Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam

[redacted]

Datum	8 augustus 2018
Ons kenmerk	
Uw kenmerk	
Behandeld door	Ruimte en Duurzaamheid, [redacted]
Kopie aan	
Bijlage(n)	Bijlage 1 Inventarislijst
Onderwerp	Besluit op Wob-verzoek inzake Sprong over het IJ

Geachte [redacted],

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

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

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

1. De plannen van de stad Amsterdam om tunnel(s) onder en/of brug(gen) over het IJ te realiseren (Sprong over het IJ)
2. Alle in- en uitgaande correspondentie, waaronder concept-documenten, met (vertegenwoordigers van) het ministerie van in elk geval IenM, Havenbedrijf, Rijkswaterstaat en/of provincie, gemeenten en/of overige partijen.
3. Een inventarislijst van alle onderzoeken en openbaarmaking van deze onderzoeken;

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

Behandeling van uw verzoek en beslistermijn
Vanwege de omvang van uw verzoek is in overleg met u besloten om in drie deelbesluiten op uw verzoek te besluiten. Het eerste deelbesluit heeft betrekking op de periode van 1 januari 2016 tot 20 juli 2017 (datum voorkeursbesluit). Bij besluit van 28 juni 2018 heeft het college beslist op dit gedeelte van uw verzoek. In dit deelbesluit is aangegeven dat het tweede deelbesluit in juli wordt genomen.
Tijdens het telefoongesprek op 30 juli 2018 is met u afgesproken dat het tweede deelbesluit begin augustus wordt verstuurd. Het onderhavige deelbesluit heeft betrekking op de periode vanaf 20 juli 2017 tot 16 april 2018 en is voorzien van een inventarislijst. Op deze inventarislijst is aangegeven welke bijlagen nog niet zijn beoordeeld. Met u is afgesproken dat u na bestudering van de inventarislijst kunt aangeven welke stukken u alsnog wilt ontvangen en welke stukken naar uw oordeel ontbreken. Naar aanleiding hiervan wordt een laatste deelbesluit genomen over de nog ontbrekende documenten. Zoals met u besproken worden in dit laatste deelbesluit tevens de namen die in het eerste deelbesluit ten onrechte onleesbaar zijn gemaakt alsnog openbaar gemaakt.

Zienswijzen
De zienswijze van de derdebelanghebbende is in de belangenafweging meegenomen. De zienswijzen zijn gevolgd.

Inventarisatie documenten
Aangezien uw verzoek is gericht op de plannen om tunnels onder en/of bruggen over het IJ te realiseren gaat de gemeente ervan uit dat uw verzoek betrekking heeft op documenten die verband houden met het programma Sprong over het IJ, voor zover dit betrekking heeft op de Javabrug (maatregel 3), de Stenen hoofd verbinding (maatregel 4) en de voetgangerspassage CS-Buiksloterweg (maatregel 5). Daarnaast richt uw verzoek zich op het verplaatsen van de PTA. Documenten (of delen van documenten) die geen betrekking hebben op voornoemde bestuurlijke aangelegenheid maken geen onderdeel uit van het verzoek en worden om die reden niet ter beschikking gesteld. Ook documenten die reeds openbaar zijn maken nadrukkelijk geen onderdeel uit van dit verzoek.

De documenten die, al dan niet gedeeltelijk, betrekking hebben op voornoemde bestuurlijke aangelegenheid zijn opgenomen in een inventarislijst, die als Bijlage 1 bij dit besluit is gevoegd.

De inventarislijst bestaat uit vijf tabbladen, te weten A. Correspondentie, B. Structurele overleggen, C. Onderzoeken, D. Bestuurlijke stukken en E. Overige documenten. De inventarislijst vermeldt per document of dit document al dan niet (gedeeltelijk) openbaar wordt gemaakt en (indien van toepassing) de betreffende weigeringsgrond op grond van de Wob. Daar waar de volledige openbaarmaking van een document niet mogelijk is op grond van de Wob, zijn de betreffende passages onleesbaar gemaakt. Waar passages onleesbaar zijn gemaakt is een

nummer in de kantlijn opgenomen die correspondeert met de betreffende weigeringsgrond. Per nummer is de volgende weigeringsgrond gehanteerd:

1. Artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e van de Wob.
2. Artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b en g van de Wob.
3. Artikel 11, eerste lid van de Wob.
4. Passage/document valt buiten de reikwijdte van het Wob-verzoek.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat e-mails en WhatsApp berichten niet zijn opgenomen in de inventarislijst. In het onderdeel Overwegingen van dit besluit wordt hier nader op ingegaan.

Besluit
Uw verzoek wordt (gedeeltelijk) ingewilligd. In de inventarislijst die onderdeel uitmaakt van dit besluit is aangegeven welke documenten (gedeeltelijk) openbaar en welke documenten niet openbaar worden gemaakt. Voor de motivering wordt verwezen naar het onderdeel Overwegingen in dit besluit.

Overwegingen
Artikel 3, vijfde lid van de Wob bepaalt dat een verzoek om informatie wordt ingewilligd met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 10 en 11. Bij de te verrichten belangenafweging wordt steeds een afweging gemaakt tussen het algemene belang bij openbaarmaking van de gevraagde informatie en de door de weigeringsgronden te beschermen belangen.

De Wob kent geen beperkte vorm van openbaarmaking. Dit betekent dat openbaarmaking van de gevraagde documenten uitsluitend aan u als verzoeker op grond van de Wob niet mogelijk is. Indien de desbetreffende documenten worden verstrekt, dan zijn deze dus openbaar en dienen deze tevens aan anderen te worden verstrekt. In dat licht vindt de onderstaande belangenafweging dan ook mede plaats.

Persoonlijke levenssfeer
Op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder e, van de Wob blijft verstrekking van informatie achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen het belang dat de persoonlijke levenssfeer wordt geëerbiedigd.

In de documenten zijn persoonsgegevens opgenomen van ambtenaren en van derden. Hoewel ambtenaren en andere bij de besluitvorming betrokken personen in hun beroepshalve functioneren als zodanig niet ten volle een beroep kunnen doen op de persoonlijke levenssfeer, geldt dit volgens vaste rechtspraak wel voor gegevens als namen, telefoonnummers (werk en privé), e-mailadressen en handtekeningen en parafen van ambtenaren of personen van andere organisaties. Het belang van openbaarmaking weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer. In de documenten die gedeeltelijk openbaar worden gemaakt zijn daarom de persoonsgegevens onleesbaar gemaakt.

Persoonlijke beleidsopvattingen in een stuk voor intern beraad
Artikel 11, eerste lid, van de Wob bepaalt dat in geval van een verzoek om informatie uit documenten opgesteld ten behoeve van intern beraad, geen informatie wordt verstrekt over daarin opgenomen persoonlijke beleidsopvattingen.

Artikel 11, tweede lid, van de Wob bepaalt dat over persoonlijke beleidsopvattingen met het oog op een goede democratische bestuursvoering informatie kan worden verstrekt, maar niet in tot personen herleidbare vorm.

Voor de meeste documenten die onder uw verzoek vallen, geldt dat deze zijn aan te merken als te zijn opgesteld voor intern beraad. Zij bevatten persoonlijke beleidsopvattingen van ambtenaren en van derden die door het college van burgemeester en wethouders bij de besluitvorming zijn of zullen worden betrokken. Het betreft onder meer interne nota's aan ambtenaren, voorbereidende stukken, zoals notities en bijlagen ter voorbereiding van een overleg en concepten van stukken.

Deze documenten zijn opgesteld om van gedachten te wisselen ter voorbereiding op de besluitvorming. Het gaat daarbij om stukken met als doel uitwisseling van inzichten om alle aspecten van de zaak in kaart te brengen om een standpunt in te kunnen nemen.
Waar deze documenten feitelijke informatie bevatten, is deze informatie zozeer verweven met persoonlijke beleidsopvattingen, dat deze niet gescheiden kan worden van de beleidsopvattingen. Om die reden wordt een aantal (onderdelen uit) documenten die persoonlijke beleidsopvattingen bevatten niet openbaar gemaakt.

Het programma 'Sprong over het IJ' bestaat vanwege de omvang en het belang van het programma, uit verschillende projectteams. Voor het onderhavige verzoek zijn de structurele overleggen van het programma Sprong, Javabrug en PTA beoordeeld. Deze projectteams kennen allemaal een gelaagde overlegstructuur. Het laagste overlegniveau is samengesteld uit ambtenaren op basis van hun bijzondere expertise. Tot deze overleggen behoren de volgende overleggen:

- Team Sprong,
- Juridisch overleg Sprong over het IJ,
- Kernteam Javabrug,
- Juridisch team Javabrug,
- Communicatieteam Javabrug,
- Opdrachtgeversoverleg
- Nautische werkgroep
- Project Groep PTA
- Samenwerkingsoverleg bestuursopdracht PTA
- Werkgroep Coenhaven
- Werkgroep Cruisebeleid
- Werkgroep Alternatieven

Het doel van deze projectteams en werkgroepen is om op basis van specifieke kennis en kunde te adviseren over beleidsvorming ten behoeve van het programma en de verschillende maatregelen

die vallen onder Sprong over het IJ. In deze overleggen wordt gesproken over de adviezen over beleidsvorming, waarbij voorstellen kunnen worden aangewezen om verder beschouwd te worden. Uitgewerkte voorstellen worden ter verdere bespreking voorgelegd aan het stuurgroepoverleg en daarna aan het directeurenoverleg.
Deze gelaagde overlegvormen zijn alleen doelmatig als onderling in alle vrijheid en openhartig gecommuniceerd kan worden. Een ongehinderde bijdrage van ambtenaren aan deze overlegtafels moet kunnen worden gewaarborgd en daarom zijn verslagen van deze overleggen (voor zover aanwezig) en bijlagen ter voorbereiding op deze overleggen vooralsnog niet allemaal bijgevoegd. De agenda's van deze overleggen worden wel openbaar gemaakt. De uitgewerkt voorstellen uit deze overleggen die in de stuurgroep en het directeurenoverleg zijn geagendeerd zijn beoordeeld en worden (gedeeltelijk) openbaar gemaakt.

De aangetroffen bestuurlijke stukken, zijnde (concept) beleidstukken, collegevoordrachten (besluiten) en stukken die voorafgaand aan een voordracht met de verantwoordelijke wethouder(s) worden besproken worden (gedeeltelijk) openbaar gemaakt.

Onderzoeksrapporten
De definitieve versies van onderzoeksrapporten worden openbaar gemaakt. Voor een aantal definitieve rapporten geldt dat eerst een conceptversie is opgesteld, de definitieve versie van het rapport is een zogeheten update. Om deze reden worden notities en conceptrapporten van deze onderzoeken niet openbaar gemaakt op grond van artikel 11 van de Wob. De daarin ingenomen standpunten voor zover deze afwijken van de definitieve rapporten, zijn aangemerkt als persoonlijke beleidsopvatting waarbij het belang van openbaarmaking niet opweegt tegen het belang van bescherming van de persoonlijke beleidsopvatting.

Berichten per e-mail en WhatsApp
Zoals in het eerste deelbesluit al is overwogen vergt uw vraag naar alle e-mails een feitelijk onmogelijke zoekslag. Gelet op de omvang van het programma Sprong over het IJ en de verschillende projectteams die daar onder vallen is het is eenvoudigweg niet na te gaan wie met wie over de gevraagde onderwerpen bij e-mail berichten heeft verzonden en of deze berichten nog voorhanden zijn. Het aanwezige e-mail verkeer bevat opvattingen, voorstellen, aanbevelingen of conclusies en is bedoeld voor uitsluitend interne afstemming en verduidelijking. Het mailverkeer is aangemerkt als intern beraad met persoonlijke beleidsopvattingen en feitelijke informatie, die zozeer verweven is met persoonlijke beleidsopvattingen dat deze niet kan worden gescheiden van beleidsopvattingen. Het mailverkeer is om die reden buiten het verzoek gelaten.

Het programmateam Sprong over het IJ, het projectteam Javabrug en het projectteam PTA hebben een WhatsApp-groep. In deze WhatsApp-groepen worden hoofdzakelijk openbare nieuwsberichten gedeeld. Voor zover er naast het delen van openbare berichten, berichten worden gestuurd over deze bestuurlijk aangelegenheid zijn deze berichten aangemerkt als intern beraad waarbij de persoonlijke beleidsopvattingen met de feiten zijn verweven dat deze op grond van artikel 11 van de Wob niet openbaar worden gemaakt. Voor zover de inhoud van de berichten geen betrekking hebben op een bestuurlijke aangelegenheid vallen deze buiten het Wob-verzoek.

De economische en/of financiële belangen alsook de onevenredige benadeling
Op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wob blijft openbaarmaking van informatie achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen de economische of financiële belangen van de gemeente.
Op grond van artikel 10, tweede lid, aanhef en onder g van de Wob, blijft verstrekking van informatie achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen het belang van het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden.

Het is van belang om met derden, wiens belangen mede in het geding zijn, in een sfeer van vertrouwelijkheid te kunnen overleggen. De overheid en de betrokken partijen moeten over en weer open kunnen zijn over hun belangen en verschillende opties voor hun handelen kunnen onderzoeken, zonder dat zij rekening moeten houden met de mogelijkheid dat anderen daar later kennis van nemen.

Een aantal documenten die in de inventarislijst zijn opgenomen bevat onder meer financiële informatie van de gemeente en/of derde partijen. Kennisgeving van deze gegevens, in onderling verband bezien, zou een zodanig inzicht kunnen verschaffen in de door partijen bij de onderhandelingen ingenomen posities, dat derden in toekomstige gevallen hun positie daarop kunnen afstemmen. Het belang van openbaarmaking van deze gegevens weegt niet op tegen het financiële belang van de gemeente.

Geheimhouding
Op een tweetal bijlagen, te weten 'PTA Business Case' en Financiële paragraaf PTA' heeft het college van burgemeester en wethouders bij besluit van 19 december 2017 geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55, eerste lid Gemeentewet, dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10, eerste lid onder c en tweede lid, onder b en g van de Wob. De geheimhouding is opgelegd voor onbepaalde tijd.
Uw verzoek is aangemerkt als een verzoek tot opheffing van de geheimhouding voor onbepaalde tijd. Openbaarmaking van het document kan de financiële positie van de gemeente schaden en kan mogelijke bevoordeling van natuurlijke personen tot gevolg hebben. Deze belangen wegen zwaarder dan het belang van openbaarmaking en daarom is besloten de geheimhouding niet op te heffen.

Op een bijlage te weten 'Memo Verkenning financiële effecten verplaatsen PTA voor de gemeente Amsterdam' heeft het college van burgemeester en wethouders bij besluit 13 juni 2017 geheimhouding opgelegd op grond van artikel 25, tweede lid van de Gemeentewet. De geheimhouding is opgelegd op grond van belangen genoemd in artikel 10, tweede lid, onder b van de Wob. De geheimhouding is opgelegd voor onbepaalde tijd. De gemeenteraad heeft de geheimhouding tijdens de vergadering op 28 juni 2017 bekrachtigd.
Uw verzoek is aangemerkt als een verzoek tot opheffing van de geheimhouding voor onbepaalde tijd. Openbaarmaking kan de financiële en onderhandelingspositie van de gemeente schaden. Deze belangen wegen zwaarder dan het belang van openbaarmaking en daarom is besloten de geheimhouding niet op te heffen.

Tenslotte is een aantal passages in de documenten onleesbaar gemaakt omdat deze geen betrekking hebben op bruggen over en tunnels onder het IJ of verplaatsing van de PTA en om die reden buiten de reikwijdte van uw verzoek vallen. Waar de informatie onleesbaar is gemaakt is dat aangegeven door in de kantlijn een 4 op te nemen.

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

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

Vervolg
Indien u naar aanleiding van dit besluit nog vragen heeft over de afhandeling van uw verzoek of een nadere toelichting wenst op dit besluit, dan kunt u contact opnemen met Marit van Waarde via m.van.waarde@amsterdam.nl of 06-22326795.

Hoogachtend,

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

P. Eilander
Adjunct-directeur Ruimte & Duurzaamheid

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

Stuur uw bezwaarschrift naar:

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

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

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

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

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

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

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

Tab A - Correspondentie

Document Naam of zakelijke omschrijving	Datum	Weigeringsgrond Wob	Reden
Brief HbA bestuursopdracht "Verplaatsen PTA"	27-7-2017	Openbaar	
Brf aan Havenbedrijf alternatieve locatie verplaatsing PTA	12-10-2017	Openbaar	
Brf inzake adviesaanvraag AB bestuurscommissies	19-12-2017	Openbaar	
Brf VRA toezegging 100 miljoen voor Sprong M1-3	6-4-2018	Openbaar	https://amsterdam.raadsinformatie.nl/vergadering/530674#ai_4117385
Wijkvereniging Overhoeks	18-3-2018	Openbaar	https://wijkverenigingoverhoeks.nl/2018/07/04/brief-sprong-over-het-ij-college-van-burgemeester-en-wethouders/
Raadsbrief moties svz sprong	18-1-2018	Openbaar	Openbaar via raadsinformatie
Raadsbrief vaststellen ontwikkelstrategie Haven-Stad	15-12-2017	Openbaar	Openbaar via raadsinformatie
Raadsbrief voorgenomen voorkeurslocatie verplaatsing PTA	19-12-2017	Openbaar	Openbaar via raadsinformatie

Tab B - Structurele overleggen

Document Naam of zakelijke omschrijving	Datum	Beoordeling	Wob
Agenda Directeurenoverleg IJ 20171009	9-10-2017	deels openbaar	10.2.e
Directeurenoverleg IJ 20171009 bijlage 1	9-10-2017	deels openbaar	11.1
Directeurenoverleg IJ 20171009 bijlage 2	9-10-2017	deels openbaar	10.2.e; 11.1; 10.2.b
Directeurenoverleg IJ 20171009 bijlage 3	9-10-2017	niet bijgevoegd	
Directeurenoverleg IJ 20171009 bijlage 4	9-10-2017	Openbaar	
Directeurenoverleg IJ 20171009 bijlage 5	9-10-2017	niet bijgevoegd	
Directeurenoverleg IJ 20171009 bijlage 6	9-10-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Agenda Directeurenoverleg IJ 20171204	4-12 -2017	deels openbaar	10.2.e
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 1	4-12 -2017	deels openbaar	deels buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 2	4-12 -2017	deels openbaar	10.2.e; 10.2.b; 11.1
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 2.1	4-12 -2017	deels openbaar	10.2.e; 10.2.b; 11.1
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 3	4-12 -2017	niet openbaar	buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 4	4-12 -2017	niet openbaar	buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 5	4-12 -2017	openbaar	bijlage bij Stuurgroep
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 6a	4-12 -2017	niet openbaar	buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 6a.1	4-12 -2017	niet openbaar	buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 6b	4-12 -2017	niet openbaar	buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 6c	4-12 -2017	niet openbaar	buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 6d	4-12-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Agenda Directeurenoverleg IJ 20180206	6-2-2018	deels openbaar	10.2.e
Directeurenoverleg IJ 20180206 bijlage 1	6-2-2018	deels openbaar	10.2.e, deels buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20180206 bijlage 2.a	6-2-2018	deels openbaar	10.2.e; 10.2.b
Directeurenoverleg IJ 20180206 bijlage 2.b	6-2-2018	openbaar	Projectplan Javabrug
Directeurenoverleg IJ 20180206 bijlage 3	6-2-2018	openbaar	
Agenda Directeurenoverleg IJ 20180413	13-4-2018	deels openbaar	10.2.e
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 1a	13-4-2018	deels openbaar	10.2.e
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 1b	13-4-2018	deels openbaar	10.2.e
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 1c	13-4-2018	niet openbaar	11.1
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 2	13-4-2018	niet openbaar	Buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 3A	13-4-2018	niet openbaar	Buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 3B	13-4-2018	niet openbaar	Buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 3C	13-4-2018	niet openbaar	Buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 3D	13-4-2018	niet openbaar	Buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 4	13-4-2018	niet openbaar	Buiten verzoek
Agenda Stuurgroep IJ 170911	11-9-2017	deels openbaar	10.2.e; 11,1
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 1	11-9-2017	openbaar	
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 2	11-9-2017	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 3	11-9-2017	deels openbaar	buiten verzoek
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 4	11-9-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 5	11-9-2017	openbaar	
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 6 en 7	11-9-2017	niet bijgevoegd	
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 8	11-9-2017	openbaar	Brief havenbedrijf pta
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 9	11-9-2017	openbaar	reeds geopenbaard
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 10	11-9-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 11	11-9-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Agenda Stuurgroep IJ 171120	20-11-2017	deels openbaar	10.2e, deels buiten verzoek
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 1	20-11-2017	deels openbaar	10.2b; 10.2e; 11.1
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 2	20-11-2017	deels openbaar	10.2.e

Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 3	20-11-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 4	20-11-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 5	20-11-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 6	20-11-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 7	20-11-2017	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 8	20-11-2017	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 9	20-11-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 10	20-11-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Agenda Stuurgroep IJ 180118	18-1-2018	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 1a	18-1-2018	deels openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 1b	18-1-2018	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 1c	18-1-2018	deels openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 2	18-1-2018	openbaar	
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 3	18-1-2018	Niet openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 4a	18-1-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 4b	18-1-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 5a	18-1-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 5b	18-1-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 5c	18-1-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 6a	18-1-2018	openbaar	
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 6b	18-1-2018	openbaar	bijlage bij DO 6 februari
Agenda stuurgroep IJ 180312	12-3-2018	deels openbaar	10.2.e; 10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 1a	12-3-2018	deels openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 1b	12-3-2018	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 1c	12-3-2018	Niet openbaar	
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 2	12-3-2018	Niet openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 3a	12-3-2018	Niet openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 3b	12-3-2018	Niet openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 3c	12-3-2018	Niet openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 3d	12-3-2018	Niet openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 4a	12-3-2018	openbaar	raadsinformatie
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 4b	12-3-2018	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 5	12-3-2018	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 6	12-3-2018	openbaar in definitieve vorm	
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 7	12-3-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 8a	12-3-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 8b	12-3-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 8c	12-3-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 8d	12-3-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 9	12-3-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Agenda Team Sprong 170928	28-9-2017	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 170928 bijlage 1	28-9-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 170928 bijlage 2	28-9-2017	openbaar	bijlage bij stuurgroep
Team Sprong 170928 bijlage 3	28-9-2017	openbaar	
Team Sprong 170928 bijlage 4	28-9-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Agenda Team Sprong 171026	26-10-2017	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 171026 bijlage 1	26-10-2017		
Team Sprong 171026 bijlage 2	26-10-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 171026 bijlage 3	26-10-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 171026 bijlage 4	26-10-2017	openbaar in definitieve versie	

Team Sprong 171026 bijlage 5	26-10-2017	openbaar	bijlage stuurgroep
Team Sprong 171026 bijlage 6	26-10-2017	niet openbaar	Buiten verzoek
Agenda Team Sprong 171123	23-11-2017	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 171123 bijlage 1	23-11-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 171123 bijlage 2	23-11-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 171123 bijlage 3	23-11-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 171123 bijlage 4	23-11-2017	niet bijgevoegd	
Agenda Team Sprong 171221	21-12-2017	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 171221 bijlage 1	21-12-2017	niet openbaar	Buiten verzoek
Team Sprong 171221 bijlage 2	21-12-2017	openbaar in definitieve versie	pva javabrug
Team Sprong 171221 bijlage 3	21-12-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 171221 bijlage 4	21-12-2017	niet bijgevoegd	
Agenda Team Sprong 180111	11-1-2018	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 180111 bijlage 1	11-1-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180111 bijlage 2	11-1-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180111 bijlage 3	11-1-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180111 bijlage 4	11-1-2018	niet bijgevoegd	
Agenda Team Sprong 180222	22-2-2018	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 180222 bijlage 1	22-2-2018	niet bijgevoegd	Planning
Team Sprong 180222 bijlage 2	22-2-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180222 bijlage 3	22-2-2018	openbaar in definitieve versie	
Team Sprong 180222 bijlage 4	22-2-2018	niet openbaar	buiten verzoek
Team Sprong 180222 bijlage 5	22-2-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180222 bijlage 6	22-2-2018	openbaar in definitieve versie	Projectplan Javabrug
Agenda Team Sprong 180315	15-3-2018	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 180315 bijlage 1a	15-3-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180315 bijlage 1b	15-3-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180315 bijlage 2	15-3-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180315 bijlage 3	15-3-2018	niet bijgevoegd	
Agenda Team Sprong 180405	5-4-2018	deels openbaar	10.2.e; 11.1
Team Sprong 180405 bijlage 1a	5-4-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180405 bijlage 1b	5-4-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180405 bijlage 1c	5-4-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180405 bijlage 2	5-4-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180405 bijlage 3	5-4-2018	niet bijgevoegd	
Agenda juridisch overleg team Sprong over het IJ	29-3-2018	deels openbaar	10.2.e
Bijlage 1 Notitie Javabrug en m.e.r.	19-3-2018	niet bijgevoegd	
Agenda Ruimtelijk adviesteam (RAT) 180223	23-2-2018	deels openbaar	10.2.e
Concept verslag RAT 180223	23-2-2018	deels openbaar	10.2.e
Agenda RAT 180323	23-3-2018	deels openbaar	10.2.e
Concept verslag RAT 180323	23-3-2018	deels openbaar	10.2.e
180327 agenda PG PTA	27-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e
180213 agenda PG PTA	13-2-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e
Agenda SO PTA 170921	21-9-2017	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.b; 10.2.e; 11.1
Actielijst		deels openbaar	10.2.e
Agenda SO PTA 171017	17-10-2017	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e
Agenda SO PTA 171031	31-10-2017	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e
Agenda SO PTA 171114	14-11-2017	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e
Agenda wg alt scenarios verplaatsing 180220	20-2-2018	deels openbaar	10.2.e
Agenda wg alt scenarios verplaatsing 180322	22-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e

Agenda wg alt. Scenarios verplaatsing 180417	17-4-2018	deels openbaar; exclusief bijlage	10.2.e	
180220 agenda wg Coenhaven	20-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
180315 agenda wg Coenhaven	15-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
180327 agenda wg Coenhaven	27-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
180409 agenda wg Coenhaven	9-4-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
180301 Agenda WG Veemkade	1-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
180322 Agenda WG Veemkade	22-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
2018 02 01 Agenda werkgroep cruisebeleid	1-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
20180213 Agenda werkgroep cruisebeleid	13-2-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
2018 03 01 Agenda werkgroep cruisebeleid	1-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
2018 03 12 Agenda werkgroep cruisebeleid	12-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
2018 03 29 Agenda werkgroep cruisebeleid	29-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
2018 04 10 Agenda werkgroep cruisebeleid	10-4-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	11.1; 10.2.e	
Termijnagenda projectteam beleid 2018 01 11	11-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Termijnagenda projectteam beleid 2018 02 13	13-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Actielijst projectteam beleid 2018 03 12	12-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Actielijst projectteam beleid 2018 03 29	29-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Actielijst projectteam beleid 2018 04 10	10-4-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	8-11-2017	deels openbaar	10.2.e; 11.1	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	15-12-2017	deels openbaar	10.2.b; 10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	19-12-2017	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	15-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	23-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	30-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	14-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	20-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	8-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	22-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Kernteamoverleggen Javabrug				
Kernteam Javabrug, Agenda	13-9-2017	deels openbaar	10.2.e	
Kernteam Javabrug, Agenda	26-9-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage uitnodiging bezoek Nigtevecht POM op locatie	1-9-2018	deels openbaar	10.2.e	
Lijst projectproducten	22-9-2017		10.2.e	
Kernteam Javabrug, Agenda	4-10-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 1 Memo Aanpak Fietsnetwerken	29-9-2018	niet openbaar	buiten verzoek	
Bijlage 2 Lijst projectproducten en onderzoeken2-10-2017		deels openbaar	10.2.e	
Kernteam Javabrug, Agenda	9-10-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 lijst projectproducten en onderzoeken		deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 3 Overzicht Studiegebied van zoeklocaties	6-10-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	16-10-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 lijst projectproducten en onderzoeken		openbaar	10.2.e	
Bijlage 3 Invulling Omgevingsmanagement	10-10-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	31-10-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 1a Preadvies Motie Schellingwouderbrug	20-10-2018	openbaar		raadsinformatie.amsterdam.nl
Bijlage 2 proces Javabrug en 2a planning	27-10-2018	openbaar in definitieve versie		Concept tbv bespreking in Stuurgroep, wordt via STG openbaar
Bijlage 3 lijst projectproducten en onderzoeken		openbaar		zelfde als lijst 4 okt 2017
Bijlage 4 Invulling Omgevingsmanagement	10-10-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 4a Producten en Processen omgevingsmanageme	10-10-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 5 Marktbenadering	27-10-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	7-11-2017	deels openbaar	10.2.e	

Bijlage 2 Marktbenadering	3-11-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 3 Inkoopplanning adviesdiensten	25-10-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 4 Memo Proces Javabrug	6-11-2018	openbaar in definitieve versie		Concept tbv bespreking in Stuurgroep, wordt via STG openbaar
Bijlage 5 Plan van Aanpak		openbaar in definitieve versie		Concept tbv Projectplan, februari 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 6a en 6b Varianten Javabrug, variant Jan Schaeferbrug		niet bijgevoegd		
Bijlage 6 Offerte RenD	6-11-2018	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 7 Logboek		niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	14-11-2017	deels openbaar	10.2.e	
Kernteam Javabrug, Agenda	28-11-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage Projectplan 1.3		openbaar in definitieve versie		Concept tbv Projectplan, februari 2018 die wordt nu openbaar
Kernteam Javabrug, Agenda	12-12-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 Projectplan	8-12-2018	openbaar in definitieve versie		Concept tbv Projectplan, februari 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 3 Vragen en antwoorden MIRT, kamerstukken Rij	7-12-2018	openbaar	rijksoverheid.nl	Kenmerk IENM/BSK-2017/274730
Kernteam Javabrug, Agenda	19-12-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 Projectplan		openbaar in definitieve versie		Concept tbv Projectplan, februari 2018 die wordt nu openbaar
Kernteam Javabrug, Agenda	9-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 Informatiebijeenkomst Sixhaven	20-12-2017	niet openbaar	buiten verzoek	
Bijlage 3 Oplegger bij de globale inpassingsvarianten	14-12-2018	openbaar in definitieve versie		Voorstudie tbv Inpassingstudie, maart 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 4 Strategisch Omgevingsmanagement Tabel	13-12-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 5 Visie Asset Management tbv inkoopstrategie	18-12-2017	niet openbaar	10.2.b	
Kernteam Javabrug, Agenda	16-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 Oplegger bij de globale inpassingsvarianten	10-1-2018	openbaar in definitieve versie		Voorstudie tbv Inpassingstudie, maart 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 3 Strategisch Omgevingsmanagement Tabel	13-12-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 4 Planning inkoop	9-1-2018	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 5 Inkoopstrategie Adviesdiensten	9-1-2018	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 6 Visie Asset Management tbv inkoopstrategie	18-12-2017	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 7 Planning Bestuurlijke Besluitvorming	9-1-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	23-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 Strategisch Omgevingsmanagement Tabel	13-12-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 3 Visie Asset Management tbv inkoopstrategie	18-12-2017	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 4 Notitie Financiën	23-1-2018	niet openbaar	10.2.b	
Kernteam Javabrug, Agenda	6-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Kernteam Javabrug, Agenda	13-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 3a,b,c d Marktbenadering	2-1-2018	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 4 Qen A	29-1-2018	openbaar in definitieve versie		De definitieve Q en A zijn gepubliceerd via de website amsterdam.nl/Javabrug
Bijlage 5 a t/m e Planning	9-2-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	20-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2a Voorstel afweging inpassingsvarianten	14-2-2018	openbaar in definitieve versie		Voorstudie tbv Inpassingstudie, maart 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 2b Werkplanning	8-2-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	27-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2a Notitie Juridische aspecten	12-2-2018	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 2b Overzicht vergunningen en onderzoeken	12-2-2018	niet openbaar	10.2.b	
Kernteam Javabrug, Agenda	6-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2a 17 varianten in concept	5-3-2018	openbaar in definitieve versie		Voorstudie tbv Inpassingstudie, maart 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 3a Infographic	5-3-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	13-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2b Verkeerskundige inpassing	1-3-2018	openbaar in definitieve versie		Voorstudie tbv Inpassingstudie, maart 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 2c Agenda expertpanels	7-3-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 3a Presentatie	5-3-2018	niet bijgevoegd		openbare presentaties informatieavonden zijn gepubliceerd via amsterdam.nl/javabrug
Bijlage 4b Planning	5-3-2018	niet bijgevoegd		

Bijlage 5a en b Inkoopstrategie en planning	9-3-2018	niet openbaar	10.2.b	
Kernteam Javabrug, Agenda	20-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2a Organogram	15-3-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 3a Presentatie	5-3-2018	niet bijgevoegd		openbare presentaties informatieavonden zijn gepubliceerd via amsterdam.nl/javabrug
Bijlage 4 a Verslag Duurzaamheidssessie	8-3-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 5 a en b Juridische planprocedures en opzetten p	16-3-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	27-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2a Expert bijeenkomst	23-3-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 5a en b P-VTW	23-3-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	3-4-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2a-d Expertmeetings terugkoppeling	29-3-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 4a Projectmanagementplan	29-3-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	10-4-2018	niet bijgevoegd	10.2.e	
Bijlage 4a Onderzoeken bestemmingsplan	5-4-2018			Is bijgevoegd bij juridisch overleg Javabrug
Strategisch Nautisch Overleg				
Strategisch Nautisch Overleg, Agenda	14-12-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 1		niet bijgevoegd		
Strategisch Nautisch Overleg, Agenda	22-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 1 verslag	14-12-2018	deels openbaar	10.2.e; 11.1	
Lijst Documenten nautische eisen		openbaar		
Bijlage 2, 4 en 5		niet bijgevoegd		
Strategisch Nautisch Overleg, Agenda	19-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 1 verslag	22-1-2018	deels openbaar	10.2.e; 11.1	
Werksessie Nautische werkgroep				
Werksessie 1, Agenda	15-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Werksessie 2, Agenda	22-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Werksessie 3, Agenda	15-3-2018	openbaar		
Werksessie 4, Agenda	29-3-2018	openbaar		
Werksessie 5, Agenda	11-4-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlagen bij alle werksessies		niet bijgevoegd		
Juridische werkgroep				
Agenda juridisch team Javabrug	15-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Plan van aanpak		niet bijgevoegd		
Overzicht onderzoeken en vergunningen		deels openbaar		
Planning		openbaar		
Agenda juridisch team Javabrug	8-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlagen		niet bijgevoegd		
Agenda juridisch team Javabrug	5-4-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlagen		niet bijgevoegd		
Communicatieteam				
Agenda Communicatieteam	20-12-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlagen	20-12-2017	niet bijgevoegd		
Agenda Communicatieteam	1-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage concept communicatiestrategie Javabrug	1-2-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage Q&A	1-2-2018	niet bijgevoegd		
Agenda Communicatieteam	15-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlagen		niet bijgevoegd		

Tab C - Onderzoeken

Document Naam of zakelijke omschrijving	Datum	Beoordeling	Wob
Onderzoek voorkeurslocatie verplaatsen PTA	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 1 Stakeholders	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 2 Verkeer	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 3 Geluid	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 4 Lucht	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 5 Natuur	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 6 Duurzaamheid	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 7 Externe veiligheid	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 8 Geur	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 9 Bodem	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 10 Ruimtelijke kwaliteit	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 11 Financiele paragraaf PTA (Kabinet)	30-11-2017	Niet openbaar	10.1 onder c en 10.2 onder b en g
Bijlage 11 Planologische procedure	30-11-2017	Openbaar	
Aanvulling MKBA	16-3-2018	Niet openbaar	10.1 onder c en 10.2 onder b en g
Verkennende analyse achteruitvaren door zeecruise op het IJ	augustus 2017	Openbaar	
Memo indicatieve berekening omgevingsgeluid	6-mrt-18	Niet bijgevoegd	
Concept risicoanalyse planschade	mrt-18	Niet openbaar	10.2 onder b en g

Tab D - Bestuurlijke stukken

Document Naam of zakelijke omschrijving	Datum	Beoordeling	Wob
Voordracht B&W Voorgenomen voorkeurslocatie PTA	19-12-2017	Openbaar	
Conceptbeleid zee- en riviercruise	19-12-2017	Openbaar	
Notitie Litjens Nieuwenhuizen 14febr18	14-2-2018	Niet openbaar	
Agenda driedubbele wethouder 180327	27-3-2018	Deels openbaar	10.2e
Agenda driedubbele wethouder 180117	17-1-2018	Openbaar	
Bijlage 3: Overwegen versnellen Maatregel 5 Sprong	17-1-2018	Deels openbaar	10.2e, 11.1
Voordracht B&W Sprong RRP	24-4-2018	Openbaar	
Weekendmap vd Burg flap - PTA	5-12-2017	Openbaar	
Weekendmap Kock flap- PTA	6-12-2017	Openbaar	
Besluitenlijst WN vd Burg	11-12-2017	Openbaar	
Besluitenlijst WM Kock	11-12-2017	Openbaar	
Agenda en annotatie BO AMS - ZSTD	29-11-2017	deels openbaar	10.2.b; 10.2.e
BO verplaasting PTA Agenda en annotatie	22-11-2017	deels openbaar	10.2.b; 10.2.e

Tab E - Overige documenten

Document	Datum	Beoordeling	Wob
Naam of zakelijke omschrijving			
Termijnagenda Sprong over het IJ		Openbaar	
Projectplan Javabrug	6-2-2018	Gedeeltelijk openbaar	10.2b; 10.2e
Inpassingstudie Javabrug	mrt-18	Openbaar	

Document Naam of zakelijke omschrijving	Datum	Weigeringsgrond Wob	Reden
Brief HbA bestuursopdracht "Verplaatsen PTA"	27-7-2017	Openbaar	
Brf aan Havenbedrijf alternatieve locatie verplaatsing PTA	12-10-2017	Openbaar	
Brf inzake adviesaanvraag AB bestuurscommissies	19-12-2017	Openbaar	
Brf VRA toezegging 100 miljoen voor Sprong M1-3	6-4-2018	Openbaar	https://amsterdam.raadsinformatie.nl/vergade
Wijkvereniging Overhoeks	18-3-2018	Openbaar	Openbaar op: https://wijkverenigingoverhoeks
Raadsbrief moties svz sprong	18-1-2018	Openbaar	Openbaar via raadsinformatie
Raadsbrief vaststellen ontwikkelstrategie Haven-Stad	15-12-2017	Openbaar	Openbaar via raadsinformatie
Raadsbrief voorgenomen voorkeurslocatie verplaatsing PTA	19-12-2017	Openbaar	Openbaar via raadsinformatie

ering/530674#ai_4117385
.nl/2018/07/04/brief-sprong-over-het-ij-college-van-burgemeester-en-wethouders/

Document Naam of zakelijke omschrijving	Datum	Beoordeling	Wob
Agenda Directeurenoverleg IJ 20171009	9-10-2017	deels openbaar	10.2.e
Directeurenoverleg IJ 20171009 bijlage 1	9-10-2017	deels openbaar	11.1
Directeurenoverleg IJ 20171009 bijlage 2	9-10-2017	deels openbaar	10.2.e; 11.1; 10.2.b
Directeurenoverleg IJ 20171009 bijlage 3	9-10-2017	niet bijgevoegd	
Directeurenoverleg IJ 20171009 bijlage 4	9-10-2017	Openbaar+	
Directeurenoverleg IJ 20171009 bijlage 5	9-10-2017	niet bijgevoegd	
Directeurenoverleg IJ 20171009 bijlage 6	9-10-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Agenda Directeurenoverleg IJ 20171204	4-12-2017	deels openbaar	10.2.e
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 1	4-12-2017	deels openbaar	deels buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 2	4-12-2017	deels openbaar	10.2.e; 10.2.b; 11.1
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 2.1	4-12-2017	deels openbaar	10.2.e; 10.2.b; 11.1
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 3	4-12-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 4	4-12-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 5	4-12-2017	openbaar	bijlage bij Stuurgroep
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 6a	4-12-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 6a.1	4-12-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 6b	4-12-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 6c	4-12-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20171204 bijlage 6d	4-12-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Agenda Directeurenoverleg IJ 20180206	6-2-2018	deels openbaar	10.2.e
Directeurenoverleg IJ 20180206 bijlage 1	6-2-2018	deels openbaar	10.2.e, deels buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20180206 bijlage 2.a	6-2-2018	deels openbaar	10.2.e; 10.2.b
Directeurenoverleg IJ 20180206 bijlage 2.b	6-2-2018	openbaar	Projectplan Javabrug
Directeurenoverleg IJ 20180206 bijlage 3	6-2-2018	openbaar	
Agenda Directeurenoverleg IJ 20180413	13-4-2018	deels openbaar	10.2.e
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 1a	13-4-2018	deels openbaar	10.2.e
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 1b	13-4-2018	deels openbaar	10.2.e
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 1c	13-4-2018	niet openbaar	11.1
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 2	13-4-2018	niet openbaar	Buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 3A	13-4-2018	niet openbaar	Buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 3B	13-4-2018	niet openbaar	Buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 3C	13-4-2018	niet openbaar	Buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 3D	13-4-2018	niet openbaar	Buiten verzoek
Directeurenoverleg IJ 20180413 bijlage 4	13-4-2018	niet openbaar	Buiten verzoek
Agenda Stuurgroep IJ 170911	11-9-2017	deels openbaar	10.2.e; 11,1
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 1	11-9-2017	openbaar	
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 2	11-9-2017	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 3	11-9-2017	deels openbaar	buiten verzoek
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 4	11-9-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 5	11-9-2017	openbaar	
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 6 en 7	11-9-2017	niet bijgevoegd	
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 8	11-9-2017	openbaar	Brief havenbedrijf pta
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 9	11-9-2017	openbaar	reeds geopenbaard
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 10	11-9-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 170911 Bijlage 11	11-9-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Agenda Stuurgroep IJ 171120	20-11-2017	deels openbaar	10.2e, deels buiten verzoek
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 1	20-11-2017	deels openbaar	10.2b; 10.2e; 11.1
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 2	20-11-2017	deels openbaar	10.2.e

Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 3	20-11-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 4	20-11-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 5	20-11-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 6	20-11-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 7	20-11-2017	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 8	20-11-2017	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 9	20-11-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 171120 Bijlage 10	20-11-2017	Niet openbaar	Buiten verzoek
Agenda Stuurgroep IJ 180118	18-1-2018	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 1a	18-1-2018	deels openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 1b	18-1-2018	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 1c	18-1-2018	deels openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 2	18-1-2018	openbaar	
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 3	18-1-2018	Niet openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 4a	18-1-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 4b	18-1-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 5a	18-1-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 5b	18-1-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 5c	18-1-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 6a	18-1-2018	openbaar	
Stuurgroep IJ 180118 Bijlage 6b	18-1-2018	openbaar	bijlage bij DO 6 februari
Agenda stuurgroep IJ 180312	12-3-2018	deels openbaar	10.2.e; 10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 1a	12-3-2018	deels openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 1b	12-3-2018	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 1c	12-3-2018	Niet openbaar	
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 2	12-3-2018	Niet openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 3a	12-3-2018	Niet openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 3b	12-3-2018	Niet openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 3c	12-3-2018	Niet openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 3d	12-3-2018	Niet openbaar	10.2.b
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 4a	12-3-2018	openbaar	raadsinformatie
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 4b	12-3-2018	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 5	12-3-2018	deels openbaar	10.2.e
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 6	12-3-2018	openbaar in definitieve vorm	
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 7	12-3-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 8a	12-3-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 8b	12-3-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 8c	12-3-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 8d	12-3-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Stuurgroep IJ 180312 Bijlage 9	12-3-2018	Niet openbaar	Buiten verzoek
Agenda Team Sprong 170928	28-9-2017	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 170928 bijlage 1	28-9-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 170928 bijlage 2	28-9-2017	openbaar	bijlage bij stuurgroep
Team Sprong 170928 bijlage 3	28-9-2017	openbaar	
Team Sprong 170928 bijlage 4	28-9-2017	niet openbaar	buiten verzoek
Agenda Team Sprong 171026	26-10-2017	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 171026 bijlage 1	26-10-2017		
Team Sprong 171026 bijlage 2	26-10-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 171026 bijlage 3	26-10-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 171026 bijlage 4	26-10-2017	openbaar in definitieve versie	

Team Sprong 171026 bijlage 5	26-10-2017	openbaar	bijlage stuurgroep
Team Sprong 171026 bijlage 6	26-10-2017	niet openbaar	Buiten verzoek
Agenda Team Sprong 171123	23-11-2017	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 171123 bijlage 1	23-11-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 171123 bijlage 2	23-11-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 171123 bijlage 3	23-11-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 171123 bijlage 4	23-11-2017	niet bijgevoegd	
Agenda Team Sprong 171221	21-12-2017	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 171221 bijlage 1	21-12-2017	niet openbaar	Buiten verzoek
Team Sprong 171221 bijlage 2	21-12-2017	openbaar in definitieve versie	pva javabrug
Team Sprong 171221 bijlage 3	21-12-2017	niet bijgevoegd	
Team Sprong 171221 bijlage 4	21-12-2017	niet bijgevoegd	
Agenda Team Sprong 180111	11-1-2018	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 180111 bijlage 1	11-1-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180111 bijlage 2	11-1-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180111 bijlage 3	11-1-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180111 bijlage 4	11-1-2018	niet bijgevoegd	
Agenda Team Sprong 180222	22-2-2018	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 180222 bijlage 1	22-2-2018	niet bijgevoegd	Planning
Team Sprong 180222 bijlage 2	22-2-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180222 bijlage 3	22-2-2018	openbaar in definitieve versie	
Team Sprong 180222 bijlage 4	22-2-2018	niet openbaar	buiten verzoek
Team Sprong 180222 bijlage 5	22-2-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180222 bijlage 6	22-2-2018	openbaar in definitieve versie	Projectplan Javabrug
Agenda Team Sprong 180315	15-3-2018	deels openbaar	10.2e; 11.1
Team Sprong 180315 bijlage 1a	15-3-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180315 bijlage 1b	15-3-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180315 bijlage 2	15-3-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180315 bijlage 3	15-3-2018	niet bijgevoegd	
Agenda Team Sprong 180405	5-4-2018	deels openbaar	10.2.e; 11.1
Team Sprong 180405 bijlage 1a	5-4-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180405 bijlage 1b	5-4-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180405 bijlage 1c	5-4-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180405 bijlage 2	5-4-2018	niet bijgevoegd	
Team Sprong 180405 bijlage 3	5-4-2018	niet bijgevoegd	
Agenda juridisch overleg team Sprong over het IJ	29-3-2018	deels openbaar	10.2.e
Bijlage 1 Notitie Javabrug en m.e.r.	19-3-2018	niet bijgevoegd	
Agenda Ruimtelijk adviesteam (RAT) 180223	23-2-2018	deels openbaar	10.2.e
Concept verslag RAT 180223	23-2-2018	deels openbaar	10.2.e
Agenda RAT 180323	23-3-2018	deels openbaar	10.2.e
Concept verslag RAT 180323	23-3-2018	deels openbaar	10.2.e
180327 agenda PG PTA	27-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e
180213 agenda PG PTA	13-2-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e
Agenda SO PTA 170921	21-9-2017	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.b; 10.2.e; 11.1
Actielijst		deels openbaar	10.2.e
Agenda SO PTA 171017	17-10-2017	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e
Agenda SO PTA 171031	31-10-2017	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e
Agenda SO PTA 171114	14-11-2017	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e
Agenda wg alt scenarios verplaatsing 180220	20-2-2018	deels openbaar	10.2.e
Agenda wg alt scenarios verplaatsing 180322	22-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e

Agenda wg alt. Scenarios verplaatsing 180417	17-4-2018	deels openbaar; exclusief bijlage	10.2.e	
180220 agenda wg Coenhaven	20-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
180315 agenda wg Coenhaven	15-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
180327 agenda wg Coenhaven	27-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
180409 agenda wg Coenhaven	9-4-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
180301 Agenda WG Veemkade	1-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
180322 Agenda WG Veemkade	22-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
2018 02 01 Agenda werkgroep cruisebeleid	1-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
20180213 Agenda werkgroep cruisebeleid	13-2-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
2018 03 01 Agenda werkgroep cruisebeleid	1-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
2018 03 12 Agenda werkgroep cruisebeleid	12-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
2018 03 29 Agenda werkgroep cruisebeleid	29-3-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	10.2.e	
2018 04 10 Agenda werkgroep cruisebeleid	10-4-2018	deels openbaar; exclusief bijlagen	11.1; 10.2.e	
Termijnagenda projectteam beleid 2018 01 11	11-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Termijnagenda projectteam beleid 2018 02 13	13-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Actielijst projectteam beleid 2018 03 12	12-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Actielijst projectteam beleid 2018 03 29	29-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Actielijst projectteam beleid 2018 04 10	10-4-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	8-11-2017	deels openbaar	10.2.e; 11.1	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	15-12-2017	deels openbaar	10.2.b; 10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	19-12-2017	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	15-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	23-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	30-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	14-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	20-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	8-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Opdrachtgeversoverleg Javabrug, Agenda	22-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Kernteamoverleggen Javabrug				
Kernteam Javabrug, Agenda	13-9-2017	deels openbaar	10.2.e	
Kernteam Javabrug, Agenda	26-9-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage uitnodiging bezoek Nigtevecht POM op locatie	1-9-2018	deels openbaar	10.2.e	
Lijst projectproducten	22-9-2017		10.2.e	
Kernteam Javabrug, Agenda	4-10-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 1 Memo Aanpak Fietsnetwerken	29-9-2018	niet openbaar	buiten verzoek	
Bijlage 2 Lijst projectproducten en onderzoeken2-10-2017		deels openbaar	10.2.e	
Kernteam Javabrug, Agenda	9-10-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 lijst projectproducten en onderzoeken		deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 3 Overzicht Studiegebied van zoeklocaties	6-10-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	16-10-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 lijst projectproducten en onderzoeken		openbaar	10.2.e	
Bijlage 3 Invulling Omgevingsmanagement	10-10-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	31-10-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 1a Preadvies Motie Schellingwouderbrug	20-10-2018	openbaar		raadsinformatie.amsterdam.nl
Bijlage 2 proces Javabrug en 2a planning	27-10-2018	openbaar in definitieve versie		Concept tbv bespreking in Stuurgroep, wordt via STG openbaar
Bijlage 3 lijst projectproducten en onderzoeken		openbaar		zelfde als lijst 4 okt 2017
Bijlage 4 Invulling Omgevingsmanagement	10-10-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 4a Producten en Processen omgevingsmanageme	10-10-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 5 Marktbenadering	27-10-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	7-11-2017	deels openbaar	10.2.e	

Bijlage 2 Marktbenadering	3-11-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 3 Inkoopplanning adviesdiensten	25-10-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 4 Memo Proces Javabrug	6-11-2018	openbaar in definitieve versie		Concept tbv bespreking in Stuurgroep, wordt via STG openbaar
Bijlage 5 Plan van Aanpak		openbaar in definitieve versie		Concept tbv Projectplan, februari 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 6a en 6b Varianten Javabrug, variant Jan Schaeferbrug		niet bijgevoegd		
Bijlage 6 Offerte RenD	6-11-2018	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 7 Logboek		niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	14-11-2017	deels openbaar	10.2.e	
Kernteam Javabrug, Agenda	28-11-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage Projectplan 1.3		openbaar in definitieve versie		Concept tbv Projectplan, februari 2018 die wordt nu openbaar
Kernteam Javabrug, Agenda	12-12-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 Projectplan	8-12-2018	openbaar in definitieve versie		Concept tbv Projectplan, februari 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 3 Vragen en antwoorden MIRT, kamerstukken Rij	7-12-2018	openbaar	rijksoverheid.nl	Kenmerk IENM/BSK-2017/274730
Kernteam Javabrug, Agenda	19-12-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 Projectplan		openbaar in definitieve versie		Concept tbv Projectplan, februari 2018 die wordt nu openbaar
Kernteam Javabrug, Agenda	9-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 Informatiebijeenkomst Sixhaven	20-12-2017	niet openbaar	buiten verzoek	
Bijlage 3 Oplegger bij de globale inpassingsvarianten	14-12-2018	openbaar in definitieve versie		Voorstudie tbv Inpassingstudie, maart 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 4 Strategisch Omgevingsmanagement Tabel	13-12-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 5 Visie Asset Management tbv inkoopstrategie	18-12-2017	niet openbaar	10.2.b	
Kernteam Javabrug, Agenda	16-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 Oplegger bij de globale inpassingsvarianten	10-1-2018	openbaar in definitieve versie		Voorstudie tbv Inpassingstudie, maart 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 3 Strategisch Omgevingsmanagement Tabel	13-12-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 4 Planning inkoop	9-1-2018	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 5 Inkoopstrategie Adviesdiensten	9-1-2018	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 6 Visie Asset Management tbv inkoopstrategie	18-12-2017	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 7 Planning Bestuurlijke Besluitvorming	9-1-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	23-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2 Strategisch Omgevingsmanagement Tabel	13-12-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 3 Visie Asset Management tbv inkoopstrategie	18-12-2017	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 4 Notitie Financiën	23-1-2018	niet openbaar	10.2.b	
Kernteam Javabrug, Agenda	6-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Kernteam Javabrug, Agenda	13-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 3a,b,c d Marktbenadering	2-1-2018	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 4 Qen A	29-1-2018	openbaar in definitieve versie		De definitieve Q en A zijn gepubliceerd via de website amsterdam.nl/Javabrug
Bijlage 5 a t/m e Planning	9-2-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	20-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2a Voorstel afweging inpassingsvarianten	14-2-2018	openbaar in definitieve versie		Voorstudie tbv Inpassingstudie, maart 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 2b Werkplanning	8-2-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	27-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2a Notitie Juridische aspecten	12-2-2018	niet openbaar	10.2.b	
Bijlage 2b Overzicht vergunningen en onderzoeken	12-2-2018	niet openbaar	10.2.b	
Kernteam Javabrug, Agenda	6-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2a 17 varianten in concept	5-3-2018	openbaar in definitieve versie		Voorstudie tbv Inpassingstudie, maart 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 3a Infographic	5-3-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	13-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2b Verkeerskundige inpassing	1-3-2018	openbaar in definitieve versie		Voorstudie tbv Inpassingstudie, maart 2018 die wordt nu openbaar
Bijlage 2c Agenda expertpanels	7-3-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 3a Presentatie	5-3-2018	niet bijgevoegd		openbare presentaties informatieavonden zijn gepubliceerd via amsterdam.nl/javabrug
Bijlage 4b Planning	5-3-2018	niet bijgevoegd		

Bijlage 5a en b Inkoopstrategie en planning	9-3-2018	niet openbaar	10.2.b	
Kernteam Javabrug, Agenda	20-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2a Organogram	15-3-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 3a Presentatie	5-3-2018	niet bijgevoegd		openbare presentaties informatieavonden zijn gepubliceerd via amsterdam.nl/javabrug
Bijlage 4 a Verslag Duurzaamheidssessie	8-3-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 5 a en b Juridische planprocedures en opzetten p	16-3-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	27-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2a Expert bijeenkomst	23-3-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 5a en b P-VTW	23-3-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	3-4-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 2a-d Expertmeetings terugkoppeling	29-3-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage 4a Projectmanagementplan	29-3-2018	niet bijgevoegd		
Kernteam Javabrug, Agenda	10-4-2018	niet bijgevoegd	10.2.e	
Bijlage 4a Onderzoeken bestemmingsplan	5-4-2018			Is bijgevoegd bij juridisch overleg Javabrug
Strategisch Nautisch Overleg				
Strategisch Nautisch Overleg, Agenda	14-12-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 1		niet bijgevoegd		
Strategisch Nautisch Overleg, Agenda	22-1-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 1 verslag	14-12-2018	deels openbaar	10.2.e; 11.1	
Lijst Documenten nautische eisen		openbaar		
Bijlage 2, 4 en 5		niet bijgevoegd		
Strategisch Nautisch Overleg, Agenda	19-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage 1 verslag	22-1-2018	deels openbaar	10.2.e; 11.1	
Werksessie Nautische werkgroep				
Werksessie 1, Agenda	15-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Werksessie 2, Agenda	22-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Werksessie 3, Agenda	15-3-2018	openbaar		
Werksessie 4, Agenda	29-3-2018	openbaar		
Werksessie 5, Agenda	11-4-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlagen bij alle werksessies		niet bijgevoegd		
Juridische werkgroep				
Agenda juridisch team Javabrug	15-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Plan van aanpak		niet bijgevoegd		
Overzicht onderzoeken en vergunningen		deels openbaar		
Planning		openbaar		
Agenda juridisch team Javabrug	8-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlagen		niet bijgevoegd		
Agenda juridisch team Javabrug	5-4-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlagen		niet bijgevoegd		
Communicatieteam				
Agenda Communicatieteam	20-12-2017	deels openbaar	10.2.e	
Bijlagen	20-12-2017	niet bijgevoegd		
Agenda Communicatieteam	1-2-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlage concept communicatiestrategie Javabrug	1-2-2018	niet bijgevoegd		
Bijlage Q&A	1-2-2018	niet bijgevoegd		
Agenda Communicatieteam	15-3-2018	deels openbaar	10.2.e	
Bijlagen		niet bijgevoegd		

Document	Datum	Beoordeling	Wob
Naam of zakelijke omschrijving			
Onderzoek voorkeurslocatie verplaatsen PTA	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 1 Stakeholders	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 2 Verkeer	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 3 Geluid	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 4 Lucht	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 5 Natuur	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 6 Duurzaamheid	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 7 Externe veiligheid	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 8 Geur	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 9 Bodem	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 10 Ruimtelijke kwaliteit	30-11-2017	Openbaar	
Bijlage 11 Financiele paragraaf PTA (Kabinet)	30-11-2017	Niet openbaar	10.1 onder c en 10.2 onder b en g
Bijlage 11 Planologische procedure	30-11-2017	Openbaar	
Aanvulling MKBA	16-3-2018	Niet openbaar	10.1 onder c en 10.2 onder b en g
Verkennende analyse achteruitvaren door zeecruise op het IJ	augustus 2017	Openbaar	
Memo indicatieve berekening omgevingsgeluid	6-mrt-18	Niet bijgevoegd	
Concept risicoanalyse planschade	mrt-18	Niet openbaar	10.2 onder b en g

Document	Datum	Beoordeling	Wob
Naam of zakelijke omschrijving			
Voordracht B&W Voorgenomen voorkeurslocatie PTA	19-12-2017	Openbaar	
Conceptbeleid zee- en riviercruise	19-12-2017	Openbaar	
Notitie Litjens Nieuwenhuizen 14febr18	14-2-2018	Niet openbaar	
Agenda driedubbele wethouder 180327	27-3-2018	Deels openbaar	10.2e
Agenda driedubbele wethouder 180117	17-1-2018	Openbaar	
Bijlage 3: Overwegen versnellen Maatregel 5 Sprong	17-1-2018	Deels openbaar	10.2e, 11.1
Voordracht B&W Sprong RRP	24-4-2018	Openbaar	
Weekendmap vd Burg flap - PTA	5-12-2017	Openbaar	
Weekendmap Kock flap- PTA	6-12-2017	Openbaar	
Besluitenlijst WN vd Burg	11-12-2017	Openbaar	
Besluitenlijst WM Kock	11-12-2017	Openbaar	
Agenda en annotatie BO AMS - ZSTD	29-11-2017	deels openbaar	10.2.b; 10.2.e
BO verplaasting PTA Agenda en annotatie	22-11-2017	deels openbaar	10.2.b; 10.2.e

Document	Datum	Beoordeling	Wob
Naam of zakelijke omschrijving			
Termijnagenda Sprong over het IJ		Openbaar	
Projectplan Javabrug	6-2-2018	Gedeeltelijk openbaar	10.2b; 10.2e
Inpassingstudie Javabrug	mrt-18	Openbaar	

Port of Amsterdam

Havenbedrijf Amsterdam NV
Postbus 19406
1000 GK Amsterdam

Bezoekadres
De Ruijterkade 7
1013 AA Amsterdam

Telefoon: 020 - 523 45 00
info@portofamsterdam.nl
www.portofamsterdam.nl
KvK nr.: NL 57398879

IBAN: NL93 RABO 0385 2656 97
BIC: RABONL2U
BTW nr.: NL 8525.63.528. B01

Bestuursdienst Amsterdam
Directie : Best. AD
Datum in : 31-7-2017
Reg.nr. : 2017/4468
Class nr.:
Beh. ambt.: CLRE
van BM / Weth.:
☐ ter kennisname
☐ ter verdere beh.
☐ om advies
☐
☐
☐
datum verz.:
naar DIV dd.:

College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Amsterdam
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Datum: 27 juli 2017
Ons kenmerk: KOV// 17/03697
Uw kenmerk:
Behandeld door: E. van den Brakel
E-mail: everhard.van.den.brakel@portofamsterdam.nl

Telefoon: 06-23273783
Fax:

Onderwerp: Bestuursopdracht 'Verplaatsen PTA'

Geachte College,

Na instemming van het College met de concept-Bestuursopdracht 'Verplaatsen PTA' in uw vergadering van 13 juni, is deze definitief geworden. In reactie op de uitnodiging aan Havenbedrijf Amsterdam om een voorstel te doen voor een eventuele derde locatie in het havengebied voor een nieuwe PTA, zie pag. 3 van de Bestuursopdracht, het volgende.

Behalve de Coenhaven en Achtersluispolder ziet HbA geen reële mogelijkheid voor een andere alternatieve locatie. Het havengebied ten westen van de ring A10 is qua infrastructuur, veiligheid en beschikbare (milieu)ruimte ingericht op op- en overslag van grootschalige goederenstromen en industrie. Niet op passagiersstromen. Het structureel accommoderen van grootschalige passagiersstromen en zee- en riviercruiseschepen in dit deel van het havengebied staat haaks op de huidige en beoogde ontwikkeling van de haven naar een Metropolitane Haven, incl. de transitie naar circulaire activiteiten. Het leidt verder onvermijdelijk tot sluiting en/of vertrek van bestaande bedrijven uit Amsterdam en/of mogelijk kostbare bedrijfsverplaatsingen, mede gelet op de termijn waarbinnen de realisatie van een nieuwe PTA wenselijk is. HbA acht om deze redenen een alternatieve locatie in het hart van het Amsterdams haven-industrieel complex uitgesloten.

Inmiddels is HbA door de stad nauw betrokken bij de wijze waarop de bestuursopdracht wordt uitgevoerd. Deze samenwerking verloopt voorspoedig en constructief. HbA levert binnenkort de benodigde input voor de zgn. business cases die een zorgvuldige afweging door het College inzake de locatiekeuze voor de PTA mogelijk gaan maken. In dit kader zijn wij content met het besluit van de stad om middels een ijkmoment eind 2018 de voortgang van de verplaatsingsmogelijkheid van PTA en de voortgang van het definitieve voorkeursbesluit 'Sprong over het IJ' in samenhang te beoordelen.

Met vriendelijke groet,

Koen Overtoom
CEO Havenbedrijf Amsterdam

cc. Esther Agricola

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam

Havenbedrijf Amsterdam NV
De heer K. Overtoom
Postbus 19406
1000 GK Amsterdam

Datum	12 oktober 2017
Ons kenmerk	
Uw kenmerk	KOV// 17/03697
Behandeld door	Dimitri Frenken, Ruimte en Duurzaamheid,
Kopie aan	
Bijlage(n)	
Onderwerp	Alternatieve locatie verplaatsing PTA

Geachte heer Overtoom,

In het kader van de Bestuursopdracht 'Verplaatsen PTA' is het Havenbedrijf Amsterdam gevraagd om een voorstel te doen voor een eventueel derde locatie die meegenomen kan worden in het onderzoek naar een voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de PTA. Uit uw brief blijkt dat u een alternatieve locatie in de haven van Amsterdam niet wenselijk acht. De bestuurlijk opdrachtgevers, wethouders Van der Burg en Ollongren zijn hiervan op de hoogte gebracht.

Op dit moment worden de locaties Coenhaven en Achtersluispolder nader onderzocht in samenwerking met Havenbedrijf Amsterdam. Het doet mij deugd dat de samenwerking als voorspoedig en constructief wordt ervaren, dat is ook onze ervaring.

Met vriendelijke groet,

Esther Agricola
directeur
Ruimte en Duurzaamheid

Gemeente
Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan:
Algemeen Bestuur van de bestuurscommissies
van de stadsdelen Centrum, Noord, Oost, Nieuw West en West

Datum	19 december 2017
Ons kenmerk	
Behandeld door	Dimitri Frenken,
Bijlage	Bestuursrappotage Verplaasting PTA Concept beleidsrichting zee –en riviercruise
Onderwerp	Gelegenheid tot advies voorgenomen besluit Bestuursopdracht Verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam

Zeer geachte leden van het Algemeen Bestuur,

Hierbij ontvangt u de bestuursrapportage onderzoek verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam (PTA) en het conceptbeleid zee –en riviercruise.
Namens het college van Burgemeester en Wethouders verzoeken wij u om de Bestuursrapportage onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA en het conceptbeleid zee –en riviercruise door te nemen en te bespreken. De vragen die wij aan u willen stellen zijn:

- Kunt u zich vinden in de voorgestelde koers en/of uitgangspunten?
- Zijn er specifieke inhoudelijke aandachtspunten waarvoor meer aandacht gewenst?

Het is mogelijk dat bewoners en ondernemers in uw gebied aandachtspunten willen meegeven voor de 'verplaatsing PTA' en of het conceptbeleid zee –en riviercruise. Het college van Burgemeester en Wethouders (college) verzoekt daarom aan de bestuurscommissies van de stadsdelen om bewoners en ondernemers in de gelegenheid te stellen aandachtspunten mee te geven. Een optie is om bewoners en ondernemers in uw gebied uit te nodigen bij de bespreking over de 'verplaatsing PTA' en of het conceptbeleid zee –en riviercruise., zodat u de inbreng kunt verwerken in uw advies.

Waarom een bestuursrapportage verplaatsing PTA en Uitgangspunten PTA
Het college heeft op 13 juni jl. ingestemd met de 'Bestuursopdracht Verplaatsen PTA'. Het doel van de Bestuursopdracht is om samen met de gemeente Zaanstad, Havenbedrijf Amsterdam en

PTA een locatie te selecteren voor een nieuwe PTA (onderzoek voorkeurslocatie PTA). Dit in het perspectief van een bredere gemeentelijke visie op de ontwikkeling van de zee- en riviercruisevaart in Amsterdam in de periode 2020-2030 (uitgangspunten zee –en riviercruise). Inzet is een goede balans te vinden tussen economische opbrengsten, maatschappelijke effecten en de kosten, die de gemeente moet maken om de cruisesector te faciliteren.

Er zijn verschillende redenen voor dit besluit: er is plek nodig om groei van de zeecruise te faciliteren zoals is voorzien in de visie 2030 van het Havenbedrijf, verplaatsing van de PTA kan helpen in het dossier balans (drukte) in de stad, en een tijdige verplaatsing is nodig om de bouw van de Javabrug (bouw is gepland tussen 2021-2025) mogelijk te maken.

Op 19 december 2017 zijn de uitkomsten van de Bestuursopdracht Verplaatsing PTA aan het college voorgelegd. Het college heeft de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de PTA aangewezen en heeft ingestemd met het concept beleid zee –en riviercruise.

Het onderzoek voorkeurslocatie RHDHV
In augustus 2017 is een consortium van adviesbureaus aangestuurd door Royal Haskoning DHV (RHDHV) en verder bestaande uit Decisio (MKBA, economie) en MUST (stedenbouw) gestart met het onderzoek naar de voorkeurslocatie verplaatsing PTA. Opdrachtgever is de gemeente Amsterdam, in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad en het Havenbedrijf.

Alle relevante zaken zijn onderzocht. Te weten: nautisch, bodem, milieu, ruimtelijk, verkeer, planologisch-juridisch, duurzaamheid, economisch, planning, eigendom, toekomstige plannen (Haven-Stad, Maak.Zaanstad en Sprong over het IJ), financieel , groeikansen, en algemene risico's en kansen. Om tot een keuze te komen is ook een maatschappelijke kosten-baten analyse gemaakt en gewerkt met een multicriteria analyse. Omdat de planvorming voor de transformatie van Haven-Stad verder gevorderd is dan de planvorming voor de transformatie van de Achtersluispolder (ASP), moesten voor de ASP gedurende het proces voorlopige keuzen gemaakt worden, bijvoorbeeld over de te kiezen ligging van de PTA in het gebied.RHDHV heeft stakeholders betrokken in het onderzoeksproces (Havenbedrijf, PTA, en ambtelijk: Provincie Noord-Holland, Platform Noordzeekanaalgebied, stadsdelen, Rijkswaterstaat, IJmuiden). Op 9 november hebben de stakeholders de gelegenheid gekregen om te adviseren op het finale advies van RHDHV. Aandachtspunten die daar werden benoemd zijn onder andere: afwikkeling verkeer, planning i.r.t. bouw javabrug, het maken van structurele afspraken met Eggerding, moment dat de grote zwaaikom niet meer bereikbaar is door de bouw van de Javaburg.

Daarnaast heeft op 1 november 2017 een inloopavond plaatsgevonden voor alle geïnteresseerde Amsterdammers en Zaankanters, waarbij ook adviezen zijn opgehaald. Gedurende deze periode vond ook een informatiebijeenkomst plaats over de transformatie van de Achtersluispolder, waarbij de mogelijke komst van de PTA werd vermeld. Het algemene beeld uit die avond is dat gebruikers/bewoners van de Achtersluispolder de terminal niet in hun gebied willen en vice versa voor de gebruikers van de Coenhaven. Hierbij werd tevens de vraag werd gesteld waarom de PTA sowieso verplaatst moet worden. Daarnaast werden zorgen geuit over de verkeersafwikkeling (voor beide gebieden) en de effecten op de natuur (Achtersluispolder).

Door betrokkenen wordt geconstateerd dat het gesprek over de mogelijke komst van de PTA tot versnelling heeft geleid van gedachtenvorming over de transformatie van de betrokken gebieden. In de Coenhaven hebben de 'convenantspartners' (vier grote bedrijven die nu gevestigd zijn in de Coen- en Vlothaven, waarmee de gemeente afspraken heeft gemaakt) aangegeven graag in gesprek te willen over verplaatsing. In de Achtersluispolder is parallel aan de PTA studie een versnelde studie uitgevoerd naar de transformatiekansen en is hierover een informatieavond met alle betrokken bedrijven en bewoners van het Zijkanaal georganiseerd.

Op basis van het onderzoek heeft RHDHV de volgende conclusies getrokken:

- Er is geen substantieel verschil tussen Coenhaven en Achtersluispolder voor wat betreft de onderzochte effecten: luchtkwaliteit, stikstofdepositie, geluid, externe veiligheid, geurgevoeligheid, verkeer, flora en fauna, bodemkwaliteit, nautische veiligheid en duurzaamheid;
- De bestuurlijke en juridisch-planologische procedures en daaruit voortvloeiende gerechtelijke procedures zijn maatgevend in de planning. Voor de locatie Achtersluispolder moeten twee bestemmingsplannen worden aangepast, is een m.e.r. noodzakelijk en zal een Bestuursovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam, Zaanstad en Rijkswaterstaat nodig zijn. RHDHV concludeert dat hierdoor een cruisterminal op de Achtersluispolder niet tijdig kan worden gerealiseerd en
- De kosten voor de locatie Achtersluispolder zijn hoger dan voor de locatie Coenhaven, met name vanwege de te verwerven gronden in de Achtersluispolder.

De locatie Coenhaven is de meest kansrijke locatie, vanwege:

- De zoektocht naar een nieuwe locatie voor de cruiseterminal vindt plaats in de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio: Haven-Stad/ ZaanIJ. In dit gebied wordt door Amsterdam en Zaanstad nauw samengewerkt. Voor een deel van het gebied maken de programma's Haven-Stad en MAAK-Zaanstad het mogelijk om (opgeteld) 50.000 tot 90.000 woningen tot stand te brengen. Recent is de 'Economisch Ruimtelijke verkenning Noordelijke ZaanIJ-oevers, bouwstenen voor een ontwikkelingsstrategie', als gezamenlijke opdracht uitgevoerd. Deze studie benadrukt het belang van een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide gebieden, onafhankelijk van de situering van de cruiseterminal.
- Minder negatieve gevolgen voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van Haven-Stad en Achtersluispolder;
- De lagere investeringskosten;
- Minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- Hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding met derde of vierde ligplaats.

Op basis van het onderzoek en het advies van RHDHV is besloten om dit advies over te nemen en de Coenhaven aan te wijzen als voorgenomen voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de PTA. Dit in aansluiting op de ruimtelijke strategie voor het gebied Haven-Stad/ZaanIJ.

Conceptbeleid zee –en riviercruise 2020-2030

Het conceptbeleid zee –en riviercruise heeft als doel een beleidskader te formuleren voor de ontwikkeling van zee- en riviercruise in Amsterdam in samenwerking met de regio. Aan de hand van het beleidskader kunnen concrete beslissingen worden genomen over de wijze waarop, de locaties waar en de randvoorwaarden waaronder zowel de zee- als riviercruise in deze stad wordt gefaciliteerd.

De belangrijkste punten uit de beleidsregels zijn de volgende:

a) Zee- en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam ook van wege het belang voor de Metropoolregio.
b) Niet inzetten op maximale groei maar inzetten op een kwaliteits –en spreidingsstrategie. Elementen hierin zijn:
    i. Focus op duurzaamheid en ontwikkeling tot Green Cruise Port.
    ii. Focus op turn around vanwege de hogere toegevoegde waarde.
c) In samenspraak met de branche onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om passagiers meer gebruik te laten maken van alternatieve attracties in de regio. Dit is vooral van belang voor de transit markt (cruiseschepen op doorvaart, die Amsterdam aandoen voor een bezoek aan attracties).
d) Voor de zeecruise gelden voor de kwaliteits- en spreidingsstrategie de volgende vier hoofdpunten.
    - Een locatie voor het aanmeren van zeecruiseschepen nabij de A10 West, die gemakkelijk bereikbaar is vanuit Schiphol. Deze faciliteit is vooral gericht op turn-around schepen en biedt ruimte aan twee forse schepen tegelijkertijd.
    - Onderzoek de mogelijkheden en of het van belang is om huidige PTA beschikbaar te houden voor een beperkt aantal kleinere zeeschepen. Elementen die hierbij een rol spelen zijn o.a.: interferentie met riviercruiseplekken, kosten voor aanhouden relatief kleine zeecruisefaciliteit, effect op herontwikkelingsmogelijkheden/-waarde van PTA terminal gebouw.
    - Optimalisering van de samenwerking met IJmuiden en mogelijk Rotterdam.
    - Een meerjarig plan van aanpak voor een schonere vaart en klimaat neutrale terminal; in lijn met de ambitie van HbA om zich te ontwikkelen tot duurzame haven.
e) Voor de riviercruise geldt ook een kwaliteits- en spreidingsstrategie. Deze bestaat uit de volgende twee hoofdpunten
    - Op de korte termijn instandhouding van de status qua van de ligplaatsen en geen maatregelen voor tijdelijke halteerplekken.
    - Op de lange termijn het vinden van een nieuwe balans in de versterking van de kwaliteit van de beleving van het IJ, in relatie tot de nautische functie van het IJ. Dit leidt op termijn tot het verminderen van ligplaatsen van riviercruiseschepen op het 'binnen-IJ'. Door verdichting en transformatie van de stad bieden verder weg van het centrum gelegen locaties op termijn kansen.
    - Het ingevoerde prijsbeleid (in 2019) wordt gecontinueerd om vraag en aanbod in balans te brengen en het premium karakter van centrale ligplaatsen te waarborgen.

Proces
Graag betrekt het college uw reactie in het vervolgproces om tot een definitieve keuze te komen voor de verplaatsingslocatie van de PTA en het conceptbeleid zee –en riviercruise. U kunt uw schriftelijke reactie tot 1 maart 2018 mailen naar d.frenken@amsterdam.nl. Voor vragen over het proces kunt u contact met hem opnemen.

Zowel het onderzoek naar de voorkeurslocatie verplaatsing PTA als het conceptbeleid kent nog een aantal onderdelen die nader uitgezocht dienen te worden. Deze onderzoeken vinden begin 2018 plaats. Daarom wordt het uiteindelijke go – no go besluit voor de verplaatsing van de PTA en de besluitvorming over het beleid zee –en riviercruise 2020-2030 in 2018 genomen. Vanwege het bestuurlijk IJkmoment PTA-Javabrug, is het uiterlijke moment van dit besluit Q4. Bij deze besluitvorming zal uw reactie worden meegenomen.

We zien uw advies met belangstelling tegemoet.

Met de meeste hoogachting,

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

J.J. van Aartsen
waarnemend burgemeester

A.H.P. van Gils
Gemeentesecretaris

Gemeente
Amsterdam

Agenda Directeurenoverleg IJ
9 oktober 2017

Aan

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

Voorzitter

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

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

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

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

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

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

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

d. Communicatie rond bestuursopdracht verplaatsing PTA
Voor kennisgeving:

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

4)

7. Rondvraag en afsluiting

Bijlage 1 Annotatie

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

3 Stand van zaken Sprong over het IJ

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

5 Verplaatsing PTA

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

3 Stand van zaken Sprong over het IJ



3 b

Afhandeling adviezen nautische partijen op Voorkeursbesluit Sprong over het IJ

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

3 c

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

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

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

5 Verplaatsing PTA

5 a
Advies RHDHV met betrekking tot Cruisecity en ruimtelijke verkenning
Het college van B&W heeft op 13 juni jl. ingestemd met de 'Bestuursopdracht Verplaatsen PTA'. In de B&W flap staat als kernboodschap bij dit besluit genoemd: 'Het doel van de Bestuursopdracht is om samen met de gemeente Zaanstad, Havenbedrijf Amsterdam en PTA een locatie te selecteren voor een nieuwe PTA, … . Inzet is een goede balans te vinden tussen economische opbrengsten, maatschappelijke effecten en de kosten, die de gemeente moet maken om de cruisesector te faciliteren. Op 31 oktober 2017 dienen de resultaten beschikbaar te zijn voor besluitvorming door de B&W's van Amsterdam en Zaanstad.'
Nadat in juli door de gemeenteraad budgetten ter beschikking waren gesteld, heeft een selectie plaatsgevonden. In augustus is Royal Haskoning DHV geselecteerd om uitvoering aan de opdracht te geven.

5 c
Gebruik Veemkade in de bestuursopdracht PTA, voor zee- en riviercruise
De bestuurlijke opdracht
De bestuurlijke opdracht is helder: er moet een voorstel worden gemaakt voor verplaatsing van de PTA, weg van de Veemkade. Het PTA gebouw kan vervolgens worden herontwikkeld voor een nieuwe functie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Samenvattend zijn de vragen dus:

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

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

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

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

6 Programma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg op tijd op orde

6a



Gemeente
Amsterdam

Bijlage 1

Concept-Verslag Directeurenoverleg IJ 15 mei 2017

Aan

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

1. **Opening, agenda en mededelingen**

   Opening

   opent de vergadering. Dit overleg zijn de belangrijkste bespreekpunten:

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

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

2. Verslag Directeurenoverleg IJ 27 maart 2017.

Opmerking

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

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

  mist 1 actie op de actielijst:

3. Verplaatsen PTA

Ter bespreking

a. Concept-Voordracht instemmen met Bestuursopdracht PTA.

icht toe:

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

:

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

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

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

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

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

Concept-Bestuursopdracht Verplaatsen PTA

b. Concept-Voordracht Definitief Voorkeursbesluit fase 2

Ter kennisname

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

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

Actielijst

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

4. Sprong over het IJ

Ter bespreking

a. Concept-Memo analyse ontwerp Javatunnel RWS

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

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

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

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

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

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

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

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

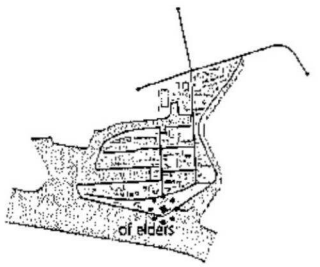
merkt op dat i.v.m. de brughoogte de route naar Noord Nederland (Lelystad) niet wordt genoemd in de Voordracht. Er wordt alleen gesproken over het Amsterdam Rijn kanaal.(blz. 10). past dit aan. **Actie**
Verder ziet zij graag opgenomen in de Voordracht dat nog geen consensus dimensionering inzake de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

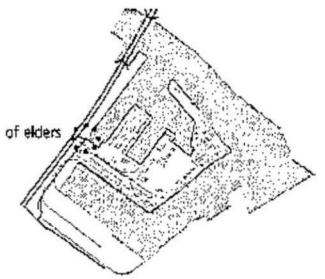
merkt op dat in de Voordracht niet ingegaan wordt op het advies van Bureau Gateway waarin wordt voorgesteld de Javaburg meer oostwaarts te plaatsen. Graag dit uitleggen en hierop reageren in de Voordracht.

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

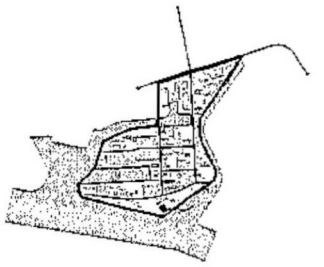


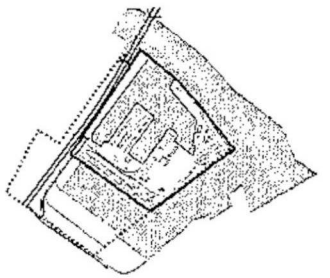
herbouw





cruise city

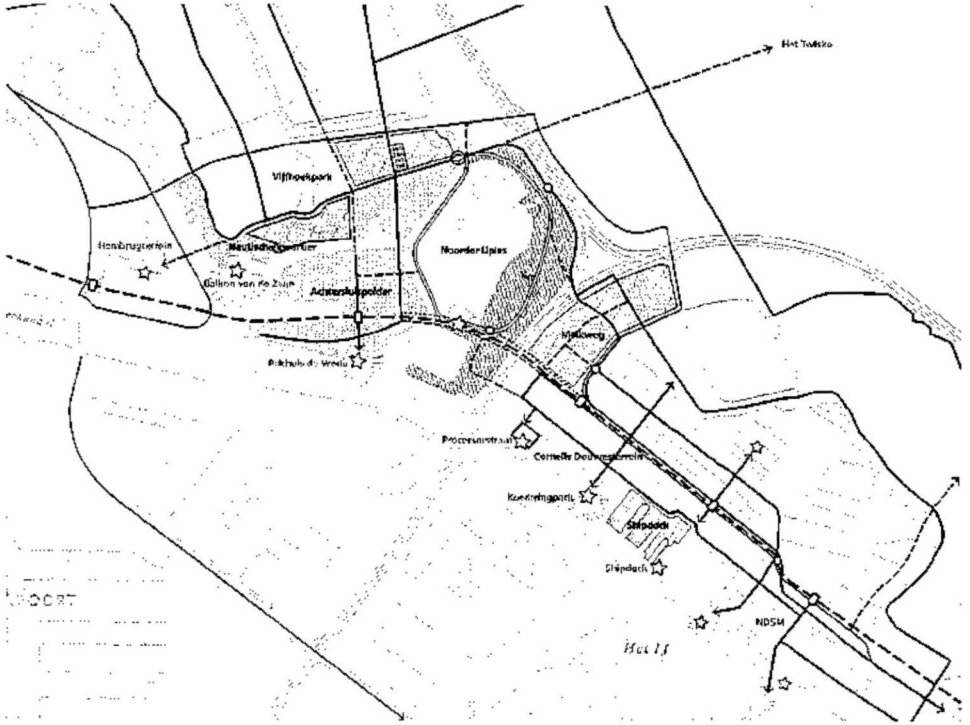




Herbouw PTA

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





Fase 4
> 2040

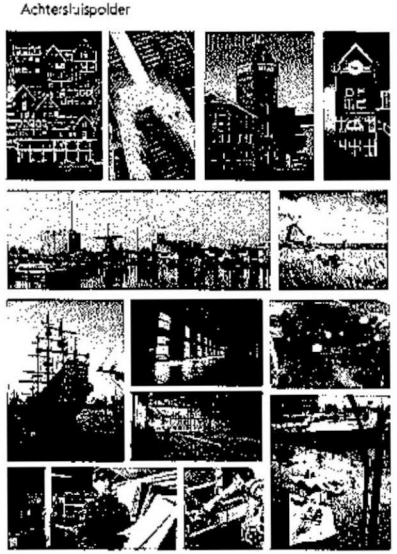
Indien in 2025 bestuurlijk gekozen wordt voor transformatie van de Coen- en Vlothaven



Deelgebieden
- Coen- en Vlothaven

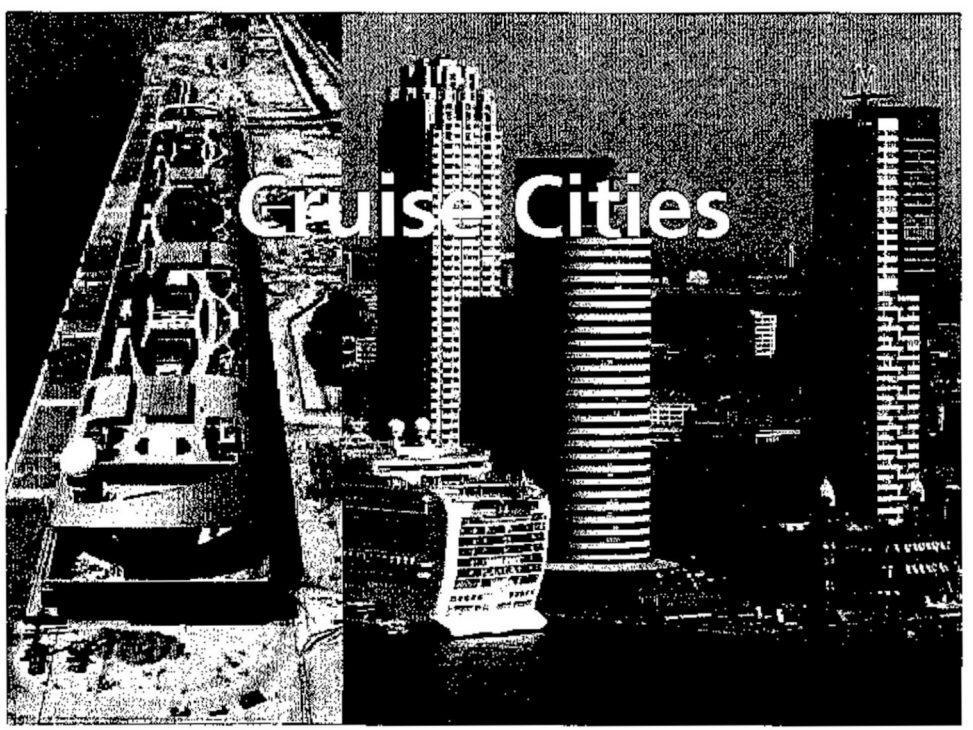
Aantallen
- 1.540.000 m2 totaal BVO (totaal 7.634.000)
- 15.400 woningen (totaal 73.300)
- 308.000 m2 BVO niet-wonen (totaal 1.769.500)
- 10.300 arbeidsplaatsen (totaal 58.700)

Achtersluispolder



Coen- en Vlothaven





Festivalterrein



Shoppingmall



P&R Hub



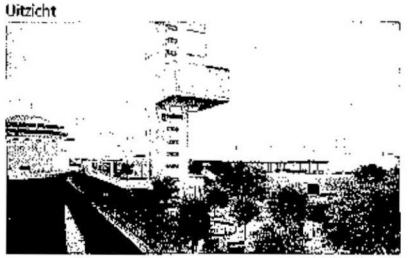
Sporten



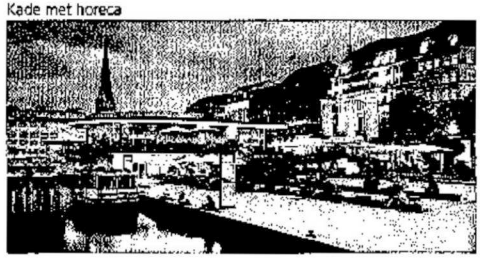
Madurodam



Uitzicht



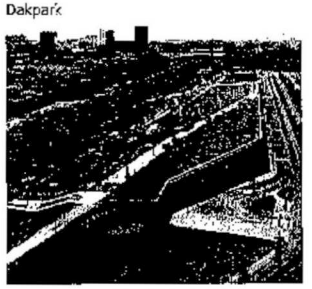
Kade met horeca



Congressen



Dakpark



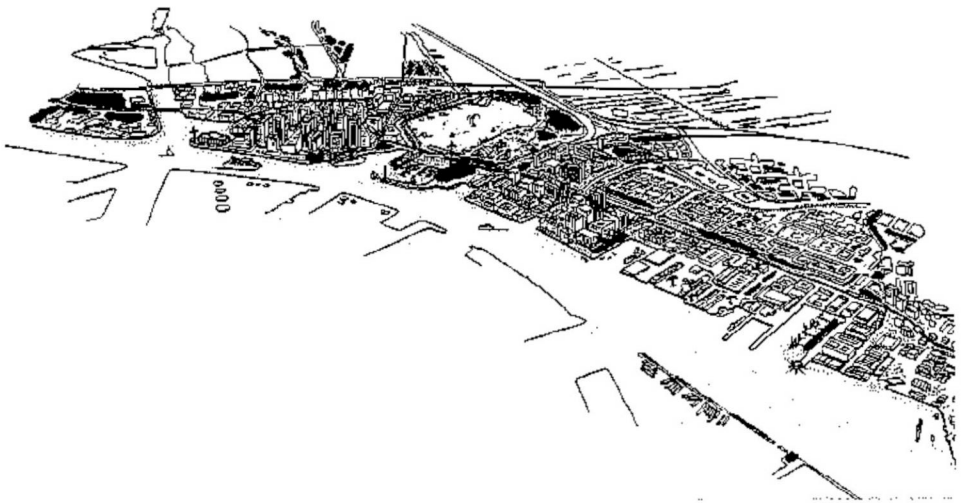
Pretpark

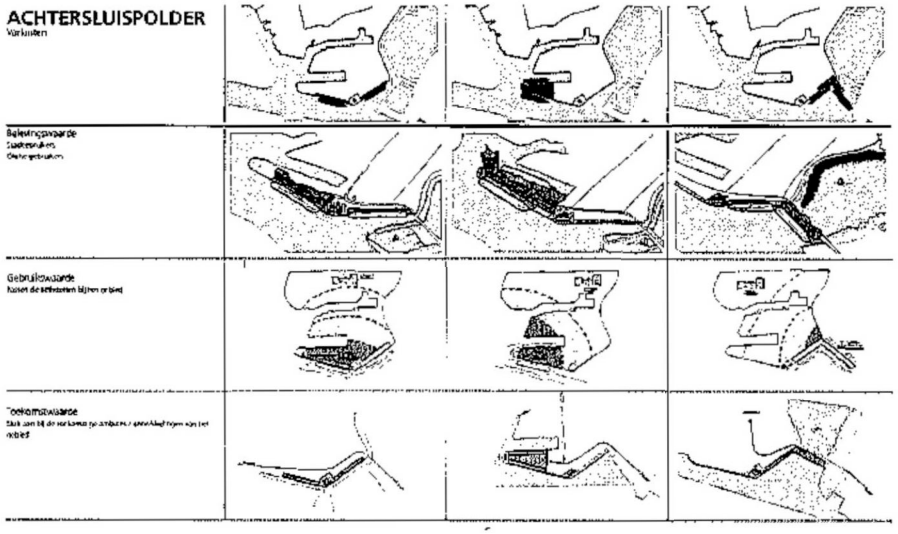


PTA terminal - Herbouw / Cruise City

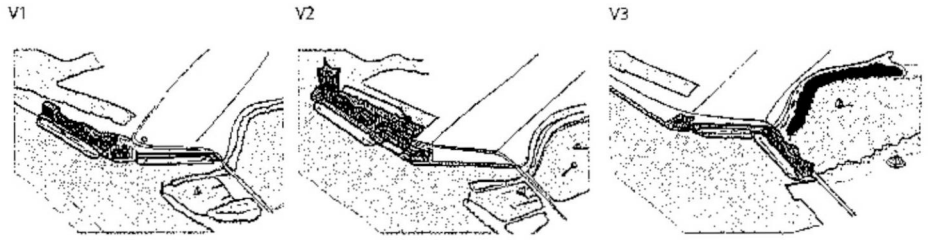
- **Herbouw** van de PTA op een nieuwe locatie staat altijd in het licht van de ambitie van de gebiedsontwikkeling van de Achtersluispolder en de Coenhaven;
- Het programma van een **Cruise City** kan zeer divers zijn, is locatie-afhankelijk en marktgedreven. Er is geen eenduidig, vergelijkbaar recept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

ACHTERSLUISPOLDER

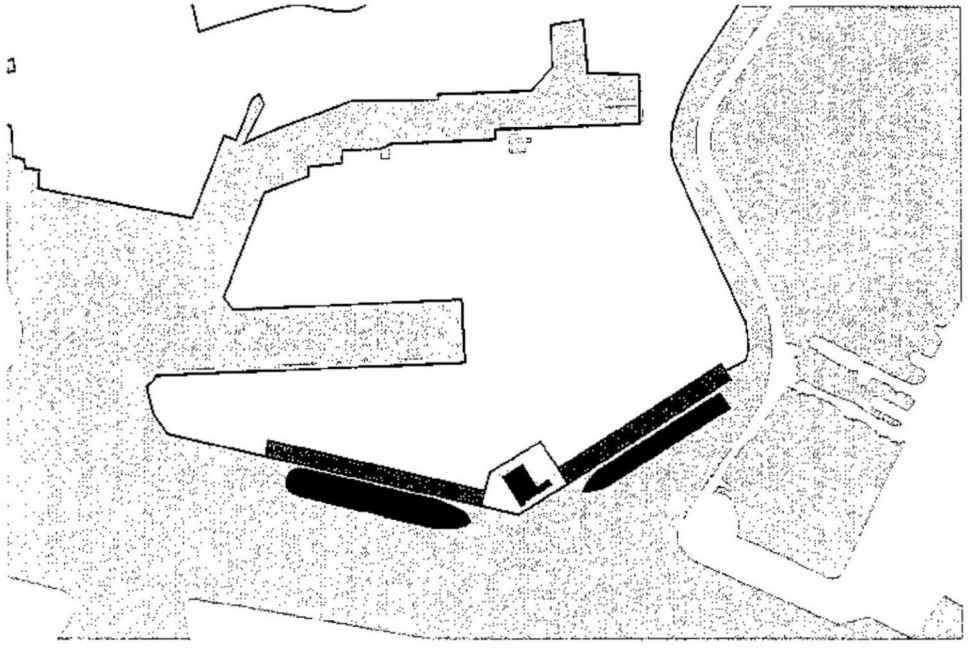




ACHTERSLUISPOLDER

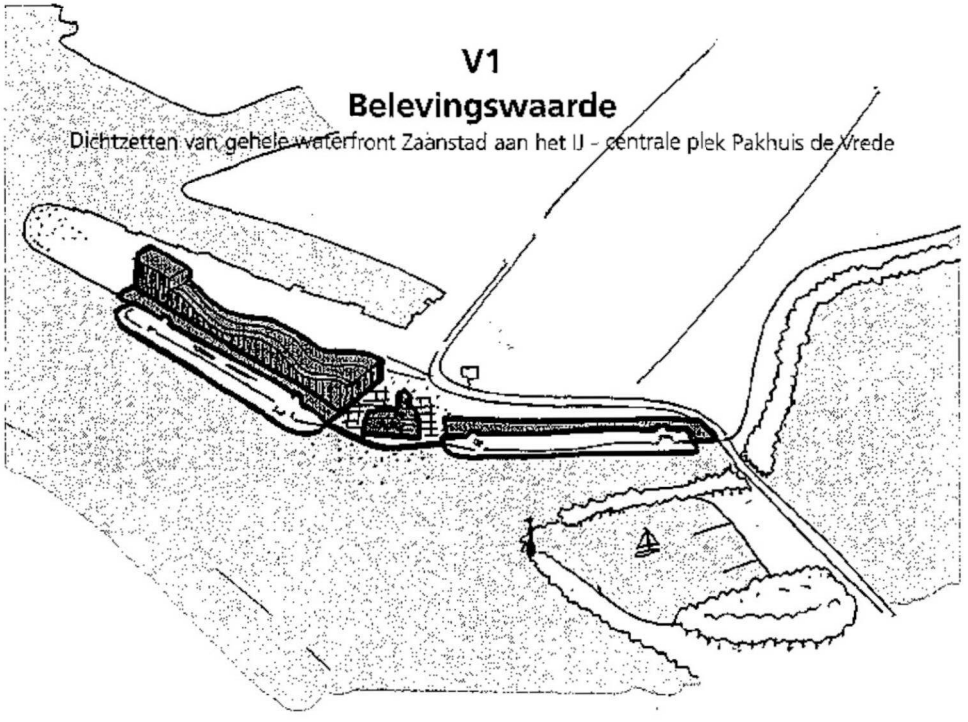


V1

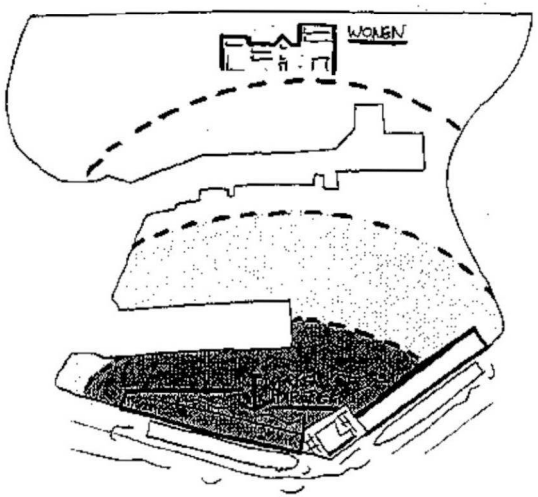


V1
Belevingswaarde

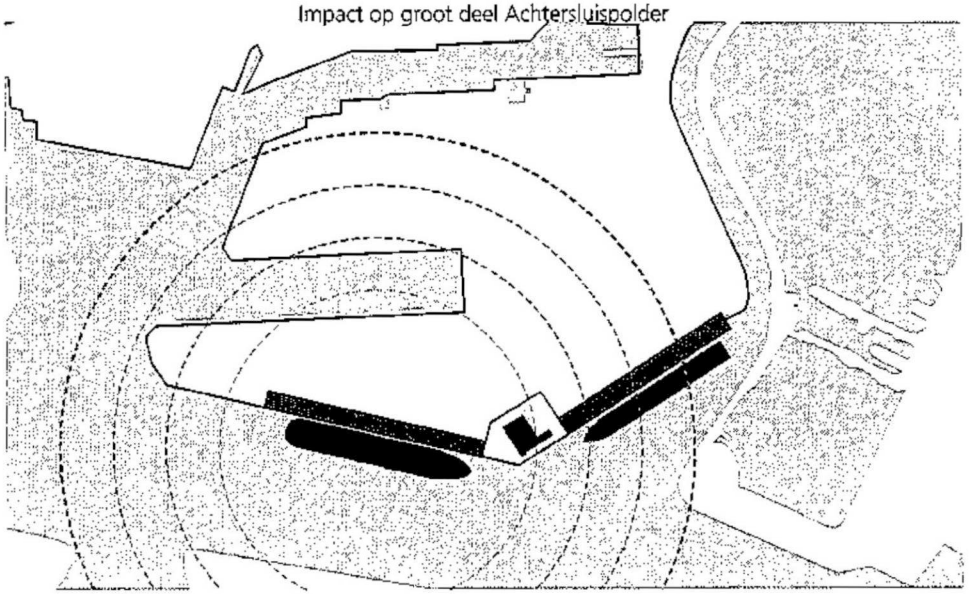
Dichtzetten van gehele waterfront Zaanstad aan het IJ - centrale plek Pakhuis de Vrede



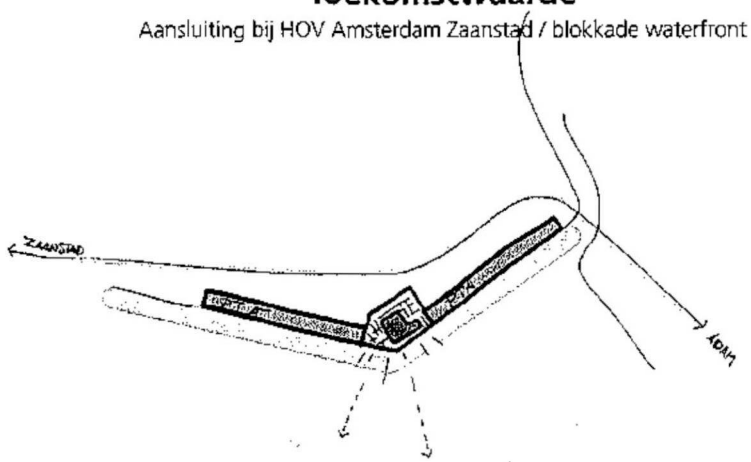
V1
Gebruikswaarde
Impact op groot deel Achtersluispolder



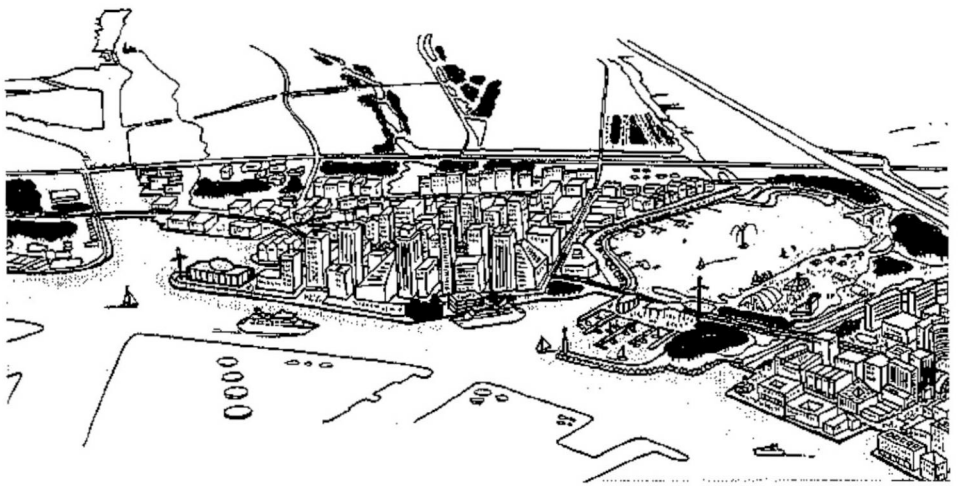
V1
Geluidsbelasting
Impact op groot deel Achtersluispolder



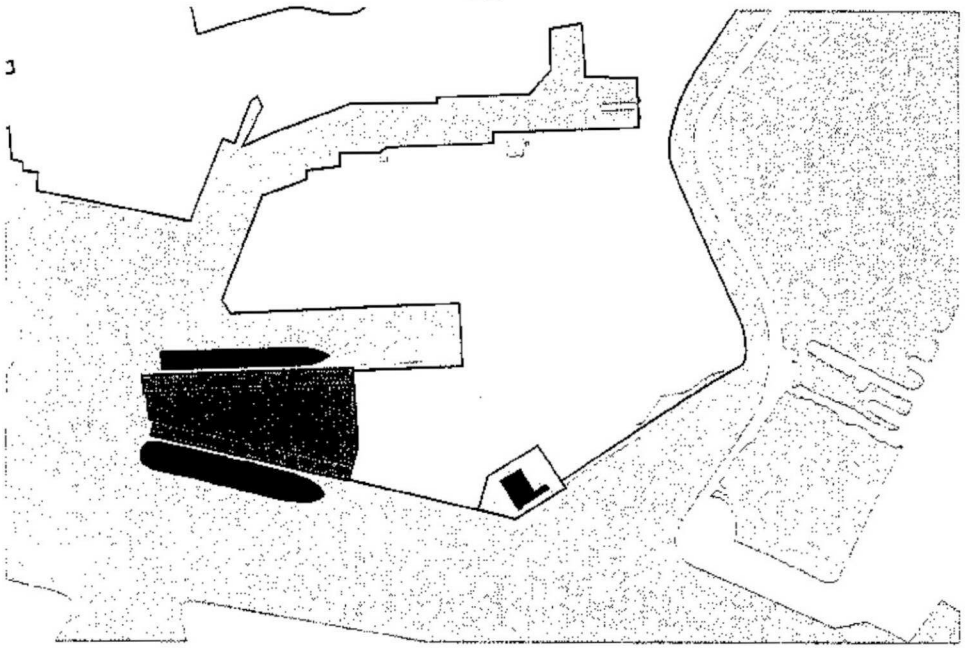
V1
Toekomstwaarde
Aansluiting bij HOV Amsterdam Zaanstad / blokkade waterfront



V1
Toekomstwaarde

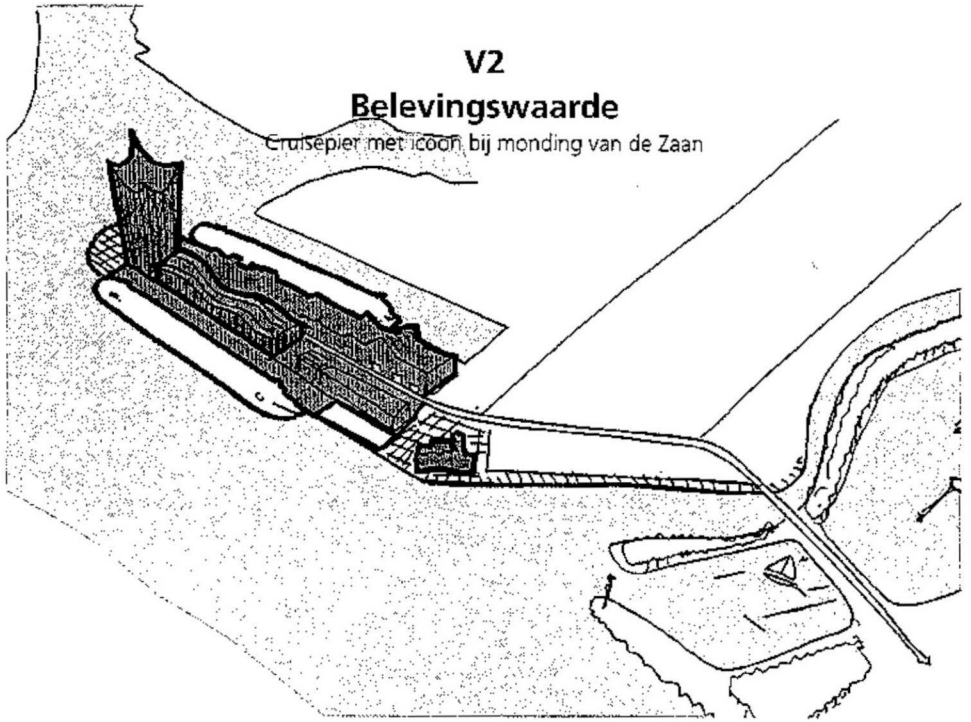


V2



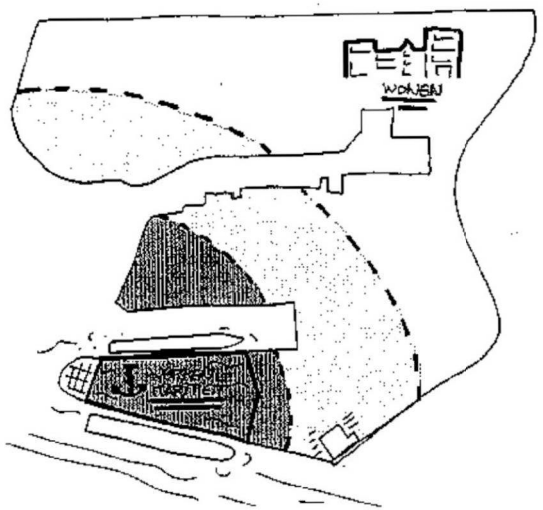
V2
Belevingswaarde

Cruisepier met icoon bij monding van de Zaan



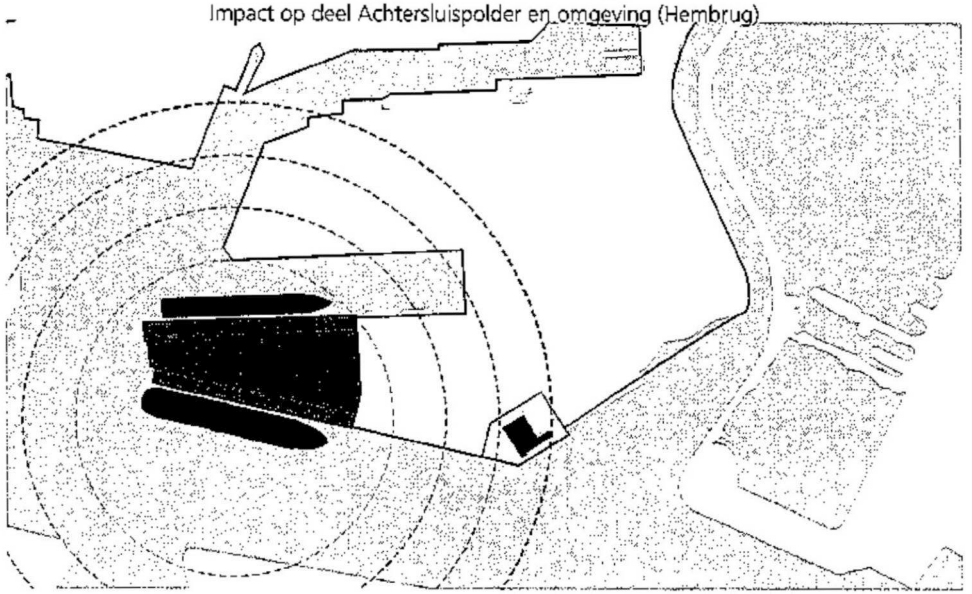
V2
Gebruikswaarde

Impact op deel Achtersluispolder en omgeving (Hembrug)

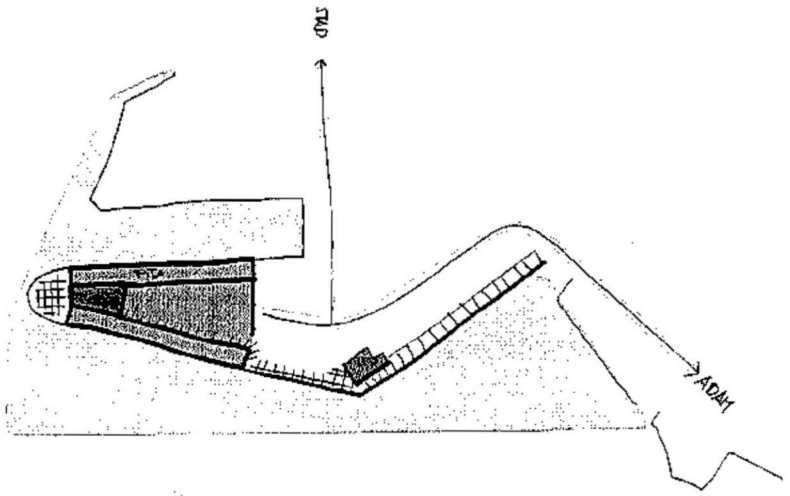


V2
Geluidsbelasting

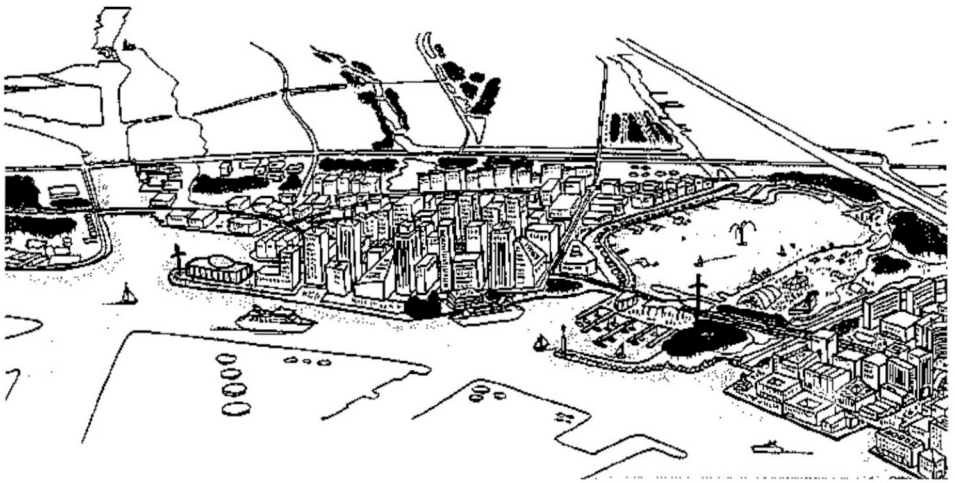
Impact op deel Achtersluispolder en omgeving (Hembrug)



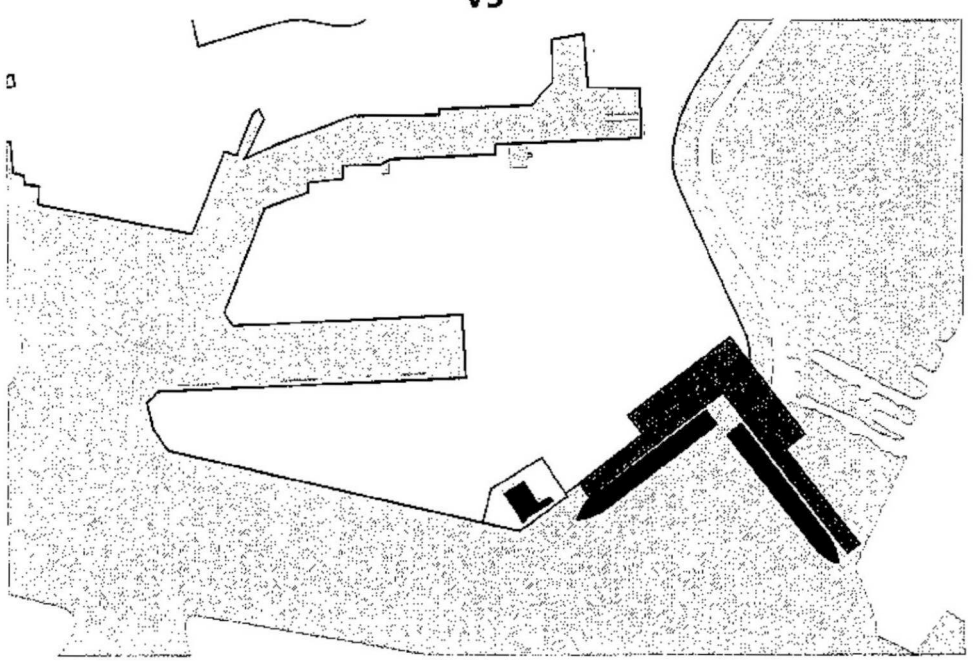
V2
Toekomstwaarde
Aansluiting bij ontsluiting richting Amsterdam



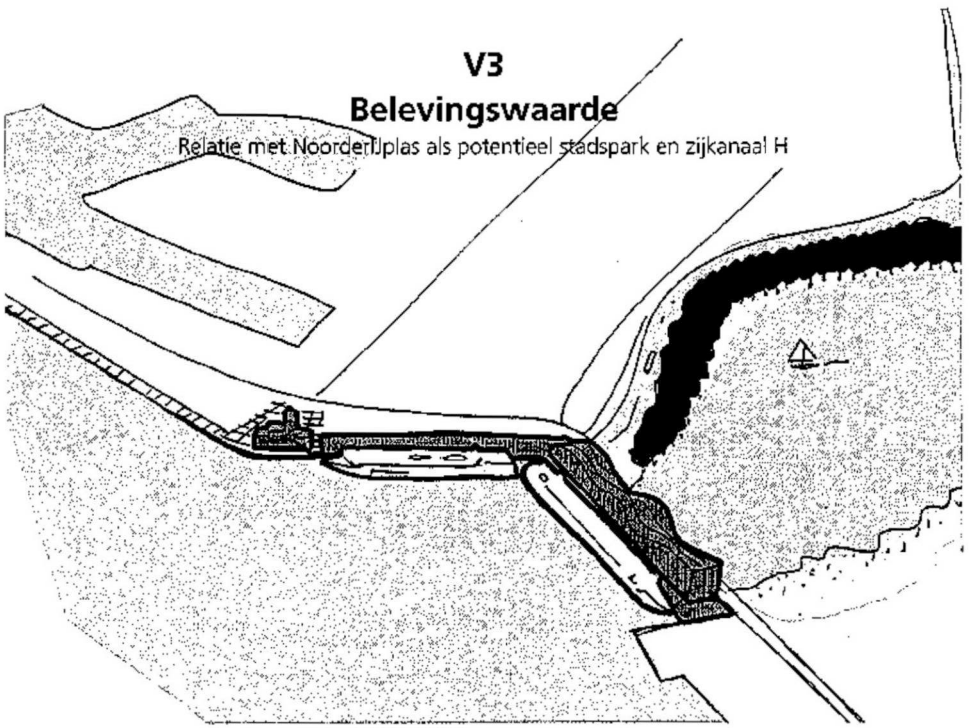
V2
Toekomstwaarde



V3

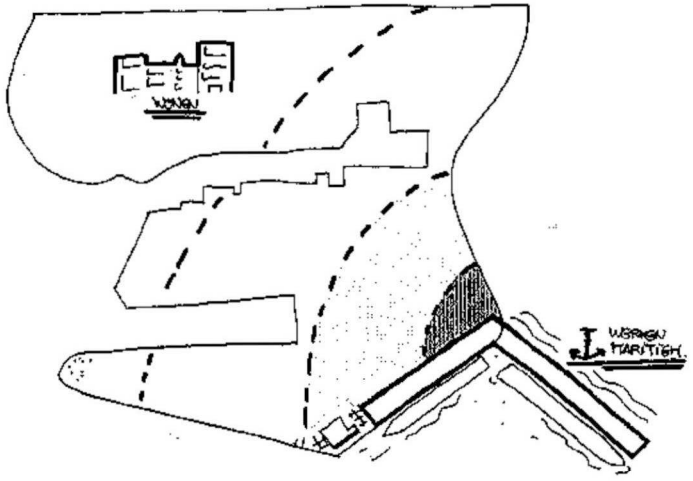


V3
Belevingswaarde
Relatie met Noorderplas als potentieel stadspark en zijkanaal H



