1. Dashboard Programma Sprong over het IJ

Hieronder vindt u per indicator de stand van zaken aangeven met een stoplicht en een korte toelichting. Het programmateam Sprong over het IJ van de gemeente Amsterdam geeft invulling aan de geactualiseerde Nota van Uitgangspunten van februari 2022 en is belast met de dagelijkse werkzaamheden die daaruit voortvloeien.

	VGR t 2026-1	VGR t-1 2025-1
Scope		
	De scope van het programma is vastgesteld door de raad met de actualisatie van de Nota van Uitgangspunten in februari 2022. Het voorkeursbesluit is gebaseerd op het inrichtingsplan Rijkswateren IJ Amsterdam waartoe de adviescommissie van Alexander D'Hooghe een aanzet heeft gegeven in het rapport Genereus Verbonden uit 2021. In de zomer van 2025 zijn door middel van een brief door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de gemeente Amsterdam de aanbevelingen van de commissie D'Hooghe uit het adviesrapport Genereus verbonden herbevestigd, om de integraliteit tussen nautische en stedelijke opgaven te borgen in de concrete uitwerking van de onderdelen van het oorspronkelijke advies. In de verhouding Sprong over het IJ - Inrichtingsplan Rijkswateren IJ wordt een verdeling gemaakt in drie onderdelen: i. Daar waar Sprong over het IJ rechtstreeks over gaat: de Oost- en Westbrug, een voetgangerstunnel en de verplaatsing van de Passenger Terminal voor grote zeecruiseschepen (ten behoeve van de realisatie van de toekomstige Westbrug). ii. Daar waar Sprong over het IJ financieel aan bijdraagt als gezamenlijke uitwerking binnen de scope van het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam, zoals de projecten recreatievaart en ligplaatsen. iii. En onderdelen waar Sprong over het IJ wel mee te maken heeft maar niet de leiding over heeft, zoals het principe van een vrije, robuuste en toekomstbestendige vaarweg op het IJ. De scope van zowel het programma Sprong over 't IJ, als Inrichtingsplan Rijkswateren IJ is gewijzigd als gevolg van het voorkeursbesluit van het college in januari 2026 en het coalitieakkoord 2026-2030 ten aanzien van het voornemen te stoppen met zeecruises in de stad, in plaats van het verplaatsen van de zeecruises naar de Coen- en Vlothaven.	
Planning		
	Ten aanzien van de aandachtsgebieden van programma Sprong over het IJ staan hieronder de belangrijkste ontwikkelingen: - In het coalitieakkoord is ingegaan op de Oost- en de Westbrug: "We gaan verder met het realiseren van de Oostbrug en werken aan een langjarige investeringsagenda voor mobiliteit. Waaronder de Westbrug, een tweede fietsring en veilige, goed verlichte fietsroutes, ook 's nachts". - Voor de ontwikkelingen Oostbrug en toeleidende routes Oost zie Dashboard Oostbrug. - Zoals in de vorige rapportage gemeld, is uit onderzoek gebleken 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. Uitgangspunt is nog steeds dat de Westbrug in elk geval in 2040 gerealiseerd wordt. Er zijn nog geen financiële middelen beschikbaar gesteld om te starten met de voorbereiding van de Westbrug. Daarmee komt het tijdig realiseren van de Westbrug onder druk te staan. In de langjarige investeringsagenda voor mobiliteit zullen voorstellen over voorbereidings- en investeringsmiddelen voor de Westbrug worden meegenomen.

