Gemeente
Amsterdam

Agenda Stuurgroep IJ 11 september 2017

Aan

1)

Vergadering	maandag 11 september 2017 16:00-17:00 uur Weesperplein 8, 7e etage, vergaderzaal Havanna
Voorzitter	Esther Agricola
Onderwerp	Stuurgroep "Sprong over het IJ"

1 **Opening, agenda en mededelingen**

-
  - ➢ ***Napraten***
- Strategisch overleg haven en stad in 2050 (half zes, straks)
  - ➢ ***Nader van gedachten wisselen***
- Overzicht vergaderschema belangrijke overleggen komende halfjaar
  - ➢ ***Voor kennisgeving - BIJLAGE 1***

2 **Verslag en actielijst Stuurgroep IJ 3 mei 2017**

- ➢ Vaststelling verslag en stand van zaken openstaande acties – ***BIJLAGE 2***

3 **Voorkeursbesluit Raad Sprong over het IJ**

- ➢ In de raadsvergadering van 20 juli zijn drie moties / amendementen aangenomen.
  - *A.* ***Het overzicht is voor kennisgeving – BIJLAGE 3***
  - *B.* ***Akkoord met onderzoek versnelde tijdelijke projecten maatregel 1? - BIJLAGE 4***
- ➢ Er wordt nog een afsluitende borrel georganiseerd
- ➢ De Sprong over het IJ gaat de volgende fase in. Het Plan van aanpak (zie amsterdam.nl/sprongoverhetij) wordt uitgevoerd. Nu starten de verschillende projecten met een overkoepelend programma.

4 **Uitvoering bestuursopdracht verplaatsing PTA**

- ➢ ***Proces***

  Na verlening bestuursopdracht op 13 juni jl en toekenning budgetten in raad 20 juli jl, is een werkproces ingericht om te komen tot een voordracht aan B&W in december van dit jaar. De tijd is erg krap, dus er wordt gewerkt met parallelle paden en een streng stappenplan, afgestemd met de bestuursdienst. In deze stuurgroep ligt al een paar beslissingen voor, waar richtinggevende uitspraken nodig zijn om verder te kunnen.

Van het directeurenoverleg IJ op 9 oktober zal gebruik gemaakt moeten worden voor een besluit over de eerste fase van de locatiestudie (van 4 naar 2 modellen).
Op 13 november is er een stuurgroep om het eindresultaat te bespreken.
Alles gaat in zeer nauw overleg met Zaanstad en het Havenbedrijf.
In de ruimtelijk economische staf (Ollongren en Vd Burg) van 13 september as wordt dit proces mondeling toegelicht en wordt akkoord gevraagd op de beleidsuitgangspunten,zie hieronder.
In november wordt speciaal voor PTA een wethoudersoverleg ingepland: Ollongren, Vd Burg, Kock, en, waarschijnlijk: Straat (Zaanstad).

- ***Beleid***
  Er is een werkgroep beleid ingesteld met EZ en RenD. Als tussenresultaat is een eerste concept notitie bijgevoegd. Deze wordt nog uitgebreid doorgenomen in een brainstorm op 8 september (waar ook Havenbedrijf bij is). De uitkomsten van de brainstorm worden in de stuurgroep mondeling verteld. – ***BIJLAGE 5 (zie voorstellen, hoofdstuk 6)***
- ***Akkoord met 'kwaliteitstrategie'? Premium deel markt. Onderscheidend marketing- en prijsbeleid.***
- ***Akkoord met operationalisering hiervan voor de zeecruise:***
  - ***huidig PTA geschikt houden voor kleine luxe cruisevaart max 210 meter***
  - ***toevoeging op notitie: er worden alleen schepen toegelaten die door een eventueel te realiseren brug bij Stenen Hoofd zouden passen (dit om geen voorschot op het te nemen voorkeursbesluit in 2020 te nemen)***
  - ***nieuwe locatie geschikt voor 2 schepen zeecruise waaronder 1 Oasis klasse***
  - ***samenwerking met Ijmuiden en Rotterdam ten behoeve van uitwijk van schepen die niet in Amsterdam gefaciliteerd kunnen worden***

- ***Studie voorkeurslocatie door RHDHV – BIJLAGEN 6, 7***
  In nauw overleg met Havenbedrijf en Zaanstad is een uitvraag geformuleerd en is meervoudig onderhands via leadbuyer fysiek een bureau (consortium) geselecteerd, dat inmiddels aan de slag is. Bijgevoegd zijn de offerte uitvraag, het plan van aanpak van Royal Haskoning DHV.
  - ***Heeft de stuurgroep op dit moment adviezen?***
- ***Kwestie achteruitvaren***
  Het idee om – tijdelijk – cruiseschepen achteruit naar de huidige PTA te laten varen, is aan de orde geweest in de stuurgroep. Centraal Nautisch Beheer heeft een notitie gemaakt die we snel krijgen.

  - ***Heeft de stuurgroep ideeen?***

- ***Brief Havenbedrijf geen derde locatie voor PTA – BIJLAGE 8***
  B&W heeft aan het Havenbedrijf gevraagd om een derde locatie voor te stellen, om mee te nemen in de studie. In haar brief geeft het Havenbedrijf beargumenteerd aan dit niet te doen.
  - ***Voorstel voor reactie aan Havenbedrijf: begrip, vooralsnog akkoord, tenzij studie t/m december blijkt dat de 2 voorkeursplekken echt niet gaan lukken. Bovendien zal wel naar westelijk havengebied worden gekeken voor uitwijkmogelijkheden (bij piek en als mogelijke tijdelijke oplossing, als brug eerder klaar is dan PTA verplaats is). Akkoord?***

5 **Vervolg samenwerking stakeholders**



8 **Rondvraag en afsluiting**

Bijlage 1

Vergaderschema Q4 2017 en Q 2018

Maand	Overleg	Datum
Q4'17		
Augustus	Directeurenoverleg fietsverbinding Zeeburgereiland	Woensdag 23 augustus
September	Gesprek convenantpartners & Van der Burg/Ollongren	Woensdag 6 september
	Stuurgroep IJ	Maandag 11 september
	Strategische sessie Havenbedrijf	Idem.
	Bestuurlijk platform Noordzeekanaalgebied	Maandag 18 september
Oktober	Directeurenoverleg IJ	Maandag 9 oktober
November	Stuurgroep special PTA	Maandag 6 november
	Stuurgroep IJ	Maandag 20 november
December	Directeurenoverleg IJ	Woensdag 6 december
Q1'18		
Januari	Stuurgroep IJ	Donderdag 18 januari
Februari	Directeurenoverleg IJ	Dinsdag 6 februari

Bijlage 3

Overzicht moties en amendement bij Voorkeursbesluit sprong over het IJ, juli 2017		
Besluit	Aktie	Svz
Te besluiten over eventuele start planvoorbereiding van de voetgangerspassage CS/Buiksloterweg een jaar na opening NoordZuidlijn	Verwerkt in planning. Voorkeursbesluit maatregel 5 dus te nemen in 2020, gelijk met voorkeursbesluit maatregel 4. Dit werk start in 2018.	Nog niet gereed

Gemeente
Amsterdam

Bijlage 1

Notulen Stuurgroep IJ – 3 mei 2017

Aan

Van

Datum 3 mei 2017

Vergadering 3 mei 2017, 13.00 – 14.00 uur.
Weesperplein 8, kamer Driehoog achter B

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1. Opening, agenda en mededelingen

Opening

opent de vergadering. Kort voorstelrondje voor , sinds 1 mei 2017 strategisch communicatiemanager voor het Project Sprong over het IJ in deze fase.

2. Verslag en Actielijst Stuurgroep IJ 10 april 2017

- geeft aan dat zij nog aanvullingen / wijzigingen heeft. Deze mailt zij naar . **Actie**
- Ook mailt zijn opmerkingen naar . **Actie**

Actielijst:

- Afspraak doorpraten Gateway Schieven | . Deze afspraak vindt vanmiddag (3 mei) plaats.
- Financiële aspecten agenderen voor volgende Stuurgroep IJ. Dit punt staat niet op de agenda, maar wordt vandaag wel besproken.
- Flap Voorjaarsnota versturen naar leden Stuurgroep IJ. Wordt vandaag verzonden.
- Afspraken inzake brughoogte met RWS en Ministerie van I&M regelen. Dit loopt.

3. Sprong over het IJ

Ter instemming.

a. Concept-Voordracht Definitief Voorkeursbesluit Sprong over het IJ.

licht toe: Het stuk is nog concept. Er zijn nog enkele redactieslagen nodig met name over de organisatie van het project. Hier wordt nog over gesproken. De planning is dat de Voordracht 18 mei a.s. verzonden wordt voor het 3-wethoudersoverleg van 24 mei a.s.

De volgende opmerkingen worden gemaakt:

- vraagt naar de financiering. Hij ziet het Verdelingsvoorstel graag terugkomen in de Voordracht. stelt voor dit mee te nemen als kabinetstuk.
-
- : Blz. 2, 1.a 1e bullit: Vasthouden aan de snelle realisering van de vaste oeverbindingen op de flanken van het IJ. Dit stuk wijzigen. **Actie**
- blz. 3, d) maatregel 2. i.p.v. uitvoering vanaf 2020 wijzigen in vanaf **2021.**
-
- blz. 4, punt 4: in te stemmen met dekking van de benodigde financiële middelen in de Voorjaarsnota 2017. Van Rossum wil graag dat dit punt aangepast wordt.
- : blz. 8, Verplaatsing PTA. In de Voordracht vermelden dat de verplaatsing PTA consequenties kan hebben op het gebied van Woningbouw en Financiën. Vermelden dat deze consequenties nog nader onderzocht worden.
- : blz. 9: Hier mist een stuk over dat de Gemeente Amsterdam in overleg is met Den Haag. Hij wil graag een verwijzing naar de afspraken die gemaakt zijn.
- blz. 11, Ad 2. Zij ziet graag vermeld dat inpasbaarheid zowel bij de Javabrug als IJveer verder uitgewerkt wordt. Een goede aansluiting in het fietsnetwerk is cruciaal. levert een nieuwe formulering aan. **Actie**
- blz. 14. Ad 4. In te stemmen met dekking van de benodigde middelen in de Voorjaarsnota.

geeft aan graag te willen weten wat precies uit het vereveningsfonds wordt betaald. Afgesproken wordt dat een onderbouwing door naar de leden Stuurgroep IJ verzonden wordt. **Actie**

De tabel op blz.16 is niet duidelijk. Een nieuw overzicht wordt opgesteld en verzonden naar de leden Stuurgroep IJ met het verzoek na goedkeuring te retourneren.

De Voordracht wordt aangepast met de door de Stuurgroep gemaakte opmerkingen. Na aanpassing wordt de Voordracht weer ter goedkeuring naar de leden Stuurgroep IJ verzonden. Na goedkeuring wordt de voordracht meegestuurd met de stukken voor het Directeurenoverleg IJ (gepland op 15 mei a.s.). **Actie**

b. Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit Sprong over het IJ.

- heeft een opmerking over blz. 12, Gebiedsontwikkeling, *Stad om het IJ*: er staat vermeld dat in februari een 'gebiedsuitwerking' Stad om het IJ (verkenning volgend op Koers 2025) vastgesteld is door team Ruimte voor de Stad. Volgens hem kan een team niet vaststellen. De Hoog zoekt dit uit. **Actie**
- vraagt naar de Commissie Kloos (blz. 17). Wordt deze opgeheven?

meldt dat de opmerkingen worden verwerkt in het Plan van Aanpak. Daarna kan het verzonden worden bij de stukken voor het Directeurenoverleg IJ.

c. Stand van Zaken communicatie.

licht toe. Met betrekking tot de communicatie zijn afspraken gemaakt op directieniveau. Deze gesprekken vinden binnenkort plaats. Doel van de afspraken is duidelijkheid te krijgen over de brughoogte, zodat we weten hoe het Ministerie hierin wil opereren. Tot er duidelijkheid is over de brughoogte blijven we werken met 2 (hoogte) opties.*(De verwachting is dat eind 2017 meer duidelijkheid hierover is.)* meldt dat op dinsdag 23 mei een overleg met de Provincie gepland staat.

d. Concept Nota van Beantwoording Inspraak Voorkeursbesluit Spong over het IJ.

meldt dat de nota nog aangevuld wordt met de adviezen.

4. **Verplaatsen PTA**

Ter instemming:

a. Concept-Voordracht Bestuursopdracht Verplaatsen PTA.

~~meldt dat bijlage 2 ontbreekt.~~ Dit betreft een financiële paragraaf.

meldt dat dit stuk nog niet is afgerond. De verwachting is dat het stuk woensdag 10 mei in concept klaar is. is van mening dat het stuk eerst in de Stuurgroep geaccordeerd moet zijn voordat het doorgaat naar het Directeurenoverleg IJ. Het stuk gaat naar de 3DW van 24 mei a.s.

stelt voor wanneer het stuk in concept klaar is dit voor akkoord naar de leden Stuurgroep IJ te verzenden. **Actie** Bij akkoord moet het stuk bilateraal besproken worden met de directeur Havenbedrijf. Het stuk wordt niet verzonden naar het Directeurenoverleg IJ.

b. Concept-Bestuursopdracht Verplaatsen PTA.

Vanmiddag 3/5 vindt een overleg hierover plaats tussen en Voor de Voordracht naar het college gaat moet duidelijkheid zijn over het opdrachtgeversschap. ziet hierin een rol voor de Programmadirecteur. *is niet bij dit overleg aanwezig).*

Met betrekking tot Verplaatsing PTA meldt dat hij in gesprek is met van het Havenbedrijf Amsterdam. is serieus op zoek naar een 3e locatie (optie) voor de PTA. stuurt informatie naar Eenduidigheid in formulering is belangrijk.

Ter kennisname:

- Stand van zaken verkenning financiële effecten verplaatsen PTA ,mondeling.
- Notitie Riviercruise en IJpleinveer.
- Ontwikkeling riviercruise Amsterdam QuickScan.

Wegens tijdgebrek worden deze punten doorgeschoven naar de volgende Stuurgroep.

Rondvraag en afsluiting

5. meldt dat op dinsdag 9 mei a.s. een Studiedag Brug over het IJ is georganiseerd (in het IJ-Atelier).

sluit de vergadering om 14.00 uur.

Actielijst

1. Flap Voorjaarsnota versturen naar leden Stuurgroep IJ
2. Opmerkingen verslag Stuurgroep IJ d.d. 10-04-2017 doorsturen naar
3. Tekstvoorstellen inzake Concept-Voordracht Definitief Voorkeursbesluit Sprong over het IJ doorsturen naar
4. Compleet overzicht aangevraagde kosten Voorjaarsnota 2017, Sprong over het IJ doorsturen naar leden Stuurgroep IJ. (De Hoog).

CONCEPT

CONCEPT

CONCEPT

Richtinggevende uitgangspunten voor uitvoering van bestuursopdracht tot formuleren van zee- en riviercruise beleid, uitgaande van de principes van sturen op kwaliteit, diversiteit en spreiding.
t.b.v. brainstorm en strategisch overleg / stuurgroep Sprong op 8/11 september 2017

Aanbiedingsbrief voor Stuurgroep Sprong en strategische directieoverleg 11 september

Als onderdeel van de bestuursopdracht Sprong over het IJ (B&W besluit 13 juni 2017) ligt er een bestuursopdracht met daarin de kaders voor het opstellen van een beleidsvisie op de ontwikkeling van zee- en riviercruise. Deze wordt ontwikkeld in samenhang met de te maken afweging tot het verplaatsen van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) en locaties voor riviercruise

Voor het opstellen van de beleidsvisie is een denkrichting nodig. Aan de hand van deze notitie willen wij graag een denkrichting voorleggen, uitgaande van een kwaliteitsstrategie. Een degelijke strategie ligt geheel in de lijn met de beleidsrichting Stad in Balans van waaruit in de afgelopen collegeperiode visies zijn vastgesteld, waarbij niet (meer) wordt ingezet op louter kwantitatieve groei, maar een beleidsswitch is gemaakt. Voor het bieden van aanlegplaatsen van cruisevaartschepen betekent dit dat de stad cruisevaart wil blijven faciliteren, maar dat daarbij wordt gestuurd op basis van kwaliteit, diversiteit en spreiding. Bij de cruisevaart gaat om de ontwikkeling te plaatsen in een duurzaam perspectief. Daarbij gaat het om de vraag of door logistieke drukte (verkeer passagiers, bevoorrading) en gevolgen luchtkwaliteit etc. de cruisevaart nog in het centrum past. Diversiteit kan worden bereikt in het aanbod en de omvang van schepen. Bij spreiding gaat het om de keuze van de locaties voor cruiseschepen in de stad en de regio. Deze denkrichting heeft daarbij tot doel bij te dragen aan de kwaliteit van het IJ als verkeer- en vervoersknoop voor de stad, zowel in economische termen als voor de beleving van de stad aan het water. De economische en ruimtelijke overwegingen die hieraan ten grondslag liggen worden in dit document verder toegelicht.

Het is de taak van de gemeente als overheid om, in gesprek met het Havenbedrijf, de kaders en randvoorwaarden voor de typen zee- en riviercruise te stellen en daarvoor geschikte locatie in het IJ-gebied te bepalen. Vervolgens is het aan het Havenbedrijf hiervoor bedrijfsmatig en qua marketing een businessmodel op af te stemmen.

Aan de hand van deze notitie vragen wij u aan te geven of u zich in de denkrichting kan vinden. Indien dit het geval is vragen wij uw akkoord voor het operationaliseren hiervan door de werkgroep zee –en riviercruisebeleid. Deze zal dan de gevolgen van een dergelijke strategie in beeldbrengen. Daarbij moet worden opgemerkt dat inzicht in de beleidsrichting nodig is als input voor het onderzoek van RoyalHaskoningDHV (RHDHV). Anderzijds zijn de uitkomsten van de onderzoeken (m.b.t. de geschiktheid / omvang cruisevaart) naar twee mogelijke locaties voor PTA in Achtersluispolder Zaanstad en Westerhoofd weer medebepalend voor de uitvoering van de beleidsvisie.

Richtinggevende uitgangspunten

1. Groei stad en economie

De stad en de economie ontwikkelen zich snel. Sneller dan we tot voor kort dachten. Mensen willen in de stad wonen, bedrijven willen zich in de stad vestigen of uitbreiden, bezoekers willen de stad graag zien.
Amsterdam is in verschillende opzichten een premium product geworden: de gebruikers zijn bereid een hoge prijs te betalen om hier te wonen, te ondernemen of te verblijven, uiteraard onder de voorwaarde dat de stad 'kwaliteit' levert. De stad groeit. Groei biedt perspectief, maar vraagt om sturing om knelpunten ten gevolge van groei van het aantal bewoners, bezoekers en bedrijven waar nodig te voorkomen of op te lossen. Het gaat daarbij om zaken als ruimtegebruik, mobiliteit en leefbaarheid. Welke activiteiten we op de schaarse locaties in Amsterdam onder welke voorwaarden in korte tijd kunnen accommoderen is de ruimtelijk ordeningsvraag bij uitstek. Deze vraag is op veel plekken de afgelopen jaren steeds urgenter geworden. Amsterdam zet in op een hoog tempo van woningbouw en verdichting van de stad en ziet zichzelf gesteld voor de opgave om te gaan met de daarmee gepaard gaande toenemende druk op de openbare ruimte, infrastructuur en voorzieningenaanbod van Amsterdam. De verwachting is dat deze ontwikkelingen de komende tientallen jaren zullen doorzetten.
Op allerlei beleidsvlakken is gedachtenvorming over het behoud van leefbaarheid van de stad voor zijn bewoners gaande. Wat vinden we echt belangrijk voor bewoners en bedrijven van Amsterdam en hoe kunnen we dit waarborgen? Daarbij moet ook een antwoord worden gegeven over de vraag over het faciliteren van de groei van de cruisevaart.
In deze context is de formulering van beleid voor de cruisevaart in Amsterdam een urgente kwestie.

2. Visies op kwaliteitsverbetering voor economisch sterk en duurzame stad

In lopende collegeperiode heeft de gemeenteraad visies vastgesteld om de groei van de economisch sterke stad duurzaam[1] te laten verlopen. Kernpunten van deze visies zijn: kwaliteitsverbetering, diversiteit (functiemenging) en spreiding van de groei in stad en regio.

I. Stad in balans[2] is een visie en strategie om de stad nu en in de toekomst aantrekkelijke te houden. Voor het jarenlang gestimuleerd en gefaciliteerde toerisme betekent dit een beleidsswitch om door maatregelen de balans te herstellen. De ambitie is om de groei van het aantal bewoners, bezoekers en bedrijven in de stad te faciliteren en in goede banen te leiden. De binnenstad wordt namelijk door bewoners en bezoekers als te druk ervaren. Het college stuurt in haar recente ambities voor 2017 en 2018 met 12 nieuwe maatregelen met dit programma op kwaliteit en duurzaamheid. Om een succesvolle wereldstad te blijven, staat leefbaarheid voorop, met een diverse economie en duurzame toerismesector (m.n. duurzame banen met toekomstperspectief). Maatregelen die al lopen en mogelijk effect hebben op de cruisebranche zijn het inzetten van instrumenten om benutten van instrumenten de drukte in de binnenstad te

[1] Structuurvisie Amsterdam economisch sterk en duurzaam, vastgesteld in gemeenteraad van 17 februari 2011
[2] Stad in Balans, vastgesteld in gemeenteraad van 26 mei 2015

beperken (onderzoek naar o.a. juridische mogelijkheden en uitvoerbaarheid om vermakelijkhedenretributie of toeristenbelasting op te leggen aan cruisetoeristen, touringcars, stadsrondritten en andere op toeristen gerichte vervoersmiddelen, beperkende afspraken met organisatoren ven rondleidingen over de Wallen, maatregelen beperken van touringcars in het centrum. Daarbij is ook de insteek nieuwe of alternatieve plekken en versterking van bestaande centra, ook als die niet in het centrum van de stad liggen. De nieuwe plekken zijn aanjagers van vernieuwing en transformatie van de omliggende buurten. Door tegelijkertijd de verbindingen daar naartoe te verbeteren, wordt de toegankelijkheid van deze plekken en daarmee ook het succes van deze aanpak vergroot;

II. De Visie Openbare Ruimte[3] is er op gericht om de groeiende druk op de openbare ruimte te spreiden door strategisch gelegen pleinen, stadsparken en plekken aan het water beter te benutten en in te richten voor intensiever gebruik. Het water en de oever moeten op meer plekken toegankelijk en beter leefbaar worden gemaakt. Parallel aan de ontwikkeling in Noord bieden de oevers aan het IJ aan die kant van de stad enorme potentie om aantrekkelijke openbare ruimte toe te voegen. Voor commercieel gebruik van de openbare ruimte moeten uniforme en marktconforme prijzen worden betaald.

III. De Watervisie[4] geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met als centrale ambitie "Amsterdam gebruikt haar water en oevers beter en duurzamer en optimaliseert de ordening van het gebruik van het water en oevers. Dit leidt er toe dat Amsterdam zich verder kan ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame en leefbare Europese metropool." Voor de passagiers- en cruisevaart heeft de Watervisie als speerpunten: het beprijzen, faciliteren, verduurzamen en spreiden groei passagiersvaart en het faciliteren, verduurzamen en spreiden groei cruisevaart.

IV. Ruimte voor de Economie van Morgen[5] is de economische uitwerking van Koers 2025, het ruimtelijke plan van de gemeente om 50.000 woningen te bouwen voor 2025. Voor toekomstige gebiedsontwikkeling schets het college een ruimtelijk-economisch perspectief op de ontwikkeling van de functie werken in de stad en de wijze waarop deze in de toekomst kan worden gefaciliteerd. In de moderne kennisintensieve economie zijn menging van functies, economische diversiteit en flexibiliteit kernvoorwaarden.

