpunt bereikt in iets meer dan 40 jaar.
Uiteindelijk blijkt uit het onderzoek dat de Westbrug over de gemiddelde economische levensduur genomen bijna altijd goedkoper is dan uitbreiding van het verensysteem over dezelfde periode. In de acht van de twaalf gevoeligheidsanalyses is de Westbrug op termijn financieel voordeliger dan de veren. De enige uitzondering hierop is als de kosten van het verensysteem dalen met 30 procent, wat echter geen realistische aanname is.
Met de huidige financiële inzichten zou investeren in een Westbrug voor 2040 in ieder geval gunstiger zijn dan na 2040, met als kanttekening dat investeren in een brug leidt tot grote uitgaven die eerder in de tijd worden gedaan.

Westbrug

Vorm? Keuze uit:

- de voortgangsrapportage met uitsluitend tekst (geen bijlage),
- de voortgangsrapportage met daarbij de samenvatting van het rapport als bijlage,
- de voortgangsrapportage met daarbij het gehele rapport als bijlage.



Project Oostbrug

Onderdeel van programma Sprong over het IJ

Wethouder van der Horst
woensdag 17 september 2025



Highlights voortgang project

Besluitvorming en samenwerking met nautische partijen

- Advies d'Hooghe vastgesteld in DO IJ 9 juli
- Herbevestigingsbrief 'Inrichtingplan Rijkswateren Amsterdam' ondertekend door Gemeente Amsterdam en Ministerie IenW

Ontwerpproces

Ontwerpuitdagingen Oostbrug:

- Ruimtelijke inpassing van de brug, dit leidt o.a. tot meerdere varianten voor de aanlanding op de kade
- Twee beweegbare delen / aantal kleppen i.c.m. breedte nevengeulen
  - Is het toekomstig gebruik van de brug aantrekkelijk genoeg? (nader uit te werken in bedienregime)
  - Is het toekomstig beheer en onderhoud goed te organiseren?
- Zijn de stijgpunten zodanig te realiseren dat ze in de toekomst ook gebruikt gaan worden?

Highlights voortgang project

Scope

- Bepalende keuzes t.a.v. modaliteiten en toegankelijkheid
    - Huidig uitgangspunt: Brug geschikt voor gebruik door voetgangers en fietsers
    - Brug niet geschikt voor gebruik door openbaar vervoer

      (eerdere inhoudelijke onderbouwing en toekomstvastheid wordt nog gedubbelcheckt)
- Programma Sprong over IJ onderzoekt de mogelijkheid voor het realiseren van circa 20 ligplaatsen. Het 'Oostelijk binnen IJ' (tevens projectgebied Oostbrug) is één van de zoeklocaties.

Kosten

- Voortschrijdend inzicht in het brugontwerp (fundering en lengte van de brug) leidt naar verwachting tot hogere realisatiekosten en een dekkingstekort ten opzichte van de huidige budgetreservering van €325M (eerder gemeld in raadsinformatiebrief april 2025)
- Volgende update van de kosten is voorzien bij 'vrijgave concept Definitienota t.b.v. inspraak' (juni 2026)
- Indien gewenst kan er in december 2025 een tussenstand van de kosten gepresenteerd worden.

