Beste Nout,

Gezien de fase van het onderzoek naar de risico's van het stoppen met de zeecruise in de stad door [redacted] zetten we hierbij graag nog even op een rij waar wij denken dat de risico's aanwezig zijn als het gaat om afspraken die we hebben met het rijk, in relatie tot programma Sprong over 't IJ en project Oostbrug. Wellicht ten overvloede, aangezien de meeste punten ook al in de B&W flap waren opgenomen.

Met het programma Sprong over het IJ, waar project Oostbrug onderdeel van is, wil Amsterdam de oversteek over het IJ structureel verbeteren voor fietsers, voetgangers en waar mogelijk ook voor openbaar vervoer. Bij het realiseren van de zgn. binnenring als vlotte stedelijke fietsverbinding over het IJ met tevens zijn grote economische functie, zijn de Oost- en de Westbrug van cruciaal belang. Dit programma speelt in op de schaalsprong, die Amsterdam in de MRA wil maken en waarbij op de Noordoever van het IJ ca. 40.000 woningen tot 2050 gerealiseerd zullen worden. Het programma Sprong over het IJ is gebaseerd op het advies "Genereus Verbonden" van de commissie D' Hooghe (2020).

Samenwerking met het Rijk

De samenwerking voor het programma Sprong over 't IJ met o.a. het Rijk is inhoudelijk vastgelegd in "Genereus Verbonden" en diverse brieven. Hierbij ligt de nadruk op de inhoudelijke onderlinge samenhang van diverse afzonderlijke maatregelen waaronder de beide bruggen, de voetgangerstunnel, de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal en nautische maatregelen; in totaal bijna 20 maatregelen.

Hoewel er geen sprake is van een contract of bestuursovereenkomst van Amsterdam met het Rijk, is er al jarenlang sprake van een intensieve samenwerking met het Ministerie I&W en RWS (hierna "het Rijk") door Amsterdam, samen met o.a. PoA, CNB, en VRA. Er is daarvoor een gezamenlijke governance ontwikkeld; en zodoende wordt op diverse lagen structureel intensief samengewerkt met het Rijk. Daarbij zijn en worden behoeftes uitgewisseld en vragen over en weer onderwerp van gesprek zoals transparantie, planbaarheid van gezamenlijke besluitvorming en de behoefte aan grotere personele capaciteit bij het Rijk. Er zijn inhoudelijk, gebaseerd op Genereus Verbonden, en de met partners overeengekomen governance, over en weer structureel verwachtingen gewekt voor de komende decennia en afspraken gemaakt tussen Amsterdam en het Rijk. Bovendien heeft Amsterdam een reeks besluiten genomen, waaraan het Rijk rechten kan ontlenen. Zo heeft het college in een bestuurlijke reactie in 2021 aangegeven dat de geadviseerde maatregelen een

samenhangend pakket vormen waar geen onderdelen uitgehaald kunnen worden zonder afbreuk te doen aan het geheel. Dit betreft in relatie tot de keuze voor een Westbrug en de afwaardering van het IJ als maritieme toegangsweg ook de verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven. Ook heeft de Raad de geactualiseerde Nota van Uitgangspunten Sprong over ’t IJ vastgesteld (januari 2022), waarin verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) naar de Coenhaven belegd is; e.e.a. was na het collegebesluit op 16 februari 2021 om de Coenhaven (in Haven-Stad) aan te wijzen als voorlopige voorkeurslocatie. Met als slot: *Hiermee zal de zeecruise voor Amsterdam en de regio behouden blijven*.

In juridische zin is er dan ook sprake van de zgn. pre-justitiële fase, die tot gevolg heeft dat er – zonder formeel contract – wel degelijke sprake is van een juridisch risico als Amsterdam besluit tot het stoppen van de zeecruise. Dit vergt nader onderzoek om dit te kunnen concretiseren.

