Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam

[redacted]

Datum	28 juni 2018
Ons kenmerk	
Uw kenmerk	
Behandeld door	Ruimte en Duurzaamheid, P. Huiszoon
Kopie aan	
Bijlage(n)	diversen
Onderwerp	Besluit op Wob-verzoek inzake Sprong over het IJ

Geachte [redacted]

Met uw brief van 16 april 2018 heeft u verzocht om in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) documenten met betrekking tot het project 'Sprong over het IJ' en de verplaatsing van de PTA over de periode van 1 januari 2016 tot 16 april 2018 openbaar te maken.

Wettelijk kader
Uitgangspunt van de Wob is dat er, in het belang van een goede en democratische bestuursvoering, voor degene die om informatie verzoekt over een bestuurlijke aangelegenheid een recht op openbaarmaking van deze informatie bestaat. Volgens artikel 3 van de Wob ziet de openbaarmaking op gegevens die zijn vastgelegd in documenten, voor zover deze documenten niet openbaar zijn en het gaat om een bestuurlijke aangelegenheid. Het college kan evenwel besluiten om op grond van de artikelen 10 en 11 van de Wob of een geheimhoudingsplicht documenten (gedeeltelijk) niet openbaar te maken.

Inhoud van het verzoek
U verzoekt alle documenten, op welke informatiedrager dan ook, over de periode van 1 januari 2016 tot 16 april 2018 die betrekking hebben op:

1. De plannen van de stad Amsterdam om tunnel(s) onder en/of brug(gen) over het IJ te realiseren (Sprong over het IJ)
2. Alle in- en uitgaande correspondentie, waaronder concept-documenten, met (vertegenwoordigers van) het ministerie van in elk geval IenM, Havenbedrijf, Rijkswaterstaat en/of provincie, gemeenten en/of overige partijen. Hierbij wordt expliciet gevraagd naar de brief die op 7 juli 2017 vanuit het ministerie naar de gemeente Amsterdam is verzonden;

3. Een inventarisatielijst van alle onderzoeken en openbaarmaking van deze onderzoeken;
4. Alle documenten (waaronder onderzoeken) waarin wordt gerept over de verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA);
5. Documenten die reeds openbaar zijn, maken uitdrukkelijk geen deel uit van dit verzoek.

Beslistermijn
Op 30 april heeft u een brief ontvangen waarmee de wettelijke termijn van beantwoording met vier weken, tot uiterlijk 11 juni 2018 werd verdaagd. Dit vanwege de omvang en diversiteit van de door u gevraagde documenten. In ons telefoongesprek van 11 juni 2018 is opnieuw om verlenging van de termijn gevraagd. Daarnaast is vanwege de omvang van het verzoek voorgesteld om te besluiten over openbaarmaking van gevraagde documenten over de periode van 1 januari 2016 tot 20 juli 2017 (datum voorkeursbesluit) en daarna over de periode van 20 juli 2017 tot 16 april 2018. U hebt ingestemd met dit voorstel. De termijn is verlengd met uw instemming.

Behandeling van uw verzoek
Gelet op de omvang van uw verzoek is besloten in twee afzonderlijke besluiten op uw verzoek te reageren. Voor zover uw verzoek betrekking heeft op alle documenten met betrekking tot Sprong over het IJ en verplaatsing PTA in de periode van 1 januari 2016 tot 20 juli 2017 besluiten wij de documenten deels openbaar te maken. Voor de documenten in de periode vanaf 20 juli 2017 tot 16 april 2018 ontvangt u later een apart besluit.

Documenten niet aanwezig
Inventarisatielijsten van onderzoeken zijn niet opgesteld. Op grond van artikel 1, aanhef en onder a van de Wob, bestaat de verplichting van een bestuursorgaan slechts tot het verstrekken van documenten die bij de gemeente feitelijk aanwezig zijn. De gemeente is niet verplicht documenten die er (nog) niet zijn, te vergaren, te bewerken of op te stellen. Wij kunnen geen documenten verstrekken welke betrekking hebben op dit onderdeel van uw verzoek.

Volledigheidshalve merken wij op dat in het navolgende wordt besloten over openbaarmaking van de onderzoeken (voor zover niet reeds openbaar).

Documenten als geluidsdragers, videodragers en SMS zijn niet aangetroffen.

Documenten reeds openbaar
In uw verzoek vraagt u expliciet naar de brief die op 7 juli 2017 vanuit het ministerie naar de gemeente Amsterdam. Deze brief is bij besluit van Rijkswaterstaat, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2018, reeds openbaar gemaakt.

Inventarisatie
De volgende documenten zijn aangetroffen:

1. Berichten per e-mail;
2. Bestuurlijke stukken;
3. Geheime bijlagen bij het voorkeursbesluit;
4. Werkgroep IJoever verbinding en scheepvaarverkeer, agenda's en verslagen;

5. Opdrachtgeversoverleg, agenda's en verslagen;
6. Kernteamoverleg, agenda's en verslagen;
7. Directeurenoverleg, agenda's met bijlagen en verslagen;
8. Stuurgroepoverleg, agenda's met bijlagen en verslagen;
9. Onderzoeksrapporten.

Beoordeling

Ad 1 Berichten per e-mail
Allereerst wordt opgemerkt dat uw vraag naar alle e-mails een feitelijk onmogelijke zoekslag vergt. Het is eenvoudigweg niet na te gaan wie met wie over de gevraagde onderwerpen bij e-mail berichten heeft verzonden en of deze berichten nog voorhanden zijn. Om toch een volledig mogelijk beeld te krijgen op de bestuurlijke aangelegenheid waar uw Wob-verzoek over gaat, te weten de tunnels onder en de bruggen over het IJ als ook de verplaatsing van de PTA, is het e-mailverkeer van de verschillende betrokken directeuren geïnventariseerd. Het e-mail verkeer bevat opvattingen, voorstellen, aanbevelingen of conclusies en is bedoeld voor uitsluitend interne afstemming en verduidelijking. Het mailverkeer, voor zover aanwezig, is beoordeeld per passage en is aangemerkt als persoonlijke beleidsopvattingen die op grond van artikel 11 van de Wob niet openbaar worden gemaakt.

Ad 2 Bestuurlijke stukken

De aangetroffen bestuurlijke stukken, zijnde de collegevoordrachten (besluiten) en de voordrachten voor de commissie RO (ter informatie) worden openbaar gemaakt. Bestuurlijke stukken zoals de collegevoordrachten worden voorafgaand besproken met de verantwoordelijke wethouder(s), de stukken die zijn opgesteld voor overleg en afstemming met de verantwoordelijk wethouders zijn aan te merken als stukken voor intern beraad en bevatten persoonlijke beleidsopvattingen. Deze stukken komen niet voor openbaarmaking in aanmerking op grond van het bepaalde in artikel 11, eerste lid, van de Wob.

Ad 3 Geheime bijlagen bij voorkeursbesluit

Op een bijlage 'Rapportage Gateway Review Sprong over het IJ' heeft het college van burgemeester en wethouder bij besluit van 13 juni 2017 geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55, eerste lid Gemeentewet, dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10, tweede lid, onder b en g van de Wob. De geheimhouding is opgelegd voor onbepaalde tijd.
Uw verzoek is aangemerkt als een verzoek tot opheffing van de geheimhouding voor onbepaalde tijd. Openbaarmaking van het document kan de financiële positie van de gemeente schaden en kan mogelijke bevoordeling van natuurlijke personen tot gevolg hebben. Deze belangen wegen zwaarder dan het belang van openbaarmaking en daarom is besloten de geheimhouding niet op te heffen.

Op een drietal bijlagen te weten 'Verkenning financiële haalbaarheid Sprong over het IJ', SSK raming bruggen 140916', SSK raming CS voetgangerstunnel 27-07-2016' heeft het college van burgemeester en wethouders bij besluit 13 juni 2017 geheimhouding opgelegd op grond van

artikel 25, tweede lid van de Gemeentewet. De geheimhouding is opgelegd op grond van belangen genoemd in artikel 10, tweede lid, onder b van de Wob. De geheimhouding is opgelegd voor onbepaalde tijd. De gemeenteraad heeft de geheimhouding tijdens de vergadering op 28 juni 2017 bekrachtigd.
Uw verzoek is aangemerkt als een verzoek tot opheffing van de geheimhouding voor onbepaalde tijd. Openbaarmaking kan de financiële en onderhandelingspositie van de gemeente schaden. Deze belangen wegen zwaarder dan het belang van openbaarmaking en daarom is besloten de geheimhouding niet op te heffen.

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat het collegebesluit van 13 juni 2017 is gepubliceerd op de website https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/sprong-over-het-ij/documenten-o/definitief/

Ad 5 en 6 Agenda's en verslagen kernteam- en opdrachtgeversoverleg

Het programma 'Sprong over het IJ' kent, vanwege de omvang en het belang van het programma een gelaagde overlegstructuur. Het laagste overlegniveau, het niveau van het kernteamoverleg, was samengesteld uit ambtenaren op basis van hun bijzondere expertise. Het doel van het kernteam was om op basis van deze specifieke kennis en kunde te adviseren over beleidsvorming van Sprong over het IJ. Met het voorkeursbesluit is het kernteam in deze vorm opgeheven. Hetzelfde geldt voor het opdrachtgeversoverleg. In het opdrachtgeversoverleg wordt gesproken over de adviezen over beleidsvorming uit het kernteamoverleg, hierbij kunnen voorstellen worden aangewezen om verder beschouwd te worden. Uitgewerkte voorstellen worden ter verdere bespreking voorgelegd aan het stuurgroepoverleg en daarna aan het directeurenoverleg. Deze gelaagde overlegvormen zijn alleen doelmatig als onderling in alle vrijheid en openhartig gecommuniceerd kan worden. Dit geldt in het bijzonder voor het kernteam- en het opdrachtgeversoverleg. Een ongehinderde bijdrage van ambtenaren aan deze overlegtafels moet kunnen worden gewaarborgd en daarom worden verslagen van het kernteam- en het opdrachtgeversoverleg aangemerkt als persoonlijke beleidsopvattingen. Deze worden niet openbaar gemaakt op grond van artikel 11, eerste lid, Wob. De voorstellen uit deze overleggen die in de stuurgroep en het directeurenoverleg zijn geagendeerd zijn in het kader van deze overleggen, agenda's en verslagen, beoordeeld. Hiervoor wordt verwezen naar ad. 6, 7 en 8. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat de agenda's van het kernteam- en opdrachtgeversoverleg wel openbaar worden gemaakt.

Ad 6, 7 en 8 Agenda's en verslagen van overleggen werkgroep-, stuurgroep- en directeurenoverleg

De documenten zijn deels openbaar gemaakt.

1. In de documenten worden op diverse plaatsen namen en contactgegevens van medewerkers van de gemeente Amsterdam genoemd. Op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e, van de Wob, worden deze gegevens niet openbaar gemaakt. Het belang van openbaarmaking van deze namen weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer. Deze afweging is uiteraard per geval gemaakt.

2. Een aantal passages zijn niet openbaar gemaakt vanwege belangen die beschermd worden door artikel 10, tweede lid, aanhef onder b, omdat deze passages de financiële en onderhandelingspositie en strategie van de gemeente nadelig kunnen beïnvloeden. Kennisneming van deze gegevens, in onderling verband bezien, zou een zodanig inzicht kunnen verschaffen in de door partijen bij de onderhandelingen ingenomen posities, dat derden in toekomstige gevallen hun positie daarop kunnen afstemmen. Het belang van openbaarmaking van deze gegevens weegt niet op tegen het financiële belang van de gemeente.

3. Ook zijn een aanzienlijk aantal passages onleesbaar gemaakt, omdat die zijn aan te merken als persoonlijke beleidsopvattingen voor intern beraad (artikel 11, eerste lid, Wob). Documenten die een persoonlijke beleidsopvatting bevatten worden niet openbaar gemaakt.

4. Tenslotte zijn een aantal passages onleesbaar gemaakt omdat deze geen betrekking hebben op bruggen over en tunnels onder het IJ of verplaatsing van de PTA.

Waar de informatie onleesbaar is gemaakt is dat aangegeven op de documenten onder verwijzing naar de betreffende weigeringsgrond.

Ad 9 Onderzoeksrapporten

De definitieve versies van onderzoeksrapporten zijn openbaar gemaakt. Voor een aantal definitieve rapporten geldt dat eerst een conceptversie is opgesteld, de definitieve versie van het rapport is een zogeheten update. Om deze reden worden conceptrapporten niet openbaar gemaakt op grond van artikel 11 van de Wob, de daarin ingenomen standpunten voor zover deze afwijken van de definitieve rapporten, zijn aangemerkt als persoonlijke beleidsopvatting. De definitieve versies van de onderzoeksrapporten zijn openbaar gemaakt en gepubliceerd op https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/sprong-over-het-ij/

Besluit
Gezien bovenstaande wijs ik het verzoek gedeeltelijk toe.

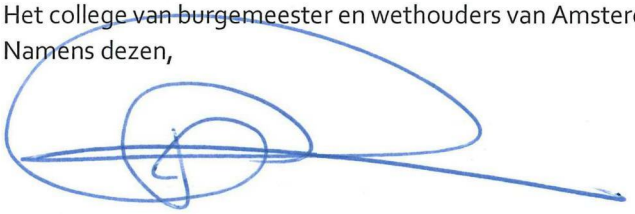
Wijze van openbaarmaking
Op uw verzoek zenden wij de documenten digitaal aan u toe. Daarnaast worden het besluit en de documenten gepubliceerd op https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/wob-besluiten/

Afschrift aan belanghebbenden
Een afschrift van dit besluit wordt aan belanghebbenden toegezonden.

Vervolg
Overeenkomstig de afspraken die met u gemaakt zijn, volgt in juli het besluit over de periode 20 juli 2017 tot 16 april 2018.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,
Namens dezen,



P. Klomp
Adjunct-directeur Ruimte & Duurzaamheid

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit tegen dit besluit bezwaar maken. De datum van bekendmaking is de verzenddatum van het besluit aan de geadresseerde. Als datum van uw bezwaar geldt het poststempel op uw bezwaarschrift.

Stuur uw bezwaarschrift naar:

Burgemeester en wethouders van Amsterdam
T.a.v. Directie Juridische Zaken
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Vermeld in uw bezwaarschrift altijd:

- uw naam, adres en telefoonnummer;
- de datum waarop u het bezwaarschrift schrijft en uw handtekening;
- het besluit waartegen u bezwaar maakt, met datum en referentienummer/kenmerk van het besluit;
- waarom u bezwaar maakt.

Na ontvangst informeert de gemeente u over de manier waarop zij uw bezwaar gaat behandelen.

Schorsende werking
Het indienen van een bezwaarschrift heeft geen schorsende werking. Dat wil zeggen, dat het besluit waartegen u bezwaar maakt geldig blijft totdat over uw bezwaar is beslist.

Voorlopige voorziening
Bij grote spoed kunt u (tegen kosten) een zogeheten voorlopige voorziening aanvragen. Dat is een spoedprocedure waarmee het genomen besluit tijdelijk kan worden ingetrokken en/of andere maatregelen kunnen worden getroffen. Een verzoek om een voorlopige voorziening dient u in bij:

De voorzieningenrechter van de Rechtbank Amsterdam
Afdeling Publiekrecht - team bestuursrecht
Postbus 75850
1070 AW AMSTERDAM

Dat kan ook via http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht . Daarvoor heeft u een DigiD nodig. Op deze site vindt u ook meer informatie.

Groot programmateam Sprong over het IJ

Deelnemers

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-

Agenda

1. Kent iedereen elkaar?

2. Hoe gaan we samenwerken?
   [Hoe richten we ons overleg in, hebben we de juiste deelnemers, welk gezamenlijk doel]
   [bijlage: vastgesteld Plan van aanpak]

3. Rondje stand van zaken projecten

   a. Nota veren -
   b. IJpleinveer zuid -
   c. Brug NHK -
   d. Metrostation Sixhaven -
   e. Principebesluit Sixhaven e.o. -

4. Gezamenlijke planning met onderlinge relaties
   [Sanne verspreidt eerste opzet ter vergadering]
   [inzoomen op periode 2017-2018 en op te leveren zaken voor verkiezingen]

5. Hoe gaan we de inspraakreacties systematisch verwerken in onze projecten
   [nota van beantwoording]

6. Akties uit het Plan van aanpak

   a. Projectplan per project
      [wat is relevant voor programma: planning, communicatiemijlpalen, begroting, scope, meer? - actie projectmanagers]
   b. Communicatiekalender 2017-2018, per project en gezamenlijk
      [Aktie communicatieadviseur ism projectmanagers]

c. Supervisieteam instellen
[zie bijlage, overleg op 13 juli - organisatie
d. Technische Commissie instellen
[nog opstarten, wie doet mee? , overlegje voor inplannen]
e. Regeling Risicovolle Projecten
[B&W heeft op 31 mei jl besloten: als gemeenteraad akkoord gaat, dan valt de Sprong hieronder. Aktie: in oktober 2017 beslissen welke projecten van de Sprong erin vallen en hoe programma hierin faciliteert. In november rapporteren aan B&W, gezamenlijjk met jaarverslag Sprong. Elementen: omgevingsmanagement, risicomanagement, tegenspraak.]
f. Werkgroep financials
[B&W heeft op 13 juni besloten dit in te stellen. Met DMC uitgewerkt: 1 x per kwartaal komen DMC en project- en programmacontrollers bij elkaar. In alle rapportages levert deze werkgroep 1 apart A4 dat mee gaat.]
g. Juridisch team
[Planologischjuridisch – organisatie - bijlage]
[privaatrechtelijk – hoe zien wij dat?]
[Juridisch geweten – Nauta Dutilh – contacten gelegd
h. Aanpak fietsknelpunten
[overleg ambtelijk opdrachtgevers V&OR in de maak; selectie projectmanager]
i. Bestuursovereenkomst / Programma Bereikbaarheid BO MIRT – voor brug(gen) over het IJ
[Te agenderen in stuurgroep IJ, wie denkt mee? (september)]
j. Principenota Sixhaven e.o.
[startbijeenkomst 4 juli –
k. Monitoring inregelen en grafisch op site gaan tonen eind 2017
[nog opstarten]
l. Inrichten programma- en projectorganisatie
[zie bijlage: missen we niks?, kan het slimmer?, verbetering deelnemers externe stuurgroepen! -
m. Onderzoek alternatieve financiele dekkingsbronnen
[raadsmotie –]
n. Bestuursopdracht verplaatsen PTA
[organiseren:
o. Mis ik programma akties? Voldoende gezamenlijk gefaciliteerd?

7. Rondvraag en vervolg

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**12 januari 2016 – 14.30 - 16.00 uur**
Locatie	:	R&D, Zaal: Tweehoogachter A
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Stuurgroep Watergebruik IJ (11 jan 2016) - Raadsbehandeling (13 jan 2016)	 MH MH	 Mondeling Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - 15 december 2015	EC	Bijlage 1
	3.	**Organisatie** - Stand van Zaken	EB/ MH	Mondeling
	4.	**Planning** - Bestuurlijk traject - Planningsvoorstel	 MH WE	 Mondeling Bijlage 2
	5.	**Communicatie** - Terugkoppeling pers - Bezoek gebied met vd Burg en Litjens - Nieuwe publieksavond (3 maart 2016?)	 BS MH MH	 Bijlage 3 Mondeling Mondeling
	6.	**PvA Nota van Uitgangspunten** **Stand van zaken:** - Aanpak - Bruggen - Tunnels - Sixhaven - WG IJ-oeververbindingen - Scheepvaart	 EB MB MB MH	 Mondeling Bijlage 4 Mondeling Mondeling

	7.	**Overige Onderdelen**
		- Korte termijn:
		  - Brug NH kanaal & pontplein
		  - Veren
		- Voetgangerstunnel
		- Zeecruise
		- Netwerken
			
			EB
			JB
			MH
			MB
			JB
				
				Mondeling
				Mondeling
				Mondeling
				Bijlage 5
				Mondeling

	8.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**19 januari 2016 – 16.00 – 17.30 uur**
Locatie	:	R&D, Zaal: Tweehoogachter A
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Terugkoppeling raadsbehandeling (13 jan 2016) - Terugkoppeling WG IJ-oeververbindingen- Scheepvaart (14 jan 2016)	MH MH	Mondeling Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - 12 januari 2016	EC	Bijlage 1
	3.	**Organisatie** - Stand van Zaken	MH	Mondeling
	4.	**Planning** - Stand van zaken planning nav overleg 12 jan 2016	WE	Mondeling
	5.	**Communicatie** - Bezoek gebied met vd Burg en Litjens - Nieuwe publieksavond (3 maart 2016?)	BS/MB BS/MB	Mondeling Mondeling
	6.	**PvA Nota van Uitgangspunten** • **Inhoudsopgave** - Aanpak - Bruggen - Tunnels - Sixhaven - MER	 EB MB MB MH MH EB	 Ter vergadering? Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling

	7.	**Overige Onderdelen**
		- Korte termijn:
		  - Brug NH kanaal & pontplein
		  - Veren
		- Zeecruise
		- Netwerken
			
			EB
			JB
			MB
			JB
				
				Mondeling
				Mondeling
				Mondeling
				Mondeling

	8.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	26-01-2016
Locatie	:	R&D, Zaal: Tweehoogachter A
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - 19 januari 2016	SJ	Bijlage
	3.	**Organisatie** - Stand van Zaken/Werkgroepen	MH	Mondeling
	4.	**Planning** - Stand van zaken planning n.a.v. overleg 19 jan 2016 - Sixhaven	WE WE	Mondeling Mondeling
	5.	**Communicatie** - Bezoek gebied met v.d. Burg en Litjens - Nieuwe publieksavond	BS/MB BS/MB	Mondeling Mondeling
	6.	**PvA Nota van Uitgangspunten** • **Inhoudsopgave** - Bruggen - Tunnels - Sixhaven - MER - Netwerken/voetgangers/fietsers	MH/EB MB EB MH EB JB	Bijlage Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling
	7.	**Overige Onderdelen** - Korte termijn: - Brug NH kanaal & pontplein - Veren - Zeecruise - Netwerken	 EB JB MB JB	 Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling
	8.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	02-02-2016 / 16.00 – 17.30 uur
Locatie	:	R&D, Zaal: Tweehoogachter A
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - 26 januari 2016	SJ	Bijlage
	3.	**Organisatie** - Stand van Zaken/Werkgroepen	MH	Mondeling
	4.	**Planning** - Stand van zaken planning n.a.v. overleg 26 jan 2016 - Sixhaven	WE WE	Mondeling Mondeling
	5.	**Communicatie** - Bezoek gebied met v.d. Burg en Litjens - Nieuwe publieksavond	BS/MB BS/MB	Mondeling Mondeling
	6.	**PvA Nota van Uitgangspunten** • **Inhoudsopgave** - Bruggen - Tunnels - Sixhaven - MER - Netwerken/voetgangers/fietsers	MH/EB MB EB MH EB JB	Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling
	7.	**Overige Onderdelen** - Korte termijn: - Brug NH kanaal & pontplein - Veren - Zeecruise stand van zaken - Netwerken	 MB JB MB JB	 Bijlage Mondeling Bijlage Mondeling
	8.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	09-02-2016 / 14.30 – 16.30 uur
Locatie	:	R&D, Zaal: Tweehoogachter A
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Terugkoppeling Directieoverleg Watergebruik IJ	MH	Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - 02-02- 2016	SJ	Bijlage
	3.	**Organisatie** - Stand van Zaken/Werkgroepen	MH	Mondeling
	4.	**Planning** - Stand van zaken planning n.a.v. overleg 02-02- 2016 - Sixhaven	WE WE	Mondeling Mondeling
	5.	**Communicatie** - Bezoek gebied met v.d. Burg en Litjens - Nieuwe publieksavond - Stand van Zaken Stakeholdersanalyse	BS/MB BS/MB BS	Bijlage Bijlage Mondeling
	6.	**PvA Nota van Uitgangspunten** • **Inhoudsopgave** - Bruggen - Tunnels - Sixhaven - MER - Netwerken/voetgangers/fietsers	MH/EB MB EB MH EB JB	Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling
	7.	**Overige Onderdelen** - Korte termijn: - Brug NH kanaal & pontplein - Veren - Zeecruise stand van zaken - Netwerken - Voorstel Termijnkalender	 MB JB MB JB BS/SJ	 Bijlage Mondeling Bijlage Mondeling Bijlage
	8.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**23-02-2016 / 14.00 – 16.00 uur**
Locatie	:	R&D, Zaal: Tweehoogachter A
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** -	MH	Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Organisatie** - Stand van Zaken/Werkgroepen - Nieuwe locatie Kernteam? - Kernteamoverleg maandag i.p.v. dinsdag? - Aftrap Nieuwe Club? (Ontbijt, 17/3?) - Werksessies Verkeer & Vervoer plannen	MH	Mondeling
	4.	**Planning** - Stand van zaken planning - Sixhaven	WE WE	Mondeling Mondeling
	5.	**Communicatie** - Informatiebijeenkomst 2 maart 2016	BS/MB	Mondeling
	6.	**PvA Nota van Uitgangspunten** • **Inhoudsopgave** - Bruggen - Tunnels - Sixhaven - MER - Netwerken/voetgangers/fietsers - Zeecruise stand van zaken	MH/EB MB EB MH EB JB MB	Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**01-03-2016 / 15.30 – 17.30 uur**
Locatie	:	R&D, Zaal: Driehoogachter B
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** -	MH	Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Organisatie** - Stand van Zaken/Werkgroepen - Locatie Kernteam - Aftrap Nieuwe Club? (Ontbijt, 17/3?) - Stuurgroep IJ (24/2) - Brief RWS	 MH MH MH MH MB	 Mondeling
	4.	**Planning** - Stand van zaken planning - Bruggen over het Noord Hollandsch Kanaal en het van Hasseltkanaal	 WE WE	 Mondeling Bijlage
	5.	**Communicatie** - Informatiebijeenkomst 2 maart 2016	BS/MB	Mondeling
	6.	**PvA Nota van Uitgangspunten** • **Inhoudsopgave** - Bruggen - Tunnels - Sixhaven - MER - Netwerken/voetgangers/fietsers - Zeecruise stand van zaken	 MH/EB MB EB MH EB JB MB	 Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**08-03-2016 / 13.30 – 15.30 uur**
Locatie	:	R&D, Zaal Tweehoogachter A
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** -	MH	Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning** - Stand van zaken planning	WE	Mondeling
	4.	**Communicatie** - Organisatie Kick Off (optie Vista?)	MB/BS	Mondeling
	5.	**Werkgroepen** - MKBA - Verkeer en Vervoer - Ontwerp - Omgeving -	MH JB EB MB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken - Scheepvaart	MH MB	Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**15-03-2016 / 14.30 – 16.30 uur**
Locatie	:	R&D, Zaal Tweehoogachter A
Deelnemers	:	.id
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** -	MH	Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning** - Stand van zaken planning - Kalender	WE	Mondeling
	4.	**Communicatie** - Invulling Kick Off 22/3	MB/BS	Mondeling
	5.	**Werkgroepen** - MKBA - Verkeer en Vervoer - Ontwerp - Omgeving - Sixhaven	MH JB EB MB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken - Scheepvaart	MH MB	Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**31-03 -2016 / 10.00 – 11.30 uur**
Locatie	:	R&D, Zaal Tweehoogachter A
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Terugkoppeling Directeurenoverleg IJ 18/3 - Terugkoppeling Stuurgroep IJ 30/3 - Investerings- en exploitatiekosten Sprong - Stand van zaken m.b.t. Brief RWS	 MB MH MH MH	Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning** - Stand van zaken planning - Kalender maart/april	WE	Mondeling
	4.	**Communicatie** - Evaluatie Kick Off 22/3	MB/BS	Mondeling
	5.	**Werkgroepen** - MKBA - Verkeer en Vervoer - Ontwerp - Omgeving - Sixhaven	 MH JB EB MB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken - Scheepvaart	 MH MB	 Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**7 april 2016 – 10.00 tot 11.30 uur**
Locatie	:	R&D, Zaal Tweehoogachter A
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Terugkoppeling Dubbele Wethouder 5 april en voortgang Bestuurlijke Besluitvorming - Stand van zaken huisvesting projectteam	 MH MH	Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning** - Stand van zaken planning - Kalender april/mei	WE	Mondeling
	4.	**Communicatie** - Bijeenkomst Peilstok – april 15.30-17.30 uur		Mondeling
	5.	**Werkgroepen** - MKBA Plan van Aanpak/Offerte Decisio - Verkeer en Vervoer - Ontwerp - Omgeving Plan van Aanpak - Sixhaven	 MH JB EB MB EB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken - Scheepvaart	MH MB	Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**12 april 2016 – 16.00 – 17.30 uur**
Locatie	:	Voormalige Stadstimmertuin 91, Wisselbad
Deelnemers	:	
Afwezig	:	Maurits de Hoog

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Stand van zaken huisvesting team - Stand van zaken fietstocht 15 april - Stand van zaken Coördinatie stukken B&W	 MB MB HP	Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning** - Stand van zaken planning - Kalender april/mei	WE	Mondeling
	4.	**Communicatie** - Bijeenkomst Peilstok – medio mei 2016 van 14.00-16.30 uur.		Mondeling
	5.	**Werkgroepen** - MKBA - Verkeer en Vervoer - Ontwerp - Omgeving Plan van Aanpak - Sixhaven	 MH JB EB MB EB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken - Scheepvaart	 MB MB	 Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**21 april 2016 – van 10.00 – 11.30 uur**
Locatie	:	Tweehoogachter A
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Stand van zaken huisvesting - Stand van zaken fietstocht - Stand van zaken Coördinatie stukken B&W	 MB MB HP	Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning** - Stand van zaken planning - Kalender april/mei	WE	Mondeling
	4.	**Communicatie** - Bijeenkomsten Werkgroepen Peilstok 12 mei 2016 van 10.00 – 12.00 uur - Bijeenkomsten Studio Intern en Studio Extern	 MB/BS MB/BS	Mondeling
	5.	**Werkgroepen** - MKBA - Verkeer en Vervoer - Ontwerp - Omgeving Plan van Aanpak - Sixhaven	 MH JB EB MB EB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken - Scheepvaart	MB MB	Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**9 mei 2016 van 14.00 – 15.30 uur**
Locatie	:	Tweehoogachter A
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Stand van zaken huisvesting - Stand van zaken fietstocht - Stand van zaken Coördinatie stukken B&W	 MB MB HP	Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning** - Stand van zaken planning - Kalender mei	WE	Mondeling
	4.	**Communicatie** - Bijeenkomst Werkgroepen Peilstok 12 mei 2016 van 10.00 – 12.00 uur - Bijeenkomsten Studio Intern en Studio Extern	 MB/BS MB/BS	Mondeling
	5.	**Werkgroepen** - MKBA - Verkeer en Vervoer - Ontwerp - Omgeving Plan van Aanpak - Sixhaven	 MH JB EB MB EB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken - Scheepvaart	 MB MB	 Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**19 mei 2016 van 10.00 – 11.30 uur**
Locatie	:	Tweehoogachter A
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Stand van zaken huisvesting - Stand van zaken stukken B&W	 MB HP	Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning** - Stand van zaken planning - Kalender mei	WE	Mondeling
	4.	**Communicatie** - Bijeenkomst Werkgroepen Peilstok 12 mei 2016 van 10.00 – 12.00 uur - Bijeenkomsten Studio Intern en Studio Extern	 MB/BS MB/BS	Mondeling
	5.	**Werkgroepen** - MKBA - Verkeer en Vervoer - Ontwerp - Omgeving Plan van Aanpak - Sixhaven	 MH JB EB MB EB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken - Scheepvaart	 MB MB	 Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**2 juni 2016**
Locatie	:	Tolhuis
Deelnemers	:	[redacted]
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ - Kalender juni	WE HP	Bijlage
	4.	**Communicatie** - Actorenanalyse - Bijeenkomsten 16 juni, 21 juni en 5/12 juli - City Event 9 juni	BS/JvN BS MH /BS	Mondeling Mondeling
	5.	**Werkgroepen** - MKBA - Verkeer en Vervoer - Ontwerp - Omgeving - Sixhaven	MH JB EB MB EB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken Haalbaarheidsstudie Ontwikkeling - Werkgroep Scheepvaart | reacties	MB MH	Mondeling Mondeling Bijlage
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	9 juni 2016
Locatie	:	Tolhuis
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	WE HP	Bijlage
	4.	**Communicatie** - Bijeenkomsten 16 juni, 21 juni en 5/12 juli	MB/BS	Mondeling
	5.	**Werkgroepen** - MKBA - Verkeer en Vervoer - Ontwerp - Omgeving - Sixhaven	MH JB EB MB EB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken Haalbaarheidsstudie Ontwikkeling - Werkgroep Scheepvaart | reacties	MB MH	Mondeling Mondeling Bijlage
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	16 juni 2016
Locatie	:	Tolhuis
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	WE HP	
	4.	**Communicatie** - Bijeenkomsten 16 juni, 21 juni, 27 juni, 12 juli NB voor 21 juni nog uitnodigingen versturen?	BS/MB	Mondeling
	5.	**Werkgroepen** - MKBA - Verkeer en Vervoer - Ontwerp - Omgeving - Sixhaven	MH JB EB MB EB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken. Uitbreiding met Riviercruise. Haalbaarheidsstudie Ontwikkeling - Werkgroep Scheepvaart | reacties - Stuurgroep IJ 16 juni 2016, DO IJ 21 juni	MB MH MH MH	Mondeling Bijlage Bijlage
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**7 juli 2016**
Locatie	:	Tolhuis/Tuinkamer
Deelnemers	:	).
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	WE HP	
	4.	**Communicatie** - Bijeenkomsten 13 en 14 juli	BS/MB	Mondeling
	5.	**Werkgroepen** - MKBA - Verkeer en Vervoer - Ontwerp - Omgeving - Sixhaven	MH JB EB MB EB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken. Uitbreiding met Riviercruise Haalbaarheidsstudie Ontwikkeling - Werkgroep Scheepvaart | reacties - Terugkoppeling Risicoanalyse	 MB MH EB	 Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**18 augustus 2016 van 9.00 – 10.00 uur**
Locatie	:	Weesperplein, Tweehoogachter A
Deelnemers	:	M E t).
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	WE HP	
	4.	**Communicatie** - Amsterdam Light Festival: Brug over het IJ - Risicoanalyse Sjoerd Blokpoel - Bezoek 16/9 A'dam Tower	BS BS BS	
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - MKBA - Planning	MB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken. Uitbreiding met Riviercruise Haalbaarheidsstudie Ontwikkeling - Werkgroep Scheepvaart | reacties	 MB MH	Mondeling Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**25 augustus 2016 van 9.30 – 11.00 uur**
Locatie	:	IJ-Atelier, Tuinkamer
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Bijeenkomst Werkgroepen op 30/8 - Stukken Stuurgroep IJ (30/8) bespreken		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	WE HP	
	4.	**Communicatie** - Amsterdam Light Festival: Brug over het IJ - Risicoanalyse Sjoerd Blokpoel - Bezoek 16/9 A'dam Tower	BS BS BS	
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - MKBA - Planning	MB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken. Uitbreiding met Riviercruise Haalbaarheidsstudie Ontwikkeling - Werkgroep Scheepvaart | reacties	 MB MH	Mondeling Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**1 september 2016 van 10.00 – 11.30 uur**
Locatie	:	Weesperplein, Kamer Driehoogachter B
Deelnemers	:	
Afwezig	:	Maarten Bakker en Bien Seffinga (vakantie)

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Bijeenkomst Werkgroepen op 30/8 - Stuurgroep IJ van 30/8 - Verslag 25/8		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	WE HP	
	4.	**Communicatie** - Amsterdam Light Festival: Brug over het IJ - Bezoek 16/9 A'dam Tower	BS BS BS	
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - MKBA – MCA resterende werkzaamheden IBA|V&OR|R&D - Planning NvU	MB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken. Uitbreiding met Riviercruise - Werkgroep Scheepvaart | reacties	MB MB	Mondeling Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**1 september 2016 van 10.00 – 11.30 uur**
Locatie	:	Weesperplein, Kamer Driehoogachter B
Deelnemers	:	
Afwezig	:	Maarten Bakker en Bien Seffinga (vakantie)

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Bijeenkomst Werkgroepen op 30/8 - Stuurgroep IJ van 30/8 - Verslag 25/8		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** -	SJ	Bijlage
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	WE HP	
	4.	**Communicatie** - Amsterdam Light Festival: Brug over het IJ - Bezoek 16/9 A'dam Tower	BS BS BS	
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - MKBA – MCA resterende werkzaamheden IBA|V&OR|R&D - Planning NvU	MB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken. Uitbreiding met Riviercruise - Werkgroep Scheepvaart | reacties	MB MB	Mondeling Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**15 september 2016 van 10.00 – 11.30 uur**
Locatie	:	IJ-Atelier, Tuinkamer
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag Kernteam 1/9 - Verslag Kernteam 8/9	 SJ SJ	 Bijlage Bijlage
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	 WE HP	
	4.	**Communicatie** - Amsterdam Light Festival: Brug over het IJ - Bezoek 16/9 A'dam Tower	 BS BS	
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - MKBA – MCA resterende werkzaamheden IBA|V&OR|R&D - Planning NvU	MB	Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Zeecruise stand van zaken. Uitbreiding met Riviercruise - Werkgroep Scheepvaart | reacties	MB MB	Mondeling Mondeling Mondeling
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**22 september 2016 van 10.00 – 11.30 uur**
Locatie	:	IJ-Atelier, Tuinkamer
Deelnemers	:	&
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Velo-City 2017	BS	
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag/Actielijst Kernteam 15/9	SJ	Bijlage
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	WE HP	
	4.	**Communicatie** - Grond en Ontwikkeling - Tentoonstelling	BS	
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - Concept Nota van Uitgangspunten - Concept Voorkeursalternatief - Pizza avond 26/9; welke punten gaan we bespreken	HP MH MH	Bijlage Bijlage Mondeling
	6.	**Overige Zaken** - Notitie projecten Stad om het IJ	MH	Bijlage
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	13 oktober 2016 van 13.30 – 15.00 uur
Locatie	:	Weesperplein, Driehoogachter A
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Organisatie Kernteam - Concept Voorkeursbesluit - MCA 25/10 - DO IJ van 11/10	MH MH MH	
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag/Actielijst Kernteam 29/9 en 6/10	SJ	Bijlage
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ - Notitie Malcolm, Aat en Erik	WE HP MA	
	4.	**Communicatie** - Grond en Ontwikkeling – Tentoonstelling - Velo-City 2017	BS BS	
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - Concept Nota van Uitgangspunten	HP	
	6.	**Overige Zaken**		
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	20 oktober 2016 van 10.00 – 11.30 uur
Locatie	:	Tolhuis, Tuinkamer
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Organisatie Kernteam; uitbreiding met Projectmanager - Concept Voorkeursbesluit - MCA 25/10	MH MH MH	
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag/Actielijst Kernteam 13/10	SJ	Bijlage
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	WE HP	
	4.	**Communicatie** - Grond en Ontwikkeling – Tentoonstelling - Velo-City 2017	BS BS	
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - Concept Nota van Uitgangspunten	HP	
	6.	**Overige Zaken**		
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	27 oktober 2016 van 10.00 – 11.30 uur
Locatie	:	Tolhuis, Tuinkamer
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Organisatie Kernteam; uitbreiding met Projectmanager - MCA 25/10 - DW 27/10	MH MH MH	
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag/Actielijst Kernteam 20/10	SJ	Bijlage
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	WE HP	
	4.	**Communicatie**		
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - Concept Nota van Uitgangspunten	HP	
	6.	**Overige Zaken**		
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	3 november 2016 van 15.30 – 17.00 uur
Locatie	:	Tolhuis, Tuinkamer
Deelnemers	:	Hubert [illegible] Ia &
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Stuurgroep IJ (9/11)en Directeurenoverleg IJ (10/11) - Terugkoppeling DW 27/10	MH MH	
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag/Actielijst Kernteam 20/10 en 27/10	SJ	Bijlagen
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	WE HP	
	4.	**Communicatie** - Inspraak	HP en WN	
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - Concept Nota van Uitgangspunten - Planning	HP	
	6.	**Overige Zaken**		
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	10 november 2016 van 9.30 – 11.00 uur
Locatie	:	WPP 8, kamer 3 hoog achter A
Deelnemers	:	Ja &
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Stuurgroep IJ (9/11)en Directeurenoverleg IJ (10/11)	MH	
	2.	**Actie- en Besluitenlijst**		
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	WE HP	
	4.	**Communicatie** - Inspraaktraject	HP en WN	
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - Concept Nota van Uitgangspunten - Planning	HP	
	6.	**Overige Zaken**		
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	17 november 2016 van 9.00 – 10.30 uur
Locatie	:	Tolhuis/IJ-Atelier, Tuinkamer
Deelnemers	:	).
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Terugkoppeling Directeurenoverleg IJ (10/11)	MH	
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag en Actielijst 10/11	SJ	
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	? HP	
	4.	**Communicatie** - Inspraaktraject	HP en WN	
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - Concept Nota van Uitgangspunten - Planning	HP	
	6.	**Overige Zaken**		
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam
Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	1 december 2016 van 9.00 – 10.30 uur
Locatie	:	Weesperplein 8, kamer 2 hoog achter A
Deelnemers	:	I P J
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Stuurgroep IJ 2/12/16	MH	
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag en Actielijst 22/11/16	SJ	
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	? HP	
	4.	**Communicatie** - Inspraaktraject	WN	
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - Concept Nota van Uitgangspunten - Planning	HP	
	6.	**Overige Zaken**		
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	15 december 2016 van 15.00 – 16.30 uur
Locatie	:	Tolhuis/IJ-Atelier
Deelnemers	:	[illegible] t).
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - DO IJ van 12/12/16 - DW IJ van 13/12/16	MH MH	
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag en Actielijst d.d. 01/12/16	SJ	
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	? HP	
	4.	**Communicatie** - Communicatiebureau Beaumont	WN	
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - Concept Nota van Uitgangspunten	HP	
	6.	**Overige Zaken** - Bijeenkomst Fietsnetwerken | Sprong	JB	
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam
Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	12 januari 2017
Locatie	:	Tolhuis/IJ-Atelier | 9.00 – 10.30 uur
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - B&W 10 januari 2017		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Actielijst d.d. 01/12/16	SJ	
	3.	**Planning en Financiën** - Stand van zaken planning - Begroting fase 2 Sprong over het IJ	? HP	
	4.	**Communicatie**		
	5.	**Nota van Uitgangspunten** - Concept Nota van Uitgangspunten	HP	
	6.	**Overige Zaken**		
	7.	**Rondvraag**	Allen	

Gemeente Amsterdam
Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	**19 januari 2017**
Locatie	:	**Tolhuis/IJ-Atelier | 9.00 – 10.30 uur**
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag en actielijst d.d. 12/01/2017		
	3.	**Planning en Financiën** a. Overzicht werkprocessen en eigenaren b. Werkprocessen planning 1e kwartaal c. Bestuurlijke Besluitvorming planning (1xraad juni, 1xraad juli d. Ruimte voor de Stad: planning in relatie tot Sprong	Mondeling	
	4.	**Communicatie** a. Stroomschema proces inspraakreactie b. Categorisering zienswijzen maken c. Aanspreekpunten aanwijzen d. Beantwoordingsteam: aanhaken jurist,... e. Afstemmen Q&A f. Basisplanning Beaumont		
	5.	**Overige Zaken** a. Gateway Review Lijst te interviewen betrokkenen afstemmen Planning b. Voorbereiding technische Bijeenkomst cieleden 25/1		
	6.	**Rondvraag**		

Gemeente Amsterdam
Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	2 februari 2017
Locatie	:	Tolhuis/IJ-Atelier | 9.00 – 10.30 uur
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag en actielijst d.d. 19/01/2017		
	3.	**Planning en Financiën** - Aangepaste planning - Proceskosten (ihkv VJN2017)		
	4.	**Communicatie** - Inspraak, stand van zaken - Plenaire bijeenkomst 6/2/2017		
	5.	**Overige Zaken** - Gateway Review		
	6.	**Rondvraag**		

Gemeente Amsterdam
Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	9 februari 2017
Locatie	:	Tolhuis/IJ-Atelier | 9.00 – 10.30 uur
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Van 09.00 – 10.00 uur: Kernteamoverleg - Van 10.00 – 10.30 uur: Inspraaktraject		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag en actielijst d.d. 02/02/2017		
	3.	**Planning en Financiën** - Bestuurlijke planning (gemeenteraad juli 2017)		
	4.	**Communicatie** - Inspraak, stand van zaken - Plenaire bijeenkomst 6/2/2017 - Inloopavonden		
	5.	**Overige Zaken** - Nota van Beantwoording		
	6.	**Rondvraag**		

Gemeente Amsterdam
Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	16 februari 2017
Locatie	:	Tolhuis/IJ-Atelier | 9.00 – 10.30 uur
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag en actielijst d.d. 09/02/2017		
	3.	**Planning en Financiën**		
	4.	**Communicatie** - Inspraak, stand van zaken - Inloopavonden		
	5.	**Overige Zaken** - Nota van Beantwoording - Check op de bijlage van het Voorkeursbesluit en kostennota (Malcolm)		
	6.	**Rondvraag**		

Gemeente Amsterdam
Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	23 februari 2017
Locatie	:	Tolhuis/IJ-Atelier | 9.00 – 10.30 uur
Deelnemers	:	M H
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag en actielijst d.d. 16/02/2017		
	3.	**Planning en Financiën**		
	4.	**Communicatie** - Inspraak, stand van zaken - Publicaties op Social Media, stand van zaken		
	5.	**Overige Zaken** - Nota van Beantwoording - Gateway, stand van zaken - Resultaten Studieopdracht Stad om het IJ		
	6.	**Rondvraag**		

Gemeente Amsterdam
Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	2 maart 2017
Locatie	:	Tolhuis/IJ-Atelier | 9.00 – 10.30 uur
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag en actielijst d.d. 23/02/2017		
	3.	**Planning en Financiën**		
	4.	**Communicatie** - Inspraak, stand van zaken - Publicaties op Social Media, stand van zaken		
	5.	**Overige Zaken** - Nota van Beantwoording - Gateway, stand van zaken - Resultaten Studieopdracht Stad om het IJ		
	6.	**Rondvraag**		

Gemeente Amsterdam
Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	30 maart 2017
Locatie	:	Tolhuis/IJ-Atelier | 9.00 – 10.30 uur
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Terugkoppeling Directeurenoverleg - Stand van zaken onderzoek RWS Javatunnel - Terugkoppeling Stuurgroep		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Verslag en actielijst van 16 maart		(bijlage)
	3.	**Planning en Financiën** - Bestuurlijke planning: technische sessie / locatiebezoek cieleden - Gesprek mbt medefinanciering Vervoerregio – Provincie NH		(mondeling)
	4.	**Voorbereiding 3DW van 4 april** - Concept Agenda **Nota van Beantwoording, deel 1 (bijlage)** - Stand van zaken - Javabrug: brughoogte - Planning (bijlage) - Aanpassen NvU **PvA** - Commissie Kloos - Planning PvA / planningen deelprojecten **Bestuursopdracht Zee en Riviercruise (incl finan bijlage)**		(bijlage) (bijlage) (bijlage) (bijlage)
	5.	**Moties Raad 16 maart** - Motie IJbaan voor Vervoerregio (bijlage)		(bijlage)
	6.	**Communicatie** - Inspraak, stand van zaken (bijlage) - Publicaties op Social Media, stand van zaken - Procesbeschrijving nota van beantwoording op internet		

Gemeente Amsterdam
Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	20 april 2017
Locatie	:	IJ-Atelier | 9.00 – 10.30 uur
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Contacten Ministerie I&M/Provincie NH		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Actielijst		(bijlage 1)
	3.	**Planning en Financiën**		
	4.	**a. Voorbereiding college B&W 13 juni** - Voorkeursbesluit **b. Nota van Beantwoording** **c. Nota van Uitgangspunten** - bespreken wijzigingen **d. PvA uitvoering voorkeursbesluit** **e. Verplaatsen PTA**		(bijlage 2) (bijlage 3) (bijlage 4)
	5.	**Communicatie**		

Gemeente Amsterdam
Sprong over het IJ

Agenda Kernteam Sprong over het IJ

Datum	:	11 mei 2017
Locatie	:	IJ-Atelier | 9.00 – 10.30 uur
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Terugkoppeling Studiedag Javabrug tbv directie G&O		
	2.	**Sprong over het IJ** **a. Voorbereiding Directeurenoverleg 15 mei** - Memo analyse ontwerp Javatunnel RWS - Decisio concept-rapport (MKBA)analyses van ondiepe Javatunnel - MKBA brughoogten achterlandcorridors - Voordracht Definitief Voorkeursbesluit Sprong over het IJ - Concept beantwoording moties **b. Nota van Beantwoording** **c. Nota van Uitgangspunten** **d. Plan van Aanpak uitvoering voorkeursbesluit**		(bijlage 1) (bijlage 2) (bijlage 3 en 4 = e-mails) (bijlage 5) (bijlage 6)
	3.	**Bestuursopdracht Verplaatsen PTA** - Voordracht Instemmen met BO Verplaatsen PTA - Bestuursopdracht PTA		(bijlage 7) (bijlage 8)
	4.	**Financiën** - Kabinetbijlage Definitieve Verkenning Financiële Haalbaarheid Sprong over het IJ i.r.t. Kostennota Sprong over het IJ		mondeling
	5.	**Actie- en Besluitenlijst** - Actielijst 20 april 2017		(bijlage 9)
	6.	**TKN: Planning** - Directeurenoverleg 15 mei, (verzending stukken deadline 11 mei) - 3 DW 24 mei, (verzending stukken deadline 18 mei) - B&W 13 juni, (verzending stukken deadline 30 mei)		

Agenda Opdrachtgeversoverleg Sprong over het IJ

27 september 15.00-16.00 uur Weesperplein 8, Tweehoog achter A

1. Stand van zaken en vervolg Sprong over het IJ:

a. MKBA Sprong over het IJ, Concept NvU en Concept Voorkeursbesluit (zie bijlage 1)

b. MCA Sprong over het IJ: panelbijeenkomst dinsdag 27 oktober, 18.00-22.00 uur (concept uitnodiging : bijlage 2)

c. Financiële strategie investerings-en exploitatiekosten: overleg diensten, werkzaamheden R&D Apart overleg in leven geroepen. ekt dit, samen met financiële experts van Stadsregio, V&OR, G&O en DMC. Daarin bespreken wat dekkingsmogelijkheden Voorkeursbesluit (met kosten plus fasering). Duidelijk onderscheid maken tussen dekking van verbinding, gebiedsontwikkeling, bovenwijkse voorzieningen etc

2. Concept agenda Stuurgroep 5 oktober 2016 (bijlage 3)

3. Overleggen

a. Terugkoppeling DW vd Burg en Litjens (16 september) en Ollongren (21 september)

b. Werkbezoek Ollongren 14 oktober, 10.30-11.30 uur, IJ-atelier, Tolhuis.

4. Data/planning (bijlage 4)

Ad 1a SvZ

Vooruitlopend op de uitkomsten van de MCA tekent zich een Concept-Voorkeursbesluit af met het volgende pakket maatregelen:

- → 2018 - Optimalisering van het IJpleinveer, in combinatie met het herinrichten en verbreden van de Oostertoegang en herinrichting van de kruisingen bij de De Ruyterkade en de PH-kade.
- → 2018 - Uitbouw fietsnetwerk, **
- → 2020 - Afbouw metrostation Sixhaven, in relatie met Gebiedsontwikkeling Sixhaven e.o.
- → 2022 - Verplaatsing van de PTA naar De Vrede, in combinatie met verplaatsing van de riviercruise van de De Ruyterkade naar de Veemkade, betere benutting van de bestaande touringcargarage en herontwikkeling van de huidige PTA-kavel.
- → 2023 - Bouw Javabrug, incl. Omgevingsproject herinrichting Kop Java en Motorkanaal, in relatie tot Gebiedsontwikkeling Hamerkwartier
- → 2023 - Bouw Stenen Hoofdbrug cq. aanleg Stenen Hoofdtunnel, incl. Omgevingsproject herinrichting Stenen Hoofd, Barentszplein, in relatie met Gebiedsontwikkeling Grasweg e.o.
- → 2025 - Aanleg voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg, in combinatie met opheffen Buiksloterwegveer en beprijzen resterende veren: IJpleinveer, Houhavenveer, NDSM-veer

d 1b MCA

In het kader van de Multicriteria-analyse zal aan de expertpanels gevraagd worden om niet- of moeilijk monetariseerbare aspecten als ruimtelijke kwaliteit (landmark, effect op erfgoed, sociale veiligheid, impuls voor stedelijke vernieuwing en ontwikkeling, uitbouw van het grootstedelijk kerngebied), verkeer en vervoer (comfort, verkeersveiligheid, spreiding), scheepvaart (vlotheid, veiligheid, imago) en robuustheid en flexibiliteit (risico's, faseerbaarheid, no-regret-maatregelen) te waarderen.