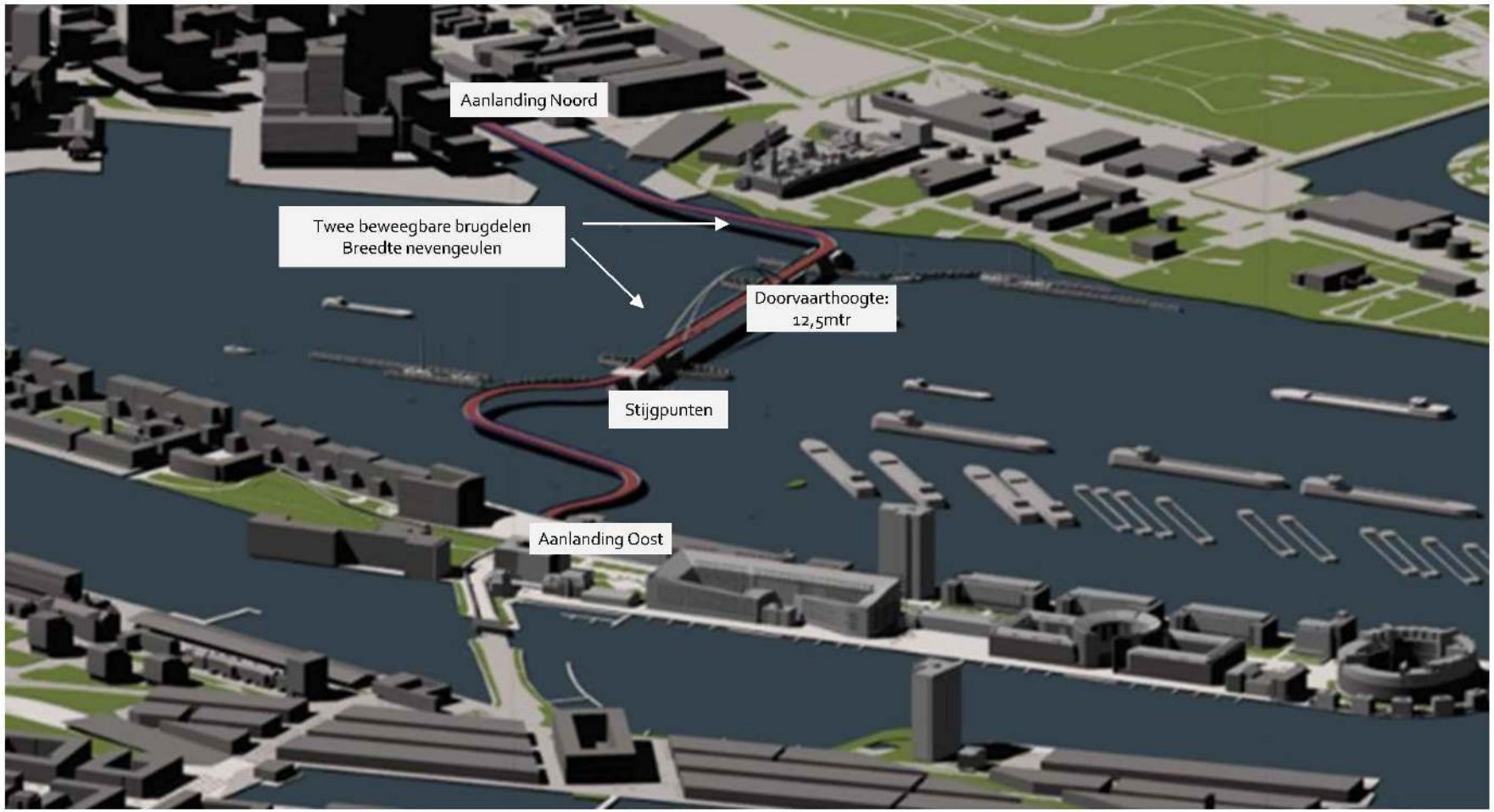
Omgeving en stakeholders

- Weerstand verwacht bij bewoners KNSM eiland over mogelijk verdere aanlanding brug op de kade
- Weerstand verwacht bij bewoners Sumatra- en Surinamekade over mogelijke realisatie extra ligplaatsen

Bespreekpunten

- Update ontwerpuitdagingen brugontwerp
- Ter beeldvorming: impressie mogelijke aanlandingen brug Noord- en Oostzijde
- Overzicht toekomstige situatie Oostbrug + bestaande nautische functies

Het ontwerpen van een brug binnen de vastgestelde uitgangspunten leidt tot diverse uitdagingen t.a.v. het technisch ontwerp, toekomstig gebruik en financiële haalbaarheid van de Oostbrug



Uitgangspunten

- Geschikt voor voetgangers en fietsers
- Doorvaarthoogte 12,5mtr
- Gem. hellingspercentage 2,7%
- Twee beweegbare brugdelen
- Breedte Nevengeulen
  Onderzoek loopt naar mogelijke versmalling 35m -> 26m

Heeft effect op:

- Stijgpunten
- Wel/niet gebruik brommobielen
- Fundering
- Lengte van de brug
- Variaties in aanlanding op de kade aan Noord- en Oostzijde

Impressie mogelijk toekomstige aanlanding Noordzijde [1/5]



Impressie mogelijk toekomstige aanlanding Noordzijde [2/5]



Impressie mogelijk toekomstige aanlanding Noordzijde [3/5]



Impressie mogelijk toekomstige aanlanding Noordzijde [4/5]



Impressie mogelijk toekomstige aanlanding Noordzijde [5/5]



Impressie mogelijk toekomstige aanlanding Zuidzijde [1/3]