- Voor de voetgangerspassage is nog geen planning vastgesteld. Deze volgt de ontwikkelingen van de Oostbrug en de Westbrug.
- Het vorige college heeft zich begin 2026 uitgesproken voor een vertrek van de zeecruise uit de stad . Dat is door de nieuwe coalitie bevestigd in het coalitieakkoord: "We sluiten de PTA in Amsterdam en beëindigen de mogelijkheid om Amsterdam met zeecruises te bereiken. Over alternatieven gaan we met Rijk en regio in gesprek."
- Voor het besluit is het nodig om consequenties verder in beeld te brengen.
- Onderdeel van de afspraken in het kader van het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam is dat de gemeente ook meewerkt aan het realiseren van circa 20 extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen in het gebied tot 2041. Deze opgave is verder uitgewerkt in het afgelopen jaar. Onderzoek laat zien dat deze 20 ligplaatsen niet volledig bij de Oostbrug gerealiseerd kunnen worden. Daarom is gekeken naar aanvullende, mogelijk kansrijke locaties, waaronder De Ruijterkade Oost, gebieden in Haven-Stad en de Durgerdammerbaai. Het vervolg is samen met de nautische partners afspraken te maken over de uitvoering en financiering van de voorbereiding en realisatie van de extra ligplaatsen en deze vast te leggen in een bestuursovereenkomst met het Rijk en Port of Amsterdam. Per kansrijke locatie wordt in samenspraak met PoA, CNB en RWS gekeken naar de uitgangspunten technisch, functioneel en financieel. Er wordt vertraging in de voorbereiding bestuursovereenkomst ligplaatsen opgelopen vanwege de extra spanning op de samenwerking met het Rijk.
- Het onderzoek naar omvang, herkomst/bestemming en aantallen om meer inzicht te verkrijgen in recreatievaart op het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal is begin 2026 gedeeltelijk afgerond. Een mogelijk aanvullend onderzoek voor komend jaar moet nog met het Rijk opgestart worden.
- Het haalbaarheidsonderzoek naar de kabelbaan is in 2025 afgerond en spitst zich toe op: ruimtelijke inpassing, vervoerwaarde, businesscase, juridische aspecten en draagvlak bij de omgeving. De belangrijkste conclusie is dat een kabelbaan toegevoegde waarde heeft mits deze kan aansluiten op de nieuwe OV-verbindingen in Haven-Stad. Zonder deze nieuwe OV-verbindingen heeft de kabelbaan maar een beperkte functie. Omdat naar deze randvoorwaardelijke OV-verbindingen nog onderzoek plaatsvindt, acht de gemeente het nog te vroeg om een besluit te nemen over een eventuele vervolgstap.

Vanwege het voorgaande met onder meer het risico dat realisatie van de Oostbrug en later de Westbrug meer tijd gaat kosten dan gepland, gezien de complexiteit van de planprocessen en (voor wat betreft de Westbrug) het nog ontbreken van de benodigde financiering staat de planning op rood.

Waar gaan anderen over maar hebben wij wel mee te maken:

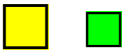
Verbinding Zeeburgereiland
17 februari 2026 heeft college ingestemd met de herstart van de planvorming van het project 'Verbinding Zeeburgereiland', c.q. de fietsverbinding Amsterdamsebrug als onderdeel van het Mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg. Om met volledige financiering in het vooruitzicht de voorbereiding van de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal te hervatten in 2026. Financiering gaat deels vanuit het vereveningsfonds en deels met een bijdrage vanuit de VRA.

Programma Binnenring/Project Johan van Hasseltzone
In lijn met de actualisatie van het Mobiliteitsplan Amsterdam Noord 2025, is de realisatie van het noordelijk deel van de fietsring als opgave explicieter opgenomen in de plannen ten behoeve van de aanpak van het fietsnetwerk in Noord. Dat plan moet nog worden vastgesteld en zal rekening houden met de voortgang van de onderhoudsprogrammering, herinrichtingen en de voortgang van gebiedsontwikkeling in het stadsdeel.

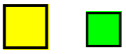
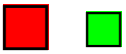
Verbinding Amsterdam-Zaanstad
Verbinding Amsterdam-Zaanstad (ZaanIJ-corridor en opgave Dam-Dam fietsroute): vanuit het Rijk zijn zowel voor het Zaanse deel van de HOV ZaanIJ (€ 53 mln) als het Amsterdamse deel van de HOV ZaanIJ (€ 104 mln) middelen beschikbaar gesteld. Voor het Amsterdamse deel gaat het met name om de aanlanding van de HOV ZaanIJ op metrostation Noorderpark. Samen met de bijdragen van Amsterdam, VRA en Zaanstad kunnen hiermee stappen worden gezet om (eventueel gefaseerd) de ZaanIJ-corridor te versterken en te laten aansluiten op de geplande woningbouw langs deze corridor in combinatie met de al bestaande mobiliteitsbehoefte. Samen met de oeververbindingen ontstaat met deze corridorontwikkeling op termijn een aanvullend mobiliteitsysteem boven op de bestaande verbindingen per spoor en auto (tunnels, A10).

Programma Veren
Op termijn worden de volgende producten bestuurlijk voorgelegd:
- Het aanvullende uitvoeringskrediet voor de aanschaf van de nieuwe elektrische veren en de bijbehorende laadinfrastructuur.
- Het Uitvoeringsplan Veren met daarin onder meer een actualisatie van de reizigersprognoses en stand van zaken van verschillende ontwikkelingen rondom de veren.

