Gemeente
Amsterdam

Agenda Directeurenoverleg IJ
9 oktober 2017

Aan

Vergadering Maandag 9 oktober 2017, 11.00 – 12.00 uur
Voormalig stadstimmertuin 4-, ruimte papiermagazijn

Voorzitter

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   Ter toelichting op de agenda is een annotatie bijgevoegd *(bijlage 1)*

2. **Verslag Directeurenoverleg IJ 15 mei 2017** *(bijlage 2)*
   Ter vaststelling

3. **Stand van zaken Sprong over het IJ**
   a. Afhandeling moties en amendement raad juli 2017
      Voor kennisgeving
   b. Afhandelen adviezen nautische partijen op Voorkeursbesluit Sprong over het IJ
      Voor kennisgeving
   c. Kennisuitwisseling Rijk - Gemeente
      Voor kennisgeving

4. **Verbreding Directeurenoverleg IJ**
   Ter voorstel: Het Directeurenoverleg IJ heeft een belangrijke functie: op directieniveau afstemming van de plannen voor de Sprong over het IJ met belangrijke stakeholders. Het voorstel is de onderwerpen en deelnemers uit te breiden.

5. **Verplaatsing PTA**
   a. Advies RHDHV met betrekking tot Cruisecity *(bijlage 3)*
      Ter voorstel: Akkoord gaan om het begrip cruisecity niet als variant te wegen, maar als meekoppelkans voor beide locaties in beeld te houden.

   b. Ruimtelijke verkenning verplaatsing PTA *(bijlage 4)*
      Ter voorstel: Kennis te nemen van de stand van zaken van het ruimtelijke onderzoek. Heeft u aandachtspunten of adviezen voor het vervolg? En, in navolging hierop: hoe willen RWS en CNB betrokken zijn in advisering naar besluitvorming?

c. Gebruik Veemkade in de bestuursopdracht PTA, voor zee- en riviercruise
Ter voorstel: Gebruik Veemkade voor zeecruise en riviercruise als apart onderdeel zichtbaar te maken in de bestuursopdracht verplaatsing PTA.

d. Communicatie rond bestuursopdracht verplaatsing PTA
Voor kennisgeving:

e. Studie Sjoerd Soeters naar PTA in Coenhaven *(bijlage 5)*
Ter inspiratie

4)

7. Rondvraag en afsluiting

Bijlage 1 Annotatie

In deze annotatie treft u een inhoudelijke toelichting op de volgende agendapunten:

3 Stand van zaken Sprong over het IJ

3b Afhandeling adviezen nautische partijen op Voorkeursbesluit Sprong over het IJ (p.3)
3c Kennisuitwisseling Rijk – gemeente (p.3)

5 Verplaatsing PTA

5a Advies RHDHV met betrekking tot Cruisecity (p.4)
5c Gebruik Veemkade in de bestuursopdracht PTA, voor zee- en riviercruisen (p. 4, 5 & 6)
5d Communicatie rond bestuursopdracht verplaatsing PTA (p. 6)
5e Studie Sjoerd Soeters naar PTA in Coenhaven (p. 6)

3 Stand van zaken Sprong over het IJ



3 b

Afhandeling adviezen nautische partijen op Voorkeursbesluit Sprong over het IJ

Rijkswaterstaat, Havenbedrijf en Centraal Nautisch Beheer hebben formeel geadviseerd op het Voorkeursbesluit. Deze partijen hebben een ontvangstbevestiging gekregen. De adviezen zijn ter harte genomen en zijn meegewogen in de besluitvorming. Verwezen wordt naar de Nota van beantwoording, te vinden op de website amsterdam.nl/sprongoverhetij . In paragraaf 2.3 van de Nota van Beantwoording wordt ingegaan op de beantwoording van de adviezen. Door voortzetting van het Directeurenoverleg IJ wordt de samenwerking in de uitvoering van het Voorkeursbesluit gewaarborgd.

3 c

Kennisuitwisseling Rijk - gemeente, als onderdeel van proces om te komen tot bestuursafspraken over verbindingen over het IJ

Rijkswaterstaat heeft de gemeente geadviseerd voor het Voorkeursbesluit. Daarnaast heeft de minister per brief gereageerd op de gemeentelijke plannen. De samenwerking wordt voortgezet via het Directeurenoverleg IJ en ook door verbreding van de deelname aan dit overleg, zie elders in deze annotatie.

In aanvulling hierop is met van I&M gesproken over het organiseren van een bijeenkomst waardoor betrokken collega's uit Amsterdam en bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna I&M) elkaar makkelijker te kunnen vinden, ook los van de actualiteit. Zowel op de inhoud, als in de relatie. Het idee is tijdens deze bijeenkomst met elkaar van gedachten te wisselen, boeiende gesprekken te voeren en ideeën uit te wisselen.

5 Verplaatsing PTA

5 a
Advies RHDHV met betrekking tot Cruisecity en ruimtelijke verkenning

Het college van B&W heeft op 13 juni jl. ingestemd met de 'Bestuursopdracht Verplaatsen PTA'. In de B&W flap staat als kernboodschap bij dit besluit genoemd: 'Het doel van de Bestuursopdracht is om samen met de gemeente Zaanstad, Havenbedrijf Amsterdam en PTA een locatie te selecteren voor een nieuwe PTA, ... 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. Op 31 oktober 2017 dienen de resultaten beschikbaar te zijn voor besluitvorming door de B&W's van Amsterdam en Zaanstad.'
Nadat in juli door de gemeenteraad budgetten ter beschikking waren gesteld, heeft een selectie plaatsgevonden. In augustus is Royal Haskoning DHV geselecteerd om uitvoering aan de opdracht te geven.

5 c
Gebruik Veemkade in de bestuursopdracht PTA, voor zee- en riviercruise

De bestuurlijke opdracht
De bestuurlijke opdracht is helder: er moet een voorstel worden gemaakt voor verplaatsing van de PTA, weg van de Veemkade. Het PTA gebouw kan vervolgens worden herontwikkeld voor een nieuwe functie.

Wethouders Ollongren en Van den Burg hebben aangegeven open te staan voor handhaving van een beperkt gebruik van de Veemkade, voor 'een handvol kleine luxe zeecruiseschepen', met als indicatie voor de afmeting van deze schepen: maximaal 500 passagiers.

Groeikansen in Havenvisie 2030
In de Havenvisie 2030 (reeds behandeld in B&W en voor kennisgeving in de gemeenteraad), wordt beschreven dat de groeipotentie van de zeecruisevaart in 2030 is: circa 250 aanlopen per jaar. In de studie van RHDHV wordt voor een nieuwe locatie in de Coenhaven of Achtersluispolder uitgegaan van een kade die ruimte biedt aan 2 cruiseschepen, waarmee jaarlijks 170-190 aanlopen geaccommodeerd kunnen worden. Ten opzichte van de Veemkade is ruimte voor groei, omdat op de nieuwe locatie extra ruimte wordt gemaakt voor een grotere klasse (Oasis), die door de nieuwe zeesluis wordt mogelijk gemaakt. In de studie van RHDHV wordt bovendien verkend welke ruimte er op de twee locaties is voor het realiseren van een derde kade in de toekomst.

De vraag is, wat het effect is van de uitspraak van de wethouders over de Veemkade. En of het noodzakelijk of wenselijk is om de Veemkade te handhaven voor 'een handvol kleine luxe zeecruiseschepen'.

In potentie zou de Veemkade nog gebruikt kunnen worden voor circa 50 tot 75 aanlopen voor luxe cruiseschepen (met hierboven beschreven afmetingen). De verwachting is, dat hier tot 2030 wel markt voor is. Het effect op de business case, voor de PTA verplaatsing, is nog niet in beeld.

Afmetingen van cruiseschepen i.r.t. aantal passagiers
Uit nader overleg met het Havenbedrijf blijkt dat de afmeting van luxe cruiseschepen van maximaal 500 passagiers (opvallend!) gelijk is aan de afmeting van luxe cruiseschepen van 800 tot 900 passagiers. De bandbreedte qua breedte voor tot 500 PAX is 18-30 meter (30 meter bij 200

PAX, in dit luxe schip bevinden zich appartementen i.p.v. hutten!). De bandbreedte voor 500-900 PAX is 23-30 meter (voorbeeld: 29 meter bij 676 PAX). De lengte van deze schepen varieert en is voor beide klassen maximaal 210 meter (dit is ook de maximale lengte om te draaien direct ten westen voor de kop van het Java-eiland).

Marktsegment
De PTA geeft aan dat de binnenstedelijke locatie van de Veemkade een segment van de cruisemarkt bedient die naar verwachting de stad niet meer zal aandoen als deze plek vervalt.

Voorzieningen aan wal
Als de cruiseterminal aan de Veemkade wordt herontwikkeld en als hier nog 'een handvol' cruiseschepen blijft aanmeren, dan moet elke keer als een cruiseschip aanmeert aan de kade voorzieningen worden getroffen: een tent, afdekking, douane. Dit is mogelijk en gebeurt ook in andere steden. Het is echter minder luxe dan afhandeling in een gebouw terwijl juist wordt gemikt op het luxe segment.

Effect op verbinding Stenen Hoofd
In 2020 moet een voorkeursbesluit worden genomen voor een verbinding bij het Stenen Hoofd. Dit zou een tunnel of een brug kunnen zijn. Als hier een brug overwogen wordt, en als er aan de Veemkade nog steeds cruiseschepen komen, dan is de inschatting van het Havenbedrijf dat het te openen deel van zo'n brug minimaal 100 meter moet zijn. Zo kan de veiligheid op het water worden gewaarborgd. Havenbedrijf geeft aan dat deze inschatting geldt voor alle cruiseschepen met een maximale lengte van 210 meter. Een element waar bijvoorbeeld aan gedacht moet worden, is het effect van wind op een zijwaartse beweging van het schip. Een te openen deel van 100 meter vereist een (trage) draaiconstructie, de tijd dat de brug open staat bij passeren van een cruiseschip is dan drie kwartier tot een uur.
In de nautische werkgroep waarin eerder een ontwerp van een Stenen Hoofdbrug is verkend, is ook een variant gemaakt te openen deel van 50 meter. Destijds werd deze breedte verbonden aan cruiseschepen met een maximale breedte van circa 20 meter. De constructie voor een te openen deel van 50 meter kan bestaan uit een klapbrug, voor dit type schepen, en hoeft wellicht een kwartier minder lang open te staan.

Deze overweging geldt ook voor een later te maken keuze voor een verbinding tussen Haven-Stad en Amsterdam-Noord.

Kansen voor riviercruise
Ondertussen wordt ook gewerkt aan stedelijk beleid op de riviercruise. Onderdeel hiervan is de ruimtelijke kwaliteit van het IJ, de beleving van het water, het blauwe plein. Vanuit deze argumentatie wordt gedacht aan het opheffen van de ligplekken aan de De Ruyterkade Oost. Dat is ook noodzakelijk om het IJpleinveer te verleggen, een onderdeel van de Sprong over het IJ. De ligplekken aan de Ruyterkade Oost zijn voor de branche en voor het Havenbedrijf echter het meest waardevol. Er is een studie uitgevoerd naar mogelijke plekken voor verplaatsing en dit blijkt nog niet eenvoudig.
Als de Veemkade niet meer wordt gebruikt voor de zeecruise, kan deze kade worden gebruikt om de ligplekken van De Ruyterkade Oost hierheen te verplaatsen. Het Havenbedrijf geeft aan dat deze plekken minder waardevol zijn omdat deze iets minder centraal gelegen is. Deze gedachte is echter niet vreemd en kan wel in overweging genomen kan worden.

Samenvattend zijn de vragen dus:

- Willen we de maximale capaciteit voor zeecruise van 250 aanlopen per jaar benutten in 2030? Dan is een derde kade op de nieuwe westelijke plek nodig, of handhaving van de Veemkade voor circa 50 tot 75 schepen per jaar, en dit laatste is meer dan een handvol, zoals wethouders hadden aangegeven.
- Willen we de mogelijkheid open houden voor het realiseren van een brug bij Stenen Hoofd en later bij Haven-Stad? Dan zou op termijn gestopt moeten worden met zeecruise bij Veemkade. In 2020 wordt een voorstel aan de gemeenteraad gedaan, het zogenaamde Voorkeursbesluit Stenen Hoofd. De analyse moet in 2018-2019 worden gemaakt.
- Willen we het luxe segment van de zeecruise blijven bedienen? Dit zijn geen kleine schepen, maar het is wel mogelijk i.r.t. Javabrug. Dan is handhaving Veemkade nodig.
- Willen we een realistische plek bedenken voor verplaatsing van de riviercruise van de De Ruyterkade Oost, dan is alleen de Veemkade realistisch. Medegebruik met luxe zeecruise is denkbaar, maar moet nader worden uitgewerkt.
- Het effect van beperkt gebruik van de Veemkade voor zeecruise op de business case van verplaatsing van de PTA moet nader worden uitgewerkt.

Voorstel
Voorgesteld wordt: gebruik Veemkade voor zeecruise en riviercruise als apart onderdeel zichtbaar te maken in de bestuursopdracht verplaatsing PTA.

5 d
Communicatie rond bestuursopdracht verplaatsing PTA
Het doel van de bestuursopdracht is het vinden van een plek en in beeld brengen wat er voor een verplaatsing moet gebeuren (stenen, kademuren, maar ook plannen en procedures), inclusief het bepalen van hiervoor benodigde beleidsuitgangspunten. In de beleidsuitgangspunten wordt de riviercruise meteen meegenomen. Voor het college om een afweging te kunnen maken, worden de adviezen van stakeholders bij de zeecruise door RHDHV meegenomen.
In deze operatie zijn de rest van de Amsterdamse en Zaanse bewoners en ondernemers nog niet meegenomen. Bij de Sprong over het IJ hebben we een goede traditie opgebouwd van open communicatie, wat elke keer weer waardevol bleek te zijn.
In deze zelfde lijn wordt nu voor de verplaatsingsopdracht van de PTA de communicatie voorafgaand aan het B&W besluit vormgegeven. Eind oktober / begin november wordt een inloopavond georganiseerd, waar informatie gehaald kan worden over de studie (de twee locaties die in beeld zijn en de afweging die wordt gemaakt, over de gedachten bij het beleid, en over het bedrijf PTA en het Havenbedrijf). Geïnteresseerden worden dan in de gelegenheid gesteld om ideeën bij ons neer te leggen. Hierbij worden de verwachtingen zorgvuldig gemanaged: het gaat om meedenken, niet om meebeslissen.

5e
Studie Soeters naar PTA in Coenhaven
In opdracht van het Havenbedrijf heeft Soeters een stedenbouwkundige studie gedaan naar een mogelijke komst van de PTA naar de Coenhaven. Graag deelt het Havenbedrijf deze studie, ter inspiratie.

6 Programma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg op tijd op orde

6a



Gemeente
Amsterdam

Bijlage 1

Concept-Verslag Directeurenoverleg IJ 15 mei 2017

Aan

Vergadering	Maandag 15 mei 2017 12.00 – 13.00 uur Amstel 1, ruimte 1131
Voorzitter	
Onderwerp	Directeurenoverleg IJ

1. **Opening, agenda en mededelingen**

   Opening

   opent de vergadering. Dit overleg zijn de belangrijkste bespreekpunten:

   - Concept-Voordracht instemmen met Bestuursopdracht PTA
   - Concept-Bestuursopdracht Verplaatsen PTA
   - Concept-Voordracht Definitief Voorkeursbesluit fase 2 Sprong over het IJ.

   De opmerkingen uit dit overleg worden verwerkt in de voordrachten. Daarna worden de stukken verzonden voor de DDW die gepland staat op 24 mei a.s.

2. Verslag Directeurenoverleg IJ 27 maart 2017.

Opmerking

- Blz. 2,
- Blz. 3, punt 6: Met betrekking tot.....flexibele hoogte: weglaten
- Blz. 3, rondvraag: laatste regel weglaten.
- Actielijst:

  Punt 1. Overleg heeft plaatsgevonden.
  Punt 2. Overleg inplannen met Ministerie I&M. Is ingepland.
  Punt 3. Suggesties/aanvullingen Plan van Aanpak doorsturen naar Afgedaan.
  Punt 4. Extra Directeurenoverleg inplannen. Komen we eind van deze vergadering op terug.

  mist 1 actie op de actielijst:

3. Verplaatsen PTA

Ter bespreking

a. Concept-Voordracht instemmen met Bestuursopdracht PTA.

icht toe:

Het betreft de 75% versie; een aantal "grijze" balken moeten nog ingevuld worden. Belangrijk voor dit moment dat de opmerkingen die uit dit overleg komen nog opgenomen kunnen worden in het stuk, vóór verzending voor DDW op 24 mei a.s. De stukken voor dit overleg worden donderdag 18 mei a.s. verzonden.

:

1. In het kader van de Bestuursopdracht PTA ziet hij graag uitgezocht of een andere "zwaaiplaats" voor de schepen mogelijk is. Dit dan graag als achtervang in de Bestuursopdracht opnemen. geeft aan dat dit dan vóór de DDW van 24 mei a.s. met Ollongren besproken moet worden. **Actie**

merkt op dat zij niet gelukkig is met een andere zwaaiplek voor de schepen; Zij is van mening dat dit wel een vraag is die we kunnen verwachten dus is het verstandig om deze optie uit te laten zoeken.