V. Agenda duurzaamheid[6]**.** De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming in de stad. In 2020 kent Amsterdam 20% meer duurzame energie en 20% minder energiegebruik Concrete plannen zijn er voor energiebesparing en het versneld aardgasloos maken van de stad. De markt wordt uitgedaagd om nog duurzamer te bouwen. Verdere stimulering van elektrisch vervoer, slimme distributie en de uitbreiding van de milieuzone moet de lucht in de stad gezonder maken

[3] Visie Openbare Ruimte, vastgesteld in gemeenteraad van 8 juni 2017
[4] Watervisie Amsterdam 2040 en uitvoeringsagenda tot 2018, vastgesteld in de gemeenteraad 14 september 2016
[5] Ontwerp versie Ruimte voor de Economie van Morgen, mei/juni2017, vastgesteld in B&W van 18 juli 2017
[6] Agenda Duurzaamheid, vastgesteld 11 maart 2015

VI. Haven-Stad & Zaan-IJ. In de Structuurvisie Amsterdam 2040, is Haven-Stad als transformatiegebied en als beweging vanuit Uitrol van de binnenstad opgenomen. Daaropvolgend is gewerkt aan een Transformatiestrategie, welke is vastgesteld door de gemeenteraad in 2013. De ontwikkelstrategie Haven-Stad[7] is een aanscherping van de Transformatiestrategie Haven-Stad door verhoging van het aantal woningen (nu 40.000 tot 70.000) en arbeidsplaatsen (nu 45.000 tot 58.000) in combinatie met een hoogwaardig metronet. Haven-Stad mikt op een compleet nieuw stuk stad met bijbehorende stedelijke voorzieningen en wonen in een hoogstedelijk milieu. In de Structuurvisie 2040 is aangegeven het capaciteitstekort van de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) middels uitbreiding in Havenstad moet worden onderzocht.

De Coen- en Vlothaven wordt daarbij als een mogelijk geschikte locatie genoemd. De Ontwikkelstrategie heeft de Coenhaven gemarkeerd als gemengd stedelijk gebied na 2030 (een besluit hierover vindt plaats in 2025). Het nieuwe gemengde woon- en werkmilieu bieden een kans voor potentiële nieuwe aanlandingsplekken voor de zee- en mogelijk ook riviercruisevaart. Hier zal een aantrekkelijk stedelijk milieu aan het water ontstaan, waar cruisegasten verwelkomd zouden kunnen worden en uitstekende ontsluiting zal bestaan richting het centrum van de stad, maar ook richting de regio (Zaanse Schans, Muiderslot en andere attracties). De aspecten als Milieueisen en externe veiligheidsvragen vragen nog wel om een nader onderzoek over de planologische inpassing van een terminal in de Coenhaven.

Voor een integrale afweging van de belangen in de stad zijn ook de volgende visie van belang

VII. Strategische agenda toerisme Metropoolregio Amsterdam 2025
Het doel van de Strategische Agenda is om als overheden gezamenlijk doelen te stellen voor 2025 voor (de duurzame groei) van toerisme. In deze strategische agenda zet de MRA de komende jaren in op groei van de zee- en riviercruisemarkt. Voor de riviercruise is het aantal plaatsen waar zij kunnen aanmeren (in de MRA als geheel) fors toegenomen. Riviercruises vormen een duurzame manier van aanvoer van bezoekers. Niet alleen vanwege de transportmethode, maar ook omdat het hier gaat om relatief kleine groepen bezoekers, die door de kleinere omvang van de schepen op meer plekken kunnen aanmeren. Daarnaast zijn riviercruises interessant met het oog op de doelgroep, over het algemeen senioren, die de komende jaren fors zal blijven groeien. De zee cruise markt is nog volop in beweging. De afgelopen jaren hebben de terminals in Amsterdam en IJmuiden een sterke groei door gemaakt. Deze groei zet de komend jaren naar verwachting door en kan een flinke bijdrage aan de economie betekenen. Er moet dan wel goed aandacht worden besteed aan de bereikbaarheid en connectiviteit met de terminals, en aan de balans tussen bewoners, deze relatief grote groepen, bezoekers en bedrijven.

VIII. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat heeft het Noordzeekanaal - met in het verlengde het IJ - aangemerkt als een nationale en Europese hoofdtransportas, een snelweg voor de scheepvaart. in afwachting van nader overleg met en een uitspraak van de Minister van I&M over een eventuele aanpassing van de Richtlijnen Vaarwegen moet voor de doorvaarbaarheid van schepen rekening worden gehouden met twee varianten voor de doorvaarthoogte van bruggen (vooralsnog 9.70 en 11.35 m),

[7] Concept-ontwikkelstrategie Haven-Stad (ontwerp juni 2017)

IX. Havenvisie 2030

In de Havenvisie 2030 zet het Havenbedrijf in op ontwikkeling van de haven tot 'Metropolitan Port'. Cruise is aangewezen als één van de zes sterke clusters die de kern van de economische activiteiten van de haven vormen. De ambitie is om in de top-tien te staan van bestemmingen in Noordwest Europa. Tot 2030 wordt een groei verwacht tot 250 cruiseschepen per jaar, met ca. 450.000 passagiers. In IJmuiden doen naar verwachting dan zo'n 70 schepen Nederland aan (in 2013 nog 39). Bij de riviercruise gaat het om een stijging van 350.000 naar 550.000 passagiers. Na oplevering van de nieuwe zeesluis is er dan ook uitbreiding van (regionale) terminalcapaciteit nodig. Hiermee kan de Metropoolregio een breed scala aan cruisesegmenten bedienen.

3. Dynamiek op het IJ – groei van zeecruise- en riviercruise

De urgentie van de ruimtelijke ordeningsvraag is er ook op het IJ. De ingrepen die voortkomen uit de Structuurvisie Amsterdam zijn voor het IJ-gebied onderdeel van de grote beweging "Herontdekking van het Waterfront: Het IJ centraal".

Op en rond het IJ is de dynamiek groot: Rond het IJ zien we de ontwikkeling van Noord (woningbouwopgave tot 2030 20.000 woningen), i.h.b. Overhoeks; "boulevard" aan de zuidzijde. De ruimtelijke ontwikkeling die we nu aanduiden met 'Stad rond het IJ' maakt 'Sprong over het IJ' noodzakelijk. Deze ruimtelijke ontwikkeling is niet alleen goed voor stad (en regio) maar ook economisch noodzakelijk. De moderne economie heeft moderne arbeidskracht nodig en die moet en wil zich in de stad kunnen vestigen. Het realiseren van verbindingen over het IJ (Javabrug en de Stenen hoofdverbinding) zijn volgens Voorkeursbesluit fase 2 Sprong over het IJ[8] bepalend voor het toekomstperspectief voor de nieuwe ordening van de dynamiek op en aan het IJ en de te maken keuze in de ordening van de cruisevaart.

OP het IJ is de dynamiek van de beroepsvaart leidend. Ook de lijnveren, rondvaartboten en de zee- en riviercruise dragen bij aan deze dynamiek. Alles komt samen op het waterplein.

In het afgelopen decennia is de cruisemarkt flink gegroeid. Zowel in aantal boten, maar vooral ook in de omvang van de boten en daarmee in aantal passagiers. De dynamiek heeft zijn weerslag in de stad in extra verkeer, maar heeft veel betekenis voor de stad. Het geeft de stad nationaal en internationaal aanzien.

Voor de stad Amsterdam en de regio zijn de aanlopen van zeecruiseschepen van grote economische waarde. Door de bestedingen van rederijen aan bijvoorbeeld brandstof, afvalinzameling, bevoorrading, havengelden, inzet van lokale gidsen, taxi- en busbedrijven en de bestedingen van passagiers en bemanning in de stad bij musea, restaurants en luxe winkels bedraagt de economische waarde van zeecruise in de metropoolregio Amsterdam 52 miljoen euro per jaar. De meeste cruisepassagiers komen uit Duitsland en Groot-Brittannië.

De riviercruise vertegenwoordigt een economische waarde van circa 41 miljoen euro. De economische impact van de riviercruise, uitgedrukt in bestedingen per jaar, is aanzienlijk. In 2015 werd € 159 mln. besteedt waarvan €94 mln. door de rederijen (€ 53.000 per aanloop) en €65 mln. door de passagiers (€145 per passagier, excl. bemanning). De totale

[8] Definitief Voorkeursbesluit Sprong over het IJ, fase 2, gemeenteraad 20 juli 2017, gem.blad afd 1 nr. 853

besteding in 2013 van toeristen in Amsterdam bedroeg zeven miljard euro (Amsterdam G. , 2014).
Dit betekent dat ruim twee procent van de totale bestedingen van toeristen in Amsterdam afkomstig is van de riviercruise business.
Een economische analyse van de cruisevaart wordt in de beleidsvisie nog toegevoegd.

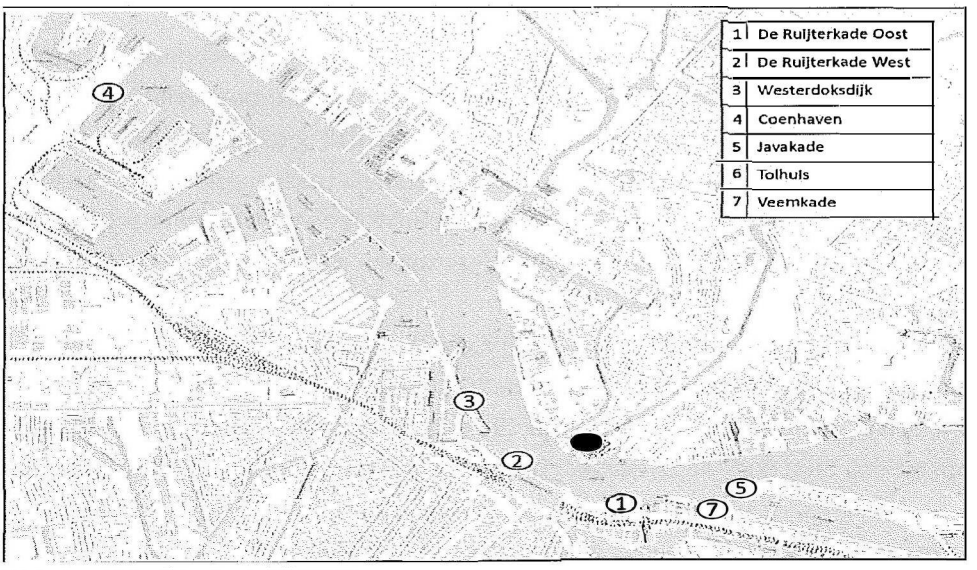
3.1 Groei van zee- en riviercruise

De zeecruise groeit in aantal passagiers mede door groei van de omvang van de cruiseschepen. Het aantal aanlopen heeft een stabieler verloop. Op de huidige locatie van de PTA kunnen scheper groter dan 340 meter in verband met de draaicirkel echter niet aanmeren. Wanneer de geplande Javabrug gerealiseerd wordt is de maximaal beschikbare draaicirkel bij de huidige PTA nog slechts geschikt voor schepen tot 210 meter.
Het aantal reizigers van de riviercruise groeit gestaag gelijk op met aantal aanlopen.

jaar	Zeecruise Aantal aanlopen van schepen	Aantal Passagiers excl.crew[9]	Riviercruise Aantal aanlopen**	Aantal passagiers
2011	123 (gerealiseerd)	261.000	1327	294.737
2012	144 (gerealiseerd)	290.000	1382	321.782
2013	137 (gerealiseerd)	275.000	1483	355.687
2014	126 (gerealiseerd)	253.000	1685	420.820
2015	134 (gerealiseerd)	280.000	1769	447.420
2016	123 (gerealiseerd)	267.000	1834	485.000
2017	140 (verwachting)	355.000	1800	477.000
2024	175*	.....	1900	503.500
2030	250 (groeiverwachting passagiers door grotere schepen ca 7%/jaar)	700.000	2100 in Amsterdam en 600 in regio (groeiverwachting)	556.500

** grens van capaciteit van PTA wordt verwacht in 2024 bij 175 aanlopen van zeecruise*

*** Op basis van 2016 cijfers: bij 1830 aanlopen en 36 ligplaatsen = gemidd. 51 aanlopen per ligplaats. Dit gemiddelde doet niet in alle gevallen recht aan de feitelijk mogelijke aanlopen. Groei van is veel meer geweest dan verwachting in visie 2010-2020 meer gestegen dan 4%*



Ligplaatsen Riviercruise Amsterdam 2017

[9] Aantal crew per passagier is voor Amsterdam 1 crewlid op 2,72 passagiers (bron Deloitte)

combinatie worden van 2 of 3 kleine(re) schepen met een lengte van 210 meter. En voorts aanlegplaatsen voor riviercruise.

Om te profiteren van de omvang van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden in 2019 en de allergrootste klasse zeecruiseschepen te ontvangen (Oasis, 365 meter), is de draaicirkel bij de huidige PTA onvoldoende. Daarvoor zou moeten worden gebaggerd. Voorts kan de huidige terminal schepen van deze omvang logistiek niet aan. Om te profiteren van de omvang van de nieuwe sluis en deze allergrootste klasse zeecruiseschepen te ontvangen zou een nieuwe terminal met een grotere draaicirkel nodig zijn. Indien we de verwachte groei in aantallen aanlopen willen accommoderen is meer kade- en terminalcapaciteit nodig. Dit gezien het feit dat de huidige, grotere, zwaaikom met de komst van de nieuwe Javabrug niet langer bruikbaar zal zijn en alleen de kleinere draaicirkel bij de huidige PTA nog beschikbaar is. Daarnaast zal de Stenen hoofd verbinding ook beperkingen stellen aan de maximale omvang van zeeschepen én zal de komst van de nieuwe zeesluis en juist de aanloop van de allergrootste zeercruiseschepen mogelijk maken.

3.3. Capaciteit en locaties riviercruise

Ontwikkeling aantal aanlegplaatsen riviercruise

Nr.	**locatie**	**Planologisch recht**	**Feitelijk aantal 2016**	**Feitelijk aantal 2017**	**Feitelijk aantal en lengten (meters) 2018**
1	Ruijterkade oost	bestemmingsplan	10	10	10 x 135 m
2	Ruiterkade West	bestemmingsplan	6	0	6 x 110 m 2 x 135 m 1 x 90 m
3	Westerdoksdijk	vergunning	0	2	2 x 135 m
4	Coenhaven	vergunning	6	6	6 x 135 m
5	Javakade	bestemmingsplan	2	2	0
6	Tolhuis	bestemmingsplan	2	2	2 x 80 m
7	Veemkade PTA	bestemmingsplan	Aantal riviercruise is afhankelijk van aanloop van zeecruise. Qua capaciteit biedt Veemkade ruimte voor 6x110 + 4x135. NU: 2x80m en 8 x 100m		
	Totaal (excl. Veemkade*)		**26 +Veemkade**	**22** ** **+ Veemkade**	**29 + Veemkade, waarvan 20 x 135 m, 6 x 110 m, 1 x 90 m en 1x 80 m**

**beschikbaarheid plaatsen Veemkade is afhankelijk van aantal aanlopen zeecruise*

** daling van aantal t.o.v. 2016 doordat Ruiterkade West in 2017 tengevolge nieuwe inrichting van plaats niet beschikbaar is.

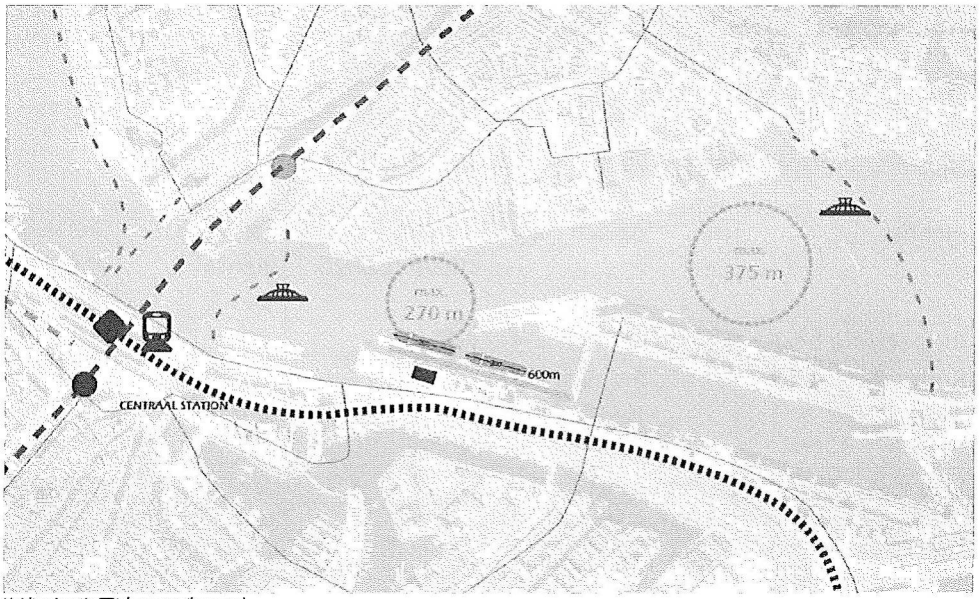
In de visie Binnenvaartcruise 2010-2020 werd uitgegaan van minimaal 25 en maximaal 31 ligplaatsen, uitgaande van een groei van 4% per jaar.

Om de groei in de riviercruise te faciliteren is er vanuit de branche en de haven behoefte aan uitbreiding van ligplaatsen. Echter, het aantal bestaande ligplaatsen staat al onder druk door:

- verplaatsing van het IJpleinveer naar De Ruijterkade Oost gaat in 2020 ten koste van drie ligplaatsen op een A-locatie voor de riviercruise;
- toenemende zeecruise bij de PTA heeft tot gevolg dat de eerstkomende jaren er eerder minder dan meer ligplaatscapaciteit voor de riviercruise aan de Veemkade is;
- ligplaatsen aan de Westerdoksdijk (2) en in de Coenhaven (6) hebben een tijdelijke status en kunnen op termijn wellicht weer worden opgeheven.
- Plek Noordhollands Kanaal komt (deels?) te vervallen door komst brug.

Dit maakt consolidatie al een opgave, laat staan uitbreiding van het aantal ligplaatsen.

3.2 Capaciteit zeecruise op locatie van PTA



Huidige locatie PTA (met zwaaikommen)

Op de tekening zijn twee zwaaikommen ingetekend. Een grote zwaaikom van 375 m ten noorden van het Javaeiland en ten oosten van de beoogde locatie van de Javabrug . Schepen tot 340 meter lengte kunnen hier nog zwaaien. Voor de nieuwste generatie zeecruiseschepen met een lengte van ca. 360 meter zou de zwaaikom vergroot/uitgebaggerd moeten worden. Na het realiseren van de Javabrug is deze zwaaikom niet mee bereikbaar voor deze zeecruise. De kleine zwaaikom van 270 meter ligt direct voor de PTA en biedt zwaairuimte aan schepen tot 210 meter lengte. Deze kleine draaicirkel vergroten zou kunnen middels het afgraven van Kop Java. Indien dit over een lengte van 100 meter zou geschieden, dan biedt dat de mogelijkheid aan schepen tot maximaal 260 meter lengte om daar te keren. De lengte van boot is altijd kleiner dan de zwaaikom voor mogelijk maken van veilig zwaaien (benodigde stuurruimte/golfslag/wind).

In 2000 is de Veerkade van de PTA (Passenger Terminal Amsterdam) gebouwd met lengte 600 m. Deze kade is in 2015 verlengd tot 630 meter. De Huidige kade PTA heeft capaciteit van tussen de 160 – 190 aanlopen, gemiddeld 175. Op dit moment kunnen in principe alle gangbare schepen tot 340 meter bij de PTA aanmeren. De capaciteit van deze kade is op dit moment net voldoende om ieder schip dat door de sluis komt, en de draaicirkel kan maken, te kunnen accommoderen. Het aanbod van zeecruise is divers en biedt naast onderscheid in luxe (uitgedrukt in sterren) een aanbod in diversiteit qua afmetingen. Hierdoor kan de capaciteit van de huidige capaciteit PTA benut blijven door aanlegplaatsen te bieden van een

3.4 Ordening van de dynamiek van de cruisevaart

De combinatie van activiteiten op en rond het IJ maken het noodzakelijk toekomstbestendige keuzes te maken ten aanzien van de locaties waar rivier- en zeecruise worden gefaciliteerd. Redenen hiervoor zijn:

1. Beide vormen van cruise zijn flink gegroeid. De grens van de capaciteit van de PTA is in zicht. Bij de start van de opbouw van de PTA in 2000 werd nog uitgegaan van 2 x 1750 passagiers (zeecruise één dag aanleggen)
2. De vraag naar aanlegplaatsen voor riviercruise is in het seizoen nu al groter dan de beschikbare capaciteit[10]. De voorziene groei van de cruisevaart bij ongewijzigd beleid maakt nieuw beleid uit zichzelf noodzakelijk. Vanuit de haven zijn al enkele acties in gang gezet. Met Zaanstad afspraken gemaakt. Tevens zijn er afspraken gemaakt over prijsdifferentiatie.
3. In de Structuurvisie 2040 uit 2011 is al voorzien dat de capaciteit van aanlegplaatsen op de huidige locaties tegen de grenzen aanloopt en dat er gezocht moet worden naar nieuwe locaties in Havengebied (Coenhaven) om de groei van cruisevaart geordend te kunnen faciliteren.[11]
4. Daarbovenop hebben de inzichten en gevoelens over de acceptatie van de logistieke gevolgen en overlastgevende drukte tengevolge van de toeristische groei zich in de stad en het bestuur gewijzigd. Het toerismebeleid is de afgelopen drie decennia zo succesvol geweest dat er behoefte is aan een nieuwe balans om de drukte in de stad te reguleren en overlast te beperken. Dit heeft geleid op hiervoor al genoemde nieuwe beleid voor de openbare ruimte, water en luchtkwaliteit. Kern van de maatregelen vanuit de Balans in de stad richten zich gericht op kwaliteit, diversiteit en spreiding.
5. De ontwikkeling van Noord en 'Stad rond het IJ' maken een sprong over het IJ noodzakelijk. Het raadsbesluit tot het nemen van het voorkeursbesluit Sprong over IJ heeft consequenties voor de groeimogelijkheid van de zee-cruise op de huidige PTA. Vandaar dat tegelijk met het vaststellen dit raadsbesluit is besloten tot het verstrekken van een bestuursopdracht waarin op basis van nieuwe beleidsuitgangspunten voor zee- en riviercruise verplaatsing van de PTA en veranderende locaties voor ontvangst van riviercruise wordt onderzocht voor het maken van een beleidsmatig afweging.

4. Naar een kwaliteitsstrategie, diversiteit en spreiding van zee- en riviercruise

Het huidige in de praktijk toegepaste beleid van Havenbedrijf en gemeente is het stimuleren en faciliteren van de groeimarkt van de cruisevaart. Dit blijkt voor de zeecruise uit de ontwikkeling van de PTA terminal in 2000, de uitgevoerde actieve marketing en het gevoerde tariefbeleid en het accommoderen van riviercruise. Er is geen actief gemeentelijk marketingbeleid bekend, maar de (lage) tarieven betekenen feitelijk dat de riviercruise eerder wordt gestimuleerd dan beperkt.