Genodigden (incl. reserves):

Agenda Opdrachtgeversoverleg Sprong over het IJ

13 oktober 17.00-18.00, Weesperplein 8, Tweehoogachter A

Agendapunten

1. Aanpassing planning Sprong over het IJ *(zie annotatie)*
2. Voorbereiding werkbezoek Ollongren a.s. vrijdag 14 oktober 2016
3. Voorbereiding en agenda DW 27 oktober 2016 *(zie annotatie)*
4. Voorbereiding MCA bijeenkomst 25 oktober a.s.
5. Voorbereiding Externe Adviescommissie 22 oktober 2016
6. Voortgang Financiën Sprong *(zie annotatie)*
7. Voortgang MKBA (vrijdag 14 oktober 99% versie)
8. Voorbereiding Inspraaktraject voorjaar 2017 (o.a. expositie)
9. Terugkoppeling Overleg met Zaanstad over PTA en CT de Vrede, donderdag 11 oktober 2016
10. Organisatie Project Sprong (uitbreiding met projectmanager)

Ad. 1 Aanpassing planning Sprong over het IJ

Inmiddels is uit DO en overleg over Businesscases PTA naar voren gekomen dat planning nu definitief moet schuiven. Vraag is of we de Stuurgroep, DO en DW in november laten vervallen of aanwenden om tussenstappen te bespreken (conclusies uit MCA, adviescommissie en aanvullende studies)
Op 2 december is Raad van Commissarissen HbA. Daar moeten Businesscases PTA behandeld worden. Daarna stuurgroep, DO en DW met Voordracht; in januari B&W Voordracht in B&W.

Ad. 3 Voorbereiding en agenda DW 27 oktober 2016

Voorstel voor agenda:

1. *Opening, agenda en mededelingen*
2. *Aantekeningen DW van der Burg-Litjens 16 september 2016 (bijlage *)*
3. *Planning najaar 2016-voorjaar 2017 (bijlage *)*
4. *Stand van zaken Sprong over het IJ*
   a. *Ruimtelijke en constructieve verkenning IJ-oeververbindingen (bijlage bij Concept-Nota van Uitgangspunten (bijlage *)*
   b. *Concept-MKBA Sprong over het IJ, 99%-versie (bijlage *)*
   c. *Resultaten Multicriteria-review 25 oktober (mondeling)*
   d. *Advies Externe Adviescommissie 22 oktober (nazending)*
   e. *Afwegingsnotitie versie * d.d. Concept-Voorkeursbesluit, inclusief bijlagen Memo Werkgroep Riviercruise, Memo Werkgroep Metrostation Sixhaven, Memo Verplaatsing PTA (bijlage *).*
5. *Rondvraag en sluiting*

Ad. 6 Voortgang Financiën Sprong

Er is een apart overleg in leven geroepen s trekt dit, samen met financiële experts van Stadsregio, V&OR, G&O en DMC. Daarin bespreken we wat dekkingsmogelijkheden zijn Voorkeursbesluit (met kosten plus fasering). Duidelijk onderscheid maken tussen dekking van verbinding, gebiedsontwikkeling, bovenwijkse voorzieningen etc

Gemeente
Amsterdam

Aan	[illegible]
Van	Ruimte en Duurzaamheid,
Datum	15 februari 2016
Betreft	**Agenda opdrachtgeversoverleg Sprong over t IJ** maandag 15 februari 2016 11.30-12.30 uur

Agenda

1. Opening, agenda, mededelingen
2. Stand van zaken *Werkgroep IJ-oeververbindingen en Scheepvaart*
   a. Brief gemeente Amsterdam aan Havenbedrijf, Havenmeester, RWS
   b. Bezoek IJmuiden en fietstocht IJ-oevers
   c. Brug Zeeburgereiland
3. Stand van zaken voorbereiding *Haalbaarheidsstudie Doorgroei Zeecruise Amsterdam*
   a. Quickscan Doorgroei Zeecruise (eindconcept februari 2016)
   b. 17 februari Bila Ollongren-vdBurg
      Doel Haalbaarheidsstudie Doorgroei Zeecruise
      Governance, incl.projectleiding
      Aanpak
4. Stand van zaken *Sprong over t IJ fase 2 – Plan van Aanpak Nota van Uitgangspunten*
   a. Werkbezoek Litjens-vdBurg vrijdag 12 februari
   b. Governance – Stuurgroep IJ, Directeurenoverleg IJ, Afstemmingsoverleg opdrachtgevers G&O en V&OR, afstemmingsoverleg stadsdelen
   c. Aanpak
      → NvU Sprong: schetsontwerp-raming-mkba-voorkeursbesluit
      → Paralleltraject Stad om 't IJ: gebiedsuitwerking-studieopdracht-strategiebesluiten Van Hasseltknoop, Sixhaven, Kop Java, Stenen Hoofd
      → Waterfront Stationseiland
   d. Projectgroep
      → Instelling werkgroepen
      → Projectsecretariaat
      → Kosten en budget
   a. Planning
      24 februari Stuurgroep IJ
      25 februari BOT vdBurg
      2 maart Informatieavond
      16 maart DW Litjens vdBurg
5. Afspraken, planning en sluiting

Agenda Opdrachtgeversoverleg Sprong over het IJ

22 augustus 2016 15.00-16.00 uur Weesperplein 8, Tweehoog achter A

1. **Stand van zaken en vervolg MKBA Sprong over het IJ** – bijlage 1 *Planning*, bijlage 2 *Inhoudsopgave NvU*, bijlage 3 *Naar een Voorkeursalternatief Sprong over het IJ*, inclusief planning en outline opbouw Nota van Uitgangspunten
2. **Dekking investerings-en exploitatiekosten**: overleg diensten, bijdrage Rijk (MIRT), werkzaamheden R&D
3. **Brief Van der Burg aan Commissies RO-ID-EZ,** te behandelen 6 september
4. **Overleggen**
   - 24 augustus – Overleg wethouder Ollongren Zeecruise/Sprong over het IJ – vervolg DW 12 juli – annotatie bijlage 4
   - 24 augustus – Overleg ORAM met Ollongren: jouw aanwezigheid
   - 30 augustus – Stuurgroep IJ
   - 6 september – DO IJ
   - 7 september – afspraak net Litjens-van der Burg
   - 10 september – Externe Adviescommissie Sprong over t IJ
   - 16 september – werkbezoek vdBurg en aansluitend Dubbele wethouder vdBurg-Litjens
   - *** - te plannen overleg met , n over Ontwikkelingen m.b.t. brug Zeeburgereiland, reacties RWS, Provincie

Ad 1 SvZ

Nog geen eenduidige conclusies mogelijk t.a.v. Voorkeursalternatief

- Drie no-regretmaatregelen Metrostation Sixhaven, Optimaliseren IJpleinveer, voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg
- Afzien van IJpleintunnel – 58.000 passages, overbelasting Oostertoegang
- Nadere afweging maatregelen op de flanken – hoge kosten, Stenen Hoofdtunnel scoort goed, overige maatregelen vergelijkbare vervoerwaarden en MKBA
- Precisering en optimalisatie input MKBA – risicobuffers, Javabrug, PTA
- Aanvullende runs Vervoerwaarde-MKBA
- MCA maatregelen op de flanken

→ Maand vertraging

Opdrachtgeversoverleg Sprong over het IJ

Maandag 13 maart 2017

Agenda

1. **Inspraakresultaten (inspraakperiode is afgesloten op 6 maart)**
   Ter informatie (bijlage 1 en 1a)
   a. Inspraakreacties periode 23 januari – 6 maart (*bijlagen zijn rapportages tot en met 17 februari; rapportages tot en met 6 maart volgen)*
   b. Inspraakreacties, zienswijzen, adviezen, raadsadressen, petities.

2. **Voorbereiding Staf RE 17 maart 2017**
   Ter bespreking (bijlage 2 t/m 2c)
   a. Hoofdkeuzen in Aanpak Bestuursopdracht Zee- en Riviercruise;
   b. Strategie en acties te bepalen inzake brief van de minister van I&M (24 februari 2017)

3.

4. **Plannen van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit**
   Ter bespreking (bijlage 3, wordt nagestuurd)

5. **Stad om het IJ**
   Ter bespreking (bijlagen 4 en 4a)

Toelichting op agenda

Ad. 1 Inspraakresultaten
Stand van zaken in inspraak en advies:

- De inspraakperiode van 23 jan t/m 6 maart heeft 2.689 inspraakreacties per e-formulier opgeleverd. 25 % van de inspraakreacties is positief en 44 % zeer positief over het pakket van maatregelen.
- Daarnaast zijn 117 zienswijzen, 3 raadsadressen en 2 petities ingediend.
- Adviezen zijn gegeven door 16 daartoe uitgenodigde organisaties, waaronder de vier betrokken Bestuurscommissies, minister van I&M, RWS, HbA, CNB, Schuttevaer, Waterrecreatie Nederland.
- Ten behoeve van de 3DW van 4 april a.s. wordt een concept-Nota van Beantwoording opgesteld met een reactie op de inspraakreacties, zienswijzen, raadsadressen, petities en adviezen én met voorstellen voor aanpassing van het Voorkeursbesluit en de concept-Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ.

Ad. 2 Voorbereiding Staf RE 17 maart
Voor de Staf RE van 17 maart is een aantal stukken meegestuurd over de volgende onderwerpen:

Ad.2a. Hoofdkeuzen in Aanpak Bestuursopdracht Zee- en Riviercruise
In het meegestuurde memo voor de Staf RE worden de volgende hoofdkeuzen in de aanpak van de bestuursopdracht Zee- en Riviercruise Amsterdam voorgelegd:

a. Doel: De Bestuursopdracht Zee- en Riviercruise Amsterdam moet een goed onderbouwd besluit van B&W in Q4 van 2017 mogelijk maken;
b. Ontwikkelingsscenario's: De Bestuursopdracht onderzoekt een vijftal ontwikkelingsscenario's;
c. Verzoek aan HbA/CNB: Snelle verkenning achteruitvaaroptie middelgrote zeecruise en uitbreiding capaciteit Westerhoofd. Deze moeten beschikbaar zijn ruim voor 3DW Sprong over het IJ mei 2017.
d. Ambtelijk opdrachtgeverschap en projectleiding: éénhoofdige (gemeentelijke) sturing versus tweehoofdige sturing (samenwerking met Havenbedrijf)?
e. Aanpak: Voorstel om werkzaamheden (1) inpassing cruisefaciliteiten en (2) Businesscases uit te besteden.
f. Positie Zaanstad: Bestuurder Zaanstad opnemen in Bestuurlijk Team en directeur Zaanstad in Ambtelijke Stuurgroep?
g. Financiële effecten: Bieden cijfermatige hoofdlijnen van financiële effecten van de ontwikkelingsscenario's voldoende comfort voor besluit Sprong; met daarbij aandacht voor verschillende opties voor compensatie Havenbedrijf door gemeente Amsterdam.

Ad. 2.b: Strategie en acties te bepalen inzake brief van de minister van I&M (24 februari 2017 De minister is *"niet blij"* met Voorgenomen Voorkeursbesluit en verzoekt B&W *"om een betere en completere afweging te maken, waarbij de voordelen van sociaal veilige tunnelvarianten goed worden meegenomen, alsmede de eerder gedane investeringen in tunnels en de beheer- en onderhoudskosten van varianten."*

Acties Projectgroep:

A. Projectgroep Sprong over het IJ heeft CNB op 3 maart om reactie gevraagd op ontwerp RWS voor ondiepe tunnel Kop Java-Hamerkwartier (resultaat mondeling).
B. Projectgroep Sprong over het IJ heeft tevens Second Opinion gevraagd op ontwerp RWS aan ingenieursbureau RHDHV – (svz mondeling).
C. Contacten met I&M over toegezegd, maar niet genomen besluit minister over vervolgonderzoek brughoogten op achterlandcorridors (svz mondeling).
D. Voorbereiding reactie op eisen van Minister I&M aan bruggen *"wat betreft hoogte (toekomstvast voor 4 lagen high-cube containers), overig ontwerp en beheersmaatregelen"*. Projectgroep Sprong over het IJ heeft concept-Q&A brughoogte gemaakt (bijlage .

Ad. 5 Stad om IJ

Stad om het IJ is besproken in het Team Ruimte voor de Stad. Daar zijn de volgende aanbevelingen voorgelegd:

Aanbeveling 1 – Pas ambities en projectgrenzen aan van enkele lopende projecten
Aanbeveling 2 – Start nieuwe gebiedsontwikkelingsprojecten
Aanbeveling 3 – Start nieuwe infrastructuur-, groen- en openbare ruimte projecten
Aanbeveling 4 – Start onderzoek naar bevolkingsontwikkeling en voorzieningenprogramma Oud- en Nieuw-Noord
Aanbeveling 5 – Rond Stad om het IJ af in een werkconferentie mei 2017

Gemeente Amsterdam

Agenda DO IJ

Aan

Vergadering	Maandag 23 mei 2016 12:00-13:00 uur Voormalige Stadstimmertuinen, Kamer Handzetterij
Voorzitter	
Onderwerp	Directeurenoverleg IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**
2. **Verslag en actielijst Directeurenoverleg d.d. 18-03-2016,** bijlage 1
   Vaststelling
3. **Stand van zaken besluitvorming (o.a. Voordracht B&W van 17 mei bijgevoegd) ,** bijlage 2
4. **Beantwoording brief gemeente Amsterdam door Havenbedrijf Amsterdam, Havenmeester en RWS,** wordt nagezonden
5. **Plan van Aanpak MKBA Sprong over het IJ,** bijlage 3
6. **Stand van zaken studies**
   - Werkgroepen Sprong over het IJ
7. **Rondvraag en sluiting**

Gemeente Amsterdam

Notulen

Aan

Van

Datum 21 maart 2016
Kenmerk
Pagina 1 van 3

Vergadering 18 maart 2016
13.00 – 14.00 uur
Voormalige Stadstimmertuinen, Directeurskamer

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Directeurenoverleg IJ

1 Opening, agenda en mededelingen

opent de vergadering. en zijn afwezig. is aanwezig als vervanger van

vraagt of er nog aanvullingen op de agenda zijn. Er zijn geen aanvullingen.

Mededelingen:

meldt dat zaterdag 5 maart een bijeenkomst van de Externe Adviescommissie heeft plaatsgevonden. Voorzitter van deze Commissie is . De volgende punten zijn besproken:

- Inpassingen van de bruggen, met name de aanlanding.
- Focus op het hele IJ.
- De scenario's MKBA zijn besproken. Er is gekeken naar een breder afwegingskader.
- De uitbreiding van veren als alternatief wordt verder onderzocht.
- Er is gesproken over de tunnel. Met name is gesproken over de sociale veiligheid hiervan.
- De Externe Adviescommissie heeft ingestemd met het Plan van Aanpak.

vraagt of de samenstelling van de Adviescommissie nog passend is voor het Project. geeft aan dat Iris van der Horst is vervangen door is vervangen door . In het volgende Directeurenoverleg wordt dit onderwerp uitgebreider besproken. (Actie).

2. Verslag en actielijst Stuurgroep d.d. 8 februari 2016

Naar aanleiding van:

- Blz. 3, punt 3b. Organisatie Werkgroepen: meldt dat namens het Havenbedrijf toegevoegd wordt aan de Werkgroep Stad om het IJ.
- Blz. 3, punt 3a. Organisatie – sturing, escalatie: meldt dat zij volgende week een bila heeft met Ollongren geeft aan dat hij regelmatig overleg heeft met Ollongren.

Het verslag wordt vastgesteld.

3. Plan van Aanpak Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ

a. Bespreken werkversie 7.

verzoekt om voortaan Track Changes met het Plan van Aanpak mee te sturen. Geen PDF. Actie.

vraagt de aanwezigen om commentaar/opmerkingen op werkversie 7 van het Plan van Aanpak:

- vindt het een goed stuk, brede insteek. Zij heeft enkele kleine opmerkingen. Deze zijn per mail verzonden naar Zij geeft aan dat niet in de Werkgroep MKBA zit maar
- is van mening dat we in de basis goed op weg zijn. Zij is geen voorstander van bruggen, maar is tevreden over het stuk. Het is nu meer in balans.
- vindt het een gebalanceerd stuk. Hij is blij met de toevoeging in de risicoparagraaf. Prima.
- Voor is versie 7 zijn eerste versie. Hij vindt het een goed stuk.
- vraagt of een risicoanalyse is meegenomen in MKBA. Wanneer gaan we dat beetpakken? Actie.
- vraagt wanneer het Plan van Aanpak (door B&W?) wordt vastgesteld. Ze geeft aan het concept van de B&W flap mee te willen lezen. Actie.
- stelt de Werkversie 7 van het Plan van Aanpak vast.

4. Haalbaarheidsstudie Doorgroei Zeecruise.

9

5. Planning en Termijnagenda.

a. Voorbereiding DO IJ 11 april.

Besproken wordt of we dit overleg door moeten laten gaan. Afgesproken wordt dit wel te doen. We koersen erop om opzet MKBA op 11 april in grote lijnen klaar te hebben. Accenten kunnen later via schriftelijke input gewijzigd/toegevoegd worden.

6. Rondvraag

: heeft een artikel in het Parool gelezen over pieren KNSM. Hier wordt over gesproken.

: met betrekking tot het bouwen van een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal vraagt zij zich af hoe we dit gaan aanvliegen? oespreekt dit met de afdeling V&OR. Actie.

sluit de vergadering om 14.00 uur.

Actielijst.

- Externe Adviescommissie agenderen voor overleg 11 april
- Met betrekking tot Plan van Aanpak wordt verzocht om voortaan met Track Changes te werken. Geen PDF.
- Risicoanalyse agenderen
- Meelezen met Concept B&W flap (
- Eindrapportage QuickScan – *ter informatie* – agenderen voor overleg 11 april
- Afstemmen Stand van Zaken bij Vooren
- Contact opnemen met de afdeling V&OR inzake fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal .

Gemeente Amsterdam

Agenda DO IJ

Aan

Vergadering	vrijdag 18 maart 2016 13:00-14.00 uur Voormalige Stadstimmertuinen, Directeurskamer
Voorzitter	
Onderwerp	Directeurenoverleg IJ

Agenda

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Verslag en actielijst Stuurgroep d.d. 8 februari 2016** Bijlage 1

3. **Plan van Aanpak Nota van Uitgangspunten Sprong over t IJ**
   a. Bespreken werkversie 7 Bijlage 2
   b. Bespreken vervolgproces concept-brief technische eisen en wensen Bijlage 3

4.

5. **Planning en termijnagenda**
   a. Voorbereiding DO IJ 11 april

6. **Rondvraag en sluiting**

Toelichting

Ad 3a. Werkversie 7 ligt ter bespreking en instemming voor. Naar aanleiding van DO IJ 8-02-2016 en Werkgroep Scheepvaart en Verbindingen zijn #2 (alternatieven, MKBA), # 3 (organisatie, DO, werkgroepen), #7 (risico's) en #8 (gerelateerde projecten) aangepast.

Gevraagde beslissing:

Instemming met Plan van Aanpak Nota van Uitgangspunten Sprong over t IJ.

Ad 3b. Concept-brief technische eisen en wensen ligt ter bespreking voor.

Gevraagde beslissing:

Biedt concept-brief voldoende aanknopingspunten voor beantwoording?

Gemeente Amsterdam

CONCEPT Notulen

Aan

Van

Datum 08/02/2016
Kenmerk
Pagina 1 van 5

Vergadering 8 feburari 2016 – 13.00 – 14.30 uur
Gemeente Amsterdam, Ruimte Handzetterij

Aanwezig

Sprong over 't IJ).

Onderwerp **Stuurgroep Watergebruik IJ**

1 Opening, agenda en mededelingen

- opent de vergadering. schuift later aan. is de nieuwe verslaglegger. De aanwezigen stellen zich kort voor. deelt mede dat hij de stukken met de stand van zaken werkplanstudie 3 (veren) donderdag 04/02/2016 verstuurd heeft naar de Stuurgroep leden. Hij vraagt of iedereen de stukken heeft ontvangen? De stukken zijn ontvangen, niet iedereen was in de gelegenheid de stukken te lezen. Iedereen is akkoord met de agenda.

2 Verslag en actielijst Stuurgroep d.d. 11/01/2016.

- biedt haar excuses aan voor het niet aanwezig zijn bij het Stuurgroep overleg van 11-01-2016. Zij had een afspraak met de wethouder. Dat gaat altijd voor. Dank voor het overnemen voorzitterschap.
- Verslag 11-01-2016
  blz. 2, punt 4 – : of en zo ja wie zal vanuit RWS deelnemen aan Werkgroep Veren? geeft aan dat RWS niet deel zal nemen aan de Werkgroep Veren.
  blz. 2, punt 5a – Opmerkingen van Havenbedrijf, Havenmeester en Rijkswaterstaat bij opdracht voor MKBA zijn ontvangen en verwerkt in Plan van Aanpak.
  blz. 2, punt 5b – Havenbedrijf en RWS worden niet opgenomen in colofon Ontwerpverkenning IJ-bruggen.
  blz. 3, punt 5d – : aanvullen: door PTA en Havenbedrijf verrichte

marktanalyses.
Het verslag wordt met de wijzigingen vastgesteld.

3 Bespreking Werkversie 4 Plan van Aanpak Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ

geeft een korte toelichting. Het betreft een werkversie. Paragraaf 1 t/m 4 zijn inmiddels uitgewerkt. Aan de overige paragrafen wordt in de komende weken doorgewerkt.
Voor de definitieve concept-versie houdt de datum 23/03/2016 aan. Deze wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de bestuurlijk opdrachtgevers wethouders Litjens en v.d. Burg en half april vastgesteld door B&W bij de besluitvorming over het Definitieve Principebesluit Sprong over t IJ. Dan is helder hoe de volgende fase aangepakt wordt.
Ter voorbereiding hebben en een gesprek gevoerd met en heeft daarnaast gesprekken gevoerd met , en . De opmerkingen zijn in het stuk verwerkt.

Enkele zaken worden er uitgelicht:
- Organisatie: het eerder besproken model met een Stuurgroep IJ en een Directeurenoverleg IJ met Havenbedrijf, Havenmeester en RWS is verder uitgewerkt.
- MKBA: geeft aan dat de uitgangspunten voor de MKBA gezamenlijk vastgesteld moeten worden.
- Technische eisen en wensen: tijdens het gesprek met s het idee naar voren gekomen dat de Gemeente Amsterdam een formeel verzoek richt aan Havenbedrijf, Havenmeester en Rijkswaterstaat tot explicitering van technische eisen en wensen ten aanzien van mogelijke IJ-oeververbindingen.
- Onder Planning zijn de hoofdfasen aangegeven: 1) opstellen Nota van Uitgangspunten, incl. MKBA, 2) Voorgenomen Voorkeursbesluit en inspraak, 3) Definitief Voorkeursbesluit, zomer 2017.
- IJkmomenten korte termijn: 8 februari Directeurenoverleg, 17 februari DW Ollongren-vd Burg, 24 februari Stuurgroep IJ, 16 maart DW Litjens-vd Burg, april B&W.

a. Organisatie – sturing, escalatie
De Stuurgroep is akkoord met het organisatiemodel uit #3. De volgende opmerkingen worden gemaakt:
- De frequentie van vergaderingen verhogen: 1 x per kwartaal vindt te weinig. Hij wil eind februari weer bij elkaar komen om de volgende fase te bespreken: waar komt de 2e terminal, welke bedrijven moeten uitgekocht worden, hoeveel geld is er nodig. Voorstel is om over vier weken een vergadering te plannen. Directeurenoverleg IJ en Stuurgroep IJ overleg worden in de periode daarna afgewisseld met een ritme van 1 x per 2 maanden.
- moet worden wat de rol van wethouder Ollongren hierin is of kan zijn. Zij is geen bestuurlijk opdrachtgever; is zij goed aangehaakt?
zal met Van der Burg opnemen of Ollongren door middel van de bilateralen voldoende aangehaakt is. Op 17/2 staat een eerste bilateraal Van der Burg-Ollongren gepland. Gevraagd wordt of het niet verstandig zou zijn om de directeur Economie nadrukkelijker te betrekken? geeft nogmaals aan dat eind maart cruciaal is. Dan is er meer duidelijkheid hoe we verder gaan. Afgesproken wordt dat beide kanten uitzoeken wat wijsheid is met betrekking tot de aanhaking van Ollongren.

b. Organisatie-werkgroepen.
- Voorgesteld wordt een Werkgroep Stad om het IJ op te richten. Deelnemer hierin ook Havenbedrijf ( ).
- stelt voor om per werkgroep aan te geven wat iedereen precies doet en wat de rol van de werkgroep is.
- geeft aan met RWS graag te willen deelnemen aan de werkgroep Verkeer en Vervoer en aan de werkgroep MKBA.

c. Input Haven, Havenmeester, RWS t.a.v. technische eisen IJ-oever-verbindingen.
- Afgesproken wordt dat de Gemeente een brief met expliciete vragen over technische eisen en wensen, uitgangspunten en risico's met betrekking tot de IJ-oeververbindingen zal opstellen. Het concept wordt besproken in de Werkgroep Verbindingen en Scheepvaart. Overtoom wacht nog op reacties van medewerkers (eind februari).

d. Input Haven, Havenmeester, RWS t.a.v. MKBA.
- Er wordt een aparte notitie voor de MKBA opgesteld. De Gemeente en de Haven nemen beide deel in de werkgroep MKBA en bekijken samen de opdrachtbeschrijving

aan Decisio.

4 Aanpak Haalbaarheidsstudie Doorgroei Zeecruise

5 Planning en termijnagenda

- Nieuwe datum inplannen voor bespreking concept-Plan van Aanpak Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ.
- Directeuren-overleggen IJ inplannen tot zomer 2016.

6 Rondvraag

- geeft aan dat we de snelheid van werken bij de gemeente bespreekbaar moeten maken. Havenbedrijf heeft meer tijd nodig.
- geeft aan dat zij de samenwerking Gemeente-Haven graag soepeler wil laten verlopen. Voorwaarden hiervoor zijn: een langere voorbereidingstijd voor de vergaderingen > stukken eerder verzenden, maar ook transparant zijn, zorgvuldigheid, vertrouwen winnen en begrip hebben voor elkaar.

sluit de vergadering om 14.30 uur.

Acties:

1. Aanpassen PvA Nota van Uitgangspunten
2. Nota Veren nasturen
3. Medewerkers Haven-RWS uitnodigen in werkgroep MKBA
4. Deelnemer Havenbedrijf voordragen in studie Stad om het IJ
5. Stukken voor overleg eerder verzenden
6. Nagaan of wethouder Ollongren voldoende is aangehaakt; mogelijk betrekken in DO IJ
7. Brief opstellen mbt technische eisen IJ-oeververbindingen aan Havenbedrijf, Havenmeester, RWS
8. DO IJ inplannen tot zomer
9. Opdrachtgeversoverleg Haalbaarheidsstudie Doorgroei Zeecruise inplannen

CONCEPT

Gemeente Amsterdam

Agenda DO IJ

Aan

Vergadering donderdag 21 juni 2016
17.00-18.00 uur
RWS, Toekanweg 7, Haarlem

Voorzitter

Onderwerp Directeurenoverleg IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen** 16.00-16.05

2. **Verslag Directeurenoverleg IJ 23 mei 2016** 16.05-16.10
(Bijlage 1)
Ter vaststelling

3. 16.10-16.20

4. **Inhoudelijke rol en samenstelling externe adviescommissie** 16.20-16.25
(vergaderpunt is op verzoek van mevr. vergadering 23 mei)
(Bijlage 2 en 3). Ter kennisname

5. **Stand van zaken Fase 2 Sprong over t IJ – proces**
Voortgang besluitvorming en ijkmomenten 16.25-16.30
Ter kennisname , zie onderstaande annotatie

6. **Stand van zaken Fase 2 Sprong over t IJ – inhoud** 16. 30-16.45
   a. Brief gemeente Amsterdam met verzoek om verheldering technische eisen, dd. 8 juni 2016 (*bijlage 4,*). Ter bespreking
   b. Concept-reactie gemeente Amsterdam, inclusief input MKBA *(Bijlage 5).* Ter bespreking

7. 16.45-16.50

4

8. **Planning en termijnagenda** 16.50-16.55
   a. Volgende Directeurenoverleg op 6 september 2016
   Agendapunten: Resultaten MKBA en Voorkeursalternatief

9. **Rondvraag en sluiting** 16.55-17.00

Toelichting

Ad 5. Stand van zaken fase 2 Sprong over t IJ-proces

Voortgang en ijkmomenten – ter kennisname

- DW 4 april B&W-voordracht + financiën, Directeurenoverleg IJ 23 mei MKBA-uitgangspunten, DW 24 mei MKBA-uitgangspunten
- Collegebeslissing Definitief Principebesluit Sprong over t IJ 24 mei 2016
- Commissiebehandeling Principebesluit 6 juli 2016.

- * juli Dubbele Wethouder Ollongren-vd Burg
- 12 juli Dubbele Wethouder Litjens-vd Burg – Input MKBA
- 15 juli Input MKBA gereed – schetsontwerpen, kostenramingen, vervoerwaardestudie
- 15 aug oplevering concept-rapport MKBA
- 30 aug Stuurgroep IJ – concept-NvU gereed, Voorkeursalternatief bespreken
- 6 sept Directeurenoverleg IJ
- 16 sept DW Litjens-vdBurg – concept-NvU en Voorkeursalternatief bespreken
- 5 okt Stuurgroep IJ – NvU en Voorkeursalternatief vaststellen
- 11 okt Directeurenoverleg IJ
- 27 okt DW Litjens-vdBurg – B&W Voordracht Voorgenomen Voorkeursbesluit
- 15-22 nov B&W-behandeling NvU
- 7 dec commissie-behandeling
- 14 dec informatieavond

Ad 6. Stand van zaken fase 2 Sprong over t IJ – inhoud

Een cruciaal moment op weg naar de Nota van Uitgangspunten en het Voorkeursbesluit in het najaar van 2016 is de start half juli van de door Decisio uit te voeren MKBA. Het aangepaste Plan van Aanpak MKBA is bijgevoegd, plus het concept-verslag van de expertsessie op 2 juni jl.
Bij de start van de MKBA moet de input voor de alternatieven gereed zijn: kostenramingen op basis van de schetsontwerpen, plus de resultaten van de vervoerwaarde-berekeningen. Deze hangen samen met de technische eisen en wensen van RWS, CNB en Havenbedrijf.
RWS, CNB en Havenbedrijf hebben per brief aangegeven wat eisen en wensen zijn. De gemeente Amsterdam heeft een concept-reactie geschreven **(bijlage 6)**.

Ad 7. Haalbaarheidsstudie Ontwikkeling Zeecruise

4

Gemeente Amsterdam

Notulen DO IJ

Aan

Van Secretaresse R&D

Datum 8 juni 2016

Kenmerk

Pagina 1 van 5

Vergadering 23 mei 2016
12.00 – 13.00 uur
Voormalige Stadstimmertuinen, Kamer Handzetterij

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Directeurenoverleg IJ

1 Opening, agenda en mededelingen

opent de vergadering. Vandaag is aanwezig, vervanger van Iedereen stelt zich kort voor. is goed ingevoerd in het dossier, hij weet wat er speelt. vraagt of er nog aanvullingen op de agenda zijn? Er zijn geen aanvullingen.

Mededelingen:

geeft aan dat bij punt 4: Beantwoording brief gemeente Amsterdam door Havenbedrijf Amsterdam, Havenmeester en RWS dat de brief van het Havenbedrijf en de Havenmeester/CNB nog onderweg zijn.

2. Verslag en actielijst Directeurenoverleg 18 maart 2016

Naar aanleiding van:

pagina 1, punt 1, 5e punt bij de mededelingen: wil graag benadrukken dat RWS een tunnel als belangrijk alternatief ziet.

pagina 2, bovenaan: Dit punt (de inhoudelijke rol en samenstelling van

de externe adviescommissie) zou op de agenda gezet worden voor dit Directeurenoverleg IJ. Voor het volgend overleg agenderen. (Actie).
Het verslag wordt vastgesteld.

Actiepunten van het verslag van 18 maart:

- Afgesproken wordt om de risicoanalyse voor het volgend Directeurenoverleg IJ te agenderen. (Actie). Belangrijk is om dit gezamenlijk voor te bereiden.
  wil dit meenemen in MKBA.
- Eindrapportage Quick Scan Doorgroei Zeecruise. Dit punt is niet geagendeerd. Dit voor volgend Directeurenoverleg IJ agenderen, inclusief stand van zaken Haalbaarheidsstudie. (Actie).

3. Stand van Zaken besluitvorming (o.a. voordracht B&W van 17 mei)

meldt dat de voordracht is aangehouden in B&W. Naar aanleiding van de bespreking zijn enkele aanpassingen gedaan.:
- De formulering is neutraler geworden.

Morgen 24/5 gaat het stuk weer naar B&W.

meldt dat er geen persbericht komt. Er komt wel een bericht op de site. De leden van het Directeurenoverleg IJ zullen hierover geïnformeerd worden. (Actie).
geeft aan dat zij in augustus een afspraak met Wethouder Litjens heeft.

4. Beantwoording brief gemeente Amsterdam door Havenbedrijf Amsterdam, Havenmeester en RWS.

meldt dat het antwoord van RWS op de brief is ontvangen. Het antwoord van het Havenbedrijf en de Havenmeester/CNB volgt nog geeft aan dat zij het antwoord eerst nog door Wethouder Ollongren als voorzitter CNB wilde laten goedkeuren. De brief is kort voor Pinksteren naar het stadhuis verzonden. Er is nog geen reactie van Ollongren. Zij stuurt vandaag een reminder naar Ollongren. Voor de goede orde geeft zij aan dat het een tijdsprobleem betreft. Vertraging wordt niet veroorzaakt door de inhoud van de brief.
geeft aan dat hij graag donderdag 26 mei de antwoorden in de Werkgroep Scheepvaart wil bespreken. De gemeente Amsterdam gaat een antwoord/reactie op de antwoorden formuleren. Een concept wordt opgesteld. Dit concept wordt in het Directeurenoverleg IJ van 21 juni besproken. (Actie).
meldt dat RWS serieus en uitgebreid naar de brief heeft gekeken.
en geven aan dat het formeel vastleggen van de technische eisen en wensen IJ-oeververbindingen een goede actie is geweest. geeft aan dat in het Directeurenoverleg IJ van 21 juni (in Haarlem) e.e.a. nader besproken wordt (Actie). Belangrijk is dit punt goed voor te bereiden in de Werkgroep Scheepvaart en Verbindingen. (Actie). vraagt of behalve de vragen ook de antwoorden opgenomen worden in de Nota van Uitgangspunten. geeft aan dat de hele briefwisseling opgenomen wordt.

Begin juni wordt een concept-rapportage opgeleverd. Om deze versie te bespreken wordt een afspraak gepland tussen de opdrachtgevers en en de projecttrekkers en . (Actie). De conclusies uit deze bespreking worden dan in het Directeurenoverleg IJ van 21 juni besproken. (Actie).

-

4

7. Rondvraag

geeft aan dat het Project Sprong over het IJ met ingang van 24 mei een nieuwe locatie heeft: Het Tolhuis. Hij stelt voor om het Directeurenoverleg IJ voortaan daar te laten plaatsvinden. Dat is akkoord, maar het eerstvolgende overleg is al gepland en vindt plaats bij RWS in Haarlem.

: vanmorgen vond een goed gesprek plaats met en van SAIL, naar aanleiding van een brief van de SAIL-organisatie aan B&W. Begin juli zal een brainstormsessie plaatsvinden over de formule van SAIL 2015. Havenmeester en Havenbedrijf zullen daarvoor worden uitgenodigd. (Actie).

sluit om 13.00 uur de vergadering. Het volgend overleg vindt plaats op dinsdag 21 juni van 16.00 – 17.00 uur bij RWS in Haarlem.

5. Plan van Aanpak MKBA Sprong over het IJ

meldt dat het Plan van Aanpak MKBA opgesteld door Decisio uitgebreid is besproken in de Werkgroep MKBA. Trekker in deze is (V&OR). Er zijn veel wijzigingen (80) naar tevredenheid verwerkt. Het stuk wordt ook nog voorgelegd aan een commissie van externe experts (waarin o.a. en en twee afgevaardigden vanuit RWS en de Haven).

- vindt dat het Plan van Aanpak MKBA er goed uitziet; er wordt een grondige analyse gedaan.
- verwacht input voor de MKBA in de loop van juni. Half juli start Decisio. Hij verwacht vragen over de Haalbaarheidsstudie Ontwikkeling Zeecruise. Dit punt agenderen voor het volgend Directeurenoverleg IJ. (Actie).
- vraagt naar het meest kritische pad? antwoordt dat dit de Haalbaarheidsstudie Ontwikkeling Zeecruise is.
- vraagt naar het verschil tussen het O-Alternatief en het

- Ook vraagt waarom de Javaverbinding apart staat vermeld? geeft aan dat het ook voorstelbaar is dat alleen een Java verbinding gerealiseerd wordt.
- vraagt of goed betrokken is geweest in dit project. Dit wordt door bevestigd. verwijst naar blz. 23 en bepleit het economisch effect een belangrijker plaats in het onderzoek te geven; de formuleringen hier zijn nog niet erg precies –agglomeratie-effect 0 – 30%. Dit moet nader uitgewerkt worden. (Actie).
- geeft aan dat de tunnelvarianten naast de bruggen een volwaardige plek in het onderzoek verdienen merkt op dat wanneer gekozen wordt voor tunneloplossingen een tunnel bij CS het meest waarschijnlijk is en het snelste is. Hij vraagt zich af wat in dat geval de effecten voor de flanken zijn? verwacht dat er in dat geval geen Javabrug of –tunnel zal komen.

6. Stand van zaken studies

-

Actielijst

Agenderen voor DO IJ 21/6: de inhoudelijke rol en de samenstelling van de externe adviescommissie	MH
Agenderen voor DO IJ 21/6: Risicoanalyse	MH
	MH
Leden DO IJ informeren over uitslag stuk naar B&W.	MH
Agenderen DO IJ 21/6: concept antwoord/reactie van de Gemeente Amsterdam bespreken	MH
	EA
Conclusies uit deze bespreking bespreken in DO IJ 21/6	MH
Afspraken Haven/Gemeente inzake aantal beschikbare plaatsen voor de riviercruise	EA/MH

Gemeente Amsterdam

Agenda DO IJ

Aan

Vergadering	Dinsdag 6 september 2016 15.00-16.00 uur Stadstimmertuin 4, Handzetterij
Voorzitter	
Onderwerp	Directeurenoverleg IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen** 15.00-15.05

2. **Verslag Directeurenoverleg IJ 21 juni 2016** 15.05-15.10
   a. Ter vaststelling (*bijlage 1)*
   b. Actielijst ter bespreking

3. **Stand van zaken Fase 2 Sprong over het IJ** 15.10-15.50
   a. Overleggen Ollongren/Van der Burg 12-7, DW Van der Burg-Litjens 12-7, Ollongren 24-8.
   b. Commissiebehandeling RO en Grondzaken, 7-9
   (bijlage 2, brief wethouder Van der Burg over IJpleinbrug)
   c. Brief gemeente Amsterdam aan RWS, CNB en HbA 12 juli 2016 m.b.t. technische eisen , ter kennisname *(bijlage 3)*
   d. Stand van zaken ontwerp metrostation-veren-tunnels-bruggen, kostenraming, MKBA, MCA, Haalbaarheidsstudie Zeecruise, Verkenning Riviercruise, Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ *(mondeling)*
   e. Inhoudsopgave Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ *(bijlage 4)*

4. **Planning en termijnagenda** 15.50-15.55
   a. Planning najaar 2016
   b. Agenda DW 16 september 2016
   c. Agenda Directeurenoverleg IJ 11 oktober - * november

5. **Rondvraag en sluiting** 15.55-16.00

Gemeente Amsterdam

Verslag Directeurenoverleg IJ 21-6

Aanwezig

Afgemeld:

Vergadering donderdag 21 juni 2016
16.00-17.00 uur
RWS, Toekanweg 7, Haarlem

Voorzitter

Onderwerp Directeurenoverleg IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**

opent de vergadering en heet iedereen welkom.

Op de vraag of de agenda akkoord is antwoordt dat er contact is geweest met en dat het agendapunt 6b, conceptbrief gemeente Amsterdam, op verzoek van CNB, RWS en Havenbedrijf Amsterdam van de agenda is gehaald. Afgesproken is dat dit punt in een apart overleg wordt besproken, in aanwezigheid van

- en

zegt dat het CNB negatief verrast werd door de conceptbrief van de gemeente Amsterdam. Het CNB heeft in reactie op het eerdere verzoek van de gemeente Amsterdam een aantal technische voorwaarden aan bruggen gesteld, waarvan de gemeente er een aantal naast zich neerlegt. Dit is niet in de werkgroepen besproken. Zij vindt dat daarmee het proces niet conform de afspraken wordt doorlopen. Zij begrijpt dat er haast is maar vindt dit ten koste gaan van de zorgvuldigheid. CNB is nog antwoorden op specifieke vragen aan het formuleren en nu ligt er al een conceptbrief van de gemeente Amsterdam. Zij zou graag de antwoorden eerst bespreken. zegt dat RWS dit onderschrijft. De consequenties van de conceptbrief zijn groot.

antwoordt dat in het vorige Directeurenoverleg (op 23 mei) is afgesproken dat vandaag het concept stuk 'ter bespreking' zou worden geagendeerd. Zo staat het ook in het verslag op p. 2, punt 4: 'Een concept wordt opgesteld. Dit concept wordt in het Directeurenoverleg IJ van 21 juni besproken. (Actie)'. Ook is de conceptbrief in de werkgroepen besproken.

had voor dit onderdeel graag meer tijd op de agenda gezien. Het is een groter punt dan hij verwachtte. Hij ziet nu een soort minimum variant wat betreft vlot en veilig en hiermee wordt de kern van het functioneren van de Haven geraakt. Hij wil hier het signaal geven dat er niet voor alles een oplossing is en dat een fundamentele discussie gevoerd moet worden.

concludeert dat er blijkbaar geen eenduidig beeld is van het proces. Wel wil ze nog opmerken dat zij het verzoek tot het niet-behandelen van dit punt op de agenda graag eerder had gehoord.

vindt dat de stukken eerder verzonden hadden moeten worden.

antwoordt dat dit te maken heeft met datum van de Stuurgroepvergadering. Die was vorige week donderdag 16 juni laat in de middag en aansluitend zijn de stukken verstuurd.

Verder zijn er geen opmerkingen op de agenda, waarbij deze wordt vastgesteld.

2. **Verslag Directeurenoverleg IJ 23 mei 2016**

(*Bijlage 1)* Ter vaststelling

P2, punt 3: ziet graag toegevoegd dat de Voordracht B&W is aangepast, namelijk dat er naast bruggen ook tunnels worden onderzocht.

Dit wordt als opmerking opgenomen in het verslag. **Actie 1:**

vraagt hoe het staat met de risicoanalyse?

antwoordt dat dit punt aan de orde is geweest in de werkgroep MKBA en dat daar afspraken over zijn gemaakt. Het gaat onder andere om de middenpijler van één van de voorgestelde alternatieven. Daarvoor is gezocht naar een referentie en er wordt gekeken hoe dit gekapitaliseerd kan worden. Dit wordt dan in de MKBA opgenomen. Uitvoerbaarheid en beheer worden door de gemeente bestudeerd. De risicoanalyse maakt onderdeel uit van het Voorgenomen Voorkeursbesluit in het najaar.

Valkhof zegt dat RWS pas een risicoanalyse uitvoert als de varianten bekend zijn.

p. 3 geeft aan dat er staat: merkt op dat wanneer gekozen wordt voor tunneloplossingen een tunnel bij CS het meest waarschijnlijk is en het snelste is.'. Hij merkt op dat inderdaad de tunnel het meest waarschijnlijk is, maar 'snelst' moet vervangen worden door 'eerder'. Dit wordt aangepast in het verslag. **Actie 2:**

De acties zijn allemaal uitgevoerd en het verslag wordt hierbij (met wijzigingen) vastgesteld.

4

4

4. **Inhoudelijke rol en samenstelling externe adviescommissie**
(vergaderpunt is op verzoek van vergadering 23 mei)
(Bijlage 2 en 3). Ter kennisname
licht toe: in de meegestuurde notitie staat de samenstelling van de Adviescommissie. Hierin is opgenomen dat de voorzitter directeur van het Scheepvaartmuseum is, maar dat moet zijn: *oud-directeur*. Dit wordt gewijzigd. **Actie 3:** . Twee leden zijn ook lid van de expertcommissie MKBA.
Op 2 juli aanstaande is het volgende overleg van de Externe Adviescommissie.

Naar aanleiding van het bijgevoegde verslag van de Adviescommissie: heeft een opmerking over de volgende zinsnede onder punt 6: " *Voor wat betreft de variant van de IJpleinbrug wil de commissie met nadruk stellen dat ze de brug achter CS zeer ongewenst vindt om nautische, fietstechnische én kwalitatief-ruimtelijke redenen. De focus op onderzoek naar de IJpleinbrug vindt de commissie terecht aangezien deze variant de genoemde – naar mening van de commissie onoverkomelijke – nadelen in aanzienlijk mindere mate kent"*
zegt dat het hier gaat om twee verschillende varianten in het centrale deel van het IJ, namelijk de variant achter CS en de variant die naar het IJplein (de IJpleinbrug) gaat.
beaamt dit en zal de Adviescommissie een wijziging in de tekst voorstellen. **Actie 4:**
merkt op dat de IJpleinbrug onderdeel uitmaakt van de studie op verzoek van de gemeenteraad. zegt dat deze brug om verschillende redenen (nautisch, ruimtelijk etc.) niet wenselijk is geeft aan dat de ambtelijke betrokkenen er ook zo over denken en verwacht dat de brug straks af zal vallen.

5. **Stand van zaken Fase 2 Sprong over t IJ – proces**
Voortgang besluitvorming en ijkmomenten
zegt dat de datum voor het Dubbele Wethoudersoverleg van de Burg/ Ollongren inmiddels bekend is, namelijk 12 juli aanstaande. Dan wordt afgestemd hoe de zeecruisevaart wordt ingezet in de MKBA.
Hij vraagt de aanwezigen of er misschien nog andere aspecten aan de orde moeten komen?
bereidt de annotatie voor en doet dat in overleg met (bestuursadviseur Haven van de gemeente Amsterdam). nodigt de aanwezigen uit om punten in te brengen **Actie 5: allen**
zegt dat er op dezelfde dag, 12 juli, ook een DW van de Burg/Litjens is. Dan wordt besloten over de input MKBA.

meldt dat het definitieve Principebesluit op 6 juli wordt besproken in de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening.
merken op dat het een strakke planning is.

6. Stand van zaken Fase 2 Sprong over t IJ – inhoud: vervalt

a. Brief gemeente Amsterdam met verzoek om verheldering technische eisen, dd. 8 juni 2016 (*bijlage 4,*). Ter bespreking
b. Concept-reactie gemeente Amsterdam, inclusief input MKBA *(Bijlage 5).* Ter bespreking

3

3

wil graag dat de alternatieven het hele spectrum laten zien, en vraagt om een alternatief dat aan alle nautische eisen voldoet. Zij vraagt zich ook af waarom een meer oostwaarts gelegen variant niet is opgenomen. antwoordt dat een meer oostelijke variant eerder bekeken is en is afgevallen vanwege de lage vervoerswaarde. wil echter een open vraagstelling als het gaat om alternatieven.
antwoordt dat het huidige alternatief voor de Javabrug aan alle nautische eisen voldoet. Voor de doorvaarhoogte worden twee varianten uitgewerkt. In het alternatief wordt de kop van het Java-eiland doorgraven. Via deze Jakartagracht kan de recreatievaart met staande mast in oostelijke richting passeren.
Het opnemen van de IJpleinbrug is een opdracht van de raad. Hij stelt voor dat als alle partijen dit alternatief onwenselijk vinden deze niet in de MKBA opgenomen wordt. In de Nota van Uitgangspunten kan het niet opnemen van het alternatief onderbouwd worden in de toelichting. Dit punt moet worden voorgelegd aan de wethouders. zal dit inbrengen in de DW van 12 juli a.s. **Actie 6:**
en geven aan dit punt hier verder niet meer te willen bespreken omdat dit straks in een apart overleg aan de orde komt.

7. Haalbaarheidsstudie Ontwikkeling Zeecruise

a.

4

b.

c.

8. Planning en termijnagenda

geeft aan dat het volgende Directeurenoverleg op 6 september 2016 aanstaande is. Dan staan de resultaten van de MKBA op de agenda.

9. Rondvraag en sluiting

nerkt op dat voor het Directeurenoverleg in kleine samenstelling dat binnenkort plaatsvindt, het wellicht nuttig kan zijn om voor bruggen in beeld te brengen wat ze kosten (hoger is duurder), de nautische veiligheid, ruimtelijke consequenties, ontsluiting, vervoerswaarde etc. Vervolgens is het handig om per locatie aan te geven wat het knelpunt is en dit toe te lichten. Als er dan discussie is over bijvoorbeeld de hoogte dan zie je of het gaat om kosten, de ruimtelijke component of de aanlanding etc. Als het enige discussiepunt de hoogte is, dan is daar uit te komen. Met een dergelijk overzicht zijn we anders met elkaar in gesprek.

sluit de vergadering. Er wordt nog gekeken op welke locatie de volgende vergadering is, bij het Havenbedrijf of Ruimte en Duurzaamheid.

Actielijst

1.,2.	Verslag DO van 23 mei 2016 op 2 punten aanpassen	
3.	Notitie samenstelling externe Adviescommissie aanpassen	
4.	Verslag externe Adviescommissie op één punt verhelderen en dit voorleggen aan de commissie	
5.	Inbrengen agendapunten voor Dubbele Wethouder Ollongren/ vd Burg op 12 juli aanstaande	Allen
6.	Inbrengen niet meenemen IJpleinbrug voorleggen aan Dubbele Wethouder Litjens-van der Burg 12 juli aanstaande.	

Gemeente Amsterdam

Agenda DO IJ

Aan

Vergadering Dinsdag 11 oktober 2016
14.30-16.00 uur
IJ-atelier-Tuinkamer, Tolhuis (achterom), Buiksloterweg 7a, 1031 CC Amsterdam

Voorzitter

Onderwerp Directeurenoverleg IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen** 14.30-14.35

2. **Verslag Directeurenoverleg IJ 21 juni 2016** 14.35-14.40
   a. Ter vaststelling (*bijlage 1)*
   b. Actielijst ter bespreking

3. **Voortgang Fase 2 Sprong over het IJ** 14.40-15.50
   a. Brieven RWS (30-8) en HbA (26-9 en 27-9) aan gemeente Amsterdam m.b.t. technische eisen, *(bijlage 2, 3 en 4) ter kennisname*
   b. Stand van zaken ontwerp metrostation-veren-tunnels-bruggen; wijze van omgaan met reactie CNB op ontwerp Javabrug (*bijlage 5*), *ter bespreking*
   c. Concept-MKBA (95 % versie) , afspraken werkgroep MKBA (*bijlage 6), ter bespreking*
   d. MCA, review 25 oktober 2016; plan van aanpak Decisio (*bijlage 7*), overzicht genodigden (*bijlage 8, svz 6 oktober*), *ter kennisname*

   f. Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ (mondeling), *ter kennisname*
   g. Afwegingsnotitie t.b.v. Concept-Voorkeursbesluit (*bijlage 9*), *ter bespreking*

4. **Planning en termijnagenda** 15.50-15.55
   a. Planning 2016-2017 (*bijlage 10*)
   b. DW 27 oktober 2016
   c. DO IJ 10 november 2016

5. **Rondvraag en sluiting** 15.55-16.00

Toelichting

Ad 2b. Stand van zaken ontwerp metrostation-veren-tunnels-bruggen; wijze van omgaan met reactie CNB op ontwerp Javabrug *(bijlage 5), ter bespreking*

In de Werkgroep Scheepvaart is gesproken over de laatste versie van het ontwerp voor een Javabrug. Vanuit CNB/Divisie Havenmeester HbA is een schriftelijke reactie gegeven op het ontwerp met verschillende vragen, aandachtspunten en eisen. Een deel van deze punten kan in dit stadium van planvorming goed meegenomen worden. Andere punten zijn van belang in een eventueel volgende fase van planvorming.
Voorstel: Gemeente Amsterdam reageert met notitie waarin aangegeven wordt hoe in een volgende fase met de aandachtspunten en eisen omgegaan kan worden.