Afgesproken wordt dat expliciet in de voordracht wordt vermeld dat Verplaatsing PTA belangrijk is.

vraagt of er nog meer opmerkingen zijn? Zij verzoekt deze dan vóór donderdag per mail door te geven.

vraagt ten aanzien van de visie of de zeecruise behouden voor de stad. Indien dit niet het geval is, is het risico dat de Cruise verdwijnt.

Concept-Bestuursopdracht Verplaatsen PTA

b. Concept-Voordracht Definitief Voorkeursbesluit fase 2

Ter kennisname

c. Concept-Nota van Uitgangspunten
meldt dat de concept-Memo analyse ontwerp Javatunnel RWS nog wordt toegevoegd aan de Concept-Nota van Uitgangspunten.
DIt geldt ook voor de antwoorden op de adviezen die gedaan zijn door RWS, CNB en het Havenbedrijf.
Na de DDW van 24 mei wordt de informatie verzonden naar RWS, CNB en het Havenbedrijf.

5. **Rondvraag**
- *meldt dat dit zijn laatste Directeurenoverleg IJ is geweest.*

Actielijst

1.		
2.	Rapport Gateway Review doorsturen naar leden DO IJ	
3.	Gesprek met Ollongren inzake andere zwaaiplaats schepen opnemen in Bestuursopdracht	

4. Sprong over het IJ

Ter bespreking

a. Concept-Memo analyse ontwerp Javatunnel RWS

spreekt zijn waardering uit voor de manier waarop het proces is doorlopen. Met betrekking tot het concept-memo heeft hij de opmerking dat in de memo gesproken wordt over kostenraming. Bedoeld wordt echter een kosteninschatting. Hij verzoekt dit goed uit te zoeken. is van mening dat hier geen misverstand over mag zijn! zoekt het uit. **Actie**

adviseert i.v.m. de tunnel om de dagelijkse exploitatiekosten mee te nemen. (Zij bedoelt hiermee de bewaking / beveiliging in de tunnel).

meldt dat de sociale veiligheid bij een tunnel niet gebaseerd is op een onderzoek. Hij wil graag feiten.

meldt dat de sociale veiligheid bij een brug niet is onderzocht. Dat is een belangrijk verschil met een tunnel. vraagt hoe hiermee om te gaan. Een opmerking hierover wordt vermeld in de Bestuursnota.

Met betrekking tot de brughoogte meldt dat hier geen discussie meer over is. De brughoogte is 11.35.

meldt dat de gemeente Amsterdam geen brief van het Ministerie heeft ontvangen i.v.m. de brughoogte en dat deze op 11.35 is gesteld.
Volgens worden er geen getallen genoemd in de betreffende brief.

meldt dat de brughoogte geagendeerd is in de Vaste Kamercommissie van 6 juni a.s.

hebben vrijdag 19 mei een afspraak bij het Ministerie van I&M en verwachten daaruit meer duidelijkheid te krijgen inzake de brughoogte.
Verder meldt dat zolang er geen duidelijkheid is vanuit het Ministerie van I&M de gemeente Amsterdam 2 brughoogtes hanteert: 9.10 en 11.35.
De gemeente hanteert de norm die door de wet is ingegeven.

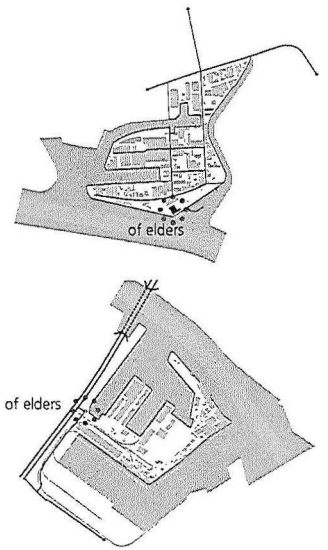
merkt op dat i.v.m. de brughoogte de route naar Noord Nederland (Lelystad) niet wordt genoemd in de Voordracht. Er wordt alleen gesproken over het Amsterdam Rijn kanaal.(blz. 10). past dit aan. **Actie**
Verder ziet zij graag opgenomen in de Voordracht dat nog geen consensus dimensionering inzake de nautische veiligheid (hoogte) en de nautische ruimte om de brug heen. zoekt dit samen met uit en past aan. **Actie**

merkt op dat in de Voordracht niet ingegaan wordt op het advies van Bureau Gateway waarin wordt voorgesteld de Javaburg meer oostwaarts te plaatsen. Graag dit uitleggen en hierop reageren in de Voordracht.

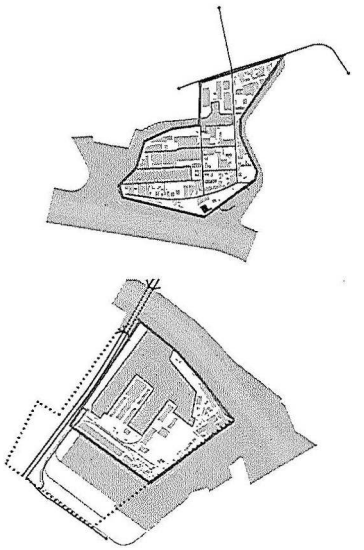
Met betrekking tot de financiering merkt op dat bij de financiële onderbouwing de proceskosten ontbreken. Geantwoord wordt dat deze kosten intern zijn binnen de Gemeente Amsterdam.



herbouw



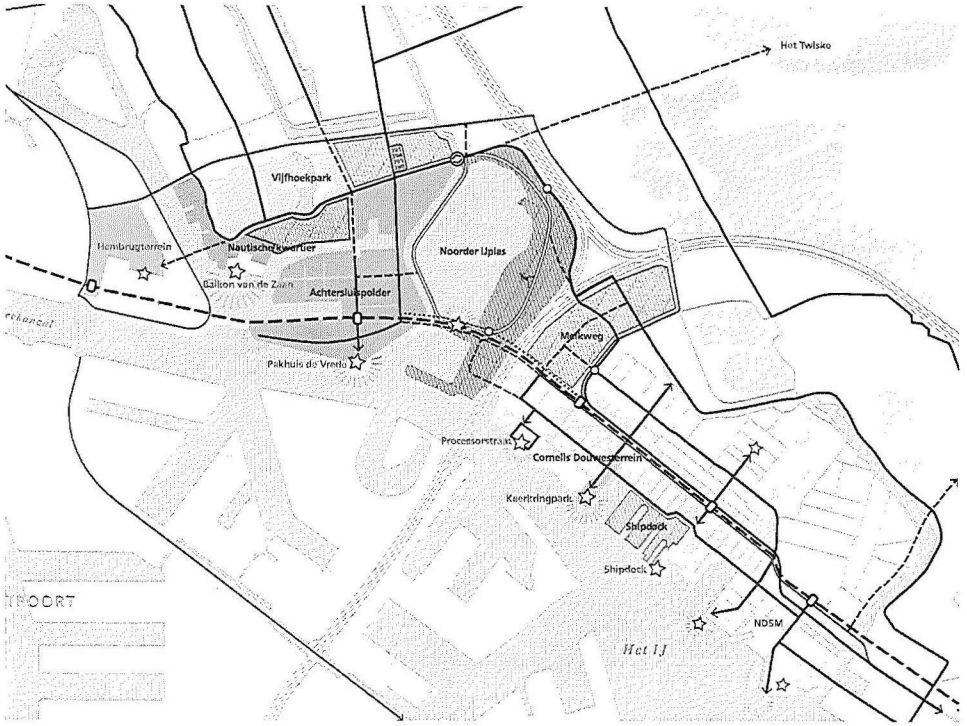
cruise city



Herbouw PTA

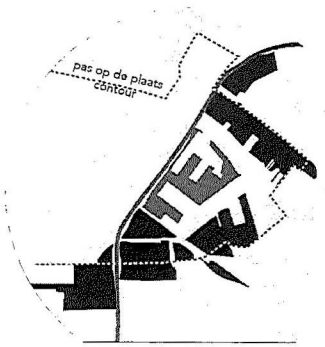
overzicht +/- M² cruiseterminal	Huidig PTA	Nieuwe lokatie
kade lengte in strekkende meters	640 (580 kade+ 60m palen)	750-800
kade breedte in strekkende meters	30	30
busplaatsen	33	70
taxiopstelplaats	60	90
parkeergelegenheid passagiers	250	250
bagagehal debark	4000	4000
bagagehal embark	1200	1500
wachtruimte	1500	2500
incheckruimte	750	750
security	200	250
werkruimte KMAR	200	300
horeca/kraampjes	200	200
entree/lobby/receptie	1000	1000
kantoorruimte (douane, KMAR, beveiliging etc.)	120	200
opslag (stuwadoor/PTA)	200	200
opstellen (vracht)wagens	3500	3500
concourse	1320	2000
Totaal M²	14190	16400





Fase 4
> 2040

Indien in 2025 bestuurlijk gekozen wordt voor transformatie van de Coen- en Vlothaven



Deelgebieden

- Coen- en Vlothaven

Aantallen

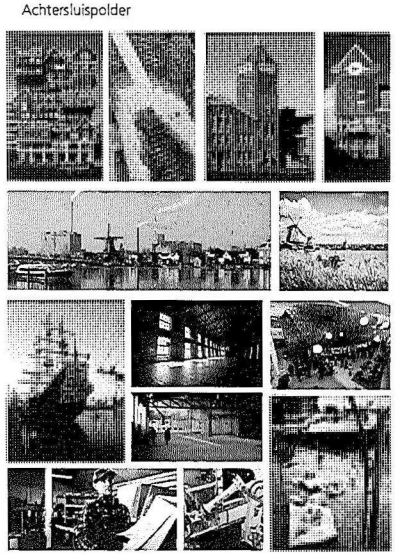
1.540.000 m2 totaal BVO (totaal 7.634.000)

15.400 woningen (totaal 73.300)

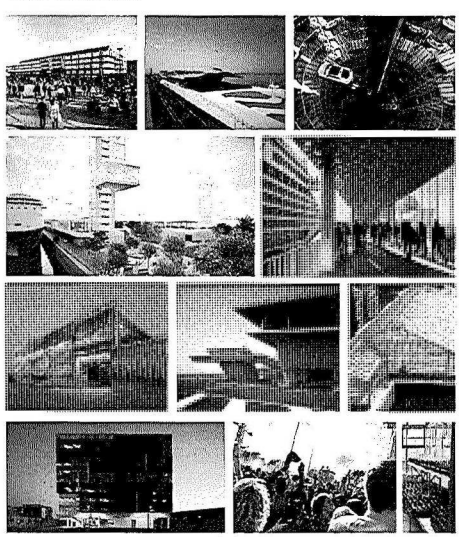
308.000 m2 BVO niet-wonen (totaal 1.769.500)

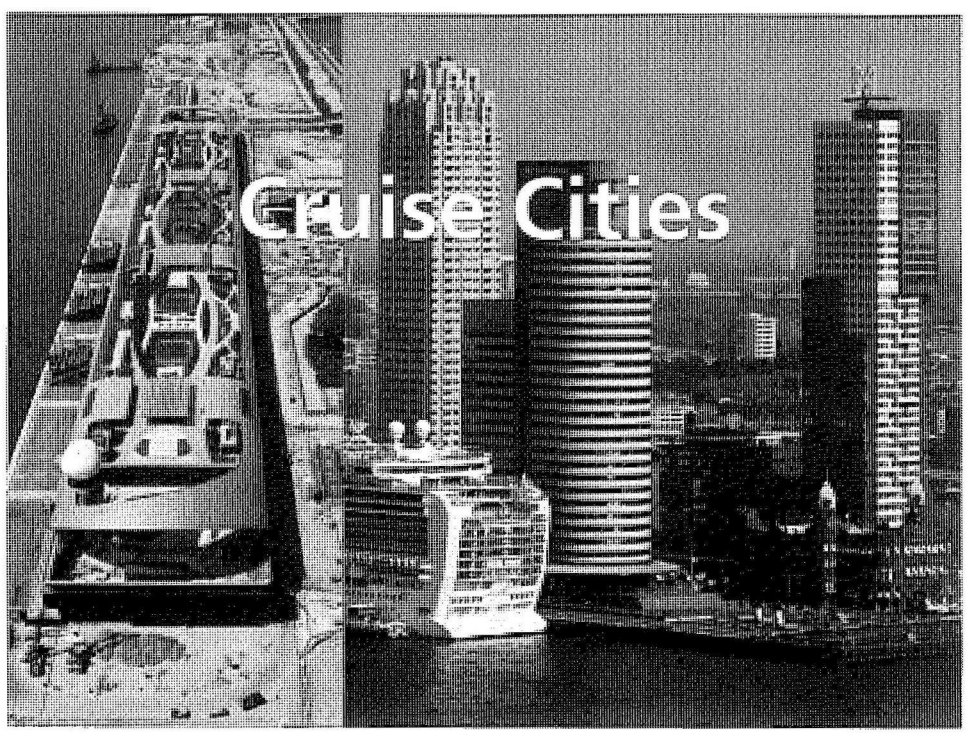
10.300 arbeidsplaatsen (totaal 58.700)

Achtersluispolder



Coen- en Vlothaven





Festivalterrein



Shoppingmall



P&R Hub



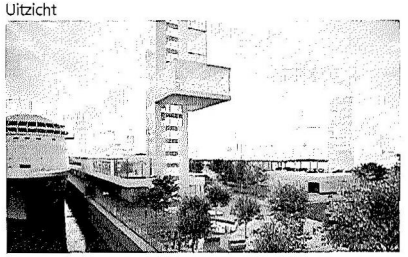
Sporten



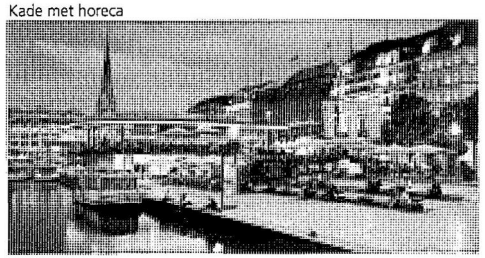
Madurodam



Uitzicht



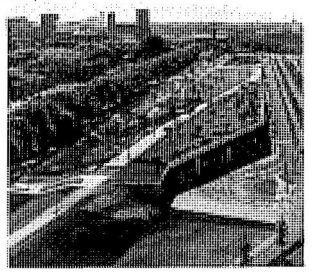
Kade met horeca



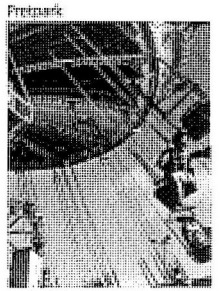
Congrescentrum



Dakpark



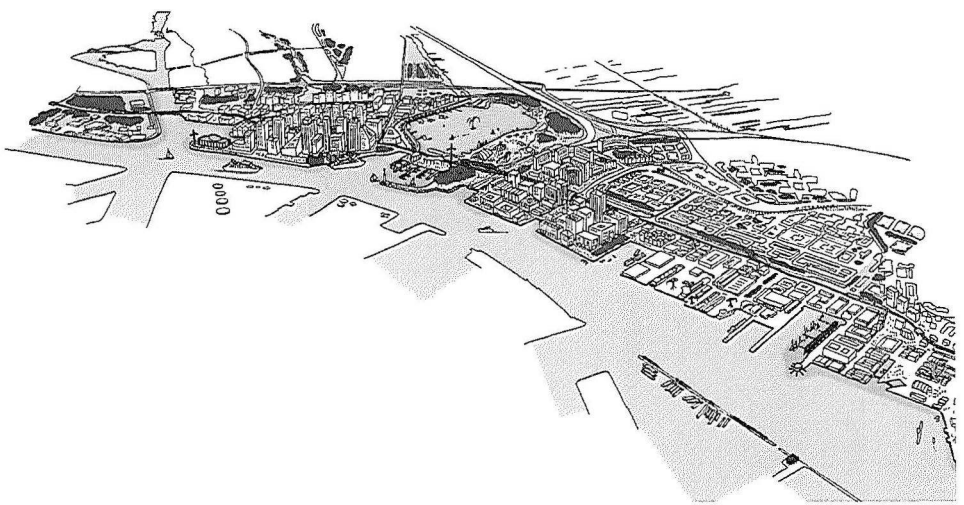
Proeftuin

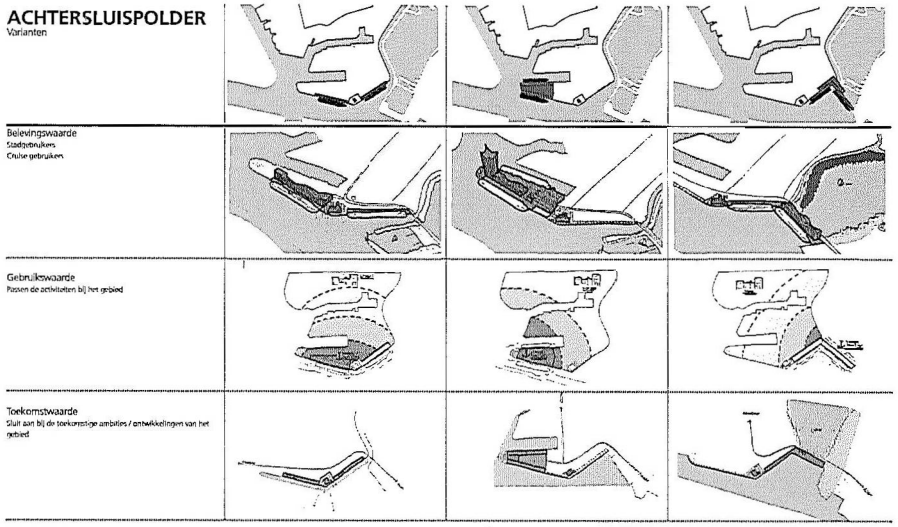


PTA terminal - Herbouw / Cruise City

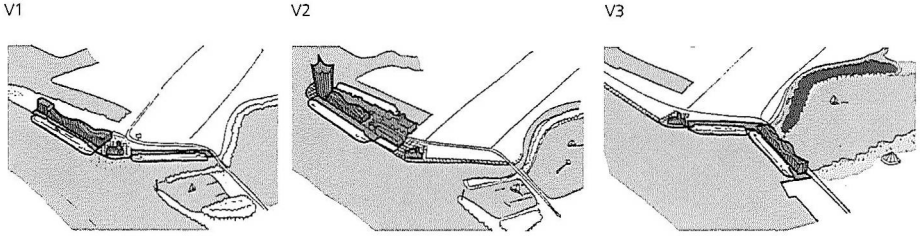
- **Herbouw** van de PTA op een nieuwe locatie staat altijd in het licht van de ambitie van de gebiedsontwikkeling van de Achtersluispolder en de Coenhaven;
- Het programma van een **Cruise City** kan zeer divers zijn, is locatie-afhankelijk en marktgedreven. Er is geen eenduidig, vergelijkbaar recept voor Cruise City;
- Voor beide locaties geld dat de **consequenties** en (meekoppel)**kansen** van de vestiging van de PTA meewegen in de definitieve locatiekeuze;
- Wij stellen voor de herbouw en cruisecity variant te **integreren** en in de context van de gebiedsontwikkeling te plaatsen.