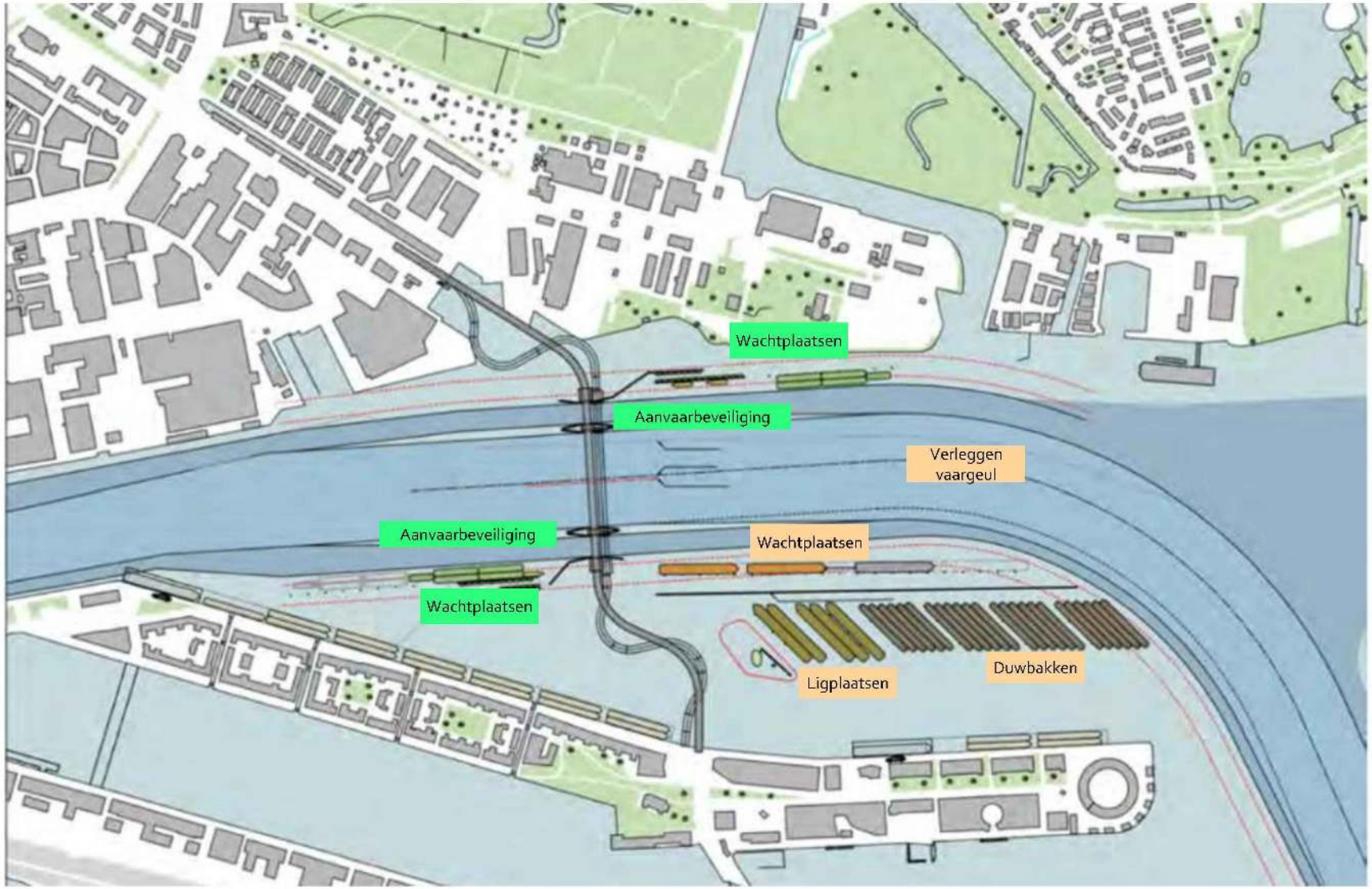
Impressie mogelijk toekomstige aanlanding Zuidzijde [2/3]



Impressie mogelijk toekomstige aanlanding Zuidzijde [3/3]



Nieuwe situatie: Oostbrug + verplaatste bestaande nautische functies



= Bestaand (verplaatst)

= Nieuw

Bestuurlijke kalender project Oostbrug

Datum	Onderwerp
28 Oktober 2025	College B&W: Voortgangsrapportage Sprong over het IJ/Oostbrug
26 november 2025	Overleg WH Sprong over het IJ/Oostbrug
27 november 2025	Commissie MOW: Voortgangsrapportage Sprong over het IJ/Oostbrug
November 2025	College B&W: Vrijgave concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) t.b.v. inspraak
Maart 2026*	College B&W: Vaststelling NRD + Nota van Beantwoording
Juni 2026*	Vrijgave concept Definitienota t.b.v. inspraak (met hierin een advies voor een voorkeursvariant + update kosten)
Q1 2027**	Raad: Definitiebesluit (voorkeursvariant wordt hiermee vastgesteld)

* Besluiten vallen in de demissionaire periode van het huidige bestuur.