Ad 3c. Concept-MKBA (95 % versie) , afspraken werkgroep MKBA *(bijlage 6), ter bespreking)*

In de Werkgroep MKBA van 4 oktober 2016 is de Concept MKBA (95% versie) besproken. Afgesproken is dat ter afronding de volgende punten verwerkt worden:

- De scherpe opmerkingen van de leden van de Expertgroep MKBA worden verwerkt.
- Eindtabellen met scores van alternatieven wordt compacter. De varianten 5c Javabrug en Stenen Hoofdbrug (met 160 m beweegbaar deel) en 5d Javabrug en Stenen Hoofdbrug (met 100 m beweegbaar deel) vallen af in verband met complexe logistiek PTA bij drie vestigingen.
- Zoals afgesproken wordt een volwaardig alternatief 3c opgenomen: Javabrug met doorvaarthoogte 11.35 m.
- In een verduidelijkende tabel wordt ingegaan op de wijze van berekening van de reistijdwinst fiets, met een praktische verwijzing naar de toename van het aantal fietskilometers en een vergelijking met reistijdwinst auto's in een 'snelweg-MKBA'.
- Exploitatiekosten van bediening/bewaking bruggen en tunnels zijn in dit stadium van planvorming moeilijk vast te stellen. (Stadsregio) gaat na hoe dit in MKBA's van provincie NH is aangepakt.
- De MKBA wordt z.s.m. afgerond. Daarnaast wordt een aanvullende notitie gemaakt waarin het totaalpakket en de nog resterende gevoeligheidsanalyses worden opgenomen (uit de vaart halen Buiksloterwegveer c.q. NDSM-veer, beprijzen veren). Tevens wordt een scan gemaakt van de invloeden van de IJ-oeververbindingen op de vastgoedwaarde en grondprijzen
- Ten behoeve van de besluitvorming over het Voorgenomen Voorkeursbesluit wordt een gezamenlijke notitie van Havenbedrijf en gemeente Amsterdam opgesteld over de mogelijke verplaatsing van de PTA en de risico's rondom de locatie De Vrede.
- RWS en Havenbedrijf sturen hun schriftelijke reactie met detailopmerkingen naar Decisio. Gemeente Amsterdam doet redactiesuggesties.

Ad 3e. (mondeling), *ter bespreking*

4

Ad 3g. **Afwegingsnotitie t.b.v. Concept-Voorkeursbesluit (*bijlage 9*),** *ter bespreking*

Door de ambtelijke projectgroep Sprong over het IJ wordt een afwegingsnotitie voorbereid ten behoeve van de bestuurlijke besluitvorming over het Voorgenomen Voorkeursbesluit.
Het bijgevoegde stuk is de tussenstand. Ter vergadering worden vervolgstappen toegelicht.
Het DO wordt uitgenodigd op de conceptnotitie te reageren en de vervolgstappen te bespreken.

Gemeente Amsterdam

Concept-verslag DO IJ 6 september 2016

Aan

Van

Datum 6 september 2016
Kenmerk
Pagina 1 van 4

Vergadering 6 september 2016
15.00 – 16.00 uur
Voormalige Stadstimmertuinen, Kamer Handzetterij

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Directeurenoverleg IJ

1 **Opening, agenda en mededelingen**

opent de vergadering en merkt op dat ze blij is met de brede vertegenwoordiging. is aanwezig als vervanger van . Tijdens deze vergadering zou gesproken worden over het MKBA rapport. De Projectgroep heeft echter meer tijd nodig voor het afronden van het MKBA rapport – circa één maand. hoopt dat iedereen hier begrip voor heeft – zorgvuldigheid staat voorop vraagt of er nog aanvullingen zijn op de agenda of mededelingen? Dit is niet het geval.

2 **Verslag en actielijst Directeurenoverleg 21 juni 2016**

Met enkele tekstuele aanpassingen wordt het verslag vastgesteld.

3 **Stand van Zaken Fase 2 Sprong over het IJ**

- **Overleg Ollongren-van der Burg 12-7, DW Van der Burg-Litjens 12-7, Ollongren 24-8.**

Voor de zomer is uitgebreid gesproken met de wethouders over de stand van zaken in het onderzoek en de aanpak van de MKBA. Wethouders zijn akkoord met aanpak MKBA en MCA. 24-8 heeft een aanvullend gesprek met wethouder Ollongren plaatsgevonden. Gesproken is

o.a. over de betrokkenheid van Ollongren in het Project Sprong over het IJ. Ollongren heeft aangegeven geen opdrachtgever te willen zijn. Zij wil wel betrokken worden bij de Dubbele Wethouder-bijeenkomsten. In november staat er een 3-dubbele wethouder gepland. Daarin wordt de B&W-Voordracht voor het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ besproken. Verder heeft Ollongren aangegeven als wethouder Haven in het Project te zitten.

- **Commissiebehandeling RO en Grondzaken, 7-9**

Op de agenda staat het Principebesluit Sprong over het IJ – ter kennisneming en bespreking. Het agendapunt is aan het begin van de vergadering gepland. Gesprokken wordt o.a. over de brief van wethouder Van der Burg inzake het niet in de MKBA meenemen van de IJpleinbrug als alternatief. Er hebben zich ook insprekers gemeld: ORAM en initiatiefnemers kabelbaan.

- **Brief gemeente Amsterdam aan RWS, CNB en HbA 12 juli 2016 m.b.t. technische eisen, ter kennisname.**

Inmiddels is de reactie ontvangen van RWS. meldt dat HbA nog met twee antwoordbrieven gaat reageren. De verwachting is dat de brieven deze week verzonden worden. meldt dat de Haven vast wil houden aan een hogere brug.
geeft aan dat de door RWS gewenste hoogte wordt gehanteerd. Eind van het jaar verwacht zij dat de 1e versie van de MKBA naar een grotere doorvaarthoogte voor high-cube-containervervoer beschikbaar is. Aan de minister is gevraagd om de hoogte van de bruggen snel bekend te maken.

- **Stand van Zaken onderzoek Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ.**
  <u>MKBA</u>

  meldt dat op 1/9 een bijeenkomst van de Werkgroep MKBA heeft plaatsgevonden. De eindrapportage heeft een maand vertraging opgelopen. Op een tweetal grote punten was het nog niet mogelijk om de juiste input te leveren aan Decisio. Het ging hierbij om:
  - De investeringskosten en exploitatielasten van het verensysteem in de verschillende alternatieven. Naar aanleiding van de vervoerwaarde van de verschillende veren na realisering van vaste verbindingen wordt een nieuwe vlootsamenstelling bepaald. Dit heeft naar verwachting een sterke invloed op de uitkomsten. Mede op advies van de MKBA-experts wordt de huidige frequentie van de veren als de minimale frequentie gehanteerd in de MKBA.
  - De investeringskosten voor de mogelijke verplaatsing van de PTA. In een workshop zijn het alternatief Coenhaven en het alternatief Westerhoofd-De Vrede diepgaand besproken. Dit leidt tot een aanpassing van de voorstellen en van de bijbehorende kostenramingen van RHDHV.

  Opvallende punten op basis van eerste resultaten vervoerwaarde en MKBA:
  -
  - Ook de tunnels scoren goed, met name de Stenen Hoofd Tunnel. De kosten voor deze langzaam verkeertunnel zijn relatief laag en de vervoerwaarde hoog door de gestrekte lay-out geeft aan dat zij in een gesprek met Litjens heeft begrepen dat hij zich zorgen maakt over de veiligheid bij tunnels. Besproken wordt of een nachtsluiting een optie zou kunnen zijn.
    meldt dat ook de IJpleintunnel in vervoerwaarde goed scoort. Deze tunnel

trekt 55.000 reizigers per dag in het hoge scenario. Punt is dat het zo druk wordt dat de Oostertoegang verbreed en integraal heringericht moet worden, dan wel de tunnel langer moet worden tot voorbij de kruising met de PH-kade. Hier zullen meerkosten uit volgen.
- De bruggen en tunnels op de flanken hebben vergelijkbare vervoerwaarden.
- merkt nog op dat RWS voor een second opinion meekijkt en checkt. GPO is hierin aangehaakt. De Hoog meldt dat ook een risicoanalyse is uitgevoerd. Deze is doorgestuurd naar RWS.

MCA

Met betrekking tot MCA analyse meldt dat aan Decisio is gevraagd een plan van aanpak op te stellen. Decisio heeft geadviseerd om met expertpanels te werken: een waardering van alle relevante aspecten door onafhankelijke personen. Een goed verslag kan dan een bruikbaar hulpmiddel zijn om de overwegingen rondom niet-monetariseerbare aspecten toch in de besluitvorming te kunnen betrekken.
Gekoerst wordt op 4 panels met de volgende aspecten:
- Scheepvaart
- Ruimtelijke Kwaliteit
- Verkeer en Vervoer
- Robuustheid

vraagt de DO IJ leden om een reactie hierop.
- vraagt in hoeverre de MKBA-expert groep hierin wordt meegenomen? De Hoog antwoordt dat MKBA-expertgroep geraadpleegd is en het een goed voorstel vindt.
- is akkoord: dit heeft toegevoegde waarde.
- is van mening dat we het eerst eens moeten worden over de methodologie.
- vraagt het DO IJ wie we gaan vragen in de panels zitting te nemen? Belangrijk is dat we eerst besluiten voor welke onderdelen we panels gaan samenstellen. Dan bekijken we wie er plaats in gaan nemen. Afgesproken wordt dat een voorstel maakt en dit dan voorlegt aan de leden DO IJ. **Actie 1**
- Gevraagd wordt naar het aantal leden van een panel? De Hoog antwoordt 3 of 4 leden per onderwerp. Van elk panel wordt een verslag gemaakt. De verslagen worden gebundeld.

Nota van Uitgangspunten

meldt dat de Nota van Uitgangspunten voor 50% klaar is. geeft aan graag nog enkele punten toe te willen voegen:
- De briefwisseling tussen de gemeente Amsterdam en RWS/CNB/HbA als bijlage toevoegen.
- Bij het punt Stad om het IJ verzoekt hij het Scheepvaartdeel goed te belichten. **Actie 2**.

vraagt naar de status van de Werkgroep Veren en de rapportage. antwoordt dat men nog bezig is met onderzoek. Afgesproken wordt dat dit punt geagendeerd wordt voor het komende DO IJ (11-10). **Actie 3**

4. Planning en termijnagenda

Planning najaar 2016:

- 16 september 2016 - dubbele wethouder van der Burg-Litjens
- 27 oktober 2016 - drie dubbele wethouder
- 21 november 2016 - drie dubbele wethouder: Voordracht op de agenda.

Agenda Directeurenoverleg IJ 11 oktober:

meldt dat de stukken voor DO IJ van 11 oktober rond 1 oktober verzonden worden.

Actie 4

5. Rondvraag en sluiting

meldt dat op 7 oktober a.s. een boottocht georganiseerd is inzake de situatie achter het Centraal Station. De Raadsleden en Ollongren zijn hiervoor uitgenodigd. Er kunnen max. 14 personen mee.

stelt voor dat de afdelingen communicatie van de gemeente Amsterdam, RWS, CNB en HbA met elkaar in gesprek gaan. Dit om te voorkomen dat we tegen elkaar worden uitgespeeld. We moeten slechte publiciteit voorkomen. geeft aan dat we nu ook naar buiten de gemeente Amsterdam moeten gaan communiceren. vraag t de communicatieadviseur van het project om een afspraak te beleggen. **Actie 5**

Actielijst

1	Lijst samenstellen deelnemers panels MCA en voorleggen aan betrokken partijen	
2	Toevoegen in Nota van Uitgangspunten: - Briefwisseling gemeente Amsterdam/ RWS/CNB/HbA - Bij het punt Stad om het IJ het Scheepvaartdeel goed belichten -	
3	Rapportage werkgroep Veren agenderen voor DO IJ 11-10	
4	Stukken DO IJ (concept-MKBA) 11-10 worden rond 1-10 verzonden	
5	Communicatieadviseur Sprong over het IJ belegt bijeenkomst met communicatiemedewerkers RWS, CNB en HbA.	

Gemeente
Amsterdam

Agenda Directeurenoverleg IJ 10/11/16

Aan

Vergadering	Donderdag 10 november 2016 11.15 – 12.15 uur Weesperplein 8, Tweehoogachter A
Voorzitter	
Onderwerp	Directeurenoverleg IJ

1. Opening, agenda en mededelingen

2. Verslag en actielijst Directeurenoverleg IJ 11 oktober 2016 (*bijlage 1)*

3. Terugkoppeling DW 27-10-2016 (mondeling)

4. Voorlopige conclusies, afweging en concept Voorkeursbesluit Sprong over het IJ
Bijlage 2 – Concept MKBA, ter kennisname
Bijlage 3 – Concept Review Kwalitatieve Aspecten 25 oktober 2016, ter kennisname
Bijlage 4 – Notitie Voorlopige conclusies Fase 2 Sprong over het IJ
Bijlage 5 – Opties voor een Adaptieve Uitvoeringsstrategie Sprong over het IJ
Gevraagde beslissingen: zie onderstaande annotatie

5. Planning Sprong over het IJ *(bijlage 6)*
Ter kennisname

6. Rondvraag

Toelichting bij agenda Stuurgroep IJ 9 november 2016

Agendapunt 4: Voorlopige conclusies, afweging en Concept-Voorkeursbesluit Sprong over het IJ (*bijlage 2, 3, 4 en 5)*

Gevraagde beslissingen:

1. In te stemmen met het voorleggen aan de DW van 21 november van de notitie *Voorlopige Conclusies onderzoek Sprong over het IJ*.
2. In te stemmen met het advies aan de DW van 21 november om af te zien van de bouw van een IJpleintunnel (i.v.m. verkeersveiligheid en overbelasting van het aansluitende netwerk in de binnenstad), en van een Javatunnel (i.v.m. inpasbaarheid en sociale onveiligheid entree).
3. In te stemmen met het advies aan de DW van 21 november om in het Voorgenomen Voorkeursbesluit het volgende pakket maatregelen op te nemen om de IJ-oeververbindingen in de periode 2017-2030 te verbeteren:
    a. Optimaliseren IJpleinveer (zuidelijke aanlanding, frequentie, brug NHK)
    b. Metrostation Sixhaven
    c. Voetgangerstunnel/Passage CS-Buiksloterweg
    d. Verplaatsen PTA
    e. Javabrug
    f. Stenen Hoofdbrug of -tunnel.
4. In te stemmen met het advies aan de DW van 21 november om in het Voorgenomen Voorkeursbesluit een adaptieve uitvoeringsstrategie vast te stellen met vierjaarlijkse evaluaties van de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ en de uitgevoerde maatregelen en daaraan gekoppeld samenhangende besluitvorming over gefaseerde planvorming en uitvoering van maatregelen.
5. In te stemmen met het advies aan de DW van 21 november om te kiezen voor een uitvoeringsstrategie, die het mogelijk maakt om al in 2018 te starten met uitvoering van het optimaliseren van het IJpleinveer en in 2020 na een evaluatie van de effecten van de opening NoordZuidlijn en de Zaancorridor en het optimaliseren van het IJpleinveer een go-no-go besluit te nemen over het verplaatsen van de PTA, aanleg van metrostation Sixhaven en aanleg van de Javabrug. Dan is ook aan de orde of en wanneer gestart wordt met planvorming voor de voetgangerstunnel/passage CS-Buiksloterweg en voor een Stenen Hoofdbrug of -tunnel.

Toelichting

Op basis van de voorlopige conclusies tekent zich een duidelijk pakket van maatregelen af voor verbetering van de IJ-oeververbindingen: een combinatie van optimalisering van het verensysteem, de bouw van een Javabrug, een Stenen Hoofdbrug of -tunnel gen op de flanken en aanleg van het metrostation Sixhaven.

Realisering van een voetgangerstunnel is nu geen optie, maar mogelijk wel bij een sterke groei van het aantal bezoekers. Tunnels vallen af vanwege beperkt comfort en een beperkte sociale veiligheid.

Adaptieve programmering

Gelijktijdige uitvoering van het totale pakket maatregelen is door het beslag op financiële middelen geen optie. Alleen al door de lange voorbereidingstijd zal altijd sprake zijn van een fasering, waarbij begonnen wordt met het meest flexibele en gemakkelijkst te realiseren onderdeel: het optimaliseren van het verensysteem, gevolgd door het realiseren van bijvoorbeeld één brug.
Het bij de Review geraadpleegde Expertteam Verkeer en Vervoer gaat een stap verder en pleit er voor om een adaptieve strategie te volgen, waarbij het lange termijn-doel gerealiseerd wordt door stapsgewijs in te spelen op ontwikkelingen en ervaring op te doen. Achtergrond hiervan vormen allereerst de onzekerheden in groei en routekeuze van het fietsverkeer. Routekeuze van fietsers blijkt moeilijk te voorspellen. Door eerst ervaring op te doen met 'varende bruggen' kan met grotere zekerheid een keuze gemaakt worden voor een bepaald tracé en voor een moment dat realisering van een 'vaste brug' opportuun is. Ervaring met een eerste brug kan vervolgens helpen bij ontwerp en uitvoering van een tweede. Voor deze benadering pleit ook dat de ontwikkeling van het bouwprogramma op de IJ-oevers een andere wending kan nemen dan nu gedacht. Na de voortvarende start van de gebiedsontwikkeling op Overhoeks en NDSM viel de productie in de crisisjaren immers nagenoeg stil.
Onderdeel van de adaptieve benadering is het inzetten op 'no-regret-opties', het uitvoeren van maatregelen met een gunstige MKBA-score – ook in een laag economisch scenario –, die andere maatregelen en keuzen niet in de weg zitten. De Externe Adviescommissie beschouwt de aanleg van metrostation Sixhaven als zo'n 'no-regret-optie'.
Een nadeel van toepassing van de adaptieve benadering bij het realiseren van complexe infrastructuur is dat de bouw van bruggen of een metrostation door lange planologisch-juridische procedures al snel drie tot vier jaar voorbereiding vergt. Ook een uitvoeringsperiode van twee tot drie jaar is niet denkbeeldig. Wachten tot een probleem zich voordoet is daarom geen optie. Om sneller in te kunnen spelen op ontwikkelingen zou natuurlijk al wel gestart kunnen worden met planologisch-juridische procedures en met het ontwerp en de technische uitwerking van maatregelen. Een go-no-go-besluit kan dan genomen worden als duidelijk is dat een maatregel effectief is en risico's beheersbaar zijn. Nadeel van een dergelijke aanpak is dat in feite een fuik ingezwommen wordt, waar geen weg terug meer is.

Strategische programmering

Een andere optie is strategische programmering. Door maatregelen gericht te combineren kan maatschappelijke meerwaarde gecreëerd worden. Dat geldt in het geval van de IJ-oeververbindingen voor de Javabrug en voor het metrostation Sixhaven.

- → De Javabrug landt aan de noordzijde aan op de overgang van het Hamerstraatgebied en het IJplein. Het Hamerstraatgebied is in het Actieplan Woningbouw 2014 aangewezen als Versnellingslocatie. In Koers 2025 is het programma voor deze locatie

geïntensiveerd, mede als gevolg van het beschikbaar komen van de Draka- en de Amvestkavel. In verdere planvorming en uitvoering van het gebiedsontwikkelingsproject kan de aanlanding van de Javabrug nu goed ingepast worden. Een geïntegreerde aanpak leidt naar verwachting ook tot verrijking van het bouwprogramma en gunstiger erfpachtopbrengsten.

→ Voor het realiseren van de Javabrug is verplaatsen van de PTA randvoorwaarde. De autonome ontwikkeling van de zeecruisevaart maakt het noodzakelijk om al in 2024 een tweede locatie te openen in het havengebied voor het ontvangen van grote en zeer grote zeecruiseschepen. Door van de tweede locatie de nieuwe hoofdlocatie te maken wordt de huidige PTA-kavel met de onbenutte touringcargarage vrijgespeeld en kan de kade benut worden voor de ontwikkeling van de riviercruisevaart.

→ Voor het optimaliseren van het IJpleinveer en aanleg van het metrostation Sixhaven is aanleg van nieuwe bruggen rond de Willem-I-sluis een belangrijke voorwaarde. Het metrostation kan daarnaast een impuls zijn voor een vervolgstap in de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever en. Rond het metrostation is ruimte om een nieuw stadspark aan te leggen en nieuwe grootstedelijke publieksfuncties te situeren. Dit kan bijdragen aan het spreiden van het toerisme in de stad. De noodzakelijke verbindingen over het Noord-Hollands Kanaal om het station te ontsluiten, sluiten goed aan op de maatregelen om het functioneren van het IJpleinveer te verbeteren en de barrière van het kanaal te slechten.

Voorkeursbesluit

Tegen deze achtergrond wordt voorgesteld in het Voorkeursbesluit een keuze te maken uit drie opties:

1. Optimaliseren IJpleinveer 2018 + opening Noord-Zuidlijn 2018.
   In 2020 evaluatie en 2021 besluitvorming over vervolgstappen.
2. Optimaliseren IJpleinveer 2018 + opening Noord-Zuidlijn 2018 + Javabrug en verplaatsen PTA2024. In 2025 evaluatie en in 2026 besluitvorming over vervolgstappen metrostation, 2de brug en toekomst verensysteem.
3. Optimaliseren IJpleinveer 2018 + opening Noord-Zuidlijn 2018 + metrostation Sixhaven 2021 + Javabrug en verplaatsen PTA 2024. In 2025 evaluatie en in 2026 besluitvorming over vervolgstappen 2de brug en toekomst verensysteem.

Optie 1. Optimaliseren IJpleinveer 2018 + opening Noord-Zuidlijn 2018

De investeringskosten van deze optie zijn geraamd op in totaal

4

→ Noord/Zuidlijn kan ongemoeid opengesteld worden

Nadelen:

→ Beperkt doelbereik / uitstel lange termijn oplossing.
→ Beperkte impact op ontwikkelingskansen

Ad 2. Optimaliseren IJpleinveer 2018 + opening Noord-Zuidlijn 2018 + Javabrug en verplaatsen PTA2024.

De investeringskosten van deze optie zijn geraamd op in totaal

Voordelen:

→ Gefaseerd uitvoerbaar
→ Geeft uitstraling dat gewerkt wordt aan definitieve oplossing
→ Draagvlak uit stakeholders
→ Biedt oplossing voor vervoersopgave
→ Biedt extra kansen voor ontwikkelingen Hamerstraatgebied
→ Noord/Zuidlijn kan ongemoeid opengesteld worden

Nadelen:

→ Omvangrijke ruimtelijke procedures
→ Aanzienlijke investeringskosten

Gemeente Amsterdam

Bijlage 1

Verslag Directeurenoverleg IJ 11 oktober 2016

Aanwezig

Afgemeld:

Vergadering Dinsdag 11 oktober 2016
14.30 – 16.00 uur
IJ-Atelier/Tolhuis

Voorzitter

Onderwerp Directeurenoverleg IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**
opent de vergadering. Zij geeft aan dat zij de vergadering eerder verlaat in verband met een afspraak met de Wethouder. De vergadering vindt vandaag plaats in het IJ-Atelier/Tolhuis, zodat de leden DO IJ de locatie en de maquette Sprong over het IJ kunnen bekijken is aanwezig als vervanger var laat weten dat per 1/1/2017 een andere functie heeft. vervangt
Voor , de nieuwe directeur V&OR per 1/10/2016 wordt gestart met een voorstelronde.
vraagt of iedereen akkoord is met de agenda, zijn er nog aanvullingen?
geeft aan dat hij graag punt 4. Planning en termijnagenda als eerste punt wil behandelen.
vraagt of er nog mededelingen zijn? Die zijn er niet.

2. **Verslag Directeurenoverleg IJ 6 september 2016**
(Bijlage 1) Ter vaststelling.
meldt dat de naam van fout is geschreven.
heeft een opmerking op blz. 2, bullit 2: geeft aan dat de door RWS gewenste hoogte **wordt gehanteerd** wijzigen in: **dient te worden gehanteerd**.
Het verslag wordt vastgesteld.
Actielijst
De acties 1, 2, 4 en 5 kunnen van de actielijst af.
Actie 3. Rapportage werkgroep Veren: Het verslag is gemaakt en wordt naar de leden DO IJ verzonden door . ACTIE 1

3. Voortgang Fase 2 Sprong over het IJ

a. Brieven RWS (30/8) en HbA (26/9 en 27/9) aan gemeente Amsterdam m.b.t. technische eisen.
Met betrekking tot de brief van HbA aan de gemeente Amsterdam van 27/9 vraagt waarom de daarin vermelde doorvaarthoogte van n.a.p. + 11,35 meter zo belangrijk is.
antwoordt dat deze hoogte noodzakelijk is met de ontwikkeling naar 4-lagen high cube containervaart. In Rotterdam is men zelfs bezig met een ontwikkeling naar 5-lagen high cube containervaart. De Haven wil aansluiten bij het netwerk van Rotterdam, Antwerpen en Duisburg. De hoogte van 11,35 meter is "Futureproof".
vult aan dat het Ministerie dit najaar een MKBA afrondt. Daarna doet I&M een definitieve uitspraak. vindt de hoogte van 11,35 meter geen vreemde eis van het HbA. meldt dat, wanneer de Minister besluit tot een hoogte van 11,35 meter op de achterlandcorridor,de gemeente Amsterdam dit dan volgt. Formeel kan het nu nog geen eis zijn.

b. Stand van Zaken ontwerp Metrostation-veren-tunnels-bruggen; wijze van omgaan met reactie CNB op Javabrug.
Met betrekking tot de brief vraagt of we hier in deze fase afspraken over kunnen maken of in de volgende fase?
Afgesproken wordt dat dit eerst in de Werkgroep Scheepvaart besproken wordt. Op 20/10 staat een overleg gepland. Daarna wordt een definitief voorstel gemaakt. ACTIE 2.

c. Concept-MKBA
meldt dat het concept MKBA in de Werkgroep is besproken. Er wordt nu gewerkt naar een volgend concept. Agricola meldt dat het rapport 90 % klaar is.
heeft nog enkele opmerkingen:
- Graag 11,35 meter als variant meenemen in MKBA
- Er komt een second opinion m.b.t. de kostenraming. Belangrijk!
- Met betrekking tot fietsers/reistijdwinst. Zijn de wachttijden meegenomen?
antwoordt dat hij de vervoerswaarde studies gaat mailen. ACTIE 3.
- De tunnel / Javaverbinding heeft voorkeur RWS. Wordt echter afgeschreven in MKBA? antwoordt dat dit niet in de MKBA staat.
- De exploitatie van de bruggen is minimaal meegenomen. (SRA zoekt dit uit)
meldt dat alle punten van RWS inmiddels zijn opgepakt.

d. MCA, review 25 oktober 2016; plan van aanpak Decisio.
De lijst van deelnemers is definitief. DO IJ vindt het een mooie lijst. Goede namen, mooi gezelschap.

e.

f. Nota van Uitgangspunten sprong over het IJ.
g. Afwegingsnotitie t.b.v. Concept-Voorkeursbesluit.
De afwegingsnotitie betreft een tussenstand naar het Voorgenomen Voorkeursbesluit. DO IJ wordt gevraagd naar reactie op de vervolgstappen.

De meeste alternatieven scoren gunstig. Nu moet gekeken worden naar de baten/kosten en de financiële effecten.

De vraag is waarmee gestart wordt. Optimalisering IJpleinveer is een korte termijn oplossing. De voetgangerstunnel bij CS is extreem duur.

meldt dat we aan de slag gaan met de planning. DO IJ gaat nu naar de maquette kijken. moet naar een andere afspraak; zij komt een andere keer de maquette bekijken.

4. **Planning en Termijnagenda**
Gesproken wordt over het overzicht data Sprong over het IJ najaar 2016 tot juni 2017.
In deze planning is uitgegaan van de DW op 27 oktober en 21 november a.s.
meldt dat bij deze DW's Ollongren aanwezig zal zijn als agendalid.
vraagt hoe de MCA een rol gaat spelen in de DW van 27/10. De MCA staat nu gepland op 25/10. Dat is heel krap. Volgens is de uitslag MCA heel belangrijk; er wordt een grote rol aan toegekend. meldt dat de uitslag van de MCA ingebracht wordt in de DW van 27/10.
spreekt haar zorg hierover uit; er is volgens haar te weinig tijd om de uitslag MCA zorgvuldig door te nemen.
Ook geeft aan dat hij de planning zeer strak vindt. Als we deze planning volgen, wordt het DO IJ van 10 november heel belangrijk. (Dan hebben we maar 1 uur).
geeft aan dat de tijd tussen MCA 25/10 en DW 27/10 inderdaad kort is. Maar op 21/11 staat nog een DW gepland. 27/10 is nog niet de finale! We kunnen ook doorschuiven naar 21/11. Voor voelt de datum 27/10 echter als cruciaal. is van mening dat wanneer je meer tijd neemt, je concreter kunt worden. Hij is bang dat nu de zorgvuldigheid uit het oog wordt verloren.
benadrukt dat we de tijd moeten nemen voor het DO IJ van 10/11. Dan worden de vier producten voor het eerst in z'n volledigheid besproken.
vraagt of we de planning moeten aanpassen?
vraagt naar de Stand van Zaken van de MKBA. antwoordt dat eind van deze week de MKBA 98% klaar is. meldt dat we hier op 10/11 een goede discussie over moeten voeren. Volgens is het belangrijk dat alle 4 producten af zijn. Als 1 product niet af is, schuiven de andere producten ook door.

meldt dat wanneer wij meer tijd nodig hebben, we dit naar de Bestuurders kunnen melden. vraagt naar zijn mening over de planning. is van mening dat we deze planning niet gaan halen. Besloten wordt dat er een nieuwe planning gemaakt wordt. De vier producten zijn hierin leidend.
Conclusie: Het nieuwe voorstel wordt gepresenteerd aan de Bestuurders. Het nieuwe voorstel komt eerst in het DO IJ.ACTIE 6/

5. **Rondvraag en sluiting**

Actielijst

1.	Rapportages Werkgroep Veren doorsturen naar DO IJ	
2.	Reactie CNB op ontwerp Javabrug in Werkgroep Scheepvaart bespreken. Dan vervolgstap bepalen.	
3.	Vervoerwaardestudies mailen naar Valkhof	
4.	Gezamenlijk uitgangspuntennotitie opstellen als basis voor Businesscases	HbA
5.	Nieuwe planning opstellen. Eerst naar DO IJ, dan WH	

Gemeente
Amsterdam

Agenda Directeurenoverleg IJ 12/12/16

Aan

Vergadering	Maandag 12 december 2016 13.00 – 14.30 uur Stadstimmertuin, Daktuinkamer Midden
Voorzitter	
Onderwerp	Directeurenoverleg IJ

Opening, agenda en mededelingen

2. **Verslag en actielijst Directeurenoverleg IJ van 10 november 2016** (bijlage 1)

3. **Terugkoppeling DW 21/11/2016** *(mondeling)*

4. **Voorbereiding B&W 10 en 17 januari 2017**

5. **Concept Planning Sprong over het IJ 2017** (bijlage 4)

6. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente Amsterdam

Bijlage 1

Concept-Verslag Directeurenoverleg IJ 10 november 2016

Aanwezig

Afgemeld:

Vergadering Donderdag 10 november 2016
11.15 – 12.45 uur
Weesperplein 8, kamer Tweehoogachter A.

Voorzitter

Onderwerp Directeurenoverleg IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**
opent de vergadering. Speciaal welkom voo is per 1/12 aan het Projectteam toegevoegd. Functie Procesmanager. Hij gaat Plannen van Aanpak maken voor de vervolgfase van de verschillende maatregelen en de werkzaamheden voor het Voorkeursbesluit ondersteunen.
vraagt of er mededelingen zijn. Er zijn geen mededelingen.

2. **Verslag Directeurenoverleg IJ 11 oktober 2016**
Verslag
Blz. 2, 3.a:
wil graag dat de zin vindt de hoogte van 11,35 meter geen vreemde eis van het HbA." Wordt verwijderd.
i.p.v. "formeel kan het nu nog geen eis zijn" wijzigen in: Formeel is het geen wettelijke eis.
Verslag wordt vastgesteld.

Actielijst
Actie 1: Rapportage Werkgroep Veren doorsturen naar DO IJ. meldt dat deze rapportage gisteren (10/11) door is doorgezonden. Er was geen tijd om dit punt te agenderen. In het DO IJ van 12/12 wordt e.e.a. toegelicht.
Actie 2 is afgehandeld.
Actie 3 Vervoerwaarde studies mailen naar door . Dit is nog niet gebeurd.
legt uit dat de eindrapportage nog niet afgerond is. stuurt de deelrapportage naar

Actie 4 Nieuwe planning opstellen. Doorzetten naar DO IJ, dan naar WH.

licht toe dat er nog gesprekken gaande zijn met de afdeling Deelnemingen van de gemeente Amsterdam over de Businesscases. Er worden nu Businesscases opgesteld voor Haven, voor PTA en voor de Gemeente (inclusief de werkzaamheden op Zaans grondgebied).

geeft aan e.e.a. in de Raad van Commissarissen van 2 december te willen bespreken. Aan de Businesscase van de Gemeente wordt parallel gewerkt. Deze is nog niet afgerond.

merkt op dat wanneer PTA weg moet uit de stad, de toegevoegde waarde zal verminderen.

meldt dat de gemeente een aantal onderdelen voor zijn rekening kan nemen.

meldt dat een gezamenlijke Bestuursopdracht Amsterdam/Zaanstad opgesteld wordt voor vervolgonderzoek. Daarin wordt breder naar effecten gekeken. Ook het optimaliseren van de opbrengst van de huidige PTA-kavel wordt in het vervolgonderzoek meegenomen.
De gezamenlijke Bestuursopdracht komt in B&W aan de orde bij de behandeling van het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ.

3. **Reflectie op Havendebat en toespraak Ollongren**
Dit punt is niet genotuleerd.

4. **Voorlopige conclusies, uitvoeringsstrategie en concept-Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ**
Dit punt is gisteren besproken in de Stuurgroep IJ. Daar is gesproken over het pakket maatregelen dat voorgelegd wordt aan de DW op 21/11/16.

geeft een toelichting op de achterliggende rapporten:

- MKBA bestaat uit 2 rapporten. Het hoofdrapport is besproken in de Werkgroep MKBA en is nu een definitief concept. Deelrapport B met enkele gevoeligheidsanalyses is nog niet helemaal afgerond.
- Conceptrapport Review van 25/10/16. Het conceptrapport is voorgelegd aan de panelleden. Gewacht wordt op reactie van de panelleden. De reacties worden in het rapport verwerkt. Daarna wordt het rapport verzonden voor DW 21/11/16.

vraagt of iemand vragen heeft?

merkt op dat de sociale veiligheid een argument is om de tunnel niet te bouwen. Hoe wordt sociale veiligheid gewaardeerd?

merkt op dat bij de bruggen heel creatief gewerkt wordt; bij de tunnels ontbreekt dat. merkt op dat het proces zorgvuldig is gedaan. is van mening dat dit bij de tunnels niet is gedaan. Daar is CNB niet bij betrokken.

vraagt hoe uiteindelijk de fasering gaat? Hij is hier erg benieuwd naar.

: Het is belangrijk dat het punt van veiligheid rond tunnels helder op tafel komt bij de bestuurders.

merkt over de Review op dat in het concept-rapport wordt gemeld dat de Maastunnel in Rotterdam dicht gaat en dat de tunnel slecht gewaardeerd wordt. Dit is niet juist volgens reageert dat ook hij hier verbaasd over was. Reactie hierop is gevraagd aan de betreffende Rotterdamse deelnemer aan het expertpanel. Zodra zijn reactie binnen is geeft dit door aan DO IJ. ACTIE.

Inhoud:

De Stuurgroep IJ adviseert 3 maatregelen op te starten:
- Optimaliseren IJpleinveer
- Metrostation Sixhaven bouwen
- Javabrug

Overige maatregelen zijn opties voor de lange termijn, waarbij de Stenen Hoofdtunnel of –brug en de voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg de laatste stappen zijn.

Optimaliseren IJpleinveer:
Deze maatregel heeft meteen effect op de drukte op het Buiksloterwegveer. Snel in besluitvorming brengen.

Metrostation Sixhaven:
De nieuwe voorzieningen op Overhoeks worden beter ontsloten voor bezoekers. Rond het station zal gebiedsontwikkeling plaats vinden. Het station heeft naar verwachting een gunstig effect op de voetgangersstroom op de veren.
merkt op dat het wel lang duurt voor het Metrostation in gebruik genomen kan worden. legt uit dat dit veroorzaakt wordt doordat de uitvoering tijd kost, omdat de werkzaamheden alleen tijdens de zomerdienstregeling uitgevoerd kunnen worden.

Voetgangerstunnel:

3

3d, e en f: Stuurgroep zet in op een Javabrug. In een later stadium verbinding aan de Westkant. Met betrekking tot de Stenen Hoofdtunnel wordt nog vermeld dat tunnels met een lange gestrekte entree het goed doen, qua vervoerwaarde en veiligheid. Tunnels met een harmonica-entree of knikken scoren minder goed.

merkt op of sociale veiligheid belangrijker wordt gevonden dan nautische veiligheid? Zij wil dat dit heel uitgebreid gewogen wordt. Gevaren bij een brug zijn groter dan bij een tunnel. Dit ook meegeven voor DW 21/11.

Verder moet uitgezocht worden of bij verplaatsing PTA de vaardiepte op het IJ naar 6 meter kan. Dit is nog niet in de Werkgroep Scheepvaart besproken. meldt dat deze variant uitgezocht is, maar leidt tot beperking van de breedte van de vaarweg. Materiaal wordt aan DO IJ gezonden (Actie).

merkt op dat wanneer een tunnel gebouwd wordt, de cruise/PTA niet verplaatst hoeft te worden.

komt terug op de brughoogte. Gemeente Amsterdam houdt vast aan een brughoogte van 9.70 m. Met het oog op de toekomst van de binnenvaart wil RWS een brughoogte van 11.35 m. geeft aan, dat wanneer de minister besluit tot aanpassing van de eis voor de doorvaarhoogte naar 11.35 m., Amsterdam dit besluit volgt. De wethouders zijn ervan op de hoogte dat deze beslissing nog loopt.

meldt dat uit onderzoek is gebleken, dat de brug minder gebruikt wordt door fietsers bij een hoogte van 11.35 m. vraagt of de hoogte van de brug alleen afhangt van wat haalbaar is voor fietsers? Ook dit punt wordt meegenomen naar de DW van 21/11. ACTIE.
vraagt inzake fietsverkeer waarom niet gekozen wordt voor fietsverkeer richting Centrum? geeft aan dat gekozen wordt voor fietsverkeer op de flanken, vanwege de drukte in het Centrum.

Aandacht wordt ook gevraagd voor de risico's bij het kruisend scheepvaartverkeer bij de Javabrug.

Afgesproken wordt dat RWS, Haven en CNB de individuele reacties/adviezen naar de gemeente sturen. Aangezien de stukken voor DW 21/11 op 17 november verzonden worden, verzoekt de adviezen/reacties uiterlijk woensdag 16 november bij de gemeente aan te leveren. ACTIE.

5. **Planning Sprong over het IJ**
meldt dat de Stuurgroep IJ tevreden is over de opbouw van het Uitvoeringsprogramma Sprong over het IJ met heldere go-nog go afwegingen naar aanleiding van monitoring en evaluatie van maatregelen. hoopt dat DO IJ deze systematiek ook steunt.

6. **Rondvraag**
wil graag in gesprek met RWS inzake de bediening van de brug. Om afspraken te maken wie doet wat. Een afspraak wordt binnenkort ingepland. ACTIE

Actielijst

1.	Antwoord inzake sluiten Maastunnel doorzetten naar DO IJ	
2.	Informatie over ontwerpstudie Javatunnel doorzetten naar DO IJ	
3.	Individuele reacties/adviezen op concept voorgenomen Voorkeursbesluit vóór 17 november aanleveren bij de Gemeente	RWS, CNB en Haven
4.	Afspraak inplannen met RWS inzake afspraken bediening brug	

Gemeente
Amsterdam

Agenda Directeurenoverleg IJ

27 maart 2017

Aan

Vergadering Maandag 27 maart 2017, 8.00 – 8.45 uur
Amstel 1, ruimte: 1131

Voorzitter

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Verslag en actielijst Directeurenoverleg IJ 12 december 2016** *(bijlage 1)*
   Ter vaststelling

3. **Resultaten inspraakperiode Voorkeursbesluit Sprong over t IJ** *(bijlage 2)*
   en stand van zaken Nota van Beantwoording *(mondeling)*
   Ter kennisname

4. **Adviezen minister I&M, RWS, CNB, HbA** *(bijlage 3 t/m 6)*
   Ter bespreking
   Nazending
   Tunnel Review Sprong over het IJ van Royal Haskoning DHV (*bijlage 4 c*)
   Reactie Rijkswaterstaat op Tunnel Review Sprong over het IJ (*bijlage 4 d*)
   Bijlage I bij Reactie Rijkswaterstaat Inpassing Javatunnel vaarwater def (*bijlage 4 e*)

5. **Bespreken agendapunt 3 DW *(4 april):* Heroverweging Voorkeursbesluit maatregel 3** *(bijlage 7)*
   Ter bespreking

6. **Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit Sprong over het IJ** *(bijlage 8 en 9)*
   Ter bespreking

7. **Rondvraag en afsluiting**

   Nazending
   Ter kennisname
   Bestuurlijke planning (*bijlage 10*)

Gemeente Amsterdam

Bijlage 1 bij DO IJ 27 maart 2017

Concept-Verslag Directeurenoverleg IJ 12 december 2016

Aanwezig

Afgemeld:

Vergadering Maandag 12 december 2016
13.00 – 14.30 uur
Stadstimmertuin, Daktuinkamer Midden

Voorzitter

Onderwerp Directeurenoverleg IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**
opent de vergadering. Zij feliciteert met zijn benoeming tot de nieuwe CEO van Havenbedrijf Amsterdam N.V.
vraagt of er nog mededelingen zijn. Er zijn geen mededelingen.
Belangrijke vergadering vandaag; morgen 13/12 vindt een overleg met de drie wethouders plaats. We koersen erop om 20/12 alle stukken klaar te hebben voor B&W op 10 januari 2017.
Aanvulling op de agenda: geeft een korte presentatie over de relatie Veren – Sprong over het IJ.

2. **Verslag Directeurenoverleg IJ 10 november 2016**
Verslag
Opmerkingen:
blz. 4, 3e alinea merkt op dat wanneer een tunnel gebouwd wordt, de cruise/PTA niet verplaatst hoeft te worden." Kan geschrapt worden.

Actielijst
Punt 1. Antwoord inzake sluiten Maastunnel doorzetten naar DO IJ.
De opmerking var is gecorrigeerd. Een nieuwe versie van de Review is naar de leden van het DO IJ verzonden.
Punt 2. Informatie over ontwerpstudie Javatunnel doorzetten naar leden DO IJ. Is gebeurd.
Punt 3. Afgehandeld.

Punt 4. Afspraak inplannen met RWS inzake afspraken bediening brug. Deze actie staat uit bij

3. Terugkoppeling DW 21/11/2016 (mondeling)

geeft een toelichting:
Het was een kort overleg. Er is alleen gesproken over de Voordracht. De wethouders waren het met elkaar eens.

geeft aan dat zij kort na het DW een gesprek heeft gehad met wethouder Ollongren. Daarin heeft wethouder Ollongren aangegeven meer informatie te willen. Ook heeft zij aangegeven de Minister te willen benaderen over de hoogte van de bruggen.

geeft aan dat hij aansluitend een afspraak met wethouder Ollongren heeft voor een voorbespreking van de DW van 13/12/16.

4. Voorbereiding B&W 10 en 17 januari 2017

a. Concept B&W Voordracht Voorgenomen voorkeursbesluit Sprong over het IJ

De volgende opmerkingen worden gemaakt:

<u>Kernboodschap</u>:

geeft aan dat tot nu toe steeds gesproken is over een gefaseerde/adaptieve opbouw van de onderzochte alternatieven. Dat mist zij in de Kernboodschap. Zij ziet dit graag aangepast. Het is belangrijk dat dit in het begin van de Voordracht genoemd wordt.

vraagt wat de criteria van de Go No Go in 2020 zijn. Dat komt volgens hem niet terug in het stuk. geeft aan dat hij dit in de Plannen van Aanpak mee wil nemen.

vindt dat niet duidelijk naar voren komt wel of geen brug en wanneer. Afgesproken wordt dat de term "adaptief "vermeld wordt in de Kernboodschap. Ook wordt vermeld op welke gronden een Go No Go besluit genomen wordt.

<u>Met betrekking tot de 10 besluiten</u>

Bij besluit nummer 10 merkt op dat hij de mening van de regio, De Provincie niet terugziet in het verhaal. Hij vraagt zich af hoe dit terug komt. antwoordt dat alle officiële stukken bijgevoegd worden. De reactie van De Provincie komt in de volgende fase.

vindt het stuk redelijk neutraal. Zij is van mening dat de reacties van RWS niet duidelijk overkomen. Het komt niet duidelijk naar voren dat RWS zich zorgen maakt bij de bouw van een brug. sluit zich hierbij aan. Er staat niet duidelijk vermeldt dat er nog geen overeenstemming is met RWS/CNB/Amsterdam m.b.t. de Javabrug. Dit moet ook in de stukken verwerkt worden.

geeft aan dat dit opgenomen kan worden bij Ad 3) Kennis nemen van overleg met RWS, CNB en Havenbedrijf Amsterdam. De standpunten van RWS en CNB m.b.t. de Javabrug moeten scherper gemaakt worden. merkt op dat in de Werkgroep Scheepvaart van 8/12 besproken is dat in de uitwerking 'marginaal' afgeweken kan worden op basis van een beoordeling van een totaalontwerp.

meldt dat Rotterdam inzet op 5-laags high-cube containervaart. Amsterdam noemt nu 4-laags high-cube containervaart. Als je het zo schrijft, lees je het in een andere setting. Het is van belang om dit duidelijker te omschrijven.

meldt dat dit stuk is geschreven voor het Bestuur en niet voor de landelijke discussie.

Voorgesteld wordt om het punt over (brug)hoogte weg te laten. Of we werken beide hoogten uit: 9.70 en 11.35 meter. Voor het HvA en CNB is de hoogte van 11.35 m. heel belangrijk.

Besloten wordt aan de wethouders voor te stellen twee varianten mee te nemen: 11.35 en 9.70 m, met de vermelding dat er nog geen beslissing hierover is genomen.

merkt nog op dat de gemeente Amsterdam alleen naar het IJ kijkt; RWS heeft een heel groot netwerk om rekening mee te houden.

<u>Ad 3) Kennis nemen van overleg met RWS, CNB en Havenbedrijf Amsterdam.</u>

De titel wordt gewijzigd in: "Kennis nemen van de **<u>resultaten van</u>** .....

CNB en RWS gaan tekst aanleveren voor dit punt, zodat duidelijker wordt waar nog over gesproken wordt.

Afgesproken wordt dat deze versie van de Voordracht naar de DW van 13/12 gaat. RWS en CNB leveren reacties. past de Voordracht aan en verstuurt de gewijzigde versie van de Voordracht 13/12 naar de leden DO IJ.

Met betrekking tot het laten vervallen van de optie van de Javatunnel melden en dat zij deze optie graag openhouden en nader willen onderzoeken. Zij hebben hier echter wel zeker 2 maanden tijd voor nodig.

Pagina 3, punt 5.

geeft aan tijdelijke oplossingen problematisch te vinden. Dit suggereert dat de brug in aanbouw is en dat de PTA nog niet verplaatst is. Eerst moet duidelijk zijn wanneer de PTA wordt uitgeplaatst. Dan pas starten met de Javabrug. geeft aan dat dit uitgezocht moet worden in de Bestuursopdracht.

vindt dat het verplaatsen van de PTA onderdeel moet zijn van de opdracht.

Redenen om de PTA te verplaatsen zijn volgens

- Toerisme beperken
- Komst van een brug
- Synergievoordelen

geeft aan dat we moeten kiezen voor een iets andere formulering. Zij stelt voor om de passage te veranderen. kijkt mee.

Het **aantal** schepen is van belang. Er wordt nu gesproken over **lengtes** van schepen.

geeft aan dat het erom gaat wat je daar in de toekomst wil plaatsen. Dit wordt meegenomen in het gesprek met de wethouders.

2

2

b. Concept Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ

deelt de notitie "Uitgangspunten Javabrug" uit. HvA, CNB en RWS gaan deze notitie doornemen en reageren uiterlijk 19/12 naar De Hoog. De reacties worden gebundeld en verwerkt in de NvU.

5. **Planning Sprong over het IJ 2017**
De Hoog meldt dat een Communicatiebureau (Beaumont Communicatie & Management) is ingeschakeld. Dit bureau neemt contact op met RWS, CNB en HbA.

6. **Rondvraag**
Niemand maakt gebruik van de rondvraag.

7. **Verenstudie**

4

De presentatie wordt digitaal verzonden.

sluit de vergadering om 14.30 uur.

Actielijst

1.	Voordracht aanpassen met opmerkingen RWS, CNB en HvA en aangepaste versie doorzenden naar leden DO IJ	
2.	Reacties DO IJ verwerken in NvU	
3.	Presentatie Relatie Veren – Sprong over het IJ doorsturen naar DO IJ	
4.	Contact opnemen met RWS, CNB en HvA	Communicatiebureau Beaumont.

Gemeente Amsterdam

Agenda Directeurenoverleg IJ
15 mei 2017

Aan

Vergadering Maandag 15 mei 2017, 12.00 – 13.00 uur
Amstel 1. ruimte: 1121

Voorzitter

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Verslag en actielijst Directeurenoverleg IJ 27 maart 2017** *(bijlage 1)*
   Ter vaststelling

3. **Verplaatsen PTA**
   Ter bespreking
   Concept-Voordracht instemmen met Bestuursopdracht PTA *(bijlage 2)*
   Concept-Bestuursopdracht Verplaatsen PTA *(bijlage 3)*

4. **Sprong over het IJ**
   Ter bespreking
   Concept-Memo analyse ontwerp Javatunnel RWS (*bijlage 4*)
   Concept-Voordracht Definitief Voorkeursbesluit fase 2 Sprong over het IJ (*bijlage 5*)

   Ter kennisname
   Concept-Nota van Beantwoording (*bijlage 6*)

5. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Bijlage 1

Concept-Verslag Directeurenoverleg IJ 27 maart 2017

Aan

Afgemeld:

Vergadering	Maandag 27 maart 2017 08.00 – 08.45 uur Amstel 1, ruimte 1131
Voorzitter	
Onderwerp	Directeurenoverleg IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**

opent de vergadering. Kort voorstelrondje voor , nieuwe Directeur EZ.

Er zijn veel stukken voor dit overleg; 2 punten zijn belangrijk:

- De Eindrapportage Inspraakreacties (periode 23 januari t/m 6 maart 2017).
- Voorbereiding 3 DW (4/4): nadere afweging Voorkeursbesluit maatregel 3 (brug/tunnel Javaeiland – Hamerkwartier).

deelt mee dat in de week van 13 t/m 17 maart 2017 Bureau Gateway aanwezig was bij R&D. heeft een rapportage ontvangen met een goed en helder advies. De rapportage wordt voorgelegd aan de Stuurgroep IJ, de Wethouders en gaat daarna richting Directeurenoverleg IJ.