ACHTERSLUISPOLDER

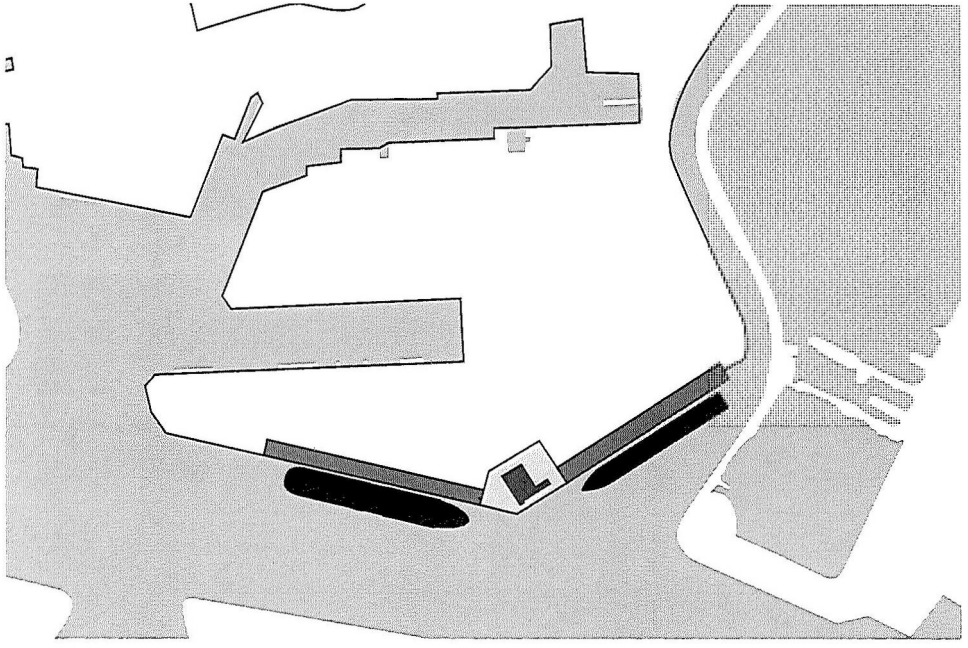




ACHTERSLUISPOLDER

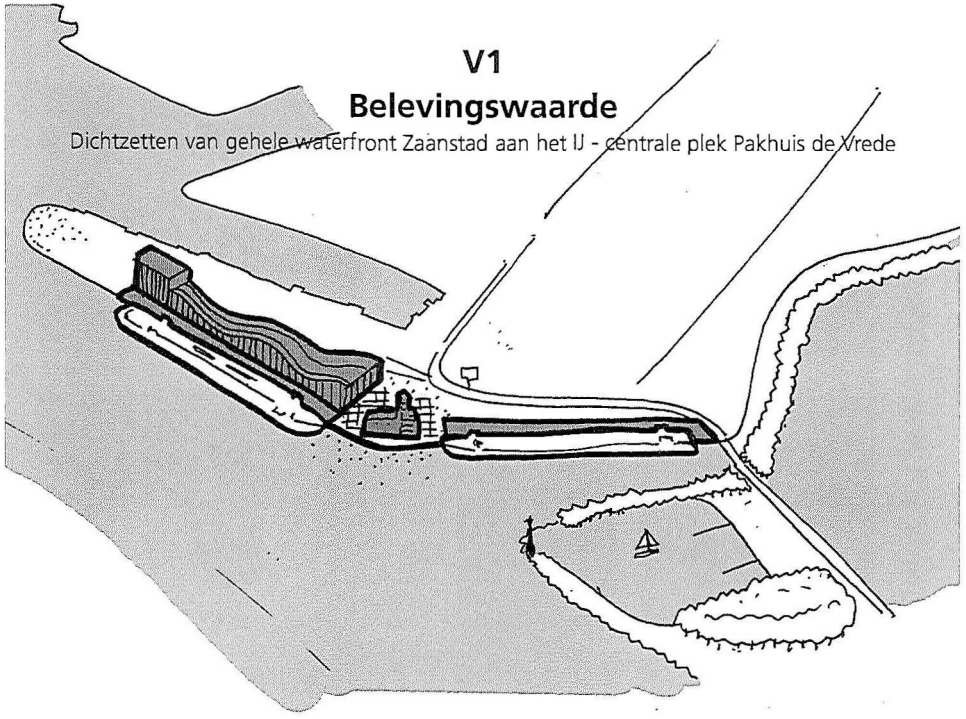


V1

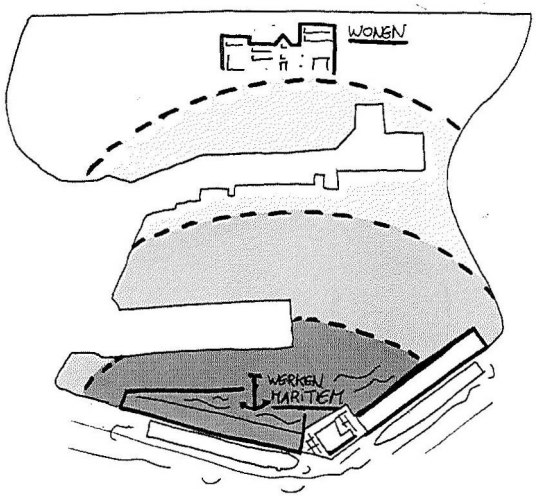


V1
Belevingswaarde

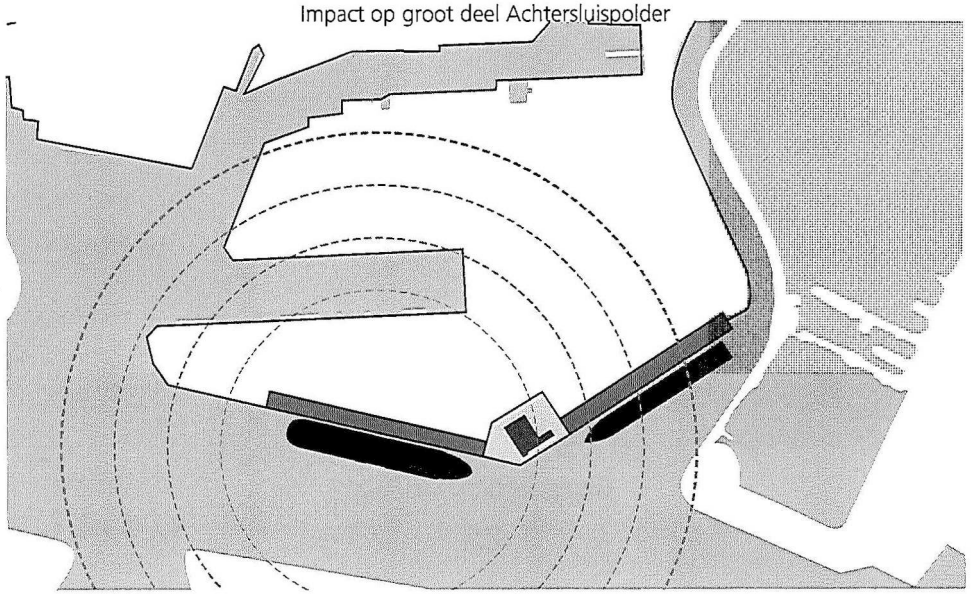
Dichtzetten van gehele waterfront Zaanstad aan het IJ - centrale plek Pakhuis de Vrede



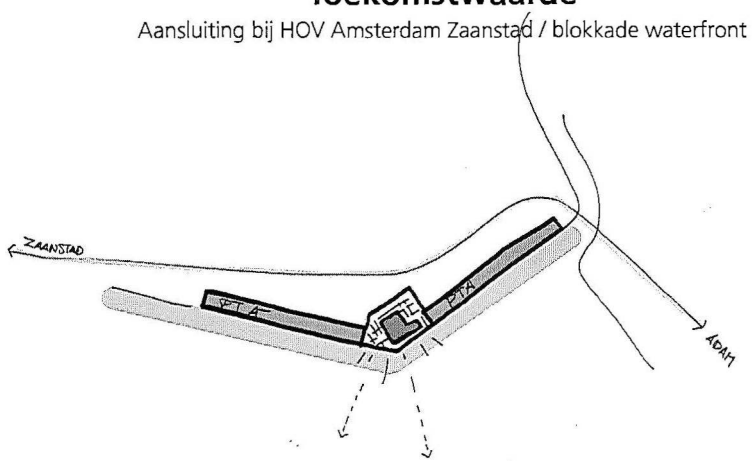
V1
Gebruikswaarde
Impact op groot deel Achtersluispolder



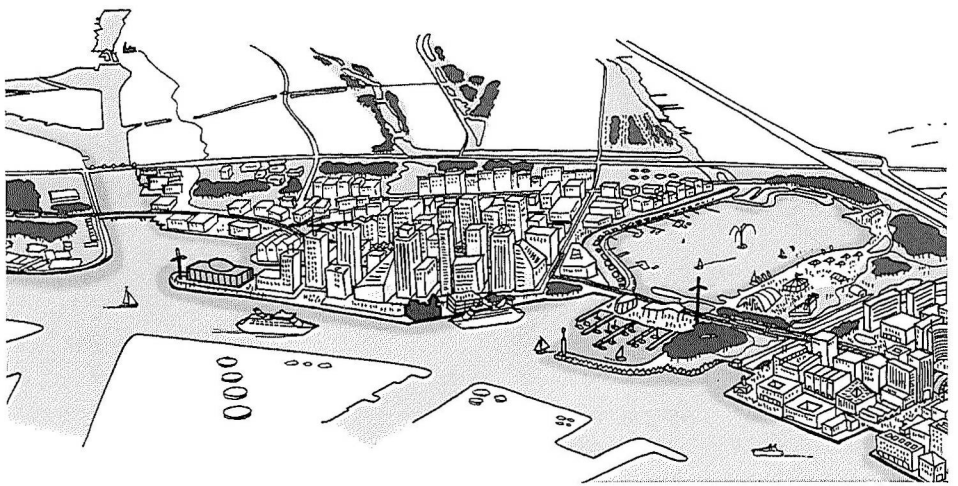
V1
Geluidsbelasting
Impact op groot deel Achtersluispolder



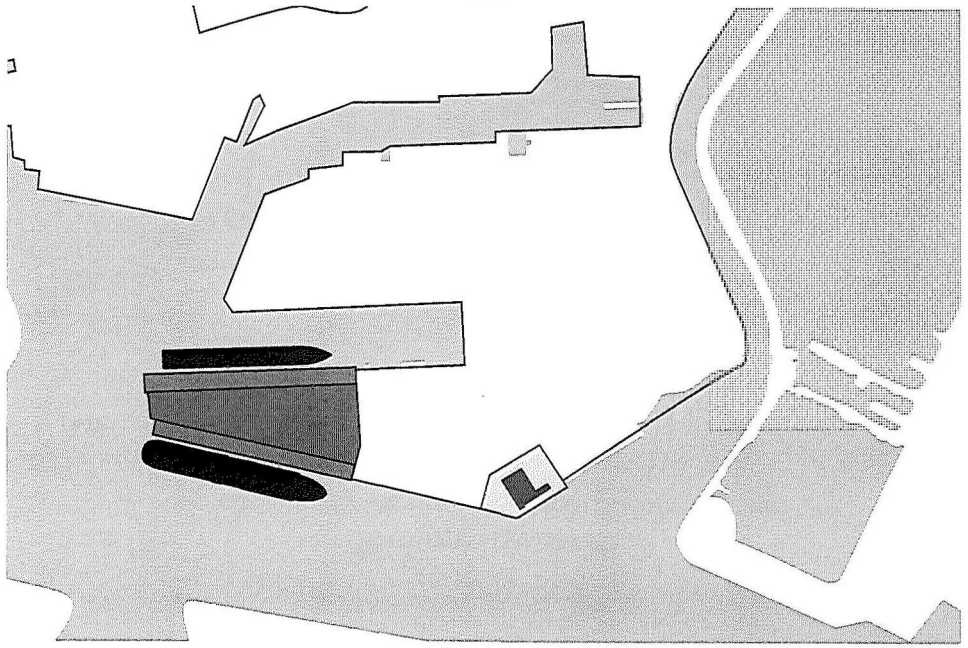
V1
Toekomstwaarde
Aansluiting bij HOV Amsterdam Zaanstad / blokkade waterfront