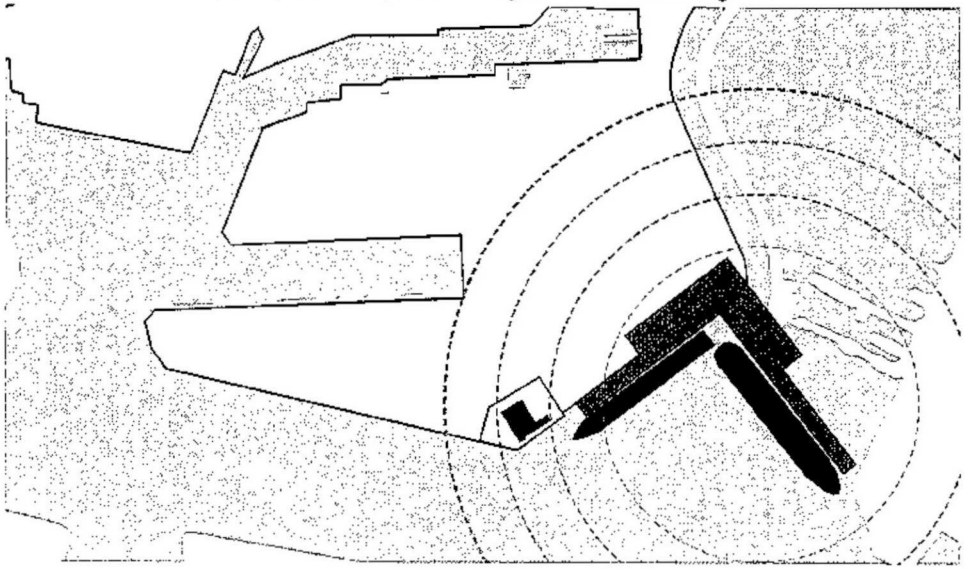
V3
Gebruikswaarde

Impact op NoorderIJplas / hinder gecombineerd met ring A10



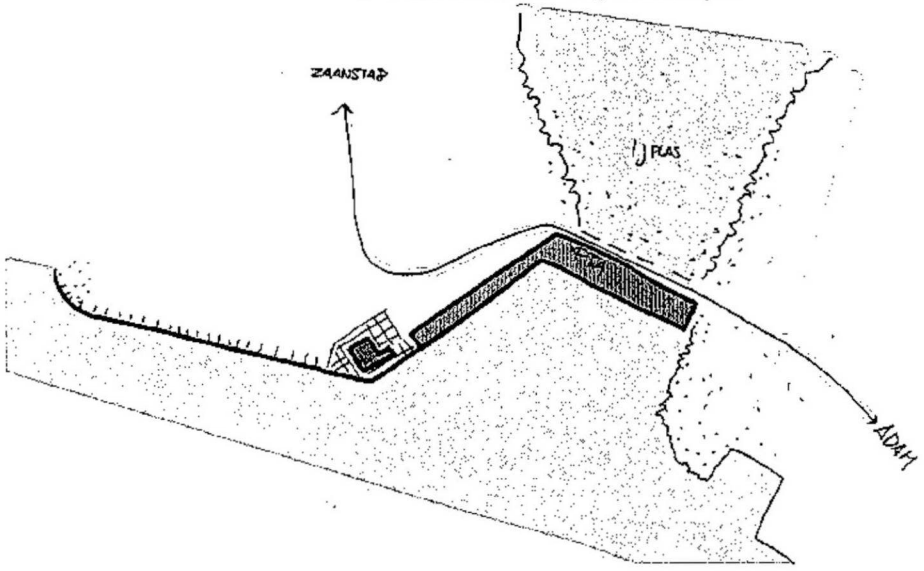
V3
Geluidsbelasting

Impact op NoorderIJplas / hinder gecombineerd met ring A10

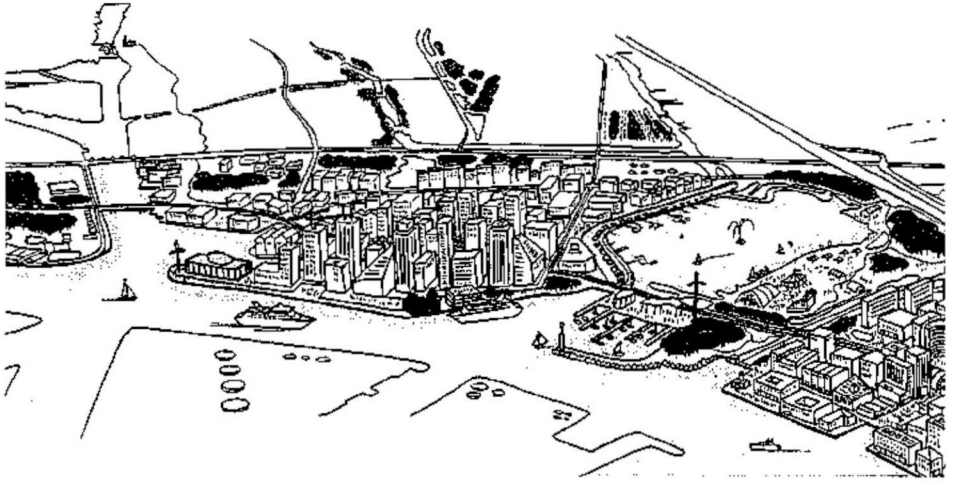


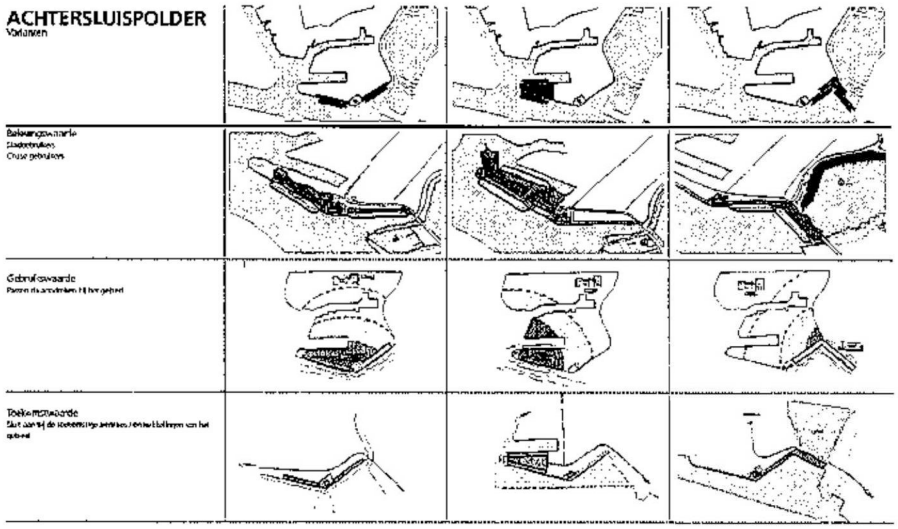
V3
Toekomstwaarde

Directe link met Amsterdam / inkadering NoorderIJplas

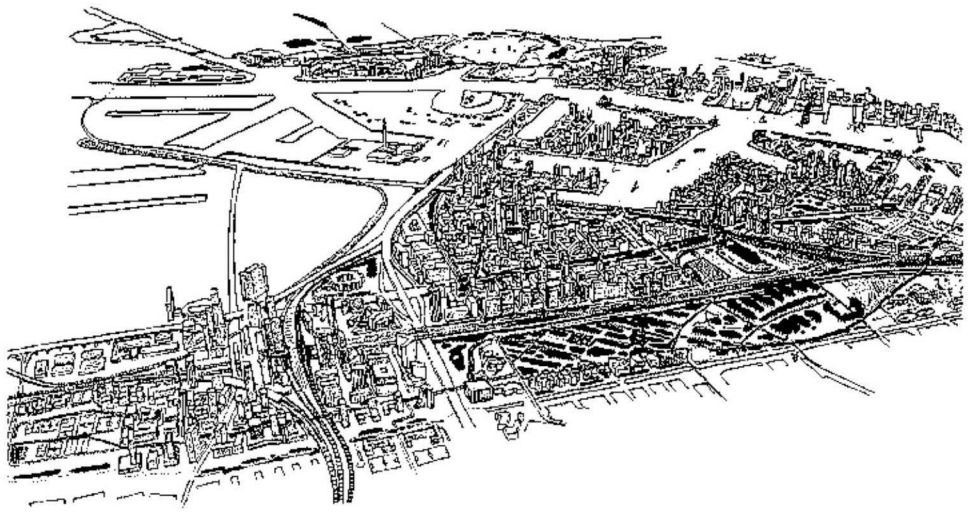


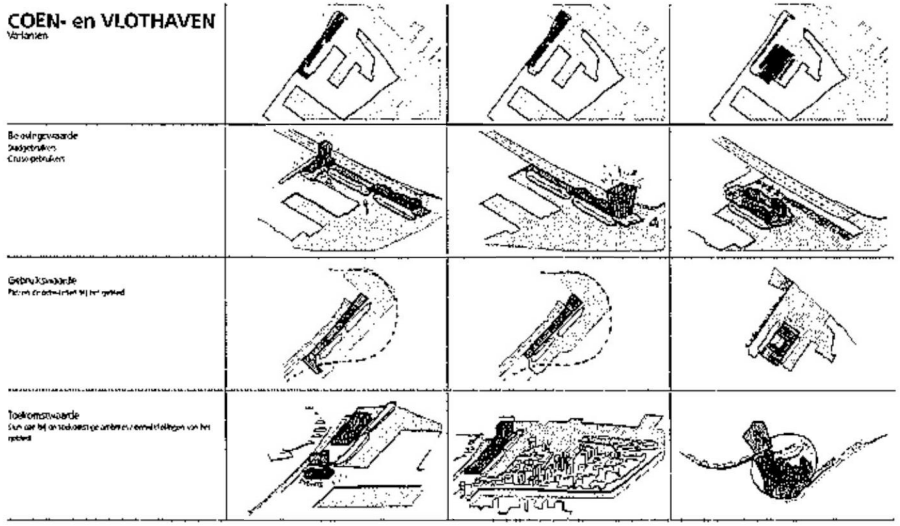
V3
Toekomstwaarde



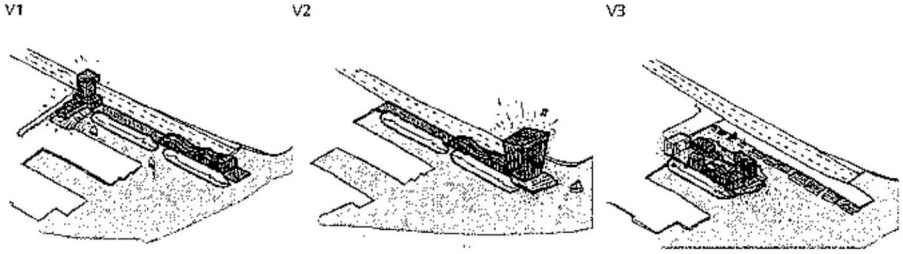


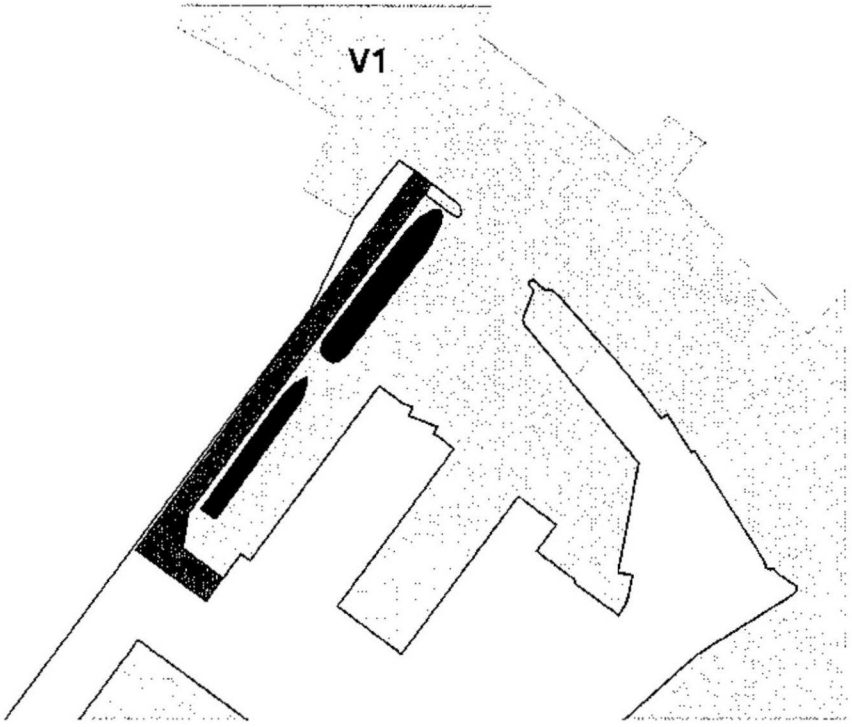
COEN- EN VLOTHAVEN

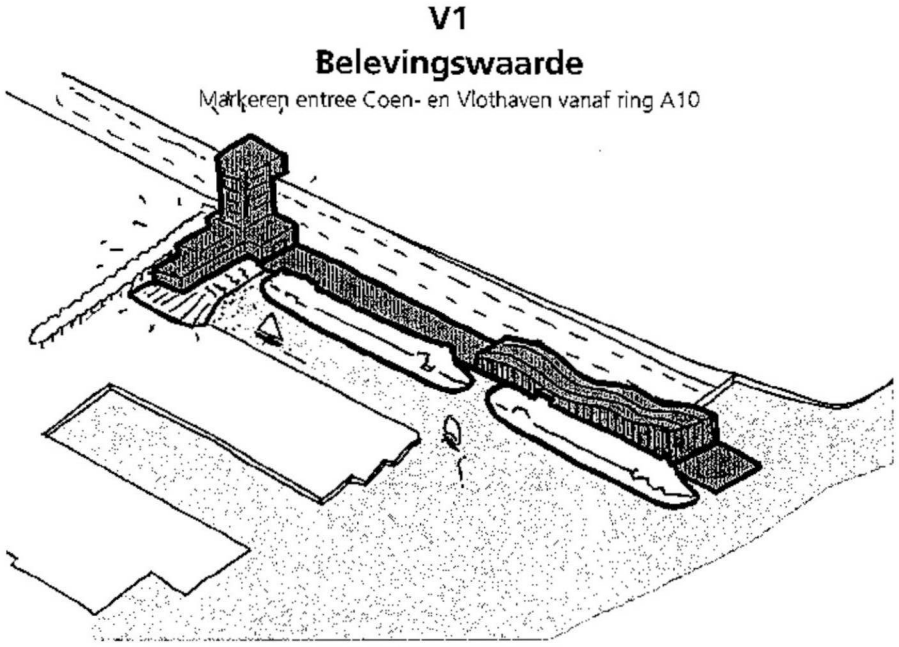


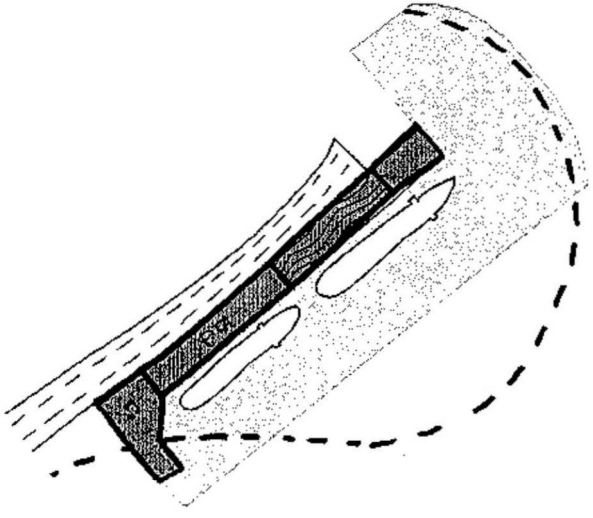


COEN- EN VLOTHAVEN



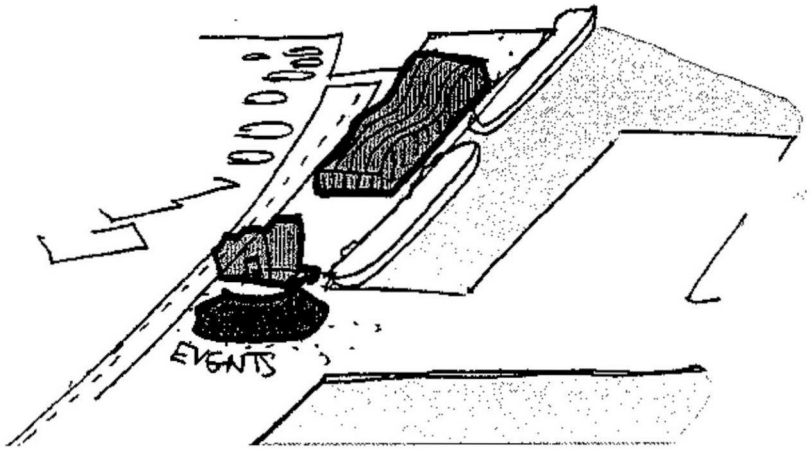

V1


V1
Belevingswaarde
Markeren entree Coen- en Vlothaven vanaf ring A10

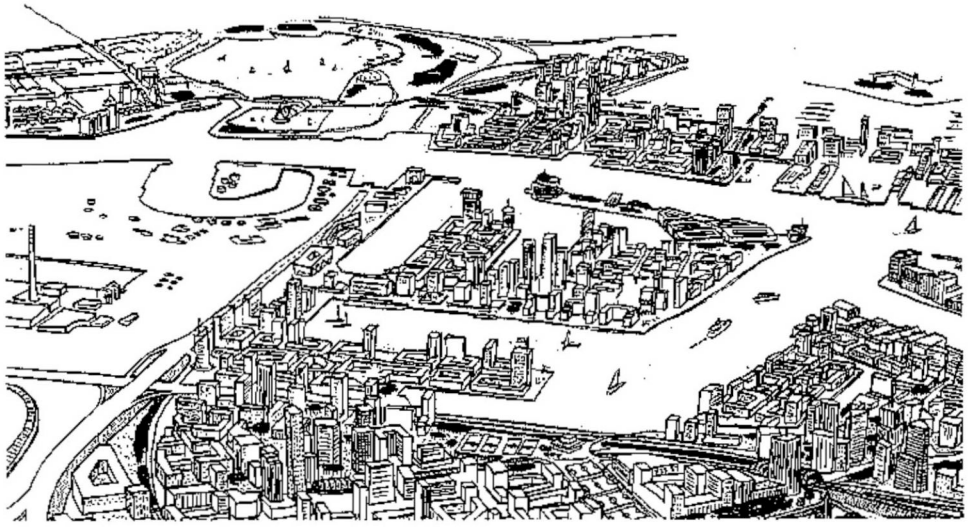

V1
Gebruikswaarde
Gecombineerde hinder A10 en PTA / vrije handelingsruimte PTA


V1
Geluidsbelasting
Gecombineerde hinder A10 en PTA

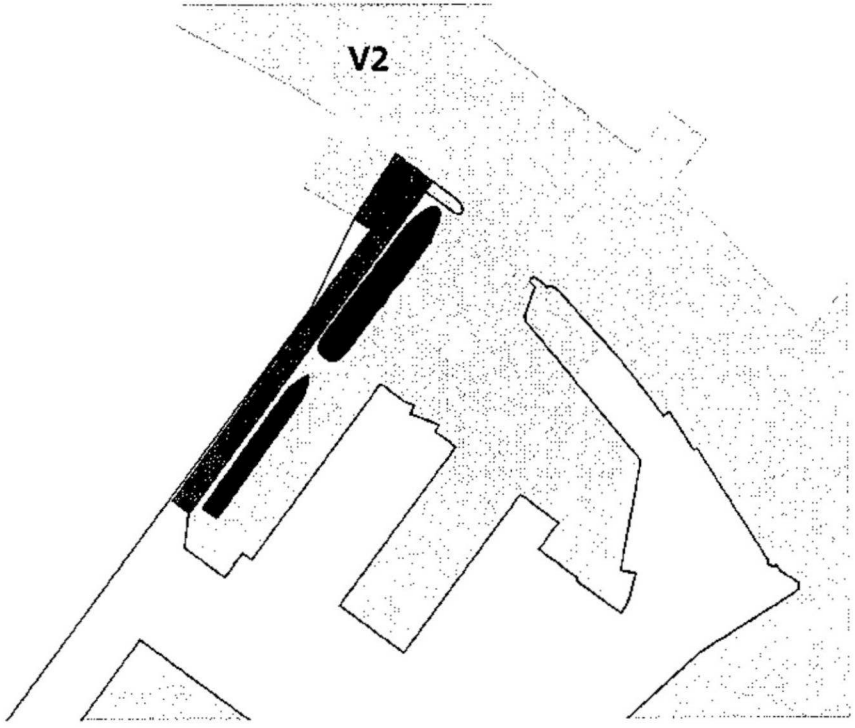
V1
Toekomstwaarde
Adres van ontwikkeling Coen- en Vlothaven / placemaking



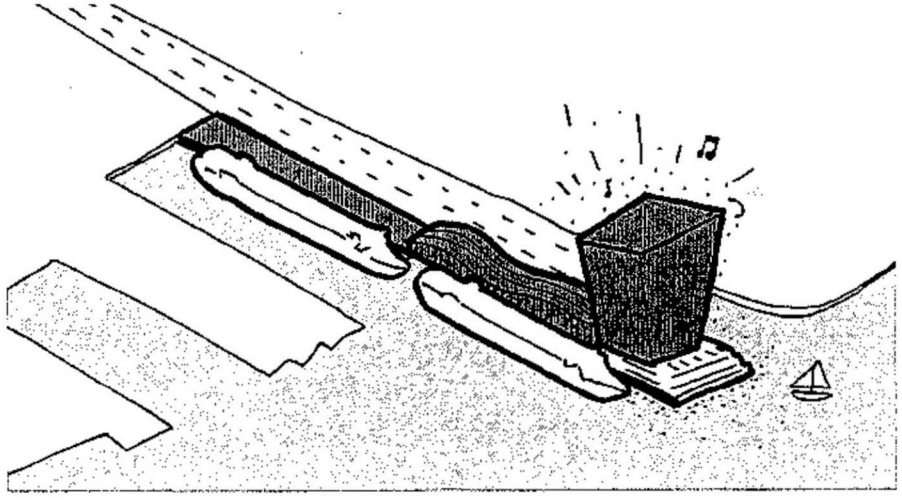
V1
Toekomstwaarde



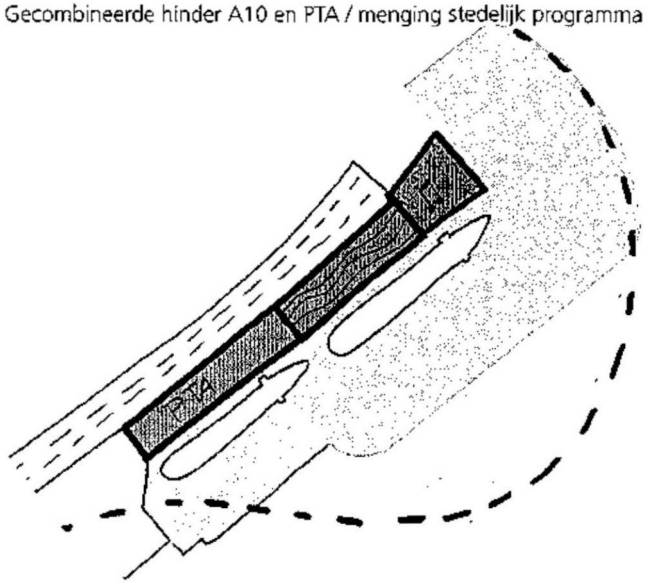
V2



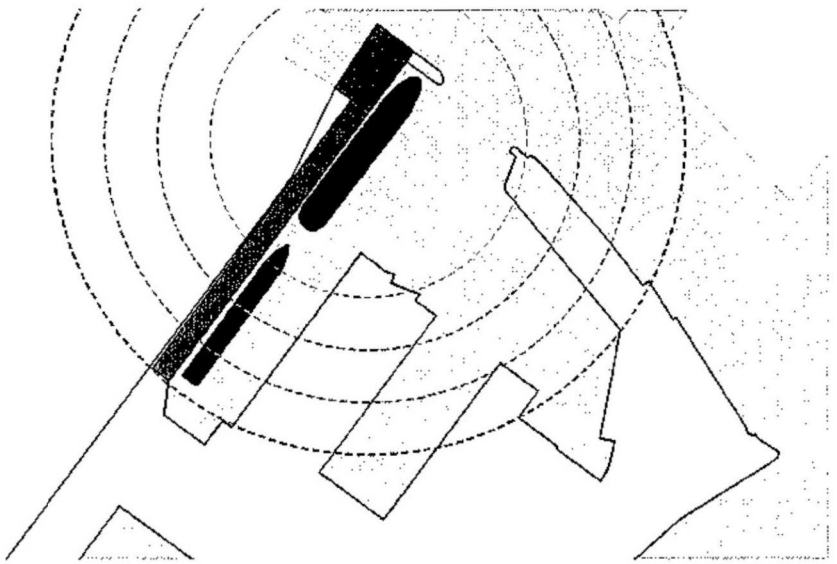
V2
Belevingswaarde
Icoon aan het IJ / entree van de stad



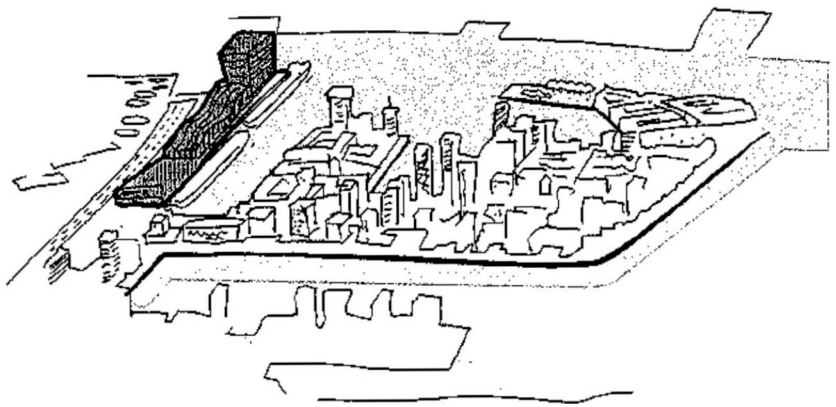
V2
Gebruikswaarde
Gecombineerde hinder A10 en PTA / menging stedelijk programma en PTA



V2
Geluidsbelasting
Gecombineerde hinder A10 en PTA

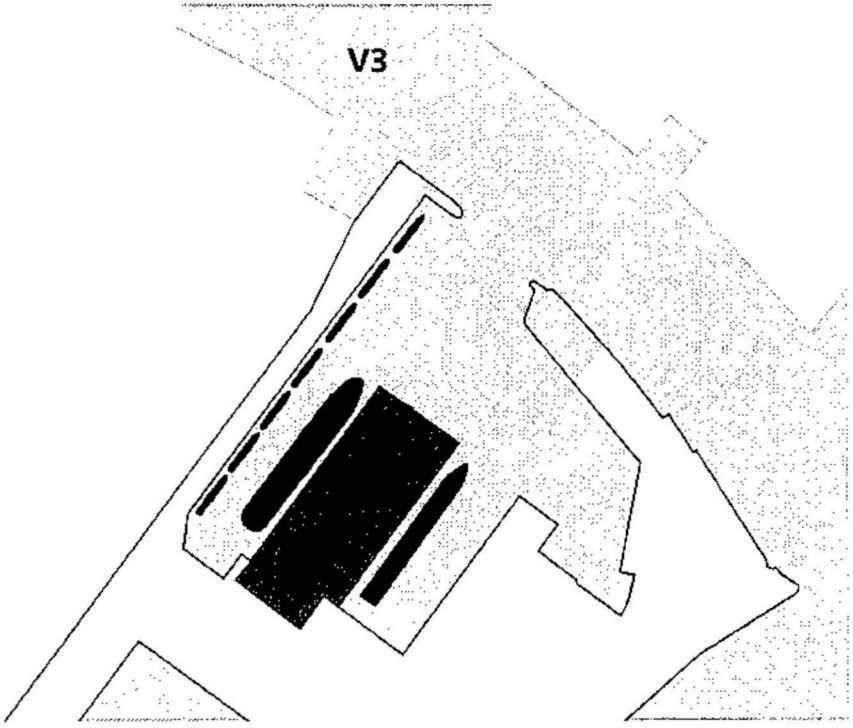


V2
Toekomstwaarde
Iconen aan het IJ als bakens voor HavenStad ontwikkeling



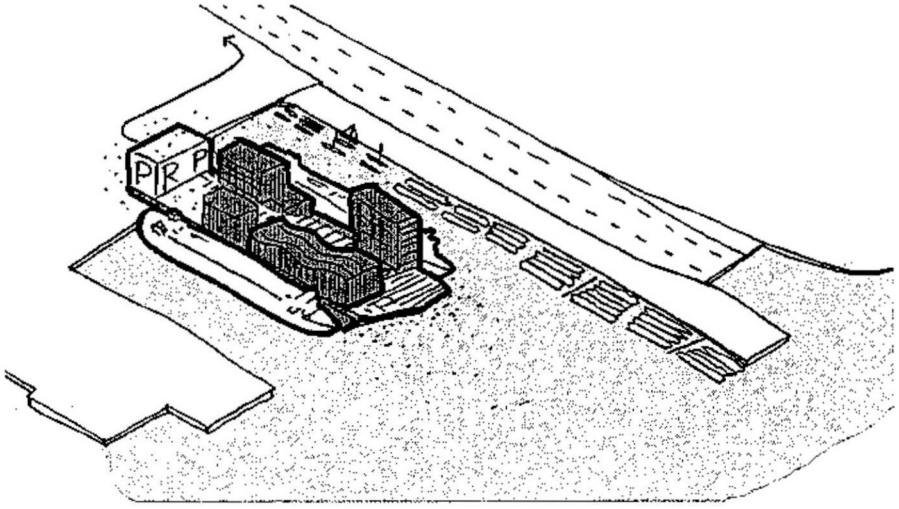
V2
Toekomstwaarde





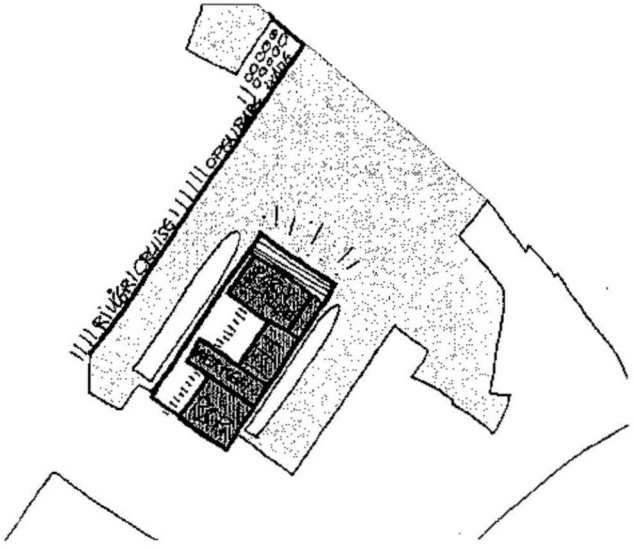
V3
Belevingswaarde

Cruisepier met gemengde stedelijke functies



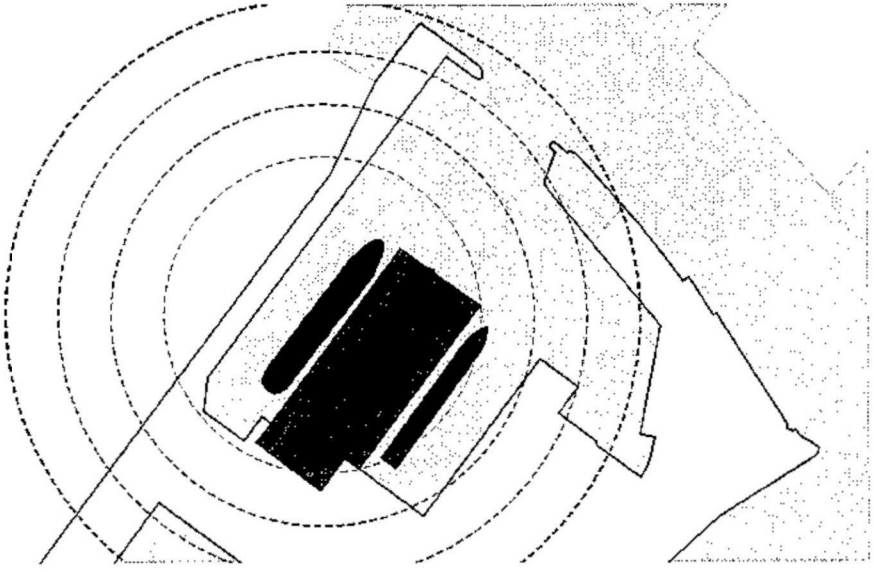
V3
Gebruikswaarde

Gemengd stedelijk programma; waterhub / leisure / werken



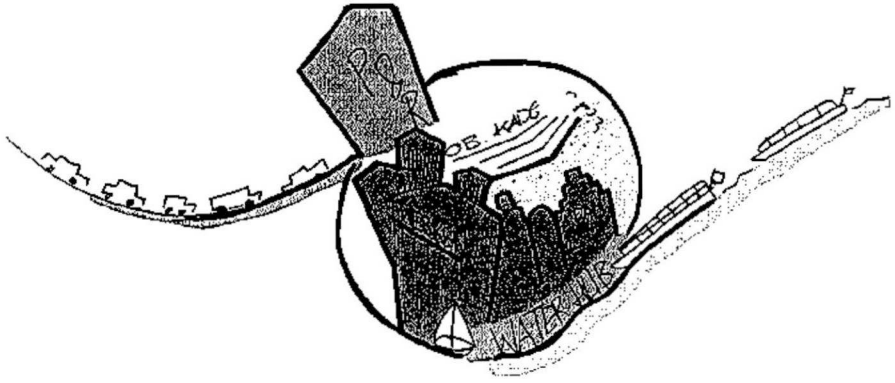
V3
Geluidsbelasting

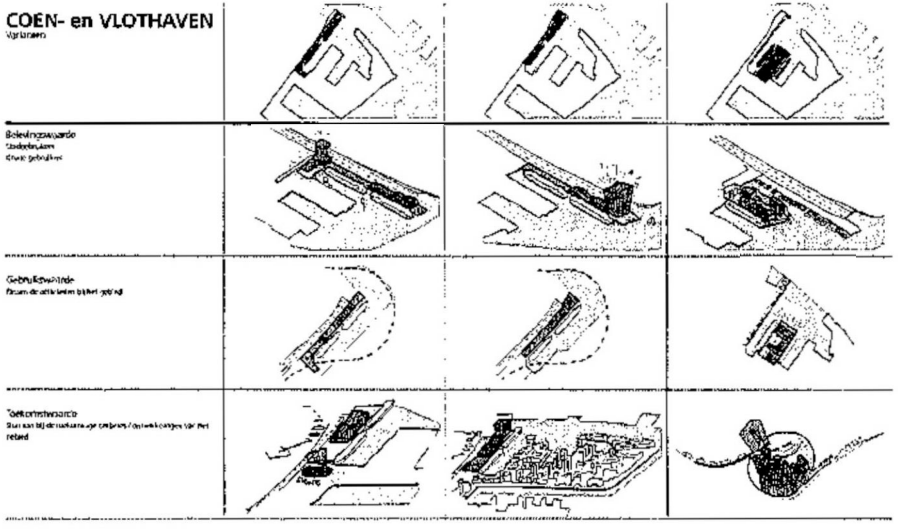
Grote impact op Coen- en Vlothaven



V3
Toekomstwaarde

Gemengd stedelijk programma als aanjager ontwikkeling HavenStad





V3
Toekomstwaarde



Gemeente
Amsterdam

Agenda Directeurenoverleg IJ
4 december 2017

Aan

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

Voorzitter

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

Ter toelichting op de agenda is een annotatie bijgevoegd

Mededelingen:

-
- Stand van zaken besluitvorming en proces mogelijke verplaatsing PTA

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

Ter vaststelling

(bijlage 3)

(bijlage 4)

(bijlage 5)

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

8. Rondvraag en afsluiting

Bijlage 1 Annotatie Directeurenoverleg 4 december 2017

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

Algemeen, vooraf

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

4)

4)

4)

5. Instelling ruimtelijk adviesteam Sprong over het IJ

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

4)

4)

4)







e) Overleg met het Rijk

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

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

Gemeente
Amsterdam

Concept-Verslag Directeurenoverleg IJ 9 oktober 2017

Aan

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

Voorzitter

1. Opening, agenda en mededelingen

Opening

opent de vergadering. Dit overleg zijn de belangrijkste bespreekpunten:

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

Mededelingen

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

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

Agenda

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

5. Verplaatsing PTA

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

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

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

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

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

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

Overige punten:

Tijdsdruk:

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

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

Gevolg geen verplaatsing:

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

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

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

Punten van aandacht:

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

benoemt dat geluid veel aandacht heeft.

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

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

Zowel het punt van wordt meegenomen in het ruimtelijk onderzoek.

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

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

Besloten wordt een aparte paragraaf over de Veemkade te maken.

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

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

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

De aanwezigen gaan met het voorstel akkoord.

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

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

4

3. Stand van zaken Sprong over het IJ

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

2. Vaststelling concept verslag Directeurenoverleg IJ 15 mei 2017

3

2

7. Rondvraag en afsluiting

- Geen vragen
- Het overleg wordt afgesloten

Gemeente
Amsterdam

Agenda Directeurenoverleg IJ
6 februari 2018

Aan

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

Voorzitter

1. **Opening, agenda en mededelingen**

Mededelingen:

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

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

Ter vaststelling

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

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

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

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

Ter kennisgeving

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

6. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Verslag Directeurenoverleg IJ 4 december 2017

Van

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

Aanwezig

Afwezig

1. Opening, agenda en mededelingen

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

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

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

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

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

2. Verslag Directeurenoverleg IJ 9 oktober 2017

Verslag Directeurenoverleg van 9 oktober 2017 is vastgesteld.

/

4

5. Instelling ruimtelijk adviesteam Sprong over het IJ

Akkoord

8. Rondvraag en afsluiting

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

Gemeente
Amsterdam

Notitie

Aan Directeurenoverleg IJ
Van

Datum 31 januari 2018

Onderwerp Kennis nemen van het Projectplan Javabrug

Geachte leden van het Directeurenoverleg IJ,

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

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

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

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

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

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

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

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

3)

2

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

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

Met vriendelijke groet,

Voorstel termijnagenda Stuurgroep en Directeurenoverleg Sprong over het IJ

Versie 11 januari 2018

Januari

11 januari TEAM SPRONG

18 januari Stuurgroep IJ
(reeds ingepland)

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

Februari

6 februari
Directeurenoverleg IJ
(reeds ingepland)

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

22 feb TEAM SPRONG

Maart

Stuurgroep IJ
Inplannen tussen 5 en 16 maart

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

22 maart TEAM SPRONG

April

Directeurenoverleg IJ
Eerste helft april

-Mobiliteitsplan Oostflank
-Plan van Aanpak metrostation Sixhaven

26 april TEAM SPRONG

Mei

Stuurgroep IJ
Inplannen tussen 7 en 23 mei

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

24 mei TEAM SPRONG

Juni

Directeurenoverleg IJ
Inplannen eerste helft juni

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

28 juni TEAM SPRONG

Juli

26 juli TEAM SPRONG

Augustus

23 augustus TEAM SPRONG

September

Stuurgroep IJ
Inplannen eerste helft september

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

-Planproduct en Dekkingsvoorstel metrostation (VEF)/Sixhaven

27 september TEAM SPRONG

Oktober

Directeurenoverleg IJ
Eerste helft oktober

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

-Planproduct en Dekkingsvoorstel metrostation (VEF)/Sixhaven

25 oktober TEAM SPRONG

November

22 november TEAM SPRONG

December

27 december TEAM SPRONG

Gemeente
Amsterdam

Agenda Directeurenoverleg IJ
13 april 2018

Aan

Vergadering Vrijdag 13 april 10:00 uur
Stadstimmertuin – Loodsmelterij

Voorzitter

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

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

3. *(bijlage 2)*

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

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

6. **Rondvraag en afsluiting**

Annotatie Directeurenoverleg 13 april 2018

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

Ad 2. Stand van zaken inpassingsplan Javabrug

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

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

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





n

4)

5)

6)

7)

8)

Ad 5. Toetreden tot Programma Bereikbaarheid MRA

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

Gemeente
Amsterdam

Concept-Verslag Directeurenoverleg IJ 6 februari 2018

Van

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

Aanwezig

Afwezig

1. Opening, agenda en mededelingen

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

2. Verslag Directeurenoverleg IJ 4 december 2017

Verslag Directeurenoverleg van 4 december 2017 is vastgesteld.

3. Projectplan Javabrug

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

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

4. Termijnagenda Stuurgroep en Directeurenoverleg

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

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

6. Rondvraag en afsluiting

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

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

Sprong over het IJ en het Programma Bereikbaarheid MRA

Definitief 1.0, april 2018

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

Het Programma Bereikbaarheid MRA

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

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

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

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

Vraag aan DO IJ

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

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

Kansen van opname in het programma

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

Risico's van opname in het programma

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

Onderwerpen Bila 8 november Javabrug

1) Bespreken concept memo proces

3

2) KBA studie hoogte brug minsterie I&W

3

3) Verkenning Jan Schaeferbrug
4) Terugkoppeling gesprek I
5) Bila 16 november: uitwerking aanbestedingsstrategie
6) Concept Offertes PMB en IB
7) Gesprek met bewoner Oostelijk Havengebied
8) W.v.t.t.k.

1

Gemeente
Amsterdam

Agenda bila Javabrug

Aan Bas Boeker, Pierre van Rossum

Vergadering Vrijdag 15 december 2017
9.00 – 9.30 uur
Kamer Luxemburg

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - Vastleggen bila: agenda, afspraken overzicht, actielijst

2. **Algemeen**
   - PTA svz college voordracht en vervolg (budget/ opdrachtgeverschap/ onderzoek faseerbaarheid)
   - Inzet stuurgroep voor projectonderbreking medio 2019-medio 2020, loslaten adaptieve strategie?

3. **Projectbeheersing**
   - Svz Projectplan (bespreken tweede concept 19 dec)
   -
   - Offerte PMB 2018

4. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - Bericht Telegraaf over pontjesbrug (zie bijlage)
   - Kamervragen over Javabrug
   - Eerste nieuwsbrief (verzonden door Sprong)

5. **Techniek, ontwerp en Nautische aspecten**
   - Inpassing Hamerstraat: verkenningen en uitdagingen
   - Overleg commissie Kloos-wethouder: inzet samenwerken
   - terugkoppeling gesprek nautische partijen 14 december
   - koppeling strategisch nautisch overleg – directeurenoverleg met nautische partijen– overleg I&W

6. **Marktbenadering**
   - Projectspecifieke tenderboard
   - Gesprekken Lead Buyer
   - Beheercomponent in marktbenadering: gesprek V&OR

7. **Actielijst**

8. **Wvttk**
   - Huisvesting
   - Kennismaking

OVERZICHT OVERLEGGEN

1

19-dec-17	overleg	-wethouder
19-dec-17	Bila	
20-dec-17	overleg	
20-dec-17	kerstborrel Javabrug	
21-dec-17	Team Sprong over het IJ	
10-jan-17	Bila	
11-jan-18	aanleveren stuurgroep IJ	
18-jan-18	Stuurgroep IJ	

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Onderdeel	**Actie**	**Wie**	**Datum**
	1		
	2		
	3		
	4		
	5		
	6		
	7		
	8		

Gemeente
Amsterdam

Agenda bila Javabrug

Aan	Bas Boeker, Pierre van Rossum
Vergadering	Dinsdag 19 december 2017 17.30 – 18.00 uur Kamer Luxemburg

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - Overleg I&W op 15 januari
   - Terugkoppeling gesprek

2. **Algemeen**
   - ...

3. **Projectbeheersing**
   - Projectplan
   - Offerte IB 2017

4. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - ...

5. **Techniek, ontwerp en Nautische aspecten**
   - ...

6. **Marktbenadering**

7. **Actielijst**

8. **Wvttk**

OVERZICHT OVERLEGGEN

19-dec-17	overleg wethouder
19-dec-17	Bila
20-dec-17	overleg
20-dec-17	kerstborrel Javabrug
21-dec-17	Team Sprong over het IJ
10-jan-17	Bila
11-jan-18	aanleveren stuurgroep IJ
15-jan-18	bila
15-jan-18	gesprek I&W (nautische specialisten)
18-jan-18	Stuurgroep IJ
23-jan-18	bila (o.a. inzicht in financiën)

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Onderdeel	Actie		Wie	Datum
projectbeheersing	1	Notitie inzicht in financiën Javabrug		23-1
projectbeheersing	2	Offertes IB, R&D, PMB 2018		23-1
algemeen	3	Agenderen aanhaking op I&W n.a.v. kamervragen		11-1
Techniek	4	Formaliseren inzet V&OR (beheer) stuurgroep of brief		11-1
	5			
	6			
	7			
	8			

Gemeente
Amsterdam

Agenda bila Javabrug

Aan Bas Boeker/Pierre van Rossum

Vergadering Maandag 15 januari 2018
09.00 – 09.30 uur
Kamer Luxemburg

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Algemeen**
   - ..

3. **Projectbeheersing**
   - Notitie tbv coalitie-onderhandeling

4. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - ...

5. **Techniek, ontwerp en Nautische aspecten**
   - Eerste concept studie Venhoeven CS ter bespreking (in aanwezigheid '

1

6. **Marktbenadering**

7. **Actielijst**

8. **Wvttk**

OVERZICHT OVERLEGGEN

15-jan-18	bila	
15-jan-18	gesprek I&W (nautische specialisten)	
18-jan-18	Stuurgroep IJ	
23-jan-18	bila	(o.a. inzicht in financiën)
31-jan-18	bila	(o.a. ambitiedocument en procesaanpak kop java-eiland)
5-feb-18	bila	(o.a. notitie juridisch planologische aspecten)
6-feb-18	directeurenoverleg IJ	

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Onderdeel	Actie		Wie	Datum gereed
projectbeheersing	1	Notitie inzicht in financiën Javabrug		23-1
projectbeheersing	2	Offertes IB, R&D, PMB 2018		23-1
algemeen	3	Agenderen aanhaking op I&W n.a.v. kamervragen		18-1
Techniek	4	Formaliseren inzet V&OR (beheer) stuurgroep of brief		18-1
Algemeen	5	Procesaanpak Kop Java-eiland		31-1
Ontwerp	6	Studie referenties kunst Kop Java		15-2
	7			
	8			

Gemeente
Amsterdam

Agenda bila Javabrug

Aan [illegible], Pierre van Rossum

Vergadering Dinsdag 23 januari 2018
14.00 – 14.30 uur
Kamer Luxemburg

1. **Opening, agenda en mededelingen**
2. **Algemeen**
   - ..
3. **Projectbeheersing**
   - Notitie Financiële aspecten Javabrug (in aanwezigheid /
4. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - ...
5. **Techniek, ontwerp en Nautische aspecten**
   - Terugkoppeling gesprek nautische partijen
6. **Marktbenadering**
7. **Actielijst**
8. **Wvttk**

OVERZICHT OVERLEGGEN/ BIJEENKOMSTEN

23-jan-18	bila F .a. inzicht in financiën)
26-jan-18	presentatie Academy voor Bouwkunst
31-jan-18	bila (o.a. notitie juridisch planologische aspecten)
5-feb-18	bila (o.a. ambitiedocument en procesaanpak kop java-eiland)
6-feb-18	directeurenoverleg IJ
15-mrt-18	nationale Bruggendag

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Onderdeel	Actie	Wie	Datum gereed
projectbeheersing	1 Offertes IB, R&D, PMB 2018		23-1 wordt 31-1
Algemeen	2 Procesaanpak Kop Java-eiland		5-2
Ontwerp	3 Studie referenties kunst Kop Java		15-2
Ontwerp	4 (Onderzoek) maken maquette verschillende varianten		1-4
	5		

Gemeente
Amsterdam

Agenda bila Javabrug

Aan Bas Boekker, Pierre van Rossum

Vergadering Woensdag 31 januari 2018
10.30 – 11.00 uur
Kamer Luxemburg

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Algemeen**
   - Terugkoppeling raadsvergadering inzake blog Post

3. **Projectbeheersing**
   - ...

4. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - Notitie juridische aspecten

5. **Techniek, ontwerp en Nautische aspecten**
   - ..

6. **Marktbenadering**

7. **Actielijst**

8. **Wvttk**

OVERZICHT OVERLEGGEN/ BIJEENKOMSTEN

31-jan-18	bila	(o.a. notitie juridisch planologische aspecten)
5-feb-18	bila	(o.a. ambitiedocument en procesaanpak kop java-eiland)
6-feb-18	directeurenoverleg IJ	
15-mrt-18	nationale Bruggendag	

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Onderdeel	Actie		Wie	Datum gereed
projectbeheersing	1	Offertes IB, R&D, PMB 2018		23-1
Algemeen	2	Procesaanpak Kop Java-eiland		5-2
Ontwerp	3	Studie referenties kunst Kop Java		15-2
Ontwerp	4	(Onderzoek) maken maquette verschillende varianten		1-4
Projectbeheersing	5	Bijdrage aan coalitieonderhandelingen		22-2

Gemeente
Amsterdam

Agenda bila Javabrug

Aan Bas Boeker, Pierre van Rossur ,

Vergadering Woensdag 14 februari 2018
11.30 – 12.00 uur
Kamer Budapest

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Algemeen**
   - directeurenoverleg nautische partijen
   - Stuurgroep 11 maart
   - Varianten bespreken met wethouders 27 maart?

3. **Projectbeheersing**
   - Offerte R&D

4. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - Strategie communicatie nav negatieve berichten
   -

5. **Techniek, ontwerp en Nautische aspecten**
   - Concept raamwerk Ambitiedocument (bijlage)
   - Proces selectie varianten (bijlage)

6. **Marktbenadering**
   -

7. **Actielijst**

8. **Wvttk**

OVERZICHT OVERLEGGEN/ BIJEENKOMSTEN

1

14-feb-18	bila	).a. ambitiedocument)
20-feb-18	bila	s (o.a. verfijning inkoopstrategie)
11-mrt-18	stuurgroep	
15-mrt-18	nationale Bruggendag	

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

1

Onderdeel	Actie		Wie	Datum gereed
projectbeheersing	1	Offertes R&D 2018		23-1
Algemeen	2	Procesaanpak Kop Java-eiland		20-2
Ontwerp	3	Studie referenties kunst Kop Java		1-4
Ontwerp	4	(Onderzoek) maken maquette verschillende varianten		1-4
Projectbeheersing	5	Bijdrage aan coalitieonderhandelingen		22-2

Gemeente
Amsterdam

Agenda bila Javabrug

Aan Bas Bosker, Pierre van Rossum

Vergadering Dinsdag 20 februari 2018
13.00 – 13.30 uur
Kamer Luxemburg

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Algemeen**
   - Stuurgroep 11 maart
   - Varianten bespreken met wethouders 27 maart?

3. **Projectbeheersing**
   - bijdrage aan notitie coalitieonderhandeling

4. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - Strategie communicatie nav negatieve berichten
   -

5. **Techniek, ontwerp en Nautische aspecten**

6. **Marktbenadering**
   - Notitie markbenadering (in aanwezigheid

7. **Actielijst**

8. **Wvttk**

OVERZICHT OVERLEGGEN/ BIJEENKOMSTEN

1

20-feb-18	bila s (o.a. verfijning inkoopstrategie)
6-mrt-18	afstemmingsoverleg G&O
8-mrt-18	bila (o.a. presentatie stuurgroep)
12-mrt-18	stuurgroep
15-mrt-18	nationale Bruggendag
27-mrt-18	driedubbele wethouder
23/24-apr-18	consultatieavonden
23-mei-18	stuurgroep
4-juni-18	directeurenoverleg

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

1

Onderdeel	Actie		Wie	Datum gereed
Algemeen	1	Procesaanpak Kop Java-eiland		20-2
Ontwerp	2	Studie referenties kunst Kop Java		1-4
Ontwerp	3	(Onderzoek) maken maquette verschillende varianten		1-4
Projectbeheersing	4	Bijdrage aan coalitieonderhandelingen		22-2
	5			
	6			

Gemeente
Amsterdam

Agenda bila Javabrug

Aan [redacted] van Rossum

Vergadering Dinsdag 8 maart 2018
15.30 – 16.00 uur
Kamer Luxemburg

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Algemeen**
   - Presentatie MT G&O
   - Presentatie Stuurgroep 11 maart
   - Varianten en svz bespreken met wethouders 27 maart

3. **Projectbeheersing**
   - Inzet coalitieonderhandeling

4. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - Infographic (zie bijlage)
   -

5. **Techniek, ontwerp en Nautische aspecten**

6. **Marktbenadering**
   -

7. **Actielijst**

8. **Wvttk**

OVERZICHT OVERLEGGEN/ BIJEENKOMSTEN

7-mrt-18	MT G&O
8-mrt-18	bila (o.a. presentatie stuurgroep)
12-mrt-18	stuurgroep
15-mrt-18	nationale Bruggendag
27-mrt-18	driedubbele wethouder
16-apr-18	vooroverleg stakeholders
23/24-apr-18	consultatieavonden
23-mei-18	stuurgroep
4-juni-18	directeurenoverleg

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Onderdeel	Actie	Wie	Datum gereed
Ontwerp	1 Studie referenties kunst Kop Java		1-4
Ontwerp	2 (Onderzoek) maken maquette verschillende varianten		1-4
	3		
	4		
	5		

Gemeente
Amsterdam

Agenda bila Javabrug

Aan [redacted], Pierre van Rossum

Vergadering Donderdag 22 maart 2018
14.30 – 15.00 uur
Kamer Luxemburg

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Algemeen**
   - presentatie wethouders 27 maart
   - PTA svz en voortgang/ inzet IJkmoment
   -

3. **Projectbeheersing**
   - Inzet coalitieonderhandeling (terugkoppeling)

4. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - Consultatie avonden/ online pelling
   - Expertbijeenkomst juni
   - Rol Sprong/ Javabrug

5. **Techniek, ontwerp en Nautische aspecten**
   - Inpassingsstudie svz expertpanels
   - Inzet Hamerkwartier, gesprek 9 april
   - Hoe van 6 varianten naar 1 variant te komen
   - Nautische onderzoeken/ simulaties

6. **Marktbenadering**
   - Instellen inkoop review team

7. **Actielijst**
   - Huisvesting

8. **Wvttk**

OVERZICHT OVERLEGGEN/ BIJEENKOMSTEN

27-mrt-18	driedubbele wethouder
13-apr-18	directeurenoverleg (met nautische partijen)
16-apr-18	vooroverleg stakeholders
23/24-apr-18	consultatieavonden
23-mei-18	stuurgroep
4-juni-18	directeurenoverleg (met nautische partijen)

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

(1)

Onderdeel	Actie	Wie	Datum gereed
Ontwerp	1 Studie referenties kunst Kop Java		1-4
Ontwerp	2 (Onderzoek) maken maquette verschillende varianten		1-4
	3		
	4		
	5		

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

Vergadering Woensdag 13 september 2017
11.00 – 12.15 uur
Weesperstraat 430, 1e etage, ruimte: 1.00

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Organisatie Project Javabrug**
   - Samenstellen projectteam Javabrug
   - Onderwerpen voor kickstart projectteam

3. **Overleggen**
   - Onderwerpen bila I
   - Kennismakingsgesprekken

4. **Projectonderwerpen**

5. **Financiën**
   - Kostenverhaal Hamerkwartier

6. **Planning**

7. **Communicatie**

8. **Actielijst**

9. **Rondvraag en afsluiting**

OVERZICHT OVERLEGGEN

11-sep-17 Stuurgroep IJ
11-sep-17 Strategische sessie Haven en Stad met Havenbedrijf
18-sep-17 Kernteam Javabrug
19-sep-17 Bestuurlijk platform Noordzeekanaalgebied, met weth vd Burg
26-sep-17 Kernteam Javabrug
28-sep-17 Groot Programmateam Sprong over het IJ
9-okt-17 Directeurenoverleg IJ
6-nov-17 Stuurgroep special PTA
20-nov-17 Stuurgroep IJ
6-dec-17 Directeurenoverleg IJ
18-jan-18 Stuurgroep IJ
6-feb-18 Directeurenoverleg IJ

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

- N.a.v. Studiedag Javabrug: gedetailleerde planning en kostennotitie
- Brief Minister IenM 7 juli 2017 eisen en uitnodiging overleg
- Motie Onderzoeken oostelijkere variant Javabrug
- Motie Externe alternatieve dekkingsbronnen
- Petitie van der Laanbrug, bij Kabinet BM

Gemeente
Amsterdam

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - Uitnodiging bezoek brug bij Nigtevecht
2. **Organisatie Project Javabrug**
   - Taken, taakverdeling
3. **Overleggen**
4. **Projectonderwerpen**
5. **Financiën**
6. **Planning**
   - Planning
7. **Communicatie**
8. **Actielijst**
9. **Rondvraag en afsluiting**



OVERZICHT OVERLEGGEN

19-sep-17	Bestuurlijk platform Noordzeekanaalgebied, met weth vd Burg
21-sep-17	Overdrachtsgesprek Maurits de Hoog
26-sep-17	Kernteam Javabrug / Overdrachtsgesprek Erik [illegible]
28-sep-17	Groot Programmateam Sprong over het IJ
3-okt-17	Borrel op het IJ, [illegible]
4-okt-17	Kernteam Javabrug
9-okt-17	Directeurenoverleg IJ
12-okt-17	Bezoek brug bij Nigtevecht
6-nov-17	Stuurgroep special PTA
20-nov-17	Stuurgroep IJ
6-dec-17	Directeurenoverleg IJ
18-jan-18	Stuurgroep IJ
6-feb-18	Directeurenoverleg IJ

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

1) Inplannen overdrachtsgesprekken en kennismakingsgesprekken (intern)
2) Kostenverhaal Hamerkwartier: [illegible]
3) Leespakket Voorkeursbesluit mailen met o.a.
   Raadsvoordracht
   Brief Minister IenM 7 juli 2017 eisen en uitnodiging overleg
   Motie Onderzoeken oostelijkere variant Javabrug
   Motie Externe alternatieve dekkingsbronnen
4) Petitie van der Laanbrug, actie bij Kabinet BM

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

Vergadering Dinsdag 26 september 2017
15.00 – 17.00 uur
Tolhuis, Buiksloterweg, ruimte: Tolkamer

15:00 – 15:30 uur Kernteam

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - Uitnodiging bezoek brug bij Nigtevecht, 12 okt 2017 *zie bijlage zoz*
2. **Organisatie Project Javabrug**
   - Taken, taakverdeling
3. **Overleggen**
   - Afstemming Javabrug en Verkenning Fietsverbindingen Javabrug *(opdrachtgever Iris van Scheppingen, V&OR)*
4. **Projectonderwerpen**
   - Lijst projectproducten met uit te zetten onderzoeken *zie bijlage zoz*
     Inpassingskader, ambitiedocument en inkoopstrategie
5. **Financiën**
   - Kostenverhaal Hamerkwartier
6. **Planning**
7. **Communicatie**
   - Hoe gaan we om met ideeën van derden voor de Javabrug?
8. **Actielijst**
9. **Rondvraag en afsluiting**

15:30 – 17:00 uur Overdrachtsgesprek

OVERZICHT OVERLEGGEN

28-sep-17	Groot Programmateam Sprong over het IJ
3-okt-17	Borrel op het IJ, met I
4-okt-17	Kernteam Javabrug
9-okt-17	Directeurenoverleg IJ
12-okt-17	Bezoek brug bij Nigtevecht
6-nov-17	Stuurgroep special PTA
20-nov-17	Stuurgroep IJ
6-dec-17	Directeurenoverleg IJ
18-jan-18	Stuurgroep IJ
6-feb-18	Directeurenoverleg IJ

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

1) Inplannen overdrachtsgesprekken en kennismakingsgesprekken (intern)
2) Kostenverhaal Hamerkwartier:
3) Petitie van der Laanbrug, actie bij Kabinet BM

Uitnodiging bezoek brug bij Nigtevecht, donderdag 12 oktober

POM op locatie: Fietsbrug en Natuurverbinding Nigtevecht

Een fietsbrug bouwen lijkt een recht-toe-recht-aan project. Maar niets is minder waar. Want deze brug moet over het Amsterdam-Rijnkanaal, de A1 van 's rijks vaarwegen, waarvoor Rijkswaterstaat als poortwachter fungeert. Bovendien ligt de brug straks op de grens van de provincies Utrecht en Noord-Holland en verbindt de brug twee gemeenten. En dan zijn er nog de zeer mondige omwonenden, die weliswaar dol zijn op mooie fietsroutes, maar 'not in my backyard'. Kortom: een project dat veel uitdagingen kent. We zijn een lange weg gegaan en nemen jullie graag mee langs de hindernissen die wij tegenkwamen.

Korte beschrijving van het project

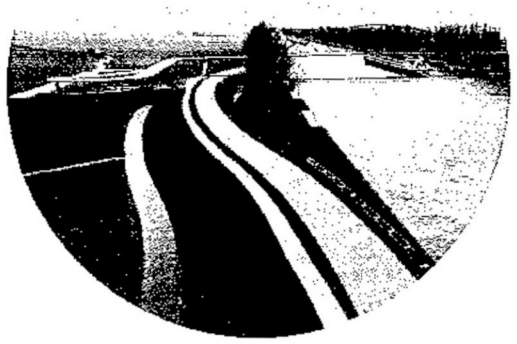
Fietsers kunnen in 2018 bij Nigtevecht via een fietsbrug het Amsterdam-Rijnkanaal oversteken. De fietsbrug zorgt voor meer recreatiemogelijkheden en betere bereikbaarheid. De brug is het sluitstuk tussen recreatieve fietsroutes langs de Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. Dieren kunnen door de natuurlijke oevers het kanaal zwemmend oversteken. Meer uitwisseling van fauna tussen de natuurgebieden. Een project van de provincies Utrecht en Noord-Holland, Stichtse Vecht, De Ronde Venen en Rijkswaterstaat. Amsterdam is medefinancier

Programma:

- 13:00 uur ontvangst projectkantoor Weesp, Pampuslaan 1
- Presentatie project en omgeving (bewoners, gebruikers, bestuurders)
- Presentatie project en Best Value
- Rondleiding over het werk Nigtevecht en/of Abcoude
  (als je in bezit bent van VEILIGHEIDSSCHOENEN S3, HELM en HESJE graag zelf meenemen. Misschien heb je nog een extra setje voor iemand die dit niet heeft)
- projectkantoor: vragen en borrel
- 17.00 uur afsluiting
-

Praktische informatie
Heb je interesse, meld je dan aan via info@platformomgevingsmanagement.nl **o.v.v. Nigtevecht.**
Organisatie van de dag: **ovincie Noord-Holland, Omgevingsmanager Fietsbrug Natuurverbinding Nigtevecht.**

Adres: Pampuslaan 1, 1382 JM Weesp
webadres: www.fietsbrugnigtevecht.nl
volg ons op Twitter/GroeneUitweg
of Twitter mee met #fietsbrugNGV



Javabrug, Onderzoeken en Producten

Versie CONCEPT 22-09-17
Aan Kernteam Javabrug
Van

Product	Onderzoeken
a. Scopedefinitie Javabrug	1 Definitie objecten/functies in de scope. 2 Aansluiting fietspaden. 3 Systeemgrens. 4 Vastgoed / functies onder en aan de aanlandingen.
b. Financiële dekking	5 Definitief maken dekkingstoedeling 6 Besluit financiële dekking.
c. Nautische inpassing	7 Onderzoek richtlijn vaarwegen +supplement. 8 Onderzoek voorwaarden aan vergunningverlening door CNB. 9 Analyse correspondentie met nautische partijen. 10 Doorvaarhoogte (varianten 9,10 -9,70 – 11,35 – later op te hogen variant) 11 Doorvaarbreedte vast deel (varianten 160 – 130 -110) 12 Doorvaartbreedte beweegbaar deel (varianten 35-25-18) 13 Onderzoeken noodzaak Jakartagracht. 14 Onderzoek wachtplaatsen, remmingwerken, golfbrekers. 15 Onderzoek openingstijden brug.
d. Nautische veiligheid	16 Simulatie nautische veiligheid. 17 Onderzoek radarhinder en -ondersteuning..
e. Nautische ontkoppeling Javabrug – PTA	18 Onderzoeken beheersmaatregelen om verplaatsing PTA en Javabrug te ontkoppelen
f. Onderzoeken volgend uit Nota van Uitgangspunten	19 *<<zie uittreksel aan het eind van dit document>>*
g. Inkoop van advies- en ingenieursdiensten	20 Inventarisatie in te kopen advies en ingenieursdiensten. 21 Opstellen uitvraag.. 22 Aanbestedingsprocedure.
h. Inkoopstrategie	23 Definitie aan te besteden pakketten. 24 *Make or buy*-beslissing (wat door OG – wat door markt)

	25	Samenwerkings- en contractvorm(en).
	26	Aanbestedingsprocedure.

i. Inventarisatie vergunningen	27	Inventarisatie vergunningen inclusief doorlooptijden.
	28	Inventarisatie voorwaarden die aan vergunningverlening worden gesteld.
	29	Opstarten vooroverleg met bevoegd gezagen.
j. Geotechnisch onderzoek	30	Geotechnisch archiefonderzoek.
	31	Geotechnisch locatieonderzoek (sonderingen, boringen, grondradar enz.).
k. Niet Gesprongen Explosieven en Archeologie	32	Historisch NGE-onderzoek.
	33	Onderzoek archeologische kansen.
l. Rapportage conditie bestaande constructies	34	Inventarisatie bestaande constructies en functies (incl. inventarisatie eigenaren en beheerders).
	35	Archief onderzoek bestaande constructies.
	36	Locatie onderzoek e conditiemetingen bestaande constructies.
m. Inventarisatie functievrijmaken	37	Inventarisatie te amoveren objecten en functies.
n. Sloop en saneringsonderzoek	38	Onderzoek te slopen objecten.
o. Milieuonderzoek bodem	39	Milieuonderzoek Javaeiland en Hamerstraatgebied.
	40	Milieuonderzoek bodem vaargeul (ivm. Uitbaggeren)
p. Inventarisatie K&L	41	Inventarisatie aanwezige K&L.
	42	Inventarisatie voorgenomen nieuw aan te leggen K&L.
q. DTM	43	Digitale terreinmeting

r. Inpassingskader	44	Locatieonderzoek brug (varianten Motorkanaal, Hamerstraat, Brantasgracht = raadsmotie)
	45	Inpassing aanbruggen (varianten 9,10 -9,70 – 11,35 – later op te hogen variant).Vervoerswaardeonderzoek varianten.
	46	Inpassing pijlers irt kades en zichtlijnen.
	47	Techniek en kosten varianten.
	48	Vervoerswaardeonderzoek varianten.
s. Ambitiedocument	49	Definitie vormgevingsambitie

t.	Cultuurhistorisch advies	50	Cultuurhistorisch advies (onder meer mbt vormgeving en inpassing).
u.	Vraagspecificatie	51	KES
		52	SES
		53	Referentieontwerp
		54	Bouwfasering
v.	Risicoanalyse	55	Risicoanalyse
w.	Kostenramingen	56	Stichtingskosten P50/P85
		57	Kosten beheer en onderhoud
		58	Exploitatiekosten
x.	Planning	59	Planning P50/P85

y.	Bestemmingsplan	60	Strategie / aanpak bestemmingsplan.
		61	Planschadestudie.
z.	Analyse Nota van Beantwoording	62	Inventariseren alle relevante zienswijzen en toezeggingen uit de NvB Voorkeursbeslissing.
aa.	Flora & Fauna	63	Flora & Fauna-onderzoek
bb.	Wenstracéprocedure	64	Wenstracéprocedure kabels en leidingen
		65	Vooroverleg met K&L-beheerders / coördinatenstelsel Amsterdam.
cc.	Verkeersbesluiten	66	Onderzoek benodigde verkeersbesluiten.
		67	Scooters over de brug of niet.
dd.	Overzicht eigendom en verwervingsplan	68	In beeld brengen eigendom en gebruik eigendomsgrenzen.
		69	Verwervingsplan en ontwerp onteigeningsprocedure.

Nota van Uitgangspunten
3.5 Uitgangspunten voor de uitwerking van maatregelen

Vervolgonderzoek
In de volgende fase van Sprong over het IJ wordt door de gemeente Amsterdam een referentie-ontwerp opgesteld. Hierover zijn de volgende werkafspraken gemaakt met de nautische partijen:

~~1. Rijkswaterstaat laat een Veiligheidsstudie Javabrug uitvoeren. CNB, Havenbedrijf en gemeente Amsterdam worden uitgenodigd voor een gezamenlijke Risicoanalyse. Aanbevelingen voor beheersmaatregelen worden betrokken in het opstellen van het referentie-ontwerp.~~

2. Rijkswaterstaat, Het Havenbedrijf en het CNB zullen in de vervolgfase intensief betrokken worden bij de uitwerking van het referentie-ontwerp, zodat de nautische eisen worden geborgd in heldere ontwerpoplossingen. De eerder genoemde eisen voor de diverse doorvaartbreedtes zijn hard, maar kunnen omwille van de praktische inpasbaarheid marginaal worden aangepast (in relatie tot positie basculekelder, wachtplaatsen, positie pijler, doorvaartbreedte, aanvaarbescherming e.d.).
3. De gemeente Amsterdam hanteert een doorvaarthoogte van het vaste brugdeel van 9.70 meter bovenMHW, maar zal nieuw verplichtend Rijksbeleid volgen ten aanzien van de doorvaarthoogte op basis van de lopende KBA Transportcorridors van het Ministerie van I&M. Voor het referentieontwerp worden in overleg varianten met doorvaarthoogtes van 9.70 en 11.35 m uitgewerkt.
4. Gemeente Amsterdam, Havenbedrijf Amsterdam en Rijkswaterstaat zullen gezamenlijk de ontwikkeling van de scheepvaartcorridor Amsterdam – Delftzijl onderzoeken, resulterend in aanbevelingen voor noodzakelijke aanpassingen aan bestaande kunstwerken (zoals Schellingwouderbrug en Oranjesluizen) en eisen aan nieuwe kunstwerken (zoals bruggen over het IJ). Aan I&M wordt gevraagd hierover een beleidsuitspraak te doen.
5. De gemeente Amsterdam zal in overleg met Stichting Sail en CNB onderzoeken hoe Sail vanaf 2025 gefaciliteerd kan worden.
6. Ter toetsing van het uiteindelijke referentieontwerp van de Javabrug kunnen partijen een onafhankelijke second opinion laten uitvoeren, zoals een real-time simulatie van het scheepvaartverkeer op het IJ.
7. Specifieke aandachtspunten zijn:
   a. Mogelijke verbreding van de Jakartagracht voor de afwikkeling van de oostgaande containervaart hoger dan de doorvaarthoogte van het vaste brugdeel.
   b. Mogelijke combinatie van de twee bruggen over de Jakartagracht.
   c. Detaillering locatie en lengte golfbreker, in relatie tot wachtplaatsen.
   d. Eventuele aanpassing van de sectorgrenzen van de marifoon-blokgebieden, alsmede compenserende maatregelen voor dekking walradar, in overleg met Rijkswaterstaat en CNB (Vessel Traffic Service).
   e. Optimaliseren bedieningsregime voor scheepvaart en fietsverkeer.
   f. Onderzoek op aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven (NGE), daar waar gefundeerd wordt.
   g. Effecten van kruisend verkeer, met name bij bijzondere transporten.

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

Vergadering Woensdag 4 oktober 2017
9.15 – 11.00 uur
Weesperstraat 430, ruimte: 7.01 Stadionplein

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - Verzoek agenda machtigen voor F rojectsecretaresse
   - Terugkoppeling Overleg Programma Sprong over het IJ
2. **Organisatie Project Javabrug**
   - Taken, taakverdeling
3. **Overleggen**
   - Afstemming Javabrug en Verkenning Fietsverbindingen Javabrug
     (Memo Aanpak fietsnetwerk voor Sprong over het IJ*)* *bijlage 1*
4. **Projectonderwerpen**
   - Lijst projectproducten met uit te zetten onderzoeken *bijlage 2*
     Inpassingskader, ambitiedocument en inkoopstrategie
5. **Financiën**
   - Kostenverhaal Hamerkwartier
6. **Planning**
7. **Communicatie**
   - Hoe gaan we om met ideeën van derden voor de Javabrug?
8. **Actielijst**
9. **Rondvraag en afsluiting**

OVERZICHT OVERLEGGEN

9-okt-17	Kernteam
9-okt-17	Directeurenoverleg IJ
12-okt-17	Bezoek brug bij Nigtevecht, Roel en Karmijn
16-okt-17	Kernteam, extra lang
6-nov-17	Stuurgroep special PTA
20-nov-17	Stuurgroep IJ
6-dec-17	Directeurenoverleg IJ

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie		Wie	Datum
Overdracht	1	Inplannen extra overdrachtsgesprek eind okt met	Petra	
	2	s (stakeholders en draagvlak)		
	3	k (technisch en scheepvaart)		
	4	Voorstel voor mappenstructuur voor Docwerker maken		
	5	Kennismaken met voorstanders van Javabrug, /estCord Jakarta Hotel		
	6	Kennismaken met woordvoerder namens Jan Schaefferbrug,		
	7	Wie leidt het onderzoek naar de ophoging van de bruggen op de routes A'dam – Noord Nederland, en A'dam – Rotterdam via ARk?		
	8	Ga in gesprek met de top van Rijkswaterstaat, voor verdere samenwerking		
	9	Zoek een ervaren schipper / zeer ervaren (voormalig) havenmedewerker voor de nodige tegengas		
Onderzoeken	10	Onderzoek fiets afwikkeling noord en zuidzijde: gesprek met J of C n		
	11	Motie Oostelijke variant Javabrug, navragen bij t al is onderzocht		
Financiën	12	Kostenverhaal Hamerkwartier		
	13	Voorstel voor inrichting financieel systeem		
	14	Kostenramingen op basis van brug en aanbruggen volledig in staal uitgevoerd, aanbruggen in andere materialen en combinatie met vastgoed/park kan goedkopere alternatieven opleveren		
Nota van Beantwoording	15	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Petitie	16	Naamgeving van der Laanbrug	Kabinet BM	PM
Ontwerp	17	Maak de aanbruggen nu al op de hoge brugvariant		

Javabrug, Onderzoeken en Producten

[redacted]

Aan Kernteam Javabrug
Van

Product	Onderzoeken
Algemeen	
a. Scopedefinitie Javabrug	18 Definitie objecten/functies in de scope 19 Direct aansluitende fietsroutes en kruispunten (meegenomen in het ontwerp van afzonderlijke maatregelen) 20 Systeemgrens 21 Vastgoed / functies onder en aan de aanlandingen
b. Financiële dekking	22 Onderzoek creatieve financiering en/of bijdragen door derden, motie 204 23 Definitief maken dekkingstoedeling 24 Besluit financiële dekking
c. Nota van Beantwoording	25 Beschouwing mee te nemen zienswijzen en antwoorden die het project binden
d. Versnelling oplevering	26 Verkennen van versnellingsmogelijkheden
Nautisch	
e. Nautische inpassing	*Deskresearch* 27 Onderzoek richtlijn vaarwegen +supplement 28 Onderzoek (juridisch) brief min IenM, 7 juli 2017 29 Analyse correspondentie met nautische partijen 30 Onderzoek voorwaarden aan vergunningverlening door CNB 31 Analyse beheersmaatregelen volgend uit risicoanalyse nautische veiligheid van RWS 32 Onderzoek openingstijden brug 33 Onderzoek achterland corridor: tbv behoefte inventarisatie bijzondere transporten 34 Huurcontract Oranjewerf, einde huurtermijn *Inpassingsonderzoek* 35 Doorvaarhoogte (9,70 – 11,35 – opvijzelbare variant) 36 Doorvaarbreedte vast deel (varianten 160 – 130 – 110) 37 Doorvaartbreedte beweegbaar deel (varianten 35-25-18)

		38	Onderzoeken noodzaak Jakartagracht
		39	Onderzoek wachtplaatsen, remmingwerken, golfbrekers
		40	Mogelijke verbreding van de Jakartagracht voor de afwikkeling van de oostgaande containervaart hoger dan de doorvaarthoogte van het vaste brugdeel
		41	Mogelijke combinatie van de twee bruggen over de Jakartagracht
		42	Eventuele aanpassing van de sectorgrenzen van de marifoon-blokgebieden, als¬mede compenserende maatregelen voor dekking walradar, in overleg met Rijks¬waterstaat en CNB (Vessel Traffic Service)
		43	Effecten van kruisend verkeer, met name bij bijzondere transporten
f.	Nautische veiligheid	44	Simulatie nautische veiligheid
		45	Onderzoek radarhinder en -ondersteuning
g.	Nautische ontkoppeling Javabrug – PTA	46	Onderzoeken beheersmaatregelen om verplaatsing PTA en Javabrug te ontkoppelen

Marktbenadering

h.	Inkoop van advies- en ingenieursdiensten	47	Inventarisatie in te kopen advies en ingenieursdiensten
		48	Opstellen uitvraag
		49	Aanbestedingsprocedure
i.	Inkoopstrategie	50	Definitie aan te besteden pakketten
		51	*Make or buy*-beslissing (wat door OG – wat door markt)
		52	Samenwerkings- en contractvorm(en)
		53	Aanbestedingsprocedure

Fysieke Conditionering

j.	Inventarisatie vergunningen	54	Inventarisatie vergunningen inclusief doorlooptijden
		55	Inventarisatie voorwaarden die aan vergunningverlening worden gesteld
		56	Opstarten vooroverleg met bevoegd gezagen
k.	Geotechnisch onderzoek	57	Geotechnisch archiefonderzoek
		58	Geotechnisch locatieonderzoek (sonderingen, boringen, grondradar enz.)
l.	Niet Gesprongen Explosieven en Archeologie	59	Historisch NGE-onderzoek
		60	Onderzoek archeologische kansen
m.	Rapportage conditie	61	Inventarisatie bestaande constructies en functies (incl.

	bestaande constructies		inventarisatie eigenaren en beheerders)
		62	Archief onderzoek bestaande constructies
		63	Locatie onderzoek en conditiemetingen bestaande constructies
n.	Inventarisatie functie vrijmaken	64	Inventarisatie te amoveren objecten en functies
o.	Sloop en saneringsonderzoek	65	Onderzoek te slopen objecten
p.	Milieuonderzoek bodem	66	Milieuonderzoek Javaeiland en Hamerstraatgebied
		67	Milieuonderzoek bodem vaargeul (ivm. Uitbaggeren)
q.	Inventarisatie K&L	68	Inventarisatie aanwezige K&L.
		69	Inventarisatie voorgenomen nieuw aan te leggen K&L.
r.	DTM	70	Digitale terreinmeting

Inpassing en vraagdefinitie

s.	Inpassingskader	71	Locatieonderzoek brug (varianten Motorkanaal, Hamerstraat, Brantasgracht = motie 207 oostelijke variant)
		72	Inpassing aanbruggen (9,70 – 11,35 – opvijzelbare variant)
		73	Inpassing pijlers irt kades en zichtlijnen
		74	Techniek en kosten varianten
		75	Vervoerswaarde onderzoek varianten
		76	Verkeersafwikkeling zuidzijde (om. onderdoorgang Kattenburgerstraat, Piet Heinkade en Jan Schaefferbrug)
		77	Verkeersafwikkeling noordzijde (afhankelijk van tracékeuze Havikslaan en Meeuwenlaan)
t.	Ambitiedocument	78	Definitie vormgevingsambitie
u.	Cultuurhistorisch advies	79	Cultuurhistorisch advies (onder meer mbt vormgeving en inpassing)
v.	Vraagspecificatie	80	KES
		81	SES
		82	Referentieontwerp
		83	Bouwfasering

Projectbeheersing

w.	Risicoanalyse	84	Risicoanalyse
x.	Kostenramingen	85	Stichtingskosten P50/P85

	86	Kosten beheer en onderhoud
	87	Exploitatiekosten
y. Planning	88	Planning P50/P85

Ruimtelijk Juridisch

z. Bestemmingsplan	89	Strategie / aanpak bestemmingsplan
	90	Planschadestudie
aa. Analyse Nota van Beantwoording	91	Inventariseren alle relevante zienswijzen en toezeggingen uit de NvB Voorkeursbesluit
bb. Flora & Fauna	92	Flora & Fauna-onderzoek
cc. Wenstracéprocedure	93	Wenstracéprocedure kabels en leidingen
	94	Vooroverleg met K&L-beheerders / coördinatenstelsel Amsterdam
dd. Verkeersbesluiten	95	Onderzoek benodigde verkeersbesluiten
	96	Scooters over de brug of niet
ee. Overzicht eigendom en verwervingsplan	97	In beeld brengen eigendom en gebruik eigendomsgrenzen
	98	Verwervingsplan en ontwerp onteigeningsprocedure

Omgevingsmanagement

ff. Stakeholdermanagement	99	Krachtenveld- en stakeholderanalyse
gg. Communicatie	100	Communicatieplan, website, participatie
	101	Omgevingsplan, BLVC-plan
hh. Bestuursovereenkomst	102	Onderzoek vergelijkbare bestuursovereenkomsten
ii. Tegenspraak	103	Gateway Review

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

Vergadering Maandag 9 oktober 2017
12.00 – 14.00 uur
Weesperstraat 430, ruimte: 8.03 Noordkant

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - Werkplek: Tolhuis, dinsdag- en donderdagen

2. **Organisatie Project Javabrug**
   - Taken, taakverdeling
   - Vast overleg moment Kernteamoverleg

3. **Overleggen**

4. **Projectonderwerpen**
   - Lijst projectproducten met uit te zetten onderzoeken *bijlage 2*
   - Overzicht Studiegebied van verschillende zoeklocaties Javabrug *bijlage 3*
     Model A- Hamerstraat, Model B- Motorkanaal en Model C- Beitelkade.
     Binnen deze 3 zoeklocaties zijn er ook varianten aan de noordkant en zuidkant.

5. **Financiën**
   - Kostenverhaal Hamerkwartier

6. **Planning**

7. **Communicatie**
   - Hoe gaan we om met ideeën van derden voor de Javabrug?
   - Contacten

8. **Actielijst**

9. **Rondvraag en afsluiting**

OVERZICHT OVERLEGGEN

9-okt-17	Directeurenoverleg IJ
9-okt-17	Kernteam
12-okt-17	Bezoek brug bij Nigtevecht,
16-okt-17	Kernteam, extra lang
6-nov-17	Stuurgroep special PTA
20-nov-17	Stuurgroep IJ
30-nov-17	[illegible]n – stand van zaken Javabrug
6-dec-17	Directeurenoverleg IJ

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie	Wie	Datum
Overdracht	1 Kennismaken met voorstanders van Javabrug, E [illegible] WestCord Jakarta Hotel 2 Kennismaken met woordvoerder namens Jan Schaefferbrug, [illegible] 3 Wie leidt het onderzoek naar de ophoging van de bruggen op de routes A'dam – Noord Nederland, en A'dam – Rotterdam via ARk? 4 Ga in gesprek met de top van Rijkswaterstaat, voor verdere samenwerking 5 Zoek een ervaren schipper / zeer ervaren (voormalig) havenmedewerker voor de nodige tegengas		
Organisatie	6 Voorstel voor mappenstructuur voor Docwerker maken		
Programma Sprong over het IJ	7 Taakinvulling supervisieteam en rol t.a.v. project Javabrug in komende periode bespreken met Frodo.		
Onderzoeken	8 Onderzoek fiets afwikkeling noord en zuidzijde: gesprek met Johannes Beuckens en/of Cathelijne van Engelen 9 Motie Oostelijke variant Javabrug, navragen bij Jannegien en Cyrus wat al is onderzocht 10 Model opvijzelbare brug: in hoeverre is dat onderzocht en is dit model gedeeld met de nautische partijen? Navragen bij Erik en Maurits		
Financiën	11 Kostenverhaal Hamerkwartier 12 Voorstel voor inrichting financieel systeem 13 Kostenramingen op basis van brug en aanbruggen volledig in staal uitgevoerd, aanbruggen in andere materialen en combinatie met vastgoed/park kan goedkopere alternatieven opleveren		
Nota van Beantwoording	14 Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Petitie	15 Naamgeving van der Laanbrug	Kabinet BM	PM
Ontwerp	16 Maak de aanbruggen nu al op de hoge brugvariant		

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

1

Aan

Vergadering Maandag 16 oktober 2017
9.00 – 12.00 uur
Weesperstraat 430, ruimte: 7.02 Stadionplein

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - Werkplek: Tolhuis, dinsdag- en donderdagen zijn ingeroosterd

2. **Overleggen, terugkoppeling**
   - Bila Pierre
   - Bezoek fietsbrug bij Nigtevecht

3. **Organisatie Project Javabrug**
   - Taken, taakverdeling
   - Mappenstructuur in Docwerker, voorstel

4. **Projectonderwerpen**
   - Lijst projectproducten met uit te zetten onderzoeken *bijlage 2*
     Welke producten/ onderzoeken inkopen?
     Urgentie bepalen en aangeven bij welk besluit nodig.
   - Varianten Javabrug, eigen voorstellen

5. **Financiën, inkoop**
   - Voorstel inkoop ingenieursdiensten/onderzoeken
   - Inrichting project Javabrug in AFS

6. **Planning**

7. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - Invulling omgevingsmanagement *bijlage 3*
   - Commissie Kloos, en herinrichting kop Java
   - Technisch jargon, toelichting taalgebruik voor niet technici

8. **Actielijst**

9. **Rondvraag en afsluiting**

OVERZICHT OVERLEGGEN

26-okt-17	Team Sprong over het IJ
6-nov-17	Stuurgroep special PTA
7-nov-17	Overdrachtsgesprek projectteam
20-nov-17	Stuurgroep IJ
21-nov-17	Excursie projectteam Javabrug
23-nov-17	Team Sprong over het IJ
30-nov-17	stand van zaken Javabrug
6-dec-17	Directeurenoverleg IJ

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie		Wie	Datum
Overdracht	1	Kennismaken met voorstanders van Javabrug, ord Jakarta Hotel		
	2	Kennismaken met woordvoerder namens Jan Schaefferbrug,		
	3	Wie leidt het onderzoek naar de ophoging van de bruggen op de routes A'dam – Noord Nederland, en A'dam – Rotterdam via ARk?		
	4	Ga in gesprek met de top van Rijkswaterstaat, voor verdere samenwerking		
	5	Zoek een ervaren schipper / zeer ervaren (voormalig) havenmedewerker voor de nodige tegengas		
Onderzoeken	6	Motie Oostelijke variant Javabrug, navragen bij al is onderzocht		
	7	Model opvijzelbare brug: in hoeverre is dat onderzocht en is dit model gedeeld met de nautische partijen? Navragen bij		
Organisatie	8	Overleg me B over: manager projectbeheersing, planner, risicoanalyse, invulling technische commissie.		
	9	Voorstel voor mappenstructuur voor Docwerker maken		
Financiën	10	Voorstel voor inrichting financieel systeem		
Nota van Beantwoording	11	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		

Project Javabrug

datum 10-10-2017

Fase 3

VOORSTEL ONDERVERDELING IN PROJECTMAPPEN

1. Projectmanagement	2. Projectbeheersing	3. Contractmanagement	4. Technisch management	5. Omgevingsmanagement
Bestuurlijke besluitvorming	Baseline en wijzigingenbeheer	Contractbeheersing	Effecten	Best besluitvorming omgeving
Overleggen	Documentbeheersing	Contractmanagement	Kostenramingen	Claims
Projectopdracht	Financieel beheer	Inkoopstrategie	Onderzoeken	Communicatie
Projectorganisatie	Interne kwaliteitsborging	Marktbenadering	Ontwerpen	Correspondentie
Projectplan	Planning		Programma van Eisen	Inspraak en participatie
Projectproducten	Rapportages		Veiligheid	Presentaties
Voortgangsrapportages	Risicomanagement			Stakeholdermanagement
				Vastgoed- en grondverwerving
				Vergunningenbeheer
				Verkeersmanagement
				Verleggen K&L

Project Javabrug

datum 10-10-2017

Fase 3

VOORSTEL ONDERVERDELING IN PROJECTNUMMERS in PLANEX

		Moedernummers	
Voorbereidingsfase		9|xxxxx|.00	Rente en afschrijvingen
Voorbereidingsfase	model proceskosten	9|xxxxx|.97	Proceskosten
Uitvoeringsfase	model grex	9|xxxxx|.99	Planvorming/Uitvoering

Bedrijfseenheid (kostenplaats)	Hoofdrekening (kostensoort)	Taak	Werkorder

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

Vergadering Dinsdag 31 oktober 2017
9.30 – 12.00 uur
Tolhuis, Buiksloterweg 7A, ruimte: Tolkamer

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - (*tkn*) Preadvies Motie Doorstroom Schellingwouderbrug *bijlage 1a*

2. **Overleggen, terugkoppeling**
   - Bil: Overleg Team Sprong over het IJ, ...
   - Kennismakingsgesprek RWS Arno Valkhof, HbA Everhard vd Brakel, CNB Eline Huiting

9.45-10.15 uur

3. **Organisatie Project Javabrug**
   - Proces Javabrug *bijlage 2*
   - Planning Proces Javabrug *bijlage 2a*
   - Mappenstructuur in Docwerker, voorstel

4. **Projectonderwerpen**
   - (*tkn*) Lijst projectproducten met uit te zetten onderzoeken *bijlage 3*
   - Varianten Javabrug, eigen voorstellen

10.15-11.00 uur

5. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - Invulling omgevingsmanagement *bijlage 4*
   - Producten en processen omgevingsmanagement Javabrug in planning *bijlage 4a*
   - Commissie Kloos, en herinrichting kop Java
   - Insteek en proces rond Verplaatsen PTA en overleg met nautische partijen
   - Technisch jargon, toelichting taalgebruik voor niet technici

11.00-12.00 uur

6. **Financiën, inkoop**
   - Javabrug, Marktbenadering *bijlage 5*
   - Inrichting project Javabrug in AFS

7. **Actielijst** *bijlage 1*

8. **Rondvraag en afsluiting**

OVERZICHT OVERLEGGEN

6-nov-17	Stuurgroep special PTA
7-nov-17	Overdrachtsgesprek Maurits, Erik en projectteam
20-nov-17	Stuurgroep IJ
21-nov-17	Excursie projectteam Javabrug
23-nov-17	Team Sprong over het IJ
30-nov-17	Pierre van Rossum – stand van zaken Javabrug
6-dec-17	Directeurenoverleg IJ

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie		Wie	Datum
Overdracht	1	Kennismaken met voorstanders van Javabrug, .tCord Jakarta Hotel		
	2	Kennismaken met woordvoerder namens Jan Schaefferbrug,		
	3	Wie leidt het onderzoek naar de ophoging van de bruggen op de routes A'dam – Noord Nederland, en A'dam – Rotterdam via ARk?		
	4	Ga in gesprek met de top van Rijkswaterstaat, voor verdere samenwerking		
	5	Zoek een ervaren schipper / zeer ervaren (voormalig) havenmedewerker voor de nodige tegengas		
Onderzoeken	6	Motie Oostelijke variant Javabrug, navragen bij onderzocht		
	7	Model opvijzelbare brug: in hoeverre is dat onderzocht en is dit model gedeeld met de nautische partijen? Navragen b		
Organisatie	8	Overleg met over: manager projectbeheersing, planner, risicoanalyse, invulling technische commissie.		
	9	Juridisch adviseur aanhaken		
	10	Voorstel voor mappenstructuur voor Docwerker maken	K	
Inspiratiesessie	11	Duurzaam, circulair bouwen		
	12	Ontwikkelingen op gebied van langzaam vervoer		
	13	Social media		
	14	Bouwen met staal		
	15	Inkopen van iconen		
Financiën	16	Voorstel voor inrichting financieel systeem		
Nota van Beantwoording	17	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		

Project Javabrug

datum 10-10-2017

Fase 3

VOORSTEL ONDERVERDELING IN PROJECTMAPPEN

1. Projectmanagement	2. Projectbeheersing	3. Contractmanagement	4. Technisch management	5. Omgevingsmanagement
Bestuurlijke besluitvorming	Baseline en wijzigingenbeheer	Contractbeheersing	Effecten	Best besluitvorming omgeving
Overleggen	Documentbeheersing	Contractmanagement	Kostenramingen	Claims
Projectopdracht	Financieel beheer	Inkoopstrategie	Onderzoeken	Communicatie
Projectorganisatie	Interne kwaliteitsborging	Marktbenadering	Ontwerpen	Correspondentie
Projectplan	Planning		Programma van Eisen	Inspraak en participatie
Projectproducten	Rapportages		Veiligheid	Presentaties
Voortgangsrapportages	Risicomanagement			Stakeholdermanagement
				Vastgoed- en grondverwerving
				Vergunningenbeheer
				Verkeersmanagement
				Verleggen K&L

Project Javabrug

datum 10-10-2017

Fase 3

VOORSTEL ONDERVERDELING IN PROJECTNUMMERS in PLANEX

		Moedernummers	
Voorbereidingsfase		9|xxxxx|.00	Rente en afschrijvingen
Voorbereidingsfase	model proceskosten	9|xxxxx|.97	Proceskosten
Uitvoeringsfase	model grex	9|xxxxx|.99	Planvorming/Uitvoering

Bedrijfseenheid (kostenplaats)	Hoofdrekening (kostensoort)	Taak	Werkorder

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

Vergadering Dinsdag 7 november 2017
9.30 – 12.00 uur
Tolhuis, Buiksloterweg 7A, ruimte: Tolkamer

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - Werken op gezamenlijke schijf docwerker

2. **Financiën, inkoop**
   - Javabrug, Marktbenadering *bijlage 2*
   - Inkoopplanning adviesdiensten *bijlage 3*

3. **Overleggen, terugkoppeling**
   - Ter voorbereiding: het overdrachtsgesprek m
   - Inspiratiesessies inplannen

4. **Organisatie Project Javabrug**
   - Memo Proces Javabrug *bijlage 4*
   - Plan van Aanpak, raamwerk *bijlage 5*

5. **Projectonderwerpen**
   - Varianten Javabrug, Uitwerking R&D variant Jan Schaeferbrug *bijlage 6a, 6b*
   - Offerte RenD *bijlage 6*

6. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - Verzoek aan kernteamleden om logboek aan te vullen bijlage 7
   - Stand van zaken Damen Shipyard (Oranjewerf)
   - Terugkoppeling gesprek bewoners kopblok Armada (Java-eiland) en eigenaar Java-blend
   - Aanbod tentoonstellingsruimte
   - Communicatie
     . naamgeving brug
     . communicatiekalender Sprong
     . nieuwsbrief Sprong
     . communicatieteam
     . inspiratiesessie Communicatie en Participatie (kleuren, social media)
   - Vervoerswaarde en fietscomfort
     . workshop: need to have en nice to have
     . afweging varianten
     . KES
     . inspiratiesessie toekomst fietsmobiliteit

7. **Actielijst** *bijlage 1*

8. **Rondvraag en afsluiting**

OVERZICHT OVERLEGGEN

7-nov-17	Overdrachtsgesprek Maurits, Erik en projectteam
20-nov-17	Stuurgroep IJ
21-nov-17	Excursie projectteam Javabrug
23-nov-17	Team Sprong over het IJ
30-nov-17	Pierre van Rossum – stand van zaken Javabrug
6-dec-17	Directeurenoverleg IJ

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie		Wie	Datum
Overdracht	1	Kennismaken met voorstanders van Javabrug Cord Jakarta Hotel		
	2	Kennismaken met woordvoerder namens Jan Schaefferbrug,		
	3	Wie leidt het onderzoek naar de ophoging van de bruggen op de routes A'dam – Noord Nederland, en A'dam – Rotterdam via ARk?		
	4	Ga in gesprek met de top van Rijkswaterstaat, voor verdere samenwerking		
	5	Zoek een ervaren schipper / zeer ervaren (voormalig) havenmedewerker voor de nodige tegengas		
Onderzoeken	6	Motie Oostelijke variant Javabrug, navragen bij : al is onderzocht		
	7	Model opvijzelbare brug: in hoeverre is dat onderzocht en is dit model gedeeld met de nautische partijen? Navragen bij E		
Organisatie	8	Overleg met over: manager projectbeheersing, planner, risicoanalyse, invulling technische commissie.		
	9	Juridisch adviseur aanhaken		
	10	Voorstel voor mappenstructuur voor Docwerker maken	k	
Inspiratiesessie	11	Duurzaam, circulair bouwen		
	12	Ontwikkelingen op gebied van langzaam vervoer		
	13	Social media		
	14	Bouwen met staal		
	15	Inkopen van iconen		
Financiën	16	Voorstel voor inrichting financieel systeem		
Nota van Beantwoording	17	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Jargon	18	Technisch jargon, toelichting taalgebruik voor niet technici		

1

Project Javabrug

Fase 3

datum 10-10-2017

VOORSTEL ONDERVERDELING IN PROJECTMAPPEN

1. Projectmanagement	2. Projectbeheersing	3. Contractmanagement	4. Technisch management	5. Omgevingsmanagement
Bestuurlijke besluitvorming	Baseline en wijzigingenbeheer	Contractbeheersing	Effecten	Best besluitvorming omgeving
Overleggen	Documentbeheersing	Contractmanagement	Kostenramingen	Claims
Projectopdracht	Financieel beheer	Inkoopstrategie	Onderzoeken	Communicatie
Projectorganisatie	Interne kwaliteitsborging	Marktbenadering	Ontwerpen	Correspondentie
Projectplan	Planning		Programma van Eisen	Inspraak en participatie
Projectproducten	Rapportages		Veiligheid	Presentaties
Voortgangsrapportages	Risicomanagement			Stakeholdermanagement
				Vastgoed- en grondverwerving
				Vergunningenbeheer
				Verkeersmanagement
				Verleggen K&L

Project Javabrug

Fase 3

datum 10-10-2017

VOORSTEL ONDERVERDELING IN PROJECTNUMMERS in PLANEX

		Moedernummers	
Voorbereidingsfase		9|xxxxx|.00	Rente en afschrijvingen
Voorbereidingsfase	model proceskosten	9|xxxxx|.97	Proceskosten
Uitvoeringsfase	model grex	9|xxxxx|.99	Planvorming/Uitvoering

Bedrijfseenheid (kostenplaats)	Hoofdrekening (kostensoort)	Taak	Werkorder

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

1

Vergadering Dinsdag 14 november 2017
9.30 – 12.00 uur
Tolhuis, Buiksloterweg 7A, ruimte: Tolkamer

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Overleggen, terugkoppeling**
   - Ter voorbereiding: risicoanalyse 23 november

3. **Organisatie Project Javabrug**
   - Plan van Aanpak, raamwerk

4. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - Stand van zaken Damen Shipyard (Oranjewerf)
   - Terugkoppeling gesprek bewoners kopblok Armada (Java-eiland) en eigenaar Java-blend
   - Aanbod tentoonstellingsruimte
   - Mitigerende maatregelen
   - Communicatie
     . naamgeving brug
     . communicatiekalender Sprong
     . nieuwsbrief Sprong
     . communicatieteam
     . inspiratiesessie Communicatie en Participatie (kleuren, social media)
   - Vervoerswaarde en fietscomfort
     . workshop: need to have en nice to have
     . afweging varianten
     . inspiratiesessie toekomst fietsmobiliteit

5. **Financiën, inkoop**
   - Inkoop ingenieursdiensten

6. **Actielijst** *bijlage 1*

7. **Rondvraag en afsluiting**

OVERZICHT OVERLEGGEN

20-nov-17	Stuurgroep IJ
21-nov-17	Excursie projectteam Javabrug
23-nov-17	Team Sprong over het IJ
30-nov-17	- stand van zaken Javabrug
6-dec-17	Directeurenoverleg IJ

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie		Wie	Datum
Inspiratiesessie	1	Duurzaam, circulair bouwen		
	2	Ontwikkelingen op gebied van langzaam vervoer		
	3	Social media		
	4	Bouwen met staal		
	5	Inkopen van iconen		
Tracéstudie	6	Sessie inplannen met [redacted] van		
Inkoop	7	Toestemming regelen eigen Tenderboard samenstellen.		
Financiën	8	Voorstel voor inrichting financieel systeem		
Nota van Beantwoording	9	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Jargon	10	Technisch jargon, toelichting taalgebruik voor niet technici		
Beeldmerk	11	Beeldmerk van de brug vast laten leggen		

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

Vergadering Dinsdag 28 november 2017
9.30 – 12.00 uur
Tolhuis, Buiksloterweg 7A, ruimte: Tolkamer

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Overleggen, terugkoppeling**
   - Bila
   - Programmateam Sprong over het IJ

3. **Organisatie Project Javabrug**
   - Projectplan versie 1.3 *(bijlage)*
     Opzet, Inhoud, Productenoverzicht, Organisatie + capaciteit, Kosten, Planning, Beslispunten

   - Voorbereiding overleg -nov
     Wat nemen we op in de sheets?

   - Planning

Dinsdag 28 november	*Presentatie bespreken in Kernteam*
	Projectplan versie 1.4 versturen aan
Donderdag 30 november	*Bespreking sheets en tekst met*
Maandag 4 december	*Projectplan, versie 2.0 gereed maken*
Dinsdag 5 december	*Kernteam uitzetten laatste acties*
Dinsdag 12 december	*Kernteam bespreken versie 2.0*
Donderdag 14 december	*Bespreken met Nautische partijen*
Vrijdag 15 december	*Bespreking definitief Projectpla*

4. **Rondvraag en afsluiting**

OVERZICHT OVERLEGGEN

30-nov-17 stand van zaken Javabrug
6-dec-17 Directeurenoverleg IJ

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie		Wie	Datum
Inspiratiesessie	1	Duurzaam, circulair bouwen		
	2	Ontwikkelingen op gebied van langzaam vervoer		
	3	Social media		
	4	Bouwen met staal		
	5	Inkopen van iconen		
Tracéstudie	6	Sessie inplannen me		
Inkoop	7	Toestemming regelen eigen Tenderboard samenstellen.		
Financiën	8	Voorstel voor inrichting financieel systeem		
Nota van Beantwoording	9	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Jargon	10	Technisch jargon, toelichting taalgebruik voor niet technici		
Beeldmerk	11	Beeldmerk van de brug vast laten leggen		

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

1

Aan

Vergadering Dinsdag 12 december 2017
9.30 – 12.00 uur
Tolhuis, Buiksloterweg 7A, ruimte: Tolkamer

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Overleggen, terugkoppeling**
   - ...

3. **Organisatie Project Javabrug**
   - Projectplan *bijlage 2*
   - Stand van zaken Ambitiedocument

4. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - TKN Vragen en antwoorden MIRT (zie vraag 88 p 31 Javabrug) *bijlage 3*

5. **Financiën, inkoop**
   - Routing van opdrachten
   - Begrippen en betekenis 'System Engineering' synchroniseren

6. **Actielijst** *bijlage 1*

7. **Rondvraag en afsluiting**

OVERZICHT OVERLEGGEN

14-dec-17	Gesprek RWS, CNB, HbA
19-dec-17	Bila
21-dec-17	Team Sprong over het IJ
18-jan-18	Stuurgroep IJ

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie	Wie	Datum
Inspiratiesessie	1 Duurzaam, circulair bouwen 2 Ontwikkelingen op gebied van langzaam vervoer 3 Social media 4 Bouwen met staal 5 Inkopen van iconen		
Inkoop	6 Toestemming regelen eigen Tenderboard samenstellen. 7 Afwijkingsverzoek regelen voor de inhuur van personeel. 8 Voor inkoop tot € 209.000 nemen we in het Kernteam een besluit.		
Financiën	9 Mandate: :hecken 10 Voorstel voor inrichting financieel systeem		
Nota van Beantwoording	11 Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Jargon	12 Technisch jargon, toelichting taalgebruik voor niet technici		
Beeldmerk	13 Beeldmerk van de brug vast laten leggen		
AO	14 Administratieve afhandeling opdrachten en facturen		
Naamgeving	15 Stand van zaken naamgeving		

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

1

Vergadering Dinsdag 19 december 2017
9.30 – 12.00 uur
Tolhuis, Buiksloterweg 7A, ruimte: Tolkamer

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Overleggen, terugkoppeling**
   - Strategisch Nautisch Overleg

3. **Organisatie Project Javabrug**
   - Projectplan *bijlage 2*

4. **Communicatie, omgevingsmanagement**

5. **Financiën, inkoop**
6. **Planning**
   uitwerking bouwfasering irt doorvaart cruiseschepen

7. **Actielijst** *bijlage 1*

8. **Rondvraag en afsluiting**

OVERZICHT OVERLEGGEN

14-dec-17	Gesprek RWS, CNB, HbA
19-dec-17	Bila
21-dec-17	Team Sprong over het IJ
18-jan-18	Stuurgroep IJ

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie	Wie	Datum
Inspiratiesessie	1 Duurzaam, circulair bouwen 2 Ontwikkelingen op gebied van langzaam vervoer 3 Social media 4 Bouwen met staal 5 Inkopen van iconen		
Inkoop	6 Toestemming regelen eigen Tenderboard samenstellen 7 Afwijkingsverzoek regelen voor de inhuur van personeel. 8 Voor inkoop tot € 209.000 nemen we in het Kernteam een besluit.		
Financiën	9 Mandaten e checken 10 Voorstel voor inrichting financieel systeem		
Nota van Beantwoording	11 Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Jargon	12 Technisch jargon, toelichting taalgebruik voor niet technici		
Beeldmerk	13 Beeldmerk van de brug vast laten leggen		
AO	14 Administratieve afhandeling opdrachten en facturen		
Naamgeving	15 Stand van zaken naamgeving		

Gemeente Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

Vergadering Dinsdag 9 januari 2018
9.30 – 12.00 uur
Tolhuis, Buiksloterweg 7A, ruimte: Tolkamer

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - Informatiebijeenkomst Sixhaven 9 januari 2018: wie gaat namens Javabrug? bijlage 2
   - Voorstel communicatie werknaam Javabrug wijzigen in brug over het IJ

2. **Overleggen, terugkoppeling**
   - Strategisch Nautisch Overleg
   - Commissie Kloos, weth vd Burg
   - Overleg met Jan Olthof
   - Team Sprong 21-dec

3. **Organisatie Project Javabrug**
   - Projectplan nazending
   - Gevraagde besluiten aan Stuurgroep IJ nazending

4. **Ambitiedocument**
   - Plan van Aanpak (*onder voorbehoud*) nazending

5. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - Oplegger bij de globale inpassingsvarianten voor de Javabrug bijlage 3
   - Strategisch Omgevingsmanagement (tabel) bijlage 4

6. **Financiën, inkoop**
   - Visie assetmanagement t.b.v. inkoopstrategie bijlage 5
   - Begrippen en betekenis 'System Engineering'

7. **Planning**
   - Uitwerking bouwfasering i.r.t. doorvaart cruiseschepen

8. **Actielijst** bijlage 1

9. **Rondvraag en afsluiting**

OVERZICHT OVERLEGGEN

9-jan-18	Informatiebijeenkomst Sixhaven
11-jan-18	Team Sprong over het IJ
11-jan-18	Inspiratiesessie communicatie Javabrug
15-jan-18	Vervolgoverleg Sprong met ministerie IenW
17-jan-18	3-wethoudersoverleg Sprong over 't IJ
18-jan-18	Stuurgroep IJ
18-jan-18	Inspiratiesessie Workshop Fietscomfort Javabrug
26-jan-18	Presentatie Studie Kop Java,

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie	Wie	Datum
Inspiratiesessie	1 Duurzaam, circulair bouwen 2 Ontwikkelingen op gebied van langzaam vervoer 3 Social media 4 Bouwen met staal 5 Inkopen van iconen		
Inkoop	6 Toestemming regelen eigen Tenderboard samenstellen. 7 Afwijkingsverzoek regelen voor de inhuur van personeel. 8 Voor inkoop tot € 209.000* nemen we in het Kernteam een besluit.		
Financiën	9 Mandaten E :hecken 10 Voorstel voor inrichting financieel systeem		
Nota van Beantwoording	11 Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Jargon	12 Technisch jargon, toelichting taalgebruik voor niet technici		
Beeldmerk	13 Beeldmerk van de brug vast laten leggen		
AO	14 Administratieve afhandeling opdrachten en facturen		
Naamgeving	15 Stand van zaken naamgeving		

*drempelbedragen zijn gewijzigd per 1-1-2018

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

1

Aan

Vergadering Dinsdag 16 januari 2018
9.30 – 12.00 uur
Tolhuis, Buiksloterweg 7A, ruimte: Tolkamer

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Overleggen, terugkoppeling**
   - Informatiebijeenkomst Sixhaven 9-jan
   - Team Sprong 11-jan

3. **Organisatie Project Javabrug**
   - Huisvesting projectteam Javabrug

4. **Ambitiedocument**
   - Plan van Aanpak — nazending

5. **Communicatie, omgevingsmanagement**
   - Voorstel communicatie werknaam Javabrug wijzigen in 'Brug over het IJ'
   - Oplegger bij de globale inpassingsvarianten voor de Javabrug — bijlage 2
   - Strategisch Omgevingsmanagement (tabel) — bijlage 3

6. **Financiën, inkoop**
   - Planning inkoop, doel: gezamenlijk met kernteam uitharden — bijlage 4
   - Inkoopstrategie Adviesdiensten, doel: verrijken door kernteam — bijlage 5
   - Visie assetmanagement t.b.v. inkoopstrategie — bijlage 6
   - Begrippen en betekenis 'System Engineering'

2

7. **Planning**
   - Bestuurlijke besluitvormingsplanning — bijlage 7

8. **Actielijst** — bijlage 1

9. **Rondvraag en afsluiting**

OVERZICHT OVERLEGGEN

15-jan-18	Vervolgoverleg Sprong met ministerie IenW
17-jan-18	3-wethoudersoverleg Sprong over 't IJ
18-jan-18	Stuurgroep IJ
18-jan-18	Inspiratiesessie Workshop Fietscomfort Javabrug
26-jan-18	Presentatie Studie Kop Java,

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie	Wie	Datum
Inspiratiesessie	1 Duurzaam, circulair bouwen 2 Bouwen met staal 3 Inkopen van iconen		
Financiën	4 Mandaten Bas en Pierre checken 5 Voorstel voor inrichting financieel systeem + praktische richtlijnen		
Nota van Beantwoording	6 Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Naamgeving	7 Stand van zaken Petitie Eberhard van der Laanbrug		

1

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

1

Vergadering Dinsdag 23 januari 2018
9.30 – 12.00 uur
Tolhuis, Buiksloterweg 7A, ruimte: Tolkamer

	1. Opening, agenda en mededelingen	
	2. Overleggen, terugkoppeling	
9.45 – 9.50 uur	– Stuurgroep IJ	
	3. Organisatie Project Javabrug	
9.50 – 10.00 uur	– Huisvesting projectteam Javabrug	
	4. Communicatie, omgevingsmanagement	
10.00 – 11.00 uur	– Strategisch Omgevingsmanagement (tabel)	bijlage 2
	5. Financiën, inkoop	
11.00 – 11.15 uur	– Visie assetmanagement t.b.v. inkoopstrategie	bijlage 3
11.15 – 11.35 uur	– Begrippen en betekenis 'System Engineering'	
11.35 – 11.50 uur	– Notitie Financiën	bijlage 4 2
	6. Planning	
11.50 – 11.52 uur	– Procesplanning	
11.52 – 11.55 uur	**7. Actielijst**	bijlage 1
11.55 – 12:00 uur	**8. Rondvraag en afsluiting**	

OVERZICHT OVERLEGGEN

26-jan-18 Presentatie Studie Kop Java,
30-jan-18 Risicoanalyse Inkoop

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie	Wie	Datum
Inspiratiesessie	1 Duurzaam, circulair bouwen 2 Bouwen met staal 3 Inkopen van iconen		
Financiën	4 Mandaten re checken 5 Voorstel voor inrichting financieel systeem + praktische richtlijnen		
Nota van Beantwoording	6 Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Naamgeving	7 Stand van zaken Petitie Eberhard van der Laanbrug		

1

Gemeente Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

1

Vergadering Dinsdag 6 februari 2018
9.30 – 12.00 uur
Gebouw Sevilla, Entrada 300, Duivendracht, vergaderruimte naar keuze op de 6e verdieping

9.30 – 9.35 uur	**1. Opening, agenda en mededelingen** – Huisvesting projectteam Javabrug – Terugkoppeling gesprekken	
9.35 – 10.50 uur	**2. Inpassingsstudie** – Stand van zaken van de tracéstudies	Presentatie
10.50 – 11.50 uur	**3. Ambitiedocument** – Stand van zaken	Presentatie
11.50 – 11.54 uur	**4. Planning** – Procesplanning	
11.54 – 11.55 uur	**5. Actielijst**	bijlage 1
11.55 – 12:00 uur	**6. Rondvraag en afsluiting**	

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie	Wie	Datum
Inspiratiesessie	1 Duurzaam, circulair bouwen 2 Bouwen met staal 3 Inkopen van iconen		
Financiën	4 Mandaten [illegible] cken 5 Voorstel voor inrichting financieel systeem + praktische richtlijnen		
Nota van Beantwoording	6 Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Naamgeving	7 Stand van zaken Petitie Eberhard van der Laanbrug		

ROUTEBESCHRIJVING

Gebouw Sevilla, Entrada 300, Amsterdam

<u>Per openbaar vervoer</u>
Duivendrecht station
Neem metro richting Amsterdam CS, stap uit bij halte Van der Madeweg. Ga bij het verlaten van het station linksaf. Het Entrada-complex ligt direct naast de metrolijn.
Het kantoor bevindt zich in het rode gebouw 300 "Sevilla".

Amsterdam centraal station / Amsterdam Amstel
Neem metro 53 Gaasperplas of 54 Gein. Stap uit bij halte Van der Madeweg. Ga bij het verlaten van het station linksaf. Het Entradacomplex ligt direct naast de metrolijn. Het kantoor bevindt zich in het rode gebouw 300 "Sevilla".

Gemeente Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

Vergadering Dinsdag 13 februari 2018
9.30 – 12.00 uur
Gebouw Sevilla, Entrada 300, Duivendracht, vergaderruimte 3, 6e verdieping

9.30 – 9.40 uur	**1. Opening, agenda en mededelingen** – Huisvesting projectteam Javabrug – Terugkoppeling gesprekken		
9.40 – 10.00 uur	**2. Ambitiedocument** – Inhoudsopgave		presentatie
10.00 – 10.50 uur	**3. Inkoopstrategie** – Inspiratiesessie Inkoop excellente brug, Nijmegen		mondeling
	a) 180211 Javabrug, marktbenadering, stand van zaken (*nieuw*)		bijlage 3a
	b) 180102 Javabrug, verkenning marktbenadering (*ken je al*)		bijlage 3b (*tkn*)
	c) 180102 Javabrug, Samenvattingen gesprekken over marktbenadering (*nieuw*) nb: gesprek met C Architectuur Lokaal, , nog niet in deze versie opgenomen.		bijlage 3c (*tkn*)
	d) 180209 Javabrug, Kritische Risico's Marktbenadering (*nieuw*)		bijlage 3d (*tkn*)
10.50 – 11.00 uur	**4. Communicatie, omgevingsmanagement** – Q&A tbv publicatie op website Javabrug		bijlage 4
11.00 – 11.05 uur	*Koffie / thee*		
11.05 – 11.55 uur	**5. Planning** a) Notitie Planning tot zomer inpassingsstudie, ambitiedocument en inkoopstrategie, I		bijlage 5a
	b) Planning (excel)		bijlage 5b
	c) Notitie planning		bijlage 5c
	d) Overallplanning tot uitvoeringsbesluit		bijlage 5d
	e) Mijlpalen planning tot totaalproduct		bijlage 5e
11.55 – 11.56 uur	**6. Actielijst**		bijlage 1
11.56 – 12:00 uur	**7. Rondvraag en afsluiting**		

OVERLEGGEN

22-02 Team Sprong over het IJ
22-02 Factor C-sessie Javabrug
23-02 Ruimtelijk Adviesteam
06-03 Kop Java, Winter School presentatie ur tot 13 uur
07-03 Inspiratiedag Inkoop excellente brug, Nijmegen, 9 uur tot 17 uur
08-03 Factor C-sessie Javabrug Kernboodschap
12-03 Stuurgoep IJ, 9 uur tot 10 uur
12-03 Management Drives Projectteam Javabrug
19-03 Expertmeeting Ruimtelijke inpassing Javabrug
19-03 Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
22-03 Team Sprong over het IJ
13-04 Directeurenoverleg IJ, 10 uur tot 11 uur
16-04 Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
16-04 Previewgesprekken
23-04 Consultatieavonden
23-05 Stuurgoep IJ, 11 uur tot 12 uur
04-06 Directeurenoverleg IJ, 14 uur tot 15 uur
03-09 Stuurgoep IJ, 15 uur tot 16 uur
02-10 Directeurenoverleg IJ, 16 uur tot 17 uur

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie		Wie	Datum
Inspiratiesessie	1	Duurzaam, circulair bouwen		
	2	Bouwen met staal		
	3	Inkopen van iconen		
Inpassingstudie	4	Locatie schouw met ontwerp, Hamerkwartier		
	5	Referentiebeelden voor remmingwerken en wachtplekken en effect op kades Hamerkwartier en Javaeiland onderzoeken.		
	6	Oostelijke varianten (Modellen met C) nog niet nautisch getoetst, actie r werkgroep		
	7	Voor- en nadelen van aansluiting op Jan Schaefferbrug (i.h.k.v. verkeersdoorstroming fietsers (profiel breed genoeg?), hoe komt een bewoner van Javaeiland in Noord? SAIL en uitneembaarheid)		
	8	Varianten inbrengen in de Verkeerscommissie		
	9	Van de 5 à 6 varianten maquettes maken t.b.v. consultatie.		
Ambitiedocument	10	Sociale context toevoegen, misschien onder verbindende openbare ruimte.		
Consultatie	11	Hoe wordt de consultatie vormgegeven? Invulling, planning, verwerking van reacties? Agenderen in Kernteam		
Financiën	12	Mandaten ken		
	13	Voorstel voor inrichting financieel systeem + praktische richtlijnen		
Nota van Beantwoording	14	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Naamgeving	15	Stand van zaken Petitie Eberhard van der Laanbrug		

Gemeente Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

1

Vergadering Dinsdag 20 februari 2018
9.30 – 12.00 uur
Gebouw Sevilla, Entrada 300, Duivendracht, vergaderruimte 3, 6e verdieping

9.30 – 9.45 uur	**1. Opening, agenda en mededelingen** – Terugkoppeling gesprekken	
9.45 – 11.00 uur	**2. Communicatie, omgevingsmanagement** a) Aangepast voorstel afweging inpassingsvarianten b) Werkplanning c) Gesprek Venhoeven met aannemer Jan Schaeferbrug d) Communicatie/media	Bijlage 2a Bijlage 2b
11.00 – 11.05 uur	*Koffie / thee*	
11.05 – 11.15 uur	**3. Actielijst**	Bijlage 1
11.15 – 11:30 uur	**4. Rondvraag en afsluiting**	

OVERLEGGEN

22-02	Team Sprong over het IJ
22-02	Factor C-sessie Javabrug
23-02	Ruimtelijk Adviesteam
26-02	Start-up sessie risicomanagement (met H.)
06-03	Kop Java, Winter School presentatie 12 uur tot 13 uur
07-03	Inspiratiedag Inkoop excellente brug, Nijmegen, 9 uur tot 17 uur
08-03	Factor C-sessie Javabrug Kernboodschap
12-03	Stuurgoep IJ, 9 uur tot 10 uur
12-03	Management Drives Projectteam Javabrug
19-03	Expertmeeting Ruimtelijke inpassing Javabrug
19-03	Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
22-03	Team Sprong over het IJ
27-03	3DW Van der Burg, Litjens & Kock, 13.30 uur tot 14.00 uur
13-04	Directeurenoverleg IJ, 10 uur tot 11 uur
16-04	Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
16-04	Previewgesprekken
23-04	Consultatieavonden
23-05	Stuurgoep IJ, 11 uur tot 12 uur
04-06	Directeurenoverleg IJ, 14 uur tot 15 uur
03-09	Stuurgoep IJ, 15 uur tot 16 uur
02-10	Directeurenoverleg IJ, 16 uur tot 17 uur

1

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie		Wie	Datum
Inspiratiesessie	1	Bouwen met staal		
	2	Inkopen van iconen		
Inpassingstudie	3	Locatie schouw met ontwerp, Hamerkwartier		
	4	Referentiebeelden voor remmingwerken en wachtplekken en effect op kades Hamerkwartier en Javaeiland onderzoeken.		
	5	Oostelijke varianten (Modellen met C) nog niet nautisch getoetst, actie [illegible] oor werkgroep		
	6	Voor- en nadelen van aansluiting op Jan Schaefferbrug (i.h.k.v. verkeersdoorstroming fietsers (profiel breed genoeg?), hoe komt een bewoner van Javaeiland in Noord? SAIL en uitneembaarheid)		
	7	Varianten inbrengen in de Verkeerscommissie		
	8	Van de 5 à 6 varianten maquettes maken t.b.v. consultatie.		
Kostenramingen	9	Wat voor soort kostenramingen komen er in maart (korte notitie)?		
Ambitiedocument	10	Sociale context toevoegen, misschien onder verbindende openbare ruimte.		
	11	Toekomstbestendigheid toevoegen.		
	12	Kaders toevoegen (financiële kaders).		
Consultatie	13	Hoe wordt de consultatie vormgegeven? Invulling, planning, verwerking van reacties? Agenderen in Kernteam		
Technische Commissie	14	[illegible] el over [illegible] k in TC.		
Inkoopstrategie	15	Notitie voorbespreken met [illegible]		
	16	In bila met Pierre 20-feb, afstemmen hoe Esther Agricola aan te haken		
	17	Notitie agenderen in Stuurgroep 12 maart.		
	18	Kop Javaeiland opnemen in de notitie.		
	19	Ervaring met D&C toevoegen, voorbeelden grote projecten noemen.		
	20	Functie vrijmaken opnemen in notitie.		
Financiën	21	Mandaten Bas en Pierre checken	[illegible]	
	22	Voorstel voor inrichting financieel systeem + praktische richtlijnen	[illegible]	
PBS Merijn Buist	23	Agenderen in Kernteam en [illegible] uitnodigen.		
Planning	24	Wat is de naam van ons bestuurlijke besluit (PBI-op nakijken).	[illegible]	
	25	SE processtappen integreren in de planning	[illegible]	
	26	Tegenspraak toevoegen		
Nota van Beantwoording	27	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Naamgeving	28	Stand van zaken Petitie Eberhard van der Laanbrug		
Nieuwsbrief	29	Resultaten Duurzaamheidsessie versturen in Nieuwsbrief Java brug	[illegible]	

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

1

Vergadering Dinsdag 27 februari 2018
9.30 – 11.30 uur
Gebouw Sevilla, Entrada 300, Duivendracht, vergaderruimte 3, 6e verdieping

9.30 – 9.45 uur	**1. Opening, agenda en mededelingen** – Terugkoppeling gesprekken – Team Sprong over het IJ	
9.45 – 11.00 uur	**2. Communicatie, omgevingsmanagement** a) Notitie juridische aspecten en besluitvorming Javabrug b) Overzicht vergunningen en onderzoeken c) Concept-infographic Javabrug	Bijlage 2a Bijlage 2b Nazending
11.00 – 11.05 uur	*Koffie / thee*	
11.05 – 11.15 uur	**3. Actielijst**	Bijlage 1
11.15 – 11:30 uur	**4. Rondvraag en afsluiting**	

OVERLEGGEN

22-02 Team Sprong over het IJ
22-02 Factor C-sessie Javabrug
23-02 Ruimtelijk Adviesteam
26-02 Start-up sessie risicomanagement (met)
06-03 Kop Java, Winter School presentatie ur tot 13 uur
07-03 Inspiratiedag Inkoop excellente brug, Nijmegen, 9 uur tot 17 uur
08-03 Factor C-sessie Javabrug Kernboodschap
12-03 Stuurgoep IJ, 9 uur tot 10 uur
12-03 Management Drives Projectteam Javabrug
19-03 Expertmeeting Ruimtelijke inpassing Javabrug
19-03 Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
22-03 Team Sprong over het IJ
27-03 3DW Van der Burg, Litjens & Kock, 13.30 uur tot 14.00 uur
13-04 Directeurenoverleg IJ, 10 uur tot 11 uur
16-04 Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
16-04 Previewgesprekken
23-04 Consultatieavonden
23-05 Stuurgoep IJ, 11 uur tot 12 uur
04-06 Directeurenoverleg IJ, 14 uur tot 15 uur
03-09 Stuurgoep IJ, 15 uur tot 16 uur
02-10 Directeurenoverleg IJ, 16 uur tot 17 uur

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie		Wie	Datum
Inspiratiesessie	1	Bouwen met staal		
	2	Inkopen van iconen		
Inpassingstudie	3	Locatie schouw met ontwerp, Hamerkwartier		
	4	Referentiebeelden voor remmingwerken en wachtplekken en effect op kades Hamerkwartier en Javaeiland onderzoeken.		
	5	Oostelijke varianten (Modellen met C) nog niet nautisch getoetst, actie voor werkgroep		
	6	Voor- en nadelen van aansluiting op Jan Schaefferbrug (i.h.k.v. verkeersdoorstroming fietsers (profiel breed genoeg?), hoe komt een bewoner van Javaeiland in Noord? SAIL en uitneembaarheid)		
	7	Varianten inbrengen in de Verkeerscommissie		
	8	Van de 5 à 6 varianten maquettes maken t.b.v. consultatie.		
Kostenramingen	9	Wat voor soort kostenramingen komen er in maart (korte notitie)?		
Ambitiedocument	10	Sociale context toevoegen, misschien onder verbindende openbare ruimte.		
	11	Toekomstbestendigheid toevoegen.		
	12	Kaders toevoegen (financiële kaders).		
Consultatie	13	Hoe wordt de consultatie vormgegeven? Invulling, planning, verwerking van reacties? Agenderen in Kernteam		
Technische Commissie	14	belt ov k in TC.		
Inkoopstrategie	15	Notitie voorbespreken mei		

	16	In bila met 20-feb, afstemmen hoe Esther Agricola aan te haken		
	17	Notitie agenderen in Stuurgroep 12 maart.		
	18	Kop Javaeiland opnemen in de notitie.		
	19	Ervaring met D&C toevoegen, voorbeelden grote projecten noemen.		
	20	Functie vrijmaken opnemen in notitie.		
Financiën	21	Mandaten f :hecken		
	22	Voorstel voor inrichting financieel systeem + praktische richtlijnen		
PBS Merijn Buist	23	Agenderen in Kernteam en Merijn uitnodigen.		
Planning	24	Wat is de naam van ons bestuurlijke besluit (PBI-op nakijken).		
	25	SE processtappen integreren in de planning		
	26	Tegenspraak toevoegen	T	
Nota van Beantwoording	27	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Nieuwsbrief	28	Resultaten Duurzaamheidsessie versturen in Nieuwsbrief Java brug	I	

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

1

Vergadering Dinsdag 6 maart 2018
10.00 – 12.00 uur
Gebouw Sevilla, Entrada 300, Duivendrecht, vergaderruimte 3, 6e verdieping

10.00 – 10.15 uur	**1. Opening, agenda en mededelingen** – Terugkoppeling gesprekken – Ruimtelijk Adviesteam	
10.15 – 11.30uur	**2. Inpassingstudie** – De 17 varianten in concept	Bijlage 2a
11.30 – 11.55 uur	**3. Communicatie, omgevingsmanagement** a) Concept presentatie Javabrug b) Infographic Over de Javabrug	Nazending Bijlage 3a
11.55 – 11.57 uur	**4. Actielijst**	Bijlage 1
11.57 – 12.00 uur	**5. Rondvraag en afsluiting**	
12:00 – 13:00 uur	**6. Winter School Presentatie** – ?	

1

OVERLEGGEN

06-03 Kop Java, Winter School presentatie uur tot 13 uur
07-03 Inspiratiedag Inkoop excellente brug, Nijmegen, 9 uur tot 17 uur
08-03 Factor C-sessie Javabrug Kernboodschap
12-03 Stuurgoep IJ, 9 uur tot 10 uur
12-03 Management Drives Projectteam Javabrug
19-03 Expertmeeting Ruimtelijke inpassing Javabrug
19-03 Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
22-03 Team Sprong over het IJ
27-03 3DW Van der Burg, Litjens & Kock, 13.30 uur tot 14.00 uur
13-04 Directeurenoverleg IJ, 10 uur tot 11 uur
16-04 Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
16-04 Previewgesprekken
23-04 Consultatieavonden
23-05 Stuurgoep IJ, 11 uur tot 12 uur
04-06 Directeurenoverleg IJ, 14 uur tot 15 uur
17-09 Stuurgoep IJ, 15 uur tot 16 uur
02-10 Directeurenoverleg IJ, 16 uur tot 17 uur

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie	Wie	Datum
Inspiratiesessie	1 Bouwen met staal 2 Inkopen van iconen		
Inpassingstudie	3 Locatie schouw met ontwerp, Hamerkwartier 4 Referentiebeelden voor remmingwerken en wachtplekken en effect op kades Hamerkwartier en Javaeiland onderzoeken. 5 Oostelijke varianten (Modellen met C) nog niet nautisch getoetst, actie Rinske en Jannegien voor werkgroep 6 Voor- en nadelen van aansluiting op Jan Schaefferbrug (i.h.k.v. verkeersdoorstroming fietsers (profiel breed genoeg?), hoe komt een bewoner van Javaeiland in Noord? SAIL en uitneembaarheid) 7 Varianten inbrengen in de Verkeerscommissie 8 Van de 5 à 6 varianten maquettes maken t.b.v. consultatie.		
Kostenramingen	9 Wat voor soort kostenramingen komen er in maart (korte notitie)?		
Ambitiedocument	10 Sociale context toevoegen, misschien onder verbindende openbare ruimte. 11 Toekomstbestendigheid toevoegen. 12 Kaders toevoegen (financiële kaders).		
Consultatie	13 Hoe wordt de consultatie vormgegeven? Invulling, planning, verwerking van reacties? Agenderen in Kernteam		
Technische Commissie	14 k in TC.		
Inkoopstrategie	15 Notitie voorbespreken met Wouter Snippe 16 In bila met Pierre 20-feb, afstemmen hoe Esther Agricola aan te haken 17 Notitie agenderen in Stuurgroep 12 maart. 18 Kop Javaeiland opnemen in de notitie.		

	19	Ervaring met D&C toevoegen, voorbeelden grote projecten noemen.		
	20	Functie vrijmaken opnemen in notitie.		
Financiën	21	Mandaten Bas en Pierre checken		
	22	Voorstel voor inrichting financieel systeem + praktische richtlijnen		
PBS Merijn Buist	23	Agenderen in Kernteam er itnodigen.		
Planning	24	Wat is de naam van ons bestuurlijke besluit (PBI-op nakijken).		
	25	SE processtappen integreren in de planning		
	26	Tegenspraak toevoegen		
Nota van Beantwoording	27	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Nieuwsbrief	28	Resultaten Duurzaamheidsessie versturen in Nieuwsbrief Java brug		

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

1

Vergadering Dinsdag 13 maart 2018
9.30 – 12.00 uur
Gebouw Sevilla, Entrada 300, Duivendrecht, vergaderruimte 3, 6e verdieping

9.30 – 9.35 uur	**1. Opening, agenda en mededelingen**		
	a)	Terugkoppeling gesprekken	
	b)	Onderzoek openingsregime (n.a.v. Kernboodschap)	
9.35 – 9.45 uur	**2. Inpassingstudie**		
	a)	Presentatie 17 varianten t.b.v. expertpanels	(*boekje in bezit*)
	b)	Verkeerskundige inpassing (*ter kennisname*)	Bijlage 2b
	c)	Agenda Expertpanels stap 1 inpassingsvarianten Javabrug	Bijlage 2c
9.45 – 9.50 uur	**3. Communicatie, omgevingsmanagement**		
	a)	Presentatie Bas (tbv MT GenO)	Bijlage 3a
9.50 – 10.05 uur	b)	Toelichting werkplanning inpassingstudie – ambitiedocument	Nazending
	4. Planning		
10.05– 10.10 uur	a)	Planning kwartaalrapportages Javabrug	Mondeling
10.10 – 10.40 uur	b)	Planning Javabrug (integraal) (. .	Bijlage 4b
10.40 – 10.45 uur	*Koffie/ thee*		
	5. Inkoopstrategie		
10.45 – 11.40 uur	a)	Diepgang en breedte van de inkoopstrategie.	Bijlage 5a
	b)	Stappenplan en planning.	Bijlage 5b
	c)	Inhoudelijke afhankelijkheden met andere processen.	
	d)	Wat is er nodig om het te fixen.	
	6. Financiën		
11.40 – 11.45 uur	a)	Opzetten projectmanagementplan / kwaliteitssysteem	Mondeling
11.45 – 11.55 uur	**7. Actielijst**		Bijlage 1
11.55 – 12.00 uur	**8. Rondvraag en afsluiting**		

2

OVERLEGGEN

12-03 Stuurgoep IJ, 9 uur tot 10 uur
12-03 Management Drives Projectteam Javabrug
19-03 Expertmeeting Ruimtelijke inpassing Javabrug
19-03 Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
22-03 Team Sprong over het IJ
27-03 3DW Van der Burg, Litjens & Kock, 13.30 uur tot 14.00 uur
13-04 Directeurenoverleg IJ, 10 uur tot 11 uur
16-04 Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
16-04 Previewgesprekken
17-04 Briefing consultatieavonden, geen regulier Kernteam
22-03 Borrel met Piet Heintunnel, Entrada
23-04 Consultatieavonden
23-05 Stuurgoep IJ, 11 uur tot 12 uur
04-06 Directeurenoverleg IJ, 14 uur tot 15 uur
17-09 Stuurgoep IJ, 15 uur tot 16 uur
02-10 Directeurenoverleg IJ, 16 uur tot 17 uur

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie	Wie	Datum
Inspiratiesessie	1 Bouwen met staal 2 Inkopen van iconen		
Inpassingstudie	3 Locatie schouw met ontwerp, Hamerkwartier 4 Referentiebeelden voor remmingwerken en wachtplekken en effect op kades Hamerkwartier en Javaeiland onderzoeken. 5 Oostelijke varianten (Modellen met C) nog niet nautisch getoetst, actie r werkgroep 6 Voor- en nadelen van aansluiting op Jan Schaefferbrug (i.h.k.v. verkeersdoorstroming fietsers (profiel breed genoeg?), hoe komt een bewoner van Javaeiland in Noord? SAIL en uitneembaarheid) 7 Ruben laten onderzoeken: fietsstraat, bus eruit en éénrichtingsverkeer Tosaristraat vervolgens varianten inbrengen in de Verkeerscommissie 8 Van de 5 à 6 varianten maquettes maken t.b.v. consultatie.		
Kostenramingen	9 Wat voor soort kostenramingen komen er in maart (korte notitie)?		
Ambitiedocument	10 Sociale context toevoegen, misschien onder verbindende openbare ruimte. 11 Toekomstbestendigheid toevoegen. 12 Kaders toevoegen (financiële kaders).		
Consultatie	13 Hoe wordt de consultatie vormgegeven? Invulling, planning, verwerking van reacties? Agenderen in Kernteam		17 april
Technische Commissie	14 TC.		
Inkoopstrategie	15 Notitie voorbespreken met 16 In bila me o-feb, afstemmen hoe Es an te haken 17 Notitie agenderen in Stuurgroep 12 maart.		