De ordening en de dynamiek op het IJ maakt nieuw beleid nodig voor de cruisevaart waarin:

---

[10] De aantallen aanlegplaatsen volgens de planologische rechten, zoals vastgelegd voor diverse locaties in de gemeentelijke bestemmingsplannen zijn groter dan het aantal aanlegplaatsen voor riviercruise uitgaande van een door B&W in 2009 vastgestelde Binnenvaartcruisevisie 2010-2020 afgesproken

[11] De capaciteitsgrenzen van de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) komen in zicht. De komende jaren wordt gezocht naar uitbreiding van de capaciteit. Een geschikte locatie lijkt het Westerhoofd aan de Coenhaven (blz. 62 onder 5.1.4. Cruisevaart)

1. Cruisesector (zee- en riviercruise) kan zich ontwikkelen in lijn met Balans-beleid (kwaliteit, diversiteit, spreiding). Kern daarbij is dat kwalitatieve groei voor kwantitatieve groei gaat. Inzetten op hoogwaardige marktsegmenten met kleinere maar per persoon meer bestedende passagiers en cruise-activiteiten met verhoudingsgewijs hoge toegevoegde waarde (turn-around), prijsdifferentiatie naar gewildheid en daarmee waarde van de locatie, centrumlocaties voor het luxe / premium-segment van de markt, ontwikkeling van secundaire locaties wat verder weg van het centrum, evt. in de regio, regionale samenwerking. Het Havenbedrijf heeft op een aantal van deze vlakken al eerste stappen gezet en gesprekken gevoerd.
2. De ambities college m.b.t. Sprong over het IJ en Stad om het IJ mogelijk worden gemaakt.

Een scenario uitgaande van een groei van de cruisevaart volgens de kwaliteitsstrategie heeft de voorkeur. Alternatieve scenario's zullen niet leiden tot de gewenste balans van activiteiten in de stad. Hieronder is het kwaliteitsscenario beschreven van de zee- en de riviercruise.

4.1 Kwaliteitscenario voor zeecruise

Doel van het voorkeursscenario is aan te sluiten bij de beleidsdoelen in Balans voor de stad" kwaliteit, diversiteit, spreiding. Elementen daarin:

4.1.1 Behoud van de locatie (kade) van de PTA aan de Veemkade voor hoogwaardige (meer dan 3 *sterren)* zeecruise tot 210 meter en capaciteit van 75 aanlopen per jaar.

Uitgaande van een in 2030 te verwachten groei van de cruisemarkt én de assumptie dat de stad Amsterdam deze groei volledig wil accommoderen, moet vooralsnog rekening worden gehouden met het faciliteren van 250 aanlopen zeecruise per jaar. In het definitief voorkeursbesluit Sprong over het IJ is aangeven dat het luxe segment van de kleine zeecruise ca. 25-40 schepen per jaar (totaal circa 60-70.000 passagiers) de stad wil Het Havenbedrijf gaat bij een verdeling van 'de markt van 250 schepen dat 75 aanlopen van zeecruise tot 210 meter lengte op de huidige locatie van de PTA blijven bezoeken. Ook als de Javabrug is gebouwd. De keuze tot behoud van zeecruise bij PTA vraagt wel om een extra investering bij realisatie van de Stenen Hoofdverbinding in de vorm vaneen brug met een groter te openen deel teneinde de doorvaarbaarheid van deze schepen te garanderen. Daarbij is het voor het maken van een afweging ook van belang het effect te onderzoeken als de huidige PTA helemaal niet meer gebruikt wordt voor luxe cruise. Dat betekent dat je alle cruise op de nieuwe locatie moet huisvesten.

Bij geheel of gedeeltelijk behoud van de huidige PTA terminalfuncties voor cruisevaart (zee- en rivier) moet nog worden onderzocht welke andere functies in combinatie met het gebruik van PTA complex mogelijk zijn. Denk daarbij ook aan (gedeeltelijk) herontwikkeling. Het hoogwaardige segment van de kleine zeecruise past binnen het gemeentelijke beleid gericht op:

- Beschikbare capaciteit van PTA
- Doorvaarbaarheid over het IJ
- cruise (zowel transit als turn-around) is gericht op bezoek Amsterdam
- Beperking van belasting voor de stad door beperking in aantal passagiers en benodigde logistieke faciliteiten en vervoersbewegingen.

4.1.2 Een nieuwe passenger terminal is nodig voor het faciliteren van cruiseschepen die niet bij de bestaande PTA kan plaats vinden. Om de groeiverwachting van 250 aanlopen te kunnen faciliteren en rekening houdende met de nog beschikbare capaciteit van de huidige PTA (tussen de 40 en 75 aanlopen) is een kade nodig met terminal om per jaar gemiddeld 175-210 aanlopen van schepen groter dan 210 meter te kunnen verwerken. Onderzoeklocaties zijn Achtersluispolder of Coenhaven/Westerhoofd.

Voorwaarden vanuit de stad 2e terminal:

- Duurzame inrichting (energie, bevoorrading etc., landzijdige bereikbaarheid en af- en afvoer van passagiers moet mogelijk zijn),
- Samen met Havenbedrijf onderzoeken van het programma van eisen van de door de gemeente en/of Havenbedrijf te faciliteren voorzieningen van de tweede terminal met oog op de te plegen investeringen en de voorwaarden voor een duurzame inrichting,
- Het maken van afspraken met het bedrijfsleven in het gebied over de gevolgen van een 2e terminal.
- De vestiging moet passen in de transformatie naar een werk-woongebied. (het proces, het eindplaatje van de ruimtelijke inpassing en het treffen van de benodigde (milieu)maatregelen om de omgevingseffecten te reguleren.
- Het uitwerken van een businessmodel. Zie voor tevens Coenhaven Haven-Stad visie combi van voorzieningen, Parkeerhubs en vervoernetwerk (zie bijlage),
- Focus op hoogwaardige segment van turn-around en transit schepen, waarvan passagiers en reders Amsterdam een uitstekende vertrek- en of aankomsthaven voor een cruise in de Oostzee of de Noorse kust vinden. Dit vanwege de goede aanvliegbaarheid en de mogelijkheid om de reis op een aantrekkelijke manier te verlengen door er een verblijf in Amsterdam aan te koppelen waardoor culturele en historische kwaliteitsattracties bezocht kunnen worden.

4.2 Kwaliteitscenario voor riviercruise

Elementen voor in de visie voor riviercruise zijn:

1. Richten op combineren van riviercruise en zeecruise voor optimaliseren van de cruisevaart en exploitatie terminals en daaraan te koppelen duurzame voorzieningen. De logistiek, behorende bij begin of einde van de cruise (turnaround) zoals transfers van passagiers, bagageafhandeling, schoonmaken en bevoorrading van schepen, bunkeren van water op locaties buiten het centrale waterplein. Aandachtspunt hierbij is dat bij verplaatsing van de cruise naar een locatie aan de rand van de stad ook nieuw logistiek transport naar stad kan aanwakkeren. Het vraagt dan ook om nader onderzoek wat dit betekent op de totale balans. Daarbij moet ook worden gedacht aan nieuw vervoersmodellen over het water, kabelbaane.d.
2. Centrale locaties De Ruijterkade West (9 plaatsen: 1 plaats voor 90 meter, 6 voor 110 meter en 2 voor 135 meter) en de 10 plaatsen (plaatsen voor 135 meter) voor Ruijterkade Oost krijgen het predicaat 'halteplaats' dwz alleen nog afmeren voor korte duur (4 tot 6uur) om passagiers aan- en van boort te laten, bagage overladen. Vraag daarbij wel is of hiervoor een uitvoerbare maatregelen kan worden ingezet, zoals bijvoorbeeld werkt bij een blauwe zone bij parkeren op de weg. Zeker bij opstap van nieuwe passagiers bij een turn around

komt men verspreid over de dag aan. Inzet van hoogwaardig openbaar vervoer kan hierbij helpen. Overnachten op locaties Ruijterkade zou niet meer moeten worden toegestaan.

4.3. alternatieve scenario's

De bovenstaande schets van het kwaliteitsscenario waarbij het faciliteren van zee- en riviercruise in een hernieuwde balans met de zich ontwikkelende stedelijke omgeving wordt gebracht, heeft onze voorkeur. De groei is dan beperkt en daarmee zijn de negatieve effecten voor de Binnenstad beter beheersbaar.
Juist omdat alternatieve scenario's tot ongewenste uitkomsten leiden:

1. Capaciteit afbouwen op plekken die nodig zijn voor de stedelijke ontwikkeling zonder vervangende investeringen elders. Hoewel dit de goedkoopste oplossing is, betekent dit vergaande reductie van een (beperkte) economische activiteit
2. Faciliteren en zelfs stimuleren van de kwantitatieve groei van de cruisesector. Dit is strijdig met de ruimtelijk ambities en het ruimtelijk-economisch beleid van de gemeente Amsterdam en strijdig met de ambities die in Stad-in-Balans zijn geformuleerd. Bovendien vergt uitvoering van deze strategie aanzienlijke en kostbare investeringen in cruise-voorzieningen en infrastructuur op het land en voldoen de huidige aanlandingsplekken voor zowel zee- als riviercruise niet voor het faciliteren van de verwachte groei. Een nieuwe passenger terminal en uitbreiding van aanlandingsplekken voor riviercruise zouden sowieso nodig zijn.

5. Procesafspraken

Input voor uitgangspunten voor het opstellen van beleid voor zee- en riviercruise verzameling uit input uit:

- **8 september** brainstorm-bijeenkomst met alle betrokken vanuit overheid en Havenbedrijf over alle beleidsaspecten van de zee- en riviercruise op aan het IJ. Uitgenodigd zijn vertegenwoordigers van de gemeente Amsterdam (van verkeer en openbare ruimte, de metropool, stad in balans, grond en ontwikkeling en Ruimte& Duurzaamheid) en de gemeente Zaanstad en vertegenwoordigers van het Havenbedrijf. We gaan met elkaar de bouwstenen ophalen en analyseren vanuit de gegeven bestuursopdracht en mogelijke beleidsscenario's in beeld brengen en vragen/ onderzoekpunten formuleren voor het inmiddels geselecteerde ingenieursbureau.
- **8-11 september** nog korte periode om de belangrijkste conclusies uit de brainstorm mee te geven aan de overleggen op 11 september
- **11 september** - Richtinggevende uitspraken van stuurgroep Sprong over het IJ en directeurenoverleg havenbedrijf en stad (R&D, Ingenieursbureau, EZ en G&O) aan de hand van in punt 6 genoemde strategische vragen.

6. Strategische vragen/ richtinggevende uitspraken voor stuurgroep en directieoverleg

Is de kwaliteitsstrategie en de operationalisering daarvan als uitgangspunt akkoord? Wat wil de stad

1. Akkoord met het uitgangspunt dat (ook) voor de ontwikkeling van zee- en riviercruise een kwaliteitsstrategie wordt gevolgd? In de kwaliteitsstrategie wordt niet ingezet op faciliteren van de mogelijk geachte kwantitatieve groei in schepen en passagiers, maar in het faciliteren van het hoogwaardige, premium deel van de markt dat past binnen de beleidsrichting van Stad in Balans.

2. Akkoord met de operationalisering daarvan?
   - Zeecruise:
     - Huidige PTA locatie geschikt voor een beperkt aantal van 75 aanlopen van schepen max 210m, luxe segment.
     - Nieuwe locatie geschikt voor zeecruise waaronder één Oasis class tot maximaal 175 uitlopen, mits inpasbaar volgens de nog te onderzoeken aspecten als:
       - Duurzame inrichting
       - Minimalisering omgevingseffecten
       - Business
       - Ontsluiting richting stad en regio
       - Indien gekozen wordt voor locatie Coenhave: inpassing in de stedelijke woon- en werkomgeving die hier in de toekomst zal verrijzen
     - Marketing strategie gericht op bovenkant van de markt
     - Marketing- en prijs-beleid onderscheidend prijsbeleid: differentiatie naar locatie, tijd van het jaar & 'best but also most expensive in class' (vgl. hotelprijzen: kamer prijs én toeristenbelasting ligt op hoger niveau dan concurrerende steden)
     - Samenwerking met IJmuiden en Rotterdam ten behoeve van uitwijk van schepen die niet in Amsterdam gefaciliteerd kunnen worden.

   - Riviercruise:
     - Waar mogelijk combinatie zee- en riviercruiselocatie met gebruikmaking duurzame en gemeenschappelijke voorzieningen met zo min mogelijk impact op omgeving.
     - Centrale locaties voor (transit) schepen die op bezoek van stedelijke attracties gericht zijn.
     - Ruyterkade-oost en/ of west wordt halteplaats zonder overnachting. Vraag aan Havenbedrijf en afstemming met plan openbare ruimte in welk tempo 'halteringszone' uitvoerbaar is.
     - Marketing- en prijs-beleid: idem zeecruise
     - Samenwerking met Zaanstad e.a.

3. Opdracht geven aan werkgroep om de denkrichting uit te werken in een beleidsvisie voor zee- en riviercruise .

7. Vragen voor onderzoek DHV

- De bovenstaande richting gevende uitspraken gebruiken als input voor de analyse en uit te voeren onderzoeken naar de gevolgen hiervan in beeld te brengen:

- Wat zijn de kosten qua investeringen en beheerskosten
- Wat zijn de gevolgen voor ontwikkeling Havenstad:

- milieu inpassing in te realiseren woon- en werkgebied-
- uitwerking marketing-en prijsbeleid- Capaciteit/ logistiek infra
- Duurzaamheid
- Economische effecten

Bronnen:

-Binnenvaartcruisevisie 2010-2020 – 11 juni 2008 - Visie van Haven Amsterdam op binnenvaartcruise in Amsterdam als Havenstad,

-Ontwikkeling riviercruise Amsterdam quickscan 26 april 2017 - Gemeente Amsterdam R&D en Havenbedrijf,

-Port of Amsterdam – adviesrapport optimalisatie riviercruise business - 17 juni 2016 – Samantha Mannaert,

-Sprong over het IJ nota van Uitgangspunten, Bruggen over het IJ – economische impactanalyse - juni 2017 - DeloitteReal Estate&Partnerschips,

-Ontwerp ontwikkelingsstrategie Haven-Stad juni 2017

Bijlagen:

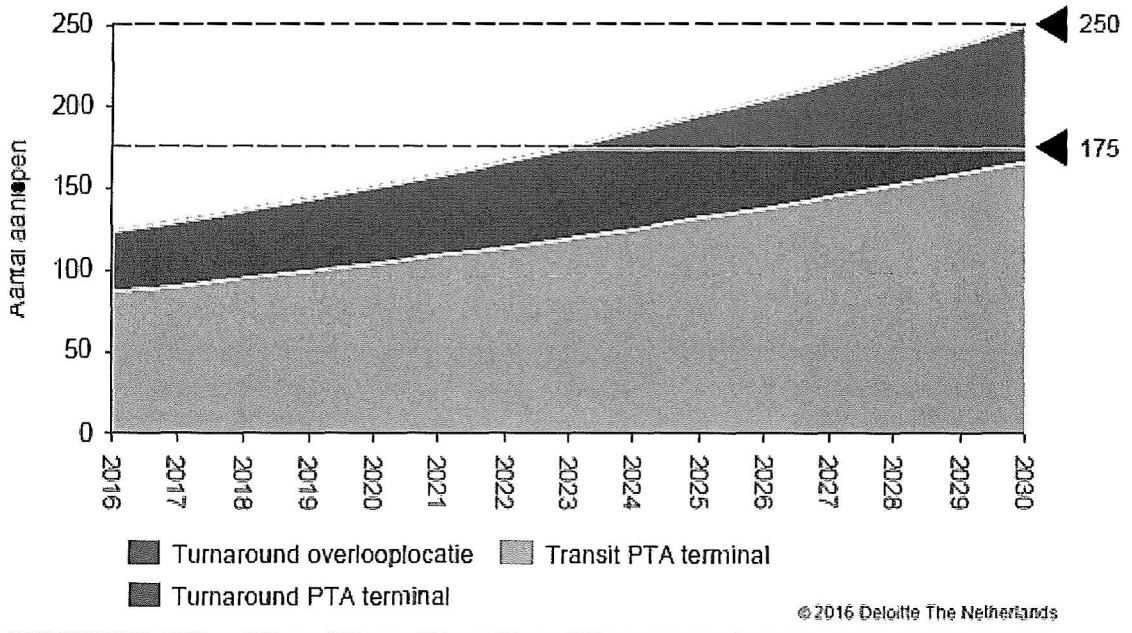
Hierin zijn belangrijke analyses opnemen uit vastgestelde in voorbereiding zijn beleidsvisie en gemaakt rapportages en onderzoek voor Sprong over het IJ

BIJLAGEN

UIT: Bruggen over het IJ – economische impactstudie – Ontwikkeling Zeecruise Sprong over het IJ Nota van Uitgangspunten

Kenmerken van de base case

Realisatie bruggen	Nee
Realisatie nieuwe terminal	Ja, overlooplocatie met basis voorzieningen
Capaciteit PTA terminal	175 aanlopen per jaar
Capaciteit overig	Overlooplocatie 75 aanlopen per jaar
Transit vs. turnaround	2/3e transit, 1/3e turnaround
Bereikbaarheid PTA terminal	Geen obstakels



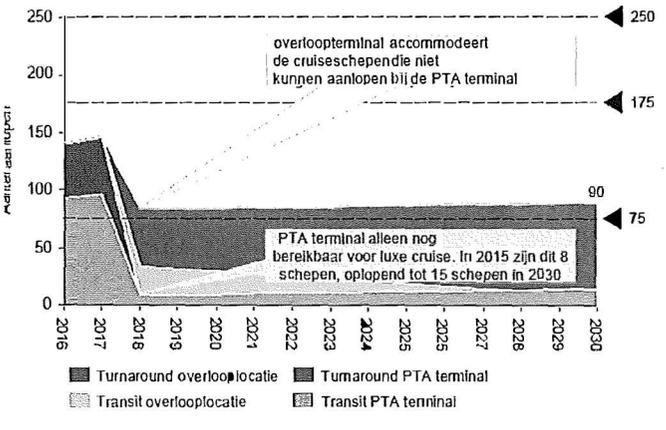
In 2024 bereikt de huidige PTA de grens van zijn capaciteit van mximaal 175 aanlopen

Scenario's voor de Amsterdamse cruisevaart

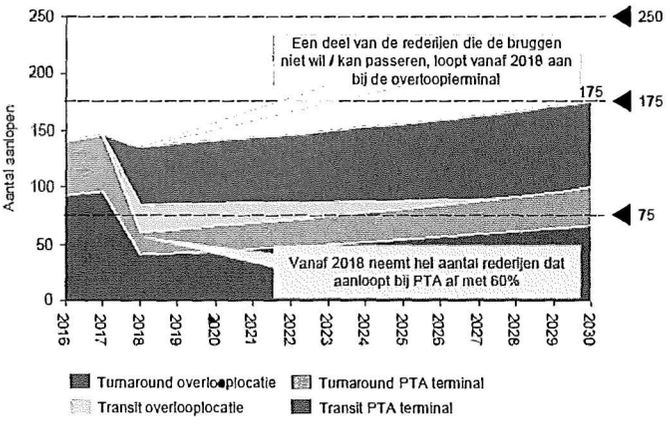
Realisatie van bruggen	Realisatie van nieuwe cruiseterminal: Huidige PTA terminal met overlooplocatie	Realisatie van nieuwe cruiseterminal: Realisatie nieuwe cruiseterminal (sluiting huidige PTA terminal)
Geen bruggen	**Base case** • Huidige situatie, conform ontwikkelvisie HBA / PTA • Ontwikkeling van overlooplocatie	
Bruggen met doorvaart van 60 meter	**Scenario 1** • Realisatie van twee bruggen met doorvaart van 60 meter • Ontwikkeling van overlooplocatie	**Scenario 2** • Realisatie van twee bruggen met doorvaart van 60 meter • Ontwikkeling nieuwe cruiseterminal ter vervanging van huidige PTA terminal
Bruggen met doorvaart van 100 meter	**Scenario 3** • Realisatie van twee bruggen met doorvaart van 100 meter • Ontwikkeling van overlooplocatie	**Scenario 4** • Realisatie van twee bruggen met doorvaart van 100 meter • Ontwikkeling nieuwe cruiseterminal ter vervanging van huidige PTA terminal

© 2016 Deloitte The Netherlands

Kenmerken scenario 1	
Realisatie bruggen	Ja – doorvaartbreedte 60 meter
Realisatie nieuwe terminal	Ja – overlooplocatie met basis voorzieningen
Capaciteit PTA terminal	175 aanlopen per jaar
Capaciteit overig	75 aanlopen per jaar, overlooplocatie
Transit vs. turnaround	2/3e transit, 1/3e turnaround
Bereikbaarheid PTA terminal	Alleen kleine schepen (luxe cruise)



Kenmerken scenario 3	
Realisatie bruggen	Ja – doorvaartbreedte 100 meter
Realisatie nieuwe terminal	Ja – overlooplocatie met basis voorzieningen
Capaciteit PTA terminal	175 aanlopen per jaar
Capaciteit overig	75 aanlopen per jaar, overlooplocatie
Transit vs. turnaround	2/3e transit, 1/3e turnaround
Bereikbaarheid PTA terminal	Ja, maar 60% minder aanlopen



© 2016 Deloitte The Netherlands

UIT: concept ontwikkelingstrategie Havenstad conceptversie 20 juni 2017

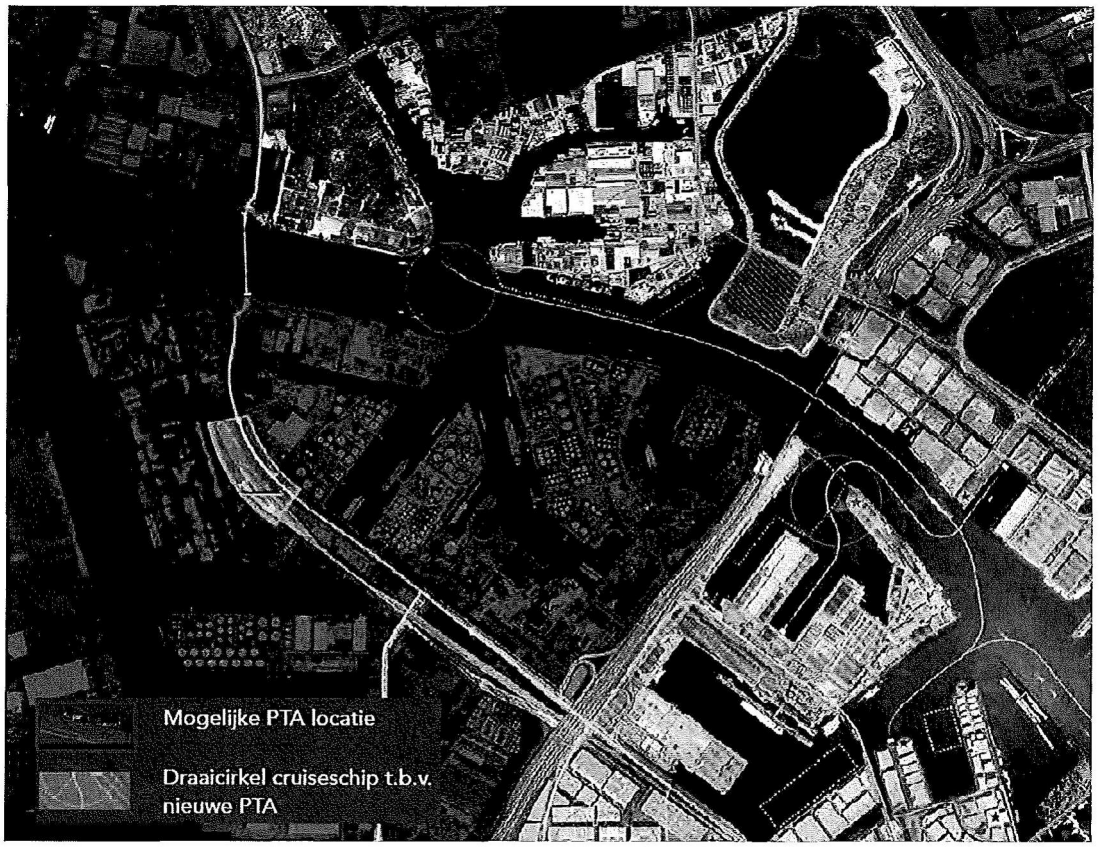
Coen -en Vlothaven (> 2040)

Het hart van Haven-Stad
Afhankelijk van het bestuurlijk besluit in 2025, kan op termijn de Coen -en Vlothaven getransformeerd worden naar een woon-werk gebied. Het gebied biedt ruimte aan uiteindelijk iets meer dan 15.000 woningen, vergelijkbaar met IJburg 1e en 2e fase (nog te realiseren) samen.
Transformatie van dit gebied kan op twee manieren plaatsvinden:

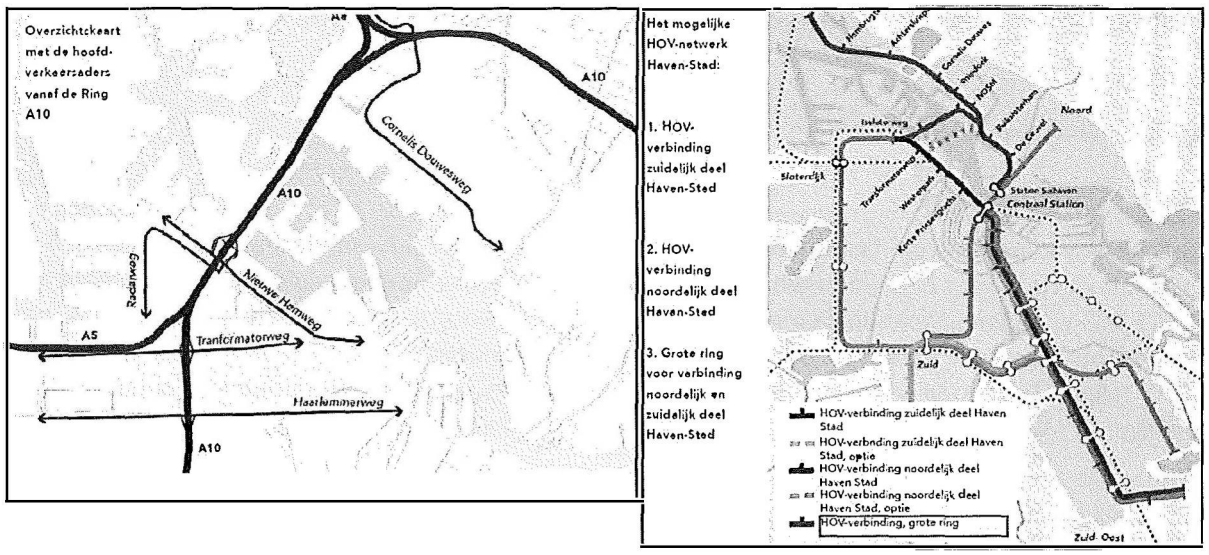
Het gebied Coen -en Vlothaven dezoneren en waar mogelijk bronmaatregelen toepassen of volledige uitplaatsing van de bedrijvigheid ten behoeve van een nieuw woon-werkgebied.