Financiën



Proceskosten
Voor het bekostigen van het programmamanagement Sprong over het IJ is een jaarlijks budget beschikbaar van € 1 miljoen. De werkelijke kosten variëren enigszins op de intensiteit van de werkzaamheden in een jaar. In 2025 is van het beschikbaar gestelde budget van € 1 miljoen rond de € 0,7 miljoen besteed aan programmamanagement, afstemming met de nautische (en andere) partners, onderzoek naar o.a. Westbrug in relatie tot veren, verplaatsing zeecruise, intensiteit recreatievaart. De resterende middelen vloeiden terug naar de algemene middelen.
Ook in de begroting 2026 is € 1 miljoen beschikbaar gesteld voor het programmamanagement in 2026. Daarvan is medio 2026 zo'n € 0,75 aan opdrachten verplicht, danwel uitgegeven. De verwachting is dat aan het eind van het jaar er sprake zal zijn van een lichte onderschrijding.

	Ook voor 2027 tot en met 2030 zijn via de begroting 2027 in het programma Stadsverbetering meerjarig middelen gereserveerd..
Risico's 	De belangrijkste risico's hebben betrekking op: - Gewijzigde bestuurlijke prioriteiten in het algemeen en ten aanzien van zeecruise actueel - Onvoldoende dekking voor hoge kosten voor maatregelen Sprong over het IJ - Druk op draagvlak bij planuitwerking bruggen en inrichting nautische voorzieningen bij gemeente, regio en nautische partners door verschil in inhoudelijke belangen, financiële belangen, beschikbare capaciteit en visie op de opgave - Groei mobiliteit over het IJ loopt vooruit op realisatie vaste oeververbindingen - Stikstofdepositie stagneert de bouw van de bruggen Onderstaand worden de risico's nader toegelicht.
Kwal. & Org. 	De samenwerking met het Rijk vormt een punt van zorg en aandacht. Het voorkeursbesluit van het college begin 2026 om te stoppen met zeecruises in de stad (in plaats van het verplaatsen van de zeecruiseterminal naar de Coenhaven volgens Genereus Verbonden) en het volgen van deze lijn in het coalitieakkoord 2026-2030, heeft met het Ministerie van I&W tot discussie over de samenwerking geleid. Dit zal onder meer besproken worden in een bestuurlijk overleg door wethouder Moeskops met Min I&W. (najaar 2026). Ook voor Port of Amsterdam zijn het voorkeursbesluit stoppen zeecruise en het coalitieakkoord een punt van grote zorg, vanwege de belangen van Cruise Port Amsterdam. De samenwerking met het Rijk moet gezien worden tegen de achtergrond van het grootscheepse prioriteringsvraagstuk van het Min I&W voor investeringen, onderhoud en personele inzet. Het onderwerp stoppen zeecruise inclusief de voorbereiding van een definitief besluit om te stoppen met zeecruise past niet meer in de scope van het programma Sprong over 't IJ en zal opnieuw ambtelijk belegd moeten worden.

Definitie:		Buiten vastgestelde kaders, niet beheersbaar door projectteamteam, escalatie naar het bestuur.
		Buiten vastgestelde kaders, beheersbaar door projectteam.
		Binnen vastgestelde kaders.

2. Financiën

Budgetmonitor (in M€)	VGR 2026-1	VGR 2025-2	VGR 2025-1
Programmamiddelen op jaarbasis			
Prognose inkomsten	1,0	1,0	1,0
Prognose uitgaven per jaar	0,98	0,64	0,84
Gerealiseerd	*0,23*	*0,64*	*0,36*
In opdracht	*0,52*	*0,00*	*0,46*
Nog op te dragen (incl. risicovoorziening)	*0,23*	*0,00*	*0,02*
Voorzien resultaat: overschot of tekort	**0,02**	**0,36**	**0,16**

Realisatie inkomsten -/- uitgaven: '25 € 0,36 miljoen (gerealiseerd); '26 € 0,02 miljoen (prognose)

- In 2025 en 2026 is er € 1 mln per jaar gereserveerd voor programmanagement Sprong over het IJ. Ook voor 2027 tot en met 2030 zijn via de begroting 2027 in het programma Stadsverbetering meerjarig middelen gereserveerd.
- De realisatie eindejaar 2025 komt uit op € 0,64 mln. De kosten zijn € 713.000 geweest, waarin Provincie Noord Holland en Rijkswaterstaat samen € 75.000 hebben bijgedragen. Vrijval IS ten gunste gekomen van de algemene middelen. De onderbesteding werd voornamelijk veroorzaakt doordat er minder capaciteit is ingezet dan vooraf verwacht, daarnaast zijn voor een beperkt deel nog niet alle kosten van derden zijn verrekend, deze kosten worden meegenomen in 2026.
- De prognose eindejaar 2026 komt uit op € 0,98 miljoen. De kosten bestaan voor € 0,58 miljoen uit gemeentelijke capaciteit en voor € 0,40 miljoen uit externe onderzoeken en adviezen en een bijdrage in de kosten voor de verkenning Amsterdam Noord. Hierin is opgenomen een bedrag van € 0,05 miljoen dat nog hoorde bij activiteiten in 2025.