	18	Kop Javaeiland opnemen in de notitie.		
	19	Ervaring met D&C toevoegen, voorbeelden grote projecten noemen.		
	20	Functie vrijmaken opnemen in notitie.		
Level Playing Field	21	Borgen bescherming private partijen: elt notitie op hoe om te gaan met opdrachtnemers.		
Financiën	22	Mandaten hecken		
	23	Voorstel voor inrichting financieel systeem + praktische richtlijnen		
PBS Merijn Buist	24	Agenderen in Kernteam en M uitnodigen.		
Planning	25	Wat is de naam van ons bestuurlijke besluit (PBI-op nakijken).		
	26	SE processtappen integreren in de planning		
	27	Tegenspraak toevoegen		
Projectplan	28	N.a.v. bespreking in MT GenO wijzigingen doorvoeren		
	29	Planning is een risico. Hoe gaan we om met politieke urgentie?		
Communicatie	30	Intern Project Javabrug presenteren.		
Nota van Beantwoording	31	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Nieuwsbrief	32	Resultaten Duurzaamheidsessie versturen in Nieuwsbrief Java brug	K	

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan : de

1

Vergadering Dinsdag 20 maart 2018
9.30 – 12.00 uur
Gebouw Sevilla, Entrada 300, Duivendrecht, vergaderruimte 3, 6e verdieping

	1. Opening, agenda en mededelingen	
9.30 – 9.40 uur	a) Terugkoppeling gesprekken (Expertpanel, Strategisch Nautisch Overleg, ...)	mondeling
	2. Organisatie Projectteam Javabrug	
9.40 – 9.50 uur	a) Organogram Projectteam Javabrug	Bijlage 2a
	b) Docwerker	
	3. Communicatie	
9.50 – 9.55 uur	a) Presentatie Bas (tbv MT GenO)	Bijlage 3a
	4. Technisch management	
9.55 – 10.25 uur	a) Verslag Duurzaamheidsessie 12 feb	Bijlage 4a
	b) Format gespreksverslag stakeholders, (*i.a.v*	Bijlage 4b
10.25 – 10.30 uur	*Koffie/ thee*	
	5. Projectbeheersing	
10.30 – 11.15 uur	a) Planning, gunning in relatie tot jur. plan. procedures, (*i.a.v.*	Bijlage 5a
	b) Opzetten projectmanagementplan / kwaliteitssysteem	Bijlage 5b
	c) Opzet kwartaalrapportage	*nazending*
	d) Afspraak met	mondeling
11.15 – 11.50 uur	**6. Contractmanagement**	
	a) Inkoop adviesdiensten,(*i.a.v.*	mondeling
11.50 – 11.55 uur	**7. Actielijst**	z.o.z.
11.55 – 12.00 uur	**8. Rondvraag en afsluiting**	

OVERLEGGEN

19-03 Expertmeeting Ruimtelijke inpassing Javabrug
19-03 Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
22-03 Team Sprong over het IJ
27-03 3DW Van der Burg, Litjens & Kock, 13.30 uur tot 14.00 uur
03-04 Kernteam, afweging van 17 naar 6 varianten
13-04 Directeurenoverleg IJ, 10 uur tot 11 uur
16-04 Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
16-04 Previewgesprekken
17-04 Briefing consultatieavonden, geen regulier Kernteam
22-03 Borrel met Piet Heintunnel, Entrada
23-04 Consultatieavonden
23-05 Stuurgoep IJ, 11 uur tot 12 uur
04-06 Directeurenoverleg IJ, 14 uur tot 15 uur
17-09 Stuurgoep IJ, 15 uur tot 16 uur
02-10 Directeurenoverleg IJ, 16 uur tot 17 uur

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie		Wie	Datum
Inspiratiesessie	1	Bouwen met staal		
	2	Inkopen van iconen		
Inpassingstudie	3	Locatie schouw met ontwerp, Hamerkwartier		
	4	Referentiebeelden voor remmingwerken en wachtplekken en effect op kades Hamerkwartier en Javaeiland onderzoeken.		
	5	Oostelijke varianten (Modellen met C) nog niet nautisch getoetst, actie [illegible] r werkgroep		
	6	Voor- en nadelen van aansluiting op Jan Schaefferbrug (i.h.k.v. verkeersdoorstroming fietsers (profiel breed genoeg?), hoe komt een bewoner van Javaeiland in Noord? SAIL en uitneembaarheid)		
	7	Ruben laten onderzoeken: fietsstraat, bus eruit en éénrichtingsverkeer Tosaristraat vervolgens varianten inbrengen in de Verkeerscommissie		
	8	Van de 5 à 6 varianten maquettes maken t.b.v. consultatie.		
Kostenramingen	9	Wat voor soort kostenramingen komen er in maart (korte notitie)?		
Ambitiedocument	10	Sociale context toevoegen, misschien onder verbindende openbare ruimte.		
	11	Toekomstbestendigheid toevoegen.		
	12	Kaders toevoegen (financiële kaders).		
Consultatie	13	Hoe wordt de consultatie vormgegeven? Invulling, planning, verwerking van reacties? Agenderen in Kernteam		17 april
Technische Commissie	14	[illegible] in TC.		
Inkoopstrategie	15	Notitie voor bespreken met V		
	16	In bila me[illegible] feb, afstemmen hoe Esther Agricola aan te haken		
	17	Notitie agenderen in Stuurgroep 12 maart.		
	18	Kop Javaeiland opnemen in de notitie.		

	19	Ervaring met D&C toevoegen, voorbeelden grote projecten noemen.		
	20	Functie vrijmaken opnemen in notitie.		
Level Playing Field	21	Borgen bescherming private partijen: elt notitie op hoe om te gaan met opdrachtnemers.	M	
Werkverdeling TM en OM	22	Korte notitie hoe werkpakketten verdeeld zijn.		
Financiën	23	Voorstel voor inrichting financieel systeem + praktische richtlijnen	M	
PBS Merijn Buist	24	Agenderen in Ke nteam er tnodigen.		
Planning	25	Wat is de naam van ons bestuurlijke besluit (PBI-op nakijken).		
	26	SE processtappen integreren in de planning	T	
	27	Tegenspraak toevoegen		
	28	Integrale planning en planning op hoofdlijnen / kritieke padaanpassen		
Projectplan	29	N.a.v. bespreking in MT GenO wijzigingen doorvoeren		
	30	Planning is een risico. Hoe gaan we om met politieke urgentie?		
Communicatie	31	Intern Project Javabrug presenteren.		
Nota van Beantwoording	32	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Nieuwsbrief	33	Resultaten Duurzaamheidsessie versturen in Nieuwsbrief Java brug		

Gemeente
Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

1

CC

Vergadering Dinsdag 27 maart 2018
9.30 – 12.00 uur
Gebouw Sevilla, Entrada 300, Duivendrecht, vergaderruimte 3, 6e verdieping

	1. Opening, agenda en mededelingen	
9.30 – 9.40 uur	a) Terugkoppeling gesprekken (Team Sprong, ...)	mondeling
	b) Termijnagenda Ruimtelijk adviesteam	mondeling
	2. Communicatie	
9.40 – 9.50 uur	a) Expert bijeenkomst	Bijlage 2a
	3. Technisch management	
9.50 – 10.20 uur	*(i.a.v. I*	
	a) Planning moment invaren	presentatie
	b) Opvijzelbaarheid	
	c) Openingsregime	
	d) Vaarwegveiligheid	
	4. Omgevingsmanagement	
10.20 – 10.50 uur	a) Terugkoppeling expertmeetings	mondeling
	b) Strategische afweging t.a.v. geen woningsloop	mondeling
	c) Strategische afweging varianten 9,7om.	mondeling
10.50 – 10.55 uur	*Koffie/ thee*	
	5. Projectbeheersing	
10.55 – 11.10 uur	a) P-VTW voor scopewijzigingen *(i.a.v.*	Bijlagen 5a en 5b
11.10 – 11.25 uur	**6. Contractmanagement**	
	a) Borging level playing field	mondeling
11.25 – 11.35 uur	**7. Actielijst**	z.o.z.
11.35 – 11.45 uur	**8. Rondvraag en afsluiting**	

Stukken ter kennisname

a) Infographic	Bijlage TK 1
b) Werkplanning omgevingsmanagement	Bijlage TK 2

OVERLEGGEN

22-03 Team Sprong over het IJ
27-03 3DW Van der Burg, Litjens & Kock, 13.30 uur tot 14.00 uur
03-04 Kernteam, afweging van 17 naar 6 varianten
13-04 Directeurenoverleg IJ, 10 uur tot 11 uur
16-04 Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
16-04 Previewgesprekken
17-04 Briefing consultatieavonden, geen regulier Kernteam
22-03 Borrel met Piet Heintunnel, Entrada
23-04 Consultatieavonden
23-05 Stuurgoep IJ, 11 uur tot 12 uur
04-06 Directeurenoverleg IJ, 14 uur tot 15 uur
17-09 Stuurgoep IJ, 15 uur tot 16 uur
02-10 Directeurenoverleg IJ, 16 uur tot 17 uur

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie		Wie	Datum
Inspiratiesessie	1	Bouwen met staal		
	2	Inkopen van iconen		
	3	Strategie bedenken hoe om te gaan met de input van de inspiratie en consultatie sessies		
Inpassingstudie	4	Locatie schouw met ontwerp, Hamerkwartier		
	5	Referentiebeelden voor remmingwerken en wachtplekken en effect op kades Hamerkwartier en Javaeiland onderzoeken.		
	6	Oostelijke varianten (Modellen met C) nog niet nautisch getoetst, actie voor werkgroep		
	7	Voor- en nadelen van aansluiting op Jan Schaefferbrug (i.h.k.v. verkeersdoorstroming fietsers (profiel breed genoeg?), hoe komt een bewoner van Javaeiland in Noord? SAIL en uitneembaarheid)		
	8	Ruben laten onderzoeken: fietsstraat, bus eruit en éénrichtingsverkeer Tosaristraat vervolgens varianten inbrengen in de Verkeerscommissie		
	9	Van de 5 à 6 varianten maquettes maken t.b.v. consultatie.		
Kostenramingen	10	Wat voor soort kostenramingen komen er in maart (korte notitie)?		
Ambitiedocument	11	Sociale context toevoegen, misschien onder verbindende openbare ruimte.		
	12	Toekomstbestendigheid toevoegen.		
	13	Kaders toevoegen (financiële kaders).		
Consultatie	14	Hoe wordt de consultatie vormgegeven? Invulling, planning, verwerking van reacties? Agenderen in Kernteam		17 april
Technische Commissie	15	in TC.		
Inkoopstrategie	16	Notitie voor bespreken met V		
	17	In bila met 20-feb, afstemmen hoe cher aan te haken		
	18	Notitie agenderen in Stuurgroep 12 maart.		
	19	Kop Javaeiland opnemen in de notitie.		

	20	Ervaring met D&C toevoegen, voorbeelden grote projecten noemen.		
	21	Functie vrijmaken opnemen in notitie.		
	22	In gesprek met elke diensten nodig zijn		
Level Playing Field	23	Borgen bescherming private partijen: stelt notitie op hoe om te gaan met opdrachtnemers.		
Werkverdeling TM en OM	24	Korte notitie hoe werkpakketten verdeeld zijn.	T	
Financiën	25	Voorstel voor inrichting financieel systeem + praktische richtlijnen	M	
PBS Merijn Buist	26	Agenderen in Kernteam en tnodigen.		
Planning	27	Wat is de naam van ons bestuurlijke besluit (PBI-op nakijken).		
	28	SE processtappen integreren in de planning		
	29	Tegenspraak toevoegen	n	
	30	Integrale planning en planning op hoofdlijnen / kritieke padaanpassen		
	31	Prijsvraag (aanbesteding) toevoegen aan de planning		
Projectplan	32	N.a.v. bespreking in MT GenO wijzigingen doorvoeren		
	33	Planning is een risico. Hoe gaan we om met politieke urgentie?		
Communicatie	34	Intern Project Javabrug presenteren.		
	35	Duurzaamheidseisen aanleveren voor de presentatie van Bas		
Nota van Beantwoording	36	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Nieuwsbrief	37	Resultaten Duurzaamheidsessie versturen in Nieuwsbrief Java brug	T	
Organogram	38	Aanvullingen en foto's organogram aan sturen		
Kwartaalrapportage	39	Aanleveren input kwartaalrapportage (30-3) bij Maurice		
	40	Kwartaalrapportage voorleggen aan Pierre (wk 16 april)		

Gemeente Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

1

Aan

CC

Vergadering Dinsdag 3 april 2018
9.30 – 16.00 uur
Gebouw Sevilla, Entrada 300, Duivendrecht, vergaderruimte 3, 6e verdieping

	1. Opening, agenda en mededelingen	
9.30 – 9.40 uur	a) Terugkoppeling gesprekken	mondeling
	2. Omgevingsmanagement	
9.40 – 10.20 uur	a) Terugkoppeling expertmeetings	Bijlagen 2a-d
10.20 – 10.30 uur	*Koffie/ thee*	
	3. Technisch management	
10.30 – 10.45 uur	b) Terugkoppeling gesprek Havenbedrijf (*i.a.v.*	mondeling
	4. Projectbeheersing	
10.45 – 11.30 uur	a) Projectmanagementplan / kwaliteitssysteem	Bijlage 4a
	b) Toelichting SE en KES-gesprekken (*i.a.v.*	presentatie
	5. Stedenbouw	
11.30 – 12.00 uur	a) Ambitiedocument	presentatie
12.00 – 12.30 uur	*Lunch*	
	6. Omgevingsmanagement	
12.30 – 13.00 uur	a) Inpassingsvarianten kiezen *(i.a.* *en*	Bijlagen 2a-d
13.00 – 13.30 uur	b) Communicatiemiddelen consultatie (*i.a.*	mondeling
13.30 – 13.40 uur	*Koffie/ thee*	
13.40 – 15.50 uur	**7. Omgevingsmanagement**	
	a) Inpassingsvarianten kiezen vervolg *(i.a.v. .!*	Bijlagen 2a-d
	b) Strategie afstemming Hamerkwartier	
15.50 – 16.00 uur	**8. Rondvraag en afsluiting**	mondeling

OVERLEGGEN

27-03 3DW Van der Burg, Litjens & Kock, 13.30 uur tot 14.00 uur
03-04 Kernteam, afweging van 17 naar 6 varianten
13-04 Directeurenoverleg IJ, 10 uur tot 11 uur
16-04 Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
16-04 Previewgesprekken
17-04 Briefing consultatieavonden, geen regulier Kernteam
22-03 Borrel me' .. Heintunnel, Entrada
23-04 Consulta..eavonden
23-05 Stuurgoep IJ, 11 uur tot 12 uur
04-06 D..ecteurenoverleg IJ, 14 uur tot 15 uur
17-09 Stuurgoep IJ, 15 uur tot 16 uur
02-10 Directeurenoverleg IJ, 16 uur tot 17 uur

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie		Wie	Datum
Inspiratiesessie	1	Bouwen met staal		
Inpassingstudie	2	Locatie schouw met ontwerp, Hamerkwartier		
	3	Referentiebeelden voor remmingwerken en wachtplekken en effect op kades Hamerkwartier en Javaeiland onderzoeken.		
	4	Oostelijke varianten (Modellen met C) nog niet nautisch getoetst, actie erkgroep		
	5	Voor- en nadelen van aansluiting op Jan Schaefferbrug (i.h.k.v. verkeersdoorstroming fietsers (profiel breed genoeg?), hoe komt een bewoner van Javaeiland in Noord? SAIL en uitneembaarheid)		
	6	Ruben laten onderzoeken: fietsstraat, bus eruit en éénrichtingsverkeer Tosaristraat vervolgens varianten inbrengen in de Verkeerscommissie		
	7	Van de 5 à 6 varianten maquettes maken t.b.v. consultatie.		
Kostenramingen	8	Wat voor soort kostenramingen komen er in maart (korte notitie)?		
Ambitiedocument	9	Sociale context toevoegen, misschien onder verbindende openbare ruimte.		
	10	Toekomstbestendigheid toevoegen.		
	11	Kaders toevoegen (financiële kaders).		
Technische Commissie	12	.n TC.		
Inkoopstrategie	13	Kop Javaeiland opnemen in de notitie.		
Level Playing Field	14	Borgen bescherming private partijen: notitie level playing field		
Werkverdeling TM en OM	15	Korte notitie hoe werkpakketten verdeeld zijn.		
Financiën	16	Voorstel voor inrichting financieel systeem + praktische richtlijnen		
PBS Merijn Buist	17	Agenderen in Kernteam en digen.		?
Planning	18	Wat is de naam van ons bestuurlijke besluit (PBI-op nakijken).		
	19	Prijsvraag (aanbesteding) toevoegen aan de planning		

Projectplan	20	N.a.v. bespreking in MT GenO wijzigingen doorvoeren		
Communicatie	21	Duurzaamheidseisen aanleveren voor de presentatie van Bas		?
Nota van Beantwoording	22	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Nieuwsbrief	23	Resultaten Duurzaamheidsessie versturen in Nieuwsbrief Java brug		
Organogram	24	Aanvullingen en foto's organogram aan Petra sturen		
Kwartaalrapportage	25	Aanleveren input kwartaalrapportage (30-3) bij Maurice		
	26	Kwartaalrapportage voorleggen aan Pierre (wk 16 april)		

Gemeente Amsterdam

Agenda Kernteam Javabrug

Aan

1

CC

Vergadering Dinsdag 10 april 2018
9.30 – 12.00 uur
Gebouw Sevilla, Entrada 300, Duivendrecht, vergaderruimte 3, 6e verdieping

	1. Opening, agenda en mededelingen	
9.30 – 9.40 uur	a) Terugkoppeling gesprekken	mondeling
	2. Technisch management	
9.40 – 10.20 uur	a) BIM: doel en functie *(i.a.v. Vincent Wijnands)*	presentatie
	b) Vervolgacties n.a.v. sessie duurzaamheid	nazending
10.20 – 10.25 uur	*Koffie/ thee*	
	3. Projectbeheersing	
10.25 – 10.55 uur	a) Kwartaalrapportage Q1	nazending (2)
	b) Planning *(i.a.v. Tom Brouwer)*	presentatie
	4. Omgevingsmanagement	
10.55 – 11.10 uur	a) Onderzoeken bestemmingsplan	Bijlage 4a
11.10 – 11.15 uur	**5. Actielijst**	z.o.z.
11.15 – 11.20 uur	**6. Rondvraag en afsluiting**	mondeling

OVERLEGGEN

13-04 Directeurenoverleg IJ, 10 uur tot 11 uur
16-04 Strategisch Nautisch Overleg met RWS, CNB en HbA
16-04 Previewgesprekken
17-04 Briefing consultatieavonden, geen regulier Kernteam
22-03 Borrel met Piet Heintunnel, Entrada
23-04 Consultatieavonden
23-05 Stuurgoep IJ, 11 uur tot 12 uur
04-06 Directeurenoverleg IJ, 14 uur tot 15 uur
17-09 Stuurgoep IJ, 15 uur tot 16 uur
02-10 Directeurenoverleg IJ, 16 uur tot 17 uur

OVERZICHT OPENSTAANDE ACTIES

Algemeen	Actie		Wie	Datum
Inspiratiesessie	1	Bouwen met staal		
Inpassingstudie	2	Locatie schouw met ontwerp, Hamerkwartier		
	3	Referentiebeelden voor remmingwerken en wachtplekken en effect op kades Hamerkwartier en Javaeiland onderzoeken.		
	4	Oostelijke varianten (Modellen met C) nog niet nautisch getoetst, actie Rinske en Jannegien voor werkgroep		
	5	Voor- en nadelen van aansluiting op Jan Schaefferbrug (i.h.k.v. verkeersdoorstroming fietsers (profiel breed genoeg?), hoe komt een bewoner van Javaeiland in Noord? SAIL en uitneembaarheid)		
	6	Ruben laten onderzoeken: fietsstraat, bus eruit en éénrichtingsverkeer Tosaristraat vervolgens varianten inbrengen in de Verkeerscommissie		
	7	Van de 5 à 6 varianten maquettes maken t.b.v. consultatie.		
Kostenramingen	8	Wat voor soort kostenramingen komen er in maart (korte notitie)?		
Ambitiedocument	9	Sociale context toevoegen, misschien onder verbindende openbare ruimte.		
	10	Toekomstbestendigheid toevoegen.		
	11	Kaders toevoegen (financiële kaders).		
Technische Commissie	12	TC.		
Inkoopstrategie	13	Kop Javaeiland opnemen in de notitie.		
Level Playing Field	14	Borgen bescherming private partijen: [illegible] notitie level playing field		
Werkverdeling TM en OM	15	Korte notitie hoe werkpakketten verdeeld zijn.		
Financiën	16	Voorstel voor inrichting financieel systeem + praktische richtlijnen		
PBS Merijn Buist	17	Agenderen in Kernteam en [illegible] nodigen.		?
Planning	18	Wat is de naam van ons bestuurlijke besluit (PBI-op nakijken).		
	19	Prijsvraag (aanbesteding) toevoegen aan de planning		
Projectplan	20	N.a.v. bespreking in MT GenO wijzigingen doorvoeren		
Communicatie	21	Duurzaamheidseisen aanleveren voor de presentatie van Bas	?	?
Nota van Beantwoording	22	Nagaan voor Javabrug, toezeggingen, ideeën en stakeholders		
Nieuwsbrief	23	Resultaten Duurzaamheidsessie versturen in Nieuwsbrief Javabrug		
Organogram	24	Aanvullingen en foto's organogram aan [illegible] sturen		
Kwartaalrapportage	25	Aanleveren input kwartaalrapportage (30-3) bij [illegible]		4-4-2018
	26	Kwartaalrapportage voorleggen aan [illegible] (MK 16 april)		
Consultatie	27	Reacties op verslagen expertpanels aan [illegible] sturen		
	28	Verslagen expertpanels TK aan leden panels sturen		
SE doelen	29	Samenhang tussen doelen, functies en middelen		19-4-2018

Overzicht nautische documenten Javabrug	versie/ datum
RWS	
Brief 1: Reactie Rijkswaterstaat West -Nederland Noord d.d. 10-05-2016	10-05-2016
Bijlage 1 - Samenvatting Structuurvisie Infrastructuur en Ruimete Aandachtspunten (SVIR 2012)	geen
Bijlage 2 - Nota bediengingsperspectief	november 2015
Bijlage 3 - Overzicht documenten Landelijke Brug- en Sluisstandaard	geen
Bijlage 4 - toelichting externe veiligheidszonering	geen
Bijlage 5 - Spertijden bruggen; beschouwing	geen
Brief 2: Reactie Rijkswaterstaat West -Nederland Noord d.d. 30-08-2016	30-08-2016
Brief 3: Advies NvU d.d. 28-02-2017	28-02-2017
Bijlage 1 - Onderzoek naar technische inpasbaarheid van de tunnel tussen Java-Eiland en Amsterdam Noord (februari 2017)	
Bijlage 2 - Technische eisen en wensen IJ-oeververbinding brief d.d. 10-05-2016	10-05-2016
Bijlage 3 - Technische eisen en wensen IJ-oeververbinding d.d. 04-07-2016	04-07-2016
Bijlage 4 - Standpunt RWS omtrent voorgnomen voorkeursbesluit d.d. 18-11-2016	18-11-2016
Bijlage 5 - Brief van Minister van Intrastructuur en Milieu d.d. 24-02-2017	24-02-2017
Haven Amsterdam	
Brugcriteria 'Sprong over het IJ'	25-02-2016
Brief 1: Reactie Havenbedrijf Amsterdam d.d. 26-05-2016	26-05-2016
Memo; Consequenties en mogelijkheden Javabrug/ Djakartagracht	22-06-2016
Brief 2: Reactie Havenbedrijf MKBA-brief 13072016 d.d. 26-09-2016	26-09-2016
Brief 3: Reactie Havenbedrijf Amsterdam d.d. 27-09-2016	27-09-2016
Brief 4: Advies NvU d.d. 06-04-2017	06-04-2017
Verkennede analyse achteruitvaren door zeecruise op Het IJ	augustus 2017
Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied	
Brief 1: Reactie CNBN verzoek technische eisen en wensen d.d. 25-05-2016	25-05-2016
Brief 2: Reactie CNBN Verheldering vragen d.d. 04-07-2016	04-07-2016
Brief 3: Reactie CNB op NvU d.d. 06-03-2017	06-03-2017
Minister	
Brief Minister van I&M reactie voorkeursbesluit d.d. 24-02-2017	24-02-2017
Brief Minister van I&M reactie voorgenomen besluit d.d. 07-07-2017	07-07-2017
Overige documenten	
Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ	Juni 2017
Nota van Betantwoording Inspraak en Advies Voorkeursbesluit Sprong over het IJ	Juni 2017
De sprong over het IJ gezien vanuit de binnenvaart - Brolsma	15-05-2015
Expertsessie Ijbruggen Amsterdam RHDHV	21-12-2016
Brughoogte en achtelandcorridors	
Rapport containerhoogtemetingen; Advies Brolsma (revisie april 2015)	2015
MKBA Aanpassing doorvaarthoogte kunstwerken	25-05-2016
Deelrapportage Vaarwegen voor de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)	19-04-2017
Brief I&M_Kosten-batenanalyse brughoogtes	02-05-2017
Brief Minister Schultz van Haegen	24-02-2017
Richtlijnen	
Richtlijn Vaarwegen 2011 (RVW 2011)	2011
Supplement Richtlijn Vaarwegen 2011 d.d. 05-11-2013	2011
Uitbreiding Richtlijnen Vaarwegen _Marin d.d. 7-02-2013	2013
Richtlijn Vaarwegen 2017	2017
Richtlijn Ontwerp Kunstwerken (ROK versie 1.3) d.d. april 2015	2015
Richtlijn Ontwerp Kunstwerken (ROK versie 1.4) d.d. april 2017	2017
Richtlijn Scheepvaarttekens 2008	2008
SIGNI (vaarwegmarkeringseisen binnenwateren)	?
Regeling Basisnet Water (basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, 2015)	
Handreiking bouwbeperkingen in en langs vaarwegen (voortvloeiend uit het Basisnet Water)	geen

Gemeente
Amsterdam

Agenda
Overleg Javabrug – RWS – CNB – HbA

Aan

Gemeente Amsterdam

1

Vergadering

Donderdag 14 december 2017,
13.00 – 14.30 uur
Havengebouw, zaal Amsterdam 7e verdieping.

1. **Opening, mededelingen, verslag**
2. **Projectplan Javabrug** bijlage 1
3. **Toelichting variantenstudie**
   (presentatie)
4. **Startdocumenten voor volgende fase**
5. **Vervolg: overlegstructuur 2018**
6. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente Amsterdam

Agenda
Overleg Javabrug – RWS – CNB – HbA

Aan

Gemeente Amsterdam: Bas Boeker (projectmanage

1

Vergadering Maandag 22 januari 2018,
13.00 – 14.00 uur
Havengebouw, zaal Accra, op de 10e verdieping

1. **Opening**
   a) Mededelingen
   b) Verslag 14 dec '17 — bijlage 1
   c) MHW i.r.t. NAP — bijlage 2

2. **Terugkoppeling gesprek I&W, RWS, Gemeente Amsterdam**
   a) KBA onderzoek naar brughoogte

3. **Basisinformatie Javabrug** — bijlage 3
   a) Zijn er aanvullingen op het overzicht?
   b) Onlangs zijn een nieuwe Richtlijn Vaarwegen (2017) en een nieuwe versie van ROK (1.4) beschikbaar gekomen. Zijn deze documenten vigerend?
   c) SIGNI (vaarwegmarkeringseisen binnenwateren) – Zouden we deze eisen kunnen ontvangen?

4. **Voorstel werksessie Nautische thema's** — bijlage 4
   a) Reactie op aanpak en onderwerpen / thema's
   b) Welke personen vanuit RWS, CNB, HbA kunnen uitgenodigd worden om deel te nemen aan deze werksessies? Het karakter van de bijeenkomsten kan verschillen: soms is er sprake van met elkaar (on)mogelijkheden bespreken en onderzoeken, soms informatie uitwisselen, keuzes maken, soms het toetsen van producten.

5. **Projectplan Javabrug** — bijlage 5
   a) Zijn besproken aandachtspunten in voldoende mate verwerkt?
   b) Bespreking in Stuurgroep IJ op 18-jan en agendering in Directeurenoverleg IJ 6 febr.

6. **Variantenstudie**
   a) Procesvoorstel beoordeling varianten

7. **Rondvraag en afsluiting**
   a) Eerstvolgend overleg maandag 19 maart 2018, 13:00 – 14:00 uur

Gemeente
Amsterdam

Verslag
Strategisch Nautisch Overleg

Aanwezig Arno Valkhof (Afdelingshoofd RWS WNN), Eline Huiting (Hoofd advies en beleid CNB), Everhard van den Brakel (Programmamanager HbA),
Gemeente Amsterdam: Bas Boeker (projectmanager).

1

Van

Datum overleg 14 december 2017

1. **Opening**
   ~~Rinske van Schooneveld~~ neemt ook deel aan dit overleg, er volgt een kennismakingsronde.

1

2. **Projectplan Javabrug**
   De heer van den Brakel geeft aa

Ook stelt hij voor

3

De heer Valkhof wil Hij is voor het project Javabrug de contactpersoon namens RWS, ook als de Gemeente expertise van collega-afdelingen binnen RWS nodig heeft lopen de contacten via hem. Verder licht hij toe dat CNB adviseert aan RWS als bevoegd gezag en vergunningverlener. Hij is ook deelnemer aan het Directeurenoverleg IJ en daar is recent afgesproken dat I&W niet aan de gesprekstafel zal deelnemen. Gesprekken met I&W vinden plaats in breder verband en het zou goed zijn als project Javabrug daar bij aansluit. RWS stelt experts beschikbaar om deel te nemen aan werkgroepen.
Mevrouw Huiting geeft aan dat

Het projectplan Javabrug wordt doorgenomen en voorstellen voor tekstuele aanpassingen zijn gedeeld.

Voor de opzet van technische nautische overleggen komt een voorstel. Voorgesteld wordt om

Er zullen straks meerdere vergunningen aangevraagd dienen te worden:
CNB adviseert ten aanzien van de watervergunning, nautische belangen zullen ook in de omgevingsvergunning terugkomen.

Voor RWS is het uitgangspunt dat de bediening van de brug door hen zal plaatsvinden vanuit de corridor gedachte, in lijn met de brief van de minister (juli 2017).

Verder wordt afgesproken stukken die ter toetsing worden voorgelegd op tijd te verzenden, zodat binnen zowel binnen de gemeente als CNB, HbA en RWS voldoende experts betrokken kunnen worden.

3. **Toelichting variantenstudie**

(1) ontwerper, gemeente Amsterdam) presenteert de meest recente locatie- en tracéstudies voor de Javabrug. Deze informatie is nog intern en wordt nog niet gedeeld met bijvoorbeeld omwonenden.
CNB zoekt na wat is gecommuniceerd ten aanzien van de doorvaarthoogte: ten opzichte van MHW of NAP en hoe verhouden beiden zich? Is MHW gelijk aan 0,0 NAP?

Gemeente
Amsterdam

Agenda
Overleg Javabrug – RWS – CNB – HbA

Aan

Gemeente Amsterdam: '

1

Vergadering Maandag 19 maart 2018,
13.00 – 14.00 uur
Havengebouw, zaal Lagos, op de 10e verdieping

1. **Opening**
   a) Mededelingen
   b) Verslag 22 januari 2018 bijlage 1

2. **Stand van zaken Project Javabrug**
   Presentatie waarin o.a.:
   - Inpassingstudie
   - Ambitiedocument
   - Inkoopstrategie
   - Nautische onderzoeken
   - Planning

3. **Rondvraag en afsluiting**
   a) Eerstvolgend overleg maandag 16 april 2018, 13:00 – 14:00 uur

Gemeente Amsterdam

Verslag
Strategisch Nautisch Overleg

Aanwezig Arno Valkhof (Afdelingshoofd RWS WNN), Eline Huiting (Hoofd advies en beleid CNB), Everhard van den Brakel (Programmamanager HbA),

Van

Datum overleg 22 januari 2018

1. Opening

Het verslag van 14 dec '17 is akkoord bevonden.

2. Terugkoppeling gesprek I&W, RWS, Gemeente Amsterdam

Bij het gesprek van 15 januari 2018 waren de heer Valkhof en de heer de Rijcke aanwezig. Tijdens dat overleg hebben alle aanwezige partijen uitgewisseld hoe zij aankijken tegen de Haven Amsterdam, de toekomst van de haven en de ontwikkelingen op het gebied van de containeroverslag.
Het proces van het KBA onderzoek naar een brughoogte van 11.35 m is besproken. De verwachting is dat de resultaten van het onderzoek gereed zullen zijn rond juni 2018. Afgesproken is dat de Gemeente Amsterdam dan mag meelezen.
Er zal een vervolgoverleg met I&W worden ingepland, waarbij collega's van de zeehavens ook worden uitgenodigd.

3. Basisinformatie Javabrug

Het Overzicht Nautische Documenten Javabrug wordt doorgenomen. Mogelijk dat er in de komende werkperiode aanvullend documenten worden toegevoegd. Afgesproken is dat ontbrekende documenten worden toegestuurd aan de Gemeente (CNB, RWS) en dat de lijst periodiek wordt geactualiseerd (Gemeente).

4. Voorstel werksessie Nautische thema's

CNB levert nautische expertise voor de werksessies (2 personen per sessie).
RWS is betrokken en zal expertise leveren, bijvoorbeeld om eisen toe te lichten. Echter momenteel is er weinig capaciteit beschikbaar binnen RWS; daarom het verzoek om voorafgaand aan overleggen de bedoelingen en verwachtingen voor wat betreft de gevraagde kennis aan te geven. Voor het onderwerp bediening zal RWS sowieso aansluiten.

HbA zal ook expertise leveren voor de werksessies (o.a. bouwkundige kennis).

Wanneer nieuwe onderzoeken worden uitgezet bij derden wordt de opdracht (met onderzoeksvraag, aannames en uitgangspunten e.d.) gezamenlijk geformuleerd. (Bijvoorbeeld voor een onderzoek naar het effect op de dynamiek van de verkeerstromen). De Gemeente is opdrachtgever van de onderzoeken.

Verslaglegging van afspraken en besluiten vindt plaats op werksessieniveau. Verslagen kunnen ter kennisname geagendeerd worden in dit Strategisch Nautisch Overleg.

5. Projectplan Javabrug

In het projectplan is een planning op hoofdlijnen opgenomen voor de werkzaamheden Javabrug. In het schema wordt een moment weergegeven met een ruit waarop er voor de zeecruisevaart belemmerende werkzaamheden starten. Graag ontvangen HbA en CNB meer duidelijkheid over wanneer dat moment precies zal zijn. De Gemeente doet onderzoek naar bouwplanningen/faseringen en zal hierover zo spoedig mogelijk terugkoppelen.

6. Variantenstudie

Voor de Inpassingstudie (onderzoek naar de exacte ligging van de Javabrug) worden de varianten in Expertpanels beoordeeld op verschillende criteria en ten opzichte van de andere varianten tegen elkaar afgewogen.
De verschillende expertpanels leiden tot 6 à 8 mogelijke inpasbare varianten, die ter consultatie aan derden (belanghebbenden, stakeholders, bewoners) worden voorgelegd. Vervolgens zal een afweging naar 1 voorkeursmodel plaatsvinden op basis van criteria en input uit de consultatieavonden.
De heer van den Brakel zal aan het Expertpanel m.b.t. nautische aspecten, maakbaarheid en risico's deelnemen. De inpassingstudie met de modellen en de toelichting op de beoordeling zal op tijd worden toegezonden, zodat intern (HbA en/of CNB) vooroverleg kan plaatsvinden.

7. Rondvraag

De gemeente vraagt onder welke voorwaarden schuine overspanningen mogelijk zijn. CNB ligt toe dat de Richtlijn Vaarwegen in principe loodrechte oversteken voorschrijft. Als de gemeente (in de werksessies) de motivatie voor schuine varianten aangeeft kan CNB hierop inhoudelijke reageren.

Werksessie Javabrug Nautisch

Start Up & Werksessie 1

Datum en tijd: donderdag 15 februari
Locatie: Havenbedrijf, zaal 'Hamburg', (8e etage)

Doel bijeenkomst: gelijkstellen verwachtingen en inventariseren uitgangspunten

1. START UP (10.00-11.00)

a. Hoe maken we deze setting werkbaar? BIJLAGE 1
b. Doorkijk werksessies (methode lijn Richtlijnen Vaarwegen) BIJLAGE 2
c. Wat is er (nog meer) nodig?

2. MOGELIJKE OPTIMALISATIES VARIANTEN NVU

Bespreken: welke optimalisatie mogelijkheden zien we vanuit nautisch oogpunt voor de twee varianten uit het NVU? BIJLAGE 3

3. VARIANTENSTUDIE

Toelichting op stand van zaken variantestudie (work in progress)

4. ONDERZOEKEN

Onderzoeken die we willen laten uitvoeren:

a. gebruik PTA irt 1e moment obstructie vaarweg in aanloop naar bouw Javabrug
b. no regret onderzoeken (milieu, historisch, sonderingen, K&L, ...)

5. WERKSESSIE 1

Doel: Samenbrengen / structureren uitganspunten ontwerp.
Bespreken uitgangspunten voor het ontwerp

a. Maatgevende schepen
b. Vaarwegprofiel
c. Hydraulische randvoorwaarden

6. RONDVRAAG

a. Vervolg proces
b. Zwaaikom
c. ...

Werksessie brug over het IJ

Werksessie 2

Datum en tijd: donderdag 22 februari 08.30 – 10.00
Locatie: Havenbedrijf

1. OPENING

a. Verslag vorig overleg — BIJLAGE 1
b. Hoe maken we deze setting werkbaar? — BIJLAGE 2
c. Doorkijk werksessies (methode lijn Richtlijnen Vaarwegen) — BIJLAGE 3
d. Wat is er (nog meer) nodig?

2. ONDERZOEKEN

Onderzoeken die we willen laten uitvoeren:

a. Simulatiemodel verkeersbewegingen irt brug
b. Gebruik PTA irt 1e moment obstructie vaarweg in aanloop naar bouw Javabrug
c. No regret onderzoeken (milieu, historisch, sonderingen, K&L, ...)

3. WERKSESSIE: uitgangspunten ontwerp

Bespreken uitgangspunten voor het ontwerp

a. Maatgevende schepen
b. Vaarwegprofiel
c. Hydraulische randvoorwaarden

4. RONDVRAAG

a. Vervolg proces
b. Zwaaikom
c. ...

Werksessie brug over het IJ

Werksessie 3

Datum en tijd: donderdag 15 maart 08.00 – 10.00
Locatie: Havenbedrijf

1. OPENING

a. Verslag vorig overleg BIJLAGE 1
b. Mededelingen / lopende zaken
   i. Alternatieve route recreatievaart (variant Dijkstra / variant Verbindingsdam)
   ii. ...

2. ONDERZOEKEN

Stand van zaken (formulering/uitvraag) onderzoeken

a. Simulatiemodel verkeersbewegingen irt brug
   Data input (intensiteiten, vlootsamenstelling, ...), uitgangspunten, scope, uitvraag / vraagstelling, etcetera.

b. Gebruik PTA irt 1e moment obstructie vaarweg in aanloop naar bouw Javabrug
c. No regret onderzoeken (milieu, historisch, sonderingen, K&L, ...)
d. ...

3. WVTTK / RONDVRAAG

a. Vervolg proces
b.

Werksessie brug over het IJ

Werksessie 4

Datum en tijd: donderdag 29 maart 08.00 – 10.00
Locatie: Havenbedrijf (zaal Accra 10e etage)

1. OPENING
   a. Verslag vorig overleg BIJLAGE 1

2. WERKSESSIE: Inpasbaarheid Wachtplaatsen

3. ONDERZOEKEN
   a. Kwalitatieve analyse varianten – doel / aanpak
   b. Praktijk: zeevaartschool Harlingen – doel / aanpak
   c. *ALGEMEEN OVERIG*
   d. *(Vervolg) Afstemmen doelen onderzoek (methodiek, data, nieuw inzicht)*
   e. *Overig onderzoek (milieu, hydraulisch, sanering, ESA, ...)*

4. WVTTK / RONDVRAAG

Gemeente
Amsterdam

Agenda juridisch team Javabrug

Aan

(1)

Vergadering Donderdag 15 februari 2018
12.30 – 14.00 uur
Weesperstraat 430, kamer 0.01 BG (noordzijde)

1. **Opening, agenda en mededelingen**
2. **Plan van aanpak 2.1 Javabrug** nazending
3. **Overzicht onderzoeken en vergunningen** nazending
4. **Planning** Nazending
5. **Rondvraag en afsluiting**

Overzicht vergunningen en onderzoeken
Datum: 12 februari 2018
Van: ~~Merel Brinkman~~

1

Overzicht vergunningen

Nr.	Wat	Nodig?	Bevoegd gezag	Opmerkingen	Toetsingskader	Procedure (exclusief rechtsmiddelen)
1.	**Bestemmingsplan**	Ja	Gemeenteraad		Goede ruimtelijke ordening.	1 jaar
2.	**Bouwen**	Ja	In beginsel B&W, tenzij anders bepaald (delegatie AB, maar: één loket)	Brug Aanlandingen Remmingwerken Mogelijk andere bouwwerken	Toetsen aan nieuwe planologische regime, welstand, constructie, bouwverordening.	8 weken + 6 weken verlenging
3.	**Uitvoeren van werken**	Nog te toetsen	Dagelijks bestuur bestuurscommissie Noord	Fietspad Kabels en leidingen	Artikel 11, lid 11.4, van de regels van het bp Hamerstraatgebied: Indien uit het archeologisch rapport blijkt dat door de werken of werkzaamheden het belang van de archeologie onevenredig wordt geschaad, wordt de onder a genoemde vergunning geweigerd.	8 weken + 6 weken verlenging
4.	**Kappen van bomen**	Nog te toetsen	In beginsel B&W, tenzij anders bepaald (delegatie AB, maar: één loket)	Bomenverordening: als de dikte van de stam op 130 centimeter hoogte boven het maaiveld een omtrek van minimaal 31 centimeter heeft, is voor het vellen een	Weigeringsgronden (artikel 5) - de natuur- en milieuwaarde van de houtopstand - de waarde van de houtopstand voor het stadsschoon of het landschap	8 weken + 6 weken verlenging

				omgevingsvergunning benodigd.	- de cultuurhistorische waarde van de houtopstand - de waarde van de houtopstand voor de leefbaarheid - voorkomt op de lijst van beschermwaardige houtopstanden	
5.	**Water**	Ja	Rijkswaterstaat	Verrichten van werkzaamheden over / boven het IJ Mogelijk ook water onttrekken	Artikel 6.21 Waterwet: weigeren als verlenen van vergunning niet verenigbaar is met doelstellingen en belangen: - voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met - bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen - vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen. - ter bescherming van de doelmatige werking van een zuivering technisch werk. - andere belangen, ten	8 weken + 6 weken verlenging

					aanzien van handelingen die plaatsvinden in de Nederlandse exclusieve economische zone, voor zover die niet bij of krachtens andere wet zijn beschermd.	
6.	**Natuur**	Nog te toetsen	Gedeputeerde Staten	Ontheffing Wet natuurbescherming als: Verstoren beschermde dieren Verstoren nesten en rust- of voortplantingsplaatsen	Afhankelijk van de soort: Staat van instandhouding	n.t.b.
7.	**Verkeer**					
8.	*Verkeersbesluiten fietspaden en brug*	Ja	B&W als grootstedelijk gebied AB bestuurscommissie als niet grootstedelijk gebied	Treden in werking 6 weken nadat besluit bekend is gemaakt.	Artikel 2 Wegenverkeerswet 1994	n.t.b.
9.	*Afsluiten vaarweg*	Ja	CNB	Ten behoeve van veilige doorvaart. Ervan uitgaande dat werkzaamheden langer dan 13 weken duren.		
10.	*Verkeerstekens aanbrengen vaarweg*	Ja	Minister IenW			
11.	**Ontgrondings-vergunning?**	Nog te toetsen	Gedeputeerde Staten	o.a. het aanleggen of wijzigen van watergangen, waterpartijen, vijvers, bassins, putten of		n.t.b.

				reservoirs, mits de hoeveelheid af te voeren oppervlaktedelfstoffen minder is dan 10.000 kubieke meter.		
12.	**Melding bodemsanering?**	Nog te toetsen	Gedeputeerde Staten	de bodem te saneren dan wel handelingen te verrichten ten gevolge waarvan de verontreiniging van de bodem wordt verminderd of verplaatst		n.t.b.
13.	**Sloopmelding?**	Nog te toetsen	B&W			n.t.b.
14.						
15.						
16.						
17.						

Overzicht onderzoeken

Nr.	Onderzoek	Opmerkingen	Wat is er beschikbaar?	Stand van zaken	Deadline
1.	**Verkeer**	Onderzoek verkeersstromen en fietsveiligheid			
2.	**Geluid**	Volgens artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) moet bij vaststelling van een bestemmingsplan (het nieuwe planologisch regime) akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai worden verricht als er woningen staan in de zone (zoals bedoeld in artikel 75 van de Wgh) van nieuw aan te leggen wegen (met uitzondering van wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geld). Dienst V&OR kan de vervoersprognose leveren voor zover nog niet bekend.		29/1/18: verzoek offerte akoestisch onderzoek variant doortrekken Schaeferbrug + Actie MB: verkeersprognoses scooters bij V&OR opvragen	Medio maart 2018
3.	**Milieueffect-rapportage**	Nader te bepalen			
4.	**Water (oppervlakte-lichaam en grondwater)**	In de waterparagraaf (bij een bestemmingsplan) moet worden beschreven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het bestemmingsplan voor de waterhuishouding (artikel 3.1.1 en 3.1.6 Bro). Het watertoetsproces is ook verplicht voor een 'omgevingsvergunning afwijken			

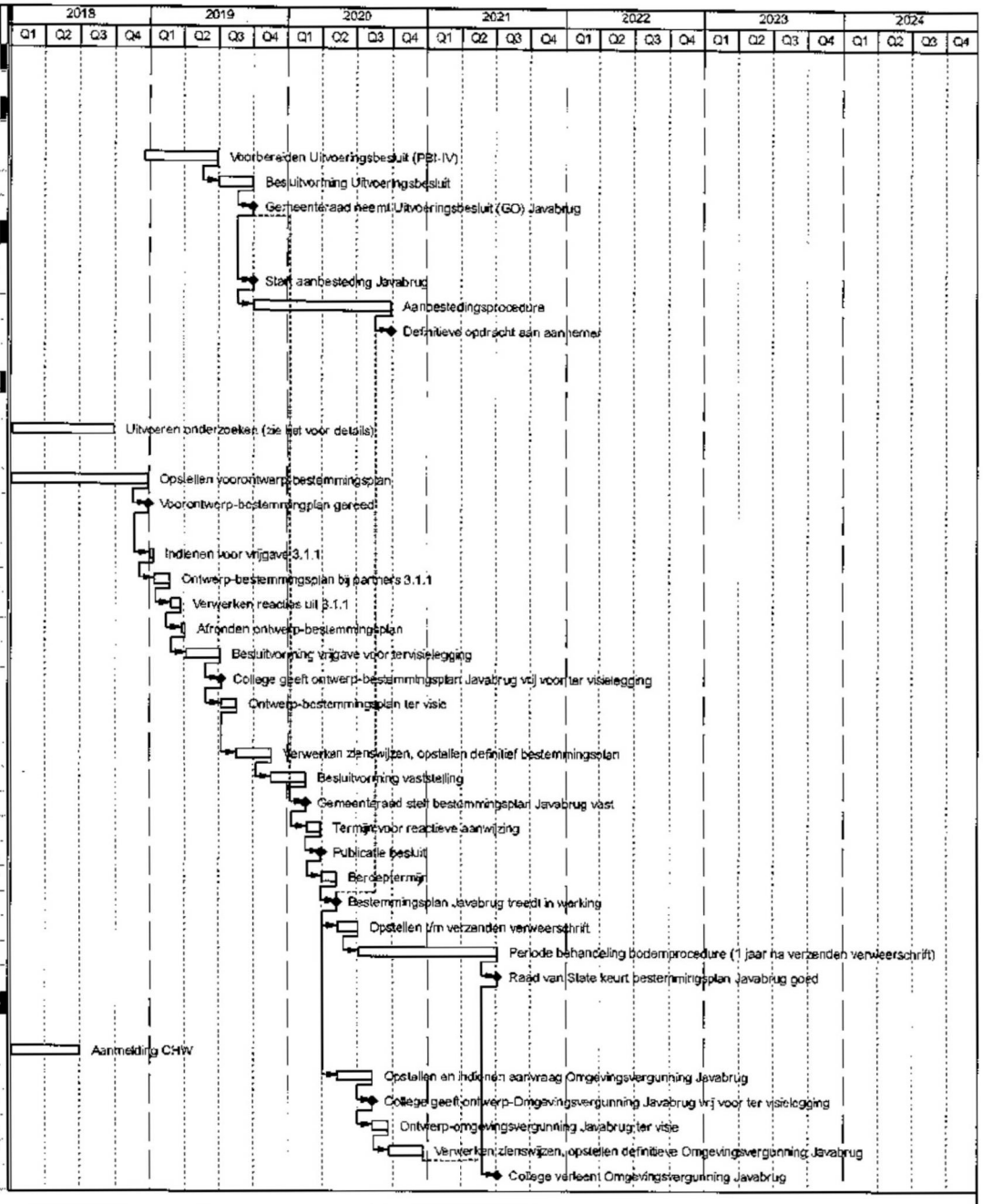
		bestemmingsplan'. Zie hiervoor art. 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en art. 5.20 en art. 6.18 Besluit omgevingsrecht (Bor). • de waterbergingscapaciteit in het gebied is daarbij een aandachtspunt in kader van toename verhard oppervlak; • waterkwaliteit. Is afhankelijk van de te verrichten werkzaamheden/activiteiten			
5.	**Luchtkwaliteit**	Indien brommers/scooters zijn toegestaan, goede ruimtelijke ordening Het uitgangspunt is dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden gehaald. In artikel 5.16, eerste lid, van de Wm staat opgesomd wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. De ministeriële regeling NIBM bevat voor een project als deze geen kwantitatieve uitwerking. Dit betekent dat op een andere manier aannemelijk moet worden gemaakt dat het project niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit wordt gedaan door de toename van de luchtverontreiniging ten gevolge van extra verkeersbewegingen van het project inzichtelijk te maken.			
6.	**Wet natuurbescher ming: soorten**	Quickscan beschermde soorten en planten			
7.	**Wet natuurbescher ming: Natura 2000-gebieden**	Voortoets/passende beoordeling Nader te bepalen, zie paragraaf 4.6			

8.	**Bomen**	Inventarisatie aanwezige en te kappen bomen		Actie MB: nagaan bij Hamerstraatgebied welke bomen wanneer worden gekapt.	Na keuze voorkeursvariant
9.	**Externe veiligheid**	In verband met transport gevaarlijke stoffen over Amsterdam-Rijnkanaal			
10.	**Lichthinder**	Bij de plaatsing van de lampen op de brug en eventueel langs het fietspad			
11.	**Bodem**	Gebied is aangewezen als verdacht gebied. Nader inzicht in de werkzaamheden en kosten van saneren. Uitsluiten dat bodemverontreiniging aan ontwikkeling in de weg staat	Er is onderzoek beschikbaar (bodeminformatiesysteem Nazca-I van de OGNZK).	Zie bijlage 1.1h, pagina 40 e.v., behorende bij het definitief Voorkeursbesluit Sprong	
12.	**Kabels en leidingen**		Er is een KLIC-melding gedaan.		
13.	**Explosieven**	nader onderzoek niet gesprongen explosieven in verband met aanwijzing als verdacht gebied op de bommenkaart Amsterdam. Onderzoek kan bestaan uit 'voorprikken' of middels apparatuur dat explosieven kan detecteren. Ook is onderzoek nodig ter plaatse waar gebaggerd moet worden.			Na keuze voorkeursvariant
14.	**Archeologie en cultuurhistorie**	Bij het beoordelen van cultuurhistorische en archeologische waarden is bureauonderzoek door BMA nodig. Mogelijk kan dit leiden tot het opnemen van dubbelbestemmingen teneinde deze waarden te beschermen. Zie ook vergunningstelsel Bp Hamerstraat			
15.	**Planschade**			24/01/18 MB/RK: startgesprek met de ~~SAOZ.~~ Ontvangen offerte en hebben een plan van aanpak besproken.	

3

	Deel 1	Het eerste deel bestaat uit een analyse van de vijf voorkeursvarianten			- Gegevens aangeleverd bij SAOZ - Medio maart 2018 concept deel 1 bespreken
	Deel 2	Het tweede deel betreft een planschaderisicoanalyse met betrekking tot de voorkeursvariant/kader bestemmingsplan			Juli 2018 gereed
	Deel 3	Het derde deel betreft de risico's met betrekking tot de verplaatsing van de PTA			April/mei 2018 gereed

Activity Name	Start	Duur <T>	Finish
Javabrug	01-01-18	915	02-07-21
Algemeen	20-12-18	463	28-09-20
Uitvoeringsbesluit	20-12-18	203	01-10-19
Algemeen	20-12-18	203	01-10-19
Voorbereiden Uitvoeringsbesluit (PBI-IV)	20-12-18	137	28-06-19
Besluitvorming Uitvoeringsbesluit	01-07-19	66	30-09-19
Gemeenteraad neemt Uitvoeringsbesluit (GO) Javabrug	01-10-19	0	
Contractering	01-10-19	260	28-09-20
Algemeen	01-10-19	260	28-09-20
Start aanbesteding Javabrug		0	01-10-19
Aanbestedingsprocedure	01-10-19	260	28-09-20
Definitieve opdracht aan aannemer		0	28-09-20
Omgeving	01-01-18	915	02-07-21
Bestemmingsplan	01-01-18	915	02-07-21
Onderzoek	01-01-18	195	28-09-18
Uitvoeren onderzoeken (zie lijst voor details)	01-01-18	195	28-09-18
Voorontwerp bestemmingsplan	01-01-18	260	28-12-18
Opstellen voorontwerp-bestemmingsplan	01-01-18	260	28-12-18
Voorontwerp-bestemmingplan gereed		0	28-12-18
Ontwerp bestemmingsplan	31-12-18	165	16-08-19
Indienen voor vrijgave 3.1.1	31-12-18	10	11-01-19
Ontwerp-bestemmingsplan bij partners 3.1.1	14-01-19	30	22-02-19
Verwerken reacties uit 3.1.1	25-02-19	20	22-03-19
Afronden ontwerp-bestemmingsplan	25-03-19	10	05-04-19
Besluitvorming vrijgave voor tervisielegging	08-04-19	65	05-07-19
College geeft ontwerp-bestemmingsplan Javabrug vrij voor ter visielegging	08-07-19	0	
Ontwerp-bestemmingsplan ter visie	08-07-19	30	16-08-19
Definitief bestemmingsplan	19-08-19	490	02-07-21
Verwerken zienswijzen, opstellen definitief bestemmingsplan	19-08-19	65	15-11-19
Besluitvorming vaststelling	18-11-19	65	14-02-20
Gemeenteraad stelt bestemmingsplan Javabrug vast		0	14-02-20
Termijn voor reactieve aanwijzing	17-02-20	30	27-03-20
Publicatie besluit		0	27-03-20
Beroepstermijn	30-03-20	30	08-05-20
Bestemmingsplan Javabrug treedt in werking		0	08-05-20
Opstellen t/m verzenden verweerschrift	11-05-20	40	03-07-20
Periode behandeling bodemprocedure (1 jaar na verzenden verweerschrift)	06-07-20	260	02-07-21
Raad van State keurt bestemmingsplan Javabrug goed		0	02-07-21
Vergunningen	01-01-18	915	02-07-21
Omgevingsvergunning	01-01-18	915	02-07-21
Aanmelding CHW	01-01-18	130	29-06-18
Opstellen en indienen aanvraag Omgevingsvergunning Javabrug	11-05-20	65	07-08-20
College geeft ontwerp-Omgevingsvergunning Javabrug vrij voor ter visielegging	10-08-20	0	
Ontwerp-omgevingsvergunning Javabrug ter visie	10-08-20	30	18-09-20
Verwerken zienswijzen, opstellen definitieve Omgevingsvergunning Javabrug	21-09-20	65	18-12-20
College verleent Omgevingsvergunning Javabrug		0	02-07-21



Remaining Level of Effort ◆ Milestone
Actual Work
Remaining Work

Javabrug

Omgeving - extract juridisch team

Planningsadvies PMB: ~~Th. Broeder~~
printdatum: 07-03-18

Gemeente
Amsterdam

Agenda juridisch team Javabrug

Aan

Vergadering Donderdag 8 maart 2018
14.00 – 16.00 uur
Entrada, gebouw Sevilla, vergaderruimte 3 (6e verdieping)

1. **Opening, agenda en mededelingen** routebeschrijving bijgevoegd
2. **Concept-notitie MER tbv Team Sprong** bijgevoegd
3. **Planning** bijgevoegd
4. **Crisis en Herstelwet** mail bijgevoegd
5. **Akoestisch onderzoek**
6. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda juridisch team Javabrug

Aan

Vergadering Donderdag 5 april 2018
10.00 – 12.00 uur
Entrada, gebouw Sevilla, vergaderruimte 2 (6e verdieping)

1. **Opening, agenda en mededelingen**
2. **Akoestisch onderzoek**
3. **WVG & onteigening** Bijgevoegd
4. **Crisis & herstelwet**
5. **Rondvraag en afsluiting**

Stukken ter kennisname:s

- TK1 TK1 Overdracht taken en bevoegdheden voor projectgebieden (ronde 1e helft 2018)
- TK2 20180328 Notitie rol provincie Javabrug

Gemeente
Amsterdam

Agenda Communicatieteam Javabrug

Aan

Vergadering woensdag 20 december 2017
10:00-12:00 uur
Weesperstraat 430, kr 1.09

Voorzitter

Onderwerp Communicatieteam Javabrug

1 Opening en kennismaking
2 Stand van zaken Javabrug (2 bijlagen)
3 Aanpak strategisch omgevingsmanagement (bijlage)
4 Communicatiestrategie
   - Kernboodschap
   - krachtenveldanalyse
5 Wijze van participatie over de planprodukten van het komende half jaar
6 Draagvlakmeting
7 Nieuwsbrief (bijlage)
8 Q&A
9 Afsluiting

Bijlagen
1. Omgevingsmanagement in projectplan Javabrug
2. Oplegger en inpassingsvarianten Javabrug (vertrouwelijk)
3. Tabel Strategisch omgevingsmanagement Javabrug
4. Concept-tekst nieuwsbrief
5. Overzicht stakeholders

Gemeente
Amsterdam

Agenda Communicatieteam Javabrug

Aan

Vergadering Donderdag 1 februari 2018
15.00 – 17.00 uur
Tolhuis, Buiksloterweg 7A, ruimte: Tolkamer

1. **Opening, agenda en mededelingen**
2. **Concept-communicatiestrategie Javabrug** Bijgevoegd
3. **Concept- Q&A Javabrug** Bijgevoegd
4. **Berichten uit (social) media**
5. **Nabespreking inspiratiesessie Communicatie d.d. 11 januari 2018**
   - Kleuren
   - Social media
   - Digitale participatie
6. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda Communicatieteam Javabrug

Aan

Vergadering Donderdag 15 maart 2018
15.00 – 17.00 uur
Tolhuis, Buiksloterweg 7A, ruimte: Tolkamer

1. **Opening, agenda en mededelingen**
2. **Online participatie**
   Aanwezig:
3. **Draaiboek participatieavonden** *Nazending*
4. **Planning** Bijgevoegd
5. **Communicatiekalender** *Nazending*
6. **Infographic** Bijgevoegd
7. **Rondvraag en afsluiting**

Agenda eerste Ruimtelijk adviesteam Sprong over het IJ

Datum:	23 februari 2018
Locatie:	Tolkamer, Buiksloterweg 7a
Leden Ruimtelijk adviesteam:	
Technisch voorzitter:	
Notulen besluit- en actiepunten:	
Deelnemers:	

Bijlage:	Instellingsdocument dd. 3 november 2017 Projectplan Javabrug dd. ...

Opening

11.00-11.05 Korte voorstelronde aanwezigen

Sprong over het IJ

11.05-11.15 Het bredere kader en actualiteiten Sprong over het IJ,

Javabrug

11.15-11.25 Proces/werkplan/producten en planning Javabrug over het IJ,

11.25-11.40 Ambitiedocument,

11.40-12.05 Feedback Ruimtelijk Adviesteam

12.05-12.20 Inpassingsstudie,

12.20-12.40 Feedback Ruimtelijk Adviesteam

Vervolgproces

12.40-13.00 Proces afspraken/werkwijze ruimtelijk adviesteam
Termijnagenda tot zomer 2018:
- maart: inpassing Javabrug, van 17 naar 6 varianten

- april: concept ambitiedocument Javabrug
- juni: eindconcept inpassing en ambitie Javabrug

Afsluiting

Gemeente
Amsterdam

Verslag Ruimtelijk adviesteam – 23 februari 2018

Aan

Van

Vergadering 23 februari 2018, 11:00-13:30.
Buiksloterweg 7a, IJ Atelier

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Ruimtelijk adviesteam

Doel van deze eerste bijeenkomst

presenteert de stand van zaken van de Sprong over het IJ.
Voor de eerste bijeenkomst is het ruimtelijk adviesteam gevraagd om naar aanleiding van twee presentaties door feedback te geven op de inhoud voor het ambitiedocument Javabrug en de inpassingsstudie Javabrug. is manager kwaliteit IPM team Javabrug. Dit verslag bevat de belangrijkste aandachtspunten en adviezen.

Ambitiedocument
Het ambitiedocument bevat de kwalitatieve ambities voor de vormgeving van de Javabrug en de aanlandingen op beide oevers. Het conceptdocument is gereed medio april.

De voornaamste feedback was dat het ambitiedocument moet gaan over het stedelijk ensemble, het grotere geheel en niet enkel de Javabrug of het park op de Kop van Java. Het brugontwerp moet als het ware de parkinvulling op de Kop van Java vieren, hiermee één geheel vormend. Belangrijk is dat de invulling van de Kop van Java pas wordt gedaan na het definitieve ambitiedocument en de inpassingsstudie.

In de perspectieven moet de brug niet alleen worden bezien vanuit de stad, maar ook de zichtpunten vanaf de brug moeten in beeld worden gebracht. Door het tijdig in beeld brengen van deze zichtpunten kan de brug zelf namelijk ook een attractie worden, hetgeen positief bijdraagt aan de belevingswaarde van de brug voor Amsterdammers. In het brugontwerp moeten ook baten worden gecreëerd voor de nautische partijen; zij mogen niet enkel hinder ondervinden van de brug.

Het ambitiedocument wordt een publiek document. Daarom verdient de sociale component aandacht: de psychologische waarde van de brug. Het ambitiedocument moet niet alleen gaan over de technische betekenis van de brug, maar ook worden bezien van uit een sociale dimensie. Framing in beeld (kaartmateriaal omdraaien) en taal (brug van Noord naar Zuid) speelt een belangrijke rol in het creëren van draagvlak voor de brug.

Inpassingsstudie

De commissie waardeert de combinatie van inpassingsstudie en ambitiedocument. Het ambitiedocument moet ingaan op het stedelijk ensemble dat straks gevormd wordt door brug, oevers en beide zijden van het IJ. De ligging als schakel tussen waterruimtes moet daarbij benoemd worden.

3) De inpassingsstudie laat de verschillende brugvarianten zien en de wijze waarop deze kunnen landen op beide oevers. Aan het adviesteam werden zeventien brugvarianten getoond, die op verschillende wijzen in het plangebied zijn ingepast.

Belangrijkste aandachtspunt dat naar voren werd gebracht is de inbedding van de brug in de herontwikkeling van het Hamerkwartier. De leden van het adviesteam suggereren om vanwege het nauwe straatprofiel in het Hamerkwartier de brug bijvoorbeeld één geheel te laten vormen met de bebouwing. Dit alles ter voorkoming van een gekunsteld resultaat, waarbij de aanlandingen van de brug teveel ruimte opeisen. Dit biedt tevens de kans om ongeëvenaarde brugaanlandingen te maken die op zichzelf weer een kunstwerk kunnen vormen. De brugaanlandingen dienen op beide oevers echter wel van gelijke kwaliteit te zijn.

In de inpassingsstudie moet ook aandacht worden besteed aan de ruimtelijke implicaties van de brug. Zo moet er rekening worden gehouden met de nautische veiligheidseisen als wachtpaden en ondersteuningen. Uitgangspunt in de inpassingsstudie moet wel zijn dat het collectieve belang zwaarder weegt dan het individuele belang.

Diagonale brugvarianten zijn volgens het adviesteam om verschillende redenen ongewenst. Ze zijn nautisch onveilig en een diagonale verbinding is kostenineffici ënt. Verwacht wordt dat het moeilijk zal zijn om voor deze varianten draagvlak te creëren.

Tenslotte raadde het team aan om voorzichtig te zijn met het visualiseren van de brug m.b.v. maquettes. Mocht hier toch voor gekozen worden dan is het schaalniveau erg belangrijk. Het adviesteam ziet meer in andere manieren om het ontwerp te visualiseren, zoals het gebruik van videomateriaal of interactieve methoden.[1]

---

1) [1] In een e-mail d.d. 27 februari suggereerde om een analyse te maken van recent opgeleverde fietsbruggen over de Rijnvaartroute. Hier zouden een aantal wetmatigheden t.a.v. de inpassing, hellingshoek en gebruikersbeleving uit kunnen worden gedestilleerd.

Agenda Ruimtelijk adviesteam Sprong over het IJ

Datum:	23 maart 2018, 9:00-12:30 uur
Locatie:	Tolkamer, Buiksloterweg 7a
Leden Ruimtelijk adviesteam:	
Technisch voorzitter:	
Notulen:	
Deelnemers:	

Bijlagen:	Concept inpassingstudie Javabrug d.d. 13 maart 2018
	Modellen aanlanding Hamerkwartier d.d. 22 februari 2018
	Concept verslag bijeenkomst RAT d.d. 23 februari 2018

Opening

9:00-9:05	Vaststellen
	Vaststellen verslag bijeenkomst d.d. 23 februari

10:20-10:30 Pauze

Javabrug

10:30-11:00	Introductie
11:00-11:15	Stand van zaken ambitiedocument
11:15-11:45	Presentatie inpassingsvarianten
11:45-12:20	Reflectie Ruimtelijk adviesteam

Mededelingen en afsluiting

12.20-12.30	Werkafspraken

Gemeente
Amsterdam

Verslag Ruimtelijk adviesteam – 23 maart 2018

Aan

Van

Vergadering 23 maart 2018, 9:00-12:30.
Buiksloterweg 7a, IJ Atelier

Aanwezig

Afwezig

Onderwerp Ruimtelijk adviesteam

Doel van deze tweede bijeenkomst
Tijdens deze bijeenkomst kwamen twee projecten aan bod: de brug over het Noord-Hollandsch kanaal (hierna: NHK) en de Javabrug. introduceerde de opgave voor de brug over het Noord-Hollandsch kanaal. ging vervolgens in op de relatie met de gebiedsontwikkeling van de Sixhaven. Het ruimtelijk adviesteam gaf op elk van de twee presentaties afzonderlijk feedback.

In het tweede deel van de bijeenkomst reageerde het adviesteam vooral op de verschillende inpassingsvarianten van de Javabrug. Hier kwamen wederom een aantal aandachtspunten naar voren, waar vooral bij de stap van 17 naar 6 inpassingsvarianten rekening mee moet worden gehouden. Dit verslag bevat voor beide projecten de belangrijkste aandachtspunten en adviezen van het ruimtelijk adviesteam.

Opgave brug NHK

---

hebben nog apart contact over de voor- en nadelen van de D&C methode.

4)

Inpassing Javabrug

Het adviesteam verzocht om de Jan Schaefferbrug als *shared space* weer te geven. Ook het doorgaand recreatief fietsnet in Noord zou duidelijker mogen worden weergegeven op het kaartmateriaal. Het is belangrijk om variatie aan te brengen in de weergave van het brugontwerp. Nu wordt deze enkel als boogbrug afgebeeld, waardoor het risico bestaat dat dit ontwerp in het collectief geheugen gaat leven. Het Javapark dient ook tegelijkertijd te worden mee-ontworpen, net zoals nu al gedaan is met de aanlandingen in het Hamerkwartier. Hierdoor is de presentatie van de aanlandingen op beide oevers gelijkwaardig en ontstaat een vollediger beeld van de varianten.

1) ;telde voor om de Jan Schaefferbrug op het Java-eiland op hoogte te houden naar de noordkant van het eiland. Nu zakt deze nog twee meter verder naar beneden. Voordeel hiervan is dat de brug niet in hoogte varieert, wat positief bijdraagt aan het gebruikscomfort. Ook kan hiermee de brughoogte van 11 meter makkelijker worden bereikt.

Uit het advies kwamen de volgende vier afwegingen naar voren ten aanzien van de inpassing van de Javabrug:

- Ontwerp van het park
- Aantakking op fietsnetwerken in Noord
- Perspectief vanuit Noord en vanaf de brug
- Functies onder de aanbrug op het Java eiland

Tot slot leek er in het adviesteam geen consensus te bestaan over de voorkeur voor een bepaalde variant. Er bestond echter ook geen consensus over varianten die af vallen.

Gemeente
Amsterdam

Agenda juridisch team Sprong over het IJ

1

Aan Frodo Bosman, Bas Boeker, . Dimitri Frenken,

Vergadering Donderdag 29 maart 2018
12.30 – 14.30 uur
Handzetterij

1. Voorstelronde
2. Doel en frequentie van het overleg
3. Crisis- en herstelwet: aanmelden projecten Sprong als geheel of per project?
4. Javabrug: notitie Javabrug en m.e.r. van (bijlage 1)
5. Sixhaven en NHK-brug: één bestemmingsplan of afzonderlijke bestemmingsplannen en advies TAC
6. IJpleinveer: Planologisch juridische procedure aanlanding IJpleinveer zuidzijde
7. Rondvraag en afsluiting

Gemeente
Amsterdam

Agenda Team Sprong over het IJ 28-09-2017

Aan

Vergadering Donderdag 28 september 2017
11:00-13:00
Buiksloterweg 7A, Atelier

Voorzitter

Onderwerp Agenda Team Sprong over het IJ

1 **Opening, agenda en mededelingen**
Tijd: 15 minuten
- Voorstelronde
- Vaststellen: Agenda
- Kennisgeving: Overdrachtsborrel 3 oktober
- Ter bespreking: Gebruik IJ-atelier

2 **Actielijst overleg 6 juli 2017**
Tijd: 25 minuten
Op 6 juli vond het eerste Groot Programmateam plaats. Naar aanleiding van dit overleg is een actielijst vastgesteld en rondgestuurd.
- Ter bespreking: Stand van zaken openstaande acties *(bijlage 1)*

3 **Stand van zaken Programma**
Tijd: 25 minuten
- Waar staat het programma en waar ligt dit jaar nog de nadruk op.

- Ter bespreking: Bestuursovereenkomst/Programma Bereikbaarheid BO MIRT
- Kennisgeving: Huidige en werkzaamheden korte termijn
- Kennisgeving: Samenstelling programmateam

- Instellen technische commissie
  Momenteel wordt samengewerkt met gezaghebbende externe adviseurs. In het vervolg wordt dit georganiseerd via een op te richten technische commissie. Deze krijgt de verantwoordelijkheid om op alle producten te adviseren, die naar het supervisieteam, stuurgroep of bestuur gaan.

Ter bespreking: Wie nemen deel aan de technische commissie

- Instelling supervisieteam
  Er wordt een supervisieteam ingesteld dat de planvorming van de onderdelen van de Sprong over het IJ begeleidt. De voorzitter van het supervisieteam stemt regelmatig af met de Amsterdamse Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. De Welstandscommissie is een onderdeel hiervan.
  Ter bespreking: Notitie Instelling Supervisieteam *(bijlage 2)*

- Korte pauze van 12:00 tot 12:10-

4 **Stand van zaken projecten**
Tijd: 15 minuten
Toelichting per projectteam door projectmanager betreffende:
- Inrichting projectteam
- Huidige en werkzaamheden korte termijn

5 **Stand van zaken PTA**
Tijd: 10 minuten
Na verlening bestuursopdracht is een werkproces ingericht om te komen tot een voordracht aan B&W in december van dit jaar.
- Toelichting: proces om B&W van december te halen

6 **Afhandeling moties en amendement**
Tijd: 10 minuten
In de raadsvergadering van 20 juli zijn drie moties / amendementen aangenomen.
- Kennisgeving: Planning *(bijlage 3)*

Ten gevolgde van de aangenomen motie in de raad van juli van dit jaar is een werkgroep gestart om te onderzoeken of alle onderdelen van maatregel 1 versneld kunnen worden uitgevoerd.
- Ter bespreking: Versnelling tijdelijke projecten maatregel 1 *(bijlage 4)*

7 **Communicatie**
Tijd: 10 minuten
Ter bespreking: Mijlpalen tot en met verkiezingen:

4)

8 **Rondvraag en afsluiting**
Tijd: 5 minuten

Gemeente
Amsterdam

Agenda Team Sprong over het IJ 26-10-2017

Aan

Vergadering Donderdag 26 oktober 2017
11:00-13:00
Buiksloterweg 7A, Atelier

Voorzitter

Onderwerp Agenda Team Sprong over het IJ

1 **Opening, agenda en mededelingen**
Tijd: 5 minuten

a) Vaststellen: Agenda
b) Kennisgeving: Gebruik IJ-atelier

2 **Actielijst 28 september 2018**
Tijd: 15 minuten

Ter bespreking: Stand van zaken openstaande acties *(bijlage 1)*

3 **Planning en product definitie**
Tijd: 30 minuten
Eind januari 2018 liggen de volgende producten ter besluitvorming bij het college:

a) Vaststellen: Planning bestuurlijke besluitvorming *(bijlage 2)*
b) Ter bespreking: Werkafspraak agendering producten Stuurgroep 20 november
c) Ter bespreking: Hoe betrekken we de stadsdelen bij de besluitvorming
d) Vastellen: Definitie per product

Voorafgaand aan de besluitvorming vindt een overleg plaats met de bestuursadviseurs van de wethouders Van der Burg, Litjens en Ollongren om de besluitvorming voor te bereiden. Tijdens dit overleg moeten de producten een duidelijke product definitie hebben om toe te lichten wat er van de wethouder en het college verwacht wordt.

4. **Mijlpalen**
Tijd: 15 minuten

a) Vastellen: Mijlpalen tot aan de verkiezingen per maatregel *(Bijlage 3)*
b) Ter bespreking: Hoe verloopt de communicatie
c) Ter informatie: Factor C

Ter bespreking: *(Bijlage 4)*

6. **Instellen Ruimtelijk adviesteam Sprong over het IJ**
Tijd: 10 minuten
Ter informatie: Samenstelling en insteek ruimtelijk adviesteam *(Bijlage 5)*

7. **Stand van zaken PTA**
Tijd: 5 minuten
Ter informatie: Inloopavond 1 november

8. *(Bijlage 6)*

9. **Rondvraag en afsluiting**
Tijd: 5 minuten

Gemeente
Amsterdam

Agenda Team Sprong over het IJ 23-11-2017

Aan

1)

Vergadering Donderdag 23 november 2017
11:00-13:00
Buiksloterweg 7A, Atelier

1) Voorzitter

Onderwerp Agenda Team Sprong over het IJ

1 **Opening, agenda en mededelingen**
Vaststellen: Agenda

2 **Actielijst 26 oktober 2017** *(bijlage 1)*
Ter bespreking: Stand van zaken openstaande acties

3 **Planning** *(bijlage 2)*
Zowel de Stuurgroep IJ als het Directeurenoverleg IJ moeten voor 2018 nog worden ingepland. Op basis van het jaarschema 2018 en, meer specifiek, de te verwachten mijlpalen per maatregel worden deze overleggen ingepland.

Ter bespreking: Jaarschema 2018
Vaststellen: Overlegmomenten Stuurgroep en Directeurenoverleg IJ

4 **Bestuurlijke besluitvorming winter 2018** *(bijlage 3)*

4)

4)

6 **Agendapunten Directeurenoverleg IJ 4 december**
Ter bespreking

2) 7 *(bijlage 4)*

8 **Stand van zaken PTA**
Ter kennisname

9 **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente Amsterdam

Agenda Team Sprong over het IJ 21-12-2017

Aan

Vergadering Donderdag 21 december 2017
10:00-11:30
Buiksloterweg 7A, Tuinkamer

Voorzitter

Onderwerp Agenda extra Team Sprong over het IJ

1 **Opening, agenda en mededelingen**
Vaststellen: Agenda

2 **Raamwerk openbare ruimte en gebiedsuitwerking Principenota Sixhaven** *(bijlage 1)*
Ter bespreking: Advisering aan projectleider

3 **Plan van aanpak Javabrug**
Ter bespreking: Advisering aan team Javabrug *(bijlage 2(!))*
Nazending bijlage 2 vrijdag 15 december door

4 **Planning**
Ter bespreking: Schets jaarkalender stuurgroep en directeuren *(bijlage 3(!))*
Ter Bespreking Planning bestuurlijke besluitvorming Q1 2018 *(bijlage 4(!))*
Nazending bijlage 3 en 4 maandag 18 december door

5 **Agendapunten Team Sprong 11 januari**
Ter bespreking: Stukken stuurgroep 18e januari bespreken (volgende dag aanleveren stuurgroep)

6 **Agendapunten Stuurgroep overleg IJ 18 januari**
Ter bespreking: Agendapunten:
-
-
- Jaarplanning?
- Plan van aanpak Javabrug
- Financiële aanvraag 2019 en verder
- Meer agendapunten?

7 **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda Team Sprong over het IJ 11-01-2018

Aan

Afgemeld:

Vergadering Donderdag 11 januari
11:00-13:00
Weesperstraat 430 ruimte 7.01

Voorzitter

Onderwerp Agenda Team Sprong over het IJ

1 **Opening, agenda en mededelingen**
Vaststellen: Agenda

2 **Actielijst 23 november 2017** *(bijlage 1)*
Ter bespreking: Actielijst

3 **Planning**
Ter bespreking: a) 1e concept Integrale programmaplanning Sprong over het IJ *(bijlage 2)*
b) Termijn agenda stuurgroep en directeuren *(bijlage 3)*

5 **Informatie bijeenkomsten**
Ter bespreking:
b) terugkoppeling informatiebijeenkomst Sixhaven 9 januari

6 **Agendapunten Stuurgroep IJ 18 januari**
Ter mededeling: Agendapunten (11 januari 17 uur uiterlijk stukken aanleveren stuurgroep 18 januari):

-
- Termijnagenda
- Plan van aanpak Javabrug
- Het proces toelichten van de Financiële aanvraag 2019 en verder
-
- Mondeling mededeling gesprek met het Rijk (15 januari)

6 Rondvraag en afsluiting

Gemeente Amsterdam

Agenda Team Sprong over het IJ 22-2-2018

Aan

Vergadering Donderdag 22 februari
10:00-12:00
IJ atelier - Tuinkamer

Voorzitter

Onderwerp Agenda Team Sprong over het IJ

1. Opening, agenda en mededelingen
Vaststellen: Agenda
Mededeling: 3 dubbele wethouder gepland op 27 maart

2. Termijnagenda Team Sprong
Ter bespreking: Termijnagenda *(bijlage 1)*
Aanpassing team Sprong

3. Stand van zaken ingediende informatie financiële aanvraag coalitie onderhandelingen
Deadline 23 februari *(mondeling)*

4. Plan van aanpak maatregel 4 *(bijlage 2)*
Ter bespreking:

5. Werkwijze Vervoerregio *(bijlage 3)*
Ter bespreking:

(bijlage 4)

7. Publiekstekst Sprong over het IJ *(bijlage 5)*
Ter bespreking en vaststelling:

8. Plan van Aanpak participatie Javabrug *(bijlage 6)*
Ter bespreking:

9)

4)

11. Rondvraag en afsluiting

Gemeente
Amsterdam

Agenda Team Sprong over het IJ
15 maart 2018

Aan

Vergadering Donderdag 15 maart
11:00-13:00
IJ atelier - Tuinkamer

Voorzitter

Onderwerp Agenda Team Sprong over het IJ

1. Opening, agenda en mededelingen
Vaststellen: Agenda
Mededeling: Terugkoppeling raadscommissie RO 7 maart
Terugkoppeling stuurgroep 12 maart

2. Bepalen van agenda dubbel wethoudersoverleg 19 maart
Ter bespreking:

3. Bepalen van agenda driedubbel wethoudersoverleg 27 maart
Ter bespreking:

4. Bepalen van agenda directeurenoverleg 6 april
Ter bespreking:

5. Brainstorm samenwerkingsvorm met markt voor voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg
Ter bespreking:

6. Stand van zaken Monitoring
Ter bespreking: *(bijlage 1a; 1b)*

7. Stroomschema en inhoud stuurgroep- en directeurenoverleg
Ter Bespreking: *(bijlage 2)*

8. Presentatie fasering Sprong over het IJ
Ter Bespreking: *(bijlage 3)*

9. **Presentatie brugvarianten Javabrug**
Ter bespreking:

10. **Stand van zaken plan van aanpak fietsroutes Javabrug**
Ter bespreking:

11. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda Team Sprong over het IJ
5 april 2018

Aan

Vergadering Donderdag 5 april
12:30-14:00
Stadstimmertuin - Thermen

Voorzitter

Onderwerp Agenda Team Sprong over het IJ

1. Opening, agenda en mededelingen
Vaststellen: Agenda

2. Communicatie *(Bijlage 1A; 1B; 1C)*
Ter bespreking:
- Wat als het nieuwe bestuur ervoor kiest om niet het hele programma Sprong over het IJ voort te zetten?
- Communicatieaanpak: afstemming tussen maatregelen en programma
- Mijlpalenkalender
- Basissheets presentaties Sprong over het IJ

4. Javabrug – Team Javabrug
Ter bespreking: keuze te tonen varianten op consultatieavonden 23 en 24 april.

5. Uitkomst juridisch overleg d.d. 29 maart *(Bijlage 2)*
Ter bespreking: aanmelden van alle Sprong projecten als grootstedelijk project. De bestemmingsplanprocedure loopt dan niet meer via het stadsdeel maar via het college. Dit resulteert in een kortere voorbereidingsfase.

6. Inhoud en proces bestuurlijke besluitbundel Q4 2018 - *(Bijlage 3)*
Gezamenlijk aanvullen: komt dit overeen met de planning van de projecten?

7. Rondvraag en afsluiting

Gemeente
Amsterdam

Agenda juridisch team Sprong over het IJ

1

Aan	Frodo Bosman, Bas Boeker, Dimitri Frenken,
Vergadering	Donderdag 29 maart 2018 12.30 – 14.30 uur Handzetterij

1. Voorstelronde
2. Doel en frequentie van het overleg
3. Crisis- en herstelwet: aanmelden projecten Sprong als geheel of per project?
4. Javabrug: notitie Javabrug en m.e.r. van (bijlage 1)
5. Sixhaven en NHK-brug: één bestemmingsplan of afzonderlijke bestemmingsplannen en advies TAC
6. IJpleinveer: Planologisch juridische procedure aanlanding IJpleinveer zuidzijde
7. Rondvraag en afsluiting

Gemeente
Amsterdam



Agenda

Startbijeenkomst Projectgroep verplaatsing PTA

Aan (EZ), (EZ), (HbA), (G&O), (V&OR), (communicatie), (PMB)

Vergadering Dinsdag 13 februari 2018 - 10.30-12.00
WPP8, *Paramaribo* (bereikbaar via de 1e verdieping, loop naar trappenhuis eind v.d. verdieping aan de zijde Nieuwe Achtergracht, trap naar beneden en dan deur rechts)

1. **Opening, kennismaking**

2. **Plan van aanpak** (bijlage)
   - Algemene opmerkingen /aanvullingen
   - De opdracht is om de gemeenteraad uiterlijk eind 2018 een definitief besluit te laten nemen over de verplaatsing van de PTA en het definitieve zee- en riviercruisebeleid.
   - wat hebben we nodig om deze besluiten te kunnen nemen. Zijn dat alle werkzaamheden die nu in het plan van aanpak staan? Missen we onderdelen? Staan er onderdelen in die niet nodig zijn voor het besluit (maar mogelijk wel als voorbereiding op de volgende fase)?
   - Is de projectorganisatie compleet? Zitten de juiste mensen aan tafel in projectgroep en werkgroepen?

3. **Vervolgafspraken**

4. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam



Agenda

Algemene Projectgroep overleg #2 verplaatsing PTA

Aan

Uitgenodigd:
(EZ), (EZ), (HbA), (G&O), (V&OR), (R&D), (R&D), (communicatie), PMB), (PMB), (PMB).
(PMB).

Agendalid (ontvangen alle stukken in cc):
(HbA), (PTA), (G&O) V&OR).

Vergadering

Dinsdag 27 maart 2018, 11h – 12:30
Locatie:Weesperstraat 430 00.01, BG 01, mochten wij uitlopen dan is er vanaf 12:00 een andere zaal gereserveerd (WPS430 1.04).

1. **Opening, mededelingen**
2. **Vaststellen verslag vorig overleg (zij bijlage)**
3. **Algemene planning en belangrijke deadlines (zie twee bijlagen)**
4. **Bespreken opzet Stavaza document (zie bijlage)**
5. **Terugkoppeling per werkgroep**
   a. Werkgroep Beleid, terugkoppeling advies opvraag stadsdelen (zie bijlage)
   b. Werkgroep Veemkade, stand van zaken
   c. Werkgroep Alternatieven, stand van zaken
   d. Werkgroep Coenhaven, stand van zaken
6. **Gezamenlijk afstemmen wanneer wat aangeleverd moet worden voor het Stavaza:**
   a. Werkgroep Beleid
   b. Werkgroep Veemkade
   c. Werkgroep Alternatieven
   d. Werkgroep Coenhaven
7. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente Amsterdam

12

Agenda Samenwerkingsoverleg bestuursopdracht PTA

Aan (EZ), (HbA), (Haven-Stad), (EZ), (Haven-Stad), (Zaanstad), (bestuursopdracht PTA), (RHDHV)

Agendalid (IB), (Zaanstad)

Vergadering Donderdag 21 september 2017
09.30-11.00
IJ-atelier – Tuinkamer, Buiksloterweg 7a (achterom)

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Uitgangspunten verplaatsing PTA** (mondeling)

Terugkoppeling discussie in staf die tot de volgende uitspraken leidde:

- verplaatsing en groei van de PTA.
-
-
- Een klein schip is een schip met een capaciteit minder dan 500 mensen.

De uitspraken kunnen effect hebben op de uitgangspunten van het onderzoek. Hoe nemen we deze mee in het proces?

3. **Discussienotitie Rivier –en cruisebeleid** (bijlage 1)

Parallel aan het onderzoek naar de voorkeurslocatie wordt een beleidsstuk opgesteld over de Zee –en riviercruise. De beleidskeuzes die hier in worden gemaakt hebben effect op het onderzoek van RHDHV, ze zijn input voor de uitgangspunten en afweging. Naar aanleiding van de discussienota heeft een brainstorm plaatsgevonden. Naar aanleiding van de brainstorm is een aantal aandachtspunten genoemd die mee moeten worden genomen in de verdere uitwerking van het beleid. Is deze lijst compleet of zijn er nog andere punten die aandacht nodig hebben in het beleidsstuk.

4. **Analyse bereikbaarheid PTA voor zeecruise bij Javabrug** (bijlage2)

   Conclusie rapport is dat achteruit varen naar de PTA geen haalbare optie is omdat de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het geding is en de risico's op schade voor de omgeving, schip en overige scheepvaart aanzienlijk zijn. Welke tijdelijke maatregelen kunnen bedacht worden in het geval de nieuwe terminal nog niet klaar is als de Javabrug in gebruik wordt genomen.

5. **Afwegingskader** (bijlage 3)

   Terugkoppeling van de reacties, de verwerking daarvan in het definitieve afwegingskader en bespreking van eventuele discussiepunten.

6. **Definitie Cruise City** (bijlage 4en bijlage via link)

   Tussenrapportage definitiebepaling Cruise City met als conclusie dat een eenduidig programma / opzet / recept voor cruisecity op dit moment niet is te formuleren. Vraag aan het samenwerkingsoverleg is of zij hier mee akkoord is.

7. **Trechteren van 2 naar 4 modellen** (bijlage 5)

   Op basis van deze conclusie over de definitiebepaling van Cruise City is het voorstel van RHDHV om het begrip Cruise-City niet nog verder uit te werken, de facto betekent dit dat hiermee ook de keuze wordt gemaakt voor de nadere uitwerking en opstellen van de Business Case. Namelijk voor zowel Achtersluispolder als Coenhaven zal in de Business Case de zogenaamde 'Herbouw variant' nader worden onderzocht. Vraag aan het samenwerkingsoverleg is of zij hier mee akkoord is.

8. **Communicatie**

9. **Actielijst** (bijlage 6)

10. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente Amsterdam

ACTIELIJST
Samenwerkingsoverleg PTA
17 september 2017

Aanwezig **Namens de gemeente Zaanstad:**

Namens het Havenbedrijf:
(project/programmamanager)
Namens de gemeente Amsterdam:
(projectmanager Havenstad, Projectmanagementbureau),
(projectleider a.i. Havenstad, stedenbouwkundige Ruimte & Duurzaamheid), , (hoofd strategie & ontwikkeling, Economie),
(stagair,, Economie), (programmamanager Sprong over het IJ, Projectmanagementbureau),

Voorzitter Overleg Samenwerkingsoverleg PTA

ACTIELIJST

ACTIEPUNT	*WIE*	*DEADLINE*	*STATUS*
Hoofdlijnen van het nieuwe beleid Zee-en riviercruise sturen aan		Z.s.m.	
Check wat nu precies wordt gezegd over aantallen calls op Veemkade in B&W besluit.			
Contactpersonen convenantspartners versturen naar RHDHV.		Z.s.m.	
Bij reactie richting RHDV op stukken etc. in de cc zetten.	Allen		
In Havenstad is op een innovatieve en adaptieve wijze de MER opgesteld. Dit kan ook interessant zijn voor de PTA. Goed om beide partijen met elkaar in contact te brengen.		Z.s.m.	
Brief haven dat ze geen 3e locatie aandragen versturen aan			

Gemeente
Amsterdam

Agenda Samenwerkingsoverleg bestuursopdracht PTA

Aan (EZ), HbA), Haven-Stad), EZ), Haven-Stad), (Zaanstad), (bestuursopdracht PTA), (RHDHV),

Agendalid (IB), (Zaanstad)

Vergadering Dinsdag 17 oktober 2017
12.00-13.30
IJ-atelier – Tuinkamer, Buiksloterweg 7a (achterom)

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - Stand van zaken beleid zee –en riviercruise

2. **Bestuursrapportage verplaatsing PTA**, bijlage – ter bespreking
   Afgelopen vrijdag is gebleken dat er nog geen werkversie ii van het onderzoek (waarin paragrafen van het onderzoek volledig ingevuld) beschikbaar zou zijn voor dit overleg. Afgesproken is om conclusies en advies naar voren te halen zodat deze besproken kunnen worden. Door RHDHV is daarop voorgesteld hiervoor een bestuursrapportage op te stellen. Deze is bijgevoegd ter bespreking.

3. **Business Case**, bijlage – ter informatie
   Korte (mondelinge) toelichting stand van zaken business case. Hierin is nog niet opgenomen: Paragraaf over de gevoeligheid (van de conclusies voor wijzigingen in de aannames over capaciteit en groei, o.a. over impact derde ligplaats) en de conclusies/ aanbevelingen. Daarnaast moeten er nog gekeken worden naar het toekennen van de investeringen/opbrengsten naar de opdrachtgevers toe.

4. **Inloopavond verplaatsing PTA**, mondeling
   Toelichting van de opzet van de inloopavond, wat wordt van één ieder verwacht en wanneer en hoe gaan we hierover communiceren.

5. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda Samenwerkingsoverleg bestuursopdracht PTA

Aan (EZ), I (HbA), (Haven-Stad), (EZ), Haven-Stad), (Zaanstad), bestuursopdracht PTA), (RHDHV)

Agendalid (IB), (Zaanstad)

Vergadering Dinsdag 31 oktober 2017
12.00-13.30
IJ-atelier – Tuinkamer, Buiksloterweg 7a (achterom)

1. **Opening, agenda en mededelingen**

2. **Beleid Zee –en riviercruis,** bijlage reeds verstuurd 24 okt.
   Nieuwe beleidsuitgangspunten ter bespreking. --> mt met tekst

3. **Rapportages RHDHV**
   Korte terugkoppeling stand van zaken Bestuursrapportage naar aanleiding van bijeenkomst afgelopen donderdag. Toelichting vervolgproces om er voor te zorgen dat tussen de afzonderlijke rapportages geen lucht meer zit. Zodat donderdag de complete set af is en deze vrijdag 3 november naar het directeurenoverleg kan worden gestuurd.

4. **Beslispunten bestuursopdracht verplaatsing PTA** , bijlage
   Eerste aanzet beslispunten ter bespreking en discussie.

5. **Inloopavond 1 november,** bijlage Q&A
   Korte toelichting opzet en wat van iedereen verwacht wordt.

6. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda Samenwerkingsoverleg bestuursopdracht PTA

Aan EZ), (HbA), Haven-Stad), (EZ), Haven-Stad), (Zaanstad), bestuursopdracht PTA), (RHDHV)

Agendalid (Zaanstad)

Vergadering Dinsdag 14 november 2017
12.00-13.30
IJ-atelier – Tuinkamer, Buiksloterweg 7a (achterom)

1. **Opening, agenda en mededelingen**
   - Inloopavond: korte terugblik

2. **Onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing,** stukken reeds in jullie bezit + bijlage 3

   Terugkoppeling PTA-special directeuren in –en extern. Waarin kort samengevat men zich kan vinden in het advies voor de voorkeurslocatie Coenhaven. Men de volgende aandachtspunten benoemde: (kosten) verkeersoplossingen, financiële dekking verplaatsing, herontwikkeling huidige PTA wel/niet meenemen en organisatie vervolg. Verder werden er 3 varianten benoemd voor adviesvraag aan de staddelen te weten:
   - Geen advies
   - Adviesvraag na BO 22 november: definitief besluit in januari
   - Adviesvraag na B&W 19 december: definitief besluit in februari/maart

   Verder wordt gevraagd akkoord te gaan met de volgende insteek voor het (Amsterdamse) Bestuurlijk Overleg:
   - Akkoord op voorkeurslocatie;
   - Akkoord op beleid zee –en riviercruise;
   - Besluit advies bestuurscommissies;
   - Insteek gesprek wethouders Zaanstad

3. **B&W flap (concept)**, bijlage 1
   Gevraagd besluit: akkoord met de opzet van de B&W-flap zoals die nu voorligt voor die punten aangaande de verplaatsing PTA (dus vanaf beslispunt 2). Waarbij bovenstaande punten (agendapunt 2) nog verwerkt dienen te worden.

4. **Beleid zee –en riviercruise**, bijlage 2 en bijlage 1
   Akkoord te gaan met de beslispunten zoals verwoord in het concept beleid 2020-2030 (bijlage 2) en samengevat in de concept B&W flap (bijlage 1). Met als belangrijkste punten:
   - zee- en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam;
   - geen maximale groei maar kwaliteit- en spreidingstrategie;
   - sturing: prijsbeleid, afspraken in de regio, realiseren ligplekken zeecruise aan de rand van de stad, verplaats ligplekken riviercruise De Ruyterkade Oost en Noordhollands kanaal naar Veemkade en medegebruik nieuwe PTA;
   - focus op duurzaamheid.

5. **Communicatie**

6. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda

Bespreking MKBA & BuCa varianten verplaatsing PTA

Aan :&D), :EZ), HbA),
(G&O), (PMB), (Decisio),
(RHDHV)

Vergadering Dinsdag 20 februari 2018 - 15.30-16.30
Weesperplein 8, 4e verdieping, Florence

1. **Opening**

2. **Aanleiding**
   - Korte toelichting reden MKBA en BuCa aanvullende varianten

3. **MKBA en BuCa aanvullende varianten verplaatsing PTA**
   - Toelichting uitkomsten MKBA en BuCa
   - Bespreken uitkomsten
   - Vervolg afspraak afronden onderzoek en vervolgproces

4. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda

Overleg #2 Werkgroep Alternatieven

Aan ,G&O), R&D), (EZ),
(HbA), (PMB), ,PMB),
. (PMB).

Vergadering Donderdag 22 maart 2018 – 14:00 – 15:00.
Weesperplein 8, 4e verdieping, Florence

1. **Opening en mededelingen**
   - Toeristenbelasting cruisepassagiers

2. **Bespreken huidige versies van de aanvullende varianten MKBA en BuCa (zie bijlagen)**
   De BuCa en MKBA is n.a.v. vorige overleg aangepast tot de versie zoals deze er nu ligt. Zijn er nog aandachtspunten die mee moeten in het vervolg.

3. **Brainstorm afweging scenario's**
   Brainstorm over hoe de scenario's af te wegen en te komen tot een uiteindelijke afwegingsnotitie voor het bestuur, aan de hand van afwegingsmatrix (zie bijlage)

4. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente
Amsterdam

Agenda

Overleg #3 Werkgroep Alternatieven

Aan (G&O), (R&D), EZ), HbA), (PMB), PMB), (PMB).

Vergadering Dinsdag 17 april 2018 11:30 – 12:30, Havenbedrijf, Zaal Amsterdam 2018

1. **Opening**
   - **Mededelingen & Aanvullende agendapunten?**
   - **Verslag en actielijst vorig overleg.**

2. **Gezamenlijk aanpassen en verder invullen afwegingsmatrix.** (zie bijlage)

3. **Rondvraag en afsluiting**

Gemeente Amsterdam



Agenda

Startbijeenkomst Werkgroep Coenhaven

Uitgenodigd (EZ), (R&D), (V&OR), (R&D), (HbA), (HbA), (HbA), PMB), PMB), (PMB).

Vergadering Dinsdag 20 februari 2018 – 14.00 – 15.00
WPP8, 3 Hoogachter A

1. **Opening, kennismaking**

2. **Verkeer**
   - Uitwerking verkeersknooppunt. Ontwerp, kostenraming, planning?
   - onderzoek naar toekomstige vervoermogelijkheden

3. **Civiel-technisch**
   - Ontwerp kade en civiele constructies + kostenraming
   - Effecten manoeuvreren grote schepen op naastliggende Coentunnel
   - Overleg met Rijkswaterstaat

4. **Bestaande bedrijven**
   - Stand van zaken onderhandelingen convenantpartners
   - Nader onderzoek BAOR Eggerding
   - Sloop deel Noorderhoofd. Is nu verpacht aan ICL. Kan dat opgezegd?
   - Overleg met kleinere bedrijven

5. **Inpassingsstudie/ ruimtelijke kwaliteit**

6. **Juridisch planologisch**
   - MER-besluit
   - Onderzoeken
   - Concept – bestemmingsplan

7. **Vervolgafspraken**

Gemeente Amsterdam



Agenda

Werkgroep sessie #2 Coenhaven

Uitgenodigd (EZ), (R&D), (V&OR), (R&D), (HbA), (HbA), (HbA), (PMB), (PMB), (PMB), (PMB).

Vergadering Donderdag 15 maart 14.30 – 15.30
WPP8 4 Florence 8P

I. Opening:

a. Aanvullende agenda punten?
b. Mededelingen?

II. Verslag werkgroep Coenhaven sessie #1

III. Bespreken actiepunten n.a.v. vorige sessie , update ten aanzien van:

1. Verkeer

a. Verkeersknooppunt, update en vervolgstappen door (zie bijlagen)
b. Vervoersmogelijkheden, update en vervolgstappen door (zie bijlagen)

2. Civiel technisch

a. Ontwerp kade en civiele constructies + kostenraming; planning van het vernieuwen van de kade, update en vervolgstappen door
b. Effecten manoeuvreren grote schepen op naastliggende Coentunnel; draaicirkel schepen, update en vervolgstappen door (zie bijlage)
c. Overleg met Rijkswaterstaat, update en vervolgstappen door

3. Bestaande bedrijven

a. Stand van zaken convenant partners, update en vervolgstappen door
b. Nader onderzoek BAOR Eggerding: Wat is de juridische status van de BAOR? Update en vervolgstappen, door
c. Sloop Noorderhoofd en huurcontract met ICL: Hoe zit dit contract juridisch in elkaar? Update en vervolgstappen, door

d. Overleg met kleinere bedrijven, update en vervolgstappen, door

4. Inpassingsstudie/ ruimtelijke kwaliteit

a. Stedenbouwkundige verkenning, actualisering van de studie door bureau MUST: Hoe gaat de toekomstige terminal eruit zien? Update en vervolgstappen door

b. Hoe/waar leggen we afspraken over ruimtelijke kwaliteit vast?

5. Juridisch planologisch

a. MER besluit, Onderzoeken, concept bestemmingsplan, update en vervolgstappen
Wacht op inzet juridisch planoloog

IV. Planning

V. Vervolgafspraken

Gemeente
Amsterdam



Agenda

Werkgroep sessie #3 Coenhaven

Aan

Uitgenodigd:
(EZ), (R&D),
(V&OR), (R&D), (R&D),
(HbA), (HbA), (HbA), (PMB),
(PMB), (PMB), (PMB).

Agendalid (ontvangen alle stukken in cc):
(EZ), (V&OR).

Vergadering

Dinsdag 27 maart 2018, 13.30 – 15.00.
Locatie: Petroleumhavenweg 3, Amsterdam. Vergaderzaal de Daan.
Nb: We vergaderen op een locatie van het Havenbedrijf dichtbij de Coenhaven. Na de vergadering kunnen we dan even in het gebied gaan kijken.

I. Opening & mededelingen.

a. Aanvullende agenda punten?
b. Mededelingen?

II. Verslag werkgroep Coenhaven sessie #2 (Zie bijlage)

III. Bespreken actiepunten n.a.v. vorige sessie , update ten aanzien van:

1. Verkeer

a. Bespreken uitvraag vervoersonderzoek (Zie bijlage)

2. Civiel technisch

a. Ontwerp kade en civiele constructies + kostenraming; planning van het vernieuwen van de kade, update en vervolgstappen door
b. Overleg met Rijkswaterstaat, update en vervolgstappen door

3. Bestaande bedrijven

a. Stand van zaken convenant partners, update en vervolgstappen door Dilia
b. Nader onderzoek BAOR Eggerding: Wat is de juridische status van de BAOR? Update en vervolgstappen, door

c. Effecten manoeuvreren grote schepen op beschikbare ruimte ten opzichte van de bedrijven; draaicirkel schepen, update en vervolgstappen door simulatie
d. Sloop Noorderhoofd en huurcontract met ICL: Hoe zit dit contract juridisch in elkaar? Update en vervolgstappen, door
e. Overleg met kleinere bedrijven, vervolgstappen bespreken

4. Inpassingsstudie/ ruimtelijke kwaliteit

a. Stedenbouwkundige verkenning, actualisering van de studie door bureau MUST: Hoe gaat de toekomstige terminal eruit zien? Update en vervolgstappen door

b. Hoe/waar leggen we afspraken over ruimtelijke kwaliteit vast?
c. Workshop Coenhaven (doel en werkvormen voor de workshop vaststellen)

5. Juridisch planologisch: MER besluit, Onderzoeken, concept bestemmingsplan

a. Eerste resultaten verkenning juridisch planoloog
b. Uitzetten nader onderzoek

IV. Planning (zie bijlagen)

V. Vervolgafspraken

Gemeente
Amsterdam



Agenda

Werkgroep sessie #4 Coenhaven

Aan

Uitgenodigd:
(R&D), (PMB), (PMB),
(PTA), (HbA), (R&D),
EZ), (PMB), (HbA),
(V&OR), (PMB).

Agendalid (ontvangen alle stukken in cc):
(EZ), (V&OR), (R&D).

Vergadering

Maandag 9 april 9.30 – 10.30.
Locatie: WPP8 3 Hoogachter B.

I. **Opening & mededelingen.**
   a. Aanvullende agenda punten?
   b. Mededelingen?

II. **Verslag werkgroep Coenhaven sessie #3 (Zie bijlage)**

III. **Bespreken actiepunten n.a.v. vorige sessie , update ten aanzien van:**

1. Verkeer
   a. Bespreken herziene versie uitvraag vervoersonderzoek (Zie bijlage)

2. Civiel technisch
   a. Ontwerp kade en civiele constructies + kostenraming; planning van het vernieuwen van de kade, update en vervolgstappen door
   b. Overleg met Rijkswaterstaat, update en vervolgstappen door

3. Bestaande bedrijven
   a. Stand van zaken convenant partners, update en vervolgstappen door
   b. Nader onderzoek BAOR Eggerding: Wat is de juridische status van de BAOR? Bespreken documenten. Update en vervolgstappen, door

c. Effecten manoeuvreren grote schepen op beschikbare ruimte ten opzichte van de bedrijven; draaicirkel schepen, update rapportage en simulate, en vervolgstappen door
d. Sloop Noorderhoofd en huurcontract met ICL: Hoe zit dit contract juridisch in elkaar? Update en vervolgstappen, door
e. Overleg met kleinere bedrijven, vervolgstappen bespreken

4. Inpassingsstudie/ ruimtelijke kwaliteit

a. Stedenbouwkundige verkenning, actualisering van de studie door bureau MUST: Hoe gaat de toekomstige terminal eruit zien? Update en vervolgstappen door

b. Hoe/waar leggen we afspraken over ruimtelijke kwaliteit vast?
c. Workshop Coenhaven: Laatste input voor workshop morgen?

5. Juridisch planologisch: MER besluit, Onderzoeken, concept bestemmingsplan

a. Update en vervolgstappen door juridisch planoloog
b. Bespreken uitzet nader onderzoek (nagemaild?)

IV. Planning

a. Conceptplanning PTA Coenhaven uitvoering (zie bijlage)

V. Vervolgafspraken

Gemeente
Amsterdam

Agenda

Startbijeenkomst Herontwikkeling huidige PTA

Uitgenodigd (R&D), (HbA) (V&OR), (G&O), EZ), (PMB), (PMB), (PMB).

Vergadering Donderdag 1 maart 2018 – 10.00 – 11.00
Weesperstraat 430, 8.01

1. **Opening en mededelingen**
   - Motie onderzoek mogelijkheden herbestemming PTA (bijgevoegd)

2. **Scenario's herontwikkeling**
   Bepalen welke scenario's mogelijk zijn en welke randvoorwaarden daaruit voortvloeien wat betreft gebouw en kade. Mogelijke scenario's:
   - 'kleine luxe cruise';
   - 'kleine cruise met riviercruise';
   - 'riviercruise';
   - 'geen cruise'.

3. **Randvoorwaarden/eisen/uitgangspunten voor herontwikkeling**
   Welke eisen en/of randvoorwaarden gelden er nog meer met betrekking tot de herontwikkeling?
   - Behoud touringcar garage;
   - Juridisch – planologisch;
   - Inpassing/samenhang naastgelegen bebouwing;
   - Ruimtelijke kwaliteit;
   - Beleid (bijv. Stad in Balans);

4. **Massastudie**
   - Ruimtelijke mogelijkheden;
   - Functionele mogelijkheden.
   - .....

5. **Financiële doorrekening**
   - Wat is nodig om deze te maken?
6. **Rondvraag**

Gemeente
Amsterdam

Agenda

Werkgroep overleg #2 Herontwikkeling Veemkade

Uitgenodigd (R&D), HbA), (PTA), (V&OR), (V&OR), (G&O), (R&D), EZ), (PMB), PMB), (PMB).

Agendalid EZ), HbA), (PMB).

Vergadering Donderdag 22 maart 2018 – 10.00 – 11.00
Jodenbreestraat 25 2F.06

1. **Opening en mededelingen**
2. **Verslag vorige werkgroep bespreken**
3. **Plan van aanpak bespreken (zie bijlage)**
4. **Planning bespreken (zie bijlage)**
5. **Randvoorwaarden herontwikkeling PTA Veemkade**
   a. Bespreken randvoorwaarden voor de vier scenario's ('kleine luxe cruise'; 'kleine cruise met riviercruise'; 'riviercruise'; 'geen cruise').
   b. Bespreken behoud touringcar garage en Amsterdams beleid
6. **Bespreken juridische eigendomssituatie PTA (**
7. **Bespreken workshop herontwikkeling Veemkade (**
   a. Input voor workshop programma; Wat moeten we gaan bespreken? Wat moeten we gaan beslissen?
   b. Wie moet er in ieder geval bij zijn en wie moet er idealiter bij zijn?
8. **Rondvraag**

Het volgende overleg staat gepland op dinsdag 10 april van 11 – 12. De workshop staat gepland op vrijdag 13 of vrijdag 20 april.

Agenda werkgroep cruisebeleid dd. 1 februari 2018

Deelnemers:

1. **Opening/mededelingen**

2. **Organisatie vervolg bestuursopdracht PTA in 2018**
   Toelichting door

   Bespreken: hoe betrekken HbA?

3. **Stand van zaken adviesaanvraag stadsdelen**
   - West, *toelichting door*:
   - Noord, *toelichting door*
   - Nieuw-West, *toelichting door*
   - Centrum, *toelichting door*
   - Oost, *toelichting door*

4. **Termijnagenda** *(bijlage)*

5. **W.v.t.t.k.**

Agenda werkgroep cruisebeleid dd. 13 februari 2018

Deelnemers:

1. **Opening/mededelingen**

2. **Terugkoppeling startbijeenkomst projectgroep bestuursopdracht PTA in 2018**
   Toelichting door

   Bijlage: plan van aanpak

3. **Stand van zaken adviesaanvraag stadsdelen**
   - West, *toelichting door*
   - Noord, *toelichting door*
   - Nieuw-West, *toelichting door*
   - Centrum, *toelichting door*
   - Oost, *toelichting door*

   - Afspraken maken over delen definitieve adviesbrief; en per ingebracht item graag een voorstel van elk duo per stadsdeel of het advies overgenomen wordt of niet (incl. motivatie).

   Hoofdlijnen uit de adviezen zijn:
   - Zorgen over vervoer van passagiers in de situatie 2025 – 2040; en dan met name toename van touringcar- en taxiverkeer in West en Centrum
   - Zorgen over bereikbaarheid van het knooppunt en de negatieve effecten van congestie op zittende ondernemers in het gebied
   - Relatie met verdwijnen van werkgelegenheid door de komst van de cruiseterminal; en wat de terminal oplevert aan banen
   - Meer westelijk gelegen terminal onderzoeken vanwege effecten toekomstbestendigheid investeringen, bereikbaarheid en economische kansen
   - Beleid verbreden met gehele spectrum van binnenvaartcruise
   - Participatieproces gewenst bij invulling gebouw en locatie oude PTA
   - Hogere ambitie voor duurzaamheid neerleggen; Amsterdam koploper

4. **Adviesaanvraag MRA**

   Zie emailwisseling

5. **Termijnagenda** *(bijlage)*

6. **W.v.t.t.k.**

Agenda werkgroep cruisebeleid dd. 1 maart 2018

Deelnemers:

1. **Opening/mededelingen**
   - Terugkoppeling bespreking adviesaanvraag werkgroep toerisme MRA *door*
   - Reactie HbA (zie bijlage 1 in deze agenda)
   - Uitkomsten doorrekening nieuwe scenario's MKBA en BuCa *door*

2. **Bespreking ingekomen bestuurlijke reacties stadsdelen**
   Ieder duo heeft per ingebracht item van de adviesbrief een tekstvoorstel gedaan of het advies overgenomen wordt of niet (incl. motivatie). *De brieven zijn los als bijlagen toegevoegd.*

   Te bepalen:
   - Zijn we het eens over het antwoord?
   - Welke acties komen uit de brieven en waar horen deze thuis? Knip in:
     1. meteen verwerken in beleid
     2. nog te onderzoeken in onze werkgroep of
     3. hoort bij andere werkgroep thuis (Coenhaven, Veemkade, MKBA/BuCa)

   - West, *toelichting door*
   - Noord, *toelichting door*
   - Nieuw-West, *toelichting door*
   - Centrum, *toelichting door*
   - Oost, *toelichting door*

3. **Bespreking reactie op ambtelijk advies (bijeenkomst 8 januari)**
   Bijlage los toegevoegd. Toelichting door

4. **Termijnagenda**
   - Onderzoek riviercruise: zijn alle elementen wel geborgd? (zie bijlage 2 in deze agenda)

5. **W.v.t.t.k.**
   - Projectplan Javabrug 31 jan 2018: start hinder zeecruise al in 2023 (?)
   - Kaart argumentenfabriek voor Stad in Balans, ook bruikbaar voor ons? (zie bijlage 3 in deze agenda)

Agenda werkgroep cruisebeleid dd. 12 maart 2018

Deelnemers:

1. **Opening/mededelingen**
   - Terugkoppeling bespreking HbA 6 maart *door* (zie bijlage 1 in deze agenda voor de besproken onderwerpen)
   - Terugkoppeling gesprek
   - Krachtenveld van invloed op beleidskoers (nieuwe scenario's MKBA/BuCa, coalitieakkoord, afspraken bedrijven Coenhaven etc.) en mogelijke gevolgen

2. **Bespreking antwoordbrief college op ingekomen adviezen (nazending)**
   - Eens over vorm en inhoud?
   - Afspraken over terugkoppeling inhoud naar de andere werkgroepen (zie bijlage 2 in deze agenda voor de onderwerpen)
   - Bestuurlijke terugkoppeling

3. **Termijnagenda**

4. **Rondvraag**

Agenda werkgroep cruisebeleid dd. 29 maart 2018

Deelnemers:

1. **11.00 – 11.15 Opening/mededelingen**
   - Welkom en afscheid
   - Terugkoppeling interne bespreking cruise binnen ruimtelijk-economisch adviesteam *door* (zie bijlage 1 in deze agenda: oogst sessie)
   - Wie aanwezig bij turnaround call 15 mei?

2. **11.15 – 11.30 Algemene planning bestuursopdracht verplaatsen PTA** (zie bijlage)
   - Toelichting door
   - Check door werkgroep: mist er nog iets?
     - Aandachtspunt: wanneer ruimtelijk-economische staf nieuwe wethouders?
   - Afspraken maken over leveren op ijkmomenten door werkgroep beleid

3. **11.30 – 11.55 uur Termijnagenda** (zie bijlage)
   - Ad 5: brief is zo goed als gereed. adviseert alleen een procesantwoord als tussentijdse informatiebrief.
   - Ad 6: Input MRA > komt 27 maart
   - Ad 10. Nota Varen + raadsbrief ontvangen via (zie bijlage). Nota Varen covert het binnenstedelijke water, de Waternet-wateren. Passagiersvaart (rondvaart, waterfietsen ed.) mag eigenlijk niet op IJ. Volgens hem is divisie Havenmeester bezig met beleid, maar hier ook weer mee gestopt.
   - Ad 11/12. Graag update over onderzoek riviercruiselocaties. Alternatief: beleidsuitgangspunt aantal riviercruiselocaties conditioneel maken aan onderzoek en uitwerking.
   - Algemeen: in de deelmap beleidsstuk zelf heb ik de concepten van het beleid naar een aparte map verplaatst. De versie waarin gewerkt mag worden, heet Definitief beleidsstuk zee en riviercruise.

4. **11.55 – 12.00 uur Rondvraag**

Agenda werkgroep cruisebeleid dd. 10 april 2018

Deelnemers:

1. **15.00 – 15.15 Opening/mededelingen**
   - Terugblik gesprek IJmuiden (zie bijlage 1 in agenda)
   - Media-aandacht groei toerisme
   - House of Hospitality
   - De versie waarin gewerkt mag worden, heet Definitief beleidsstuk zee en riviercruise. In de deelmap beleidsstuk zelf, heb ik de concepten van het beleid naar een aparte map verplaatst.

2. **15.15 – 15.25 Input HbA** (zie bijlage)
   - Wat ter kennis, wat nog op pakken
   - Hoe reactie terug

3. **15.25 – 15.35 Terugblik risicoanalyse 10 april**
   Voorlopige top 5 beleid
   -
   -
   -
   -
   -
   -
   -

   Voorlopige top 5 algemeen
   -
   -
   -
   -
   -
   -

4. **15.35 – 15.45 Stand van zaken document** (zie bijlage, geel gearceerde stuk)

5. **15.45 – 15.55 uur Termijnagenda** (zie bijlage)

6. **15.55 – 16.00 uur Rondvraag**

Termijnagenda projectteam cruisebeleid

Versie 11-01-2018

Onderwerp	Wat	Wanneer	Wie
Bijeenkomst stadsdelen 8 jan	Reactie op 1e presentatie	22 dec	Allen
	Aanpassen presentatie tot nieuwe versie	22 dec	
	Reactie op 2e presentatie	8 jan ochtend	Allen
	Presentatie aanpassen en op stick	8 jan middag	
	Check aanwezigheid kaart in ruimte, anders regelen kaart	8 jan ochtend	
	Regelen voorzitter, taken rest	8 jan	
	Uitwerken opbrengst bijeenkomst		?
	Bepalen wat we doen met de opbrengst	11 jan	Allen
Adviesaanvraag stadsdelen	Voorinformeren bestuursondersteuning AB's, cc linking pins economie	22 dec	
	Procesplanning maken hoe de adviesaanvraag in het betreffende stadsdeel besproken wenst te worden (i.s.m. de collega's in het stadsdeel en bestuursondersteuning)	8 jan (bij bijeenkomst)	duo per stadsdeel
	Opstellen conceptadvies brief	8 – 12 jan	duo per stadsdeel
	Indien nodig: aanwezigheid bij staf, ander overleg of commissie AB	Jan - feb	duo per stadsdeel
	Bespreken wat we doen met de adviezen[1]: opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen	Maart	Allen
	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen	Q2 2018 of pas bij besluit?	
Adviesaanvraag CLIA, MRA, NZKG	Maken en sturen uitnodigingsmail voor diegenen die we per email doen; idee: gezamenlijk doen, ook vanuit naam HbA(?)	Na 9 jan	
	Bespreken wanneer/hoe NZKG	11 jan	Allen
	Bespreken wat we doen met de adviezen: opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen	Maart	Allen
	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen	Q2 2018 of pas bij besluit?	
Uitwerking beleid	Voorbereiden voorkeursbesluit situering ligplaatsen en afmeerlocaties riviercruise op en rond het IJ - Amsterdams en regionaal onderzoek ligplaatsen; en daaruit volgend de nadere bepaling van hoeveelheid A'damse ligplaatsen op lange termijn	Jan - april	? Geld?
	Compensatie met tijdelijke ligplaatsen voor vervallen plekken riviercruise De Ruijterkade-Oost	Q1 / Q2 2018	? Geld?
	Meerjarenplan Green Cruise Port en klimaatneutrale terminal (in samenspraak met de branche) > spelregels meegeven	Q1 2018	
	Doorontwikkeling prijsbeleid (?)	Speelt pas na 2019	
	Verbeteren spreiding transit cruisepassagiers (in samenspraak met de branche)	Q1 / Q2 2018	
	Nieuwe data ACP over riviercruise opvragen en verwerken	Q1 2018	
	Vervolgonderzoeken mogelijk verwerken in beleid	Q2 2018	
	Uitspraak over wel/niet behouden van huidige PTA adhv onderzoek	Q2 2018	
Proces	Groepwhatsapp en/of tamtam instellen?		

Verdeling projectteamleden naar stadsdeel

Stadsdeel	Wie
Centrum	
West	
Oost	
Noord	
Nieuw-West	

[1] Theoretisch kunnen er nieuwe aspecten uit de adviesaanvraag komen, die nader onderzocht moeten worden ... is daar dan nog wel tijd/ruimte voor?