De Coen- en Vlothaven is één van de locaties die onderzocht wordt voor de vestiging van de PassengersTerminalAmsterdam (PTA). De beperkingen door de milieucontouren van de PTA kunnen ertoe leiden dat woningbouw hier nauwelijks meer mogelijk is. In de locatieafweging voor de PTA zal dit aspect meegenomen worden.

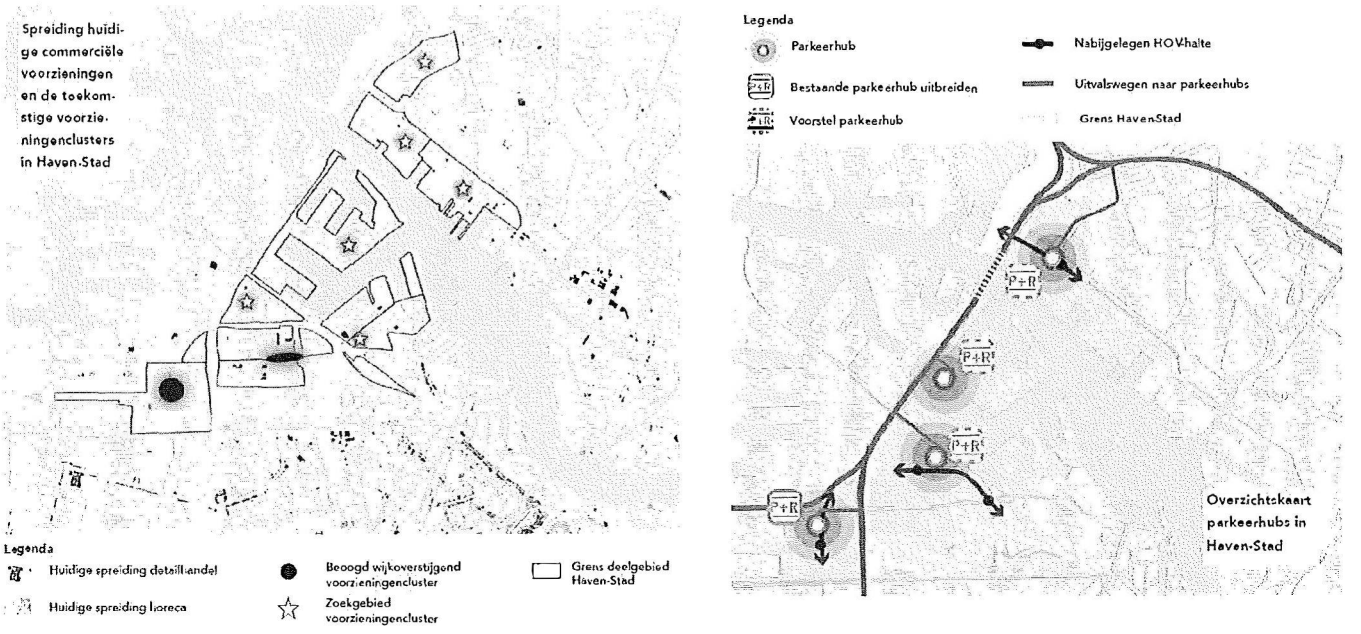
Wanneer hier een gemengd woon-werkmilieu gerealiseerd wordt is het uitwerken van de bereikbaarheid één van de belangrijke onderdelen; door het eiland karakter van dit gebied vormt een uitstekende uitgangspositie om de Coen-en Vlothaven als een autovrije wijk in te richten. Het autoverkeer kan meteen worden afgevangen in een collectieve parkeergrage aan de afslag van de Ring A10. Een optimale OV bereikbaarheid is dan wel een randvoorwaarde.



Draaicircels voor Oasis-klasse van zeecruise

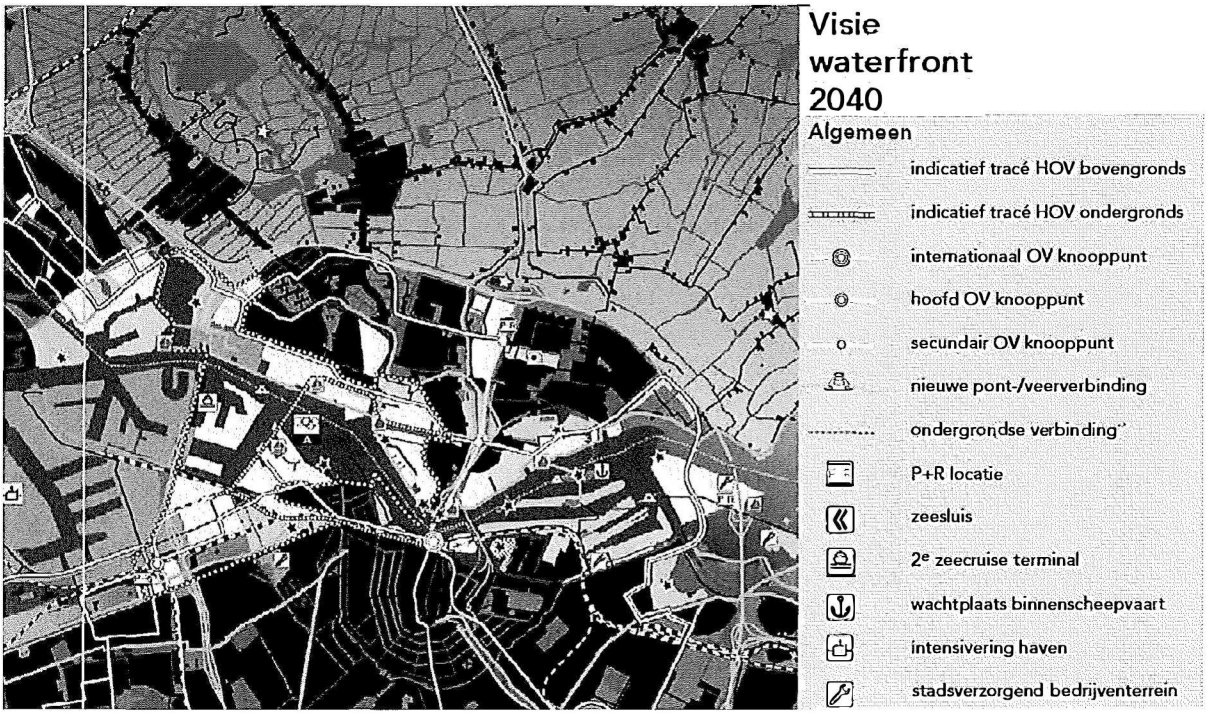


Overzichtkaarten van hoofdverkeersaders van de Ring A10 en Kaart van bestaande en mogelijke HOV verbindingen in gebied Haven-Stad tbv locaties 2e terminal in Coenhaven en Achtersluispolder



Spreiding huidige en toekomstige voorzieningenclusters in Coenhaven en locaties voor Pakeerhubs met uitvalswegen

UIT: Structuurvisie Amsterdam economisch sterk en duurzaam 17 februari 2011



5.1.4 Cruisevaart

Voor de zeecruise speelt de ruimtebehoefte eerder. Het gaat goed met de cruisevaart op Amsterdam. Amsterdam wil de cruise blijven stimuleren en accommoderen, omdat deze sector vooral in het kleinbedrijf (winkels, toeristische attracties) grote economische voordelen brengt. De capaciteits-grenzen van de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) komen in zicht. De komende jaren wordt gezocht naar een uitbreiding van de capaciteit. Een geschikte locatie lijkt het Westerhoofd aan de Coenhaven. Na het gereed komen van de Tweede Coentunnel komt dit terrein weer beschikbaar voor havenactiviteiten. Voordat de locatie daadwerkelijk kan worden gebruikt voor uitbreiding van de capaciteit, zullen eerst milieuaspecten en aspecten m.b.t. externe veiligheid verder moeten worden onderzocht.

Gemeente
Amsterdam

Agenda Stuurgroep IJ

20 november 2017

Aan

Vergadering Maandag 20 november 2017, 13.00 – 14.00 uur
Weesperplein 8, 2 hoogachter b

Voorzitter

1. **Opening, agenda en vaststellen verslag**
   Ter toelichting op de agenda is een annotatie bijgevoegd *(bijlage 1)*
   Vaststellen verslag Stuurgroep 11 september 2017 *(bijlage 2)*

2. **Uitvoering bestuursopdracht verplaatsing PTA**
   a) Stuurgroep Special over bestuursopdracht verplaatsen PTA dd 13 november
   Napraten
   b) Binnengemeentelijke organisatie en verantwoordelijkheden
   > Welke RVE wordt verantwoordelijk voor de volgende fase verplaatsing PTA?
   > Welke RVE wordt verantwoordelijk voor de uitvoering van de acties met betrekking tot de riviercruise
   c) Dekking proceskosten PTA
   Ter kennisgeving

7. Instelling ruimtelijk adviesteam Sprong over het IJ *(bijlage 7)*

Akkoord gaan met de instelling van een ruimtelijk adviesteam Sprong over het IJ

8. Voor kennisgeving

a. Stand van zaken Javabrug *(bijlage 8 a en b)*

4)

d. Overleg met het Rijk

9. Rondvraag en afsluiting

Bijlage 1 Annotatie Stuurgroep 20 november 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. Er heeft goede afstemming plaatsgevonden tussen de projecten onderling en met het programmamanagement. Het is goed om te benadrukken dat elk project verantwoordelijk blijft voor de ingebrachte stukken en de kwaliteit van het eigen voorstel. De betrokken ambtelijke opdrachtgevers waren akkoord met de ingebrachte voorstellen.

Er zijn nu twee B&W besluiten voorzien (nadere toelichting hieronder): een besluit in december over de PTA en in januari over een pakket van projecten voor de Sprong over het IJ. In de voordracht van januari zal ook en update worden gegeven over de overall voortgang van de Sprong over het IJ. Deze informatie zal ook per brief met de gemeenteraad worden gedeeld. Hierbij zal aandacht worden gegeven aan de financiële dekking, ook t.b.v. de formatie.

2. Uitvoering bestuursopdracht verplaatsing PTA

a) *Stuurgroep Special over bestuursopdracht verplaatsen PTA dd 13 november*

Kort samengevat kan men zich vinden in het advies voor de voorkeurslocatie Coenhaven. Men benoemde een aantal aandachtspunten, met als belangrijkste:

Verder werd gesproken over het proces van de besluitvorming.
Op 14 november is nader overleg geweest met de bestuursadviseurs van de betrokken drie wethouders. De uitkomst van dit gesprek is, dat het juist goed is, als het huidige B&W nog in december (zoals beloofd) over een 'voorgenomen voorkeurslocatie' kan besluiten, en dat een nieuw college de kans krijgt om het definitieve besluit te nemen. Dat zorgt voor draagvlak voor de uitvoering en voor een zorgvuldig proces. Dit betekent:

- B&W 19 december:
  - voorgenomen voorkeurslocatie. Parallel een B&W besluit in Zaanstad.
  - Expliciteren dat niet verder wordt gewerkt aan de Achtersluispolder.
  - Brief aan gemeenteaad.
  - Persbericht namens 3 partijen: Zaanstad, Havenbedrijf, Amsterdam.

  - Van belang dat hiermee geen tijd verloren gaat: inrichten parallele processen.

- Definitief besluit door B&W uiterlijk Q4 2018:
    - was al gepland: bestuurlijk IJkmoment ter afstemming processen Javabrug en PTA verplaatsing
    - is investeringsbesluit, inclusief relevante processen: herontwikkeling Veemkade, meekoppelkans Cruisecity, medegebruik riviercruise

4)

R&D heeft de bestuursopdracht verplaatsing PTA uitgevoerd.
EZ en R&D hebben in gezamenlijkheid het nieuwe beleid opgesteld.
De vraag ligt voor, wie het vervolg oppakt.

Voor de PTA:

- Nadere planvorming en voorbereiding van de bedrijfsverplaatsing
- Afspraken maken met Havenbedrijf
- Begroting en investeringbesluit
- Organisatie uitvoering opbouwen

4)

2)

4)

Deze variant is verkennend besproken met de Centrale Verkeerscommissie (CVC) en zal nog een keer daar worden besproken.

5. Locatie brug Noordhollandsch Kanaal





7. 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.

8. Voor kennisgeving

a) Stand van zaken Javabrug

Kort wordt weergegeven welke drie producten er in 2018 in samenhang worden opgesteld en (bestuurlijk) vastgesteld en wat deze producten inhouden: een inpassingsstudie, ambitiedocument en aanbestedingsstrategie. Daarnaast is een doorkijkje gegeven naar de vervolgstappen en is aangegeven welke andere activiteiten er binnen het project worden uitgevoerd. De memo vormt input voor een nader op te stellen Plan van Aanpak voor de Javabrug. Deze planning past binnen de planning van het 'Plan van aanpak uitvoering voorkeursbesluit' die door de gemeenteraad was vastgesteld in juli 2017. Feedback op deze werkwijze is overigens welkom.

b) Nota Veren

De nota moet in de raad van februari worden vastgesteld.

- Staf V&V: 6 december 2017, ter bespreking
- College van B&W: 19 december 2017, ter instemming
- Commissie ID: 31 januari 2018, ter bespreking
- Raad: 14/15 februari 2018, ter vaststelling

4)

d) 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 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

Notulen Stuurgroep IJ – 11 september 2017

Aan

Van

Vergadering 11 september 2017, 16:00-17:00.
Weesperplein 8, vergaderruimte Havanna

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1) Opening, agenda en mededelingen

- *Opening*

opent de vergadering.

Korte mededelingen:

Directeurenoverleg van 23 augustus jl. over fietsverbinding Zeeburgereiland was een goed overleg. Verder geen bijzonderheden.

Vergaderschema belangrijke overleggen 2017: geen opmerkingen.

2) Verslag en Actielijst Stuurgroep IJ 3 mei 2017

Verslag inclusief actielijst van 3 mei is vastgesteld.

3) Voorkeursbesluit Raad Sprong over het IJ

- *Afhandeling moties en amendement*

In de raadsvergadering van 20 juli zijn twee moties en één amendement aangenomen. Ter kennisgeving is een overzicht van deze moties en de stand van zaken meegestuurd. Onder regie van het programmateam wordt de raad op 29 november geïnformeerd over de voortgang van de moties en het amendement.

Ten aanzien van de motie versnellen IJplein-veer verbinding is een werkgroep ingesteld. Binnen deze werkgroep nemen op initiatief van het programmateam V&OR en IB plaats. Zij onderzoeken in hoeverre versnellen mogelijk is. Het gaat om projecten onder opdrachtgeverschap van V&OR.

Het kan effect hebben op toekomstige gebiedsontwikkeling, nu aangestuurd door R&D en in de toekomst door G&O.

Terugkoppeling stand van zaken SG 20 november.

Besloten:
Aan de Stuurgroep wordt gevraagd om akkoord te gaan met het onderzoek/de verkenning of versnellen mogelijk is. De Stuurgroep geeft aan akkoord te zijn.

4) Uitvoering bestuursopdracht verplaatsing PTA

- *Agenda onderdeel Richtinggevende uitgangspunten voor uitvoering van bestuursopdracht tot formulering van zee- en riviercruise beleid*

a. De relatie tussen de beleidsuitspraak, waarin gestuurd moet gaan worden op kwaliteit terwijl het lijkt alsof de groei van de zeecruise volledig wordt gefaciliteerd (de 250 aanlopen in 2030worden mogelijk gemaakt, conform havenvisie), is voor de leden van de stuurgroep momenteel niet duidelijk. De vraag die hierdoor centraal kwam staan, was of je groei wil accommoderen. Wat is de relatie tot het economisch effect en de toeristische bestedingen?
b. Vervolgens werd de vraag gesteld waarom uit wordt gegaan van 75 aanlopen in Veemkade, wat zou beteken dat twee locaties nodig zijn. Kan hieruit worden geconcludeerd dat we groei willen faciliteren?
c. De aanwezigen waren niet overtuigd dat met handhaven van het gebouw van de PTA aan de Veemkade voor 75 aanlopen een herontwikkeling van dit gebouw mogelijk zou zijn.

Besloten:
Gezien de tijdsdruk waar we in zitten, is men tot de conclusie gekomen dat een uitgebreid onderzoek om bovenstaande te onderbouwen voor een richting niet haalbaar is.
Besloten wordt dat wethouder Ollongren en wethouder Van der Burg op 14 september tijdens de Ruimtelijk Economische Staf om richting wordt gevraagd: akkoord met uitgangspunt van 2 plekken, 175 aanlopen (Splendida + Oasis) in het westen (Coenhaven of Achtersluispolder), plus handhaven van Veemkade, 1 plek voor 75 aanlopen?.
gaat vooraf langs bij Ollongren om dit te bespreken. formuleert voorafgaand vragen aan
Terugkoppeling stand van zaken SG 20 november.

- *Agenda onderdeel Brief Havenbedrijf geen derde locatie voor PTA*

B&W heeft aan het Havenbedrijf gevraagd om een derde locatie voor te stellen. Per brief heeft het Havenbedrijf laten weten dit niet te doen. Hoe handelen we de brief verder af?

Besloten:
Voorstel is om brief ter kennisgeving aan te nemen en niet inhoudelijk te beantwoorden.
De Stuurgroep gaat hiermee akkoord.

5) Vervolg samenwerking stakeholders

- *Beantwoording brief minister d.d. 7 juli 2017.*

In de brief van 7 juli jl. nodigt de demissionair minister uit tot een bestuurlijk vervolgoverleg waarin nadere afspraken over de brughoogte en andere voorwaarden kunnen worden vastgelegd. Op de brief is nog geen reactie gegeven.

Besloten

Besloten wordt de brief nu niet inhoudelijk te beantwoorden. Zodra een nieuwe minister bekend is, volgen verdere gesprekken.

- *Verbreding deelname directeurenoverleg IJ*

Tot op heden zijn de deelnemers van het directeurenoverleg de leden van de Stuurgroep plus directeuren van partijen met nautische belangen. In het kader van stedelijke bereikbaarheid en het belang hiervan wordt voorgesteld om andere deelnemers toe te voegen.

Besloten

De Stuurgroep gaat akkoord met verbreding door I&M en provincie.
bespreken op 27 september met (I&M) wie vanuit I&M aan kan sluiten.
legt de vraag aan voor, of deze (ook) aan het externe Directeurenoverleg IJ wil deelnemen.
Terugkoppeling SG 20 november.

7) Overleg met partijen Convenant Houthaven/NDSM-werf

Op 6 september jl. vond een overleg plaats met wethouder Van der Burg en wethouder Ollongren, op uitnodiging van de convenantspartners. Dit overleg is als een goed overleg door de aanwezigen ervaren. Bedrijven hebben verzocht om een studie naar verplaatsing. Dat vindt plaats vanuit Haven-stad en vanuit dat dossier wordt een relatie gelegd met de studie naar verplaatsing PTA.
Afgesproken is dat aanspreekpunt is voor de convenantspartners.

8) Rondvraag en afsluiting

Geen vragen. Volgende Stuurgroep is 20 november.
Vervolg PTA: in Directeurenoverleg IJ op 9 oktober en 'Stuurgroep special' op 13 november, beide in aanwezigheid van Zaanstad) en (Havenbedrijf).

Gemeente Amsterdam

Memo

Onderwerp Instelling Ruimtelijk adviesteam Sprong over het IJ

Van

Aan Stuurgroep IJ

Datum 3 november 2017

Aansturing en verantwoording

- Opdrachtgever: stuurgroep IJ
- Directeur R&D betaalt namens stuurgroep
- Technisch voorzitter en secretariaat: programmamanager Sprong over het IJ (R&D)

Afbakening adviesrecht

- Alle projecten die vallen onder de maatregelen van de Sprong over het IJ. Met uitzondering van de pontaanlanding aan de zuidzijde van het IJ welke valt onder supervisorschap van
- indien gewenst door de Stuurgroep IJ, dan kan het adviesteam ook adviseren op andere verbindingen zoals een mogelijke brug naar Zeeburgereiland
- Alle ruimtelijke kwaliteitsproducten die uiteindelijk naar de Stuurgroep IJ moeten (dus ook voorafgaand proces) in "voortraject"
- Definitie "voortraject": t/m inkoopstrategie en PvE.
- Voorbeelden van producten waarop wordt geadviseerd: beeldkwaliteitsplan, inpassingsplan (tracé), inkoopstrategie, een afweging in welke mate er samenhang tussen projecten gewenst is.
- Het adviesteam komt ongeveer 1 x per 2 maanden bij elkaar.