De samenwerking tussen gemeente Amsterdam en het Ministerie I&W/RWS wordt binnen Programma Sprong over ’t IJ al jaren operationeel gekenmerkt door zijn moeizame karakter. Cultuurverschillen in organisaties en interpretatieverschillen over Genereus Verbonden vormen een achtergrond hiervan. Dit uit zich onder meer in veel meningsverschillen, weinig voortgang en weinig medewerking van het Ministerie (mede vanwege beperkte personele capaciteit) in de activiteiten die gezamenlijk opgepakt zouden worden.

Wanneer gemeente Amsterdam definitief besluit tot het stoppen van de zeecruise, zijn een aantal risico’s aan de orde. In deze brief worden nu gezien het korte tijdsbestek om tot beantwoording van de vragen te komen, enkel de risico’s, die het stoppen met de zeecruise met zich meebrengt voor de Oost- en voor de Westbrug behandeld. Uiteraard kan een definitief besluit tot stoppen met de zeecruise ook voor andere maatregelen uit het programma Sprong over ’t IJ, bijvoorbeeld de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, dan wel het totale Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam, grote effecten hebben, evenals voor andere infra dossiers in Amsterdam en de regio met het Rijk.

Draagvlak en afstemming met het Rijk bij Oostbrug

Voor de Oostbrug wordt als belangrijkste risico gezien dat het Rijk de medewerking aan diverse werkzaamheden in het project stopzet en de huidige inzet van nautische capaciteit en expertise terugtrekt evenals deelname aan de gezamenlijke stuurgroep met de VRA en Port of Amsterdam. Het effect hiervan is dat dit zal leiden tot vertraging in het juridische planologisch proces (omgevingsplan wijziging en het verkrijgen omgevingsvergunningen) en tot langere doorlooptijden en hogere kosten

in het ontwerpproces. Vanuit de rol als toekomstig bedienaar van de brug en als beheerder van de Rijksvaarweg, is er veel afstemming en overeenstemming nodig over o.a. het toekomstig gebruik (bediening), ontwerpkeuzes die leiden tot meer efficiënte, veilige en goedkopere oplossingen voor nautische onderdelen van de brug, enz. Een ander mogelijk effect van een gebrek aan medewerking is dat het Rijk zich star zal opstellen ten aanzien van het stellen van eisen aan het ontwerp of de condities waarbinnen de werkzaamheden uitgevoerd dienen te worden. Dit werkt niet alleen kostenverhogend, maar zou ook zelfs kunnen leiden tot het niet afgeven van de benodigde vergunningen voor zowel de realisatie (zoals bouwfasering, tijdelijke maatregelen en stremmingen), als het uiteindelijke gebruik van de brug (indienstelling en het komen tot een bedieningsovereenkomst).

Financiering Westbrug

De financieringsmogelijkheden door het Rijk voor nieuwe en voor bestaande infra projecten (instandhouding en onderhoud) zijn momenteel beperkt, zie de brief hierover aan de Tweede Kamer van maart 2026. De bruggen in het programma Sprong over ’t IJ nl. de Oostbrug en de Westbrug worden door het Rijk als lokale aangelegenheden gezien en als projecten “derden”. De prioriteit van het Rijk gaat uit naar andere opgaven die volgens hen meer regionale impact hebben, zoals bijvoorbeeld het ontlasten van het Rijkswegennet.

Als Amsterdam definitief besluit tot stoppen met de zeecruise, zal het Rijk dat beschouwen als een grote inbreuk in de samenwerking tot nu toe en is de kans groot dat zij geen financiële bijdrage wil doen in de financiering van de Westbrug, Het effect hiervan kan zijn dat Amsterdam, met eventueel de VRA, alle kosten voor de Westbrug, die zeker indien uitgevoerd als een fietsbrug met OV, significant duurder zal zijn dan de Oostbrug, geheel voor haar rekening zal moeten nemen. Omdat de Westbrug van belang is voor de ontwikkeling van Haven-Stad en omdat het ov-deel van de brug ook een bijdrage kan leveren aan ontlasten van het Rijkswegennet, komt de Westbrug mogelijk in aanmerking voor een Rijksbijdrage. Omdat realisatie van de Westbrug en verplaatsing van de zeecruise in het advies van d’Hooghe met elkaar verbonden zijn is de kans reëel dat het Rijk over een eventuele financiële bijdrage alleen in gesprek wil gaan indien de zeecruise behouden blijft voor de regio.