Termijnagenda projectteam cruisebeleid
Versie 13-02-2018

Onderwerp	Wat	Korte termijn	Wanneer	Wie
Bijeenkomst stadsdelen 8 jan	Nader gesprek (adviseur water Oost)	Ja	Medio feb	
Adviesaanvraag stadsdelen	Indien nodig: aanwezigheid bij staf, ander overleg of commissie AB	Ja	Jan - feb	duo per stadsdeel
	Bundelen ambtelijke (input stadsdeelbijeenkomst 8 jan, losse adviezen) en bestuurlijke adviezen	Ja	Medio feb	Assistent pm
	Bespreken wat we doen met de adviezen: opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen	Ja	Maart	Allen
	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen - Tussentijdse informatiebrief - Nota van Beantwoording		Q2 2018 Bij besluit	
Adviesaanvraag CLIA, MRA, NZKG	Maken en sturen uitnodigingsmail adviesaanvraag	Ja	Begin feb	rest leest mee
	Bespreken wanneer/hoe NZKG > is ter info al geweest op bijeenkomst 11 jan. Verslag opzoeken.	Ja	Z.s.m.	
	CLIA NL gegevens contactpersoon. CLIA Europe laten we zitten.	Ja		
	MRA toerisme vragen wanneer weer vergadering (BO Pres?). Koppeling maken met wens riviercruise. ook aanwezig.	Ja		
	Bespreken wat we doen met de adviezen: opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen	Ja	Maart	Allen
	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen - Tussentijdse informatiebrief - Nota van Beantwoording		Q2 2018 Bij besluit	
Uitwerking beleid	Amsterdams en regionaal onderzoek ligplaatsen; en daaruit volgend de nadere bepaling van hoeveelheid A'damse ligplaatsen op lange termijn. *Eerst check bestaande onderzoeken; daarna bepalen wat mist.*	Ja	Jan - april	
	Meerjarenplan Green Cruise Port en klimaatneutrale terminal (in samenspraak met de branche) > spelregels meegeven		Q2 2018	R&D Leefomgeving
	Regionale samenwerking - IJmuiden (zowel gemeente Velsen als Port of IJmuiden) *(nb. 16 feb gaat accountteam haven al langs)* - Rotterdam *(nb: heeft contactpersoon)*		Maart - april	
	Verbeteren spreiding transit cruisepassagiers (in samenspraak met de branche). Conferentie organiseren SiB, Amsterdam Marketing, ACP, MRA, excursiebureaus?		Q2 2018	EZ
	Nieuwe data ACP over riviercruise verwerken *Onderzoek staat in map achtergrondinformatie (Decisio eindrapport)*		Q1 2018	EZ
	Vervolgonderzoeken verwerken in beleid - Wel/niet behouden van huidige PTA - Nadere uitwerking Coenhaven - Nieuwe scenario's in MKBA en business case		Q2 / Q3 2018	

Actielijst projectteam cruisebeleid
Versie 12-03-2018

Onderwerp	Nr	Wat	Korte termijn	Wanneer	Wie
Bijeenkomst stadsdelen 8 jan	1	Nader gesprek (adviseur water Oost); delen bevindingen in de volgende WG	Ja	Medio feb en delen in WG van 12 maart	
	2	Doorvoeren tips opbouw/zinnen in beleid, verduidelijking kaartjes etc. (zie verslag)	Ja	Maart	
	3	Afspraak TTR voor stavaza	Ja	Maart	
Adviesaanvraag stadsdelen	4	Inhoudelijke wijzigingen per adviesbrief n.a.v. vergadering; zo veel mogelijk identieke antwoorden	Ja	Voor 7 maart	Iedereen
	5	Bundelen bestuurlijke adviezen in 1 antwoordbrief	Ja	Na 1 maart	
	6	Verdeelschema maken antwoorden waar we iets mee gaan doen: wat meteen verwerken in beleid, wat nog onderzoeken, wat hoort bij een andere werkgroep thuis	Ja	Voor WG 12 maart	
	7	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen: - Tussentijdse informatiebrief + vragen hoe collega's aangehaakt willen blijven - Nota van Beantwoording		Q2 2018 Bij besluit	
Adviesaanvraag CLIA, MRA, NZKG, HBA	8	In gesprek met . Rest werkgroep levert 21 maart gebundeld advies aan.	Ja	Zsm	
	9	Gesprek met HBA over samenwerking in 2018 naar aanleiding van email (zie agenda WG 1 maart)	Ja	Voor WG 12 mrt	
	10	NZKG wordt volgende bijeenkomst mei. 11 jan ging niet door i.v.m. afwezigheid wethouder.		Mei	
	11	CLIA NL heeft adviesaanvraag doorgestuurd naar CLIA Europe. Geen reactie ontvangen 1 maart. Herinnering sturen.	Ja		
	12	Bespreken wat we doen met de adviezen: opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen	Ja	Eind maart	Allen
	13	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen - Tussentijdse informatiebrief - Nota van Beantwoording		Q2 2018 Bij besluit	
Uitwerking beleid	14	Onderzoeken: bevoegdheden passagiersvaart op IJ	Ja		
	15	Amsterdams en regionaal onderzoek ligplaatsen; en daaruit volgend de nadere bepaling van hoeveelheid A'damse ligplaatsen op lange termijn. *Eerst check bestaande onderzoeken; daarna bepalen wat mist. Meenemen aandachtspunten die in beleid staan onder dit kopje.*	Ja	Jan - april	
	16	Wel/niet koppelen met beleid? HbA wil duidelijkheid, maar er zijn consequenties en risico's. O.a. planologisch, verzet bewoners etc. Misschien moet er een knip komen in onderzoek en daadwerkelijke realisatie.		?	
	17	Verbreden riviercruisebeleid nodig? Eerst feiten op tafel (via HbA) + check motie Zeilhaven + check watervisie	Ja	Maart	Watervisie: Jan
	18	Meerjarenplan Green Cruise Port en klimaatneutrale terminal > themabijeenkomst met HbA		Q2 2018	R&D Leefomgeving
	19	Regionale samenwerking - IJmuiden (zowel gemeente Velsen als Port of IJmuiden) *(nb. 16 feb gaat accountteam haven al lang; 4 april is vervolggesprek)* - Rotterdam *(nb. heeft contactpersoon)*	Ja	Maart - april	
	20	Verbeteren spreiding transit cruisepassagiers (in samenspraak met de branche). Conferentie		Q2 2018	EZ, noodzaak na gesprek met

		organiseren SiB, Amsterdam Marketing, ACP, MRA, excursiebureaus?			
	21	Nieuwe data ACP over riviercruise verwerken *Onderzoek staat in map achtergrondinformatie (Decisio eindrapport)*		Q2 2018	
	22	Data onderzoek toerisme SEO verwerken		Q2 2018	
	23	Opvragen status nieuwe onderzoek zeecruise economische effecten bij		Q2 2018	
	24	Vervolgonderzoeken verwerken in beleid - Wel/niet behouden van huidige PTA - Nadere uitwerking Coenhaven - Nieuwe scenario's in MKBA en business case		Q2 2018	
Proces / andere werkgroepen	25	Sturen nieuwe versie MKBA en BuCA	Ja	Voor 12 maart	
	26	Bepalen wel/niet doorrekenen industriële cruise	Ja	Maart	
	27	Uitzoeken wel/niet inspraak nodig en wie bevoegd tot vaststelling beleid, (nb. afh. of inspraak nodig is, maken we wel/niet een filmpje of gebruiken we materiaal van HbA).		Q2 2018	
	28	Hoe/wanneer betrekken aandeelhouder in beleidstraject? Door HBA afspraken gemaakt met de stad op basis van een goedgekeurde visie/strategie.		Q2 2018	uitzoeken bij Deelnemingen
	29	Voorleggen of Stadsdeel West aangehaakt wil worden in de WG Coenhaven		Q2 2018	
	30	Check aanpak S101; daarna terugkoppeling in WG beleid		Q2 2018	
	31	Beleid touringcars; daarna terugkoppeling in WG beleid		Q2 2018	

Actielijst projectteam cruisebeleid
Versie 29-03-2018

Harde deadlines

1. **15 april:** stand van zaken document voortgang beleid t.b.v. team Sprong, stuurgroep en directeurenoverleg in mei
2. **1 juli:** definitief beleid gereed

Onderwerp	Nr	Wat	Wanneer	Wie
Bijeenkomst stadsdelen 8 jan	1	Doorvoeren tips opbouw/zinnen in beleid, verduidelijking kaartjes etc. (zie verslag)	Maart	
	2	Afspraak TTR voor stavaza	Maart	
Adviesaanvraag stadsdelen	3	Definitief maken tussentijdse informatiebrief	Voor WG 29 maart	
	4	Terugkoppeling geven aan andere werkgroepen	Voor WG 29 maart	
		Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen: - Tussentijdse informatiebrief + vragen hoe collega's aangehaakt willen blijven - Check wie tekent tussentijdse informatiebrief - Nota van Beantwoording	April April Bij besluit	
Adviesaanvraag CLIA, MRA, NZKG, HBA	6	In gesprek met van de MRA. Rest werkgroep levert 21 maart gebundeld advies aan.	Zsm	
	7	NZKG wordt volgende bijeenkomst mei. 11 jan ging niet door i.v.m. afwezigheid wethouder.	Mei	
	8	Bespreken wat we doen met de adviezen: opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen	Eind maart	Allen
	9	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen - Tussentijdse informatiebrief - Nota van Beantwoording	April Bij besluit	
Uitwerking beleid	10	Inleidende tekst maken over totale branche: cruise, chartervaart en passagiersvaart. Hoe is dit geregeld in Adam, waar gaat ons beleid over en wat blijft er evt. over. Uitgangspunt: we gaan niet verbreden. Check bij	April Maart	
	11	Amsterdams en regionaal onderzoek ligplaatsen; en daaruit volgend de nadere bepaling van hoeveelheid A'damse ligplaatsen op lange termijn. *Eerst check bestaande onderzoeken; daarna bepalen wat mist. Meenemen aandachtspunten die in beleid staan onder dit kopje.* *Gesprek HbA gepland.*	Jan - mei	
	12	Wel/niet koppelen met beleid? HbA wil duidelijkheid, maar er zijn consequenties en risico's. O.a. planologisch, verzet bewoners etc. Misschien moet er een knip komen in onderzoek en daadwerkelijke realisatie.	?	
	13	Meerjarenplan Green Cruise Port en klimaatneutrale terminal > themabijeenkomst met HbA	April	
	14	Regionale samenwerking - IJmuiden (zowel gemeente Velsen als Port of IJmuiden) *(nb. 16 feb gaat accountteam haven al lang; 4 april is vervolggesprek)* - Rotterdam	4 april Voor medio april	
	15	Verbeteren spreiding transit cruisepassagiers (in samenspraak met de branche). Conferentie organiseren SiB, Amsterdam Marketing, ACP, MRA, excursiebureaus?	April - mei	EZ, noodzaak na gesprek met
	16	Nieuwe data ACP over riviercruise verwerken *Onderzoek staat in map achtergrondinformatie (Decisio eindrapport)*	April	
	17	Data onderzoek toerisme SEO verwerken	April	

	18	Opvragen status nieuwe onderzoek zeecruise economische effecten bij	April	
	19	Vervolgonderzoeken verwerken in beleid - Wel/niet behouden van huidige PTA - Nadere uitwerking Coenhaven - Nieuwe scenario's in MKBA en business case	Juni	
Proces / andere werkgroepen	20	Sturen nieuwe versie MKBA en BuCA	Voor 12 maart	
	21	Bepalen wel/niet doorrekenen industriële cruise	Maart	
	22	Uitzoeken wel/niet inspraak nodig en wie bevoegd tot vaststelling beleid, (nb. afh. of inspraak nodig is, maken we wel/niet een filmpje of gebruiken we materiaal van HbA).	Maart	
	23	Hoe/wanneer betrekken aandeelhouder in beleidstraject? Door HBA afspraken gemaakt met de stad op basis van een goedgekeurde visie/strategie. Tijd in planning reserveren.	Maart	uitzoeken bij Deelnemingen
	24	Voorleggen of Stadsdeel West aangehaakt wil worden in de WG Coenhaven	April	
	25	Check aanpak S101; daarna terugkoppeling in WG beleid	Maart	
	26	Beleid touringcars; daarna terugkoppeling in WG beleid	Maart	

Actielijst projectteam cruisebeleid
Versie 10-04-2018

Harde deadlines

1. **15 april:** stand van zaken document voortgang beleid t.b.v. team Sprong, Stuurgroep en Directeurenoverleg in mei
2. **1 juli:** definitief beleid gereed

Onderwerp	Nr	Wat	Wanneer	Wie
Bijeenkomst stadsdelen 8 jan	1	Doorvoeren tips opbouw/zinnen in beleid, verduidelijking kaartjes etc. (zie verslag)	April	
Adviesaanvraag stadsdelen	2	Tussentijdse informatiebrief omzetten naar een procesbrief en regelen ondertekening door	10 april	
	3	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen: - Tussentijdse informatiebrief naar (1) stadsdeelbesturen en (2) betrokken collegas + vragen hoe collega's aangehaakt willen blijven - Nota van Beantwoording	April Bij besluit	
Adviesaanvraag CLIA, MRA, NZKG, HBA	4	NZKG wordt volgende bijeenkomst mei. 11 jan ging niet door i.v.m. afwezigheid wethouder.	Mei	
	5	Bespreken wat we doen met de adviezen van HBA: (1) opvolgen, wordt al meegenomen of afwijzen en (2) hoe terugkoppeling HBA	10 april in WG	Allen
	6	Delen (bijna) definitieve versie met MRA en bespreken wat we gedaan hebben met de adviezen; men wil graag betrokken blijven in het traject	Mei	
	7	Terugkoppeling wat er gebeurd is met de adviezen - Nota van Beantwoording	Bij besluit	
Uitwerking beleid	8	Inleidende tekst maken over totale branche: cruise, chartervaart en passagiersvaart. Hoe is dit geregeld in Adam, waar gaat ons beleid over en wat blijft er evt. over. Uitgangspunt: we gaan niet verbreden.	April	
	9a	Amsterdams en regionaal onderzoek ligplaatsen riviercruise. *Meenemen aandachtspunten die in beleid staan onder dit kopje. 23 april gesprek HbA gepland. Daarna workshop quick scan locaties.*	Jan - mei	
	9b	Inventarisatielijst maken voor Zaanstad, Haarlem, Huizen en Lelystad. Coördinatie ophalen info via MRA programmateam.	Z.s.m.	
	9c	Potentiele kansenkaart ligplaatsen maken via tekenaars R&D	Juni	
	10	Meerjarenplan Green Cruise Port en klimaatneutrale terminal: themabijeenkomst met HbA	10 april voorstel in WG beleid	ism R&D Leefomgeving
	11	Regionale samenwerking - IJmuiden (zowel gemeente Velsen als Port of IJmuiden) *(nb. 16 feb gaat accountteam haven al lang; 4 april is vervolggesprek)* - Rotterdam	3 april Voor medio april	
	12	Verbeteren spreiding transit cruisepassagiers (in samenspraak met de branche). 1-op-1 gesprekken met: Amsterdam Marketing (verzoek staat uit, HBA (9 april, ACP (verzoek staat uit), MRA (29 maart), excursiebureaus. Voorlopig geen conferentie.	April - mei	EZ
	13	Nieuwe data ACP over riviercruise verwerken *Onderzoek staat in map achtergrondinformatie (Decisio eindrapport)*	April	
	14	Data onderzoek toerisme SEO verwerken	April	
	15	Opvragen status nieuwe onderzoek zeecruise economische effecten bij	April	

	16	Input verwerken van ruimtelijk economisch adviesteam EZ op beleid (zie bijlage in agenda van werkgroep 29 maart)	April	
	17	Vervolgonderzoeken verwerken in beleid - Wel/niet behouden van huidige PTA - Nadere uitwerking Coenhaven - Nieuwe scenario's in MKBA en business case	Juni	
Proces / andere werkgroepen	18	Uitzoeken wel/niet inspraak nodig en wie bevoegd tot vaststelling beleid, (nb. afh. of inspraak nodig is, maken we wel/niet een filmpje of gebruiken we materiaal van HbA).	Maart	
	19	Risicoanalyse maken, input leveren maakt een geheel tbv risicosessie op 10 april	6 april	Allen
	20	Hoe/wanneer betrekken aandeelhouder in beleidstraject? Door HBA afspraken gemaakt met de stad op basis van een goedgekeurde visie/strategie. Tijd in planning reserveren.	Maart	uitzoeken bij Deelnemingen
		Voorleggen of Stadsdeel West aangehaakt wil worden in de WG Coenhaven	April	

Gemeente Amsterdam

Agenda

Bestuurlijk Overleg - bestuursopdracht verplaatsen PTA
--- STUKKEN BEVATTEN VERTROUWELIJKE INFORMATIE ---

Deelnemers:
Wethouder Kock, Wethouder van der Burg,

Datum en Plek:
22 november 2017, 11.30-12.15, kamer 3.201

1. **Kennis nemen van proces en uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam voor de zeecruise**
   Bijlage:
   - *PTA bestuursrapportage definitief concept, consortium RHDHV, dd.2-11-17*
   - *PTA Business Case definitief concept, consortium RHDHV, d.d. 2-11-2017*
   - *Notitie 'Verkenning financiële haalbaarheid Voorkeursbesluit Verplaatsing PTA', dd. 2-11-17*
   - *MKBA (Decisio)*
   - *Ruimtelijke kwaliteit (MUST)*

   Samengevat in de annotatie.

2. **Kunt u instemmen met de voorgenomen voorkeurslocatie: Coenhaven**

RHDHV adviseert: Coenhaven is het meest kansrijk, vanwege:
- lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

Dit sluit aan op de ruimtelijke strategie voor het gebied: Haven-Stad / ZaanIJ: de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio. Gezamenlijk kunnen hier 50.000 tot 90.000 woningen worden ontwikkeld. Een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide

gebieden is essentieel. Een terminal in de Achtersluispolder draagt niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad.

3. **Kennis te nemen van alternatieve scenario's**

Uitgeschreven in de annotatie.

4. **Kunt u akkoord te gaan met de beleidsregels zoals verwoord in het concept beleid 2020-2030**

Bijlage:

- *concept beleid zee- en riviercruise 2020-2030 (november 2017*

Als belangrijkste punten:

- zee- en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam;
- geen maximale groei maar kwaliteit- en spreidingstrategie;
- sturing: prijsbeleid, afspraken in de regio, realiseren ligplekken zeecruise aan de rand van de stad, verplaats ligplekken riviercruise De Ruyterkade Oost en Noordhollands kanaal naar Veemkade en medegebruik nieuwe PTA;
- focus op duurzaamheid.
- En dit mee te nemen in de voordracht aan B&W voor 19 december 2017.

5. **Kunt u instemmen met het vervolgproces en eventueel afspraken te maken ten behoeve van het gesprek met de wethouders uit Zaanstad**

- 29 november bestuurlijk overleg met wethouders Zaanstad
- Weekendmap wethouders: concept B&W voordracht
- B&W 19 december 2017: 'voorgenomen voorkeurslocatie PTA'
  - Redenen om nu eerst een 'voorgenomen' besluit te nemen: in de bestuursopdracht is opgenomen dat de stadsdelen formeel geconsulteerd moeten worden (art. 28 verordening, duur 8 weken); toch neemt B&W zoals beloofd een besluit in december en kan hierover worden gecommuniceerd; door het definitieve besluit aan een nieuw college voor te leggen is er draagvlak voor de uitvoering en is er voldoende tijd voor een zorgvuldig proces.
  - Parallel een B&W besluit in Zaanstad.
  - Expliciteren dat niet verder wordt gewerkt aan de Achtersluispolder.
  - Brief aan gemeenteraad.
  - Persbericht namens 3 partijen: Zaanstad, Havenbedrijf, Amsterdam.
  - Opdracht verder te werken aan een investeringsbesluit voor de Coenhaven. In dit proces extra aandacht aan: verkeersontsluiting (duurzame oplossingen en kosten); planning (nadere detaillering in relatie tot de Javabrug); organisatie (in – en externe samenwerking); verkenning afspraak met Eggerding ; financiële dekking.
  - Van belang dat hiermee geen tijd verloren gaat: inrichten parallelle processen.
  - Beleid zee- en riviercruise 2020-2030
- Definitief besluit door B&W uiterlijk Q4 2018
  - Hier was reeds een bestuurlijk IJkmoment gepland, ter afstemming processen Javabrug en PTA verplaatsing
  - Dit besluit is dan het investeringsbesluit, inclusief relevante processen: mogelijke herontwikkeling Veemkade, meekoppelkans Cruisecity, medegebruik riviercruise

6. **Rondvraag**

Annotatie bij agenda Bestuurlijk Overleg Verplaatsing PTA

Ad 1. Kennis nemen van de uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam voor de zeecruise, met daarin de volgende onderdelen.

Samenvatting uitkomsten onderzoek

a) Een complete analyse van benodigde maatregelen om op de locaties Achtersluispolder in Zaanstad en Coenhaven in Amsterdam een PTA in te richten.
b) Een ruimtelijke verkenning die specifieke kansen en bedreigingen toont voor de gebiedsontwikkeling van beide gebieden.
   Op basis van deze studie kan geconcludeerd worden, dat de locatiekeuze van de PTA strategische gevolgen kan hebben: een terminal in de Achtersluispolder draagt niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad.
c) Een vergelijking van beide locaties, met als conclusie, dat de locatie Coenhaven het meest kansrijk is, vanwege:
   - lagere investeringskosten;
   - minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
   - betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
   - hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde liglaats.
d) Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse met als resultaat:
   - dat op zichzelf beschouwd, het verplaatsen van de PTA meer maatschappelijke kosten dan baten met zich meebrengt;
   - dat de verplaatsing naar de Coenhaven het beste beeld laat zien;
   - dat bij verplaatsing naar de Coenhaven, de uitkomst van de studie van RHDHV/Decisio past binnen de uitgangspunten van de MKBA, die voor de Sprong over het IJ was uitgevoerd om de maatschappelijke effecten van de Javabrug in beeld te brengen – ergo het totaal aan maatschappelijk kosten en baten van Javabrug plus verplaatsen PTA is positief
e) Een (kabinet) business case met als belangrijkste conclusies:
   - dat het autonome scenario (behoud PTA, tweede kade voor grote cruiseschepen in de Coenhaven, geen Javabrug) een positief financieel resultaat laat zien voor de PTA;
   - dat het resultaat voor verplaatsing naar beide locaties een negatief resultaat laat zien;
   - dat het resultaat voor verplaatsing naar de Coenhaven minder negatief is dan voor de Achtersluispolder.
f) Het effect van een mogelijke verplaatsing van de PTA op de drie doelstellingen zoals geformuleerd in de bestuursopdracht (juni 2017), op basis van de uitkomsten van het onderzoek, zijn de volgende.
   - Faciliteren van de groei in de zeecruisemarkt: positief.
     Na verplaatsing van de terminal waarbij de Veemkade nog beperkt wordt gebruikt (zonder gebouw, voor maximaal 40 aanlopen per jaar voor kleine cruiseschepen) kan tot circa 230 aanlopen per jaar worden gefaciliteerd.
     Dat is minder dan de 250 aanlopen die in een autonome situatie gefaciliteerd zou kunnen worden (zonder Javabrug, met nieuw te maken tweede kade in de Coenhaven).
     Het is echter meer dan gefaciliteerd zou kunnen worden, als wel een Javabrug gerealiseerd wordt en de PTA niet verplaatst zou worden (dan zou met tweede kade in de Coenhaven jaarlijks slechts circa 140 aanlopen gefaciliteerd kunnen worden).
   - Bijdrage aan 'stad in balans', spreiding van de drukte: beperkt.
     Van alle buitenlandse bezoekers is circa 8% een cruisetoerist. De MKBA laat zien, dat door de PTA naar de rand van de stad te verplaatsen, maximaal 15% van de toeristen meer dan nu

(85%) zal besluiten om het schip niet te verlaten. Dat gaat om een paar honderd toeristen per schip.
Ook gaat het verkeer voor laden en lossen niet naar de binnenstad: 10-20 ritten per schip. Ook gaat een groot aantal passagiers (360 bussen totaal :aankomst/vertrek per schip) voor een 'turnaround call' dan rechtstreeks van Schiphol naar de PTA aan de rand van de stad. Cruisepassagiers die op excursie gaan, verspreiden zich vanuit die locatie over de regio (Zaanse schans, Amsterdam Castle, Keukenhof, Museumplein en Amsterdamse binnenstad). De verwachting is dat het aantal mensen dat de binnenstad wil bezoeken niet minder wordt.

- Mogelijk maken van de de Sprong over het IJ: positief.
  Verplaatsing van de PTA maakt het mogelijk om de Javabrug te realiseren en in de toekomst ook mogelijk een brug bij het Stenen Hoofd.

g) Risico's
   - Niet halen van de planning om de PTA verplaatst te hebben voor de bouw van de Javabrug is het grootste gemarkeerde risico. Het proces is gecompliceerd: er moet veel werk worden uitgevoerd, afspraken met gevestigde bedrijven en grondeigenaren worden gemaakt en er moeten veel procedures worden doorlopen. Dit risico kan een effect hebben op afspraken met rederijen en de omzet van de PTA en de bouw van de Javabrug.
   - De business case bevat nog onzekerheden (plus of min 25%) en onvoorziene posten.

h) Beheersmaatregelen
   - RHDHV analyseert dat er geen goede tijdelijke maatregelen te treffen zijn om het risico van het niet tijdig halen van de planning, te mitigeren en concludeert dat de beste beheersmaatregel eruit bestaat om de planning van de Javabrug aan te passen aan de realisatie van een nieuwe PTA.
   - De business case bevat nog onzekerheden (plus of min 25%) en onvoorziene posten. Beheersmaatregel bestaat uit planmatig werken, rekenen en tekenen gelijk op laten gaan.
   - De Javabrug maakt de huidige zwaaikom voor de cruiseschepen onbereikbaar waardoor de schepen niet meer kunnen draaien om later via het Noordzeekanaal terug te varen naar zee. Als beheersmaatregel is het gebruikmaken van een meer westelijk gelegen zwaairuimte door het Havenbedrijf /Centraal Nautisch Beheer bekeken. Dit zou betekenen dat de cruiseschepen over een langere afstand (ca. 1,5 km) via de bochtige vaargeul in het IJ achteruit naar de PTA moeten varen. Dit wordt als nautisch onverantwoord gezien . Daarmee kan achteruitvaren niet als beheersmaatregel worden aangemerkt.
   - In aanvulling op de door RHDHV gepresenteerde analyse, zijn er drie alternatieven te formuleren, die buiten de scope van de opdracht van RHDHV vallen: een scenario 'high quality cruise' waarbij de PTA wordt gehandhaafd en er minder aanlopen kunnen worden gefaciliteerd, een scenario 'autonome groei' waarbij er geen bruggen over het IJ op de geplande plekken worden gemaakt (dan wel een Oostelijke variant) en een scenario 'industriële cruise' waarbij het Havenbedrijf alsnog wordt verzocht een derde locatie in de haven aan te wijzen.

Proces vanaf bestuursopdracht B&W in juni 2017

In juni 2017 gaf B&W opdracht voor het uitvoeren van een studie naar de verplaatsing van de PTA. Met de start van dit werk moest worden gewacht tot in juli van dit jaar financiële dekking was geregeld in de gemeenteraad. Deze besluitvorming verliep parallel aan de besluitvorming voor de Sprong over het IJ. Het besluit om een brug over het IJ te maken vormde de directe aanleiding tot de studie naar verplaatsing PTA, maar er zijn nog twee andere redenen voor deze studie: bijdrage leveren aan de balans in de stad, en faciliteren van de groei van de zeecruise sector.

In augustus heeft een selectie plaatsgevonden van een consortium van adviesbureaus voor de uitvoering van deze opdracht. Het winnende consortium wordt aangestuurd door Royal Haskoning

DHV en bestaat verder uit Decisio (MKBA, economie) en MUST (stedenbouw). Opdrachtgever is de gemeente Amsterdam, in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad en het Havenbedrijf.

Alle relevante zaken zijn onderzocht: nautisch, bodem, milieu, ruimtelijk, verkeer, planologisch-juridisch, duurzaamheid, economisch, planning, eigendom, toekomstige plannen (Haven-Stad, Maak.Zaanstad en Sprong over het IJ), financieel , groeikansen, en algemene risico's en kansen. Om tot een keuze te komen is ook een MKBA gemaakt (maatschappelijke kosten-baten analyse) en gewerkt met een multicriteria analyse. Omdat de planvorming voor de transformatie van Haven-Stad verder gevorderd is dan de planvorming voor de transformatie van de Achtersluispolder (ASP), moesten voor de ASP gedurende het proces voorlopige keuzen gemaakt worden, bijvoorbeeld over de te kiezen ligging van de PTA in het gebied.

Op 2 november heeft RHDHV het eindrapport opgeleverd.

RHDHV heeft stakeholders betrokken in het onderzoeksproces (Havenbedrijf, PTA, en ambtelijk: Provincie, Platform Noordzeekanaalgebied, stadsdelen, Rijkswaterstaat, IJmuiden). Op 9 november hebben de stakeholders de gelegenheid gekregen om te adviseren op het finale advies van RHDHV. Aandachtspunten die daar werden benoemd zijn onder andere: afwikkeling verkeer, planning i.r.t. bouw javabrug, het maken van structurele afspraken met Eggerding, moment dat de grote zwaaikom niet meer bereikbaar is door de bouw van de Javaburg.

Daarnaast heeft op 1 november een inloopavond plaatsgevonden voor alle geïnteresseerde Amsterdammers en Zaankanters, waarbij ook adviezen zijn opgehaald. Gedurende deze periode vond ook een informatiebijeenkomst plaats over de transformatie van de Achtersluispolder, waarbij de mogelijke komst van de PTA werd vermeld. Het algemene beeld uit die avond is dat gebruikers/bewoners van de Achtersluispolder de terminal niet in hun gebied willen en vice versa voor de gebruikers van de Coenhaven. Waarbij tevens de vraag werd gesteld waarom de PTA sowieso verplaatst moet worden. Daarnaast werden zorgen geuit over de verkeersafwikkeling (voor beide gebieden) en de effecten op de natuur (Achtersluispolder).

Door betrokkenen wordt geconstateerd, dat het gesprek over de mogelijke komst van de PTA tot versnelling heeft geleid van gedachtenvorming over de transformatie van de betrokken gebieden. In de Coenhaven hebben de 'convenantspartners' (vier grote bedrijven die nu gevestigd zijn in de Coen- en Vlothaven, waarmee de gemeente afspraken heeft gemaakt) aangegeven graag in gesprek te willen over verplaatsing. In de Achtersluispolder is parallel aan de PTA studie een versnelde studie uitgevoerd naar de transformatiekansen en is hierover een informatieavond met alle betrokken bedrijven en bewoners van het Zijkanaal georganiseerd.

Nader uitgeschreven: een samenvattende vergelijking van de locaties Achtersluispolder in Zaanstad en Coenhaven in Amsterdam

Op basis van het rapport zijn de volgende conclusies te trekken:

Conclusie 1.: Er is geen maatgevend verschil tussen Coenhaven en Achtersluispolder voor wat betreft de onderzochte effecten: luchtkwaliteit, stikstofdepositie, geluid, externe veiligheid, geurgevoeligheid, verkeer, flora en fauna, bodemkwaliteit, nautische veiligheid en duurzaamheid.

Conclusie 2. De verkeersafwikkeling van het vervoer van de passagiers is uitvoerig onderzocht. Waarbij de maatgevende situatie maatwerkvervoer per touringbus is, geconcludeerd wordt dat de verkeersknooppunten in de directe nabijheid van de PTA, zowel Coenhaven als Achtersluispolder, zonder extra capaciteit in 2030 overbelast zijn. Dit is in de autonome ontwikkeling al het geval, het

additionele verkeer van de PTA is gering ten opzichte van het overige verkeer. Voorbij deze verkeersknooppunten zijn geen verkeersmaatregelen noodzakelijk.

Voor de Achtersluispolder is een aparte busbaan geschetst die het busvervoer niet door Achtersluispolder leidt, maar direct naar de A10 en busbaan in A'dam Noord leidt.

Conclusie 3. In de Achtersluispolder zijn drie liggingsvarianten, oost, midden en west, voor de aanleg van Cruiseschepen onderzocht. De oostelijke variant komt als meest gunstige naar voren: het fysieke ruimtebeslag van de terminal raakt de minste bedrijven, de geluidsbelasting van toekomstige woningen in de polder is hier het laagst en het open uitzicht vanuit de polder richting het IJ blijft voor het grootste deel in tact. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is fysiek mogelijk in de Achtersluispolder. Hierbij ontstaat de situatie dat het op uitzicht richting het IJ verdwijnt en meer toekomstige woningen geluidsbelast worden.

Conclusie 4. Ook in de Coenhaven zijn drie liggingsvarianten onderzocht: Westerhoofd Stad, Westerhoofd IJ en Afrikapier. De varianten onderscheiden zich vooral op de situering van een markant publiekstrekkend gebouw. De variant Westerhoofd stad komt als meest gunstige naar voren. Deze variant gebruikt optimaal de huidige geluidscontour van de ring A10, daarnaast zijn binnen het programma Haven-Stad mitigerende maatregelen voorzien om de negatieve effecten van geluid te minimaliseren. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is in de Coenhaven mogelijk wanneer de grond van de Afrikapier op termijn vrijkomt, aan beide zijden van de Afrikapier kan één ligplaats worden gemaakt

Conclusie 5.: Het geluid dat de cruiseschepen maken tijdens het liggen heeft invloed op de huidige en nieuwe (na ontwikkeling) situatie van beide locaties. In de huidige situatie worden 9 woonboten in de Achtersluispolder belast met 60 db(A) of meer. Deze zullen moeten worden verplaatst. Er zijn geen woningen in de Coenhaven die worden belast met 60 db(A) of meer. In de nieuwe situatie worden op beide locaties circa 600 woningen belast met 60 db(A) of meer. In het programma Haven-stad is reeds voorzien in mitigerende maatregelen tot 65 db(A), deze zullen voor Achtersluispolder moeten worden ontwikkeld. Hierbij opgemerkt dat de geluidcontour van Coenhaven voor de ontwikkeling op de Afrikapier beïnvloedt, volgens vigerende afspraken gaat daar pas woningbouw plaatsvinden vanaf 2040. Voor beide locaties geldt dat walstroom op termijn voor Cruiseschepen het geluidsniveau aanzienlijk reduceert.

Conclusie 6. de (beoogde) natuur van de Noorder IJplas wordt aangetast, hiervoor is een m.e.r. noodzakelijk, ook moeten twee bestemmingsplannen worden aangepast en zal een Bestuursovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam, Zaanstad en Rijkswaterstaat nodig zijn. Coenhaven kent een lage natuurwaarde.

Conclusie 7. De huidige kade van de Coenhaven (Westerhoofd) moet vooral vanwege de noodzakelijk verdieping (Oasis-klasse) van de Coenhaven worden vervangen. Daarnaast is deze kadeconstructie relatief oud en niet geschikt om met zeecruiseschepen aan te meren.

Conclusie 8. Voor het in- en uitvaren bij de Coenhaven is nautische ruimte nodig waar derden middels een BAOR recht op hebben. Dit betekent nadere afstemming met de betrokken partij.

Conclusie 9. De aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer zal op beide locaties een positieve bijdrage (aanjaag functie) hebben voor de transitieopgave. Zo zal de ontsluiting van de Achtersluispolder sterk moeten worden verbeterd bij de transformatie van het gebied. De vestiging van de PTA op deze locatie zal de noodzaak hiertoe verder versterken. Hierbij doet zich de

gemeenschappelijke kans voor om een snelle bus/ov-verbinding over de Noorder IJplas te realiseren direct richting het centrum van Amsterdam.

De ontwikkelstrategie Haven-Stad zet sterk in op de noodzakelijke mobiliteitsshift van autogebruik naar alternatieve vervoerssystemen. De vestiging van de PTA in de Coenhaven kan voorsorteren op de realisatie van een parkeerhub ten behoeve van de ontwikkeling van Haven-Stad en daarnaast inzetten op de ontwikkeling van het vervoer over water om op deze wijze een eerste stap te zetten richting de realisatie van de mobiliteitsshift.

Conclusie 10. De bestuurlijke en juridisch-planologische procedures en daaruit voortvloeiende gerechtelijke procedures zijn maatgevend in de planing. Op basis van de officiële en formele termijnen, ontwerpen, contractvoorbereiding en bouwtijden, is openstelling van de terminal in Q1, 2025 (opening Javabrug) haalbaar voor Coenhaven, maar niet voor Achtersluispolder.
Het niet halen van de planning is als belangrijkste risico geïdentificeerd, immers als de planning niet tijdig is gerealiseerd betekent dit dat de huidige terminal alleen voor cruiseschepen kleiner dan 210 bereikbaar is. Met als gevolg dat een groot deel van de zeecruise Amsterdam niet meer kan aandoen waardoor de stad economische schade leidt. Beheersmaatregelen om dit risico te mitigeren zijn beperkt en moeten vooral gezocht worden in het minimaliseren van de besluitvormingsprocessen. Op elke locatie is een nieuw bestemmingsplan en mogelijk ook m.e.r. noodzakelijk. Hierbij opgemerkt dat middels een 'tijdelijke' ontheffing van het bestemmingsplan voor een periode van 10 jaar een kade (tijdelijk) ingericht kan worden. Andere tijdelijke maatregelen als achteruitvaren zijn nautisch niet veilig en daarmee ook geen tijdelijke maatregel.

Conclusie 11. Voor het realiseren van de nieuwe terminal moeten ook gronden worden verworven. De conclusie uit de Business Case is dat het verwerven van gronden, inclusief uitkopen van de bedrijven in Achtersluispolder een hoge kostenpost is. In de Coenhaven worden deze verwervingskosten vanwege de eigendomsverhoudingen binnen de gemeente Amsterdam uiteindelijk door de gemeente Amsterdam gedragen, in de Business Case zijn de verwervingskosten voor deze locatie dan ook als nihil beschouwd.

Conclusie 12. De negatieve Netto Contante Waarde bij verplaatsing is het logisch gevolg van de forse investeringen die geen extra opbrengsten genereren. Dit wordt nog verergerd door het wegvallen van de inkomsten uit evenementen en verhuur. De baten vanuit de herontwikkeling van de Veemkade zijn onvoldoende om daar verandering in te brengen.
Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat:

- Variatie in grondverwervingskosten niet leidt tot een andere conclusie
- Variatie in investeringskosten evenmin leiden tot een andere conclusie
- Ook bij een aantal calls van maximaal 175 per jaar (geen uitwijk in autonome scenario) de conclusie is dat verplaatsing een negatieve NCW oplevert als gevolg van de hoge investeringen in combinatie met opbrengstenderving van evenementen/verhuur
-

2)

Business case
Er is een uitgebreide business case opgesteld waarbij naar alle relevante kosten en baten is gekeken. Drie scenario's zijn netto contant gemaakt:

- autonoom (geen Javabrug, PTA blijft aan Veemkade, tweede kade met ruimte voor 1 schip in Coenhaven):
- Coenhaven (wel Javabrug, geen PTA meer aan Veemkade maar nog toch maximaal 40 aanlopen van kleinere schepen aldaar, nieuwe PTA met ruimte voor 2 grote cruiseschepen in Coenhaven): . Dit is inclusief herontwikkelingswaarde van het te slopen PTA gebouw aan de Veemkade

2)

- Achtersluispolder (wel Javabrug, geen PTA meer aan Veemkade maar nog toch maximaal 4(aanlopen van kleinere schepen aldaar, nieuwe PTA met ruimte voor 2 grote cruiseschepen in Achtersluispolder):

Hier zijn nog diverse kanttekeningen bij te plaatsen, zie hiervoor de bijgeleverde notitie en de business case zelf.

De conclusie hieruit is, dat het resultaat voor verplaatsing naar de Coenhaven minder negatief is dan voor de Achtersluispolder.

2)

Advies RHDHV meest kansrijke locatie

De locatie Coenhaven is de meest kansrijke locatie, vanwege:

- de lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

Ad 2. In te stemmen met als voorgenomen voorkeurslocatie: Coenhaven

Op basis van het advies van RHDHV om de Coenhaven als meest kansrijke locatie verder uit te werken wordt voorgesteld dit advies over te nemen en de Coenhaven aan te wijzen als voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de PTA. Dit sluit aan op de ruimtelijke strategie voor het gebied Haven-Stad/ZaanIJ.

Ruimtelijke strategie: Ontwikkelingen metropoolregio, leggen van verbindingen

De zoektocht naar een nieuwe locatie voor de cruiseterminal vindt plaats in de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio: Haven-Stad/ ZaanIJ. In dit gebied wordt door Amsterdam en Zaanstad nauw samengewerkt om (opgeteld) 50.000 tot 90.000 woningen tot stand te brengen. Recent is de Economisch Ruimtelijke verkenning als gezamenlijke opdracht uitgevoerd. Deze studie

benadrukt het belang van een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide gebieden, onafhankelijk van de situering van de cruiseterminal.

In de afweging voor de voorkeurslocatie van de cruiseterminal weegt de verbinding binnen dit gebied dan ook zwaar mee. Op basis van de studie van RHDHV kan geconcludeerd worden dat een cruiseterminal in de Achtersluispolder de verkeerskundige relatie kan versterken maar ook extra druk legt op deze verbinding, als afwikkelroute van bevoorrading en toeristen. Bovendien draagt een terminal in de Achtersluispolder niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad. Een ruimtelijke verbinding die juist moet ontstaan door de transformatie van extensieve (logistieke) berdrijventerreinen (Achtersluispolder en Cornelis Douwesterreinen) tot een gemengd, stedelijk gebied. Dat laat onverlet dat vanuit deze gezamenlijke transformatieopgave aan de noordkant van IJ het van belang blijft de verbinding zowel ruimtelijk als verkeerskundig versneld tot stand te brengen.

Uit de studie van RHDHV blijkt dat een Cruiseterminal in de Coenhaven minder negatieve effecten heeft op de ontwikkelingen van het gezamenlijke ontwikkelgebied Haven-Stad/ZaanIJ. Deze heeft dan ook vanuit het grotere ontwikkelperspectief de voorkeur.

Ad 3. Kennis te nemen van alternatieve scenario's
Gelet op de uitkomst van de MKBA, de business case, het beperkte effect op de drukte in de stad, en de geconstateerde risico's, is het wellicht goed om deze uitkomsten nog een keer naast drie alternatieve scenario's te plaatsen. De scenario's 'high quality cruise' en 'Industriële cruise' vielen buiten de scope van de opdracht van RHDHV. Het scenario 'high quality cruise' is nadien door RHDHV becijferd.

'Autonome groei'
- Huidige PTA handhaven.
- Tweede locatie in de Coenhaven, voor één ligplek voor Oasis klasse cruiseschepen.
- Groei naar 250 aanlopen per jaar (2030)
- Positief financieel resultaat.
- Negatief voor Sprong over het IJ: huidig geplande Javabrug niet te realiseren; de vaste verbindingen over de flanken worden tunnels, ofwel de brug in het oosten wordt ter hoogte van het Azartpleingemaakt (deze 'Kompasbrug' variant heeft 35% minder vervoerwaarde en biedt dus minder ontlasting van drukte op centrale deel IJ). Dit zou afwijken van het recente besluit van de gemeenteraad.
- Geen bijdrage aan Stad in balans.
- Zeer beperkt ruimte aan Veemkade om riviercruise naar te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ)

'High quality cruise'
- Huidige PTA handhaven (schepen tot max 210 meter, kleiner wordende markt tot 40 aanlopen in 2030).
- Tweede locatie in de Coenhaven te maken, voor één ligplek voor schepen groter dan 210 meter.
- Beperkte groeit tot circa 140 aanlopen per jaar (2030)
-

- Neutraal voor Sprong over het IJ: de Javabrug kan worden gerealiseerd en heeft geen risico van uitloop verplaatsing PTA. Echter de vaste verbinding bij Stenen Hoofd wordt een tunnel of een dure brug die lang open moet staan.

- Postief voor Stad in balans.
- Zeer beperkt ruimte aan Veemkade om riviercruise naar te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ)

'Industriële cruise'
- Beperkt gebruik Veemkade (handvol schepen).
- Havenbedrijf verzoeken alsnog een derde locatie aan te wijzen in de haven, die snel te realiseren is. HbA heeft eerder aangegeven dat dit niet veilig is, en dat de beschikbare ruimte gebruikt moet worden voor havengerelateerde bedrijven.
- Eventueel tijdelijk gebruik van de huidige kade in de Coenhaven, om een bouwperiode te overbruggen.
- Groei naar 250 aanlopen per jaar (2030)
- Financieel resultaat onbekend
- Positief voor Sprong over het IJ: de Javabrug kan worden gerealiseerd en heeft geen risico van uitloop verplaatsing PTA.
- Beperkte bijdrage aan Stad in balans.
- Beperkt ruimte aan Veemkade om riviercruise naar te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ)

Hieruit kan worden geconcludeerd, dat er een afweging moet worden gemaakt, waarin de volgende elementen een rol spelen:
- realiseren van de Sprong over het IJ
- faciliteren van de zeecruise sector in de MRA
- bijdrage leveren aan de Stad in balans
- financieel resultaat
- bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van het IJ

Door te kiezen voor verplaatsing van de PTA wordt aan alle elementen een positieve bijdrage geleverd, en wordt consistent uitvoering gegeven aan reeds genomen besluiten (Sprong over het IJ, Stad in balans, bestuursopdracht verplaatsen PTA) echter het financieel resultaat is negatief. Zie hiervoor de kabinet Business Case.

Ad 4. Akkoord te gaan met de beleidsregels zoals verwoord in het concept beleid 2020-2030

De Beleidsrichting Zee –en Riviercruise heeft als doel een beleidskader te formuleren voor de ontwikkeling van zee- en riviercruise in Amsterdam in samenwerking met de regio . Dit beleidskader is opgesteld ter uitvoering van de Bestuursopdracht Stad in Balans: sturing op spreiding, kwaliteit en diversiteit. Aan de hand van het beleidskader kunnen concrete beslissingen worden genomen over de wijze waarop, de locaties waar en de randvoorwaarden waaronder zowel de zee- als riviercruise in deze stad wordt gefaciliteerd.

2)

De beleidsrichting is tot stand gekomen door literatuuronderzoek, veldonderzoek en gesprekken met relevante stakeholders. Het document is tot stand gekomen in goede samenwerking met het Havenbedrijf.

De belangrijkste punten uit de beleidsregels zijn de volgende:

a) Zee- en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam ook van wege het belang voor de Metropoolregio.
b) Niet inzetten op maximale groei maar inzetten op een kwaliteits –en spreidingsstrategie tot Northwes Europe's prefered cruise destination. Elementen hierin zijn:
    i. Focus op duurzaamheid en ontwikkeling tot Green Cruise Port.
    ii. Focus op turn around vanwege de hogere toegevoegde waarde.
c) In samenspraak met de branche onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om passagiers meer gebruik te laten maken van alternatieve attracties in de regio. Dit is vooral van belang voor de transit markt (cruiseschepen op doorvaart, die Amsterdam aandoen voor een bezoek aan attracties).
d) Voor de zeecruise gelden voor de kwaliteits- en spreidingsstrategie de volgende vier hoofdpunten.
    - Een locatie voor het aanmeren van zeecruiseschepen nabij de A10 West, die gemakkelijk bereikbaar is vanuit Schiphol. Deze faciliteit is vooral gericht op turn-around schepen en biedt ruimte aan twee forse schepen tegelijkertijd.
    - Onderzoek de mogelijkheden en of het van belang is om huidige PTA beschikbaar te houden voor een beperkt aantal kleinere zeeschepen. Elementen die hierbij een rol spelen zijn o.a.: interferentie met riviercruiseplekken, kosten voor aanhouden relatief kleine zeecruisefaciliteit, effect op herontwikkelingsmogelijkheden/-waarde van PTA terminal gebouw.
    - Optimalisering van de samenwerking met IJmuiden en mogelijk Rotterdam.
    - Een meerjarig plan van aanpak voor een schonere vaart en klimaatneutrale terminal; in lijn met de ambitie van HbA om zich te ontwikkelen tot duurzame haven.
e) Voor de riviercruise geldt ook een kwaliteits- en spreidingsstrategie. Deze bestaat uit de volgende twee hoofdpunten
    - Op de korte termijn instandhouding van de status qua van de ligplaatsen en geen maatregelen voor tijdelijke halteerplekken.
    - Op de lange termijn het vinden van een nieuwe balans in de versterking van de kwaliteit van de beleving van het IJ, in relatie tot de nautische functie van het IJ. Dit leidt op termijn tot het verminderen van ligplaatsen van riviercruiseschepen op het 'binnen-IJ'. Door verdichting en transformatie van de stad bieden verder weg van het centrum gelegen locaties op termijn kansen.
    - Het ingevoerde prijsbeleid (in 2019) wordt gecontinueerd om vraag en aanbod in balans te brengen en het premium karakter van centrale ligplaatsen te waarborgen.

Ad 4 In te stemmen met het vervolgproces en eventueel afspraken te maken ten behoeve van het gesprek met de wethouders uit Zaanstad

In de bestuursopdracht Verplaatsing PTA is opgenomen dat de uiteindelijke voorkeurslocatie wordt voorgelegd aan de bestuurscommissies van West, Nieuw West en Noord dit op basis van artikel 28 van de verordening op de bestuurscommissies. Hierdoor kan in december nog geen definitieve

keuze worden gemaakt over de voorkeurslocatie aangezien het advies pas kan worden ingewonnen nadat B&W akkoord is met de voorgestelde locatie voor de PTA. Verder is geconcludeerd dat het rapport van Royal Haskoning DHV alle elementen bevat om tot besluitvorming te komen maar dat een aantal daarvan nader gedetailleerd moeten worden om tot een uitvoeringsbesluit te komen. Dit zijn in ieder geval de volgende onderwerpen:

- Verkeersontsluiting: oplossingen en kosten;
- Planning: nadere detaillering in relatie tot de Javabrug
- Organisatie: in –en externe samenwerking;
- Verkenning oplossingen met naburige bedrijven, in elk geval Eggerding
- Financiële dekking
- Proces en uitvoering
- Wel/niet herontwikkelen PTA Veemkade

Daarom wordt voorgesteld om de uiteindelijke keuze aan het college voor te leggen in 2018 met als uiterlijk moment Q4 te weten het bestuurlijk IJkmoment Javabrug.

Als gevolg van dit proces neemt B&W zoals beloofd een helder besluit in december 2017, waarover kan worden gecommuniceerd. Door het definitieve besluit aan een nieuw college van B&W voor te leggen is er draagvlak voor de uitvoering en is er voldoende tijd voor een zorgvuldig proces.

Hierbij moet worden opgetekend, dat als gevolg van een 'voorgenomen voorkeursbesluit' in december, waarbij wel de kosten in beeld zijn maar de financiële dekking nog niet is geregeld, er als het ware een soort 'fuik' ontstaat, waaruit het lastig is terug te keren van het voorgenomen besluit.

Het onderzoek naar de voorkeurslocatie heeft plaatsgevonden in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad. Waarbij de insteek is dat bestuurlijke besluitvorming parallel zou plaatsvinden. Hoewel wordt voorgesteld dat B&W in december Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie locatie aan te wijzen is het voorstel de Achtersluispolder niet meer nader te onderzoeken en dus af te laten vallen. Hierover zal dan in december in beide B&W's besloten worden. Na besluitvorming wordt voorgesteld om een gezamenlijk persmoment te plannen waarin de boodschap is dat na een gelijkwaardige afweging is besloten de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie aan te wijzen.

Gemeente Amsterdam

Agenda

Bestuurlijk Overleg - bestuursopdracht verplaatsen PTA
--- STUKKEN BEVATTEN VERTROUWELIJKE INFORMATIE ---

Deelnemers:
Amsterdam: Wethouder van der Burg, (R&D),
Zaanstad: Wethouder Straat, wethouder Munnikendam, Directeur StedelijkeOntwikkeling)

Datum en Plek:
29 november 2017, 10.30-11.00, kamer 3.201

1. **Kennis nemen van proces en uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam voor de zeecruise**
   Bijlage:
   - *PTA bestuursrapportage definitief concept, consortium RHDHV, dd.2-11-17*
   - *Ruimtelijke kwaliteit (MUST)*

   Samengevat in de annotatie.

2. **Kunt u instemmen met de voorgenomen voorkeurslocatie: Coenhaven**

RHDHV adviseert: Coenhaven is het meest kansrijk, vanwege:
- lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

Dit sluit aan op de ruimtelijke strategie voor het gebied: Haven-Stad / ZaanIJ: de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio. Gezamenlijk kunnen hier 50.000 tot 90.000 woningen worden ontwikkeld. Een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide gebieden is essentieel. Een terminal in de Achtersluispolder draagt niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad.

3. **Kunt u instemmen met het vervolgproces:**
    - Gezamenlijke B&W's 19 december 2017: 'voorgenomen voorkeurslocatie PTA'
        - Redenen om nu eerst een 'voorgenomen' besluit te nemen: in de bestuursopdracht is opgenomen dat de stadsdelen formeel geconsulteerd moeten worden (art. 28 verordening, duur 8 weken);
        - Toch nemen beide B&W zoals beloofd een besluit in december en kan hierover worden gecommuniceerd;
        - Door het definitieve besluit aan een nieuw college voor te leggen is er draagvlak voor de uitvoering en is er voldoende tijd voor een zorgvuldig proces.
        - Expliciteren dat niet verder wordt gewerkt aan de Achtersluispolder.
        - Persbericht namens 3 partijen: Zaanstad, Havenbedrijf, Amsterdam.

4. **Rondvraag**

Annotatie bij agenda Bestuurlijk Overleg Verplaatsing PTA

Ad 1. Kennis nemen van de uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam voor de zeecruise, met daarin de volgende onderdelen.

Samenvatting uitkomsten onderzoek

a) Een complete analyse van benodigde maatregelen om op de locaties Achtersluispolder in Zaanstad en Coenhaven in Amsterdam een PTA in te richten.
b) Een ruimtelijke verkenning die specifieke kansen en bedreigingen toont voor de gebiedsontwikkeling van beide gebieden.
   Op basis van deze studie kan geconcludeerd worden, dat de locatiekeuze van de PTA strategische gevolgen kan hebben: een terminal in de Achtersluispolder draagt niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad.
c) Een vergelijking van beide locaties, met als conclusie, dat de locatie Coenhaven het meest kansrijk is, vanwege:
   - lagere investeringskosten;
   - minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
   - betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
   - hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde liglaats.
d) Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse met als resultaat:
   -
   - dat de verplaatsing naar de Coenhaven het beste beeld laat zien;
   - dat bij verplaatsing naar de Coenhaven, de uitkomst van de studie van RHDHV/Decisio past binnen de uitgangspunten van de MKBA, die voor de Sprong over het IJ was uitgevoerd om de maatschappelijke effecten van de Javabrug in beeld te brengen –
e) Een business case met als belangrijkste conclusies:
   - dat het autonome scenario (behoud PTA, tweede kade voor grote cruiseschepen in de Coenhaven, geen Javabrug) een positief financieel resultaat laat zien voor de PTA;
   - dat het resultaat voor verplaatsing naar beide locaties een negatief resultaat laat zien;
   - dat het resultaat voor verplaatsing naar de Coenhaven minder negatief is dan voor de Achtersluispolder.
f) Het effect van een mogelijke verplaatsing van de PTA op de drie doelstellingen zoals geformuleerd in de bestuursopdracht (juni 2017), op basis van de uitkomsten van het onderzoek, zijn de volgende.
   - Faciliteren van de groei in de zeecruisemarkt: positief.
     Na verplaatsing van de terminal waarbij de Veemkade nog beperkt wordt gebruikt (zonder gebouw, voor maximaal 40 aanlopen per jaar voor kleine cruiseschepen) kan tot circa 230 aanlopen per jaar worden gefaciliteerd.
     Dat is minder dan de 250 aanlopen die in een autonome situatie gefaciliteerd zou kunnen worden (zonder Javabrug, met nieuw te maken tweede kade in de Coenhaven).
     Het is echter meer dan gefaciliteerd zou kunnen worden, als wel een Javabrug gerealiseerd wordt en de PTA niet verplaatst zou worden (dan zou met tweede kade in de Coenhaven jaarlijks slechts circa 140 aanlopen gefaciliteerd kunnen worden).
   - Bijdrage aan 'stad in balans', spreiding van de drukte: beperkt.
     Van alle buitenlandse bezoekers is circa 8% een cruisetoerist. De MKBA laat zien, dat door de PTA naar de rand van de stad te verplaatsen, maximaal 15% van de toeristen meer dan nu

zal besluiten om het schip niet te verlaten (dus 80% gaat van boord in plaats van nu 95%). Dat gaat om een paar honderd toeristen per schip.
Ook gaat het verkeer voor laden en lossen niet naar de binnenstad: 10-20 ritten per schip.
Ook gaat een groot aantal passagiers (360 bussen totaal :aankomst/vertrek per schip) voor een 'turnaround call' dan rechtstreeks van Schiphol naar de PTA aan de rand van de stad.
Cruisepassagiers die op excursie gaan, verspreiden zich vanuit die locatie over de regio (Zaanse schans, Amsterdam Castle, Keukenhof, Museumplein en Amsterdamse binnenstad). De verwachting is dat het aantal mensen dat de binnenstad wil bezoeken niet minder wordt.

- Mogelijk maken van de de Sprong over het IJ: positief.
  Verplaatsing van de PTA maakt het mogelijk om de Javabrug te realiseren en in de toekomst ook mogelijk een brug bij het Stenen Hoofd.

g) Risico's

-

(2)

-

h) Beheersmaatregelen
   - RHDHV analyseert dat er geen goede tijdelijke maatregelen te treffen zijn om het risico van het niet tijdig halen van de planning, te mitigeren en concludeert dat de beste beheersmaatregel eruit bestaat om de planning van de Javabrug aan te passen aan de realisatie van een nieuwe PTA.
   - De business case bevat nog onzekerheden (plus of min 25%) en onvoorziene posten. Beheersmaatregel bestaat uit planmatig werken, rekenen en tekenen gelijk op laten gaan.
   - De Javabrug maakt de huidige zwaaikom voor de cruiseschepen onbereikbaar waardoor de schepen niet meer kunnen draaien om later via het Noordzeekanaal terug te varen naar zee. Als beheersmaatregel is het gebruikmaken van een meer westelijk gelegen zwaairuimte door het Havenbedrijf /Centraal Nautisch Beheer bekeken. Dit zou betekenen dat de cruiseschepen over een langere afstand (ca. 1,5 km) via de bochtige vaargeul in het IJ achteruit naar de PTA moeten varen. Dit wordt als nautisch onverantwoord gezien . Daarmee kan achteruitvaren niet als beheersmaatregel worden aangemerkt.
   - In aanvulling op de door RHDHV gepresenteerde analyse, zijn er drie alternatieven te formuleren, die buiten de scope van de opdracht van RHDHV vallen: een scenario 'high quality cruise' waarbij de PTA wordt gehandhaafd en er minder aanlopen kunnen worden gefaciliteerd, een scenario 'autonome groei' waarbij er geen bruggen over het IJ op de geplande plekken worden gemaakt (dan wel een Oostelijke variant) en een scenario 'industriële cruise' waarbij het Havenbedrijf alsnog wordt verzocht een derde locatie in de haven aan te wijzen.

Proces vanaf bestuursopdracht B&W in juni 2017

In juni 2017 gaf B&W opdracht voor het uitvoeren van een studie naar de verplaatsing van de PTA. Met de start van dit werk moest worden gewacht tot in juli van dit jaar financiële dekking was geregeld in de gemeenteraad. Deze besluitvorming verliep parallel aan de besluitvorming voor de Sprong over het IJ. Het besluit om een brug over het IJ te maken vormde de directe aanleiding tot de studie naar verplaatsing PTA, maar er zijn nog twee andere redenen voor deze studie: bijdrage leveren aan de balans in de stad, en faciliteren van de groei van de zeecruise sector.

In augustus heeft een selectie plaatsgevonden van een consortium van adviesbureaus voor de uitvoering van deze opdracht. Het winnende consortium wordt aangestuurd door Royal Haskoning

DHV en bestaat verder uit Decisio (MKBA, economie) en MUST (stedenbouw). Opdrachtgever is de gemeente Amsterdam, in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad en het Havenbedrijf.

Alle relevante zaken zijn onderzocht: nautisch, bodem, milieu, ruimtelijk, verkeer, planologisch-juridisch, duurzaamheid, economisch, planning, eigendom, toekomstige plannen (Haven-Stad, Maak.Zaanstad en Sprong over het IJ), financieel , groeikansen, en algemene risico's en kansen. Om tot een keuze te komen is ook een MKBA gemaakt (maatschappelijke kosten-baten analyse) en gewerkt met een multicriteria analyse. Omdat de planvorming voor de transformatie van Haven-Stad verder gevorderd is dan de planvorming voor de transformatie van de Achtersluispolder (ASP), moesten voor de ASP gedurende het proces voorlopige keuzen gemaakt worden, bijvoorbeeld over de te kiezen ligging van de PTA in het gebied.

Op 2 november heeft RHDHV het eindrapport opgeleverd.

RHDHV heeft stakeholders betrokken in het onderzoeksproces (Havenbedrijf, PTA, en ambtelijk: Provincie, Platform Noordzeekanaalgebied, stadsdelen, Rijkswaterstaat, IJmuiden). Op 9 november hebben de stakeholders de gelegenheid gekregen om te adviseren op het finale advies van RHDHV. Aandachtspunten die daar werden benoemd zijn onder andere: afwikkeling verkeer, planning i.r.t. bouw javabrug, het maken van structurele afspraken met Eggerding, moment dat de grote zwaaikom niet meer bereikbaar is door de bouw van de Javaburg.

Daarnaast heeft op 1 november een inloopavond plaatsgevonden voor alle geïnteresseerde Amsterdammers en Zaankanters, waarbij ook adviezen zijn opgehaald. Gedurende deze periode vond ook een informatiebijeenkomst plaats over de transformatie van de Achtersluispolder, waarbij de mogelijke komst van de PTA werd vermeld. Het algemene beeld uit die avond is dat gebruikers/bewoners van de Achtersluispolder de terminal niet in hun gebied willen en vice versa voor de gebruikers van de Coenhaven. Waarbij tevens de vraag werd gesteld waarom de PTA sowieso verplaatst moet worden. Daarnaast werden zorgen geuit over de verkeersafwikkeling (voor beide gebieden) en de effecten op de natuur (Achtersluispolder).

Door betrokkenen wordt geconstateerd, dat het gesprek over de mogelijke komst van de PTA tot versnelling heeft geleid van gedachtenvorming over de transformatie van de betrokken gebieden. In de Coenhaven hebben de 'convenantspartners' (vier grote bedrijven die nu gevestigd zijn in de Coen- en Vlothaven, waarmee de gemeente afspraken heeft gemaakt) aangegeven graag in gesprek te willen over verplaatsing. In de Achtersluispolder is parallel aan de PTA studie een versnelde studie uitgevoerd naar de transformatiekansen en is hierover een informatieavond met alle betrokken bedrijven en bewoners van het Zijkanaal georganiseerd.

Nader uitgeschreven: een samenvattende vergelijking van de locaties Achtersluispolder in Zaanstad en Coenhaven in Amsterdam

Op basis van het rapport zijn de volgende conclusies te trekken:

Conclusie 1.: Er is geen maatgevend verschil tussen Coenhaven en Achtersluispolder voor wat betreft de onderzochte effecten: luchtkwaliteit, stikstofdepositie, geluid, externe veiligheid, geurgevoeligheid, verkeer, flora en fauna, bodemkwaliteit, nautische veiligheid en duurzaamheid.

Conclusie 2. De verkeersafwikkeling van het vervoer van de passagiers is uitvoerig onderzocht. Waarbij de maatgevende situatie maatwerkvervoer per touringbus is, geconcludeerd wordt dat de verkeersknooppunten in de directe nabijheid van de PTA, zowel Coenhaven als Achtersluispolder, zonder extra capaciteit in 2030 overbelast zijn. Dit is in de autonome ontwikkeling al het geval, het

additionele verkeer van de PTA is gering ten opzichte van het overige verkeer. Voorbij deze verkeersknooppunten zijn geen verkeersmaatregelen noodzakelijk.

Voor de Achtersluispolder is een aparte busbaan geschetst die het busvervoer niet door Achtersluispolder leidt, maar direct naar de A10 en busbaan in A'dam Noord leidt.

Conclusie 3. In de Achtersluispolder zijn drie liggingsvarianten, oost, midden en west, voor de aanleg van Cruiseschepen onderzocht. De oostelijke variant komt als meest gunstige naar voren: het fysieke ruimtebeslag van de terminal raakt de minste bedrijven, de geluidsbelasting van toekomstige woningen in de polder is hier het laagst en het open uitzicht vanuit de polder richting het IJ blijft voor het grootste deel in tact. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is fysiek mogelijk in de Achtersluispolder. Hierbij ontstaat de situatie dat het op uitzicht richting het IJ verdwijnt en meer toekomstige woningen geluidsbelast worden.

Conclusie 4. Ook in de Coenhaven zijn drie liggingsvarianten onderzocht: Westerhoofd Stad, Westerhoofd IJ en Afrikapier. De varianten onderscheiden zich vooral op de situering van een markant publiekstrekkend gebouw. De variant Westerhoofd stad komt als meest gunstige naar voren. Deze variant gebruikt optimaal de huidige geluidscontour van de ring A10, daarnaast zijn binnen het programma Haven-Stad mitigerende maatregelen voorzien om de negatieve effecten van geluid te minimaliseren. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is in de Coenhaven mogelijk wanneer de grond van de Afrikapier op termijn vrijkomt, aan beide zijden van de Afrikapier kan één ligplaats worden gemaakt

Conclusie 5.: Het geluid dat de cruiseschepen maken tijdens het liggen heeft invloed op de huidige en nieuwe (na ontwikkeling) situatie van beide locaties. In de huidige situatie worden 9 woonboten in de Achtersluispolder belast met 60 db(A) of meer. Deze zullen moeten worden verplaatst. Er zijn geen woningen in de Coenhaven die worden belast met 60 db(A) of meer. In de nieuwe situatie worden op beide locaties circa 600 woningen belast met 60 db(A) of meer. In het programma Haven-stad is reeds voorzien in mitigerende maatregelen tot 65 db(A), deze zullen voor Achtersluispolder moeten worden ontwikkeld. Hierbij opgemerkt dat de geluidcontour van Coenhaven voor de ontwikkeling op de Afrikapier beïnvloedt, volgens vigerende afspraken gaat daar pas woningbouw plaatsvinden vanaf 2040. Voor beide locaties geldt dat walstroom op termijn voor Cruiseschepen het geluidsniveau aanzienlijk reduceert.

Conclusie 6. de (beoogde) natuur van de Noorder IJplas wordt aangetast, hiervoor is een m.e.r. noodzakelijk, ook moeten twee bestemmingsplannen worden aangepast en zal een Bestuursovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam, Zaanstad en Rijkswaterstaat nodig zijn. Coenhaven kent een lage natuurwaarde.

Conclusie 7. De huidige kade van de Coenhaven (Westerhoofd) moet vooral vanwege de noodzakelijk verdieping (Oasis-klasse) van de Coenhaven worden vervangen. Daarnaast is deze kadeconstructie relatief oud en niet geschikt om met zeecruiseschepen aan te meren.

Conclusie 8. Voor het in- en uitvaren bij de Coenhaven is nautische ruimte nodig waar derden middels een BAOR recht op hebben. Dit betekent nadere afstemming met de betrokken partij.

Conclusie 9. De aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer zal op beide locaties een positieve bijdrage (aanjaag functie) hebben voor de transitieopgave. Zo zal de ontsluiting van de Achtersluispolder sterk moeten worden verbeterd bij de transformatie van het gebied. De vestiging van de PTA op deze locatie zal de noodzaak hiertoe verder versterken. Hierbij doet zich de

gemeenschappelijke kans voor om een snelle bus/ov-verbinding over de Noorder IJplas te realiseren direct richting het centrum van Amsterdam.

De ontwikkelstrategie Haven-Stad zet sterk in op de noodzakelijke mobiliteitsshift van autogebruik naar alternatieve vervoerssystemen. De vestiging van de PTA in de Coenhaven kan voorsorteren op de realisatie van een parkeerhub ten behoeve van de ontwikkeling van Haven-Stad en daarnaast inzetten op de ontwikkeling van het vervoer over water om op deze wijze een eerste stap te zetten richting de realisatie van de mobiliteitsshift.

Conclusie 10. De bestuurlijke en juridisch-planologische procedures en daaruit voortvloeiende gerechtelijke procedures zijn maatgevend in de planing. Op basis van de officiële en formele termijnen, ontwerpen, contractvoorbereiding en bouwtijden, is openstelling van de terminal in Q1, 2025 (opening Javabrug) haalbaar voor Coenhaven, maar niet voor Achtersluispolder.
Het niet halen van de planning is als belangrijkste risico geïdentificeerd, immers als de planning niet tijdig is gerealiseerd betekent dit dat de huidige terminal alleen voor cruiseschepen kleiner dan 210 bereikbaar is. Met als gevolg dat een groot deel van de zeecruise Amsterdam niet meer kan aandoen waardoor de stad economische schade leidt. Beheersmaatregelen om dit risico te mitigeren zijn beperkt en moeten vooral gezocht worden in het minimaliseren van de besluitvormingsprocessen. Op elke locatie is een nieuw bestemmingsplan en mogelijk ook m.e.r. noodzakelijk. Hierbij opgemerkt dat middels een 'tijdelijke' ontheffing van het bestemmingsplan voor een periode van 10 jaar een kade (tijdelijk) ingericht kan worden. Andere tijdelijke maatregelen als achteruitvaren zijn nautisch niet veilig en daarmee ook geen tijdelijke maatregel.

Conclusie 11. Voor het realiseren van de nieuwe terminal moeten ook gronden worden verworven. De conclusie uit de Business Case is dat het verwerven van gronden, inclusief uitkopen van de bedrijven in Achtersluispolder een hoge kostenpost is. In de Coenhaven worden deze verwervingskosten vanwege de eigendomsverhoudingen binnen de gemeente Amsterdam uiteindelijk door de gemeente Amsterdam gedragen, in de Business Case zijn de verwervingskosten voor deze locatie dan ook als nihil beschouwd.

Conclusie 12. De negatieve Netto Contante Waarde bij verplaatsing is het logisch gevolg van de forse investeringen die geen extra opbrengsten genereren. Dit wordt nog verergerd door het wegvallen van de inkomsten uit evenementen en verhuur. De baten vanuit de herontwikkeling van de Veemkade zijn onvoldoende om daar verandering in te brengen.
Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat:

- Variatie in grondverwervingskosten niet leidt tot een andere conclusie
- Variatie in investeringskosten evenmin leiden tot een andere conclusie
- Ook bij een aantal calls van maximaal 175 per jaar (geen uitwijk in autonome scenario) de conclusie is dat verplaatsing een negatieve NCW oplevert als gevolg van de hoge investeringen in combinatie met opbrengstenderving van evenementen/verhuur
- Een derde ligplaats leidt tot aanzienlijke kosten , zeker op de locatie Achtersluispolder. De extra baten van een derde ligplaats zijn naar verwachting beperkt in verhouding tot de kosten

2)

Advies RHDHV meest kansrijke locatie
De locatie Coenhaven is de meest kansrijke locatie, vanwege:

- de lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;

- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

Ad 2. In te stemmen met als voorgenomen voorkeurslocatie: Coenhaven
Op basis van het advies van RHDHV om de Coenhaven als meest kansrijke locatie verder uit te werken wordt voorgesteld dit advies over te nemen en de Coenhaven aan te wijzen als voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de PTA. Dit sluit aan op de ruimtelijke strategie voor het gebied Haven-Stad/ZaanIJ.

Ruimtelijke strategie: Ontwikkelingen metropoolregio, leggen van verbindingen
De zoektocht naar een nieuwe locatie voor de cruiseterminal vindt plaats in de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio: Haven-Stad/ ZaanIJ. In dit gebied wordt door Amsterdam en Zaanstad nauw samengewerkt om (opgeteld) 50.000 tot 90.000 woningen tot stand te brengen. Recent is de Economisch Ruimtelijke verkenning als gezamenlijke opdracht uitgevoerd. Deze studie benadrukt het belang van een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide gebieden, onafhankelijk van de situering van de cruiseterminal.

In de afweging voor de voorkeurslocatie van de cruiseterminal weegt de verbinding binnen dit gebied dan ook zwaar mee. Op basis van de studie van RHDHV kan geconcludeerd worden dat een cruiseterminal in de Achtersluispolder de verkeerskundige relatie kan versterken maar ook extra druk legt op deze verbinding, als afwikkelroute van bevoorrading en toeristen. Bovendien draagt een terminal in de Achtersluispolder niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad. Een ruimtelijke verbinding die juist moet ontstaan door de transformatie van extensieve (logistieke) berdrijventerreinen (Achtersluispolder en Cornelis Douwesterreinen) tot een gemengd, stedelijk gebied. Dat laat onverlet dat vanuit deze gezamenlijke transformatieopgave aan de noordkant van IJ het van belang blijft de verbinding zowel ruimtelijk als verkeerskundig versneld tot stand te brengen.

Uit de studie van RHDHV blijkt dat een Cruiseterminal in de Coenhaven minder negatieve effecten heeft op de ontwikkelingen van het gezamenlijke ontwikkelgebied Haven-Stad/ZaanIJ. Deze heeft dan ook vanuit het grotere ontwikkelperspectief de voorkeur.

Ad 3 In te stemmen met het vervolgproces en eventueel afspraken te maken ten behoeve van het gesprek met de wethouders uit Zaanstad

In de bestuursopdracht Verplaatsing PTA is opgenomen dat de uiteindelijke voorkeurslocatie wordt voorgelegd aan de bestuurscommissies van West, Nieuw West en Noord dit op basis van artikel 28 van de verordening op de bestuurscommissies. Hierdoor kan in december nog geen definitieve keuze worden gemaakt over de voorkeurslocatie aangezien het advies pas kan worden ingewonnen nadat B&W akkoord is met de voorgestelde locatie voor de PTA. Verder is geconcludeerd dat het rapport van Royal Haskoning DHV alle elementen bevat om tot besluitvorming te komen maar dat een aantal daarvan nader gedetailleerd moeten worden om tot een go – no go besluit te komen. Dit zijn in ieder geval de volgende onderwerpen:

- Verkeersontsluiting: oplossingen en kosten;
- Planning: nadere detaillering in relatie tot de Javabrug
- Organisatie: in –en externe samenwerking;
- Verkenning oplossingen met naburige bedrijven, in elk geval Eggerding
- Financiële dekking

- Proces en uitvoering
- Wel/niet herontwikkelen PTA Veemkade

Daarom wordt voorgesteld om de uiteindelijke keuze aan het (Amsterdamse) college voor te leggen in 2018 met als uiterlijk moment Q4 te weten het bestuurlijk IJkmoment Javabrug.

Als gevolg van dit proces kan zoals beloofd een helder besluit in december 2017 worden genomen, waarover kan worden gecommuniceerd.

Het onderzoek naar de voorkeurslocatie heeft plaatsgevonden in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad. Waarbij de insteek is dat bestuurlijke besluitvorming parallel zal plaatsvinden. Hoewel wordt voorgesteld dat beide B&W's in december Coenhaven als *voorgenomen* voorkeurslocatie locatie aan wijzen is het voorstel de Achtersluispolder niet meer nader te onderzoeken en als mogelijke locatie voor de PTA en dus af te laten vallen. Hierover zal dan in december in beide B&W's besloten worden. Na besluitvorming wordt voorgesteld om een gezamenlijk persmoment te plannen waarin de boodschap is dat na een gelijkwaardige afweging is besloten de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie aan te wijzen.

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**

- 4
  - ➢ ***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 brug hoogte 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

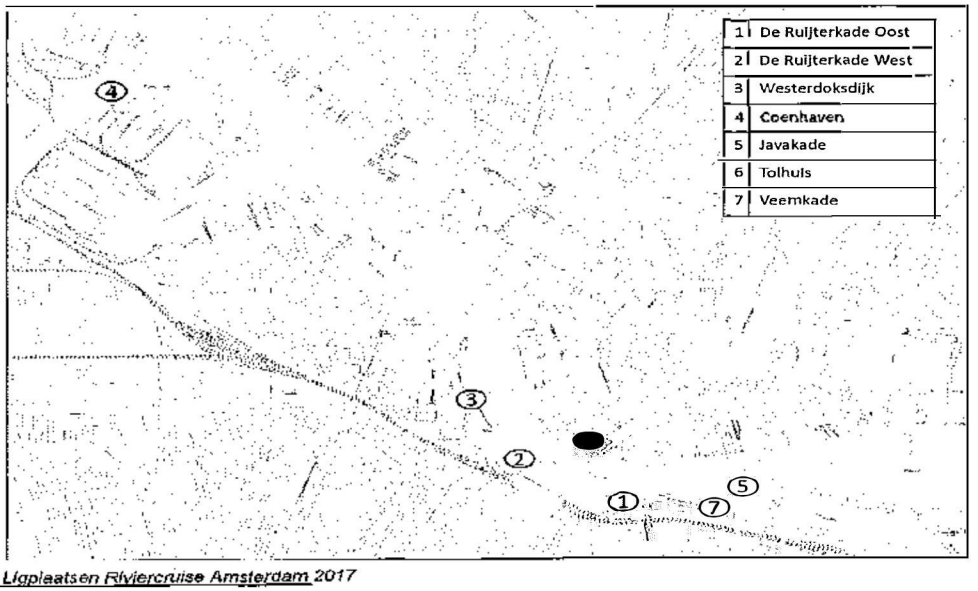
besteding in 2013 van toeristen in Amsterdam bedroeg zeven miljard euro (Amsterdam G. , 2014).
Dit betekent dat ruim twee procent van de totale bestedingen van toeristen in Amsterdam afkomstig is van de riviercruise business.
Een economische analyse van de cruisevaart wordt in de beleidsvisie nog toegevoegd.

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 Rivjercruise 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.

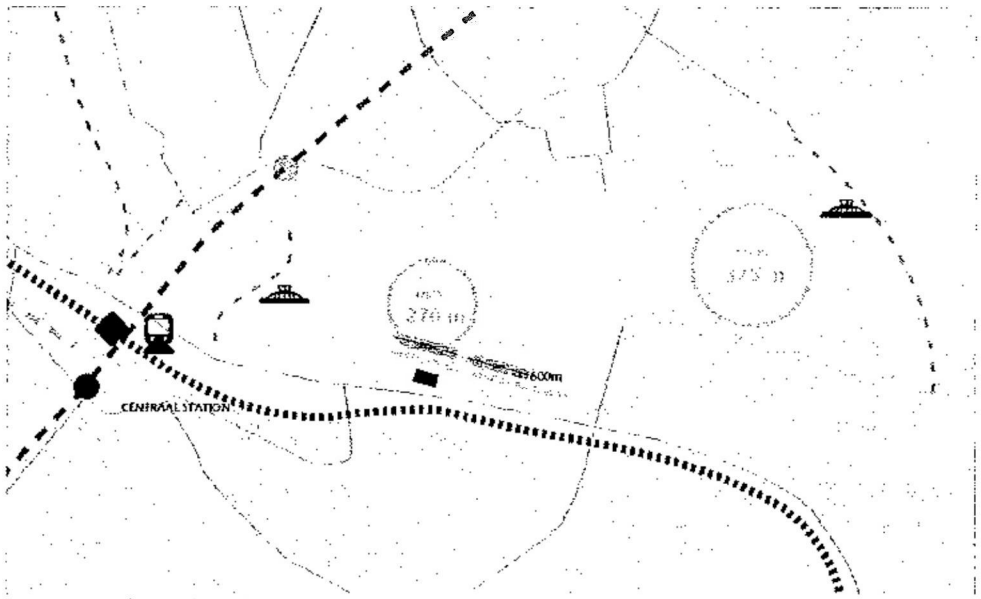
In de visie Binnenvaartcruise 2010-2020 werd uitgegaan van minimaal 25 en maximaal 31 ligplaatsen, uitgaande van een groei van 4% per jaar.

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:

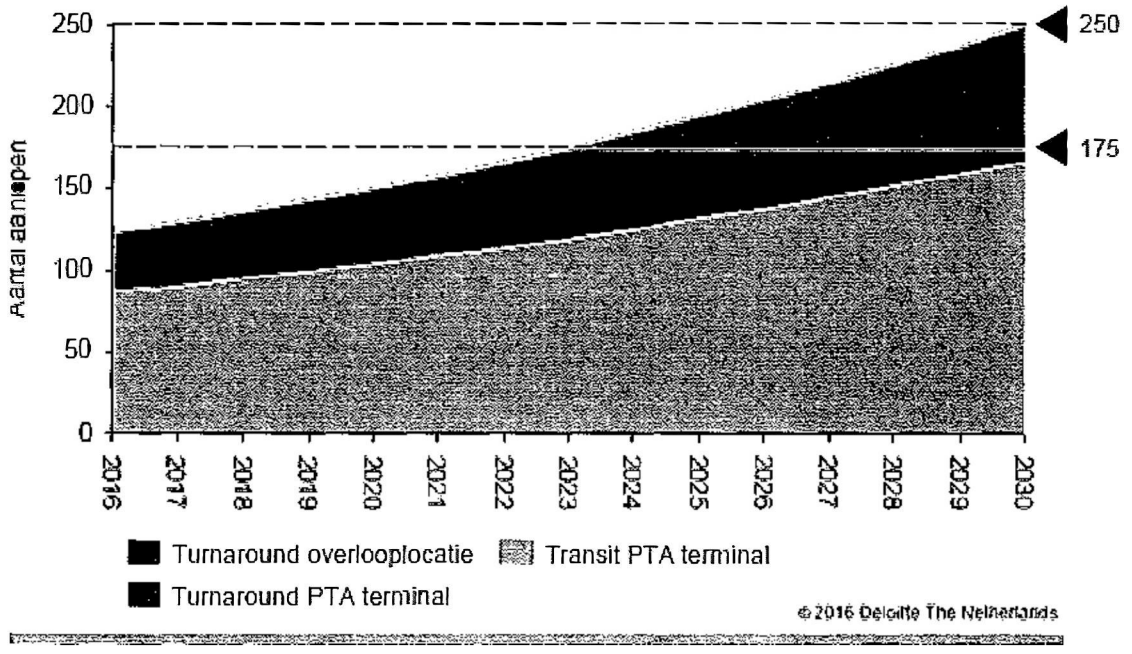
Hierin zijn belangrijke analyses opnemen uit vastgestelde in voorbereiding zijn beleidsvisie en gemaakt rapportages en onderzoek voor Sprong over het IJ

BIJLAGEN

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

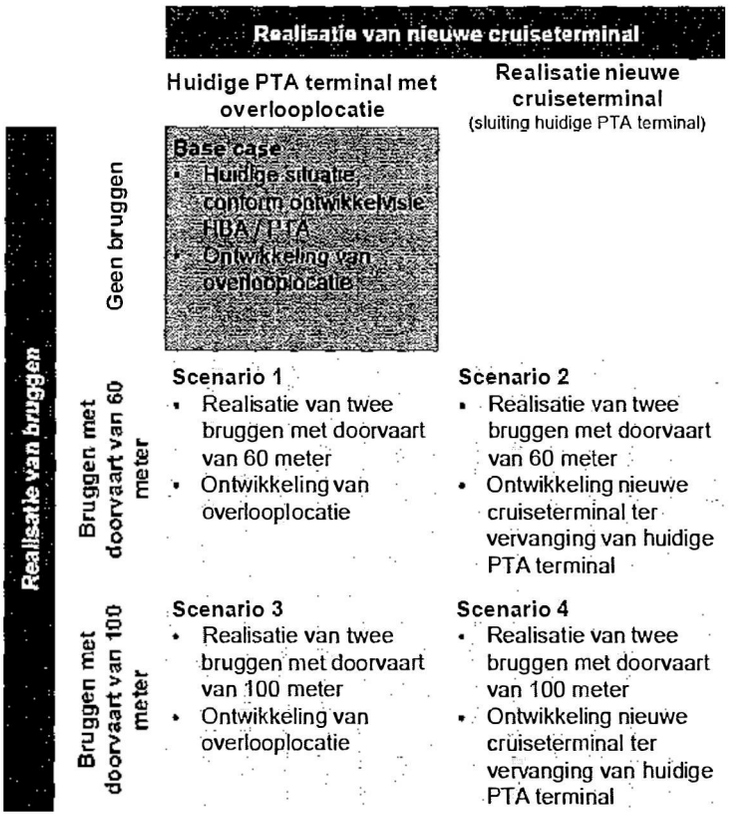
Kenmerken van de base case

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



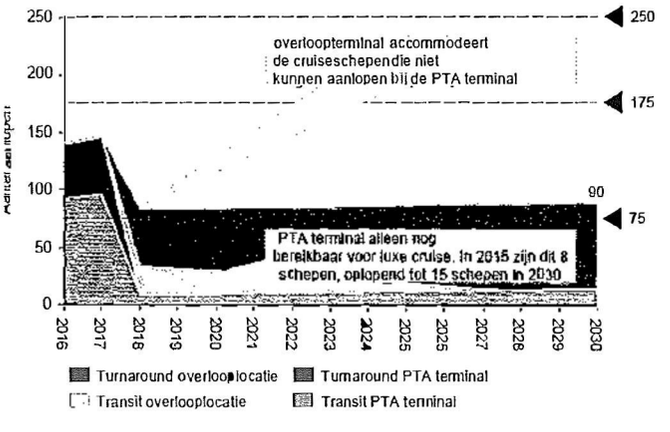
In 2024 bereikt de huidige PTA de grens van zijn capaciteit van mximaal 175 aanlopen

Scenario's voor de Amsterdamse cruisevaart

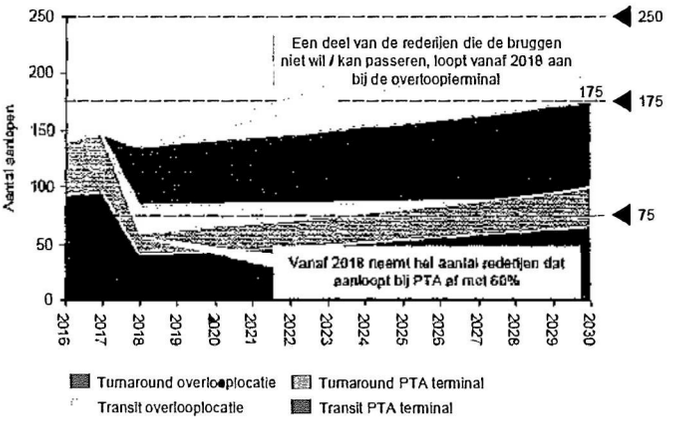


© 2016 Deloitte The Netherlands

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

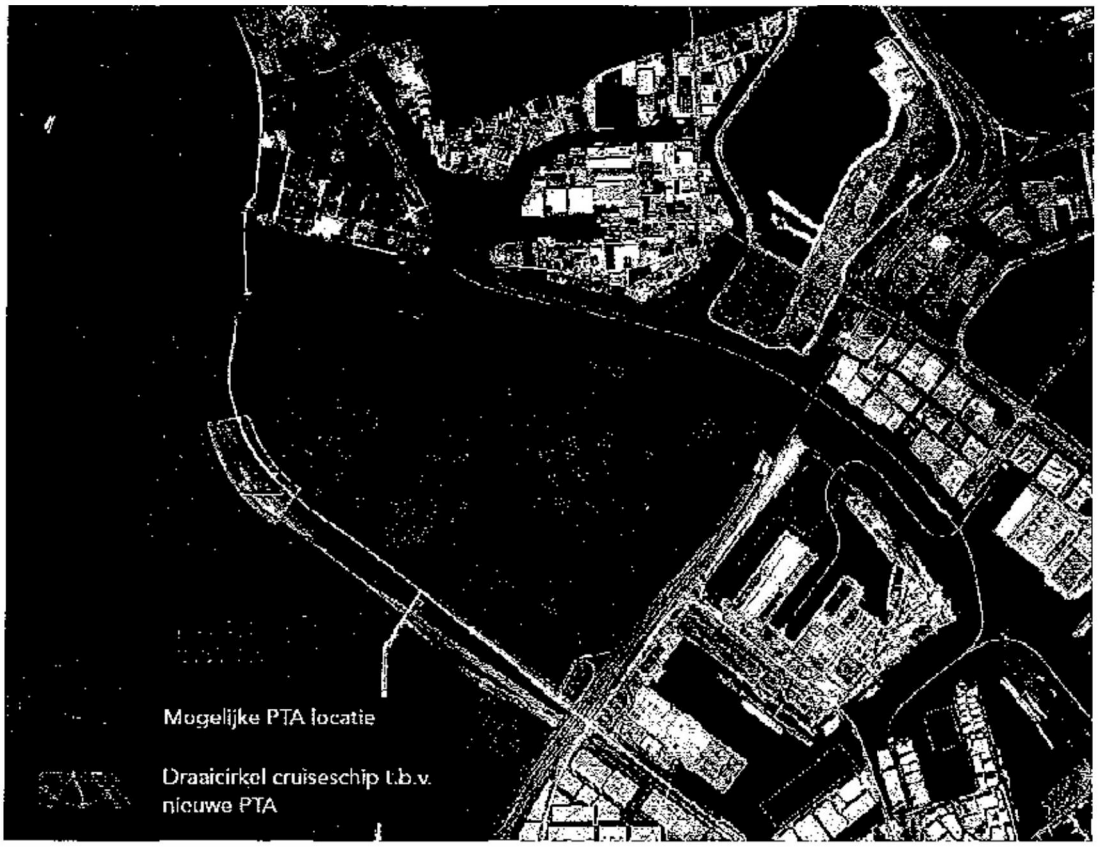
Coen -en Vlothaven (> 2040)

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:

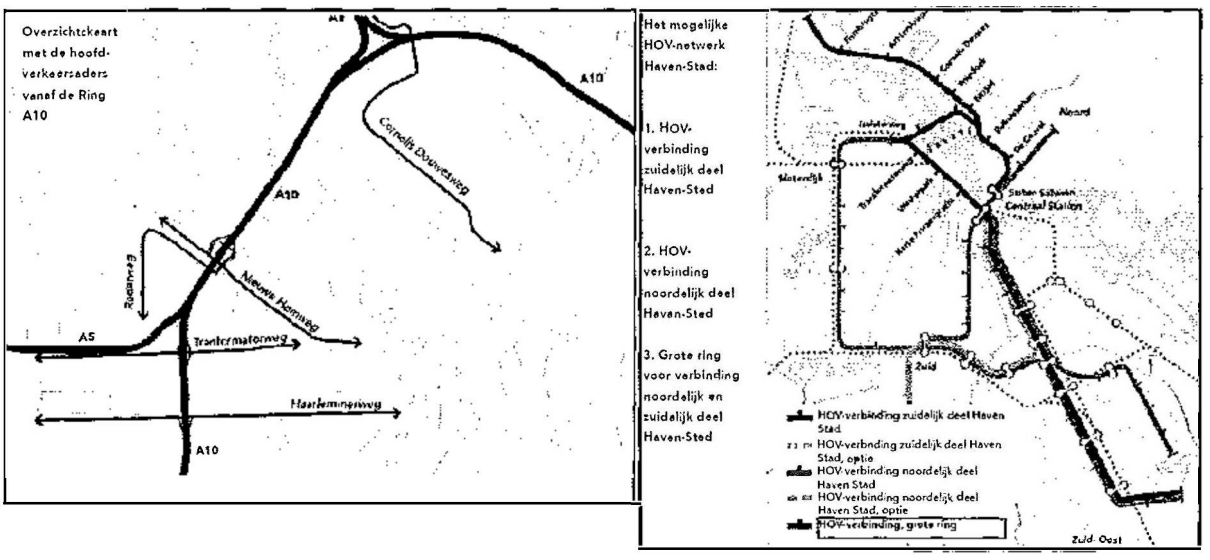
Het gebied Coen -en Vlothaven dezoneren en waar mogelijk bronmaatregelen toepassen of volledige uitplaatsing van de bedrijvigheid ten behoeve van een nieuw woon-werkgebied.

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.

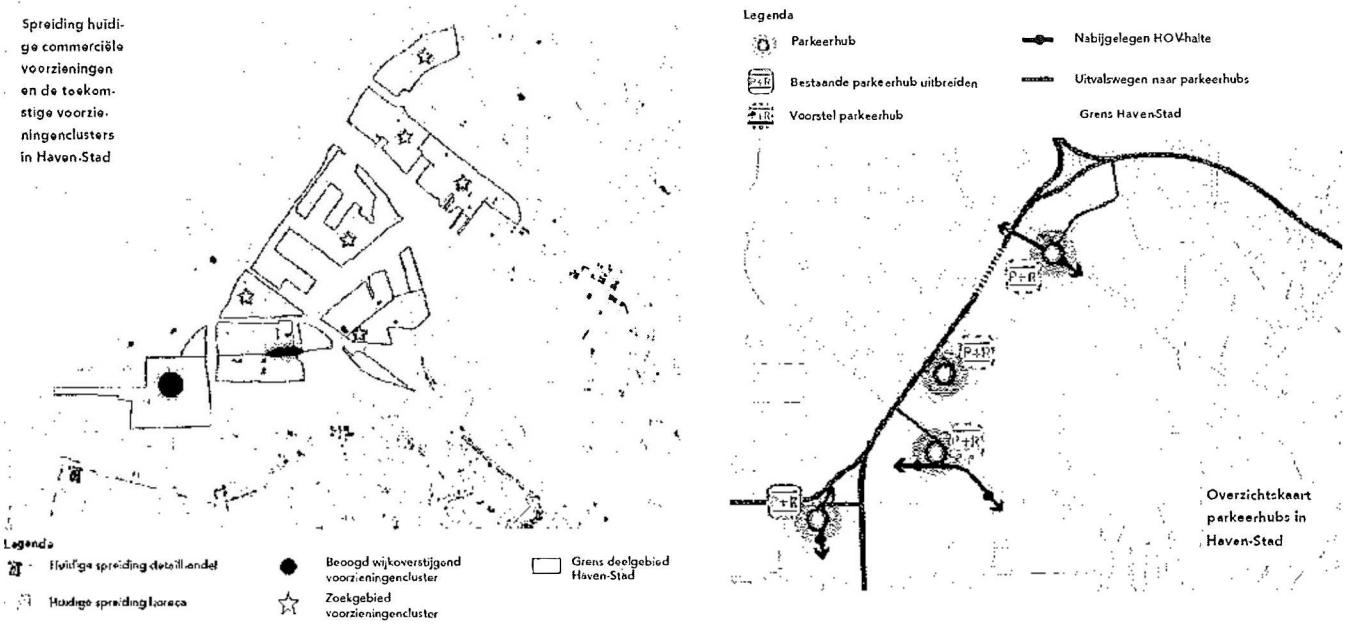
Wanneer hier een gemengd woon-werkmilieu gerealiseerd wordt is het uitwerken van de bereikbaarheid één van de belangrijke onderdelen; door het eiland karakter van dit gebied vormt een uitstekende uitgangspositie om de Coen-en Vlothaven als een autovrije wijk in te richten. Het autoverkeer kan meteen 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

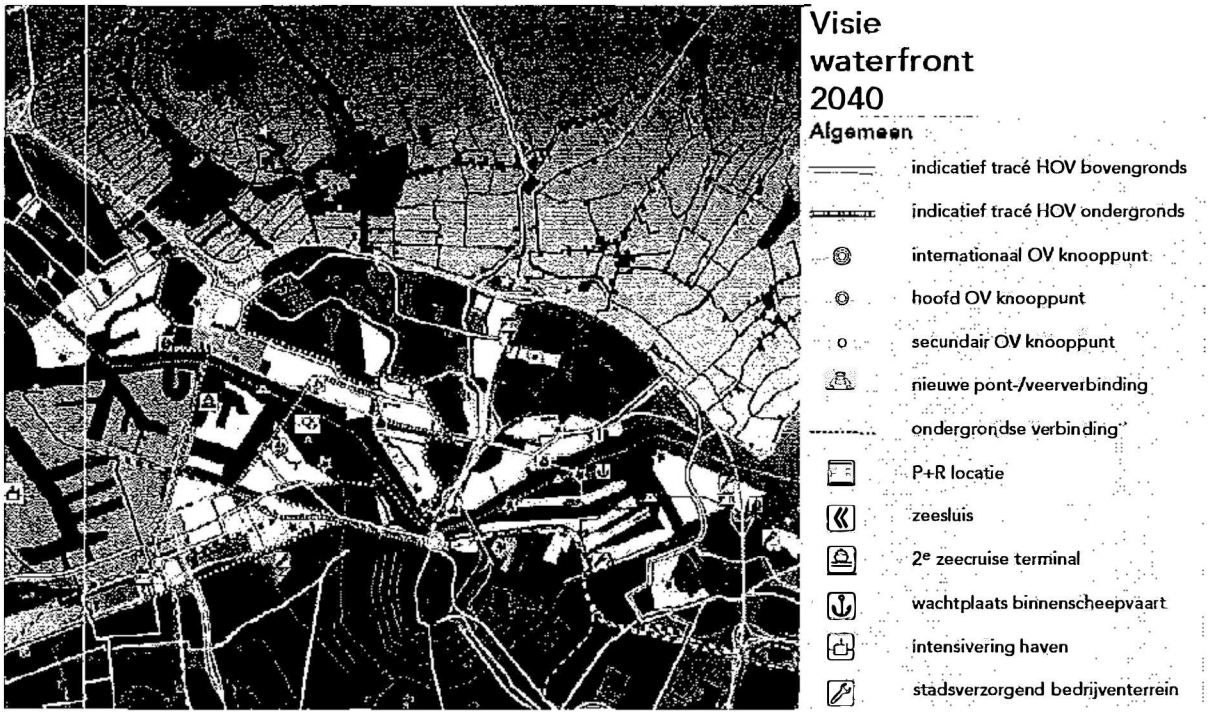


Overzichtkaarten van hoofdverkeersaders van de Ring A10 en Kaart van bestaande en mogelijke HOV verbindingen in gebied Haven-Stad tbv locaties 2e terminal in Coenhaven en Achtersluispolder



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

4)

4)

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

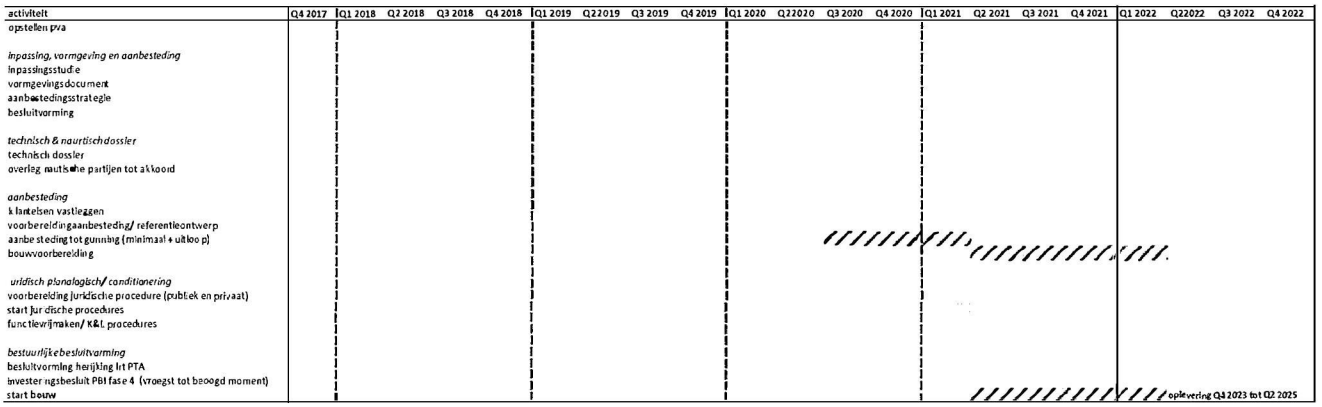
Er wordt een projectorganisatie opgebouwd met als doel het project in alle aspecten in control te houden. Daarnaast zal er dekking gevonden moeten worden voor de ontbrekende financiën. Onder dit hoofdstuk zal ook ingegaan worden op de planning en risicomanagement. Ook zal tegenspraak en externe toetsing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

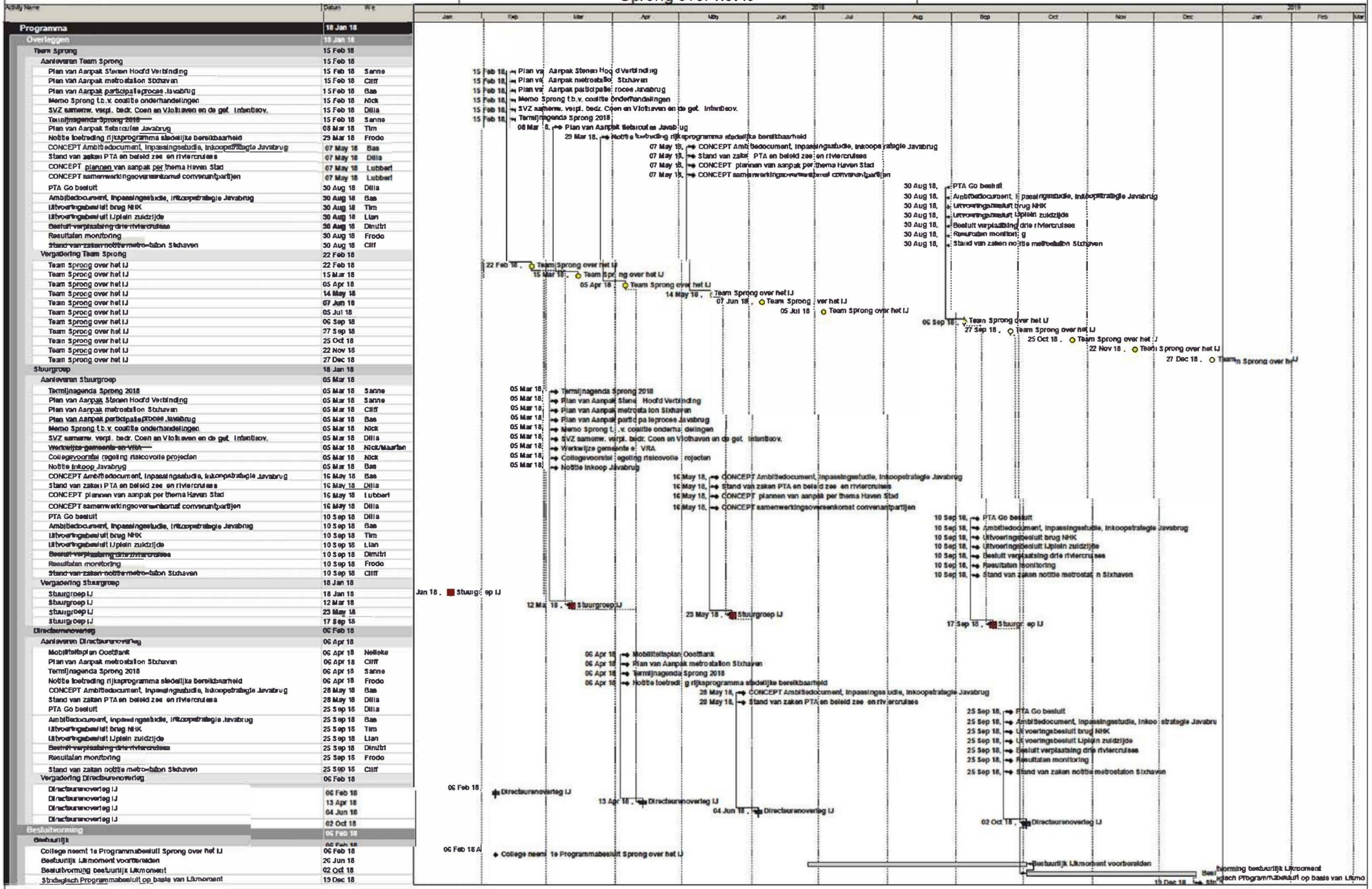
Niet besproken

7. Rondvraag en afsluiting

Termijnagenda 2018

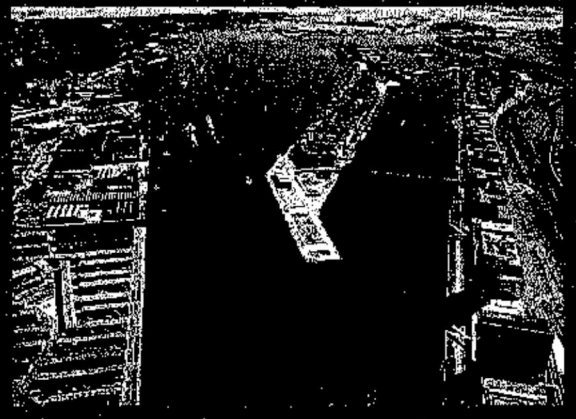
Sprong over het IJ

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



Gemeente
Amsterdam

Project Javabrug



Bas Boeker

12-03-2018

Tussenstand Javabrug

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

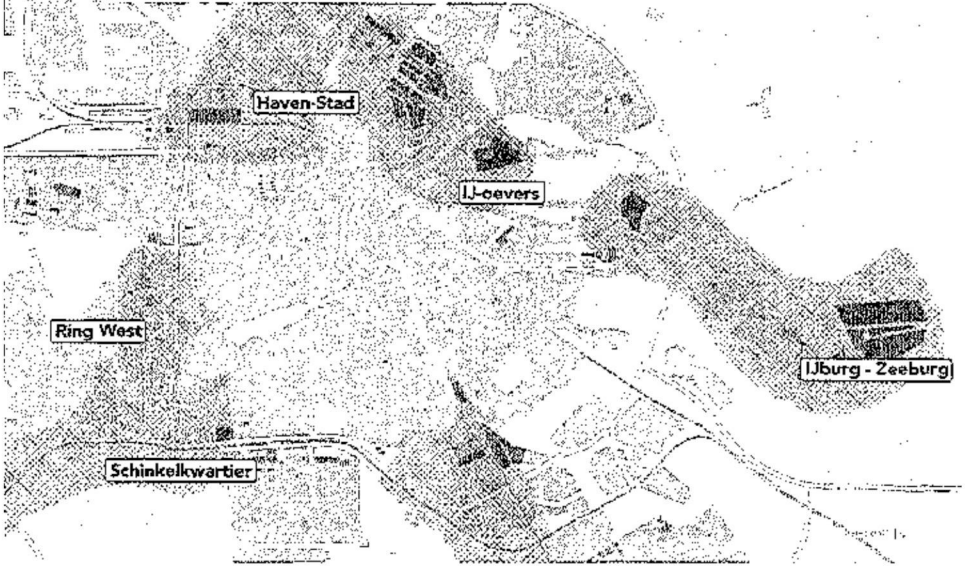
Ambitiedocument

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

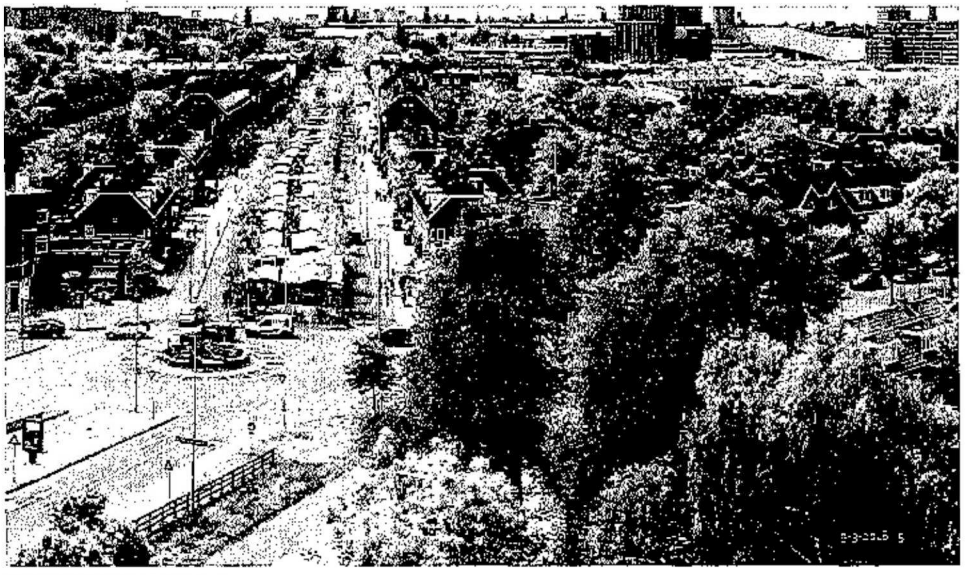
Waarom een brug?

Verdichting



Waarom een brug?

Opkomst van Noord als levendige stadswijk



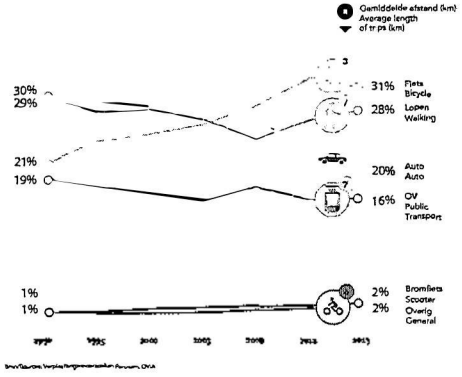
Waarom een brug?

Druk op de veerponten



Waarom een brug?

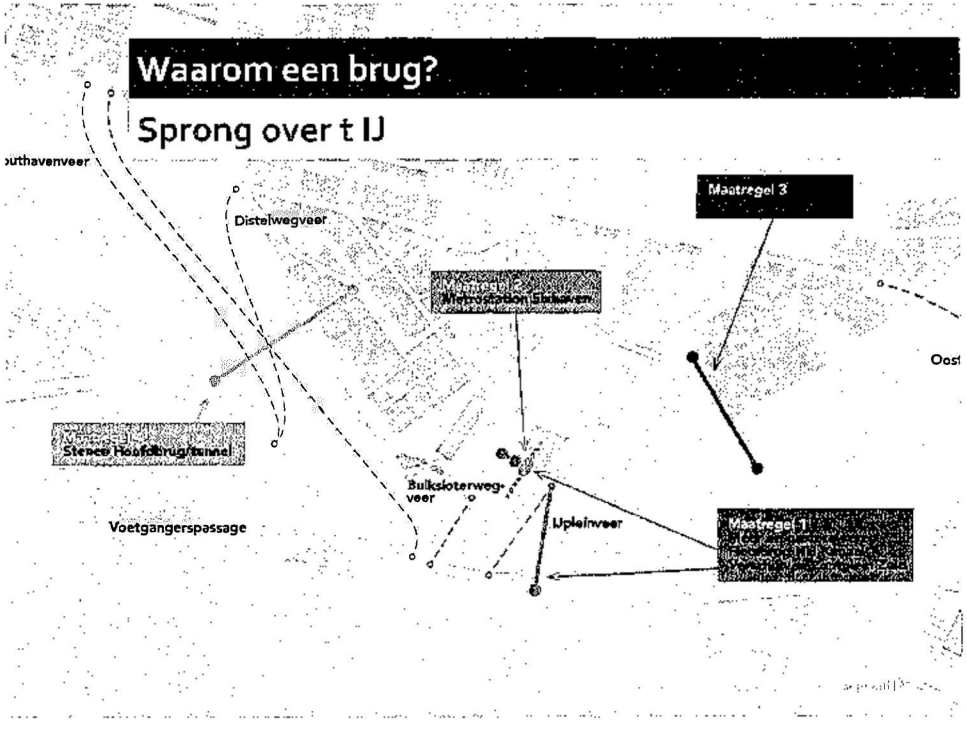
Veranderingen in mobiliteit





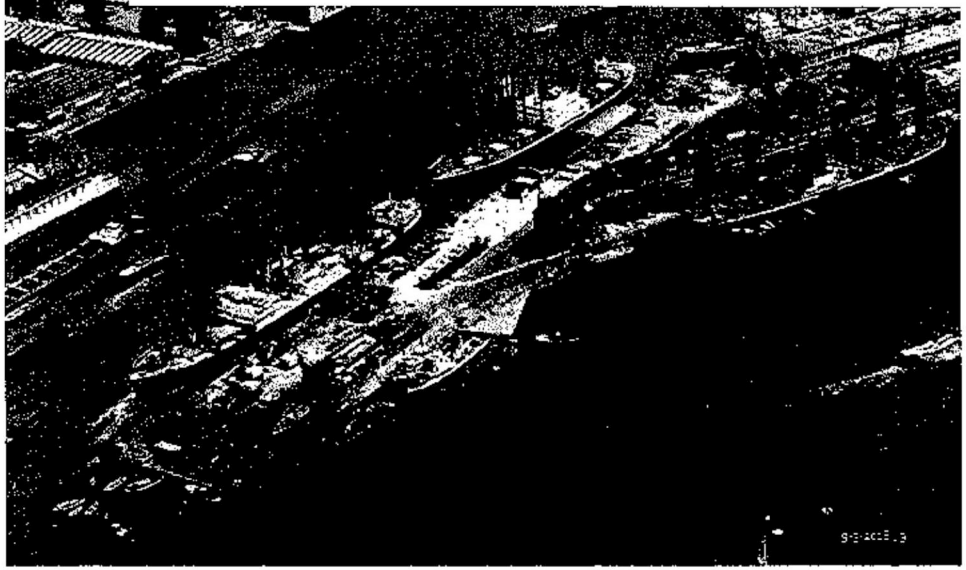
Waarom een brug?

Sprong over t IJ



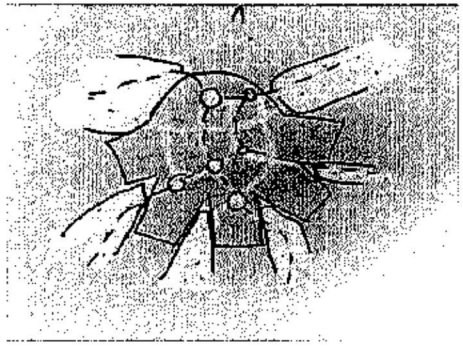
Stad om het IJ

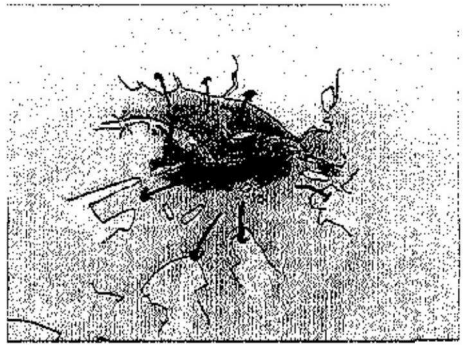
Historie



Stad om het IJ

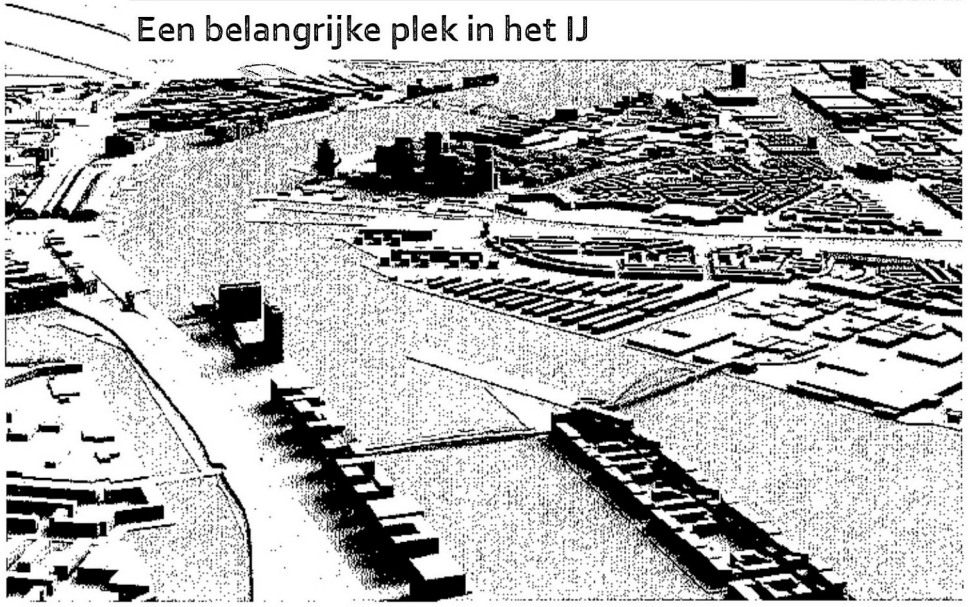
Verbindende schakel in netwerken





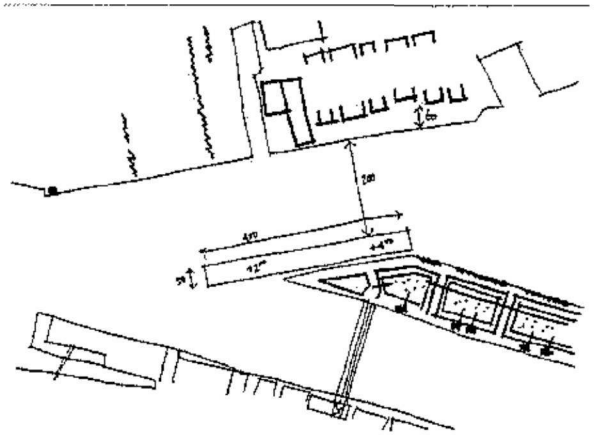
Stad om het IJ

Een belangrijke plek in het IJ



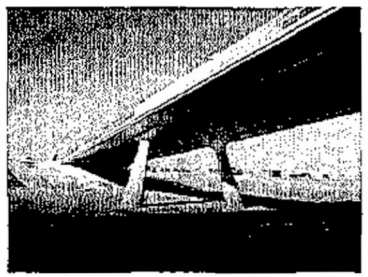
Waaraan moet de brug voldoen?

Randvoorwaarden



Waaraan moet de brug voldoen?

Randvoorwaarden





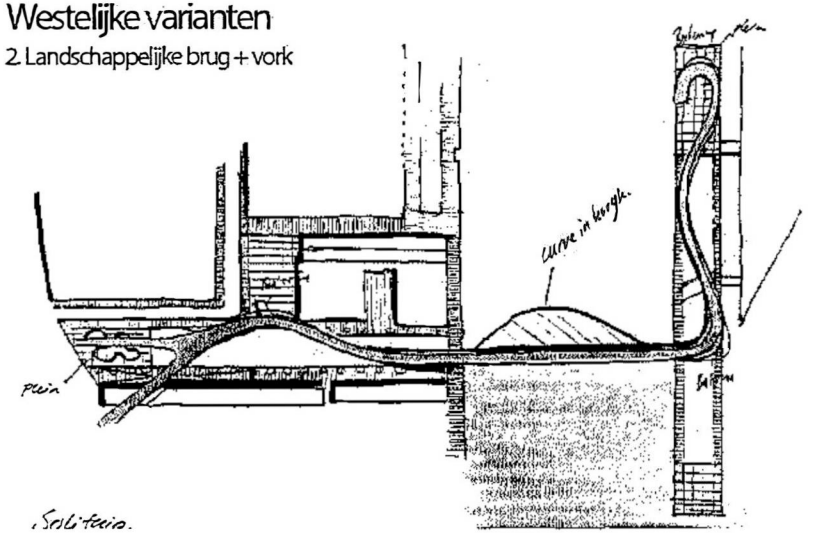




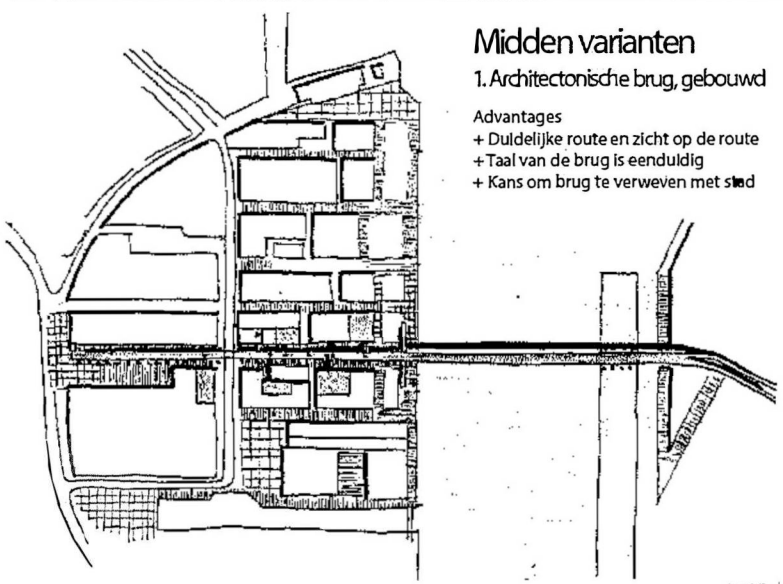
Hoe passen we de brug in?

Westelijke varianten

2. Landschappelijke brug + vork



Hoe passen we de brug in?



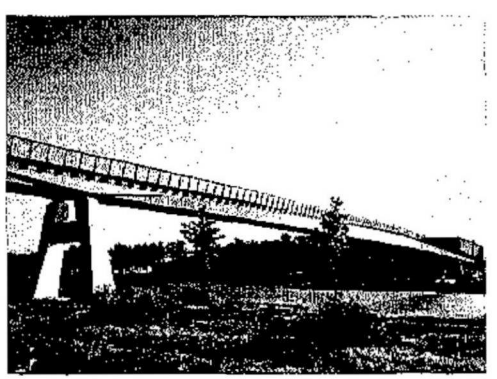
Midden varianten

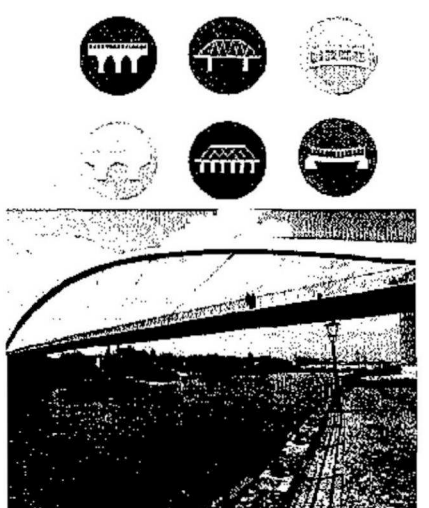
1. Architectonische brug, gebouwd

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





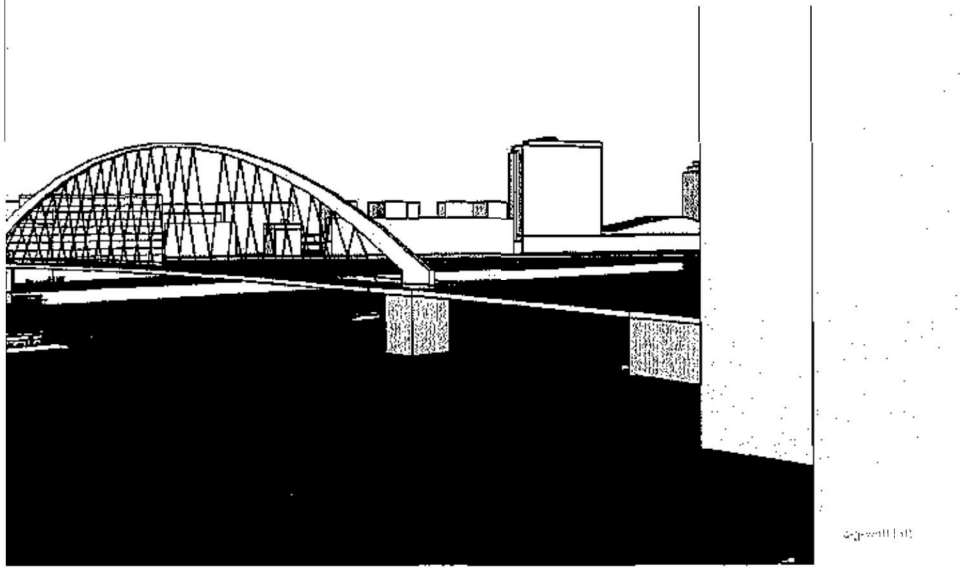
Hoe passen we de brug in?

Architectonische randvoorwaarden



Hoe passen we de brug in?

Architectonische randvoorwaarden



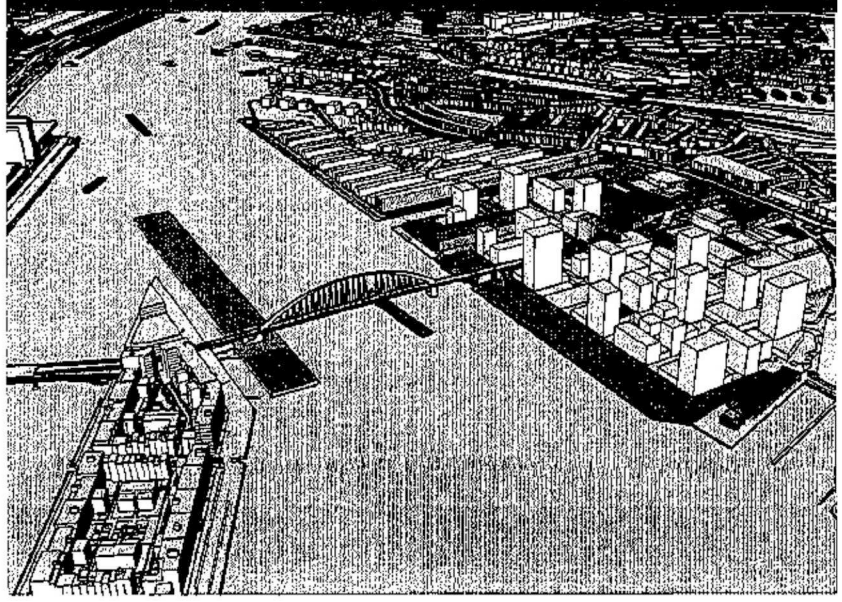
Hoe passen we de brug in?

Architectonische randvoorwaarden

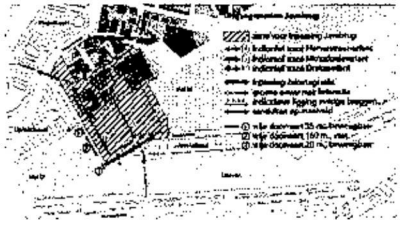
Hoe passen we de brug in?