2. **Verslag Directeurenoverleg IJ 12 december 2016.**

Opmerking : afgesproken is dat het tunnelonderzoek tegelijk met het advies/de zienswijze zou worden aangeleverd.
Verslag wordt vastgesteld.

Actielijst
Er staat nog een actie open van RWS inzake de brugbediening.

3. Resultaten inspraakperiode Voorkeursbesluit Sprong over het IJ en stand van zaken Nota van Beantwoording.

licht toe. Voor ligt het document Analyse inspraak – eindrapportage 23 januari t/m 6 maart 2017 van Communicatiebureau Beaumont. Er zijn circa 2700 reacties ontvangen. Op de vraag naar een oordeel over het pakket maatregelen gaf 70 % van de insprekers aan positief of zeer positief te zijn; 20% van de reacties is negatief en 10% is neutraal.
Alle overige vragen, opmerkingen en voorstellen zijn gecategoriseerd. Per categorie wordt een antwoord opgenomen in de Nota van Beantwoording. Er worden zo'n 80 zeer uiteenlopende punten behandeld.
Aan 18 organisaties is gericht advies gevraagd. Zij hebben allemaal gereageerd. De adviezen worden integraal opgenomen en beantwoord, zowel in de Nota als per brief na het collegebesluit van 13 juni.
Aan de wethouders zijn op 16 maart drie petities overhandigd: twee vóór een brug en één tegen een brug. Aan de gemeenteraad zijn drie raadsadressen gericht. Bij de gemeenteraadsbehandeling op 16 maart zijn zes moties ingediend, die alle unaniem zijn aangenomen. Ook deze worden in de Nota van Beantwoording opgenomen en beantwoord.

Een specifiek hoofdstuk van de Nota van Beantwoording richt zich op de conclusies uit de inspraak en de nadere afweging van het pakket maatregelen. Op 4 april zal hierover overlegd worden met de drie wethouders.
Op de volgende punten wordt voorgesteld het Voorkeursbesluit aan te passen:

- Versnelling uitvoering maatregel 1 (Optimaliseren IJpleinveer) en maatregel 2 (Metrohalte Sixhaven).
- Uiteenlopende opties voor heroverweging van maatregel 3 (Javaverbinding).
- Versnellen besluitvorming over maatregel 4 (fietsbrug of –tunnel tussen Stenen Hoofd en Buiksloterham) van 2026 naar 2020.
- Continueren van het overkoepelende Programma Sprong over het IJ (bestuurlijke behandeling maatregelen, bewaken samenhang, monitoring, website, publieke bijeenkomsten).
- Instellen van een Supervisieteam.

4. Adviezen minister I&M, RWS, CNB, HbA

5. Bespreken agendapunt 3 DW (4april): Heroverweging Voorkeursbesluit maatregel 3.
Agendapunten 4 en 5 worden samengetrokken.

<u>Reacties uit DO IJ op voorlopige conclusies</u>:
: Inzake Heroverwegen Javabrug:

- Er zijn nautische bezwaren tegen de Javabrug.
- Er ligt nu een rapport van een tunnelvariant.
- Veel positieve reacties m.b.t. Stenen Hoofd-verbinding.
- wil de wethouder adviseren om maatregel 3 te heroverwegen en eerst in te zetten op een tunnel in maatregel 4.

- Meldt als belangrijk punt de hoogte van de brug.
- Overleg is belangrijk.
- Graag duidelijkheid over de financiering van de verplaatsing PTA. meldt dat hier binnen de gemeente nu eenduidig naar wordt gekeken en op korte termijn overleg kan starten.

- Merkt met betrekking tot de verplaatsing PTA op dat volgens hem het besluit al vaststaat. PTA wordt verplaatst; vraag is alleen: Waarheen?

Zorgpunten voor Havenbedrijf en CNB zijn de brughoogte en verplaatsing PTA.
Met betrekking tot de brughoogte is door de Minister van I&M nog geen besluit genomen.

geeft aan dat het belangrijk is dat iedereen zijn/haar punten naar voren kan brengen en dat we met elkaar in gesprek blijven.

vraagt hoe het beste gereageerd kan worden op de brief van de minister van I&M.
adviseert om in een gesprek te reageren en niet per brief. Beter is de tijd te nemen om de argumenten te bespreken.
Afgesproken wordt om over reactie op brief minister een overleg in te plannen met . **Actie**

Inzake het al dan niet heroverwegen van het besluit tot maatregel 3 (bouw Javabrug) is het advies van de leden van het Directeurenoverleg IJ om te kiezen voor optie B: Nader overleg met de nautische partijen/I&M/minister van I&M.

6. Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit

Afgesproken wordt dat de leden van het Directeurenoverleg IJ suggesties/aanvullingen op het Plan van Aanpak per mail naar sturen. **Actie DO IJ.**

Met betrekking tot de brughoogte stelt voor om 3 varianten uit te werken:

1. 09.70 m
2. 11.35 m
3. Verstelbare / flexibele hoogte

Morgen brengen we dit punt in de Stuurgroep IJ. Daarna beslissing of dit besproken wordt in 3 DW 4 april.

7. Rondvraag

Het eerstvolgende Directeurenoverleg staat gepland voor maandag 15 mei van 12.00 – 13.00 uur. Afgesproken wordt te inventariseren of medio april nog een extra Directeurenoverleg IJ ingepland kan worden. Op verzoek van geen overleggen plannen om 08.00 uur.

Actielijst

1.	Vooroverleg met inzake reactie op brief van de Minister	
2.	Overleg inplannen met Ministerie I&M	
3.	Suggesties/aanvullingen op Plan van Aanpak per mail naar	Leden DO IJ
4.	Extra Directeurenoverleg IJ inplannen medio april	

Bijlage 7 bij Directeurenoverleg IJ 27 maart 2017
Concept-beslispunt * 3DW Sprong over het IJ 4 april 2017

Agendapunt * 3DW 4 april 2017
In te stemmen met het al dan niet heroverwegen van het besluit tot maatregel 3 - aanleg van de Javabrug:

a. vasthouden aan het besluit tot maatregel 3 - aanleg van de Javabrug,
b. nader overleg met de nautische partijen/I&M/minister van I&M,
c. instemmen met nader onderzoek en afweging.

Toelichting

Aanleiding
B&W kozen in het Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ van 10 januari 2017 voor realisering van een Javabrug op de oostflank en voor het nog open houden van de keuze voor een brug of tunnel bij het Stenen Hoofd op de westflank.

Het besluit is gebaseerd op uitgebreid onderzoek, dat in goed overleg met de betrokken nautische partijen (RWS, CNB, HbA) uitgevoerd is in de periode mei-november 2016. In het Voorkeursbesluit is het advies van de nautische partijen nadrukkelijk gewogen. Zij gaven in hun adviezen in het Directeurenoverleg IJ (dd. 10 november en 12 december 2016) in uiteenlopende bewoordingen aan geen voorstander te zijn van bruggen over het IJ en de voorkeur te geven aan tunnels. Bovendien werd gesteld dat – mocht de gemeente Amsterdam kiezen voor aanleg van bruggen – deze dienen te voldoen aan de Richtlijnen Vaarwegen en nader te stellen eisen ten aanzien van de doorvaarthoogte. Hierover zijn de nautische partijen en de gemeente Amsterdam al enige tijd in gesprek; zie de uitgebreide briefwisseling uit het voorjaar van 2016.
Door RWS werd ook een nieuw punt ingebracht: de afweging tussen tunnels en bruggen zou mogelijk anders uit kunnen vallen, als een Javatunnel op een geringere diepte zou kunnen worden aangelegd. Na het verplaatsen van PTA en Oranjewerf zou de zeehavennorm voor de vaarwegdiepte (12,5 m - NAP) immers vervangen kunnen worden door de kanaalnorm (6 m - NAP). De gemeente Amsterdam heeft deze variant voor een ondiepe Javatunnel uitgewerkt en op 15 november 2016 naar RWS en CNB/HbA verstuurd. Aangegeven is dat een dergelijke variant in de ogen van de gemeente technisch mogelijk, maar nautisch niet inpasbaar lijkt.

In de inspraakperiode heeft **Rijkswaterstaat** een uitgebreid schriftelijk advies uitgebracht op het Voorkeursbesluit (kenmerk RWS-20 17/9552, dd. 28 februari 2017).
Twee elementen spelen daarin een rol:

- Kritiek op de afweging van B&W in het Voorkeursbesluit: er is onvoldoende gewicht toegekend aan de argumenten tegen bruggen en daarmee aan het scheepvaartbelang.
- Rijkswaterstaat heeft nader onderzoek laten doen door ingenieursbureau Arthe civil & structure naar een ondiep gelegen Javatunnel. RWS stelt dat de ondiepe tunnel technisch én nautisch uitvoerbaar is en bovendien financieel aantrekkelijk.

Tegen deze achtergrond verzoekt RWS de nieuwe variant mee te nemen in de MKBA en het Voorkeursbesluit te heroverwegen.
Ook de **minister van I&M** stuurde (onder verwijzing naar het advies van Rijkswaterstaat) een brief aan het gemeentebestuur (kenmerk IENM/BSK-2017/31467 dd. 27 februari 2017). Zij dringt eveneens aan op een heroverweging van het besluit voor een Javabrug.

Onderbouwing Voorkeursbesluit

De keuze voor een Javabrug in het Voorkeursbesluit van 10 januari is gebaseerd op de volgende argumenten:

- Bruggen zijn comfortabeler in het gebruik dan tunnels. Het te overbruggen hoogteverschil is groter (7-8 versus 20-21 meter). Fietsers moeten twee keer op- en afstappen om in een tunnel naar beneden en weer naar boven te gaan. Met een goede inrichting en vormgeving van hellingen en stijgpunten kan aan bezwaren tegen bruggen gemakkelijker tegemoet worden gekomen.
- 's Avonds en 's nachts zijn tunnels onprettig, zeker als je niet recht naar beneden kunt en geen goed overzicht hebt. Bij een Javatunnel is door de beperkte ruimte een toegang in harmonicavorm of in een knik onvermijdelijk. De Externe Adviescommissie en de in de Kwalitatieve Review geraadpleegde experts ontraden dergelijke oplossingen.
- Een Javabrug heeft een hogere vervoerwaarde dan een Javatunnel. Daarin is verdisconteerd dat een brug buiten de ochtend- en avondspits regelmatig open zal gaan voor de recreatievaart, vergelijkbaar met het openingsregime van de Schellingwouderbrug.
- Een brug maakt de verbinding tussen de delen van de stad aan weerszijden van het IJ ook fysiek ervaarbaar en zichtbaar.
- Voor de precieze situering van de Javabrug en de aanbruggen zijn nog verschillende varianten denkbaar. Deze worden afgewogen in de volgende fase van planvoorbereiding.
- De technische en nautische uitgangspunten van de Javabrug voldoen op hoofdlijnen aan de Richtlijnen Vaarwegen 2011 (supplement 2013). Daarmee wordt een vlotte en veilige doorvaart voor de scheepvaart gegarandeerd.
- De exacte maten van de doorvaartopeningen van de vaste en beweegbare delen worden in de volgende fase in overleg met RWS en CNB bepaald, mede naar aanleiding van gezamenlijk, nader onderzoek op de achterlandcorridors. Ook beheersmaatregelen (ten aanzien van geleidewerken en wachtplaatsen) worden in overleg nader uitgewerkt. Voor de doorvaarthoogte van het vaste brugdeel worden vooralsnog varianten meegenomen, in afwachting van een besluit van de minister van I&M over eventuele aanpassing van de Richtlijnen voor bruggen op de achterlandcorridors.
- De keuze voor een brug of tunnel bij het Stenen Hoofd is nog niet gemaakt. De inpassing van een Stenen Hoofdtunnel is eenvoudiger dan die van een Javatunnel door de grotere maat van het IJ. Door de gestrekte entrees is de vervoerwaarde groot en de sociale veiligheid mogelijk minder problematisch. Deze aspecten dienen terdege gewogen te worden in een latere afweging.

Heroverwegen van het Voorkeursbesluit?

Voor het heroverwegen van het besluit voor maatregel 3 – aanleg Javabrug zijn de volgende argumenten:

- De nieuwe variant voor een ondiep gelegen Javatunnel komt op onderdelen tegemoet aan bezwaren tegen diep gelegen tunnels op deze plek. Hoewel de nieuwe variant veel aanvullende vragen oproept (nautische veiligheid, onderwater bescherming tunnelentree, kosten, vervoerwaarde, sociale veiligheid, bewaking/inzet stewards, avond/nachtsluiting, bedrijfszekerheid, verhuurbaarheid winkels), dienen deze zorgvuldig gewogen te worden.
- Behalve RWS en de minister van I&M hebben ook andere nautische partijen adviezen uitgebracht, waarin gepleit wordt voor een zorgvuldiger weging van scheepvaartbelangen (CNB, HbA, Provincie, ORAM, Waterrecreatie Nederland, Watersportverbond, HISWA).

- 20 % van de inspraakreacties Sprong over het IJ spreekt zich negatief of zeer negatief uit over het pakket maatregelen. Tegen aanleg van de Javabrug is een petitie aan B&W aangeboden ondertekend door 2700 Amsterdammers.

Tegen het heroverwegen van het besluit zijn de volgende argumenten:

- Op verzoek van de gemeente Amsterdam heeft **RHDHV** een second opinion uitgevoerd naar de technische, nautische en financiële aspecten van een ondiep gelegen Javatunnel (17 maart 2017). Conclusie van de second opinion is dat de variant technisch uitvoerbaar is, zij het tegen hogere kosten dan RWS inschat. De variant voldoet volgens RHDHV echter niet aan de nautische eisen van de Richtlijnen Vaarwegen 2011 (supplement 2013).
- De conclusie van de second opinion wordt onderschreven door de **Externe Adviescommissie Sprong over het IJ** (18 maart 2017). De commissie adviseert met klem af te zien van tunnels op de flanken met het oog op comfort, sociale onveiligheid en bedrijfszekerheid.
- De **minister van I&M** kiest in haar advies een weinig integrale insteek – de positieve effecten van bruggen op de modal split in het stedelijk vervoer, op de ontwikkelmogelijkheden van de IJ-oever en op de integratie van Noord in de stad spelen geen rol in haar pleidooi.
- De **Vervoerregio Amsterdam** is juist "groot voorstander van het voornemen om vaste oeververbindingen te realiseren tussen Amsterdam Noord en het centrum van Amsterdam. Het realiseren van deze vaste oeververbindingen levert niet alleen een impuls aan het Amsterdamse Plusnet, maar ook zeker aan het regionaal netwerk fiets. De Vervoerregio heeft een duidelijke voorkeur voor een brugverbinding ten opzichte van een tunnelverbinding. Er hoeft bij een brug minder hoogte (9-11 meter ten opzichte van -18,6 meter) overwonnen te worden door de gebruiker. Voorzieningen die van fietsers verlangen dat zij gaan afstappen (of zelfs gaan wachten) leiden tot minder gebruik en daarmee tot minder bereikbaarheidseffect."
- Bij de argumenten, die **Rijkswaterstaat** opvoert tegen bruggen, kunnen de volgende kanttekeningen geplaatst worden:
    - Het Rijk heeft weliswaar "veel geïnvesteerd in de optimalisatie van de hoofdtransportas Noordzeekanaal", maar zowel de nieuwe zeesluis als de vervanging van de Hembrug door de Hemspoortunnel zijn welkome verbeteringen van de bereikbaarheid van de zeehaven; over de door de binnenvaart gebruikte achterlandverbinding zijn o.a. door RWS recent verschillende nieuwe bruggen gerealiseerd.
    - Van een "afname van de beschikbaarheid en aantrekkelijkheid van de hoofdtransportas door inpassingsmaatregelen" is geen sprake; de geplande Jakartagracht en de remmingwerken scheiden het recreatieverkeer juist effectief van de doorgaande binnenvaart – zie ook de reactie van **.
    - Van een "negatieve invloed op de modal shift" (de wenselijke verschuiving van wegvervoer naar vervoer per schip of per trein) is geen sprake; over de achterlandcorridor liggen 26 bruggen op Rijnvaarthoogte van 9.10 + NAP; overigens heeft de gemeente Amsterdam aangegeven zich te zullen conformeren aan een eventuele nieuwe norm voor de doorvaarthoogte.
    - Van een "toename van de wachttijd" voor de recreatievaart en speciale transporten zal slechts in beperkte mate sprake zijn als gezamenlijk een 'Blauwe Golf' ingesteld wordt op het IJ.
    - Van een "toename van onveiligheid voor vaarweggebruikers" zal altijd in enige mate sprake zijn bij aanleg van een brug; de door RWS belegde Veiligheid-expertmeeting toonde juist aan dat de extra risico's bij de voorgestelde Javabrugvariant beperkt zijn; een sterke toename van het pontverkeer brengt veel grotere risico's met zich mee, aldus de geraadpleegde experts.

- 70 % van de inspraakreacties Sprong over het IJ spreekt zich positief of zeer positief uit over het pakket maatregelen. Vóór aanleg van de Javabrug zijn twee petities aan B&W aangeboden ondertekend door 2000 respectievelijk 412 Amsterdammers.
- Nader onderzoek en afweging van verschillende varianten leidt onvermijdelijk tot uitstel van besluitvorming over maatregel 3. Dat zal dan op zijn vroegst in de volgende collegeperiode kunnen plaats vinden. Dat betekent dat gerekend moet worden met een vertraging van minimaal een jaar in de voorbereiding en uitvoering van een Javaverbinding. De effecten op de voortgang van het project Hamerkwartier zijn op dit moment moeilijk in te schatten.

Gemeente
Amsterdam

Agenda Externe Adviescommissie # 5
Verbetering IJ-oeververbindingen

Aan Externe Adviescommissie:

Vergadering Zaterdag 2 juli 2016
10:00-16:00 uur; inloop vanaf 9.45 uur
IJ-atelier, Buiksloterweg 7a, 1031 CC Amsterdam

Agenda

1. Opening, agenda, mededelingen	
2. Bijeenkomst Adviescommissie # 4 - 5 maart 2016	
- Verslag en advies 5 maart 2016	Bijlage 1 en 2
3. Voortgang besluitvorming en voorbereiding Nota van Uitgangspunten Sprong over t IJ	
a. Definitief Plan van Aanpak NvU Sprong over t IJ	Bijlage 3
b. Planning	Zie annotatie
4. Stand van zaken MKBA en studies	
a. Definitief Plan van Aanpak MKBA Decisio, incl. verslag Expertsessie MKBA	Bijlage 4 en 5
b. Antwoordbrieven RWS en CNB technische eisen	Bijlage 6 en 7
c. Concept-reactie gemeente Amsterdam technische eisen	Bijlage 8
d. Stand van zaken schetsontwerpen/kostenramingen IJ-oeververbindingen	Presentatie
e. Stand van zaken verkenning Stad om t IJ	Presentatie
Lunch met wandeling Sixhaven	
5. Vervolg en Voorkeursalternatief	
a. Afwegingscriteria	Zie annotatie
b. Studieopdrachten Stad om t IJ	Zie annotatie
6. Advies van de Adviescommissie	
7. Rondvraag en sluiting	

Annotatie
Agendapunt 3b Planning

Besluitvorming

- 24 mei 2016	Collegebeslissing Definitief Principebesluit Sprong over t IJ
- 16 juni 2016	Stuurgroep IJ
- 21 juni 2016	Directeurenoverleg IJ
- 6 juli 2016	Commissiebehandeling Principebesluit

IJkmomenten

- 28 juni	Extra Directeurenoverleg IJ
- 12 juli	Dubbele Wethouder Ollongren-vd Burg
- 12 juli	Dubbele Wethouder Litjens-vd Burg – Input MKBA
- 15 juli	Input MKBA gereed – schetsontwerpen, kostenramingen, vervoerwaardestudie
- 15 aug	Oplevering concept-rapport MKBA
- 30 aug	Stuurgroep IJ – concept-NvU gereed, Voorkeursalternatief bespreken
- 6 sept	Directeurenoverleg IJ
- 10 sept	Adviescommissie
- 16 sept	DW Litjens-vdBurg – concept-NvU en Voorkeursalternatief bespreken
- 5 okt	Stuurgroep IJ – NvU en Voorkeursalternatief vaststellen
- 11 okt	Directeurenoverleg IJ
- 27 okt	DW Litjens-vdBurg – B&W Voordracht Voorgenomen Voorkeursbesluit
- 15-22 nov	B&W-behandeling NvU
- 7 dec	Commissie-behandeling
- 14 dec	Informatieavond en opening tentoonstelling Stad om t IJ

Agendapunt 5a Criteria voor waardering en keuze alternatieven

In de afweging eind augustus-begin september ten behoeve van het bepalen van het Voorkeursalternatief zullen uiteenlopende criteria gehanteerd worden.
Graag bespreken we criteria en aanpak.

1. Maatschappelijke kosten-baten alternatieven
2. Kwaliteit alternatieven – inpassing, imago, comfort en veiligheid
3. Spreiden toenemende druk fiets- en scooterverkeer Centraal Station
4. Spreiden bezoekers centrumgebied – Stad in Balans
5. Impuls vernieuwing Noordelijke IJ-oever en Oud-Noord

Agendapunt 5b Studieopdrachten Stad om t IJ

Op basis van het Voorkeursalternatief worden in de periode september-november 2016 studieopdrachten uitgezet om de mogelijke kwaliteit van de nieuwe Stad om t IJ te verkennen en te verbeelden. Graag bespreken we scope en aanpak. Vooralsnog denken we aan drie studiegebieden (Kop Java, Stenen Hoofd, Sixhaven e.o.), een opdracht aan twee interdisciplinaire teams per locatie en opgave gericht op de verkenning van de integrale kwaliteit van de verbindingen in relatie tot (ontwikkelings- en inrichtingsmogelijkheden van) de omgeving.

Gemeente Amsterdam

Bijlage 1

Verslag bijeenkomst
Externe Adviescommissie
Verbetering IJ-oeververbindingen 5 maart 2016

Aanwezig	Externe Adviescommissie:
	Overige genodigden:
Vergadering	Zaterdag 5 maart 2016 – 10.00-16.00 uur De Ruyterkade 107 – 6-hoog, Amsterdam
Onderwerp	Verbetering IJ-oeververbindingen
Agenda	**1. Opening, agenda en mededelingen** **2. Verslag bijeenkomst Adviescommissie 19 december 2015** **3. Voortgang besluitvorming en voorbereiding Sprong over 't IJ – fase 2 Nota van Uitgangspunten** **4. Stand van zaken studies** **5. Naar een advies van de Adviescommissie over vervolg** **6. Rondvraag en sluiting**

Ad 1. Opening, agenda en mededelingen

- Er wordt kennisgemaakt met de nieuwe leden van de Adviescommissie, te weten

en de nieuwe secretaris van de Adviescommissie

- meldt dat een aantal leden van de Adviescommissie een brief heeft geschreven over het brugontwerp van deze brief zal door worden verspreid onder de Adviescommissieleden.

- licht *Bijlage 1* toe, het verslag van de bespreking van 3 februari jl. van . De ruimtelijke implicaties van de bruggen op het land lijkt het meest ingewikkeld, terwijl dit nog onderbelicht is in de huidige ontwerpverkenningen. Over alle locaties is gesproken met het ontwerpverkenningsteam: hoe kom je op hoogte, hoeveel wachtruimte is er nodig, wat betekent dit voor de aanlanding, etcetera. Er is vooral aandacht voor het brugontwerp; het aanpassen van de aanbruggen lijkt nog

moeizaam en is een cruciale opgave gezien de ruimtelijke implicaties voor de aanlandingslocaties.

Ad. 2 Aantekeningen 19 december 2015

- De aantekeningen van de zitting van19 december 2015 (*Bijlage 2)* worden vastgesteld. Afgesproken wordt dat met nader spreken over het model voor de MKBA.

Ad. 3 Voortgang besluitvorming en voorbereiding Sprong over 't IJ – fase 2 Nota van Uitgangspunten

geeft een toelichting op de werkversie 6 van het *Plan van Aanpak Nota van Uitgangspunten Sprong over 't IJ* (*Bijlage 3*). Ook *Koers 2025* en de *stand van zaken besluitvorming fase 1- adviesronde* en *stand van zaken voorbereiding fase 2 – governance* worden toegelicht.

- *Governance*

Er worden de nodige stappen gezet richting de besluitvorming van B en W eind april, wanneer het Plan van Aanpak NvU Sprong over 't IJ wordt vastgesteld.
De governance rondom zowel de bruggen als de terminal is nu goed opgetuigd, ook al is de situatie met alle verschillende stakeholders complex. In een parallelproces wordt de verplaatsing van de PTA in verschillende scenario's uitgewerkt. Zowel bestuurlijk als ambtelijk zijn er afspraken gemaakt. De Stuurgroep is zwaarder opgetuigd. De directie Grond en Ontwikkeling zit er nu bij en vormt een verbindende schakel tussen haven en gemeente. Het Stationseiland voor wat betreft de IJ-kant (veren, touringcars) valt nu ook onder deze stuurgroep. De betrokken wethouders spreken elkaar op regelmatige basis. Ook het projectenoverleg voor de projecten rondom het IJ loopt goed; de betrokken leidinggevenden spreken elkaar wekelijks. Voor RWS, gemandateerde m.b.t. veiligheid op het IJ, is de staatsecretaris het hoogste aanspreekpunt. Al met al staan nu alle lichten op groen om tot een gedegen en gedragen besluitvorming te komen. Er komt nu een DO IJ, een formule die ook goed werkt voor de complexe omgeving van Schiphol.

- *Planning*

Halverwege april wordt het Voorgenomen Besluit definitief. Dat is de eerste fase van besluitvorming. We zitten nu in een eerste ronde van adviezen, waarvan de gemeente een Nota maakt. Eind maart moet er een definitief Plan van Aanpak en Principebesluit liggen. Dan gaan we de fase in van het Voorkeursbesluit, inclusief het pakket aan maatregelen die uitgevoerd moeten gaan worden. In december wordt dat Voorkeursbesluit genomen, waarna de formele inspraakprocedure start. April 2017 wordt het Voorkeursbesluit in B en W vastgesteld, waarna het de Raad in gaat en voor de zomer moet zijn afgerond.

De Adviescommissie concludeert, terugkijkend op de werkperiode van de Adviescommissie, dat de aanvankelijke omstredenheid van de bruggen nu begint weg te ebben. De besluitvorming is goed opgetuigd, maar er liggen nog de nodige politieke gevoeligheden.

- *Review varianten*

De Raad wilde een onderzoek naar een versnelde aanleg van de Javabrug; de conclusie daarvan is dat dat niet mogelijk is vóór Sail 2020.
Voor de centrale bruggen wordt de IJpleinbrug alsnog in overweging genomen. Het is goed dat alle varianten nu onderzocht worden, zodat in samenhang een afweging kan worden gemaakt. Deze Review gaat naar zowel Raad als College.
De schetsontwerpen voor zowel tunnel als bruggen worden ook naar de Adviescommissie gestuurd.

Ook voor de MKBA worden kostenraming en vervoerwaardestudies in samenhang afgewogen. Op 1 september moet in de Stuurgroep de inzet geformuleerd worden, zodat het besluit van B en W in december kan worden voorbereid. Ook een marktstrategie en de financiering zijn onderdeel van dit besluit, evenals programma en ontwerp.

- *Stadsdelen*

Vanuit de vier betrokken stadsdelen is inmiddels unanieme steun voor het besluit.

- In Noord speelt de gentrification-discussie, maar de blik is gericht op de toekomst.
- In Oost is nog wel discussie over de plek van de bruggen. Ook een brug van Borneo naar Zeeburgereiland is in the picture. Dit wordt een eigen traject, buiten Stuurgroep en DO IJ.
- In West is met name de discussie rondom het Stenen Hoofd van belang.
- In Centrum is brede steun van alle partijen voor een oplossing op de flanken, geen centrale fietsbrug.

- *Inspraak en kadering*

Op de informatieavond van 2 maart jl. voelde men het gemis van een bredere visie, een kader voor het vervoersverhaal, aldus de Adviescommissieleden die de avond hebben bijgewoond. Een betere uitleg van de context, zoals de *Koers 2025*, was op z'n plaats geweest. Burgers moeten het bredere verhaal van de stad en de positie van de IJ-oevers hierin kennen om deze projecten te kunnen kaderen.
licht toe dat het verstandig is om een grotere visie te hebben, maar dat die discussie niet alleen vanuit de gemeente moet komen, maar vanuit de stad zelf. In het voorjaar zal de discussie met de stad worden opgestart, onder andere door middel van toekomstvisies van een aantal stedenbouwkundige bureaus, die een grotere visie op het IJ laten zien. In het najaar zal dan een participatieronde over de IJ-sprong worden opgetuigd. Het volgende College zal een nieuwe Structuurvisie gaan maken.

- *Stad om het IJ*

De groei en revitalisering van Noord is nog maar zeer recent en maakt de aanleg van bruggen mogelijk. Met de huidige governance-structuur is een mooi orkest opgetuigd, aldus de Adviescommissie. geeft een toelichting op de

plangeschiedenis van Noord en de groei van Amsterdam. Projecten worden in versneld tempo opgepakt. Met name Houthavens, de Ringzone, Noordelijke IJ-oever en Centrumeiland IJburg zijn versnellingslocaties. De opgave is om stedelijke milieus te creëren, niet alleen woningbouw te plegen. Differentiatie, menging en integratie zijn sleutelwoorden. Het motto *Stad om het IJ* geeft aan dat vanuit de stad de beweging naar het IJ wordt gemaakt. Ook de bruggen vormen onderdeel van die beweging. Nu zijn ook de Noordelijke en Westelijke IJ-oever aan de beurt voor een kwaliteitssprong.

- *Flexibele scenario's en MKBA*

De commissie pleit er voor om in flexibele scenario's onzekerheden in voldoende bandbreedte te laten meewegen en no-regret strategieën open te houden. Door verschillende tijdspaden aan te houden komen de bandbreedtes in beeld. Ook de invloed van de bruggen zelf moet worden meegenomen in de MKBA. De MKBA moet onderdeel worden van een breder spectrum aan analyses en studies; een breder afwegingskader.

Belangrijk bij zo'n uitwaaierend proces is om steeds het einddoel voor ogen te houden, namelijk de beste oeververbindingen realiseren. Er moet een goed en snel besluit worden genomen, waarbij je tegelijkertijd laat zien dat je rekening hebt gehouden met de discussies die kunnen ontstaan over de onzekerheden en gevoeligheden. Onzekerheden kunnen door middel van risico-analyse en een robuustheidstoets worden geadresseerd.

De belangrijkste onzekerheden zijn de snelheid en karakter van ruimtelijke ontwikkelingen rondom de aanlandingen en de ontwikkeling van het aantal voetgangers. Daarmee kunnen combinaties worden gemaakt die kunnen worden getest als gevoeligheidsanalyses.

Voor het ontwerp moeten worden meegenomen de grote ruimtelijke consequenties voor de aanlandingspunten. Er is ruimte nodig om hoogteverschil te overbruggen en wachtruimte als de brug openstaat. Dit ruimtebeslag moet goed worden onderzocht, evenals de laatste technieken op dit vlak. Een visualisering zal de discussie beter helpen voeren. Hetzelfde geldt voor de tunnels met zijn stijgingspunten en issues rondom sociale veiligheid. Dit zal de planvorming versnellen.

De commissie is een voorstander van het breed onderzoek doen in deze fase van het planproces, dat betekent een onderzoek naar de in de PvA NvU voorgestelde brugvarianten plus het tunnelalternatief. Ook de studie naar de optimalisering van de veren vindt de commissie van groot belang zowel als kortetermijnoplossing als alternatief voor bruggen/tunnel.

Als bouwstenen voor een samenhangend verhaal en de ontwerpverkenningen is het goed om de plangeschiedenis inclusief intenties vanaf 1950 in kaart te brengen. De commissie vindt het een goed idee om drie ontwerpbureaus vragen om een bredere toekomstvisie neer te leggen. Het is van belang dat het concept van de stad verweven om het IJ goed wordt doordacht, als context voor de opdracht aan de bureaus. Dit moet in het Ambitiedocument worden opgenomen, aldus de Commissie.

Ook vindt de commissie dat moet worden gekeken naar oplossingen die elders zijn gevonden voor bruggen (inclusief aanlandingen) en tunnels.

Ad 4. Stand van zaken studies

- MARIN-simulatie en Conceptbrief gemeente Amsterdam aan Havenbedrijf, Havenmeester en RWS m.b.t. technische eisen

licht beide stukken toe.

MARIN heeft uitgebreide computersimulatiemodellen ontwikkeld mbt scheep- en cruisevaart en veiligheid. Dit gaat met name om de grootte van de doorvaart bij bepaalde maten van intensiteit van de scheepvaart. Het eerste resultaat ligt nu voor. Het is van belang dat in de brief aan Havenmeester en RWS de juiste vragen worden opgenomen. Dit wordt met nader besproken. Het goede nieuws is dat uit de simulatieoefening een padbreedte van 130-145 meter nodig blijkt, terwijl in de ontwerpstudies 160 zelfs haalbaar blijkt.

Uit de studies blijkt dat in nautisch opzicht de IJpleinbrug bij verplaatsing van de cruiseterminal haalbaar is. Voor de brug bij het Stenen Hoofd is de conclusie dat bij twee keer 90 meter doorvaart mogelijk is. De brug bij CS is nautisch niet mogelijk in verband met het Noord-Hollands Kanaal en de bocht in het IJ.

- Initiatief Under-IJtunnel

De studie van Arcadis studie is het resultaat van een overleg van alle ontwikkelaars op Overhoeks, die steunen dit iniatitief om de pieken op te vangen in het voetgangersverkeer. De tunnel kost 90-110 miljoen, die de gemeente grotendeels zou moeten financieren. De ondernemers zouden wel zelf het beheer doen.

Er zijn twee alternatieven ontwikkeld: voetgangers die zelfstandig door de tunnel lopen, wat om een grote breedte vraagt, of een cabineconstructie.
De commissie vindt het aspect van sociale veiligheid echter nog onbelicht. Belangrijk is om kritische massa te genereren, maar je weet niet in hoeverre er op ieder uur in het etmaal voldoende doorstroom is. De ontwerpoplossingen die nu worden voorgesteld zijn onvoldoende toereikend, zoek derhalve naar oplossingen die de sociale veiligheid beter borgen. Het is interessant om de cabine-versie verder te onderzoeken, daarmee zou de tunnel veel kleiner kunnen worden. Ook zouden de private partijen een groter deel van de kosten moeten dragen, naar rato van het voordeel dat zij er van hebben.

Vervolg-afspraken:

- De belangrijkste punten worden uitgewerkt in een Advies (zie bijgesloten Advies dd 16 maart 2016)

- Op specifieke expertises kunnen leden van de Commissie buiten de zittingen van de Commissie worden geraadpleegd

- Plan Amsterdam nr. 4 2015 wordt rondgestuurd aan de Commissieleden

- Volgende bijeenkomst Commissie: 2 juli van 10 tot 16 uur, locatie Penthouse Vista

Gemeente Amsterdam

Verslag bijeenkomst
Externe Adviescommissie
Verbetering IJ-oeververbindingen 2 juli 2016

Aanwezig	Externe Adviescommissie:
	(secretaris, verslag)
	Overige genodigden:
	Verhinderd: (voorzitter)
Vergadering	Zaterdag 2 juli 2016 – 10.00-16.00 uur IJ-atelier, Buiksloterweg 7a, Amsterdam
Onderwerp	Verbetering IJ-oeververbindingen

Agenda

1. Opening, agenda en mededelingen
2. Verslag bijeenkomst Adviescommissie 5 maart 2016
   a. verslag en advies 5 maart
3. Voortgang besluitvorming en voorbereiding Sprong over 't IJ
   a. Definitief PvA NvU Sprong over 't IJ
   b. Planning
4. Stand van zaken MKBA en studies
   a. Definitief PvA MKBA, incl verslag Expertsessie MKBA
   b. Antwoordbrieven RWS, CND en HbA technische eisen
   c. Conceptreactie gemeente Amsterdam technische eisen
   d. Stand van zaken schetsontwerpen/kostenramingen IJ-oeververbindingen
   e. Stand van zaken verkenning Stad om 't IJ
5. Vervolg en Voorkeursalternatief
   a. Afwegingscriteria
   b. Studieopdrachten Stad om 't IJ
6. Naar een advies van de Adviescommissie
7. Rondvraag en sluiting

Ad 1. Opening, agenda en mededelingen

Er wordt geconstateerd dat de ontwikkelingen rondom de IJ-oeververbindingen erg snel gaan en het dat goed is dat de commissie goed geïnformeerd is zodat ze gericht kan adviseren. Advies van de commissie op de diverse cruciale momenten is onverminderd zeer gewenst en wordt als waardevol ervaren. De voorzitter meldt dat het een goede stap is dat het IJ-atelier is opgericht, en zeker op deze plek, als een spin in het web in dit gebied. 'In een jaar tijd heeft het werken aan deze opgave een enorme vlucht genomen.'

Ad 2. Verslag bijeenkomst Adviescommissie 5 maart 2016

Het verslag wordt vastgesteld. meldt dat het advies van de commissie dd 16 maart 2016 de gemeente goed heeft geholpen op een aantal belangrijke punten, onder meer over het scenariodenken in de context van de MKBA. Ook worden er nu gevoeligheidsanalyses uitgevoerd specifiek voor de IJ-oever. De adviezen van de commissie hebben statuur, en worden breed gelezen.

Ad 3. Voortgang besluitvorming en voorbereiding Sprong over 't IJ

a. licht inhoud en systematiek rondom het definitieve PvA NvU Sprong over 't IJ toe. De oriënterende eerste fase is afgesloten met een principebesluit van B en W. De tweede fase moet in november leiden tot een NvU voor het Voorkeursalternatief, waarna inspraakronde inclusief tentoonstelling volgen. Uiterlijk juni 2017 worden door B en W en gemeenteraad het Voorkeursbesluit genomen. Dit is een heel pakket aan maatregelen, m.b.t. onder meer planning, locaties, financiële strategie, marktstrategie, etcetera.

In de NvU Sprong over 't IJ fase 2 (bijlage 3) is een organisatiestructuur opgetuigd. Belangrijk daarbij was onder meer de instelling van de Stuurgroep IJ, met daarin gemeentebreed alle relevante directeuren. Met externe directeuren is het Directeurenoverleg IJ ingesteld. Daarnaast zijn er allerlei afstemmingstrajecten met projecten, stadsdelen etcetera. De organisatie erachter is een ambtelijk kernteam. Het systeem werkt goed.

b. De planning van de verschillende overleggen is vermeld in de annotatie bij de agenda.

De voorzitter dankt voor zijn toelichting en vraagt de commissieleden een reactie op met name het inhoudelijke deel van het PvA NvU.
Er wordt erg veel gedacht vanuit het proces en vanuit alle verschillende variabelen, maar waar heeft de stad nu behoefte aan? Zou dat niet het uitgangspunt moeten zijn? De stad wordt verbonden, daarbij moeten afwegingen worden gemaakt, er zijn consequenties, maar waar gaan we nu eigenlijk naar toe? Het is echter wel belangrijk, zegt , dat er heel precies wordt gesproken in de terminologie van de MKBA, anders kunnen partijen de resultaten van tafel vegen met het verwijt dat het 'slordig' is gedaan. Wat nu wel goed is meegenomen zijn het 0-alternatief en het verenalternatief, echter zonder station Sixhaven.

De commissie vindt de MKBA echter slechts een van de afwegingskaders, dit zou niet een salomonsoordeel mogen zijn. Op onderdelen die niet goed in de MKBA mee kunnen, zoals ruimtelijke kwaliteit, een adaptieve aanpak en andere maatschappelijke relevante factoren, wordt echter een aparte expertmeeting gehouden, meldt . Het PvA voor de MKBA is nu definitief gemaakt, methodisch ligt de MKBA nu vast.

Ad 4. Stand van zaken MKBA en studies

a, b en c. Rijkswaterstaat houdt vast aan 160 meter doorvaartbreedte. Afwijkingen moeten worden onderbouwd en geakkoordeerd door RWS. De gemeente wil over het complete pakket kunnen praten en de eisen van de verschillende partijen scherp krijgen. De reacties in de antwoordbrieven waren redelijk 'zwaar'. Maar nu zijn de eisen wel helder en wordt voorkomen dat de gemeente later in het proces voor verrassingen komt te staan. Er is nu overeenstemming over de IJ-pleinbrug, die voor RWS en Havenbedrijf onaanvaardbaar is. Deze optie is uit de MKBA gehaald. Wel is er een 'truc' bedacht voor de Javabrug, die door partijen wordt geaccepteerd.
Met het graven van de Djakartagracht voor de recreatievaart komt de kop los van het eiland en kan alsnog de gevraagde breedte van 160 meter worden gerealiseerd. De commissie is van mening dat het alsnog graven van de oorspronkelijk geplande gracht een gouden greep is die deze variant mogelijk maakt en bovendien in potentie tot ruimtelijk-stedelijke kwaliteit kan leiden.

Over een tweetal punten is echter nog geen overeenstemming en hierover wordt advies van de commissie gevraagd. Het gaat over de doorvaarthoogte van de vaste bruggen en het alternatief van de Stenen Hoofd-brug. RWS is voornemens om de minimale doorvaarthoogte door de komst van High Cube-containers te verhogen van 9.70 naar 11.35 meter. In alle documenten en planvorming tot nu toe wordt voor de vaste IJ-oeververbindingen uitgegaan van de huidige (wettelijke) eis. Moet nu alles worden aangepast en wat zijn dan de (ruimtelijke) consequenties? De commissie is van mening dat het voorbarig is om nu al uit te gaan van 11.35 meter. Dit is immers nog geen eis en er is geen enkel zicht op snelle besluitvorming hieromtrent. Ook alle andere 26 bruggen op de corridor van het Amsterdam-Rijnkanaal zouden omhoog moeten worden gebracht. De commissie beveelt wél aan om in het onderzoek de mogelijke nieuwe eis alvast mee te nemen. In technisch opzicht kunnen bruggen nu al vrij eenvoudig worden klaargemaakt voor de nieuwe hoogte, waarbij ze bij regulier onderhoud na 30 jaar op een minder ingrijpende manier omhoog kunnen worden gebracht. Wel vraagt de commissie aandacht voor de ruimtelijke consequenties op het land. Zie punt 1, Advies d.d. 5 juli 2016.

Voor de Stenen Hoofd-brug liggen drie opties ter tafel om te voldoen aan de minimale doorvaartbreedte, waarvan één met een pijler. De cruisevaart en de risico's die dit met zich meebrengt spelen hier een belangrijke rol. De pijler willen RWS en Havenbedrijf principieel niet. Een dubbele draaibrug bij een breedte van 160 meter zou wel mogelijk zijn, maar dat heeft grote consequenties voor de landsituatie. Over blijft dan de derde optie, met een vaste brug en aan weerszijden twee kleinere openingen, die echter alleen geschikt zijn voor de kleinere cruiseschepen. Dit bezwaar zou vervallen als de Cruiseterminal (deels) wordt verplaatst naar het westelijk havengebied en alleen de luxe cruisevaart op de huidige locatie zou blijven.

Naar de ontwikkeling van de zeecruise wordt momenteel het nodige onderzoek gedaan, in het najaar valt de beslissing of de terminal (deels) verplaatst zal worden en naar welke locatie. Verplaatsing lijkt gezien alle ontwikkelingen, waaronder milieuproblematiek, onvermijdelijk. Dit heeft directe consequenties voor het alternatief van de Stenen Hoofd-brug. Voor de nieuwe hoofdterminal van de PTA zijn vier locaties in het westelijk havengebied onderzocht. De meest kansrijke lijkt de Achtersluispolder in Zaanstad te zijn, direct gelegen aan het Noordzeekanaal met

een karakteristiek gebouw met grote uitstraling. De komst van de PTA zal een belangrijke stimulans zijn voor gebiedsontwikkeling op deze locatie in de regio. De overige drie locaties hebben zwaarwegende nadelen (geluidscontouren, uitplaatsing bedrijf, compenseren hoofdgroenstructuur) De commissie spreekt haar voorkeur uit voor de locatie in de Achtersluispolder, nader toegelicht in punt 2, Advies d.d. 5 juli 2016.

De verplaatsing zou een nieuwe dynamiek brengen in de besluitvorming rondom de IJ-oeververbindingen. De riviercruise kan verplaatsen naar huidige PTA-locaties, wat de kades vrijmaakt. Belangrijk is vooral ook dat de derde optie van de vaste oeververbinding binnen handbereik komt en een realistisch alternatief wordt voor de brug met de grote klep. Met het exploiteren van de huidige terminal als dependance voor de kleinere schepen, blijft ook het iconische effect van de cruiseschepen in het stadsbeeld behouden. De commissie wijst erop dat ook de tweede optie van de variant met de pijler in de MKBA meegenomen zou moeten worden, ondanks de bezwaren van Rijkswaterstaat. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen hoe vlot en veilig deze variant kan zijn voor het scheepvaartverkeer. Aan de eerste optie van een 160 meter brede beweegbare brug kleven wat de commissie betreft de nodige bezwaren. Zo zullen wachttijden oplopen tot een half uur, wat grote consequenties heeft voor de landsituatie.

d. presenteren de stand van zaken rondom de schetsontwerpen van de verschillende alternatieven voor de MKBA. Wat betreft de Javabrug is er discussie over het aanlanden aan beide kanten van de brug. Moet hij in Noord aanlanden richting de Meeuwenland of direct naar het Motorkanaal in het Hamerstraatgebied, een gebied in transformatie. Er is gerekend en getekend met verschillende hellingspercentages en lussen. Bij het Motorkanaal is een mooie helling van 2,9% realiseerbaar. Aan de kant van het Java-eiland wordt de lengte van de Kop van Java gebruikt om op hoogte te komen (3.7%). Bij de Stenen Hoofd-brug in variant 1 met de grote klep zijn forse geleidewerken in het water vereisen. Een moeilijkheid zijn de drie verschillende aanfietsroutes naar de brug toe en de forse hellingpercentages aan beide zijden van de brug. Voor de tunnels speelt de problematiek van de vereiste diepte, die hellingbanen onmogelijk maken. Dan moet worden gekozen voor rolpaden dan wel liften. Ook de aanlanding (waar kom je omhoog?) is een punt.

De commissie is van mening dat de Sumatragracht stedenbouwkundig briljant is, die lost veel problemen oplost. De strip zou in zijn geheel moeten worden ontwerpen met dit nieuwe element erin, het fietspad als drager. Cruciaal is wel dat hier levendigheid ontstaat en geen dode ruimtes onder de banen. Een geïntegreerde oplossing met een gebouw is noodzakelijk. Bij de bruggen wordt de verbeelding gemist: wat is het programma, wat voor stedenbouwkundige relaties ontstaan hier? Het is belangrijk om de wachtplekken aan weerszijden van de bruggen interessant te maken. Krulvormige aanfietsroutes als oplossing om op hoogte te komen moeten zoveel mogelijk worden vermeden, belangrijk is een zo simpel mogelijke oplossing vinden. Fietspaden moeten nieuwe stedenbouwkundige ankers worden in de stad. Ook moet voorzichtig worden omgegaan met het Stenen Hoofd, dat monumentale uitstraling heeft. Er moet met hellingspercentages worden opgepast met de uitsluiting van groepen, maar ook met het stagneren van de doorstroom. Files zijn reëel, waarmee een deel van de capaciteit van de brug wordt weggenomen.

Wat betreft de tunnels is het goed dat de meeste inritten zo recht mogelijk geprojecteerd zijn. Rolpaden zonder zijbescherming geven een visueel breder beeld van de tunnel, maar leveren weer veiligheidsrisico's op. Sociale veiligheid, met name 's nachts, gaat een belangrijke rol spelen in de discussie. Wellicht kan een variant met cabines hier een oplossing in vormen. Ook het creëren van een architectonische ervaring kan verschil maken. Zoek ook uit hoe dit elders is ondervangen. Belangrijk is ook om te weten hoe de verkeersveiligheid zich verhoudt tot die van bruggen. De diepgang is eigenlijk te groot voor fietsers. Ook moet goed worden gekeken naar stedenbouwkundige integratie aan de oevers. De aanbevelingen van de commissie zijn opgenomen in het advies d.d.12 juli 2016, onder punt 2: Input voor het ontwerp.

e. presenteert de stand van zaken met betrekking tot de verkenning Stad om 't IJ. Hierin worden programmatische scenario's voor de IJ-oevers onderzocht. Alle ontwikkellocaties zijn hierin meegenomen. In totaal zouden 49.000 woningen en 60.000 arbeidsplaatsen mogelijk zijn op de lange termijn. Refentiescenario wordt getest met extremen voor zowel meer of minder gebiedsontwikkeling en bezoekers/toerisme. Er is een studie naar de fietsnetwerken en de ontbrekende schakels daarin, waarin ontwikkelingen zoals de komst van brug worden meegenomen. Balkon aan het IJ gaat gerealiseerd worden. Er zijn nog de nodige knelpunten zoals de Oostertoegang. Wat zijn nog meer plekken die stedelijke betekenis kunnen krijgen? Bijvoorbeeld Sixhaven, met metrostation.

Aan de hand van de geschetste perspectieven wordt in het najaar aan een aantal bureaus de opdracht gegeven om de mogelijke toekomsten verder te verkennen. Het Voorkeursalternatief ligt er dan al. Wat vindt de commissie belangrijk om mee te geven aan de bureaus? De commissie is van mening dat het belangrijk is dat het publiek een goed mogelijk gevoel krijgt van de verhalen en beelden die achter de onderzoeken en de cijfers zitten. Wat voor type stad is Noord, welke woonmilieus vind je hier? Wat is de contramal van hoog-stedelijke dynamiek versus dorpse rust. Maak ook duidelijk welke effecten de infrastructuur heeft. Maurits geeft aan dat parallel aan de tentoonstelling van de ontwerpopdrachten het debat met de stad gevoerd gaat worden.

De commissie vindt het mooi is dat het IJ voor het eerst centraal gesteld wordt en dat de gemeente ook het verhaal over deze scope verteld, van Oranjesluizen tot Coentunnel. De bureaus zouden dan vooral over de dwarsverbindingen na moeten denken. Waar ontstaan door de komst van de verbindingen nieuwe betekenisvolle plekken? De gemeente kan deze visies dan voor het grotere kader aan elkaar 'plakken'. geeft aan dat de gemeente nu bezig is om dit grotere perspectief te schetsen. De Structuurvisie Amsterdam 2040 geeft in deze context te weinig houvast. De discussie gaat heel politiek worden. De legitimatie voor de verbindingen wordt gevonden in de drukte, de groei van Noord. Het is steeds in- en uitzoomen in het verhaal.

Het verhaal over het water is belangrijk om hierin mee te nemen: de ruimtelijke kwaliteit van het water, en de verhouding daarvan tot het nautische en het land. Maar ook het groen gaat een belangrijke rol spelen in de discussie. De commissie voelt er sterk voor om in de opdrachten de verschillende plekken uit elkaar te halen, bijvoorbeeld drie gebieden en twee teams per gebied. Besloten wordt om in

september hier verder over te praten en dan een advies uit te brengen over de uitvraag aan de ontwerpbureaus. (Hiermee is agendapunt 5b afgehandeld.)

Ad. 5 Vervolg en Voorkeursalternatief

a. Er zijn zeven criteria benoemd die het afwegingskader vormen voor de MKBA. Van belang is hierbij aan te geven wat de waarde ervan is. De commissie kan zich vinden in de omschrijving van de criteria maar beveelt aan om de niet direct monetariseerbare aspecten daarvan wél expliciet in de MKBA te benoemen, zodat deze kunnen worden meegenomen in de afweging voor het Voorkeursalternatief. Ook de onzekerheden moeten worden benoemd. Aanvullend wil de commissie een achtste criterium aanbevelen, namelijk de nautische inpassing. De commissie wijst ook op het belang van het blijven voeren van de discussie op stedelijk niveau, zoals stedenbouwkundige inpassing, gebruik en beleving. Ook de lange lijnen en de grote schaal, zoals het beleefbaar maken van het IJ als sterke ruimtelijke kwaliteit voor de stad, moeten expliciet worden meegenomen in het bredere afwegingskader. Een belangrijk aandachtspunt is bovendien de rol van het fiets in de gebruikte verkeersmodellen. Die is maar beperkt, terwijl de fiets een feitelijke hoofdrol speelt bij de verbetering van de IJ-oeververbindingen. Verkeersmodellen moeten daarom beter op de fiets worden afgestemd in plaats van op criteria van grote infrastructuurprojecten van RWS. Het volledige advies van de commissie over het afwegingskader voor de MKBA is omschreven in punt 1 van het Advies d.d. 12 juli 2016.