Draagvlak en mogelijkheden voor afstemming met Rijk bij Westbrug

Onderzoek, ontwerp en uitvoering van de Westbrug vergen op vele momenten gedurende de ontwikkeling en realisatie een intensieve samenwerking met het Rijk. Dat betreft bijvoorbeeld de nautische veiligheidsaspecten, die van grote invloed zijn op het ontwerp en op de latere exploitatie van de brug. In goede samenwerking en

onderlinge afstemming tussen Amsterdam en het Rijk, kunnen eventuele optimalisaties en alternatieven tot (innovatieve) oplossingen leiden. De verwachting is dat het Rijk, zodra Amsterdam definitief besluit tot stoppen van de zeecruise, haar personele capaciteit, die tot nu toe al zeer beperkt is voor zowel het programma Sprong over 't IJ als voor project Oostbrug, zal heroverwegen en hoogst waarschijnlijk voor andere opgaven zal inzetten. De verwachting is dat er ook geen draagvlak voor enig gezamenlijk onderzoek en onderlinge afstemming zal zijn. Met als effect dat het Rijk zich uitsluitend zal concentreren op de rol van bevoegd gezag. Dit betekent dat de intensieve samenwerking bij het programma Sprong over 't IJ die er tot nu toe was, zal eindigen. De consequenties hiervan zullen zijn dat allereerst veel vertraging met de ontwikkeling van de Westbrug optreedt. En ten tweede dat de Westbrug aan de hoogst mogelijke eisen voor de lange termijn zal moeten voldoen om nog überhaupt vergund te kunnen worden en daarmee extra kostbaar zal zijn. Vraag is dan ook of een dergelijke extra kostbare brug met veel vertraging en zonder cofinanciering door het Rijk voor Amsterdam wel haalbaar zal zijn.

Tunnel

Omdat het Rijk ten principale nooit een brug of bruggen over het IJ heeft gewenst en haar voorkeur voor een tunnel meermaals heeft uitgesproken, kan het besluit tot stoppen van de zeecruise een aanleiding zijn voor het Rijk om terug te keren naar de tunnel als enige mogelijke optie voor een oeververbinding. Voor de Westbrug kan hierbij de overweging zijn dat het Rijk alleen akkoord is gegaan met deze brug vanwege het advies van de commissie D'Hooghe om de zeecruise te verplaatsen naar de Coenhaven.

Stoppen met zeecruise, in afwijking van dit advies, kan dan ook reëel aanleiding zijn om alle medewerking, inclusief vergunningverlening, zowel aan de Oostbrug als aan de Westbrug als ook aan andere maatregelen uit Genereus Verbonden in te trekken. En vervolgens alleen nog akkoord te gaan met een tunnel als vaste oeververbinding(-en).

Slot

We zien dan ook als risico's van een definitief besluit tot stoppen van de zeecruise in Amsterdam:

- Geen cofinanciering door het Rijk bij de Westbrug
- Geen optimalisatie nautische eisen, daarmee een extra kostbare Oostbrug
- Geen onderbouwing nautische eisen en daarmee risico op gegrond bezwaar bij omgevingsplanwijziging

- Vertraging in voortgang ontwerp en besluitvorming Oostbrug en Westbrug
- Geen watervergunning van RWS
- Negatieve effecten op andere maatregelen binnen Sprong over ’t IJ c.q. Inrichtingsplan Rijkswateren en op infra dossiers buiten Sprong over ’t IJ/Inrichtingsplan Rijkswateren.

Mijn verzoek is deze risico’s expliciet over te nemen in de brief voor de coalitieonderhandelaars. En bij definitieve besluitvorming na de vorming van de nieuwe coalitie, te besluiten om de zeecruise te behouden in Amsterdam.

Mochten er nog vragen zijn over deze risico’s, dan bespreek ik dat graag met je voorafgaand aan de aanlevering van de brief bij de coalitieonderhandelaars vóór 28 april a.s.

Met vriendelijke groet,

Iris van Scheppingen,
Ambtelijk opdrachtgever Sprong over ’t IJ
Directeur V&OR