Architectonische randvoorwaarden

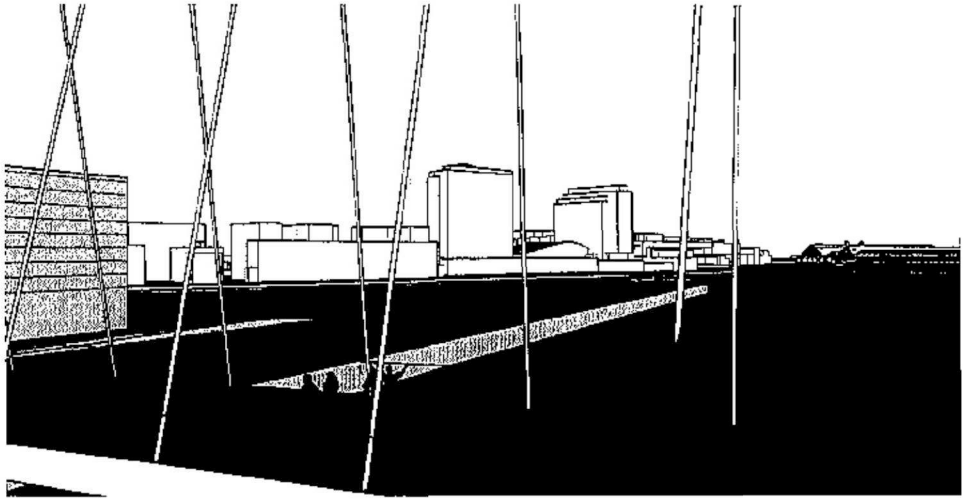
Brug als onderdeel van verbindende openbare ruimte



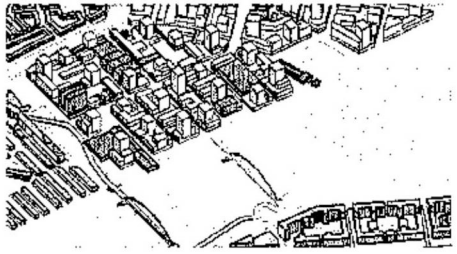
Inpassingstudie

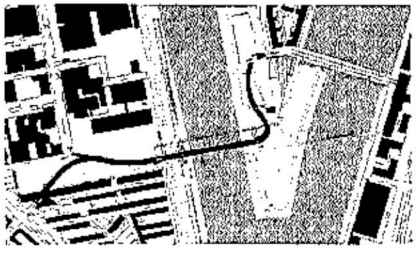


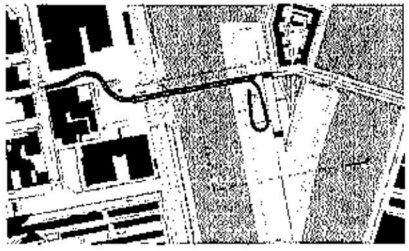
Brug als onderdeel van verbindende openbare ruimte



Inpassingstudie

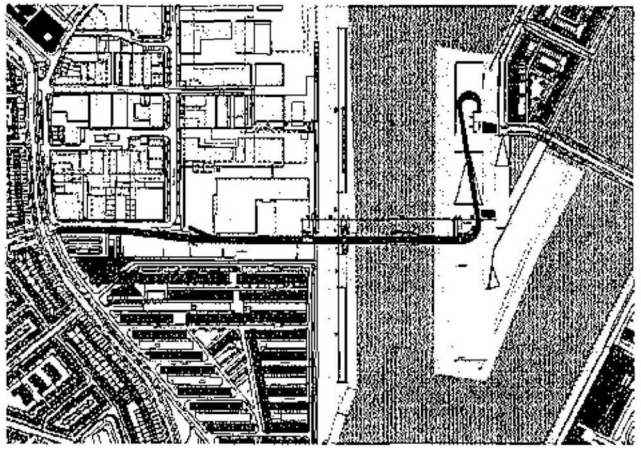






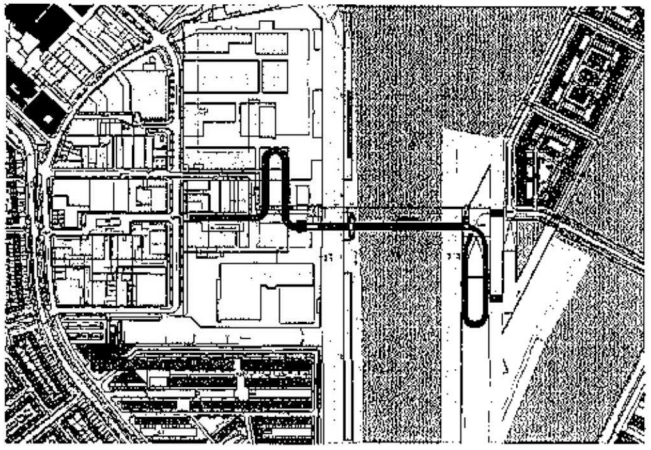
Producten 2018

Inpassingstudie



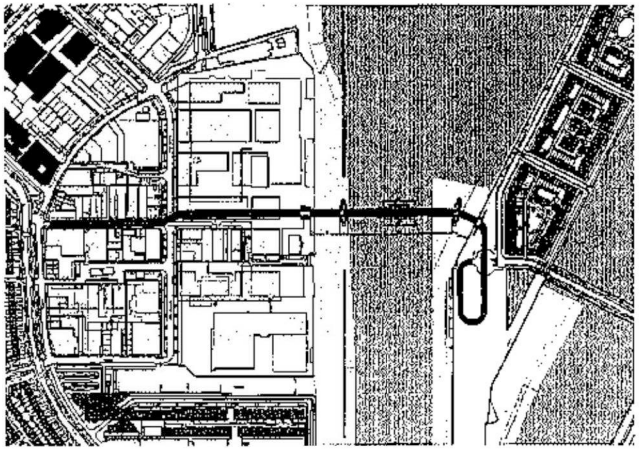
Producten 2018

Inpassingstudie



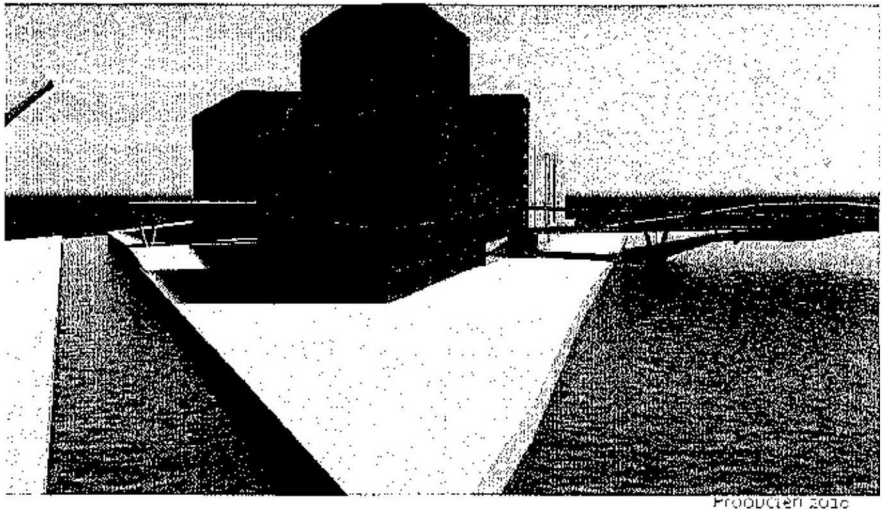
Producten 2018

Inpassingstudie



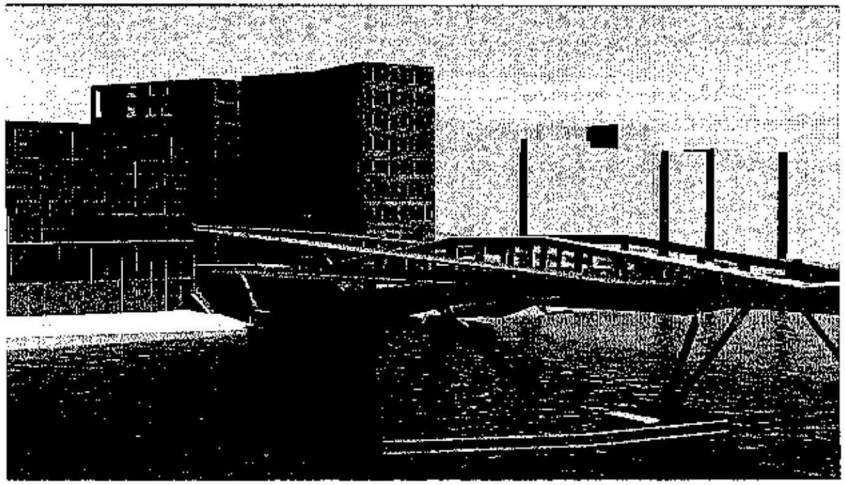
Producten 2018

Inpassingstudie

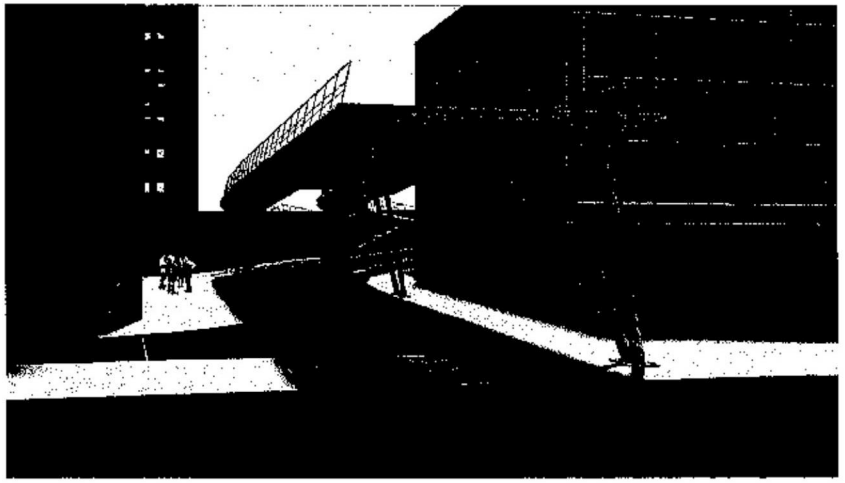


Producten 2018

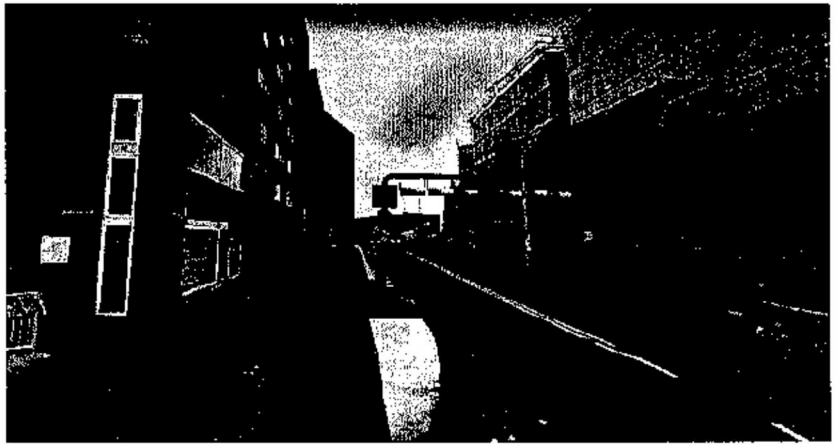
Inpassingstudie



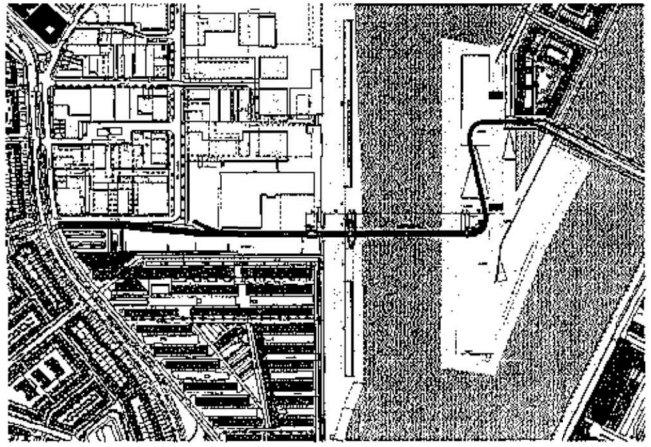
Inpassingstudie



Inpassingstudie



Inpassingstudie



Inpassingstudie

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



- 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

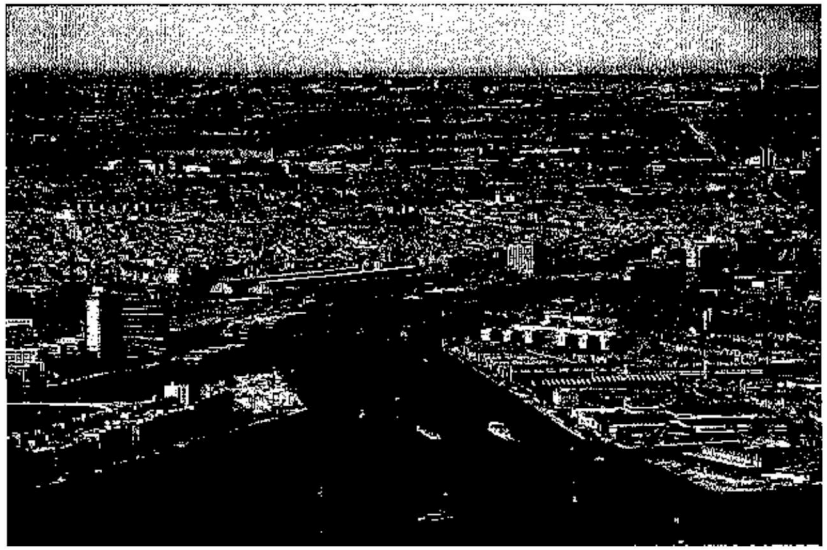
- Er valt wat te kiezen
  - Nautische partijen willen zo oostelijk mogelijk: geen Jakartagracht nodig, kans op extra brede kleppen en meer overzicht voor schepen
  - Hamerkwartier wil zo westelijk mogelijk: weinig procesrisico's en meeropbrengsten Hamerkwartier
  - Fietsers willen rechtdoor: gebruik 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

136

RAPPORT

Onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA

Advies en Conclusies

Klant: Gemeente Amsterdam

Referentie: BF5829_R001_F1.0
Versie: 01/Finale versie
Datum: 30 november 2017

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Royal HaskoningDHV

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 95 00 T
info@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Titel document: Onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA

Ondertitel: Definitief
Referentie: BF5829_R001_F1.0
Versie: 01/Finale versie
Datum: 30 november 2017
Projectnaam: PTA

Opgesteld door: ir. H. Büchi; dr. M.J.M. van Meeteren

Goedgekeurd door: Ir. J. Herbschleb

Classificatie

Open

MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATION
DNV·GL
ISO 9001 - ISO 14001
OHSAS 18001

Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Royal HaskoningDHV

Inhoud

1	**Inleiding**	**3**
1.1	Drie aanleidingen	3
1.2	Historie	5
1.3	Huidig onderzoek	5
2	**Locatie Coenhaven**	**9**
2.1	Aanmeren aan de kade	9
2.2	Oasis aan de kade	12
2.3	Gebruik van de PTA Terminal	14
2.4	De passagiers op weg naar hun bestemmingen	16
3	**Locatie Achtersluispolder**	**18**
3.1	Aanmeren aan de kade	18
3.2	Oasis aan de kade	22
3.3	Gebruik van de PTA Terminal	23
3.4	De passagiers op weg naar hun bestemmingen	24
4	**Toegevoegde waarde van de passagiers en terminal**	**25**
4.1	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse	25
4.1.1	Gevoeligheidsanalyses en conclusies	25
4.2	Ruimtelijke kwaliteit	27
4.3	Meekoppelkansen	30
4.4	Groei zeecruisevaart	34
5	**Haalbaarheid planning**	**35**
6	**Samenvatting onderzoeken**	**41**
7	**Risico's en onzekerheden verplaatsing PTA**	**42**
7.1	Planning	42
7.2	Beheersmaatregelen	42
8	**Conclusies**	**44**

Royal HaskoningDHV

1 Inleiding

Het IJ en de IJ-oevers ontwikkelen zich in een hoog tempo tot intensief gebruikte en dynamische delen van Amsterdam. Het gebied waarin zich centrumactiviteiten afspelen wordt steeds groter en de scheiding tussen Amsterdam noord en zuid wordt steeds minder. De algehele groei en druk op de verbindingen over het IJ hebben B&W van Amsterdam op 10 januari 2017 doen instemmen met het Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ. Daarbij is tevens opdracht gegeven voor het opstellen van een bestuursopdracht Verplaatsen PTA[1]. De bestuursopdracht is tot stand gekomen in overleg met gemeente Zaanstad, Havenbedrijf Amsterdam en Passenger Terminal Amsterdam (PTA). Stakeholders als provincie Noord-Holland, Zeehaven IJmuiden, ORAM, Amsterdam Cruiseport en CLIA zijn tijdens het opstellen van de bestuursopdracht geconsulteerd.

Voorliggend Onderzoek Voorkeurslocatie verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam, opgesteld door HaskoningDHV Nederland BV (hierna Royal HaskoningDHV) samen met MUST en Decisio, vloeit voort uit genoemde bestuursopdracht.

1.1 Drie aanleidingen

Er zijn drie belangrijke aanleidingen om nieuwe locaties voor de PTA te onderzoeken:

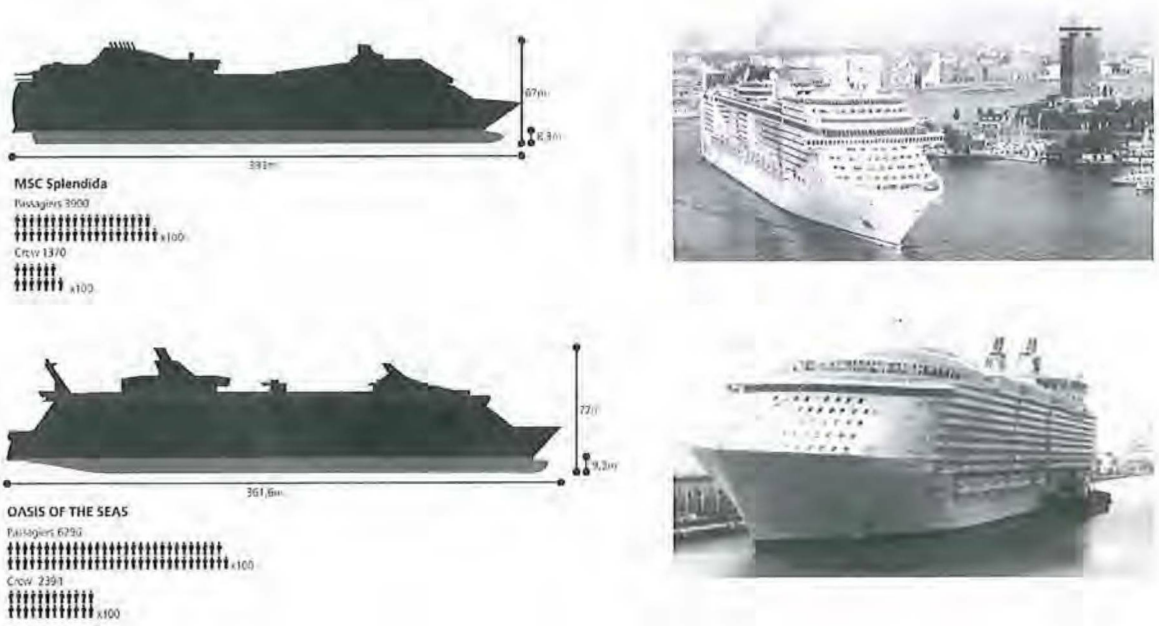
1. De capaciteit van de huidige terminal is op termijn onvoldoende en op de huidige locatie is onvoldoende uitbreidingsruimte om de groei van de zee- en riviercruise te accommoderen;
2. De schaalvergroting die stad en regio doormaken vragen om een evenwichtiger spreiding van activiteiten, die veel mensen trekken: Stad in Balans. De terminal vormt er daar één van;
3. De Javabrug (maatregel 3 vanuit de Sprong over het IJ) maakt de huidige terminal alleen bereikbaar voor kleinere zeecruiseschepen (40 per jaar, maximaal 210 meter, 2/3 ligplaatsen).

De zee- en riviercruise groeien in Amsterdam
Amsterdam is een ware magneet voor bezoekers. Het aantal bezoekers aan Amsterdam is tussen 2005 en 2016 gegroeid van 11 miljoen tot bijna 18 miljoen. Zij besteedden in 2015 6,3 miljard euro en creëerden daarmee circa 2 tot 2,7 miljard aan toegevoegde waarde. Er zijn 61.000 banen in de toeristische sector[2].

De Amsterdamse regio is een aantrekkelijke bestemming voor cruiseschepen, met toeristische trekpleisters als Amsterdam, de Keukenhof en de Zaanse Schans en de nabijheid van Schiphol. In 2016 werd de Passenger Terminal Amsterdam bekroond als de beste zeecruiseterminal ter wereld.
Het is dan ook niet verrassend dat de zeecruise in Amsterdam groeit. Het aantal cruiseschepen dat Amsterdam aandoet is sinds de opening van de PTA in 2000 gestaag toegenomen tot 134 in 2015. Na de opening van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden in 2019 kan ook de nieuwe, grootste categorie zeecruiseschepen, zoals de Oasis of the Seas, Harmony of the Seas en Allure of the Seas, met een lengte van 360 meter Amsterdam aan doen. Het aantal aanlopen zal, naar verwachting toenemen tot circa 250[3] in 2030, met mogelijk meer dan 700.000 passagiers[4]. De capaciteit van de huidige PTA volstaat niet om deze groei te faciliteren.

[1] *Bestuursopdracht Verplaatsen PTA, vastgesteld d.d. 13 juni 2017*
[2] *De impact van de bezoekerseconomie op Amsterdam, SEO economisch onderzoek, d.d. oktober 2017*
[3] *Voortschrijdend inzicht: in onderhavige studie is uitgegaan van 230 Cruiseschepen*
[4] *Havenvisie 2030, vastgesteld 2015*

Royal HaskoningDHV



Figuur 1-1: Klasse Cruiseschepen (Splendida en Oasis)

Stad in Balans vraagt om evenwichtiger verdeling toeristische druk

Een toename van het toerisme in Amsterdam is goed voor de economie in de stad en de Metropoolregio. Tegelijkertijd zorgen de toeristen voor extra druk op de voorzieningen en de publieke ruimte. In mei 2015 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de visie 'Stad in balans' vastgesteld, die erop is gericht om de stad nu en in de toekomst aantrekkelijk te houden.

Aanleiding voor deze visie is het besef dat de groei die Amsterdam en de regio doormaken, positieve kanten kent, maar ook spanningen en dilemma's met zich meebrengt. Met name in de openbare ruimte en door de druk op functieveranderingen van gebouwde ruimten wordt de toegenomen drukte en overlast ervaren. 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. Het gaat daarbij om zaken als ruimtegebruik, mobiliteit en leefbaarheid. De stad wil aantrekkelijk blijven voor haar bewoners, maar net zo goed voor ondernemers en bezoekers.

Sprong over het IJ maakt huidige terminal minder bereikbaar

Met 'Sprong over het IJ' wil Amsterdam de oversteek naar en van Amsterdam Noord structureel verbeteren, niet met één grote sprong, maar met meer sprongen vanaf verschillende plekken aan het IJ. Nu nemen op een dagelijkse werkdag gemiddeld 46.000 mensen de pont. De huidige veerverbindingen kunnen de toestroom van fietsers en voetgangers nauwelijks meer aan. Door nog meer woningbouw, vestiging van nieuwe bedrijven, hotels en culturele attracties op de Noordoever is deze toestroom tegen 2030 mogelijk zelfs verdubbeld.

Het plan 'Sprong over het IJ' omvat een netwerk van fietsbruggen, veren, een voetgangerstunnel en metrostation op en rond het IJ. Het gaat om een samenhangend pakket dat zorgt voor extra vervoerscapaciteit en meer spreiding van fietsers via de oost- en westflank van het IJ. En dat tegelijkertijd bijdraagt aan ontwikkelingen in de stad, zoals de Noordelijke IJ-oever, Houthavens, het Marineterrein, Zeeburgereiland en richting Sloterdijk.

Royal HaskoningDHV

1.2 Historie

In het kader van Sprong over het IJ is onderzoek gedaan naar alternatieve locaties voor de PTA. Havenbedrijf Amsterdam, PTA en de gemeente Amsterdam hebben gezamenlijk gewerkt aan de *Quick Scan Ontwikkeling Zeecruise* (eindrapport maart 2016) en het *Haalbaarheidsonderzoek Ontwikkeling Zeecruise* (eindrapport december 2016). De Quick Scan resulteerde in vier potentiële locaties voor de situering van nieuwe afhandel- en terminalfaciliteiten voor de zeecruise in het Westelijk Havengebied/ Noordzeekanaalgebied: Coenhaven, Nieuwe Houthaven, Noorder IJ-plas en Achtersluispolder. Deze vier locaties zijn in 2016 nader onderzocht[5]. De Nieuwe Houthaven is afgevallen vanwege geluidhinder-problematiek in relatie tot de bestaande woningen en de al in gang gezette ontwikkeling van de Houthaven als woongebied. De Noorder IJ-plas is afgevallen in verband met de strijdigheid met het planologisch beleid (Hoofdgroenstructuur), de technische complexiteit en mede als gevolg daarvan hoge kosten. Op basis van de (milieu-) effecten en de kostenramingen zijn de locaties bij Achtersluispolder en de Coenhaven als meest kansrijk naar voren gekomen[6].

1.3 Huidig onderzoek

Dit vervolgonderzoek richt zich op de twee overgebleven locaties: Achtersluispolder en Coenhaven. Daarbij zijn wat betreft de Achtersluispolder nog verschillende varianten en optimaliseringsmogelijkheden mogelijk, mede in relatie tot de ontsluiting van de terminal, betere inzichten in eventuele effecten op de omgeving, en de mogelijke transformatie van de Achtersluispolder tot gemengd stedelijk gebied in het kader van het programma MAAK.Zaanstad. Ook voor de Coenhaven zijn varianten aan de orde in relatie tot ontsluiting en mogelijke transformatie op lange termijn van de haven tot gemengd stedelijk gebied in het kader van het project Haven-Stad.

De nieuwe terminal moet beschikken over een capaciteit van 190 schepen en maximaal 40 kleinere schepen (maximaal 210 meter) naar de Veemkade, in totaal 230 schepen. We vergelijken de twee nieuwe locaties met de basis-autonome ontwikkeling, waarbij op de huidige locatie van PTA de groei wordt opgevangen tot 190 schepen, met vanaf 2024 een tweede terminal in de Coenhaven voor maximaal 40 aanlopen.

De gewenste opening van de Javabrug is Q1 2025. De nieuwe terminal moet dan ook in 2024 functioneel zijn.

Om gevoel te krijgen bij wat de ontwikkeling van Cruise City op termijn voor het gebied en de stad kan hebben is de toegevoegde waarde Cruise City zowel kwalitatief als kwantitatief globaal onderzocht. Dit zou inhouden een het gehele jaar door multifunctioneel en flexibel gebruik van de kade en de gebouwde voorzieningen door toeristen en bewoners van uit de regio. Bijvoorbeeld door leisure, hotel en congresfaciliteiten. Cruise City is op verschillende manieren in te vullen: als gebouw concept (voorbeeld Hong Kong) en als gebiedsconcept (voorbeeld Tallinn). Beide concepten passen binnen de plannen voor zowel Achtersluispolder als Coenhaven. De Passenger Terminal kan een aantrekkelijk icoon en publiekstrekker in een gebied zijn en de transformatie van de gebieden versnellen. De plannen en programma's van MAAK.Zaanstad en Haven-Stad zijn op dit moment nog niet voldoende concreet om de inpasbaarheid van Cruise City als gebouw- en gebiedsconcept kwantitatief uit te werken. Wel is er in de toekomst ruimte om de nieuwe terminal en het Cruise City concept met de gebiedstransformatie te verbinden. Uiteraard geldt voor zowel Achtersluispolder als Coenhaven dat de transformatie van het gebied naar een Cruise City ook (financieel) afhankelijk is van onbekende toekomstige initiatieven van derden.

[5] *Sprong over het IJ, Nota van Uitgangspunten, bijlage 1.4 Ontwikkeling Zeecruise, d.d. Juni 2017*
[6] *Sprong over het IJ, Nota van Uitgangspunten, bijlage 1.4.A Rapport Milieueffecten Ontwikkeling Zeecruise, d.d. Juni 2017*

Royal HaskoningDHV

Drie sporen
Voorliggend onderzoek heeft plaatsgevonden langs drie communicerende parallelle sporen:

1. Stakeholders: betrekken, informeren en inventariseren belangen;
2. MKBA: maatschappelijke kosten-batenanalyse;
3. Onderzoeken (nautische veiligheid, milieu, ruimtelijke kwaliteit, verkeer en vervoer, bodem, juridisch planologisch kader en planning)

We presenteren de resultaten van de onderzoeken, de gesprekken met de stakeholders en de effecten van het schip, de terminal en de passagiers en bijkomende logistiek op de omgeving en waarde voor de omgeving, aan de hand van de reis van het cruiseschip vanaf IJmuiden naar de nieuwe terminal, zie Figuur 1-3. De toegevoegde waarde van de passagiers en de terminal, de planning, risico's en onzekerheden en de conclusies zijn in de hoofdstukken 4 tot en met 8 beschreven.

Locaties
De Coenhaven is een industriegebied gelegen in het Westelijk Havengebied ter hoogte van de naar de haven vernoemde Coentunnel (Figuur 1-2). De Haven is aangelegd in 1913 en is in 1933 gereed gekomen voor gebruik. Het Westelijke Havengebied vormt samen met bedrijventerrein Sloterdijk het industriegebied Westpoort, gelegen in het stadsdeel West. Westpoort is het grootste aaneengesloten bedrijventerrein van Nederland. Het Westelijk Havengebied omvat de vierde haven van West-Europa. De Coenhaven bestaat volledig uit niet-woon bestemmingen. In de haven zijn verschillende kadegebonden



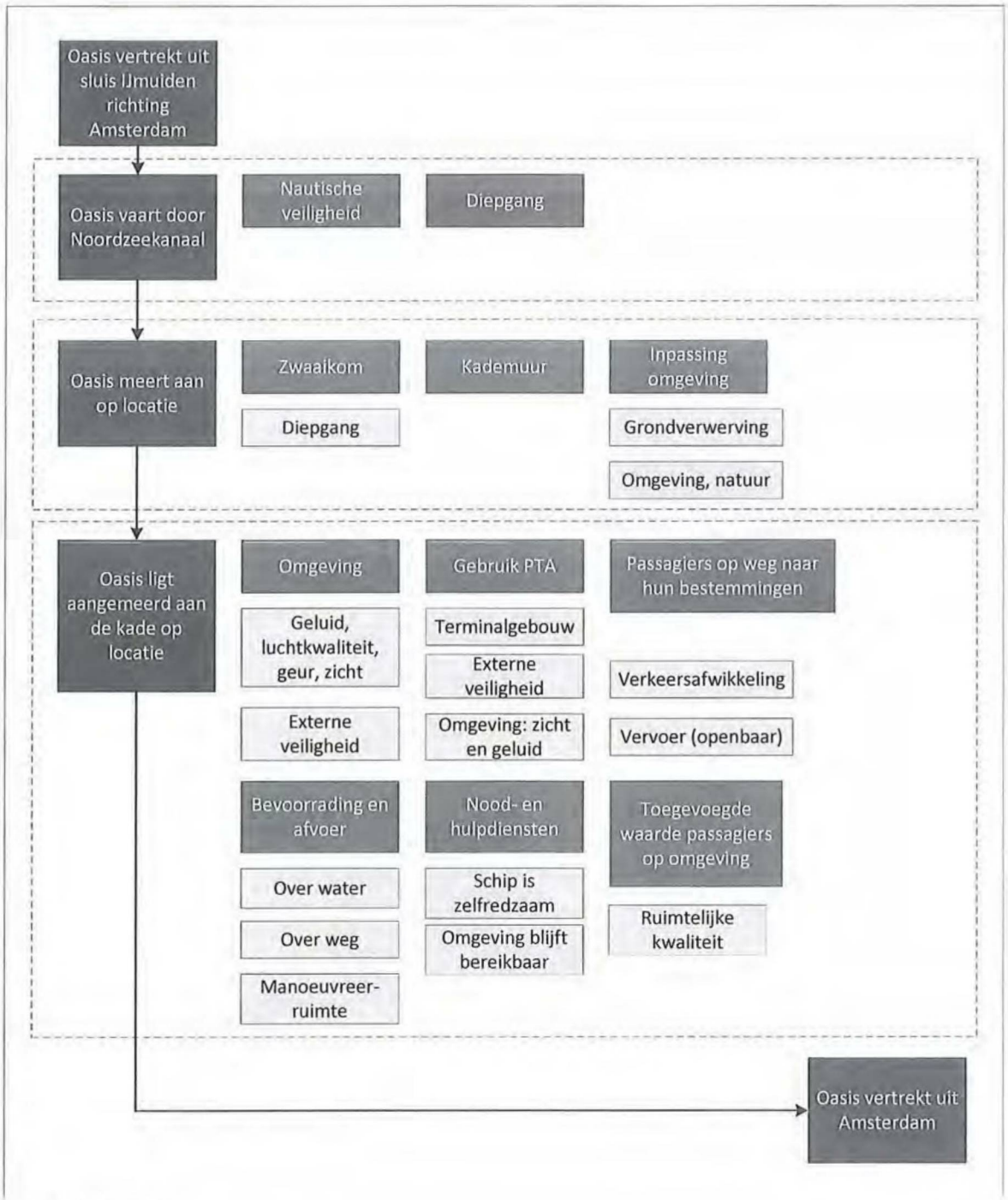
Figuur 1-2: Overzichtskaart

bedrijven te vinden, zoals: Eggerding Holding B.V., ICL Fertilizers, Bunge en Cargill. Daarnaast zijn er enkele kantoren en een gebouw met de functie horeca. Ook de directe omgeving van de Coenhaven bestaat volledig uit niet-woon bestemmingen. Het is een utilitair landschap gekenmerkt door infrastructuur en logistiek.

De Achtersluispolder is een bedrijventerrein in Zaanstad en ligt op de overgang van het IJ naar de Zaan (Figuur 1-2). Het van oorsprong nautische werkgebied, verbonden met de Amsterdamse zeehaven en de Zaanse houthaven, kent tegenwoordig een rijkheid aan maakindustrie en andersoortige bedrijvigheid. Het monumentale pakhuis 'De Vrede' was in 1917 de pionier en is het (historisch) icoon van het gebied. De nieuwe Coentunnel heeft de bereikbaarheid van de Achtersluispolder aanzienlijk verbeterd.

Voor de fietser en wandelaar wordt het gebied binnenkort ontsloten via de nieuw aan te leggen Dam tot Dam fietsbrug over de Noorder IJ-plas. De Noorder IJ-plas is een zandwinningsplas in de vroegere Noorder IJ-polder. Door de relatieve rust en de ligging heeft de Noorder IJ-plas zich ontwikkeld tot een natuurgebied met een voor Nederland uniek brakwatermilieu. Op dit moment zijn er nog weinig kadegebonden bedrijven in de Achtersluispolder gevestigd en biedt de optrekkende economie vanuit Amsterdam kansen voor transformatie.

Royal HaskoningDHV



Figuur 1-3: Leeswijzer

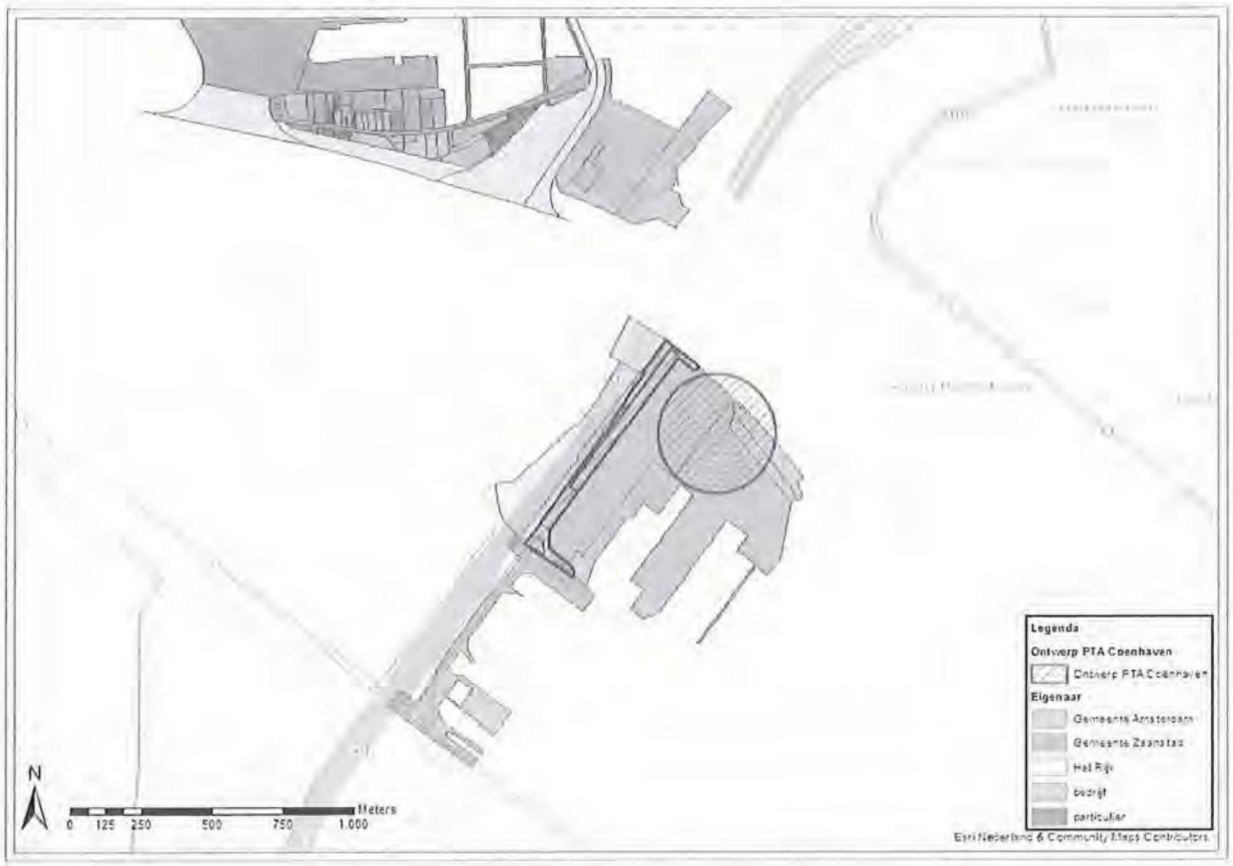
Royal HaskoningDHV

2 Locatie Coenhaven

2.1 Aanmeren aan de kade

Varende vanuit IJmuiden zijn er geen belemmeringen voor de Oasis om de Coenhaven te bereiken, de nautische veiligheid is niet in het geding. Ook niet bij andere klasse cruiseschepen zoals de Splendida[7]. Ter plaatse van de Coenhaven zal de Oasis vanaf het Noordzeekanaal de Coenhaven indraaien (en in de zwaaikom draaien) of de havenmonding van de Coenhaven voorbijvaren en vervolgens achteruit de haven insteken (Figuur 2-1). Om voldoende diepgang in de haven te krijgen, zal de Coenhaven deels uitgebaggerd moeten worden. De waterbodem is deels verontreinigd.

Voor de aanleg van de zwaaikom zal een deel van het Noorderhoofd moeten worden uitgegraven omdat de havenmonding nu ongeveer 180 meter breed is tussen de strekdam Westerhoofd en kop Noorderhoofd, voor het zwaaien is tenminste 420 meter (straal 210 meter) nodig. Dit deel van het Noorderhoofd (18.000m^2) kan dan niet meer gebruikt worden voor de beoogde ontwikkeling van Haven-Stad, op dit moment is de locatie verpacht aan ICL. De gronden bij Westerhoofd zijn volledig in eigendom van de gemeente Amsterdam, zie figuur 2-1.



Figuur 2-1: Eigendomssituatie locatie Coenhaven

De bovenste twee meter van de te verwijderen landtong van het Noorderhoofd zijn ernstig verontreinigd.

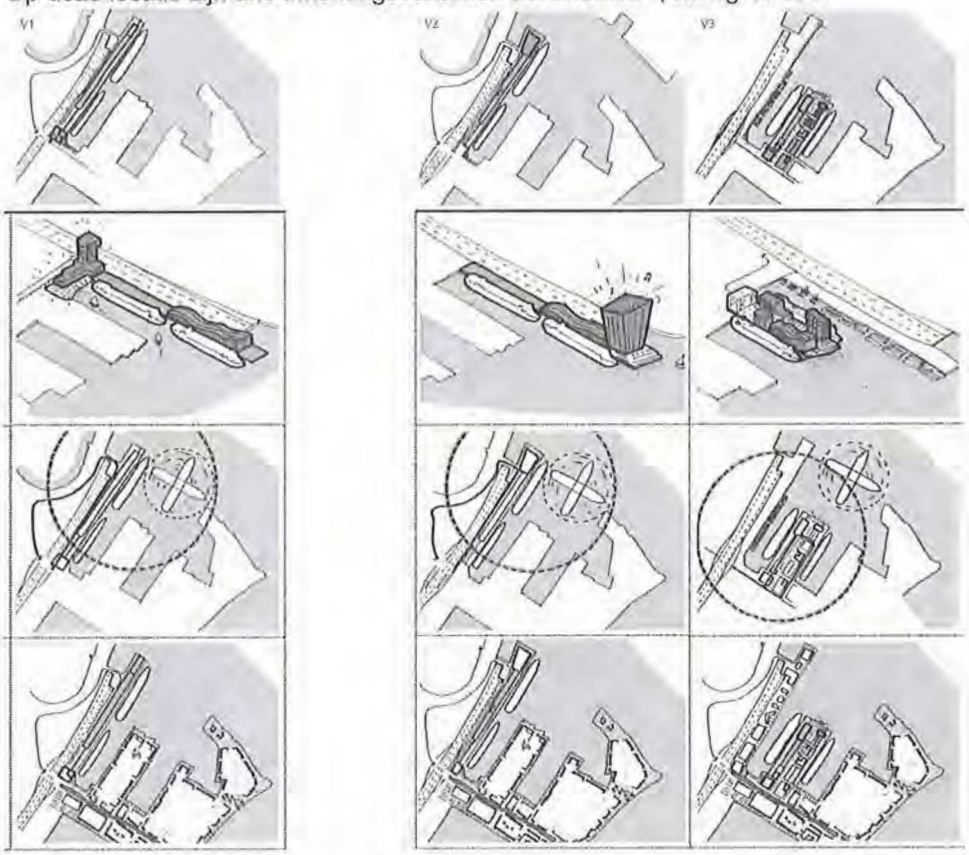
[7] *Overleg RWS en Centraal Nautisch Beheer*

Het zwaaien van de cruiseschepen zorgt voor wervelingen in het water waardoor extra transport van waterbodemdeeltjes optreedt, dit kan de deklaag van de Coentunnel beïnvloeden (aandachtspunt van Rijkswaterstaat).

Tijdens het aanmeren aan de kade zal de Oasis door de operationele ruimte[8] van Eggerding varen. De breedte van de BAOR[9] is circa 60 m (zie figuur 2-2). Dit betekent dat de vrije ruimte in de havenkom circa 120 m bedraagt (Oasis is op breedste punt ruim 60 m). Voor een veilig nautische situatie zal gebruik gemaakt moeten worden van de aan Eggerding toegewezen operationele ruimte zoals deze is vastgelegd in de zogenaamde BAOR.

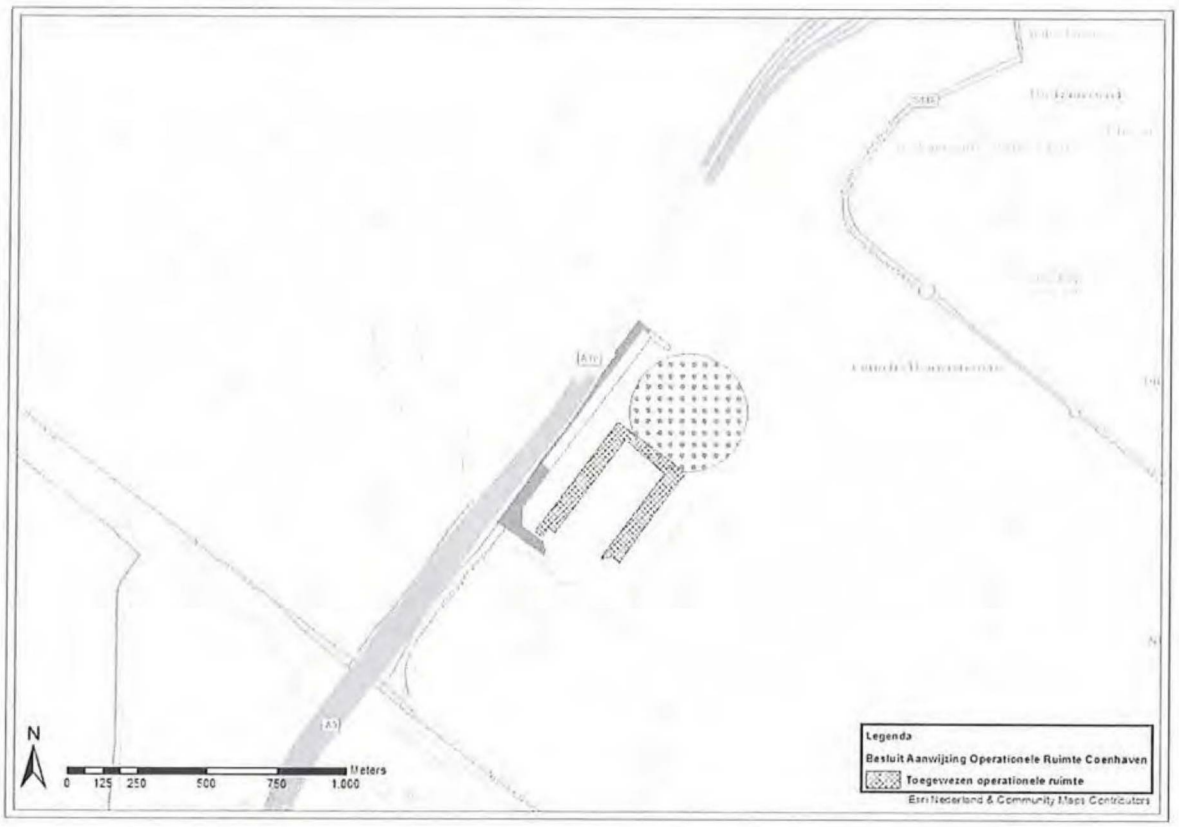
De kade is lang (750 meter) en smal (35 meter). Naar het noorden wordt het terrein geleidelijk iets breder: de noordelijke kop van Westerhoofd is 75 meter breed. De weg Westerhoofd dient beschikbaar te blijven voor hulpdiensten en de calamiteiten doorgang naar en vanaf de Coentunnel (eis Rijkswaterstaat [10])

Op deze locatie zijn drie inrichtingsvarianten beschouwd[26], zie figuur 2-1.



Figuur 2-2: Inrichtingsvarianten Coenhaven

[8] *Besluit Activiteiten Operationele Ruimte (BAOR),*
[9] *Het BAOR is een ontheffing op grond van de Havenverordening. Het betreft een discretionaire bevoegdheid van het college van B&W, de BAOR wordt verstrekt door de Havenmeester met mandaat van de stad.*
[10] *Gesprek Rijkswaterstaat, d.d. 12/10/2017*



Figuur 2-3: BAOR Afrikapier



Figuur 2-4 Huidige situatie Coenhaven-Westerhoofd

Behalve de Oasis kan ook een cruiseschip van het type Splendida tegelijkertijd aan de kade liggen. Voor het aanmeren aan het Westerhoofd heeft de Oasis een nieuwe kade nodig, de huidige kadehoogte is gering en primair afgestemd op de binnenvaart. De aanwezige bolders en kadeconstructies kunnen de krachten die met het afmeren van de Oasis of Splendida gepaard gaan niet opvangen. Bovendien is de huidige kade relatief oud en zal de noodzakelijke verdieping van de Coenhaven de stabiliteit negatief beïnvloeden.

2.2 Oasis aan de kade

Als het cruiseschip is afgemeerd blijven de motoren continue stationair draaien om het schip van energie te voorzien. Dit brengt emissies met zich mee: geluid, impact op luchtkwaliteit en geur. Daarnaast heeft een schip met een lengte van 360 m en een hoogte boven water van ruim 60 m ook de nodige visuele impact (Rijkswaterstaat vraagt hiervoor aandacht en heeft een zorg dat hierdoor verkeer op de A10 wordt afgeleid).

Geluid

De installaties van de Oasis vragen energie waardoor de motoren continue draaien. Conform vigerende normen, richtlijnen en recente onderzoeksgegevens naar het geluid van cruiseschepen zijn geluidsberekeningen gemaakt. Daarbij zijn de geluidsniveaus getoetst op basis van het Activiteitenbesluit met toetswaarden gericht op toekomstige woningbouw, zoals op langere termijn wordt beoogd[11]:

Toetswaarden geluid:	
≤50 dB(A)	Voldoet aan standaard geluidnorm
51-55 dB(A)	Met maatwerkvoorschrift haalbaar
56-60 dB(A)	Toepassen Interimwet Stad en Milieu
>60 dB(A)	Risicovol

De geluidproductie van de cruiseschepen heeft tot gevolg dat in de huidige situatie 15 woningen (ten westen van de A10) een belasting tussen de 50 en 55 dB(A) aan de gevel mogen verwachten. Het nemen van maatregelen is niet nodig. Met het oog op de transformatie, in het kader van Haven-Stad, van de Coenhaven is berekend dat de ligplaats van de cruiseschepen ertoe leidt dat een gebied (tussen haken oppervlakte binnen Haven-Stad, zie Figuur 2-6) van ruim 77ha (36ha en 7.000 woningen[12]) te maken krijgt met een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A); 28 ha (9ha en 1.800 woningen) een belasting boven de 55 dB(A) en 10 ha (3ha en 600 woningen) ha een belasting boven de 60 dB(A). Binnen het Haven-Stad programma is rekening gehouden met het treffen van mitigerende maatregelen om geluidsoverlast tot en met 65 dB(A) te minimaliseren. Ook is er voldoende diversiteit binnen het programma Haven-Stad voorzien om in de >60 dB(A) contour 'niet-wonen' te ontwikkelen, zodat ook elders in het gebied door geluidsafscherming minder overlast ontstaat.

Luchtkwaliteit

Aan de hand van de uitgevoerde luchtkwaliteitberekeningen kan geconcludeerd worden dat de bijdrage van de cruiseterminal (varen, stilliggen en verkeersaantrekkende werking) aan de luchtkwaliteit (NO_2- en PM10-concentraties) gering is. Zowel in de autonome situatie als in de alternatieven worden de NO_2 en PM10 grenswaarden niet overschreden.

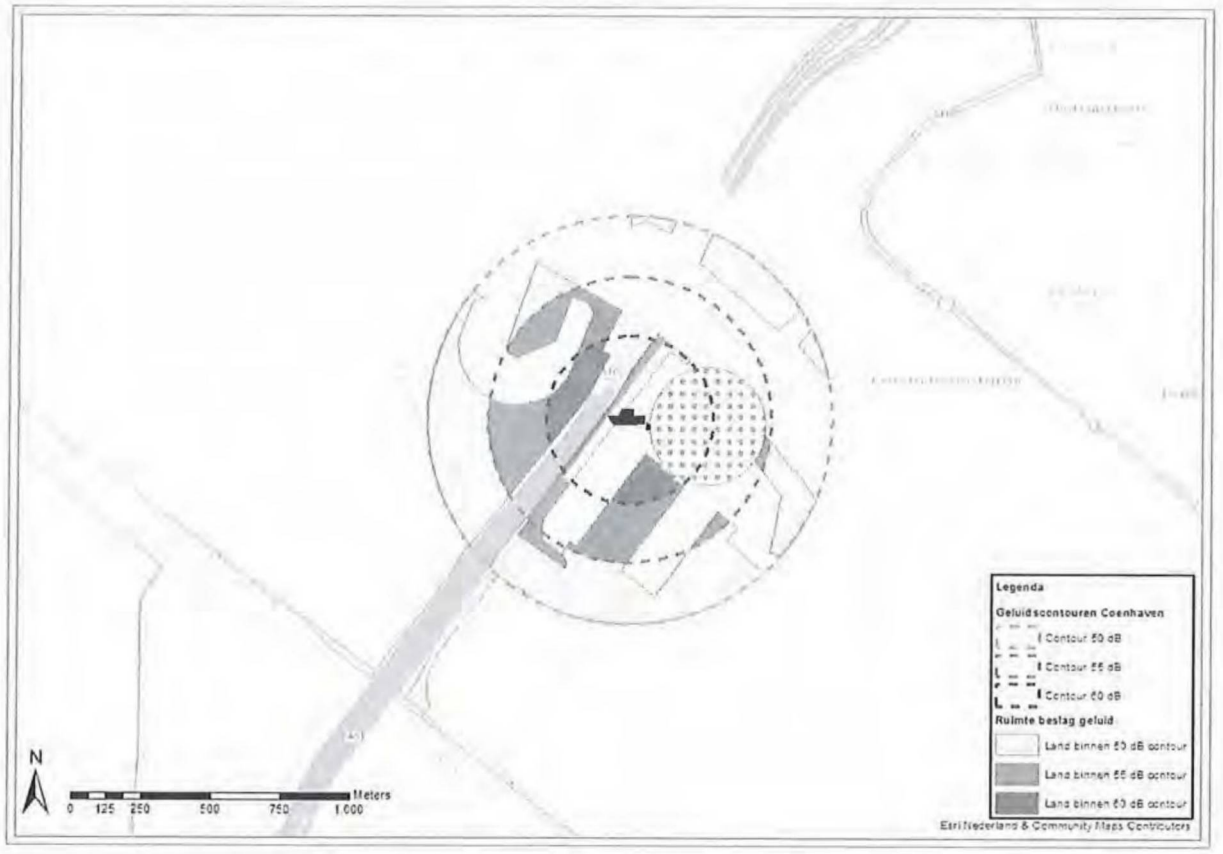
Geur

De schepen zijn niet aan te merken als geurgevoelig object. Bovendien zijn de schepen naar hun aard slechts tijdelijk aanwezig en op deze locatie derhalve niet permanent of een daarmee vergelijkbare wijze in gebruik voor menselijk verblijf.

---

[11] *Zie MAAK.Zaanstad, 2016 en Economisch-ruimtelijke verkenning Noordelijke ZaanIJ-oevers, 2017*

[12] *Een belangrijk uitgangspunt[21] bij de ontwikkeling van Haven-Stad is dat per kavel zowel wonen als 'niet-wonen' functies worden ontwikkeld, uitgangspunt voor deelgebied Coen- en Vlothaven is de realisatie van 200 woningen/ha*



Figuur 2-5 Geluidcontouren bij PTA op locatie Coenhaven



Figuur 2-6: BVO Haven-Stad (Coenhaven)[21]

Royal HaskoningDHV

2.3 Gebruik van de PTA Terminal

Na het afmeren van de Oasis gaan er passagiers en goederen van en aan boord. Momenteel ontbreken passende faciliteiten in de Coenhaven om passagiers van zeecruiseschepen aan wal te laten komen. Er dient een nieuwe terminal te worden gebouwd. De ruimte voor een terminalgebouw is beperkt. Het Havenbedrijf Amsterdam heeft als voorkeursruimte een 30 m brede terminal en daarnaast een 30 m brede kade opgegeven. Hieraan kan op deze locatie zonder aanpassingen niet worden voldaan. Oplossingen met verschuiving van de kadelijn om meer ruimte te creëren zijn erg kostbaar. Een smallere terminal en kade is de beste oplossing. Aandacht dient daarbij uit te gaan naar het feit dat de schepen van het type Oasis boven de waterlijn aanzienlijk breder zijn (7 m breder aan iedere kant op het breedste punt) dan op de waterlijn. Dit betekent dat ze over de kade heen steken en de afstand tussen schip en Terminal plaatselijk verder terugloopt (Figuur 2-7).

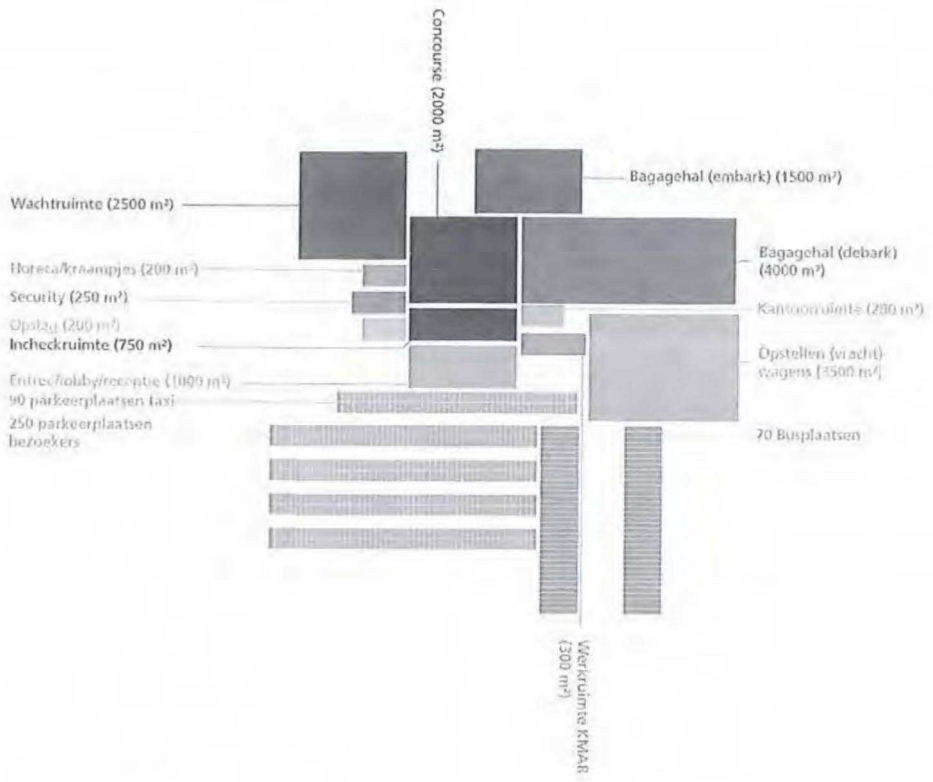


Figuur 2-7: Afgemeerd zeecruiseschip aan de Veemkade

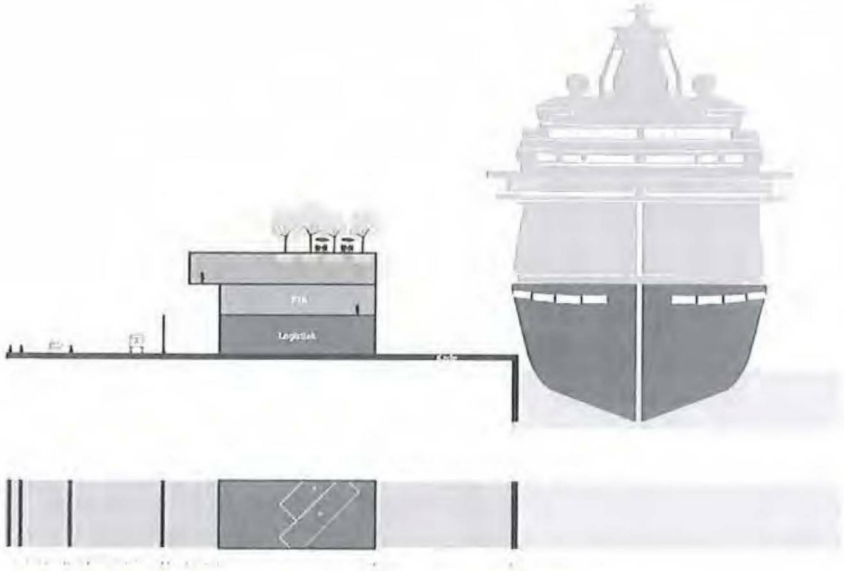
Bij de keuze voor een smaller terminal gebouw zal extra aandacht moeten worden besteed aan de afmetingen van de looproutes en wachtruimtes voor de passagiers.
Het vloeroppervlak binnen zal bijna 11.000 m² bedragen, waarnaast ook 17.000 tot 20.000 m² (buitenruimte) nodig is voor parkeren, bussen, taxi's en opstellen vrachtauto's (Figuur 2-8). Voor de terminal en afhandeling van verkeer en kade is een strook van bijna 40 meter beschikbaar is. Er zal hier een gebouw kunnen komen van maximaal 25 meter breed en een kade van 15 meter breed. Met op maaiveldniveau de logistieke afhandeling van passagiers, goederen, verkeer, parkeren van auto's, bussen en taxi's en daarboven twee verdiepingen (Figuur 2-9). In verband met de drukte in de ondergrond door onder andere de verankering van de naastgelegen Coentunnel en de kade, beschouwen wij ondergrondse bouwen van bijvoorbeeld een ondergrondse parkeergarage bij Coenhaven niet mogelijk.

De PTA-terminal op zichzelf heeft ook invloed op de omgeving (geluid, zicht) en moet veilig zijn voor de omgeving.

Royal HaskoningDHV



Figuur 2-8: Ontwerp PTA



Figuur 2-9: Doorsnede (impressie) tpv Coenhaven

De nieuwe terminal komt te liggen op het gezoneerde industrieterrein Westpoort. Dit houdt in dat de cruiseterminal moet passen binnen de indicatieve geluidruimte van kavel Westerhoofd en kavel Eggerding. Op basis van de resultaten van het onderzoek van 2016 is dit inpasbaar. Hierbij wordt opgemerkt dat alleen de zonebeheerder de formele toetsing kan uitvoeren of de activiteiten passen binnen de geluidzone. Aangezien de cruiseterminal onderdeel uitmaakt van de vastgestelde geluidzone rondom Westpoort en inpasbaar lijkt, is beoordeling van de afzonderlijke geluidcontour van de cruiseterminal niet nodig.

Op basis van de huidige wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid is de PTA op locatie Coenhaven inpasbaar. De terminal, Coentunnel en omliggende bedrijven dienen te allen tijde bereikbaar te zijn voor de hulpdiensten. Hiervoor blijft de Westerhoofdweg beschikbaar.

Het cruiseschip is zelfredzaam. Immers op volle zee moet zij zichzelf kunnen redden. Vanuit de Veiligheidsregio is er geen speciale aandacht voor de cruiseschepen. De Veiligheidsregio beschouwt de terminal als een regulier groot gebouw met (potentieel) veel aanwezigen, waarvoor men in geval van calamiteiten protocollen heeft klaarliggen.

De voorgenomen activiteit van een PTA in de Coenhaven past niet binnen het vigerende bestemmingsplan en wijziging van het bestemmingsplan is noodzakelijk. Voor de huidige aanleg van de riviercruise is een (tijdelijke) omgevingsvergunning verleend.

2.4 De passagiers op weg naar hun bestemmingen

Na het afmeren aan de kade is het een komen en gaan van passagiers, sommige passagiers starten of beëindigen hun reis in Amsterdam andere passagiers zullen juist de omgeving wensen te bezoeken (5.000 tot 10.000 passagiers). Deze verplaatsing van passagiers brengt de nodige verkeersbewegingen met zich mee.

Er zijn verschillende mogelijkheden om de passagiers te verplaatsen:

- eigen gelegenheid: te voet en/of openbaar vervoer;
- maatwerk door middel van inzet touringcars en /of taxi's;
- vervoer over water richting de stad.

Eigen gelegenheid
De afstand tot een hoogwaardige OV-halte (metrostation Isolatorweg) bedraagt 2 kilometer. De route heeft deels geen voetpaden (onveilig) en de route is onaantrekkelijk (industrieterrein) en ingewikkeld voor onbekenden. Stakeholders in de omgeving van de Coenhaven uiten hun zorgen over ronddwalende toeristen tussen het zware verkeer dat hun bedrijven aandoet.

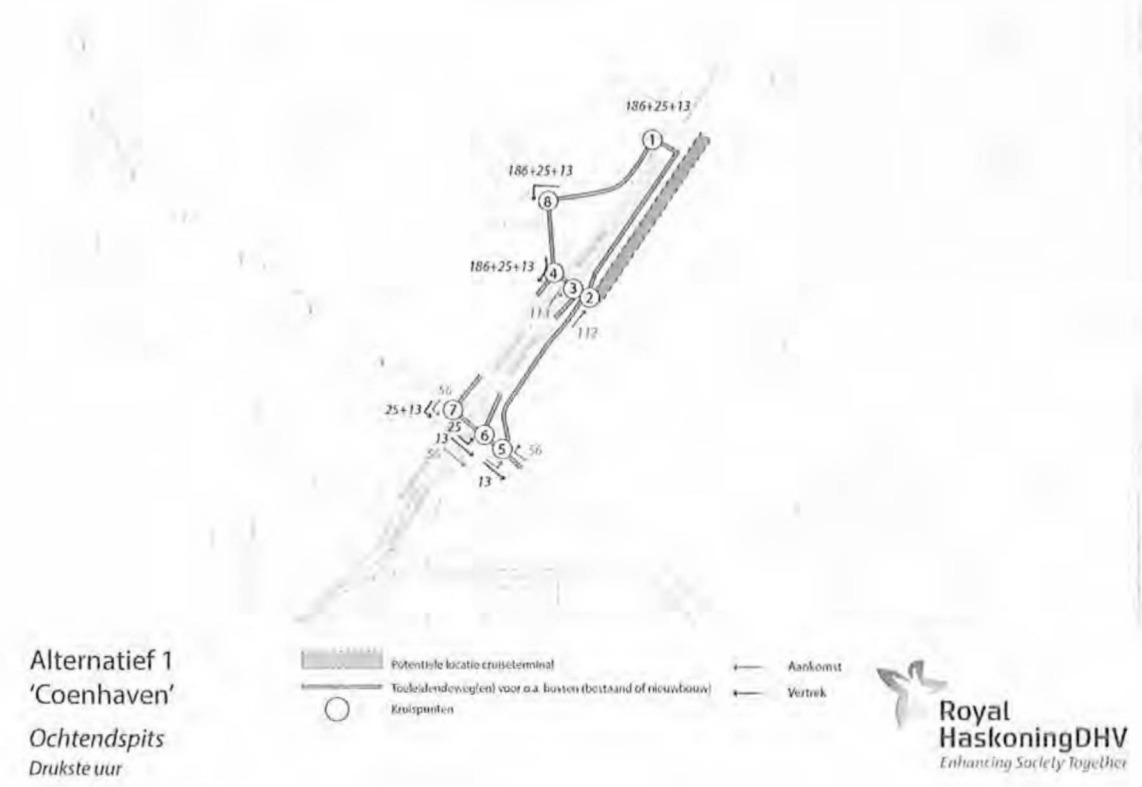
Vanuit 'Sprong over het IJ' is een initiatief ontstaan (Stichting IJbaan) voor de aanleg van een kabelbaan als vorm van openbaar vervoer tussen de NDSM-werf, Houthaven en metrostation Isolatorweg. Een dergelijke voorziening zal bijdragen in de wijze waarop passagiers op eigen gelegenheid van en naar de PTA-terminal kunnen komen.

Maatwerk
Gezien het onregelmatige karakter en de wisselende omvang van de vervoersvraag ligt een maatwerkoplossing van een combinatie van bussen en taxi's meer voor de hand dan een reguliere dienstregeling. Dit maatwerk biedt tevens de mogelijkheid om toeristen op verschillende plekken (aan de rand van het centrum of OV HUB) af te zetten, waardoor een betere spreiding ontstaat. Dit past goed bij

de plannen[13] om vanaf medio 2018 touringcars, die een citytrip maken niet meer toe te laten in de binnenstad en vanaf januari 2020, de binnenstad van Amsterdam helemaal af te sluiten voor touringcars.

Vervoer over water
In de gesprekken met de stakeholders wordt regelmatig de suggestie gedaan over aanvullend vervoer over water, met kleinere boten, naar het Centraal Station. Eén van de aanleidingen (Stad in Balans) van het verplaatsen van de PTA is juist het spreiden van de toeristen. Het afzetten bij Centraal Station draagt zo niet bij aan Stad in Balans. Mogelijk zijn er andere locaties, waar het aanmeren van kleinere boten ook kan en tevens bijdraagt aan Stad in Balans.

Effect op wegennet
Verkeerskundige berekeningen laten zien dat de hoeveelheid verkeer, die genereerd wordt door vertrekkende, komende passagiers en de logistiek van bevoorrading in principe door het huidige wegennet kan worden opgevangen, één kruispunt uitgezonderd. Het kruispunt afrit A10 – S101 - Nieuwe Hemweg, zal naar verwachting in 2030 overbelast zijn. Dit kruispunt kan geen extra verkeer verwerken. De extra bussen en taxi's (ten behoeve van de cruise-passagies) in de ochtend zal leiden tot een ernstiger situatie. In de avond(spits) is de restcapaciteit iets groter maar zullen de bussen en taxi's de situatie ook verslechteren. Dit kruispunt '7' (zie figuur 2-9) dient extra capaciteit te krijgen. Deze situatie doet zich dus ook voor in de autonome situatie zonder cruiseterminal.



Figuur 2-10: Voorbeeld verkeersonderzoek Coenhaven

[13] *Verwijzing naar ...*

Royal HaskoningDHV

3 Locatie Achtersluispolder

3.1 Aanmeren aan de kade

Varende vanuit IJmuiden zijn er geen belemmeringen voor cruiseschepen als de Splendida om de Achtersluispolder te bereiken, de nautische veiligheid is niet in het geding. Dit geldt ook voor een grotere klasse van cruiseschepen zoals de Oasis of the Seas[14].

Het afmeren langs de oevers van het Noordzeekanaal wordt door Rijkswaterstaat niet toegestaan Momenteel is er wel een afmeer mogelijkheid in de monding van Zijkanaal H, voor Pakhuis De Vrede. Deze kade is echter slechts ca. 110m lang. Daarachter liggen Scheepswerf Borsch en de jachtwerf van K. Kokernoot waar de watersport Vereniging Bruynzeel gebruik van maakt. Aan de houten steigers kunnen alleen kleine pleziervaartuigen worden afgemeerd. Aan de oostoever van het Zijkanaal H zijn evenmin afmeermogelijkheden voor Cruiseschepen. De twee insteekhavens waarover het bedrijventerrein Achtersluispolder beschikt zijn, zijn geheel in gebruik door bedrijven. Momenteel zijn er geen mogelijkheden voor cruiseschepen om aan te leggen.

Er zijn drie liggingsvarianten aan de Achtersluispolder mogelijk (Figuur 3-1). De drie varianten hebben invloed op de beoogde transformatie naar een woon/werkgebied van de Achtersluispolder in het kader van MAAK.Zaanstad en Haven-Stad. De oostelijke variant komt als meest gunstige naar voren: het fysieke ruimtebeslag van de terminal raakt de minste bedrijven, de geluidsbelasting van de toekomstige woningen in de polder is hier het kleinste en het open uitzicht vanuit de polder richting het IJ blijft voor het grootste deel intact. Alvorens een definitieve liggingsvariant in de Achtersluispolder kan worden gekozen, is een nadere afweging van belangen en prioriteiten op bestuurlijk niveau nodig.

De oostelijke variant heeft twee kades, die onder een hoek ten opzichte van de vaargeul van het Noordzeekanaal dienen te worden aangelegd. Bij het afmeren houden de schepen er rekening mee dat ze weer via het Noordzeekanaal moeten terugvaren naar zee. De gezagvoerders kunnen ervoor kiezen vóór het afmeren te draaien, of bij de afvaart. In ieder geval is er zwaairuimte (zwaaikom) nodig, zie figuur 3-3. Deze zwaaikom bevindt zich gedeeltelijk in de vaargeul van het Noordzeekanaal. Dit betekent dat de doorvaart van andere schepen tijdens het zwaaien wordt belemmerd. Alhoewel deze situatie zich ook voordoet bij de huidige PTA is de situatie verschillend, omdat ter hoogte van de Achtersluispolder ook nog zeeschepen komen en in het IJ niet.

Voor de aanleg van de haven en zwaaikom moet worden gebaggerd en dient de monding van Zijkanaal H te worden verplaatst. De uitgekomen grond (bovenste twee meter van landtong) is verontreinigd[15]. De waterkwaliteit van de naastgelegen Noorder IJ-plas zal door deze werkzaamheden tijdens de baggerwerkzaamheden (tijdelijk) worden aangetast.

Het vigerende beleid (Richtlijn Vaarwegen/Ligplaatsenbeleid Noordzeekanaal) van Rijkswaterstaat is dat langs aanmeren in het Noordzeekanaal vermeden moet worden. Rijkswaterstaat heeft randvoorwaarden[16] voor ontwerp en gebruik van ligplaatsen in een inkassing langs het Noordzeekanaal.

---

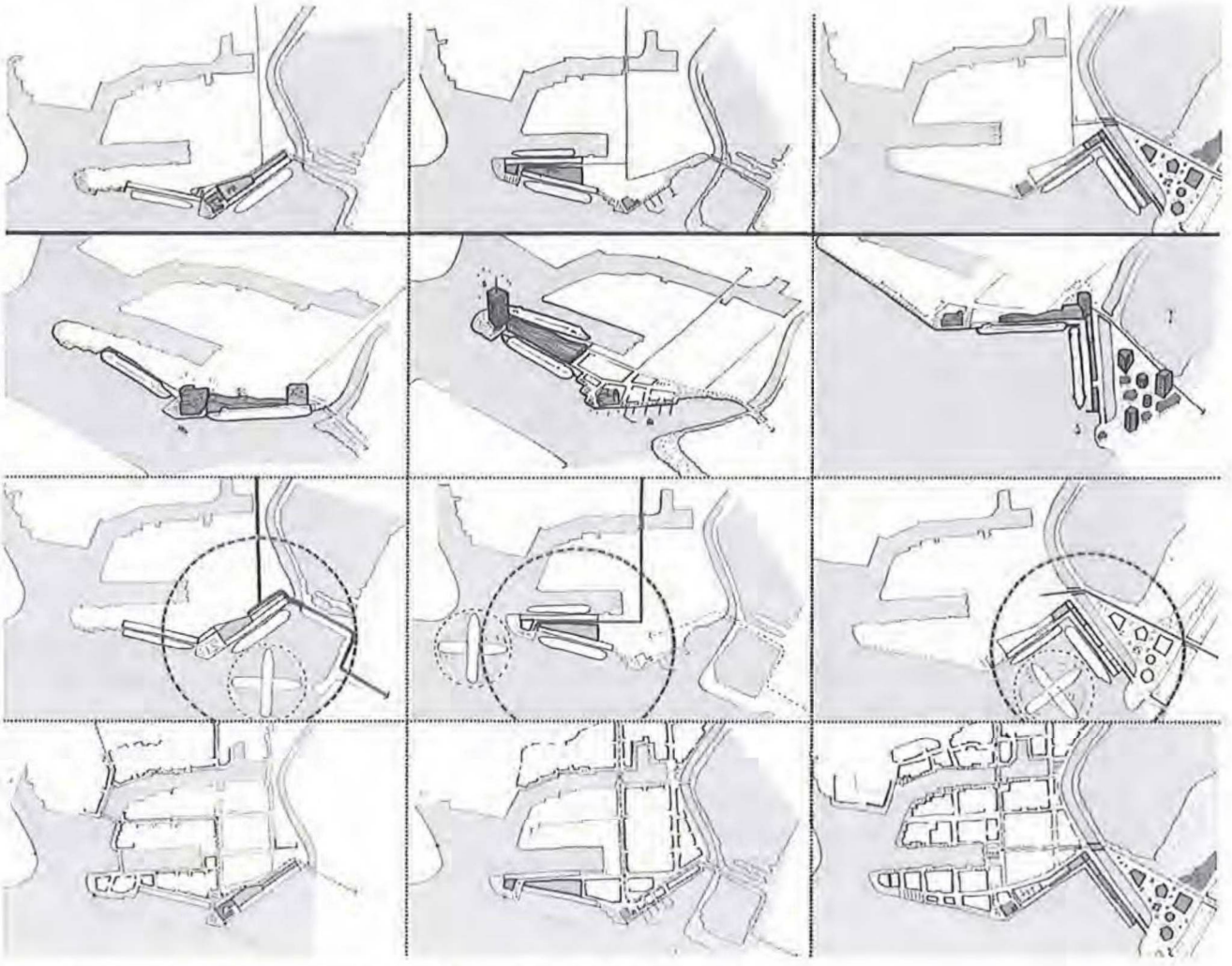
[14] *Gesprek RWS en Centraal Nautisch Beheer*
[15] *Bijlage 9 Onderzoeksrapport*
[16] *"Randvoorwaarden voor het ontwerp en gebruik van ligplaatsen in een inkassing langs het Noordzeekanaal", definitieve versie vastgesteld op 31 augustus 2017*

Royal HaskoningDHV

Hieruit volgt dat voor de liggingsvarianten west en midden uitgegaan moet worden van een inkassing van 65 meter ten opzichte van de huidige waterkant. Deze maat is gebaseerd op de breedte van het maatgevende schip (Oasis: 47m breed op de waterlijn) plus de breedte van een bunkerschip (11,45m) plus 10% veiligheidsmarge. Het voldoen aan de maatvoering biedt echter nog geen garantie dat Rijkswaterstaat de ligplaats zal vergunnen.

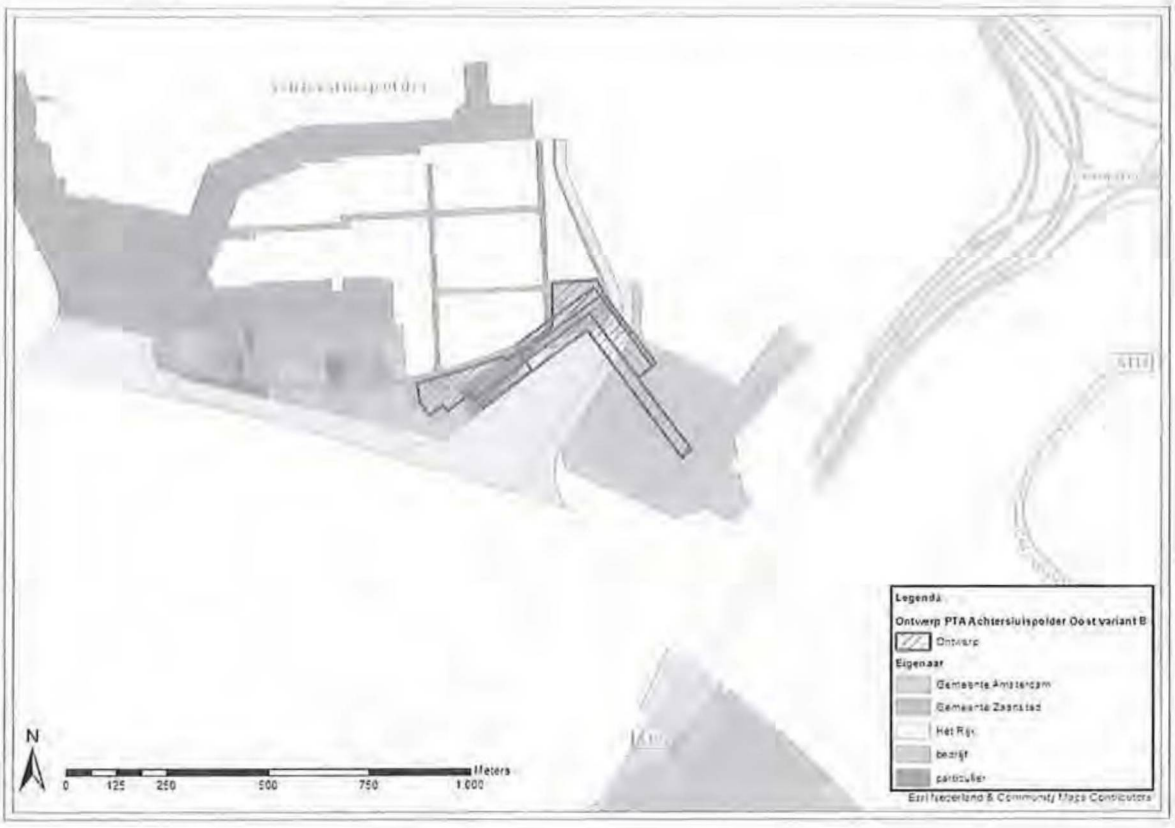
De inkassing kan niet uitgevoerd worden ter plaatse van pakhuis de Vrede[17], dit in verband met de cultuurhistorische waarde.

Afhankelijk van de liggingsvariant zijn de eigenaren (zie figuur 3-2): Rijkswaterstaat (alle varianten), gemeente Zaanstad, gemeente Amsterdam, bedrijven en particulieren, het overgrote deel van het benodigde oppervlak is niet in handen van de gemeente Zaanstad. De oostelijke variant heeft daarnaast invloed op de plannen (aanleg park langs Noorder IJ-plas) van Haven-Stad (zie figuur 3-2).



Figuur 3-1 Varianten Achtersluispolder in paars een mogelijke locatie van de terminal

[17] *Pakhuis De Vrede: De Vrede is/wordt het symbool van een vernieuwde Achtersluispolder en dient altijd - in elk geval gedeeltelijk - toegankelijk te zijn voor bezoekers (niet zijnde passagiers).*



Figuur 3-2: Eigendomssituatie Achtersluispolder.

Realiseren kade

Ongeacht de liggingsvariant is de aanleg van een nieuwe kademuur (landzijde) en steiger (waterzijde) noodzakelijk, geschikt voor twee cruiseschepen met elk een lengte van maximaal 360m. De zware constructie van de kademuur en de benodigde verankeringen leggen beperkingen op aan het gebruik van de ondergrond direct achter de kade (bijvoorbeeld ondergrondse parkeergarages of dienstruimten). Tot een afstand van 20m achter de kademuur zijn in dat geval speciale voorzieningen nodig die extra kosten met zich mee brengen.

De aanleg van de kademuur in de oostelijke variant betekent dat de scheeps- en jachtwerf moet worden verplaatst en het zuidelijk deel van de Noorder IJ-plas[18] moet worden heringericht, daarnaast zal vanwege de benodigde parkeer- en logistieke ruimte ook andere gronden moeten worden verworven, zie figuur 3-2. Voor Achtersluispolder geldt dat de fysieke lay-out van het gebouw en de bijbehorende parkeerplaatsen geoptimaliseerd kan worden, waardoor zo weinig mogelijk bestaande bedrijven fysiek geraakt worden.

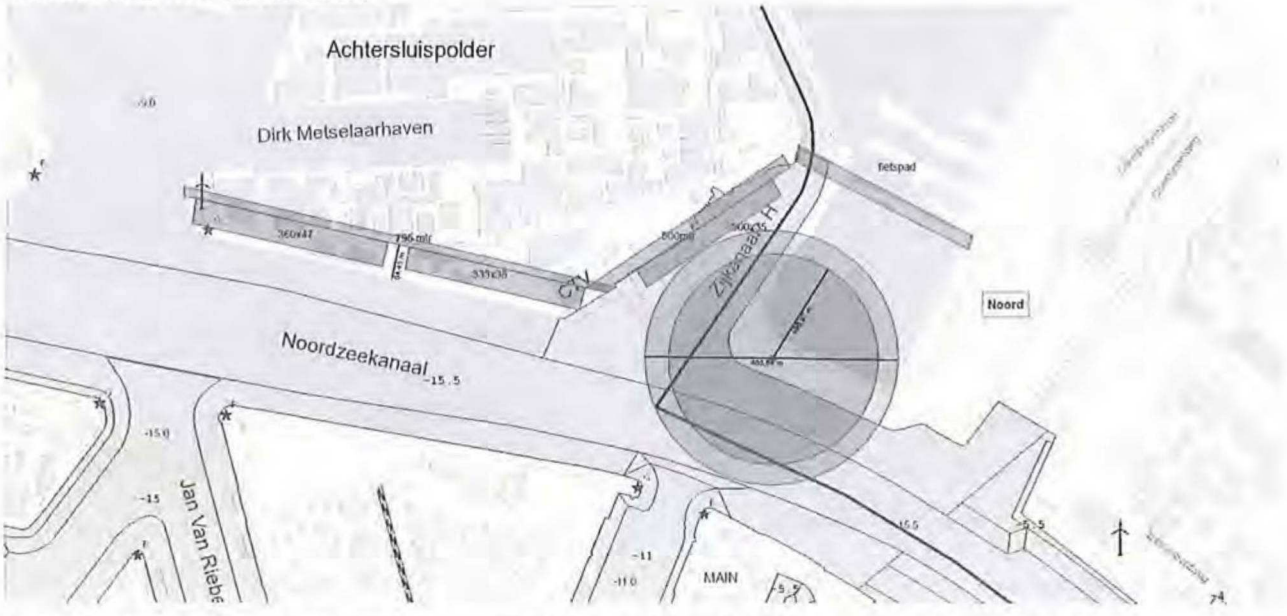
Aanleg van de nieuwe terminal in de monding van Zijkanaal H en in een deel van de IJpolderplas heeft effecten op de natuur. In en rond de locatie Achtersluispolder komen beschermde soorten en soortgroepen voor. Met Rijkswaterstaat dient te worden afgestemd over hoe om moet worden gegaan met

[18] *De Noorder IJ-plas heeft de afgelopen jaren een metamorfose ondergaan. De voormalige zandwinplas is door het waterschap – in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat en gemeente Amsterdam, Stadsdeel Noord - omgevormd tot plas van belang voor de visstand in het Noordzeekanaal. Op dit moment vinden gesprekken plaats over het beheer van dit gebied tussen RWS en Amsterdam. Bron: https://www.agv.nl/nieuws/2016/8/waterschap-plaatst-rifkorven-in-noorder-ijplas/*

de aanwezige voorzieningen voor vissen: de vispassage, inlaat en schuilstructuren in de Zuider- en Noorder IJ-plas.

Vanwege de nabij gelegen Natura 2000-gebieden, is extra stikstofdepositie berekend in deze gebieden als gevolg van de aanleg en het voorgenomen eindgebruik. Hierbij worden drempelwaarden overschreden voor vergunningverlening. Daarmee is sprake van een vergunningplicht in het kader van het PAS en is een m.e.r. noodzakelijk voor Achtersluispolder.

Een eventuele derde kade is voor Achtersluispolder inpasbaar, zie figuur 3-3. Het effect van deze derde kade is dat deze ook invloed gaat hebben op de ontwikkeling en dan mogelijk al gerealiseerde woningen op het Hembrugterrein. Beschouwend in de tijd, is een derde kade kansrijk wanneer de cruiseschepen op walstroom kunnen functioneren.



Figuur 3-3: Alternatieve lay-out voor de oostelijke variant met meer ruimte voor de aanleg van de cruiseschepen en voor de zwaaikom (Bron: Havenbedrijf Amsterdam)

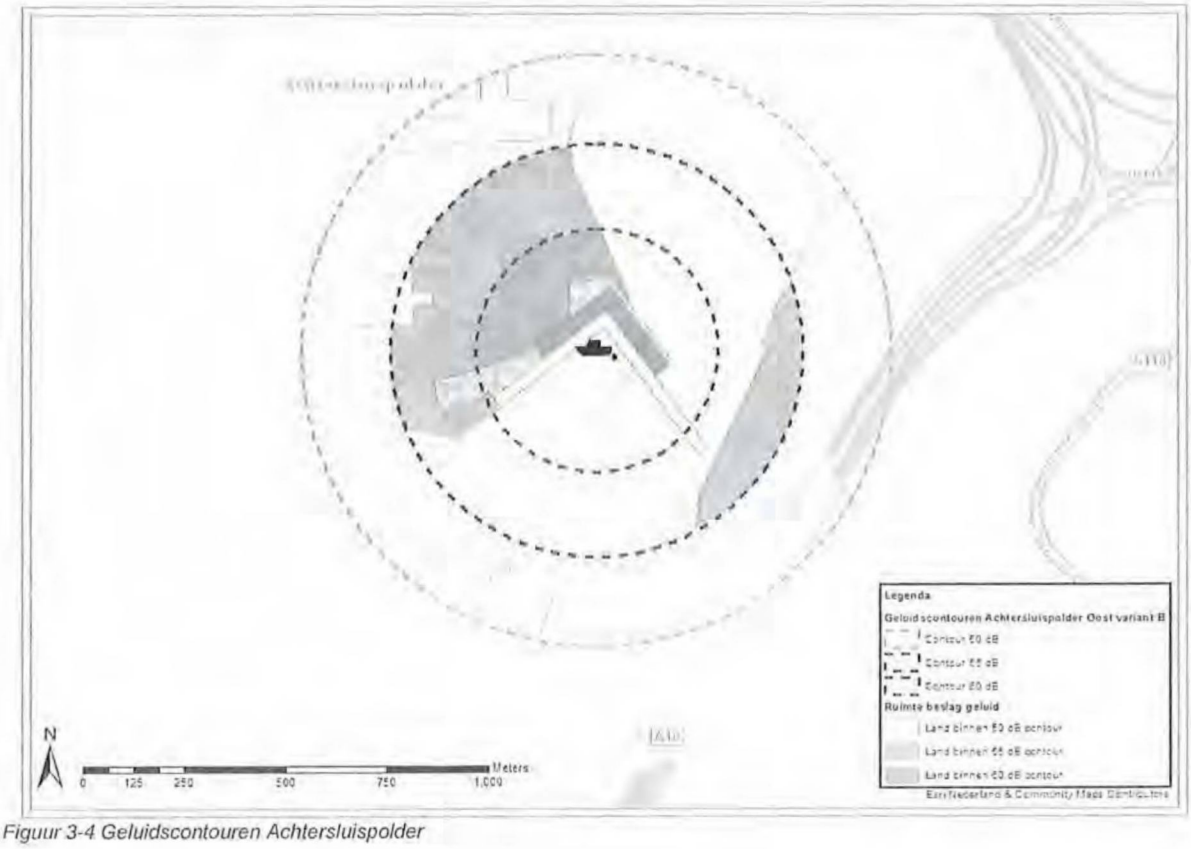
Royal HaskoningDHV

3.2 Oasis aan de kade

Op het moment dat de Oasis is aangemeerd aan de kade bij de Achtersluispolder heeft deze door zijn aanwezigheid en functioneren in de haven invloed op de omgeving: lucht, geur en geluid en zicht. Daarnaast kan ook de omgeving invloed hebben op de Oasis.

Geluid
De geluidproductie van de cruiseschepen heeft tot gevolg dat negen woonboten een belasting van meer dan 60 dB(A) krijgen. Deze negen woonboten zullen moeten worden verplaatst. Vijfentwintig woonboten krijgen een belasting tussen 55 en 60 dB(A) en veertig woonboten een belasting tussen de 50 en 55 dB(A).

Met het oog op de transformatie van Achtersluispolder (68ha, 7.000 woningen[19]=100 woningen/ha) is berekend dat de ligplaats van de cruiseschepen ertoe leidt dat een gebied van ruim 66 ha (40 ha, 4.000 woningen) te maken krijgt met een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A); 28 ha (22 ha 2.200 woningen) een belasting boven de 55 dB(A) en 6,5 ha (6,5 ha 650 woningen) een belasting boven de 60 dB(A). Een geluidsbelasting boven de 60 dB(A) is niet toegestaan voor woonfuncties. Een mitigerende maatregel is binnen de geluidscontour >60 dBA 'niet-wonen' functies te realiseren (o.a. werken, recreëren). Daarnaast is het mogelijk om gebouwen met dove gevels of hoge gebouwen als buffer (geluidsscherm) te realiseren. Een gebouw als geluidswering betekent dat vanwege de hoogte (60m) aan de landzijde schaduwwerking zal zijn. In de toekomst zullen cruiseschepen op LNG of mogelijk ook op walstroom draaien, waardoor genoemde effecten kleiner zullen zijn.



Figuur 3-4 Geluidscontouren Achtersluispolder

[19] *Ontwikkeling van 5.000 tot 9.000 woningen, gemiddeld 7.000 woningen*

Geur
Een terminalgebouw op de locatie Achtersluispolder leidt niet tot de noodzaak tot uitplaatsing van bestaande bedrijven (buiten de bedrijven die fysiek geraakt worden) of het aanpassen van geurcontouren van deze bedrijven.

Externe veiligheid
Op basis van de huidige wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid is de PTA op locatie Achtersluispolder in principe inpasbaar.

Het cruiseschip is zelfredzaam. Immers op volle zee moet zij zichzelf kunnen redden. Vanuit de Veiligheidsregio is er geen speciale aandacht voor de cruiseschepen. De Veiligheidsregio beschouwt de terminal als een regulier groot gebouw met (potentieel) veel aanwezigen, waarvoor men in geval van calamiteiten protocollen heeft klaarliggen.

Luchtkwaliteit
Aan de hand van de uitgevoerde luchtkwaliteitberekeningen kan geconcludeerd worden dat de bijdrage van de cruiseterminal (varen, stilliggen en verkeersaantrekkende werking) aan de luchtkwaliteit (NO_2- en PM10-concentraties) gering is. Zowel in de autonome situatie als in de alternatieven worden de NO_2 en PM10 grenswaarden niet overschreden.

3.3 Gebruik van de PTA Terminal

Momenteel ontbreken passende faciliteiten om passagiers van zeecruiseschepen aan wal te laten komen. Er dient een terminalgebouw te worden gebouwd. De voorkeur gaat uit naar een kadebreedte van 30 m en een 30m brede terminal. In principe kan aan deze eisen worden voldaan, er van uitgaande dat voor de verplaatsing van de terminal benodigde gronden verworven kunnen worden. Opgemerkt wordt dat de drie liggingsvarianten ook tot verschillende terminalvarianten leiden. De westelijke variant biedt de beste mogelijkheden voor een compacte efficiënte terminal die de opvang van passagiers van twee schepen kan verzorgen. Bij de middenvariant dient Pakhuis De Vrede te worden ingepast. In elke oplossing moet Pakhuis de Vrede ook voor niet-passagiers (bezoekers) toegankelijk blijven en een publieke functie behouden.

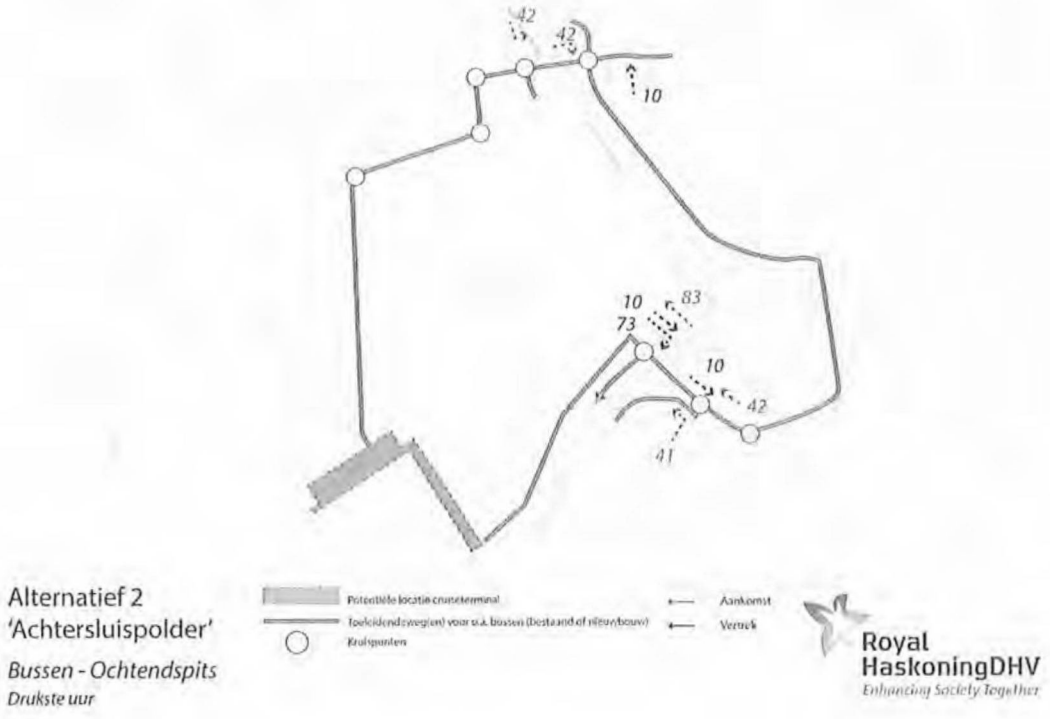
De voorgenomen activiteit van een PTA in de Achtersluispolder past niet binnen het vigerende bestemmingsplan en wijziging van het bestemmingsplan is noodzakelijk.

Royal HaskoningDHV

3.4 De passagiers op weg naar hun bestemmingen

Achtersluispolder: ontsluiting via openbaar vervoer
Zowel in de Amsterdamse Haven-Stad plannen als in de Zaanse plannen over de Achtersluispolder wordt gesproken over een HOV-verbinding tussen beide steden die loopt over de Achtersluispolder. Deze plannen zijn nog niet concreet genoeg om in deze studie rekening mee te houden. Deze verbinding zal versneld aangelegd moeten worden wanneer de PTA in de Achtersluispolder wordt ontwikkeld, waarbij gebruik gemaakt wordt van bestaande infrastructuur en alleen de Noorder IJ-plas de ontbrekende schakel is.

Voor de afwikkeling van het verkeer dienen kruispunten te worden aangepast. Het gaat om de kruispunten '2' (N516 – Westkolkdijk – Ambacht) en '4' (toe- en afrit A8 – N516) waarbij extra capaciteit toegevoegd moet worden. Dit is in de autonome situatie ook nodig (zonder cruiseterminal). De ingeschatte kosten zijn 1 miljoen euro.



Figuur 3-5: Voorbeeld uit verkeersonderzoek Achtersluispolder

De Sluispolderweg is smal en ingericht met fietsstroken waardoor het extra verkeer iets meer onveiligheid voor fietsers zal geven. Verbreding van de Sluispolderweg met vrijliggende fietspaden is een oplossing. Ingeschatte kosten: 1 miljoen euro. Doortrekking van de Sluispolderweg naar de N516 met aansluiting daarop is een kostbare ingreep. De ingeschatte kosten zijn: 10 miljoen euro.

Royal HaskoningDHV

4 Toegevoegde waarde van de passagiers en terminal

4.1 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

In de MKBA effectenstudie[20], zijn de effecten van de verplaatsing bepaald en gewaardeerd aan de hand van de methode van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Alle effecten die gepaard gaan met de verplaatsing zijn in beeld gebracht, mede op basis van de overige effectenstudies van dit afwegingsonderzoek.

Het belangrijkste onderscheidende effect, naast de kosten, betreft de beleidsmatige vraag welke kant de gemeenten Zaanstad en Amsterdam met de gebieden op willen, op welke termijn ze welke ontwikkelingen wensen en verwachten en hoe een Cruiseterminal hier wel of juist niet in zou passen. De gebieden staan immers op de lijst om getransformeerd te worden, maar de termijn en de exacte wijze waarop en de 'maatschappelijke waarde' van de transformatie zelf (op dit moment, of juist op de lange termijn) zijn nog niet duidelijk. Ook de vraag of een cruiseterminal juist bijdraagt aan de gebiedsontwikkeling, of deze belemmert, is niet te bepalen op basis van de huidige plannen. De PTA kán hier goed inpassen en (indien gewenst) een extra impuls aan de ontwikkeling geven, maar is aan de andere kant ook beperkend voor de mogelijke toekomstige ontwikkelingen. De positieve dan wel negatieve bijdrage van de PTA is afhankelijk van de toekomstige inrichting van het gebied, het tempo waarin dat gebeurt en de kant die de gemeente met de gebieden op wil (met en zonder PTA). Omdat hier op dit moment nog onvoldoende duidelijk over is, kan dat niet in de MKBA gewaardeerd worden.

4.1.1 Gevoeligheidsanalyses en conclusies

In de MKBA is een aantal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Zo is beschouwd wat het effect is van een lager groeitempo van de cruisevaart en of het gebruik van Coenhaven als overlooplocatie in het nulalternatief en de het gebruik van de Veemkade voor 40 schepen/jaar in de projectalternatieven van invloed is op de conclusies. Daarnaast is gekeken naar de doorgroeimogelijkheden indien er een derde kade wordt aangelegd voor de cruisevaart in de verplaatsingsalternatieven. Ook is bekeken wat de impact op lucht en geluid is indien schepen in te toekomst met LNG of walstroom hun stroomvoorziening regelen en wat de impact is op de mogelijkheden voor woningbouw in toekomstige gebiedsontwikkelingen.

Geen van de bovenstaande analyses heeft tot andere conclusies geleid. De meeste analyses maken de impact van de verplaatsing negatiever. Als schepen bijvoorbeeld op LNG varen, dan is de milieuschade kleiner en heeft verplaatsing van binnen naar buiten de stad een kleiner effect. Als er gebiedsontwikkeling rond de Achtersluispolder of de Coenhaven plaatsvindt, betekent het ook dat de positieve effecten door schepen te verplaatsen naar dunbevolkt gebied, verdwijnt. De Coenhaven en de Achtersluispolder zijn dan immers niet meer dunbevolkt. Dit is de enige gevoeligheidsanalyse die ook invloed heeft op het verschil tussen beide varianten. In de Coenhaven staan meer woningen gepland dan in de Achtersluispolder, waarmee negatieve milieueffecten op die locatie groter zijn indien de terminal wordt verplaatst.

[20] *MKBA onderzoek is uitgevoerd door Decisio, zie bijlage 11 Onderzoeksrapportage*

Royal HaskoningDHV

Tabel 4-1 Brandbreedte uitkomsten gevoeligheidsanalyses

	Basis		Bandbreedte gevoeligheidsanalyses	
	Coenhaven	**Achtersluispolder**	**Coenhaven**	**Achtersluispolder**
Financieel	-€ 97	-€ 203	-€ 144 - -€ 91	-€ 251 - -€ 197
Regionaal economisch	-€ 17	-€ 17	-€ 24 - € 35	-€ 24 - € 35
Externe effecten	€ 29	€ 28	-€ 20 - € 46	-€ 21 - € 45
Saldo	-€ 85	-€ 192	-€ 130 - -€ 78	-€ 237 - -€ 185

Vanuit de maatschappelijke kosten en baten, die zijn gewaardeerd in deze studie, kost het verplaatsen meer dan dat het oplevert. De verplaatsing naar de Coenhaven kost het minste. Deze kosten zijn lager dan de € 120 miljoen waar rekening mee is gehouden in de afweging bij de Sprong over het IJ. Conclusies die daar zijn getrokken over de wenselijkheid van vaste verbindingen over het IJ, hoeven op basis van deze MKBA niet aangepast te worden.

Het grootste verschil tussen de twee locaties, dat niet is gewaardeerd in deze studie betreft de verwachte bijdrage aan, of juist belemmering voor de mogelijke toekomstige gebiedsontwikkeling. Het resultaat van de MKBA van de twee verplaatsingsalternatieven is samengevat in onderstaande tabel, uitgaande van de toekomstige ontwikkelde locaties.

Tabel 4-2 Samenvatting resultaat MKBA: Overzichtstabel in mln. € CW, prijspeil 2017.

	Coenhaven	Achtersluispolder
Financiële effecten*	**-€ 97**	**-€ 203**
Externe effecten	**€ 29**	**€ 28**
Luchtkwaliteit	€ 24	€ 24
CO2	€ 1	€ 1
Geluid	€ 4	€ 3
Verkeer	€ 0	€ 0
Natuur	0	?
Regionaal economische effecten	**-€ 17**	**-€ 17**
Cruisegerelateerde bedrijvigheid	-€ 16	-€ 16
Werkgelegenheid	-€ 1	-€ 1
Effecten riviercruise	+/-?	+?
Verplaatste bedrijven	-?	-?
Potentiële gebiedsontwikkeling	?	?
Totaal	-€ 85	-€ 192

* Dit omvat de investeringen (incl. geschatte kosten grondverwerving/gederfde pachtinkomsten), verme-den investeringen (ontwikkeling overlooplocatie), opbrengst herontwikkeling huidige PTA en de exploita-tiekosten en opbrengsten, als verschil met het nulalternatief. In verband met vertrouwelijkheid en bedrijfs-gevoeligheid van deze informatie, is alleen het totale saldo van deze financiële effecten weergegeven.

Royal HaskoningDHV

4.2 Ruimtelijke kwaliteit

De PTA kan als katalysator werken voor een snellere transformatie van de Coenhaven en de Achtersluispolder. En heeft een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) van de beide locaties.

Coenhaven
De Coenhaven ligt in het plangebied van Haven-Stad. Na 2040 zijn hier ruim 15.400 woningen en 10.300 arbeidsplaatsen voorzien.

Belevingswaarde
- markeren entree van de Coen- en Vlothaven vanaf de ring A10;.
- cruisterminal kan een nieuw icoon aan het IJ worden.

Gebruikswaarde
- gecombineerde geluidshinder van A10 en de PTA.;
- vrije logistieke handelingsruimte voor de PTA.

Toekomstwaarde
- adres van toekomstig stedelijk gebied, kansen voor place making.
- uitbreiding aantal ligplaatsen cruiseschepen mogelijk door de Afrikapier te benutten.

Achtersluispolder
De locatie Achtersluispolder in Zaanstad maakt onderdeel uit van het programma MAAK.Zaanstad. MAAK.Zaanstad voorziet in een geleidelijke transformatie van de Achtersluispolder, waarbij Pakhuis de Vrede het nieuwe publieke icoon van Zaanstad aan het IJ kan worden. De herontwikkeling van de Achtersluispolder is de link van Zaanstad naar het IJ en Amsterdam. Bij de bestaande toekomstplannen (Haven-Stad/ Economisch Ruimtelijke Koers ZaanIJ) wordt de Noordelijke IJ-plas gezien als belangrijk centraal park aan de noordelijke IJ-oevers. De plannen voor de herontwikkeling van het gebied zijn in het beginstadium.

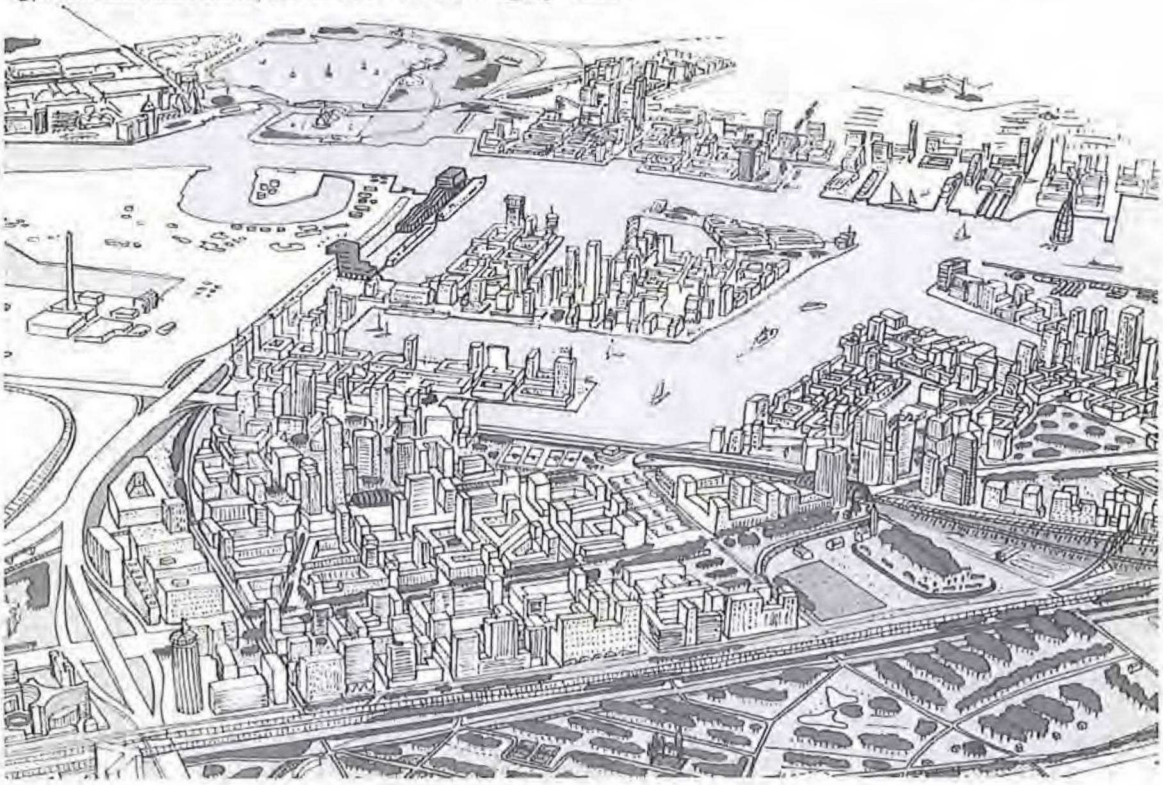
Belevingswaarde
- publieke kades aan het IJ rondom pakhuis de Vrede, zorgen voor contact van de polder met het IJ;
- cruiseterminal kan een nieuw icoon aan het IJ worden;
- kans voor relatie met de ontwikkeling van de Noorder IJ-plas als potentieel stadspark/ natuurwaarden Noorder IJ-plas;
- het is op dit moment onbekend of de maat en schaal van een Oasis (72m hoog en 360m lang) en Splendida (67m hoog en 333m lang) aansluit bij de toekomstige ontwikkelingen in de Achtersluispolder.

Gebruikswaarde
- kans voor ontsluiting bussen met cruise passagiers via nieuwe verbinding langs de Noorder IJ-plas met Amsterdam.

Toekomstwaarde
- aansluiting bij HOV Amsterdam-Zaanstad;
- mogelijk passende functies/programma tussen de terminal en de Noorder IJ-plas;
- adres van toekomstig stedelijk gebied, kansen voor place making.

Toekomstbeeld Coenhaven

De nieuwe terminal in de Coenhaven is in 2024 de pionier in de transformatie van dit utilitaire gebied, dat verder vooral door industrie en logistieke infrastructuur wordt gekenmerkt. De ontwikkelingen naar een hoog stedelijk woon- en werkmilieu in de directe omgeving, staan vanuit het programma Haven-Stad namelijk pas 16 jaar later gepland: vanaf 2040. De terminal is functioneel ingericht voor de afhandeling van passagiers en logistiek. En kenmerkt zich door slim meervoudig grondgebruik: op de smalle strook tussen de Westerhoofdweg en de kade staat een lang meerlaags gebouw, waaronder op maaiveldniveau de logistieke afhandeling met bussen en goederen plaatsvindt. Het toevoegen van lokale leisure mogelijkheden aan het gebouw zou op termijn extra inkomsten kunnen generen voor PTA. Echter zolang het programma Haven-Stad niet in ontwikkeling gaat, zal de vraag vanuit de omgeving beperkt zijn. Logischer is het om deze extra faciliteiten in samenhang met de ontwikkelingen in Haven-Stad vorm te geven. Ontwikkelaars, investeerders en ondernemers zullen tegen die tijd hier ook kansen zien en met goede initiatieven en ideeën komen. Met deze initiatieven is bij het ontwerp van de nieuwe terminal en de inrichting van het terrein rekening mee gehouden. Waardoor bijvoorbeeld op termijn op het Westerhoofd een iconische publiekstrekker gerealiseerd kan worden. Zo wordt de cruise pier integraal onderdeel van de stedelijke ontwikkeling. Hiervoor is wel de nodige aandacht nodig voor de bereikbaarheid van deze publiekstrekker. De terminal is douanegebied en daarmee niet vrij toegankelijk. Een iconisch gebouw aan de stad kant van de terminal behoort ook tot de mogelijkheden. Het uitzicht vanaf deze publiekstrekker op de cruiseschepen, bijbehorende horeca en evenementen zorgen ervoor dat het gebied voor de Amsterdammers (en de regio) op de kaart komt te staan en steeds aantrekkelijker wordt. Het hoog stedelijke 'high tech' autoluw woon- en werkmilieu dat vanuit Haven-Stad vanaf 2029 in de omgeving wordt gerealiseerd, zal in de toekomst de nodige levendigheid aan het gebied toevoegen, waardoor ook de cruisepassagiers meer en meer het idee krijgen dat ze in de stad Amsterdam zijn, in plaats van een industrieel havengebied. Vanaf 2040 zullen ook de industriële bedrijven in de directe omgeving verdwijnen. Nu ontstaat pas werkelijk synergie en menging met het stedelijk programma. Een derde ligplaats aan de Afrikapier behoort tot de mogelijkheden.

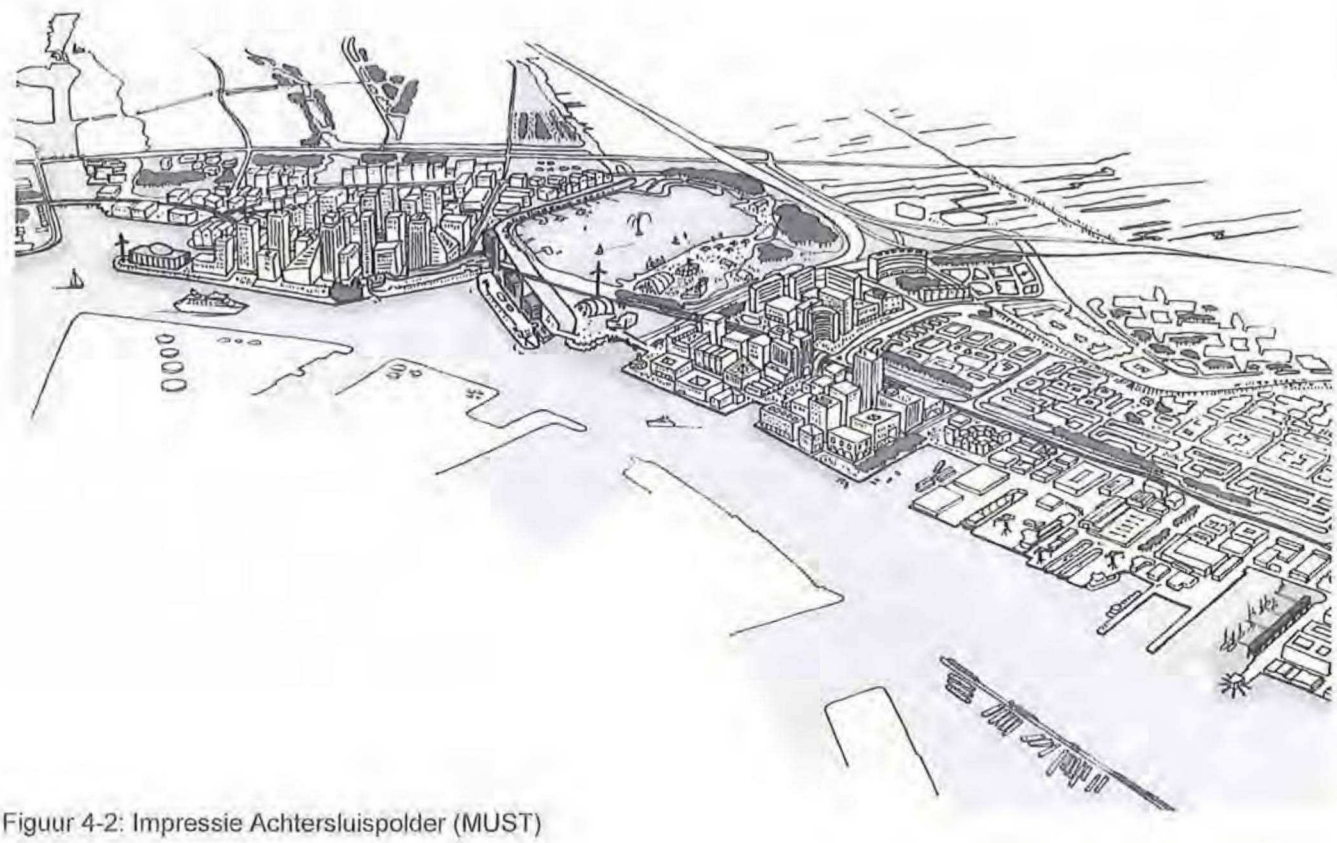


Figuur 4-1: Impressie Coenhaven (MUST)

Royal HaskoningDHV

Toekomstbeeld Achtersluispolder

Voordat de nieuwe terminal in Achtersluispolder in 2024 een feit is, hebben er heel wat activiteiten in de Achtersluispolder plaatsgevonden. Afhankelijk van het ontwerp zijn meerdere bedrijven onteigend en verhuisd en heeft er veel grondverzet plaatsgevonden. Afhankelijk van de gekozen variant is er ten minste 65 meter ingekast of is het zuidelijke deel van de Noordelijke IJ-plas afgegraven en uitgebaggerd. Tegelijk met de komst van de terminal is het Pakhuis de Vrede als historisch baken aan het IJ hersteld en publiek toegankelijk. De kade rondom het Pakhuis is een levendige boulevard met een terras en openbare plekken om te genieten van het uitzicht. De plannen voor de terminal hebben de ontwikkelingen binnen MAAK.Zaanstad versneld: de infrastructuur en ontsluiting van de polder is al noodzakelijk verbeterd. En wanneer de eerste kavels vrijkomen, vanwege autonome verhuizing van bedrijven, worden deze bouwrijp gemaakt voor het realiseren van woningen. Bij deze woningen moeten wel maatregelen worden getroffen om de geluidsbelasting van de cruiseschepen te mitigeren. De Noordelijke IJ-plas heeft een verandering ondergaan en is onderdeel geworden van het stadse leven: er liggen kleine roeibootjes, picknickplaatsen en een podium in de buitenlucht voor zomerse avonden. Het is een belangrijk centraal park aan de noordelijke IJ-oevers geworden voor bewoners uit Zaanstad en Amsterdam (Noord). Het uitzicht op de prachtige zeecruiseschepen geven de omgeving een grootstedelijk karakter. Het nautische verleden van Zaanstad is terug aan het IJ.



Figuur 4-2: Impressie Achtersluispolder (MUST)

4.3 Meekoppelkansen

Het initiatief om de PTA te verplaatsen biedt meekoppelkansen op de locaties Coenhaven en de Achtersluispolder. Door het verbinden van de transformatieplannen (Haven-Stad en MAAK.Zaanstad) met de verplaatsingsopgave van de PTA kunnen meekoppelkansen worden benut.

4.3.1 Haven-Stad

De ambitie van Haven-Stad is een gemengd, stedelijk milieu gebied te creëren met hoge dichtheden (waar 150.000 mensen wonen/werken) met voldoende ruimte voor bedrijvigheid en stedelijke voorzieningen inclusief behoud van een gezond leefklimaat en goede bereikbaarheid. Door in te zetten op hoogwaardig openbaar vervoer, fietsers en voetgangers en een beperkte plaats (15%) voor de auto.

Deelgebied Coen- en Vlothaven is in de ontwikkelstrategie[21] aangemerkt als Fase 4, na 2040, en kent een voorlopig programma van ruim 15.000 woningen, 10.000 arbeidsplaatsen en 300.000 m2 BVO niet-wonen. Plaatsen van de PTA in de Coenhaven betekent ook een (vroege keuze) in de transformatie van Haven-Stad omdat in de vigerende planning de ontwikkeling pas na 2040 is voorzien. Ook is de transformatie nog afhankelijk van een bestuurlijk besluit in 2025. Aangezien de planning van de PTA-verplaatsing gekoppeld is aan de aanleg van de Javabrug, is alleen het vervroegen van de transformatie van Coen- en Vlothaven een optie om tot meekoppelkansen te komen.

Een belangrijke meekoppelkans voor zowel Coenhaven als Achtersluispolder is reeds in 2009 gedefinieerd[22] '*Het is achteraf moeilijk en kostbaar om een schaalsprong te maken. Daarom is het belangrijk om vanaf het begin te durven kiezen voor een ambitieus systeem dat past bij de verwachte ontwikkeling. De uitstraling van het openbaar vervoer in Nederland is vaak sober en doelmatig. Hierdoor blijven kansen liggen om het openbaar vervoer een urbanistische meerwaarde te geven. Om van de tramlijn een lust in plaats van een last in het stadsbeeld te maken. De Franse tramsteden tonen aan hoe belangrijk een hoogwaardige inpassing is voor het verdere succes. Van een topimago van het openbaar vervoer gaat een sterk wervend effect uit. Lukt het om de tram neer te zetten als een state of the art en trendy vervoermiddel, dan stromen de nieuwe reizigers toe*'.

Vanuit de ontwikkelstrategie Haven-Stad kunnen de volgende meekoppelkansen worden gedefinieerd:

- realiseren hoogwaardige bus/tram/metroverbindingen naar het centrum en in Amsterdam Noord;
- ontvlechten autoverkeer: afwaarderen Transformatorweg, opwaarderen Nieuwe Hemweg;
- realiseren collectieve parkeergarage(s)/transferia nabij de Ring A10;
- invoeren pontverbindingen tussen noordelijk en zuidelijk deel Haven-Stad.

[21] *Haven-Stad, transformatie van 12 deelgebieden, Concept Ontwikkelstrategie*
[22] *Succesvolle praktijkvoorbeelden openbaar vervoer internationaal Leerpunten voor Nederland In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, TransTec adviseurs BV, 19 oktober 2009*

4.3.2 Achtersluispolder ZaanIJ-oevers

Voor de transformatie van ZaanIJ is in april 2017 een economisch-ruimtelijke verkenning opgesteld als bouwsteen. Het geschetste perspectief (2040) is '*een goed bereikbaar stedelijk gebied met ruimte voor hoge woondichtheden, schone en kleinschalige bedrijvigheid, en groen en recreatie.*' Ten aanzien van bereikbaarheid wordt beschreven: '*Het gebied is goed bereikbaar dankzij hoogwaardig openbaar vervoer, snelfietsroutes en diverse nieuwe verbindingen.*' Voor Achtersluispolder is een substantiële toename van het aantal woningen (5.000 – 9.000 woningen) tot aan 2040 voorzien, en nog een verdere groei daarna.

Uit de economisch ruimtelijke verkenning volgt dat de transformatie van de Achtersluispolder zich in belangrijke mate de komende 20 jaar dient af te spelen met als randvoorwaarde dat de infrastructuur fors verbeterd wordt. Centraal straat daarin een directe verbinding tussen Zaanstad en Amsterdam via de Noorder IJ-plas. Aangezien de verstedelijking van ZaanIJ als eerste kansrijk is in Achtersluispolder kan geconcludeerd worden dat hier sprake is van een reële meekoppelkans.

Zo kan de komst van de PTA de noodzakelijke verbetering van de infrastructuur versnellen en daarmee ook de kwaliteit van de transformatielocatie ZaanIJ een impuls geven. De komst van de PTA kan de verbeteringen van de bereikbaarheid ook op een ander niveau brengen en de noodzaak om een hoogwaardige OV-verbinding tussen centrum Zaanstad en centrum Amsterdam te realiseren vergroten. Deze uitbreiding van het HOV-netwerk heeft ook voor de inwoners van Zaanstad meerwaarde.

Een spanning die de eventuele komst van de PTA naar de Achtersluispolder met zich meebrengt is de invloed op de omgevingskwaliteit. De terminal zal de dynamiek in het gebied veranderen en andere kwaliteiten kansrijk maken. Bijvoorbeeld het grote volume aan toeristen dat de zeecruise met zich meebrengt, biedt op de wal kansen voor horeca en commercieel-toeristische functies en een eventuele doorontwikkeling naar een Cruise City-concept. Deze dynamiek kan betekenen dat Zaanstad daarmee een plek aan het IJ krijgt die tevens een stapsteen kan vormen tussen Amsterdam en het oude centrum van Zaandam, en de hechting aan Zaanstad aan de Metropool Regio Amsterdam vergroot.

Het benutten van de meekoppelkansen vormt een uitdaging voor de ontwerpers van Achtersluispolder om van een combinatie van de PTA en de transformatie een unieke ontwikkeling te maken met eigen kwaliteiten. Daarbij kan ingespeeld worden op het gegeven dat cruisevaart seizoengevoelig is waardoor perioden van drukte en beperkt uitzicht op het IJ worden opgevolgd door perioden met uitzicht en relatieve rust.

4.3.3 Stad in Balans

Het beleid 'Stad in Balans' van de gemeente Amsterdam betreft inzet om toerisme meer over de stad te spreiden en de omgeving. De verplaatsing van de Cruiseterminal geeft daar een (relatief kleine) bijdrage aan. In de MKBA-studie is ingeschat dat maximaal 15 procent van de cruisetoeristen (bovenop de huidige mensen die het schip nu al niet verlaten) zal besluiten om het schip niet te verlaten of een bestemming buiten Amsterdam te bezoeken. Dat gaat om een paar honderd toeristen per schip. De toeristen die wel de stad in gaan, gaan in grotere getale met de bus in plaats van lopend. De bussen van en naar de attracties in de stad nemen daarmee toe, het aantal rondlopende toeristen neemt af. Deze afname vindt mogelijk wel plaats op de routes die het drukste zijn (Wallen, Damrak en het Rokin). SEO[23] concludeert in haar onderzoek dat de toename in toeristische stromen in de afgelopen jaren vooral lokaal tot problemen op buurtniveau leidt en minder voor Amsterdam als geheel. Daarbij geldt dat de passagiers van cruiseschepen voor een groot deel overdag rondloopt op doordeweekse dagen, wat niet de drukste momenten in de binnenstad en bij de attracties zijn. De bijdrage van het cruisetoerisme aan de drukte in de stad is daarmee relatief beperkt.

[23] *SEO (2017), De impact van de bezoekerseconomie op Amsterdam*

De afname van een paar honderd toeristen als gevolg van de verplaatsing van de terminal op de alleen al 300 duizend Nederlanders die dagelijks van en naar het centrum van Amsterdam gaan[24] en naar schatting 100 duizend buitenlandse bezoekers die daar bovenop komen, leidt daarmee ook naar verwachting tot een zeer kleine afname van de drukte in stad. De belangrijkste attracties blijven bezocht worden, dit is immers waarvoor de cruisetoerist Amsterdam bezoekt. Een verbetering van de spreiding is te realiseren, met name doordat bussen via verschillende routes naar attracties kunnen gaan en niet alle toeristen op hetzelfde moment via de Wallen of het Rokin Amsterdam in gaan. Maar gezien de omvang van de afname, de totale omvang van cruisetoerisme en de tijdstippen waarop het cruisetoerisme in Amsterdam is, moeten op dit terrein geen grote effecten worden verwacht.

De bijdrage aan de doelstellingen van Stad in Balans door de verplaatsing van de PTA is voor beide locaties (Achtersluispolder en Coenhaven) even groot. Turnaround-passagiers die niet in het centrum van Amsterdam overnachten, hoeven niet meer in het centrum te komen om het cruiseschip te bereiken.

De meekoppelkans is vooral de manier waarop busvervoer wordt gerealiseerd, middels hoogwaardig maatwerk dat erop gericht is de passagiers vanaf vertrek van de terminal te verspreiden en via verschillende routes op verschillende plaatsen aan de rand van het centrum af te zetten en via moderne technieken zoals apps verschillende wandelroutes aan te bieden om de bezienswaardigheden waarin zij geïnteresseerd zijn te bezoeken. Een dergelijk systeem zou voor de PTA ontwikkeld kunnen worden, maar vervolgens ook bijvoorbeeld vanaf grote hotellocaties in en om het centrum kunnen worden aangeboden. Op deze manier wordt de spin-off van de meekoppelkans vergroot.

4.3.4 Verduurzaming Cruisevaart

De verplaatsing van de PTA biedt kansen om de cruisevaart op Amsterdam te verduurzamen. De meeste cruiseschepen varen momenteel nog op stookolie. Er is een ontwikkeling gaande om zeeschepen op LNG te laten varen. Deze omslag wordt middels een actieplan door het Havenbedrijf actief gestimuleerd[25]. Belangrijke ambities voor 2030 in dit actieplan zijn:

- zeecruiseschepen aan de kade stoten in 2030 gemiddeld 50% minder NOx , SOx en PM uit dan de wettelijke nullijn in 2018;
- walstroom beschikbaar op alle permanente wachtplaatsen voor binnenvaart en ligplaatsen voor riviercruiseschepen binnen de ring A10;
- het ondersteunen van de ESI en Green Award;
- het geven van korting op zeehavengeld voor schonere schepen en een extra korting voor schepen op LNG (inclusief veilige bunkerlocaties).

Walstroom aanbieden voor zeecruiseschepen wordt in dit ambitieniveau dan de meekoppelkans.

[24] *Decisio (2017), Pilot bezoekersstromen Amsterdam – Zandvoort*
[25] *Schone scheepvaart visie 2030 en actieplan tot 2021, Havenbedrijf, d.d. 1 november 2017*

4.3.5 Cruise City

Cruise City is geen vaststaand begrip en te interpreteren als een gebouwconcept of een concept voor gebiedsontwikkeling. Het gebouwconcept gaat uit van de ontwikkeling van de PTA met functies als hotel, congres- en vergaderfaciliteiten en restaurant onder één dak (analoog aan huidige PTA Veemkade). Het concept voor de gebiedsontwikkeling gaat in op welke functies die een mogelijke relatie met de PTA hebben in de directe nabijheid van de terminal gerealiseerd kunnen worden en meerwaarde kunnen opleveren ten aanzien van de ontwikkeling van het gebied. Denk hierbij bijvoorbeeld aan grootschalige toeristisch/recreatieve functies, zie ons onderzoek met voorbeelden van deze concepten[26].

Voor de doelgroep geldt dat Cruise City zich richt op passagiers en bemanning van de cruiseschepen, op andere toeristen en recreanten, op bewoners van de stad of een combinatie van deze groepen.

In beide gevallen is er sprake van een groter ruimtebeslag door de toename van functies en het aantrekken van mensen (en verkeer). Er zijn verschillende opties denkbaar:

Cruise City | Westerhoofd
Uitgaande van de PTA op Westerhoofd ligt bij de Coenhaven een Cruise City-concept in gebouwvorm het meest voor de hand. De kade en het terminal terrein zijn lang en smal, en ligt bovendien direct langs de A10. Als terminal wordt hier gedacht aan een lang smal gebouw, parallel aan de kade. In verband met de beperkte ruimte zal sprake zijn van een gebouw met geringe breedte. Het vraagt een nadere architectonische studie om de exacte (on)mogelijkheden te identificeren.

Een markant gebouw op de kop van het Westerhoofd is denkbaar, maar krijgt daarmee een tamelijk geïsoleerde ligging. Het gebouw belemmert bovendien het zicht van de schepen op de haven en vanuit de haven op het Noordzeekanaal. Geconcludeerd moet worden dat de mogelijkheden om het Cruise City concept in gebouwvorm op Westerhoofd te realiseren beperkt zijn.