** Exacte timing wordt nog onderzocht t.b.v. voortgangsrapportage. Besluit valt in nieuwe bestuurlijke periode



Kabelbaan/IJbaan

Stand van zaken

17/09/2025

Belangrijke noot:

Met de initiatiefnemers van de kabelbaan, de Stichting IJbaan, is afgesproken om de cijfers m.b.t. de businesscase vertrouwelijk te behandelen en niet te verspreiden. Het kan zijn dat gepresenteerde cijfers nog wijzigen n.a.v. onderlinge afstemming tussen initiatiefnemers en gemeente.


Kabelbaanstation
Minervahaven
Metrostation
Isolatorweg
Metro & Kabelbaanstation
Hemknoop
Ringlijn metro 50, 51
Tram 5
Zoekgebied
Westbrug
Snelbus
Noorderpark
Pontverbindingen
Bus HOV



Motie in 2019

Op 10 juli 2019 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam aan het college van Burgemeester en Wethouders bij motie verzocht om zich in te spannen om te komen tot afspraken met de initiatiefnemers van de IJbaan, over haalbaarheid, over taak- en kostenverdeling en over planning. Voorwaarde die wordt gesteld is dat de IJbaan privaat zal worden gefinancierd en geëxploiteerd.

Intentie-overeenkomst 2021


Gemeente Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam

Intentieovereenkomst tussen de Gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam en Stichting IJbaan inzake de ontwikkeling van de IJbaan, een stedelijke kabelbaanverbinding in Haven-Stad – Amsterdam

Aldus overeengekomen door:

Gemeente Amsterdam
Vertegenwoordigd door:
College van burgemeester en wethouders
Namens:
De heer E. J. de Vries
Datum:

Stichting IJbaan
De heer B.J.M. Dekker,
Voorzitter
Datum:

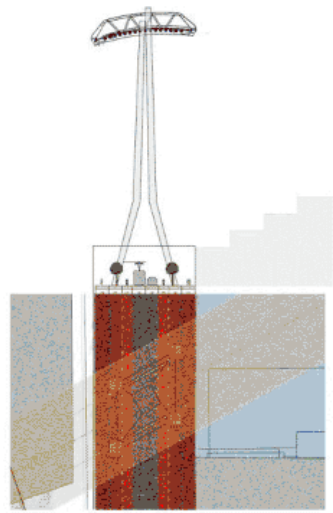
Stichting IJbaan
De heer D. Witvoet,
Bestuurslid
Datum:

Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam
Namens:
De heer G. (Gerard) C.W.M.P. Slegers,
Portefeuillehouder
Datum:

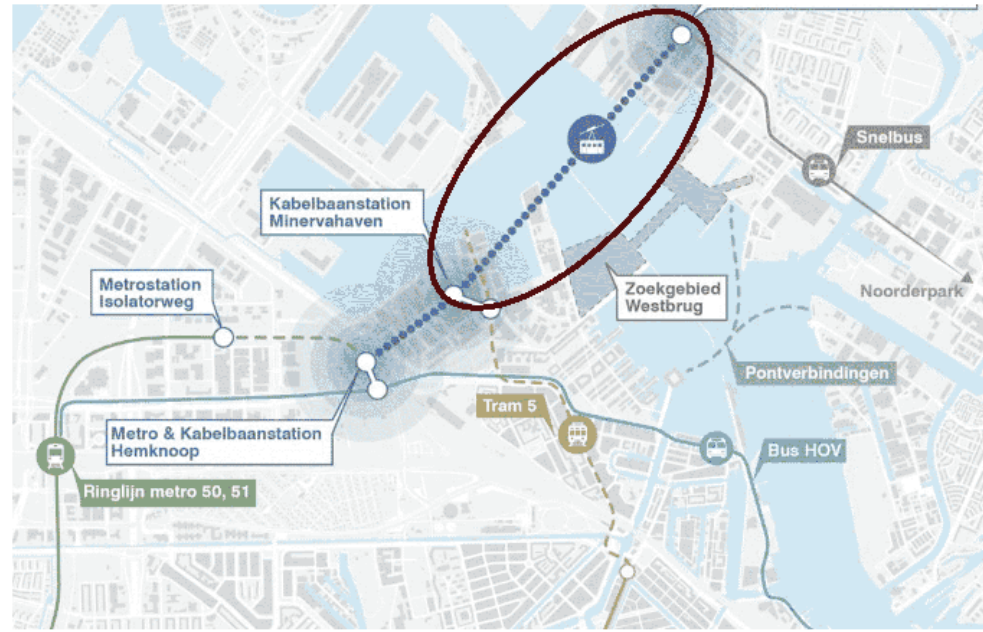
- Partijen: gemeente Amsterdam, Vervoerregio, Stichting IJbaan
- Doel van de overeenkomst is om te onderzoeken:
  a) Of en op welke wijze kan worden gekomen tot een haalbare ontwikkeling van de IJbaan;
  b) Of, en zo ja op welke wijze partijen tot samenwerking kunnen komen bij de planuitvoering;
  c) Welke aanvullende analyses en onderzoeken nodig zijn om tot afspraken over een eventuele realisatie van de IJbaan te komen;
  d) De resultaten van aanvullende analyses en onderzoeken vast te leggen in een beslis-document*, waarin voldoende basis voor partijen aanwezig is om tot besluitvorming omtrent verdere samenwerking te komen.

**Het beslisdocument is vrijwel gereed en kan in oktober 2025 aan u en daarna het college worden voorgelegd. De essentie van dit beslisdocument is om de noodzakelijke informatie te leveren voor de beoordeling van de haalbaarheid.*

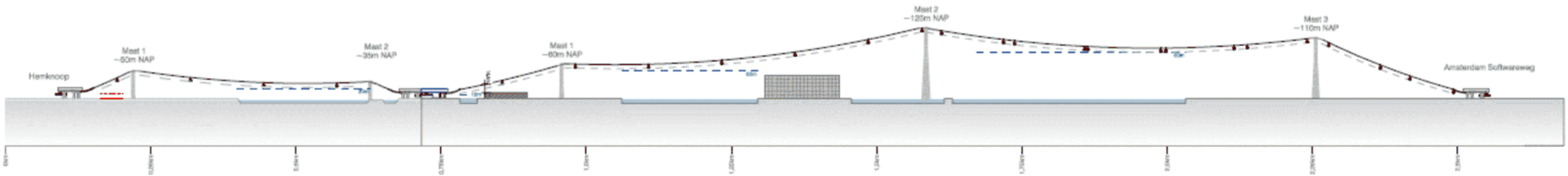
Nu plan voor enkel fase 1; fase 2 volgt later



Fase 2: Hemknoop - Noord-Houtveem



Fase 1: Noord-Houtveem - Softwareweg



Beslisdocument: bevindingen op hoofdlijnen

- **Vervoerwaarde:**

IJbaan heeft als OV-verbinding alleen vervoerwaarde zonder Westbrug met OV en is afhankelijk van aanpassingen in het OV-netwerk (o.a. doortrekken tram 5). Zie verder andere dia's hierna.

- **Businesscase (ziet alleen op fase 1):**

Is positief te maken in geval van aanpassingen OV-netwerk én als aan knoppen wordt gedraaid zoals hoge tarieven voor toeristen en evenementen bezoekers. Zie verder andere dia's hierna.

- **Stedenbouwkundige en technische inpassing:**

Inpasbaar maar aandachtspunten door ruimtelijke voetafdruk: circulariteit en verwijderbaarheid.

- **Juridische aspecten en gronduitgifte:**

Haalbaar maar aandachtspunten/risico's: afwijking gemeentelijk selectiebeleid voor gronduitgifte (Didam-arrest) en afwijking beleidsregels VRA (duur ontheffing concessieplicht OV) nodig.

- **Participatie en stakeholderonderzoek (draagvlak):**

Draagvlakonderzoek initiatiefnemers nog niet gereed.

Kosten en opbrengsten kabelbaan

- Investeringskosten: [redacted]. waarvan [redacted] in verwervingskosten en planschade, [redacted] in het systeem inclusief masten en cabines en [redacted] in investeringen in de omgeving.

- De businesscase door Arcadis (in opdracht van de initiatiefnemers), gaat uit van een exploitatie van 25 jaar met een gemiddeld jaarlijks positief exploitatieresultaat van circa € 11,7 mln. (omzet van [redacted]. en [redacted]. aan exploitatiekosten)*.