Status advisering

- Adviesteam adviseert projectorganisatie en uiteindelijk de Stuurgroep IJ, want het adviesteam beoordeelt alle ruimtelijke producten die naar de Stuurgroep gaan.
- Status is "advies", niet bindend.
- Als de stuurgroep er onderling niet uitkomt, is het aan de voorzitter (directeur R&D) om te overwegen er een bestuurlijk voorstel voor te maken.

Vervolg

- Als er een partij is die een ontwerp gaat uitwerken, na een tender / selectieprocedure, vanaf moment dat gewerkt wordt aan schetsontwerp, start fase van supervisieteam.
- Dit supervisieteam moet dan formeel worden ingesteld, door de Stuurgroep IJ aangevuld met

Relatie tot Integrale commissie ruimtelijke kwaliteit

- Het ruimtelijk adviesteam Sprong over het IJ verzorgt 'dagelijkse' begeleiding. De integrale commissie wordt ook geraadpleegd, maar alleen bij mijlpalen.
- Instelling van een separaat extern team dat de kwaliteitsbewaking verzorgt is conform vastgesteld Plan van aanpak uitvoering voorkeursbesluit.



Gemeente
Amsterdam

Memo proces Javabrug

Aan Stuurgroep Sprong
Van

Datum 13 november 2017

1) Inleiding

Vanaf begin september is begonnen met het opstellen van een organisatie om de planvoorbereiding van de Javabrug op zich te nemen. In deze memo wordt ingegaan op de belangrijkste processtappen om te komen tot een start bouw van de Javabrug. Deze memo zal input vormen voor het op te stellen Plan van Aanpak. Aan de stuurgroep wordt gevraagd verdere input te leveren.

2) Scope en aanpalende opgaven

De Javabrug is één van de maatregelen van Sprong over het IJ. Waar in dit memo gesproken wordt over de Javabrug, wordt het project Javabrug bedoeld. De scope hiervan is breder en omvat naast de brug over het IJ, ondermeer de directe omgeving van de aanbruggen, de eventueel te graven Jakartagracht, twee beweegbare bruggen over de Jakartagracht, de eventuele vervanging van een gedeelte van de kademuren van de Kop Java en terugplaatsing buurttuin, speeltuin en hondenuitlaatstrook op de Kop Java. De exacte demarcatie tussen het project en het aanpalende fietsnetwerk moet nog worden vastgelegd. In elk geval zal er een goed integraal ontwerp voor het netwerk gemaakt moeten worden.

Daarnaast heeft de komst van de Javabrug ook effecten die direct buiten de scope liggen maar wel van grote invloed zijn op het slagen van deze verbinding. De belangrijkste zijn:

a) PTA: De verplaatsing van de PTA is uitgangspunt voor het project Javabrug.
b) Aansluitende fietsnetwerken: in hoeverre kan het netwerk en de aanpalende kruispunten de fietsstromen aan.
c) De inclusieve stad: Hoe kunnen de effecten van de Javabrug ten goede komen aan kwetsbare bewoners in met name Vogelbuurt, IJplein en Vogeldorp?
d) De ontwikkeling van het Hamerstraatgebied

3) Inpassingsstudie, ambitiedocument en inkoopstrategie

Voordat gestart kan worden met de aanbesteding zal eerst op een aantal belangrijke vragen een antwoord gegeven moeten worden: waar komt de brug te liggen, hoe wordt de brug vormgegeven en hoe gaan we de brug op de markt brengen? Deze drie vragen hebben een grote samenhang met elkaar. Immers de exacte ligging van de brug is medebepalend voor de vormgeving en inpassing in het landschap. Voor de integrale afweging past de marktbenadering

goed bij deze besluiten. Voorgesteld wordt om daarom drie documenten op te stellen die gezamenlijk ter besluitvorming worden aangeboden. Gezien de importantie van deze onderwerpen lijkt een besluitvorming in de gemeenteraad voor de hand liggen.

Het eerste half jaar van 2018 wordt besteed aan het opstellen van deze drie producten. Voor elk van de drie producten zal ook een participatievorm gekozen worden. Dit wordt nog nader uitgewerkt. Hieronder in het kort de inhoud van de drie producten.

Inpassingsstudie

Wat levert het op? De inpassingsstudie geeft antwoord op de vraag welke van de drie beoogde liggingen: westelijk, midden of oostelijke variant de voorkeur geniet. Het zal gebaseerd zijn op een onderlinge vergelijking van de drie varianten op verschillende aspecten.
Hoe worden drie varianten beoordeeld?

a) Comfort voor gebruiker
   De varianten worden beoordeeld op het comfort voor de gebruikers. Gekeken wordt naar hellingshoeken, gestrektheid aanbruggen, (sociale) veiligheid, inpassing voetgangers etc.. Belangrijk is ook duidelijkheid te krijgen over de vraag of scooters op de brug ingepast moeten worden.
b) Inpassing in de stad
   Bij de inpassing in de stad wordt gekeken hoe de varianten stedenbouwkundig werken en aansluiten op het bestaande fietsnetwerk. Met name aan de noordzijde vraagt dit nader onderzoek omdat de verschillende varianten op andere plekken aansluiten op het netwerk. Dit heeft effect op de vervoerswaarde per variant die meegenomen moet worden evenals de effecten van de verschillende varianten op de veren. Voor de zuidzijde gaan we uit van aansluiting via de Jan Schaeferbrug, daar zit dus minder variatie in wat betreft vervoerswaarde. Daarnaast wordt gekeken hoe de aanbruggen en fietsroutes zijn in te passen aan beide zijden. Voor het Java-eiland zal de relatie met de Kop Javabrug (incl. het hotel) en de bestaande woongebouwen worden meegenomen.
c) Risico's en ontwikkelingsmogelijkheden Hamerkwartier
   Het Hamerstraatgebied is een ontwikkellocatie. Private partijen hebben hier grondposities. De verschillende varianten van de brug zullen hun effect hebben op de ontwikkelmogelijkheden voor het gebied. Bij sommige varianten zal grondverwerving of zelfs onteigening moeten plaatsvinden. De kansen en risico's worden in de variantenstudie meegenomen.
d) Technische en nautische risico's
   Uitgangspunt is dat alle varianten technisch en nautisch uitvoerbaar zijn. Indien dit niet het geval is zal de variant afvallen en niet als optie meegenomen worden. Er zullen echter aan alle varianten technische en nautische kansen en risico's kleven en nadere uitwerkingspunten blijven bestaan. Dit kan per variant verschillen. De risicobeoordeling is daarom een van de afwegingscriteria.

Participatie:
Omdat er diverse belangen zijn, ligt het voor de hand om de participatie op het niveau Raadplegen te houden. We gaan in gesprek met belanghebbenden en nemen ze serieus. De direct belanghebbenden zoals bijvoorbeeld de bewoners van het woonblok Armada op de kop van het Java-eiland, de horeca-ondernemers op deze locatie, de Fietsersbond, Commissie Kloos, grondeigenaren van het Hamerkwartier, bewoners aan de Motorwal en watersportvereniging

Aeolus krijgen extra aandacht. We ontwikkelen zelf de varianten en staan daarbij open voor ideeën. We vragen vervolgens wat de belanghebbenden vinden van de varianten, en we rapporteren dat aan het bestuur. Het bestuur neemt daar kennis van, maar is niet gehouden aan de uitkomsten van de gesprekken. De methode van raadplegen wordt nader uitgewerkt.

Ambitiedocument

Wat levert het op? Een inspirerend document dat architecten uitdaagt de lat hoog te leggen. Ongeacht de wijze waarop de markt bij dit project wordt betrokken. Daarnaast is het ambitiedocument het kader waarmee een kwaliteits/ supervisieteam kan toetsen of het ontwerp voldoet.

Welke vragen worden beantwoord?

- Is het ontwerp uitbundig en iconisch of juist ingetogen chique?
- Hoe sluit het ontwerp qua vormgeving aan op de ontwikkeling van het Hamerstraatgebied en de bestaande bebouwing Javaeiland en in het bijzonder de inrichting van Kop Javaeiland?
- Welke relatie bestaat er tussen de vormgeving Javabrug en de vormgeving Stenen Hoofdverbinding (indien dat ook een brug wordt)?
- Wat worden de (minimale) kwaliteitseisen aan de brug gekeken naar b.v. de vormgeving en uitstraling, materialisatie, verlichting, inrichting openbare ruimte, bijzondere elementen zoals kunst?
- Welke duurzaamheidseisen worden gesteld aan de brug en hoe kan de ambitie worden gemeten?

Participatie:
Omdat er diverse belangen zijn, ligt het voor de hand om de participatie op het niveau Raadplegen te houden. We gaan in gesprek met belanghebbenden en nemen ze serieus. Professionals zoals de welstandscommissie, supervisoren, commissie Kloos krijgen hierbij extra aandacht. Ook valt te overwegen om "de Amsterdammer" op digitale wijze te betrekken bij het ambitiedocument.

Inkoopstrategie

Wat levert het op? De inkoopstrategie geeft antwoord op de vraag óf en de wijze waarop de markt vooraf wordt geconsulteerd en welke contract/samenwerkingsvorm(en) en aanbestedingsprocedure(s) leiden tot het gewenste resultaat.

Welke criteria zijn sturend voor de inrichting van de inkoopstrategie?

a) **Kwaliteit**. Op welke wijze kan de kwaliteit het beste worden gerealiseerd en geborgd?
b) **Geld.** Op welke wijze kan een financieel gunstig resultaat worden behaald bij de inkoop?
c) **Van de Amsterdammer**. Wat is de mogelijkheid van participatie?
d) **Beheerst project**. Op welke wijze kunnen de risico's t.a.v. geld planning en kwaliteit het beste beheerst worden? (Hierbij zullen ook de 10 lessen van de Noord/Zuidlijn worden betrokken.)
e) **Ervaring met opgave.** In hoeverre sluit de inkoopstrategie aan bij de expertise die binnen de gemeente Amsterdam beschikbaar is?

Participatie:

De totstandkoming van de inkoopstrategie vindt plaats in consultatie met de opdrachtgever en de toekomstige asset owner (V&OR), waarbij de Lead Buyer Fysiek (lB) wordt geïnformeerd. Daarnaast zal advies worden ingewonnen bij projecten vergelijkbaar qua aard, opgave en/of omvang en de tenderboard van Amsterdam.

Participatie ligt op het niveau Consulteren en Informeren.

4) Technisch & nautisch dossier

Naast bovenstaande documenten zal het technisch en nautisch dossier in nauw overleg met de nautische partijen opgesteld moeten worden. Ook de toekomstig beheerder (V&OR) speelt hierbij een grote rol. Het gaat hierbij om onderwerpen die verdere uitwerking vragen en los staan van de inpassingsstudie, ambitiedocument en inkoopstrategie. Deze uitwerking is noodzakelijk om het aanbestedingsdossier rond te krijgen. Denk hierbij aan aspecten als:

a) Doorvaarthoogte/ breedte kleppen/ overspanning
b) Aanvaardbeveiliging/ aanmeerplekken
c) Techniek brug
d) Beheer (ook betrouwbaarheid/ gevoeligheid techniek brug)
e) Jakartagracht

Ook is er een nader referentieontwerp nodig waarop een begroting en planning gebaseerd wordt. Het referentieontwerp moet getoetst worden op de nautische veiligheid en bouwbaarheid. Naast bureauwerk valt ook veel veldwerk onder dit dossier zoals onderzoek naar Flora & Fauna, onderzoek bodemgesteldheid, Niet Gesprongen Explosieven etc.. Verder zal de voorbereiding van de Kabels & Leidingen en het bouwrijp maken onder het technisch dossier vallen.

In verband met de hiervoor benodigde capaciteit en expertise zal het werk voor het technisch en nautisch dossier grotendeels uitgevoerd moeten worden door een extern ingenieurs- en adviesbureau dat nog geselecteerd moet worden. Hierbij speelt de relatie tussen de inkoopstrategie voor het extern ingenieurs- en adviesbureau en de inkoopstrategie van de Javabrug.

5) Aanbesteding diensten en aanbesteding Javabrug

Zodra de richting waarin de inkoopstrategie voor de Javabrug zich ontwikkelt, voldoende comfort geeft, kan worden gestart met de voorbereiding van de inkoop van de adviesdiensten. De inkoopstrategie van de adviesdiensten kan worden afgerond en voorgelegd aan de tenderboard. Daarna kunnen de uitvraag en de aanbestedingsstukken voor de adviesdiensten worden voorbereid. Vanwege de omvang van de opgave zullen de adviesdiensten Europees moeten worden aanbesteed. Omdat de aanbesteding ca een half jaar in beslag zal nemen is een snelle start wenselijk. Om tijdens de interim-periode het werk uit te kunnen voeren zal op de korte termijn op andere wijze tijdelijke technische- en adviescapaciteit worden aangetrokken.

Na het vaststellen van de inkoopstrategie voor de Javabrug zelf worden de verdere voorbereidingen getroffen voor het contract en de aanbestedingsprocedure van de aannemer. Voor start van de aanbesteding zullen zowel de scope als het PvE stabiel moeten zijn en gedragen door de relevante stakeholders.

6) Juridisch planologisch/ conditionering

Ook voor het juridisch planologisch kader geldt dat een groot deel van de activiteiten voorbereid kan worden het komende jaar. De start van juridisch planologische procedures kan echter pas starten na vaststelling van de uiteindelijke variant derde kwartaal 2018. Ook zullen dan eventuele verwervingen en andere privaatrechtelijke afspraken gemaakt kunnen worden. Daarnaast zal in deze periode begonnen kunnen worden met het functie vrijmaken en de kabels & leiding procedures.

7) Participatie en communicatie

De Javabrug zal onder de aandacht blijven staan van de Amsterdammers. Gedurende het gehele traject zal daarom veel zorg besteed moeten worden aan participatie en communicatie. Per projectfase en per deelopgave zal dit op een andere wijze worden ingericht: soms meer gericht op informeren, soms meer op raadplegen, adviseren of zelfs coproduceren. Ook zullen de verschillende stakeholders worden meegenomen. Andersom zal intensieve samenwerking zijn met de aanpalende projecten die van grote invloed zijn op het project Javabrug.

8) Financiën, planning, risicomanagement en project control

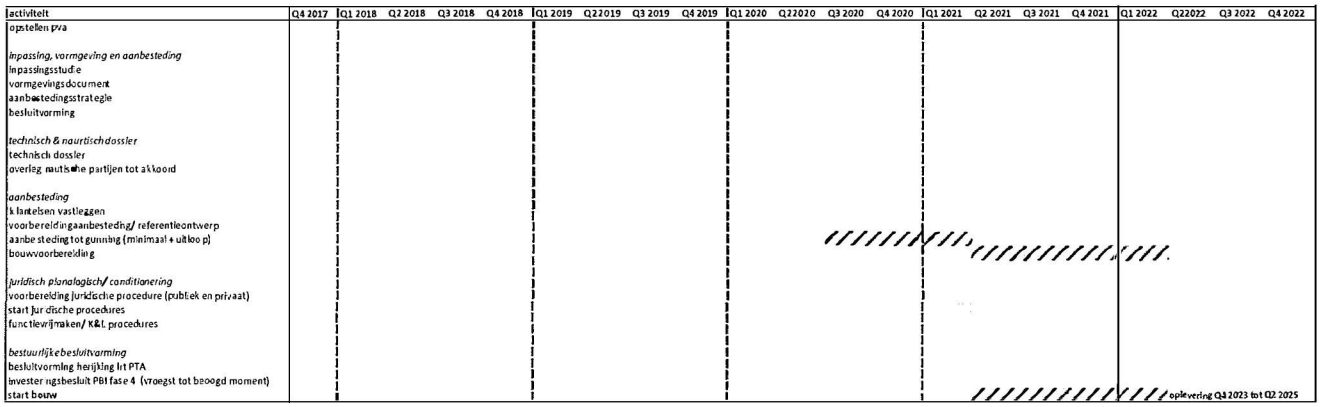
Er wordt een projectorganisatie opgebouwd met als doel het project in alle aspecten in control te houden. Daarnaast zal er dekking gevonden moeten worden voor de ontbrekende financiën. Onder dit hoofdstuk zal ook ingegaan worden op de planning en risicomanagement. Ook zal tegenspraak en externe toetsing vorm gegeven worden.

9) Bestuurlijke besluitvorming

In het vierde kwartaal 2018 is een bestuurlijk ijkmoment voor de Javabrug gepland in het kader van de verplaatsing van de PTA. Dit valt net na de beoogde besluitvorming over inpassingsstudie, ambitiedocument en inkoopstrategie, maar mogelijk is e.e.a. te combineren.

Een definitief investeringsbesluit is voorzien begin 2020, mede gekoppeld aan de resultaten van het programma Sprong en daarmee de noodzaak om de Javabrug daadwerkelijk te realiseren. De effecten van de NZ-lijn kunnen dan ook worden meegenomen. Het vroegste moment om een definitief investeringsbesluit te nemen is bij start aanbesteding: tweede kwartaal 2019, dan is voldoende informatie beschikbaar om de financiële kaders te harden. Hiervoor is een referentieontwerp en referentiebegroting noodzakelijk die door de nautische partijen is goedgekeurd. Uiteraard is voor het nemen van het investeringsbesluit ook duidelijkheid over de verplaatsing van de PTA van belang.

In de aanbestedingsstrategie moet nog een koppeling gelegd worden tussen de start van de aanbesteding en het investeringsbesluit. Hier zit nog spanning op omdat de aanbesteding volgens bijgaande planning start voor het investeringsbesluit. Dit heeft nadelen zowel juridisch als in het optimaal benutten van de markt.


activiteit
Q4 2017
Q1 2018
Q2 2018
Q3 2018
Q4 2018
Q1 2019
Q2 2019
Q3 2019
Q4 2019
Q1 2020
Q2 2020
Q3 2020
Q4 2020
Q1 2021
Q2 2021
Q3 2021
Q4 2021
Q1 2022
Q2 2022
Q3 2022
Q4 2022
opstellen pva
inpassing, vormgeving en aanbesteding
inpassingsstudie
vormgevingsdocument
aanbestedingsstrategie
besluitvorming
technisch & naartischdossier
technisch dossier
overleg nautische partijen tot akkoord
aanbesteding
klantelsen vastleggen
voorbereidingaanbesteding/ referentieontwerp
aanbesteding tot gunning (minimaal + uitloop)
bouwvoorbereiding
juridisch planalogisch/ conditionering
voorbereiding juridische procedure (publiek en privaat)
start juridische procedures
functievrijmaken/ K&L procedures
bestuurlijke besluitvorming
besluitvorming herijking Irt PTA
investeringsbesluit PBI fase 4 (vroegst tot beoogd moment)
start bouw
oplevering Q4 2023 tot Q2 2025

Gemeente
Amsterdam

Agenda Stuurgroep IJ
18 januari 2018

Aan

Vergadering Donderdag 18 januari 2018, 13.00 – 14.00 uur
Weesperplein 8, 3 hoogachter b

Voorzitter

1. Opening, agenda en vaststellen verslag

a. Ter toelichting op de agenda is een annotatie bijgevoegd *(bijlage 1.a)*
b. Vaststellen verslag Stuurgroep 20 november 2017 *(bijlage 1.b)*
c. Ter toelichting Advies werkgroep Control *(bijlage 1.c)*

2. Plan van aanpak Javabrug *(bijlage 2)*

a. 1. In te stemmen met het projectplan Javabrug
b. 2. In te stemmen met de volgende voorgestelde wijzigingen t.o.v. het definitief voorkeursbesluit (juli 2017)
c. 3. In te stemmen de maintain component in de aanbesteding te onderzoeken en expliciet mee te nemen in de afwegingen voor de inkoopstrategie waarna een definitieve keuze gemaakt kan worden.
d. 4. Kennis te nemen van 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.

3. Proces financiële aanvraag 2019 en verder *(bijlage 3)*

Toelichting proces financiële aanvraag 2019 en verder

(bijlage 4.a en b)

(bijlage 5a, b en c)

6. Voor kennisgeving

(bijlage 6a)

(bijlage 6b)

7. Rondvraag en afsluiting

Bijlage 1.a Annotatie Stuurgroep 18 januari 2018

2. Plan van aanpak Javabrug

In bijlage 3 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, met het Programmateam Sprong over het IJ, VEF fondsbeheerder en de ambtelijk opdrachtgever.

Aan de Stuurgroep IJ worden de volgende besluiten gevraagd:

1) *In te stemmen met het projectplan Javabrug*

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) *In te stemmen met de volgende voorgestelde wijzigingen t.o.v. het definitief voorkeursbesluit (juli 2017):*

a. *In te stemmen met 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 planning van de Javabrug kan een jaar sneller dan waar bij het voorkeursbesluit vanuit werd gegaan: niet medio 2020 maar medio 2019 kan een uitvoeringbesluit genomen worden. Dit vraagt wel een aanpassing van de adaptieve strategie. Deze dient zo te worden 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. *In te stemmen met het toevoegen van Kop Java-eiland aan de scope van project Javabrug*

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. Het verdient de voorkeur om 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.

c. *In te stemmen in de uitwerking en presentatie van de Javabrug uit te gaan van een brughoogte van 11.35m. De variant met een brughoogte van 9.70m zal gepresenteerd worden als kans op deze variant.*

Tot nu toe is in de presentatie van de brug uitgegaan van een brughoogte van 9.70m MHW met de aantekening dat ook de 11.35m variant wordt onderzocht in afwachting van besluitvorming van de minister IenW. Hiermee organiseren we onze eigen tegenvaller, immers de 11.35m variant zal altijd een grotere ruimtelijke impact hebben op de omgeving dan wel leiden tot een minder comfortabele helling. Daarom wordt voorgesteld dit in deze fase om te draaien: 11.35m wordt het vertrekpunt, 9.70 m de kans. Dit zal in het gesprek met de nautische partijen ook positief ontvangen worden. Het gemeentelijk standpunt blijft echter onveranderd: pas na formeel besluit van de minister over 11.35m wordt definitief afgezien van de 9,70m variant.

3) *In te stemmen de maintain component in de aanbesteding te onderzoeken en expliciet mee te nemen in de afwegingen voor de inkoopstrategie waarna een definitieve keuze gemaakt kan worden.*

Het beheer van de brug vraagt om nadere afstemming met de nautische partijen en de toekomstige asset owner. De minister eist dat vanwege de veiligheid de brug bediend moet worden door Rijkswaterstaat en dat die kosten op de gemeente worden verhaald. Maar de uitvoering, technisch beheer en onderhoud komt bij Amsterdam te liggen. Daarbij is V&OR de meest voor de hand liggende eigenaar, maar dat is nog niet besloten. Ook is de vraag of beheer als onderdeel meegenomen moet worden in de aanbesteding. Dat is ongebruikelijk binnen Amsterdam, maar wellicht voor deze opgave wel een optie om nader te onderzoeken. Voor de op te stellen Inkoopstrategie Javabrug worden verschillende contractvormen afgewogen. Op advies van assetmanagement V&OR wordt voorgesteld om ook de maintenance component in de aanbesteding als optie te onderzoeken. Bij vaststelling Inkoopstrategie deze zomer zal V&OR dan een definitief standpunt moeten innemen over de eventuele toevoeging van beheer in de aanbesteding. Voordelen om beheer mee te nemen in de aanbesteding zijn: de opdrachtnemer, die verantwoordelijk wordt voor zowel ontwerp, realisatie als onderhoud heeft een natuurlijkere drang tot een robuust ontwerp en beheerbudgetten zijn langjarig geregeld.