Cruise City| Afrikapier
Een andere optie is om de Afrikapier te gebruiken voor de ontwikkeling van een concept. In dit geval ligt een gebiedsontwikkeling meer voor de hand. Dit levert een aantal meekoppelkansen op. Ten eerste levert de ontwikkeling van de Afrikapier tot Cruise City tevens de mogelijkheid voor een derde aanlegplaats op. Verder zorgt Cruise City op de Afrikapier voor een bufferzone tussen de PTA en toekomstige gevoelige woonfuncties. Cruise City kan relatief snel een nieuwe, unieke ruimtelijke kwaliteit opleveren gekoppeld aan de aanwezigheid van de zeecruiseterminal. Dat kan het voor reders aantrekkelijker maken om Amsterdam aan te doen dan afmeren bij een terminal in een industriegebied. Buiten het cruiseseizoen kunnen andere (nautische) activiteiten (zoals Hiswa te water, Volvo Ocean Race) de levendigheid in dit gebied continuïteit geven.

Geconcludeerd kan worden dat Cruise City op de Afrikapier kansen biedt, maar ook financieel risicovol is.

[26] *Ruimtelijke Kwaliteit (MUST), bijlage 10 onderzoeksrapport*

Royal HaskoningDHV

CRUISE CITY | ACHTERSLUISPOLDER
Op de locatie Achtersluispolder behoren een Cruise City gebouwconcept en gebiedsconcept beide tot de mogelijkheden. Er is in principe voldoende inrichtingsvrijheid om beide concepten op een goede manier in te passen en te koppelen aan de andere ontwikkelingen die uit de transformatie van het gebied voortvloeien.

Een groot voordeel van Achtersluispolder ten opzichte van de Coenhaven is dat het de eventuele komst van de terminal en de transformatie van het gebied in de tijd veel dichter bij elkaar liggen waardoor deze makkelijker als een samenhangende gebiedsontwikkeling kan worden benaderd en ontworpen. Cruise City kan als katalysator werken voor de transformatie en als versneller de financiële risico's verkleinen.

In combinatie met het behoud van pakhuis De Vrede kan hier een uniek gebiedsconcept worden ontwikkeld waarin de transformatie, cultuurhistorie en komst PTA tot een bijzonder gebied leiden en Zaanstad een eigen gezicht aan het IJ geven, dat via de Zaan wordt verbonden het centrum van Zaandam. Echter Cruise City kan ook met het Zaanse centrum gaan concurreren.
Ook hier geldt dat Cruise City een buffer kan vormen tussen de PTA en gevoelige functies, intensief kan zijn qua arbeidsplaatsen en verlies van bestedingen van bemanning kan afvangen.

4.4 Groei zeecruisevaart

De groei van de zeecruisevaart biedt kansen voor de ontwikkeling van mensen en bedrijven, op basis van de in dit kader uitvoerde MKBA[20], wordt in 2030 ongeveer 700 FTE cruisegerelateerde werkgelegenheid verwacht met een totaal van € 99M directe bestedingen door passagiers, de rederijen en hun crew.

Bestedingen in 2030	Coenhaven	Achtersluispolder
Aantallen passagiers en schepen		
Passagiers Veemkade	27.600	27.600
Passagiers Coenhaven/Achtersluispolder	680.800	680.800
Aantal schepen	230	230
% Turnaround	34%	34%
Bestedingen in 2030 (mln. €)		
Passagiers	€ 73	€ 73
Crew	€ 1	€ 1
Rederijen	€ 24	€ 24
Totaal (mln. €)	€ 99	€ 99
Cruise gerelateerde werkgelegenheid (FTE)	707	707

Royal HaskoningDHV

5 Haalbaarheid planning

Alvorens de PTA ter plaatse van Coenhaven of Achtersluispolder in gebruik genomen kan worden zijn op hoofdlijnen de volgende activiteiten noodzakelijk:

1. Besluit liggingsvariant.
2. Bestuurlijke besluiten
    a. Bestuurlijk IJkmoment (opmaken van de stand van zaken van de PTA in relatie tot de stand van zaken van de Javabrug, en het gemeentebestuur in staat stellen om bij te stellen indien nodig);
    b. Investeringsbesluit.
3. Bestemmingsplan aanpassen
    a. Voorbereiden + onderzoeken;
    b. Ontwerp;
    c. Vaststelling;
    d. Beroep.
4. MER beoordelingsbesluit
5. Werving noodzakelijke gronden/water
    a. Minnelijke werving;
    b. Onteigening;
    c. Bouwrijp maken.
6. Contractvoorbereiding & Aanbesteding.
7. Ontwerpen opstellen
    a. PTA, Kade, Baggeren.
8. Omgevingsvergunning.
9. Realisatie.
10. Oplevering.

Anders dan voor de locatie Coenhaven start voor de gemeente Zaanstad het project verplaatsen PTA met het opstellen van een bestuursovereenkomst en een besluit over de liggingsvariant van de Cruiseschepen in Achtersluispolder. Vanaf dat moment is het aantal activiteiten gelijk, zij het dat er soms verschillen zijn met betrekking tot de doorlooptijd. Onderstaande doorlooptijden zijn globaal en gebaseerd op wettelijke doorlooptijden van procedures en ervaring met betrekking tot voorbereiding. Doel is het opstellen van een haalbare planning en de benodigde maatregelen.

	Coenhaven	T*	Achtersluispolder	T*
Bestuursovereenkomst	n.v.t.		Bestuursovereenkomst nodig tussen Gemeente Amsterdam, Gemeente Zaanstad en Rijkswaterstaat. Inclusief besluit over ligging Cruiseschepen. Kan parallel lopen aan onderzoek naar de liggingsvariant ten behoeve van Bestuurlijk ijkmoment	12
Bestuurlijke besluiten	In Q4 2017 wordt een besluit genomen over een voorkeurslocatie. Bestuurlijk IJkmoment Javabrug[27]: Q4, 2018 GO/NO GO-besluit (investeringsbesluit) Javabrug 2020 GO/NO GO-besluit (investeringsbesluit) verplaatsen PTA 2020			
Bestuurlijk IJkmoment	Schetsontwerp maken en voorbereiding Projectbesluit c.q. Bestuurlijk IJkmoment eind 2018, inclusief voorbereiding m.e.r. beoordelingsbesluit.			12
Investeringsbesluit[28]	Het middels een voorlopig ontwerp, programma en financiële doorrekening bepalen van de mogelijkheden en kosten van het plan. De fase eindigt met een go/no-go-besluit.			12
Bestemmingsplan, MER beoordelingsbesluit	Op grond van het huidige gebruik van het gebied ligt het niet voor de hand dat de uitkomst van het m.e.r.-beoordelingsbesluit voor de locatie Coenhaven leidt tot een m.e.r..	3	Bij de locatie Achtersluispolder is een m.e.r. noodzakelijk.	3
Bestemmingsplan, ontwerp	Minimaal is 6 maanden, in dit geval wordt uitgegaan van 9 maanden (deze tijd kan ook gebruikt worden voor vrijwillige m.e.r.). Voor Haven-Stad is 'strategische m.e.r.' gemaakt. Uitgangspunt is m.e.r. beoordelingsplicht.	9	Voorbereiden van wijzigingen van twee (gemeente Zaanstad en gemeente Amsterdam) bestemmingsplannen, vanwege deze reden extra tijd benodigd (dezelfde ruimte kan ook gebruikt worden voor de verplichte m.e.r.)	15
Bestemmingsplan, procedures	Procedures binnen de gemeente, inzage, beroepstermijn			14
Bestemmingsplan, Raad van State	Een uitspraak in beroep door de Raad van State kost minimaal 12 maanden, indien Crisis en Herstelwet en WRO-coördinatie van toepassing is, kan deze periode aanzienlijk korter zijn (6 maanden)			12
Verwerving gronden, adm. procedure	De administratieve procedure kan parallel aan de bestemmingsplanprocedure worden doorlopen			10
Verwerving gronden, onteigening	Als het bestemmingsplan onherroepelijk is kan de gerechtelijke procedure starten van een onteigening.			8
Contractvoorbereiding, Uitvoering	Als type contract voor de uitvoering heeft een UAV-GC (DC) contract[29] de voorkeur vanwege de verscheidenheid aan activiteiten en de afhankelijkheden daarin. Dat betekent dat de Opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het ontwerp én de uitvoering. De contractvoorbereiding van een UAV-GC-contract en de aanbesteding daarvan zal circa 1,5 jaar vragen.			18
Uitvoering, ontwerp & vergunning	Met een UAV-GC-contract wordt de opdrachtnemer ook verantwoordelijk voor het aanvragen van de omgevingsvergunning, voor het opstellen van de ontwerpen, afstemmen daarvan en het aanvragen van de omgevingsvergunning, inclusief bezwaarprocedure wordt één jaar aangehouden.			12
Uitvoering, realisatie	Voor elke locatie moet eerst worden gebaggerd (0,5 jaar) tegelijkertijd kan gestart met de bouw van de kademuren (1,5 jaar) deels overlappend kan de PTA worden gerealiseerd (2,0 jaar) en eventueel worden gesloopt. Totale bouwtijd is circa 4,0 jaar, door een aantal bouwfasen parallel te laten lopen, kan een maximale winst van 1,0 jaar worden gerealiseerd. Als de PTA in gebruik wordt genomen moeten ook de overige voorzieningen zoals infrastructuur aanpassingen en kabels en leidingen gereed zijn. Dit kan in principe parallel lopen met de realisatie van de PTA en is daarom niet apart in de planning opgenomen.			36

*tijd in maanden

De randvoorwaarden voor de planning, zijn afgestemd met specialisten van de gemeente Amsterdam en Haven-Stad[30]. Belangrijkste randvoorwaarde is dat de Javabrug gereed is in Q1, 2025[27], dat betekent dat daarvoor de PTA op de nieuwe locatie gereed moet zijn. Op basis van de huidige informatie met betrekking tot de bouw van de Javabrug is het uitgangspunt dat de bouw van de Javabrug pas nadat het dek compleet is de doorvaart van de cruiseschepen belemmerd wordt.

---

[27] *Sprong over het IJ, Plan van Aanpak, Uitvoeren Voorkeursbesluit, Concept, d.d.: 2 juni 2017*
[28] *Uitgangspunt is dat de doorlooptijd voor deze fase gelijk is voor Coenhaven en Achtersluispolder*
[29] *Een RAW-bestek is ook mogelijk, de voorbereidingstijd voor contracttering neemt dan toe, de voorbereidingstijd van de Opdrachtnemer neemt dan af.*
[30] *Gesprek d.d. 30 oktober 2017*

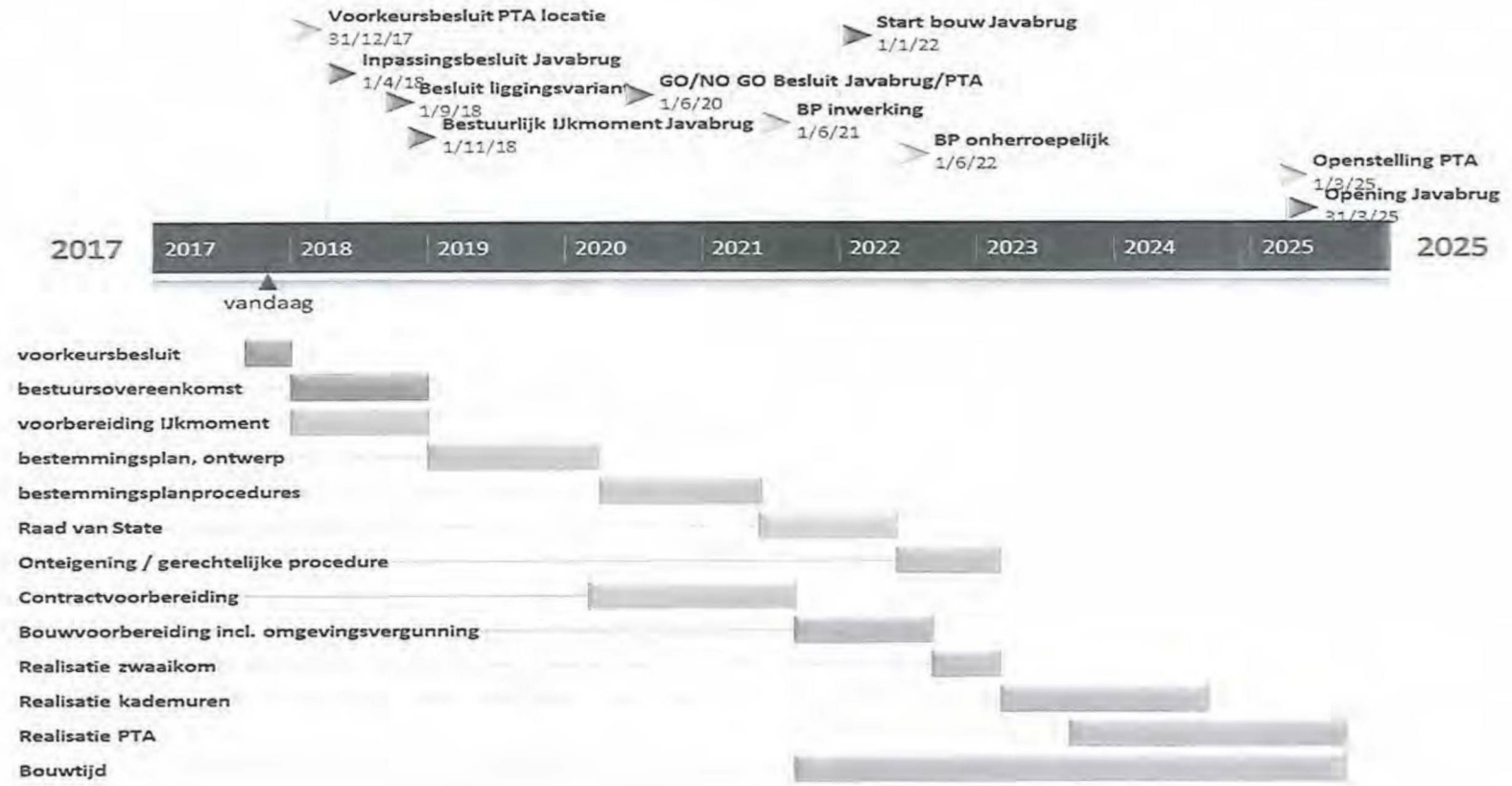
Royal HaskoningDHV

De planningen van Achtersluispolder (Figuur 5-1) en Coenhaven (Figuur 5-2) zijn opgebouwd door de voorbereiding en procedures vanaf 1/1/2018 naar voren toe te plannen.

Opmerkingen bij de planning:

- in vergelijking met de bouwtijd van de Javabrug (4 jaar, zie planning Sprong over 't IJ), is een bouwtijd van 3 jaar realistisch (inclusief winst van parallel bouwen);
- in de Achtersluispolder kan pas gestart worden met de bouw van de kademuur nadat de onteigeningsprocedure is afgerond;
- in de planning is geen bufferruimte opgenomen voor:
    - procedures Raad van State voor de behandeling van beroepen op het bestemmingsplan, ervaring leert dat de Raad van State niet binnen 6 maanden uitspraak doet;
    - buffer bij gerechtelijke procedure onteigening omdat ook hier ervaring leert dat de termijn van 8 maanden regelmatig wordt overschreden;
- er is nog geen rekening gehouden met een buffer bij de bestemmingsplanprocedure vanwege de noodzakelijke m.e.r. met een zwaardere onderzoekslast voor Achtersluispolder tot gevolg;
- het sneller of parallel trekken van procedures vraagt aandacht en medewerking van de vergunningverleners van de gemeente Amsterdam en Zaanstad.

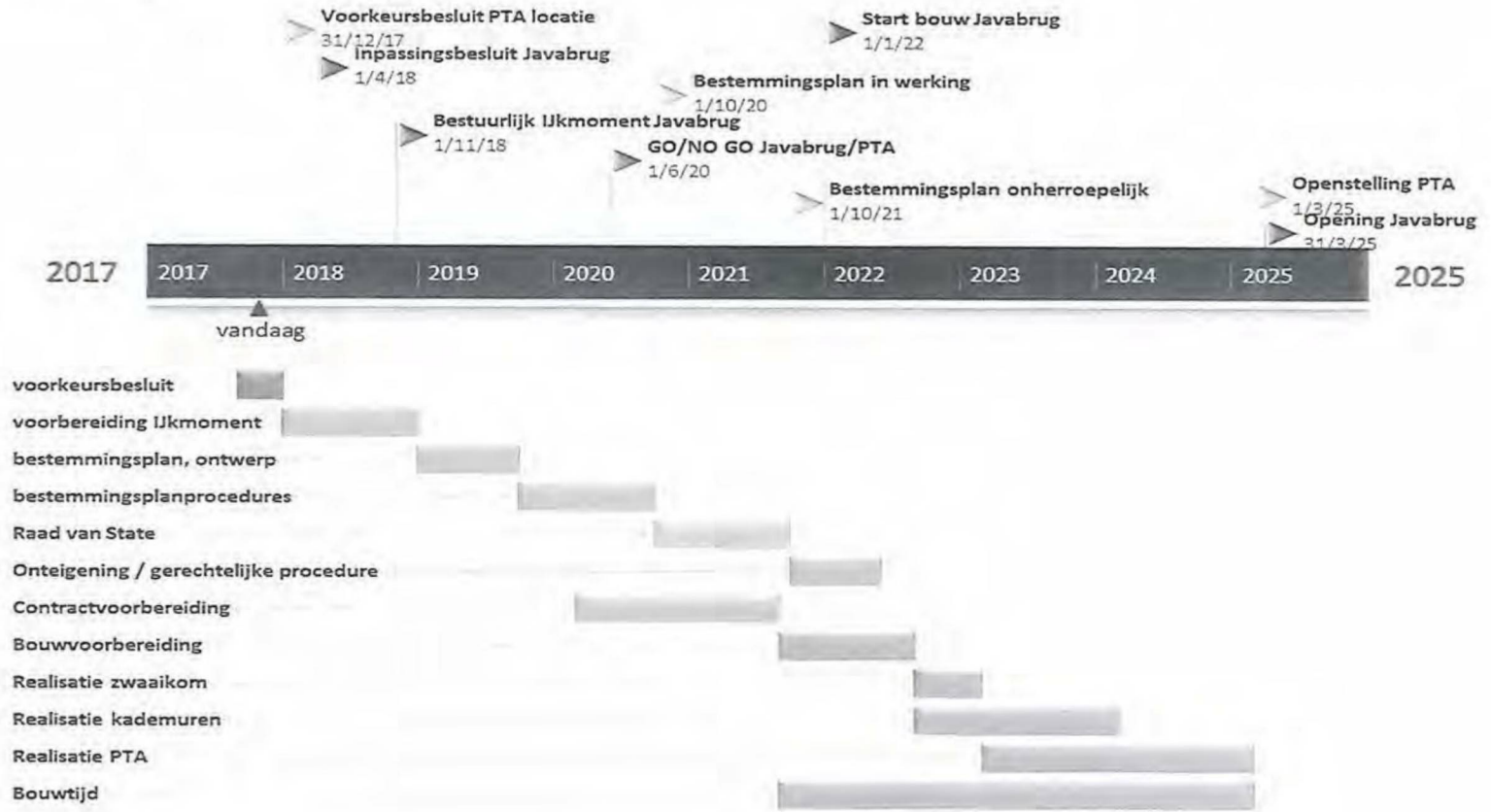
Royal HaskoningDHV



Achtersluispolder

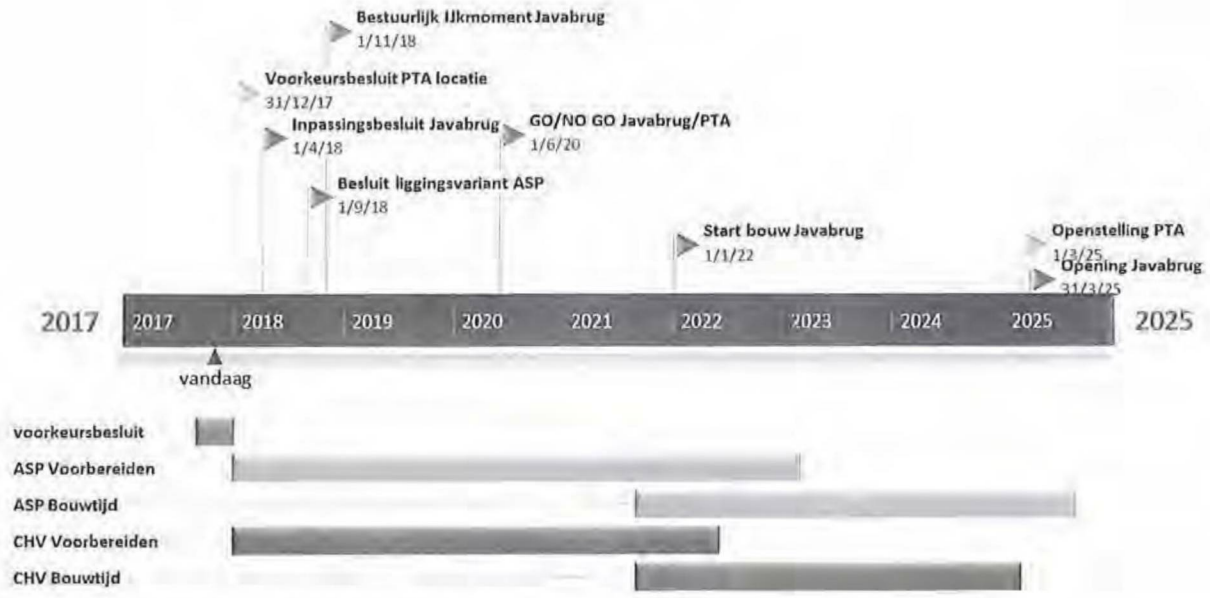
Figuur 5-1: Planning Achtersluispolder

Royal HaskoningDHV



Coenhaven

Figuur 5-2: Planning Coenhaven



Figuur 5-3: Overzicht planning Achtersluispolder en Coenhaven

Geconcludeerd wordt dat de planning voor Achtersluispolder niet haalbaar is voor de opening van de Javabrug (Q1 2025). Op basis van deze planning wordt een uitloop verwacht van 6 maanden, dit wordt veroorzaakt door een (half jaar) langere doorlooptijd voor het opstellen van de bestemmingsplannen. Hierbij opgemerkt dat in 2018 drie activiteiten parallel lopen: onderzoek naar liggingsvariant, opstellen bestuursovereénkomst en voorbereiden (schetsontwerp, onderzoeken) van het IJkmoment eind 2018. De liggingsvariant heeft ook invloed op de voorbereiding van het IJkmoment met mogelijke extra vertraging tot gevolg. In 2019 is het noodzakelijk de verplichte m.e.r. op te stellen parallel aan het aanpassen van de bestemmingsplannen. Tegelijkertijd kan ook de Bestuursovereenkomst worden opgesteld, uitgangspunt is dat het opstellen van de Bestuursovereenkomst niet maatgevend in de planning is.

Ook de planning van de realisatie van een PTA in de Coenhaven is niet zonder risico's, ook hier bestaat de kans dat nog onteigeningsprocedures lopen tijdens de realisatiefase. Grote verschil is dat deze procedures geen betrekking hebben op locaties voor het primaire proces (kademuur, PTA), maar met de ontsluiting van het terrein. Hierdoor zijn de gevolgen een stuk kleiner en beheersbaar, zie ook Figuur 5-3.

Er zijn ook kansen voor een versnelde opening:

- indien project onder Crisis- en Herstelwet mag/kan vallen, zijn een aantal proceduretijden (vooral Raad van State) beduidend korter;
- er zijn mogelijkheden voor een versnelde onteigening waarbij de onteigening versneld wordt uitgesproken en/of een minnelijke schikking en de schadevergoeding later wordt vastgesteld;
- coördinatie van vergunningen (WRO-coördinatie);
- een tijdelijke (10 jaar) ontheffing op het Bestemmingsplan;
- een gefaseerde oplevering door:
    - de kademuren in de Coenhaven of Achtersluispolder versneld aan te leggen, hiervoor is geen aanpassing van het bestemmingsplan voor noodzakelijk. Door het 'knippen' van het contract in een waterbouw- en utiliteitsdeel kan een tijdswinst van een halfjaar tot een jaar worden geboekt. Nadeel hiervan is dat de bouwkundige afstemming/verantwoordelijkheid tussen de onderdelen slecht/lastig contractueel te 'knippen' is.

Royal HaskoningDHV

6 Samenvatting onderzoeken

In onderstaande tabel zijn de onderzoeken per locatie samengevat.

	Coenhaven	Achtersluispolder
Luchtkwaliteit	Voldoet aan luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Geen belemmering	Voldoet aan luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Geen belemmering
Stikstofdepositie	Zowel in de autonome situatie als in de toekomst scenarios worden de NO_2 en PM_{10} grenswaarden niet overschreden. Geen belemmering	Zowel in de autonome situatie als in de toekomst scenarios worden de NO_2 en PM_{10} grenswaarden niet overschreden. Geen belemmering
Geluid	Geen >60dB(A) op huidige woningen. Geen effect op ontwikkeling	Niet mogelijk tenzij verplaatsen/onteigening 9 woonschepen (huidige situatie)
Externe veiligheid	Terminal gebouw ligt vlak bij de 30 m Plasbrandaandachtsgebied contour van de A10. (LF1&LF2 brandbare vloeistoffen).	De 10^{-6} contour van het bedrijf Americol BV valt over het parkeerterrein van de PTA heen. Het bedrijf beroept zich mogelijk op planschade.
Geurgevoeligheid	De schepen zijn niet aan te merken als geurgevoelig object. Het betreft immers geen gebouwen. Geen belemmering	De schepen zijn niet aan te merken als geurgevoelig object. Het betreft immers geen gebouwen. Geen belemmering
Verkeer	Maatregelen ook in autonome situatie noodzakelijk, geen belemmering	Maatregelen ook in autonome situatie noodzakelijk, geen belemmering
Flora en Fauna	Lage natuurwaarde. Geen belemmering	Hoge natuurwaarde, passende beoordeling noodzakelijk vanwege Natura2000 met als consequentie uitvoeren van m.e.r.
Bodemkwaliteit	Lokaal ernstige vervuiling aanwezig.	Lokaal ernstige vervuiling aanwezig.
Nautische veiligheid	Zwaaikom deels in vaargeul, protocol gelijk aan huidige situatie. Deels gebruik BAOR derden.	Zwaaikom deels in vaargeul, protocol gelijk aan huidige situatie
Ruimtelijke kwaliteit	Geen belemmering	Geen belemmering
Gebiedsontwikkeling (geluid)	Geluidsbelasting van >60db(A) betekent dat 3 ha (468 woningen) worden belast waarvoor oplossingen noodzakelijk zijn en al verankerd in vigerend beleid.	Geluidsbelasting van >60db(A) betekent dat 6,5 ha (41 woningen) worden belast waarvoor oplossingen noodzakelijk zijn.
Gebiedsontwikkeling (ontgronden en PTA)	314 woningen minder te bouwen[20]	914 woningen minder te bouwen[20]
Duurzaamheid	De haven Amsterdam (Haven-Stad) is aangewezen als transformatiegebied voor circulaire economie. De haven wil slim omgaan met energie, water, grondstoffen en voedsel (afval is grondstof). Geen belemmeringen	De gemeente Amsterdam heeft als zoeklocatie voor windenergie de Noorder IJ plas. De gemeente Zaanstad ziet graag dat er duurzaam vervoer (minder verkeersbewegingen, elektrificatie, meer OV) van mensen en goederen plaatsvindt. Geen belemmering
Planning	Planning haalbaar na nemen maatregelen	Liggingsvariant is onduidelijk, twee bestemmingsplannen aanpassen, lange voorbereidingstijd. Opstellen van m.e.r. de doorlooptijd is daarmee niet passend binnen de huidige planning van de Javabrug.
	Realisatie PTA mogelijk	
	Realisatie PTA niet mogelijk, tenzij belemmeringen worden weggenomen	
	Realisatie PTA niet mogelijk	

Royal HaskoningDHV

7 Risico's en onzekerheden verplaatsing PTA

7.1 Planning

De verplaatsing van de PTA naar Coenhaven of Achtersluispolder is gecompliceerd. Er ligt in geen van beide gevallen een kade klaar waar de grote zeecruiseschepen van het type Oasis of Splendida kunnen komen en aanleggen. Er moeten veel werkzaamheden worden verricht om dit mogelijk te maken en er moeten veel procedures worden doorlopen en besluiten worden genomen alvorens deze werkzaamheden kunnen starten.

In een optimistisch scenario, uitgaande van de officiële termijnen, is openstelling van de terminal in 2025 haalbaar voor Coenhaven, maar niet voor Achtersluispolder. Het niet halen van de planning is daarom als belangrijkste risico (grote kans en groot tot zeer groot gevolg) geïdentificeerd. Het effect van het niet halen van de planning van de verplaatsing betekent dat de huidige terminal voor de grote cruiseschepen niet meer bereikbaar is, terwijl de nieuwe locatie nog niet open is. Met als gevolg dat de zeecruise Amsterdam niet meer kan aandoen waardoor de stad grote economische schade leidt.

Daarnaast zal ook gevolgschade optreden omdat reders een aantal jaren vooruit zekerheid willen hebben over de cruisereizen die ze aanbieden. Dat kan betekenen dat de reders Amsterdam pas weer gaan inplannen als de nieuwe terminal daadwerkelijk open is. De verloren aantallen aanlopen zullen dan in de eerste jaren na openstelling niet meteen teruggewonnen zijn.

7.2 Beheersmaatregelen

Schade ontstaat op het moment dat zeecruiseschepen niet meer kunnen afmeren in de haven van Amsterdam. Dat betekent dat beheersmaatregelen erop gericht moeten zijn deze situatie niet te laten ontstaan. Vastgesteld wordt dat deze situatie niet ontstaat door de verplaatsing van de PTA zelf, maar door de aanleg van de bruggen in het kader van de Sprong over het IJ.

De Javabrug maakt de huidige zwaaikom voor de cruiseschepen onbereikbaar waardoor de schepen niet meer kunnen draaien om later via het Noordzeekanaal terug te varen naar zee. Gebruik maken van een meer westelijk gelegen zwaairuimte is door het Havenbedrijf bekeken. Dit zou betekenen dat de cruiseschepen over een lange afstand (ruim 4,3 km) via de bochtige vaargeul in het IJ achteruit naar de PTA moeten varen. Dit wordt als nautisch onverantwoord gezien[31]. Daarmee moet achteruitvaren als onverantwoorde beheersmaatregel worden aangemerkt.

In de haven is ook gezocht naar voor de zeecruise geschikte kades die tijdelijk gebruikt kunnen worden voor het afmeren van de cruiseschepen. Gebleken is dat die nergens langs het Noordzeekanaal voorhanden zijn. Ook de cruiseterminal in IJmuiden[32] beschikt over onvoldoende kadelengte voor de grootste cruiseschepen. Voorts is het afmeren van de zeegaande cruiseschepen in de havens langs het Noordzeekanaal ook niet zonder meer toegestaan[16]. Voor een tijdelijke situatie zouden eveneens procedures moeten worden doorlopen, ruimte worden gecreëerd en kosten worden gemaakt om kades geschikt te maken. Daarmee verschilt de planning van een tijdelijke oplossing weinig van de definitieve situatie. Tenzij een tijdelijke ontheffing van een Bestemmingsplan mogelijk is. Onzekerheid omtrent tijdige beschikbaarheid maakt ook dit een onbetrouwbare beheersmaatregel.

[31] *Verkennende analyse achteruitvaren door zeecruise op Het IJ, Port of Amsterdam, d.d. augustus 2017*
[32] *Investeren in de haven van IJmuiden is een mogelijke optie maar niet onderzocht*

Royal HaskoningDHV

De oorzaak dat de huidige PTA voortijdig onbereikbaar wordt kan worden voorkomen door de planning van de bruggen over het IJ af te stemmen op de planning van de verplaatsing van de PTA. Dit kan betekenen dat de opening van de bruggen op een later tijdstip plaatsvindt dan nu wordt beoogd en de doelen die met Sprong over het IJ worden nagestreefd later worden bereikt. Het betekent dat Amsterdam ook een langere tijd nog met de huidige verbindingen over het IJ moet doen. Mogelijk brengt dit ook maatschappelijke schade met zich mee die door tijdelijke maatregelen kan worden beperkt.

De mogelijke beheersmaatregelen vergelijkend, moet geconcludeerd worden dat het afstemmen van de planning van de bruggen op de verplaatsing van de PTA, waarbij de PTA leidend is, als enige maatregel overblijft.

Besluitvorming onzekere factor in de planning
Uit de vergelijking van de planning met officiële termijn en die praktijktermijnen blijkt dat een eventuele uitloop van de planning in hoofdzaak wordt veroorzaakt doordat besluitvorming meer tijd kost. Hieraan kunnen tal van oorzaken ten grondslag liggen, twee belangrijke daarvan zijn:

- beslissers hebben nog onvoldoende informatie om het besluit te nemen;
- beslissers kunnen het niet eens worden.

In vergelijking met Coenhaven is de besluitvorming rond de locatie Achtersluispolder complexer. Uitgaande van de oostelijke variant heeft dit met de volgende zaken te maken:

- de situering van de PTA ligt hier binnen twee gemeenten, Amsterdam en Zaanstad. Er zullen gecoördineerde besluiten in beide gemeenteraden moeten worden genomen, welke moet worden vastgelegd in een Bestuursovereenkomst (ook met Rijkswaterstaat);
- de benodigde gronden zijn in bezit van verschillende eigenaren. Verwerving vraagt een grotere inspanning dan bij Coenhaven en de kans bestaat dat een van de eigenaren de voet lang dwars blijft zetten;
- in de nabijheid van de locatie liggen woonboten die nadeel zullen ondervinden van de PTA. De kans op zienswijzen en bezwaren is daardoor groter;
- de nieuwe ligplaatsen voor de cruiseschepen kunnen worden gezien als langs ligplaatsen aan de hoofdvaarweg Noordzeekanaal-IJ. Langs ligplaatsen zijn hier in principe strijdig met het beleid van Rijkswaterstaat. Daarvoor dient Rijkswaterstaat een ontheffing te verlenen. Het is onzeker of Rijkswaterstaat hiertoe bereid is.

Bij de Coenhaven is het noodzakelijke gebruik van de BAOR van Eggerding een belangrijk punt.

Royal HaskoningDHV

8 Conclusies

Amsterdam heeft voor zowel de zee- als riviercruise een zeer goede concurrentiepositie en kan zich ontwikkelen tot 'NW Europe's preferred cruise destination'[33]. Op basis van deze studie wordt in 2030 ongeveer 700 FTE cruisegerelateerde werkgelegenheid verwacht met een totaal van €73M directe bestedingen. Om deze economische waarde te accommoderen en tegelijkertijd in Amsterdam de Javabrug (verwachte realisatie in jaar 2025) te realiseren én bij te dragen aan 'Stad in Balans', is de verplaatsing van de huidige Passenger Terminal Amsterdam vóór 2025 noodzakelijk. In onderhavige studie hebben we de effecten onderzocht van een verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven in Amsterdam of Achtersluispolder in Zaanstad. Op beide locaties zijn ambities geformuleerd (Haven-Stad en MAAK.Zaanstad) ten aanzien van de transformatie naar een gemengd grootstedelijk gebied met ruimte voor tienduizenden nieuwe woningen en arbeidsplaatsen.

Het doel van dit onderzoek is het beoordelen van de twee mogelijke nieuwe locaties, Coenhaven en Achtersluispolder, op basis van: de effecten op de omgeving, ruimtelijke kwaliteit, maatschappelijke kosten en baten, planning en risico's. En tevens: het aangeven van meekoppelkansen en het geven van een advies over de meest kansrijke locatie voor de nieuwe PTA. Gedurende het onderzoek zijn belanghebbenden intensief betrokken om tot gedragen onderzoeksresultaten en advies voor de nieuwe locatie te komen. In dit hoofdstuk worden op basis van dit onderzoek conclusies getrokken.

Conclusie 0. Er is dus een verschil van 100 miljoen euro in gewaardeerde maatschappelijke effecten tussen de Achtersluispolder en de Coenhaven. Of

Conclusie 1. Er is geen maatgevend verschil tussen Coenhaven en Achtersluispolder voor wat betreft de onderzochte effecten: luchtkwaliteit, stikstofdepositie, geluid, externe veiligheid, geurgevoeligheid, verkeer, flora en fauna, bodemkwaliteit, nautische veiligheid en duurzaamheid.

Conclusie 2. In dit onderzoek is de verkeersafwikkeling van het vervoer van de passagiers uitvoerig onderzocht. Waarbij de maatgevende situatie maatwerk vervoer per touringbus is. Geconcludeerd wordt, dat de verkeersknooppunten in de directe nabijheid van de PTA, zowel Coenhaven als Achtersluispolder, in 2030 overbelast zijn. Dit is in de autonome ontwikkeling al het geval. Het additionele verkeer van de PTA is gering ten opzichte van het overige verkeer. Voorbij deze verkeersknooppunten zijn geen verkeersmaatregelen noodzakelijk.

Voor de Achtersluispolder is een aparte busbaan geschetst, die het busvervoer niet door Achtersluispolder, maar direct naar de A10 en busbaan in Amsterdam Noord leidt.

Conclusie 3. In de Achtersluispolder zijn drie liggingsvarianten, oost, midden en west, voor de aanleg van de cruiseschepen onderzocht. De oostelijke variant komt als meest gunstige naar voren: het fysieke ruimtebeslag van de terminal raakt de minste bedrijven, de geluidsbelasting van toekomstige woningen in de polder is hier het laagst en het open uitzicht vanuit de polder richting het IJ blijft voor het grootste deel intact. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is fysiek mogelijk in de Achtersluispolder. Hierbij ontstaat de situatie dat het open uitzicht richting het IJ verdwijnt en meer toekomstige woningen geluidsbelast worden.

[33] *Beleidsrichting zee- en riviercruise 2020-2030, gemeente Amsterdam, nov 2017*

Conclusie 4. Ook in de Coenhaven zijn drie liggingsvarianten onderzocht: Westerhoofd Stad, Westerhoofd IJ en Afrikapier. De varianten onderscheiden zich vooral op de situering van een markant publiekstrekkend gebouw. De variant Westerhoofd stad komt als meest gunstige naar voren. Deze variant gebruikt optimaal de huidige geluidscontour van de ring A10, daarnaast zijn binnen het programma Haven-Stad mitigerende maatregelen voorzien om de negatieve effecten van geluid te minimaliseren. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is in de Coenhaven mogelijk wanneer de grond van de Afrikapier op termijn vrijkomt, aan beide zijden van de Afrikapier kan één ligplaats worden gemaakt

Conclusie 5. Het geluid dat de cruiseschepen maken wanneer ze zijn aangemeerd, heeft invloed op de huidige en nieuwe (na ontwikkeling) situatie van beide locaties. In de huidige situatie zouden 9 woonboten in de Achtersluispolder belast worden met 60 dB(A) of meer. Deze woonboten zullen moeten worden verplaatst. Er zijn geen woningen in de Coenhaven, die worden belast met 60 dB(A) of meer. In de nieuwe situatie worden op beide locaties circa 600 woningen belast met 60 dB(A) of meer. In het programma Haven-Stad is reeds voorzien in mitigerende maatregelen tot 65 dB(A), deze maatregelen zullen voor Achtersluispolder moeten worden ontwikkeld. Hierbij opgemerkt dat de geluidcontour van Coenhaven de ontwikkeling op de Afrikapier beïnvloedt, volgens vigerende afspraken gaat daar pas woningbouw plaatsvinden vanaf 2040. Voor beide locaties geldt dat walstroom op termijn voor Cruiseschepen het geluidsniveau aanzienlijk reduceert.

Conclusie 6. Voor Achtersluispolder dienen twee bestemmingsplannen te worden aangepast en zal een Bestuursovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam, Zaanstad en Rijkswaterstaat nodig zijn. Voor Coenhaven moet één bestemmingsplan worden aangepast. De (beoogde) natuur van de Noorder IJ-plas bij de locatie Achtersluispolder wordt aangetast, hiervoor is een m.e.r. noodzakelijk.

Conclusie 7. De huidige kade van de Coenhaven (Westerhoofd) moet vooral vanwege de noodzakelijke verdieping van de Coenhaven worden vervangen. Daarnaast is deze kadeconstructie relatief oud en niet geschikt om met zeecruiseschepen aan te meren.

Conclusie 8. Voor het in- en uitvaren bij de Coenhaven is nautische ruimte nodig waar derden, middels een BAOR recht op hebben.

Conclusie 9. De aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer zal op beide locaties een positieve bijdrage (aanjaagfunctie) hebben voor de transitieopgave. Zo zal de ontsluiting van de Achtersluispolder sterk moeten worden verbeterd bij de transformatie van het gebied. De vestiging van de PTA op deze locatie zal de noodzaak hiertoe verder versterken. Hierbij doet zich de gemeenschappelijke kans voor om een snelle bus/ov-verbinding over de Noorder IJ-plas te realiseren direct richting het centrum van Amsterdam.

De ontwikkelstrategie Haven-Stad zet sterk in op de noodzakelijke mobiliteitsshift van autogebruik naar alternatieve vervoerssystemen. De vestiging van de PTA in de Coenhaven kan voorsorteren op de realisatie van een parkeerhub ten behoeve van de ontwikkeling van Haven-Stad en daarnaast inzetten op de ontwikkeling van het vervoer over water om op deze wijze een eerste stap te zetten richting de realisatie van de mobiliteitsshift.

Conclusie 10. De bestuurlijke en juridisch-planologische procedures en daaruit voortvloeiende gerechtelijke procedures zijn maatgevend in de planing. Op basis van de officiële en formele termijnen, ontwerpen, contractvoorbereiding en bouwtijden, is openstelling van de terminal in Q1, 2025 (opening Javabrug) haalbaar voor Coenhaven en niet voor Achtersluispolder.

Het niet halen van de planning is als belangrijkste risico geïdentificeerd, immers als de planning niet tijdig is gerealiseerd, betekent dit dat de huidige terminal alleen voor cruiseschepen kleiner dan 210 meter bereikbaar is. Met als gevolg dat een groot deel van de zeecruise Amsterdam niet meer kan aandoen, waardoor de stad economische schade leidt.

Beheersmaatregelen om dit risico te mitigeren zijn beperkt en moeten vooral gezocht worden in het minimaliseren van de besluitvormingsprocessen en het op elkaar aan laten sluiten van de planning van de realisatie van de Javabrug en de verplaatsing van de PTA.

Voor Coenhaven kan middels een 'tijdelijke' ontheffing van het bestemmingsplan voor een periode van 10 jaar een kade (tijdelijk) ingericht worden. Andere tijdelijke maatregelen als achteruitvaren zijn nautisch niet veilig en daarmee ook geen tijdelijke maatregel.

Conclusie 11. Voor het realiseren van de nieuwe terminal moeten gronden worden verworven. Het verwerven van gronden, inclusief verplaatsen van de bedrijven in Achtersluispolder zal een forse investering vragen. In de Coenhaven worden de verwervingskosten van de gronden op Westerhoofd, vanwege de eigendomsverhoudingen binnen de gemeente Amsterdam, door de gemeente Amsterdam gedragen. De verwervingskosten voor deze locatie zijn dan ook als nihil beschouwd. Aan het Westerhoofd zijn een drietal kleine bedrijven gevestigd, die moeten worden verplaatst.

Conclusie 12. Uit de MKBA volgt dat de benodigde investering van het verplaatsen van de PTA naar de Achtersluispolder ongeveer 100 miljoen euro groter is dan een verplaatsing naar de Coenhaven.

Uit de gevoeligheidsanalyse van de MKBA blijkt dat:

- variatie in grondverwervingskosten niet leidt tot een andere conclusie;
- variatie in investeringskosten evenmin leidt tot een andere conclusie;
- ook bij een aantal calls van maximaal 175 per jaar (geen uitwijk in autonome scenario) de conclusie is dat verplaatsing een negatieve Netto Contante Waarde oplevert als gevolg van de hoge investeringen in combinatie met opbrengstenderving van evenementen/verhuur;
- een derde ligplaats leidt tot aanzienlijke kosten (tientallen miljoenen), zeker op de locatie Achtersluispolder. De extra baten van een derde ligplaats zijn naar verwachting beperkt in verhouding tot de kosten (3 à 13 miljoen euro, contante waarde).

Advies meest kansrijke locatie

De locatie Coenhaven is de meest kansrijke locatie, vanwege:

- de lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

Geadviseerd wordt de Coenhaven verder uit te werken tot een niveau waarmee tijdens het IJkmoment van de Javabrug (Q4 2018) voldoende informatie (ontwerpen, bouwtijd, investeringen) beschikbaar is om de planning van de Javabrug goed aan te laten sluiten op de realisatie van de PTA. Waarmee bereikt wordt dat het planningsrisico wordt gemitigeerd.

Bijlage 1

Overzicht gesprekken stakeholders

Royal HaskoningDHV

Royal HaskoningDHV

Kennismaking Stakeholders door middel van interviews

Onderstaande tabel geeft aan met wie er wanneer een gesprek is geweest

stakeholder	datum interview
Gemeente Amsterdam	1 sept 2017
Havenbedrijf Amsterdam	23 aug 2017
CNB (Centraal Nautisch Beheer)	30 aug 2017
PTA (passenger terminal Amsterdam)	23 aug 2017
CLIA (Cruise Lines International Association)	6 sept 2017
Zeehaven IJmuiden	24 aug 2017
Gemeente Velsen	28 aug 2017
Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied	7 sept 2017
Provincie Noord-Holland	23 aug 2017
ACP	23 aug 2017
ORAM	28 aug 2017
Gemeente Zaanstad	24 aug 2017
Stadsdeel Noord	1 sept 2017
Stadsdeel Nieuw West	30 aug 2017
Programma Haven-Stad	7 sept 2017
Rijkswaterstaat, scheepvaart	5 okt 2017
Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland	29 sept 2017
Rijkswater, beheerder Coentunnel	12 okt 2017
Bedrijven Coenhaven	
Eggerding	21 sept 2017
Bunge	14 sept 2017
Cargill/IGMA	2 okt 2017
ICL Fertilizers	13 sept 2017
Bedrijven Achtersluispolder	
Bedrijven Industrieterrein Achtersluispolder (BIA)	13 okt 2017
Woonboten Amsterdam Noord/bewonersverenging Zijkanaal H	5 okt 2017

Royal HaskoningDHV

Bijlage 2

Verkeer en openbaar vervoer

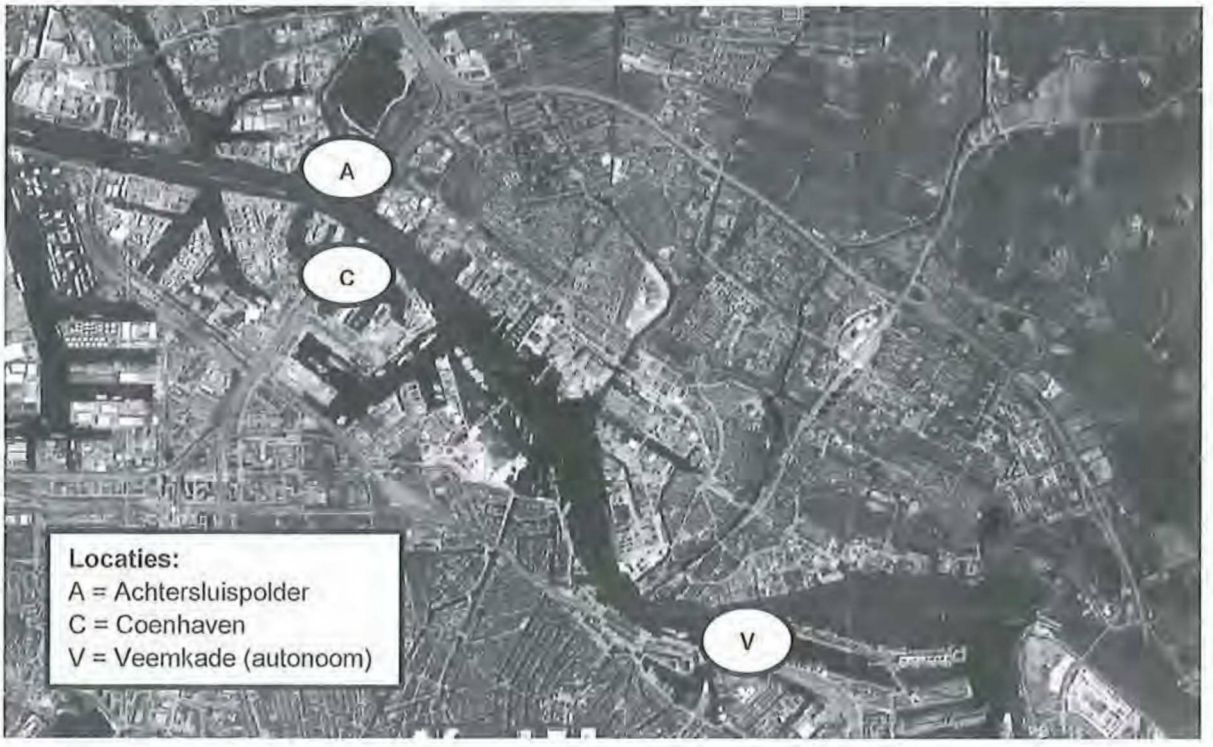
Royal HaskoningDHV

Inleiding
In het kader van studie Sprong over het IJ/ bruggen wordt onderzocht of er plek is voor een (tweede) zeecruiseterminal in het Westelijk Havengebied. Met de aanleg van bruggen over het IJ wordt de toegankelijkheid van de huidige Passenger Terminal Amsterdam beperkt.
Voor de studie resteren nog drie locaties: Veemhaven (autonome situatie), de Coenhaven en de Achtersluispolder (Figuur 1).

De locaties van de PTA en ligplaatsen van de cruiseschepen zijn gebaseerd op schetsontwerpen welke in de afgelopen periode zijn opgesteld door Royal HaskoningDHV. In deze rapportage wordt de impact met betrekking tot de verkeersafwikkeling op de openbare weg en de omliggende kruispunten onderzocht van elk van de drie potentiële locaties.

De onderzoeksvraag luidt: "Kunnen de huidige kruispunten het extra verkeer dat door de cruiseterminal wordt veroorzaakt afwikkelen of dienen aanpassingen te worden doorgevoerd?"

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is allereerst een inschatting benodigd van de omvang van het extra verkeer op de openbare weg indien een cruiseschip is afgemeerd en de passagiers aan land gaan én het schip bevoorraad moet worden. Naast dat de impact van dit extra verkeer wordt geanalyseerd zal ook een beeld worden geschetst voor de mogelijkheden tot ontsluiting via een HOV-verbinding. Deze mogelijkheden zijn in het bijzonder interessant door het toekomstige ontmoedigingsbeleid ten aanzien van touringcars in en nabij de binnenstad van de gemeente Amsterdam. Er zijn plannen om vanaf medio 2018 touringcars die een citytrip maken niet meer toe te laten in de binnenstad en vanaf januari 2020 zal de binnenstad helemaal afgesloten voor touringcars.



Figuur 1: Overzicht potentiële locaties cruiseterminal

Royal HaskoningDHV

Uitgangspunten

Verkeersproductie cruiseschepen

Uitgangspunten cruiseschepen en passagiers

Elk cruiseschip genereert verkeer en dus vervoerbewegingen: passagiers worden door taxi of familie gehaald of gebracht of parkeren langdurig bij de terminal om een cruise te maken; passagiers maken excursies en worden met bussen gehaald en teruggebracht; de bevoorrading van de cruiseschepen; het bunkeren van brandstof en de afvoer van vuil. De brandstof en afvoer van vuil verloopt via het water (barge).

In de studie zijn drie hoofdlocaties onderzocht met feitelijk ook drie uitwijklocaties. *Tabel 1* geeft weer welke cruiseschepen op welke locatie tegelijk moeten kunnen afmeren (cursief vetgedruk) en op welke locatie dan ook nog één of twee extra cruiseschepen kunnen liggen.

Uitwijklocatie: / Scenario hoofdlocatie:	Veemkade	Coenhaven	Achtersluispolder
Autonome situatie	***1x Splendida + 1x Ocean dream***	1x Oasis	
1. Coenhaven	2x Ocean dream	***1x Oasis + 1x Splendida***	
2. Achtersluispolder	2x Ocean dream		***1x Oasis + 1x Splendida***

Tabel 1 Type cruiseschepen per hoofd- en uitwijklocatie.

In het kader van de studie is een inschatting gemaakt van het aantal passagiers en de verkeersbewegingen die dit geeft. Het aantal passagiers op een cruiseschip varieert en verschilt per type cruiseschip.

Totaal biedt de een cruiseterminal aan één of twee cruiseschepen tegelijkertijd een ligplaats (call):

- 1 Oasis klasse formaat lengte 360m 6000 passagiers
- 1 Splendida formaat lengte 333m 4300 passagiers
- 1 Ocean dream formaat lengte 210m 1100 passagiers

In de onderzochte scenario's varieert het aantal passagiers tussen de 1.100 (Ocean dream) en 12.500 (1x Oasis, 1x Splendida in Coenhaven + 2x Ocean dream aan de Veemkade). Het maximale aantal passagiers dat per schip aan land zal kunnen gaan is daarmee 12.500 op twee locaties. Onderscheid wordt gemaakt naar twee type calls:

- **Turn around call**: het cruiseschip heeft bij aankomst passagiers aan boord, er vertrekken na het aanmeren passagiers en er komen nieuwe passagiers bij;
- **Cruise call**: het cruiseschip heeft bij aankomst passagiers aan boord maar er is geen wisseling van passagiers. Op locatie Veemkade gaat 40% van de passagiers lopend naar de stad.

Het aantal crewleden per cruiseschip varieert van 57 tot maximaal 2.500. Mogelijk dat ook zij aan land gaan. De aantallen passagiers, modal split en verdeling is in overleg met het Havenbedrijf tot stand gekomen en mede gebaseerd op aantallen passagiers en model split van bestaande schepen op de PTA Veemkade.

Verkeersproductie toeristisch verkeer (busritten)
Passagiers worden voor een dagexcursie opgehaald door bussen die hen vervoeren naar de toeristische attracties van Nederland: de binnenstad van Amsterdam, de Keukenhof, de Zaanse Schans, Alkmaar, Den Haag/Delft, Rotterdam. Verwacht wordt dat het grootste deel van de passagiers kiest voor het centrum van Amsterdam.

Tabel 2 geeft een overzicht van de te verwachten aantallen bussen per type call en type cruiseschip. Uitgangspunt is dat 75% à 85% van de passagiers op excursie gaat en er per bus 50 tot 56 personen worden vervoerd. Natuurlijk kunnen ook dubbeldeksbussen worden ingezet met 75 tot 90 zitplaatsen.

Uit deze tabel blijkt een berekend aantal van maximaal 90 bussen per call/schip en 150 bussen bij zowel een Oasis en Splendida gelijktijdig in de Coenhaven of Achtersluispolder. Deze 90 c.q. 150 bussen komen in een relatief kort tijdsbestek van 2 uur aan en vertrekken weer. Dit zal in zowel de ochtend (ophalen) als in de avond zijn (terugbrengen naar cruiseschip). Of dit precies samenvalt met het ochtend- en avondspitsuur is onzeker. Voor berekening van het drukste uur is uitgegaan van 55% van het totaal aantal bussen/taxi's dat in 2 uur aankomt en vertrekt.

Type cruiseschip	Aantal passagiers	Bussen per call
Oasis	6.000	90
Splendida	4.300	60
Ocean Dream	1.100	15

Tabel 2: Inschatting aantal bussen per call per type cruiseschip

Het maximaal aantal bussen op een ochtend of avond is niet precies te berekenen. Onderstaand twee voorbeelden van hoe een 'gemiddelde dag' eruit kan zien: met één cruiseschip of met twee tegelijk.

Voorbeeld A: busritten bij één cruiseschip Oasis
Afgemeerd is 1 Oasis klasse (6.000 passagiers)
De verkeersproductie is dan 360 busritten per etmaal: in de ochtend komen 90 bussen aan en vertrekken ook weer. Hetzelfde gebeurt in de avond. Elke bus genereert daarmee 4 ritten per etmaal.

Aantal cruiseschepen	Aantal passagiers	Aantal bussen	Aantal ritten aankomend ochtend en avond	Aantal ritten vertrekkend ochtend en avond
1 Oasis	6.000	90	180	180
Totaal	**6.000**	**90 bussen**	**180**	**180**

Tabel 3: Inschatting aantal ritten per etmaal bij 1 Oasis cruiseschip

Voorbeeld B: busritten bij 2 cruiseschepen tegelijkertijd
Afgemeerd zijn 1 Oasis + 1 Spendida (totaal 10.300 passagiers) in de Coenhaven of in de Achtersluispolder. De verkeersproductie is dan 600 busritten per etmaal: in de ochtend komen 150 bussen aan en vertrekken ook weer. Hetzelfde gebeurt in de avond. Elke bus genereert daarmee 4 ritten per etmaal.

Aantal cruiseschepen	Aantal passagiers	Aantal bussen	Aantal ritten aankomend ochtend of avond	Aantal ritten vertrekkend ochtend of avond
1 Oasis	6.000	90	180	180
1 Splendida	4.300	60	120	120
Totaal	**10.300**	**150 bussen**	**300**	**300**

Tabel 4: Inschatting aantal ritten per etmaal bij 2 cruiseschepen tegelijkertijd afgemeerd

Verkeersproductie passagiers die niet met de bus excursie mee gaan
De passagiers die niet met de excursie mee gaan, zullen mogelijk op het cruiseschip blijven óf gaan op eigen gelegenheid weg (met bijvoorbeeld een taxi). Ook deze verplaatsingen zullen veelal in de ochtend en avond plaatsvinden maar zich niet per se concentreren in de ochtend- of avond(spits). Onbekend is hoeveel personen dit zijn. Wel kan een inschatting gemaakt worden.

De huidige locatie *Passengers Terminal Amsterdam* (PTA) aan de Veemkade ligt dicht bij de binnenstad en Centraal Station (1,3 km lopen) zodat men op eigen gelegenheid op pad kan gaan. Bij de alternatieven is in de directe nabijheid geen hoogwaardig openbaar vervoer (trein, metro, tram, bus) naar de binnenstad. De dichtstbijzijnde halte voor openbaar vervoer is:

- Coenhaven: metrostation Isolatorweg (2 km lopen) of bushalte Nieuwe Hemweg (1,1 km lopen).
- Achtersluispolder: bushalte de Vlinder (1 km lopen) of bushalte Barndegat (1,5 km lopen).

Verondersteld wordt dat 10% van de passagiers op eigen initiatief op pad gaat en dan met twee personen reist (bijvoorbeeld een echtpaar). Omdat lopen naar een bushalte voor veel passagiers geen optie is, zal men een taxi bestellen. Bij 1 Oasis klasse zullen dit dan 600 passagiers zijn die 300 keer een taxi bestellen. Elke taxi rijdt, net als de bussen 4 keer per etmaal naar en van de terminal: 2x aankomst en 2x vertrek = 1.200 ritten in de ochtend c.q. avond en iets meer verspreid over een etmaal. Bij 2 tegelijkertijd afgemeerde cruiseschepen zijn dit 1.030 passagiers met totaal 2.060 taxiritten per etmaal. Deze groep passagiers genereert daarmee meer verkeersbewegingen dan de passagiers die met de bus mee gaan en zal op vergelijkbare momenten als het busverkeer plaatsvinden.

Verkeersproductie wisselende passagiers
Zoals aangegeven wisselt bij een *Turn around call* de samenstelling van de passagiers. Sommigen eindigen hun cruise in Amsterdam, anderen starten hier. Een deel daarvan zal per taxi aankomen of vertrekken of wordt door familie/vrienden opgehaald of gebracht; een ander deel komt per eigen vervoer en parkeert voor langere tijd bij de cruiseterminal. Of iemand per taxi reist of gehaald/gebracht wordt maakt geen verschil in het aantal ritten. Een precies aantal wisselingen per cruiseschip is niet bekend.

Bij een veronderstelling dat 5% van de passagiers wisselt levert dit een aantal verkeersbewegingen op van 1.200 ritten: voor elke twee passagiers geldt een ophalende taxirit (die aankomt en weer vertrekt) en een wegbrengende taxirit (idem), dan wel twee ritten door familie/vrienden. Bij twee tegelijkertijd afgemeerde cruiseschepen kan dit tweemaal een *turn around call* zijn en dus totaal 2.060 ritten.
Het aantal ritten vanwege de *turn around call* ligt daarmee op een vergelijkbaar niveau als bij de passagiers die op eigen initiatief excursies ondernemen en genereert daarmee meer verkeersbewegingen dan de bussen. Deze ritten zullen gedurende de dag plaatsvinden en niet per se op het moment dat de bussen en taxi's passagiers ophalen of weer afleveren bij de cruiseterminal.

Royal HaskoningDHV

Verkeersproductie bevoorradend verkeer
Naast het toeristisch verkeer en het verkeer bij een *turn around call* dient elk cruiseschip ook bevoorraad te worden. Levering van proviand zal voornamelijk via de openbare weg en de kade plaatsvinden. Brandstof en afval wordt via het water aan- en afgevoerd. Vrachtverkeer levert de proviand af. Elke vrachtwagen genereert een aankomende en vertrekkende rit en zal vooral gedurende de dag plaatsvinden en niet per se op het moment dat de bussen passagiers ophalen of weer afleveren bij de cruiseterminal.

Samenvatting totale verkeersproductie
Onderscheid wordt gemaakt naar verkeersbewegingen ten gevolge van toeristische activiteiten en als gevolg van passagierswisselingen en bevoorrading. *Tabel 5* geeft hiervan het overzicht voor de twee situaties in de voorbeelden A en B.

Aantal cruiseschepen	Aantal bussen aankomend + vertrekkend	Aantal taxi's 10% eigen excursies aankomend + vertrekkend	Aantal taxi's/ auto's *turn around call* aankomend + vertrekkend	Bevoorradend verkeer aankomend + vertrekkend
Voorbeeld A (1 schip)	180 + 180	600 + 600	1.200	10 tot 20?
Voorbeeld B (2 schepen)	300 + 300	1.030 + 1.030	2.060	20 tot 40?
Opmerking	In ochtend en in avond	In ochtend en in avond	Gedurende de dagperiode	Gedurende de dagperiode

Tabel 5: Samenvatting van totaal aantal ritten per etmaal bij 1 en 2 cruiseschepen

Resultaten
Verkeersafwikkeling op kruispunten
Uitgangspunten
Voor beide alternatieve locaties geldt dat het omliggende wegennet het extra verkeer moet kunnen afwikkelen zonder dat congestie op gaat treden. Hierbij wordt verondersteld dat de bussen en de taxi's zich meer over het wegennet verspreiden naarmate men verder van de cruiseterminal bevindt.
Er treedt daarmee een verdunning op van het extra verkeer en uiteindelijk is geen effect meer te meten.

Voor beide alternatieven is ingeschat wanneer het effect niet meer aanwezig zal zijn. Maximaal is uitgegaan van zeven kruispunten. In een overleg met gemeente Amsterdam is besproken of deze kruispunten het extra verkeer kunnen verwerken. Vanuit het verkeersmodel voor het jaar 2030 zijn de gegevens van de omliggende kruispunten gebruikt voor de locatie Coenhaven. Voor Achtersluispolder is vanuit de studie naar de N516[1] informatie gebruikt. De gehanteerde modelcijfers geven een indicatie over de verwachte verkeersdrukte.

Autonome ontwikkeling
De autonome ontwikkeling bestaat uit de hoofdlocatie Veemkade en uitwijklocatie Coenhaven.
De locatie Veemkade ligt naast de IJtunnel. De Coenhaven wordt een uitwijklocatie en ligt direct naast de A10 met toeritten naar de snelweg.

[1] *"N516 – Infraoplossingen voor 2026 - Beeldenboek". Royal HaskoningDHV sept.2013*



Figuur 2 Hoofdlocatie Veemkade (links) en uitwijklocatie Coenhaven (rechts)

De verdeling van het aantal bussen en taxi's over de windrichtingen (zie bijlage 2.1) is in onderstaande tabel berekend voor op de Veemkade 1 Splendida + 1 Ocean dream en op de Coenhaven met 1 Oasis. Voor de verdeling naar de windrichtingen is voor de bussen en taxi's een gelijke verdeling aangehouden. Tabellen 6 en 7 geven voor beide locaties de aantallen bussen en taxi's weer in het drukste uur (ochtend of middag). De aantallen zijn weergegeven voor het drukste spitsuur. In bijlage 2.2 zijn deze aantallen op kaart weergegeven voor de ochtend(spits) en de avond(spits).

Autonoom: hoofdlocatie Veemkade	Veemkade: 1 Splendida + 1 Ocean dream		
	Bussen	Taxi's in drukste uur	Totaal
S100 ri west	5	9	14
S100 ri oost	36	66	102
Totaal	**41**	**75**	**116**

Tabel 6: Verkeersproductie bussen en taxi's in drukste uur naar windrichting locatie Veemkade met 1 Splendida en 1 Ocean dream

Autonoom: uitwijklocatie Coenhaven	Coenhaven: 1 Oasis		
	Bussen	Taxi's in drukste uur	Totaal
A10 ri zuid	41	69	110
A10 ri noord	6	9	15
S101 ri A'dam	3	5	7
Totaal	**50**	**83**	**132**

Tabel 7: Verkeersproductie bussen en taxi's in drukste uur naar windrichting uitwijklocatie Coenhaven met 1 Oasis

In de autonome situatie blijken nu reeds (!) bij locatie Veemkade vijf kruispunten overbelast te zijn: (1) PTA-Piet Heinkade (2 kruisingen, links en rechts van Piet Heinbuildings), (2) De Ruijterkade-Oostdoksdam Noord (=TC-locatie De Ruijterkade Oost), (3) De Ruijterkade-Oosterdokskade West (Oostertoegang), (4) Kattenburgerstraat-Piet Heinkade. De overbelasting varieert naar de verdeling TC tussen oost en west.

Royal HaskoningDHV

Coenhaven

Het alternatief Coenhaven bestaat hoofdlocatie Coenhaven en locatie Veemkade.
Figuur 2 geeft beide locaties weer. Het maximaal aantal schepen dat in de Coenhaven in de nieuwe situatie tegelijkertijd kan aanleggen is twee: één van het type Oasis en één van het type Splendida. Bij de Veemkade kunnen twee schepen van 210 meter per stuk aanleggen, type Ocean dream. Echter zal dit niet meer dan 12x per jaar gebeuren.

De verdeling van het aantal bussen en taxi's over de windrichtingen (zie bijlage 2.1) is in onderstaande tabel berekend met in de Coenhaven één Oasis + één Splendida en langs de Veemkade 2x Ocean dream. Voor de verdeling naar de windrichtingen is voor de bussen en taxi's een gelijke verdeling aangehouden. Tabellen 8 en 9 geven voor beide locaties de aantallen bussen en taxi's weer in het drukste uur (ochtend of middag). De aantallen zijn weergegeven voor het drukste spitsuur. In bijlage 2.3 zijn deze aantallen op kaart weergegeven voor de ochtend(spits) en de avond(spits).

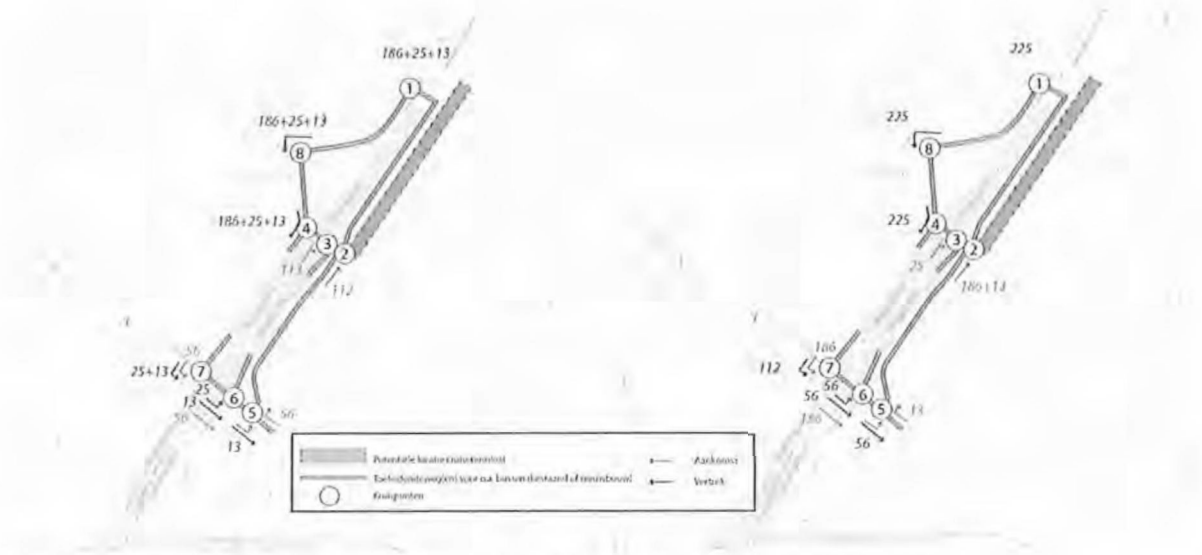
Alt. Coenhaven: Hoofdlocatie Coenhaven	Coenhaven: 1 Oasis + 1 Splendida		
	Bussen	Taxi's in drukste uur	Totaal
A10 ri zuid	69	117	186
A10 ri noord	9	16	25
S101 ri A'dam	5	8	13
Totaal	**83**	**142**	**225**

Tabel 8: Verkeersproductie bussen en taxi's in drukste uur naar windrichting locatie Coenhaven met 1 Oasis + 1 Splendida

Alt. Coenhaven: uitwijklocatie Veemkade	Veemkade: 2x Ocean dream		
	Bussen	Taxi's in drukste uur	Totaal
S100 ri west	2	4	6
S100 ri oost	14	143	157
Totaal	**17**	**147**	**164**

Tabel 9: Verkeersproductie bussen en taxi's in drukste uur naar windrichting uitwijklocatie Veemkade met 2 Ocean dream

Royal HaskoningDHV



Figuur 3 Hoofdlocatie Coenhaven met extra intensiteiten drukste uur ochtend (links) en avond (rechts)

De aankomsten van de bussen en taxi's is via de A10 via de afrit (kruispunt '3') en bij kruispunt '7'. Vervolgens rijdt men dan naar de ligplaatsen aan de Coenhaven. Op de kade waarlangs het cruiseschip/ schepen liggen kent eenrichtingsverkeer richting noorden. Hierdoor vertrekt alle verkeer via kruispunten '1' en '8' en rijden via kruispunt '4' de A10 naar het zuiden op. Een deel daarvan neemt direct de afslag en rijdt via kruispunten '7' en '6' richting het noorden.
In bijlage 3 is voor het drukste uur in de ochtend en avond een beeld gegeven van de extra intensiteiten voor dit alternatief voor zowel de Coenhaven als de Veemkade.

Vanuit de gemeente Amsterdam is informatie ontvangen van de verzadigingsgraden van de omliggende kruispunten. Deze zijn onderscheiden naar twee scenario's voor 2026: een hoog en een laag scenario. De verzadigingsgraad op een kruispunt geeft aan hoeveel restcapaciteit een kruispunt in theorie nog heeft voordat filevorming ontstaat. Verzadigingsgraden boven 80% zijn ongewenst omdat bij een hogere verzadigingsgraad de kans op congestie sterk toeneemt.

Tabel 10 geeft de verzadigingsgraden (VG) en de restcapaciteit weer voor de 8 omliggende kruispunten. Uit deze tabel blijkt dat kruispunt 1 en 8 op dit moment zeer weinig wordt gebruikt, vandaar dat hier 100% restcapaciteit aanwezig is. Hiernaast blijkt dat kruispunt '7', de afrit A10 – S101 Nieuwe Hemweg, in 2030 overbelast is. Dit kruispunt kan geen extra verkeer verwerken. De extra bussen en taxi's in de ochtend zal leiden tot een ernstiger situatie. In de avond(spits) is de restcapaciteit iets groter maar zullen de bussen en taxi's de situatie ook verslechteren. Dit kruispunt '7' dient extra capaciteit te krijgen. Deze situatie doet zich ook voor in de autonome situatie zonder cruiseterminal.

Verzadigingsgraden kruispunten Coenhaven	Scenario Hoog				Scenario Laag			
	Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
	VG	Restcap.	VG	Restcap.	VG	Restcap.	VG	Restcap.
Kruispunt 1	0	100	0	100	0	100	0	100
Kruispunt 2	9	91	5	95	6	94	5	95
Kruispunt 3	9	91	5	95	6	94	5	95
Kruispunt 4	6	94	7	93	5	95	6	94
Kruispunt 5	38	62	68	32	32	68	57	43
Kruispunt 6	68	32	75	26	64	36	64	36
Kruispunt 7	98	2	81	19	96	4	71	29
Kruispunt 8	onbekend		onbekend		onbekend		onbekend	

Tabel 10: Verzadigingsgraad (VG) omliggende kruispunten in 2030 locatie Coenhaven

Noodzakelijke aanpassingen infrastructuur alternatief Coenhaven
Kruispunt '7', afrit A10 – S101 Nieuwe Hemweg, dient te worden aangepast waarbij extra capaciteit toegevoegd moet worden. Dit dient al in de autonome situatie te worden gedaan (bij ongewijzigde locatie cruiseterminal). Ingeschatte kosten: 1 miljoen.

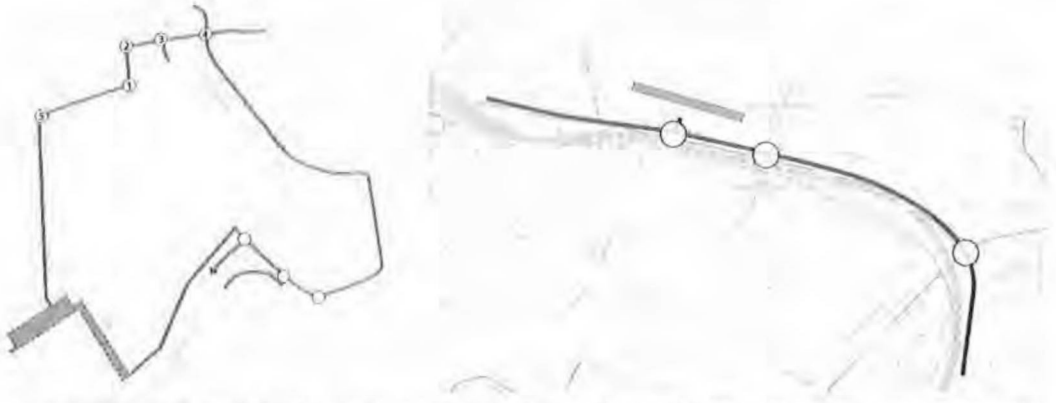
Ontwikkeling Haven-Stad
De autonome ontwikkeling laat een relatief zwaar belast infrastructuur netwerk zien. In de ontwikkelstrategie Haven-Stad is een grote woningbouw en arbeidsplaatsen ontwikkeling. Hiervoor is een de MER Haven-Stad opgesteld met diverse fasen die in bijlage 3 'Achtergrondrapport Mobiliteit MER Haven-Stad' nader zijn onderzocht op verkeerseffecten. Om de ambities van Haven-Stad te verwezenlijken is een mobiliteitsshift nodig. Dit betekent dat gestuurd wordt op een modal split auto tussen de 15 en 20 procent waarvoor dan een stevig pakket aan maatregelen nodig is, zoals nieuw OV, snelle fietsverbindingen als een lage parkeernorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning. De realisatie van Haven-Stad zal, ook bij een lagere parkeernorm van 0,2 p.p. per woning, zorgen voor extra verkeer op het wegennet waardoor de verkeersafwikkeling bij ongewijzigd infrastructuur zal verslechteren.
Het rapport 'Verkeersberekeningen MER Haven-Stad - Verkeersmodel Amsterdam 1.4', opgesteld door Goudappel Coffeng d.d. 17 mei 2017, geeft o.a. voor Fase 4 van de ontwikkeling van Haven-Stad de bezettingsgraden en kruispuntvertragingen in de ochtend- en avondspits (pag. B2-7 van het rapport). De bezettingsgraden blijven op diverse wegen boven de norm waardoor geconcludeerd kan worden dat congestie op die wegen blijft bestaan en niet wordt opgelost of voorkomen. De kruispuntvertragingen liggen op de twee kruispunten A10-Hemweg/S101 en dus in de omgeving van de Coenhaven. Andere kruispunten kennen hogere vertragingen. De berekende waarden met mogelijke overbelasting. De PTA zorgt voor extra verkeersstromen bovenop de zwaarbelaste kruispunten. De overbelasting wordt echter voornamelijk veroorzaakt door de ontwikkeling van Haven-Stad en zal, tezamen met de verkeersstromen van de PTA, moeten worden opgelost.

Ontsluiting via openbaar vervoer
De huidige infrastructuur om en nabij de locatie Coenhaven biedt op termijn mogelijkheden voor ontwikkeling van een HOV-verbinding. Echter, wanneer er een HOV-verbinding gerealiseerd wordt zal er een afwijkende (langere) route gereden moeten worden. De nieuwe route zal via de Transformatorweg en de Nieuwe Hemweg lopen met een HOV-bushalte direct voor de PTA. Dit maakt de locatie Coenhaven aantrekkelijk voor ontsluiting via een HOV-verbinding. Deze verbinding is pas echt goed uitvoerbaar wanneer het aantal woningen en arbeidsplaatsen in de Coen- en Vlothaven flink toeneemt.

Alternatief Achtersluispolder

Het alternatief Achtersluispolder bestaat hoofdlocatie Achtersluispolder en locatie Veemkade.
De locatie Achtersluispolder ligt direct naast de A8. **Error! Reference source not found.** geeft een beeld van de locatie. De ontsluiting voor taxi's, vrachtwagens en auto's verloopt via kruispunt '5' en de Sluispolderweg. Aan de oostzijde van de Noorder IJ/plas ligt een busbaan die opengesteld kan worden (via ontheffingen) voor de bussen die naar de cruiseterminal (vice versa) rijden. De omvang van de verkeersstroom wordt daarmee verdeeld over twee routes.

Het verkeer komt aan via de Oostzanerdijk bij kruispunt '1' of via de Sluispolderweg bij kruispunt '5' en de Noorder IJ- en Zeedijk bij kruispunt '1' op de Westkolkdijk. Via de Westkolkdijk komt het verkeer bij kruispunt 2 op de S150 'Thorbeckeweg'. Via de S105 rijdt men via de andere kruispunten naar de A8. Voor beide geldt dat de aansluiting op de A8 verloopt via kruispunten '3' en '4'. Hier kan zowel richting noord als zuid worden gereden.



Figuur 4 Hoofdlocatie Achtersluispolder met nummering omliggende kruispunten (links) en locatie Veemkade (rechts)

Het maximaal aantal schepen dat in de Achtersluispolder in de nieuwe situatie tegelijkertijd kan aanleggen is twee, net zoals bij het alternatief Coenhaven: één van het type Oasis en één van het type Splendida. Bij de Veemkade kunnen twee schepen van 210 meter per stuk aanleggen, type Ocean dream. Echter zal dit niet meer dan 12x per jaar gebeuren.

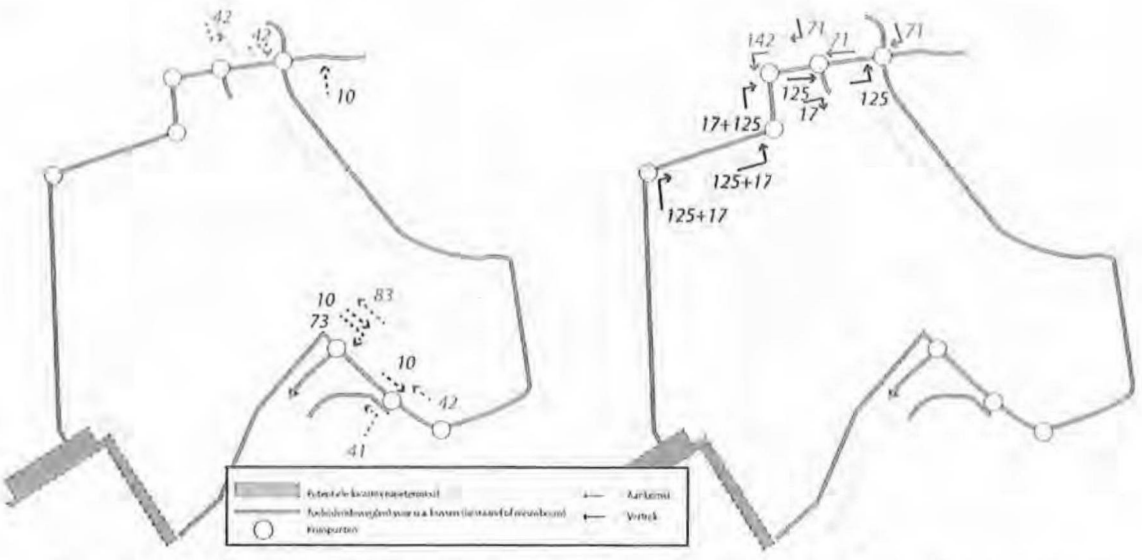
De verdeling van het aantal bussen en taxi's over de windrichtingen (zie bijlage 2.1) is in onderstaande tabellen berekend. De aantallen zijn weergegeven voor het drukste spitsuur. In bijlage 2.4 zijn deze aantallen op kaart weergegeven voor de ochtend(spits) en de avond(spits).

Alt. Achtersluispolder: Hoofdlocatie Achtersluispolder	Achtersluispolder: 1 Oasis + 1 Splendida		
	Bussen	Taxi's in drukste uur	Totaal
A8 ri Noord	10	17	**27**
A8 ri zuid	73	125	**198**
S150 ri Zaandam	0	0	**0**
Totaal	**83**	**142**	**225**

Tabel 11: Verkeersproductie bussen en taxi's in drukste uur naar windrichting locatie Achtersluispolder met 1 Oasis + 1 Splendida

Alt. Achtersluispolder: Uitwijklocatie Veemkade	Veemkade: 2x Ocean dream		
	Bussen	Taxi's in drukste uur	Totaal
S100 ri west	2	4	6
S100 ri west	14	143	157
Totaal	**17**	**147**	**164**

Tabel 12: Verkeersproductie bussen en taxi's in drukste uur naar windrichting locatie Veemkade met 2 Ocean dream



Figuur 5 Hoofdlocatie Achtersluispolder met extra intensiteiten drukste uur ochtend (afbeelding links bussen en rechts taxi's)

De bussen rijden via de oostzijde en de taxi's via de westzijde van de Noorder IJ-plas.
In bijlage 4 is voor dit alternatief zowel de ochtend(spits) als de avond(spits) een beeld gegeven van de verdeling over de verschillende kruispunten voor de locatie Achtersluispolder en uitwijklocatie Veemkade.

Voor deze locatie is vanuit de studie die Royal HaskoningDHV[2] heeft uitgevoerd informatie vertaald naar verzadigingsgraden van de omliggende kruispunten.

Tabel 13 geeft de verzadigingsgraden (VG) en de restcapaciteit weer voor de 5 beschouwde kruispunten. Uit deze tabel blijkt dat kruispunten '2' (N516 – Westkolkdijk – Ambacht) en '4' (toe- en afrit A8 – N516) in de avondspits in 2026 overbelast zijn in de autonome situatie. In de ochtendspits is nagenoeg geen restcapaciteit meer. Deze kruispunten kunnen geen extra verkeer verwerken. De extra aankomsten en vertrekkende bussen/taxi's in de ochtend en avond zal leiden tot een ernstiger situatie. Deze kruispunten dienen extra capaciteit te krijgen; ook zonder realisatie van de nieuwe cruiseterminal. De kruispunten zullen altijd in samenhang worden beschouwd en aangepast wegens hun afhankelijkheid en gedeelde regeling van de verkeerslichten.

[2] *"N516 – Infraoplossingen voor 2026 – Beeldenboek". Royal HaskoningDHV sept. 2013*

Royal HaskoningDHV

De kruispunten '1' en '5' zijn niet verder beschouwd omdat de aanpassingen gering zullen zijn en binnen de onbetrouwbaarheid van de raming zal vallen. Kruispunt '5' is een voorrangskruispunt en aan het verkeer van en naar de cruiseterminal (op de Sluispolderweg) dient hier voorrang verleend te worden. De capaciteit is hierdoor voldoende. De Sluispolderweg is smal en ingericht met fietsstroken (zie *Figuur 6*) waardoor het extra verkeer iets meer onveiligheid voor fietsers zal geven. Verbreding van de Sluispolderweg met vrijliggende fietspaden is een oplossing. Overleg met de wegbeheerder is hiertoe benodigd.



Verzadigingsgraden kruispunten ZaanIJ / Haven-stad	Situatie 2026			
	Ochtendspits		Avondspits	
	VG	Restcap.	VG	Restcap.
Kruispunt 1	onbekend		onbekend	
Kruispunt 2	72	28	89	11
Kruispunt 3	78	22	80	20
Kruispunt 4	80	20	85	15
Kruispunt 5	Voldoende (voorrang)		Voldoende (voorrang)	

Tabel 13: Verzadigingsgraad (VG) omliggende kruispunten in 2026 locatie Zaan IJ / Haven-Stad

Indien de taxi's ook gebruik mogen maken van de vrije busbaan en toegang tot de A10 dan zal de toename van het verkeer op de Sluispolderweg en kruispunten op de N516 lager worden, echter de kruispunten 2 en 4 dienen nog steeds aangepast te worden.



Figuur 6 Wegbeeld Sluispolderweg: fietsstroken en bebouwing dicht op de weg

Ontwikkeling Achtersluispolder
De autonome ontwikkeling laat een fors belast infrastructuur netwerk zien. In de Achtersluispolder is een gemengde functie voor wonen en werken voorzien. De verkeersstromen die hier mee samenhangen zijn nog niet geheel inzichtelijk, maar zullen wel leiden tot een verdere toename van de verkeersstromen vanuit Achtersluispolder richting de N516. De gemeente wil voor ontsluiting van Achtersluispolder o.a. de Sluispolderweg direct aansluiten op de N516. Het kruispunt van de Sluispolderweg met de Noorder IJ- en Zeedijk/Westkolkdijk dient daartoe aangepast te worden alsmede het noordelijk deel van de Sluispolderweg. Verder dienen toe- en afritten op de N516 gerealiseerd te worden. De gemeente Zaanstad onderzoekt deze optie. De woningaantallen die bedacht zijn voor de Achtersluispolder leiden op termijn waarschijnlijk tot grotere verkeersstromen in de spits dan de PTA via de Sluispolderweg wil ontsluiten. Verdere aanpassingen aan de weginfrastructuur zal daarom vooral vanuit dit project moeten worden bezien.

Noodzakelijke aanpassingen infrastructuur alternatief Achtersluispolder
De kruispunten '2' (N516 – Westkolkdijk – Ambacht) en '4' (toe- en afrit A8 – N516) dienen te worden aangepast waarbij extra capaciteit toegevoegd moet worden. Dit dient al in de autonome situatie te worden gedaan (bij ongewijzigde locatie cruiseterminal).
Ingeschatte kosten: 1 miljoen euro

De Sluispolderweg is smal en ingericht met fietsstroken waardoor het extra verkeer iets meer onveiligheid voor fietsers zal geven. Verbreding van de Sluispolderweg met vrijliggende fietspaden is een oplossing.
Ingeschatte kosten: 1 miljoen euro.

Doortrekking van de Sluispolderweg naar de N516 met aansluiting daarop is een kostbare ingreep.
Ingeschatte kosten: 10 miljoen euro.

Ontsluiting via openbaar vervoer
De huidige infrastructuur om en nabij de locatie Achtersluispolder biedt geen directe mogelijkheden voor ontwikkeling van een HOV-verbinding. In het ontwerp is wel een nieuwe vrije busbaan opgenomen richting de A10/Coentunnel en huidige HOV-buslijn over de Klaprozenweg en de Cornelis Douwesweg. Een verdere ontwikkeling met een metroverbinding tussen Zaanstad en Amsterdam, zoals in de ontwikkelstrategie van Haven-Stad als optie is opgenomen, is niet op korte termijn mogelijk. Deze metroverbinding is pas uitvoerbaar wanneer het aantal woningen en arbeidsplaatsen aan de Noordelijke IJ-oever en woningbouwlocaties en werkgelegenheidslocaties in Zaanstad flink toeneemt. Dit maakt de locatie Achtersluispolder aantrekkelijk voor ontsluiting via een HOV-verbinding.

Conclusies
De vraag die in deze studie centraal staat is: "Kunnen de huidige kruispunten het extra verkeer dat door de cruiseterminal wordt veroorzaakt afwikkelen of dienen aanpassingen te worden doorgevoerd?"

- In de autonome situatie blijken nu reeds (!) bij locatie Veemkade vijf kruispunten overbelast te zijn: (1) PTA-Piet Heinkade (2 kruisingen, links en rechts van Piet Heinbuildings), (2) De Ruijterkade-Oostdoksdam Noord (=TC-locatie De Ruijterkade Oost), (3) De Ruijterkade-Oosterdokskade West (Oostertoegang), (4) Kattenburgerstraat-Piet Heinkade. De overbelasting varieert naar de verdeling TC tussen oost en west. In de autonome situatie zullen bij locatie **Veemkade** geen aanpassingen benodigd zijn als gevolg van de verdere groei van de PTA, er kunnen niet meer schepen tegelijkertijd aanmeren, de intensiteiten zullen niet veel verder toenemen. Indien dit alleen een locatie blijft voor schepen tot 210 meter, dan zullen de verkeersintensiteiten dalen en zijn als gevolg van de PTA geen aanpassingen aan omliggende kruispunten nodig zijn.

Royal HaskoningDHV

- Bij de locatie **Coenhaven** blijkt één kruispunt (afrit A10 – S101 Nieuwe Hemweg) in 2030 overbelast te zijn. De restcapaciteit op dit kruispunt is zeer gering/niet aanwezig en het extra verkeer vanuit de cruiseterminal zal de congestie op dit kruispunt en daarmee op de omliggende kruispunten verergeren. Extra capaciteit toevoegen is al noodzakelijk in de autonome ontwikkeling, niet specifiek voor het extra gegenereerd verkeer van een cruiseterminal op deze locatie. De andere zes kruispunten hebben nog voldoende restcapaciteit om het extra verkeer van en naar de cruiseterminal te verwerken.
  Ingeschatte kosten aanpassing infrastructuur: 1 miljoen euro.

- Bij de locatie **Achtersluispolder** blijken twee kruispunten (N516 – Westkolkdijk – Ambacht) en (toe- en afrit A8 – N516) in de avondspits in 2026 overbelast te zijn in de autonome situatie. De restcapaciteit op deze kruispunten is zeer beperkt aanwezig en het extra verkeer vanuit de cruiseterminal zal de congestie op dit kruispunt en daarmee op de omliggende kruispunten verergeren. Extra capaciteit toevoegen is al noodzakelijk in de autonome ontwikkeling, niet specifiek voor het extra gegenereerd verkeer van een cruiseterminal op deze locatie. Voor de locatie Achtersluispolder leiden vrijliggende fietspaden op de Sluispolderweg tot een verkeersveiligere situatie, overleg met de wegbeheerder is hier benodigd vanwege te verwerven gronden langs deze weg. Ook eventuele doortrekking van de Sluispolderweg naar de N516 is een optie om het verkeer direct naar deze hoofdroute te leiden. Dit vergt een hoge investering.
  Ingeschatte kosten aanpassing infrastructuur: 13 miljoen euro waarvan 1 miljoen noodzakelijk en 12 miljoen optioneel (aansluiting op N516).

Betreffende ontsluiting via een HOV-verbinding zien wij geen verschil tussen de varianten.

Royal HaskoningDHV

Bijlagen bij de verkeersstudie

Bijlage 2.1 – Verdeling toeristisch busverkeer over de windrichtingen

Locatie	Optie	Route	Aantal bussen
Veemkade	**Turn Around call** (1 Splendida – 4.300 passagiers) 60 bussen per call	S100 ri west S100 ri oost	7 53
	Cruise call (40% lopend) (1 Splendida - 4300 passagiers) Ca. 60 bussen per call	S100 ri west S100 ri oost	12 24
	Turn Around call (1 Ocean Dream – 1.100 pass.) 15 bussen per call	S100 ri west S100 ri oost	2 13
	Cruise call (40% lopend) (1 Ocean Dream – 1.100 pass.) 15 bussen per call	S100 ri west S100 ri oost	3 6
Coenhaven	**Turn Around call** (1 Oasis – 6.000 passagiers) 90 bussen per call	A10 ri zuid A10 ri Noord S101 ri a'dam	75 10 5
	Cruise call (1 Oasis – 6.000 passagiers) Ca. 90 bussen per call	A10 ri zuid A10 ri Noord S101 ri Adam	25 25 40
	Turn Around call (1 Splendida – 4.300 passagiers) 60 bussen per call	A10 ri zuid A10 ri Noord S101 ri A'dam	50 7 4
	Cruise call (1 Splendida – 4.300 passagiers) 60 bussen per call	A10 ri zuid A10 ri Noord S101 ri a'dam	17 17 26
Achtersluispolder	**Turn Around call** (1 Oasis – 6.000 passagiers) 90 bussen per call	A8 ri Noord A8 ri Zuid S150 ri Zaandam	10 80
	Cruise call (1 Oasis – 6.000 passagiers) Ca. 90 bussen per call	A8 ri Noord A8 ri Zuid S150 ri Zaandam	15 60 15
	Turn Around call (1 Splendida – 4.300 passagiers) 60 bussen per call	A8 ri Noord A8 ri Zuid S150 ri Zaandam	7 53
	Cruise call (1 Splendida – 4.300 passagiers) 60 bussen per call	A8 ri Noord A8 ri Zuid S150 ri Zaandam	10 40 10
	Turn Around call (1 Ocean Dream – 1.100 pass.) 15 bussen per call	A8 ri Noord A8 ri Zuid S150 ri Zaandam	2 13
	Cruise call (1 Ocean Dream – 1.100 pass.) 15 bussen per call	A8 ri Noord A8 ri Zuid S150 ri Zaandam	3 9 3

Royal HaskoningDHV

Bijlage 2.2 – Ritten bussen en taxi's Autonome situatie

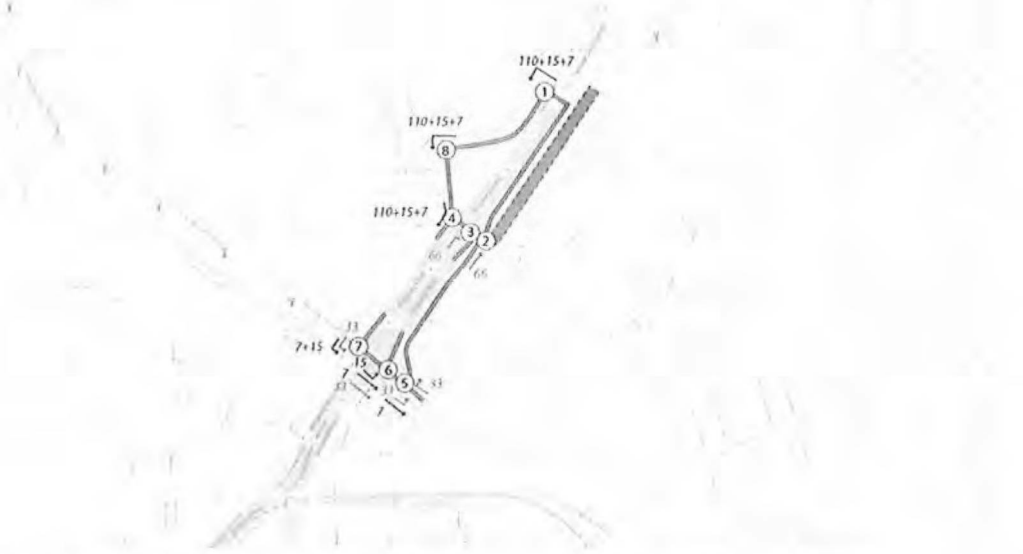


Autonome situatie
'Veemkade'

Ochtendspits
Drukste uur

Potentiële locatie cruiseterminal
Toeleidende weg(en) voor o.a. bussen (bestaand of nieuwbouw)
Kruispunten
Aankomst
Vertrek

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together



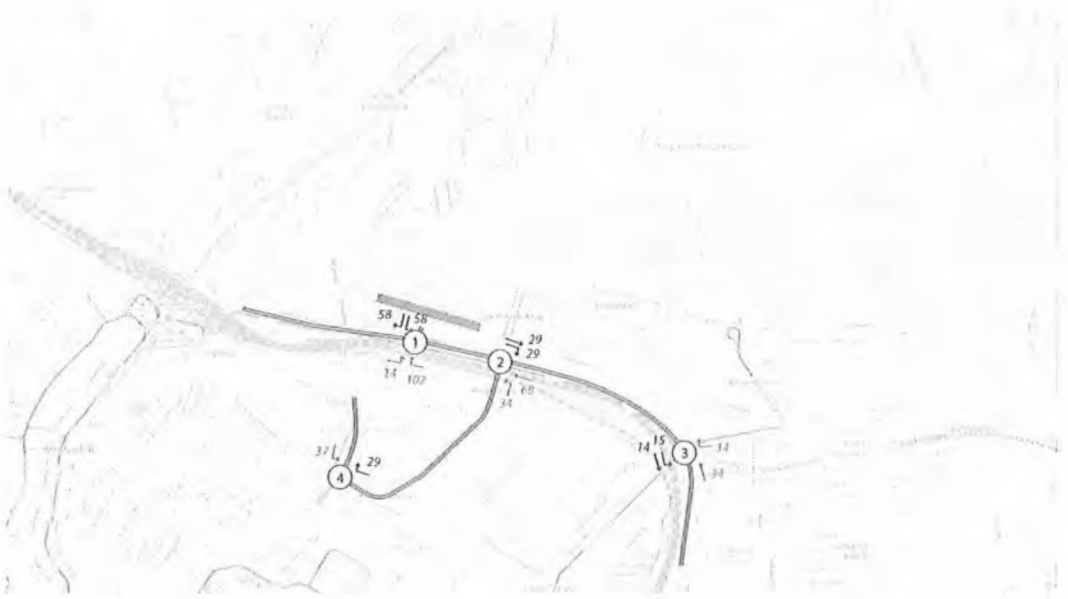
Autonome situatie
'Uitwijk Coenhaven

Ochtendspits
Drukste uur

Potentiële locatie cruiseterminal
Toeleidende weg(en) voor o.a. bussen (bestaand of nieuwbouw)
Kruispunten
Aankomst
Vertrek

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Royal HaskoningDHV

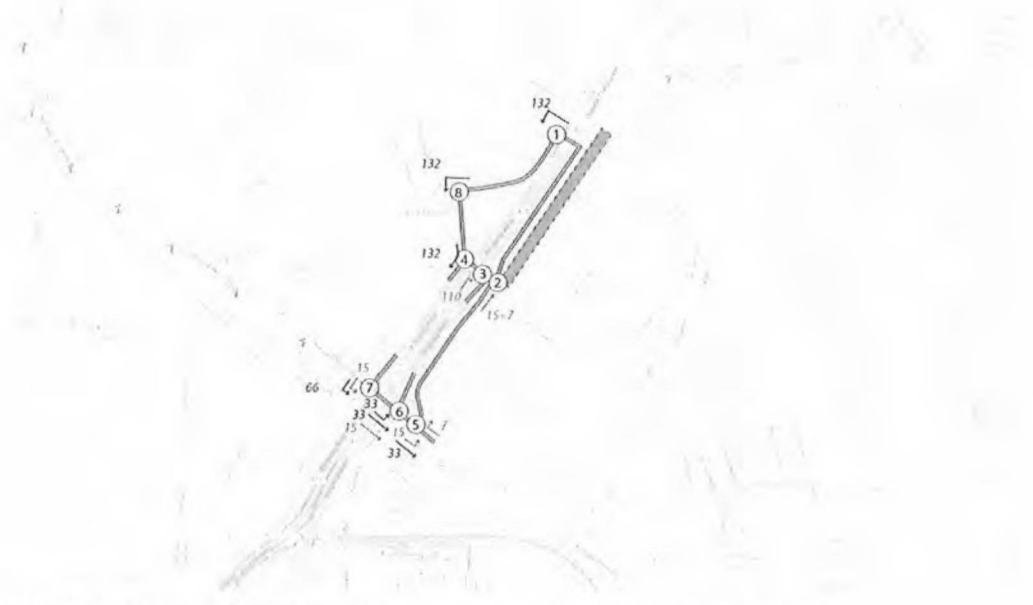


Autonome situatie
'Veemkade'

Avondspits
Drukste uur

Potentiële locatie cruiseterminal
Toeleidende weg(en) voor o.a. bussen (bestaand of nieuwbouw)
Kruispunten
Aankomst
Vertrek

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together



Autonome situatie
'Uitwijk Coenhaven

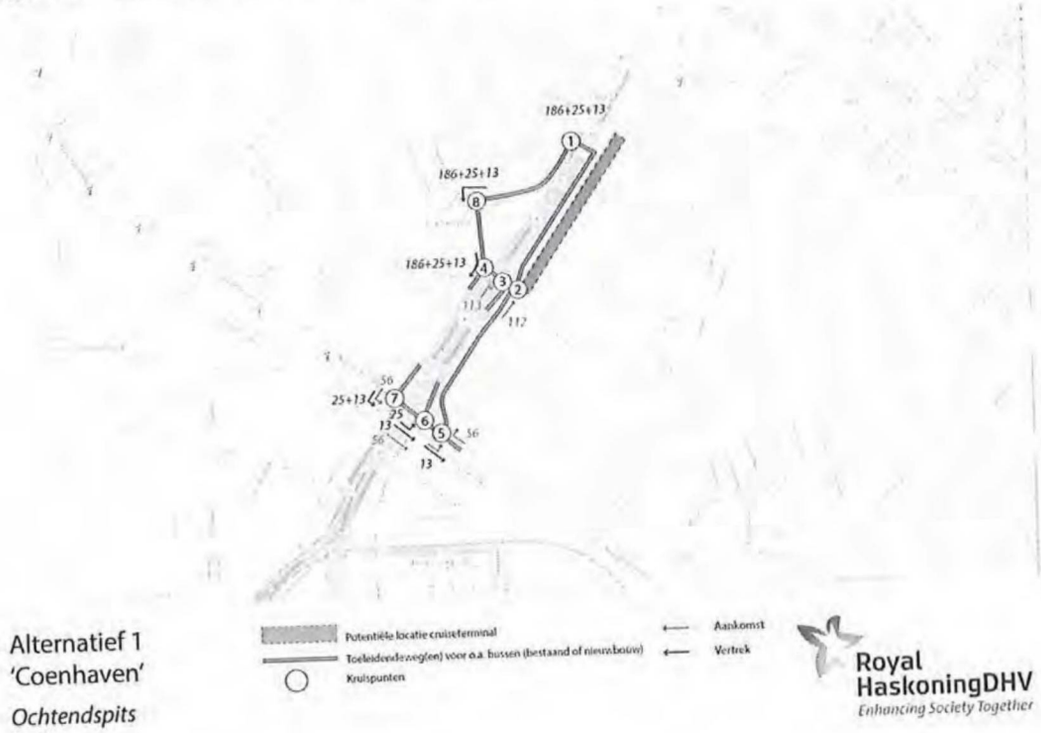
Avondspits
Drukste uur

Potentiële locatie cruiseterminal
Toeleidende weg(en) voor o.a. bussen (bestaand of nieuwbouw)
Kruispunten
Aankomst
Vertrek

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Royal HaskoningDHV

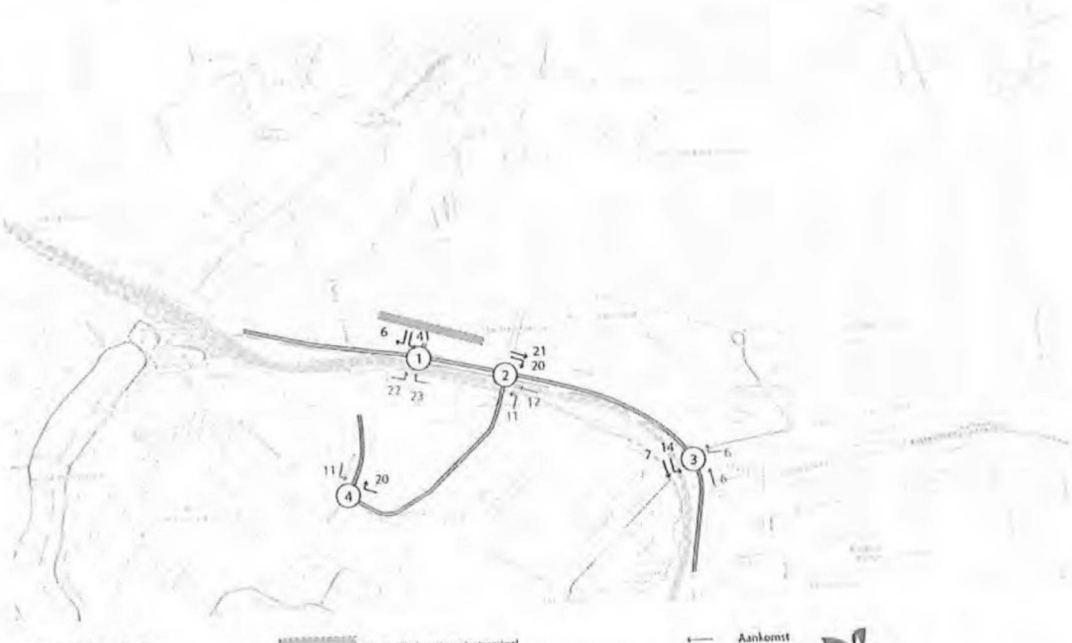
Bijlage 2.3 – Ritten bussen en taxi's Alternatief Coenhaven



Alternatief 1
'Coenhaven'

Ochtendspits
Drukste uur

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

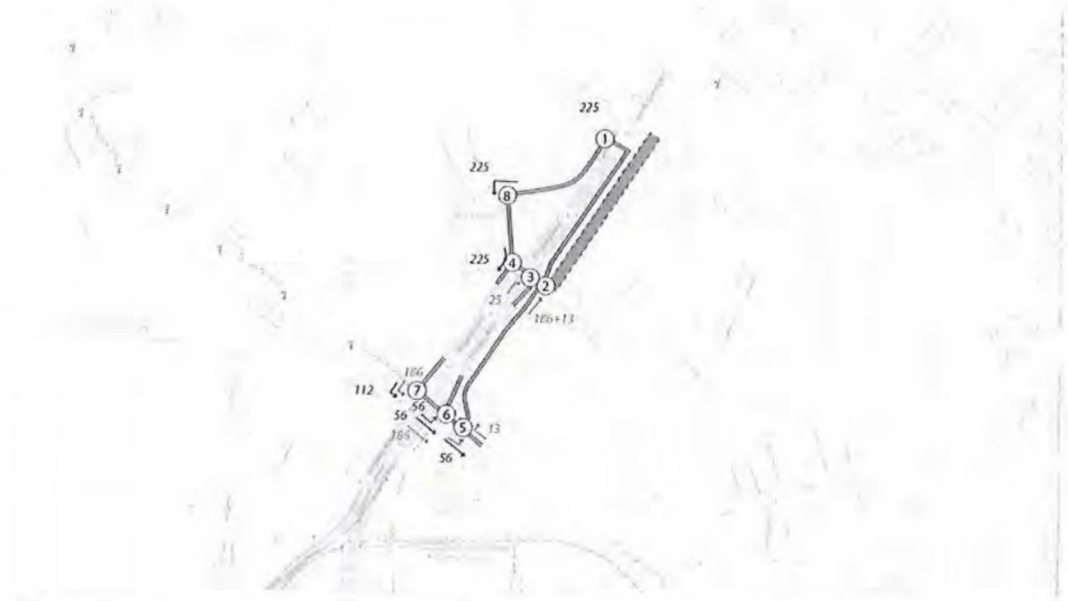


Alternatief 1
'Veemkade'

Ochtendspits
Drukste uur

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Royal HaskoningDHV

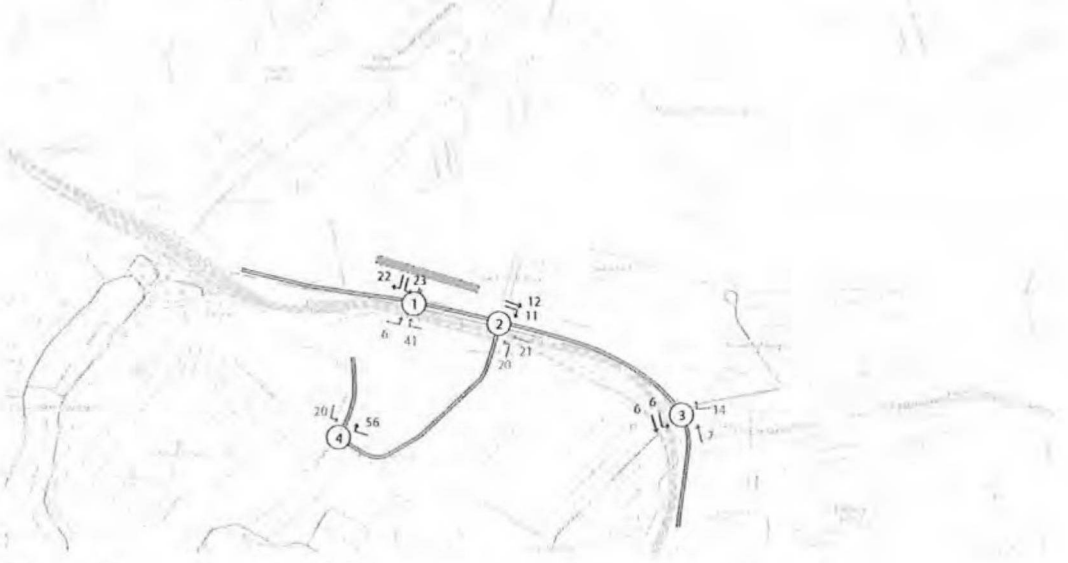


Alternatief 1
'Coenhaven'

Avondspits
Drukste uur

Potentiele locatie cruiseterminal
Toeleidendeweg(en) voor o.a. bussen (bestaand of nieuwbouw)
Kruispunten
Aankomst
Vertrek

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together



Alternatief 1
'Veemkade'

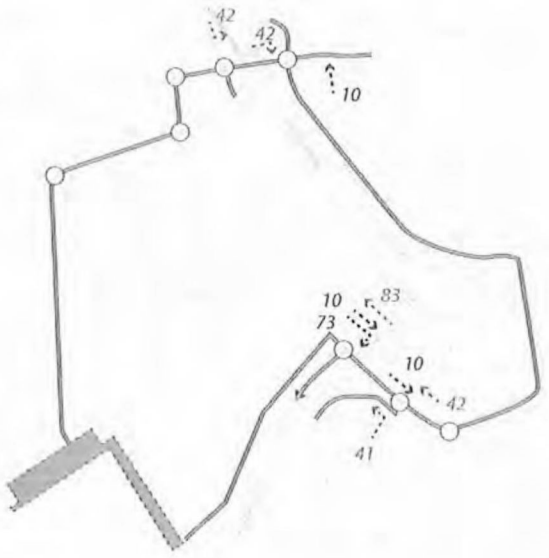
Avondspits
Drukste uur

Potentiele locatie cruiseterminal
Toeleidendeweg(en) voor o.a. bussen (bestaand of nieuwbouw)
Kruispunten
Aankomst
Vertrek

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Royal HaskoningDHV

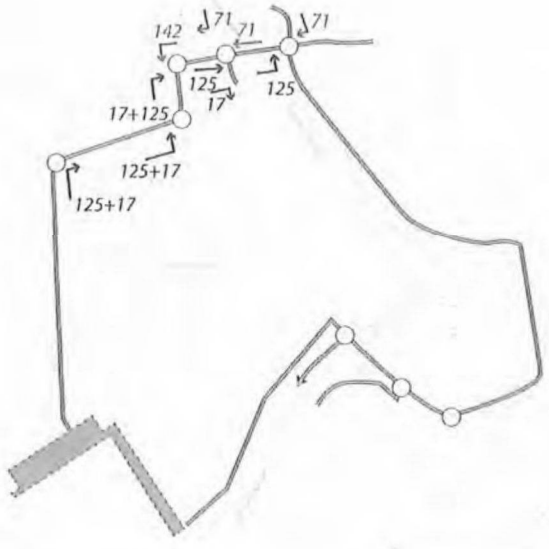
Bijlage 2.4 – Ritten bussen en taxi's Alternatief Achtersluispolder



Alternatief 2
'Achtersluispolder'
Bussen - Ochtendspits
Drukste uur

Potentiele locatie cruiseterminal
Toeleidendeweg(en) voor o.a. bussen (bestaand of nieuwbouw)
Knelpunten
Aankomst
Vertrek

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

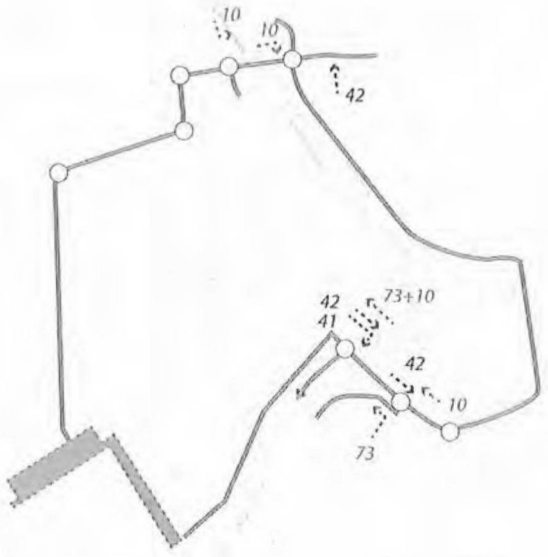


Alternatief 2
'Achtersluispolder'
taxi - Ochtendspits
Drukste uur

Potentiele locatie cruiseterminal
Toeleidendeweg(en) voor o.a. bussen (bestaand of nieuwbouw)
Knelpunten
Aankomst
Vertrek

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Royal HaskoningDHV

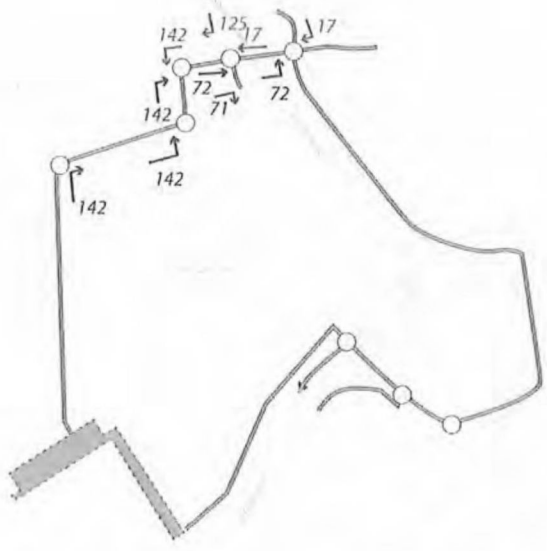


Alternatief 2
'Achtersluispolder'

Avondspits
Drukste uur

Potentiële locatie cruiseterminal
Toeleidende weg(en) voor o.a. bussen (bestaand of nieuwbouw)
Kruispunten
Aankomst
Vertrek

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together



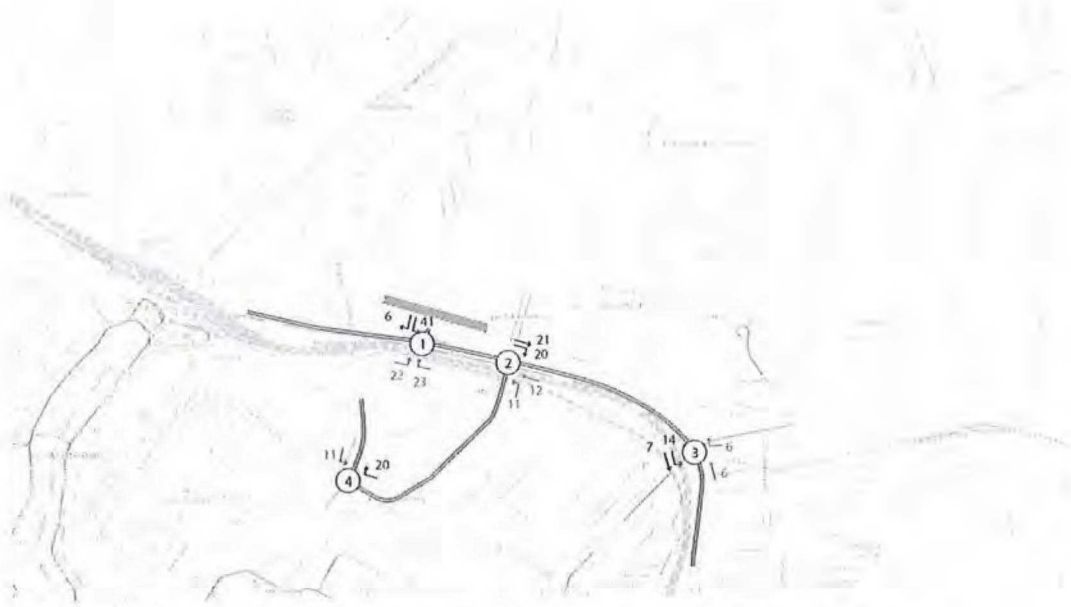
Alternatief 2
'Achtersluispolder'

Taxi - Avondspits
Drukste uur

Potentiële locatie cruiseterminal
Toeleidende weg(en) voor o.a. bussen (bestaand of nieuwbouw)
Kruispunten
Aankomst
Vertrek

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Royal HaskoningDHV

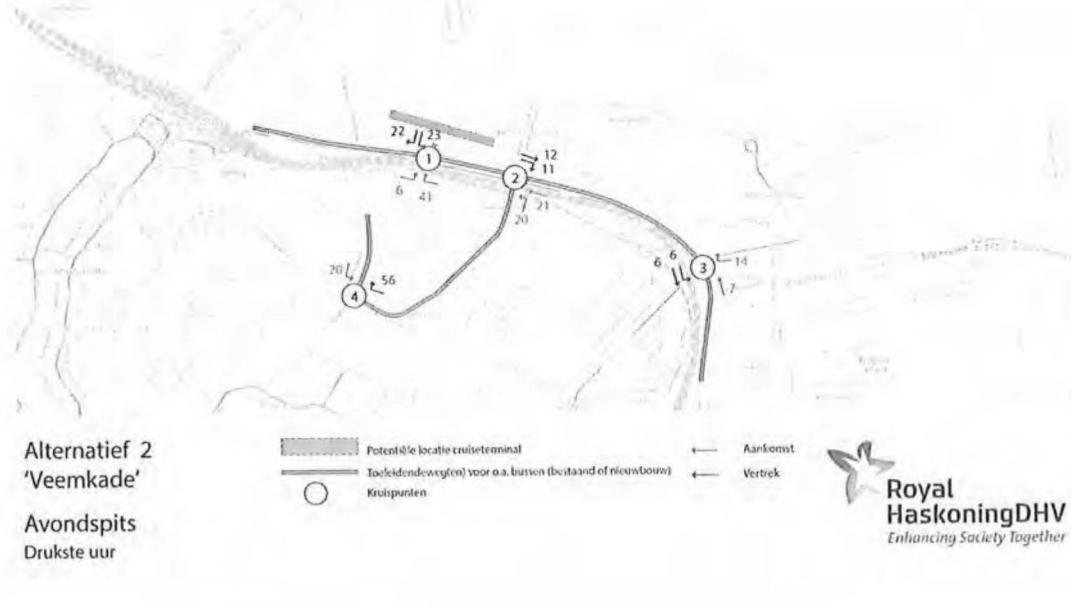


Alternatief 2
'Veemkade'

Ochtendspits
Drukste uur

Potentiële locatie cruiseterminal
Toeleidendeweg(en) voor o.a. bussen (bestaand of nieuwbouw)
Kruispunten
Aankomst
Vertrek

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together



Alternatief 2
'Veemkade'

Avondspits
Drukste uur

Potentiële locatie cruiseterminal
Toeleidendeweg(en) voor o.a. bussen (bestaand of nieuwbouw)
Kruispunten
Aankomst
Vertrek

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Royal HaskoningDHV

Bijlage 3

Geluid

Royal HaskoningDHV

Opgave
In deze bijlage zijn de uitgangspunten, het beoordelingskader en de resultaten van het geluidonderzoek beschreven. De resultaten zijn als geluidcontouren aangeleverd om een keuze te maken voor het bepalen van de meest kansrijke locatie: Coenhaven dan wel Achtersluispolder.

Uitgangspunten

- In de onderstaande tabel zijn de geluidbronnen samengevat. De bronvermogens zijn ontleend aan gegevens van HA.

  Voor de geluidberekeningen is uitgegaan van de worst-casesituatie waarbij de afgemeerde cruiseschepen onderdeel uitmaken van de inrichting[3]. Aangezien de geluidemissie van het schip de maatgevende geluidbron is, zijn de overige geluidbronnen (verkeer, heftrucks) die zich in de inrichting (op de kade) kunnen bevinden, vooralsnog niet meegenomen.

Geluidbron	Bronvermogen*	Effectieve bedrijfstijd/aantallen		
	in dB(A)	Dag	Avond	Nacht
Achtersluispolder/Coenhaven				
Maximaal 70x overnight	110	12 uur	4 uur	8 uur
Veemkade				
Maximaal 70x overnight	108 / 110**	12 uur	4 uur	8 uur

* De bronvermogens zijn afgestemd met Havenbedrijf Amsterdam en ontleend aan geluidmetingen aan schepen in opdracht van Havenbedrijf Rotterdam.
** In de autonome ontwikkeling 110 dB(A) en bij ontwikkeling Achtersluispolder of Coenhaven 108 dB(A) aangezien op de Veemkade schepen komen tot maximaal 210 meter

  De nachtperiode is de meest maatgevende etmaalperiode voor geluid. Er is vanuit gegaan dat bij 175 calls minder dan 12x per jaar twee schepen tegelijkertijd zijn afgemeerd in de nachtperiode. Voor de geluidberekeningen is uitgegaan van één afgemeerd schip in de nachtperiode.

- Op de locatie Coenhaven zijn de geluidbronnen ingevoerd in de knip van het zonemodel Westpoort, zoals aangeleverd door de Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied (d.d. 23 februari 2016). Hierbij is gemodelleerd conform de protocollen.
- De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met het softwaremodel GeoMilieu, conform de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai 1999.
- De activiteiten van de overige geluidbronnen (verkeer, heftrucks) die zich in de inrichting (op de kade) kunnen bevinden, zijn indicatief meegenomen en moeten nog verder worden uitgewerkt.
- Indien zich evenementen plaatsvinden op de cruiseterminal waarbij sprake is van horecageluid (muziek), dan dient met het ontwerp van de gebouwen waar deze activiteiten plaatsvinden rekening te worden gehouden met de gevelwering. Deze bedrijfssituatie is niet beschouwd in dit onderzoek, omdat hierover nog geen informatie beschikbaar is.

[3] Voor de huidige PTA maakt een afgemeerd cruiseschip zelf geen onderdeel uit van de inrichting.

Royal HaskoningDHV

Beoordelingskader

Achtersluispolder

Voor Achtersluispolder vindt toetsing van de geluidniveaus plaats aan de standaard geluidnormen in het Activiteitenbesluit. Hierin is voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) een standaardnorm opgenomen van 50 dB(A).

Het is mogelijk om hogere geluidniveaus toe te staan met een maatwerkvoorschrift. Hieraan is geen plafond gesteld. Hiervoor is wel een goede motivatie noodzakelijk. Waarden tot 55 dB(A) blijken in de praktijk haalbaar. Voor waarden hoger dan 55 dB(A) zouden wij adviseren om Interimwet Stad en Milieu benadering toe te passen (zonder stap 3 besluit). Waarden hoger dan 60 dB(A), zullen naar analogie van de grenswaarden in de Wet geluidhinder, niet vergunbaar zijn.

Contour	Omschrijving
≤50 dB(A)	Voldoet aan standaard geluidnorm
51-55 dB(A)	Met maatwerkvoorschrift haalbaar
	Toepassen Interimwet Stad en Milieu
	Risicovol

Coenhaven

Voor Coenhaven kunnen zich drie situaties voordoen:

1. Onderdeel van huidige gezoneerde industrieterrein Westpoort
2. Gehele Coenhaven uit gezoneerde industrieterrein Westpoort: Activiteitenbesluit
3. Coenhaven, met uitzondering van Westerhoofd, uit gezoneerde industrieterrein. Westerhoofd blijft onderdeel van nieuw te zoneren industrieterrein Westpoort.

1 Coenhaven als onderdeel van huidige gezoneerde industrieterrein Westpoort

De locatie is gelegen op het gezoneerde industrieterrein Westpoort. Dit houdt in dat de cruiseterminal moet passen binnen de indicatieve geluidruimte van kavel Westerhoofd. Voor de locatie Coenhaven op het industrieterrein Westpoort is een tweeledige toetsing uitgevoerd op de zonepunten:

0. Toetsing van de geluidbronnen binnen de inrichting op basis van de indicatieve geluidruimte van kavel Westerhoofd.
1. Toetsing van het nestgeluid van de cruiseschepen op basis van het geluidverdeelplan.

In de ontwikkelstrategie Haven-Stad zijn toekomstplannen opgenomen om in de Coen- en Vlothaven woningbouw en bedrijven mogelijk te maken. Hiervoor moet dit gedeelte van het industrieterrein Westpoort worden gedezoneerd.

2 Gehele Coenhaven uit gezoneerde industrieterrein Westpoort: Activiteitenbesluit

Hierbij kan ervoor worden gekozen om ook de locatie Westerhoofd, waar de cruiseterminal is gepland, dan geen onderdeel meer te laten uitmaken van het nieuw te zoneren industrieterrein Westpoort. In dat geval wordt de cruiseterminal als een afzonderlijke inrichting beschouwd waarvoor de geluidnormen in het Activiteitenbesluit van toepassing zijn.