V1
Toekomstwaarde

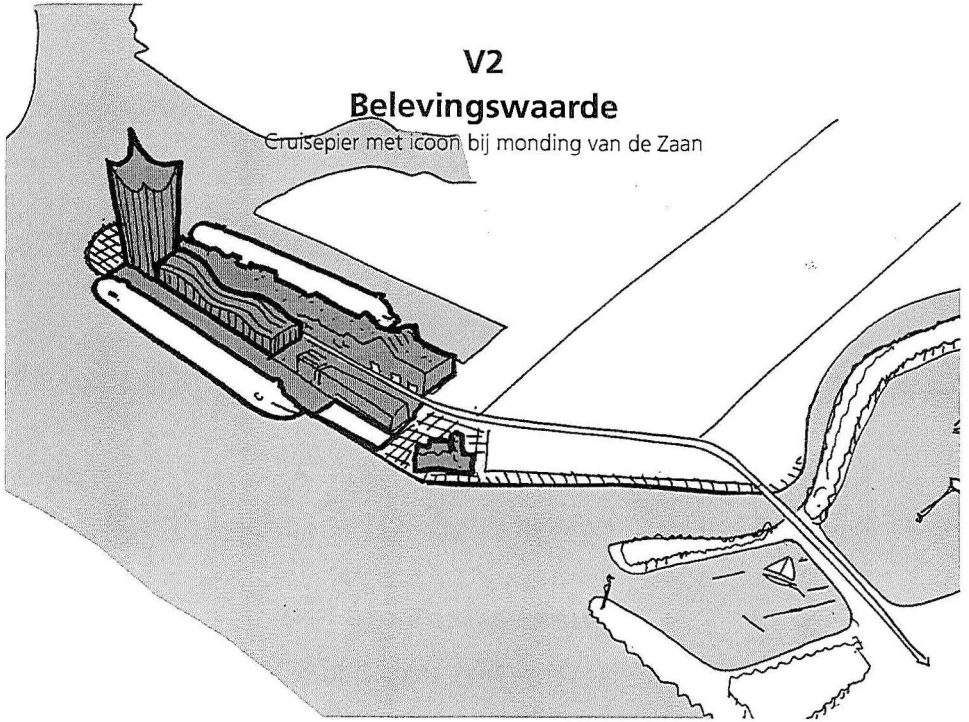


V2



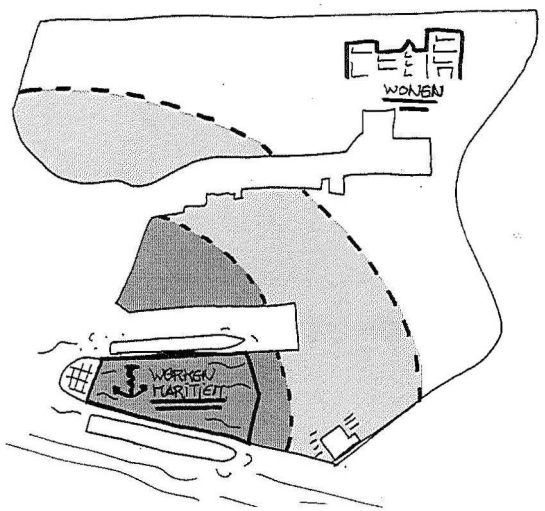
V2
Belevingswaarde

Cruisepier met icoon bij monding van de Zaan



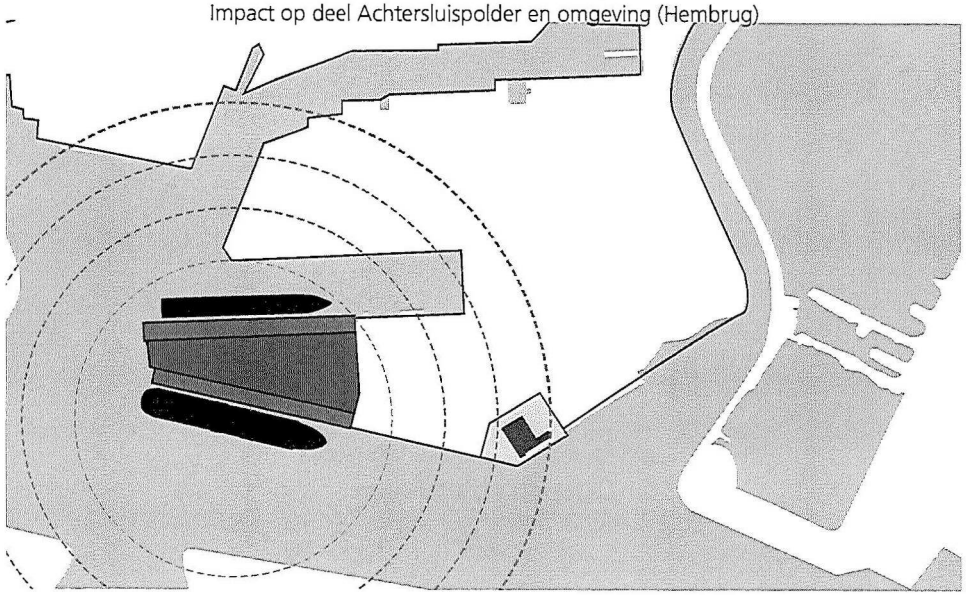
V2
Gebruikswaarde

Impact op deel Achtersluispolder en omgeving (Hembrug)

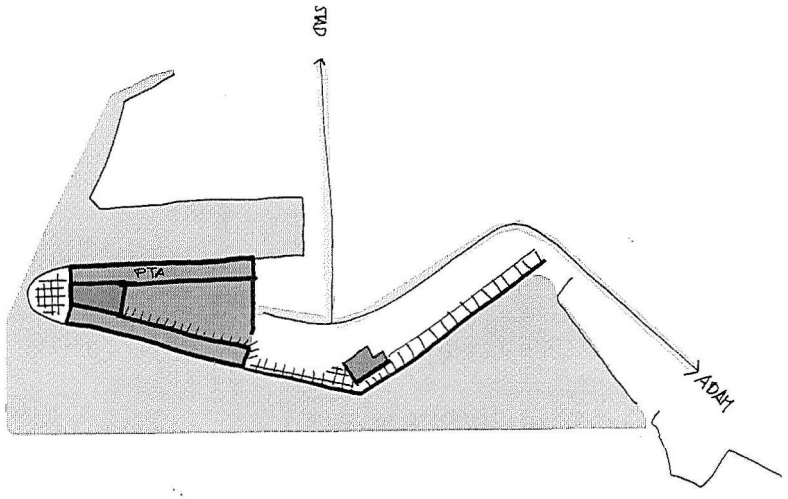


V2
Geluidsbelasting

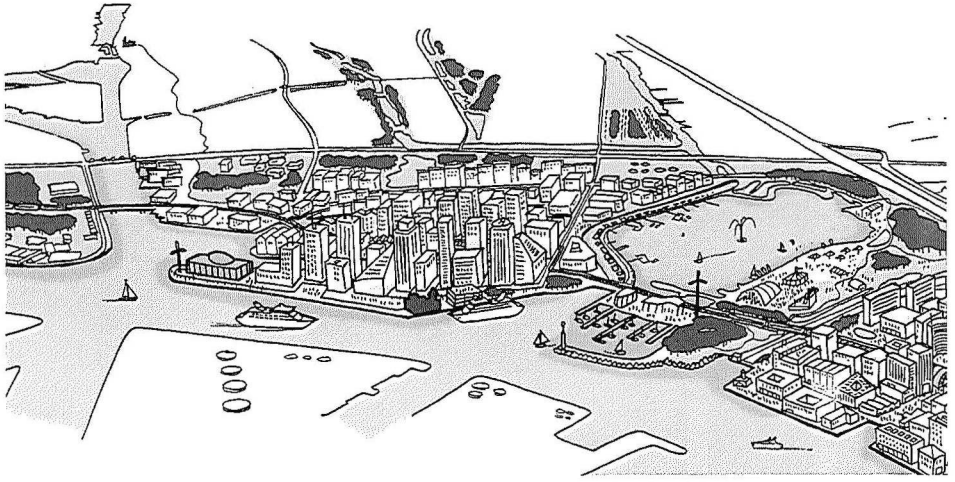
Impact op deel Achtersluispolder en omgeving (Hembrug)



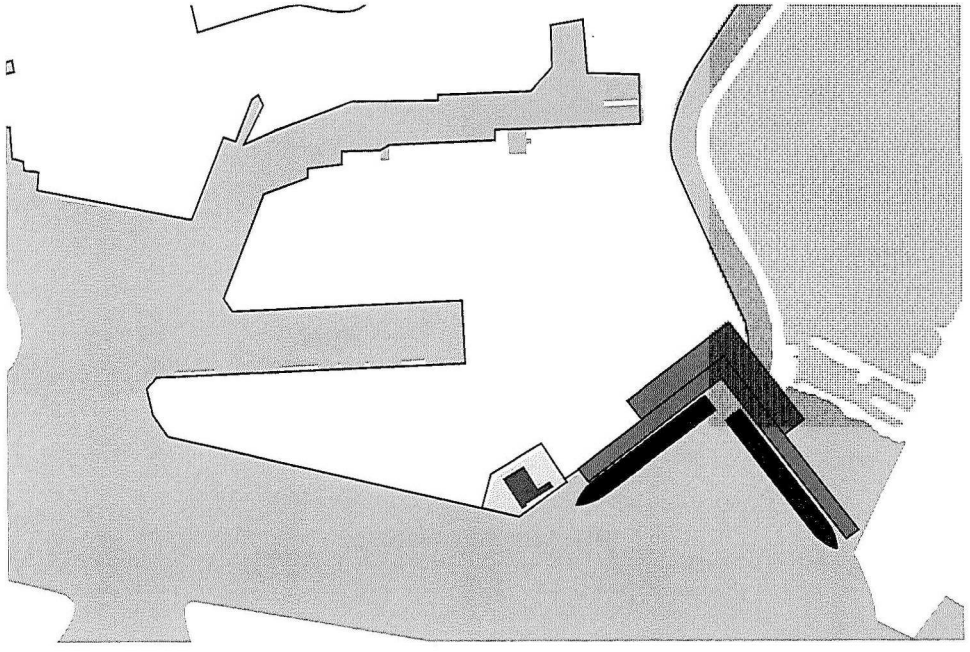
V2
Toekomstwaarde
Aansluiting bij ontsluiting richting Amsterdam



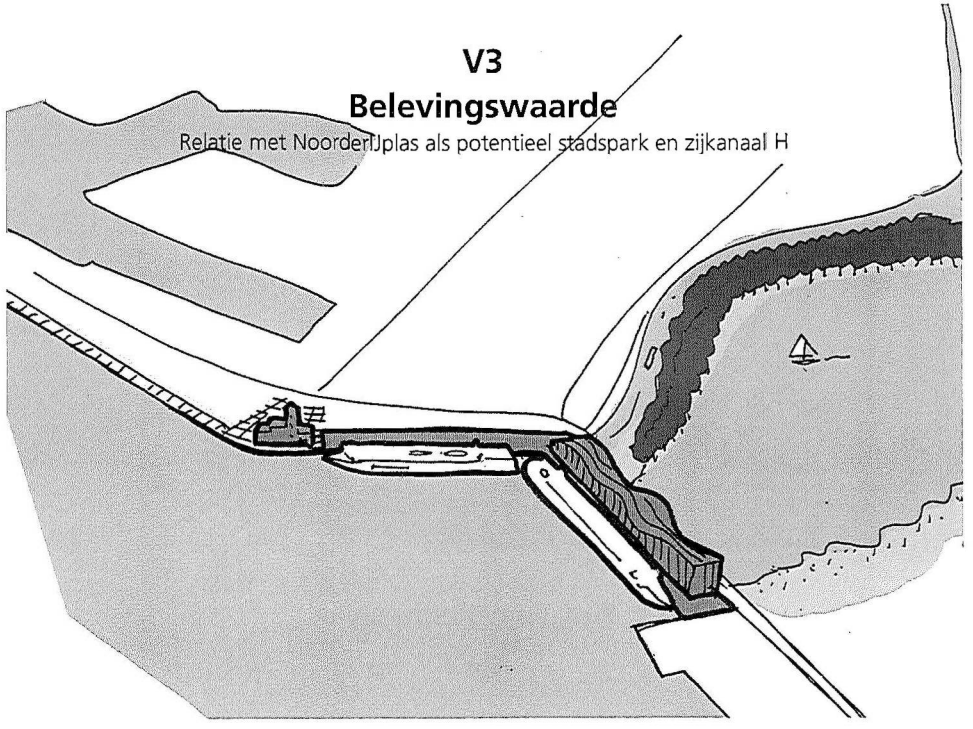
V2
Toekomstwaarde



V3

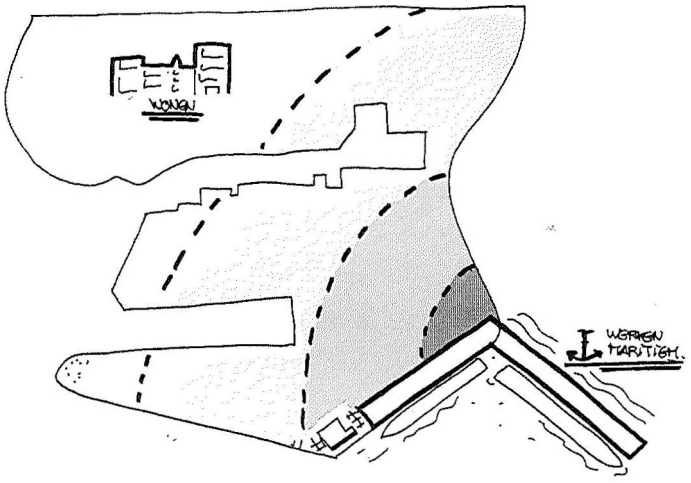


V3
Belevingswaarde
Relatie met NoorderIJplas als potentieel stadspark en zijkanaal H



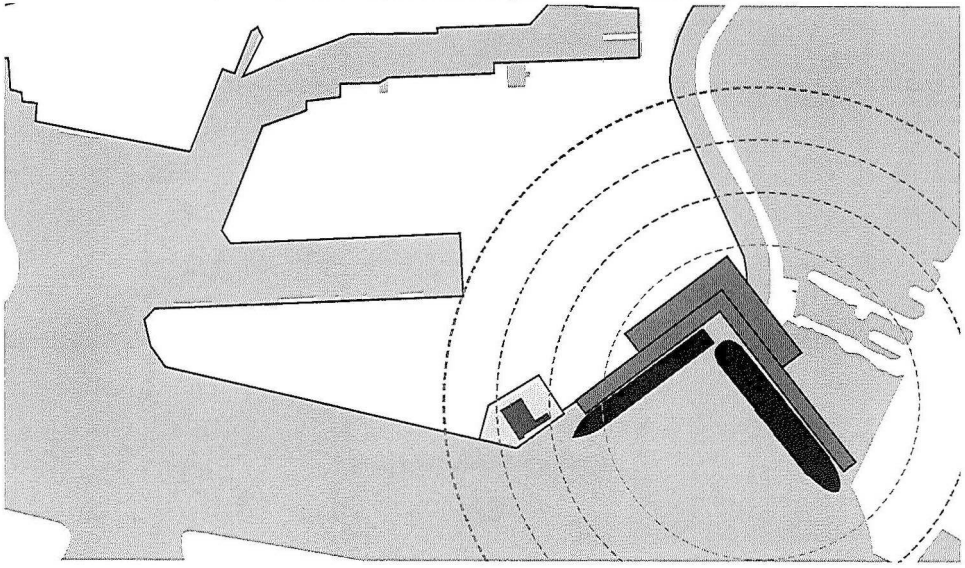
V3
Gebruikswaarde

Impact op NoorderIJplas / hinder gecombineerd met ring A10



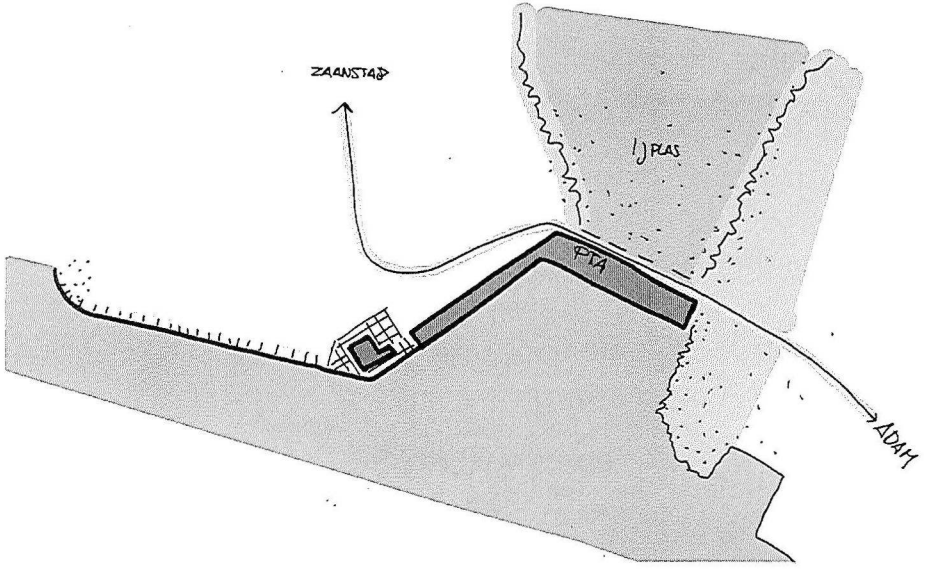
V3
Geluidsbelasting

Impact op NoorderIJplas / hinder gecombineerd met ring A10

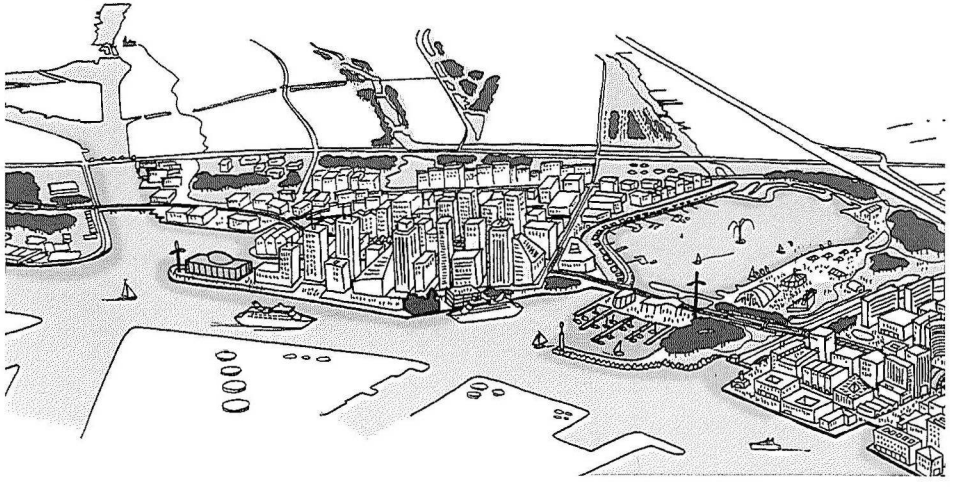


V3
Toekomstwaarde

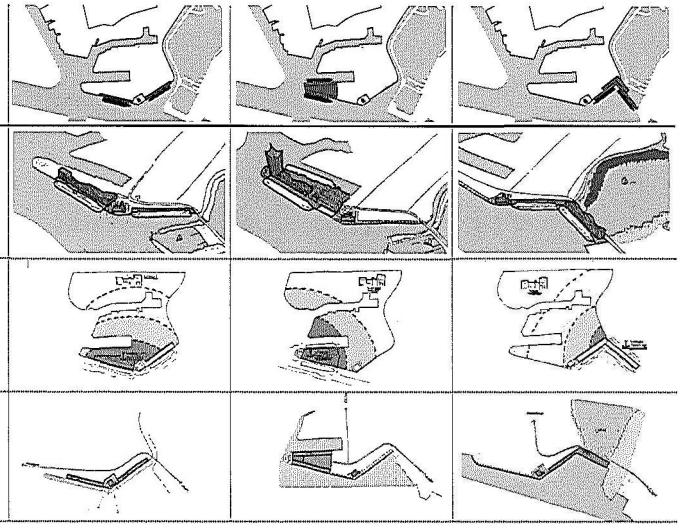
Directe link met Amsterdam / inkadering NoorderIJplas