4) *Kennis te nemen van 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.*

In het besluit over de verplaatsing PTA is de relatie tussen de planning PTA en Javabrug aangegeven. In het eerste kwartaal 2018 zal nadere studie verricht worden naar 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.

3. Proces financiële aanvraag 2019 en verder

Om het gemeenteraadsbesluit Sprong over het IJ (voorkeursbesluit, juli 2017) waar te kunnen maken, is financiële dekking nodig. Hetzelfde geldt voor de verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA (voorkeurslocatie, B&W, december 2017). In beide besluiten is wel een financiële verkenning opgenomen, maar de dekking van de proceskosten na 2018 en de uitvoeringskosten van de projecten moet voor de meeste projecten nog worden geregeld. Dit laatste gebeurt normaal gesproken op het moment dat het investeringsbesluit ofwel uitvoeringsbesluit wordt genomen. Dat kan alleen als er reeds in een coalitieakkoord in 2018 financiële middelen worden gereserveerd.

Met de wethouders Kock, Van der Burg en Litjens is afgesproken, dat de benodigde middelen voor de uitvoering van de Sprong over het IJ en verplaatsing PTA in een notitie wordt beschreven. In de notitie zal worden ingezoomd op de volgende collegeperiode. Deze notitie wordt uiterlijk half maart bij de wethouders aangeleverd, na behandeling in de Stuurgroep IJ.

In het gesprek met de wethouders is dit op 17 januari ter tafel geweest, met de volgende vragen:

1. Is het gewenst om dit gezamenlijk te bespreken? Dan wordt hiervoor in de huidige bestuursperiode een driedubbele wethouder georganiseerd.
2. Brengen de wethouders dit vervolgens onder de aandacht van de onderhandelaars van de nieuwe coalitie?

In de bijlage *Proces financiën Sprong tbv coalitieonderhandelingen* (bijlage3) staat het een en ander uitgeschreven en toegelicht.

<u>Aan de Stuurgroep IJ wordt gevraagd:</u>
Een inhoudelijke reactie op het Proces financiën te geven.

4. Havenstad

4







De Stuurgroep wordt gevraagd:
Het voorstel van de directie R&D te bespreken tijdens de Stuurgroep van 18 januari.

6. Voor kennisgeving

a. Opzet en werking werkgroep control Sprong over het IJ

In het voorkeursbesluit uit juli 2017 is opgenomen dat er een financiële werkgroep wordt opgericht. In bijlage 6.a wordt de opzet en werking van de werkgroep control Sprong over het IJ toegelicht.

De stuurgroep wordt gevraagd:
Kennis te nemen van en in te stemmen met de uitwerking van de werkgroep control.

4)

c. Terugkoppeling gesprek met het Rijk d.d. 15 januari 2018

Op dit moment vindt ambtelijke afstemming plaats tussen Amsterdam (EZ, V&OR, R&D Sprong, team Javabrug) en Rijk (onderdelen die gaan over water: RWS, I&W Maritiem). In de Stuurgroep IJ vindt terugkoppeling plaats.

d. Voorstel termijnagenda Stuurgroep en Directeurenoverleg IJ

Op basis van het product "*Voorstel termijnagenda Stuurgroep en Directeurenoverleg IJ*" (bijlage 6.b) worden deze overleggen voor 2018 ingepland. In het Voorstel is aangegeven welke planproducten en besluiten in het kader van Sprong over het IJ in 2018 worden verwacht en door u besproken. Het definitief inplannen van de overleggen plus het formuleren van de definitieve termijnagenda vindt plaats op basis van dit Voorstel.

Gemeente
Amsterdam

Bijlage 1b

Notulen Stuurgroep IJ – 20 november 2017

Aan

Van

Vergadering 20 november 2017, 16:00-17:00.
Weesperplein 8, vergaderruimte Havanna

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1. Opening, agenda en vaststellen verslag

opent de vergadering.
zal niet de hele vergadering bijwonen.
zijn nog op zoek naar kantoor locaties Ruimte voor de Stad (principenota).
om Principenota Sixhaven e.o. later terug te laten komen in de Stuurgroep.
Deze komt nu te vervallen.
Verslag Stuurgroep van 11 september 2017 is vastgesteld.

2. Uitvoering bestuursopdracht verplaatsing PTA

laat weten dat er woensdag 23 november overleg is met wethouder Kock en wethouder van der Burg inzake PTA.
zou graag de flap willen lezen die naar het bestuur gaat.

Actie tuurt stukken rond.

; Aanleg kade en erfpacht wordt verzorgd door het havenbedrijf. Daarom door hen de verplaatsing van de aanlegplaatsen uit laten voeren. G&O kan zakelijke counterpart vormen voor het Havenbedrijf in die fase.
geeft aan dat de rol van het Vereveningsfonds nog niet goed in de stukken is gekomen. Excuus wordt overgebracht.
geeft aan; als de haven dit project op zich neemt zouden ze de proceskosten ook voor de rekening kunnen nemen.
Voorstel wat er ligt wordt nog niet omarmt. Nieuwe mogelijkheden moeten worden verkend.

7. Instelling ruimtelijk adviesteam Sprong over het IJ

Gevraagd wordt naar, waar gaat dit adviesteam over? Alle ruimtelijke plannen van alle Sprong onderdelen die naar de Stuurgroep gaan. Plannen voor Javabrug, voor inpassing brug Noordhollandsch kanaal, inpassing metrostation et cetera.

Besloten Er wordt ingestemd met de instelling van een ruimtelijke adviescommissie conform voorstel. Alleen op wat langere termijn.

8. Voor kennisgeving

vroeg nog om feedback op stand van zake van de Javabrug geeft aan dat nu wordt gewerkt aan een inkoopstrategie, een tracé voor de brug en een ambitiedocument. Binnenkort zal het plan van aanpak aan de Stuurgroep worden aangeboden.

Actie Op de agenda zetten terugkoppelen contacten met het Rijk.

9. Rondvraag en afsluiting

Bijlage 1c: Advies werkgroep control tbv stuurgroep 18-01-2018

Projectplan Javabrug

1) Voor (een deel van) het project Javabrug moet nog dekking gevonden worden. De in het projectplan beschreven scope-uitbreiding van het project met het ongedekte onderdeel Kop Java maakt de opgave om dekking te vinden groter. De werkgroep control adviseert de stuurgroep te bespreken hoe hiermee moet worden omgegaan, waarbij wat betreft de werkgroep control de realisatie van de brug niet in gevaar mag komen door de uitbreiding van de scope.
2) De in het projectplan beschreven versnellingsmogelijkheid leidt tot een groter risico ten aanzien van de verplaatsing PTA, die immers onlosmakelijk verbonden is aan de realisatie van de brug. In de huidige planning is er al sprake van een risico, de werkgroep control constateert dat dit risico groter wordt als er versnelling plaatsvindt bij de Javabrug. Dit zou er toe kunnen leiden dat het project Javabrug tijdelijk tot stilstand komt met alle financiële en personele gevolgen van dien; zowel het aanhouden van een grote projectorganisatie als het werk feitelijk stil ligt als het tijdelijk inkrimpen van de projectorganisatie kunnen onwenselijke gevolgen met zich meebrengen. De werkgroep control adviseert de stuurgroep de toename van dit risico mee te laten wegen in het besluit de planning van de Javabrug al dan niet te versnellen.

Planning

Bespreken opzet stuk in dubbele wethouder 25 januari

Deadline aanlevering elementen 23 februari

Stuurgroep week van 5 maart **(nog niet gepland)**

Weekendmappen wethouders Van der Burg, Kock en Litjens 13 maart

Bijlage 6.a Werkgroep control Sprong over het IJ

Aanleiding

In het voorkeursbesluit dat de raad in juli 2017 heeft genomen is het volgende beslispunt opgenomen:

> *i) 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 Verplaatsen PTA.*

In de toelichting op het beslispunt is het volgende opgenomen:

> *Gezien de omvang van het project, de grote financiële implicaties ervan en de samenhang met de bestuursopdracht Verplaatsen PTA, wordt een financiële werkgroep met specialisten samengesteld, die het onderzoek begeleidt en de financiële onderbouwing bij het eerstvolgende bestuurlijke besluitvormingsmoment voor Sprong (ijkmoment Q4 2018) levert. Hierbij worden de ervaringen in de governance van de Noord-zuidlijn – waar van toepassing – op de projectorganisatie betrokken.*

Doel werkgroep control Sprong over het IJ

De werkgroep heeft tot doel het aspect financiën – en alles wat daarmee samenhangt, zoals risicobeheersing en inrichten van tegenspraak – in het zicht van de beslissers te brengen. Omdat het aandachtsgebied van de werkgroep breder is dan sec financiën is besloten om een werkgroep control in te stellen. De advisering, zowel gevraagd als ongevraagd, richt zich in eerste instantie op ambtelijke beslissers in de stuurgroep, maar ook het bestuur kan geadviseerd worden vanuit de werkgroep control. Dit zal in voorkomende gevallen gebeuren via de adviseur(s) van DMC concerncontrol.

De programma- of projectmanager blijft integraal verantwoordelijk en is draagt dus ook verantwoordelijkheid voor de financiële onderbouwing bij voordrachten. De werkgroep control – of individuele leden – kan ondersteunen bij het opstellen van en zal adviseren over de financiële onderbouwing, de risicobeheersing en het organiseren van tegenspraak. Dit geldt ook voor de bestuurlijke stukken in het kader van de regeling risicovolle projecten.

Daarnaast levert de werkgroep control een bijdrage aan de financiële onderbouwing van het ijkmoment in het vierde kwartaal van 2018. Hierover zullen programmamanager en programacontroller nadere afspraken maken die worden gedeeld met de werkgroep en vastgelegd in de stuurgroep.

Samenstelling werkgroep control Sprong over het IJ

De werkgroep bestaat uit de projectcontrollers en managers projectbeheersing van de verschillende projecten, de programmacontroller en de programmamanager. De programmacontroller zorgt voor de voorbereiding en de bewaking van de agenda en het vastleggen van actiepunten.

Doordat per project twee functionarissen worden uitgenodigd voor de werkgroep is het mogelijk om onderling te vervangen. Het is aan de genodigden per project om te bepalen of dubbele vertegenwoordiging wenselijk danwel nodig is.

Er is vooralsnog niet voor gekozen om externe (financieel) experts aan de werkgroep control toe te voegen. De projecten afzonderlijk en het programma als geheel zullen in voorkomende gevallen wel externe experts inschakelen, zoals gebeurd is bij het opstellen van de businesscase voor de verplaatsing van de PTA.

Frequentie
De werkgroep komt eens in de 2 maanden bij elkaar.

Evaluatie
Q4 2018 wordt bekeken of de werkgroep control voldoet aan de verwachtingen of dat er aanpassingen nodig zijn.

Gemeente
Amsterdam

Agenda Stuurgroep IJ

12 maart 2018

Aan

Vergadering Maandag 12 maart 2018, 9.00 – 10.00 uur
Weesperplein 8, 3 hoogachter b

Voorzitter

1. Opening, agenda en vaststellen verslag *(09:00 – 09:05)*

a. Ter toelichting op de agenda is een annotatie bijgevoegd *(bijlage 1a)*
b. Vaststellen verslag Stuurgroep 18 januari 2018 *(bijlage 1b)*
c. Kennis te nemen Termijnagenda *(bijlage 1c)*
d. Mededeling Dubbele wethouder overleg 19 maart

2. Javabrug – iav *(09:05 – 09:25)*

a. Kennis te nemen van participatie en brugvarianten door middel van presentatie
b.

(bijlage 2)

4. Financiën en control – iav *(hamerstukken)*

a. Financiële reservering bijdrage Vervoerregio aan Sprong over het IJ
In te stemmen: om na het DB besluit van de VRA over een reservering van € 100 miljoen een collegebrief te sturen waarin de gemeente dank uitspreekt en ook ruimte houdt om later terug te komen op de hoogte van dit bedrag *(bijlage 4a; 4b)*
b. Werkwijze gemeente en VRA
In te stemmen: dat de projecten zelfstandig de gesprekken met VRA voeren, het programma op de hoogte te houden en eventueel via programma opschalen. *(bijlage 5)*
c. Collegevoorstel regeling risicovolle projecten
In te stemmen: dat het programma als geheel onder de regeling komt te vallen (na afstemming met DMC risicomanagement) *(bijlage 6)*

(bijlage 7)

6. Rondvraag en afsluiting

(09:55 – 10:00)

Bijlage 1a Annotatie Stuurgroep 12 maart 2018

1. Opening

a. Termijnagenda

De nieuwe termijnagenda voor 2018 is toegevoegd, in nieuwe vorm, inclusief relatie tussen Stuurgroep IJ en Directeurenoverleg IJ.

b. Dubbele wethouder overleg 19 maart

Het belangrijkste agendapunt voor dit overleg is de financiële memo Sprong t.b.v. de coalitieonderhandelingen.

2. Stand van zaken Javabrug

a. Presentatie stand van zaken inpassing Javabrug

Eind april worden tijdens twee participatie-avonden verschillende varianten van de inpassing van de Javabrug besproken met de bewoners in Amsterdam Noord en Java-eiland. De komende periode wordt door een aantal expertpanels beoordeeld welke varianten worden voorgelegd. In deze panels zitten experts van binnen en buiten de gemeente zoals de Haven, fietsersbond en experts van de gemeente Rotterdam.

In de stuurgroep wordt een korte presentatie gegeven over het werk tot nu toe. Ook zal de stand van zaken op een aantal andere aanverwante onderdelen zoals het op te stellen ambitiedocument worden gepresenteerd.

b. Tussenconclusies proces Inkoopstrategie

Er wordt gewerkt aan een inkoopstrategie voor de Javabrug. Deze zal medio 2018 gereed zijn. Inmiddels zijn er wel tussenconclusies te trekken die een verfijning van de inkoopstrategie voor de brug mogelijk maakt. De belangrijkste tussenconclusie is dat een traditioneel bestek voor deze opgave niet voor de hand ligt, maar dat een prijsvraag of design & construct passender is. Dit maakt de verdere uitwerking van de inkoopstrategie een stuk gerichter en geeft ook sturing aan de opgave voor het advies & ingenieursbureau wat ons in het vervolg moet ondersteunen.

Aan de Stuurgroep IJ wordt gevraagd in te stemmen op tussenconclusie.

2)

4. Financiën en control

a. Financiële reservering bijdrage Vervoerregio aan Sprong over het IJ

De VRA is voornemens een reservering van 100 miljoen te laten doen door het DB. Voorstel is om na het DB-besluit een collegebrief te sturen. Wel zijn de wethouders gelijk met de leden van de Stuurgroep IJ door Agricola op de hoogte gesteld van de voorgenomen financiële reservering, zodat de wethouders tijdig in staat zijn gesteld om eventueel nog te overleggen met bestuurders van de Vervoerregio, voorafgaand aan een besluit over deze reservering.

Aan de Stuurgroep IJ wordt gevraagd met dit voorstel in te stemmen.

b. Werkwijze gemeente en VRA

Voorstel is om de projecten zelfstandig de gesprekken met VRA te laten voeren, maar het programma wel op de hoogte te houden. Als op projectniveau niet de gewenste resultaten worden gehaald, kan via programma worden opgeschaald.

Aan de Stuurgroep IJ wordt gevraagd met dit voorstel in te stemmen.

c. Collegevoorstel regeling risicovolle projecten

In de voortgangsrapportage regeling risicovolle projecten die eind vorig jaar in college lag is aangegeven dat het programma als geheel onder de regeling komt te vallen. De concept collegevoordracht is afgestemd met DMC risicomanagement.

Aan de Stuurgroep IJ wordt gevraagd met het concept collegevoorstel in te stemmen.

4)

4)

4)

4)







Gemeente
Amsterdam

Notulen Stuurgroep IJ – 18 januari 2018

Aan

Van

Vergadering 18 januari, 13:00-14:00.
Weesperplein 8, vergaderruimte WPP8 3 hoogachter

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Stuurgroep IJ

1. Opening, agenda en vaststellen verslag

De bestuurlijke contacten met de Provincie gaan moeizaam.
heeft een goede relatie met we kunnen bij hem terecht als het nodig is.
Verslag van 20 november 2017 wordt vastgesteld.

2. Plan van aanpak Javabrug

Fundamenten staan. Er moeten voldoende mensen zijn om alles voor elkaar te krijgen.
en anderen geven complimenten aan voor Plan van aanpak.
geeft aan dat aantal fietsers niet wordt genoemd in het plan van aanpak. Breed genoeg voor alle fietsers. licht toe dat aantal fietsers wordt geteld. gaat akkoord
2a) **Besloten;** er wordt ingestemd met het projectplan
2b) Besluitvorming kan al medio 2019, een jaar sneller. De tellingen met betrekking tot de effecten van de Noordzuidlijn t.b.v. het 'adaptief systeem' zijn op tijd uit te voeren.
licht toe april 2018 nul meting - meting oktober - meting april 2019 - zomer 2019 besluit brug (gedragswetenschappers zitten in ons team).
Besloten; Er wordt ingestemd met wijzigingen.
2c) **Besloten;** Er wordt akkoord gegaan met meenemen 'maintain component' in de aanbesteding. Inkoopstratergie moet voor de zomer klaar zijn.
2d) Haalbaarheid verplaatsing PTA wordt deze zomer duidelijk. licht toe dat er een Traject is gestart voor verplaatsing PTA en verplaatsing convenant partners 4 bedrijven. Gefaseerde uitplaatsingen. Rapport RHDHV geven aan dat de bedrijven naast de nieuwe PTA Coenhaven kunnen blijven bestaan.

3. Proces financiële aanvraag 2019 en verder

Toelichting is duidelijk akkoord. Er wordt gevraagd wie er nog mee kan denken vanuit elke discipline.
geeft aan; extra reserveren voor onderhoud brug. VRA is nu bezig om een programma reservering te doen.

3. *Kennis te nemen van* dekkingsbronnen en verwachte inzet aan capaciteit voor Q1 en Q2 van 2018.
Besloten; akkoord

6. Voor kennisgeving

a) Opzet en werking werkgroep control Sprong over het IJ

Niet besproken

4)

c) Terugkoppeling gesprek met het Rijk d.d. 15 januari 2018

‹oppelt terug. Eind 2017 is een 'breed' gesprek geweest tussen Amsterdam en diverse ministeries. Vorige week is een ambtelijke delegatie van Amsterdam op bezoek geweest bij I&W (Maritiem) en RWS.

1)

Daar is verteld dat de KBA met zeker een half jaar is vertraagd. Opvallend is dat uit het gesprek kan worden geïnterpreteerd, dat een besluit van de minister niet afhankelijk is van deze KBA: de minister kan bijvoorbeeld ook de norm bijstellen voor de corridor naar Lelystad.

1)

/ertelt dat bij het Rijk gezocht wordt naar "voorbeeld corridors" voor de fiets. Daar zou de Javabrug onderdeel van kunnen zijn. Ook geeft hij aan, dat er € 2 miljard komt voor het ophogen van bruggen.