In het Spelregelkader MER Haven-Stad is aangegeven dat voor overige bedrijvigheid maximaal 55 dB(A) als maatwerkvoorschrift van toepassing is, mits er geen sprake is van onaanvaardbare mate van geluidhinder. Hiervan is sprake als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB(A) hoger is dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting.

3 Coenhaven, met uitzondering van Westerhoofd, uit gezoneerde industrieterrein. Westerhoofd blijft onderdeel van nieuw te zoneren industrieterrein Westpoort

Er kan bij de dezonering ook voor worden gekozen dat de locatie Westerhoofd onderdeel blijft uitmaken van het gezoneerde industrieterrein Westpoort. In dat geval dient de cruiseterminal inpasbaar te zijn in de nieuw vast te stellen geluidzone rondom Westpoort. Volgens het Spelregelkader MER Haven-Stad is het dan mogelijk om geluidbelastingen tot 65 dB(A) van het gehele industrieterrein toe te staan, hetgeen meer geluidruimte toestaat.

Resultaten

Er zijn voor geluid drie situaties beschouwd: de autonome ontwikkeling, locatie Achtersluispolder en locatie Coenhaven*.

Autonome ontwikkeling

In de autonome ontwikkeling wordt de Veemkade gebruikt tezamen met Coenhaven (in dit onderzoek aangemerkt als overlooplocatie) voor een aantal grotere schepen. In de onderstaande tabel zijn voor de locaties Veemkade en Coenhaven de oppervlaktes van de geluidcontouren en het aantal bestaande woningen binnen die contouren weergegeven. De tabel geeft eveneens aan met het oog op de transformatie, in het kader van Haven-Stad en Achtersluispolder, hoeveel toekomstige woningen te maken krijgt met een bepaalde geluidbelasting.

Contour	Aantal woningen			Belast oppervlak (m^2)	
	Veemkade	Coenhaven	Toekomstige woningbouw Coenhaven	Veemkade	Coenhaven
> 50 dB(A)	321	15	7000	88ha	77ha
	57	0	1800	37ha	28ha
	2	0	600	10ha	10ha

Achtersluispolder

Activiteitenbesluit

Er is uitgegaan van schetsvariant Oost, waarbij op de Veemkade schepen tot maximaal 210 meter kunnen aanleggen. In de onderstaande tabel zijn voor de locaties Veemkade en Achtersluispolder de oppervlaktes van de geluidcontouren en het aantal woningen binnen die contouren weergegeven.

Contour	Aantal woningen/woonschepen			Belast oppervlak (m^2) en woningen	
	Veemkade	Achtersluispolder	Toekomstige woningbouw Achtersluispolder	Veemkade	Achtersluis-polder
> 50 dB(A)	134	1 / 40	4000	58ha	66 ha
	18	1 / 25	2200	22ha	28ha
	1	0 / 9	650	5ha	6,5ha

Royal HaskoningDHV

Coenhaven

Naast Coenhaven, kunnen op de Veemkade schepen tot maximaal 210 meter aanleggen. In de onderstaande tabel zijn voor de locaties Veemkade en Coenhaven de oppervlaktes van de geluidcontouren en het aantal woningen binnen die contouren weergegeven.

Contour	Aantal woningen			Belast oppervlak (m^2)	
	Veemkade	Coenhaven	Toekomstige woningbouw Coenhaven	Veemkade	Coenhaven
> 50 dB(A)	134	15	7000	58ha	77ha
	18	0	1800	22ha	28ha
	1	0	600	6ha	10ha

1 Coenhaven als onderdeel van huidige gezoneerde industrieterrein Westpoort

In de geluidzonering van Westpoort wordt de geluidemissie van de afzonderlijke inrichtingen bijgehouden en ook het nestgeluid van afgemeerde schepen. Voor beide geluidbronnen is een indicatieve beoordeling uitgevoerd ten behoeve van de inpasbaarheid in de geluidzone.

Indicatieve geluidruimte Westerhoofd

In het toekomstmodel voor de PIP Aanpassing Geluidzones Westpoort en HoogTij is tot nog toe rekening gehouden met een geluidemissie van 68 dB(A)-etmaalwaarde op een oppervlakte van circa 40.683 m^2. Dit is een langgerekt kavel aan het Westerhoofd. Op de toetspunten, zoals aangeleverd in het knipmodel van OD NZKG, zijn de geluidbelastingen berekend om een indicatie van de gereserveerde geluidruimte te hebben van het kavel Westerhoofd.

Er is nagegaan of werkzaamheden binnen de inrichting passen binnen de indicatieve geluidruimte van kavel Westerhoofd. Hierbij wordt opgemerkt dat alleen de zonebeheerder de formele toetsing kan uitvoeren of de activiteiten passen binnen de geluidzone. De inrichting past binnen de indicatieve geluidruimte van het kavel Westerhoofd.

Indicatieve geluidruimte nestgeluid schepen

In het geluidverdeelplan is voor kavel Westerhoofd een schip opgenomen met een bronvermogen van 108 dB(A). Er is echter geen informatie beschikbaar over de geluidruimte voor dit schip op de geluidzone. Aangezien er voor de cruiseterminal is uitgegaan van een bronvermogen van 110 dB(A) en de ligging van het schip anders is dan in het zonebewakingsmodel van Westpoort, is het niet mogelijk om de inpasbaarheid exact te beoordelen. Dit geldt ook voor de toegepaste jaargemiddelde correctie op het aantal nachten dat een schip ligt afgemeerd. Voor de cruiseschepen is uitgegaan van 70 nachten (correctie -7,17 dB(A)). De zonebeheerder dient de formele toetsing uit te voeren of het cruiseschip inpasbaar is binnen de geluidzone.

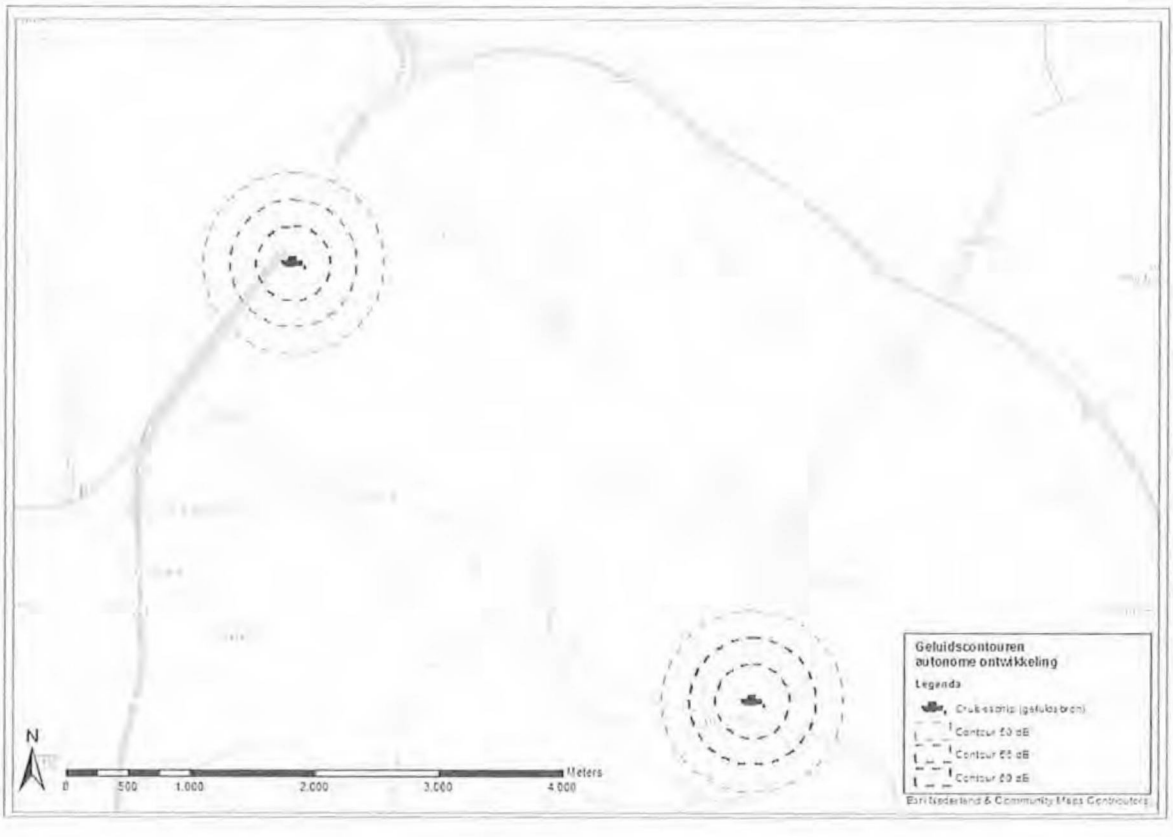
Voor de bestaande bedrijven gelden dezelfde beperkingen als in de huidige situatie. De vergunde ruimte van de gevestigde bedrijven kan nog steeds worden benut en de PTA heeft geen impact op deze vergunde ruimte. De PTA zelf blijft binnen de op dit moment al vergunde geluidruimte op het kavel van Westerhoofd en heeft ook geen impact op de geluidruimte van de omliggende bedrijven. Hierbij wordt opgemerkt dat alleen de zonebeheerder de formele toetsing kan uitvoeren of de activiteiten passen binnen de geluidzone.

Royal HaskoningDHV

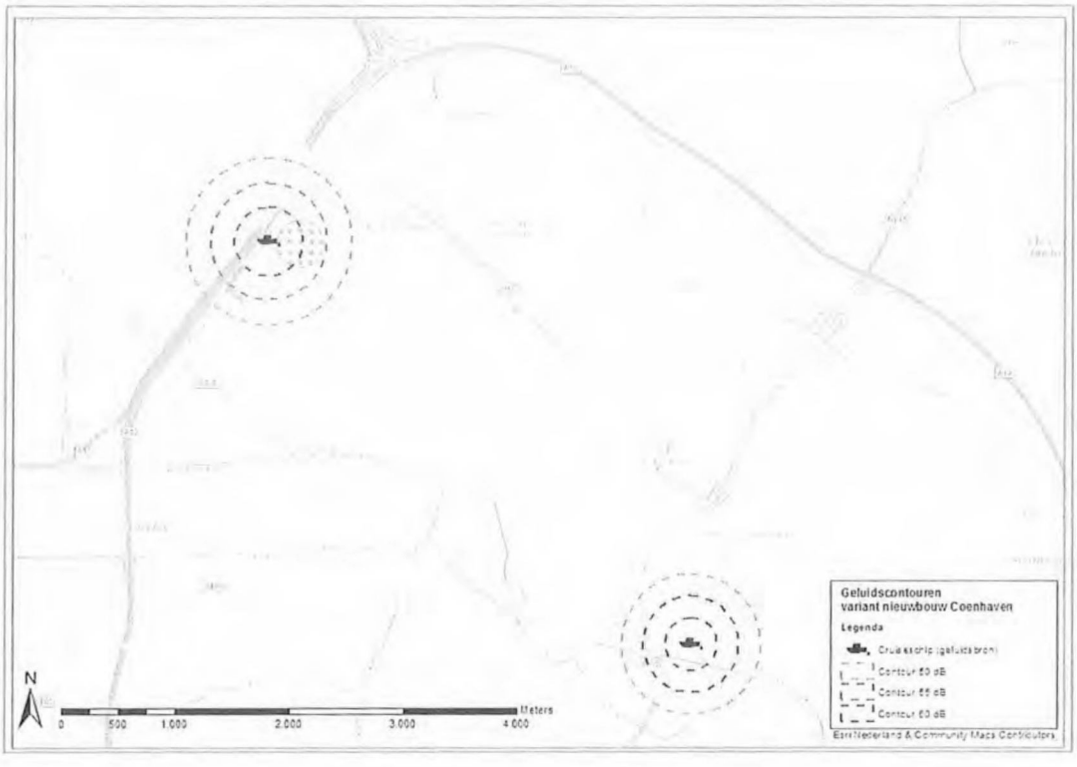
2&3 Ontwikkeling Haven-Stad, dezonering industrieterrein Westpoort.
Afhankelijk van de wijze waarop omgegaan wordt met de dezonering van industrieterrein Westpoort zijn er verschillende contouren relevant om woningbouw toe te staan. Indien Westerhoofd ook uit de geluidzonering wordt gehaald, dan zijn de regels strenger dan wanneer Westerhoofd onderdeel blijft uitmaken van het gezoneerde industrieterrein. Bij het strengste regime zijn 1800 woningen niet mogelijk (bij een gelijke verdeling over de Coen- en Vlothaven), bij een minder streng regime zijn dit er veel minder. De omvang is nu niet bekend, daar moet het gehele industrieterrein Westpoort voor worden berekend. Uitgaande van een contour die dan in de buurt ligt van de 60dB(A) contour, zijn dan 600 woningen niet mogelijk.

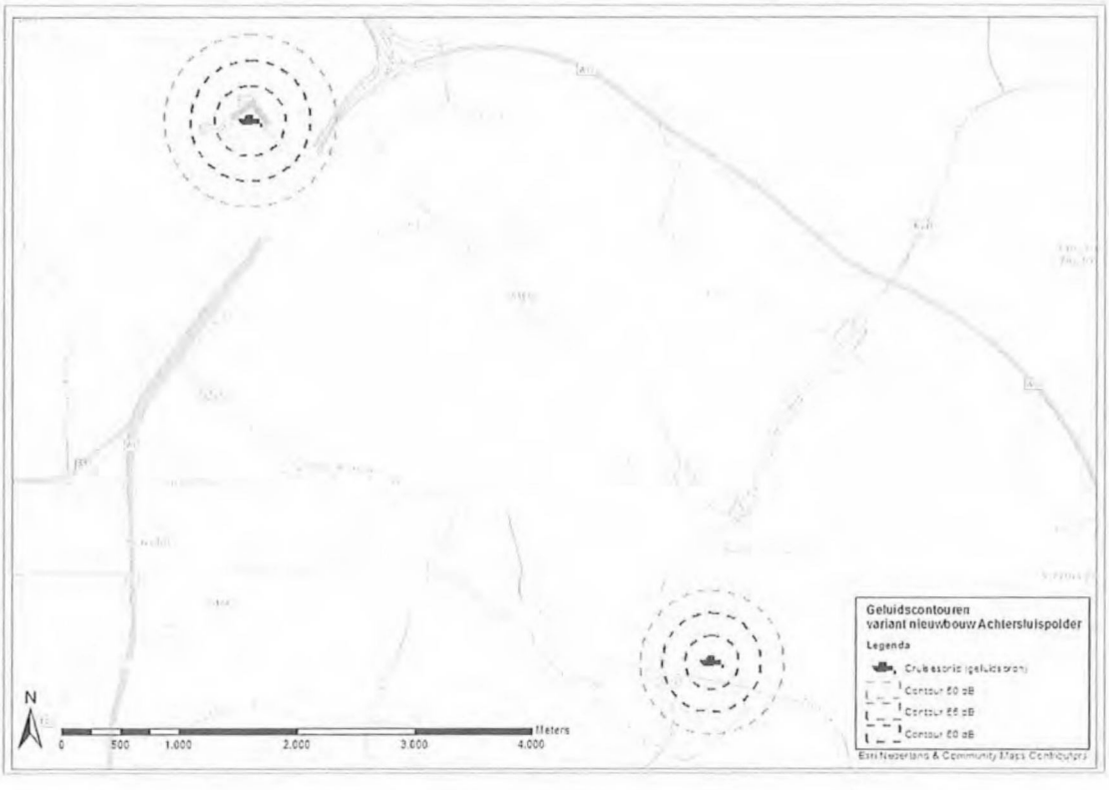
Conclusies
Op basis van het totaal aantal woningen met een geluidbelasting van niet meer dan 60 dB(A), is er geen verschil tussen de locaties Achtersluispolder en Coenhaven. Indien uitgegaan wordt van 55dB(A) is het ruimtebeslag op woningbouw groter bij de Achtersluispolder. Voor de bestaande bedrijven gelden dezelfde beperkingen als in de huidige situatie. De vergunde ruimte kan worden benut en de PTA heeft geen impact op deze vergunde ruimte.

Kaartjes met contouren



Royal HaskoningDHV





Royal HaskoningDHV

Bijlage 4

Lucht

Royal HaskoningDHV

Opgave
In het onderdeel luchtkwaliteit zijn de effecten van de alternatieven op de luchtkwaliteit in beeld gebracht en wordt de juridische maakbaarheid beoordeeld.

In het onderzoek zijn de effecten van de stilliggende cruiseschepen en het wegverkeer van en naar de terminal op de omgeving berekend. De Nederlandse eisen voor luchtkwaliteit vloeien voort uit de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit. De grenswaarden zijn ingevoerd ter bescherming van de volksgezondheid. Ook onder de grenswaarden zijn negatieve gezondheidseffecten te verwachten. In Nederland betreft dit vooral gezondheidseffecten als gevolg van verhoogde concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM10 en PM2,5). Voor deze stoffen zijn daarom op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 berekeningen uitgevoerd.

Van de overige stoffen waarvoor in de Wet milieubeheer (Wm) grenswaarden of richtwaarden zijn opgesteld worden deze waarden de laatste jaren nergens in Nederland overschreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013, RIVM, 2013 p. 80). Deze stoffen zijn daarom verder buiten beschouwing gelaten. Per 1 januari 2015 is de SECA (Sulphur Emission Control Area) in het Noordzeegebied aangescherpt. Het maximale zwavelgehalte in de brandstof van zeeschepen dat gebruikt mag worden in de SECA, is verlaagd van 1% naar 0,1%.

Uitgangspunten
In de autonome situatie is sprake van 250 calls, verdeeld over de huidige locatie aan de Veemkade (180 calls) en een toekomstige locatie in de Coenhaven (70 calls). In onderstaande tabel is de onderverdeling van de calls per locatie weergegeven.

Tabel 14. Aantal cruiseschepen bij autonome ontwikkeling

Locatie	Groep	Tonnage (x 1000 GT)	GT-klasse	Representatieve voorbeelden	Aantal
Veemkade	1	0-25	GT5	Saga Rose, Seabourn Pride	23
	2	25-50	GT6	Costa Marina, Royal Princess	52
	3	50-65	GT7	MSC Armonia	23
	4	65-90	GT7	Costa Atlantica, Century	52
	5	90-130	GT8	Carival Splendour, Jewel of the Seas, Oasis of the Seas	30
				Totaal	**180**
Coenhaven	1	0-25	GT5	Saga Rose, Seabourn Pride	7
	2	25-50	GT6	Costa Marina, Royal Princess	18
	3	50-65	GT7	MSC Armonia	7
	4	65-90	GT7	Costa Atlantica, Century	18
	5	90-130	GT8	Carival Splendour, Jewel of the Seas, Oasis of the Seas	20
				Totaal	**70**

Voor de plansituatie zijn 2 alternatieven (Coenhaven & Achtersluispolder) berekend. In elk alternatief resteren er op de huidige locatie 40 calls en op de nieuwe locatie 175 calls. In onderstaande tabel is de onderverdeling van de calls per locatie weergegeven.

Tabel 15. Aantal cruiseschepen bij alternatieven

Locatie	Groep	Tonnage (x 1000 GT)	GT-klasse	Representatieve voorbeelden	Aantal
Veemkade	1	0-25	GT5	Saga Rose, Seabourn Pride	28
	2	25-50	GT6	Costa Marina, Royal Princess	12
				Totaal	**40**
Coenhaven/ Achtersluis-polder	2	25-50	GT6	Costa Marina, Royal Princess	53
	3	50-65	GT7	MSC Armonia	28
	4	65-90	GT7	Costa Atlantica, Century	60
	5	90-130	GT8	Carival Splendour, Jewel of the Seas, Oasis of the Seas	34
				Totaal	**175**

De emissies van de cruiseschepen zijn bepaald op basis van de meest recente en best beschikbare informatie op dit gebied van TNO (Huskotte 2013). De gemiddelde ligduur van een cruiseschip bedraagt 10 uur. In onderstaande tabel wordt de NO_x- en PM_{10}-emissie, per vaarmodus weergegeven.

Uitgangspunt is dat in 2030 circa 10%[4] van de cruiseschepen op LNG zal varen. Diverse studies (o.a. IMO) laten bij het gebruik van LNG voor de NO_x-emissie van de hoofdmotoren (cruise) een reductie van 80% voor LNG schepen ten opzichte van de vloot uit 2015 zien. Voor de hulpmotoren (manoeuvreren, direct effect in/bij de haven) wordt een reductie van circa 55% gerapporteerd.

LNG bevat geen zwavel en daarmee geen SO_2 emissie. De uitstoot van PM_{10} is voor circa 80% te wijten aan zwavelgehalte en voor circa 20% aan smering en slijtage. Daarom is voor PM_{10} een reductie van 80% reductie door gebruik van LNG verondersteld.

In onderstaande tabel zijn de emissies in de autonome situatie en de verschillende alternatieven gepresenteerd. In beide alternatieven nemen de emissies af ten opzichte van de autonome situatie. Dit wordt veroorzaakt doordat er in beide alternatieven minder schepen van en naar de cruiseterminal varen (215 versus 250). Het verschil in emissie tussen beide alternatieven wordt veroorzaakt door de lengte van de vaarroute die bij alternatief Achtersluispolder iets korter is dan bij alternatief Coenhaven.

[4] *Lloyd's Register noemt in haar outlook for LNG bunker and LNG-fuelled newbuild demand up to 2025 percentages van 3% – 15% LNG-fuelled newbuilds voor 2025. De 10% LNG is hier op gebaseerd voor 2030 als een realistische aanname.*

Tabel 16. Emissie cruiseschepen per alternatief

Activiteit	NO_x-Emissie [ton/jr]			PM_{10}-Emissie [ton/jr]		
	Autonoom	Coenhaven	Achtersluispolder	Autonoom	Coenhaven	Achtersluispolder
Stilliggen	30,5	25,1	25,1	0,8	0,7	0,7
Binnengaats varen	88,7	66,6	64,5	2,9	2,2	2,1
Totaal	**119,2**	**91,7**	**89,7**	**3,7**	**2,8**	**2,8**

Het verwachte aantal passagiers in de autonome situatie is 700.000, verdeeld over de huidige terminal aan de Veemkade (450.000) en een nieuwe terminal in de Coenhaven (250.000). In beide alternatieven resteren circa 20.000 passagiers op de huidige locatie aan de Veemkade en worden 570.000 passagiers op de nieuwe locaties (Coenhaven/Achtersluispolder) verwacht.

Per locatie is een berekening van de verkeersproductie en verzadigingsgraden van de omliggende kruispunten uitgevoerd (zie ook bijlage verkeer en openbaar vervoer voor aantallen). Deze berekeningen zijn gebruikt om de verdeling van de etmaalgemiddelde intensiteiten over de wegen van en naar de cruiseterminal en de bijbehorende verkeersintensiteiten te bepalen.

In de verkeerproductie wordt aangenomen dat 15% van de reizigers per eigen auto naar de terminal reist, 10% gebruik maakt van een taxi. Voor de bussen hanteert de verkeersproductie een vast aantal per type schip wat overeenkomt met ongeveer 20 bussen per 1000 passagiers.

Per call zullen ook vrachtwagens voor de aan- en afvoer van goederen van en naar de terminal rijden. Aangenomen is dat dit aantal 10% van het personenvervoer betreft.

Bij wachtende bussen, vrachtauto's en taxi's treden emissies op als gevolg van stationair draaien van de motoren. Aangenomen is dat taxi's, bussen en vrachtwagens elk 15 minuten stationair draaien op de wachtlocatie.

Voor de emissies van het wegverkeer wordt aangesloten bij de Rbl 2007 en gebruik gemaakt van de emissiefactoren voor 2030 zoals deze door de Minister van I&M in maart 2017 zijn vastgesteld. De emissies van stationair draaiend wegverkeer worden gemodelleerd op basis van Euro V emissiestandaarden.

Ten opzichte van de emissies van de cruiseschepen en het wegverkeer, zullen de emissies van de overige activiteiten (heftrucks, transporten via het water (barge) beperkt zijn. Daarom zijn de emissies van deze activiteiten in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

Bovenstaande uitgangspunten leiden tot de aantallen uit onderstaande tabel.

Tabel 17.Aantal Passagiers en voertuigen van en naar de terminal per alternatief per jaar

	Autonoom		Plansituatie	
	Veemkade	Coenhaven	Veemkade	Coenhaven/ Achtersluispolder
Passagiers	450.000	250.000	20.000	570.000
Personenauto's	67.500	37.500	3.000	85.500
Taxi's	45.000	25.000	2.000	57.000
Bussen	9.625	4.125	900	10.460
Vrachtwagens	11.250	6.250	500	14.250
Emissie [ton/j]	0,6 ton	0,3 ton	< 0,1 ton	0,8 ton

De EU richtlijn met betrekking tot luchtkwaliteit stelt dat overal in de buitenlucht aan de grenswaarden voldaan moet worden, de grenswaarden gelden in principe overal in Nederland met uitzondering van locaties waar het publiek geen toegang heeft. In gebieden waar de luchtkwaliteit wel beoordeeld moet worden, geschiedt dit op locaties waar mensen worden blootgesteld aan concentraties, gedurende een periode die significant is ten opzichte van de middelingstijd van de grenswaarde (uur-, 24 uur- of jaargemiddelde). De onderstaande tabel geeft een (niet limitatieve) opsomming van wanneer aan welke grenswaarde getoetst dient te worden.

Tabel 18 Te hanteren grenswaarden naar bestemming.

Bestemming	Jaargemiddeld (NO_2 & PM_{10})	24 uurgemiddeld (PM_{10})	Uurgemiddeld (NO_2)
woningen, andere voor wonen bestemde gebouwen, woonboten			
kinderopvang			
basisscholen en scholen voor middelbaar en hoger onderwijs			
verzorgings- en bejaardentehuizen			
revalidatie-instellingen			
overige gebouwen, waar sprake is van een langdurig verblijf door personen (niet werkplek) (gevangenissen, asielzoekerscentra en dergelijke)			
tuinen bij woningen en andere voor wonen bestemde gebouwen			
recreatiewoningen en campings			
sport- en recreatieterreinen, buitenzwembaden, speelplaatsen, speelweiden en speeltuinen, parken, pretparken en dergelijke			
havens voor recreatievaartuigen			
badinrichtingen in oppervlaktewater (Whvbz)[5]			
stations en haltes voor openbaar vervoer			
parkeerterreinen			
rustplaatsen langs de snelweg en andere weggebonden activiteiten (tanken, pech onderweg)			
winkels en andere daarmee vergelijkbare commerciële activiteiten			
de berm bij wegen			
langs en op het water, anders dan in de Whvbz aangewezen plaatsen			
vaarwegen en (zee)havens			

[5] *Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden*

De verblijftijd van een schip (en de passagiers) aan de kade (circa 10 uur) is te kort om te moeten toetsen aan de jaargemiddelde grenswaarde. De cruiseterminal zelf kan qua functie gelijk getrokken worden aan een station en haltes voor openbaar vervoer. Dat betekent dat bij de terminal zelf niet aan de PM_{10} grenswaarde getoetst hoeft te worden. Of getoetst zou moeten worden op het schip zelf is op basis van jurisprudentie niet eenduidig aan te geven. Gezien de verblijftijd van de passagiers op het schip en de verblijftijd op het schip is het niet de verwachting dat op het schip getoetst moet worden aan de 24-uurgemiddelde PM_{10} grenswaarde.

maar maakt daarbij wel de opmerking dat burgers daar mogen en kunnen verblijven en dat de verblijftijd in verhouding moet staan tot de middelingstijd van de grenswaarde. vanwege de beperkte tijd dat een schip aan de kade ligt (ca. 10 uur) kan gesteld worden dat toetsing aan de jaargemiddelde grenswaarden niet relevant is. Ook voor toetsing aan de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor PM10-concentraties kan betoogd worden dat dit niet relevant is omdat de verblijftijd van 10 uur zeer beperkt is ten opzichte van de grenswaarde (maximaal 35 dagen met een concentratie hoger dan 50 µg/m3).
Toetsing aan de NO2 uurgemiddelde grenswaarde zal wel uitgevoerd moeten worden.

Concentratieberekeningen
Verspreidingsberekeningen zijn uitgevoerd voor het zichtjaar 2030 met verspreidingsmiddel STACKS+ zoals geïmplementeerd in het softwaremodel GeoMilieu, conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007).

Voor de emissiekarakteristieken met betrekking tot de scheepvaart is aangesloten bij de waarden die in AERIUS gebruikt worden. In tabel 19 zijn de emissiekarakteristieken voor elk van die combinaties weergegeven.

Tabel 19. Emissiehoogte en warmte-inhoud voor cruiseschepen per grootteklasse

Scheepstype	GT-klasse	Hoogte (varen) [m]	Hoogte (stilliggen) [m]	Warmte-inhoud stilliggen [MW]	Warmte-inhoud Varen in haven [MW]
Passagiersschepen	GT5	39	29	0,49	3,10
	GT6	46	36	0,84	3,76
	GT7	54	44	1,51	6,43
	GT8	61	51	2,29	6,36

De concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) zijn in de Nederlandse situatie het meest kritisch ten opzichte van de grenswaarden. Voor deze stoffen zijn berekeningen uitgevoerd. De overige stoffen uit de Wm zijn in Nederland niet kritisch ten aanzien van de normen. Deze stoffen zijn in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

Resultaten
Per situatie is de bijdrage van de stoffen NO_2 en PM_{10} rond de terminallocaties berekend. Ook de oppervlakte van de contouren en het aantal woningen erbinnen zijn bepaald. De NO_2-concentraties zijn het meest onderscheidend en daarom als maatgevend voor de beoordeling gekozen. De effectbepalingen zijn gebaseerd op basis van een bijdrage van 0,2 µg/m^3 (beperkte toename, 0,5% van de grenswaarde). De uurgemiddelde NO2-concentraties zijn dermate laag dat overschrijding van de grenswaarde (maximaal 18 uren met een gemiddelde concentraties van 200 µg/m3 of meer) niet aan de orde is.

Royal HaskoningDHV

Autonoom

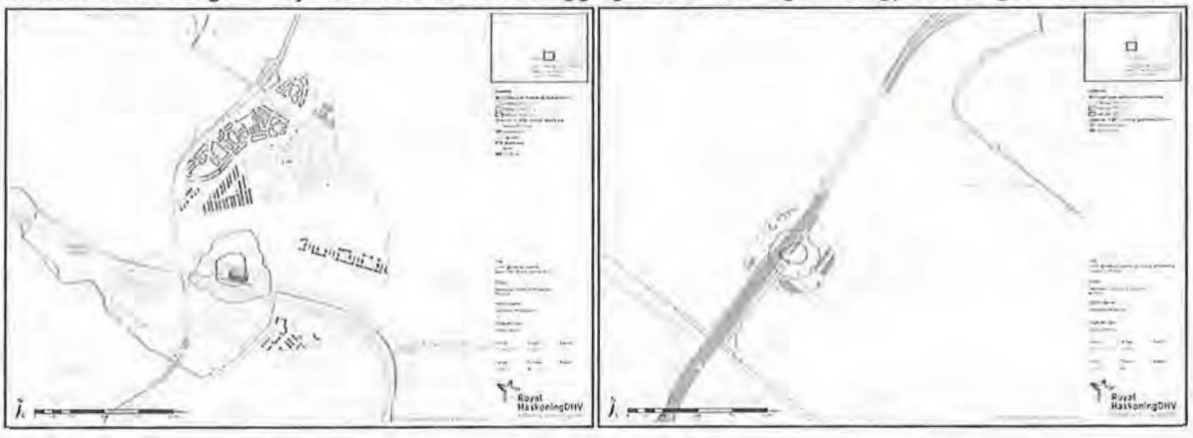
In de autonome situatie vinden er rond de terminallocaties (Veemkade en Coenhaven) geen overschrijdingen plaats van de jaargemiddelde NO_2 grenswaarde (40 µg/m³). Ook de PM_{10}-grenswaarden (jaargemiddeld 40 µg/m³ en 35 overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³) worden niet overschreden.

In onderstaande tabel is de bijdrage van de cruiseterminal in de autonome situatie opgenomen.

Tabel 20. Bijdrage cruiseterminal in de autonome situatie

Beoordelingscriterium	Locatie Veemkade	Locatie Coenhaven
Oppervlakte NO_2-contour 0,2 µg/m³	97.966	47.366
Aantal woningen situatie NO_2-bijdrage > 0,2 µg/m³	2	
Aantal ligplaatsen situatie NO_2-bijdrage > 0,2 µg/m³	68	0

In onderstaande figuren zijn de contouren en de ligging van de woningen en ligplaatsen gevisualiseerd.



Figuur 7. Contouren en de ligging van de woningen en ligplaatsen bij autonome ontwikkeling

Strengere emissie-eisen aan wegverkeer, scheepvaart en industrie zorgen ervoor dat de verkeersemissies en GCN-achtergrondconcentraties in de toekomst (verder) dalen. Dit zorgt ervoor dat ook de concentraties in de toekomst afnemen ten opzichte van de huidige situatie.

Alternatieven Coenhaven en Achtersluispolder

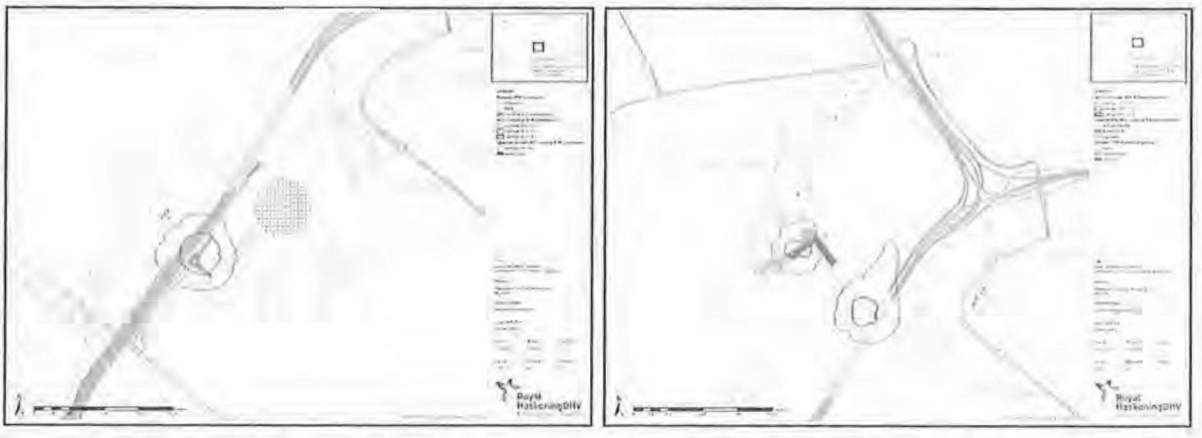
Voor beide alternatieven (Coenhaven en Achtersluispolder) zijn de concentraties in het zichtjaar 2030 berekend. In geen van de alternatieven vinden overschrijdingen plaats van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO_2. De grenswaarden voor PM_{10} (jaargemiddeld en etmaalgemiddeld) worden ook niet overschreden.

In onderstaande tabel is de bijdrage van de cruiseterminal in beide alternatieven opgenomen.

Tabel 21. Bijdrage cruiseterminal in de alternatieven Coenhaven en Achtersluispolder

Beoordelingscriterium	Alternatief 1 Locatie Coenhaven	Alternatief 1 Locatie Veemkade	Alternatief 2 Locatie Achtersluispolder	Alternatief 2 Locatie Veemkade
Oppervlakte NO_2-contour 0,2 µg/m³	171.153	-	188.160	-
Aantal woningen situatie NO_2-bijdrage > 0,2 µg/m³	1	-	0	-
Aantal ligplaatsen situatie NO_2-bijdrage > 0,2 µg/m³	0	-	0	-

In onderstaande figuren zijn de contouren en de ligging van de woningen en ligplaatsen gevisualiseerd.



Figuur 8. Contouren en de ligging van de woningen en ligplaatsen bij alternatief Coenhaven (links) en Achtersluispolder (rechts). N.B. de bijdrage van locatie Veemkade daalt tot minder dan 0,2 µg/m³, van deze locatie is daarom geen figuur opgenomen.

Voor beide locaties wordt voldaan aan de grenswaarden, ook wanneer de ligplaatsen/schepen worden meegenomen als toetspunt. De komst van de cruiseterminal vormt geen belemmering voor (eventuele uitbreiding van) bedrijven in de omgeving van de terminal. Toetsing aan de NO_2 uurgemiddelde grenswaarde zal wel uitgevoerd moeten worden.

Overschrijding van het aantal toegestane overschrijdingen van de uurgemiddelde NO_2-grenswaarde vindt pas plaats bij een jaargemiddelde NO_2-concentratie van 82 µg/m³ of hoger[6]. Uit de berekeningen blijkt dat de NO_2-concentraties van deze hoogte niet voorkomen. Daarmee is overschrijding van het aantal toegestane overschrijdingen van de uurgemiddelde NO2-grenswaarde uitgesloten.

Gezien de absolute NO_2-concentraties ter hoogte van beoogde locatie voor de terminal kan gesteld worden dat de ontwikkeling geen (extra) beperking voor de ontwikkeling van havengebonden activiteiten leidt. De ruimte tussen de heersende NO_2-concentratie en de grenswaarde is dermate groot dat het niet

[6] *Op basis van statistische analyses conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.*

aannemelijk is dat een nieuwe havengebonden activiteit tot een overschrijding van de grenswaarde op het nieuwe toetspunt zal leiden.

Vanuit het voorzorgsbeginsel kan echter ook betoogd worden dat bij het cruisechip wel getoetst dient te worden aan de 24-uurgemiddelde PM_{10} grenswaarde. In dat geval kan de komst van de terminal naar de Coenhaven tot een potentiële belemmering vormen voor de groei van omliggende bedrijven. Nabij deze locaties is sprake van PM_{10}-concentraties die in de buurt van en boven de grenswaarde (32,0 $\mu g/m^3$) liggen. De verwachting is dat de gemeente geen toetspunt zal toevoegen.

Voor de planlocatie Achtersluispolder lijkt de kans op beperkingen voor de groei van havengebonden activiteiten zeer gering. Door de lage achtergrondconcentraties in dit gebied is de kans dat er overschrijding van de PM_{10}-24-uurgemiddelde grenswaarde beperkt.

Conclusies
Aan de hand van de uitgevoerde luchtkwaliteitsberekeningen kan geconcludeerd worden dat de bijdrage van de cruiseterminal (varen, stilliggen en verkeersaantrekkende werking) aan de luchtkwaliteit (NO_2- en PM_{10}-concentraties) gering is.

Zowel in de autonome situatie als in de alternatieven worden de NO_2 en PM_{10} grenswaarden niet overschreden, er zijn geen beperkingen voor (groei van) bestaande bedrijven.

Alternatief Achtersluispolder leidt tot een iets groter effectgebied en één woning binnen de contour met een jaargemiddelde NO_2-bijdrage van 0,2 $\mu g/m^3$ of hoger, deze bijdrage is beperkt.

Op het gebied van luchtkwaliteit zijn beide alternatieven nauwelijks onderscheidend en beide alternatieven voldoen op grond van art. 5.16 lid 1 sub a aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Mitigerende maatregelen voor luchtkwaliteit zijn niet nodig.

Royal HaskoningDHV

Bijlage 5

Natuur

Royal HaskoningDHV

Opgave
Het college van B&W heeft op 13 juni jl. ingestemd met de 'Bestuursopdracht verplaatsen Passenger Terminal Amsterdam', hierna te noemen: PTA. Het doel van de Bestuursopdracht is om samen met de gemeente Zaanstad, Havenbedrijf Amsterdam en PTA een locatie te selecteren voor een nieuwe PTA. Er zijn verschillende redenen voor het besluit onderzoek te doen naar de verplaatsing van de PTA: er is plek nodig om groei van de zeecruise te faciliteren, verplaatsing van de PTA helpt in het dossier balans (drukte) in de stad en een tijdige verplaatsing is nodig om de bouw van de Javabrug mogelijk te maken. Er zijn twee potentiele locaties voor een nieuwe terminal: Achtersluispolder en Coenhaven[7]. Waarbij voor beide locaties twee modellen onderzocht worden[8]:
1. Herbouw van huidige PTA.
2. Het ontwikkelen van een 'Cruise City'.

Deze bijlage beschrijft een toetsing aan de Wet natuurbescherming van variant 1 (herbouw PTA) op de locaties Achtersluispolder en Coenhaven. Negatieve effecten op beschermde flora en fauna en gebieden zijn niet op voorhand uit te sluiten, omdat er grondwerk (zowel in den natte als in den droge) en kapwerkzaamheden zijn voorzien. Dit kan leiden tot overtreding van verbodsbepalingen ten aanzien van beschermde soorten of gebieden in het kader van de Wet natuurbescherming (hierna Wnb). Om te bepalen welke beschermde soorten en gebieden voorkomen, welke eventuele vervolgstappen nodig zijn en of deze variant vergunbaar is, is voorliggende quick scan uitgevoerd.

Doel & afbakening
Dit onderzoek geeft een indruk van de locaties Achtersluispolder en Coenhaven en eventueel voorkomende beschermde soorten in het kader van de Wet natuurbescherming. Hiermee kan worden beoordeeld of het overtreden van de verbodsbepalingen uit de Wnb aan de orde kan zijn en of herbouw van het PTA juridisch haalbaar is op beide locaties. Dit onderzoek dient daarmee als ondersteuning voor een variantenafweging.

Vanuit de kaders van de gebiedsbescherming wordt een beknopte voortoets uitgevoerd. Deze brengt in kaart of (significant) negatieve effecten ten aanzien van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden met zekerheid kunnen worden uitgesloten. Ook wordt beoordeeld of vanuit de kaders van het Nationaal Natuurnetwerk (het NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur) maatregelen noodzakelijk zijn. Het onderzoek kan dienen als één van de bijlagen bij een eventuele aanvraag van een ontheffing op de Wnb. Er staat in voor welke soorten eventueel een ontheffing op de Wnb nodig is, welke compenserende en/of mitigerende maatregelen nodig zijn en of vervolgonderzoek nodig is.

[7] *Voor de onderzoeken en besluiten, die ten grondslag liggen aan de keuze voor deze twee locaties, verwijzen wij naar de Bestuursopdracht van 13 juli 2017.*
[8] *Voor de onderzoeken en besluiten, die ten grondslag liggen aan de keuze voor deze modellen, verwijzen wij naar de Bestuursopdracht van 13 juli 2017.*

Royal HaskoningDHV

Uitgangspunten

Juridisch en beleidskader

Inleiding Wet natuurbescherming
De Wet natuurbescherming is op 1 januari 2017 in werking getreden en vervangt sindsdien de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. De wet bevat regels voor de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten en de belangrijkste natuurgebieden in Nederland. Daarnaast bevat de wet onder meer bepalingen over de jacht en over houtopstanden.

Naast de bescherming van natuur en biodiversiteit voorziet de Wet natuurbescherming in de decentralisatie van taken en bevoegdheden en de vereenvoudiging van regelgeving. De Europese regelgeving, met name de Vogel- en Habitatrichtlijn, vormt het kader en het uitgangspunt van deze wet. Het instrumentarium van de Wet natuurbescherming sluit aan op het huidige omgevingsrecht en de toekomstige Omgevingswet.

De Provincie Noord-Holland heeft de volgende relevante verordeningen en regelingen vastgesteld: Verordening vrijstelling soorten Noord-Holland[9] en de Beleidsregel Natuur Noord-Holland 2017[10].

De Wet natuurbescherming kent naast de algemene zorgplicht (artikel 1.11) nog drie hoofdstukken die van belang zijn voor ruimtelijke ingrepen. Dit betreft hoofdstuk 2 (Natura 2000-gebieden), hoofdstuk 3 (Soorten) en hoofdstuk 4 (Houtopstanden). Van deze hoofdstukken worden hoofdstuk 2 (Natura 2000) en hoofdstuk 3 (Soorten) nader toegelicht.

Gebiedsbescherming
In het kader van gebiedsbescherming voorziet het Rijk in een Nationale Natuurvisie, waarin kaders en ambities op nationaal niveau zijn geschetst. Genoemde kaders en ambities worden door de afzonderlijke provincies doorvertaald naar een Provinciale Natuurvisie. Deze heeft als doel om de landelijke staat van instandhouding van gebieden en soorten te realiseren, instandhouding van het Natuurnetwerk Nederland op eigen grondgebied te waarborgen en (als een provincie dat wil) beleid vast te leggen ten aanzien van bijzondere provinciale natuurgebieden. Tot slot dienen landschap en cultuurhistorie ook een integraal onderdeel van de Provinciale Natuurvisie te zijn.

Bescherming van gebieden verloopt over twee sporen, namelijk via de Wet natuurbescherming voor Natura 2000-gebieden en via een planologisch beschermingsregime voor het Natuurnetwerk Nederland, de voormalige EHS (hierna: NNN). Hieronder worden beiden beknopt toegelicht.

Natura 2000
Hoofdstuk 2 van de Wnb richt zich op de gebieden die zijn aangewezen op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Met deze Europese richtlijnen worden habitats en soorten van Europees belang beschermd. Deze gebieden staan bekend als Natura 2000-gebieden. Naast beschermde Natura 2000-gebieden was er vroeger ook sprake van Beschermde Natuurmonumenten. Deze zijn niet meer als zodanig beschermd en zijn, indien zij niet zijn opgenomen in een Natura 2000-gebied, al dan niet onder het NNN geschaard en als zodanig planologisch beschermd.

---

[9] *Haarlem, provincie Noord-Holland, 3 oktober 2016. https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Natuur/Natuurbescherming/Verordeningen/Verordening_vrijstellingen_soorten.org*
[10] *Haarlem, provincie Noord-Holland, 23 december 2016; https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Natuur/Natuurbescherming/Beleidsregels/Beleidsregel_natuurbescherming.org*

Om schade aan de natuurwaarden waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen (of momenteel nog zijn aangemeld), te voorkomen, bepaalt de Wnb dat projecten en andere handelingen die de kwaliteit van habitats kunnen verslechteren of die een verstorend effect kunnen hebben op instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden niet mogen plaatsvinden zonder vergunning (conform artikelen 2.7, 2.8 en 2.9 van de Wnb). In Aanwijzingsbesluiten wordt door het Ministerie van Economische Zaken de bescherming van de Natura 2000-gebieden juridisch vastgelegd. Centraal in de Aanwijzingsbesluiten staan de instandhoudingsdoelstellingen ten aanzien van leefgebieden, natuurlijke habitats en populaties van in het wild levende plant- en diersoorten, waarvoor het betreffende gebied is aangewezen.

De instandhoudingsdoelstellingen ofwel Natura 2000-doelen, geven een concretisering van de hoofddoelstelling van het Natura 2000-netwerk voor Nederland. Instandhoudingsdoelstellingen zijn gericht op het in gunstige staat van instandhouding brengen of houden van habitattypen en soorten. In de Natura 2000-beheerplannen wordt aangegeven hoe de beheerders deze doelen willen realiseren.

Het aanwijzingsbesluit definieert naast de instandhoudingsdoelstellingen de precieze omvang en begrenzing van het aangewezen gebied. Provincies en Rijksoverheid zijn verantwoordelijk voor de realisatie van maatregelen om de instandhoudingsdoelstellingen te bereiken. Aanwijzingsbesluiten hebben een onbepaalde looptijd en worden vastgesteld door de Minister van Economische Zaken (Ministerie van Economische Zaken).

Let wel, niet alleen activiteiten binnen de grenzen van een Natura 2000-gebied kunnen invloed hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied, ook activiteiten buiten het gebied kunnen de waarden in een gebied beïnvloeden. Dit wordt 'externe werking' genoemd. Externe werking treedt op wanneer er, ongeacht de locatie, een effectgebied ontstaat als gevolg van het optreden van ruimtelijke overlap tussen een invloedgebied van een instandhoudingsdoelstelling en een invloedgebied van een activiteit die plaatsvindt buiten een Natura 2000-gebied en waarvoor de instandhoudingsdoelstelling gevoelig is. Voor de vergunningverlening betekent dat ook voor activiteiten buiten het gebied getoetst dienen te worden in het kader van de Wnb.

Programma aanpak stikstof
Per 1 juli 2015 is de Nbwet 1998 aangepast waarbij de Programma aanpak stikstof (hierna: PAS) in werking is getreden. De PAS is per 1 januari 2017 in de Wnb opgenomen. De PAS heeft onder andere als doel de vergunningverlening voor initiatieven die stikstofdepositie veroorzaken vlot te trekken.

In de PAS zijn 117 Natura 2000-gebieden opgenomen waarvan de habitattypen en/of leefgebieden van soorten stikstofgevoelig zijn. In de overige Natura 2000-gebieden is op dit moment geen sprake van een stikstofprobleem.

Royal HaskoningDHV

Per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied is een herstelstrategie en passende beoordeling opgesteld waarmee onderbouwd is in hoeverre ontwikkelruimte voor stikstof beschikbaar is. De ontwikkelruimte is verdeeld over vier componenten:

a) Autonome groei: stikstofruimte verbonden aan algemene autonome ontwikkeling voor wonen en verkeer (zonder vergunning);
b) Stikstofruimte voor prioritaire projecten van nationaal belang: voorbeelden zijn MIRT projecten waaronder PHS Alkmaar-Amsterdam, defensie, luchthavenbesluiten et cetera. De grenswaarde is 1,00 mol N/ha/j[11]. (onder de grenswaarde volstaat melding; boven de grenswaarde vergunningplicht).
c) Stikstofruimte voor projecten onder de grenswaarde[12] waarvoor een melding volstaat:
    - grenswaarde 1,00 mol N/ha/j;
    - bij benutting van 95% wordt grenswaarde van 1,00 mol N/ha/j verlaagd[13] naar 0,05 mol N/ha/j en is hetgeen onder d) van toepassing;
    - bij een bijdrage onder de 0,05 mol N/ha/j is geen melding nodig;
d) Vrije ontwikkelruimte voor projecten > 1 mol N/ha/j (vergunningplicht); hiervoor is de ruimte beperkt, de verdeling van de ruimte is afhankelijk van provinciale regels maar in principe geldt: wie het eerst komt wie het eerst maalt.



De PAS geldt voor een periode van 6 jaar (2015-2021). Hierbij wordt de beschikbare depositieruimte doorgaans in twee tijdvakken van elk 3 jaar uitgegeven. De provincie en ministerie van EZ hebben als bevoegd gezag de mogelijkheid om de verdeling over de 6 jaren anders in te vullen.

Natuurnetwerk Nederland

Natuurgebieden worden planologisch beschermd via de provinciale Verordening ruimte als Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische hoofdstructuur). Het betreft een netwerk van natuurgebieden en verbindingszones waar planten en dieren duurzaam kunnen verblijven en/of zich kunnen verplaatsen. Voor een groot deel heeft het NNN overlap met de Natura 2000-gebieden. Echter de wezenlijke kenmerken en waarden voor het NNN zijn breder dan de specifieke instandhoudingsdoelen van een Natura 2000-gebied. Het Natuurnetwerk Nederland is op provinciaal niveau vastgesteld in de

[11] *Zie Besluit grenswaarden programmatische aanpak stikstof artikel 2 lid 3 en de daarin opgenomen verwijzing naar artikel 19kn Nbw 1998.*
[12] *Zie Besluit grenswaarden programmatische aanpak stikstof artikel 2 lid 3 en de daarin opgenomen verwijzing naar artikel 19kn Nbw 1998.*
[13] *De verlaging geldt alleen voor projecten binnen dit segment en niet voor prioritaire projecten.*

Structuurvisie Ruimtelijke Ontwikkeling met verdere uitwerking in de Verordening Ruimte en Natuurbeheerplannen[14].

De wezenlijke kenmerken en waarden zijn vastgelegd in de ambitiekaarten behorend tot het (concept)Natuurbeheerplan provincie Noord-Holland 2018[15]. In het Natuurbeheerplan 2018 zijn gebiedsbeschrijvingen toegevoegd die specifiek per gebied de wezenlijke kenmerken en waarden toelichten.

Beschermingsregime Natuurnetwerk Nederland
Conform de NNN-toetsingskader (voorheen EHS-toetsingskader) dient alleen ingrepen die binnen het NNN plaatsvinden getoetst te worden op effecten. Het NNN heeft, in tegenstelling tot Natura 2000-gebieden, geen 'externe werking' die een toets van gebruik aangrenzend aan het natuurgebied verplicht stelt. Wijzigingen binnen het NNN zijn wel toetsingsplichtig. Provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing en de ontwikkeling van het natuurnetwerk en kunnen daar strenger mee om gaan.

Voor ingrepen binnen de NNN die schade toebrengen aan of anderszins negatieve effecten hebben op de waarden van een NNN gebied geldt het zogenaamde "nee, tenzij regime". Dit betekent dat ingrepen die significant de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN aantasten niet zijn toegestaan, tenzij:

- Er sprake is van een groot openbaar belang;
- Er geen reële andere mogelijkheden zijn en;
- De negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd of;
- Een activiteit of een combinatie van activiteiten die mede tot doel heeft de kwaliteit of kwantiteit van de Ecologische Hoofdstructuur of de Ecologische Verbindingszone per saldo te verbeteren.

Soortbescherming

Beschermingsregimes
Hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming richt zich op de soortbescherming. De Wet natuurbescherming kent drie algemene beschermingsregimes waarin de voorschriften van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en twee verdragen (Bern en Bonn) zijn geïmplementeerd en waarin aanvullende voorschriften zijn gesteld voor de dier- en plantensoorten die niet onder die specifieke voorschriften vallen, maar wel bescherming nodig hebben. Het gaat om de volgende beschermingsregimes:

Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn (paragraaf 3.1)
Dit zijn alle van nature in Nederland in het wild levende vogels (zoals bedoelt in artikel 1 van de Vogelrichtlijn).

Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn (paragraaf 3.2)
Dit zijn soorten die genoemd zijn in Bijlage IV bij de Habitatrichtlijn, Bijlage I of II bij het Verdrag van Bern en Bijlage II bij het Verdrag van Bonn.

Beschermingsregime andere soorten (paragraaf 3.3).
Dit zijn soorten die genoemd zijn in Bijlage A en B van de Wet natuurbescherming. Het gaat hier om de bescherming van zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten voorkomend in Nederland.

---

[14] *Natuurbeheerplannen worden jaarlijks geactualiseerd.*
[15] *https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Natuur/Natuurbeleid/Beleidsdocumenten/Ontwerp_Natuurbeheerplan_2018.pdf; vastgesteld door GS op 6 juni 2017 te Haarlem.*

Verbodsbepalingen
Elk van deze beschermingsregimes kent zijn eigen verbodsbepalingen en vereisten voor vrijstelling of ontheffing van de verboden. De verbodsbepalingen in de paragrafen 3.1 en 3.2 zijn een-op-een overgenomen uit de genoemde richtlijnen en verdragen en zijn uitsluitend van toepassing op de in deze richtlijnen en verdragen genoemde soorten. De bepalingen in paragraaf 3.3 zien op de 'nationale' andere soorten die zijn genoemd in de bijlagen A en B bij de Wnb. Hiervoor geldt een kleiner aantal verbodsbepalingen.

Tabel 6-22 Verbodsbepalingen Wet natuurbescherming

Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn § 3.1	Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn § 3.2	Beschermingsregime andere soorten § 3.3
Art. 3.1 lid 1 Het is verboden in het wild levende vogels opzettelijk te doden of te vangen.	**Art. 3.5 lid 1** Het is verboden soorten in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.	**Art. 3.10 lid 1a** Het is verboden soorten opzettelijk te doden of te vangen.
Art. 3.1 lid 2 Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.	**Art. 3.5 lid 4** Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren te beschadigen of te vernielen	**Art. 3.10 lid 1b** Het is verboden de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen.
Art. 3.1 lid 3 Het is verboden eieren te rapen en deze onder zich te hebben.	**Art. 3.5 lid 3** Het is verboden eieren van dieren in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.	Niet van toepassing
Art. 3.1 lid 4 en lid 5 Het is verboden vogels opzettelijk te storen, tenzij de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.	**Art. 3,5 lid 2** Het is verboden dieren opzettelijk te verstoren.	Niet van toepassing
Niet van toepassing	**Art. 3.5 lid 5** Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.	**Art. 3.10 lid 1c** Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Ontheffings- en vrijstellingsmogelijkheden
Artikelen 3.3, 3.8 en 3.11 bevatten de ontheffings- en vrijstellingsmogelijkheden van de genoemde verboden. Voor soorten van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn kan alleen vrijstelling worden verleend op basis van de in deze richtlijnen genoemde belangen (bijvoorbeeld openbare veiligheid of ter bescherming van flora en fauna). Onder de Wet natuurbescherming geldt voor deze soorten een ontheffingsplicht, behalve als het bevoegd gezag, de provincie of het ministerie van EZ, door middel van een zogenoemde vrijstelling anders besluit. De bevoegdheid voor het verlenen van een ontheffing of vrijstelling is overgeheveld naar de provincie[16].

Voor de 'andere soorten' van artikel 3.10 kunnen provincies en het ministerie van EZ een algemene vrijstelling van de vergunningplicht vaststellen middels een verordening. Provincie Overijssel heeft de provinciale verordening en vrijstelling vastgesteld. Voor ruimtelijke ingrepen geldt hierdoor een vrijstelling van de ontheffingsplicht voor een aantal meer algemeen voorkomende soorten zoogdieren en amfibieën.

[16] *Met uitzondering van een aantal in art 1.3 van de Wet natuurbescherming genoemde projecten (van nationaal belang)*

Royal HaskoningDHV

Zorgplicht soortenbescherming

Voor alle planten en dieren (dus ook voor soorten, die niet zijn opgenomen in de Wnb) geldt de algemene zorgplicht conform Wnb art. 1.11. Deze plicht houdt in dat eenieder 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild levende planten en dieren en hun leefomgeving. Veelal komt de zorgplicht erop neer dat tijdens werkzaamheden negatieve effecten op planten en dieren zoveel mogelijk moet worden voorkomen en dat bij de inrichting aandacht moet worden besteed aan de realisatie van geschikt habitat voor plant en dier.

De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend. De zorgplicht betekent niet dat er geen effecten mogen optreden, maar wel dat dit, indien noodzakelijk, op zodanige wijze gebeurt dat de verstoring en eventueel lijden zo beperkt mogelijk is.

Opzettelijkheid

In de Wet natuurbescherming is voor veel verbodsbepalingen de term opzettelijk van toepassing. Niet-opzettelijke handelingen waarbij verbodsbepalingen overtreden worden zijn niet verboden. Daarbij is van belang dat het Europese Hof van Justitie in zijn jurisprudentie heeft bepaald dat onder opzet ook voorwaardelijke opzet moet worden begrepen[17]: "Daarvan is sprake als iemand een handeling verricht en daarbij bewust de aanmerkelijke kans aanvaardt dat zijn gedragingen schadelijke gevolgen hebben voor een dier of plant...".

Wezenlijke invloed

Met de term 'wezenlijke invloed' wordt gedoeld op een wezenlijk negatieve invloed op een soort of populatie. Om te bepalen of er sprake is van een wezenlijk (negatieve) invloed dienen de effecten van de activiteiten of werkzaamheden op de populatie te worden onderzocht. Of hiervan sprake is hangt af van de lokale, regionale, landelijke en Europese stand van de soort. Op welk van deze niveaus de effecten op een soort moeten worden onderzocht, hangt af van de soort (zie voorbeelden). Er is geen sprake van een wezenlijke invloed wanneer de populatie de mogelijke negatieve effecten van de activiteiten of werkzaamheden zélf op een zodanige wijze (bijvoorbeeld doordat er voldoende uitwijkmogelijkheden zijn naar een volwaardig leefgebied elders) teniet kan doen dat er geen invloed is op de gunstige staat van instandhouding van de soort. In alle gevallen geldt proportionaliteit. Effecten op een zeer zeldzame soort zullen op een lager niveau moeten worden bezien dan een zeer algemene soort. Bij soorten die zich niet over grote afstanden kunnen verplaatsen, zoals amfibieën, reptielen, planten en veel soorten insecten, is eerder sprake van een wezenlijk negatieve invloed dan bij soorten die zich over grotere afstanden kunnen verplaatsen. Verder is van belang of het effect van tijdelijke of permanente aard is. Van tijdelijke effecten kan een populatie van een soort zich over het algemeen gemakkelijker herstellen dan wanneer het om een aanhoudend negatief effect gaat.

Bevoegd gezag

De provincies zijn het bevoegde gezag voor het al dan niet verlenen van vergunningen en ontheffingen in het kader van de Wet natuurbescherming. Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, is het rijk in de vorm van de minister van EZ bevoegd gezag. Dit betreffen handelingen en projecten in gebruik, beheer of aanleg door het rijk, zoals hoofdwegen, spoorwegen, hoofdvaarwegen Tracéwet, waterkeringen, militaire terreinen, gastransportnet, hoogspanningsleidingen, delfstoffen, kustlijn, bepaalde visserij, activiteiten Koninklijk Huis, etc. Voor het onderhavige project is het de provincie Noord-Holland bevoegd gezag.

[17] *EHvJ zaak C-103/00 en zaak C -221/04*

Royal HaskoningDHV

Resultaten

Beschrijving locaties voor alternatieven PTA

Er worden in dit rapport twee locatie-alternatieven beschreven en beoordeeld, te weten locatie Achtersluispolder en locatie Coenhaven. Beide locaties liggen dicht bij elkaar, maar verschillen wezenlijk ten opzichte van elkaar. Zie figuur 3-1 voor de ligging van beide locatie-alternatieven.

Ligging en beschrijving Achtersluispolder

De locatie Achtersluispolder is deels gelegen in de bebouwde kom van de gemeente Zaanstad voor zover het de westoever van Zijkanaal-H betreft. Het overige deel ligt buiten de bebouwde kom van de gemeente Amsterdam. Het betreft een waterrijk gebied met twee ingepolderde meren met daartussen landrichels met opgaande vegetatie met ruigte, riet, bomen en struweel. Het gebied is enerzijds in gebruik als water en anderzijds als een extensief beheerd stuk groen op de dammen rond het meer en aan het IJ. De vegetatie heeft overal een ronduit ruig karakter, wat wijst op een hoge voedselrijkdom van de bodem, evenals een gestoord bodemprofiel. Aan de oostrand liggen wat grotere arealen met zachthoutbos (populieren, wilgen en abelen) en struweel met vlier, wilgen en meidoorn. Zie figuur 3-2 t/m 3-7 voor foto's van planlocatie Achtersluispolder.

Ligging en beschrijving Coenhaven

Het andere locatie-alternatief betreft de huidige Coenhaven. Deze ligt geheel binnen de bebouwde kom van Amsterdam en bestaat vrijwel geheel uit verharde terreinen met grote havenloodsen, complexen met opslagtanks en daarnaast nog wat kleinere bedrijfsgebouwen en pakhuizen. Groen is hier spaarzaam aanwezig, in de vorm van bomenrijen (langs het rangeerspoor), veldjes met gras en andere droge, kruidachtige vegetaties, al dan niet op braakliggende terreinen. Aanwezige kademuren herbergen plaatselijk typische muurflora.

Royal HaskoningDHV



Figuur 6-9: Ligging locatie-alternatieven weergegeven in het rood. Bron topografie: ArcGIS Online



Figuur 6-10: het zuidelijke meer; het kleinste van de twee meren in de Noorder IJ-polder.



Figuur 6-11: zicht op het IJ vanaf de zuidelijke gronddam om het kleine meer.



Figuur 6-12: de vegetatie is praktisch overal erg ruig met bramen en ruigtekruiden



Figuur 6-13: plaatselijk komt duindoorn voor.



Figuur 6-14: bos op de westoever van Zijkanaal-H, met daarnaast ook een aantal gebouwen.



Figuur 6-15: zicht op een jachthaventje en een gebouw van een terminalbedrijf.

Royal HaskoningDHV

Samenvatting mogelijk aanwezige beschermde soorten

Onderstaande tabellen geven voor beide locatie-alternatieven de voorkomende krachtens de Wnb beschermde soorten weer. Wat opvalt, is dat locatie Coenhaven aanmerkelijk minder beschermde soorten en soortgroepen herbergt dan locatie Achtersluispolder.

Tabel 6-23 samenvatting mogelijk aanwezige beschermde soorten locatie Achtersluispolder

Soortgroep	Soort(naam)	Functie leefgebied	Beschermingsregime Wnb
Grondgebonden zoogdieren	Wezel, bunzing en hermelijn	Foerageergebied en vaste rust- en verblijfplaatsen	Andere soorten art. 3.10 Wnb
Vleermuizen	gewone dwergvleermuis, laatvlieger, ruige dwergvleermuis, watervleermuis en meervleermuis	Vliegroute, foerageergebied en plaatselijk ook (mogelijke) vaste paar- en verblijfplaatsen	Habitatrichtlijnsoorten art. 3.5 Wnb
Amfibieën	Rugstreeppad	Potentieel landhabitat en voortplantingswater	Habitatrichtlijnsoorten art. 3.5 Wnb
Reptielen	Ringslang	Potentieel landhabitat en (aquatisch) jachtgebied	Andere soorten art. 3.10 Wnb
Vissen	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Broedvogels zonder jaarrond beschermd nest	meerkoet, fuut, merel, koolmees, ekster, ijsvogel, oeverzwaluw, torenvalk	Broedterritorium	Vogelrichtlijnsoort art. 3.1 Wnb
Broedvogels met jaarrond beschermd nest	buizerd, havik, boomvalk, sperwer	Broedterritorium	Vogelrichtlijnsoort art. 3.1 Wnb, jaarrond beschermd nest
Ongewervelden	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

Royal HaskoningDHV

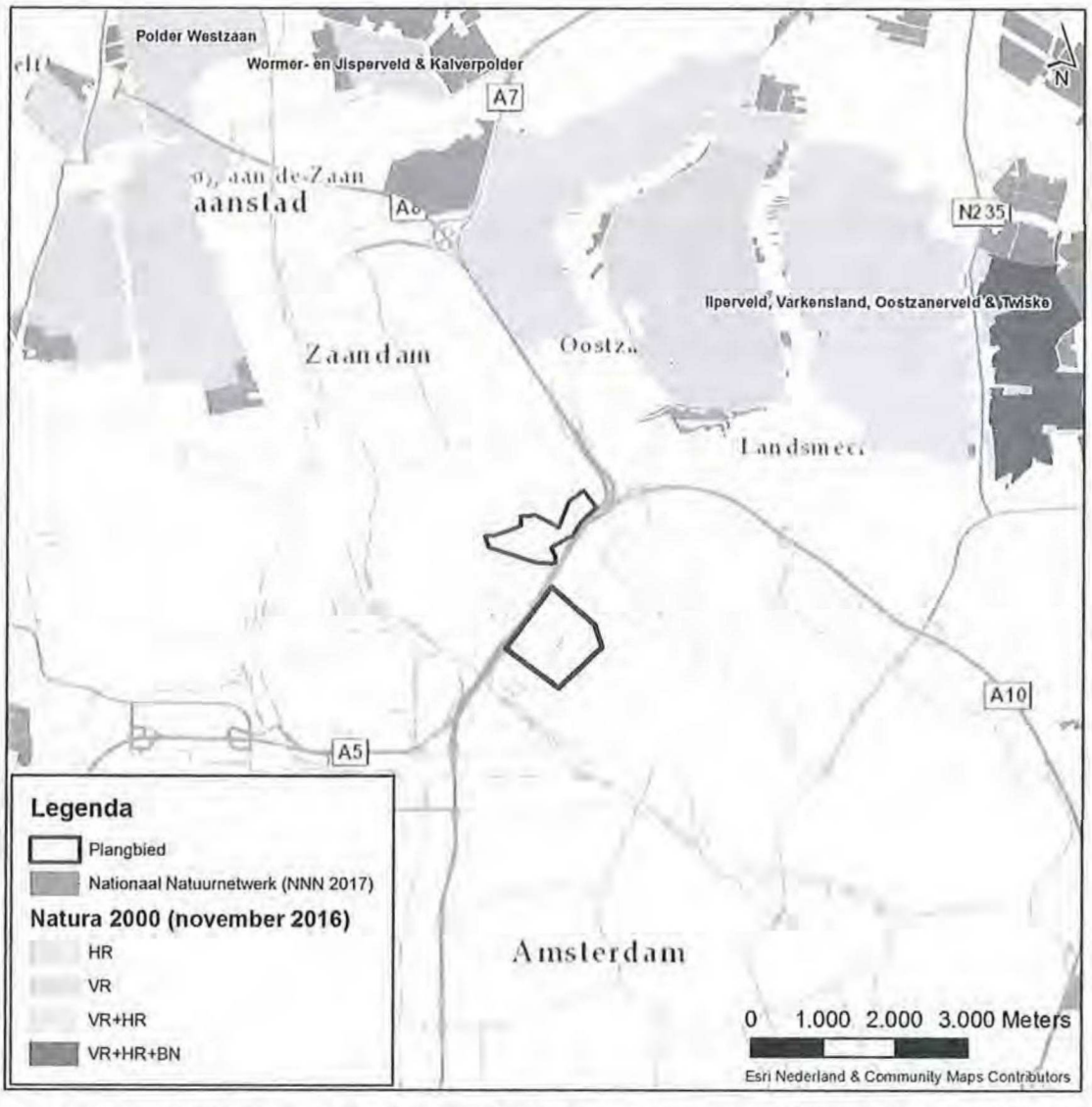
Tabel 6-24 samenvatting mogelijk aanwezige beschermde soorten locatie Coenhaven

Soortgroep	Soort(naam)	Functie leefgebied	Beschermingsregime Wnb
Grondgebonden zoogdieren	Hermelijn	Foerageergebied en vaste rust- en verblijfplaatsen	Andere soorten art. 3.10 Wnb
Vleermuizen	gewone dwergvleermuis, laatvlieger, ruige dwergvleermuis, watervleermuis en meervleermuis	Vliegroute, foerageergebied en mogelijk (enkele) vaste paar- en verblijfplaatsen	Habitatrichtlijnsoorten art. 3.5 Wnb
Amfibieën	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Reptielen	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Vissen	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Broedvogels zonder jaarrond beschermd nest	Zanglijster, zwarte kraai, zwarte roodstraat, houtduif et cetera	Broedterritorium, overig leefgebied	Vogelrichtlijnsoort art. 3.1 Wnb
Broedvogels met jaarrond beschermd nest	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Ongewervelden	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

Gebiedsbescherming

Natuurnetwerk Nederland

Het studiegebied maakt geen deel uit van gebieden die behoren tot het Nederlands Natuurnetwerk (NNN, zie figuur 5-1). Ook liggen er in de nabije omgeving geen gebieden die tot het NNN behoren. Daarmee zijn effecten op NNN-gebieden op voorhand uitgesloten.



Figuur 6-16: Beschermde natuurgebieden zijn in verschillende kleuren weergegeven, zie hiervoor de bijgevoegde legenda. Bronnen: ArcGIS Online en nationaalgeoregister.nl

Natura 2000

Op ca. 1500-2000 meter afstand noordelijk van de planlocaties ligt het Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske (noordelijk) en op ruim 3 kilometer noordwestelijk van het studiegebied ligt het Natura 2000-gebied Polder Westzaan, zie ook figuur 5-1. Deze gebieden zijn aangewezen in het kader van de Habitatrichtlijn (HR) en Vogelrichtlijn (VR) en zijn aangemerkt als stikstofgevoelig.

In genoemde gebieden komen verschillende stadia voor van brakke verlanding zoals de jonge stadia met ruwe bies. Het is een van de belangrijkste veenweidegebieden voor brakke ruigten met echt lepelblad en echte heemst en brakke graslanden. Naast jonge verlandingsstadia zijn ook bloemrijke veenmosrietlanden, veenmosrijke trilvenen en moerasheiden goed ontwikkeld. Door de ligging zijn er kansen het brakke karakter te behouden en te versterken. Beide gebieden zijn van belang voor de Noordse woelmuis.

Royal HaskoningDHV

Effectanalyse

In onderstaande tekst worden de negatieve effecten beschreven die mogelijk kunnen optreden op beschermde soorten. Hierbij wordt in het kader van de variantenstudie zowel naar tijdelijke als naar permanente effecten gekeken aan de hand van een beschrijving van het alternatief, dat overigens nog niet statisch is. Wellicht ten overvloede: alleen soorten die kunnen voorkomen in het studiegebied worden behandeld.

Beschrijving van de alternatieven

De gemeente Amsterdam heeft op 13 juni 2017 ingestemd met de 'Bestuursopdracht verplaatsen Passenger Terminal Amsterdam', hierna te noemen: PTA. Het doel van de Bestuursopdracht is om samen met de gemeente Zaanstad, Havenbedrijf Amsterdam en PTA een locatie te selecteren voor een nieuwe PTA. Beide locaties zijn weergegeven op figuur 6-1 en 6-2. Het betreft de locaties Achtersluispolder en Coenhaven. Beide te onderzoeken alternatief omvat twee aanlegplaatsen voor grote cruiseschepen, aanleg van een groot parkeerterrein, aanleg van een hoogwaardige busverbinding met het centrum van Amsterdam. Daarnaast omvat alternatief Achtersluispolder de omlegging van de monding van Zijkanaal-H.



Figuur 6-17: uitwerking van het alternatief voor de PTA op de locatie aan Zijkanaal-H. De oranje arcering geeft parkeergelegenheid weer; de blauwe lijn markeert de indicatieve toekomstige omlegging van Zijkanaal-H en de rode lijn geeft de indicatieve ligging van de busbaan weer.



Figuur 6-18: studiegebied voor locatie-alternatief Coenhaven.

Effectbepaling alternatief Achtersluispolder

Effecten tijdens de aanlegfase

Om dit alternatief mogelijk te maken zijn aanzienlijke ruimtelijke ingrepen nodig, die ertoe leiden dat er meerdere gebouwen gesloopt gaan worden en een deel van de zuidelijke plas in de Noorder IJ-polder wordt opgeheven. Hierbij worden bestaande stukken land met struweel en ruigte afgegraven en moet mogelijk een aantal bomen gekapt worden voor aanleg van de busbaan.

Tijdens de werkzaamheden zullen logischerwijs volgende verstoringsfactoren optreden naar aanwezige al dan niet beschermde diersoorten:

- Verstoring en vernieling van al dan niet jaarrond beschermde nesten en leefgebieden van kleine zoogdieren, rugstreeppad en ringslang door het rooien van ruigtes, struwelen en beplanting. Mogelijk gaan hierbij ook vaste paar- en verblijfplaatsen van vleermuizen in bomen;

- Verstoring en vernieling van landhabitat van rugstreeppad, ringslang en holen van kleine marterachtigen door ontgravingswerkzaamheden;
- Mogelijk wegnemen en verstoren van verblijfplaatsen in te slopen opstallen;
- Geluidverstoring door aanlegwerkzaamheden;
- Optische effecten door langsrijdend materieel en aanwezigheid van mensen;
- Lichtverstoring: wanneer er gewerkt wordt voor of tijdens zonsopkomst en na zonsondergang zullen er bouwlampen gebruikt worden en machines met lichten aan werken.

Veel van deze factoren kunnen dieren belemmeren in het foerageren en rusten, wat nadelig is voor onder andere de energiebalans en de ongestoorde voortplanting. Daarnaast kan de afschrikkende werking ertoe leiden dat nesten en andere vaste verblijfplaatsen worden verlaten of juist niet worden bereikt. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld eieren onvoldoende bebroed worden of jongen onvoldoende gevoed of beschermd worden en daardoor sterven.

Tot slot kan de aanlegfase leiden tot een tijdelijke toename van de emissie van stikstof, die in theorie kan leiden tot extra depositie van stikstof op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

Permanente effecten
Na afronding van de werkzaamheden is de functie van het gebied wezenlijk veranderd. Het zuidelijke poldermeer zal geheel verdwijnen en weer opgaan in het IJ als gevolg van afgraving van land en omlegging van het kanaal. Tot slot zal een aantal potentieel vleermuisgeschikte gebouwen voorgoed verdwijnen als gevolg van aanleg van een groot parkeerterrein. Ook is een deel van het leefgebied van ringslang, rugstreeppad en kleine marterachtigen voorgoed verdwenen, voor wat betreft het verondersteld leefgebied rond de zuidelijke plas die zal wijken bij dit alternatief. Voor vleermuizen zal de schade beperkter blijven. Het gebied blijft een waterrijk karakter houden, opdat hier op windarme dagen nog altijd gejaagd kan worden.

Effectbepaling alternatief Coenhaven

Effecten tijdens de aanlegfase
Om dit alternatief mogelijk te maken zijn aanzienlijke ruimtelijke ingrepen nodig, die ertoe leiden dat er meerdere gebouwen gesloopt gaan worden. Daarnaast zal een belangrijk deel van verspreid gelegen onbebouwde en onverharde terreinen op de schop gaan. Hierbij worden bestaande stukken land met struweel en ruigte afgegraven en moet mogelijk een klein aantal bomen en struiken gekapt worden.

Tijdens de werkzaamheden zullen logischerwijs volgende verstoringsfactoren optreden naar aanwezige al dan niet beschermde diersoorten:

- Verstoring en vernieling van leefgebieden van kleine zoogdieren (hermelijn) door het rooien van ruigtes, struwelen en beplanting.
- Mogelijk wegnemen en verstoren van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen in te slopen opstallen;
- Geluidverstoring door aanlegwerkzaamheden;
- Optische effecten door langsrijdend materieel en aanwezigheid van mensen;
- Lichtverstoring: wanneer er gewerkt wordt voor of tijdens zonsopkomst en na zonsondergang zullen er bouwlampen gebruikt worden en machines met lichten aan werken.

Veel van deze factoren kunnen dieren belemmeren in het foerageren en rusten, wat nadelig is voor onder andere de energiebalans en de ongestoorde voortplanting. Daarnaast kan de afschrikkende werking ertoe leiden dat nesten en andere vaste verblijfplaatsen worden verlaten of juist niet worden bereikt. Hierdoor

kunnen bijvoorbeeld eieren onvoldoende bebroed worden of jongen onvoldoende gevoed of beschermd worden en daardoor sterven.

Tot slot kan de aanlegfase leiden tot een tijdelijke toename van de emissie van stikstof, die in theorie kan leiden tot extra depositie van stikstof op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

Permanente effecten
Na afronding van de werkzaamheden is de functie van het Coenhavengebied niet wezenlijk veranderd. Het blijft een gebied met een (intensieve) havenfunctie. Wel zal een aantal potentieel vleermuisgeschikte gebouwen mogelijk voorgoed verdwijnen als gevolg van aanleg van een groot parkeerterrein. Het gebied blijft een waterrijk karakter houden, opdat hier op windarme dagen nog altijd gejaagd kan worden door vleermuizen.

Effectbeschrijving per soort voor beide alternatieven

Kleine marterachtigen
Aangezien de stukken land rond de zuidelijke plas goed leefgebied zijn voor kleine marterachtigen (wezel, hermelijn, bunzing) is het zeer aannemelijk dat dit leefgebied zijn functie voor deze soorten geheel zal verliezen tijdens de werkzaamheden. Het aanwezige land wordt compleet afgegraven en het eindgebruik (water, cruise terminal) voorziet niet in nieuwe leefgebiedsfuncties voor deze soorten ter hoogte van locatie Achtersluispolder. Daarmee is er sprake van een wezenlijk effect van een relatief grote omvang.

Voor wat betreft planlocatie Coenhaven is een geringe afname binnen marginaal leefgebied van kleine zoogdieren, inclusief de hermelijn, te verwachten. Omdat het al marginaal leefgebied betreft zou inrichting van de cruise terminal eventueel kunnen leiden tot het tijdelijk verdwijnen van een eventueel aanwezige populatie. Daarmee is sprake van een klein maar evengoed wezenlijk negatief effect.

Permanente negatieve effecten op genoemde kleine zoogdiersoorten zijn zeer waarschijnlijk voor beide locatie-alternatieven, al is het effect op locatie Achtersluispolder omvangrijker.

Vleermuizen
De effecten van de werkzaamheden zijn afhankelijk van het moment van uitvoering (periode in het jaar en op de dag). Wanneer de werkzaamheden 's nachts worden uitgevoerd in het vleermuisactieve seizoen (grofweg april t/m oktober) en daarbij kunstverlichting wordt toegepast, is verstoring van langsvliegende en foeragerende vleermuizen niet uit te sluiten. Er zijn in de omgeving voldoende, geschikter foerageergebieden aanwezig in de vorm van waterpartijen, bos en achtertuinen.

De te kappen bomen zijn veelal ongeschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. Echter kan dit niet voor alle bomen op voorhand worden uitgesloten op locatie Achtersluispolder, waardoor effecten dus ook niet zonder meer uitgesloten zijn. Verder is een deel van de gebouwen potentieel geschikt als vaste paar- en verblijfplaats voor vleermuizen, met name de bakstenen constructies. Deze zullen permanent verdwijnen op de locatie waar parkeerplaatsen zijn voorzien. Omdat niet bekend is of er daadwerkelijk vleermuizen in te slopen gebouwen en een deel van de te kappen bomen aanwezig zijn, kan alleen gesteld worden dat negatieve effecten op vaste paar- en verblijfplaatsen niet uitgesloten zijn voor beide alternatieven. Daarmee scoren beide alternatieven vergelijkbaar ten aanzien van wezenlijk negatieve effecten op vleermuizen, waarbij het effect op locatie Achtersluispolder negatiever is vanwege de grotere landschappelijke impact op deze locatie.

Nader onderzoek conform het vleermuisprotocol 2017 (maart 2017, NGB, Zoogdiervereniging) zal uitsluitsel geven.

Tijdelijke effecten op essentiële vliegroutes en foerageergebieden zijn niet op voorhand uit te sluiten. Permanente negatieve effecten op foerageergebied en vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen zijn eveneens niet op voorhand uitgesloten.

Rugstreeppad en ringslang
Alleen locatie Achtersluispolder herbergt potentieel geschikte leefgebieden voor ringslang en rugstreeppad. Aangezien de stukken land rond de zuidelijke plas potentieel leefgebied zijn voor rugstreeppad en ringslang is het aannemelijk dat dit leefgebied zijn functie voor deze soorten geheel zal verliezen tijdens de werkzaamheden. Het aanwezige land wordt compleet afgegraven en het eindgebruik (water, cruise terminal) voorziet niet in nieuwe leefgebiedsfuncties voor deze soorten. Aanvullend onderzoek naar het daadwerkelijk voorkomen van beide soorten zal uitsluitsel geven over het al of niet optreden van tijdelijke en permanente effecten.

Permanente negatieve effecten op genoemde herpetofauna zijn niet uitgesloten op locatie Achtersluispolder. Op locatie Coenhaven treden geen negatieve effecten op.

Broedvogels
Negatieve effecten op broedende vogels zijn vrijwel nooit met voldoende zekerheid uit te sluiten. Nu is het zo dat de functie van locatie Coenhaven als zijnde haven niet verandert en het landschap hier een stedelijk, industrieel karakter behoudt. Op locatie Coenhaven zijn broedvogels schaars en worden vooral algemene soorten in lage aantallen verwacht. Hier zijn waarnemingen van jaarrond beschermde nesten bekend. Effecten op broedvogels beperken zich dan ook redelijkerwijs tot algemene soorten zonder jaarrond beschermd nest.

Dit geldt niet voor alternatief Achtersluispolder. De werkzaamheden zijn hier ingrijpend van aard in relatie tot het huidige landschap en zullen enerzijds veel tijdelijke verstoring (optisch, geluid, licht, et cetera) en anderzijds permanent verlies van broedgebied met zich meebrengen, omdat de zuidelijke plas (inclusief oevers, bomen en struwelen) weer wordt "teruggegeven" aan het IJ.

Verder zijn er in de Achtersluispolder jaarrond beschermde nesten aangetroffen. Jaarrond beschermde nesten van buizerd, havik en boomvalk/sperwer bevinden zich op en nabij de planlocatie van dit alternatief. Permanente effecten op jaarrond beschermde nesten zijn daardoor niet op voorhand uitgesloten en zelfs erg waarschijnlijk. Dit geldt in het bijzonder voor het mogelijke nest van boomvalk of sperwer langs de zuidelijke plas. Voor de andere locaties van strikt jaarrond beschermde nesten van buizerd en havik geldt dat deze met de kennis van nu ontzien kunnen worden, omdat deze in omliggende bosschages aanwezig zijn die grotendeels gespaard zullen blijven, afgezien van de aanleg van de busbaan.

Let wel: de kans is groot dat niet alle jaarrond beschermde nestlocaties scherp in beeld zijn, bijvoorbeeld in niet toegankelijke terreindelen en de bomen met dicht bladerdek. Een gerichte aanvullende inventarisatie van jaarrond beschermde nesten geeft uitsluitsel over de mate waarin effecten zullen optreden, evenals de beschikbare flexibiliteit om bepaalde planelementen (zoals de busbaan) dusdanig te positioneren om verstoring en verlies van jaarrond beschermde nestlocaties van roofvogels te voorkomen.

Er worden negatieve effecten op jaarrond beschermde nesten en algemene broedvogels verwacht als gevolg van de maatregelen ter hoogte van alternatief Achtersluispolder. Ter hoogte van Coenhaven zijn er beperkte effecten op algemene soorten zonder jaarrond beschermd nest.

Royal HaskoningDHV

Vergelijkende effectbeoordeling

Op grond van voorgaande effectanalyses per soortgroep komen we tot onderstaande samenvattende effectanalyse in tabel 6-1. Hierbij valt op dat het alternatief Coenhaven in de gebruiksfase beduidend gunstiger scoort ten aanzien van de (potentiele) impact op de lokale gunstige staat van instandhouding van beschermde flora en fauna.

Tabel 6-25: samenvattende effectbeoordeling per soort of soortgroep, waarbij score "---" staat voor zeer ongunstig, oplopend naar "0" = neutraal effect, geen negatief effect verwacht.

Soortgroep	Alternatief Coenhaven	Alternatief Achtersluispolder
Kleine marterachtigen	-	---
Vleermuizen	--	---
Rugstreeppad	0	--
Ringslang	0	--
Broedvogels	-	---
Eindoordeel flora en fauna	- (klein negatief effect)	--/--- (groot tot zeer groot negatief effect)

Effectbeschrijving op Natura 2000-gebieden

Omdat de werkzaamheden buiten de Natura 2000-gebieden plaatsvinden, zal geen sprake zijn van negatieve effecten door ruimtebeslag of versnippering. Negatieve effecten als gevolg van verzoeting, verzilting, verontreiniging, verdroging, vernatting, verstoring waterhuishouding zijn niet aan de orde omdat eventuele invloeden op de waterkwaliteit zeer lokaal zijn en het waterbeheer niet wordt aangepast. Negatieve effecten als gevolg van trillingen, licht, geluid en optische verstoring zijn gezien de afstand tot Natura 2000-gebieden evenmin aan de orde.

Tijdens de uitvoeringsfase zal waarschijnlijk dieselgestookt materieel worden ingezet, wat leidt tot stikstofemissie en daardoor mogelijk tot depositie van stikstof op omliggende Natura 2000-gebieden. Deze depositie vallen mogelijk grotendeels weg in de achtergronddepositie, gezien de tijdelijkheid van de werkzaamheden. Zodoende zal de depositiebijdrage van de aanlegwerkzaamheden waarschijnlijk niet hoger zijn dan 0,05 mol stikstof per hectare. Echter gaat het hier wel om een potentieel grootschalig uitvoeringsproject waarbij veel materieelinzet en transport nodig zal zijn. Het wordt daarom voor beide alternatieven aanbevolen om een depositieberekening voor de realisatiefase te maken in AERIUS Calculator.

Voor de gebruiksfase van alternatief Achtersluispolder is reeds een AERIUS-berekening uitgevoerd. Uit de resultaten (Royal HaskoningDHV, 2017) blijkt dat de maximale berekende bijdrage van het project circa 0,72 mol N/ha/jr bedraagt in Kennemerland-Zuid. In tabel 6-1 zijn de maximale depositiebijdragen van de PTA ter hoogte van de Achtersluispolder in de meest nabijgelegen PAS-gebieden weergegeven. Voor meer details zie de uitgevoerde AERIUS-berekening (11 oktober 2017, uitgevoerd door Royal HaskoningDHV). Voor locatie Coenhaven zullen vergelijkbare ordegroottes gelden voor de verwachte depositie.

Royal HaskoningDHV

Tabel 6-26. Depositie PAS-gebieden voor locatie nieuwe cruiseterminal Sluispolderweg met 250 cruiseschepen in het zichtjaar 2019, op basis van berekening met Aerius Calculator (11 oktober 2017).

PAS-Gebied	Depositie alternatief Achtersluispolder	Grenswaarde vergunningplicht[18]
Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	0,59	1,00
Noord-Hollands Duinreservaat	**0,52**	**0,05**
Polder Westzaan	0,51	1,00
Kennemerland-Zuid	0,72	1,00

Ordegroottes van de depositietoename bedragen maximaal 0,09 mol/ha/jaar ten opzichte van de autonome situatie. Verder wordt in verreweg de meeste Natura 2000-gebieden een marginale afname van berekend. Significant negatieve effecten op stikstofgevoelige soorten, habitattypen en leefgebieden zijn daarmee niet aan de orde. Omdat de autonome situatie echter nog niet vergund is en daarmee vanuit vergunningplicht niet relevant is, zijn de planbijdragen zoals gegeven in de tabel relevant in het kader van het PAS.

De grenswaarde van het Noordhollands Duinreservaat is verlaagd naar 0,05 mol/ha/jaar en deze wordt overschreden door de plannen voor de PTA. Daarmee is een vergunning noodzakelijk in het kader van het PAS en de Wnb. Voor de andere Natura 2000-gebieden geldt dat de planbijdrage onder de grenswaarde blijft, zodat een meldingsplicht geldt voor die gebieden. Onder voorbehoud van beschikbare ontwikkelruimte in het Noordhollands Duinreservaat worden er geen significant negatieve effecten verwacht en kan een vergunning verleend worden.

Coenhaven	Achtersluispolder
Vergunningplichtig	Vergunningplichtig
Valt binnen prioritair project Westpoort	Valt niet binnen prioritair project Westpoort (of Hoogtij)
De volledige benutting van de maximale sluiscapaciteit én het Noordzeekanaalgebied is al vergund in de Nbwet-vergunning uit 2015, significante effecten door zeevaart vallen daarmee buiten de beoordeling.	Beleidsregel is niet van toepassing, er moet ontwikkelingsruimte voor het volledige project worden aangevraagd.
Overige activiteiten (verkeersaantrekkende werking) leiden tot een depositie onder de drempelwaarde < 0,05 mol N/ha/j.	Een verschilberekening met de autonome situatie laat ziet dat er in Ilperveld, Varkensland, etc. een toename van de depositie boven de drempelwaarde is (+0,1 mol N/ha/j).
Geen passende beoordeling nodig.	Passende beoordeling voor de toename in Ilperveld, Varkensland, etc. via PAS. MER-plicht omdat passende beoordeling moet worden opgesteld.
Ontwikkelingsruimte uit Segment 1 Effect van overige activiteiten wordt afgeboekt van de prioritaire ruimte voor Westpoort. In de praktijk zal er waarschijnlijk geen ruimte onder de drempelwaarde worden afgeboekt.	Ontwikkelingsruimte uit Segment 2

[18] *Op peildatum 11 oktober 2017; op https://www.bij12.nl/onderwerpen/programma-aanpak-stikstof/vergunningen-en-meldingen/overzicht_grenswaarde-_verlagingen/ is een actueel overzicht te raadplegen.*

Mitigerende maatregelen
In dit hoofdstuk worden mitigerende maatregelen voorgesteld voor soorten waar negatieve effecten op te verwachten zijn. Ook wordt aangegeven of aanvullend onderzoek nodig is en of een ontheffing op de Wnb noodzakelijk is.

Kleine marterachtigen
Omdat een deel van het leefgebied van deze soorten bij de realisatie van dit alternatief verloren gaat zal een ontheffingsaanvraag nodig zijn. De volgende mitigerende maatregelen zijn denkbaar, zonder uitputtend te zijn:

- Het af te graven terrein ruim voorafgaand aan het ontgraven ontdoen van alle aanwezige begroeiing en zorgen dat dit zo blijft tot aan de ontgraving, opdat het zijn functie als jacht- en overig leefgebied verliest;
- Wegvangen/verjagen van resterende individuen;
- Werk bij het ontgraven naar het land toe, zodat aanwezige dieren zoveel als mogelijk kunnen vluchten.
- Voer werkzaamheden uit in de minst kwetsbare periode, van eind augustus tot maart, als de voortplantingsperiode voorbij is en jongen voldoende sterk zijn.

Daarnaast zijn de volgende compenserende maatregelen denkbaar:

- Ecologische inrichting van de oevers van het verlegde zijkanaal-H, opdat er nieuw geschikt leefgebied voor kleine marterachtigen en waterspitsmuis ontstaat.
- Voorzie de busbaan van faunaduikers die geschikt zijn voor kleine zoogdieren (en herpetofauna, vooruitlopend op par. 7.3)

De mitigatie is niet voldoende om op voorhand overtreding van de Wnb te voorkomen ten aanzien van de kleine marterachtigen. Aanvullend onderzoek is daarom nodig om de aanwezigheid van deze soorten vast te stellen, en als dat het geval is, om te kunnen bepalen welke mitigatie precies nodig is.
Ontheffingsaanvraag is dan ook nodig. Het aanvullend onderzoek is dan in mei t/m augustus nodig conform de Handreiking hermelijn, wezel & bunzing (provincie Noord-Holland, 2017).

Vleermuizen
In het studiegebied Achtersluispolder zijn vliegroutes en foerageergebieden aanwezig rond de zuidelijke plas.
Om verstoring op vliegroutes te voorkomen, als gevolg van verlichting kunnen de volgende maatregelen worden genomen:

- Geen onnodige bouwverlichting te laten branden op werk- en opstelplaatsen gedurende de nacht;
- Werkzaamheden bij daglicht uitvoeren van zonsopkomst tot zonsondergang of;
- Bij nachtelijke werkzaamheden aangepaste verlichting te gebruiken die gericht is op de weg en niet op het omringende landschap (bomenrij);
- Te werken buiten de actieve periode van vleermuizen, dus van november t/m februari.

Naast vliegroutes en foerageergebieden zijn bomen en gebouwen met vaste verblijfplaatsen een aandachtspunt:

- Optimaliseer het ontwerp dusdanig dat gebouwen en bomen met potenties voor vleermuizen zoveel mogelijk behouden kunnen blijven;
- Indien bomen en gebouwen met aangetoonde vaste paar- en verblijfplaatsen toch moeten wijken, neem dan minimaal een jaar van tevoren mitigerende maatregelen door in de nabijheid van de betreffende bomen en gebouwen voldoende geschikte vleermuiskasten op te hangen;

- Houd tijdens werkzaamheden altijd rekening met de meest kwetsbare periodes, afhankelijk van welke soort en functie zijn vastgesteld tijdens het vleermuisonderzoek conform het vleermuisprotocol 2017.

Als de gebouwen en de bomen waarvan nu niet kan worden uitgesloten dat er verblijfplaatsen in zitten gespaard kunnen worden, is het verlies van mogelijke verblijfplaatsen niet meer aan de orde. In dat geval is nader onderzoek en ontheffingsaanvraag niet nodig.

Als deze niet (allemaal) gespaard kunnen worden, is overtreding van de Wnb mogelijk aan de orde. Aanvullend onderzoek is dan nodig om de aanwezigheid van vleermuisverblijven vast te stellen, en eventueel te bepalen welke mitigatie precies nodig is. Ontheffingsaanvraag is dan ook nodig. Het aanvullend onderzoek is dan in mei t/m september nodig conform het Vleermuisprotocol 2017.

Rugstreeppad en ringslang

Omdat een deel van het mogelijke leefgebied van deze soorten bij de realisatie van alternatief Achtersluispolder verloren gaat zal een ontheffingsaanvraag nodig zijn, met inbegrip van een projectplan met mitigerende en mogelijk ook compenserende maatregelen. De volgende mitigerende maatregelen zijn denkbaar, zonder uitputtend te zijn:

- Het af te graven terrein ruim voorafgaand aan het ontgraven ontdoen van alle aanwezige begroeiing en zorgen dat dit zo blijft tot aan de ontgraving, opdat het zijn functie als jacht- en overig leefgebied verliest voor de ringslang;
- Maak het gebied tevens ongeschikt door het ontstaan van ondiepe plassen en sporen tegen te gaan en bestaande plassen en sporen op te vullen dan wel te draineren;
- Wegvangen van resterende individuen;
- Werk bij het ontgraven naar het land toe, zodat eventueel nog aanwezige dieren zoveel als mogelijk kunnen vluchten;
- Voer werkzaamheden uit in de minst kwetsbare periode, van eind augustus tot oktober, als de voortplantingsperiode voorbij is en jongen voldoende sterk zijn.

Daarnaast zijn de volgende compenserende maatregelen denkbaar:

- Ecologische inrichting van de oevers van het verlegde zijkanaal-H, opdat er nieuw geschikt leefgebied voor ringslangen en landhabitat voor rugstreeppadden ontstaa;
- Voorzie de busbaan van faunaduikers die geschikt zijn voor herpetofauna.

De mitigatie is niet voldoende om op voorhand overtreding van de Wnb te voorkomen ten aanzien van de eventueel voorkomende rugstreeppad en ringslang. Aanvullend onderzoek is daarom nodig om de aanwezigheid van deze soorten vast te stellen, en als dat het geval is, om te kunnen bepalen welke mitigatie precies nodig is. Ontheffingsaanvraag is dan ook nodig. Het aanvullend onderzoek is dan nodig conform de geldende Kennisdocumenten (juli 2017, Bij12).

Broedvogels

Indien de planning onverhoopt uitloopt en gewerkt/gestart gaat worden in het broedseizoen moet een ecoloog voorafgaand aan het broedseizoen het studiegebied controleren op de aanwezigheid van broedvogels:

- Een ecoloog controleert het werkgebied op de aanwezigheid van broedvogels en geeft aan of eventueel aanvullende maatregelen genomen moeten worden;
- Snoei en rooi de bomen zo vroeg mogelijk in het broedseizoen (als werken buiten het broedseizoen niet mogelijk is en na controle van ecoloog). Hiermee wordt vestiging van laat broedende vogels voorkomen;

- Maak geen opslagplaatsen van gesnoeide takken/gerooide bomen, maar voer deze direct af. Vooral kleine zangvogels zoals winterkoning gebruiken deze plaatsen vaak om te gaan nestelen. Hiermee wordt voorkomen dat bepaalde werkzaamheden stil moeten worden gelegd.

Voor nesten van broedvogels met jaarrond beschermde nesten ter hoogte van locatie Achtersluispolder gelden nog strengere voorwaarden en bijbehorende maatregelen, namelijk:

- Ontzie nestlocaties en een nader te bepalen aantal bomen rond de plaats van het nest, veelal in een straal van 75 meter, in geval van havik, buizerd, sperwer en boomvalk;
- Werk buiten de meest kwetsbare periode; werkzaamheden worden bij voorkeur uitgevoerd van september tot en met januari; daarna begint het broedseizoen voor de meeste roofvogels (paar- en kraamtijd), wat vaak doorloopt tot in augustus;
- Verbeter of vergroot het functioneel leef- en jachtgebied van de buizerd in samenhang met compenserende maatregelen voor andere soorten. Denk hierbij aan een houtsingel langs het omgeleide kanaal. Dit zorgt enerzijds voor een visuele afscheiding van de terminal en anderzijds voor jachtgebied en eventueel ook nestgelegenheid (op langere termijn).

Als de bomen waarvan nu niet kan worden uitgesloten dat er roofvogelnesten zijn gespaard kunnen worden, is het verlies van jaarrond beschermde nestplaatsen niet meer aan de orde. In dat geval is nader onderzoek en ontheffingsaanvraag niet nodig.

Als deze niet (allemaal) gespaard kunnen worden, is overtreding van de Wnb mogelijk aan de orde. Aanvullend onderzoek is dan nodig om de aanwezigheid van jaarrond beschermde nestplaatsen vast te stellen, en eventueel te bepalen welke mitigatie precies nodig is. Ontheffingsaanvraag is dan ook nodig. Het aanvullend onderzoek is dan in mei t/m augustus nodig.

Eindconclusies en aanbevelingen Wet natuurbescherming

- De volgende krachtens de Wnb beschermde soorten en soortgroepen kunnen voorkomen in en rond de locatie van alternatief Achtersluispolder (A) en/of Coenhaven (C):
  - wezel, bunzing en hermelijn (A,C);
  - vleermuizen (A,C);
  - rugstreeppad (A);
  - ringslang (A);
  - broedvogels zonder jaarrond beschermd nest (A,C);
  - buizerd, havik, sperwer en boomvalk, met jaarrond beschermde nesten en vaste rustplaatsen in aanwezige bomen en bosschages verspreid over het studiegebied (A);
- Effecten op leefgebieden van ringslang, rugstreeppad en kleine marterachtigen kunnen alleen voorkomen worden door bestaande landmassa's onaangeroerd te laten;
- Effecten op vleermuizen en vogels met jaarrond beschermde nesten in gebouwen kunnen voorkomen worden door de gebouwen in kwestie te sparen;
- Werken buiten het broedseizoen (maart t/m juli) voorkomt negatieve effecten op broedende vogels zonder jaarrond beschermd nest;
- Voor wezel, bunzing, hermelijn, rugstreeppad en ringslang is aanvullend onderzoek nodig;
- Voor vleermuizen en roofvogels is aanvullend onderzoek nodig indien gebouwen en/of bomen met holten niet gespaard kunnen worden. Een deel van de bomen was niet goed inspecteerbaar.
- Bij gebleken aanwezigheid van de soorten en negatieve effecten is een ontheffingsaanvraag in het kader van de Wnb nodig.
- Op korte termijn is nadere veldinspectie nodig van de bomen die nu niet onderzocht konden worden, op mogelijke holten voor vleermuizen en roofvogelnesten. Dit betreft de bomen op

momenteel ontoegankelijk terrein en die met dicht bladerdek; dit moet dus in de komende winter gedaan worden als de bomen kaal zijn;

- Het is aannemelijk dat het project geen geldig belang in het kader van de Vogelrichtlijn kent en dat daarom ontheffingverlening ten aanzien van eventueel aanwezige roofvogelnesten niet mogelijk is; in dat geval is het nodig om effecten op roofvogelnesten te voorkomen.
- Met Rijkswaterstaat dient te worden afgestemd over hoe moet worden omgegaan met de aanwezige voorzieningen voor vissen: de vispassage, inlaat en schuilstructuren in de Zuider- en Noorder-IJplas;
- Er wordt als gevolg van de aanleg en het voorgenomen eindgebruik extra stikstofdepositie berekend in nabij gelegen Natura 2000-gebieden. Hierbij worden drempelwaarden overschreden voor vergunningverlening. Daarmee is sprake van een vergunningplicht in het kader van het PAS.
- Significante effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden binnen bestaand NNN-gebied zijn niet aan de orde, want het studiegebied ligt niet in of nabij een gebied dat valt onder het Noord-Hollands Natuurnetwerk.
- Tot slot wordt aanbevolen om rekening te houden met houtopstanden en bijbehorende wetgeving en beleid:
    - Voor delen rijbeplantingen van >20 bomen en delen van zelfstandige opstanden van meer dan 10 are kan in de meeste gevallen volstaan worden met een kapmelding bij de provincie Noord-Holland.
    - Voor een deel van de te kappen bomen is waarschijnlijk een gemeentelijke kapvergunning nodig, in geval van solitaire bomen, zelfstandige opstanden van < 10 are en rijbeplantingen van maximaal 20 bomen.

Royal HaskoningDHV

Bijlage 6

Duurzaamheid

Royal HaskoningDHV

Opgave
Er wordt antwoord gegeven op de hoofdvraag: Past de activiteit zeecruiseterminal bij het beleid van de gemeente(n), maar ook van het havenbedrijf Amsterdam?

Gekeken is naar de duurzaamheidsdoelstellingen van de Gemeente Amsterdam, de gemeente Zaandam en het Havenbedrijf Amsterdam. Op basis van het beoordelingskader voor duurzaamheid is beoordeeld of de alternatieven voor een zeecruiseterminal in het beleid passen.

Alternatieven
De alternatieven zijn:

1. Autonome ontwikkeling: bestaande PTA (passagiersterminal op de Veenkade in Amsterdam Centrum, tot 175 schepen per jaar in 2030 en 75 schepen per jaar in de Coenhaven (Westerhoofd, gemeente Amsterdam)).
2. Coenhaven: bestaande PTA (gemeente Amsterdam) downsizen tot 40 kleinere schepen per jaar, Coenhaven (gemeente Amsterdam) tot 175 schepen per jaar'.
3. Achtersluispolder: bestaande PTA downsizen tot 40 kleinere schepen per jaar, Achtersluispolder (gemeente Zaanstad) tot 175 schepen per jaar.

Uitgangspunten
De gemeenten Amsterdam en Zaanstad en de haven van Amsterdam hebben beiden een duurzaamheidsbeleid. Om te beoordelen of de PTA past binnen het bestaande beleid, zijn criteria opgesteld om duurzaamheid te definiëren en het beleid te vergelijken. In onderstaande tabel staan de thema's waarop wordt vergeleken om een weging te kunnen maken of de alternatieven passen binnen het beleid:

Circulaire economie	**Inzameling afval: hoe worden die verwerkt. Gemeente Amsterdam zet sterk in op afvalloze stad**
Klimaatbestendigheid	Overstromingsgevoelig: wordt de locatie ingericht op de veranderingen in het klimaat (extreme weersomstandigheden)? Houdt de locatie rekening met klimaatadaptatie (weersomstandigheden, hittestress)?
Schone lucht	Draagt de haven bij aan een schonere lucht, zoals gebruik van LNG? Is opgenomen in hoofdstuk 'luchtkwaliteit'
Duurzame Energie	Mogelijkheden om energie zelf op te wekken en het gebruik van walstroom.
OV	Zijn er goede OV-mogelijkheden van de haven naar het centrum van Amsterdam? Is opgenomen in het hoofdstuk mobiliteit
Ruimtegebruik	Wordt er efficiënt met de bestaande ruimte omgegaan?

In deze beoordeling is niet meegenomen of er maatregelen zijn die er voor zorgen dat het gebied (kades, schepen, gebouw, wegen) zo wordt ingericht dat er sprake is van een duurzame inrichting. Ook de energetische betekenis voor de directe omgeving is niet meegenomen in deze afweging.

Royal HaskoningDHV

Resultaten

Vraag: Passen de alternatieven binnen de beleidskaders van gemeente Amsterdam en Zaanstad en het Havenbedrijf Amsterdam?

Algemeen

Past de activiteit zeecruiseterminal bij het beleid van de gemeente Amsterdam en de duurzaamheidsambitie van Haven-Stad?

De gemeente Amsterdam zet in op hernieuwbare energie (20% meer hernieuwbare energie opgewekt t.o.v. 2013), minder verbruik van energie (20% minder verbruik) en circulaire economie (in 2020 65% van het huishoudelijk afval nuttig te scheiden). Ook voor de ontwikkeling van Haven-Stad zijn er doelstellingen op energie, circulariteit en afval: energieneutraal ontwikkelen op gebouw- en gebiedsniveau, circulair bouwen en 50% minder afval.

De gemeente Amsterdam heeft als zoeklocatie voor windenergie de Noorder IJ-plas, mogelijk kan hier een combinatie gemaakt worden met locatie Achtersluispolder. Geen van de alternatieven gaat in op de mogelijkheden voor hernieuwbare energie (m.u.v. walstroom, dit wordt bij alle alternatieven toegepast, het besparen van energie of het scheiden van afval. De alternatieven zijn daarin niet onderscheidend, maar zijn ook niet onmogelijk binnen het bestaande beleid en doelstellingen. Gezegd kan worden dat alternatief Achtersluispolder het beste past binnen het beleid van Amsterdam en Havenstad, omdat de haven in Zaanstad geplaatst wordt waardoor de afvalstromen en het energieverbruik niet belastend zijn voor de gemeente Amsterdam. Maar hierdoor verandert er feitelijk niks aan het resultaat, het probleem wordt alleen verschoven. *Conclusie: er zijn geen tegenstrijdigheden met het beleid. Er liggen kansen om het beleid in te vullen bij het ontwerp.*

Een andere doelstelling van de gemeente Amsterdam is de stad klimaatbestendig te maken zodat het stedelijk gebied in de toekomst beter bestand is tegen periodes van wateroverlast en hitte en droogten. Nadere afspraken over de invulling hiervan moeten nog gemaakt worden. Ook Haven-Stad heeft klimaat- en regenbestendig bouwen als doelstelling opgenomen.

Een klimaatbestendige haven draagt hieraan bij. Denk dan aan meer groen, minder asfalt, voldoende afwateringsmogelijkheden en constructies die stijgen/dalen met het waterpeil. Geen van de alternatieven gaat in op het klimaatbestendig maken van de haven. De bouw van een nieuwe haven heeft een lichte voorkeur omdat met het ontwerp van een nieuwe haven beter ingespeeld kan worden op klimaatbestendige elementen, maar ook de huidige haven kan hierop aangepast worden. *Conclusie: alternatieven Coenhaven en Achtersluispolder passen beter bij het beleid van de gemeente Amsterdam en Haven-Stad, maar ook de autonome ontwikkeling biedt kansen.*

De haven van Amsterdam gaat de LNG- faciliteiten uitbreiden, dit draagt bij aan de verduurzaming van de haven. Geen van de drie alternatieven geeft hiervan een omschrijving, in een nadere uitwerking worden mogelijkheden gezien om dit uit te breiden. *Conclusie: er zijn geen tegenstrijdigheden met het beleid. Er liggen kansen om aan het beleid te voldoen.*

Wat betreft het OV past de autonome ontwikkeling het beste bij de doelstelling van de gemeente Amsterdam om zoveel mogelijk reisbewegingen per OV of te voet te laten plaatsvinden. Deze haven ligt op loopafstand van het centrum, alternatieven Coenhaven en Achtersluispolder liggen verder weg van zowel het centrum als een OV-knooppunt. *Conclusie: autonome ontwikkeling past beter bij het beleid van de gemeente Amsterdam.*

De gemeente Amsterdam verduurzaamt de eigen bedrijfsvoering. In 2025 is de eigen CO2-uitstoot 45% minder dan in 2012. Doelstelling voor de ontwikkeling van Haven-Stad is 75% CO2 reductie. Bij alle alternatieven wordt uitgegaan van een toename van het aantal schepen waardoor de CO2 uitstoot kan toenemen. Kansen voor CO2-reductie liggen in het stimuleren/verplicht stellen van walstroom en gebruik van LNG. Ook zijn er kansen om de gebouwen (nieuw of bestaand) gasloos te maken. *Conclusie: de*

toename van het aantal schepen draagt niet bij aan het behalen van de doelstelling. Er zijn wel kansen om de toename van CO2-uitstoot door de cruiseschepen te beperken door maatregelen als LNG en walstroom verplicht te stellen, maar dit kan voor alle alternatieven.

Coenhaven

Past de activiteit zeecruiseterminal bij het beleid van de gemeente Amsterdam en het Havenbedrijf Amsterdam en de duurzaamheidsambitie van de Haven-Stad?

De haven Amsterdam (Haven-Stad) is aangewezen als transformatiegebied voor circulaire economie. De haven wil slim omgaan met energie, water, grondstoffen en voedsel (afval is grondstof), met als ambitie om in 2020 65% van het huishoudelijk afval te scheiden voor nuttig hergebruik. Geen van de alternatieven gaat hierop in, maar omdat de Coenhaven in Havenstad ligt is het logisch dat de circulaire economie hier wordt toegepast waardoor de autonome ontwikkeling en Coenhaven beter aansluiten bij het beleid. Voor alle alternatieven zijn er wel mogelijkheden om hieraan bij te dragen. De doelstelling van de haven Amsterdam voor hergebruik van gebouwen is in deze afweging niet meegenomen. *Conclusie: er zijn geen tegenstrijdigheden met het beleid. De autonome ontwikkeling en Coenhaven passen het beste bij het beleid. Er liggen kansen om het beleid in te vullen bij het ontwerp.*

Volgens het beleid van de Haven van Amsterdam wordt in 2020 20% meer duurzame energie opgewekt d.m.v. zonnepanelen, windmolens en aansluiting op duurzame stadswarmte. Voor de ontwikkeling van Haven-Stad wil men energieneutraal ontwikkelen, circulair bouwen en 50% minder afval. Geen van de drie alternatieven gaat in op de mogelijkheden voor hernieuwbare energie (m.u.v. walstroom, dit wordt bij alle alternatieven toegepast), het besparen van energie of het scheiden van afval. De alternatieven zijn daarin niet onderscheidend, maar zijn ook niet onmogelijk binnen het beleid. Ook hier kan voor energie en afval gezegd worden dat er geen toename is voor de gemeente Amsterdam bij het alternatief Achtersluispolder, omdat de last dan verschoven wordt naar de gemeente Zaanstad, dit is echter een administratieve realiteit. *Conclusie: er zijn geen tegenstrijdigheden met het beleid. Er liggen kansen om het beleid in te vullen bij het ontwerp.*

De haven Amsterdam heeft als doelstelling opgenomen de ruimte 10% intensiever te gebruiken. Daarbij past een uitbreiding, zoals in alle alternatieven wordt voorgesteld, niet.

Achtersluispolder

Past de activiteit zeecruiseterminal bij het beleid van de gemeente Zaanstad?

In het coalitieakkoord van de gemeente Zaanstad is opgenomen dat andere vormen van recyclen, bijvoorbeeld door in de visie op het Noordzeekanaalgebied ruimte te vragen voor een grondstoffenrotonde en te onderzoeken of een andere manier van afval inzamelen gestimuleerd wordt. De doelstelling is 20% minder afval in 2020. Geen van de alternatieven gaat hierop in. Voor alle drie de alternatieven ligt er een opgave en kansen op bij te dragen aan deze duurzaamheidsdoelstelling. Ook hier kan gezegd worden dat de autonome ontwikkeling en Coenhaven beter aansluiten bij het beleid van de gemeente Zaanstad omdat het afval dan niet in de gemeente Zaanstad terecht komt, dit is echter een administratieve realiteit. *Conclusie: er zijn geen tegenstrijdigheden met het beleid. Er liggen kansen om het beleid in te vullen bij het ontwerp.*

De gemeente Zaanstad ziet graag dat de nieuwe zeecruiseterminal de verduurzaming van de scheepvaart stimuleert, zoals het gebruik van LNG. De haven van Amsterdam is uitgerust met een LNG-tank. Geen van de drie alternatieven zijn hierin onderscheidend. *Conclusie: er zijn geen tegenstrijdigheden met het beleid.*

De gemeente Zaanstad ziet graag dat er duurzaam vervoer van mensen en goederen plaatsvindt. Hierbij moet worden gedacht aan minder verkeersbewegingen, meer elektrificatie van vervoer en meer OV. Wat betreft het OV past de autonome ontwikkeling het beste bij de doelstelling. Deze haven ligt op loopafstand

Royal HaskoningDHV

van het centrum, de andere alternatieven liggen verder weg van zowel het centrum als een OV-knooppunt. Voor de andere alternatieven Coenhaven en Achtersluispolder ligt er een opgave voor verduurzaming door bijvoorbeeld gebruik van elektronische bussen. *Conclusie: autonome ontwikkeling past het best binnen het beleid van de gemeente Zaanstad.*

Conclusies

Op basis van de globale alternatievenomschrijving zijn er niet direct tegenstrijdigheden met het huidige beleid en doelstellingen. Alleen voor het onderwerp OV lijkt de autonome ontwikkeling het beste te passen bij het bestaande beleid. Voor alle alternatieven is er nog een duurzaamheidsopgave in te vullen, dit betekent wel dat hier ook geld voor moet worden gereserveerd. Kansen bij de invulling van de locatie worden voor alle thema's gezien (zoals hernieuwbare energie, afvalinzameling) om de zeecruiseterminal te verduurzamen.

De gebruikte bronnen om het beleid te bepalen zijn:

- Duurzaamheidsambities en -initiatieven van Havenbedrijf Amsterdam (Oktober 2016).
- Duurzaam Amsterdam. Agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad (maart 2015 vastgesteld).
- Coalitieakkoord Zaanstad 2014-2018 (mei 2014 vastgesteld).
- Uitgangspunten/ambities Duurzaamheid. E-mail van A. Beens (Programmamanager MAAK. Gebied Zuid) (september 2017).
- Bijlage 12 achtergrondrapport duurzaamheid. MER Haven-Stad.

Royal HaskoningDHV

Bijlage 7

Externe Veiligheid

Royal HaskoningDHV

Opgave

In opdracht van de gemeente Amsterdam onderzoekt Royal HaskoningDHV (RHDHV) de locaties voor een (tweede) zeecruiseterminal in het Westelijk Havengebied. Met de aanleg van bruggen over het IJ wordt de toegankelijkheid van de huidige Passenger Terminal Amsterdam flink beperkt.

Deze bijlage bevat een herziening van de door RHDHV in juni 2016 opgestelde rapportage "Extra activiteiten Zeecruiseterminal Amsterdam – Externe Veiligheid" (kenmerk M&ABE5517R015F01) waarin de externe veiligheidsaspecten voor vier locaties zijn onderzocht: Coenhaven, Nieuwe Houthavens, Noorder IJ-plas en ZaanIJ/Haven-Stad. Inmiddels is meer inzicht verkregen en zijn twee nieuwe/aangepaste locaties voorzien:

- Coenhaven (aangepaste variant).
- Achtersluispolder.

In deze bijlage wordt de impact bekeken van een 2e PTA op deze locaties voor Externe Veiligheid. Ook wordt ingegaan op de autonome ontwikkeling. Daarbij worden de volgende vragen beantwoord:

- Wat is de impact van de terminal zelf op externe veiligheid?
- Past de terminal binnen de aanwezige gebruikersruimte/contouren van de bestaande bedrijven en risicobronnen binnen het Noordzeekanaalgebied en specifiek Westpoort?
- Past de terminal binnen de gebruikersruimte/contouren van toekomstige/geprojecteerde risicobronnen binnen het Noordzeekanaalgebied en specifiek Westpoort?
- Welke maatregelen zijn benodigd om binnen de normen voor externe veiligheid te blijven?

In deze bijlage is tevens een doorkijk opgenomen van de impact van de beleidsontwikkelingen op het gebied van externe veiligheid in het kader van de nieuwe omgevingswet die, voor zover nu bekend, in werking treedt op 1 januari 2021[19].

Uitgangspunten

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ten behoeve van het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende input:

Met betrekking tot PTA:

- Beschrijving locaties en specificaties nieuwe terminal.
- Schetsontwerpen zoals opgesteld door Royal HaskoningDHV in overleg met Havenbedrijf Amsterdam.

Met betrekking tot algemene wet- en regelgeving en beleid externe veiligheid:

- Wet- en regelgeving (zie www.wetten.overheid.nl).
- Handboek Risicozonering Windturbines.

Met betrekking tot locatie specifieke gegevens:

- Professionele risicokaart (toegang verstrekt door Haven Amsterdam)
- Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (beschikbaar, opgesteld door RHDHV).
- Bestemmingsplannen Westpoort en noordoever Noordzeekanaal (via websites ruimtelijkeplannen.nl).
- Locaties Gebiedsatelier windparken Westpoort (nagezonden bijlage bij uitvraag).
- Leggers Rijkswaterstaat.

[19] *Kamerbrief 6 oktober 2017*

Onderstaand worden voor dit onderzoek belangrijke specifieke uitgangspunten nader uitgelicht.

Wet- en regelgeving
In het geval van een verandering bij de risicobron of in de omgeving daarvan dient een afweging te worden gemaakt over de externe veiligheidssituatie. Hierbij dienen risicobronnen in het plangebied en in de omgeving ervan in kaart gebracht te worden en getoetst te worden aan de risicomaten plaatsgebonden risico en groepsrisico. In de volgende AMvB's en circulaires zijn risiconormen opgenomen die relevant zijn voor externe veiligheid[20]:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi): risiconormen voor risicovolle inrichtingen
- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt): risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en binnenwater; Specifiek onderdeel hiervan is het zogenaamde Basisnet
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb): risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen
- Activiteitenbesluit milieubeheer: veiligheidsafstanden voor onder andere opslagtanks met propaan/propeen, aardgastankstations, windturbines en gasdrukmeet- en regelstations.

Een toelichting op de wet- en regelgeving is opgenomen in bijlage 1.

Toekomstige wet- en regelgeving en ontwikkelingen
LNG
Cruiseschepen varen op stookolie. Schepen kunnen in de toekomst mogelijk varen op LNG. Deze situatie is niet meegenomen en wordt in de huidige wet- en regelgeving niet als risicobron beschouwd.

Modernisering Omgevingsveiligheid
In de toekomst (vanaf 2021) zal het huidige groepsrisico-beleid over een andere boeg worden gegooid. De oriëntatiewaarde en invloedsgebieden in combinatie met de verantwoording groepsrisico verdwijnen. In plaats daarvan komen zogenaamde aandachtsgebieden. Aandachtsgebieden laten zien waar extra aandacht nodig is om aanwezigen te beschermen tegen mogelijke ongevallen bij activiteiten met gevaarlijke stoffen. Het is direct zichtbaar welke gevaren in een gebied kunnen optreden. Hierbij is onderscheid gemaakt in een brand-, een explosie- of een toxisch aandachtsgebied. Extra aandacht is van belang, omdat in deze gebieden meer nodig is dan de standaard bouwvoorschriften en de reguliere rampenbestrijding om voldoende bescherming te kunnen bieden. Door aandachtsgebieden op de kaart te zetten, is helder waar extra bescherming nodig is tegen brand-, explosie- of toxische scenario's. Aandachtsgebieden hebben invloed op de ruimtelijke ordening rondom bedrijven. De omgeving zal middels (omgevings-)maatregelen moeten zorgen voor bescherming van personen (binnenshuis) tegen de gevolgen van een brand, explosie en/of toxische wolk.

Binnen brand- en explosieaandachtsgebieden is het bevoegd gezag verplicht vooraf een afweging te maken over het wel of niet voorschrijven van bouwkundige maatregelen en dit vast te leggen in de vast te stellen omgevingsvisie en omgevingsplan (zogenaamd voorschriftengebied). Omgevingsmaatregelen moeten binnen aandachtsgebieden altijd worden overwogen.

Status PTA
De terminal heeft zowel een functie als start en eindpunt als een tussenpunt van een cruise (turn around call en cruise call). De passagiers van de schepen gaan hier aan of van boord. Een deel van de passagiers zal ook aan boord verblijven. Het gebouw heeft een lange kade, grote ontvangstruimtes, een touringcarterminal en kantoren. De passagiersterminal ontvangt jaarlijks maximaal 700.000 passagiers.

Op basis van het Beslismodel kwetsbaar/beperkt kwetsbaar is vastgesteld dat de passagiersterminal een kwetsbaar object is (A. Boxman, 2009). Dit is gebaseerd op de in de voorgaande omschreven activiteiten.

[20] *De opsomming is beperkt tot risiconormen relevant voor de zoeklocaties PTA*

Bepalend voor de indeling als kwetsbaar object zijn de criteria (Besluit externe veiligheid inrichtingen, 2004):

- Er zijn meer dan 50 mensen tegelijkertijd aanwezig binnen het object én het bruto vloeroppervlak per persoon is kleiner dan 30 m2;
- Het object beschikt niet over adequate vluchtmogelijkheden of de aanwezigen zijn niet voorbereid op een calamiteit.

Voor de beoordeling van het aspect Externe Veiligheid is geen onderscheid gemaakt in de drie uitvoeringsscenario's. In alle scenario's zal de cruiseterminal als kwetsbaar object moeten worden beschouwd en in alle scenario's is sprake van een grote toename van het aantal aanwezige personen, dus een toename van het groepsrisico. Aangezien het groepsrisico niet alleen een kwantitatieve beoordeling betreft, maar ook een kwalitatieve, is de verwachting dat deze scenario's voor de te beoordelen effecten Externe Veiligheid niet significant van elkaar verschillen.

Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort

Het Amsterdamse havengebied Westpoort is volop in ontwikkeling. Er is risicoruimte nodig om deze groei te kunnen voortzetten, terwijl door de overheid ook een veilige leefomgeving voor de burgers moet worden gegarandeerd. Om ervoor te zorgen dat er in Westpoort plaats is voor activiteiten met gevaarlijke stoffen, het een veilig gebied is en dat er optimaal met ruimte en risicoafstanden wordt omgegaan, is in 2009 door de Gemeente Amsterdam, de Brandweer Amsterdam-Amstelland, de Haven Amsterdam en de Provincie Noord-Holland de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort opgesteld en door de gemeente Amsterdam verankerd in diverse bestemmingsplannen. De beleidsvisie is gebaseerd op vijf gezamenlijk vastgestelde uitgangspunten:

1. Gedeeld ontwikkelingsperspectief
   De Havenvisie (Slimme haven, havenvisie gemeente Amsterdam, 2008)[21] was leidend. Daarnaast zijn het gemeentelijke structuurplan en het Streekplan Noord-Holland Zuid als onderlegger voor de visie gebruikt.
2. Gezamenlijke beleidsvisie
   De beleidsvisie is een gezamenlijke en bestuurlijke vastgestelde visie en vormt het basisdocument voor de verantwoording van externe veiligheid in ruimtelijke ordeningsplannen en milieuvergunningen binnen Westpoort. De visie is gerelateerd aan de risico's binnen de Amsterdamse haven en de bijbehorende effecten. De beleidsvisie is verankerd in de bestemmingsplannen van toepassing voor Westpoort. Hierdoor worden latente saneringsgevallen opgelost en toekomstige saneringsgevallen voorkomen (PMP 2002-2006).
3. Het karakter van Westpoort
   Er zijn afspraken gemaakt over het gewenste karakter van Westpoort. Door in Westpoort hogere risico's te accepteren wordt er meer ruimte gecreëerd voor toename en uitbreiding van (risicovolle) bedrijvigheid op bestaand terrein, inclusief de bijbehorende werkgelegenheid. Goed overleg met de omgeving (Haarlemmerliede, Spaarnwoude, Zaanstad en omliggende staddelen) is daarbij van belang.
4. Efficiënt ruimtegebruik
   De kern van de beleidsvisie bestaat uit de wijze waarop risico-ontvangers en risicoveroorzakers zo goed mogelijk van elkaar kunnen worden gescheiden. Dit is vertaald in risicozones.
5. Wet- en regelgeving
   Het vastgestelde beleid heeft als doel de ruimte binnen wet- en regelgeving gezamenlijk op gelijke wijze in te vullen.