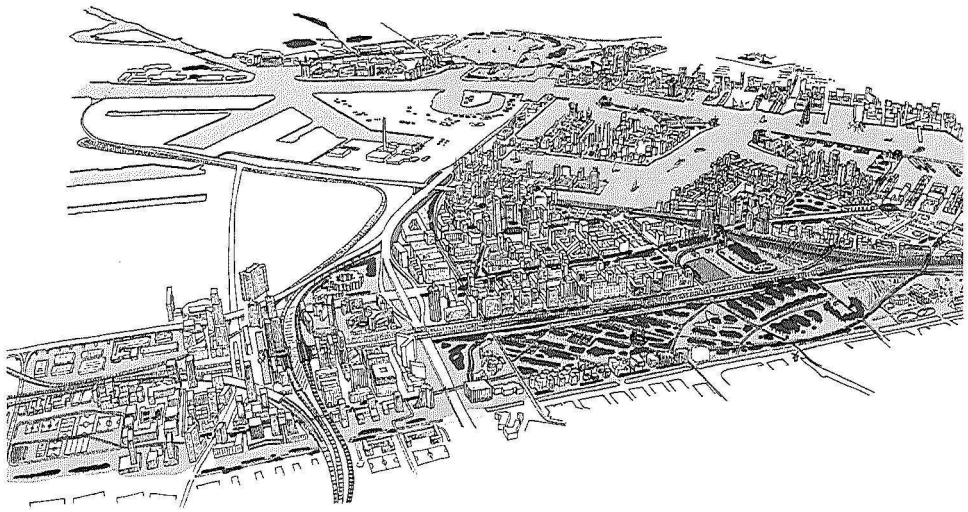
V3
Toekomstwaarde



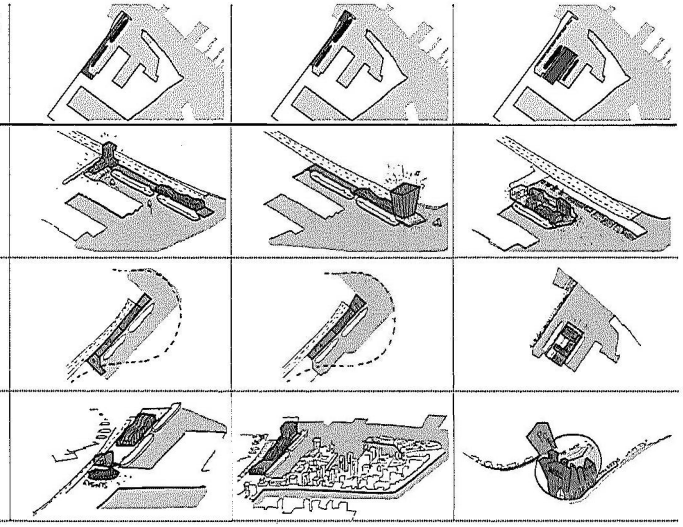
ACHTERSLUISPOLDER
Varianten



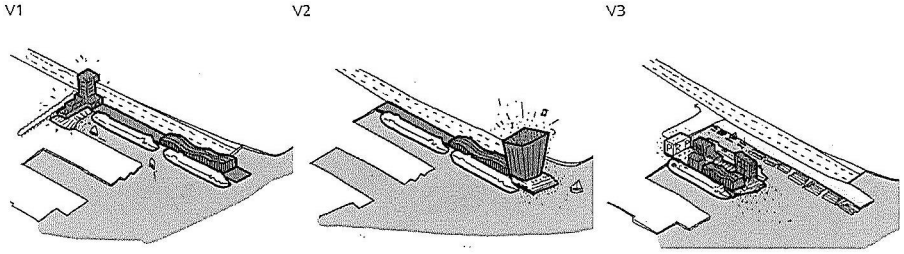
COEN- EN VLOTHAVEN

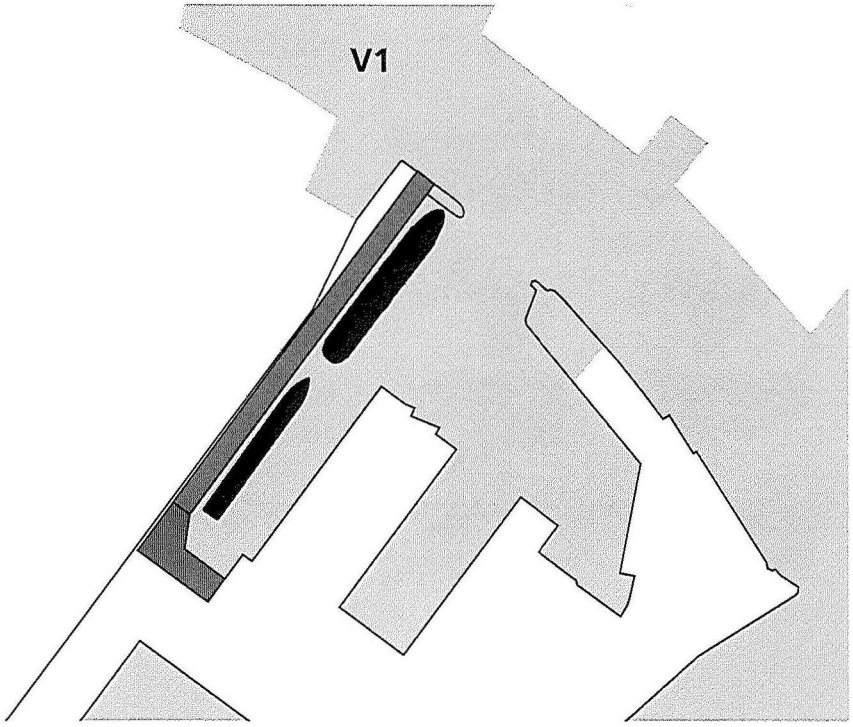


COEN- en VLOTHAVEN
Varianten



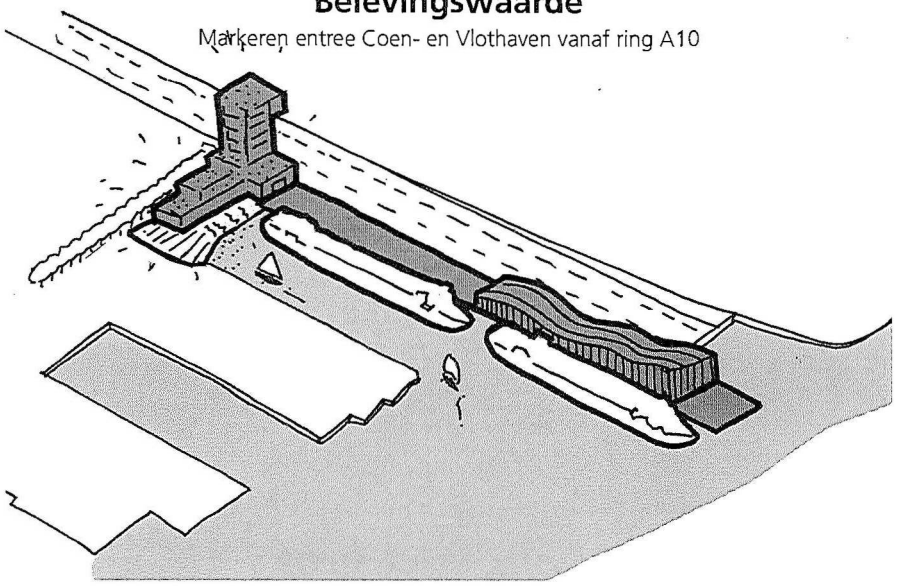
COEN- EN VLOTHAVEN





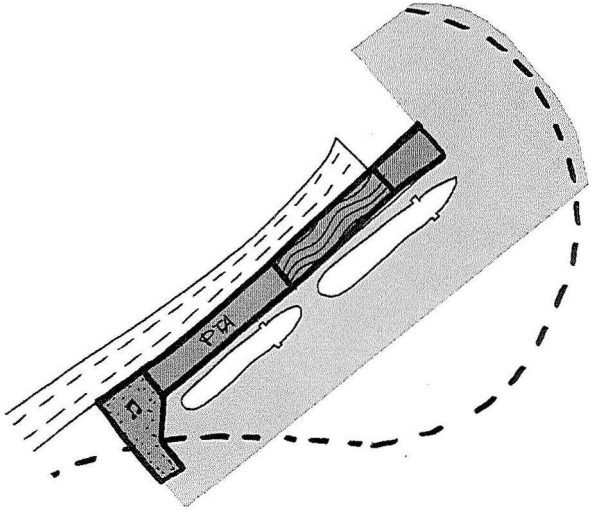
V1
Belevingswaarde

Markeren entree Coen- en Vlothaven vanaf ring A10



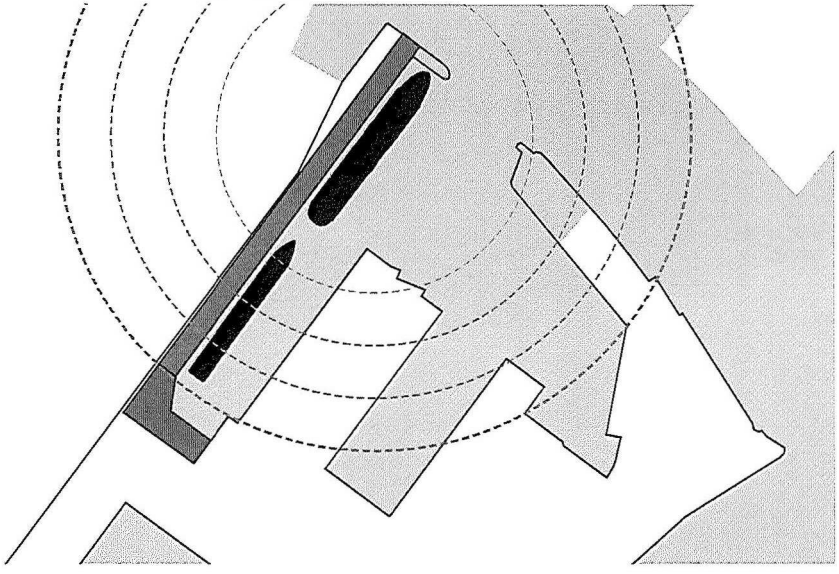
V1
Gebruikswaarde

Gecombineerde hinder A10 en PTA / vrije handelingsruimte PTA

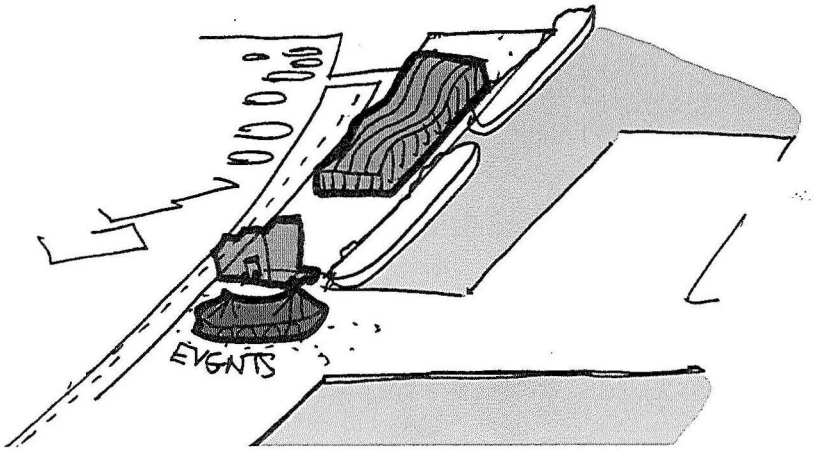


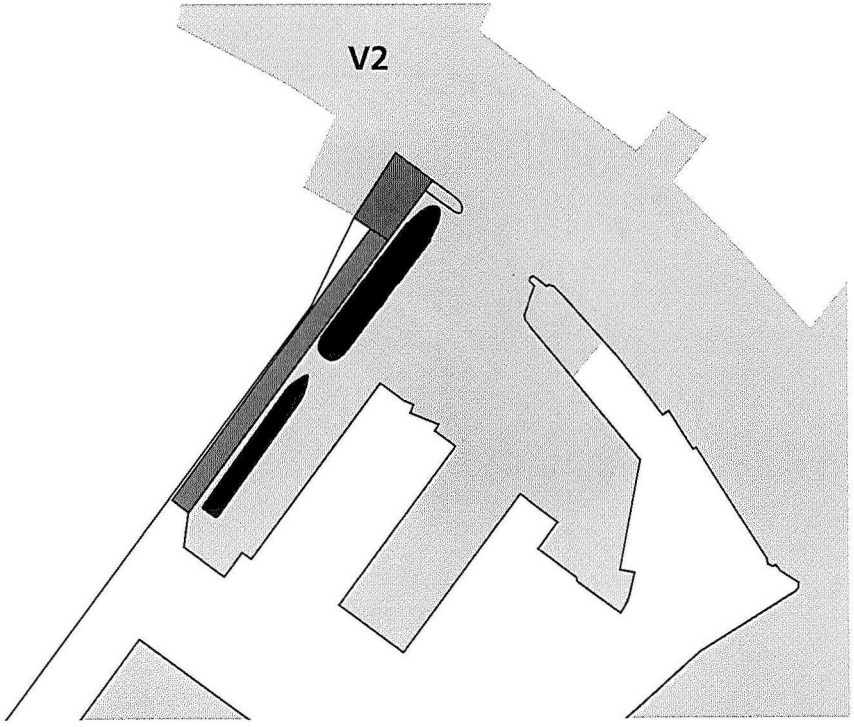
V1
Geluidsbelasting

Gecombineerde hinder A10 en PTA

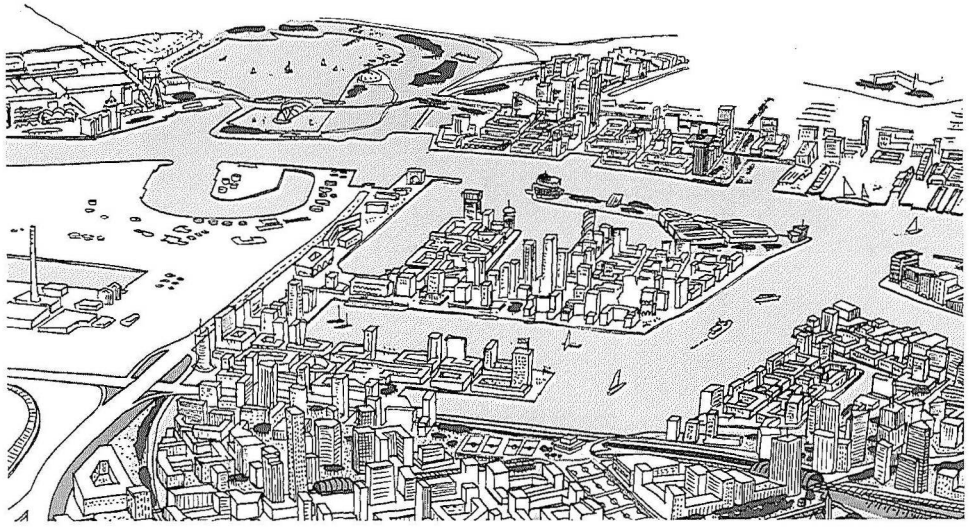


V1
Toekomstwaarde
Adres van ontwikkeling Coen- en Vlothaven / placemaking

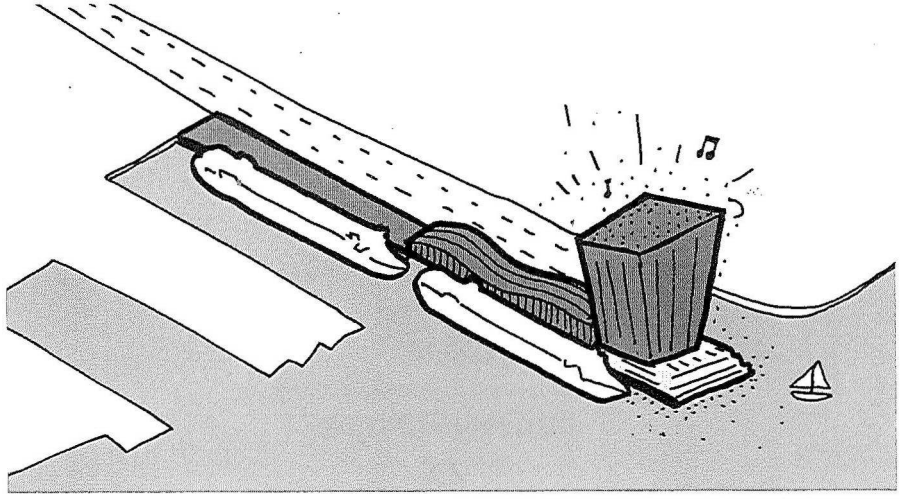




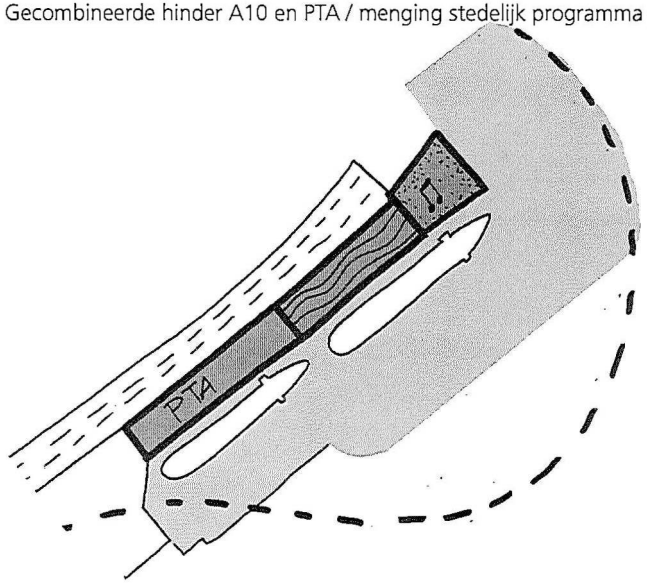
V1
Toekomstwaarde



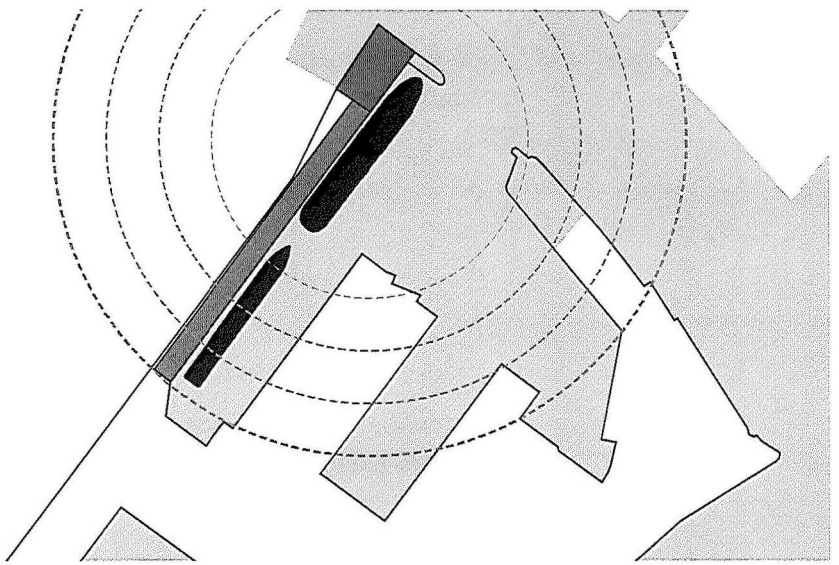
V2
Belevingswaarde
Icoon aan het IJ / entree van de stad



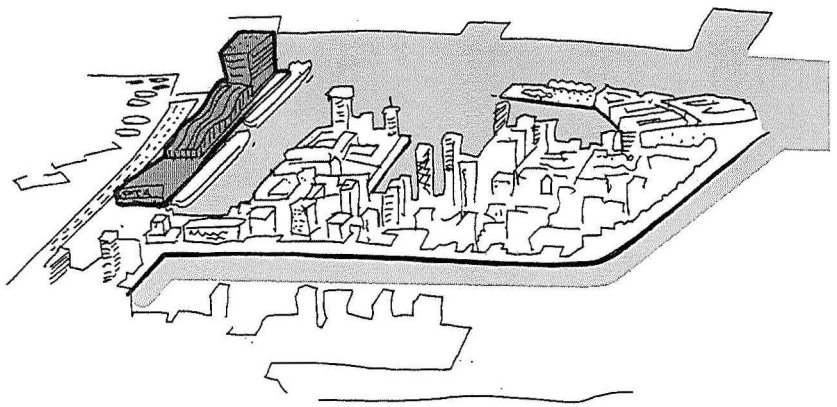
V2
Gebruikswaarde
Gecombineerde hinder A10 en PTA / menging stedelijk programma en PTA



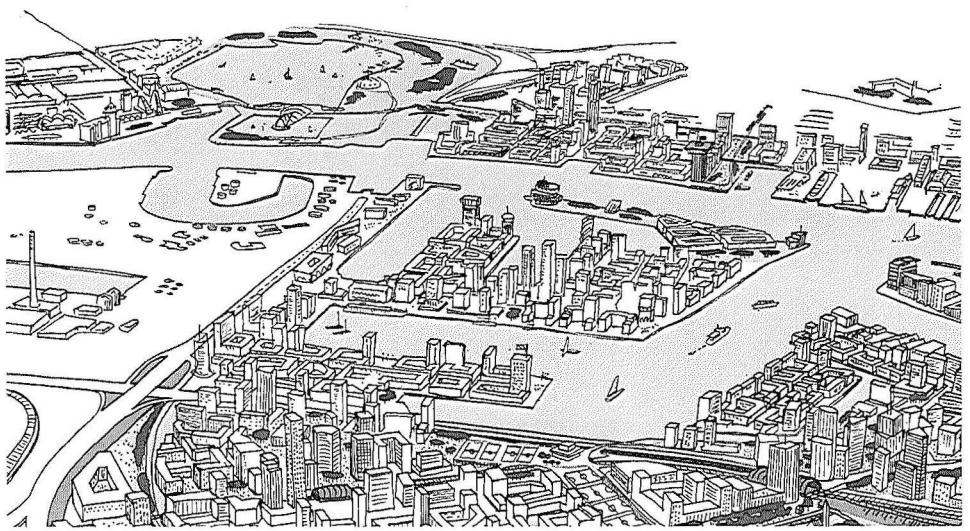
V2
Geluidsbelasting
Gecombineerde hinder A10 en PTA

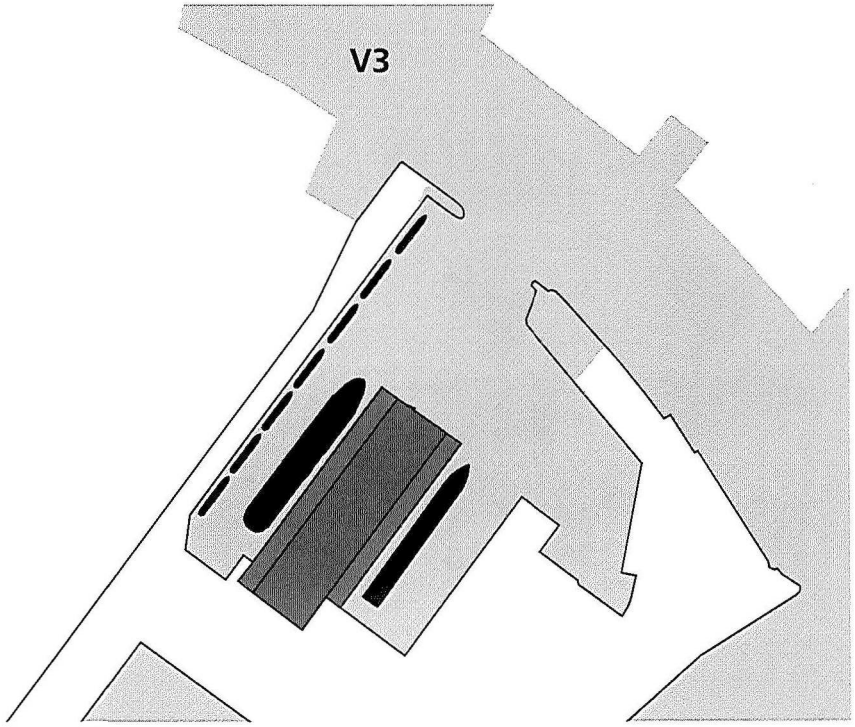


V2
Toekomstwaarde