Gemeente Amsterdam

Advies Externe Adviescommissie Verbetering IJ-oeververbindingen *met betrekking tot de MKBA en aanpak aanvullende multicriteria-review*

13 september 2016

In klein comité van experts van de Externe Adviescommissie Verbetering IJ-oeververbindingen, bestaande uit , is onder voorzitterschap van voorzitter op 10 september jl. gesproken over een drietal punten in de aanpak van de MKBA en het voorstel voor een multicriteria-review. Onderliggende stukken hierbij waren de conceptversie MKBA Sprong over 't IJ *d.d. 6 september jl. en het memo van Decisio aan de Projectgroep Sprong over 't IJ over voorstel en aanpak voor de opzet van een multicriteria-review, van eveneens 6 september jl. De Commissie komt naar aanleiding hiervan tot de volgende aanbevelingen.*

1. Input MKBA

In de concept-MKBA zijn vervoerswaarden in hoge en lage scenario's berekend voor vijf alternatieven, waarbinnen nog met varianten is gerekend. In de berekening blijkt dat ten opzichte van het nul-alternatief het aantal reizigers op de veren in de alternatieven met vaste oeververbindingen zeer sterk zal dalen. Voor het nul-alternatief is echter een forse investering in de aanschaf van onder meer vier zeer grote veerboten nodig; een investering die in de andere alternatieven bleef meelopen, omdat alleen gerekend was met het vervallen van de veerverbinding ter plaatse van de vaste verbindingen. Deze methodische 'denkfout' is opgelost door te kijken naar wat er daadwerkelijk aan veren nodig is gezien de uitkomsten van het vervoersmodel voor de overige alternatieven en varianten. Aangezien de vraag op de veren daarin zal teruglopen, kan met minder en met kleinere veren worden volstaan. Voorgesteld wordt om deze effecten nu alleen in lagere kosten mee te nemen en geen compleet nieuwe doorrekening van de vervoerwaarde van alle alternatieven en varianten te maken. De bias die hiermee samenhangt wordt kleiner naarmate de kleinere vervoersvraag voor de veren in sterkere mate wordt opgevangen door kleinere veren, en daarmee in mindere mate door lagere frequenties (het kwaliteitsaspect waarop reizigers reageren). Een volledige doorrekening kan wél gedaan worden bij het doorrekenen van het Voorkeursalternatief, dat ter besluitvorming zal worden voorgelegd.

De Commissie stelt voor niet alleen het Voorkeursalternatief maar een 'top drie' van alternatieven volledig door te rekenen, zodat een realistisch beeld ontstaat van de

resterende vervoersvraag voor de veren bij het realiseren van vaste IJ-oeververbindingen. Daarbij wil de Commissie wijzen op het feit dat de kwaliteit van het verensysteem niet zozeer zit in de capaciteit van de veerboten, maar in de frequentie van de afvaarten. Als de frequentie terugvalt onder de huidige frequentie van de veren, dan valt naar de mening van de commissie het gehele systeem in elkaar omdat reizigers vanwege de lange wachttijd de veren niet meer als een serieuze optie zullen beschouwen. Er is een minimum frequentie nodig om kwaliteit te bieden, net als in het overige openbaar vervoer.

2. Incidentkans per kilometer

In de methodiek van de MKBA betekent een toename van het aantal fietskilometers dat de verkeersveiligheid omlaag gaat en er als resultaat hoge penalties gelden. De commissie stelt dat de verkeersveiligheidseffecten, en de verschillen tussen varianten, met onzekerheden zijn omgeven en daarom moeilijk volledig in cijfers kan worden vastgesteld en gewogen. De spreiding van fietsers over de verschillende flanken kan gunstiger uitpakken, terwijl het ook mogelijk is dat juist een bepaalde mate van dichtheid van fietsers het aantal ongevallen beperkt. Het is een kwestie van ontwerp (en bijbehorende kosten) om zogenoemde *black spots* voor de verschillende alternatieven adequaat te adresseren. Naarmate de te hanteren normen daarbij sterker overeenkomen tussen varianten, wordt het rekenen met gelijke incidentkansen per fietskilometer (zoals nu gebeurt) een zuiverder benadering. Bovendien kan niet worden uitgesloten dat fietsers de rolbanen van de tunnels gaan gebruiken om te fietsen in plaats van te lopen, waardoor het risico op ongelukken naar verwachting sterk toeneemt. De veiligheidsaspecten van de verschillende alternatieven verschillen kortom zodanig van aard en omvang dat deze niet eenduidig meegewogen kunnen worden in de MKBA.

Voorgesteld wordt dan ook om in plaats van te spreken over verkeersveiligheid het begrip 'incidentkans per kilometer' per object (brug of tunnel) te hanteren.
De verkeersveiligheid bij objecten (rolbanen, kruisingen) wordt niet meegenomen in MKBA, maar wel in de op te stellen MCA, waarin ook aspecten als gezondheid en sociale veiligheid (PM-posten in de MKBA) in beschrijvende zin worden meegenomen.

3. Multicriteria-review: kwalitatieve aanpak

De Commissie vindt het van belang dat de weging aanvullend aan de MKBA geen gebruikelijke multicriteria-analyse (MCA) is, waarin toch weer subjectieve scores worden toegekend aan factoren waarvan gesteld is dat ze zodanig moeilijk kwantificeerbaar en monetariseerbaar zijn dat ze niet in een MKBA kunnen worden gewogen.
De Commissie onderschrijft het voorstel van Decisio om te kiezen voor een kwalitatieve aanpak naast de MKBA. Groepen experts geven per thema een kwalitatieve analyse, bijvoorbeeld op 5-puntsschalen, op basis waarvan beleidsafwegingen kunnen worden gemaakt. Dit voorkomt bovendien mogelijke dubbeltellingen tusen MKBA en MCA.

De Commissie juicht een kwalitatieve, beschrijvende aanpak naast de MKBA dan ook toe, ook al omdat er naast de cijfers van de MKBA behoefte is aan een narratief en aan logische, beredeneerbare onderliggende argumenten. Het verslag van de expert-sessies vormt als het ware dit narratief. Daarbij raadt de Commissie aan om per groep niet achteraf te streven naar een geagregeerde waardering, waarvoor weging toch weer noodzakelijk is, maar alle relevante deelaspecten te presenteren. In de panels zitten idealiter experts die nog niet eerder in het proces rondom de IJ-oeververbindingen betrokken zijn (geweest). Het betrekken van burgers is in deze fase nog niet raadzaam, de geëigende fase daarvoor is de periode van inspraak na vaststelling van het Voorkeursalternatief.

Externe Adviescommissie Verbetering IJ-oeververbindingen
Amsterdam, 13 september 2016

voorzitter
secretaris
Goudappel-Coffeng, verkeersexpert
hoogleraar Vrije Universiteit, econoom en MKBA-expert

Gemeente
Amsterdam

Agenda Externe Adviescommissie # 6
Verbetering IJ-oeververbindingen

Aan
Externe Adviescommissie:
(verhinderd),
(secretaris)
Overige genodigden
Agendapunt 3:
Agendapunt 4:

Vergadering
Zaterdag 22 oktober 2016
10:00-16:00 uur; inloop vanaf 9.45 uur
IJ-atelier, Buiksloterweg 7a, 1031 CC Amsterdam

Agenda

1. **Opening, agenda, mededelingen**
   - Planning besluitvorming Sprong over t IJ — Bijlage 1

2. **Bijeenkomsten Adviescommissie # 5 en # 5a**
   - Verslag 2 juli 2016 — Bijlage 2
   - Advies 10 september 2016 — Bijlage 3

3. **Advies Voorgenomen Voorkeursbesluit**
   - Alternatieven Verbindingen Sprong over het IJ — Nazending
   - Concept-MKBA — Bijlage 4 en 5
   - Verkenning Stad om t IJ — Presentatie
   - Concept-conclusies en faseringsopties — Bijlage 6
   - *Advies Voorkeursbesluit*

Lunch

4. **Advies Ontwerpverkenning Brugontwerpen**
   - Ontwerpverkenning Stenen Hoofdbrug en Javabrug — Presentatie
   - *Advies Ambitiedocument*

5. **Rondvraag en sluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda Externe Adviescommissie # 7
Verbetering IJ-oeververbindingen

Aan Externe Adviescommissie:

(secretaris)
Overige genodigden:
Agendapunt 3:
Agendapunt 4:

Vergadering **Maandag 7 november 2016**
9:30-12:30 uur
IJ-atelier, Buiksloterweg 7a, 1031 CC Amsterdam

Agenda

1. **Opening, agenda, mededelingen**
   - Stand van zaken besluitvorming Sprong over het IJ

2. **Verslag Adviescommissie # 6**
   - Verslag 22 oktober 2016 — Bijlage 1

3. **Slotadvies Voorgenomen Voorkeursbesluit**
   Ter kennisname:
   - Concept-MKBA — Bijlage 2a,2b
   - Concept-MCA/Review kwalitatieve aspecten — Bijlage 3
   - Notitie Voorlopige Conclusies Fase 2 Sprong over het IJ — Bijlage 4
   - Opties voor een Adaptieve Uitvoeringsstrategie — Bijlage 5
   - Toelichting bij Gevraagde beslissingen Stuurgroep 9-11-16 — Bijlage 6
   - Aanvullende informatie IJpleintunnel variant Oostertoegang — Mondeling

4. **Advies Ontwerpverkenning Brugontwerpen**
   - *Advies Ambitiedocumenten Stenen Hoofdbrug en Javabrug*

5. **Rondvraag en sluiting**

Bijlage 6 bij agenda Externe Adviescommissie IJ-oeververbindingen 7 november 2016

Toelichting bij Gevraagde Beslissingen Stuurgroep IJ 9 november 2016

Gevraagde beslissingen:

1. In te stemmen met het voorleggen aan de DW van 21 november van de notitie *Voorlopige Conclusies onderzoek Sprong over het IJ*.
2. In te stemmen met het advies aan de DW van 21 november om af te zien van de bouw van een IJpleintunnel (i.v.m. comfort, verkeersveiligheid en overbelasting van het aansluitende netwerk in de binnenstad) en van een Javatunnel (i.v.m. comfort, inpasbaarheid en sociale onveiligheid entree).
3. In te stemmen met het advies aan de DW van 21 november om in het Voorgenomen Voorkeursbesluit het volgende pakket maatregelen op te nemen om de IJ-oeververbindingen in de periode 2017-2030 te verbeteren:
    a. Optimaliseren IJpleinveer (zuidelijke aanlanding, frequentie, brug NHK)
    b. Metrostation Sixhaven
    c. Voetgangerstunnel/passage CS-Buiksloterweg
    d. Verplaatsen PTA
    e. Javabrug
    f. Stenen Hoofdbrug of -tunnel.
4. In te stemmen met het advies aan de DW van 21 november om in het Voorgenomen Voorkeursbesluit een adaptieve uitvoeringsstrategie vast te stellen. Onderdeel hiervan is regelmatige monitoring van de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ en evaluatie van de uitgevoerde maatregelen. Op basis hiervan vindt stapsgewijs besluitvorming plaats over vervolgstappen in planvorming en uitvoering van maatregelen.
5. In te stemmen met het advies aan de DW van 21 november om te kiezen voor een uitvoeringsstrategie met de volgende onderdelen:
    a. 2017 – Start planvorming optimaliseren IJpleinveer, verplaatsen van de PTA, aanleg van metrostation Sixhaven en aanleg van de Javabrug.
    b. 2018 e.v. – Uitvoering optimaliseren van het IJpleinveer.
    c. 2019 – Evaluatie van de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ, inclusief effecten van opening NoordZuidlijn en Zaancorridor en optimaliseren IJpleinveer.
    d. 2020 – Go-no-go besluit over het verplaatsen van de PTA, aanleg van metrostation Sixhaven en aanleg van de Javabrug; mogelijk Startbesluit planvorming voor de voetgangerstunnel/passage CS-Buiksloterweg en voor een Stenen Hoofdbrug of -tunnel.
    e. 2021 e.v. – Uitvoering verplaatsen PTA en bouw Javabrug.
6. Aan te geven welke aanvullende informatie aangeleverd dient te worden voor de DW van 21 november (voor- en nadelen opties, vervoerwaarde, onderbouwing keuze voor verbinding op oostelijke of westelijke flank, investeringskosten en exploitatielasten), mede ten behoeve van een zorgvuldige annotatie door rve's en Stadsregio.

Toelichting bij beslissingen 1, 2, en 3

→ Op basis van de voorlopige conclusies tekent zich een duidelijk pakket van maatregelen af voor verbetering van de IJ-oeververbindingen: een combinatie van optimalisering van het verensysteem, de bouw van een Javabrug, een Stenen Hoofdbrug of -tunnel en aanleg van het metrostation Sixhaven.
→ Realisering van een voetgangerstunnel/passage is op korte termijn geen optie, maar mogelijk wel bij een sterke groei van het aantal bezoekers. Overleg met het Rijk, NS-stations, Prorail en private partijen over medefinanciering is nodig voor een vervolgstap.
→ De IJpleintunnel – ook in de variant met de zuidelijke entree in de Oostertoegang – valt af in verband met het beperkte comfort, de te verwachten congestie en de overbelasting van de ODE-brug, de kruising Prins Hendrikkade-Gelderse Kade en het aansluitende netwerk richting Nieuwmarkt, St. Antoniesbreestraat, Jodenbreestraat en Mr. Visserplein. Het aantal fietsers op de Gelderse Kade kan toenemen van nu 10.000 tot 20-30.000 in 2030. Dit grote aantal fietsers kan hier niet veilig verwerkt worden.
→ De Javatunnel valt af in verband met de lastige inpasbaarheid van de zuidelijke entree op de Kop van het Java-eiland. Hier is alleen een entree met rolbanen naar -20 meter denkbaar met knikken, dan wel in een harmonica-vorm. Een dergelijke entree is onoverzichtelijk en daardoor sociaal onveilig.

Toelichting bij beslissingen 4 en 5

Gelijktijdige uitvoering van het totale pakket maatregelen is door het beslag op financiële middelen geen optie. Ook door de lange voorbereidingstijd zal altijd sprake zijn van een fasering. Begonnen kan worden met de meest flexibele en gemakkelijkst te realiseren onderdelen: het optimaliseren van het verensysteem.
Het bij de Review geraadpleegde Expertteam Verkeer en Vervoer gaat een stap verder en pleit er voor om een adaptieve strategie te volgen, waarbij het lange termijn-doel gerealiseerd wordt door stapsgewijs in te spelen op ontwikkelingen en te leren van het effect van lopende projecten en al uitgevoerde maatregelen. Achtergrond hiervan vormen allereerst de onzekerheden in groei en routekeuze van het fietsverkeer. In de afgelopen jaren groeide het fietsverkeer over het IJ zeer snel – met soms 10 % per jaar. Dit kan echter ook afvlakken. Ook de routekeuze van fietsers blijkt modelmatig moeilijk te voorspellen. Door eerst ervaring op te doen met 'varende bruggen' kan met grotere zekerheid een keuze gemaakt worden voor bepaalde tracés. Ervaring met een eerste brug kan vervolgens helpen bij ontwerp en uitvoering van een tweede of juist leiden tot een voorkeur voor een tunnel. Voor deze benadering pleit ook dat de ontwikkeling van het bouwprogramma op de IJ-oevers – met name van bezoekers – een andere wending kan nemen dan nu gedacht. Na de voortvarende start van de gebiedsontwikkeling op Overhoeks en NDSM viel de productie in de crisisjaren immers nagenoeg stil.
Een vergelijkbare onzekerheid zit in de effecten van de NoordZuidlijn en de Zaancorridor op de vervoerwijzekeuze van reizigers en daarmee op het voetgangersverkeer over het IJ in het centrale deel.
→ *Een cruciaal onderdeel van de voorgestelde adaptieve benadering is gefaseerde besluitvorming op basis van regelmatige monitoring van de ontwikkeling in bouwprogramma, bezoekersaantallen en reizigersstromen en evaluatie van uitgevoerde maatregelen.*

Een nadeel van toepassing van de adaptieve benadering bij het realiseren van complexe infrastructuur is dat de bouw van bruggen of een metrostation door lange planologisch-juridische procedures al snel drie tot vier jaar voorbereiding vergt. Ook een uitvoeringsperiode van twee tot drie jaar is niet denkbeeldig. Wachten tot een probleem zich voordoet is daarom geen optie. Om sneller in te kunnen spelen op ontwikkelingen zou wel al gestart kunnen worden met planologisch-juridische procedures en met het ontwerp en de technische uitwerking van maatregelen.

→ *Een tweede cruciaal onderdeel van de voorgestelde adaptieve benadering is het splitsen van het proces in een planvormingsfase en een uitvoeringsfase. Het go-no-go-besluit voor uitvoering is gekoppeld aan de momenten van monitoring en evaluatie. Aan de hand van de resultaten kan besloten worden of uitvoering opportuun is of dat beter met uitvoering gewacht kan worden tot urgentie en effectiviteit beter onderbouwd kunnen worden.*

Tegen deze achtergrond zijn vier opties in kaart gebracht voor de opbouw van het adaptieve proces rond Sprong over het IJ in het Voorgenomen Voorkeursbesluit.

1. Starten met optimaliseren IJpleinveer 2018 (VJN 2017).
   In 2019/20 evaluatie IJpleinveer en effecten opening Noord-Zuidlijn en Zaancorridor 2018 en besluitvorming over vervolgstappen.
2. Starten met optimaliseren IJpleinveer 2018 + start planvorming Javabrug en verplaatsen PTA. In 2019/20 evaluatie IJpleinveer en effecten opening Noord-Zuidlijn en Zaancorridor 2018. Vervolgens in 2020 Go-no-go-besluit over PTA en Javabrug. Dan ook startbesluit planvorming Metrostation Sixhaven; 2023 evaluatie en Go-no-go uitvoering metrostation. 2026 evaluatie en startbesluit Stenen Hoofdverbinding, voetgangerspassage en toekomst verensysteem; etc.
3. Starten met optimaliseren IJpleinveer 2018 + start planvorming Javabrug, verplaatsen PTA en metrostation Sixhaven. In 2019/20 evaluatie IJpleinveer en effecten opening Noord-Zuidlijn en Zaancorridor 2018. Vervolgens in 2020 Go-no-go-besluit over PTA, Javabrug en metrostation Sixhaven. In 2023 evaluatie en besluitvorming over vervolgstappen Stenen Hoofdverbinding, voetgangerspassage CS-Buiksloterwegveer en toekomst verensysteem. 2026 Evaluatie en go-no-go etc.
4. Starten met optimaliseren IJpleinveer 2018 + start planvorming Javabrug en Stenen Hoofdverbinding, verplaatsen PTA en metrostation Sixhaven. In 2019/20 evaluatie IJpleinveer en effecten opening Noord-Zuidlijn en Zaancorridor 2018. Vervolgens in 2020 Go-no-go-besluit over PTA, Javabrug, Stenen Hoofdverbinding en metrostation Sixhaven. In 2023 evaluatie en besluitvorming over vervolgstappen voetgangerstunnel CS-Buiksloterwegveer en toekomst verensysteem. 2026 Evaluatie en go-no-go voetgangerspassage.

In de DW van 27-10 hebben wethouders aangegeven één voorkeur voor een pakket uit te voeren maatregelen aan B&W te willen voorleggen. Aan de Stuurgroep wordt voorgesteld om hierover een advies te geven. Een keuze tussen optie 2 en 3 ligt het meest voor de hand. Het voorstel om te kiezen voor optie 3 is ingegeven door de ambtelijk uitgesproken bereidheid van de Stadsregio om te starten met de volgende planvormingsfase van metrostation Sixhaven.

Gemeente Amsterdam

Eindadvies Externe Adviescommissie Verbetering IJ-oeververbindingen

7 november 2016

De afgelopen periode is de Externe Adviescommissie Verbetering IJ-oeververbindingen, hierna te noemen commissie, in totaal zeven keer in zitting geweest. Ook zijn er bijeenkomsten in een kleinere samenstelling geweest over onder meer de MKBA en de stedenbouwkundige implicaties op het land van de inpassing van bruggen en tunnels. Tijdens deze sessies heeft de commissie kennisgenomen van de beschikbare stukken waaronder de concept-MKBA, de concept-MCA en het definitief Plan van Aanpak Nota van Uitgangspunten Sprong over 't IJ. Ook heeft de commissie diverse presentaties gekregen over de stand van zaken met betrekking tot onder meer inrichting van het besluitvormingsproces, de opzet van de MKBA en de ontwerpverkenningen voor bruggen en tunnels, vanuit het gemeentelijke projectteam IJ-Atelier. In onderhavig document komt de commissie tot een integraal Eindadvies aan de gemeente Amsterdam met betrekking tot het te nemen Voorkeursbesluit.

Urgentie en perspectief: Stad om 't IJ

De commissie begrijpt en ondersteunt de voortvarendheid die de gemeente aan de dag legt om te komen tot een robuuste oplossing voor de drukte die ontstaat op het IJ als gevolg van de snelle groei van Noord. De commissie heeft bovendien waardering voor de zorgvuldige structurering en organisatie van het complexe proces waarbinnen de gemeente tot besluitvorming wil komen. De commissie waardeert de ruimte die hierin is gecreëerd voor alle betrokken stakeholders, niet in de laatste plaats de bewoners van Amsterdam. Uit de afgelopen periode blijkt dat ook de stem van de Adviescommissie als waardevol wordt gezien door de gemeente en dat haar adviezen zijn meegewogen en impact hebben gehad op de stappen die tot dusver zijn genomen. De commissie vindt dit verheugend, omdat zij als multidisciplinair gezelschap van onafhankelijke experts in staat is een brede, blik te bieden op de opgave en mogelijke oplossingen.

Een belangrijk onderdeel van het eindadvies van de commissie aan de gemeente betreft dan ook het belang van dit brede perspectief zelf: het verhaal van de stad die zich sterk ontwikkelt in Noord en op haar flanken aan de IJ-oevers, en in het verlengde hiervan de kwaliteit van het IJ als openbare ruimte in de stad. Binnen het besluitvormingsproces spelen belangen die vaak tegengesteld zijn, gaat het om kwesties die technisch, financieel en logistiek van aard zijn. Al deze elementen

moeten zorgvuldig worden geadresseerd en de juiste plek krijgen in het afwegingsproces. Daarnaast moet ook het stedenbouwkundige verhaal van de stad worden verteld, dat nadrukkelijk het perspectief vormt waarbinnen het besluitvormingsproces zich afspeelt. Centraal in dat perspectief staat de urgentie voor de stad Amsterdam om de verbinding tussen de beide zijden van de stad aan het IJ te verbeteren. Na een eeuwenlange focus op de centrumzijde van de stad, die onder meer resulteerde in een 'afsluiting' van de stad richting het IJ met de bouw van het Centraal Station, keert de stad zich nu naar het water en maakt zij de sprong over het IJ. De stad omarmt het IJ: Amsterdam ontwikkelt zich in de richting van een stad die beide flanken van haar oevers, zuid én noord, benut en gebruikt voor het stedelijke programma dat de stad nodig heeft.

Amsterdam groeit nu en naar verwachting ook in de nabije toekomst snel, en een groot deel van die groei vindt plaats in Noord, waar een groot ontwikkelingspotentieel aanwezig is. In Noord is de ruimte voor het levendige, gemengde stedelijke programma dat de stad zoekt. Noord verschiet daarmee snel van kleur; nieuwe groepen bewoners, bedrijvigheid en voorzieningen vestigen zich in dit stadsdeel. Ook toeristen maken in steeds grotere getale de oversteek naar Noord. Noord wordt daarmee het volwaardige onderdeel van de stad dat zij verdient te zijn. In Noord kan een substantieel deel van de groei van Amsterdam worden geaccommodeerd. Die ontwikkeling is gestart op de plek waar van oudsher de verbinding ligt, achter het Centraal Station, met de wijk Overhoeks en nieuwe culturele attracties als Eye en de A'dam Tower. En de komende jaren zal deze groei zich over de hele lengte van de IJ-oevers gaan uitstrekken. Van Zeeburgereiland tot Sloterdijk worden 50.000 nieuwe woningen voorzien in het gebied aan beide zijden van het IJ. Het IJ is daarmee de grootste ontwikkellocatie van Amsterdam. 15.000 woningen zijn reeds ingepland. De ontwikkeling van Noord biedt kansen om de drukte in de stad te spreiden.

In deze context moet de urgentie van de verbetering van de IJ-oeververbindingen worden gezien. De commissie wil dan ook onderstrepen dat de Stad om 't IJ zoals die zich nu begint af te tekenen geen fictief concept is, maar een zeer reëel en bovendien zeer aantrekkelijk perspectief vormt voor de verdere ontwikkeling van Amsterdam. Dit verhaal van de stad moet in de context van de besluitvorming telkens weer nadrukkelijk, en op een objectieve maar enthousiasmerende, beeldende wijze, worden verteld. Het IJ is niet langer de scheiding tussen noord en zuid die zij eeuwenlang was. Het IJ wordt integendeel een centraal element dat de stad verbindt, waardoor het ontwikkelingspotentieel van de stad aanzienlijk wordt vergroot. Het IJ als openbaar 'waterplein' mag daarom niet meer werken als een barrière, maar wordt een vitale stedelijke ruimte, die door middel van robuuste verbindingen de beide zijden van de stad aaneenhecht en de ontwikkeling van Noord, en daarmee de groei van Amsterdam en een betere spreiding van bewoners en bezoekers, mogelijk maakt.

Adviezen op deelaspecten van de Externe Adviescommissie Verbetering IJ-oeververbindingen

In dit Eindadvies van de commissie wil zij een aantal van haar belangrijkste (deel)adviezen kort recapituleren. Deze vormen immers de context waarbinnen de commissie tot haar Eindadvies komt en vormen hier een integraal onderdeel van.

4. Over een centrale brug CS-Buikslotermeerweg:
De commissie heeft uitgebreid gesproken over de voor- en nadelen van een brug op deze locatie. De commissie deelt de nautische bezwaren van Rijkswaterstaat en Havenbedrijf Amsterdam tegen een brug midden in de scherpe bocht van het IJ, op de plek waar ook het Noordhollands kanaal uitmondt. Vanuit nautisch oogpunt is een brug in de scherpe bocht ter plaatse in het IJ ongewenst vanwege onvoldoende zicht voor de binnenvaart en de beperkte breedte van slechts 145 meter.
In ruimtelijk opzicht vindt de commissie een brug in de bocht van het IJ een inbreuk op de beleving het prachtige 'waterplein' dat hier de afgelopen decennia is gecomponeerd. Staande aan de achterzijde van het vernieuwde station overziet men nu de open ruimte van het water met rondom markante gebouwen als het Paleis van Justitie, filmmuseum Eye, A'dam Tower, Tolhuistuin en het Muziekgebouw. Dit stedenbouwkundige ensemble zou door een brugin tweeën worden gesneden. Bovendien verergert een brug op deze plaats de congestie in de flessenhals in het fietsnetwerk tussen Noord en het Centrum tot een onaanvaardbaar niveau. De commissie pleit er daarom voor dit centrale punt juist niet verder te belasten en in te zetten op betere verbindingen op de flanken.

5. Over de variant van een IJpleinbrug:
De commissie deelt ook voor de variant van de IJpleinbrug de nautische bezwaren van het Havenbedrijf Amsterdam en Rijkswaterstaat, óók in het geval van verplaatsing van de PTA naar het Westelijk Havengebied. Ook op deze plek in de bocht van het IJ is het zicht voor de scheepvaart onvoldoende en is de doorvaartbreedte beperkt tot 145 meter. De commissie vindt deze brug achter CS bovendien ongewenst vanwege fiets-technische redenen. Vanwege deze combinatie van nautische en stedenbouwkundige bezwaren wijst de commissie de realisering van een IJpleinbrug af. De commissie heeft dan ook geadviseerd om de IJpleinbrug niet langer in de afweging te betrekken.

6. Over het belang van de landhoofden bij de stedenbouwkundige inpassing van de bruggen:
De commissie wijst op het grote belang van de aanlanding van de bruggen vanwege de vergaande ruimtelijke complicaties van de afwikkeling van het verkeer op de bruggen, zoals het op hoogte komen en het wachten bij een openstaande brug. Niet het ontwerp van de bruggen zelf zal het grootste probleem vormen, maar de aanlanding van de aanbruggen in de dichte stedelijke omgeving. In de ontwerpstudies moet dit dan ook van het begin af aan worden meegenomen, evenals de consequenties van de hellingspercentages voor het comfort van de fietser, en daarmee de aantrekkelijkheid van de route c.q. het succes van de brug.

7. Over de doorvaarthoogte van de vaste bruggen:
In het licht van de discussie over de mogelijke verhoging van de wettelijke minimale doorvaarthoogte voor bruggen, volgens de vigerende normen 9.10 meter, naar 11.35 meter adviseert de commissie in de besluitvorming over eventuele bruggen over het IJ in de MKBA uit te gaan van 9.70 meter, zijnde de doorvaarthoogte van de huidige brugontwerpen, en in de fase na het vaststellen van het Voorkeursalternatief het alternatief van 11.35 meter ook door te laten rekenen, zodat de kosten voor aanpasbaarheid alvast in het ontwerp kunnen worden meegenomen. Tevens dienen

1. Over het belang van flexibele scenario's (adaptieve strategie) en een breed afwegingskader:
De commissie heeft gepleit voor het maken van afwegingen op basis van een breed en tegelijkertijd hanteerbaar onderzoek waarbij een evenwicht wordt gevonden tussen een brede afweging en het uitsluiten van onzekerheden. De belangrijkste onzekerheden voor het vaststellen van de vervoerswaarde liggen in de gebiedsontwikkeling rondom de bruggen en/of tunnels (welk stedelijk programma ontwikkelt zich hier en in welk tempo) en de omvang van de stromen bezoekers, zoals toeristen en congresgangers. Voor verschillende scenario's (hoog, laag) kan in gevoeligheidsanalyses worden getest voor verschillende tijdspaden. Deze gevoeligheidsanalyses spelen een belangrijke aanvullende rol binnen de MKBA, die de commissie ziet als een belangrijk instrument om doelstellingen te kunnen operationaliseren in criteria, maar zeker niet als enige instrument om te komen tot een gedegen en breed afgewogen besluit. De commissie adviseert op een adaptieve manier te werken met flexibele scenario's, om bij de onzekerheden waarbinnen de besluitvorming plaatsvindt optimaal gebruik te kunnen maken van informatie die over de tijd beschikbaar komt. Een adaptieve strategie maakt het bovendien mogelijk om te komen tot een fasering in de besluitvorming ten aanzien van de varianten, waarbij gebruik kan worden gemaakt van opgedane ervaringen.
De commissie adviseert voorts om daar waar volledige kwantificering van effecten niet mogelijk is, een breder afwegingskader te hanteren dan de MKBA alleen. Ook stedenbouwkundige inpassing, het gebruik van de IJ-oeververbindingen en de beleving ervan, zijn essentieel voor het succes en worden niet of niet volledig in de MKBA gereflecteerd. Deze factoren behoren dan ook een adequate rol te krijgen in het bredere afwegingskader.

2. Over het belang van de stedenbouwkundig-ruimtelijke context van de IJ-oeververbindingen:
De commissie pleit zoals uit bovenstaande blijkt voor het schetsen van een breder narratief als context voor de noodzaak van het verbeteren van de IJ-oeververbindingen. Dit bredere verhaal van de ontwikkelingen van de stad rondom het IJ moet bovendien zo illustratief en helder mogelijk worden gebracht. De commissie staat daarom positief tegenover het aantrekken van een aantal ontwerpbureaus die in opdracht van de gemeente ruimtelijke toekomstbeelden zullen schetsen voor de ontwikkelingen op en rond het IJ. Deze beelden kunnen vervolgens breed met het publiek worden gedeeld.

3. Over het verensysteem:
De commissie heeft in haar eerste advies gepleit voor een nader onderzoek naar de uitbouw en optimalisering van het verensysteem. Een betere spreiding van de veren over het IJ en het opvoeren van de frequenties en/of het vergroten van de capaciteit van de veren zouden mogelijk de vervoersvraag in 2030 kunnen accommoderen. Deze aanbeveling heeft geresulteerd in het opnemen van een alternatief 1 Optimalisering van de veren in de MKBA. Daarbij wil de commissie wijzen op het feit dat de kwaliteit van het verensysteem niet zozeer zit in de capaciteit van de veerboten, maar in de frequentie van de afvaarten. Bij de keuze voor vaste oeververbindingen pleit de commissie dan ook voor het op peil houden van de huidige frequentie van de veren.

de consequenties van die verhoging voor de ruimtelijke kwaliteit, en dan met name voor de aanbruggen, worden onderzocht.

Naar een Voorkeursalternatief: afronding studies en onderzoek

De commissie is van mening dat een zorgvuldig en gedegen onderzoekstraject heeft plaatsgevonden in de aanloop naar de keuze voor een Voorkeursalternatief. De input die de commissie op de diverse onderzoeken en verkenningen heeft kunnen leveren heeft geleid tot bijstellingen en een bredere, integrale blik waarin ook plaats is voor het stedelijke verhaal. In de afronding van deze fase van onderzoek en verkenning komt de commissie tot de volgende aanbevelingen met betrekking tot de MKBA en het ontwerp van bruggen en tunnels.

Aanvullende input en conclusies naar aanleiding van de MKBA
De commissie is van mening dat het MKBA-rapport zowel inhoudelijk als wat betreft leesbaarheid goed in elkaar zit. De complexe materie is overzichtelijk geordend en consistent. Aanvullend dan wel concluderend komt de commissie tot de volgende aantekeningen.

- Alle varianten in het hoge scenario scoren ruim positief. In het lage scenario is dat voor een deel van de varianten nog steeds zo, en een ander deel zit dicht tegen een baten-kostenratio van 1 aan. De commissie is van mening dat de vervoerswaarde van vaste verbindingen, vanwege de elementaire modellering van fietsgedrag in de achterliggende vervoersmodellen waarschijnlijk wordt onderschat, en dat daarmee ook in het lage scenario weinig risico wordt gelopen, zeker als voor een adaptieve strategie wordt gekozen.

- In de vervoerswaardestudie, en daarmee in de MKBA/MCA, is niet meegenomen dat de mate van aantrekkelijkheid van een route (waaronder de entrées) voor een substantieel deel bijdraagt aan het gebruik en daarmee succes van brug of tunnel. In de MKBA is op dit punt geen onderscheid gemaakt tussen brug of tunnel, terwijl dat er in werkelijkheid waarschijnlijk wel degelijk zal zijn. Een tunnel zal naar verwachting minder mensen overtuigen om met de fiets te gaan dan een goed ontworpen brug.

- De effecten op het fietsgebruik worden inhoudelijk in belangrijke mate verklaard door de 'gentrification' van de bevolking in Noord. In dat opzicht is voor Noord op termijn een verandering van mobiliteitsgedrag te verwachten, zoals dat in wijken als De Baarsjes of de Pijp al is gebeurd. Dit is echter niet in de modellen opgenomen, waardoor de commissie voor de variant Optimalisering van de veren het capaciteitsvraagstuk voor de lange termijn niet verzekerd acht. Ook in de tunnelvarianten kunnen uit oogpunt van capaciteit problemen ontstaan, met name voor de centrale IJpleintunnel.

- Het is duidelijk dat er als gevolg van een vaste verbinding als brug dan wel als tunnel reistijdverschillen ontstaan. Het gevaar is daarmee aanwezig dat de centrale IJpleintunnel te positief scoort, omdat het fysiek niet mogelijk kan blijken de benodigde in- en uitgangen in de verschillende richtingen te bieden. Ook bij de entrée van de Javatunnel aan de noordzijde zijn aansluitingen in

alle richtingen moeilijk realiseerbaar, terwijl in het ontwerp van de brug de aansluitingen in alle richtingen soepel realiseerbaar zijn. Voor alle tunnelvarianten geldt dat de relatie tussen de modelmatig ingevoerde aansluitingen en de fysiek mogelijke aansluitingen een belangrijk aandachtspunt is.

- Vanwege de grote mate van onzekerheden in de weging van de verkeersveiligheid in de MKBA adviseert de commissie om het begrip 'incidentkans per kilometer' te hanteren in plaats van verkeersveiligheid. De verkeersveiligheidsaspecten en de verschillen tussen varianten zijn met veel onzekerheden omgeven (zullen fietsers de rolbanen gaan gebruiken, creëert massa meer of juist minder kans op incidenten per fietser?) en daarom moeilijk volledig in cijfers te wegen.

- De fiets heeft een beperkte rol in de gebruikte verkeersmodellen, die primair zijn afgestemd op het hoofdwegennet, de grote infrastructuurprojecten van Rijkswaterstaat. De gekozen werkwijze is goed verklaarbaar vanuit de wens van eenduidigheid in de aanpak van de MKBA. Bij de verbetering van de IJ-oeververbindingen speelt de fiets echter juist een hoofdrol. Verkeersmodellen en scenario's moeten voor de toekomst vanuit het oogpunt van een voldoende robuuste capaciteit, dan ook beter worden afgestemd op de fiets.

Aanvullende input en conclusies naar aanleiding van de ontwerpverkenningen bruggen en tunnels
De commissie waardeert de progressie die is gemaakt in de ontwerpverkenningen voor de bruggen ten aanzien van de stedenbouwkundige consequenties van hellingspercentages en het op aantrekkelijke wijze inrichten van de wachtruimtes. De commissie staat positief ten aanzien van het ontwerp-uitgangspunt om de bruggen als geheel te bekijken; als autonoom element die vloeiende bewegingen mogelijk maakt. De lange aanlandingen die nodig zijn moeten ruimhartig worden ontworpen, in plaats van verdoezeld, als onderdeel van de brug die als sprekend of zelfs iconisch element de stad verbindt. De hellingbanen moeten worden opgevat als aanleidingen om interessante stedelijke ruimtes en beleving te kunnen creëren, zoals een uitzichtpunt over het IJ of de toevoeging van voorzieningen of ander stedelijk programma (verblijfsfunctie). Ook staat de commissie positief ten aanzien van de inrichting van het ontwerpproces, waarin wordt gewerkt met workshop-ateliers met ontwerpers. Voorop staat voor de commissie een integrale benadering van de ontwerpopgave, met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit in de aanlandingsgebieden. De vaste verbindingen moeten worden opgevat als een kans om de ruimtelijke kwaliteit en het stedelijk programma (zoals groenstructuren of verdere gebiedsontwikkeling) in de aanlandingsgebieden te verbeteren c.q. mogelijk te maken. De commissie merkt op dat (inpassing in) de mogelijke aanlandingsgebieden nog de nodige aandacht vraagt in de verkenningen.

- Voor het ontwerp van de bruggen geldt dat het op hoogte komen voor fietsers op een zo simpel mogelijke wijze zou moeten gebeuren. Krulvormige aanrijroutes, en zeker meerlagige varianten hiervan, moeten worden vermeden, tenzij een oplossing met de allure en functionaliteit van een Nescioburg (ruimtelijk) mogelijk is. De ruimtelijke consequenties van hellingspercentages moeten dan ook gedegen worden onderzocht en

hellingspercentages van meer dan 4 procent moeten zeker worden vermeden. Uitgangspunt van het ontwerp zou moeten zijn om onder de 3 procent te komen. Grote boogstralen en vloeiende bewegingen zijn belangrijk voor het comfort van fietsers, met name als het gaat om grote hoeveelheden fietsers, en daarmee cruciaal voor het gebruik en dus voor het succes van de brug. Bij mechanische oplossingen (zoals liften en rolpaden) bestaat het gevaar van files, waardoor de capaciteit van de brug terug loopt. Mechanische oplossingen zijn voor de commissie secondair, primair moet worden ontworpen aan goede, comfortabele hellingbanen. Ook moet rekening worden gehouden met de huidige diversificatie van het fietsgebruik. Immers ook bakfietsen en andere 'zware' fietsen zullen van de brug gebruik moeten kunnen maken. De commissie wil nogmaals het belang benadrukken van de wachtplekken bij de aanlandingspunten, die moeten worden ontworpen als aantrekkelijke stedelijke ruimtes. Bij het ontwerp van brug én aanlanding zou bovendien moeten worden uitgegaan van het principe van fietspaden als stedelijke dragers.

- Voor wat betreft het ontwerp van de tunnels is het van belang, dat de inritten zo recht mogelijk geprojecteerd zijn. Dit zowel voor de oriëntatie en daarmee de sociale veiligheid, als voor het risico op verkeersincidenten. De commissie spreekt zich uit tegen de aanleg van tunnels met een niet-gestrekte entree. Tunnelentrees waarin de rolbanen niet een rechte lijn liggen waardoor fietsers harmonica-bewegingen moeten maken, zijn onoverzichtelijk en daardoor sociaal onveilig. De grote diepgang van 18 meter die is vereist, is voor gebruikers en met name voor fietsers, zeer problematisch. Dit vergt onderzoek naar de lengte van de benodigde hellingbanen en de stedenbouwkundige integratie hiervan op de oevers. Bovendien is de luchtkwaliteit in tunnels zeer problematisch als (licht)gemotoriseerd verkeer zoals snorfietsen, scooters en canta's in de tunnel is toegestaan. De sociale veiligheid, met name in de avonduren en 's nachts, is voor de commissie een cruciaal thema. Het is zeer de vraag in hoeverre het ontwerpen met daglicht, het creëren van een architectonische ervaring of het toevoegen van programma bijdragen aan een gevoel van sociale veiligheid, zeker in de avond- en nachtelijke uren als het aantal gebruikers daalt.

Naar een Voorkeursalternatief: concluderende bevindingen van de commissie

In aanvulling op reeds genoemde aspecten trekt de commissie een aantal conclusies die naar mening van de commissie zwaar zouden moeten meewegen in het te nemen Voorkeursbesluit. De commissie vraagt de gemeente de in dit Eindadvies genoemde punten en conclusies mee te wegen in haar besluit over een Voorkeursalternatief dat zal worden voorgelegd voor verdere besluitvorming.

Snel besluit bouw metrostation Sixhaven
De commissie adviseert om zo spoedig mogelijk te besluiten tot de bouw van metrostation Sixhaven. Deze keuze kan worden gemaakt voorafgaand en onafhankelijk van een definitieve beslissing over een Voorkeursalternatief: het

metrostation kan worden aangelegd zonder dat alternatieven worden uitgesloten of bemoeilijkt en zonder suboptimaliteit van de investering in een later stadium. De commissie heeft een sterke voorkeur voor de bouw van metrostation Sixhaven in vergelijking met de CS-voetgangerstunnel, die in de MKBA vergelijkbaar goed scoort. Metrostation Sixhaven is in de visie van de commissie een veel robuustere keuze omdat zij naadloos past in de totale structuur van de stad en haar netwerken, zeker in relatie tot de te verwachten gebiedsontwikkeling in Noord. Metrostation Sixhaven levert bovendien ook in de situatie dat het nog drukker wordt in Noord dan nu wordt voorzien in het hoge scenario, een meer structurele bijdrage aan het gehele systeem van infrastructuur. De aanleg van het metrostation maakt bovendien de Noord-Zuidlijn af en draagt op positieve manier bij aan haar exploitatie. Naar verwachting zal met name het woon-werkverkeer gebruik maken van de metro, terwijl de toeristenstroom bij voorkeur wordt bediend met veren.

Verplaatsing PTA
De commissie pleit sterk voor een besluit op korte termijn over de verplaatsing van de PTA in zijn geheel naar Westpoort. Aan de noodzaak voor deze verplaatsing liggen autonome ontwikkelingen ten grondslag, die momenteel wereldwijd in steden met cruisevaart waarneembaar zijn. Belangrijk hierbij zijn met name milieu-technische en logistieke bezwaren, die met de groei van het aantal calls en de grootte van de schepen alleen maar urgenter worden. De huidige PTA zou een goede functie kunnen vervullen voor de riviercruise, die nu geen goede aanlegmogelijkheid heeft en zorgt voor een rommelig beeld langs de IJ-oevers.
De verplaatsing van de PTA als autonome ontwikkeling zou moeten leiden tot een aanpassing van de MKBA-resultaten, aangezien de kosten van de verplaatsing niet meer verrekend hoeven te worden met de varianten van Javabrug en Stenen Hoofdbrug. De brugvarianten vallen daarmee aanzienlijk positiever uit. In alle gevallen is een late beslissing over de verplaatsing van de PTA bijzonder onwenselijk omdat dit kan leiden tot suboptimale investeringen in vaste oeververbindingen.

Optimaliseren van de veren
De optimalisering van het verensysteem zou in de visie van de commissie een vereiste eerste stap zijn in de verbetering van de IJ-oeververbindingen. Het gaat hierbij om aanpassing van de routes en optimalisering van de in te zetten vaartuigen. Voor wat betreft deze laatsten is inzet van middelgrote veren uitgangspunt.
Hierbij is van belang dat bij optimalisatie onomkeerbare investeringen die hun waarde verliezen bij realisatie van vaste oeververbindingen, waar mogelijk worden vermeden. Dit betreft zowel investeringen in aanlegplaatsen als in (grote) veren.
Om de congestie van fietsers bij Amsterdam CS te verminderen adviseert de commissie om het IJpleinveer in oostelijke richting te verplaatsen en het Distelwegveer aan de zuidzijde van het IJ op de plaats van het Stenen Hoofd te laten aanmeren. Voor goede fietsverbindingen tussen de aankomstplekken van de veren in Noord is de aanleg van een brug bij de Willemsluizen over het Noordhollands Kanaal noodzakelijk.

Bruggen – tunnels
De commissie spreekt zich vanwege aspecten van sociale veiligheid uit tegen fietstunnels met een niet-gestrekte entree. Hiermee komt het alternatief van een Javatunnel voor de commissie te vervallen. Het alternatief van een IJpleintunnel met

een meer gestrekte, zuidelijker gelegen entree moet worden afgewogen tegen de hoge kosten die gemoeid zijn met de herinrichting van de kruising met de De Ruijterkade en de aanpassing van de Oostertoegang en de Geldersekade. De vraag is of deze flessenhals, die nu al gevaarlijke verkeerssituaties oplevert, verder moet worden belast met een verwachte grote stijging van het aantal fietsers. Ook deze variant van de IJpleintunnel raadt de commissie daarom af. In zijn algemeenheid worden tunnels op de flanken door de commissie afgeraden omdat zij vanwege een vermoedelijk lagere bezetting in de avonduren een grotere mate van sociale onveiligheid zullen kennen dan een tunnel in het centrale deel van het IJ. Met name tussen 23.00 en 06.00 uur neemt het aantal gebruikers van de tunnels dermate af, dat de sociale onveiligheid wordt vergroot en de vervoerswaarde daalt. Internationaal zijn verschillende voorbeelden bekend van dergelijke langzaamverkeerstunnels die uit het oogpunt van sociale veiligheid 's nachts worden gesloten. Bij voetgangers- en fietstunnels behoeft, kortom, de sociale veiligheid de nodige extra aandacht, waarbij wellicht structurele kosten nodig zijn in de inzet van stewards of het laten draaien van functies zoals winkels. In het garanderen van een 24-uursexploitatie heeft de commissie weinig fiducie.
Voor de bruggen geldt dat zij, mits zij stedenbouwkundig goed zijn ingepast en een aantrekkelijk route vormen voor fietsers, een hoge vervoerswaarde kunnen realiseren. De problematiek van sociale veiligheid speelt hier in beduidend mindere mate. Goed ontworpen bruggen kunnen, naast de symboolwaarde van de verbinding van Centrum en Noord, een icoonwaarde toevoegen aan de stad en zelf een aantrekkende factor zijn voor fietsverkeer.

Centraal – flanken
De commissie raadt de aanleg van tunnels op de flanken af, maar ziet toegevoegde waarde voor bruggen op de flanken. Een centrale CS-brug wijst de commissie zoals genoemd af vanwege nautische en stedenbouwkundige bezwaren. Bruggen op de flanken daarentegen verlichten de druk op het centrale deel van de stad en de al bestaande flessenhalzen, en dragen in sterke mate bij aan het gewenste beleid van spreiding van stromen langzaam verkeer. Bovendien vormen de bruggen op de flanken een kwalitatieve impuls voor de gebiedsontwikkeling aan beide zijden van de IJ-oevers.

Oost – west
Door het toepassen van een adaptieve strategie is het mogelijk om een fasering in te bouwen in de besluitvorming over de aanleg van de bruggen op de flanken. Een fasering zal sowieso nodig zijn gezien het budgetaspect. Ook is een tijdige aansluiting bij de stedelijke ontwikkeling op de Noordoever relevant. De commissie beveelt daarom aan om te starten aan de oostkant met de aanleg van de Javabrug. Met deze start aan de oostzijde kan de gebiedsontwikkeling in het Hamerstraatkanaalgebied een flinke impuls krijgen. De Javabrug voldoet met de stedenbouwkundige ingreep van het graven van de Jakartagracht op de Kop van Java aan de nautische eis van 160 meter overspanning en heeft bovendien voldoende aanknopingspunten voor een stedenbouwkundig goede inpassing van de landhoofden. De Javabrug vormt bovendien een vanzelfsprekend vervolg van de Schaeferbrug. De Javabrug kent een positief baten-kostensaldo in de MKBA in het hoge scenario, en het beperkte negatieve saldo in het lage scenario verdwijnt wanneer de kosten van het verplaatsen van de PTA niet als kosten aan dit alternatief worden toegerekend.

Een Stenen Hoofdbrug aan de westelijke zijde is momenteel nog problematisch in termen van nautische eisen en meerzijdige aanfietsrichtingen aan de zuidzijde van de aanlanding. Verder onderzoek moet uitwijzen wat de meest optimale ligging is van de brug. Het Stenen Hoofd zal in alle gevallen integraal moeten worden vernieuwd vanwege de huidige slechte fysieke staat. Ten aanzien van de variant van de Stenen Hoofdbrug met een 160 meter beweegbaar deel wijst de commissie op de grote implicaties die deze variant heeft op de wachttijden bij opening en sluiting.
Vanwege Sail en vanwege de passeerbaarheid voor de kleine cruisevaart pleit de commissie er voor om in alle varianten voor de Stenen Hoofdbrug minimaal uit te gaan van een beweegbaar brugdeel van 50 meter.
Openingen van bruggen zouden binnen acceptabele tijdsmarges moeten worden vormgegeven. Bovendien zijn de consequenties voor de landhoofden aanzienlijk vanwege de grote aantallen wachtende fietsers. De variant met de pijler in het midden zou voor de commissie dan ook zeker nog niet moeten worden uitgesloten; de commissie vermoedt dat aan de nautische bezwaren van aanvaarrisico's tegemoet kan worden gekomen.
Het uitstellen van de keuze voor een brug dan wel een tunnel aan de westelijke zijde in de adaptieve strategie heeft als voordeel dat er al ervaring is opgedaan met de Javabrug en er meer duidelijkheid is over onzekerheden zoals gebiedsontwikkeling en verkeersstromen.

Concluderend eindoordeel

Dit alles afwegende is de commissie van mening dat vaste oeververbindingen de meest geëigende oplossing zijn voor de gestelde problematiek die samenhangt met de ontwikkeling van Noord en de groei van de stad. Een eerste stap kan worden genomen met het optimaliseren van het verensysteem, met de kanttekening dat moet worden gewaakt voor een suboptimale investering in grote veren. De commissie is er echter van overtuigd dat binnen zowel het hoge als het lage scenario een optimalisering van het verensysteem geen voldoende robuuste oplossing voor de problematiek zal vormen en dat derhalve vaste verbindingen noodzakelijk zullen zijn. Binnen de alternatieven voor vaste verbindingen spreekt de commissie een voorkeur uit voor bruggen op de flanken. De commissie is vanwege de te verwachten sociale onveiligheid in de rustige uren tegen de aanleg van tunnels op de flanken. Op basis van de MKBA ontstaat het beeld dat de keuze voor bruggen dan wel tunnels wat betreft vervoerswaarde dicht bij elkaar lijkt te liggen, maar socialeonveiligheidsaspecten worden in deze analyse niet expliciet meegenomen. De commissie adviseert een adaptieve strategie te hanteren die het mogelijk maakt om te faseren en zodoende te leren van de opgedane ervaringen en uit te kunnen gaan van het daadwerkelijk gerealiseerde scenario. Op deze manier kan beter tegemoet worden gekomen aan nu nog onzekere factoren waaronder aantallen gebruikers, aansluiting op netwerken, fiets- en sociale veiligheid op fietsbruggen van deze lengte, en weersinvloeden. In een dergelijke adaptieve strategie beveelt de commissie aan te starten met de aanleg van de Javabrug aan de oostzijde en de beslissing voor een tunnel dan wel brug aan de westzijde (Stenen Hoofd) in een later stadium te nemen. Voorafgaand aan de beslissing voor vaste oeververbindingen is voor de commissie een besluit op korte termijn over de verplaatsing van de PTA noodzakelijk. Ook beveelt de commissie aan een snel besluit te nemen over de bouw van metrostation Sixhaven.