d) Voorstel termijnagenda Stuurgroep en Directeurenoverleg IJ

Niet besproken

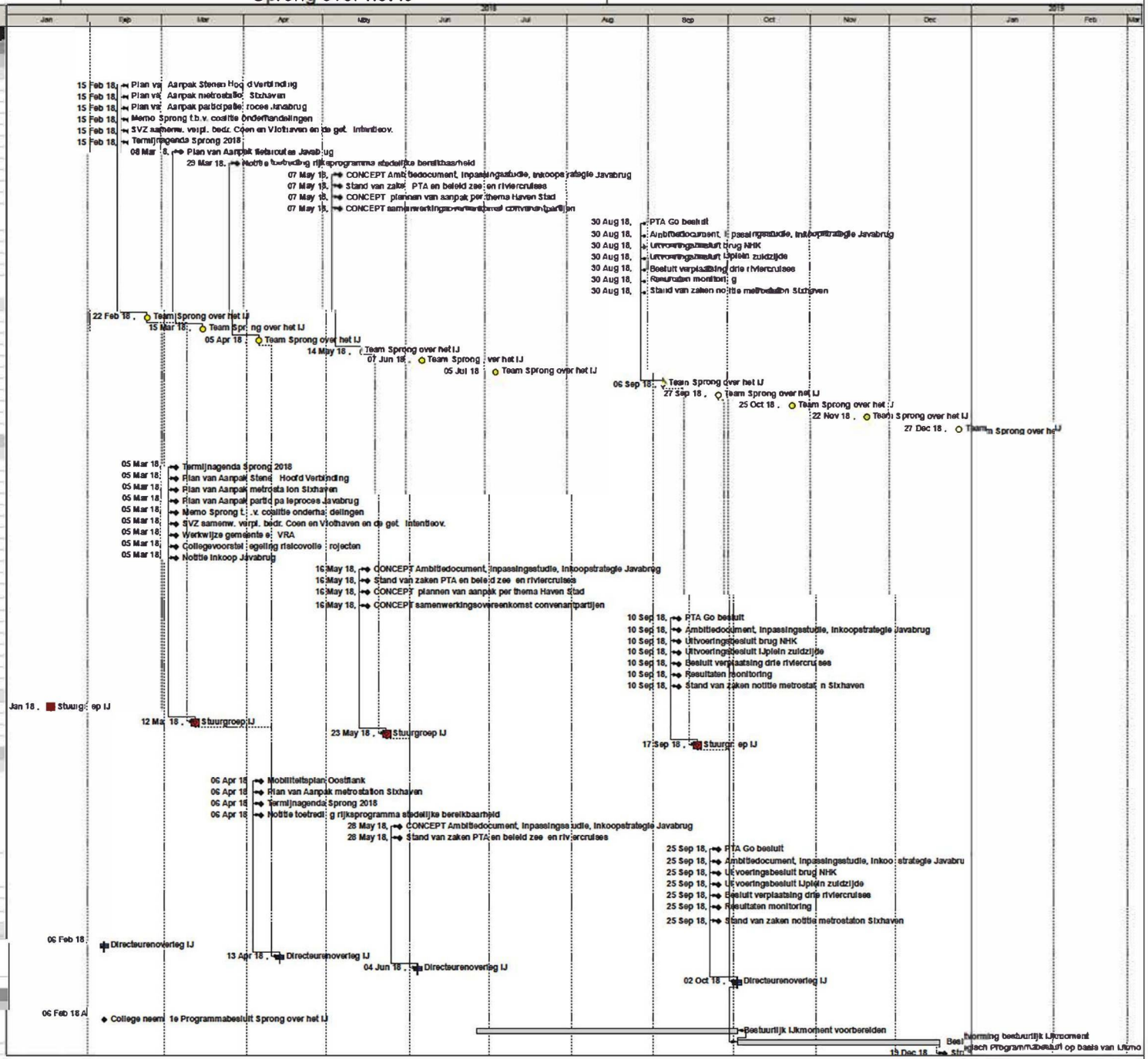
7. Rondvraag en afsluiting

Termijnagenda 2018

Sprong over het IJ

Gewijzigd/vastgesteld n.a.v. Team Sprong d d. 22 februari 2018

Activity Name	Datum	Wie
Programma	18 Jan 18	
Overleggen	18 Jan 18	
Team Sprong	15 Feb 18	
Aanleveren Team Sprong	15 Feb 18	
Plan van Aanpak Stenen Hoofd Verbinding	15 Feb 18	Sanne
Plan van Aanpak metrostation Stxhaven	15 Feb 18	Cliff
Plan van Aanpak participatieproces Javabrug	15 Feb 18	Bas
Memo Sprong t.b.v. coalitie onderhandelingen	15 Feb 18	Nick
SVZ samenw. verpl. bedr. Coen en Vlothaven en de get. Intentieov.	15 Feb 18	Dilia
Termijnagenda Sprong 2018	15 Feb 18	Sanne
Plan van Aanpak Tetraëder Javabrug	08 Mar 18	Tim
Notitie toetreding rijksprogramma stedelijke bereikbaarheid	29 Mar 18	Frodo
CONCEPT Ambitiedocument, Inpassingsstudie, Inkoopstrategie Javabrug	07 May 18	Bas
Stand van zaken PTA en beleid zee en rivercruises	07 May 18	Dilia
CONCEPT plannen van aanpak per thema Haven Stad	07 May 18	Lubbert
CONCEPT samenwerkingsovereenkomst convenantpartijen	07 May 18	Lubbert
PTA Go besluit	30 Aug 18	Dilia
Ambitiedocument, Inpassingsstudie, Inkoopstrategie Javabrug	30 Aug 18	Bas
Uitvoeringsbesluit brug NHK	30 Aug 18	Tim
Uitvoeringsbesluit IJplein zuidzijde	30 Aug 18	Lian
Besluit verplaatsing drie rivercruises	30 Aug 18	Dimitri
Resultaten monitoring	30 Aug 18	Frodo
Stand van zaken notitie metrostation Stxhaven	30 Aug 18	Cliff
Vergadering Team Sprong	22 Feb 18	
Team Sprong over het IJ	22 Feb 18	
Team Sprong over het IJ	15 Mar 18	
Team Sprong over het IJ	05 Apr 18	
Team Sprong over het IJ	14 May 18	
Team Sprong over het IJ	07 Jun 18	
Team Sprong over het IJ	05 Jul 18	
Team Sprong over het IJ	06 Sep 18	
Team Sprong over het IJ	27 Sep 18	
Team Sprong over het IJ	25 Oct 18	
Team Sprong over het IJ	22 Nov 18	
Team Sprong over het IJ	27 Dec 18	
Stuurgroep	18 Jan 18	
Aanleveren Stuurgroep	05 Mar 18	
Termijnagenda Sprong 2018	05 Mar 18	Sanne
Plan van Aanpak Stenen Hoofd Verbinding	05 Mar 18	Sanne
Plan van Aanpak metrostation Stxhaven	05 Mar 18	Cliff
Plan van Aanpak participatieproces Javabrug	05 Mar 18	Bas
Memo Sprong t.b.v. coalitie onderhandelingen	05 Mar 18	Nick
SVZ samenw. verpl. bedr. Coen en Vlothaven en de get. Intentieov.	05 Mar 18	Dilia
Werkwijze gemeente en VRA	05 Mar 18	Nick/Maarten
Collegevoorstel regeling risicovolle projecten	05 Mar 18	Nick
Notitie Inkoop Javabrug	05 Mar 18	Bas
CONCEPT Ambitiedocument, Inpassingsstudie, Inkoopstrategie Javabrug	16 May 18	Bas
Stand van zaken PTA en beleid zee en rivercruises	16 May 18	Dilia
CONCEPT plannen van aanpak per thema Haven Stad	16 May 18	Lubbert
CONCEPT samenwerkingsovereenkomst convenantpartijen	16 May 18	Dilia
PTA Go besluit	10 Sep 18	Dilia
Ambitiedocument, Inpassingsstudie, Inkoopstrategie Javabrug	10 Sep 18	Bas
Uitvoeringsbesluit brug NHK	10 Sep 18	Tim
Uitvoeringsbesluit IJplein zuidzijde	10 Sep 18	Lian
Besluit verplaatsing drie rivercruises	10 Sep 18	Dimitri
Resultaten monitoring	10 Sep 18	Frodo
Stand van zaken notitie metrostation Stxhaven	10 Sep 18	Cliff
Vergadering Stuurgroep	18 Jan 18	
Stuurgroep IJ	18 Jan 18	
Stuurgroep IJ	12 Mar 18	
Stuurgroep IJ	23 May 18	
Stuurgroep IJ	17 Sep 18	
Directeurenoverleg	06 Feb 18	
Aanleveren Directeurenoverleg	06 Apr 18	
Mobiliteitsplan Oostflank	06 Apr 18	Nelleke
Plan van Aanpak metrostation Stxhaven	06 Apr 18	Cliff
Termijnagenda Sprong 2018	06 Apr 18	Sanne
Notitie toetreding rijksprogramma stedelijke bereikbaarheid	06 Apr 18	Frodo
CONCEPT Ambitiedocument, Inpassingsstudie, Inkoopstrategie Javabrug	28 May 18	Bas
Stand van zaken PTA en beleid zee en rivercruises	28 May 18	Dilia
PTA Go besluit	25 Sep 18	Dilia
Ambitiedocument, Inpassingsstudie, Inkoopstrategie Javabrug	25 Sep 18	Bas
Uitvoeringsbesluit brug NHK	25 Sep 18	Tim
Uitvoeringsbesluit IJplein zuidzijde	25 Sep 18	Lian
Besluit verplaatsing drie rivercruises	25 Sep 18	Dimitri
Resultaten monitoring	25 Sep 18	Frodo
Stand van zaken notitie metrostation Stxhaven	25 Sep 18	Cliff
Vergadering Directeurenoverleg	06 Feb 18	
Directeurenoverleg IJ	06 Feb 18	
Directeurenoverleg IJ	13 Apr 18	
Directeurenoverleg IJ	04 Jun 18	
Directeurenoverleg IJ	02 Oct 18	
Besluitvorming	06 Feb 18	
Bestuurlijk	06 Feb 18	
College neemt 1e Programmabesluit Sprong over het IJ	06 Feb 18	
Bestuurlijk IJkmoment voorbereiden	26 Jun 18	
Besluitvorming bestuurlijk IJkmoment	02 Oct 18	
Stedelijch Programmabesluit op basis van IJkmoment	19 Dec 18	

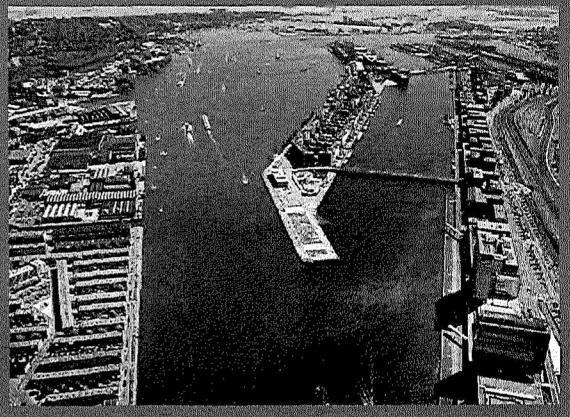


Activiteit ◆ Milestone Directeurenoverleg
Activiteit ■ Stuurgroep Team Sprong

PMB, S. Koolwijk
s.koolwijk@amsterdam.nl
06-52524035

Gemeente
Amsterdam

Project Javabrug



Bas Boeker

12-03-2018

Tussenstand Javabrug

1. Ambitiedocument
2. Inpassingsstudie
3. Inkoopstrategie
4. Vervolg

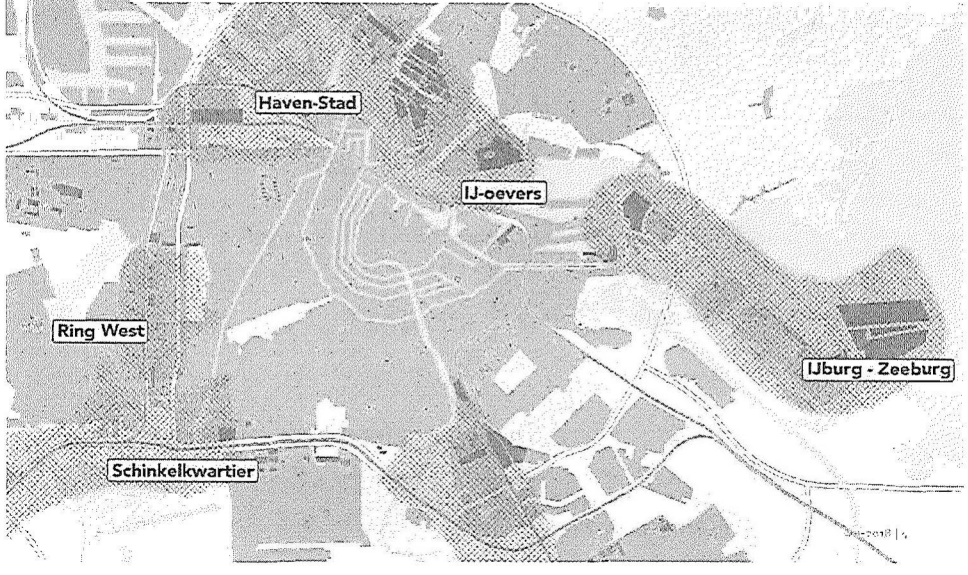
Ambitiedocument

Javabrug

- Waarom een brug naar Noord?
- Stad om het IJ
- Waaraan moet een brug voldoen?
- Hoe passen we de brug in?
- Brug als onderdeel van verbindende openbare ruimte

Waarom een brug?

Verdichting



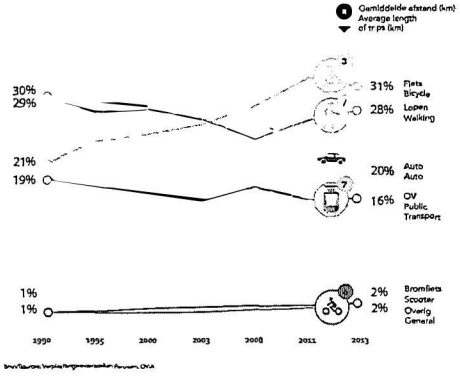
Waarom een brug?

Opkomst van Noord als levendige stadswijk



Waarom een brug?

Veranderingen in mobiliteit





Waarom een brug?

Druk op de veerponten



Waarom een brug?

Sprong over t IJ



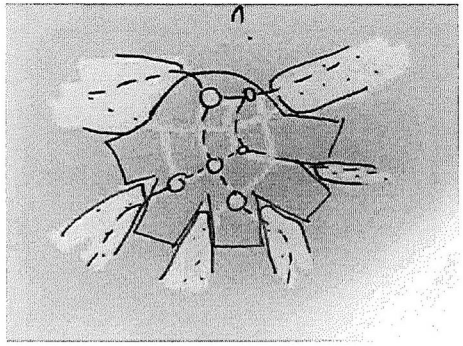
Stad om het IJ

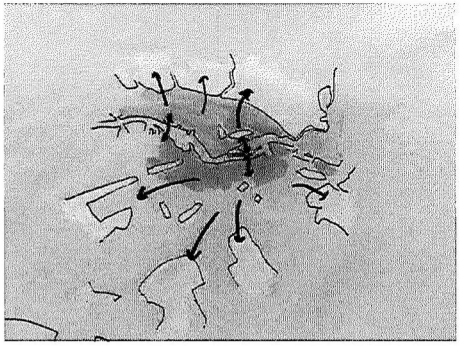
Historie



Stad om het IJ

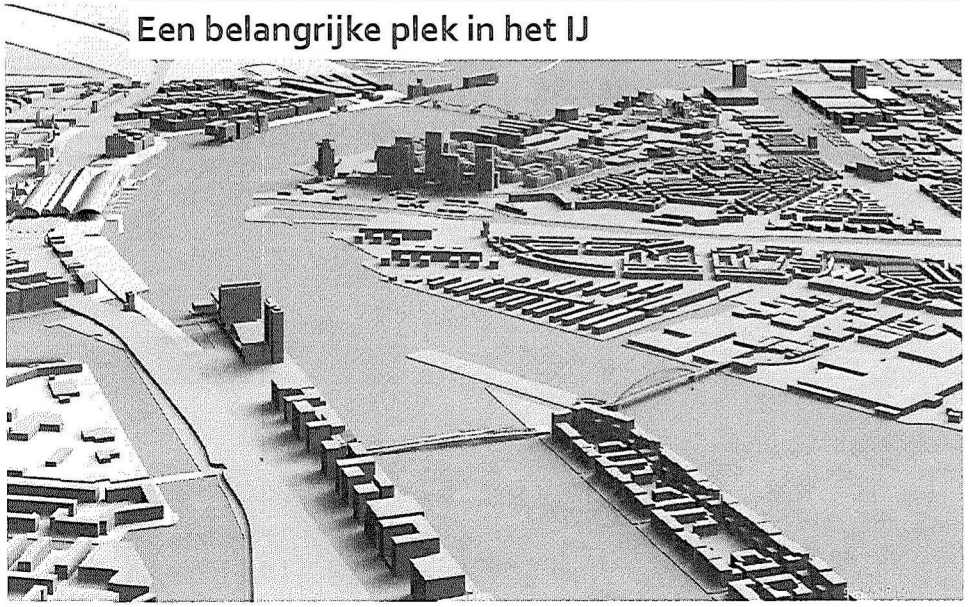
Verbindende schakel in netwerken





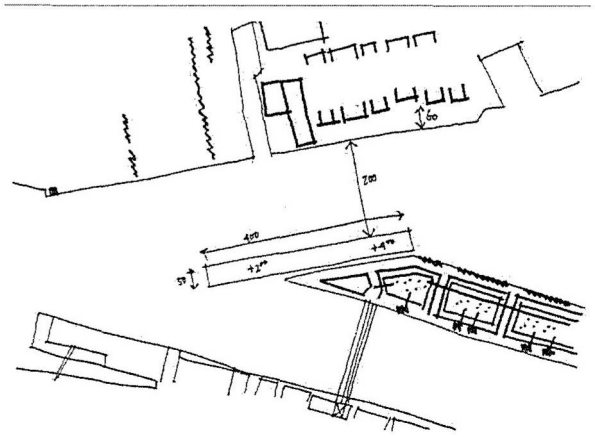
Stad om het IJ

Een belangrijke plek in het IJ



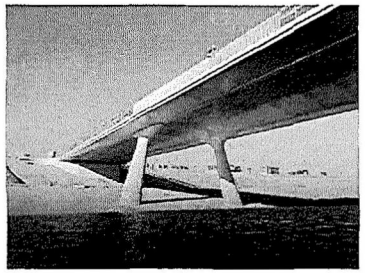
Waaraan moet de brug voldoen?

Randvoorwaarden

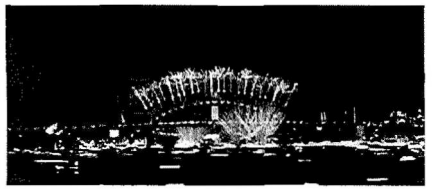


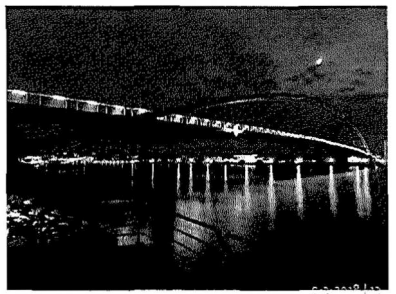
Waaraan moet de brug voldoen?

Randvoorwaarden





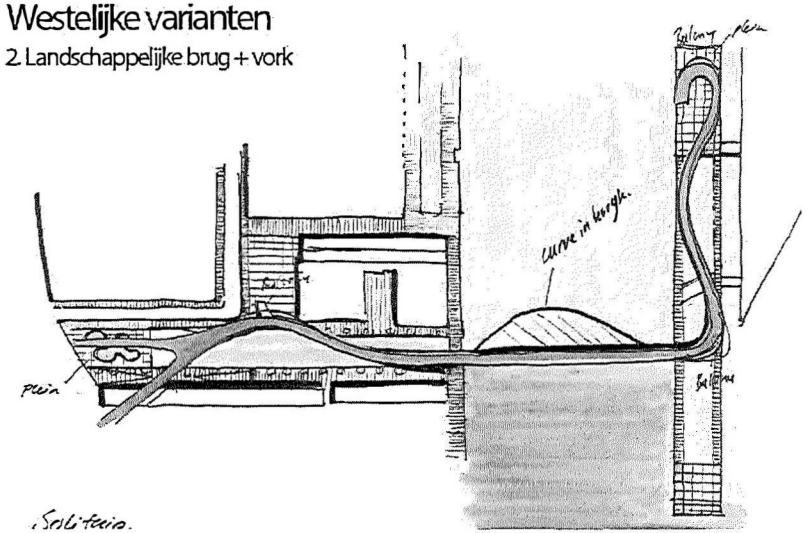




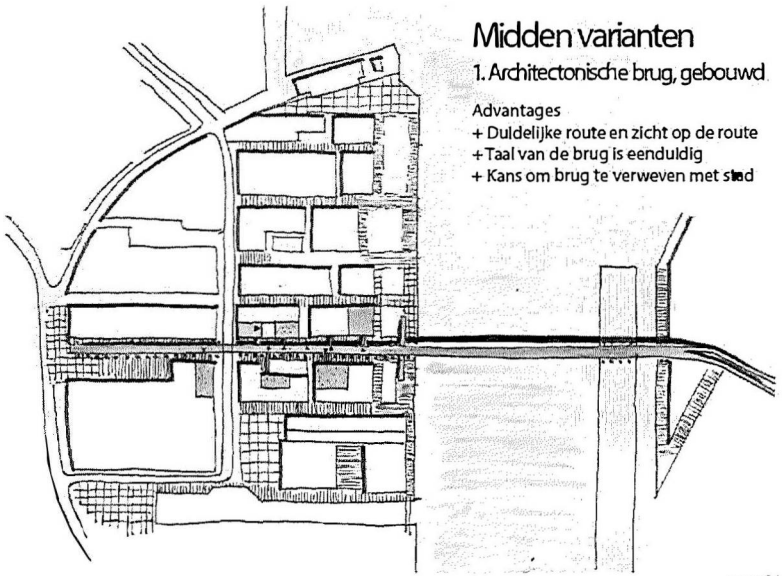
Hoe passen we de brug in?

Westelijke varianten

2. Landschappelijke brug + vork



Hoe passen we de brug in?



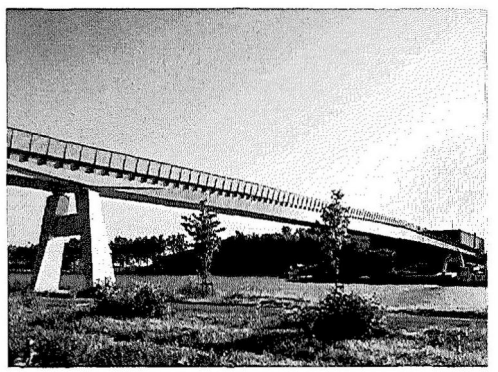
Midden varianten

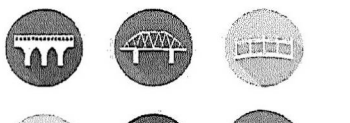
1. Architectonische brug, gebouwd

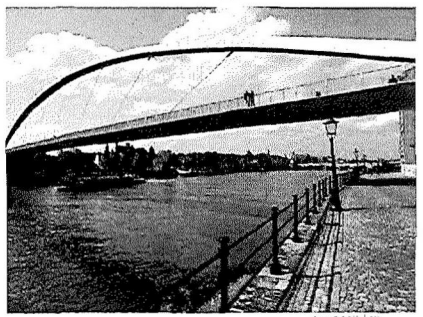
Advantages
+ Duidelijke route en zicht op de route
+ Taal van de brug is eenduidig
+ Kans om brug te verweven met stad

Hoe passen we de brug in?

Architectonische randvoorwaarden

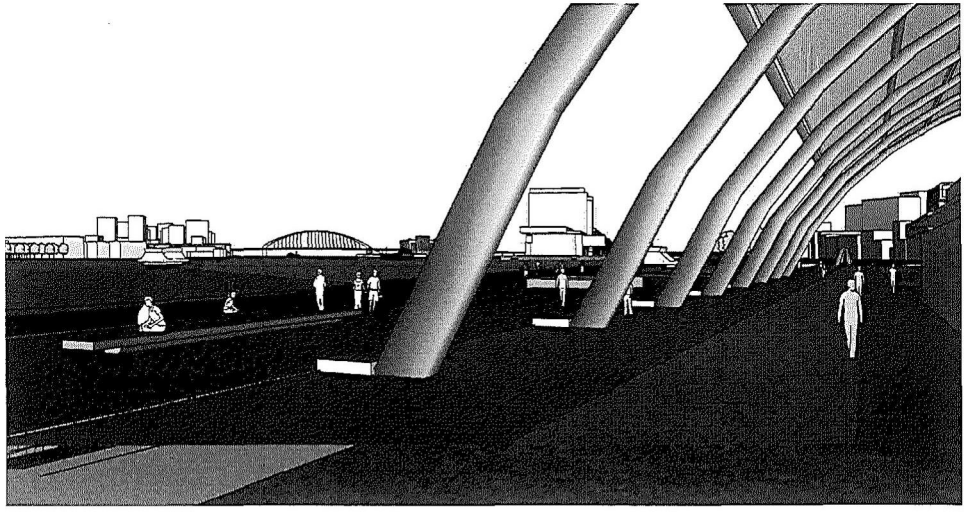






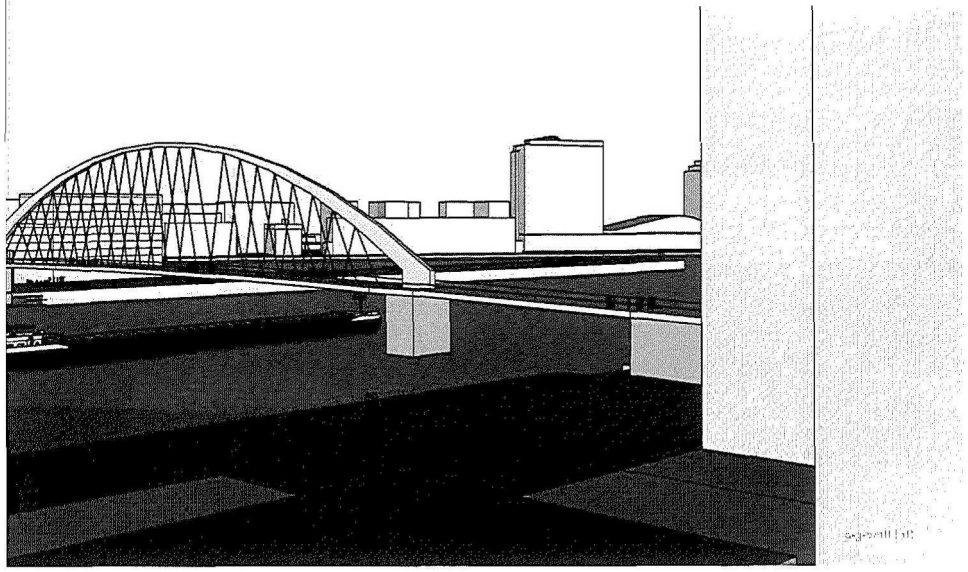
Hoe passen we de brug in?