Iconen aan het IJ als bakens voor HavenStad ontwikkeling



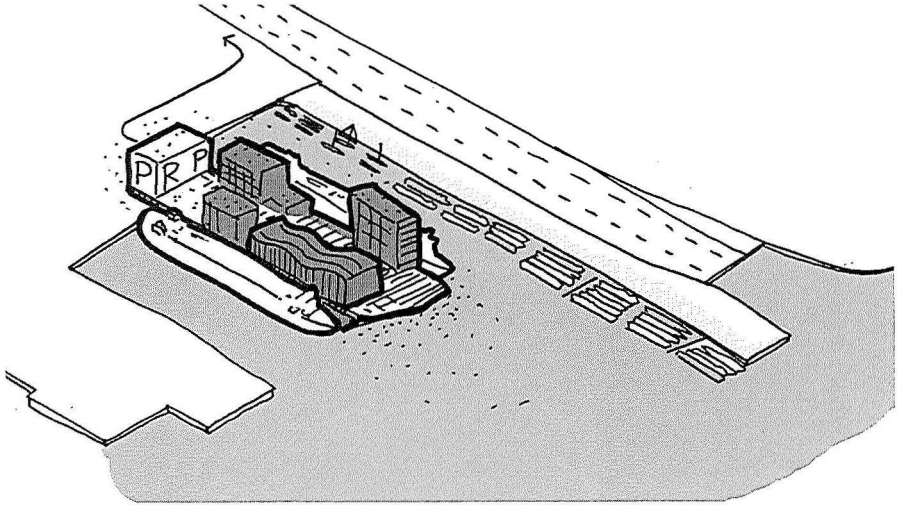
V2
Toekomstwaarde





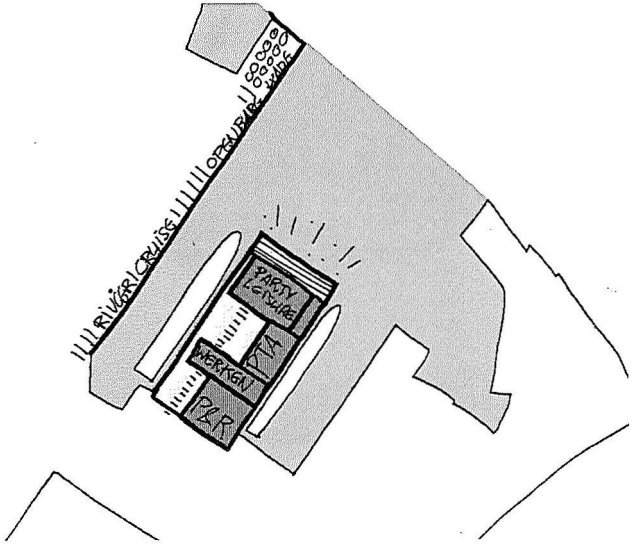
V3
Belevingswaarde

Cruisepier met gemengde stedelijke functies



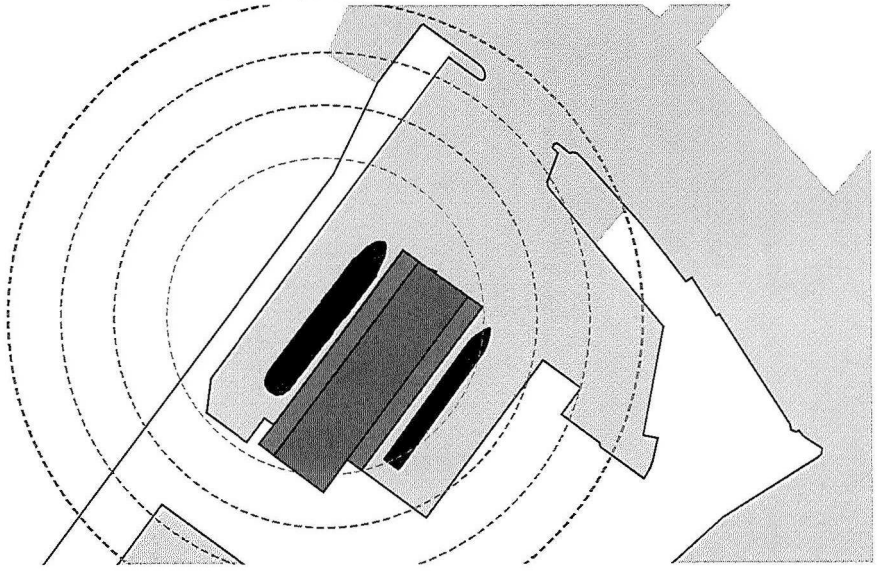
V3
Gebruikswaarde

Gemengd stedelijk programma; waterhub / leisure / werken



V3
Geluidsbelasting

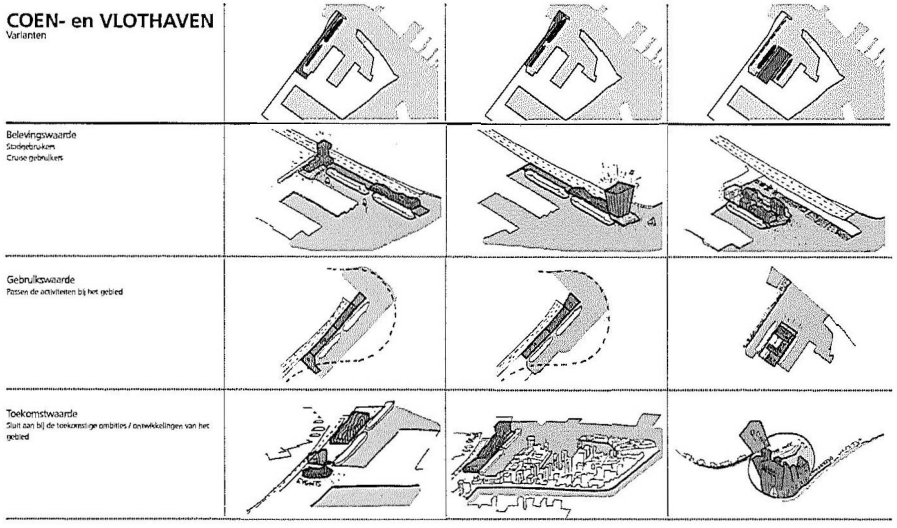
Grote impact op Coen- en Vlothaven



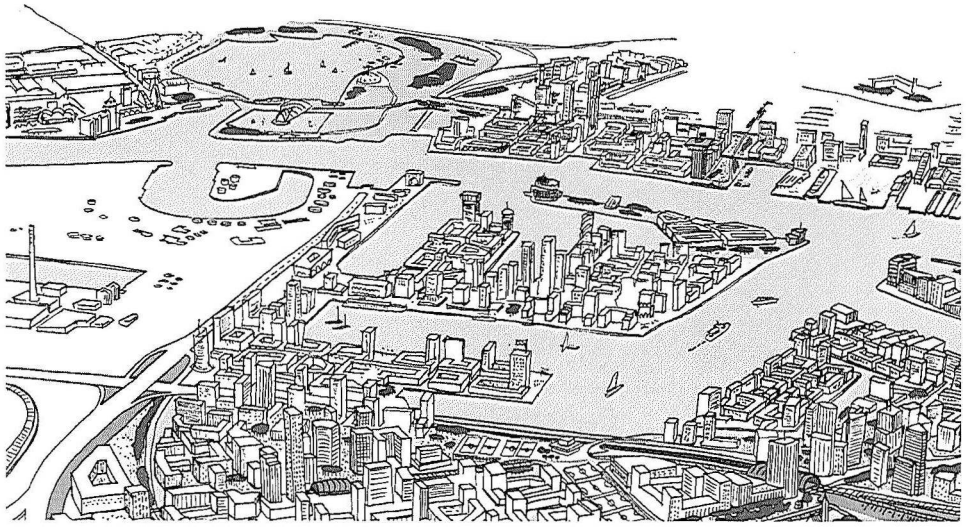
V3
Toekomstwaarde

Gemengd stedelijk programma als aanjager ontwikkeling HavenStad





V3
Toekomstwaarde



Gemeente
Amsterdam

Agenda Directeurenoverleg IJ
4 december 2017

Aan

Vergadering Maandag 4 december 2017, 09.00 – 10.00 uur
Voormalig stadstimmertuin 4-, ruimte Directeurskamer

Voorzitter

1. Opening, agenda en mededelingen *(bijlage 1)*

Ter toelichting op de agenda is een annotatie bijgevoegd

Mededelingen:

-
- Stand van zaken besluitvorming en proces mogelijke verplaatsing PTA

2. Verslag Directeurenoverleg IJ 9 oktober 2017 *(bijlage 2/2.1)*

Ter vaststelling

(bijlage 3)

(bijlage 4)

(bijlage 5)

(bijlage 6a/6a.1)
(bijlage 6b)
(bijlage 6c)
(bijlage 6d)

8. Rondvraag en afsluiting

Bijlage 1 Annotatie Directeurenoverleg 4 december 2017

In deze annotatie treft u een inhoudelijke toelichting op de agendapunten.