- Opbrengsten: 60% afhankelijk van toeristen/evenementen

**Dit is in het scenario met een Westbrug voor enkel fiets, een scenario waarbij er (veel) meer reizigers in de kabelbaan zitten dan bij een Westbrug voor fiets én OV.*

Uitkomsten businesscase (BuCa)

- Het resultaat is een businesscase met [redacted]. positief resultaat (NCW)*. In dit scenario wordt uitgegaan van een ingroei van [redacted] naar [redacted] ritten per jaar, met uitschieters tijdens SAIL.

<u>Maar recent zijn nog de volgende gevoeligheidsanalyses uitgevoerd:</u>

- Lagere prijs voor toeristenticket**: [redacted]. NCW
- Wijziging in aantal toeristen [redacted] NCW
- Wijziging in staalprijs met [redacted] (prijspeil 2025)

Dus met een lagere ticketprijs voor toeristen en/of minder toeristen ontstaat een negatief resultaat (resp. [redacted] (NCW)).

**Dit is in geval met de kosten van enkel fase 1 wordt gerekend en in het scenario met een Westbrug voor enkel fiets*

[redacted]

Second opinion businesscase door Fakton

- Investeringsraming moeilijk toetsbaar maar lijkt compleet.
- Een post voor groot-/vervangingsonderhoud (trekkabels, cabines, elektr. uitrusting) ontbreekt.
- De gehanteerde inkomsten zijn aan de optimistische kant (mogelijke overschatting aantal OV-reizigers en inkomsten uit toerisme en evenementen).
- Businesscase is financieel gevoelig:
  - opbrengsten sterk afhankelijk van inkomsten uit toerisme (60%);
  - toeristische sector gevoelig voor marktontwikkelingen (gewijzigde voorkeuren, trends en concurrentie vanuit andere toeristische attracties);
  - schommelingen in de prijs per rit* voor toeristen en de hoeveelheid verkochte toeristische tickets kunnen leiden tot negatieve businesscase.

5.1, 2, b



Vervoerwaarde: meer in detail*

- De IJbaan trekt in 2030 minder reizigers (800 per etmaal), omdat de metro dan nog niet is doorgetrokken naar Hemknoop.
- In de situatie 2035 met een metrostation Hemknoop en een doorgetrokken tram 5 trekt de IJbaan 4.600** reizigers per etmaal en dit groeit in 2040 naar 6.700**.
- Een Westbrug zonder OV heeft een beperkt effect op het aantal reizigers in de IJbaan (-500 reizigers).
- Een Westbrug met OV (buslijn 32 en tram 3) heeft een belangrijk negatief effect op de vervoerwaarde van de IJbaan (afname met circa 70% (-4.700 reizigers).
- Een Westbrug met beperkt OV (alleen buslijn 32) leidt tot een afname van het aantal reizigers in de IJbaan met circa 50% (-3.600 reizigers).
- De IJbaan heeft een beperkt effect op de vervoerwaarde van het OV over de Westbrug (-1.500 reizigers). Ook het effect op buslijn 36 door de Coentunnel is beperkt (-300 reizigers).

**Let op: deze cijfers betreffen fase 1 + 2 en laten een overschatting zien van de vervoerwaarde*

***Een eventueel metrostation Hemknoop en doorgetrokken tram 5 zijn naar verwachting pas rond 2040 gereed*

Belangrijke aandachtspunten/kanttekeningen

- De **vervoerwaarde van de kabelbaan is beperkt bij een Westbrug met OV** in 2040; weliswaar wordt een tijdige Westbrug financieel lastig, maar dit is wel het uitgangspunt (Voorkeursbesluit Sprong over het IJ, februari 2022).
- Een **goede vervoerwaarde is alleen bij verdere ontwikkeling van noord- en zuidoever** met woningbouw en werkgelegenheid.
- De **businesscase is methodisch niet juist** omdat aan de kostenkant enkel fase 1 zit en aan de opbrengstenkant fase 2 ook is betrokken.
- Een positief resultaat van de **businesscase is afhankelijk van hoge ticketprijzen (en aantallen)** voor toeristen en evenementen bezoekers.
- In een **eventuele volgende fase** zijn belangrijke acties: scherper beeld van aantallen reizigers (OV, toeristen en evenementen bezoekers), verdere uitwerking ruimtelijke inpassing en de participatie.