Architectonische randvoorwaarden



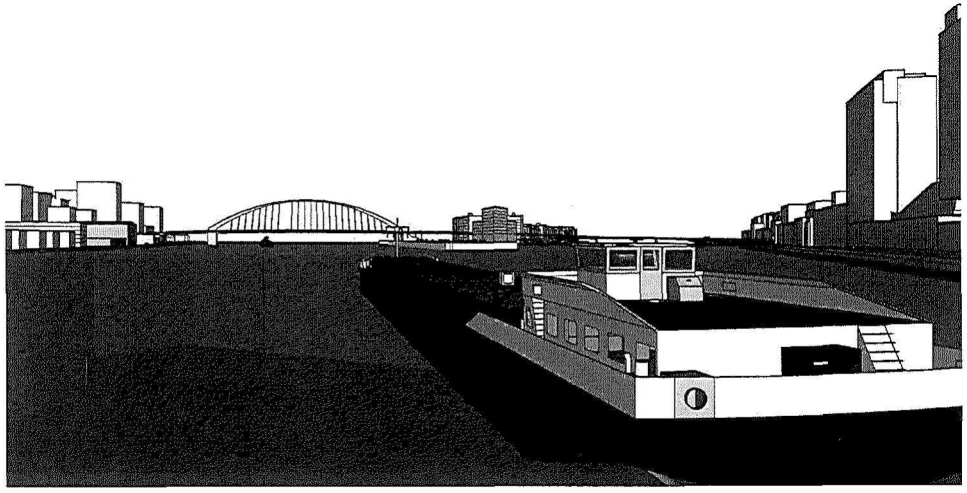
Hoe passen we de brug in?

Architectonische randvoorwaarden



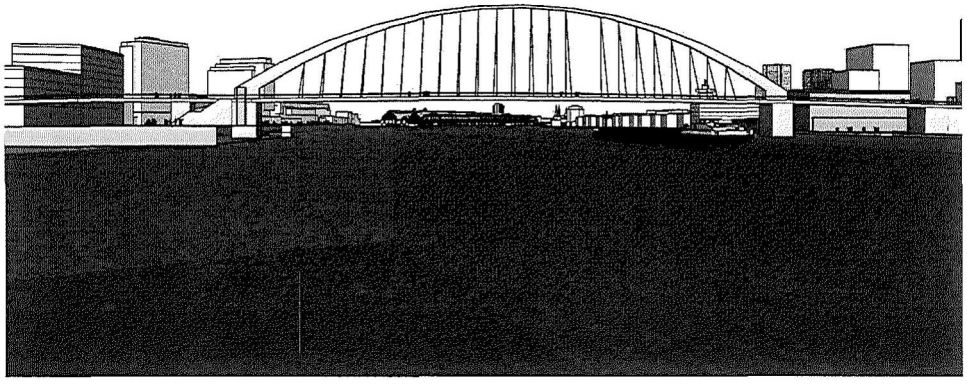
Hoe passen we de brug in?

Architectonische randvoorwaarden

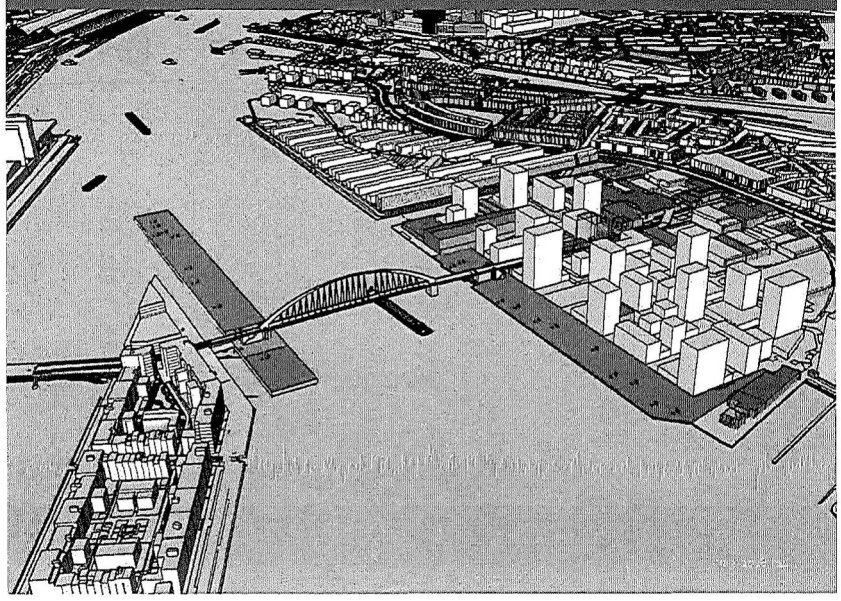


Hoe passen we de brug in?

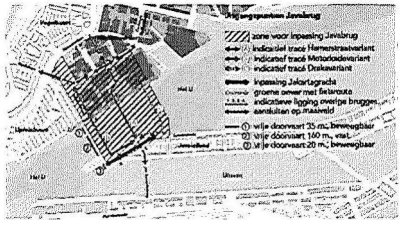
Architectonische randvoorwaarden



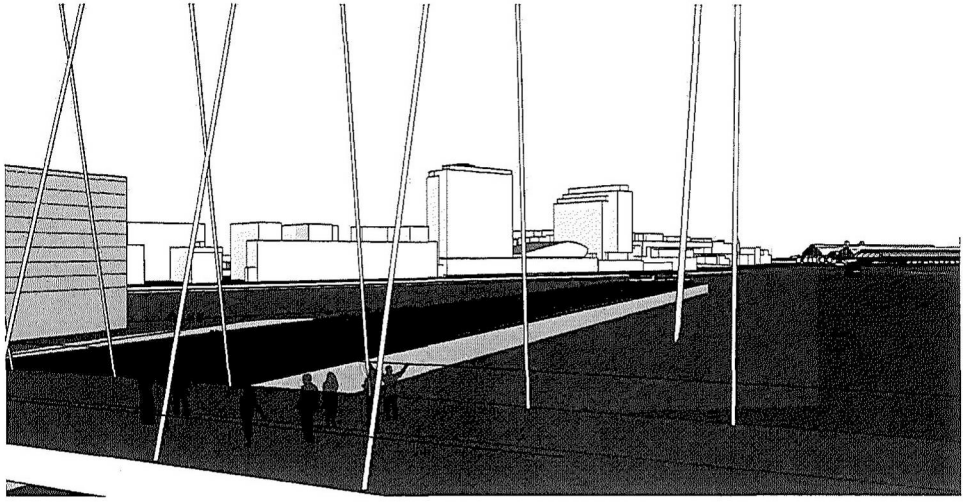
Brug als onderdeel van verbindende openbare ruimte



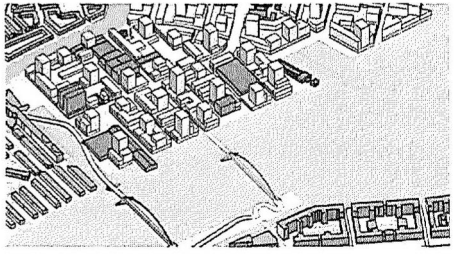
Inpassingstudie

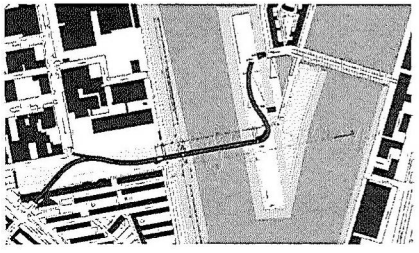


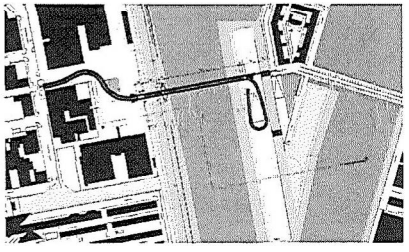
Brug als onderdeel van verbindende openbare ruimte



Inpassingstudie

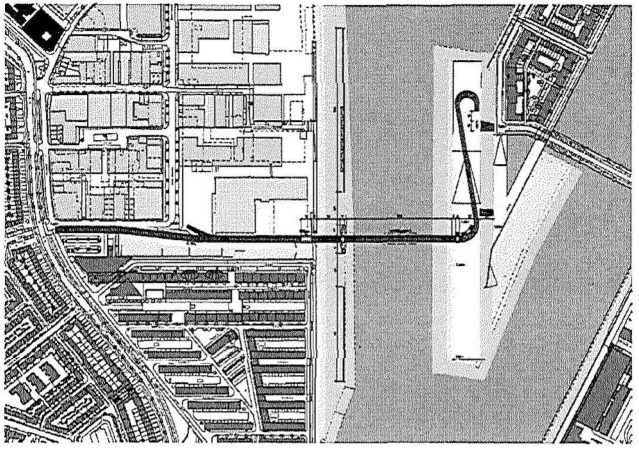






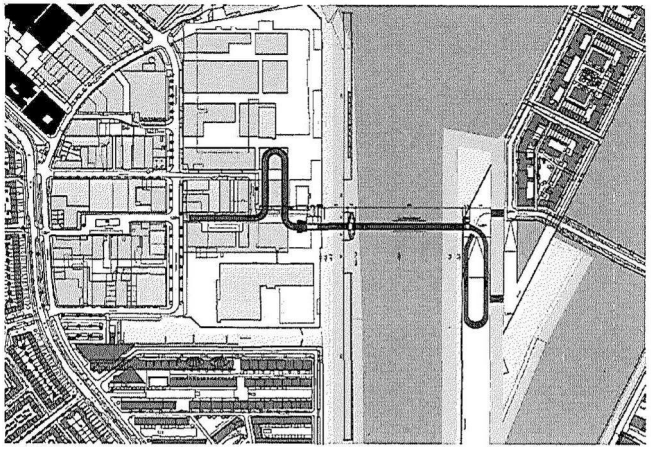
Producten 2018

Inpassingstudie



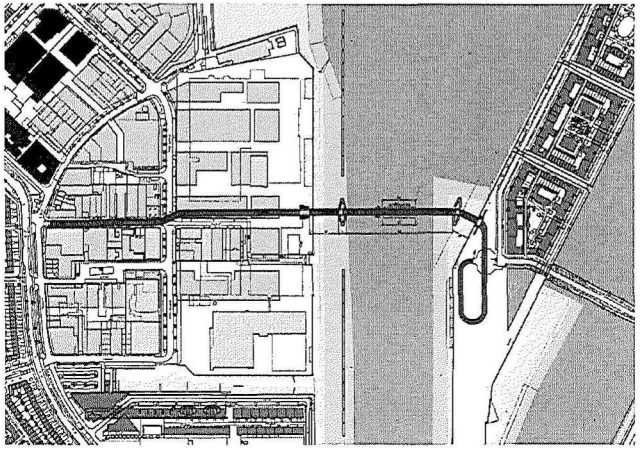
Producten 2018

Inpassingstudie



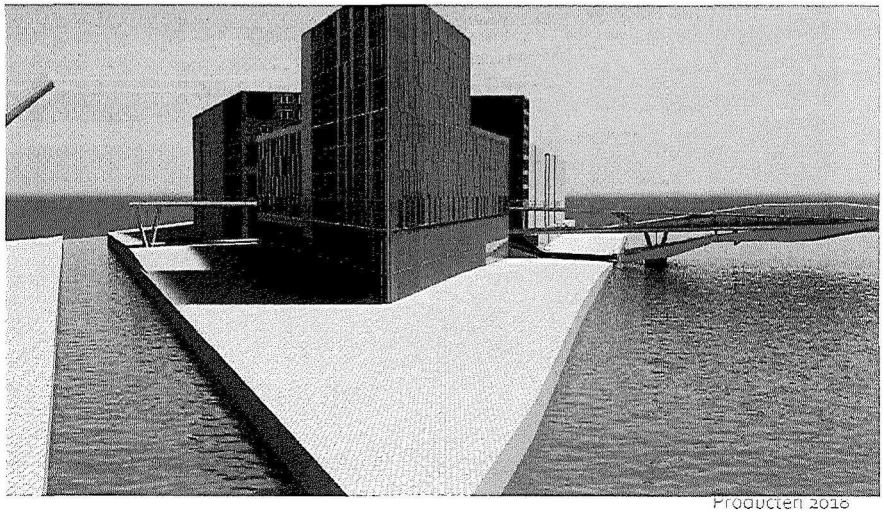
Producten 2018

Inpassingstudie



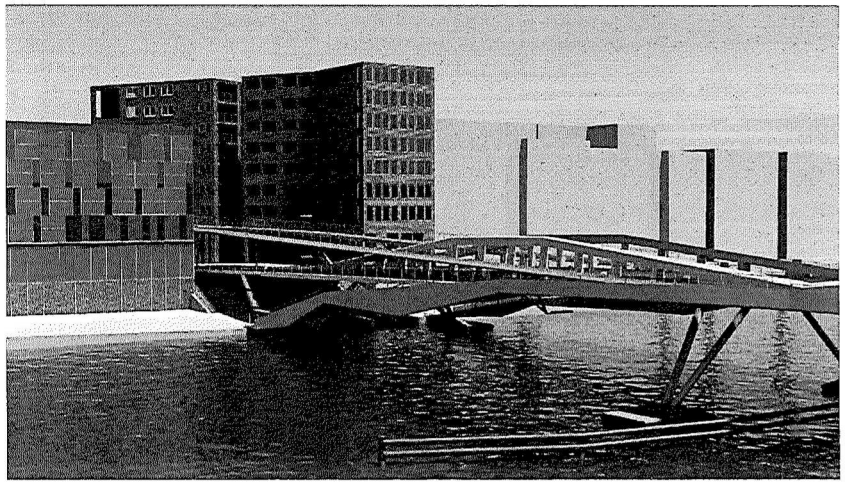
Producten 2018

Inpassingstudie



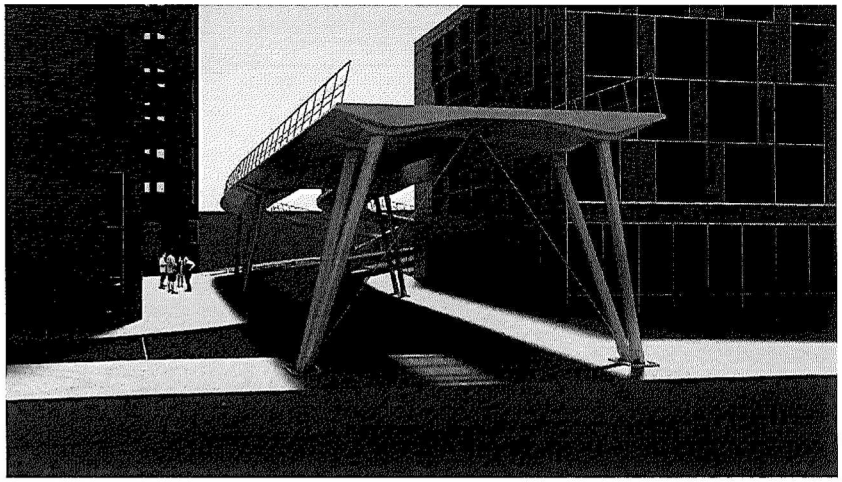
Producten 2018

Inpassingstudie



Producten 2018

Inpassingstudie



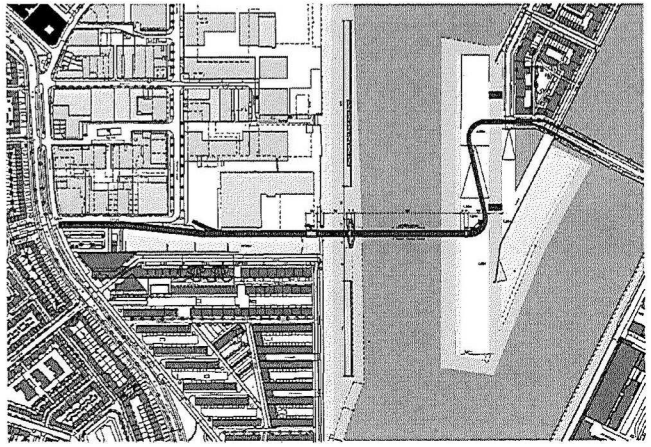
Producten 2018

Inpassingstudie



Producten 2018

Inpassingstudie



Producten 2018

Inpassingstudie

- 11.35m is uitgangspunt, 9.70 m is kans
- Van 17 naar (min) 6 varianten

	west	midden	oost
Schaefervariant			
Maaiveldvariant			

- Interne en externe adviseurs
- Toetsing op:
  - Comfort en vervoerswaarde
  - Ruimtelijke inpassing
  - Maakbaarheid en (nautische) risico's
- Eind april consultatieronde
- Eerst directe stakeholders daarna omwonenden

Inpassingstudie

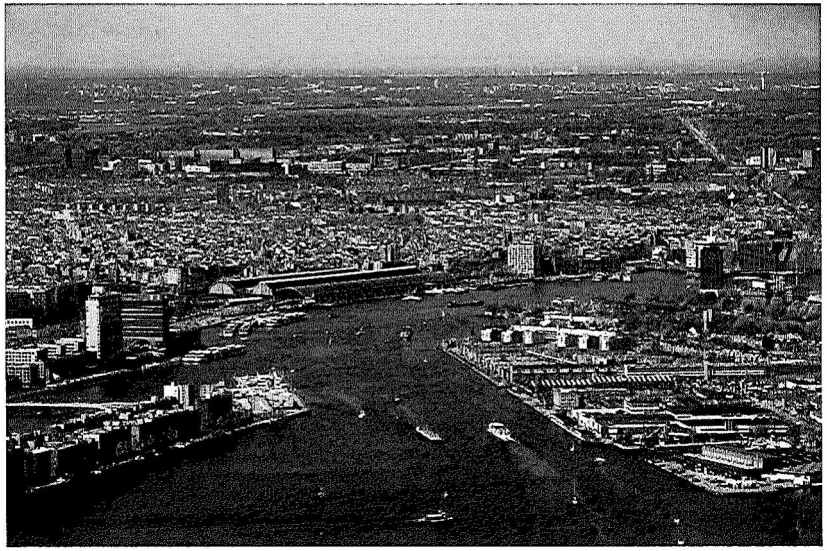
- Er valt wat te kiezen
  - Nautische partijen willen zo oostelijk mogelijk: geen Jakartagracht nodig, kans op extra brede kleppen en meer overzicht voor schepen
  - Hamerkwartier wil zo westelijk mogelijk: weinig procesrisico's en meeropbrengsten Hamerkwartier
  - Fietsers willen rechtdoor: gebruik Schaeferbrug en kortste route
- Project heeft nog geen voorkeur: eerst consultatie en experts raadplegen

Inkoopstrategie

- Inkoopstrategie voor brug
- Inkoopstrategie voor ingenieurs- en adviesbureau
- Keuze niet traditioneel maar prijsvraag of Design & Contruct
  - Mogelijkheid meer ontwerpen
  - Mogelijkheid uitdagen markt op expertise
- Ingenieurs- en adviesbureau ter ondersteuning opdrachtgever (tot einde project + opties voor extra fietsbruggen)
- Kop Java: betrekken bij brug of aparte inkoop
- Mogelijkheden voor beheer component
- Tenderboard

Vervolg

- Maart expertmeetings 17 -> 6 varianten
- Eind maart informeren wethouders svz Javabrug
- Medio april stakeholders
- Eind april consultatieronde
- Mei-juni verwerken resultaten in drie documenten
- 23 mei stuurgroep
- Juni-juli organiseren expertreview
- Vanaf 17 september stuurgroep en bestuurlijke besluitvorming



Gemeente
Amsterdam

Memo

Aan Stuurgroep Sprong over het IJ
Van

Datum 28-02-2018

Onderwerp Financiële reservering bijdrage Vervoerregio aan Sprong over het IJ

In december heeft de gemeente Amsterdam een brief aan de vervoerregio (VRA) gestuurd met de vraag een financiële reservering te maken voor Sprong over het IJ. De brief is namens het college van burgemeester en wethouders verzonden door In de brief heeft de gemeente verzocht om weer in overleg te gaan over bijdrages van de VRA aan de verschillende maatregelen van Sprong.

Half februari heeft de VRA ambtelijk laten weten dat er een besluit wordt voorbereid voor 15 maart. In dat besluit zal de VRA een financiële reservering maken van € 100 miljoen voor de maatregelen 1 t/m 3. Meer toegespitst is dit ca. € 10 miljoen voor maatregel 1 (optimaliseren veren) , € 15 miljoen voor de aanleg van metrostation Sixhaven en € 75 miljoen voor de Javabrug. Op zichzelf is het goed dat hiermee voor het eerst een bestuurlijk besluit genomen zal worden door de VRA en dat er middelen beschikbaar worden gesteld. Tegelijkertijd is het percentage dat de VRA zal bijdragen aan bijvoorbeeld de Javabrug niet in lijn met de gemeentelijke inzet die (kabinet) is gecommuniceerd aan de raad. Eerder was al duidelijk dat de VRA een bijdrage van 30% het juiste uitgangspunt vond, terwijl de gemeente in wil zetten op een bijdrage van 70%. De € 75 miljoen die nu ambtelijk als voornemen gecommuniceerd wordt door de VRA ligt iets boven de eerder aangekondigde 30%, een bijdrage van 70% zou – op basis van de raming ten tijde van het voorkeursbesluit – rond de € 150 miljoen uitkomen.

Er heeft over de hoogte van het totale bedrag geen (bestuurlijk) overleg plaats gevonden, wel zijn op projectniveau gesprekken gevoerd. Het lijkt onverstandig om te interveniëren in de besluitvorming die nu is aangekondigd, maar tegelijkertijd moet de gemeente Amsterdam ook niet de indruk wekken dat ze het volledig eens is met het genomen besluit. We willen de mogelijkheid nadrukkelijk open houden om een gesprek te voeren over een hogere bijdrage dan die nu gereserveerd wordt. Het voorstel is daarom om na het besluit van 15 maart een brief te laten sturen door het college. Een concept van deze brief is bijgevoegd. Om de bestuurders in staat te stellen voorafgaand aan de vergadering van de 15e nog actie te ondernemen richting de VRA wordt dit voorstel door de opdrachtgever Sprong over het IJ parallel aan agendering in de stuurgroep Sprong over het IJ voorgelegd bij de betrokken bestuurders.

Voorstel:

- Per collegebrief te reageren op het besluit van de VRA dat op 15 maart gepland staat.

Gemeente
Amsterdam

Werkafspraken overleg met Vervoerregio

Aan Team sprong over het IJ
Van
Kopie aan

Datum 14 februari 2018

Vorig team Sprong over het IJ is er kort gesproken over hoe we binnen het programma omgaan met het overleg met de Vervoerregio en de financiële aanvragen. Het is goed om daar een bewust besluit over te nemen.

Mogelijkheden

1) Centraal vanuit het programma

Het pakket aan maatregelen kent een aantal projecten die voor een bijdrage van de Vervoerregio in aanmerking komen. Tegelijkertijd is duidelijk dat de Vervoerregio voor sommige projecten sneller warm zal lopen dan voor andere. Om een zo groot mogelijke totale bijdrage te kunnen realiseren kan het daarom gunstig zijn het overleg met de Vervoerregio bij het programma te beleggen, gevoed door de verschillende projecten. Nadeel is dat er een risico ontstaat op vertraging bij individuele projecten; met name bij projecten waar een 'standaard' bijdrage van de Vervoerregio snel afgerond zou moeten kunnen worden is dit zonde.

2) Decentraal vanuit het project

Om de voortgang per project te waarborgen is het aantrekkelijk om vanuit de projecten overleg met de Vervoerregio te voeren. Dit is ook de voorkeursvariant van de Vervoerregio zelf. Het programma zal wel overleg met de Vervoerregio voeren, maar dat zal zich beperken tot eventuele bijdrages aan het programma en knelpunten op projectniveau die de voortgang van het programma als geheel in gevaar kunnen brengen. Nadeel is dat er geen mogelijkheid is om een totaalpakket aan bijdrages te bewerkstelligen. Hierdoor kan de uiteindelijke bijdrage van de Vervoerregio wellicht lager uitvallen dan bij mogelijkheid 1).

Voorstel

- Akkoord te gaan met mogelijkheid 2 zodat de voortgang van projecten geen hinder ondervindt;
- Vanuit projecten het programma op de hoogte te houden van de voortgang van de gesprekken met de Vervoerregio, zowel in team Sprong over het IJ als in de werkgroep control