Algemeen, vooraf

Na het gemeenteraadsbesluit in juli is een nieuwe fase van de Sprong over het IJ ingegaan. Er zijn projectteams gestart, onder leiding van ambtelijke opdrachtgevers van verschillende RVE's. De projecten worden bij elkaar gehouden door een programma. Vanuit het programma is nu een pakket aan voorstellen gecoördineerd.

4)

4)

4)

5. Instelling ruimtelijk adviesteam Sprong over het IJ

In het 'Plan van aanpak uitvoering voorkeursbesluit' (juli 2017) staat dat er een supervisieteam ingericht wordt voor de Sprong over het IJ. Op dit moment zijn er nog geen bouwplannen, dus is het instellen van supervisoren nog wat vroeg. Maar er worden al wel zeer bepalende ontwerpkeuzen gemaakt de komende tijd, in de verschillende projecten (zie elders op deze agenda). Onafhankelijk ruimtelijk advies is wenselijk. Voorgesteld wordt om hier een team voor in te richten. De precieze organisatie en de relatie tot de Integrale commissie ruimtelijke kwaliteit staat in de bijgevoegde memo omschreven.

4)

4)

4)







e) Overleg met het Rijk

Op 31 oktober was er een strategisch gesprek tussen het Rijk (IenW en BZK) en Amsterdam (Strategieteam, EZ, R&D, V&OR, Sprong) over grote kansen en opgaven in en rondom Amsterdam. In het voorgaande Directeurenoverleg IJ was afgesproken dat dit separaat, niet in het Directeurenoverleg IJ zelf, zou plaatsvinden.

In het gesprek heeft Amsterdam de grote opgaven waar de stad voor staat die voortkomen uit de groei van de stad (ruimtelijk, mobiliteit) en de economische ontwikkeling van stad en regio toegelicht. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bracht het landelijk perspectief in; welke landelijke opgaven liggen er in en rond Amsterdam op het gebied van bereikbaarheid en de ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Hierna zijn de projecten Sprong over het IJ en Schiphol toegelicht. Doel van het gesprek was na te gaan of we op de hoogte zijn van elkaars kansen en opgaven en deze begrijpen, en vooruit te kijken naar hoe we daar in gezamenlijkheid aan kunnen werken. Als vervolg op dit eerste gesprek gaan we vanuit Sprong binnenkort naar Den Haag. Een eerste gesprek is met Ien W (Maritiem) om door te praten over de achtergronden van de sprong en het onderzoek en proces naar brughoogtes van IenW, de KBA (kostenbaten analyse). Er wordt snel ook een tweede gesprek georganiseerd in Den Haag over de andere rijksbelangen.

Gemeente
Amsterdam

Concept-Verslag Directeurenoverleg IJ 9 oktober 2017

Aan

Vergadering Maandag 9 oktober 2017
11.00 – 12.00 uur
Voormalig Stadstimmertuin 4, ruimte papiermagazijn

Voorzitter

1. Opening, agenda en mededelingen

Opening

opent de vergadering. Dit overleg zijn de belangrijkste bespreekpunten:

- Verplaatsing PTA
- Verbreding Directeurenoverleg IJ
- Stand van zaken Sprong over het IJ

Mededelingen

- is verhinderd. Hij wordt vervangen door
- vraagt zich af waarom in deze fase al een supervisieteam wordt ingericht. geeft aan dat dit conform Plan van aanpak uitvoering voorkeursbesluit is.

werkt het voorstel nader uit (**actie**).

Agenda

Voor het agendapunt verplaatsing PTA sluit van RHDHV aan en van gemeente Zaanstad ( ). Om deze reden wordt begonnen met agendapunt 5 en wordt de volgorde van de agenda aangepast.

5. Verplaatsing PTA

RHDHV geeft uitvoering aan de opdracht tot het selecteren van een locatie voor een nieuwe PTA. licht het proces toe.

a. Agendapunt:
RHDHV adviseert het begrip Cruisecity niet als variant mee te wegen, maar als meekoppelkans voor beide locaties in beeld te houden. Het advies wordt voorgesteld aan de deelnemers van dit overleg.

geeft aan dat het concept Cruiscity in de selectie voor een nieuwe locatie nog verder wordt uitgewerkt, maar dat het in de afweging voor de definitieve locatie voor de nieuwe PTA niet mee wordt gewogen.

stelt de vraag wat de invloed is op de business case indien het begrip Cruisecity niet mee wordt genomen.

reageert dat het begrip Cruisecity kwalitatief wel beoordeeld wordt maar financieel niet (*ter aanvulling: op hoofdlijnen zullen financiële kansen wél in beeld worden gebracht*).

concludeert dat het voor nu goed is het begrip Cruisecity uit de varianten te halen maar het wel mee te nemen, conform het voorstel van RHDHV.

Overige punten:

Tijdsdruk:

benoemt het dilemma van de tijdsdruk die in deze opdracht ligt. Door de tijdsdruk loop je het risico dat je een aantal belangrijke elementen niet meeneemt.

ligt toe dat de korte tijd vraagt om ons vast te houden aan sterke definities en hierin belangrijke elementen worden meegenomen.

Gevolg geen verplaatsing:

meent dat het belangrijk is om nu al af te spreken welke kant het programma Sprong op gaat indien blijkt dat de opdracht tot verplaatsing van de PTA niet uitvoerbaar is. Worden de bruggen dan vervangen door tunnels?

stelt voor dit in tweede instantie te doen en voor nu uit te gaan van de variant dat de PTA wel verplaatst wordt. Dit voorstel wordt overgenomen.

b. Agendapunt:
Het voorstel is om kennis te nemen van het ruimtelijk onderzoek. Zijn er aandachtspunten en adviezen? Hoe willen RWS en CNB betrokken zijn in advisering naar besluitvorming?

Punten van aandacht:

Vanwege het geluidsaspect geeft aan hier in de ruimtelijke verkenning goed naar te kijken.

benoemt dat geluid veel aandacht heeft.

noemt als aandachtpunten de aansluiting op de A10 en de ecologie.

sluit aan bij het geluidsaspect en bereikbaarheid. Daarbij benoemt hij de interactieve uitwisseling van informatie.

Zowel het punt van wordt meegenomen in het ruimtelijk onderzoek.

vraagt of hij nog gegevens over bereikbaarheid nodig heeft. geeft aan dat dat niet hoeft.

c. Agendapunt:
Voor wordt gesteld het gebruik van de Veemkade voor zee en riviercruise als apart onderdeel zichtbaar te maken in de bestuursopdracht verplaatsing PTA

Besloten wordt een aparte paragraaf over de Veemkade te maken.

geeft aan dat voorkomen moet worden, dat er concurrentie gaat optreden tussen zeecruise aan de Veemkade en de nieuwe PTA in het westen.

Ten aanzien van de zee en riviercruise merkt op dat een "handvol" zee en riviercruise, niet te omvangrijk moet worden, hij spreekt de gedachte uit dat aan de Veemkade geen zeecruise meer zou moeten komen. In het beleidsdocument, waar aan wordt gewerkt door de gemeente, moet hier nader op worden ingegaan.

d. Agendapunt:
Ter kennisgeving wordt de communicatie rond de bestuursopdracht toegelicht.

De aanwezigen gaan met het voorstel akkoord.

e. Agendapunt:
Ter inspiratie is de studie van Sjoerd Soeters naar PTA in Coenhaven voor dit overleg aangeboden.

geven aan verrast te zijn dat dit rapport is gemaakt zonder de gemeente in de opdracht hiertoe te betrekken. Het doel is de bestuursopdracht samen uit te voeren en elkaar in de uitvoering te betrekken. geeft aan dat de studie geen status heeft en dat het slechts bedoeld was om te verkennen en te inspireren.

4

3. Stand van zaken Sprong over het IJ

De afhandeling van de moties en het amendement, het afhandelen van adviezen nautische partijen en kennisuitwisseling Rijk-Gemeente worden ter kennisgeving aangenomen.

2. Vaststelling concept verslag Directeurenoverleg IJ 15 mei 2017

3

2

7. Rondvraag en afsluiting

- Geen vragen
- Het overleg wordt afgesloten

Gemeente
Amsterdam

Agenda Directeurenoverleg IJ
6 februari 2018

Aan

Vergadering Dinsdag 6 februari, 16.00 – 17.00 uur
Havenbedrijf – zaal Amsterdam

Voorzitter

1. **Opening, agenda en mededelingen**

Mededelingen:

- Welkom in Havengebouw door
- Gesprek met de wethouder Litjens – minister van Nieuwenhuizen (I&W)
- Proces KBA brug brughoogte I&W
- Proces Principenota Sixhaven

2. **Verslag Directeurenoverleg IJ 4 december 2017** *(bijlage 1)*

Ter vaststelling

3. **Projectplan Javabrug** *(bijlage 2.a en 2.b)*

Ter advisering De Stuurgroep IJ heeft ingestemd met het projectplan.
Aan de leden van het Directeurenoverleg wordt gevraagd naar aanvullende adviezen voor de projectorganisatie bij de verdere uitwerking van de Javabrug. Zie verder in de annotatie.

- De volgende voorgestelde wijzigingen t.o.v. het definitief voorkeursbesluit (juli 2017).
- Aan de scope toevoegen van Kop Java-eiland
- Het onderzoeken van de maintain component in de aanbesteding en expliciet mee te nemen in de afwegingen voor de inkoopstrategie waarna een definitieve keuze gemaakt kan worden.
- De planning Javabrug in relatie tot PTA - met name voor wat betreft het vinden van een tijdige (eventueel tijdelijke) oplossing voor het zwenken van cruiseschepen langer dan 210 meter.

4. **Termijnagenda Stuurgroep en Directeurenoverleg** *(bijlage 3)*

Ter kennisgeving

5. **Overweging toetreden programma Sprong over het IJ tot rijksprogramma stedelijke bereikbaarheid**
   Ter advisering: mondeling wordt een korte presentatie gegeven door programmatrekker stedelijke bereikbaarheid (MRA), . Daarna van gedachten wisselen over argumenten met betrekking tot een te nemen besluit over al dan niet toetreding.

6. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Verslag Directeurenoverleg IJ 4 december 2017

Van

Vergadering 4 december 2017, 9:00-10:00.
Stadstimmertuin, vergaderruimte directeurskamer

Aanwezig

Afwezig

1. Opening, agenda en mededelingen

opent de vergadering. Provincie en Vervoerregio zijn nieuw, we doen een korte voorstelronde.

nodigt (en de anderen genodigden) uit om in de toekomst punten te agenderen waar nodig.
We verwachten komende jaren veel veranderingen zoals de ontwikkeling van Havenstad, verplaatsing PTA. Dit is een adviserend overleg.

licht de status over de verplaatsing PTA toe. Zaandam vond het een mooi proces, en wil graag nog meer samenwerken. gaat met ín gesprek voor vervolg samenwerking.

Op 18 december is er een gesprek met bedrijven Coenhaven en wethouders.
Actie Terug koppelen uitkomst aan

: Plan van aanpak voor de Java brug wordt nu afgerond. Ambitie document ,inkoop strategie, inpassing document.
Aandachtspunt; Brug en PTA planning goed in de gaten houden.
Actie **agenderen plan van Aanpak in volgende directeurenoverleg IJ**

2. Verslag Directeurenoverleg IJ 9 oktober 2017

Verslag Directeurenoverleg van 9 oktober 2017 is vastgesteld.

/

4

5. Instelling ruimtelijk adviesteam Sprong over het IJ

Akkoord

8. Rondvraag en afsluiting

Actie volgend jaar vooruit kijken naar maatregel 4 brug of tunnel naar stenen hoofd en maatregel 5 voetgangerstunnel van Station naar Buiksloterweg.

Gemeente
Amsterdam

Notitie

Aan Directeurenoverleg IJ
Van

Datum 31 januari 2018

Onderwerp Kennis nemen van het Projectplan Javabrug

Geachte leden van het Directeurenoverleg IJ,

Bijgaand treft u het projectplan Javabrug aan. In het projectplan worden de werkzaamheden voor de verdere planvoorbereiding van het project Javabrug beschreven. Voor het project is een kernteam samengesteld conform het IPM model, waarin diverse management rollen onderscheiden worden. In het projectplan zijn de projectdoelstellingen geformuleerd, wordt ingegaan op de organisatiestructuur en de relatie met het Programma Sprong over het IJ, worden de projectproducten t.b.v. het ijkmoment beschreven en wordt o.a. ingegaan op de technische en nautische onderzoeken, communicatie en participatie, projectbeheersing en de inkoop van ingenieursdiensten.

Het projectplan is in concept besproken met vertegenwoordigers van de nautische partijen HbA, CNB en RWS, en is vastgesteld in de Stuurgroep IJ van 18 januari 2018.
Na het Directeurenoverleg IJ van 6 februari 2018 wordt het Projectplan Javabrug ter kennisname verzonden aan de drie betrokken wethouders Van Der Burg, Litjens en Kock.

Aan de leden van het Directeurenoverleg IJ wordt gevraagd naar aanvullende adviezen voor de projectorganisatie bij de verdere uitwerking van de Javabrug.

1) In het projectplan worden de werkzaamheden voor de planvoorbereiding van de Javabrug omschreven, zowel voor 2018 als een doorkijk naar de komende jaren.
   De eerste mijlpaal waar naartoe wordt gewerkt is het bestuurlijk ijkmoment eind 2018.
   Voor dat besluitvormingsmoment zullen worden opgeleverd:
   - Inpassingstudie
   - Ambitiedocument
   - Inkoopstrategie

2) Wijzigingen t.o.v. het Definitief Voorkeursbesluit Sprong over het IJ (juli 2017):
   a. De aanpassing van de adaptieve strategie voor de Javabrug door het uitvoeringsbesluit te vervroegen naar 2019, en daarmee invulling te geven aan Motie Versnelling.

      De procesplanning van de Javabrug is geactualiseerd naar nieuwe inzichten: niet medio 2020 (waar bij het voorkeursbesluit vanuit werd gegaan) maar medio 2019 kan een uitvoeringbesluit genomen worden. Om dit te kunnen realiseren heeft de Stuurgroep ingestemd met een aanpassing van de adaptieve strategie: die wordt zo ingevuld dat medio 2019 op basis van de dan beschikbare informatie over de effecten van de Noord/Zuidlijn, (wijzigingen in) het (woning)bouwprogramma, de effecten van het optimaliseren van de veren (maatregel 1) en de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ een uitvoeringsbesluit genomen kan worden voor de Javabrug. De planning van de uitvoering versnelt daarmee ook een jaar bij positief uitvoeringsbesluit medio 2019: start bouw in 2021, oplevering in 2024.
      Dit sluit aan bij de Motie Sprong over het IJ Versnelling: 'zoveel mogelijk vaart te maken met de voorbereidingen voor de verbetering van de IJ-verbindingen èn ernaar te streven het mogelijk te maken om ruim voor het jaar 2023 (...) de oostelijke brug te kunnen openstellen'.

   b. Aan de scope van project Javabrug toevoegen van Kop Java-eiland

      De kop Java-eiland is al jarenlang een locatie die tot de verbeelding spreekt. Niet voor niets is een specifieke commissie Kloos in het leven geroepen om ideeën voor de kop Java-eiland te toetsen op hun waarde, wat tot nu toe niet tot een definitieve invulling heeft geleid. In een gesprek tussen wethouder RO en Grondzaken en de commissie Kloos is aangegeven dat er nu behoefte is aan een permanente invulling van de strook. Kop Java verandert en wordt schakelpunt in de nieuwe route tussen Amsterdam Noord en de rest van de stad. Ook zal de mogelijke komst van de Jakartagracht de Kop Java een andere positie geven. Een invulling met een bijzondere openbare ruimte sluit hier goed op aan. Daarom is er voor gekozen deze opgave te koppelen aan het project Javabrug en daarmee onder dezelfde opdrachtgever te laten vallen. In het projectbudget Javabrug voor 2018 is voldoende budget om de planvorming voor de Kop Java in deze fase mee te nemen. Wel zal bij het uitvoeringsbesluit extra geld aangevraagd moeten worden.

3)

2

4) Planning Javabrug in relatie tot de planning verplaatsen PTA - met name voor wat betreft het vinden van een tijdige (eventueel tijdelijke) oplossing voor het zwenken van cruiseschepen langer dan 210 meter.

   In het besluit over de verplaatsing PTA is de relatie tussen de planning PTA en Javabrug aangegeven. In 2018 zal nadere studie verricht worden naar de planning van de verplaatsing PTA (eventueel gefaseerd). Ook de (uitvoerings)planning Javabrug zal nader worden uitgewerkt, waarbij ook specifiek gekeken wordt naar het moment waarop een (tijdelijke) oplossing gevonden moet zijn voor de cruiseschepen wanneer de zwaaikom ten noorden van KNSM-eiland niet meer bereikbaar is.