3. Toprisico's

1. **Gewijzigde bestuurlijke prioriteiten in het algemeen en ten aanzien van zeecruise actueel**
   Na de verkiezingen hebben een nieuw college en een nieuw kabinet mogelijk andere prioriteiten waardoor de focus op de opgave van het programma Sprong over het IJ kan wijzigen. Dit betreft het voornemen te stoppen met zeecruises in de stad (voorkeursbesluit januari 2026). In het Coalitieakkoord 2026-2030 geeft het college aan over alternatieven voor de zeecruise in gesprek met Rijk en Regio te willen gaan.
   Beheersmaatregelen: Actief bestendigen van het ambtelijk en bestuurlijke contact tussen stad/regio/Rijk .over hoe het college deze alternatieven ziet en hoe zij daarover het gesprek met Rijk en Regio wil voeren.

2. **Onvoldoende dekking voor hoge kosten maatregelen Sprong over het IJ**
   Door de complexiteit van de bruggen (en op termijn de tunnel) zijn de kosteninschattingen hoog. Er zijn geen goede vergelijkbare referentie projecten (geen vergelijkbare bruggen met deze lengte op het water, twee beweegbare delen en fundering in de oergeul). Er is nog geen dekking beschikbaar voor het geheel aan maatregelen, ook niet voor de eisen/wensen van de nautische partners (ligplaatsen). Daarmee staat de voortgang van de Oostbrug en de start van de Westbrug onder druk. Tegelijkertijd heeft het ministerie van I&W kenbaar gemaakt zelf bezig te zijn met een grootscheepse nationale bezuinigings- en priroiteringsronde in 2026; en aangegeven geen financiële middelen voor maatregelen zoals de Westbrug te hebben; het voornemen om te stoppen met zeecruises in de stad, plaatst dit gegeven niet in een ander daglicht.
   Beheersmaatregelen: Voor de Oostbrug: inschakelen toets-capaciteit bij derden ter toetsing van ontwerpen en ramingen en het gesprek aangaan met Vervoerregio over extra financiering. Voor de Westbrug: op termijn een nieuwe planning en financieringsstrategie ontwikkelen.

3. **Druk op draagvlak bij planuitwerking bruggen en inrichting nautische voorzieningen bij gemeente, regio en nautische partners door verschil in inhoudelijke belangen, financiële belangen, beschikbare capaciteit en visie op de opgave**
   Het doel van het programma is een vlotte, veilige en comfortabele oversteek voor voetgangers, fietsers, en OV-reizigers met behoud van een vlotte, veilige en toekomstbestendige vaarweg. Daar waar belangen tegengesteld zijn zoeken we gezamenlijk naar een optimale oplossing. In de