Externe Adviescommissie Verbetering IJ-oeververbindingen
Amsterdam, 7 november 2016

voorzitter
secretaris
medewerker TU Delft, expert tunnels en ondergronds bouwen
medewerker Universiteit van Amsterdam, verkeer- en fietsexpert
oud-Rijksadviseur, architect en bruggenexpert
oud-Rijksadviseur, landschapsarchitect
Goudappel-Coffeng, verkeersexpert
oud-Rijksbouwmeester, supervisor Zuidelijke IJ-oever
medewerker TU Delft en Deltares, scheepvaartexpert
hoogleraar Vrije Universiteit, econoom en MKBA-expert

Gemeente
Amsterdam

Agenda Externe Adviescommissie # 8
Verbetering IJ-oeververbindingen

Aan Externe Adviescommissie:

(secretaris)
Overige genodigden:

Vergadering Zaterdag 18 maart 2017
12:00-16:00 uur
IJ-atelier, Buiksloterweg 7a, 1031 CC Amsterdam

Agenda

1.	**Opening, agenda, mededelingen**	
	Stand van zaken besluitvorming en inspraak en advies Sprong over het IJ	Mondeling
2.	**Resultaten inspraakperiode**	
	- Overzicht inspraakreacties	Bijlage 1
	- Advies Concept-conclusies en aanbevelingen voor aanpassingen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ	Bijlage 2
	- Advies Javatunnel	Bijlage 3, 4, 5, 6
3.	**Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit**	
	- Advies Concept-PvA Uitvoering Voorkeursbesluit	Bijlage 7, 8
4.	**Rondvraag en sluiting**	

Op 28 maart heeft de Adviescommissie IJ-oeververbindingen onder voorzitterschap van
kennis genomen van het eindproduct van fase 2: de concept-catalogus. De Adviescommissie spreekt haar waardering uit voor de enorme inzet van de deelnemers aan de consultatieronde en de rijkdom aan ideeën en nieuwe inzichten. De Adviescommissie deelt het urgentiegevoel voor het vinden van oplossingen voor verbetering van de IJ-oeververbindingen en waardeert de voortvarende aanpak van het gemeentebestuur.
Tijdens de bespreking op 28 maart heeft de commissie de 77 ideeën, het verslag van de ateliers en het overzicht van kansrijke oplossingen besproken en zich vervolgens geconcentreerd op twee punten, die voor het vervolgproces in fase 3 van groot belang zijn:

- de voors en tegens van aanleg van een 'centrale' brug CS-Buiksloterweg,
- aspecten, die onderbelicht zijn en meegenomen moeten worden in het verdere onderzoek.

De bouw van een brug op het drukste punt in de huidige IJ-oeververbindingen lijkt op het eerste gezicht de meest vanzelfsprekende oplossing voor het verbeteren van de verbindingen, zeker met het oog op de realisering van de nieuwe publiekstrekkers op Overhoeks. De commissie is onder de indruk van de omvang, diversiteit en kwaliteit van het programma op Overhoeks. Dit is een impuls voor de stad, maar zal ongetwijfeld een nieuwe bezoekersstroom op gang brengen.
De commissie deelt de nautische bezwaren tegen een brugverbinding op deze plaats. In de bocht van het IJ en bij de mond van het Noord-Hollands Kanaal belemmeren een (beweegbare) brug en de benodigde aanlandingsconstructies, trappen en hellingbanen het vrije zicht. Ook zonder cruisevaart ontstaat daardoor een onveilige situatie.
De commissie ziet echter ook andere redenen om af te zien van een brug op deze plaats. In ruimtelijk opzicht vormt een hoge brug een inbreuk op het aantrekkelijke waterplein, dat hier in de afgelopen jaren ontstaan is. De open ruimte met daar rondom heen de publieksvoorzieningen van het vernieuwde station, het Paleis van Justitie, Eye, Adam Tower, Tolhuistuin en Muziekgebouw vormen een fraai ensemble, dat door een brug in tweeën gedeeld zou worden.
Daarnaast is de aanlanding van een brug aan de stadszijde bij CS mogelijk technisch oplosbaar, maar een brug op deze plaats houdt de flessenhals in het fietsnetwerk tussen Noord en het Centrum in stand. De commissie pleit er voor dit centrale punt juist niet verder te belasten en in te zetten op betere verbindingen op de flanken.

In de beschrijving van kansrijke oplossingen en combinaties van verbindingen in de catalogus mist de commissie enkele aspecten die van belang zijn voor een goede afweging van alternatieven:

1. Specifieke aandacht voor de spectaculaire groei van de Rijncruisevaart en de situering van aanlegplaatsen.
2. Nader onderzoek naar mogelijk toe te passen typen bruggen bij de genoemde doorvaartbreedtes van 19, 50 en 80 meter, inclusief de bijbehorende kosten en aandacht voor het milieu rond en onder de aanbruggen/aanlandingen.
3. Nader onderzoek naar de positie van mogelijke bruggen op de 'korte flanken' (IJ-plein-De Ruyterkade, Eye-Westerdoksdijk) in relatie tot eisen vanuit de scheepvaart én een goede ruimtelijke inpassing.
4. Het apart zichtbaar maken van de effecten van aanleg van het metrostation Sixhaven, op vervoersstromen én op de mogelijke ontwikkeling van het gebied er om heen.
5. In de MKBA ook aandacht te besteden aan de mogelijke invoering op termijn van OV-chip op de veren.
6. Bij het onderzoek naar voetgangers- en fietstunnels sociale veiligheid en comfort centraal te stellen.

7. Bij het onderzoek naar het herontwerp van de IJtunnel alle opties te verkennen – naast de combinatie auto-fiets ook: (wisselend) één-richting-verkeer, alleen hulpdiensten/taxi/bus, e-vervoer en afsluiten voor autoverkeer. Daarbij hoort ook het herontwerp van de tunnelmonden.
8. Bij het trekken van conclusies en het formuleren van het uiteindelijke advies veel aandacht te besteden aan de fasering en het starten met no-regret-maatregelen.

Gemeente
Amsterdam

Agenda

Aan

Vergadering	Woensdag 30 maart 2016 16:00-17:30 uur Voormalige Stadstimmertuinen, Kamer Gieterij
Voorzitter	
Onderwerp	Stuurgroep IJ

1.	**Opening, agenda en mededelingen**	16.00-16.05 uur
2.	**Verslag en actielijst Stuurgroep IJ d.d. 24-02-2016,** bijlage 1 Vaststelling	16.05-16.10 uur
3.	**Plan van Aanpak Sprong over t IJ – Werkversie 8** **Nota van Uitgangspunten en Voorkeursbesluit,** bijlage 2 en 3 Ter besluitvorming	16.10-16.35 uur
4.	**Ter informatie**	
		16.35-16.50 uur
		16.50-17.05 uur
		17.05-17.20 uur
5.	**Planning en Termijnagenda**	17.20-17.25 uur
	a. Voorbereiding Dubbele Wethouder Litjens-v.d. Burg 8 april 2016	
	b. Acties en vervolgafspraken (Stuurgroep IJ 9 mei 2016)	
	c. Krachtenveldanalyse pm	
6.	**Rondvraag en sluiting**	17.25 – 17.30 uur

Toelichting

Ad 3. Plan van Aanpak Sprong over 't IJ – werkversie 8

- Eerdere werkversies van het Plan van Aanpak zijn ambtelijk besproken, in het **Directeurenoverleg IJ** (met de directeuren Havenbedrijf Amsterdam en Rijkswaterstaat Regio West-Noord en de Havenmeester), in het
- **Afstemmingsoverleg Stadsdelen** (met vertegenwoordigers van de stadsdelen Noord, Oost, West en Centrum) en het
- **Projectenoverleg IJ** met de ambtelijk opdrachtgevers Stationseiland, Veren en IJ-oevers, met de
- **gemeentelijke diensten** R&D, V&OR en Economie,
- de **Stadsregio,**
- de betrokken bestuursadviseurs van de **Bestuursdienst,**
- met de **projectmanagers** van de gebiedsontwikkelingsprojecten op de IJ-oevers.
- De **Externe Adviescommissie IJ-oeververbindingen** heeft op 5 maart ingestemd met de hoofdlijn van het Plan van Aanpak.
- **Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied** bespreking volgt in april
- **Centraal Nautisch Beheer pm**

Gevraagde beslissingen:

1. In te stemmen met het Plan van Aanpak Sprong over t IJ – Werkversie 8 Nota van Uitgangspunten en Voorkeursbesluit
2. Het Plan van aanpak voor te leggen voor te leggen aan Dubbele Wethouder overleg Litjens-v.d. Burg van 8 april 2016.

Gemeente Amsterdam

Notulen

Aan

Van

Datum 7 maart 2016
Kenmerk
Pagina 1 van 3

Vergadering 24 februari 2016
9.30 – 11.00 uur
Voormalige Stadstimmertuinen, kamer Entresol rechts

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1 Opening, agenda en mededelingen

opent de vergadering. Vandaag komt de Stuurgroep IJ voor het eerst samen in deze samenstelling. Voorheen was dit de Stuurgroep Sprong over het IJ. Met het project zijn we in de 2e fase aangekomen. is toegevoegd vanwege de economische ontwikkelingen rond het IJ en rond de Haven. is toegevoegd vanuit Grond en Ontwikkeling. is vanuit Stadsregio Amsterdam lid van de Stuurgroep. Vandaag wordt hij vervangen door heeft aangegeven agenda lid te willen zijn. Hij schuift in een later stadium aan.

vraagt of er mededelingen zijn? geeft aan te willen praten over de scope en over de gebiedsontwikkeling. geeft aan dat Stadsregio meer wil aanhaken in de projectgroepen / werkgroepen. geeft aan dat de scope is verbreed op alles wat zich rondom het IJ ontwikkeld.

2 Instelling Stuurgroep IJ

In deze Stuurgroep worden op directieniveau de gemeentelijke projecten aangestuurd. Parallel draait een Directeurenoverleg IJ. Dit overleg is met externe partijen: de directeur van het Havenbedrijf Amsterdam, de Havenmeester Noordzeekanaalgebied, de directeur RWS en namens de gemeente Amsterdam.
Uitgangspunt voor beide overleggen is dat we water en land zo op een productieve manier met elkaar verbinden.

3. Principebesluit Sprong over het IJ

a. Advies en consultatie

Op woensdag 2 maart 2016 is een openbare informatieavond georganiseerd in Pllek, NDSM-terrein – 100 deelnemers, een prettige sfeer. Enkele betrokkenen hebben een formele schriftelijke reactie gegeven.
Daarnaast is een adviesvraag naar de stadsdelen Noord, Centrum, Oost en West uitgegaan. Inmiddels zijn presentaties gegeven in Oost en Centrum. Vanavond en volgende week Noord en West. Half maart is deadline voor adviezen.
In het kader van de NvU wordt onderzoek gedaan naar meerdere mogelijkheden voor een verbinding over het IJ – op de flanken en in het centrale deel bij CS. In het centrale deel wordt naar aanleiding van een initiatief vanuit de markt ook gekeken naar een voetgangerstunnel, gecombineerd met veren. De vraag is of dit een alternatief voor het metrostation kan zijn. Alle alternatieven en varianten worden opgepakt in de MKBA.

b. Procedure vaststelling Definitief Principebesluit.

Naar aanleiding van alle adviezen en reacties wordt het concept-Plan van Aanpak Nota van Uitgangspunten in de komende maand verder uitgewerkt. In de volgende Stuurgroep kan het geagendeerd worden. Het concept-Plan van Aanpak wordt een bijlage bij het Definitieve Principebesluit Sprong over het IJ. Deze stukken worden geagendeerd voor de Dubbele Wethouder en B&W op 8 april 2016.

4. Werkversie Plan van Aanpak Sprong over het IJ – Fase 2 Nota van Uitgangspunten en Voorkeursbesluit.

a. Organisatie en governance

De volgende overleggen zijn ingesteld:

- Directeurenoverleg IJ
- Projectenoverleg IJ
- Afstemmingsoverleg Stadsdelen Sprong over het IJ
- Kernteam Sprong over het IJ.

De overleggen verlopen goed. In het Directeurenoverleg IJ heerst wel enige spanning.
RWS en het Havenbedrijf Amsterdam zijn tegen bruggen, maar doen wel mee. Eis is een vlotte en veilige doorvaart. Het is een spannend traject, elke centimeter telt.

vraagt in hoeverre we afhankelijk zijn van RWS, i.v.m. het afgeven van vergunningen. RWS is vergunningverlener; dus we zijn van hen afhankelijk. geeft aan dat de gemeente op advies van RWS een brief heeft opgesteld met daarin richtlijnen en risico's. De Haven-partijen zullen reageren op de brief van de gemeente.

vraagt wie de Haven vertegenwoordigt in de Stuurgroep IJ. geeft aan dat dat zijn rol is.

Werkgroepen

stelt voor het Kernteam uit te breiden met een afvaardiging vanuit:

- Stadsregio
- Grond en Ontwikkeling
- Economische Zaken

Afgesproken wordt dat in het volgend overleg een voorstel komt. **Actie**

geeft aan behoefte te hebben aan een schema van de Werkgroepen: wie doet wat. **Actie**.

b. Aanpak & Planning
Gevraagd wordt in te stemmen met de hoofdlijnen van de voorgestelde aanpak: Sprong over het IJ en Stad om het IJ.
geeft aan dat ook gekeken moet worden vanuit de lange termijn. Over 20 – 25 jaar wonen 100.000 mensen aan het IJ. Deze vraag is ook vanuit Noord gesteld. Met betrekking tot het Plan van Aanpak geeft hij aan, dat er een krachtenveldanalyse opgesteld zou moeten worden. meldt dat in twee sessies een krachtenveldanalyse gemaakt is. In het volgend overleg wordt de rapportage geagendeerd. **Actie**.

c. Kosten – investeringen en proceskosten.
deelt het memo Investerings- en exploitatiekosten Sprong over t IJ (raming IB 2015/MKBA 2015/raming IB 2016) uit.
meldt dat voor dekking van de proceskosten een aanvraag ingediend wordt bij de Voorjaarsnota.
De cijfers m.b.t. de investeringskosten zijn afkomstig uit de Quickscan MKBA. De cijfers zijn ook bekend bij de bestuurders. Gesproken wordt over het memo en de mogelijke dekking. Delsing geeft aan geen budget te hebben voor investeringen in "de Nieuwe Stad". Zij besteedt haar budget aan "de Bestaande Stad". geeft aan dat hij de bedragen aan de hoge kant vindt. Er moet een bestuurlijke uitspraak komen: gaan we schulden aflossen of gaan we investeren. wil nu niet discussiëren over financiën. Hij wil deze discussie doorschuiven naar een later stadium. geeft aan dat we het tijdsaspect moeten meenemen.
geeft aan dat er binnenkort een Integraal Voorstel moet liggen en dat het belangrijk is dat we het samen oplossen!
Er wordt geen besluit genomen. De Stuurgroep komt voor 8 april nogmaals bij elkaar om dit onderwerp te bespreken: op 30 maart.

Vanwege de tijd worden de agendapunten in de volgende Stuurgroep IJ besproken:
5. Aanpak Haalbaarheidsstudie Doorgroei Zeecruise
6. Planning en termijnagenda

Esther sluit de vergadering om 11.00 uur.

Actielijst

- Voorstel inzake uitbreiden kernteam/werkgroep met afvaardiging uit Stadsregio, Economische zaken, Grond en Ontwikkeling
- Schema opstellen Werkgroepen: wie doet wat.
- In volgend overleg agenderen: Krachtenanalyse

Gemeente
Amsterdam

Agenda Stuurgroep IJ

Aan

Vergadering	donderdag 16 juni 2016 17.00-18.30 uur Voormalige Stadstimmertuinen, kamer Gieterij
Voorzitter	
Onderwerp	Stuurgroep IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**
2. **Verslag Stuurgroep IJ 30-3** Bijlage 1
   a. Ter vaststelling
   b. Actielijst ter bespreking
      - Stationseiland/Waterfront
      - Kosten en financiering
3. Voortgang en ijkmomenten - ter kennisname, zie onderstaande annotatie
4. **Stand van zaken Fase 2 Sprong over t IJ – inhoudelijke werkzaamheden NvU**

   b. Aangepast Plan van Aanpak MKBA Decisio - expertsessie MKBA Bijlage 2, 3
   c. Verzoek 31-3 Amsterdam specificatie technische eisen en wensen Bijlage 4
   d. Antwoorden RWS, CNB, HbA Bijlage 5, 6, 7
   e. Concept-reactie gemeente Amsterdam, inclusief input MKBA Bijlage 8

   a. Quick Scan Doorgroei Zeecruise en Plan van Aanpak Haalbaarheidsstudie
      Ter kennisname Bijlage 9 en 10
   b. Voortgang, verslag bijeenkomst 10 juni Nazending
   c. Uitbreiding Haalbaarheidsstudie met Ontwikkeling Riviercruise, zie onderstaande annotatie
6. **Planning en termijnagenda**
   a. Agenda Dubbele Wethouder 12 juli 2016, concept-reactie technische eisen en wensen, inclusief input MKBA
   b. Stuurgroep IJ * september
7. **Rondvraag en sluiting**

Toelichting

Voortgang en IJkmomenten – ter kennisname

- DW 4 april B&W-voordracht + financiën, Directeurenoverleg IJ 23 mei MKBA-uitgangspunten, DW 24 mei MKBA-uitgangspunten
- Collegebeslissing Definitief Principebesluit Sprong over t IJ 24 mei 2016
- Commissiebehandeling Principebesluit 6 juli 2016.
- Opbouw projectorganisatie afgerond, inclusief samenwerkingen/opdrachten gemeente Rotterdam, externe ingenieursbureaus, Decisio, externe adviescommissie en experts.
- Projectbegroting proceskosten fase 2 uitgewerkt, budget via Voorjaarsnota 2016 en Jaarprogramma's R&D en V&OR geregeld; subsidie proceskosten Stadsregio - in voorbereiding
- Nieuwe huisvesting projectorganisatie afgerond in Tolhuis, Buiksloterweg 7a; vergader- en atelierruimte operationeel, werkruimte per 1 juli operationeel.

- 21 juni Directeurenoverleg IJ
- * juli Dubbele Wethouder Ollongren-vd Burg
- 12 juli Dubbele Wethouder Litjens-vd Burg – Input MKBA
- 15 juli Input MKBA gereed – schetsontwerpen, kostenramingen, vervoerwaardestudie
- 15 aug oplevering concept-rapport MKBA
- * sept Stuurgroep IJ – concept-NvU gereed, Voorkeursalternatief bespreken
- 16 sept DW Litjens-vdBurg – concept-NvU en Voorkeursalternatief bespreken
- * okt Stuurgroep IJ – NvU en Voorkeursalternatief vaststellen
- 27 okt DW Litjens-vdBurg – B&W Voordracht Voorgenomen Voorkeursbesluit
- 15-22 nov B&W-behandeling NvU
- 7 dec commissie-behandeling
- 14 dec informatieavond

Ad 4. Stand van zaken fase 2Sprong over t IJ – inhoud

Een cruciaal moment op weg naar de Nota van Uitgangspunten en het Voorkeursbesluit in het najaar van 2016 is de start half juli van de door Decisio uit te voeren MKBA. Het aangepaste Plan van Aanpak MKBA is bijgevoegd, plus het concept-verslag van de expertsessie op 2 juni jl.
Bij de start van de MKBA moet de input voor de alternatieven gereed zijn: kostenramingen op basis van de schetsontwerpen, plus de resultaten van de vervoerwaarde-berekeningen. Deze hangen samen met de technische eisen en wensen van RWS, CNB en Havenbedrijf.
RWS, CNB en Havenbedrijf hebben per brief aangegeven wat eisen en wensen zijn. De gemeente Amsterdam zal daarop reageren en aangeven of en hoe zij af wil wijken. In het verlengde daarvan bevat de concept-reactie ook een beschrijving op hoofdlijnen van de verschillende alternatieven (**bijlage 9**). Deze concept-reactie zal op 21 juni besproken worden in het DO IJ met genoemde partijen.

Gevraagde beslissing: in te stemmen met concept-reactie en met alternatieven MKBA

Gemeente
Amsterdam

Notulen Stuurgroep IJ 30 maart 2016

Aan

Van

Datum 6 april 2016
Kenmerk
Pagina 1 van 4

Vergadering 30 maart 2016
Voormalige Stadstimmertuinen, Kamer Gieterij

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1 Opening

opent de vergadering. In verband met een afspraak met de wethouders zal de vergadering om 17.15 uur verlaten is verhinderd.
zijn later.

2 Verslag en actielijst Stuurgroep IJ d.d. 24/02/2016.

Naar aanleiding van:

- vraagt aan of er nog iemand afgevaardigd wordt vanuit Grond en Ontwikkeling voor het Kernteam Sprong over het IJ. antwoordt dat hij hiervoor geen mensen beschikbaar heeft. Afgesproken wordt dat het aanspreekpunt is vanuit Grond & Ontwikkeling.
- Met betrekking tot de investeringskosten wordt afgesproken dat de eerste ramingen en een verdelingsvoorstel naar stuurt. Actie 1.

Het verslag wordt vastgesteld.

3 Plan van Aanpak Sprong over t IJ – Werkversie 8
Nota van Uitgangspunten en Voorkeursbesluit

meldt dat het Plan van Aanpak 18 maart is besproken in het Directeurenoverleg IJ. De reacties waren positief en er is ingestemd met deze versie.
vraagt de aanwezigen om opmerkingen:

- geeft aan dat hij graag ziet dat bij de risico's de financiering wordt benoemd. Hij wil graag inzicht hebben in de kosten. Actie 1.
- vraagt hoe we het momentum gaan vasthouden? We moeten voorkomen dat we niet in procedures gaan verzanden. geeft aan dat start ? Javabrug door bestemmingsprocedures pas na SAIL kan plaatsvinden. geeft aan dat we deze kwestie ook bij de Bestuurders gaan voorleggen. Uitnodigen bij DW Sprong over t IJ. Actie 2.
- geeft aan dat hij bij punt 6 Kosten en Dekking (2 miljoen) een overzicht van de verdeling van de kosten mist. Ook hij ziet graag dat de financiering bij de risico's wordt benoemd. spreekt zijn zorg uit over mogelijke vertraging (Zeecruise). Kunnen we dit voorkomen? geeft aan dat ten aanzien van de studie Zeecruise de opdrachtgevers boven op het proces zitten en dat zij interveniëren als zij vertraging zien aankomen. Met betrekking tot Metrostation Sixhaven ziet graag dat de economische potentie van het gebied benoemd wordt. Actie 3.
  Met betrekking tot het Organogram geeft nog aan dat hierin niet is vermeld. Graag dit aanpassen. Actie 4.
- meldt dat aan is gevraagd haar opmerkingen op het Plan van Aanpak – Versie 8 zo snel mogelijk door te geven. Alle opmerkingen worden in het Plan Aanpak verwerkt. meldt dat hij de concept-Voordracht voor de B&W zal opstellen naar aanleiding van het Plan van Aanpak. De voordracht wordt geagendeerd voor DW van 8 april a.s.

4. Ter informatie

a. Mijlpalen Waterfront IJ-zijde CS. ( ).

vertelt over project Waterfront. Waterfront is een nieuw project met de volgende onderdelen:

- uitbreiding buffers Touringcar (transfer)
- fietsenstalling
- Integrale inpassing IJplein Veer
- Locatiebesluit Transfer rondvaart boten en Touringcars.
- Sprong over t IJ: raakvlakken de voetgangerstunnel en veren IJplein, bruggen

geeft aan dat er voor het project drie momenten van belang zijn:

1. April 2016: De Voorjaarsnota in verband met de financiering van de (ondergrondse) fietsgarage.
2. Juni 2016: duidelijkheid over inzet.
3. Najaar 2016: duidelijkheid over combinaties van maatregelen inzake de Sprong over t IJ

Met betrekking tot de fietsenstalling meldt dat gekozen kan worden voor 1 grote ondergrondse stalling of voor 2 bovengrondse fietsstallingen. In de Voorjaarsnota is gevraagd om extra geld om de ondergrondse fietsenstalling uit te werken. Een ondergrondse fietsenstalling heeft de voorkeur en is akkoord voor de Havenpartijen.
vraagt naar het verschil in kosten. geeft aan dat voor de ondergrondse

fietsenstalling een aanvraag voor 11 miljoen extra is gedaan. De ondergrondse fietsenstalling is een grote bak van 2 x 50 meter. Er passen 4700 fietsen in. Voor de bovengrondse fietsenstallingen zijn meerdere opties: 1 optie van 16,6 miljoen en een optie voor 12,0 miljoen.

geeft aan graag in de Stuurgroep IJ van juni terug te komen. Actie 5. ziet de presentatie ook graag in het Directeurenoverleg IJ. Actie 6..

b. Stand van Zaken Studie verplaatsing Distelwegveer. ( ).
is niet aanwezig.

c. Stand van Zaken Haalbaarheidsstudie Doorgroei Zeecruise ( ).

5 Planning en Termijnagenda.

a. Voorbereiding Dubbele Wethouder Litjens-v.d. Burg 8 april 2016.
Op deze vergadering staat het Plan van Aanpak op de agenda. Het punt financiën is heel belangrijk. Gemeld wordt dat het heel jammer is dat vandaag niet aanwezig is. Het is belangrijk dat we de wethouders goed informeren. We moeten een helder ambtelijk standpunt hebben geeft aan dat het meest kostbare alternatief mogelijk een half miliard euro kost.
Deze week gesprek ! Actie 8
stuurt een overzicht van de investerings- en exploitatiekosten naar de leden van de Stuurgroep. Actie 1.

Actielijst

1. Overzicht van de investerings- en exploitatiekosten en verdelingsvoorstel versturen naar de leden van de Stuurgroep IJ).
2. Voorleggen aan de bestuurders dat het van belang is dat we het momentum vasthouden en niet verzanden in procedures. uitnodigen bij DW Sprong over het IJ ( ).
3. Met betrekking tot Metrostation Sixhaven zie graag dat de economische potentie van het gebied benoemd wordt ( ).
4. opnemen in organogram Plan van Aanpak ( ).
5. uitnodigen voor presentatie Mijlpalen Waterfront IJ-zijde CS in Directeurenoverleg ( ).
6. uitnodigen Stuurgroep IJ in juni ( ).
7. Afspraak regelen .
8. Afspraak regelen

Gemeente
Amsterdam

Concept Notulen Stuurgroep IJ 30 augustus

Aan

Van

Datum 31 augustus 2016
Kenmerk
Pagina 1 van 4

Vergadering 30 augustus 2016
Voormalige Stadstimmertuinen, Kamer Stereotypie

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1 Opening

opent de vergadering. We hebben 1 uur en veel te bespreken. vraagt of iedereen akkoord is met de agenda. vraagt of iemand nog mededelingen heeft. Iedereen is akkoord met de agenda en er zijn geen mededelingen.

2 Verslag en actielijst Stuurgroep IJ 16-6

a. Ter vaststelling.
Het verslag wordt vastgesteld.
b. Actielijst ter bespreking
Naar aanleiding van punt 2: wordt uitgenodigd voor de komende DW vergaderingen. Actie 1
Naar aanleiding van punt 6: meld dat een afspraak met de communicatieadviseurs is gemaakt en de stukken besproken zullen worden.

3 Stand van Zaken Fase 2 Sprong over het IJ-organisatie en besluitvorming.

a. Overleg Ollongren-vd Burg 12-7, Dw vd Burg-Litjens 12-7, overleg Ollongren 24-8.
Van deze overleggen zijn geen verslagen geschreven. Wel zijn van de belangrijke punten aantekeningen gemaakt. Afgesproken wordt deze aantekeningen te versturen naar de leden van de Stuurgroep. Actie 2
De afspraak van 24-8 betrof een vervolg op het overleg van 12-7. Tijdens de afspraak van 12-7 waren nog niet op alle punten conclusies getrokken. Het was een positief gesprek. Gesproken is over de organisatie met name de positie van Ollongren.

Ollongren heeft aangegeven niet in het Bestuurlijk team te willen plaatsnemen. Wel wil zij op de hoogte gehouden worden. Bij de DW is zij wel aanwezig. geeft aan dat Ollongren vooral als wethouder Haven betrokken wil zijn, meer dan als wethouder EZ. Ook heeft Ollongren aangegeven een Werkbezoek te willen brengen. Dit biedt de mogelijkheid haar goed te informeren. Bij het Werkbezoek zijn en aanwezig.

b. Commissiebehandeling Principebesluit Sprong over het IJ 7-9
Op 7-9 vindt de Commissiebehandeling Principebesluit Sprong over het IJ plaats. Een brief betreffende het niet meenemen van de optie IJpleinbrug in de MKBA in het centrale deel van het IJ is verzonden naar de Commissie.

4. **Stand van Zaken inhoudelijke werkzaamheden Nota van Uitgangspunten.**

a. Brief Amsterdam aan RWS, CNB en HbA m.b.t. technische eisen.
De conceptbrief die op 16-6 in de Stuurgroep IJ is besproken is aangepast naar aanleiding van de opmerkingen uit de Stuurgroep en het DO IJ van 21-6. Tijdens het DO IJ vond een pittige discussie plaats. In een klein comité is later nog doorgesproken over de brief. Aanpassingen zijn gedaan en de definitieve brief is verzonden. Op alle lastige punten is overeenstemming bereikt over de wijze van opnemen van alternatieven in de MKBA.

b. Stand van Zaken ontwerp, kostenramingen, vervoerwaarde, MKBA, NvU.
meldt dat het MKBA rapport nog niet afgerond is. De input was niet compleet. In het opdrachtgeversoverleg IJ van 22-8 is aan gevraagd om uitstel van 1 maand.

c. Conceptnotitie Stand van Zaken Sprong over het IJ Fase 2 NvU.
Gesproken wordt over de conceptnotitie betreffende studies, eerste resultaten MKBA en Voorkeursalternatief Sprong over het IJ.
De volgende opmerkingen worden gemaakt:
maakt de opmerking dat het in de notitie lijkt alsof de bruggen geen kans maken. Hij is van mening dat wanneer dit stuk naar DO IJ en DW gaat we de bruggen kwijt zijn. geeft aan dat het stuk een tussenstand betreft. Over de bruggen is nog niet alle informatie bekend; we hebben nog een aanvullende analyse nodig voorde oplossingen op de flanken. vraagt kunnen we nog invloed uitoefenen op de MKBA. merkt op dat hij uit het stuk concludeert dat we de uitslag van MKBA gaan gebruiken en daarmee de keuze al gemaakt is. geeft aan dat we ook nog een MCA moeten doen. meldt dat een MKBA richting geeft, maar niet rechtstreeks tot een besluit leidt. De MCA geeft aanvullende informatie waarop de afwegingen gemaakt zullen worden.
naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen wordt besloten het stuk niet te gebruiken voor DO IJ en de DW. Nu een nog onvolledige tussenstand melden is een te groot risico. Hoe nu verder?
geeft aan dat we pakketten moeten samenstellen van de beste combinaties. Per pakket dan de plussen en de minnen aangeven. We moeten de drie meest interessante pakketten laten doorrekenen.

Mogelijke combinaties:
- Metrostation Sixhaven, IJpleinveer, Stenen Hoofdtunnel
- Metrostation Sixhaven, IJpleinveer, Stenen Hoofdtunnel en Javabrug.
- Metrostation Sixhaven, IJpleinveer en twee vaste bruggen op de beide flanken.

hecht aan een zo transparant mogelijk stuk, met breed inzicht in feiten/cijfers.

oppert om het Bestuur uit de opties te laten kiezen? geeft aan dat de gemeente stuurt; hij is niet voor een neutrale politieke afweging. Daarbij is belangrijk dat ook de iconische waarde van bruggen aan de orde komt.

vraagt waarom Metrostation Sixhaven zo goed gescoord heeft? antwoordt dat het ontwerp door Witteveen & Bos is aangepast. (Goedkoper). In het programma 2030 zijn nu de (hogere) prognoses van aantallen woningen en arbeidsplaatsen meegenomen ook zijn nu prognoses opgenomen van bezoekersaantallen van de toeristische attracties.

: optimalisering/verplaatsen IJpleinveer komt er nu goed uit. Uit de analyse van de Werkgroep Veren kwam deze optie er minder gunstig uit. Er moet goed uitgezocht worden hoe deze verschillen zijn ontstaan. Actie3

: ook de aanleg van tunnels komt serieus in beeld; dit komt heel goed uit voor de nautische partijen. We moeten hier zorgvuldig mee omgaan.

Conclusie: besluit dat het stuk concept notitie Stand van Zaken Sprong over het IJ fase 2 NvU nu niet gebruikt gaat worden. benadrukt dat een goede voorbereiding voor de DW van 16/9 van groot belang is. Methodologisch moeten we een goed verhaal hebben.
geeft aan om vertrouwelijk met de stukken om te gaan. Dit melden aan de medewerkers.

5 Haalbaarheidsstudie Ontwikkeling Zeecruise

a.

6 Planning en Termijnagenda

DO IJ staat gepland voor 6-9. Laten we dit doorgaan? Agricola overlegt met de deelnemers.
Actie 6

7 Rondvraag en sluiting

merkt op dat in de Stuurgroep IJ alleen over Sprong over het IJ gesproken wordt, terwijl we breder zouden agenderen. Aan het begin van het jaar heeft aangegeven dat in Stuurgroep IJ de visie Stad om het IJ besproken zou worden. Deze is binnenkort gereed en zal geagendeerd worden. Actie 7

sluit de vergadering om 17.30 uur.

Actielijst

1. uitnodigen voor DW. ( )
2. Aantekeningen overleg Ollongren 24-8 doorsturen naar leden Stuurgroep IJ ( )
3. Analyse Werkgroep Veren, IJpleinveer uitkomst uitzoeken. ( )
4. Medewerkers melden dat alle stukken vertrouwelijk zijn.( )
5. Uitzoeken mogelijkheid brugvariant bij kop Java met onbeperkte doorgang voor cruiseschepen ( ).
6. Overleg deelnemers DO IJ of het overleg van 6-9 door moet gaan.
7. Visie Stad om het IJ agenderen voor Stuurgroep IJ 5 oktober.

Gemeente
Amsterdam

Agenda Stuurgroep IJ

Aan

Vergadering	dinsdag 30 augustus 2016 16.30-17.30 uur Voormalige Stadstimmertuin 4, Kamer 1.A Stereotypie
Voorzitter	
Onderwerp	Sprong over het IJ

1.	**Opening, agenda en mededelingen**	
2.	**Verslag Stuurgroep IJ 16-6**	Bijlage 1
	a. Ter vaststelling	
	b. Actielijst ter bespreking	
3.	**Stand van zaken Fase 2 Sprong over t IJ – organisatie en besluitvorming**	
	c. Overleg Ollongren-vd Burg 12-7, DW vd Burg-Litjens 12-7, overleg Ollongren 24-8	mondeling
	d. Commissiebehandeling Principebesluit Sprong over het IJ 7-9	mondeling
4.	**Stand van zaken inhoudelijke werkzaamheden Nota van Uitgangspunten**	
	a. Brief Amsterdam aan RWS, CNB en HbA m.b.t. technische eisen	tk - Bijlage 2
	b. Stand van zaken ontwerp, kostenramingen, vervoerwaarde, MKBA, NvU	mondeling
	c. Stand van Zaken Sprong over het IJ Fase 2 NvU	Bijlage 3 en 4
	d. Inhoudsopgave Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ	Bijlage 5
5.		Bijlage 6 mondeling
6.	**Planning en termijnagenda**	
	a. Planning najaar	
	b. Agenda Driedubbele Wethouder 16 september 2016	
	c. Agenda Stuurgroep IJ oktober-november	
7.	**Rondvraag en sluiting**	

Toelichting

Ad 4 Stand van zaken inhoudelijke werkzaamheden Nota van Uitgangspunten
4c Naar een Voorkeursalternatief Sprong over het IJ – Bijlage 3

De bijgaande notitie 'Stand van zaken Sprong over het IJ' vormt de basis voor een notitie voor het Driedubbele Wethoudersoverleg op 16 september aanstaande. Wij willen de wethouders de volgende beslispunten voorleggen:
1. Kennis te nemen van de stand van zaken Sprong over het IJ, met de eerste resultaten van de studies en de MKBA.
2. In te stemmen met:
    a. Het uitwerken t.b.v. het Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over t IJ (dec 2016) van markt- en realiseringsstrategie, planologische procedures, dekking en planning van drie kansrijke maatregelen: aanleg van metrostation Sixhaven, het optimaliseren van het IJpleinveer en de bouw van een voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg.
    b. Het samen met Havenbedrijf en PTA optimaliseren van de opties voor gedeeltelijke en gehele verplaatsing van de PTA naar een combinatie van de locaties Westerhoofd en De Vrede.
    c. Het opstellen van een Multicriteria-analyse van de alternatieven voor mogelijke maatregelen op de flanken, inclusief een combinatie van Stenen Hoofdtunnel en Javabrug en gefaseerd uit te voeren combinaties.
    d. Advies te vragen aan de Externe Adviescommissie en de MKBA-expertgroep over werkwijze en te betrekken aspecten in de MCA.
    e. Voor de drie meest kansrijke combinaties van maatregelen op de flanken uit de MCA te starten met het uitwerken van markt- en realiseringsstrategie, planologische procedures, dekking en planning.
    f. Het in de inspraak brengen van een Voorgenomen Voorkeursbesluit met (1) een keuze, (2) een voorkeur dan wel (3) een top-drie van maatregelen op de flanken.

Gevraagde beslissing: in te stemmen met de voorgestelde besluiten in de Driedubbele Wethouder van 16 september a.s.

4

4

Ad 6 Planning en termijnagenda

6a Planning najaar

30 aug	Stuurgroep IJ
6 sept	Directeurenoverleg IJ
10 sept	Externe Adviescommissie
16 sept	DDW Litjens-vdBurg-Ollongren – eerste resultaten MKBA, hoofdlijn afweging, inhoudsopgave NvU
5 okt	Stuurgroep IJ
11 okt	Directeurenoverleg IJ
27 okt	DDW Litjens-vdBurg-Ollongren – concept-MKBA, concept-afweging en concept-NvU met Voorkeursalternatief
* nov	Stuurgroep IJ
* nov	Directeurenoverleg IJ
* nov	DDW Litjens-vdBurg-Ollongren – B&W Voordracht Voorgenomen Voorkeursbesluit
13 dec	B&W-behandeling Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over t IJ
januari	Commissie-behandeling
januari	Informatieavond en start inspraakperiode

Gemeente
Amsterdam

Notulen Stuurgroep IJ 16 juni 2016

Aan

Van

Datum 21juni 2016
Kenmerk
Pagina 1 van 5

Vergadering 16 juni 2016
Voormalige Stadstimmertuinen, Kamer Gieterij

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1 Opening

opent de vergadering. vervangt en verzoekt om de stukken voor dit overleg voortaan cc te versturen aan en van EZ. Ook wil de stukken graag ontvangen. **Actie1.**

2 Verslag en actielijst Stuurgroep IJ d.d. 30 maart 2016

Tekstueel: geen opmerkingen
Actielijst:
Ad 1: Overzicht van de investerings- en exploitatiekosten en verdelingsvoorstel versturen naar de leden van de Stuurgroep IJ.
meldt dat er nu aan het overzicht gewerkt wordt (waarbij ook wordt gezocht naar externe financieringsbronnen, zoals MIRT). Na de zomer wordt het overzicht bij het Voorkeursalternatief gevoegd. De wethouders hebben aangegeven dat zij akkoord zijn met dit procesvoorstel.
Ad. 2: uitnodigen bij DW Sprong over het IJ. **Actie 2**
Ad 5: Beelen uitnodigen voor presentatie Mijlpalen Waterfront IJ-zijde CS in Directeurenoverleg.
meldt dat werkt aan de opdracht voor de ondergrondse fietsenstalling achter het CS. Werkzaamheden aan de Ruiterkade Oost zijn voorlopig stilgelegd.
Overige acties zijn gedaan.

Het verslag wordt vastgesteld.

3 **Stand van zaken Fase 2 Sprong over t IJ – besluitvorming, organisatie, financiën**

geeft aan dat het principebesluit op 24 mei is vastgesteld in het College van B&W en op 6 juli wordt besproken in de Commissie RO. De datum voor de DW Ollongren-vd Burg begin juli volgt. Verder is de projectorganisatie Sprong over het IJ zo goed als rond en is ook de financiële dekking tot volgend jaar zomer geregeld.

geeft aan dat hij graag wil meedenken over de dekking van de investerings- en exploitatiekosten. Daarvoor wordt een afspraak ingepland met en .

Actie 2:

4. **Stand van zaken Fase 2 Sprong over t IJ – inhoudelijke werkzaamheden NvU**

geeft aan dat de meegezonden concept reactie van de Gemeente Amsterdam volgende week dinsdag 21 juni wordt besproken in het Directeurenoverleg IJ. Hij vraagt de aanwezigen of zij instemmen met de inzet van deze reactie.

vindt de indeling in categorieën helder en onderschrijft deze strategie.

geeft aan dat onder categorie 1 de standaard richtlijnen vallen; bij categorie 2 gaat het om cruciale richtlijnen (niet normen!) waarvan de gemeente Amsterdam eventueel wil afwijken, maar wat nog goed onderbouwd moet worden. Een voorbeeld is de doorvaartbreedte. De richtlijn is 160 meter maar is 130, 140 meter ook mogelijk? Dat kun pas goed onderzocht worden als het ontwerp voor de brug in een meer gevorderd stadium is. Daar komt de gemeente Amsterdam dan ook in fase 3 op terug. Dat geldt ook voor beweegbare brugdelen in de staande mastroutes voor de recreatievaart. Ook de doorvaarhoogte is een discussiepunt. Het ophogen naar 11.35 m. + N.A.P. (Rijnvaarthoogte is 9.70 + NAP) is een wens van RWS, maar het is geen beleid. Pas in het najaar komt het Ministerie met een standpunt. De gemeente Amsterdam zet voorlopig in op de lage variant.

suggereert om eventueel uit te laten rekenen wat de meerkosten zijn van een hogere brug. Aan de partijen kan het voorstel worden gedaan om te delen in de meerkosten.

vraagt zich af of het niet onhandig is als een eis van 160 meter in de MKBA wordt opgenomen. Dat geeft dan een vertekende uitkomst. antwoordt dat dit minder bezwaarlijk is omdat hierin niet de onderscheidende kosten zitten.

vindt dat er in de brieven erg gedetailleerd wordt ingegaan op allerlei vraagstukken. Het risico is dat de discussie hier dan op kan blijven steken. Is het niet handiger om juist aan de voorkant juist commitment te zoeken? Ook is er nog de mogelijkheid om op bestuurlijk niveau met het Ministerie naar overeenstemming te zoeken. Dan moet dat wel snel gebeuren. En is het handig om een reactietermijn met de partijen af te spreken?

onderschrijft de reactie van . Zij wil nog even afwachten. Misschien is er nog één ronde nodig met de partijen, voor dat eventueel de wethouder met de minister in gesprek gaat. De aanwezigen stemmen hiermee in.

meldt dat er nog wordt geschaafd aan de verschillende alternatieven. Het aanvankelijke 0-alternatief kende al een geoptimaliseerd verensysteem. Dat is niet conform de MKBA systematiek. Nu worden in het 0-alternatief – mede op advies van de externe MKBA-experts – alleen de frequentie en de grootte van de veren aangepast. In alternatief 1 – het geoptimaliseerde verenalternatief wordt ook het traject van sommige veren aangepast (IJpleinveer, Distelwegveer) en een nieuw veer geïntroduceerd (Javaveer).

adviseert om in de brief duidelijker aan te geven welke partij precies geciteerd wordt (beter verwijzen) en wat precies de reactie is van de gemeente Amsterdam. **Actie:**

vraagt de aanwezigen of zij het er mee eens zijn als ook een afzonderlijke Stenen Hoofdverbinding (brug dan wel tunnel) als een vijfde alternatief wordt opgenomen? Alle aanwezigen gaan hiermee akkoord.

merkt op dat de MKBA een hulpmiddel is om een keuze te kunnen maken uit vergelijkbare varianten. Hij heeft nu de indruk dat de analyse een te zware bouwsteen is voor de uiteindelijke keuze. In de praktijk blijkt dat grote infrastructurele projecten aan de voorkant nooit een positief saldo hebben. Daar moet je het dan ook niet van laten afhangen beaamt dit en verwijst naar de ervaringen met de Zuidas.

benadrukt dat de MKBA inderdaad één van de bouwstenen is bij de uiteindelijke afweging en dat dit ook duidelijk moet zijn voor de wethouders.

onderschrijft dat de MKBA een onderdeel is van een groter afwegingskader. Het gaat niet alleen om economische aspecten. Het afleiden van de verkeersdruk rondom CS is bijvoorbeeld ook een onderdeel van de afweging. Een Multicriteria-analyse (MCA) kan een middel zijn om deze aspecten af te wegen. Op 12 juli aanstaande zal hij dit in de Dubbele Wethouder met de wethouders vd Burg en Litjens aankaarten. **Actie 5:**

sluit dit vergaderpunt af en concludeert dat de aanwezigen inhoudelijk instemmen in met de voorliggende reactie.

4

4

6. Planning en termijnagenda

verzoekt iedereen om volgende keer, op dinsdag 30 augustus, aanwezig te zijn. Mochten leden nu al weten dat dat niet lukt, dan het verzoek om het snel door te geven zodat er eventueel een ander overleg ingepland kan worden.

complimenteert met het tempo waarmee dit project wordt getrokken. Ook spreekt zijn waardering uit. Hij voegt hier aan toe dat hij voor dit project graag

betrokken wil zijn als het gaat om de financiële dekking.

meldt dat er stakeholdersanalyse is gemaakt en is gedeeld met de communicatie adviseurs van de betrokken diensten. Met hun staat een afspraak gepland om de communicatie rond de inspraak te bespreken.

7. Rondvraag en sluiting

Er zijn geen vragen. bedankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit de vergadering af.

Actielijst

1. De stukken voor deze vergadering worden cc verstuurd naa en
2. uitnodigen voor DW overleggen
3. Afspraak maken met over dekking investerings-en exploitatiekosten
4. In reactie van de gemeente Amsterdam expliciet aangeven van wie citaat is en wat het antwoord is
5. Voorbereiden DW 12 juli: bespreken afwegingskader alternatieven MKBA+MCA (dhr.
6. Stakeholdersanalyse naar communicatie-adviseurs betrokken diensten

Gemeente
Amsterdam

Concept Agenda Stuurgroep IJ 5/10/16

Aan

1)

Vergadering	Woensdag 5 oktober 2016 14.00 – 15.30 uur Voormalige Stadstimmertuinen 4, Kamer 2.B - Daktuinkamer midden
Voorzitter	1)
Onderwerp	Stuurgroep IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Verslag en actielijst Stuurgroep IJ 30-08-2016**
   Bijlage 1 – Verslag, ter vaststelling
   Bijlage 2 en 3 – Actorenanalyse, ter kennisname

2

3. **Aantekeningen DW 16-09-2016**
   Bijlage 5 - Aantekeningen, ter kennisname

4. **Opzet Multicriteria Review 25-10-2016**
   Bijlage 6 – Opzet, ter kennisname
   Bijlage 7 – Genodigden , ter kennisname

4 5.

6. **Concept-MKBA en Notitie Concept-Voorkeursbesluit Sprong over het IJ**
   Bijlage 8 – Concept-MKBA, ter kennisname
   Bijlage 9 – Notitie, ter instemming, zie onderstaande annotatie

4 7.

8. **Rondvraag en sluiting**

Toelichting bij agenda Stuurgroep IJ 5 oktober 2016

Punt 5 Concept-MKBA en Notitie Concept-Voorkeursbesluit Sprong over het IJ
Gevraagde beslissing:
In te stemmen met het voorleggen van de volgende beslissingen aan de DW Van der Burg- Litjens-Ollongren van 27-10-2016:

5a. *In te stemmen met de conclusie ten aanzien van het wenselijke pakket maatregelen verbetering IJ-oeververbindingen.*

5b. *Een voorkeur uit te spreken voor een wenselijke fasering in de realisatie van betere IJ-oeververbindingen.*

5c. *In te stemmen met vervolgacties t.b.v. Voorgenomen Voorkeursbesluit B&W december 2016.*

Ad 5a. ***In te stemmen met de conclusie ten aanzien van het wenselijke pakket maatregelen verbetering IJ-oeververbindingen.***

Vooruitlopend op de resultaten van de Multicriteria Review en het advies van de Externe Adviescommissie tekent zich tegen de achtergrond van de Concept-MKBA Sprong over het IJ het volgende pakket maatregelen af voor de verbetering van de IJ-oeververbindingen:

- → **Optimaliseren IJpleinveer,** inclusief herinrichten en verbreden van de Oostertoegang en kruisingen De Ruyterkade en de PH-kade.
- → **Uitbouw fietsnetwerk Noord**.
- → **Afbouw Metrostation Sixhaven,** inclusief bruggen Noord-Hollands Kanaal, Sixhavenkade en aansluitingen Adelaarsweg, in samenhang met start Gebiedsontwikkeling Sixhaven e.o.
- → **Verplaatsen PTA** naar De Vrede, in combinatie met verplaatsen van de riviercruise van de De Ruyterkade naar de Veemkade, beter benutten van de bestaande touringcargarage en herontwikkelen van de huidige PTA-kavel.
- → **Bouw Javabrug,** inclusief herinrichten Kop Java en Motorkanaal, in samenhang met lopende Gebiedsontwikkeling Hamerkwartier.
- → **Bouw Stenen Hoofdbrug** c.q. aanleg **Stenen Hoofdtunnel,** inclusief herinrichten Stenen Hoofd; aanlanding Noord in samenhang met starten Gebiedsontwikkeling Grasweg e.o.
- → **Aanleg Voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg,** in combinatie met opheffen Buiksloterwegveer en beprijzen resterende veren: IJpleinveer, Houhavenveer, NDSM-veer.

Ad 5b. ***Een voorkeur uit te spreken voor een wenselijke fasering in de realisatie van betere IJ-oeververbindingen.***

In de besluitvorming kan gekozen worden voor uitvoering van het volledige pakket, dan wel voor een gefaseerde uitvoering, waarbij besluitvorming over onderdelen naar een volgende collegeperiode wordt doorgeschoven.

- → **Faseringsoptie 1 – Basispakket**
  Optimaliseren IJpleinveer, uitbouw fietsnetwerk en afbouw station Sixhaven
- → **Faseringsoptie 2 – Basispakket + 1 brug (Javabrug)**
- → **Faseringsoptie 3 – Basispakket + 2 bruggen (Javabrug en Stenen Hoofdbrug)**
- → **Faseringsoptie 4 – Basispakket + 2 bruggen + voetgangerstunnel**

Faseringsoptie 1 – Basispakket
Optimaliseren IJpleinveer, uitbouw fietsnetwerk en afbouw station Sixhaven vormen een vanzelfsprekend basispakket, gekoppeld aan het opstarten van een nieuw Gebiedsontwikkelingsproject Sixhaven e.o., waarin het IJpleinveer beter ontsloten wordt en het metrostation sterk verankerd in de omgeving – Overhoeks, Tolhuistuin, Van der Pekbuurt, Laankwartier, Vogelbuurt, IJplein.