Met vriendelijke groet,

Voorstel termijnagenda Stuurgroep en Directeurenoverleg Sprong over het IJ

Versie 11 januari 2018

Januari

11 januari TEAM SPRONG

18 januari Stuurgroep IJ
(reeds ingepland)

-Principenota Sixhaven
-Projectplan Javabrug
-Termijnagenda Stuurgroep en Directeurenoverleg 2018
-Memo maatregel 5

Februari

6 februari
Directeurenoverleg IJ
(reeds ingepland)

-Principenota Sixhaven
-Projectplan Javabrug
-Termijnagenda Stuurgroep en Directeurenoverleg 2018

22 feb TEAM SPRONG

Maart

Stuurgroep IJ
Inplannen tussen 5 en 16 maart

-Financieel memo Sprong t.b.v. coalitie onderhandelingen
-Plan van Aanpak fietsnetwerk Javabrug
-Plan van Aanpak participatie Javabrug
-Plan van Aanpak metrostation Sixhaven

21 maart Verkiezingen

22 maart TEAM SPRONG

April

Directeurenoverleg IJ
Eerste helft april

-Mobiliteitsplan Oostflank
-Plan van Aanpak metrostation Sixhaven

26 april TEAM SPRONG

Mei

Stuurgroep IJ
Inplannen tussen 7 en 23 mei

-Javabrug: CONCEPT Ambitiedocument, Inpassingsstudie, Inkoopstrategie
-Plan Inspraak/participatie traject verplaatsing PTA
-Beleid rivier- en zeecruises

24 mei TEAM SPRONG

Juni

Directeurenoverleg IJ
Inplannen eerste helft juni

-Javabrug: CONCEPT Ambitiedocument, Inpassingsstudie, Inkoopstrategie
-Plan Inspraak/participatie traject verplaatsing PTA
-Beleid rivier- en zeecruises

28 juni TEAM SPRONG

Juli

26 juli TEAM SPRONG

Augustus

23 augustus TEAM SPRONG

September

Stuurgroep IJ
Inplannen eerste helft september

-PTA GO-besluit
-Javabrug: Ambitiedocument, Inpassingsstudie, Inkoopstrategie
-Uitvoeringsbesluit brug NHK
-Uitvoeringsbesluit Ijplein zuidzijde
-Besluit verplaatsing 3 riviercruises
-Resultaten monitoring

-Planproduct en Dekkingsvoorstel metrostation (VEF)/Sixhaven

27 september TEAM SPRONG

Oktober

Directeurenoverleg IJ
Eerste helft oktober

-PTA GO-besluit
-Javabrug: Ambitiedocument, Inpassingsstudie, Inkoopstrategie
-Uitvoeringsbesluit brug NHK
-Uitvoeringsbesluit Ijplein zuidzijde
-Besluit verplaatsing 3 riviercruises
-Resultaten monitoring

-Planproduct en Dekkingsvoorstel metrostation (VEF)/Sixhaven

25 oktober TEAM SPRONG

November

22 november TEAM SPRONG

December

27 december TEAM SPRONG

Gemeente
Amsterdam

Agenda Directeurenoverleg IJ
13 april 2018

Aan

Vergadering Vrijdag 13 april 10:00 uur
Stadstimmertuin – Loodsmelterij

Voorzitter

1. **Opening, agenda, mededelingen en verslag** *(10:00 – 10:05)*
   a. Ter toelichting op de agenda is een annotatie bijgevoegd *(bijlage 1A)*
   b. Vaststellen: verslag Directeurenoverleg 6 februari *(bijlage 1B)*
   c. Termijnagenda *(bijlage 1C)*

2. **Stand van zaken inpassingsplan Javabrug – iav Bas Boeker** *(10:05 – 10:25)*
   Ter advisering: aanvullende adviezen voor de projectorganisatie bij de verdere uitwerking van het project Javabrug.

3. *(bijlage 2)*

4. **Programma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg – iav** *(10:35 – 10:50)* *(bijlage 3A t/m D)*
   a.
   b.
   c.

5. **Toetreden tot Programma Bereikbaarheid MRA – iav** *(10:50 – 11:00)* *(bijlage 4)*
   Instemmen met: verkenning van mogelijkheid tot toetreding Programma Bereikbaarheid MRA.

6. **Rondvraag en afsluiting**

Annotatie Directeurenoverleg 13 april 2018

In deze annotatie treft u een inhoudelijke toelichting op de agendapunten.

Ad 2. Stand van zaken inpassingsplan Javabrug

In het directeurenoverleg wordt een korte presentatie gegeven van de stand van zaken van de Javabrug. Belangrijkste onderwerpen zijn:

1) Welke zes inpassingsvarianten worden eind april gepresenteerd in een tweetal consultatieavonden met buurtbewoners en wat zijn de voor- en nadelen van deze varianten?
2) Hoe wordt van deze zes varianten in de zomer gekomen tot één voorkeursvariant?
3) Geen van de varianten voldoet volledig aan de nautische eisen, daarvoor zijn de varianten nog onvoldoende uitgewerkt. De uiteindelijke inpassingsvariant moet wel nautisch voldoen. Aangegeven wordt hoe dit gezamenlijke proces is ingericht om zorg te dragen dat de voorkeursvariant nautisch voldoet.
4) Inzicht in de andere lopende onderdelen zoals het opstellen van het ambitiedocument en de inkoopstrategie.
5) Inzicht in de planning en relatie met planning PTA.

Aan het directeurenoverleg wordt gevraagd of er aanvullende adviezen zijn op dit proces en of er inhoudelijke aandachtspunten meegegeven kunnen worden aan de projectorganisatie Javabrug.





n

4)

5)

6)

7)

8)

Ad 5. Toetreden tot Programma Bereikbaarheid MRA

Het programma Bereikbaarheid MRA is een gezamenlijk programma van het Rijk en de MRA om de economie van deze belangrijke regio te versterken door het aanpakken van bereikbaarheidsopgaven in samenhang met de verstedelijkingsopgave. In het vorige Directeurenoverleg IJ is hierover verkennend gesproken en is afgesproken dat wordt teruggekomen met een schriftelijke analyse en voorstel.
Aan het DO IJ wordt gevraagd of zij instemt met een gezamenlijke verkenning om te bepalen of en zo ja, onder welke voorwaarden partijen akkoord gaan met opname van Sprong over het IJ in het programma Bereikbaarheid MRA als onderdeel van de programmalijn Stedelijke bereikbaarheid.

Gemeente
Amsterdam

Concept-Verslag Directeurenoverleg IJ 6 februari 2018

Van

Vergadering 6 februari 2018, 16:00-17:00.
Havenbedrijf, zaal Amsterdam

Aanwezig

Afwezig

1. Opening, agenda en mededelingen

- Welkom in Havengebouw door laat weten dat er momenteel een zeemijn (bom van 2 meter bij 60 cm.) voor het Azartplein in het water ligt. Ze willen hem laten ontploffen op Markermeer. De bom moet op 4 a 5 meter diepte blijven tijdens het vervoer.
- Gesprek met de wethouder Litjens – minister van Nieuwenhuizen (I&W) – brengt verslag uit.
- Proces KBA brug brughoogte I&W - KWA zou rond de jaarwisseling klaar zijn, uiteindelijk is dit uitgesteld tot tegen de zomer 2018. : RWS (I&W)doet onderzoek inzake brughoogte waarin ook klimaat en waterstanden zijn meegenomen.
-

2. Verslag Directeurenoverleg IJ 4 december 2017

Verslag Directeurenoverleg van 4 december 2017 is vastgesteld.

3. Projectplan Javabrug

geeft het woord aan geeft aan dat er goed is afgestemd met nautische partijen, zij hebben veel hulp geboden. geeft aan dat het een grondig rapport is. Het project hangt samen met Havenstad, de verplaatsing van de PTA en de verplaatsing van de bedrijven. ziet de meeste risico's in de afstemming en planning van deze projecten. licht toe dat we daar rekening mee houden. geeft aan dat er werkgroepen en een onafhankelijk adviesteam is ingesteld. De voorzitter, een onafhankelijk intermediar, moet nog benoemd worden, vindt dit te laat. Op 23 februari staat er een afspraak gepland met de convenant partners. geeft aan dat er alles gedaan wordt bij RWS om op tijd de juiste vergunningen te krijgen als het zover is. vraagt naar bestuurlijke inrichting van de besluiten. geeft aan dat de stuurgroep een besluitende heeft en het directeurenoverleg een adviserende rol. Via geeft aan dat hij positief is over het projectplan. Hij heeft alle vertrouwen in RWS en ziet geen rol voor de Provincie. Zijn advies is om een tunnel in achterhoofd te houden want hij voorziet nog lastige

discussie. PTA vindt hij nog spannend in relatie tot Haven-Stad en daar wil de Provincie graag in blijven meedenken.

4. Termijnagenda Stuurgroep en Directeurenoverleg

5. Overweging toetreden programma Sprong over het IJ tot rijksprogramma stedelijke bereikbaarheid

licht toe dat het gewenst is om de Sprong over het IJ op te nemen in de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid binnen het overkoepelende programma bereikbaarheid van, naar en in de MRA. Rijk en regio hebben afgesproken om de gebiedsgerichte bereikbaarheidsopgave binnen de MRA gezamenlijk binnen dit programma op te lossen. De programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid heeft als belangrijkste doel om de korte termijn verstedelijkingsopgave tot 2025 (mede) mogelijk te maken en tegelijkertijd ook de huidige NMCA[1]-knelpunten in de MRA aan te pakken.
Door gezamenlijk (rijk en regio) opgave en oplossingen te definiëren ontstaat afstemming met regio en rijk over grote structurerende infra projecten die worden uitgevoerd in de periode tot 2025. Die afstemming kan zorgen voor draagvlak en voortvarende realisatie. De programmaraad biedt een plek om discussiepunten te kunnen bespreken in een breed perspectief van stedelijke ontwikkeling en stedelijke bereikbaarheid. Aanwezigen van het Directeurenoverleg IJ hebben nog niet scherp gekregen wat de meerwaarde is als de Sprong hierin wordt opgenomen, en wat eventuele risico's zijn. komt de volgende keer met een notitie die hierop antwoord moet geven, zodat op dat moment besloten kan worden. vindt toetreding logisch: de Sprong over het IJ is structurerend en belangrijk genoeg.
Actie maakt een notitie voor het volgende overleg

6. Rondvraag en afsluiting

geeft aan dat Litjens vragen heeft over de scheepvaart. Hoeveel grote schepen komen langs Java eiland en hoe hoog zijn deze schepen. geeft aan dat dit bij RWS geteld wordt. **Actie** - er komen hier snel op terug. In een systeem van RWS worden deze resultaten opgeslagen. **Actie** - stuurt vragen van Litjens rond.
geeft aan om nog even tot slot uit het raam te kijken (we zitten bij het Havenbedrijf) omdat we het gebied mooi kunnen overzien.

[1] Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Analyse die uitgevoerd wordt door I&W om toekomstige knelpunten van weg en OV te bepalen waarbij de vraag (markt) groter is dan het aanbod (capaciteit). NMCA staat aan de basis van de BO MIRT gesprekken, want vormen de basis voor de rijksinvesteringen.

Sprong over het IJ en het Programma Bereikbaarheid MRA

Definitief 1.0, april 2018

Dinsdag 6 februari is aan het Directeurenoverleg IJ voorgelegd om Sprong over het IJ op te nemen in het Programma Bereikbaarheid MRA. Het DO IJ heeft toen gevraagd om een notitie met de voor- en nadelen. Hieronder wordt gewerkt met kansen en risico's, omdat het programma bereikbaarheid nieuw is en zich nog moet gaan bewijzen.

Het Programma Bereikbaarheid MRA

Het Programma Bereikbaarheid MRA is een gezamenlijk programma van Rijk en de MRA om de economie van deze belangrijke regio te versterken door het aanpakken van bereikbaarheidsopgaven in samenhang met de verstedelijkingsopgave.
Het programma kent vijf hoofdopgaven: (1) versterken van economische concurrentiekracht van de MRA en Nederland, (2) bereikbaar houden van de economische [REOS] toplocaties, (3) accommoderen van de urgente woningbouwopgave [250.000 woningen tot 2040 in de MRA], (4) organiseren van een goed functionerend daily urban system en (5) het verbinden van ambities/opgaven op het vlak van smart mobility/innovatie, duurzame mobiliteit, gezondheid, energietransitie.
Het programma start met vier programmalijnen. Met de twee eerstgenoemde programmalijnen wordt invulling gegeven aan het programma vanuit de korte termijn; de twee laatstgenoemde programmalijnen richten zich meer op de (middel)lange termijn:

1. Stedelijke Bereikbaarheid;
2. Slimme en Duurzame Mobiliteit;
3. Zuidwest Amsterdam/Schiphol;
4. Netwerken, Ringen en de Stad.

Het programma stuurt op de samenhang tussen de programmalijnen en organiseert de governance. De strategische opgaven, gebiedsgerichte afwegingen en bestuurlijke sturing op het programma plaatsvindt in de Programmaraad. In de programmaraad zitten directeuren van I&W en BZK en bestuurders uit de MRA. Majeure beslissingen worden vanuit het Programma ingebracht in het BO MIRT. De Programmaraad wordt voorafgegaan door een directeurenoverleg tussen Rijk en regio.

Het Rijk heeft 200 mln euro toegezegd voor het Programma vanaf 2028. De MRA draagt nu al 160 mln euro bij, door lopende projecten in te brengen. Deze projecten zijn ingebracht vanuit de lijn stedelijke bereikbaarheid, hebben een regionaal belang en hebben betrekking op de verstedelijkingsopgave. Het gaat onder meer om de ontsluiting van Zeeburgereiland en IJburg (S114/A10, Zuidoostangent) en fietsparkeren bij treinstations in de MRA.
Met een extra BO MIRT op 15 maart jl. is het programma bereikbaarheid daadwerkelijk van start gegaan. Dit betekent eveneens dat het programma zich in de praktijk zal moeten gaan bewijzen.

Vraag aan DO IJ

De vraag aan het DO IJ ligt voor of zij akkoord gaat met een gezamenlijke verkenning om te bepalen of en zo ja, onder welke voorwaarden partijen akkoord gaan met opname van Sprong over het IJ in het Programma Bereikbaarheid als onderdeel van de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid.

Deze verkenning zal worden uitgevoerd door het organiseren van een aantal gesprekken tussen vertegenwoordigers van programma Sprong en programma Bereikbaarheid van de MRA. Het DO IJ zal op de hoogte worden gehouden van de voortgang.

Kansen van opname in het programma

- De programmaraad en het voorbereidend DO zijn tafels met alle belangen van Rijk en regio. Dat maakt het mogelijk Sprong beter met de verstedelijkingsopgave te verbinden dan nu het geval is en kennis ten aanzien van de gemaakte keuzes breder te delen. Het gewenste effect hiervan is:
    - dat ambtenaren die bewindslieden adviseren, dat doen op grond van de juiste actuele feiten en overwegingen.
    - om vervelende pers te voorkomen (zoals in de afgelopen maanden).
- De programmaraad en het voorbereidend DO kunnen indien nodig zorgen voor extra urgentie; met name richting afdelingen binnen de eigen moederorganisaties.
- Basis van het programma vormt een gezamenlijke ambitie (rijk & regio). Keuzes binnen de projecten in de verschillende programmalijnen worden hierdoor ook afgewogen in het licht van deze gezamenlijke ambitie.
- Het MRA programma werkt op basis van wederkerigheid. Op de korte termijn kan de regio (voornamelijk Vervoerregio Amsterdam en Gemeente Amsterdam) de noodzakelijke investeringen doen met betrekking tot de bereikbaarheid van de Koers 2025 gebieden, maar op de lange termijn zal een rijksbijdrage (rondom bijvoorbeeld een OV schaalsprong) onontbeerlijk zijn. Door Sprong aan het programma toe te voegen kunnen er voor andere projecten binnen het programma op termijn rijksbijdragen beschikbaar komen.
- Het rijk vroegtijdig betrekken bij toekomstige maatregelen 4 en 5 van de Sprong (vaste verbinding Stenen Hoofd en voetgangerspassage CS), die na 2028 gerealiseerd worden. Dus niet alleen bij het gesprek over de uitwerking, maar ook bij het gesprek rondom de precieze opgave en varianten.

Risico's van opname in het programma

- Het gevaar bestaat dat gevoerde discussies opnieuw ter tafel komen. Dit risico zou beheerst kunnen worden door bij het besluit over opname binnen het programma ook een gezamenlijke notitie met de uitgangspunten (inclusief de huidige stand van zaken) vast te stellen.
- De werking en governance van het programma zijn nog in ontwikkeling. Daarbij zijn een aantal zaken nu nog niet scherp en zullen werkende wijs duidelijk worden. Dit veroorzaakt nu enige onzekerheid over de mogelijkheid van vertraging. Door voor de lopende projecten (maatregelen 1, 2 en 3) af te spreken dat het DO IJ het sturend overleg blijft en er alleen over voortgang gerapporteerd wordt aan de Programmaraad kan de kans op vertraging zo klein mogelijk gehouden worden.
- Er is nog grote regionale en rijksdiscussie met betrekking tot Sprong over het IJ en de gemaakte keuzes. Het risico is dat deze discussie en sfeer het Programma bereikbaarheid ingezogen worden. Beheersmaatregel is om bij eventuele opname in het programma ook de uitgangspunten vast te leggen.