zoektocht naar deze oplossingen hebben gemeente en partners elkaar hard nodig. In dat proces liggen een aantal belangrijke onzekerheden die een risico kunnen vormen voor de samenwerking. Dat kan bijvoorbeeld liggen aan verschillen in interpretaties rond afspraken in het advies van commissie D'Hooghe en de daarop gebaseerde Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ.
Doordat het programma Sprong over het IJ en de Oostbrug voor het Rijk geclassificeerd is als een "project derden", sluit de vraag vanuit het programma- en projectteam naar capaciteit en expertise niet aan op wat kan worden geboden door het Rijk/RWS. Dit is een onderwerp van gesprek op directieniveau tussen gemeente en nautische partners.
Het kader zoals vastgelegd in het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam, als onderdeel van het advies Genereus Verbonden van commissie D'Hooghe, wordt door de nautische partners beschouwd als één ondeelbaar pakket aan maatregelen. Voorstellen tot wijziging geven een gevoel van contractbreuk bij de partners. Dat heeft tot gevolg dat ontwikkelingen op het ene maatregel gevolgen kunnen hebben voor de inzet en samenwerking op een andere maatregel.
Voor de samenwerking met de nautische partners (met name het Rijk) is het cruciaal om integraal en onverkort op de gemaakte afspraken voor het volledige pakket aan maatregelen uit Genereus Verbonden te sturen. Zodoende kunnen zowel de belangen van gemeente Amsterdam als ook die van het Rijk en PoA evenwichtig behartigt blijven.
Beheersmaatregelen:
T.a.v. afspraken tussen partners: duidelijk maken, vastleggen, nauwlettend bewaken en concreet nakomen van (werk)afspraken tussen partners over personele capaciteit/inzet van Rijk, planning, financiën, kwaliteit en inhoud die nog niet formeel zijn vastgelegd.
Een afsprakenkader/ samenwerkingsovereenkomst voor de samenwerking Inrichtingsplan Rijkswateren IJ met een integrale aansturing vanuit partners een en ander vastgelegd in een hoofdlijnen bestuursovereenkomst Inrichtingsplan Rijkswateren IJ. Vervolgens aansturen op een regulier bestuurlijk overleg in kader van samenwerking Rijk - gemeente.
Zo nodig de beheergroep inschakelen voor advies.
T.a.v. zeecruise: Vervolg geven op hoogambtelijk overleg noodzakelijk voor het continueren van de samenwerking met Rijk en daaropvolgend een nog te plannen Bestuurlijk Overleg door wethouders Moeskops met Ministerie IenW .
Het grotere lange termijnperspectief en daarmee het gezamenlijke belang van het hele NOVEX-gebied Metropoolregio Amsterdam t.b.v. Sprong over het IJ wordt onvoldoende expliciet uitgedragen in woorden en beelden. Het belang van faciliteren en stimuleren van de woningbouw in Noord is nog onderbelicht bij de nautische partners.

4. **Groei mobiliteit over het IJ loopt vooruit op realisatie vaste oeververbindingen**
Door ontwikkelingen in de woningbouw, voorzieningen en de beschikbare verenvloot is het mogelijk dat er al eerder grote problemen ontstaan in de mobiliteit op het IJ dan dat de bruggen en voetgangerspassage zijn gerealiseerd. Dit kan ook optreden indien realisatie van de Oostbrug en later de Westbrug, gezien de complexiteit van de planprocessen en (voor wat betreft de Westbrug) de hoogte van de gevraagde financiering meer tijd gaat kosten dan gepland.
Er zijn geen middelen beschikbaar gesteld voor voorbereiding en uitvoering van de Westbrug.
Beheersmaatregelen: Verkenning Noord uitvoeren (*Q4 2026*) voor de wisselwerking tussen groei van bestaande en nieuwe woningbouw in Noord met de ontwikkeling van mobiliteit en benodigde infra. Bestuurlijke prioriteit geven aan het definitieve besluit stoppen met zeecruise in Amsterdam o.b.v. aanvullend onderzoek door de nieuwe coalitie.
Voor de veren is een aanvullende kredietbesluit in een vergevorderd stadium van voorbereiding. Totdat uitbreiding van de vloot gerealiseerd is, wordt gebruik gemaakt van tijdelijke inhuur van pontcapaciteit.

5. **Stikstofdepositie stagneert de bouw van de bruggen**
   De bouw van de Westbrug zal naar verwachting tegen dezelfde knelpunten op het gebied van stikstof aanlopen als de Oostbrug (zie dashboard Oostbrug). Een gedeelte van de bouw zal mogelijk niet met emissievrij materieel kunnen worden uitgevoerd, waardoor de bouw van de Oostbrug en de Westbrug stikstofdepositie zal veroorzaken in nabijgelegen Natura2000 gebieden. Als het niet lukt deze uitstoot voldoende te beperken, dan wel de uitstoot te salderen met interne of externe ontwikkelingen waar uitstoot wordt beperkt, dan kan de benodigde Omgevingsplanwijziging niet uitgevoerd worden. Dat brengt het risico met zich mee dat er geen Omgevingsvergunning wordt verkregen waardoor de realisatie vertraging oploopt. Er is onderzocht of in de fasering van de uitvoering nog keuzes kunnen worden gemaakt die de uitstoot per jaar naar een acceptabel niveau kunnen brengen. Dat leidt echter niet tot een acceptabele oplossing (veel te lange uitvoeringsduur en daarmee hogere kosten).
   Beheersmaatregelen: We schakelen externe expertise in om beheersmaatregelen te onderzoeken op het gebied van uitstootbeperking en saldering. We bewaken de ontwikkelingen in de regelgeving rond stikstof en monitoren de impact op het project (via zogenaamde aeriusberekeningen). In de marktconsultatie onderzoeken we de mogelijkheden van emissiearm werken. Bij het vaststellen van het uitvoeringsbesluit Oostbrug is hier meer duidelijkheid over.