Faseringsoptie 2 – Basispakket + 1 brug (Javabrug)
Een Stenen Hoofdtunnel en een grote Stenen Hoofdbrug scoren zeer goed qua vervoerwaarde en in de MKBA, mede omdat de PTA in dit alternatief niet hoeft te verhuizen. Overwegingen rondom deze keuze zijn:

- De autonome ontwikkeling van de zeecruisevaart maakt het naar verwachting noodzakelijk om al in 2024 een tweede locatie te openen voor het ontvangen van grote en zeer grote zeecruiseschepen. Verdere groei van de cruisevaart ook na 2030 maakt een verhuizing op langere termijn onvermijdelijk. De hoge investering in een tunnel of grote brug zou dan in feite overbodig worden, terwijl negatieve aspecten als beperkte sociale veiligheid c.q. lange openingstijden blijvend doorwerken in het functioneren van de stad.
- Verplaatsen van de PTA maakt ruimte vrij aan de Veemkade voor het geheel of gedeeltelijk verplaatsen van de riviercruise van het centrale deel van het IJ. De De Ruyterkade-Oost en -West komen vrij voor halteerplaatsen voor riviercruise, rondvaartboten, partyschepen etc. Bij het verplaatsen van de PTA komt ook de touringcargarage beschikbaar voor het doel, waar deze voor gebouwd is: halteer- en parkeerplaatsen voor 70 touringcars, gekoppeld aan een transferpunt touringcar-rondvaart.
- Bij het starten van planvorming voor de Stenen Hoofdbrug is het noodzakelijk een nieuw Gebiedsontwikkelingsproject Grasweg e.o. te starten, in verband met verwervingen en bedrijfsverplaatsingen. Dit deelgebied binnen het Gebiedsontwikkelingsproject Buiksloterham heeft tot nu toe geen prioriteit gehad en moet nog opgestart worden.
- Voor het Gebiedsontwikkelingsproject Hamerstraat is recent door B&W een Strategiebesluit genomen. Nu wordt gewerkt aan een Projectbesluit. Planvorming voor de aanlanding van een brug kan hier parallel aan lopen. Wordt realisering van de Javabrug naar een later tijdstip verschoven dan verdwijnt het voordeel van een goede afstemming en integratie.
- Onderdeel van het Gebiedsontwikkelingsproject Grasweg e.o. is het continueren van het – nu nog onvoltooide – Oeverpark richting Kop Grasweg en NDSM.

Tegen deze achtergrond wordt voorgesteld om bij een keuze voor één verbinding te kiezen voor de Javaverbinding. Een brug heeft hier veel voordelen ten opzichte van een tunnel, vooral wat betreft inpassing en comfort. In samenhang met het lopende gebiedsontwikkelingsproject Hamerstraat kan een goed geïntegreerd project gerealiseerd worden.
Consequenties zijn:

- Voor realisering van een Javabrug is verplaatsing van de PTA voorwaarde. Circa een jaar voor de gewenste oplevering van een brug dienen vervangende faciliteiten beschikbaar te zijn – na het invaren van het vaste brugdeel is de PTA voor zeecruiseschepen langer dan 260 m niet meer bereikbaar.

- Wordt gekozen voor de Javabrug dan is aan de orde of (evt. tijdelijk) een Bundlaanveer in de vaart gebracht moet worden of het huidige tijdelijke veer Stenen Hoofd-Distelweg gehandhaafd moet worden. Het Bundlaanveer is in het bestemmingsplan Overhoeks mogelijk gemaakt, maar stuit op veel bezwaren in de omgeving. Versnelde aanleg van een 2de brug over het Van Hasseltkanaal verbetert de vervoerwaarde van het huidige tijdelijke veer.
- Voor het continueren van het Oeverpark richting NDSM is enige jaren geleden een optie uitgewerkt om het park en de bijbehorende fietsroute op (eventueel tijdelijke) pontons af te wikkelen.

Faseringsoptie 3 – Basispakket + twee bruggen (Javabrug en Stenen Hoofdbrug)
Een Stenen Hoofdbrug is flink goedkoper dan een tunnel (€ 144 versus 213 M). Mede met het oog op sociale veiligheid en het risico van beperkt gebruik 's nachts ligt het voor de hand om bij realisering van een tweede verbinding te kiezen voor een Stenen Hoofdbrug en niet voor een tunnel.
Aanleg van een voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg maakt geen onderdeel uit van deze optie. Wachten met realisering biedt de mogelijkheid om te monitoren hoe het metrostation Sixhaven functioneert en hoe het fietsverkeer zich ontwikkelt als het IJpleinveer geoptimaliseerd is en de twee bruggen gebouwd zijn. Dat biedt met name inzicht in de intensiteit van het gebruik van het Buiksloterwegveer en wat de feitelijke effecten van opheffing van dat veer kunnen zijn.
Bij de realisering van twee nieuwe vaste oeververbindingen is wel al de vraag aan de orde of het NDSM-veer gehandhaafd zou moeten worden, dan wel alle resterende veren beprijsd. Dit kan onderdeel zijn van deze faseringsoptie.

Faseringsoptie 4 – Basispakket + 2 bruggen + voetgangerstunnel
Met het aanleggen van een voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg krijgt CS een uitgang Noord en kan overwogen worden om het Buiksloterwegveer op te heffen. Een minder radicale keuze zou zijn het aanpassen van de frequentie van het Buiksloterwegveer, in combinatie met het beprijzen van de veren. Dan blijft er een mogelijkheid om vanaf de Buiksloterweg met de fiets CS te bereiken en bijvoorbeeld verder via de Langzaam Verkeer Passage onder CS naar de binnenstad te fietsen.

Ad 5c. ***In te stemmen met vervolgacties t.b.v. Voorgenomen Voorkeursbesluit B&W december 2016.***

Mede op basis van vragen uit de Dubbele Wethouder van 16 september wordt een hele reeks acties afgewerkt ter afronding van de Nota van Uitgangspunten en een goed Voorkeursbesluit, waaronder:

- Aanvullende notitie van de Werkgroep Metrostation Sixhaven m.b.t. de effecten van het metrostation op de (exploitatie van de) Noord-Zuidlijn als geheel. Dit vormt straks de basis voor het advies van V&OR, M&T en de Stadsregio op het Voorkeursbesluit.
- Second opinion op kostenramingen IB door de afdeling grote projecten – GPO – van RWS.
- Voorbereiding van de inspraak- en adviesronde voorjaar 2017, inclusief tentoonstelling Sprong over het IJ.

Op twee acties wordt de instemming van de Stuurgroep gevraagd:

1. **Uitwerken van een financiële strategie** voor de verbetering van de IJ-oeververbindingen, in op te starten Werkgroep Financiële Strategie van de Projectgroep Sprong over het IJ, met deelneming van de fondsbeheerders van Vereveningsfonds, Stadsregio, Stedelijk Mobiliteitsfonds en Algemene Middelen.
   De financiële strategie dient in hoofdlijnen beschikbaar te zijn bij het Voorgenomen Voorkeursbesluit van december 2016. Ten behoeve van het Definitieve Voorkeursbesluit dient een uitgewerkte strategie met een dekkingsvoorstel beschikbaar te zijn.
2. **Uitwerking van verplaatsing PTA**
   - → Gezamenlijk met HbA, PTA en de gemeente Zaanstad uitwerken van het voorstel voor layout en inpassing van een nieuwe PTA met twee pieren op de locatie De Vrede t.b.v. het Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ in december 2016.
   - → Uitnodigen HbA om t.b.v. een beoordeling door de aandeelhouder (Gemeente Amsterdam/Deelnemingen DMC) t.b.v. het Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ in april 2017 twee businesscases uit te werken:
     - o Businesscase PTA De Vrede: saldo investeringen vastgoed, pieren-gangways-loopbruggen, inrichting terrein, kosten pacht versus opbrengsten calls, verhuur.
     - o Businesscase Haven De Vrede: saldo aankoop vastgoed en terreinen, investeringen terreinen versus inkomsten pacht PTA en niet-PTA, havengelden, verkoop opstallen huidige PTA.
   - → Opstellen Businesscase gemeente voor de herontwikkeling van de huidige PTA-kavel aan de Piet Heinkade-Veemkade: saldo verwerving, verkoop vastgoed, inkomsten erfpacht.

Gemeente
Amsterdam

Concept Agenda Stuurgroep IJ 09/11/16

Aan

Vergadering	Woensdag 9 november 2016 13.00 – 14.30 uur Voormalige Stadstimmertuinen 4, Gieterij
Voorzitter	
Onderwerp	Stuurgroep IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Verslag en actielijst Stuurgroep 5 oktober 2016** (*bijlage 1)*

3. **Terugkoppeling DW 27-10-2016** (mondeling)

4. **Voorlopige conclusies, afweging en concept Voorkeursbesluit Sprong over het IJ**
Bijlage 2 – Concept MKBA, ter kennisname
Bijlage 3 – Concept Review Kwalitatieve Aspecten 25 oktober 2016, ter kennisname
Bijlage 4 – Notitie Voorlopige conclusies Fase 2 Sprong over het IJ
Bijlage 5 – Opties voor een Adaptieve Uitvoeringsstrategie Sprong over het IJ
Gevraagde beslissingen: zie onderstaande annotatie

6. **Planning Sprong over het IJ** *(bijlage 7)*
Ter kennisname

7. **Rondvraag** *(volgende keer Haven-Stad op de agenda?)*

Realisering van een voetgangerstunnel is nu geen optie, maar mogelijk wel bij een sterke groei van het aantal bezoekers. Tunnels vallen af vanwege beperkt comfort en een beperkte sociale veiligheid.

Adaptieve programmering

Gelijktijdige uitvoering van het totale pakket maatregelen is door het beslag op financiële middelen geen optie. Alleen al door de lange voorbereidingstijd zal altijd sprake zijn van een fasering, waarbij begonnen wordt met het meest flexibele en gemakkelijkst te realiseren onderdeel: het optimaliseren van het verensysteem, gevolgd door het realiseren van bijvoorbeeld één brug.
Het bij de Review geraadpleegde Expertteam Verkeer en Vervoer gaat een stap verder en pleit er voor om een adaptieve strategie te volgen, waarbij het lange termijn-doel gerealiseerd wordt door stapsgewijs in te spelen op ontwikkelingen en ervaring op te doen. Achtergrond hiervan vormen allereerst de onzekerheden in groei en routekeuze van het fietsverkeer. Routekeuze van fietsers blijkt moeilijk te voorspellen. Door eerst ervaring op te doen met 'varende bruggen' kan met grotere zekerheid een keuze gemaakt worden voor een bepaald tracé en voor een moment dat realisering van een 'vaste brug' opportuun is. Ervaring met een eerste brug kan vervolgens helpen bij ontwerp en uitvoering van een tweede. Voor deze benadering pleit ook dat de ontwikkeling van het bouwprogramma op de IJ-oevers een andere wending kan nemen dan nu gedacht. Na de voortvarende start van de gebiedsontwikkeling op Overhoeks en NDSM viel de productie in de crisisjaren immers nagenoeg stil.
Onderdeel van de adaptieve benadering is het inzetten op 'no-regret-opties', het uitvoeren van maatregelen met een gunstige MKBA-score – ook in een laag economisch scenario –, die andere maatregelen en keuzen niet in de weg zitten. De Externe Adviescommissie beschouwt de aanleg van metrostation Sixhaven als zo'n 'no-regret-optie'.
Een nadeel van toepassing van de adaptieve benadering bij het realiseren van complexe infrastructuur is dat de bouw van bruggen of een metrostation door lange planologisch-juridische procedures al snel drie tot vier jaar voorbereiding vergt. Ook een uitvoeringsperiode van twee tot drie jaar is niet denkbeeldig. Wachten tot een probleem zich voordoet is daarom geen optie. Om sneller in te kunnen spelen op ontwikkelingen zou natuurlijk al wel gestart kunnen worden met planologisch-juridische procedures en met het ontwerp en de technische uitwerking van maatregelen. Een go-no-go-besluit kan dan genomen worden als duidelijk is dat een maatregel effectief is en risico's beheersbaar zijn. Nadeel van een dergelijke aanpak is dat in feite een fuik ingezwommen wordt, waar geen weg terug meer is.

Strategische programmering

Een andere optie is strategische programmering. Door maatregelen gericht te combineren kan maatschappelijke meerwaarde gecreëerd worden. Dat geldt in het geval van de IJ-oeververbindingen voor de Javabrug en voor het metrostation Sixhaven.

→ De Javabrug landt aan de noordzijde aan op de overgang van het Hamerstraatgebied en het IJplein. Het Hamerstraatgebied is in het Actieplan Woningbouw 2014 aangewezen als Versnellingslocatie. In Koers 2025 is het programma voor deze locatie

geïntensiveerd, mede als gevolg van het beschikbaar komen van de Draka- en de Amvestkavel. In verdere planvorming en uitvoering van het gebiedsontwikkelingsproject kan de aanlanding van de Javabrug nu goed ingepast worden. Een geïntegreerde aanpak leidt naar verwachting ook tot verrijking van het bouwprogramma en gunstiger erfpachtopbrengsten.

→ Voor het realiseren van de Javabrug is verplaatsen van de PTA randvoorwaarde. De autonome ontwikkeling van de zeecruisevaart maakt het noodzakelijk om al in 2024 een tweede locatie te openen in het havengebied voor het ontvangen van grote en zeer grote zeecruiseschepen. Door van de tweede locatie de nieuwe hoofdlocatie te maken wordt de huidige PTA-kavel met de onbenutte touringcargarage vrijgespeeld en kan de kade benut worden voor de ontwikkeling van de riviercruisevaart.

→ Voor het optimaliseren van het IJpleinveer en aanleg van het metrostation Sixhaven is aanleg van nieuwe bruggen rond de Willem-I-sluis een belangrijke voorwaarde. Het metrostation kan daarnaast een impuls zijn voor een vervolgstap in de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever en. Rond het metrostation is ruimte om een nieuw stadspark aan te leggen en nieuwe grootstedelijke publieksfuncties te situeren. Dit kan bijdragen aan het spreiden van het toerisme in de stad. De noodzakelijke verbindingen over het Noord-Hollands Kanaal om het station te ontsluiten, sluiten goed aan op de maatregelen om het functioneren van het IJpleinveer te verbeteren en de barrière van het kanaal te slechten.

Voorkeursbesluit

Tegen deze achtergrond wordt voorgesteld in het Voorkeursbesluit een keuze te maken uit drie opties:

1. Optimaliseren IJpleinveer 2018 + opening Noord-Zuidlijn 2018.
   In 2020 evaluatie en 2021 besluitvorming over vervolgstappen.
2. Optimaliseren IJpleinveer 2018 + opening Noord-Zuidlijn 2018 + Javabrug en verplaatsen PTA2024. In 2025 evaluatie en in 2026 besluitvorming over vervolgstappen metrostation, 2de brug en toekomst verensysteem.
3. Optimaliseren IJpleinveer 2018 + opening Noord-Zuidlijn 2018 + metrostation Sixhaven 2021 + Javabrug en verplaatsen PTA 2024. In 2025 evaluatie en in 2026 besluitvorming over vervolgstappen 2de brug en toekomst verensysteem.

24

2

Voordelen:

- → Gefaseerd uitvoerbaar
- → Geeft uitstraling dat gewerkt wordt aan definitieve oplossing
- → Draagvlak uit stakeholders
- → Biedt oplossing voor vervoersopgave
- → Biedt extra kansen voor ontwikkelingen Hamerstraatgebied
- → Noord/Zuidlijn kan ongemoeid opengesteld worden

Nadelen:

- → Omvangrijke ruimtelijke procedures
- → Aanzienlijke investeringskosten

4

2

Adviezen:
V&OR:
De integrale afweging vindt in Amsterdam plaats bij de VJN (AD + SMF). In die zin zijn de toedelingsprincipes een theoretische exercitie. Belangrijker is hoeveel ruimte er richting komende Voorjaarsnota is in de Algemene Middelen en het Stedelijk Mobiliteitsfonds, en welke keuzes B&W en Raad willen maken. Welke andere dingen doet Amsterdam niet of minder uit de projecten in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en Koers 2025?

G&O:
Niet akkoord met Omgevingsproject Javabrug 30 M (inrichting Kop Java, incl. vervanging kades).

Stadsregio:
Als in de directe nabijheid van metrostation Sixhaven voldoende programma is (dus enkel uitgaan van staande plannen en ontwikkeling geen nut en noodzaak), dan is de SRA bereid om te kijken naar een financiële bijdrage van 1/3 van de kosten. De inzet hierbij is ook dat de kosten voor zowel de exploitatie als B&O door de Stadsregio wordt opgevangen.
Een belangrijke voorwaarde is dat de SRA en overige relevante V&V partners nauw betrokken worden bij de uitwerking van de volgende fase. De uitkomst van de volgende fase bepaalt pas echt het go no go besluit, op dit moment ziet de SRA voldoende mogelijkheden om wel door te pakken naar de volgende studie fase.

Gemeente
Amsterdam

Notulen Stuurgroep IJ 5 oktober 2016

Aan

Van

Datum 12 oktober 2016
Kenmerk
Pagina 1 van 5

Vergadering 5 oktober 2016
Weesperplein 8

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1 **Opening**

opent de vergadering. Speciaal welkom aar per 01-10-2016 nieuwe directeur V&OR. is verhinderd. is aanwezig als zijn vervanger. Per 01-01-2017 heeft een andere functie. meldt dat er 1,5 uur is ingepland voor dit overleg. vraagt of er nog aanvullingen zijn op de agenda. Dit is niet het geval. Wel meldt dat zij verhinderd is voor de volgende Stuurgroep IJ op 9 november 2016. Wellicht een nieuwe datum plannen? ACTIE 1
Bij punt 5 op de agenda: "Presentatie Stad om het IJ" lopen we naar de 3e verdieping. Daar staat de maquette van Sprong over het IJ opgesteld. Om langer over het onderwerp door te praten en de diepte in te kunnen gaan kan een afspraak ingepland worden in het Tolhuis/IJ-Atelier. Daar is alle informatie over het project aanwezig. ACTIE 2
vraagt of er mededelingen zijn. Dit is niet het geval.

2 **Verslag en actielijst Stuurgroep IJ d.d. 30/08/2016.**

Verslag.
Het verslag wordt vastgesteld.
Actielijst:
punt 3: Analyse Werkgroep Veren, IJpleinveer uitkomst uitzoeken. Afspraken zijn gemaakt. In de volgende Stuurgroep IJ worden de resultaten besproken. ACTIE 3
Punt 5 blijft op de actielijst staan.

Actorenanalyse

Het betreft een intern stuk, ter kennisname.

vraagt of dit stuk met is besproken? Van vraagt dit na bij . In de volgende Stuurgroep IJ kan de actorenanalyse geagendeerd worden. ACTIE 4.

Risicoanalyse Sprong over het IJ

De risicoanalyse is een bijlage bij de Nota van Uitgangspunten. De analyse gaat nu over de risico's rond de afzonderlijke objecten. De risicoanalyse is door IB uitgevoerd. Rijkswaterstaat kijkt mee. Bij het Definitieve Voorkeursbesluit zal een brede risico-analyse , met de resultaten van een Dwarskijksessie ,worden voorgelegd, in april 2017.

merkt op dat dit een analyse is op objecten. Zij vraagt of de (gecombineerde) risico's van de alternatieven ook meegenomen worden? antwoordt dat deze actie uitgevoerd zal worden voor de besluitvorming over het pakket uit te voeren maatregelen. ACTIE 5. spreekt haar zorg uit m.b.t. de uitvoering: krijgen we dit rond? Dit moet meewegen in de afweging.

meldt dat ook nog een MCA/Review op kwalitatieve aspecten wordt gedaan. Het resultaat van de Review wordt belangrijk in de afweging.
Financiële risicobeheersing volgt nog.

3 **Aantekeningen DW 16/09/2016**

meldt dat hij de stukken niet heeft kunnen lezen. Naar aanleiding van het verslag wordt gesproken over PTA en Metrostation Sixhaven.

PTA

Met betrekking tot PTA merkt van op dat het verplaatsen hiervan hoge kosten met zich meebrengt. Van geeft aan graag bedragen te willen horen.

meldt dat de verwachting is dat de PTA binnen afzienbare termijn verplaatst wordt meldt dat standpunt van Ollongren is dat PTA in de MKBA mee blijft lopen. Ook meldt dat op verzoek van de afdeling Deelnemingen van DMC door HbA gewerkt wordt aan Businesscases voor de PTA, voor het Havenbedrijf en voor de Gemeente.

vraagt m.b.t. het PTA kavel naar de grondopbrengsten vastgoed; deze zijn niet in discussie gebracht.

is van mening dat er met de wethouders een goed gesprek moet komen waarin de mogelijkheden onderzocht worden.

geeft aan dat we een opdracht voor een Haalbaarheidsstudie Ontwikkeling Zeecruise hebben.

wil m.b.t. PTA een exercitie doen met een gevoeligheidsanalyse zonder PTA.

geeft aan dat dan de Javabrug vergelijkbaar scoort als de Stenen Hoofdbrug.

4. **Opzet Mulitcriteria Review 25-10-2016**

Opzet, ter kennisname

merkt op dat de datum 25-10 wel kort voor de DW op 27-10 is. meldt dat de MCA ter oriëntatie wordt gedaan en de DW van 27-10 niet besluitvormend. vraagt zich af of de MCA geen mosterd na de maaltijd is? geeft aan dat de MCA een aanvullende actie op de MKBA is. Aan expertpanels Scheepvaart, Verkeer & Vervoer en Ruimtelijke Kwaliteit wordt een waardering gevraagd op aspecten als sociale en verkeersveiligheid, comfort, effect op landschappelijke waarden en imago.
Van de bijeenkomst met de expertpanels op 25-10 wordt een verslag gemaakt.

Genodigden, ter kennisname

vraagt naar verhouding tussen de onderwerpen en de genodigden.
vraagt of de domeinen in de Externe Adviescommissie zijn besproken?
meldt dat de lijst van genodigden in samenwerking met het Havenbedrijf is samengesteld.
is van mening dat er niet met een commerciële bril wordt gekeken.
meldt dat er door met een commerciële en strategische bril wordt gekeken.
merkt op dat we dubbelingen (MKBA) moeten voorkomen.
merkt nog op dat het OV niet opgenomen is.
geeft aan dat het netwerkeffect erin verwerkt moet worden met name Metrostation Sixhaven en de voetgangerstunnel. meldt dat netwerkeffecten en exploitatielasten in de MKBA zijn opgenomen.

geeft aan dat nu van belang is hoeveel geld is beschikbaar en waar we het aan gaan besteden. Alle varianten zijn positief. De financiële strategie heeft nu de hoogste prioriteit.

5 **Presentatie Stad om het IJ**

Voor dit agendapunt bekijken de leden van de Stuurgroep IJ de maquette Stad om het IJ. Met toelichting van .

6. **Concept-MKBA en Notitie Concept-Voorkeursbesluit Sprong over het IJ.**

Concept-MKBA

Aan de leden van de Stuurgroep IJ wordt gevraagd of we het voorliggende concept-MKBA aan de wethouders kunnen voorleggen op 27 oktober a.s.

geeft aan dat hij zich zorgen maakt om het totaalbedrag van 1 miljard euro. Er lopen meerdere projecten waar geld voor nodig is, o.a. Nieuw West, IJburg Midden eiland en voor de Zuidas. Er is niet voldoende geld beschikbaar om alles uit te voeren. Hij adviseert om de projecten gefaseerd uit te voeren. In de MKBA wordt volgens hem de indruk gewekt dat we alle alternatieven gaan uitvoeren.

meldt dat we in de Stuurgroep IJ de besluitvorming goed moeten afpellen: wat zijn de bedragen en hoe staan ze in de tijd. Het proces moet goed georganiseerd worden.

merkt op dat zij de faseringsopties niet begrijpt. De keuze gaat over gebiedsontwikkeling. Die is niet gescoord in MKBA. Eerst pakket samenstellen, dan fasering. komt nog niet tot een pakket.

geeft aan dat hij een voorkeur heeft voor de voetgangerstunnel. De voetgangerstunnel is financieel aantrekkelijker.

merkt op dat we met betrekking tot de gebiedsontwikkeling het van belang is dat we een goed verhaal hebben voor het College. Het verhaal moet body hebben. Het MCA hebben we nodig om e.e.a. goed neer te kunnen zetten.

meldt dat het hele verhaal begint vanuit de gebiedsontwikkeling. We gaan er naar kijken. We gaan het omklappen naar een robuust verhaal. Zij stelt voor om specifiek hierover een sessie met de wethouders te organiseren.

meldt dat er veel mogelijk lijkt. Het is belangrijk om keuzes te maken. We moeten scherper faseren.

<u>Notitie-concept-Voorkeursbesluit Sprong over het IJ.</u>

De volgende opmerkingen worden gemaakt:

- Gesproken wordt over de financiën. meldt dat op 18 oktober een bijeenkomst is gepland met de fondsbeheerders. In week 41 vinden gesprekken plaats met de afzonderlijke fondsbeheerders.
- Geadviseerd wordt om de fasering van de projecten te vermelden.
- spreekt haar zorg uit over het hoge tempo waarin gewerkt wordt. Zorgvuldigheid is van groot belang!

Afgesproken wordt dat de Notitie aangepast wordt met de opmerkingen uit de Stuurgroep; na goedkeuring door de Stuurgroep wordt de notitie verzonden naar DO IJ.

8. Rondvraag en sluiting

meldt dat we ondersteuning zullen inroepen bij het Bestuurlijk Traject.

dankt de aanwezigen en sluit de vergadering.

ACTIELIJST

1. Nieuwe datum plannen voor Stuurgroep IJ i.p.v. 9 november: is op deze datum verhinderd.
2. Afspraak inplannen?
3. Agenderen Stuurgroep IJ 9/11: Resultaten analyse IJpleinveer.
4. Agenderen Stuurgroep IJ 9/11: bespreken Actorenanalyse.
5. Risicoanalyse: van objecten naar alternatieven.

Gemeente
Amsterdam

Agenda Stuurgroep IJ 02/12/16

Aan

Vergadering	Vrijdag 2 december 2016 13.00 – 14.30 uur Voormalige Stadstimmertuinen 4, Gieterij
Voorzitter	
Onderwerp	Stuurgroep IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Verslag en actielijst Stuurgroep 9 november 2016** (bijlage 1)

3. **Terugkoppeling DW 21/11/2016** *(mondeling)*

4. **Voorbereiding B&W 10 en 17 januari 2017**
   a. **Concept-B&W-Voordracht Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ** (bijlage 2)
   Gevraagde beslissing:
   1. *In te stemmen met de concept-B&W-Voordracht Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ*
   2. *In te stemmen met de bijgevoegde kabinet-bijlage Verkenning Financiële Strategie Sprong over het IJ*

   b. **Concept-Nota van Uitgangspunten** (bijlage 3)
   Gevraagde beslissing:
   1. *Kennis te nemen van de concept-Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ*
   2. *Kennis te nemen van Risicoprofiel Alternatieven Sprong over het IJ* (bijlage 4)
   3. *In te stemmen met de hoofdlijnen van de concept-Nota van Uitgangspunten*

5. **Concept-B&W-Voordracht Verplaatsen Passagiers Terminal Amsterdam** (bijlage 5)
   Gevraagde beslissing:
   Van gedachten te wisselen over de hoofdlijnen van de Concept-B&W-Voordracht Verplaatsen PTA

6. **Inspraaktraject Sprong over het IJ** (bijlage 6)
   Gevraagde beslissing:
   In te stemmen met het bijgaande voorstel voor het te volgen Inspraaktraject Sprong over het IJ

7.

8. **Rondvraag**

Gemeente
Amsterdam

Bijlage 1

Notulen Stuurgroep IJ 2 december 2016

Aan

Van

Datum 2 december 2016
Kenmerk
Pagina

Vergadering 2 december 2016
Stadstimmertuin, zaal Gieterij

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1 **Opening, agenda en mededelingen.**

opent de vergadering. Vandaag 2 gasten uitgenodigd. is verhinderd.
is haar plaatsvervanger. is niet aanwezig (niet afgemeld).
meldt dat zij de vergadering iets eerder verlaat.

Vandaag is de laatste moment dat Stuurgroep bij elkaar is richting Besluitvorming van B&W van 10 en 17 januari 2017.

2 **Verslag en actielijst Stuurgroep IJ d.d. 9 november 2016.**

Verslag.

Het verslag wordt vastgesteld.

Actielijst:
N.a.v.

1. Telefonisch contact Wethouder Van der Burg inzake speech Ollongren:
   meldt dat er de afgelopen periode enkele voorvallen hebben plaatsgevonden:
   - De uitspraak van Ollongren op het Havendebat: Ollongren heeft gemeld dat de PTA verplaatst wordt. Dit werd geframed aan drukte en overlast.
   - Op 22/11 vond een Extra Bestuursplatvorm Sprong plaats in Haarlem. De spanningen tussen Van der Burg en Liepen hoog op.

Tijdens het Havengilde 25/11 heeft Minister Henk Kamp zich ( ) negatief uitgelaten over de bruggen over het IJ. Dit is heel vervelend voor Van der Burg. Een verklaring is uitgegaan dat niet goed gebriefd was. merkt op dat de terugtrekking van niet publiekelijk gebeurd

vraagt of er actie hierin wordt genomen richting ? Afgesproken wordt dat dit checkt bij Van der Burg. ACTIE.

Opgemerkt wordt dat het belangrijk is dat de leden van de Stuurgroep elkaar op de hoogte houden. gaat contact opnemen met ACTIE

Van der Burg gaat Minister Schulz vragen versneld te komen met een uitspraak over de hoogte van de bruggen.

vraagt wat precies de rollen zijn van Rijk en Provincie. antwoord dat het Rijk de vergunningsverlener is op advies van Rijkswaterstaat. Provincie gaat over bedrijfsverplaatsingen.

2. Doorpraten in klein comité over mogelijkheden Mobiliteitsfonds.
   Volgens is dit niet meer nodig?
   melden dat zij niet aanwezig waren bij het overleg waar een beslissing is genomen.
   15/12 vindt Bestuurlijk Overleg plaats tussen Litjens en Besloten wordt het resultaat van dit overleg af te wachten. Daarna wordt de stand opgemeten of alles gedekt is. Afgesproken wordt dat een afspraak met de Gemeente Directeuren gepland wordt. geeft aan ook bij dit overleg aanwezig te willen zijn; Zij wil ook graag duidelijkheid over de financiële dekking. Dit overleg moet na de 15e en voor de 20e december plaatsvinden. ACTIE

vraagt waarom alles zo strak gepland is antwoordt dat we alles vóór de zomer rond willen hebben. Dit in verband met de verkiezingen. (Op verzoek van het Bestuur).

3 **Terugkoppeling DW 21-11-2016**

meldt dat voornamelijk werd gesproken over hoe we naar B & W gaan. De drie wethouders waren het snel met elkaar eens: we gaan met 1 voorstel naar B & W. Discussiepunten waren:

- Javabrug
-

4 **Voorbereiding B & W 10 en 17 januari 2017**

a. *Concept-B&W-Voordracht Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ*

licht toe dat de concept voordracht uitgebreid is besproken met de Bestuursadviseurs.
De volgende opmerkingen worden gemaakt:

- : vraagt naar de samenhang PTA | Business case. Hoe kunnen we akkoord gaan met een volledige Voordracht als deze gescheiden zijn.
  vraagt wat precies haar zorg is.
  antwoordt dat er onvoldoende duidelijkheid is over de financiële risico's in de Voordracht. De voorbereidings- en proceskosten zijn onvoldoende inzichtelijk. Dit moet beter in beeld gebracht worden.
  meldt dat het Coalitieakkoord hierin heel belangrijk is.
- vraagt of de PTA verplaatst moet worden om de Javabrug te bouwen? Dit uitleggen! Als schepen langer zijn dan 210 meter, moeten ze draaien voor Java. Gaat om 70% van de schepen.
- vraagt waarom het verplaatsen PTA zo duur is? Geadviseerd wordt een Second opinion op te vragen. ACTIE
- vraagt naar opdrachtgeversschap. Wie is verantwoordelijk voor wat. Dat is voor hem niet duidelijk. geeft aan dat hij niet verantwoordelijk wil zijn voor de bruggen meldt dat hij een Plan van Aanpak maakt over opdrachtgeversschap. Het Plan van Aanpak valt onder verantwoordelijkheid van moeten we betrekken over de inrichting van het opdrachtgeversschap.
- heeft nog een aanvulling bij punt 5. Vermelden dat we in gesprek zijn met SRA over bijdrage.

Kabinet bijlage:

b. *Concept-Nota van Uitgangspunten*

licht toe dat het voorliggende document het 1e concept is van de Nota van Uitgangspunten. Het document is tot stand gekomen met inbreng van V&OR, IB, SRA en R&D. Het document is nog niet compleet.

meldt dat er nog een lijst van ontbreekt betreffende de Javabrug. Een gesprek hierover vindt op 6/12 nog plaats in de Werkgroep Scheepvaart.
De volgende opmerkingen komen uit de Stuurgroep:

- : mist een overzicht van de correspondentie tussen de Gemeente Amsterdam Havenbedrijf Amsterdam, CNB en Rijkswaterstaat.
- vraagt naar alternatief 6. Graag aanpassen naar optimaliseren veren.
- vraagt naar de PTA verplaatsing op blz. 59. Plaatje groter maken?
- vindt dat er te weinig aandacht is voor het grote economische belang. Hij ziet hier graag meer nuancering in. Het is van belang dat een realistisch beeld geschetst wordt. Hij heeft een tekstvoorstel doorgemaild.

Risicoprofiel Alternatieven Sprong over het IJ – (Notitie

Opmerking var : Exploitatie ook meenemen. Met dit stuk wordt ingestemd door de Stuurgroep.

5 **Concept-B&W-Voordracht Verplaatsen Passagiers Terminal Amsterdam.**

licht toe dat de voordracht zich richt op een besluit tot vervolgonderzoek. Over de opzet van het vervolgonderzoek wordt nog volop gesproken met Havenbedrijf, PTA en de gemeente Zaandstad.

meldt dat de Haven waarschijnlijk met een voorstel voor een andere locatie voor PTA komt (Coenhaven).
We komen hier in het gesprek wat gepland wordt tussen 15/12 en 20/12 op terug. ACTIE.

6. **Inspraaktraject Sprong over het IJ**

meldt dat voor het Inspraaktraject een extern bureau ingeschakeld wordt. Gesprekken met drie bureaus zijn gaande. merkt op dat dit traject strak georganiseerd moet worden; ook intern. We moeten het traject niet geheel uitbesteden. De Stuurgroep stemt in met het voorstel voor het te volgen Inspraaktraject Sprong over het IJ.

8. Rondvraag

meldt dat gewerkt wordt aan een informatie avond m.b.t. Sprong over het IJ, waar de wethouders bij aanwezig zijn.

sluit de vergadering om 14.30 uur.

ACTIELIJST

1. Bij v.d. Burg nagaan of er actie wordt genomen richting
2. Contact opnemen met
3. Q&A maken
4. Extra Stuurgroep IJ inplannen na 15/12 en vóór 20/12
5. Second opinion aanvragen voor kosten verplaatsing PTA
6. ?

CONCEPT

Gemeente
Amsterdam

Bijlage 1

Notulen Stuurgroep IJ 9 november 2016

Aan

Van

Datum 9 november 2016
Kenmerk
Pagina

Vergadering 9 november 2016
Stadstimmertuin, zaal Gieterij

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1 **Opening, agenda en mededelingen.**

opent de vergadering. Speciaal welkom voor Hij is met ingang van 1 december 2016 toegevoegd aan het Team Sprong over het IJ. Zijn rol is procesmanager.

Mededelingen.
Gesproken wordt over de speech van wethouder Ollongren tijdens het Havendebat op 3/11/16. Zij heeft gesteld dat de PTA gaat verhuizen. Deze uitspraak heeft veel commotie veroorzaakt. De uitspraak werd geframed als een set up voor realisering van bruggen. De uitspraak van Ollongren is niet ambtelijk afgestemd. Het is een politieke uitspraak.
De staf van wethouder Ollongren stelt een brief op met een onderbouwing van haar uitspraken. vraagt of wil meekijken met de aanvullingen vanuit Sprong over het IJ. geeft aan dit lastig te vinden, omdat het rapport van Deloitte (een achtergrondrapport, wat de Haven heeft laten opstellen) nog niet openbaar is. De Haalbaarheidsstudie met nagenoeg dezelfde informatie is binnenkort wel afgerond.
vraagt of we de verplaatsing PTA nu uit de MKBA halen?
meldt dat zij wethouder Van der Burg heeft gevraagd (per mail) om een reactie op de uitspraak van Ollongren. Het is van groot belang te weten hoe hij hierin staat heeft nog geen reactie van hem ontvangen. Vanmiddag belt met Wethouder van de Burg. ACTIE:
Morgen (10/11) wordt dit punt ook in het Directeurenoverleg IJ besproken.

vraagt wie de verplaatsing van de PTA gaat betalen. antwoordt dat op verzoek van DMC door PTA en Havenbedrijf Businesscases worden opgesteld voor de verplaatsing.
vraagt of de gemeente Zaanstad op de hoogte is. Zaanstad is op de hoogte. Wethouder Straat reageerde in de lokale pers positief op de uitspraak van Ollongren.
meldt dat na de ontruiming van het Marineterrein de huidige PTA bij calamiteiten gebruikt zal gaan worden als uitvalbasis voor politie en leger. De locatie is goed bereikbaar en goed te beveiligen. Dit moet nader uitgezocht worden. ACTIE

Afgesproken wordt dat een notitie met stand van zaken Verplaatsing PTA schrijft voor DW van 21/11. Deze notitie wordt eerst voorgelegd aan de Stuurgroep IJ. ACTIE

meldt dat vrijdag 11 november a.s. een portefeuillehouder van SRA een bezoek brengt aan het Tolhuis/IJ-Atelier. Het is belangrijk dat hij goed bijgepraat wordt.

2 **Verslag en actielijst Stuurgroep IJ d.d. 5 oktober 2016.**

Verslag.

Het verslag wordt vastgesteld.

Actielijst:

Actie 2: Afspraak wordt nog ingepland.

Actie 4: Agenderen bespreken Actorenanalyse. meldt dat dit punt bij de volgende Stuurgroep IJ op de agenda komt, met annotatie door nieuwe communicatiemedewerker.

Actie 5: Risicoanalyse: van objecten naar alternatieven: deze actie wordt afgerond ten behoeve van de Nota van Uitgangspunten. ( ).

3 **Terugkoppeling DW 27-10-2016**

geeft een korte terugkoppeling van de DW van 27-10-2016. Gesprek vond plaats met Litjens en Ollongren. Van der Burg was afwezig (ziek). De volgend punten werden besproken:

- Besloten is om één maatregelenpakket aan B&W voor te leggen en in de inspraak te brengen.
-

Op verzoek van Ollongren heeft op 2/11 nog een vervolgsessie plaatsgevonden, waarin de wethouder is bijgepraat over stand van zaken onderzoek en over adaptieve aanpak planvoorbereiding, besluitvorming en uitvoering.

4. **Voorlopige conclusies, uitvoeringsstrategie en concept-Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ**

licht stand van zaken en beslispunten toe. Van Stuurgroep IJ wordt instemming gevraagd met de aan de DW van 21-11 voor te leggen beslispunten. Dit concentreert zich op het voorgestelde maatregelenpakket (punt 3 a t/m f) en de uitvoeringsfasering (punt 5).

3b/c. Metrostation Sixhaven en voetgangerstunnel

De investeringskosten van een voetgangerstunnel vindt hij te hoog.

3d/e/f. PTA, Javabrug en Stenen Hoofdbrug/tunnel.

licht de argumenten van het Kernteam toe om te starten met de Javabrug:

- Starten met de Javabrug is een impuls voor de al lopende gebiedsontwikkeling in het Hamerstraatgebied en het Marineterrein en voor de vernieuwing van het IJplein. De locatie en de aanlanding van de Javabrug kan in het lopende planproces voor het Hamerstraatgebied goed geïntegreerd worden.
  De planvorming voor het deel van de Buiksloterham waar de Stenen Hoofdbrug/tunnel aanlandt moet nog starten en zal meer voorbereidingstijd

vragen.

- De Javabrug heeft een groter effect op de centrale veren. Het aantal reizigers daar neemt sterker af.
- Koppeling met PTA benut momentum van discussie over noodzakelijke investering in aanvullende locatie dan wel volledige verplaatsing.

vraagt naar de kosten van PTA verplaatsing – wordt in Businesscases uitgezocht. De investeringskosten van de Javabrug zijn hoger dan van de Stenen Hoofdbrug. Dit wordt veroorzaakt door gewijzigd ontwerp in verband met eisen RWS en CNB (Jakartagracht).

geeft aan dat de feitelijke investeringskosten van de brug en de kosten voor inrichting Kop Java en kadeherstel uit elkaar getrokken moeten worden en gescheiden gehouden.

: De Stuurgroep stemt in met het voorgestelde pakket én met het afvallen van IJpleintunnel en Javatunnel.

5. Uitvoeringsstrategie

5 **Toedelingsprincipes investeringskosten Sprong over het IJ**

- Bij de verdeling van investeringskosten van bruggen is de verhouding 30 stad – 70 SRA vertrekpunt (zoals gebruikelijk bij fietsinvesteringen). De stadsregio bepleit een verhouding

6. **Planning Sprong over het IJ.**

Dit punt wordt niet besproken.

7. Rondvraag

maakt complimenten naar het Projectteam! Veel werk verricht in korte tijd!

ACTIELIJST

1. Telefonisch contact wethouder Van der Burg inzake speech Ollongren.
2. Gesprek met wethouder Litjens inzake verkeersveiligheid pontplein Buiksloterweg.

3. Doorpraten in klein comité over mogelijkheden Mobiliteitsfonds.

Gemeente
Amsterdam

Agenda Stuurgroep extra 27/02/17

Aan

Vergadering	Maandag 27 februari 2017 18.00 – 19.00 uur Voormalige Stadstimmertuinen 4, Gieterij
Voorzitter	
Onderwerp	Stuurgroep IJ

1. Opening, agenda en mededelingen

3. Proces Verplaatsen PTA *(ter kennisname, bijlage 2)*

4. Overzicht acties advies en inspraak Voorkeursbesluit *(ter informatie, bijlage 3)*

5. Rondvraag en afsluiting

Bijlage 2 bij agendapunt 3, Stuurgroep IJ 270217

Memo Verplaatsen PTA

In het kader van Sprong over het IJ is onderzoek gedaan naar alternatieve locaties voor de PTA; mogelijk met handhaving van het luxe segment bestaande uit luxe jachten en circa 15 kleine zeecruiseschepen per jaar op de huidige plek. Havenbedrijf Amsterdam, PTA en de gemeente Amsterdam hebben gezamenlijk gewerkt aan de Quick Scan Ontwikkeling Zeecruise (eindrapport maart 2016) en het Haalbaarheidsonderzoek Ontwikkeling Zeecruise (eindrapport december 2016). Nu wordt een Bestuursopdracht Verplaatsen PTA.

De Stuurgroep IJ wordt gevraagd kennis te nemen van de Ontwikkelingsscenario's Zeecruise en de aandachtspunten voor de Bestuursopdracht.

Mogelijke locaties Verplaatsing PTA
De Quick Scan resulteerde in drie potentiële locaties voor de situering van nieuwe afhandel- en terminalfaciliteiten voor de zeecruise in het Westelijk Havengebied/Noordzeekanaalgebied: Coenhaven, Nieuwe Houthaven en Noorder IJ-plas. Deze locaties zijn in samenwerking met Royal Haskoning-DHV nader onderzocht in het Haalbaarheidsonderzoek. De Nieuwe Houthaven is daarin afgevallen vanwege de geluidhinderproblematiek in relatie tot de ontwikkeling van de Houthaven als woongebied. De optie Coenhaven gaat gepaard met hoge kosten. De Noorder IJ-plas is technisch en planologisch-juridisch complex. Een kansrijke variant op het alternatief Noorder IJ-plas bleek de situering van de terminal bij Pakhuis De Vrede in de Achtersluispolder, direct aan het Noordzeekanaal. Deze locatie is nader uitgewerkt ten behoeve van de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) Sprong over het IJ.
In de Bestuursopdracht zullen verschillende opties voor verplaatsing van de PTA meer in detail onderzocht worden. De Bestuursopdracht wordt gevoegd behandeld bij het nemen van het Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ in Q2 2017. Met het oog op het regionale belang van de zeecruisevaart wordt de Bestuursopdracht voorbereid en uitgevoerd in een samenwerking tussen Havenbedrijf Amsterdam, PTA en de gemeenten Amsterdam en Zaanstad. Stakeholders als het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied, Zeehaven IJmuiden, ORAM, Amsterdam Cruise Port en CLIA worden geconsulteerd bij het opstellen van de Bestuursopdracht.
Het product van de Bestuursopdracht wordt betrokken bij het nemen van een Voorgenomen Voorkeursbesluit door het college van B&W in Q4 2017 over het verplaatsen van de PTA en het aanwijzen van een nieuwe locatie voor het faciliteren van de voorziene groei van de zeecruise in de komende decennia. Realisatie zal naar verwachting 5 jaar in beslag nemen.

Scenario's ontwikkeling zeecruise
In de Havenvisie 2030 (goedgekeurd door de gemeenteraad in juni 2015) wordt ingezet op verdere groei van het aantal zeecruise-aanlopen tot 250 in 2030. Op basis van deze groeiambitie tekenen zich de volgende ontwikkelingsscenario's af:

a. Autonome ontwikkeling
   Faciliteren groei van 135 aanlopen 2015 tot max. 180 aanlopen 2030 op de huidige PTA-locatie, benutten aanvullende afhandelingsfaciliteiten in het havengebied en IJmuiden en bouw 2025 2de terminal aan het Westerhoofd in de Coenhaven voor 60-70 aanlopen 2030 (turnaround en schepen > 320 meter).
b. Verplaatsing naar nieuwe terminal
   Faciliteren groei van 135 aanlopen 2015 tot circa 250 aanlopen 2030 op één nieuwe locatie vanaf 2022.
c. Gedeeltelijke verplaatsing naar nieuwe terminal

Faciliteren groei van 135 aanlopen 2015 tot circa 250 aanlopen 2030 op de huidige locatie (25 aanlopen luxe segment), in het havengebied en IJmuiden (25 aanlopen) en vanaf 2022 op een nieuwe locatie (200 aanlopen).

d. Adaptieve ontwikkeling
Faciliteren groei van 135 aanlopen 2015 tot mogelijk 250 aanlopen 2030 door maximaal benutten huidige locatie (25-100 aanlopen), locaties in het havengebied en IJmuiden (25 aanlopen), aan het Westerhoofd (100 aanlopen) en bij eventuele realisering Stenen Hoofdbrug aanvullende nieuwe terminalfaciliteiten voor mogelijk 100 aanlopen.

Aspecten die in de Bestuursopdracht aan de orde dienen te komen zijn:

- Trekkerschap en taakverdeling tussen Havenbedrijf Amsterdam, PTA en de gemeenten Amsterdam en Zaanstad.
- Onderzoek naar een zo duurzaam mogelijke inrichting van een nieuwe PTA (energievoorziening en geluidhinder, ontsluiting, combinatie van functies).
- Onderzoek van varianten voor inpassing van de PTA in de Achtersluispolder in Zaanstad, inclusief de effecten op de mogelijkheden van transformatie van het huidige bedrijventerrein tot een aantrekkelijk, gemengd stedelijk gebied.
- Onderzoek van varianten voor inpassing van de PTA in het havengebied, inclusief de effecten op de mogelijkheden van transformatie van het huidige havengebied binnen de Ring A-10 tot een aantrekkelijk, gemengd stedelijk gebied.
- Onderzoek naar duurzame verbindingen tussen de nieuwe locatie van de PTA en de bestemmingen van passagiers in de stad.
- Onderzoek van adaptieve ontwikkelstrategieën, waarin de groei van de zeecruisesector stapsgewijs gefaciliteerd wordt, rekening houdend met de daadwerkelijke groei van de sector en kansen die zich voordoen bij de transitie van de haveneconomie.
- Onderzoek naar mogelijke samenwerking c.q. een taakverdeling met Zeehaven IJmuiden.
- Optimalisering van de herontwikkeling van de huidige PTA-kavel en nadere verkenning van vermeden kosten door het exploiteren van de touringcargarage bij de huidige PTA, in relatie tot het type en de omvang van de op de huidige plek te faciliteren cruisevaart.
- Onderzoek naar tijdelijke oplossingen voor het faciliteren van de groeiende zeecruise vaart met het oog op het mogelijk loskoppelen van aanleg Javabrug en verplaatsing PTA.
- Opzet van een volwaardige Businesscase, met een heldere afstemming van kosten en baten voor Havenbedrijf Amsterdam en voor de gemeente Amsterdam (en mogelijke andere partners) en met inzicht in de wijze van compensatie van het Havenbedrijf Amsterdam door de gemeente Amsterdam.

Gemeente
Amsterdam

Agenda Stuurgroep IJ 20 maart 2017

Aan

Vergadering Maandag 20 maart 2017, 8.30 – 9.15 uur
Weesperplein 8, 2de etage, ruimte: 2 Hoogachter A

Voorzitter

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Verslag en actielijst Stuurgroep 2 december 2016** (bijlage 1)
   Ter vaststelling

3. **Terugkoppeling**
   Ter informatie
   a. Stand van zaken inspraakperiode (bijlage 2)
   b. Moties van gemeenteraad, 15/16 maart (mondeling)
   c. Gateway Review, 13 t/m 17 maart
   d. Externe Adviescommissie, 18 maart

4. **Nota van Beantwoording,** concept conclusies en aanbevelingen (bijlage 3)
   In te stemmen met hoofdlijnen van de conclusies en aanbevelingen;
   In te stemmen met het voorleggen van de conclusies en aanbevelingen aan DW van 4 april.

5. **Bestuursopdracht Zee- en Riviercruise**

   (bijlage 4)
   (bijlage 5)
   (bijlage 6)

6. **Concept Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit**
   In te stemmen met het voorleggen van het Plan van Aanpak aan DW van 4 april
   - Concept Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit (bijlage 7)
   - Bijlage PvA Planning Sprong over het IJ (bijlage 8)

7. **Rondvraag en afsluiting**
   - *Ter kennisname;* Planning bestuurlijke besluitvorming (bijlage 9)

Gemeente Amsterdam

Agenda Stuurgroep IJ

28 maart 2017

Aan

Vergadering Dinsdag 28 maart 2017
8.00 – 8.45 uur
Stadhuis, kamer 1.186

Voorzitter

Onderwerp Stuurgroep IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Verslag en actielijst Stuurgroep 20 maart 2017** ---------- *(bijlage 1)*
   Ter vaststelling
   Ter kennisname Moties Sprong over het IJ, raad 16 maart 2017 ---------- *(bijlage 2)*

3. **Voorbereiding 3DW 4 april 2017**
   Ter bespreking en instemming
   a. Stand van zaken Nota van Beantwoording ---------- *(mondeling)*
   b. Concept-conclusies Inspraak ---------- *(bijlage 3)*
   c. 7 aanbevelingen voor aanpassingen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ
      1. In te stemmen met versnelling uitvoering maatregelen 1 en 2
      2. Een standpunt te bepalen m.b.t. heroverweging maatregel 3 ---------- *(bijlage 4)*
      3. In te stemmen met versnelling besluitvorming maatregel 4 naar 2020
      4. In te stemmen met opnemen aansluitende fietsnetwerken in scope maatregelen en gerelateerde fietsnetwerken opnemen in grexen gebiedsontwikkeling/MIP Fiets
      5. In te stemmen met aanscherpingen technische uitgangspunten maatregelen 1, 2 en 3
      6. In te stemmen met instellen Supervisieteam Sprong over het IJ
      7. In te stemmen met continueren Programma Sprong over het IJ
   d. Heroverwegen maatregel 3:
      - Terugkoppeling Directeurenoverleg 27 maart 2017
        - advies nautische partijen t.a.v. heroverweging maatregel 3
        - vervolgoverleg RWS-CNB-gemeente Amsterdam ondiepe Javatunnel
          - second opinion RHDHV ---------- *(bijlage 5)*
          - reactie RWS op second opinion ---------- *(bijlage 6 en 7)*
        - vervolgoverleg HbA-gemeente Amsterdam
        -
        - extra Directeurenoverleg n.a.v. overleggen en 3DW 4 april
      - Advies rve's aan 3DW op 4 april 2017
      - Acties richting Ministerie I&M

   e.
   en Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit incl. planning ---------- *(bijlage 11 en 12)*

4. **Planning Sprong over het IJ** ---------- *(bijlage 13)*

5. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Bijlage 1

Notulen Stuurgroep IJ – 20 maart 2017

Aan

Van

Datum 20 maart 2017

Vergadering 20 maart 2017
Weesperplein 8, Driehoogachter B

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1 **Opening, agenda en mededelingen.**

Opening

opent de vergadering. Belangrijke punten voor deze vergadering zijn: Stand van zaken Inspraakperiode en de Gateway Review die in week 11 heeft plaatsgevonden.

2 **Verslag en Actielijst Stuurgroep IJ 2 december 2016.**
Het verslag wordt vastgesteld.

3 **Terugkoppeling.**

a. **Stand van Zaken inspraakperiode.**
In totaal zijn 2586 (emailreacties) ontvangen, er zijn 120 zienswijzen ingediend en 20 adviezen van organisaties zijn ontvangen. Er zijn 3 petities ingediend: 2 voor een brug en 1 tegen een brug. De petities zijn in ontvangst genomen door de Wethouders.

meldt dat opvallend is dat er veel voorkeur is voor Maatregel 4 (Fietsbrug of tunnel tussen Stenen Hoofd en Buiksloterham).

vraagt naar de mening van de leden Stuurgroep IJ. Naar voren komt dat in de 'eindrapportage analyse inspraak' te veel informatie staat vermeld waardoor het stuk onoverzichtelijk wordt. _ geeft aan dat het een intern stuk betreft. Het wordt niet verzonden naar de wethouders.

geeft aan dat we koersen op de meerderheid van 70% die positief is over het pakket van maatregelen. We moeten ons concentreren op de Nota van Beantwoording.

b. **Moties van Gemeenteraad, 15/16 maart**.

meldt dat er 6 moties zijn ingediend. 3 van D66 en 3 van de PvdA. De moties van D66 betreffen: archivering, snelheid van uitvoering en financiering (partners van buiten betrekken). De moties van de PvdA betreffen: Alternatieven onderzoeken (Oostelijker gelegen Javabrug. Tunnels (Door RWS is een nieuw onderzoek gedaan naar een ondiepe tunnel). De derde motie van de PvdA betreft het tijdspad. Graag meer overzicht hierin. De moties worden ook per mail verzonden naar de Stuurgroep leden. **Actie**

meldt dat ook een motie is ingediend m.b.t. het IJbaan alternatief. (Kabelbaan?)

c. **Gateway Review, 13 t/m 17 maart**.

d. **Externe Adviescommissie**.

Zaterdag 18 maart heeft een bijeenkomst plaatsgevonden met de Externe Adviescommissie. Het advies van de Commissie is: Geen tunnels bouwen op de flanken met als belangrijkste argument: De sociale veiligheid. (vooral 's nachts).

4. **Nota van Beantwoording,** concept conclusies en aanbevelingen.

mailt haar opmerkingen naar

5. **Bestuursopdracht Zee- en Riviercruise**

6. Concept Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit.

a. Stuurgroepleden zijn akkoord. Het Concept Plan van Aanpak kan naar DO IJ verzonden worden.

b. Bijlage PvA Planning Sprong over het IJ.

Dit punt is niet besproken.

7. Rondvraag en Afsluiting.

Afgesproken wordt dat in week 13 nog 1 Stuurgroep IJ van 1 uur ingepland wordt. Dit kan na het Directeurenoverleg van 27 maart. Actie

Afgesproken wordt dat nog in overleg gaan.

ACTIELIJST

1. De ingediende moties doormailen naar leden Stuurgroep IJ. (
2. Opmerkingen inzake Nota van Beantwoording mailen naar en
3. Notitie schrijven met goede argumenten voor het afwijzen van de bouw van een tunnel. Onderbouwing voor de keuze voor de Javabrug goed op papier zetten. Dit geldt ook voor de PTA verplaatsing.
4. Overleg
5. Stuurgroep IJ inplannen in week 13.

CONCEPT

Gemeente
Amsterdam

Agenda Stuurgroep IJ

10 april 2017

Aan

Vergadering	Maandag 10 april 2017 8.00 – 8.45 uur Weesperplein 8, 3de etage, ruimte: DrieHoogachter B
Voorzitter	
Onderwerp	Stuurgroep IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**
2. **Verslag en actielijst Stuurgroep 28 maart 2017** *(bijlage 1)*
   Ter vaststelling
3. *(bijlage 2)*
4.
5. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Bijlage 1

Notulen Stuurgroep IJ – 28 maart 2017

Aan

Van

Datum 28 maart 2017

Vergadering 28 maart 2017
Stadhuis, kamer 1.186

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1 Opening, agenda en mededelingen.

Opening

opent de vergadering. Doel van deze vergadering is overeenstemming te bereiken over de stukken voor de 3 Dubbele Wethouder op 4 april 2017.

Mededelingen

Gisteren (27/3) na het Directeurenoverleg IJ heeft een kort gesprek gehad met de Havenmeester, mevrouw en wethouder v.d. Burg. heeft wethouder v.d. Burg geadviseerd om een besluit te nemen inzake de brughoogte – 11.35 m – en de locatie van de nieuwe PTA – de Coenhaven. Volgens haar brengt dit ontspanning in de discussie.

Naar aanleiding van Directeurenoverleg 27/3

komt terug op het Directeurenoverleg 27/3. Vanuit RWS kwam naar voren dat men van mening is zich (technisch) te moeten verantwoorden voor de tunnelvariant, terwijl de optie voor een brug nog in de schetsfase is spreekt haar zorg hierover uit, omdat RWS vergunningverlener is. Overleg en onderzoek rond de tunnelvariant kunnen tot vertraging leiden, al dan niet bedoeld.

adviseert om voor een brug te kiezen en in gesprek te gaan met I&M en de nautische partijen en bij I&M de nadruk te leggen op het bredere belang van bereikbaarheid.

meldt dat bij het bouwen van een hogere brug, het hellingspercentage steiler wordt: van 2,7 naar 3,8 %. geeft aan dat bij een hogere brug, deze minder vaak open gaat.

Onder verwijzing naar de zienswijze van RWS met het voorstel voor een ondiepe Javatunnel en de second opinion van Royal Haskoning DHV, concludeert de Stuurgroep IJ dat wethouders geadviseerd wordt om af te zien van de optie voor een ondiepe Javatunnel.
meldt dat een Technische Sessie met RWS, CNB en HbA ingepland wordt. **Actie**

geeft aan dat van mening was dat de optie van een tunnel te snel van tafel werd geschoven. Hij wil zijn mening hierover nog horen. vraagt na bij Van

Afgesproken wordt dat een afspraak in Den Haag organiseert. De delegatie wordt hoog ingezet. **Actie**
schrijft voor dit overleg een onderbouwing van de afweging met daarin de punten brughoogte, gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid. **Actie**

2 **Verslag en Actielijst Stuurgroep IJ 20 maart 2017.**
- Ter vaststelling. Het verslag wordt niet besproken.
- Ter kennisname: Moties Sprong over het IJ, raad 16 maart 2017.
  stelt voor dit punt op de agenda, gezien de tijd, over te slaan. geeft aan hier graag over te willen praten. stelt zich kort voor: hij is bij de Stuurgroep IJ aanwezig als afvaardiging van Metro & Tram. In verband met de variant

3 **Voorbereiding 3DW 4 april 2017.**

a. Stand van Zaken concept-Nota van Beantwoording.
De concept-Nota van Beantwoording is in productie. Veel werk. Formuleringen van antwoorden zijn mede afhankelijk van besluiten wethouders. De tussentijdse versie wordt niet meegezonden met stukken voor 3DW 4/4.

b. Concept-conclusies inspraak.
Dit hoofdstuk uit de concept-Nota van Beantwoording wordt meegezonden met de stukken voor 3DW 4/4.

c. Bespreken 7 aanbevelingen voor aanpassingen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ.
   1. In te stemmen met versnelling uitvoering maatregelen 1 en 2
      Stuurgroep IJ is akkoord.
   2. Een standpunt te bepalen m.b.t. heroverweging maatregel 3.
      Stuurgroep IJ is akkoord met het voorstellen van drie opties en te adviseren om te kiezen voor optie c – nader overleg.
   3. In te stemmen met versnelling besluitvorming maatregel 4 – Stenen Hoofdverbinding – naar 2020 en versnelling besluitvorming maatregel 5 – voetgangerspassage – naar één jaar na in gebruik neming metrostation Sixhaven.
      Stuurgroep IJ is akkoord.

4. In te stemmen met opnemen van de direct aansluitende fietsnetwerken in de scope van de maatregelen en de gerelateerde fietsnetwerken opnemen in grexen gebiedsontwikkeling/MIP Fiets.
   Voorstel : heldere knip voorbereiden in Plan van Aanpak voor de vervolgfase. Dit punt navragen bij G&O. **Actie**
5. In te stemmen met aanscherpingen technische uitgangspunten maatregelen 1, 2 en 3. Stuurgroep IJ is akkoord.
6. In te stemmen met instellen Supervisieteam Sprong over het IJ.
   licht toe: hij stelt voor om ook de Commissie Kloos en de Externe Adviescommissie op te heffen. Een nieuwe (kleinere) groep wordt samengesteld. Stuurgroep IJ is akkoord.
7. In te stemmen met continueren van het Programma Sprong over het IJ. Stuurgroep IJ is akkoord. geeft aan dat omvang en organisatie van het programma een ambtelijke verantwoordelijkheid is. We moeten hierin eerst zelf ons standpunt bepalen.

d. Heroverwegen maatregel 3; zie bij agendapunt 1.

e.

4. **Planning en financiën Sprong over het IJ.**
   Afgesproken wordt in een volgende Stuurgroep IJ het financiële aspect terug te laten komen. Actie

5 **Rondvraag en afsluiting.**

meldt dat donderdag 30/3 de stukken voor de 3 DW verzonden worden. Hij stelt voor om namens de Stuurgroep IJ één annotatie te schrijven. Stuurgroep is akkoord. Van belang is hierbij ook de bestuursadviseurs te betrekken.

Actielijst.

1. ook op de agenda vermelden en uitnodigen voor de Stuurgroep IJ ( ).
2. Afspraak met nautische partijen over ondiepe IJtunnel ( ).
3. Afspraak in Den Haag organiseren inzake bruggen en brughoogten ( ).
4. Argumentatie voor dit overleg schrijven met daarin de punten brughoogte, gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid ( ).
5. Navragen bij of de argumentatie voor afwijzen tunnel voldoet. Navragen bij over opnemen fietsaansluitingen in scope maatregelen ( ).
6. Afspraak doorpraten Gateway (directeuren).
7. Contact opnemen met van Bureau Gateway ( ).
8. Financiële aspecten agenderen voor een volgende Stuurgroep IJ (I).

Gemeente
Amsterdam

Agenda Stuurgroep IJ

3 mei 2017

Aan

Vergadering Woensdag 3 mei 2017
13.00 – 14.00 uur
Weesperplein 8, 3de etage, ruimte: DrieHoogachter B

Voorzitter

Onderwerp Stuurgroep IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Verslag en actielijst Stuurgroep 10 april 2017** *(bijlage 1)*
   Ter vaststelling

3. **Sprong over het IJ**
   Ter instemming:
   - Concept-Voordracht Definitief Voorkeursbesluit Sprong over het IJ *(bijlage 2)*
   - Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit Sprong over het IJ *(bijlage 3a en 3b)*

   Ter kennisname:
   - Stand van zaken communicatie, mondeling
   - Concept-Nota van Beantwoording Inspraak Voorkeursbesluit Sprong over het IJ *(bijlage 4)*

4. **Verplaatsen PTA**
   Ter instemming:
   - Concept-Voordracht Bestuursopdracht Verplaatsen PTA *(bijlage 5)*
   - Concept-Bestuursopdracht Verplaatsen PTA *(bijlage 6)*

   Ter kennisname:
   - Stand van zaken verkenning financiële effecten verplaatsen PTA, mondeling
   - *(bijlage 7)*
   - *(bijlage 8)*

5. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Bijlage 1

Notulen Stuurgroep IJ – 10 april 2017

Aan

Van

Datum 10 april 2017

Vergadering 10 april 2017
Weesperplein 8, kamer Driehoogachter B

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**

Opening
opent de vergadering.

2. **Verslag en Actielijst Stuurgroep IJ 28 maart 2017**
   - geeft aan dat zij nog aanvullingen / wijzigingen heeft bij agendapunt 3, bullit 4c. Deze mailt zij naa **Actie**
   - vraagt naar het opdrachtgeversschap. Voor dit onderwerp wordt een apart overleg ingepland. **Actie**

3. **Terugkoppeling 3DW overleg, 4 april 2017**
   meldt dat het een goed overleg was; het voorstel is door de wethouders overgenomen. Commissie Kloos voor beoordeling initiatieven Kop Javaeiland blijft nog in functie.
   vraagt hoeveel geld aangevraagd is voor de Voorjaarsnota? stuurt het overzicht / flap naar de leden Stuurgroep IJ. **Actie**

4. Ontwikkelstrategie Haven-Stad

4

5. Sprong over het IJ

Ter bespreking: Ambtelijk opdrachtgeverschap PTA

vraagt hoe we tot een goed proces komen. Van belang hierin is het opdrachtgeverschap van de Bestuursopdracht Verplaatsing PTA.

geeft aan dat hij voorkeur heeft voor een gezamenlijk onderzoek: Amsterdam, Zaanstad en Havenbedrijf Amsterdam. De Provincie heeft aangegeven ook aangehaakt te willen worden.

stelt voor hierin gezamenlijk op te trekken: , Directeur van het Havenbedrijf Amsterdam, met één directeur uit de Stuurgroep IJ. Deze moet dan alle belangen behartigen. stelt voor. denkt meer aan vindt het niet logisch en evenwichtig als hij dit op zich zou nemen.
Besloten wordt dit punt te parkeren. Eerst wordt het opdrachtgeverschap voor het programma bekeken en de samenhang tussen de projecten.

6. Rondvraag en afsluiting

Het streven is om bij het volgende overleg Stuurgroep IJ op 3 mei a.s. het hele pakket voor B&W ter tafel te hebben. Indien de leden van Stuurgroep IJ opmerkingen hebben over de nu toegestuurde conceptstukken var het verzoek deze rechtstreeks te mailen naar

vraagt naar de route naar Rijkswaterstaat en het Ministerie van I&M inzake de brughoogten. beveelt van het Ministerie van I&M. Voor Rijkswaterstaat adviseert hi spreekt hem binnenkort en meldt het aan.

meldt dat naar aanleiding van het Project Sprong over het IJ op verzoek van de Provincie een ambtelijke werkconferentie georganiseerd wordt. De Provincie heeft aangegeven nauwer betrokken te willen zijn. De conferentie gaat in mei plaatsvinden.

sluit de vergadering om 8.45 uur. De volgende Stuurgroep IJ staat gepland op woensdag 3 mei a.s. van 13.00 – 14.00 uur.

Actielijst

1. Afspraak doorpraten Gateway
2. Financiële aspecten agenderen voor volgende Stuurgroep IJ.( ).
3. Flap Voorjaarsnota versturen naar leden Stuurgroep IJ ( )
4. Afspraken inzake brughoogte met RWS en Ministerie van I&M regelen (

CONCEPT

Nummer ZD2017-003070

Directie directie sb

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders **B&W**

Voordracht voor de collegevergadering van 13 juni 2017

Portefeuille Ruimtelijke Ordening (31)

Agendapunt B2

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met de Bestuursopdracht Verplaatsen Passenger Terminal Amsterdam (PTA)

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. In te stemmen met het voornemen om de Passenger Terminal Amsterdam te verplaatsen naar een locatie ten westen van de Haparandadam en daarvoor in te stemmen met de concept *Bestuursopdracht Verplaatsen PTA* (bijlage 1), met de volgende onderdelen:

a. Formuleren van een gemeentelijke beleidsvisie op de ontwikkeling van zee- en riviercruise Amsterdam 2020-2030 op basis van de beleidsrichting uit de *Bestuursopdracht Stad in Balans*: sturing op kwaliteit en diversiteit. Hierin zullen onder andere aan de orde komen: wenselijke omvang en typen zee- en riviercruisevaart, prijsdifferentiatie, geschikte locaties en samenwerking en afstemming in de regio.

b. Voorbereiden van een Voorkeursbesluit van de B&W's van Amsterdam en eventueel Zaanstad in Q4 van 2017 over een nieuwe locatie voor afhandelingsfaciliteiten voor de zeecruisevaart ten westen van de Haparandadam, waarbij op basis van verschillende scenario's en volwaardige business cases inzicht geboden wordt in:

- de maatregelen ter compensatie van het vervallen van capaciteit op de huidige locatie,
- de maatregelen die nodig zouden zijn om verdere groei mogelijk te maken,
- de mogelijkheden tot herontwikkeling van de huidige locatie aan de Veemkade, onder andere voor het luxe segment, kleine zeecruise.

c. Voorbereiden van een Voorkeursbesluit van de B&W's van Amsterdam en eventueel Zaanstad in Q4 van 2017 over de situering van ligplaatsen en afmeerlocaties voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030.

d. Het ambtelijk opdrachtgeverschap te beleggen bij de Directeur Ruimte en Duurzaamheid, in nauw overleg met de directeur Havenbedrijf Amsterdam.

e. Ten behoeve van de sturing op de financiële risico's in de projectorganisatie een financiële werkgroep op te nemen, die zich ook richt op het project Sprong over het IJ.

2. Kennis te nemen van de samenhang tussen de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA en het Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ.

Z

b) In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op kabinet-bijlage 2 *Memo Verkenning financiële effecten verplaatsen PTA voor de gemeente Amsterdam* op grond van artikel 25, tweede lid van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10, tweede lid, onder b van de Wet openbaarheid van bestuur. De geheimhouding wordt opgelegd voor onbepaalde tijd.

c) De Gemeenteraad op grond van artikel 25, derde lid van de Gemeentewet, te verzoeken de opgelegde geheimhouding tijdens de vergadering van de gemeenteraad op 28 juni 2017 te bekrachtigen.

4. In te stemmen met het betrekken van de volgende aandachtspunten bij het formuleren van de visie op de ontwikkeling van zee- en riviercruise en het voorbereiden van afweging en Voorkeursbesluiten Verplaatsen PTA en Locaties Riviercruise:

- samenwerking met Zeehaven IJmuiden met het oog op het opvangen van pieken in de aanloop van zeecruiseschepen,
- samenwerking met Zaanstad (en mogelijk andere regiogemeenten) met betrekking tot aanloop en afhandeling van riviercruiseschepen,
- samenwerking met eventuele private partners in de ontwikkeling en exploitatie van de afhandelingsfaciliteiten (reders, afhandelingsbedrijven),
- handhaving van het segment kleine, luxe zeecruisevaart in relatie tot de investeringen in een beweegbaar deel van circa 50 meter in een eventuele Stenen Hoofdbrug,
- combinatiemogelijkheden van een nieuwe PTA met ligplaatsen voor riviercruise,
- een veilige afhandeling van aankomst en vertrek (zwaaien/insteken),
- een zo duurzaam mogelijke inrichting (energievoorziening LNG/walstroom, bevoorrading, ontsluiting, combinatie met andere gerelateerde stedelijke functies, oppervlaktewater-kwaliteit),
- duurzame verbindingen tussen de nieuwe PTA en de bestemmingen van passagiers in de stad en de regio,
- twee mogelijke locaties: Achtersluispolder Zaanstad en Westerhoofd-Coenhaven,
- het Havenbedrijf wordt uitgenodigd een voorstel te doen voor een eventuele derde locatie in het Havengebied,
- verkenning van een gefaseerde uitvoering, waarbij de huidige PTA bij uitvoering van de Javabrug tijdelijk bereikbaar blijft voor grotere zeecruiseschepen: 'zwaaien' ter hoogte van NDSM en achteruitvaren naar de Veemkade; vergelijk Rotterdam, Hamburg, Dublin.
- herontwikkelingsmogelijkheden van de huidige PTA-kavel voor een gemengd stedelijk gebruik, inclusief eventuele kleine afhandelingsfaciliteiten voor de kleine, luxe cruisevaart,
- optimaliseren van het gebruik van de Veemkade bij de huidige PTA voor een combinatie van de riviercruisevaart, grote jachten, het luxe segment zeecruisevaart, vlootbezoeken en Sail,
- het introduceren van een 'Blauwe Zone' op de De Ruijterkade-Oost en -West voor het halteren van riviercruiseschepen, rondvaartboten, charters e.d. (in- en ontschepen),
- ruimtelijke, verkeerskundige, nautische, financiële en milieutechnische implicaties en risico's van de alternatieve locaties op middellange én op lange termijn, mede met het oog op de verstedelijkingsopgave en de transformatie van de Achtersluispolder en het Havengebied binnen de Ring A10 tot gemengd stedelijk gebied,
- volwaardige Businesscases met een overzicht van kosten en baten voor Havenbedrijf Amsterdam, PTA en de gemeenten Amsterdam en Zaanstad (en mogelijke andere partners).
- de wijze van compensatie van het Havenbedrijf Amsterdam door de gemeente Amsterdam.

5. Kennis te nemen van de *Quick Scan doorgroei zeecruise in Amsterdam* (februari 2016, bijlage 3), het *Haalbaarheidsonderzoek Ontwikkeling Zeecruise* (december 2016, bijlage 4) en de *Quick Scan Ontwikkeling Riviercruise* (april 2017, bijlage 5).

6. In te stemmen met het starten van de werkzaamheden na het besluit van de Gemeenteraad over vrijgave van de benodigde middelen in de Voorjaarsnota 2017.

Kernboodschap

Het college van B&W stemt in met de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA. Het doel van de Bestuursopdracht is om samen met de gemeente Zaanstad, Havenbedrijf Amsterdam en PTA een locatie te selecteren voor een nieuwe PTA, in het perspectief van een bredere gemeentelijke visie op de ontwikkeling van de zee- en riviercruisevaart in Amsterdam in de periode 2020-2030. Inzet is een goede balans te vinden tussen economische opbrengsten, maatschappelijke effecten en de kosten, die de gemeente moet maken om de cruisesector te faciliteren. Eind 2017 dienen de resultaten beschikbaar te zijn voor besluitvorming door de B&W's van Amsterdam en Zaanstad.

Bestuurlijke achtergrond

Het gemeentelijk beleid ten aanzien van de zeecruise is slechts op hoofdlijnen vastgelegd in de *Havenvisie 2030*. De *Binnenvaartcruisevisie 2010-2020* is daarnaast ingehaald door de onstuimige ontwikkeling van de sector.

De toekomst van zee- en riviercruise is opnieuw actueel geworden door de beleidsvorming in de programma's *Sprong over het IJ* en *Stad in Balans*.

Bestuurlijke prioriteit

De *Bestuursopdracht Verplaatsen PTA* komt voort uit de *Bestuursopdracht Balans in de Stad* (spreiden van bezoekers en ontlasten van Centraal Station en stadsentree) en de *Bestuursopdracht Ruimte voor de Stad* (Sprong over het IJ).

De *Bestuursopdracht Verplaatsen PTA* hangt samen (en wordt gevoegd behandeld) met het *Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ.* Na instemming door het college worden de stukken behorend bij het *Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ,* aangeboden aan de raadscommissie Ruimtelijke Ordening (RO) (met uitnodiging van de raadscommissies Infrastructuur en Duurzaamheid (ID) en Werk en Economie (WE)) op 12 juli en worden ter besluitvorming aangeboden aan de gemeenteraad op 19 juli 2017.

Wettelijke grondslag

Artikel 160, eerste lid, onder a Gemeentewet. Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

Gemeentewet, artikel 25 jo artikel 10, tweede lid, onder b van de Wet openbaarheid van bestuur. Het college kan geheimhouding opleggen.

Onderbouwing besluit

Ad 1. In te stemmen met het voornemen om de Passenger Terminal Amsterdam te verplaatsen naar een locatie ten westen van de Haparandadam en daarvoor in te stemmen met de *Bestuursopdracht Verplaatsen PTA*.

Ad 1a. Formuleren van een gemeentelijke beleidsvisie op de ontwikkeling van zee- en riviercruise in Amsterdam 2020-2030 op basis van de beleidsrichting uit de *Bestuursopdracht Stad in Balans*: sturing op kwaliteit en diversiteit. Hierin zullen onder andere aan de orde komen: wenselijke omvang en typen zee- en riviercruisevaart, prijsdifferentiatie, geschikte locaties en samenwerking en afstemming in de regio.

De zee- en riviercruise is een groeisector in de Amsterdamse economie. Het aantal aanlopen van zeecruiseschepen was 121 in 2016 en zal mogelijk groeien tot 250 in 2030. Het aantal aanlopen van riviercruiseschepen in de regio was 1834 in 2016 en zal mogelijk groeien tot 2100-2700 in 2030, waarvan 1900-2100 in Amsterdam en 200-600 in de regio.

In de *Havenvisie 2030* (vastgesteld door de gemeenteraad in 2015) zijn enkele beleidsuitspraken gedaan over de ontwikkeling van de zeecruisevaart tot 2030. De beleidsuitspraken beperken zich tot het voornemen om het aantal verwachte aanlopen van 250 per jaar te faciliteren.

In 2009 heeft B&W de *Binnenvaartcruisevisie* vastgesteld. Het beleid beperkt zich tot de aanwijzing van locaties voor afmeerplekken op het IJ in de periode 2010-2020.

Gezien de ontwikkeling van de zee- en riviercruise én van de IJ-oevers is het opportuun om een samenhangende beleidsvisie ten aanzien van zee- en riviercruise te formuleren voor de periode 2020-2030. De ambitie ten aanzien van de ontwikkeling van het toerisme uit de Bestuursopdracht Stad in Balans is hiervoor richtinggevend: inzetten op kwaliteit en diversiteit.

Ad 1b. Voorbereiden van een Voorkeursbesluit over een nieuwe locatie voor afhandelingsfaciliteiten voor de zeecruisevaart ten westen van de Haparandadam, waarbij inzicht geboden wordt in:

- de maatregelen die nodig zouden zijn om de autonome groei mogelijk te maken,
- mogelijkheden tot herontwikkeling van de huidige locatie aan de Veemkade, onder andere voor het luxe segment, kleine zeecruise,
- de extra maatregelen ter compensatie van het vervallen van capaciteit op de huidige locatie.

De huidige PTA kan maximaal 160-190 schepen ontvangen. Om de groei op te vangen zou rond 2024 een tweede terminal geopend moeten worden. Het Westerhoofd in de Coenhaven lijkt hiervoor een geschikte plek te zijn. Bij de vaststelling van het Bestemmingsplan Petroleumhaven in 2013 is hierop in de toelichting geanticipeerd.

B&W kiezen nu voor een verplaatsing van de PTA naar een nieuwe, grotere locatie ten westen van de Haparandadam.

Daarvoor zijn verschillende argumenten:

1. Een nieuwe, goed ontsloten plek aan de rand van de stad in de nabijheid van de A10 biedt ruimte om de groei van het aantal zeecruiseschepen efficiënt af te wikkelen. Reders hebben aangegeven Amsterdam te zullen blijven aandoen als een goed alternatief beschikbaar is. Uitzondering is het luxe segment van de kleine zeecruise (ca. 25-40 schepen per jaar met in totaal circa 60-70.000 passagiers). Reders in dit segment gaven aan de stad alleen te blijven bezoeken als een faciliteit in het centrum van de stad beschikbaar blijft.

Minstens zo belangrijk zijn de argumenten die samenhangen met het toerismebeleid in het programma *Stad in Balans*:

2. Door de schaalvergroting in het type schepen stijgt het aantal cruise-passagiers van ca. 280.000 in 2015 naar mogelijk 770.000 in 2030. Het aantal busbewegingen stijgt navenant: van ca. 3.200 naar mogelijk 7.800 per jaar. Maar liefst 40 % van de passagiers brengt een bezoek aan attracties in de regio of elders in Nederland. Deze kunnen vanaf een locatie dichtbij de A10 gemakkelijk per bus naar de Zaanse Schans, de bollen of Volendam. De overige 60 % kiest voor een bezoek aan attracties in de stad, zoals winkels, musea en rondvaart. Via de A10 zijn deze goed bereikbaar.

Voor de bevoorrading van de schepen hoeven vrachtwagens het centrum niet meer in (2015: 900; 2030: 2.100). Het verminderen van bus- en vrachtverkeer in de binnenstad sluit aan op de doelen van *Stad in Balans* en beperkt negatieve effecten op de luchtkwaliteit.

3. Verplaatsing van de PTA biedt bovendien de mogelijkheid om de – nu onderbenutte – touringcargarage onder de PTA, met 40 plaatsen, daadwerkelijk in te zetten voor het parkeren en halteren van touringcars. Met de Zouthaven en de De Ruijterkade op loopafstand kan de overstap van passagiers van touringcars op rondvaartboten efficiënt georganiseerd worden. Het Damrak en de stadszijde van CS kunnen dan ontlast worden en een veiliger en aantrekkelijker stadsentree worden. Dit sluit aan op de doelen van *Stad in Balans*.

4. Verplaatsing van de PTA biedt tot slot de mogelijkheid om de vrijkomende Veemkade aan de IJ-haven intensiever te gebruiken voor ligplaatsen voor de groeiende riviercruisevaart. De huidige locaties voor ligplaatsen en afmeerplekken van riviercruiseschepen aan de De Ruijterkade zouden dan alleen nog benut hoeven worden voor het halteren van riviercruise, partyschepen en rondvaartboten: het tijdelijk afmeren om te in- en ontschepen. Ook dit argument sluit aan op de doelen van *Stad in Balans*.

Tegelijkertijd is er vanzelfsprekend een samenhang met Sprong over het IJ:

5. Het concentreren van de grote zeecruisevaart op een nieuwe terminal ten westen van de Haparandadam maakt het mogelijk om bruggen over het IJ te realiseren met compacte bewegingswerken en een openingsregime met beperkte wachttijden.

Voor de opties voor verplaatsing van de PTA worden verschillende scenario's en volwaardige Businesscases opgesteld.

Verplaatsing van de PTA naar een nieuwe locatie in de Coenhaven of in de Achtersluispolder heeft financiële consequenties voor de gemeente Amsterdam in de vorm

van een verplaatsingsbijdrage aan Havenbedrijf en PTA. Hoogte en vorm daarvan worden nader bepaald naar aanleiding van de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA.

Verplaatsing van de PTA naar een nieuwe locatie in de Coenhaven of in de Achtersluispolder heeft onder invloed van ruimtegebruik en geluidhinder op langere termijn consequenties voor het mogelijk te realiseren aantal woningen bij transformatie van deze gebieden. Dit wordt betrokken bij de afweging van locaties in de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA.

Ad 1c. Voorbereiden van een Voorkeursbesluit over de situering van ligplaatsen en afmeerlocaties voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030.

In de Binnenvaartcruisevisie 2010-2020 is in 2009 vastgelegd waar op het IJ rond CS afmeerplekken gerealiseerd kunnen worden ten behoeve van de riviercruise. Deze visie is volledig ingehaald door de snelle groei van de riviercruise in de afgelopen jaren.

In plaats van de beoogde 31 afmeerplekken zijn inmiddels meer afmeerplekken beschikbaar. Het aantal aanlopen in de stad is in het verlengde daarvan ook gegroeid van 998 in 2008 naar 1834 aanlopen in 2016.

Cruciale punten in de beleidsontwikkeling zijn:

- De combinatiemogelijkheden van zee- en riviercruise. Dit levert een gunstiger business case voor de nieuwe faciliteiten.
- Het maken van een onderscheid tussen afmeerplekken (tijdelijk gebruik voor enige uren ten behoeve van in- en ontschepen) en ligplaatsen voor één of meerdere dagen/ nachten.

Ad 1d. Het ambtelijk opdrachtgeverschap te beleggen bij de Directeur Ruimte en Duurzaamheid, in nauw overleg met de directeur Havenbedrijf Amsterdam.

Het opdrachtgeverschap is na overleg in de Stuurgroep IJ belegd bij de Directeur Ruimte en Duurzaamheid met het oog op de complexe afweging van locaties en de samenhang met de programma's Haven-Stad en Sprong over het IJ. Met Havenbedrijf Amsterdam (en PTA) wordt intensief samengewerkt.

Bij het ontwikkelen van beleidsopties en de afweging van locaties zullen de rve's Ruimte & Duurzaamheid, Economie, Verkeer & Openbare Ruimte en Grond & Ontwikkeling nauw samenwerken.

Voor de financiële begeleiding van het onderzoek en de financiële onderbouwing van het Voorkeursbesluit wordt een werkgroep met specialisten samengesteld.

Ad 1e. Ten behoeve van de sturing op de financiële risico's in de projectorganisatie een financiële werkgroep op te nemen, die zich ook richt op het project Sprong over het IJ.

Gezien de omvang van het project, de grote financiële implicaties ervan en de samenhang met de deelprojecten van het programma Sprong over het IJ, wordt een financiële werkgroep met specialisten samengesteld, die het onderzoek begeleidt en de financiële onderbouwing van het Voorkeursbesluit verplaatsen PTA levert. Hierbij worden de ervaringen in de governance van de Noord-zuidlijn – waar van toepassing – op de projectorganisatie betrokken.

Ad 2. Kennis te nemen van de samenhang tussen de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA en het Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ.

Verplaatsing van de PTA is voorwaardelijk voor realisering van de Javabrug in het kader van het programma Sprong over het IJ. De Go/No Go-afweging van Verplaatsing PTA is dan ook gekoppeld aan de Go/No Go-afweging bij de Uitvoeringsbesluiten in 2020 van de Javabrug (en het metrostation Sixhaven).

Gerelateerd aan de uitkomsten van de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA is een extra bestuurlijk besluit in Q4 2018 voorzien onder de nieuwe gemeenteraad en het nieuwe college van B&W. Bij dit ijkmoment worden de stand van zaken in planvorming voor de verplaatsing van de PTA en voor de bouw van de Javabrug in samenhang beschouwd. Onderdeel van de besluitvorming zijn onder andere het referentieontwerp van de Javabrug met de bijbehorende (meer gedetailleerde) kostenraming en dekking, de locatie van de nieuwe PTA, de (hoogte en vorm van de) verplaatsingsbijdrage PTA, de dekkingsmogelijkheden en de uitvoeringsplanning van verplaatsing PTA en Javabrug.

Mocht geen passende oplossing gevonden zijn voor verplaatsing PTA, dan is ook heroverweging van het Voorkeursbesluit Javabrug aan de orde.

2

Havenbedrijf wijst op het risico van het mogelijk niet synchroon lopen van uitvoering Javabrug en verplaatsing PTA en het negatieve effect op de concurrentiepositie van Amsterdam in de cruisevaart en op havengelden en bestedingen, als verplaatsing niet tijdig is gerealiseerd. Hiervoor zijn de volgende beheermaatregelen in beeld:

- Onderzoeken of en hoe achteruit invaren van grote cruiseschepen tijdelijk mogelijk is.
- Versneld de kade van het Westerhoofd (nu in slechte staat) geschikt maken voor al dan niet tijdelijk aanmeren van grote cruiseschepen.
- Het gebruik van andere locaties voor opvang van cruiseschepen onderzoeken voor tijdelijk gebruik of ten behoeve van piekopvang. Bijvoorbeeld IJmuiden of elders in het westelijk havengebied, zoals dit nu ook soms gebeurt..
- Een slimme bouwmethode van de Javabrug onderzoeken, waardoor het water zo lang mogelijk voldoende open blijft.

In de Ontwikkelstrategie Haven-Stad is een mogelijk planningsrisico gesignaleerd met betrekking tot het verplaatsen van de PTA naar de Coenhaven met het oog op het Convenant Houthaven-NDSM en de afspraak om pas in 2025 een keuze te maken over het al dan niet transformeren van de Coenhaven tot gemengd stedelijk gebied inclusief wonen. Dit planningsrisico is beperkt: de PTA is een havenfunctie.

Ad 3a. Kennis te nemen van de Kabinet bijlage 2 *Memo Verkenning financiële effecten verplaatsen PTA voor de gemeente Amsterdam*.

In samenspraak met het Havenbedrijf Amsterdam en PTA zijn in het najaar van 2016 eerste verkenningen gedaan naar de Business Case van Verplaatsen PTA voor PTA, voor

Havenbedrijf Amsterdam en voor de gemeente Amsterdam. Deze zijn nu in overleg verder uitgewerkt ten behoeve van een inzicht op hoofdlijnen in de financiële effecten van Verplaatsen PTA, in optimaliseringsmogelijkheden van de investeringskosten en in de hoogte en vorm van de verplaatsingsbijdrage.

In de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA wordt de verplaatsingsbijdrage verder uitgewerkt.

Ad 3b. In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op Kabinet bijlage 2 *Memo Verkenning financiële effecten verplaatsen PTA voor de gemeente Amsterdam* op grond van artikel 25, tweede lid van de Gemeentewet.

Gemeentewet, artikel 25 jo artikel 10, tweede lid, onder b van de Wet openbaarheid van bestuur. Gelet op het bovenstaande hebben burgemeester en wethouders op grond van artikel 10, tweede lid, onder b van deWet openbaarheid bestuur en artikel 25, tweede lid van de Gemeentewet besloten om ten aanzien van KABINET bijlage 2 geheimhouding op te leggen. De reden voor deze opgelegde geheimhouding is dat openbare behandeling de financiële positie van de gemeente zou kunnen schaden. Het financiële belang van de gemeente wordt geacht zwaarder te wegen dan het belang van openbaarmaking. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de geheimhouding voor onbepaalde tijd is opgelegd.

Ad 4. Aandachtspunten bij het formuleren van de beleidsvisie ontwikkeling zee- en riviercruise 2020-2030 en het voorbereiden van afweging en Voorkeursbesluiten Verplaatsen PTA en Locaties Riviercruise

De genoemde aandachtspunten voeren terug op de door gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam/PTA gezamenlijk verrichtte onderzoeken:

- Quick Scan Ontwikkeling Zeecruise (2016),
- Haalbaarheidsonderzoek Ontwikkeling Zeecruise (2016), inclusief de onderliggende documenten (waaronder interviews Deloitte met de zeecruisemaatschappijen),
- Quick Scan Ontwikkeling Riviercruise (2017).

Daarnaast is geput uit de gesprekken van de gemeente Amsterdam met Provincie Noord-Holland en uit interviews met Cruise Lines International Association Europe (CLIA Europe), ORAM, Amsterdam Cruiseport (ACP) en Zeehaven IJmuiden in het voorjaar van 2017.

Hoofdpunten in deze interviews waren:

- **CLIA Europe** benadrukt het belang van het (blijven) ontvangen van het segment van kleine, luxe zeecruise op de huidige locatie. Dit segment beschouwt CLIA als een mogelijke groeimarkt; juist als een tegenbeweging tegen de schaalvergroting. Tijdelijk 'achteruitvaren' is niet ongebruikelijk, vgl. Rotterdam, Hamburg en Dublin.

- **ORAM** sluit aan bij de punten, die in het advies genoemd zijn: nieuwe PTA terminal moet operationeel zijn voordat er obstakels in de vaarweg komen, eventuele tijdelijke maatregelen moeten de continuïteit van de business niet in gevaar brengen, duurzame ontsluiting van de locatie voor passagiers en logistieke afhandeling van de schepen.
- **ACP** bepleit de consequenties voor de riviercruise goed in kaart te brengen en een compleet beeld te ontwikkelen van de alternatieven, rekening houdend met alle ontwikkelingen op het IJ en in de sector.

- **Zeehaven IJmuiden** ziet de omvang van de zeecruisevaart op IJmuiden stabiliseren: 10-20 kleinere schepen aan de kade bij de terminal van de ferry naar Newcastle en 40-50 grotere schepen tot 315 meter lengte bij de terminal in de IJmondhaven. Zij beschouwt deze aanlopen aan de 'seaterminal' als complementair en specifiek ten opzichte van de aanlopen aan de 'city-terminal' in Amsterdam.

Ad 5. Kennis te nemen van de Quick Scan doorgroei zeecruise in Amsterdam (februari 2016, bijlage 3), het Haalbaarheidsonderzoek Ontwikkeling Zeecruise (december 2016, bijlage 4) en de Quick Scan Ontwikkeling Riviercruise (april 2017, bijlage 5).

De onderzoeken zijn verricht in een samenwerking van de gemeente Amsterdam (R&D, EZ), het Havenbedrijf Amsterdam en PTA. Aan de onderzoeken is bijgedragen door Deloitte en RoyalHaskoning-DHV.

Ad 6. In te stemmen met het starten van de werkzaamheden na het besluit van de gemeenteraad over vrijgave van de benodigde middelen in de Voorjaarsnota 2017.

De dekking voor de kosten van de Bestuursopdracht is opgenomen in het verdeelvoorstel van de Voorjaarsnota 2017. Deze middelen kunnen niet eerder worden aangewend dan na goedkeuring van de Voorjaarsnota door de gemeenteraad.

Financiële onderbouwing

Tabel 2: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3

I=Incidenteel

S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting:

De kosten van de Bestuursopdracht bedragen ca. € 250.000,- (€ 150.000,- uitbesteding, € 100.000,- binnengemeentelijk). De kosten worden gedekt uit de bij de Voorjaarsnota 2017 vast te stellen prioriteit proceskosten Javabrug. Hoewel beide trajecten separaat van elkaar worden uitgevoerd, is er vanwege de inhoudelijke raakvlakken om pragmatische redenen voor gekozen om geen aanvullende financiële middelen voor de Bestuursopdracht aan te vragen. Het gevraagde bedrag voor de Javabrug is naar verwachting toereikend om ook de kosten van de Bestuursopdracht te dekken. Deze voordracht veronderstelt dat de gemeenteraad met dit voorstel instemt. Om deze reden vindt vaststelling van deze voordracht plaats onder voorbehoud van goedkeuring van de Voorjaarsnota door de Raad. De Bestuursopdracht Verplaatsen PTA en de Voorjaarsnota worden in dezelfde raadsvergadering behandeld.

Conclusie:

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Communicatie

Binnen de gemeente: Opnemen in de besluitenlijst.

Buiten de gemeente: Persbericht.

Stukken

Registratienr.	Naam
AD2017-032991	Bijlage 6. 2017-07-12 Instemmen met Bestuursopdracht Verplaatsen Passenger Terminal Amsterdam (PTA) FLAP Cie RO.docx (msw12)
AD2017-032602	Bijlage 5 Quickscan Ontwikkeling Riviercruise Amsterdam.pdf (pdf)
AD2017-032601	Bijlage 4 Haalbaarheidsonderzoek Ontwikkeling Zeecruise Amsterdam.pdf (pdf)
AD2017-032603	Bijlage 2 KABINET Memo Verkenning financiële effecten verplaatsen PTA def.pdf (pdf)
AD2017-033015	Bijlage 1 Concept-Bestuursopdracht Verplaatsen PTA.pdf (pdf)
AD2017-032605	Bijlage 3 Quickscan doorgroei zeecruise in Amsterdam.pdf (pdf)
AD2017-032571	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2017-032596	College van B&W Advies (pdf)
AD2017-035105	Bijlage 6. GEWIJZIGDE VERSIE 2017-07-12 Instemmen met Bestuursopdracht Verplaatsen Passenger Terminal Amsterdam (PTA) .docx (msw12)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Ruimte en Duurzaamheid,

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten, voorts wordt de pfh gemachtigd

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Werkgroep IJoeververbindingen - Scheepvaart

Datum	:	**14 januari 2016 – 15.30 - 17.00 uur**
Locatie	:	Havenbedrijf Amsterdam, Ruijterkade 7 in zaal Rotterdam
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Intentie werkgroep - Externe Adviescommissie (20 dec 2015) - Stuurgroep Watergebruik IJ (11 jan 2016) - Raadsbehandeling (13 jan 2016)	 MH MH MH MH	 Mondeling Mondeling Mondeling Mondeling
	2.	**Actie- en Besluitenlijst**		
	3.	**Organisatie** - Stand van Zaken	MH	Mondeling
	4.	**Planning** - Bestuurlijk traject - Planningsvoorstel	MH MH	Mondeling Mondeling
	5.	**Scheepvaart** - Cijfers IJ nu en prognoses - Richtlijnen beroepsvaart - Vaarbanen - Pleziervaart en Staande mastenroute	GT	Mondeling Ter bespreking Ter bespreking Ter bespreking
	6.	**Bruggen** - Ontwerpverkenning (concept) - Onderzoek Marin (Stand van zaken)	JL MB	Bijlage 1 Mondeling
	7.	**Tunnels** - Voetgangerstunnel - Fietstunnel	MH JL	Mondeling Mondeling
	8.	**Veren** - Acties Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR)	MB	Mondeling
	9.	**Doorgroei zeecruise** - Quickscan (concept)	MH	Bijlage 2
	10.	**Termijnagenda en rondvraag**	MH	

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Werkgroep IJoeververbindingen - Scheepvaart

Datum	:	**28 januari 2016 – 15.30 - 17.00 uur**
Locatie	:	Havenbedrijf Amsterdam, Ruijterkade 7 in zaal Rotterdam
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda**		
	2.	**Actie- en Besluitenlijst** - Vervoerwaardestudie V&OR ter informatie		Bijlage 1
	3.	**Planning** - Voorlopige planning NvU	MH	Bijlage 2
	4.	**Scheepvaart** - Cijfers IJ nu en toekomstprognose	GT	Bijlage 3
	5.	**Bruggen** - Ontwerpverkenning + supplement - Onderzoek Marin (Stand van zaken)	JL MB	Bijlage 4 en 5 Mondeling
	6.	**Termijnagenda en rondvraag**		

Pouls, Ted

Van:
Verzonden: woensdag 20 januari 2016 14:27
Aan:
CC:
Onderwerp: schattingen tbv marinstudie

Heren,

In onderling overleg komen we, naar aanleiding van onze vorige bijeenkomst tot het volgende voorstel voor het vervolg van de Marin studie.
Uitgangspunt is de afgesproken 4 reizen in 1 richting per kwartier nu, het hanteren van het zogenaamde GE-scenario en dat we werken aan "een vingeroefening".

Resultaten toedeling BIVAS4-2014

2014	68700	reizen

Groei aantal reizen

2014-2040	1,28527	
'prognose' GE 2040	88684	reizen

aantal schepen (2 ri) 8

	lengte	breedte	diepgang
1 zeeschip	111,6	16,8	5,3
1 rijncruiseschip	135	11	1,7
1 vierbaksduwstel	193	22,8	4
1 tanker	147,15	22,8	6,38
2 * groot rijnschip	110	11,4	3
2 * europaschip	85	9,5	2,5

verdeling richtingen

Oost
zeeschip
rijncruissechip
groot rijnschip
europaschip

west
vierbaksduwstel
tanker
groot rijnschip
europaschip

Scheepstypen

Bureau Voorlichting Binnenvaart

Klasse		
I	 **Spits** Lengte 38,5 meter - breedte 5,05 meter - diepgang 2,20 meter - laadvermogen 350 ton	 14 x
II	 **Kempenaar** Lengte 55 meter - breedte 6,60 meter - diepgang 2,59 meter - laadvermogen 655 ton	 22 x
III	 **Dortmund-Eemskanaalschip (Dortmunder)** Lengte 67 meter - breedte 8,20 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 1.000 ton	 40 x
IV	 **Rijn-Hernekanaalschip (Europaschip)** Lengte 85 meter - breedte 9,50 meter - diepgang 2,50 meter - laadvermogen 1.350 ton	 54 x
Va	 **Groot Rijnschip** Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,00 meter - laadvermogen 2.750 ton	 120 x
Vb	 **Groot Rijnschip** Lengte 135 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,5 meter - laadvermogen 4.000 ton	 160 x
VIa	 **Tweebaksduwstel** Lengte 172 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 4 meter - laadvermogen 5.500 ton	 220 x
VIb VIc	 **Vier- of zesbaksduwstel** Lengte 193 meter - breedte 22,80 / 34,20 meter - diepgang 4 meter - laadvermogen 11.000 / 16.500 ton	 440 / 660 x
Va	 **Standaard tanker** Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter - diepgang 3,50 meter - laadvermogen 3.000 ton	 120 x

De te verwachten groei impliceert dat we groeien van 8 naar 10 schepen per kwartier (2 richtingen). Ook zal de vlootmix anders worden. Voeg voor de "vingeroefening" voor 2040 nog 1 110m schip (vb standaardtanker 110m

lang, 11,40 breed en 3,5 m diepgang) en 1 135m schip toe (groot Rijnschip klasse VB, 135m lang, 11,40 breed en 3,5 diepgang).

Ik hoor graag volgende week of Marin hiermee uit de voeten kan of dat ze aanvullende informatie behoeven.

Groet,

Port of Amsterdam
Havenbedrijf Amsterdam NV
Strategie & Innovatie
M:

De Ruijterkade 7 | 1013 AA Amsterdam
Postbus 19406 | 1000 GK Amsterdam
www.portofamsterdam.nl

De informatie verzonden in dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien u dit bericht ten onrechte ontvangt, wordt u verzocht de inhoud niet te gebruiken maar de afzender direct te informeren door het bericht te retourneren en het daarna te verwijderen. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van de in de e-mail ontvangen informatie aan derden is niet toegestaan, met uitzondering van operationele berichtgeving ten behoeve van het scheepvaartverkeer. Havenbedrijf Amsterdam NV staat niet in voor de juiste overbrenging van een verzonden e-mail, noch voor de tijdige ontvangst daarvan. E-mail wordt door Havenbedrijf Amsterdam NV niet gebruikt voor het aangaan van verplichtingen. Hoewel Havenbedrijf Amsterdam NV alle uitgaande e-mailberichten en bijlagen scant op virussen, adviseert het de ontvangers om zelf eveneens de berichten te scannen op virussen.

This e-mail message and any files transmitted with it are intended solely for the use of the individual or entity to whom they are addressed. If you have received this e-mail in error please do not use the content and notify the sender by returning the message and delete it afterwards. It is prohibited to disclose, copy, distribute and/or provide any (third) party with this e-mail, apart from operational reports on behalf of the shipping traffic. Port of Amsterdam is neither liable for the proper and complete transmission of the information contained in this e-mail nor for any delay in its receipt. Port of Amsterdam shall not enter into any (contractual) obligations and/or agreements by e-mail. Although Port of Amsterdam has taken steps to ensure that this e-mail and attachments are free from any virus, Port of Amsterdam advises the recipient to ensure the message is actually virus free.

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Werkgroep IJoeververbindingen - Scheepvaart

Datum	:	**11 februari 2016 – 15.30 - 17.00 uur**
Locatie	:	Havenbedrijf Amsterdam, Ruijterkade 7 in zaal Rotterdam
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** - Bezoek IJmuiden - Stuurgroep Watergebruik - Fietstocht IJ-oevers		
	2.	**Actielijst** - 28 januari 2016 - Rondgaande lijst met kwesties MKBA	MH ES	Bijlage 1 Mondeling
	3.	**Organisatie** - PvA Nota van Uitgangspunten - Brief aan RWS met vraag t.a.v. technische eisen	MH MH	Bijlage 2 Nazending
	4.	**Tunnels** - Stand van Zaken	MB	Mondeling
	5.	**Bruggen** - Onderzoek Marin (Stand van zaken)	MB	Mondeling
	6.	**Veren** - Voorstel V&OR ter kennisname	MB	Bijlage 3, 4, 5
	7.	**Termijnagenda en rondvraag**		

Gemeente Amsterdam

Sprong over het IJ

Agenda Werkgroep IJoeververbindingen - Scheepvaart

Datum	:	**7 april 2016 van 14.30 – 16.00 uur**
Locatie	:	Havenbedrijf Amsterdam, Ruijterkade 7 in zaal Rotterdam (8e etage)
Deelnemers	:	
Afwezig	:	

	1.	**Opening / mededelingen / vaststelling agenda** -		
	2.	**Actielijst** -	MH ES	
	3.	**Organisatie** - Concept PvA Nota van Uitgangspunten	MH	Bijlage
	4.	**Tunnels** - Stand van Zaken	MB	Mondeling
	5.	**Bruggen** - Onderzoek Marin (Stand van zaken) - Varianten Javabrug - Openingsregime bruggen	MB	Mondeling
	6.	**Veren** -		
	7.	**Termijnagenda en rondvraag**		