De beleidsvisie onderscheidt drie zones (zie ook *Figuur 19*), vastgelegd in bestemmingsplannen en deels ook uitgewerkt in een veiligheidscontour:

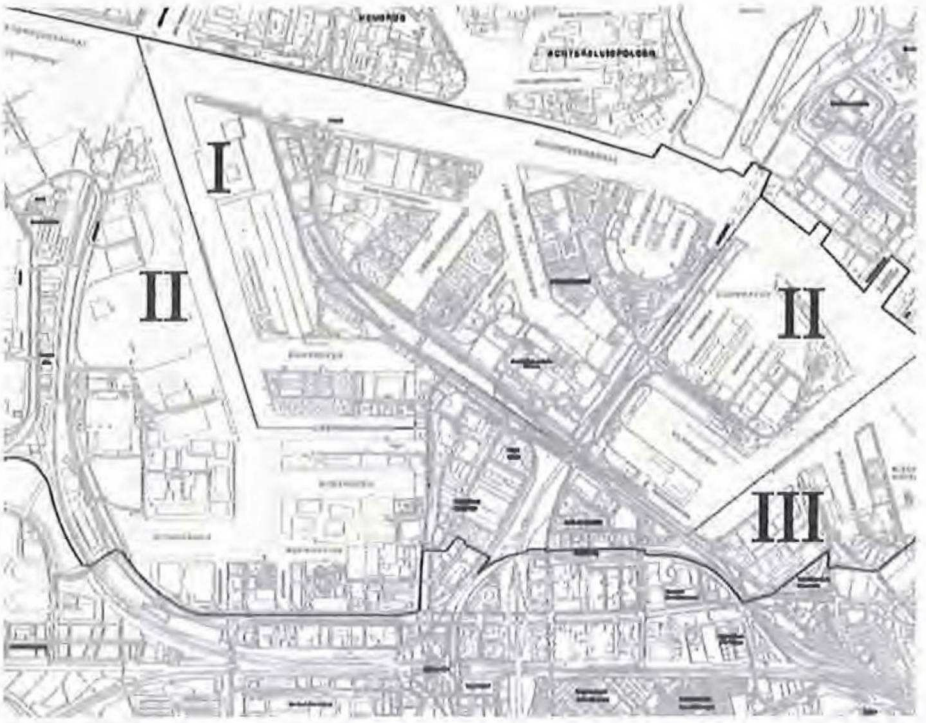
[21] *Inmiddels is een nieuwe Havenvisie vastgesteld: Visie 2030 (2015)*

Royal HaskoningDHV

Zone I biedt primair ruimte aan industrie (risicobedrijven) en is niet geschikt voorde komst van nieuwe en uitbreiding van bestaande risico-ontvangers;
Zone II biedt ruimte voor de arbeidsintensieve industrie maar sluit risicobedrijven niet uit en wordt specifiek voorbereid op de daar mogelijke ramp- en ongevalscenario's. Risicobedrijven hebben in deze zone minder uitbreidings- en vestigingsmogelijkheden dan in zone I. Er is in zone II geen ruimte voor de vestiging van nieuwe of uitbreiding van bestaande niet-zelfredzame functies.
Zone III biedt ruimte aan bedrijvigheid en is minder geschikt voor de komst van nieuwe en uitbreiding van bestaande risicoveroorzakers. Risicobedrijven worden niet volledig uitgesloten, maar de vestigings- en uitbreidingsmogelijkheden zijn beperkt omdat de plaatsgebonden risico contour 10^{-6} binnen de eigen inrichtingsgrens moet blijven. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zijn toegestaan.

Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid
Voor het gehele gebied zijn maatgevende scenario's vastgesteld waarop de aanwezige bedrijven en hulpdiensten zich specifiek voorbereiden om de zelfredzaamheid te verbeteren en de bestrijdbaarheid te vergroten. Het bestrijden van incidenten en zware ongevallen met gevaarlijke stoffen vergt grote inspanning en is niet altijd mogelijk. Om hier verbetering in aan te brengen wordt ingezet (bij nieuwe ontwikkelingen) op het verbeteren van de bestrijdbaarheid door risicoveroorzakers zelf en het verbeteren van de zelfredzaamheid van de risico-ontvangers. De hulpverlening door de overheid zal zich voorbereiden op het beheersen van de restrisico's.

In *Tabel 27* is de relatie tussen de scenario's en de zonering weergegeven.



Figuur 19 Zonering Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (Dienst Ruimtelijke Ordening, 2014)

Royal HaskoningDHV

Scenario	Typering	Voorbeeld activiteit	Zone I	Zone II*)	Zone III*)
Bleve	Snel	Opslag brandbaar gas (Bevi)	Mogelijk		
		LPG tankstation	Mogelijk	Mogelijk onder voorwaarden	Mogelijk onder voorwaarden
		LPG emplacement	Mogelijk	Mogelijk onder voorwaarden	
		Kleine propaantanks, gascilinders (geen Bevi)	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk
Gaswolkexplosie	Snel	K0/K1/K2 opslagtanks (Bevi)	Mogelijk	Mogelijk onder voorwaarden	
		Opslag brandbaar gas (Bevi)	Mogelijk		
		Opslag brandbaar gas (geen Bevi)	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk
		Buisleidingen	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk
			NB: Bebouwingsvrije zone verankeren in bestemmingsplan		
Plasbrand	Matig tot snel	K1/K2 opslagtanks (Bevi)	Mogelijk	Mogelijk onder voorwaarden	
		K1/K2 opslagtanks (geen Bevi)	Mogelijk	Mogelijk onder voorwaarden	Mogelijk onder voorwaarden
Jetfire	Snel	Opslag brandbaar gas	*BLEVE is bepalend*		
		Buisleidingen	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk
			NB: Bebouwingsvrije zone verankeren in bestemmingsplan		
Toxische wolk	Snel	Opslag toxische gassen en vloeistoffen	Mogelijk	Mogelijk onder voorwaarden	
Loodsbrand	Langzaam	PGS 15 opslagloodsen	Mogelijk	Mogelijk	

Tabel 27 Relatie tussen scenario's en zonering Gebiedsvisie

Basisnet water – leggers RWS

In het Basisnet is het Noordzeekanaal aangewezen als een zogenaamde "rode" vaarweg[22]. Bij water is het plaatsgebonden risico PR=10^{-6}/jaar als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen overal 0 meter vanaf de vastgestelde begrenzingslijnen. Binnen de begrenzingslijnen kan het risico hoger zijn dan PR=10^{-6}/jaar. Het Noordzeekanaal is één van de waterwegen waar dit het geval is.

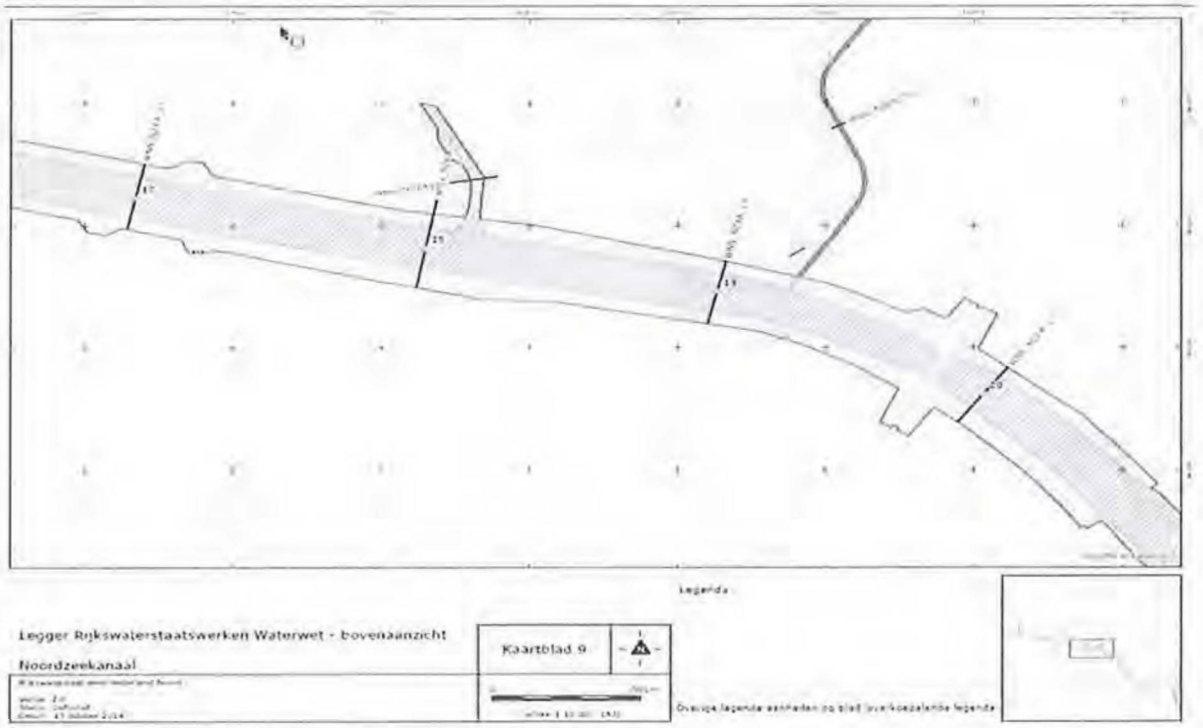
Deze begrenzingslijnen vloeien voor verschillende vaarwegen in elkaar over en zijn in zogenaamde leggers aangegeven. Een legger bestaat uit verschillende kaarten, waarop de ligging van waterstaatswerken en daaraan grenzende beschermingszones zijn aangegeven. Rijkswaterstaat stelt de legger voor de wateren in beheer bij het Rijk vast [15]. De weergave van de relevante RWS-legger ter hoogte van de twee te beoordelen PTA locaties is weergegeven in Figuur 20. Binnen de begrenzingslijnen, die grotendeels gelijk vallen met de huidige oeverlijnen, is bij het Noordzeekanaal geen realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk.

Naast deze harde begrenzingslijnen zijn er ook zogenaamde vrijwaringszones. In deze vrijwaringszones geldt een afwegingsplicht bij besluitvorming over toelating van nieuwe bebouwing in deze zone met het oog op de mogelijke gevolgen van een plasbrand. Een vrijwaringszone wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg zoals opgenomen in de legger. Volgens artikel 2.1.2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, 2015 (Barro) geldt voor het Noordzeekanaal een afstand van 50

[22] *Rode vaarwegen betreffen vaarwegen waarover transport met zeeschepen kan plaatsvinden.*

Royal HaskoningDHV

meter (50 meter is van toepassing binnen een afstand van 300 meter van een vaarwegsplitsing of havenuitvaart, hetgeen voor alle PTA locaties het geval is).



Figuur 20: Legger Rijkswaterstaatswerken Waterwet – bovenaanzicht – Kaart 9 (Rijkswaterstaat, 2014)

Professionele risicokaart

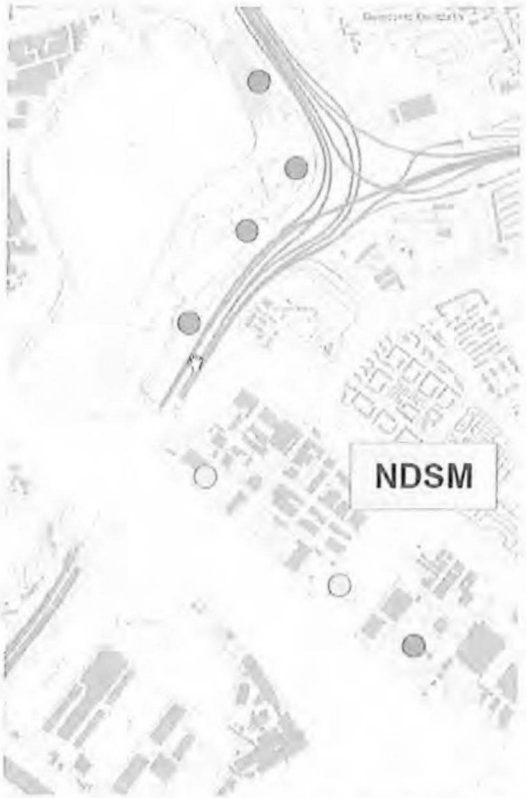
De overheid is verplicht om informatie over mogelijke risico's te geven. Hiervoor wordt de (professionele) risicokaart als instrument ingezet. Een risico-object staat op de kaart als:

- *de gevolgen van een incident zó groot kunnen zijn, dat bij de bestrijding gezamenlijke inzet van hulpverleningsdiensten noodzakelijk is.*
- *en wanneer meerdere slachtoffers kunnen vallen.*

Op de kaart wordt tevens aangegeven waarop de gepresenteerde informatie is gebaseerd (bijvoorbeeld een vergunningaanvraag).

Windturbines

Op figuur 21 is te zien dat er in het gebied al twee windturbines staan er nog vijf gepland staan in het gebied. De kans dat een windturbine een veiligheidsrisico oplevert, is zeer klein maar niet uitgesloten. Mogelijke risico's rond een windturbine zijn het afbreken van de gondel, mastbreuk of het afbreken van een blad.



Figuur 21 Locaties Gebiedsatelier windparken Westpoort[23]

De risicocontouren van windturbines zijn afhankelijk van de ashoogte en de rotordiameter (RVO, 2014):

- De PR = 10-6 contour is gelijk aan het maximum van ashoogte plus halve rotordiameter en maximale werpafstand bij nominaal toerental.
- De PR = 10-5 contour is gelijk aan de halve rotordiameter.

Om een inzicht te krijgen in de risicocontouren van de huidige en geplande windturbines is de bestaande windturbine. Windturbine WGH Cornelis Douwes turbine 1 als basis genomen (Bosch & Van Rijn, 2016)

[23] *De werpafstand/invloedsgebied van de nieuw geplande windturbine Nieuwe Hemweg haalt het PTA gebouw in de Coenhaven niet. Deze locatie is niet op kaart aangegeven.*

Royal HaskoningDHV

De maximale werpafstand van deze turbine is circa 450 m en de val afstand is circa 160 m. Deze afstanden zijn weergegeven in Figuur 22 en Figuur 23.



Figuur 22: max werp afstand 450m (GBO provincies, 2016)



Figuur 23: max val afstand 160m (GBO provincies, 2016)

Overige ontwikkelingen

In 2015 is een nieuwe Havenvisie vastgesteld (Havenvisie 2030). Hierin wordt aangesloten bij de Gebiedsvisie Externe Veiligheid. Ook is er over een deel van het gebied een Veiligheidscontour gelegd (Afrika-Amerikahaven). Deze veiligheidscontour is niet van invloed op de PTA-locaties.

Noodzaak maatregelen

Bij de beoordeling van de noodzaak tot het nemen van maatregelen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

In bepaalde situaties is de PTA (technisch) niet inpasbaar. Dit geldt als sprake is van:

- de mogelijke ligging van de PTA binnen een PR=10-6/jaar contour (overschrijding wettelijke grenswaarde).
- de mogelijke ligging van de PTA binnen de veiligheidsafstand van een windturbine (vergelijkbaar grenswaarde PR).
- de mogelijke ligging van de PTA binnen een plasbrandaandachtsgebied.

In deze situaties moeten (kostbare) maatregelen worden genomen om de PTA inpasbaar te maken. Indien het bestemmingsplan niet past, is ook sprake van een (procedureel) knelpunt. Het bestemmingsplan moet dan worden aangepast.

Als sprake is van ligging binnen een invloedsgebied (Bevi, Bevt, Bevb) of binnen een zogenaamde vrijwaringszone, moet een verantwoording/afweging door het bevoegd gezag worden gemaakt. Deze verantwoording/afweging kan mogelijk leiden tot het nemen van aanvullende maatregelen, zowel bij de PTA als ook bij omliggende bedrijven. Dit betreft veelal maatregelen op het gebied van bestrijdbaarheid, zowel bij de bron als bij de blootgestelde bedrijven/locaties, zelfredzaamheid (vluchtwegen) en communicatie.

NB.

Ook als omliggende bedrijven in de toekomst willen uitbreiden zal de ligging van de PTA binnen hun invloedgebied mogelijk kunnen leiden tot aanvullende maatregelen en/of beperkingen.

Royal HaskoningDHV

Resultaten
In de resultaten zijn factsheets uitgewerkt voor de locaties Coenhaven en Achtersluispolder. Per locatie worden in de factsheets de volgende gegevens gepresenteerd:

- Binnen welke risicocontouren liggen de mogelijke locaties (PR-contouren)?
- Binnen welke invloedgebieden (GR / Vrijwaringszone Basisnet water) liggen de mogelijke locaties?
- Welke bedrijven/activiteiten zijn hiervan de veroorzakers?
- Welke mogelijke toekomstige ontwikkelingen kunnen leiden tot risicocontouren en/of invloedgebieden over de voorgenomen locaties?
- Leiden de voorgenomen locaties tot mogelijke knelpunten, waardoor maatregelen noodzakelijk zijn?
- Welk type maatregelen?
- Welke andere aandachtspunten kunnen worden benoemd voor de betreffende locatie?

Autonome ontwikkeling
In de autonome ontwikkeling blijft de huidige cruiseterminal in stand, maar is bij de Coenhaven een kleinere terminal voorzien voor maximaal 75 zeecruiseschepen per jaar. Voor deze terminal gelden vanuit externe veiligheid gezien dezelfde eisen en beperkingen als voor de Coenhaven-variant.

Coenhaven
Deze locatie ligt binnen zone II Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. Bij de inrichting van het Havengebied (blusvoorzieningen en bereikbaarheid) en bij training van de hulpdiensten is de zone-indeling gebruikt om de bestrijding van eventuele calamiteiten goed voor te bereiden. De gebouwen en gronden in dit deel van het Havengebied zijn niet bestemd voor verminderd zelfredzame personen. De aanwezigen zullen goed zelfredzaam moeten zijn. Dit uitgangspunt is ook voor het bestemmingsplan gebruikt.

De voorgenomen PTA biedt ruimte aan cruiseschepen waarop ca. 2000-6000 passagiers en tot 2500 bemanningsleden kunnen verblijven. Dit zijn zeer grote aantallen en bij een incident ook lastig te evacueren. De veiligheidsregio beschouwt een zeecruiseschip als een object met zelfredzame personen[24]. Gezien het aantal personen is het wel een kwetsbaar object[25]. Zelfredzame kwetsbare objecten zijn in zone II toegestaan.

Risicocontouren	Locatie 1 Coenhaven
Risicocontouren (Plaatsgebonden Risico - PR) bestaande risicobronnen	
PR - Inrichtingen	Geen 10^{-6} contour
	Vervoer blijft op basis van laatste tellingen binnen basisnetplafond (Basisnet): dus geen overschrijving PR-risicoplafond
PR – Weg PAG - Weg	PTA valt (mogelijk) binnen de 30 m Plasbrandaandachtsgebied contour van de A10. (LF1&LF2 brandbare vloeistoffen). Deze maatregelen moeten voldoen aan het Bouwbesluit 2012, waarin specifieke voorschriften voor het PAG zijn opgenomen. Het aanwezige geluidscherm is in dit kader niet als een volwaardige maatregel te beschouwen. Het scherm is niet (voldoende) brandwerend uitgevoerd.
PR - Spoor	Geen 10^{-6} contour Geen Plasbrandaandachtsgebied

[24] Zelfredzaamheid is een begrip dat t.b.v. de verantwoording groepsrisico wordt gebruikt.
[25] Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar zijn definities die gebruikt worden ten behoeve van de toetsing aan het plaatsgebonden risico.

Royal HaskoningDHV

Risicocontouren	Locatie 1 Coenhaven
PR - Water	Verblijfsgebouwen liggen net buiten de maximale risicocontouren (Legger Rijkswaterstaatswerken Waterwet –Kaartblad 9)
PR - Buisleidingen	Geen 10^{-6} contour
Windturbines	Risicocontour van bestaande windturbine valt buiten de 10^{-6} contour (Handboek Risicozonering Windturbines)
Risicocontouren (PR) nieuwe risicobronnen	
Locatie ligt binnen zone II Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. Dit betekent dat er nieuwe risicobronnen kunnen worden gesitueerd. Wel moet hierbij rekening worden gehouden met de aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten en moet rekening worden gehouden met de bestrijdbaarheid van scenario's (zie ook groepsrisico)	
Invloedgebieden Groepsrisico (GR) / Vrijwaringszone Basisnet water	
Windturbines	Contour maximale werpafstand van bestaande windturbine (Windturbine WGH Cornelis Douwes turbine 1) valt circa 80 meter over PTA (-terrein) heen. Max werpafstand is circa 450 m (zie Handboek Risicozonering Windturbines, versie september 2014)
GR - Weg	GR plafond 10^{-7} is niet van toepassing Invloedgebied: PTA locatie ligt binnen 200 meter vanaf de weg: uitgebreide verantwoording GR
GR – Spoor	Basisnet loopt tot rangeerterrein Westhaven. 10^{-8} = 150 m. Invloedgebied ligt dus niet over de PTA-locatie **NB:** Het basisnet loopt tot rangeerterrein Westhaven, terwijl de gevaarlijke stoffen vervoer verdeeld wordt over geheel Westpoort via raccordementsporen. Deze verdeling is niet bekend. Er kan echter niet uitgesloten worden dat gevaarlijke stoffen binnen 150 meter vanaf de PTA-locatie getransporteerd worden.
GR - Water	Locatie ligt aan Basisnet water – zeevaartroute, die loopt tot aan de Coenhaven Invloedgebied: PTA locatie ligt binnen 200 meter vanaf het water: uitgebreide verantwoording GR is noodzakelijk PTA verblijfgebouw ligt binnen de vrijwaringzone van 50m. **NB.** Plasbrand vs cruiseschip: argumentatie voor een vrijwaringszone plasbrand is gelegen in het feit dat de oever hiervoor afdoende bescherming biedt. Dat is niet het geval bij in het water liggende cruise-schepen. Hier bij een verantwoording groepsrisico extra aandacht aan geven (extra maatregelen/voorzieningen tbv bestrijdbaarheid plasbrand liggen voor de hand) **NB.** Bij de inrichting van het terrein moet er rekening mee worden gehouden dat het parkeerterrein-deel wel, maar het gebouwgedeelte niet binnen de vrijwaringszone kan worden gesitueerd.
GR - Buisleidingen	PTA valt in het invloedgebied van meerdere buisleidingen (1% letaliteit): W-534-40, W-534-14, W-534-42, W-534-15 en W-534-18; Er geldt een beperkte verantwoording vanwege de (grote) afstand.
Bevi-inrichtingen (1% letaliteit)	PTA valt binnen het invloed gebied van: o Vopak Terminal Amsterdam B.V. o Eggerding B.V (verdwijnt, nog wel op risicokaart aangegeven) o Koppers Netherlands B.V. o Main B.V. o Liquid Handling and Storage **NB.** Invloedgebied is gebaseerd op de duiding "aandachtsgebied groepsrisico" opgenomen op de Professionele Risicokaart. Conform Bevi moet GR worden verantwoord (uitgebreide verantwoording).
Toekomstige invloedgebieden	
Windturbines	geen
Bevi-inrichtingen (1% letaliteit)	Door uitbreiding/wijziging van bestaande inrichtingen en/of nieuwe inrichtingen kunnen invloedgebieden over de PTA-locatie komen te liggen. Een verantwoording GR zal noodzakelijk zijn en kan mogelijk leiden tot beperking voor de inrichtingen.

Royal HaskoningDHV

Risicocontouren	Locatie 1 Coenhaven

Gebiedsvisie Externe Veiligheid/bestemmingsplan

Deze locatie ligt binnen zone II Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. De gebouwen en gronden in dit deel van het Havengebied zijn niet bestemd voor verminderd zelfredzame personen.
De voorgenomen PTA biedt ruimte aan cruiseschepen waarop ca. 2000-6000 passagiers en tot 2500 bemanningsleden kunnen verblijven. De veiligheidsregio beschouwt een cruiseschip als een zelfredzaam object waardoor het past bij zone 2 EV-beleidskader, kwetsbare objecten toegestaan, mits niet niet-zelfredzaam. Echter in het bestemmingsplan zelf zijn kwetsbare objecten uitgesloten, dit moet worden aangepast en kan specifiek voor het perceel worden gedaan

Bevi-inrichtingen (1% letaliteit)	Door uitbreiding/wijziging van bestaande inrichtingen en/of nieuwe inrichtingen kunnen invloedgebieden over de PTA-locatie komen te liggen. Een verantwoording GR zal noodzakelijk zijn en kan mogelijk leiden tot beperking voor de inrichtingen.

Impact op bestaande bedrijven

Vanuit het plaatsgebonden risico niet. De terminal wordt gesitueerd in zone II. Hier is het niet toegestaan dat PR=10^{-6} contouren buiten de bedrijfsterreinen komen, ook niet als het bedrijven betreft die in zone I zijn gelegen (daar is het onderling wel toegestaan, maar niet buiten de zone). De situering van de PTA legt geen aanvullende wettelijke beperkingen op aan de bestaande bedrijven.

Vanuit groepsrisico gezien zal de hoogte van het groepsrisico (mogelijk) wat toenemen. Deze toename zal worden verantwoord als het besluit van vestiging van de PTA wordt genomen. Daar kan door de bestaande bedrijven aan worden gerefereerd. Daarnaast spelen in de verantwoording de aspecten bereikbaarheid en bestrijdbaarheid. Ook deze moeten al in de verantwoording van de PTA meegenomen worden. Er kunnen hooguit wat extra maatregelen benodigd zijn voor bestaande bedrijven, maar er wordt niet verwacht dat deze een impact op de bedrijfsvoering hebben.

Maatregelen

Overschrijding PR	Nvt
PAG	Aandachtspunt: Indien terminalgebouw toch binnen de 30 m contour ligt dan moeten bouwmaatregelen worden getroffen bij de bouw van de PTA tegen de plasbrand (zie bijlage 2: Regels Bouwbesluit).
Invloedgebied	• Voor alle typen risicobronnen is een verantwoording/afweging noodzakelijk. Hieruit kunnen mogelijk aanvullende maatregelen voortkomen. • Vanwege de ligging binnen het invloedgebied "Water" is het specifiek beschouwen van plasbrandrisico's in relatie met de cruiseschepen zelf een aandachtspunt. Hieruit kunnen aanvullende maatregelen voortkomen.
Vrijwaringszone	Bij de inrichting van het terrein moet er rekening mee worden gehouden dat het parkeerterrein-deel wel, maar het gebouwgedeelte bij voorkeur niet binnen de vrijwaringszone kan worden gesitueerd. Bouwkundige maatregelen zijn een alternatief binnen de vrijwaringszone.
	Deze locatie ligt binnen zone II Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. Dit uitgangspunt is ook voor het bestemmingsplan gebruikt. De voorgenomen PTA biedt ruimte aan een grote groep minder zelf redzame personen. Deze activiteit past daarom niet in het bestemmingsplan. Een bestemmingsplanwijziging is noodzakelijk, de visie behoeft niet te worden aangepast.
Gebiedsvisie Externe veiligheid/ bestemmingsplan	Deze bestemmingsplanwijziging moet ertoe leiden dat de PTA in zone III komt te liggen. In de verantwoording moet dan nog wel aandacht worden geschonken aan de verbetering van de bestrijdbaarheid van de risicoveroorzakers zelf en het verbeteren van de zelfredzaamheid van de risico-ontvangers.
	Deze wijziging van het bestemmingsplan zal ertoe leiden dat de PTA direct naast zone I komt te liggen. In principe zijn daar alle activiteiten mogelijk. Echter, omdat deze dan dicht bij de PTA komen te liggen, zal dit in de praktijk wel tot belemmeringen leiden. Activiteiten met hoge risico's, bijvoorbeeld de opslag van K1-vloeistoffen, zullen moeilijk uitvoerbaar zijn. Dit komt met name door de toename van het groepsrisico.

Royal HaskoningDHV

Locatie Achtersluispolder

Deze locatie ligt buiten Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort.

Risicocontouren	Locatie 2: Achtersluispolder
Risicocontouren (PR) bestaande risicobronnen	
PR - Inrichtingen	PTA (specifiek parkeerterrein) valt binnen de PR=10^{-6} contour van Americol BV **NB.** Het parkeerterrein is geen onderdeel van het kwetsbare object PTA en kan, mits beargumenteerd, hier naar verwachting wel worden gelokaliseerd. Overig: Silobedrijf de Vrede: geen plaatsgebonden risicocontouren
PR - Weg	PTA valt buiten de 30m Plasbrand contour van de A10. PTA valt buiten de 30m Plasbrand contour van de A8.
PR - Spoor	Nvt
PR - Water	Verblijfsgebouwen liggen buiten maximale risicocontouren (Legger Rijkswaterstaatswerken Waterwet – Kaartblad 9)
PR - Buisleidingen	Geen 10^{-6} contour
Windturbines	Risicocontour (10^{-6}) van bestaande windturbine valt buiten de PTA (Handboek Risicozonering Windturbines).
Risicocontouren (PR) nieuwe risicobronnen	
Windturbines	De 10-6 contouren van de geplande windturbines vallen niet over de verblijfgebouwen en/of het parkeerterrein van de PTA heen: aanname van circa 160m (zie Handboek Risicozonering Windturbines, versie september 2014)
Locatie ligt buiten Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort.	
Invloedgebieden	
Windturbines	Contour maximale werpafstand van bestaande windturbine (Windturbine WGH Cornelis Douwes turbine 1) valt niet over de aanlegplaatsen en/of verblijfsgebouwen/parkeerterrein van de PTA heen. (Max werpafstand is circa 450 m (zie Handboek Risicozonering Windturbines, versie september 2014)
GR - Weg	GR plafond 10^{-7} is niet van toepassing Invloedgebied: PTA locatie ligt buiten 200 meter vanaf de weg: beperkte verantwoording GR
GR – Spoor	nvt
GR – Water/ Vrijwaringszone	Invloedgebied: PTA locatie ligt (deels) binnen 200 meter vanaf het water: uitgebreide verantwoording GR is noodzakelijk PTA verblijfgebouw en parkeerterrein liggen buiten de huidige vrijwaringzone van 50m. **NB.** Plasbrand vs cruiseschip: argumentatie voor een vrijwaringszone plasbrand is gelegen in het feit dat de oever hiervoor afdoende bescherming biedt. Dat is niet het geval bij in het water liggende cruise-schepen. Hier bij een verantwoording groepsrisico extra aandacht aan geven (extra maatregelen/voorzieningen t.b.v. bestrijdbaarheid plasbrand liggen voor de hand)
GR - Buisleidingen	PTA valt net in het invloed gebied van buisleiding W-572-01 (1% letaliteit): Vanwege de afstand geldt een beperkte verantwoording.
Bevi-inrichtingen (1% letaliteit)	• PTA valt binnen het invloed gebied van: o Americol BV o Main B.V. NB. Invloedgebied is gebaseerd op de duiding "aandachtsgebied groepsrisico" als opgenomen op de Professionele Risicokaart. Conform het Bevi moet het GR worden verantwoord (uitgebreide verantwoording).
Toekomstige invloedgebieden	
GR-Water/ Vrijwaringszone	De vrijwaringszone zal mogelijk veranderen door aanpassing van de oeverlijn.

Royal HaskoningDHV

Risicocontouren	Locatie 2: Achtersluispolder
Windturbines	Maximale werp afstand van twee van de 4 geplande windturbines valt over de PTA heen als gekozen wordt voor een oostelijke ligging van de PTA. o aannamen van circa 450 m o zie tabellen uit Handboek Risicozonering Windturbines. Herziene versie 3.1 september 2014

Gebiedsvisie Externe Veiligheid/bestemmingsplan

Deze locatie ligt buiten de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. De gebouwen en gronden in dit deel van het Havengebied kunnen worden bestemd voor verminderd zelfredzame personen.

Bevi-inrichtingen (1% letaliteit)	Door uitbreiding/wijziging van bestaande inrichtingen en/of nieuwe inrichtingen kunnen invloedgebieden over de PTA-locatie komen te liggen. Een verantwoording GR zal noodzakelijk zijn en kan mogelijk leiden tot beperking voor de inrichtingen.

Impact op bestaande bedrijven

Vanuit het plaatsgebonden risico niet. De terminal wordt gesitueerd in zone II. Hier is het niet toegestaan dat PR=10^{-6} contouren buiten de bedrijfsterreinen komen, ook niet als het bedrijven betreft die in zone I zijn gelegen (daar is het onderling wel toegestaan, maar niet buiten de zone). De situering van de PTA legt geen aanvullende wettelijke beperkingen op aan de bestaande bedrijven.

Vanuit groepsrisico gezien zal de hoogte van het groepsrisico (mogelijk) wat toenemen. Deze toename zal worden verantwoord als het besluit van vestiging van de PTA wordt genomen. Daar kan door de bestaande bedrijven aan worden gerefereerd. Daarnaast spelen in de verantwoording de aspecten bereikbaarheid en bestrijdbaarheid. Ook deze moeten al in de verantwoording van de PTA meegenomen worden. Er kunnen hooguit wat extra maatregelen benodigd zijn voor bestaande bedrijven, maar er wordt niet verwacht dat deze een impact op de bedrijfsvoering hebben.

Maatregelen

PR - Inrichtingen	PTA (specifiek parkeerterrein) valt binnen de PR=10^{-6} contour van Americol BV. Het bedrijf kan hier bezwaar tegen aantekenen en zich mogelijk op planschade beroepen. Overleg met deze partij is noodzakelijk. Dit geldt ook voor Silo-bedrijf de Vrede. Hier is geen PR=10^{-6} contour van bekend. Zij staan echter wel als gevaarlijke inrichting op de risicokaart en worden wellicht ook in hun activiteiten belemmerd.
Invloedgebied	Voor alle typen risicobronnen is een verantwoording/afweging noodzakelijk. Hieruit kunnen mogelijk aanvullende maatregelen voor de PTA uit voortkomen. Vanwege de ligging binnen het invloedgebied "Water" is het specifiek beschouwen van plasbrandrisico's in relatie met de cruiseschepen zelf een aandachtspunt. Hieruit kunnen aanvullende maatregelen voortkomen.
Vrijwaringszone	Extra aandacht bij mogelijke verschuiving van de oeverlijn.

Toelichting op ligging Chemtura en Americol BV



Royal HaskoningDHV

Invloed MOV

Naar verwachting zullen beide PTA locaties liggen binnen aandachtsgebieden:

Locatie	Brandaandachtsgebied	Explosieaandachtsgebied	Toxisch aandachtgebied
Coenhaven	Mogelijk	Waarschijnlijk (Olieterminals)	Waarschijnlijk
Achtersluispolder	Waarschijnlijk (Americol)	Mogelijk	Waarschijnlijk

Om dit exact te bepalen zal, na definitieve vaststelling van de te volgen rekenmethodiek, dit moeten worden vastgesteld. Vanwege de ligging binnen brand- en/of explosieaandachtsgebieden zullen bouwkundige- en omgevingsmaatregelen overwogen moeten worden.

Ook vanwege de huidige wet- en regelgeving is afweging van maatregelen al noodzakelijk. In principe wordt hier dus al invulling aan gegeven.

Conclusies

Beide locaties zijn op basis van de huidige wet- en regelgeving in principe inpasbaar. Wel zullen op basis van geconstateerde aandachtspunten maatregelen/acties moeten worden getroffen:

Locatie Coenhaven:

- PTA past binnen zone 2 externe veiligheidsbeleidskader waarbinnen een kwetsbaar object met de kenmerken van de PTA wel zijn toegestaan. PTA past echter niet binnen het bestemmingsplan, er mag nu geen kwetsbaar object aanwezig zijn. Dit moet worden aangepast.
- Aandachtspunt: Terminal gebouw ligt vlak bij de 30 m Plasbrandaandachtsgebied contour van de A10. (LF1&LF2 brandbare vloeistoffen) , indien deze overlappen dan moeten bouwmaatregelen worden getroffen bij de bouw van de PTA tegen de plasbrand (zie bijlage 2: Regels Bouwbesluit).
- Aandachtspunt: Terminalgebouw ligt vlak bij de vrijwaringszone voor transport over water. De indeling van het terrein moet hier op worden afgestemd.

Locatie Achtersluispolder:

- De 10-6 contour van het bedrijf Americol BV valt over het parkeerterrein in van de PTA heen. Het bedrijf beroept zich mogelijk op planschade.
- Aandacht voor mogelijke verlegging van de vrijwaringszone door de aanpassing van de oeverlijn.

Voor beide locaties geldt daarnaast dat op grond van de ligging in meerdere invloedsgebieden cf. Bevi, Bevt en de maximale werpafstand voor windturbines een (uitgebreide) verantwoording groepsrisico moet worden uitgewerkt. Hierbij geldt dat door het bevoegd gezag advies bij de veiligheidsregio moet worden ingewonnen. Hieruit kunnen aanvullende maatregelen naar voren komen, voor zowel de bestaande bedrijven als voor de PTA. Je kunt denken aan een breed scala van maatregelen zoals aanpassing aan het gebouw, maar ook bestrijdingsmaatregelen (oilboom), of kans/effectbeperkende maatregelen bij de bedrijven.

Opmerking:

Vanuit het Basisnet is de argumentatie voor een vrijwaringszone plasbrand in plaats van een plasbrandaandachtsgebied gelegen in het feit dat de oever voor plasbrand afdoende bescherming biedt. Dat is niet het geval bij in het water liggende cruiseschepen en een deel van het terminalgebouw Coenhaven. Hier zal bij de locaties in de verantwoording aandacht aan moeten worden geven. Specifiek zal moeten worden beschouwd of de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid afdoende kan worden geborgd of dat hiervoor aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Een cruiseschip is zelfredzaam, maar is dit ook het geval als er een brandende vloeistofplas naast ligt? Hoe zorg je er dan voor dat de mensen toch beschermd blijven, door bijvoorbeeld weg te varen? Hierover dienen met de rederijen afspraken te worden gemaakt.

Royal HaskoningDHV

Bijlage 8

Geur

Royal HaskoningDHV

Opgave

In het kader van studie Sprong over het IJ/ bruggen wordt onderzocht of er plek is voor een (tweede) zeecruiseterminal in het Westelijk Havengebied. Met de aanleg van bruggen over het IJ wordt de toegankelijkheid van de huidige Passenger Terminal Amsterdam flink beperkt.
Voor deze studie worden twee locaties beschouwd: Coenhaven en Achtersluispolder. De locaties van de PTA en ligplaatsen van de cruiseschepen is gebaseerd op schetsontwerpen welke in de afgelopen periode zijn opgesteld door RHDHV in overleg met het Havenbedrijf Amsterdam. In deze bijlage wordt de impact met betrekking tot geurgevoeligheid bekeken van een 2e PTA op deze locaties.

De vraag van het Havenbedrijf Amsterdam is tweeledig:

1. Moeten de bestaande bedrijven hun geurcontour toetsen op de terminal?
2. Welke bedrijven zouden hun geurcontour moeten aanpassen of welke bedrijven zouden uitgeplaatst moeten worden om deze ontwikkeling door te kunnen laten gaan?

In deze bijlage wordt een antwoord gegeven op deze vragen. De conclusies komen terug in het hoofdrapport.

Uitgangspunten

Is de terminal een geurgevoelig object?

Sinds 1 januari 2016 wordt het onderwerp geur geregeld in het Activiteitenbesluit. De bepalingen over geur in het Activiteitenbesluit gelden voor geurgevoelige objecten. In artikel 1 van het Activiteitenbesluit zijn geurgevoelige objecten als volgt gedefinieerd: "geurgevoelig object: geurgevoelig object als bedoeld in artikel 1 van de Wet geurhinder en veehouderij"

In de Wet geurhinder en veehouderij is de volgende definitie opgenomen: "geurgevoelig object: gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt...". Uit jurisprudentie blijkt, dat ook bedrijfsgebouwen aangemerkt kunnen worden als geurgevoelig object.

Bijvoorbeeld de uitspraak ABRvS, 200709155/1 van 24 december 2008 over gebouwen op een bedrijventerrein:

"Gezien de in artikel 1 gegeven definitie, is allereerst van belang of de gebouwen bestemd en geschikt zijn voor menselijk wonen of menselijk verblijf. Uit de wetsgeschiedenis (kamerstukken II 2005/2006, 30 453, nr. 3, blz. 16 e.v.) blijkt dat met de term "bestemd" wordt bedoeld, dat het gebouw juridisch-planologisch mag worden gebruikt voor wonen of verblijf. Uit die wetsgeschiedenis blijkt verder dat het bij de beoordeling of een gebouw bestemd en geschikt is voor menselijk verblijf, niet van belang is hoeveel personen in het gebouw verblijven. Het verblijven van maar één persoon is voldoende. Ook is niet van belang of de personen een bijzondere gevoeligheid voor geur hebben. Deze twee criteria bepalen volgens de wetsgeschiedenis enkel de mate van bescherming tegen geur, maar niet of een gebouw als geurgevoelig object moeten worden aangemerkt. In de Wet geurhinder is er dus voor gekozen om, anders dan in de door de Afdeling gevormde jurisprudentie over geurgevoelige objecten bij toepassing van de brochure "Veehouderij en Hinderwet" en de richtlijn "Veehouderij en stankhinder" van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de aard van het verblijf noch het aantal personen dat verblijft een rol te laten spelen bij de vaststelling of een (bedrijfs)gebouw als geurgevoelig object moet worden aangemerkt.
Tot slot geldt de eis dat het gebouw permanent of op een daarmee vergelijkbare wijze voor wonen of verblijf dient te worden gebruikt.

Niet in geschil is dat de gebouwen op het bedrijventerrein Eemspoort op grond van het daar geldende bestemmingsplan zijn toegelaten. Gezien de aard van de gebouwen zal per gebouw minimaal één bij het bedrijf werkzame persoon aanwezig zijn. Gelet hierop zijn de gebouwen bestemd, en naar moet worden aangenomen geschikt, voor menselijk verblijf. Het door Eemsland B.V. gewenste onderzoek naar de aard van de activiteiten in de gebouwen is voor deze vaststelling niet nodig. Verder is onbestreden dat de gebouwen permanent overeenkomstig deze bestemming worden gebruikt. Gelet hierop heeft het college de gebouwen op het bedrijventerrein Eemspoort terecht aangemerkt als geurgevoelig objecten in de zin van de Wet geurhinder en veehouderij."

Royal HaskoningDHV

Uit bovengenoemde definitie en de aangehaalde uitspraak kunnen ten aanzien van de passagiersterminal de volgende conclusies getrokken worden:

1. De schepen zelf zijn niet aan te merken als geurgevoelig object. Het betreft immers geen gebouwen. Bovendien zijn de schepen naar hun aard slechts tijdelijk aanwezig en op deze locatie derhalve niet permanent of een daarmee vergelijkbare wijze in gebruik voor menselijk verblijf.
2. Het terminalgebouw is naar verwachting wél een geurgevoelig object, er van uitgaande dat de terminal permanent of een daarmee vergelijkbare wijze in gebruik is voor menselijk verblijf. Dit laatste geldt overigens voor het personeel, niet voor de passagiers.

Nu het terminalgebouw is aan te merken als een geurgevoelig object moeten de bestaande geurrelevante bedrijven hun geurcontour inderdaad toetsen op de terminal, i.c. het terminalgebouw. Dit geldt overigens ook voor nieuwe bedrijven.

In welke mate is de terminal een geurgevoelig object?
Volgens artikel 2.7a van het Activiteitenbesluit wordt geurhinder bij geurgevoelige objecten voorkomen dan wel tot een aanvaardbaar niveau beperkt. Bij het bepalen van een aanvaardbaar niveau van geurhinder, wordt onder meer rekening gehouden met de bestaande toetsingskaders, waaronder lokaal geurbeleid.

Voor het onderzoeksgebied is het provinciale geurbeleid Noord-Holland (vastgesteld in 2014) het belangrijkste bestaande toetsingskader met lokaal geurbeleid.

In dat beleid wordt voor de bepaling van het aanvaardbaar niveau van geurhinder onderscheid gemaakt in drie typen geurgevoelige objecten:

a) geurgevoelige objecten, zoals aaneengesloten woonbebouwing;
b) minder geurgevoelige objecten, zoals bedrijfswoningen, woningen in het landelijk gebied, verspreid liggende woningen, recreatiegebieden voor dagrecreatie, accommodaties voor verblijfsrecreatie, zelfstandige kantoren, winkels alsmede objecten die met bovengenoemde minder geurgevoelige objecten gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de functie van het object, de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daar aanwezig is en de omgeving van het object.
c) overige geurgevoelige objecten: één van de onder b genoemde objecten indien het zich op een bedrijventerrein bevindt dat is bestemd voor type-C inrichtingen als genoemd in het Activiteitenbesluit.

Het terminalgebouw is niet direct te typeren als een minder geurgevoelig object. Worst case kan worden gesteld, dat het terminalgebouw uit hoofde van de functie van het object, de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daar aanwezig is en de omgeving van het object gelijk gesteld kan worden aan een minder geurgevoelig object, voor zover het zich niet bevindt op een bedrijventerrein dat is bestemd voor type-C inrichtingen.

Voor de locatie Coenhaven is met zekerheid te stellen, dat het een bedrijventerrein betreft die is bestemd voor type-C inrichtingen als genoemd in het Activiteitenbesluit. Locatie Coenhaven locatie is aan te merken als een overig geurgevoelig object.
Locatie Achtersluispolder heeft de bestemming "water".

Royal HaskoningDHV

Is de PTA een relevante geurbron?
De PTA (of beter de schepen) is geen relevante geurbron mede omdat de uitlaatgassen van de dieselmotoren op grote hoogte worden geëmitteerd.

Geurbeleid Amsterdam en Zaanstad
Voor zover bekend heeft de gemeente Amsterdam geen eigen geurbeleid. Aangenomen wordt, dat voor de toepassing van artikel 2.7a van het Activiteitenbesluit bij bedrijven waarvoor de gemeente Amsterdam bevoegd gezag is, aansluiting zal worden gezocht bij het provinciale geurbeleid.
De gemeente Zaanstad heeft wél eigen geurbeleid vastgesteld (in 2016). Het recent geactualiseerde geurbeleid heeft wel betrekking op andere geurgevoelige objecten dan woningen, met eveneens een indeling in drie typen geurgevoeligheid. Het Zaanse geurbeleid (2016) maakt onderscheid in standaard geurgevoelig objecten (zoals woningen in een woonwijk), minder geurgevoelig objecten, zoals een woning in het buitengebied en minst geurgevoelige objecten, zoals een bedrijfsgebouw. Voor de minst geurgevoelige objecten is er veel ruimte binnen dit beleid, hierdoor zijn er geen problemen te verwachten voor nieuwe bedrijven (zoals de PTA).

Resultaten
Hieronder zijn de resultaten weergegeven per zoeklocatie.

Autonome situatie
De autonome situatie is niet in beschouwing genomen. In de directe omgeving van de Veemkade bevinden zich geen geurbelastende bedrijven.

Coenhaven
Een terminalgebouw op de locatie Coenhaven is aan te merken als een overig geurgevoelig object in de zin van het provinciale geurbeleid. Volgens dat beleid gelden voor de hedonisch gewogen geurbelasting (ten opzichte van een hedonische waarde van –1) de volgende richtwaarden:

- 10 $ou_E(H)/m^3$ als 98 percentiel;
- 40 $ou_E(H)/m^3$ als 99,9 percentiel.

Voor bestaande bedrijven gelden grenswaarden die een factor 2 hoger zijn dan de vermelde richtwaarden. Voor nieuwe bedrijven gelden de richtwaarden als grenswaarden.

In 2013 is door bureau M+P in opdracht van Ontwikkelingsbedrijf gemeente Amsterdam een geuronderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van functiewijzigingen in bestemmingsplan Sloterdijk Amsterdam (rapportnummer M+P.OGA.11.03A.1, d.d. 3 april 2013).

Uit dat onderzoek blijkt, dat voor de locatie Coenhaven de bedrijven Cargill Soja B.V., ICL Fertilizers Europe C.V. (voorheen Amfert) en Eurotank Amsterdam B.V. (voorheen Europoint) bepalend zijn voor de geurbelasting. De berekende gecumuleerde en ongewogen geurbelasting bedraagt ter plaatse circa 3 ou_E/m^3 als 98 percentiel.

Het is daardoor in feite, zonder nader onderzoek, uit te sluiten dat de hedonisch gewogen geurbelasting per bedrijf hoger zal zijn dan voornoemde richtwaarden en daarmee aanvaardbaar is, ook vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening.

Conclusie voor de locatie Coenhaven
Een terminalgebouw op de locatie Coenhaven leidt niet tot de noodzaak tot uitplaatsing van bestaande bedrijven of het aanpassen van geurcontouren van deze bedrijven.

Royal HaskoningDHV

Achtersluispolder
Een terminalgebouw op de locatie Achtersluispolder, waarbij het terminal-gebouw is gelegen op het industrieterrein Achtersluispolder, is aan te merken als een overig geurgevoelig object in de zin van het provinciale geurbeleid.

Volgens dat beleid gelden voor de hedonisch gewogen geurbelasting (ten opzichte van een hedonische waarde van –1) de volgende richtwaarden:

- 10 $ou_E(H)/m^3$ als 98 percentiel;
- 40 $ou_E(H)/m^3$ als 99,9 percentiel.

Voor bestaande bedrijven gelden grenswaarden die een factor 2 hoger zijn dan de vermelde richtwaarden. Voor nieuwe bedrijven gelden de richtwaarden als grenswaarden.

Volgens het Zaans geurbeleid is het terminalgebouw aan te merken als type 3 geurgevoelig object (minst geurgevoelig). Volgens dat beleid kan de ontwikkeling zonder beperkingen mogelijk worden gemaakt als wordt voldaan aan de streefwaarde. De streefwaarde voor dit type geurgevoelige objecten is:

- 4xC(H=-1) als 98 percentiel;
- 8xC(H=-1) als 99,5 percentiel.

Bedoeld wordt de (uurgemiddelde) geurconcentratie (in ouE/m3) behorende bij een hedonische waarde van -1. Indien deze niet bekend is, geldt een toetsingswaarde van 1 ouE/m3. Bij meerdere bronnen in een bedrijf wordt de hedonische waarde bepaald door emissie en middeling van de hedonische waardes van de verschillende bronnen.
De locatie Achtersluispolder ligt deels op en grenst voor het overige aan industrieterrein Achtersluispolder in Zaanstad. In de gemeente Zaanstad zijn er voor zover bekend geen bedrijven gelegen, die een relevante geurbelasting veroorzaken op deze locatie. Daarom is toetsing aan het Zaans geurbeleid in relatie tot de Zaanse bedrijven in dit geval niet relevant. In 2013 is door bureau M+P in opdracht van Ontwikkelingsbedrijf gemeente Amsterdam een geuronderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van functiewijzigingen in bestemmingsplan Sloterdijk Amsterdam (rapportnummer M+P.OGA.11.03A.1, d.d. 3 april 2013).

Uit dat onderzoek blijkt, dat de berekende gecumuleerde en ongewogen geurbelasting ter plaatse tussen de 1 en 2 ou_E/m^3 als 98 percentiel bedraagt. Voor geen van de onderzochte geurrelevante bedrijven zal het terminalgebouw op de locatie Achtersluispolder het dichtstbijzijnde overige geurgevoelige object worden, zodat strijdigheid met de toepasselijke richt- en grenswaarden door de projectie van het terminalgebouw op de locatie Achtersluispolder op voorhand is uit te sluiten. Evenmin zal sprake zijn van overschrijding van de streefkwaliteit in de zin van het Zaanse geurbeleid.

Conclusie voor de locatie Achtersluispolder
De locatie Achtersluispolder, met het terminalgebouw gelegen op industrieterrein Achtersluispolder, leidt niet tot de noodzaak tot uitplaatsing van bestaande bedrijven of het aanpassen van geurcontouren van deze bedrijven.

Conclusies
Geurgevoeligheid zeecruiseterminal
Ten aanzien van de geurgevoeligheid van de zeecruiseterminal kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

1. De schepen zelf zijn niet aan te merken als geurgevoelig object.
2. Het terminalgebouw is naar verwachting wél een geurgevoelig object.
3. De PTA (en in het bijzonder de schepen) zelf zijn geen geurbron

Nu het terminalgebouw is aan te merken als een geurgevoelig object moeten de bestaande geurrelevante bedrijven hun geurcontour inderdaad toetsen op de terminal, i.c. het terminalgebouw.

Royal HaskoningDHV

Gevolgen voor bestaande bedrijven
Een terminalgebouw op de locatie Coenhaven leidt niet tot de noodzaak tot uitplaatsing van bestaande bedrijven of het aanpassen van geurcontouren van deze bedrijven.

Een terminalgebouw op de locatie Achtersluispolder leidt niet tot de noodzaak tot uitplaatsing van bestaande bedrijven of het aanpassen van geurcontouren van deze bedrijven.

Royal HaskoningDHV

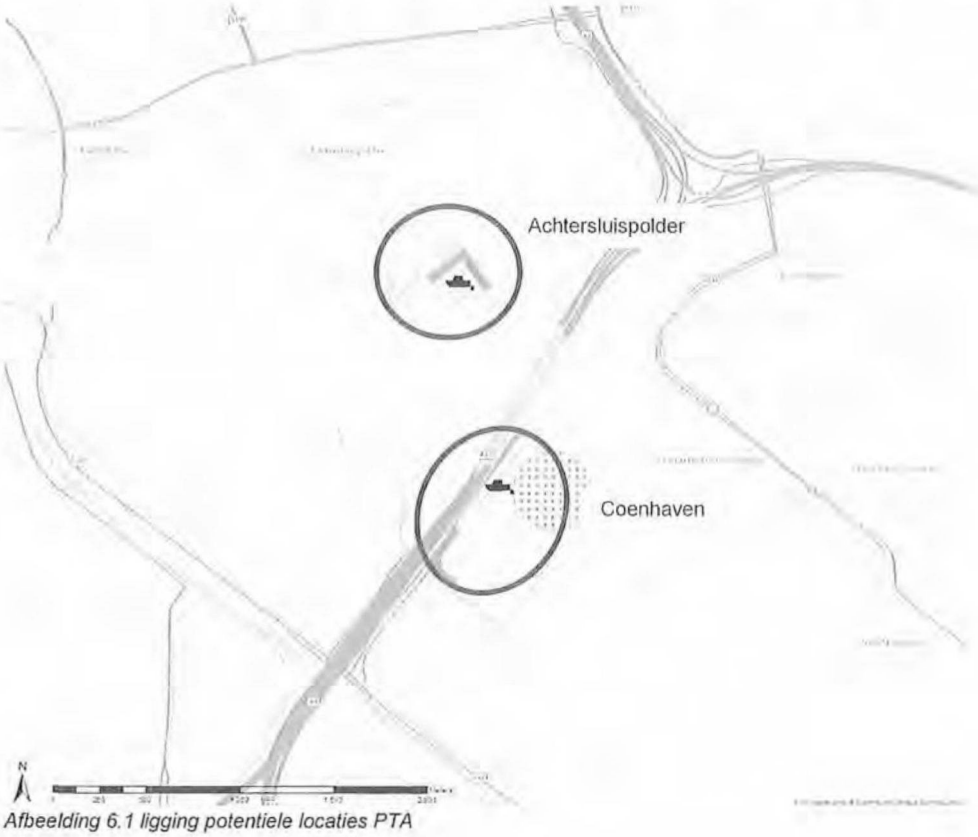
Bijlage 9

Bodem

Royal HaskoningDHV

Opgave

De cruiseterminal en aanlegkade van PTA Amsterdam moet, om bereikbaar te blijven voor grote cruiseschepen, op termijn worden verplaatst. Momenteel wordt een studie uitgevoerd naar twee potentiele locaties waarheen de PTA zou kunnen verhuizen, namelijk Achtersluispolder en Coenhaven (zie figuur 6.1). Een van de aspecten die een risico in doorlooptijd bij de realisatie van de nieuwe terminal en in kosten kan vormen is de bodemkwaliteit ter plaatse van de nieuwe locatie. In deze notitie een quick scan naar de bodemkwaliteit van de twee locaties en een doorvertaling in risico's.



Afbeelding 6.1 ligging potentiele locaties PTA

Uitgangspunten

Bij de bouw van de nieuwe terminal en de aanleg van de kade inclusief een eventueel benodigde draaicirkel wordt grondverzet. In de Nederlandse wetgeving zijn regels vastgelegd waaronder dit grondverzet mag worden uitgevoerd. In deze regels wordt onderscheidt gemaakt tussen:

1. Ontgraven en toepassen.
2. Ernstig verontreinigde locaties en niet-ernstig verontreinigde locaties.
3. Land- en waterbodem.

Afhankelijk van de plannen op de locatie (bijvoorbeeld bouwplannen of aanleg van infrastructuur) kan ook andere Wetgeving gelden die van toepassing is op handelingen op of in de bodem.

Royal HaskoningDHV

Situatie	Wet- en regelgeving	
	Landbodem	Waterbodem
Ontgraven van grond/waterbodem op niet-ernstig verontreinigde locaties	ARBO-wetgeving	Besluit lozingen buiten inrichtingen (Blbi)
Ontgraven van grond/waterbodem op ernstig verontreinigde locaties	Wet bodembescherming en ARBO-wetgeving	Waterwet en Besluit lozingen buiten inrichtingen (Blbi)
Toepassen van grond en bouwstoffen	Besluit bodemkwaliteit	Voor waterbodems geldt dat vanuit de Waterwet specifieke eisen gesteld kunnen worden aan het toepassen van primaire en aan secundaire materialen in of nabij oppervlaktewateren. In principe zijn deze regels verankerd in het Besluit bodemkwaliteit. Er kan voor specifieke locaties echter nog apart beleid zijn opgesteld door de betreffende waterkwaliteitsbeheerder.

Resultaten

Hieronder zijn in factsheets de resultaten van de quick scan op bodemkwaliteit van beide zoeklocaties weergegeven.

Royal HaskoningDHV

***Achtersluispolder:* Kwaliteit landbodem**

Onderwerp	Resultaat quick scan	
Diffuse bodemkwaliteit (Bron: Bodemkwaliteitskaart gemeente Zaanstad)	Kwaliteit bovengrond: Kwaliteit ondergrond: Toepassingseis:	niet toepasbaar (slechter dan industrie) Industrie Industrie
Puntbronnen binnen 25m zone PTA-locatie (Bron: Historisch bodembestand gemeente Zaanstad)	Tanks: Bedrijven: Asbestkansenkaart: Ophooglaag:	niet aanwezig Vredeweg 8: farmaceutische productenfabriek Sluispolderweg 35: Oud papier en lompengroothandel Sluispolderweg 26: offsetdrukkerij mogelijk asbest toegepast in woningen ophooglaag met baggerspecie
Uitgevoerde bodemonderzoeken (Bron: Bodeminformatiesysteem gemeente Zaanstad)	Sluispolderweg (tracé) Verkennend onderzoek NEN 5740 (11-02-2004) Grond: In het algemeen niet tot licht verhoogd met zware metalen, pak, EOX, minerale olie. Grondwater: zeer plaatselijk licht verontreinigd Sluispolderweg 24a, 24b, 26, 26b Verkennend onderzoek NVN 5740 (22-12-1995) Grond en grondwater: niet ernstig verontreinigd Sluispolderweg 28 Verkennend onderzoek NVN 5740 (19-12-1997) Grond en grondwater: licht verontreinigd Sluispolderweg tegenover nr 28 Verkennend onderzoek NVN 5740 (19-12-1995) Grond: licht verontreinigd Grondwater: licht verontreinigd Sluispolderweg 35: Verkennend onderzoek NVN 5740 (06-04-1995) en aanvullend onderzoek (09-05-1995) Bovengrond: sterk verontreinigd met koper, Ondergrond: licht verontreinigd Grondwater: licht verontreinigd Sluispolderweg 49 Nul situatieonderzoek (03-02-2004) Grond: licht verontreinigd, asbesthoudend Grondwater: licht verontreinigd Sluispolderweg 51 Nul situatieonderzoek (21-01-2004) Grond: sterk verontreinigd met zware metalen, minerale olie en PAK Grondwater: sterk verontreinigd met koper Sluispolderweg 53 Zaandam Indicatief onderzoek (01-04-1992) Grond: licht verontreinigd Grondwater: niet verontreinigd Saneringsevaluatie (20-07-1994) Grond: licht verontreinigd Sluispolderweg tussen 61 en 65 Verkennend onderzoek NVN 5740 (29-05-1996) Grond: licht verontreinigd. Matige benzinegeur, sterke cyanidegeur waargenomen.	

Royal HaskoningDHV

Kwaliteit waterbodem

De invloed van de waterbodem op de waterkwaliteitsdoelen van het Noordzeekanaal met specifieke aandacht voor de dioxine problematiek.

Onderzoek uit 2013 uitgevoerd door IMARES Wageningen UR en Ecofide in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst WVL. De vier onderzochte vakken in Zijkanaal H hebben allen een waterbodemkwaliteit 'Klasse B'. Er zijn geen gehalten boven de interventiewaarde aangetoond. Uit het onderzoek blijkt verder dat in de monding van Zijkanaal H met het Noordzeekanaal hogere gehalten dioxines worden aangetoond dan in het Zijkanaal H zelf. Echter stroomafwaarts in het Noordzeekanaal worden de hoogste waarden gemeten.

Gegevens bodemloket

Op bodemloket.nl het landelijke loket waar bodemkwaliteitsgegevens zijn verzameld is de locatie Zijkanaal H-weg/Noorder IJ-polderplas bekend.

Op basis van de gegevens in dit loket kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- In het Zijkanaal H en de Noorder IJ-polderplas hebben verschillende stortingen en dempingen plaatsgevonden. Het stort-/dempingsmateriaal bestaat uit puin, bouw- en sloopafval en niet gespecificeerd stortmateriaal.
- Er dient een aanvullend onderzoek naar de verontreiniging worden uitgevoerd (besluit uit 1996).

Coenhaven

Kwaliteit landbodem

Onderwerp	Resultaat quick scan
Diffuse bodemkwaliteit (Bron: Bodemkwaliteitskaart gemeente Amsterdam)	Kwaliteit bovengrond: Achtergrondwaarde Kwaliteit ondergrond: Achtergrondwaarde Toepassingseis: Achtergrondwaarde
Puntbronnen binnen 25m zone PTA-locatie (Bron: Bodemloket.nl)	De locatie Coenhaven ligt in een industriegebied waar verschillende bodembedreigende activiteiten worden uitgevoerd, waaronder: • Brandstoftank (bovengronds) • benzinetank (ondergronds) • Benzinepompinstallatie • HBO-tank (bovengronds) • Tractorpetroleumpompinstallatie • Laad- los-, op- en overslagbedrijf (binnenvaart) • Laad- los- en overslagbedrijf (zeevaart) • Laad-, los-, op- en overslagbedrijf (goederen) • Ertsen- en mineralenoverslagbedrijf • Kolenopslag en -overslag • Transportbedrijf • Koelpakhuis • Metaalwarenfabriek • Metaalconstructiebedrijf • Houtbe- en -verwerkende industrie • Hout- en plaatmateriaalzagerij • Timmerwerkplaats Daarnaast is op de locatie waarschijnlijk een ophooglaag met onbekende ophoogmaterialen aanwezig.

Royal HaskoningDHV

Onderwerp	Resultaat quick scan
Uitgevoerde bodemonderzoeken (Bron: Omgevingsloket Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied)	2e Coentunnel Uitgevoerde onderzoeken:

Onderzoekstatus	Rapportdatum
Historisch onderzoek	22-10-2004
Verkennend onderzoek NEN 5740	22-7-2005
Verkennend onderzoek NEN 5740	4-11-2005
Verkennend onderzoek NEN 5740	6-12-2007
Verkennend onderzoek NEN 5740	30-3-2009
Projectplan voor Grondstromen (aanleg 2e Coentunnel)	14-5-2009

Vervolgactie: voldoende onderzocht
Risico: geen risico's

Westerhoofd 12
Uitgevoerde onderzoeken:

Onderzoekstatus	Rapportdatum
Verkennend onderzoek NEN 5740	4-11-2005
Historisch onderzoek	28-3-2007
Verkennend onderzoek NEN 5740	12-1-2016
Meldingsformulier BUS saneringsplan	15-1-2016
Meldingsformulier BUS evaluatieverslag	2-9-2016

Vervolgactie: starten sanering
Risico: ernstig, geen risico's bepaald

Riooltrace Hemhavens
Uitgevoerde onderzoeken:

Onderzoekstatus	Rapportdatum
Verkennend onderzoek NEN 5740	7-7-2000
Verkennend onderzoek NEN 5740	3-3-2016

Vervolgactie: voldoende onderzocht
Risico: geen risico's

Coenhavenweg
Uitgevoerde onderzoeken:

Onderzoekstatus	Rapportdatum
Indicatief onderzoek	15-9-1999
Verkennend onderzoek NVN 5740	15-9-1999
Meldingsformulier BUS saneringsplan	30-11-2010
Meldingsformulier BUS evaluatieverslag	6-10-2011

Vervolgactie: voldoende gesaneerd
Risico: ernstig, geen spoed (inmiddels dus gesaneerd)

Coenhavenweg (Pier Amerika, Eggerding)

Royal HaskoningDHV

Onderwerp	Resultaat quick scan

Uitgevoerde onderzoeken:

Onderzoekstatus	Rapportdatum
Saneringsonderzoek	1-3-1989
Indicatief onderzoek	1-4-1989
Indicatief onderzoek	1-4-1989
Indicatief onderzoek	1-4-1989
Indicatief onderzoek	1-6-1991
Nader onderzoek	1-4-1992
Orienterend bodemonderzoek	1-10-1992
Saneringsplan	1-11-1992
Saneringsevaluatie	13-5-1993
Monitoringsrapportage	5-11-1993
Indicatief onderzoek	18-11-1997
Nul- of Eindsituatieonderzoek	30-1-1998
Indicatief onderzoek	8-10-1998

Vervolgactie: registratie restverontreiniging
Risico: ernstig, urgentie niet bepaald

Coenhavenweg 26
Uitgevoerde onderzoeken:

Onderzoekstatus	Rapportdatum
Indicatief onderzoek	1-4-1992
Nul- of Eindsituatieonderzoek	2-3-2015

Vervolgactie: voldoende onderzocht
Risico: geen risico's

Coenhavenweg naast 26
Uitgevoerde onderzoeken:

Onderzoekstatus	Rapportdatum
Nul- of Eindsituatieonderzoek	2-3-2015

Vervolgactie: voldoende onderzocht
Risico: geen risico's

Coenhavenweg 30
Uitgevoerde onderzoeken:

Onderzoekstatus	Rapportdatum
Verkennend onderzoek NVN 5740	27-8-1998
Verkennend onderzoek NEN 5740	14-11-1995

Vervolgactie: voldoende onderzocht
Risico: geen risico's

Petroleumhavenweg 1 – Warmtenet
Uitgevoerde onderzoeken

Onderzoekstatus	Rapportdatum

Royal HaskoningDHV

Onderwerp	Resultaat quick scan
	Verkennend onderzoek NEN 5740 20-12-2011
	Vervolgactie: uitvoeren vervolg onderzoek Risico: potentieel ernstig
Bodemonderzoek ter plaatse van de landtong (draaicirkel) (Bron: Omgevingsloket Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied)	Fosfaatweg 30-60 Uitgevoerde bodemonderzoeken:

Onderzoekstatus	Rapportdatum
Orienterend bodemonderzoek	25-7-1985
Orienterend bodemonderzoek	2-12-1985
Orienterend bodemonderzoek	8-6-1990
Nul- of Eindsituatieonderzoek	6-5-1991
Nul- of Eindsituatieonderzoek	1-3-1992
Saneringsplan	1-6-1992
Indicatief onderzoek	1-3-1993
Saneringsplan	1-4-1993
Nul- of Eindsituatieonderzoek	4-5-1993
Nul- of Eindsituatieonderzoek	27-2-1995
Indicatief onderzoek	31-5-1995
avr (aanvullend rapport)	8-6-1995
brf (briefrapport)	15-3-1998
Nul- of Eindsituatieonderzoek	30-10-2002
Monitoringsrapportage	13-4-2004
Nul- of Eindsituatieonderzoek	29-4-2004
Historisch onderzoek	24-1-2006
Monitoringsrapportage	24-1-2006
Nul- of Eindsituatieonderzoek	4-1-2008
Monitoringsrapportage	21-2-2008
Nul- of Eindsituatieonderzoek	30-9-2009
Monitoringsrapportage	30-9-2009

Vervolgactie: uitvoeren actieve nazorg
Risico: Ernstig, niet urgent

Fosfaatweg naast 60
Uitgevoerde bodemonderzoeken:

Onderzoekstatus	Rapportdatum
Verkennend onderzoek NEN 5740	22-5-1986

Vervolgactie: voldoende onderzocht
Risico: geen risico's afgeleid

Noorderhoofd (terrein)
Uitgevoerde bodemonderzoeken:

Onderzoekstatus	Rapportdatum
Verkennend onderzoek NEN 5740	20-1-2016

Royal HaskoningDHV

Onderwerp	Resultaat quick scan

Vervolgactie: uitvoeren vervolgonderzoek
Risico: ernstig, spoed niet bepaald

Fosfaatweg 48-50
Uitgevoerde bodemonderzoeken:

Onderzoekstatus	Rapportdatum
AO nieuwe stoffen	23-4-2013

Vervolgactie: voldoende onderzocht
Risico: geen risico's afgeleid

Kwaliteit waterbodem

De invloed van de waterbodem op de waterkwaliteitsdoelen van het Noordzeekanaal met specifieke aandacht voor de dioxine problematiek.

Onderzoek uit 2013 uitgevoerd door IMARES Wageningen UR en Ecofide in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst WVL. Bij de Coenhaven (KM 20,0 – KM 20,5) ligt een baggerspecieput waarin baggerspecie uit het Noordzeekanaal wordt verzameld. Deze is in 2008 gegraven en gebruikt voor het onderhoudsbaggerwerk in de vaargeul van het Noordzeekanaal. Voor de put bij de Coenhaven wordt in het rapport geen melding gemaakt van de toepassing van dioxine-verdachte baggerspecie.

In de Coenhaven zijn 15 monsters van de waterbodem onderzocht. In onderstaande tabel een overzicht van de resultaten van het analytisch onderzoek en de daaraan gekoppelde toetsing.

Waterbodemkwaliteitsklasse	Aantal monsters	% monsters	Stoffen boven interventiewaarde
< Achtergrondwaarde	1	7%	
Klasse A	1	7%	
Klasse B	10	64%	
> Interventiewaarde	3	22%	Ni, PCB, olie, dioxines

Royal HaskoningDHV

Conclusies

Achtersluispolder

Landbodem:

Er zijn in het geval van Achtersluispolder geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend ter plaatse van de te ontwikkelen locatie. Wel zijn er in verschillende onderzoeken sterke verontreinigingen aangetoond. Ook de bodemkwaliteitskaart geeft de indicatie dat in het gebied bodemverontreinigingen aanwezig kunnen zijn. Aanvullend onderzoek kan uitsluitsel gegeven over de omvang van deze sterke verontreinigingen.

Waterbodem:

De waterbodem van Zijkanaal H is in 2013 onderzocht. In dit onderzoek zijn geen gehalten boven de interventiewaarde in de waterbodemonsters aangetoond. De Noorder IJ-polderplas is in de jaren '90 onderzocht. De verontreinigingssituatie gaf destijds wel aanleiding tot het nemen van het besluit dat een aanvullend onderzoek dient te worden uitgevoerd. In het Noordzeekanaal zijn ter hoogte van de monding van Zijkanaal H wel interventiewaarde overschrijdingen aangetoond.

Coenhaven

Landbodem:

De locatie Coenhaven is in gebruik als industriegebied. Op verschillende plaatsen zijn dan ook bodembedreigende activiteiten uitgevoerd. Er zijn geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend ter plaatse van de te ontwikkelen locatie. Wel zijn er in verschillende onderzoeken sterke verontreinigingen aangetoond en zijn op verschillende locaties bodemsaneringen uitgevoerd.
Op basis van de bodemkwaliteitskaart kan worden verwacht dat buiten de verdachte bedrijfslocaties de bodemkwaliteit gelijk is aan de kwaliteitsklasse achtergrondwaarde.

Ter plaatse van de te verwijderen landtong zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat in ieder geval de bovenste twee meter van deze landtong ernstig verontreinigd is.

Waterbodem:

De waterbodem van de Coenhaven is in 2013 onderzocht. In dit onderzoek is in drie van de 15 waterbodemmonsters gehalten boven de interventiewaarde aangetoond. Dit betreft verontreinigingen met nikkel, PCB, minerale olie en dioxines. In het Noordzeekanaal zijn ter hoogte van de monding van de Coenhaven eveneens interventiewaarde overschrijdingen aangetoond.

Locatiekeuze PTA

bouwstenen / ruimtelijke verkenningen

status: definitief
31 oktober 2017



PTA tijdens Amsterdam Dance Event

must

MUST
Pieter Jannink
Hein Coumou
Sebastian van Berkel
Jeffrey van Zanten

1. Opgave 5

2. Cruisestad Amsterdam 9

3. Gebiedsontwikkeling 13
Achtersluispolder 14
Coenhaven 15

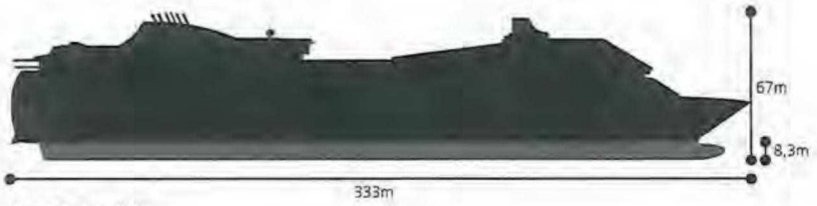
4. Inrichtingsvarianten 19
3 x Achtersluispolder 20
3 x Coenhaven 28

5. Rekenvarianten 36
Achtersluispolder 36
Coenhaven 38

6. Meekoppelkansen 41

7. Referenties 45

8. Externe overleggen 63



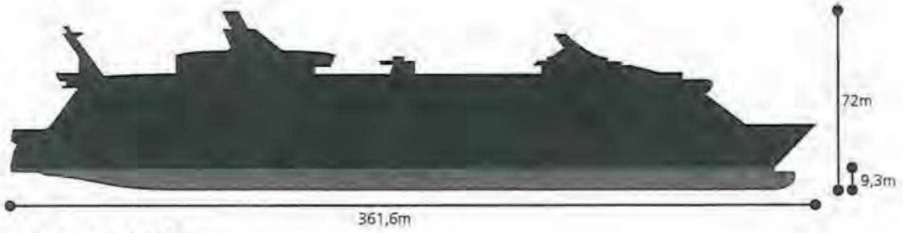
MSC Splendida

Passagiers 3900

x100

Crew 1370

x100



OASIS OF THE SEAS

Passagiers 6296

x100

Crew 2394

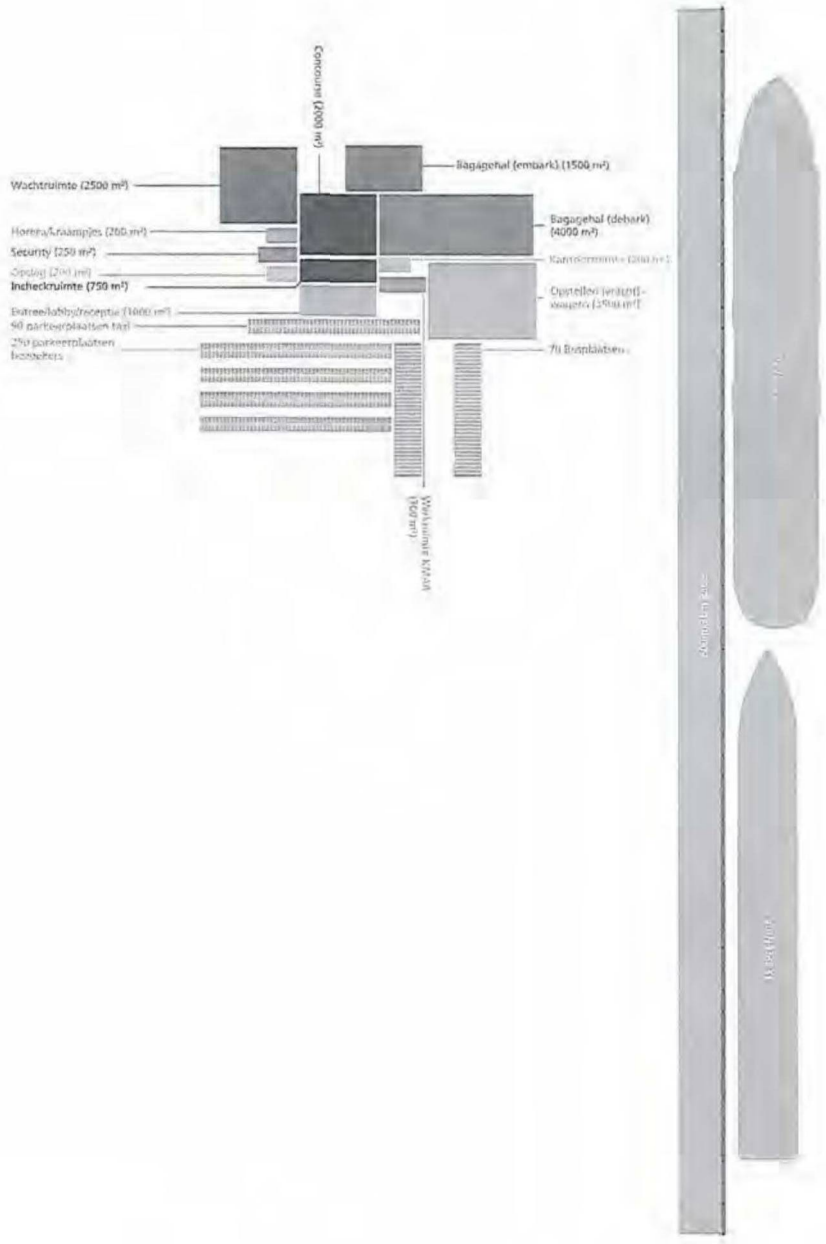
x100

1. Opgave

De verplaatsing van de PTA naar de Coenhaven in Amsterdam of Achtersluispolder in Zaanstad draagt bij aan de doelstellingen van de 'Stad in Balans' en de 'Sprong over het IJ'. Tegelijkertijd zijn op beide locaties op middellange termijn grote ambities om de gebieden te transformeren naar een gemengd grootstedelijk gebied met ruimte voor tienduizenden nieuwe woningen en arbeidsplaatsen. Maak.Zaanstad voorziet een geleidelijke transformatie van de Achtersluispolder, waarbij Pakhuis de Vrede het nieuwe publieke icoon van Zaanstad aan het IJ kan worden. De ontwikkelstrategie HavenStad gaat uit van een ontwikkeling van de Coen- en Vlothaven na 2040 waarbij een hoogstedelijk en zelfs autoluw woon- en werkmilieu kan worden gerealiseerd op dit schiereiland in de haven.

Een passagiersterminal voor de cruisevaart is in eerste instantie een logistieke machine waarbij de bevoorrading van de schepen en de verplaatsing van de toeristen efficiënt en doelmatig moeten worden afgewikkeld. Dit gaat gepaard met afgesloten kades, douane grens, voldoende opstelplaatsen voor bussen en de nodige milieuhinder van de afgemeerde cruiseschepen op de directe omgeving. De ontwikkelingspotentie tot gemengd stedelijk gebied voor beide locaties komt hiermee onder druk te staan. Om de PTA in te passen, zal altijd gekeken moeten worden hoe de PTA ingezet kan worden als meerwaarde voor de (her)ontwikkeling van het gebied. Dit kan bijvoorbeeld door een openbaar daklandschap of een gebouw met publiek programma te realiseren.

Tegelijkertijd zijn er meekoppelkansen. Zo zal bijvoorbeeld de ontsluiting van de Achtersluispolder sterk moeten worden verbeterd bij de transformatie van het gebied. De vestiging van de PTA op deze locatie zal de noodzaak hiertoe verder versterken. Hierbij doet zich de gemeenschappelijke kans voor om een snelle bus/ov-verbinding over de Noorder IJplas te realiseren direct richting het centrum van Amsterdam. De ontwikkelstrategie HavenStad zet bijvoorbeeld sterk in op



de noodzakelijke mobiliteitsshift van autogebruik naar alternatieve vervoerssystemen. De vestiging van de PTA in de Coenhaven kan voorsorteren op realisatie van een parkeerhub ten behoeve van de ontwikkeling van HavenStad en inzetten op de ontwikkeling van het vervoer over water om op deze wijze een eerste stap te zetten richting de realisatie van de mobiliteitsshift.

Ten slotte kan de verplaatsing van de PTA bijdragen aan de kwaliteit van de maritieme beleving aan het IJ voor de bewoners van Amsterdam en Zaanstad. Door de PTA te combineren met publieke functies en ruimte voor het stedelijk gebied kan de cruiseterminal bijdragen aan Amsterdam als cruisestad.

Festivalterrein



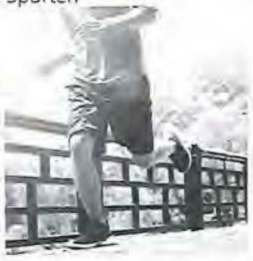
Shoppingmall



P&R Hub



Sporten



Madurodam



Uitzicht



Kade met horeca



Congressen



Dakpark



Pretpark



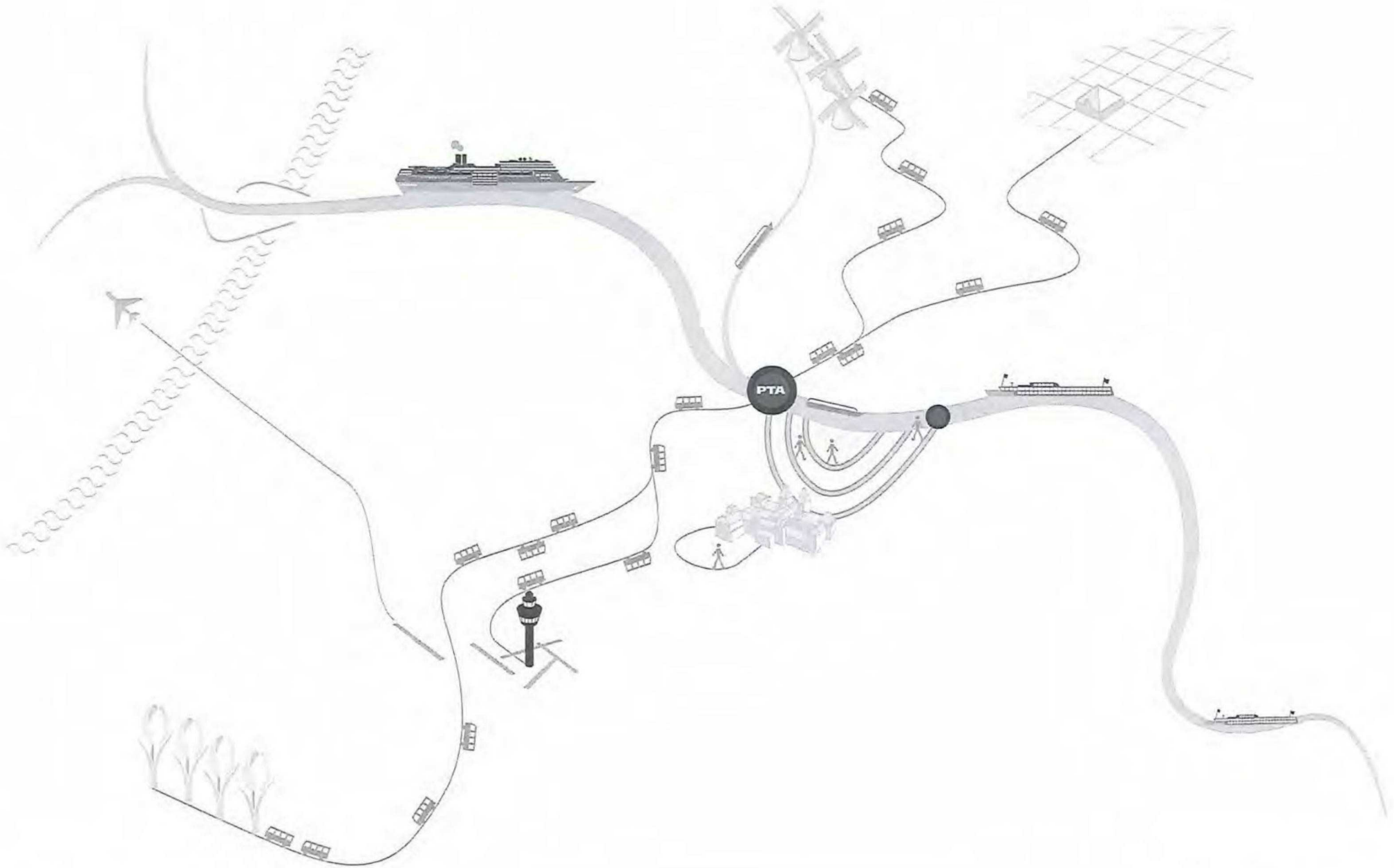
2. Cruisestad Amsterdam

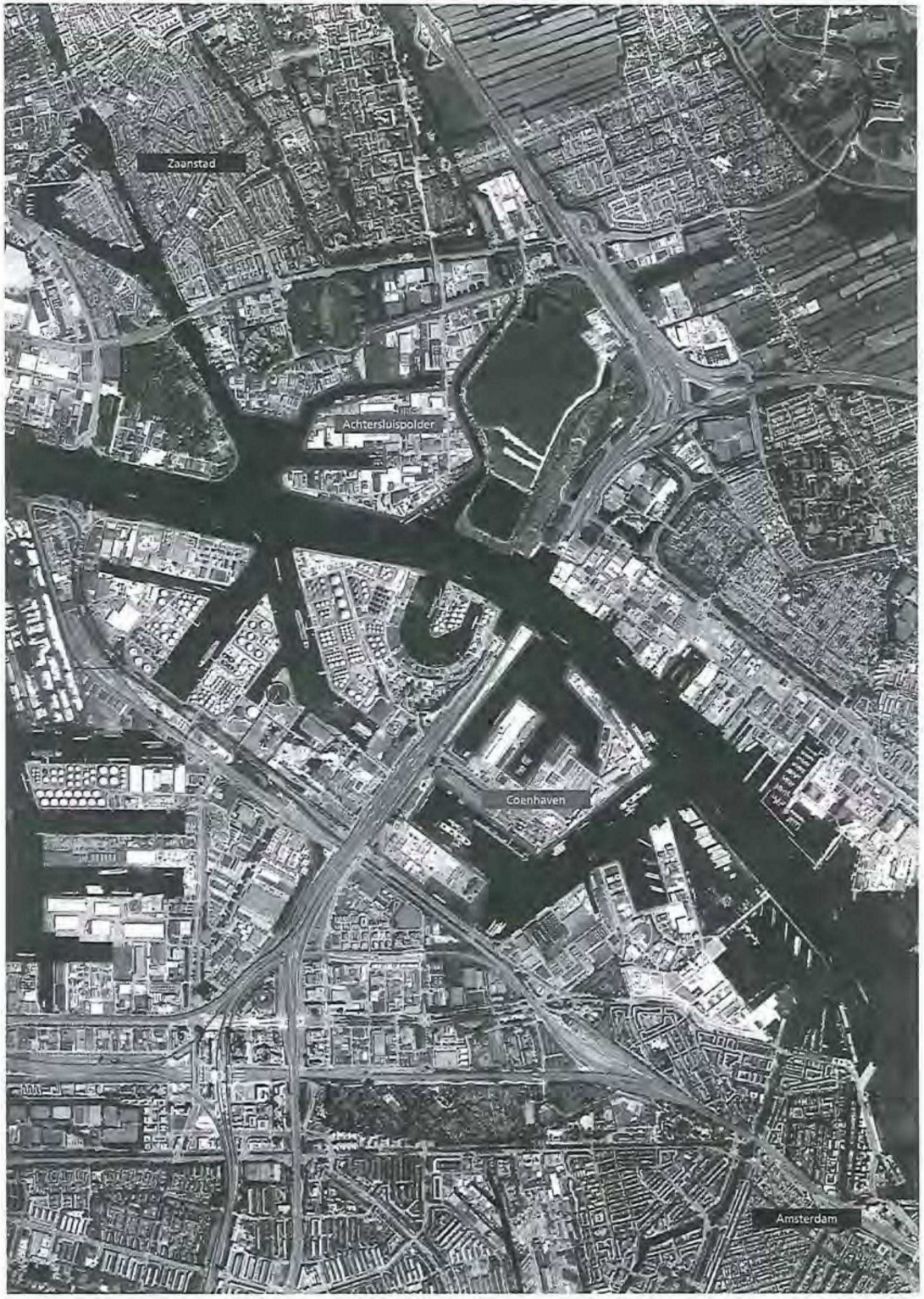
Het concept 'Cruise City' is op verschillende manieren te interpreteren. De huidge PTA aan de Piet Heinkade kan al beschouwd worden als een Cruise City. Op een compact oppervlak worden meerdere functies met elkaar gecombineerd. Naast de logistieke afhandeling van cruiseschepen is er ook een hotel, winkels, horeca. De terminal zelf wordt gebruikt voor evenementen zoals beurzen, seminars en feesten.

Het concept Cruisecity kan worden bekeken als gebouwconcept of concept voor gebiedsontwikkeling. Het gebouwconcept gaat uit van de ontwikkeling van de PTA met functies als hotel, congres en vergaderfaciliteiten, restaurant etc. onder één dak. Vergelijkbaar met de huidige opzet van de PTA aan de Veemkade. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat de verschillende logistieke stromen elkaar niet in de weg zitten.

Het concept voor de gebiedsontwikkeling gaat in op welke functies die een mogelijke relatie met de PTA hebben in de directe nabijheid van de terminal gerealiseerd kunnen worden een meerwaarde kunnen opleveren ten aanzien van de ontwikkeling van het gebied. Denk hierbij bijvoorbeeld aan grootschalige toeristisch / recreatieve functies.

Zowel bij de Coenhaven als de Achtersluispolder zal ons inziens altijd gekeken moeten worden hoe de spin-off van de PTA ingezet kan worden als meerwaarde voor de herontwikkeling van het gebied. Een eenduidig programma / opzet / recept voor cruisecity is hiermee niet te formuleren.


PTA



3. Gebiedsontwikkeling

Achtersluispolder

De Achtersluispolder ligt op de overgang van het IJ naar de Zaan. Pakhuis De Vrede is het (historisch) icoon van het gebied. Het gebied kent een rijkheid aan maakindustrie en andersoortige bedrijvigheid. Er is een bovengemiddelde leegstand van circa 20%.

Maak.Zaanstad voorziet een geleidelijke transformatie van de Achtersluispolder, waarbij Pakhuis de Vrede het nieuwe publieke icoon van Zaanstad aan het IJ kan worden.

Steekwoorden Achtersluispolder: (nieuwe) maakindustrie, nautisch verleden, industrieel verleden, begin Zaan, Zaanstad, Holland, VOC, ZaanIJoevers, geisoleerd, duurzaam, energie producerend, Zaanse mening 2.0, transporthub, ...

Coenhaven

De Coenhaven is een industriegebied onder de rook van de Hemcentrale (toekomst?). Het is een utilitair landschap gekenmerkt door infrastructuur en logistiek.

De ontwikkelstrategie HavenStad gaat uit van een ontwikkeling van de Coen- en Vlothaven na 2040 waarbij een hoogstedelijk en zelfs autoluw woon- en werkmilieu kan worden gerealiseerd op dit schiereiland in de haven.

Steekwoorden Coenhaven: transport hub, toekomst, tijdelijk, infralandschap, place making, high tech, circulair, Westas Amsterdam, afgelegen, ...

Beleidscontext Achtersluispolder

MaakZaanstad



Perspectief Poelenburg-Achtersluispolder



Economisch ruimtelijke Visie ZaanIJ oevers



Beleidscontext Coenhaven

Ontwikkelstrategie HavenStad

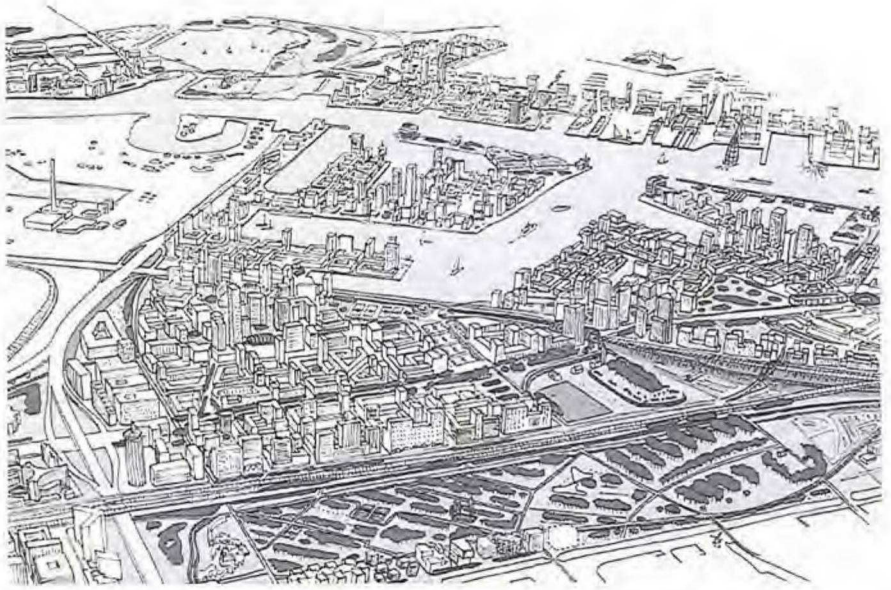
Fase 4
> 2040

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

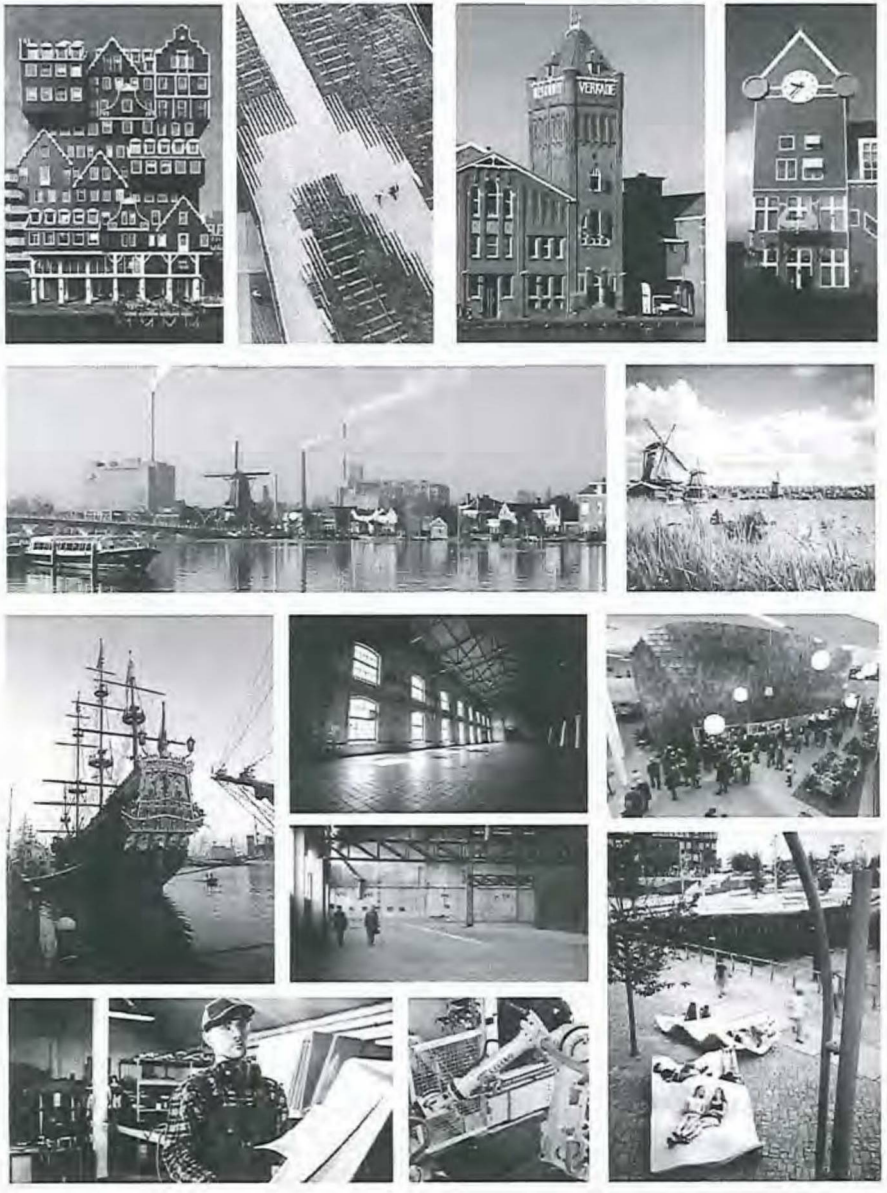


Deelgebieden
- Coen- en Vlothaven

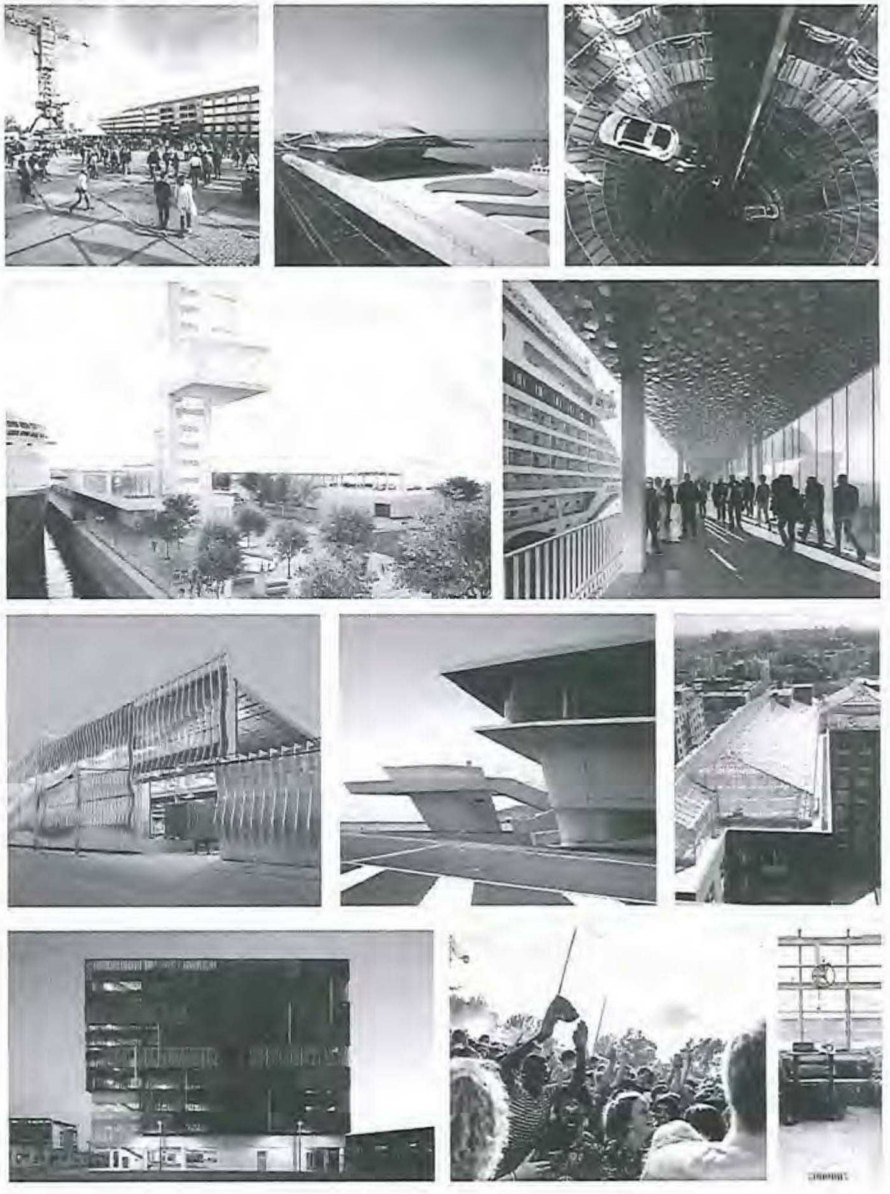
Aantallen
- 1.540.000 m2 totaal BVO (totaal 7.634.000)
- 15.400 woningen (totaal 73.300)
- 308.000 m2 BVO niet-wonen (totaal 1.769.500)
- 10.300 arbeidsplaatsen (totaal 58.700)



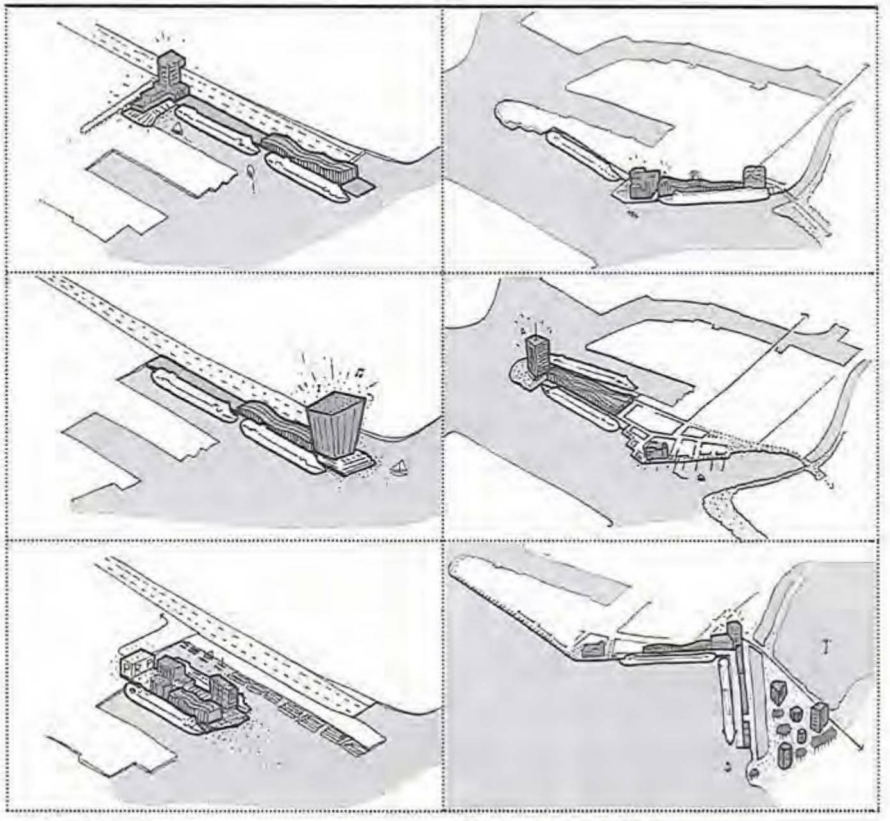
Karakter Achtersluispolder in beelden



Karakter Coenhaven in beelden



4. Inrichtingsvarianten



Coenhaven

Inrichtingsvarianten

WESTERHOOFD_STAD

WESTERHOOFD_IJ

AFRIKAPIER

Achtersluispolder

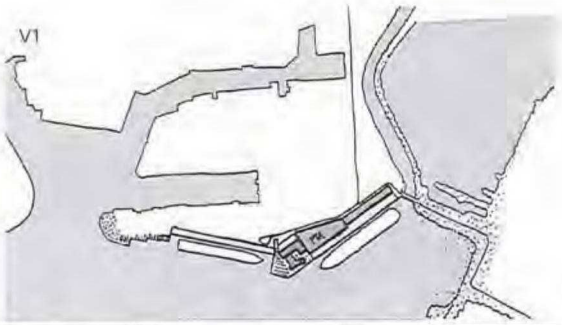
Inrichtingsvarianten

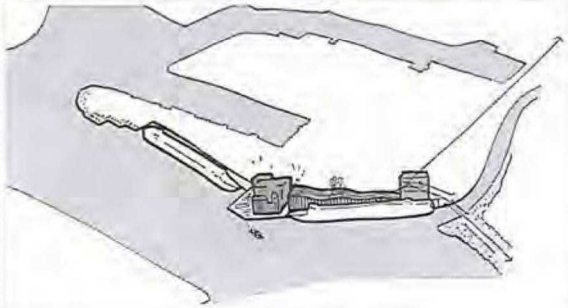
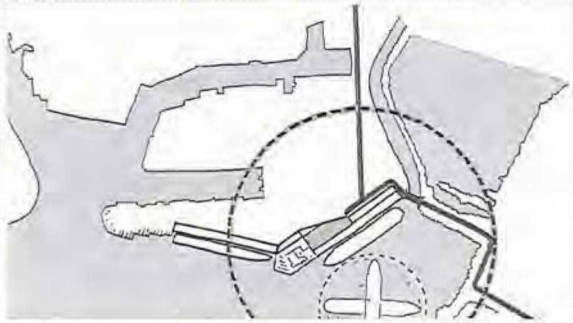
MIDDEN

WEST

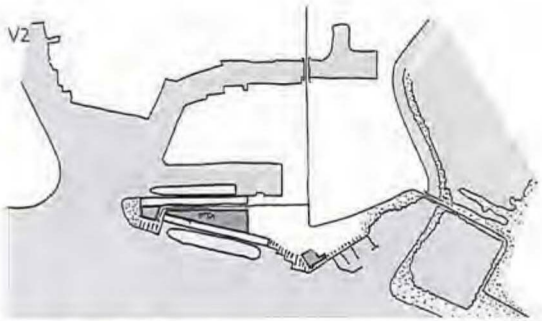
OOST

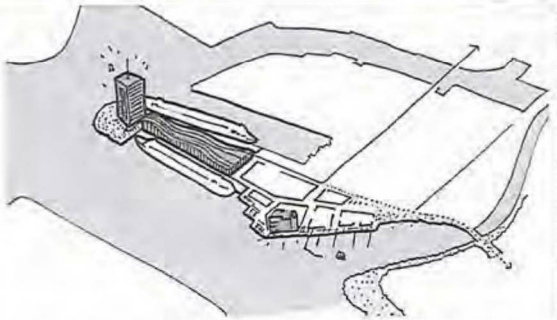
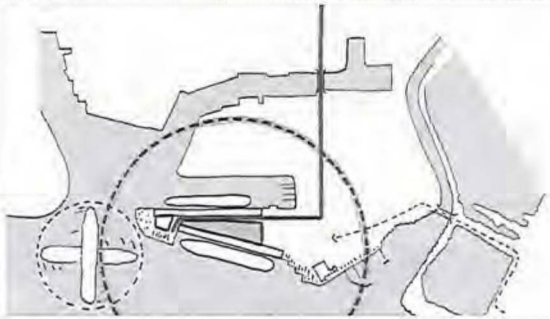
Achtersluispolder
Inrichtingsvariant
MIDDEN



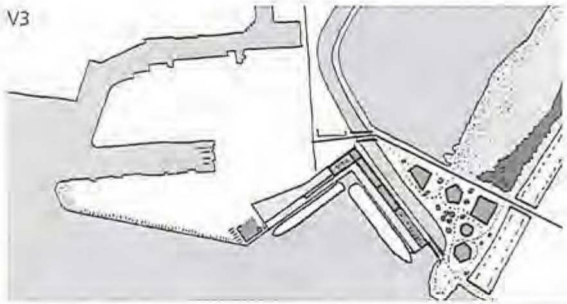
Belevingswaarde		• Dichtzetten van gehele waterfront Zaanstad aan het IJ door de Cruiseschepen • Schaduwwerking van cruiseschepen • Centrale plek pakhuis de Vrede met openbare ruimte en publieke functie als onderdeel van terminal • Openbaar daklandschap op de PTA
Gebruikswaarde		• Impact van geluid op groot deel Achtersluispolder • Ontsluiting bussen via de NoorderIJplas • Openen zuidelijk deel NoorderIJplas om draaien schepen mogelijk te maken • Belemmering bevaarbaarheid zijkanaal H
Toekomstwaarde		• Mogelijke aansluiting bij HOV Amsterdam Zaanstad • Geluidsbelasting maakt woningbouw op zuidelijke deel Achtersluispolder alleen onder voorwaarden mogelijk • Beperkte mogelijkheden uitbreiding aantal ligplaatsen cruiseschepen

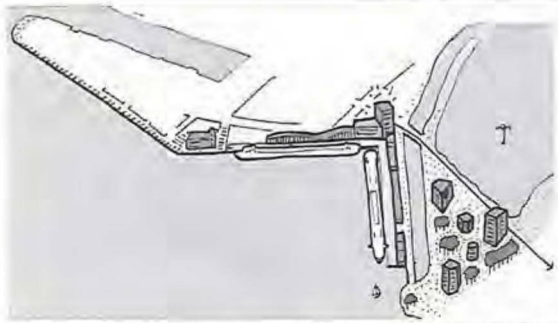
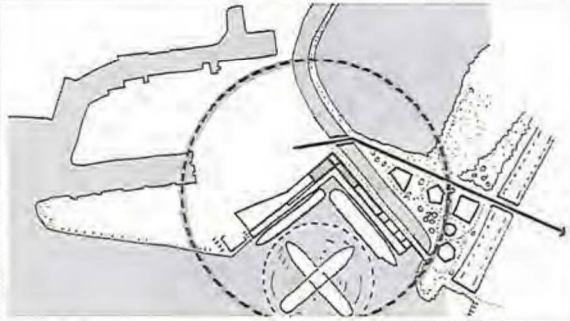
Achtersluispolder
Inrichtingsvariant
WEST



Belevingswaarde		• Cruisepier met mogelijkheden voor iconisch gebouw aan de monding van de Zaan • Publieke kades aan het IJ rondom pakhuis de Vrede
Gebruikswaarde		• Impact van geluid op groot deel Achtersluispolder • Landzijdige ontsluiting cruiseterminal is aandachtspunt • Schepen kunnen draaien bij de monding van de Zaan
Toekomstwaarde		• Mogelijke aansluiting bij HOV Amsterdam Zaanstad • Geluidsbelasting maakt woningbouw op zuidelijke deel Achtersluispolder alleen onder voorwaarden mogelijk • Uitbreiding aantal ligplaatsen cruiseschepen alleen mogelijk ten oosten van pakhuis de Vrede

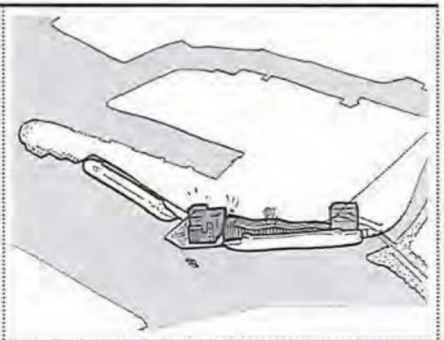
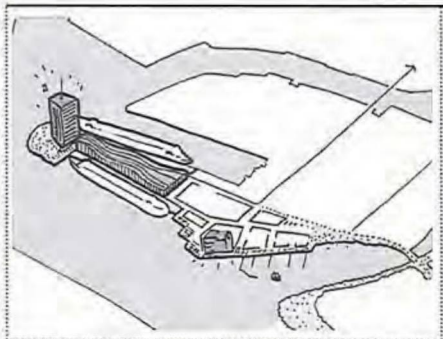
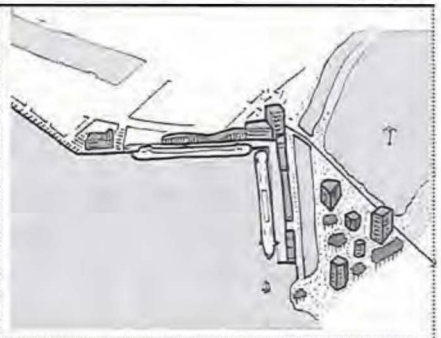
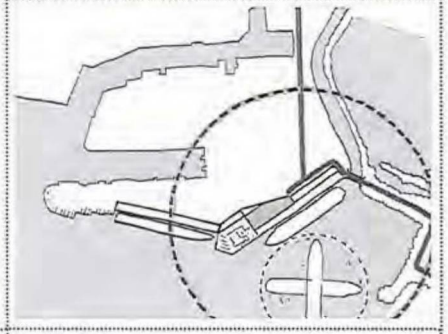
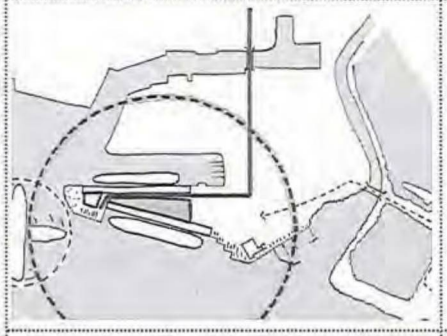
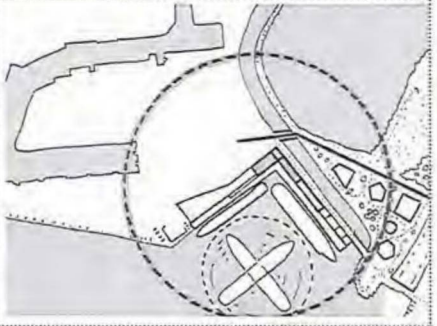
Achtersluispolder V3
Inrichtingsvariant
OOST



Belevingswaarde		• Relatie met de ontwikkeling van NoorderIJplas als potentieel stadspark / natuurwaarden NoorderIJplas • Publieke kades aan het IJ rondom pakhuis de Vrede
Gebruikswaarde		• Impact van geluid op klein deel Achtersluispolder / hinder gecomineerd met de ring A10 • Ontsluiting bussen via de NoorderIJplas • Belemmering bevaarbaarheid zijkanaal H / omleggen
Toekomstwaarde		• Mogelijke aansluiting bij HOV Amsterdam Zaanstad • Geluidsbelasting maakt woningbouw op klein deel Achtersluispolder alleen onder voorwaarden mogelijk • Uitbreiding aantal ligplaatsen cruiseschepen mogelijk ten westen van Pakhuis de Vrede.

Achtersluispolder

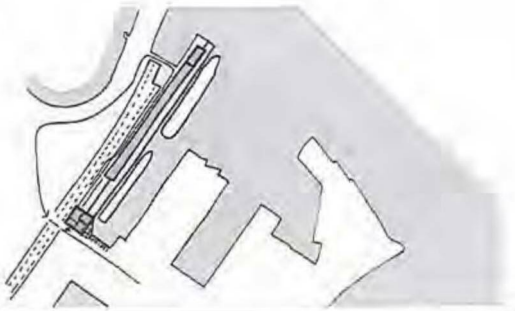
Inrichtingsvarianten

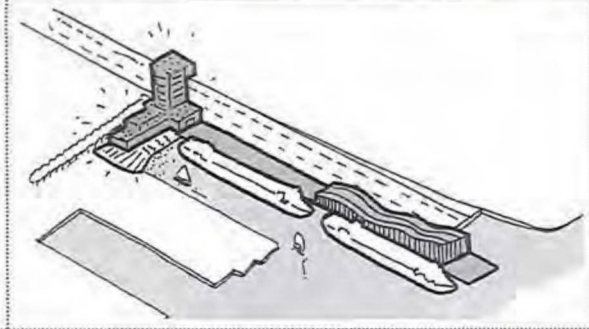
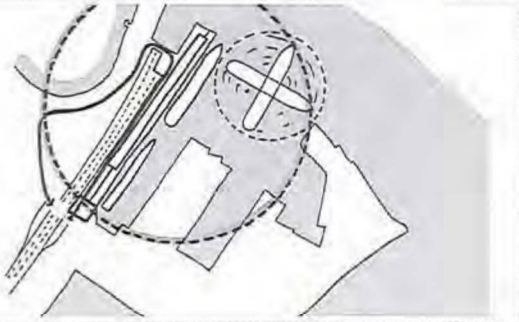
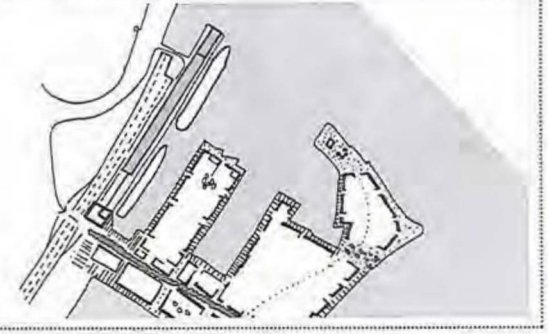
	V1	V2	V3
Belevingswaarde			
Gebruikswaarde			
Toekomstwaarde			

Coenhaven V1

Inrichtingsvariant

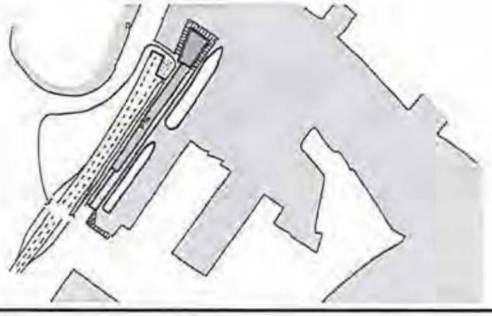
WESTERHOOFD_STAD

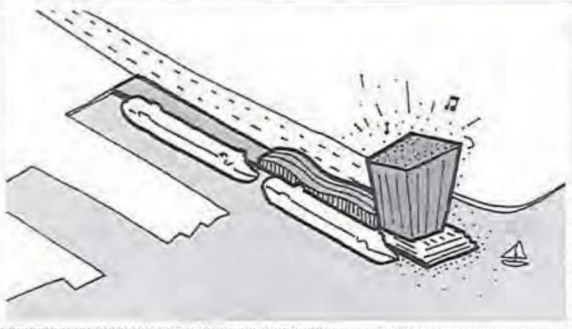
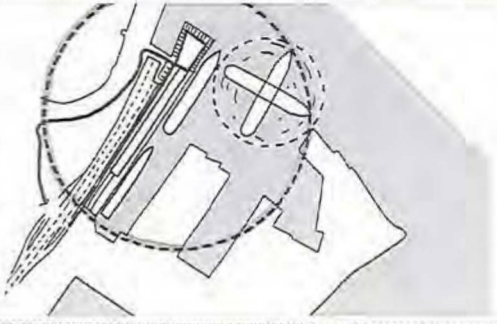
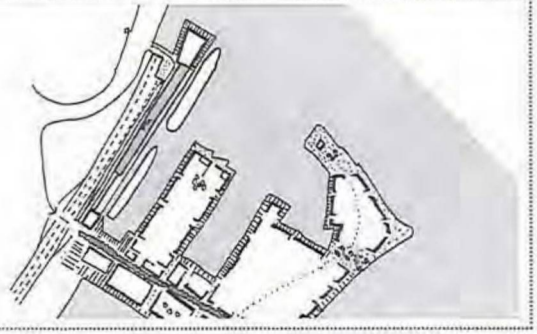


Belevingswaarde		• Markeren entree van de Coen- en Vlothaven vanaf de ring A10
Gebruikswaarde		• Gecombineerde geluidshinder van A10 en de PTA • Vrije logistieke handelingsruimte voor terminal
Toekomstwaarde		• Adres van toekomstig stedelijk gebied, kansen voor placemaking • Geluidsbelasting maakt woningbouw op deel Coen- en Vlothaven in de toekomst alleen onder voorwaarden mogelijk • Uitbreiding aantal ligplaatsen cruiseschepen mogelijk door de Afrikapier te benutten

Coenhaven
Inrichtingsvariant
WESTERHOOFD_IJ

V2

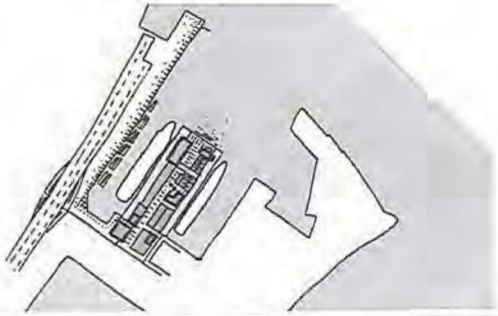


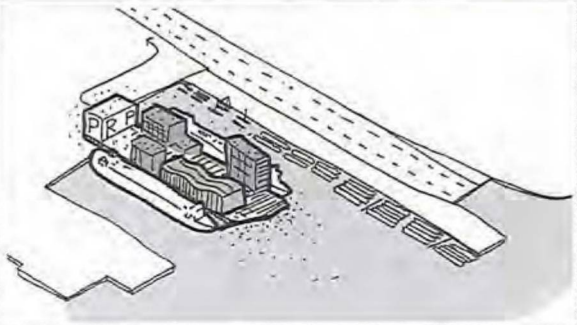
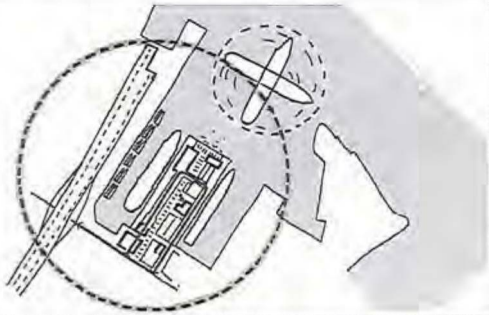
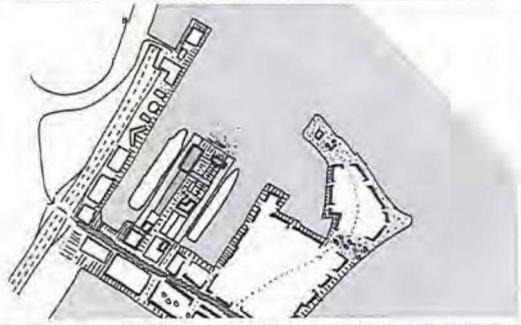
Belevingswaarde		• Icoon aan het IJ / entree van de stad • Onderdeel van de reeks bakens aan het IJ
Gebruikswaarde		• Gecombineerde geluidshinder van A10 en de PTA • Menging stedelijk programma en PTA
Toekomstwaarde		• Cruisepier wordt integraal onderdeel stedelijke ontwikkeling • Geluidsbelasting maakt woningbouw op deel Coen- en Vlothaven in de toekomst alleen onder voorwaarden mogelijk • Uitbreiding aantal ligplaatsen cruiseschepen mogelijk door de Afrikapier te benutten

Coenhaven V3

Inrichtingsvariant

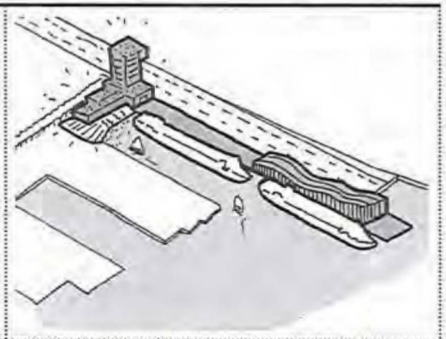
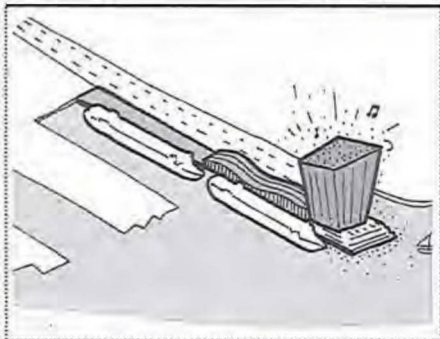
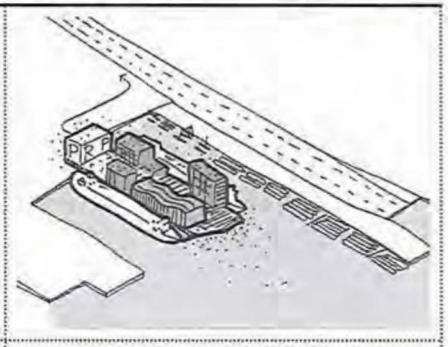
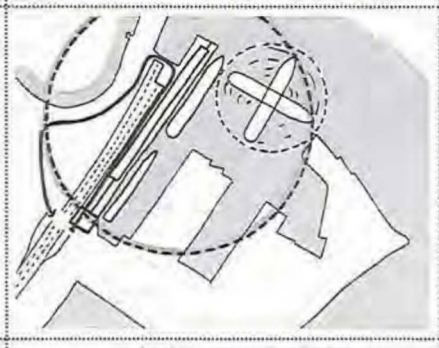
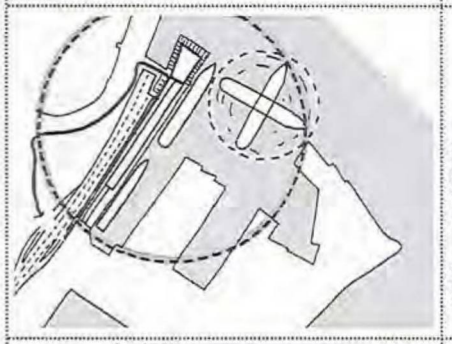
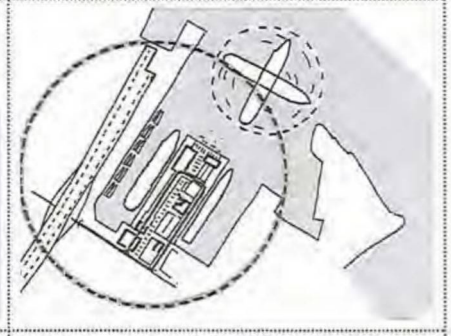
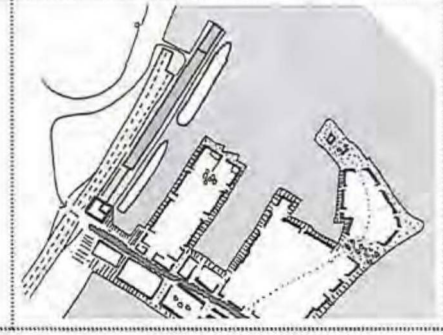
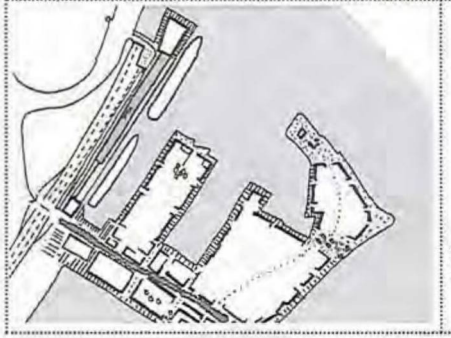
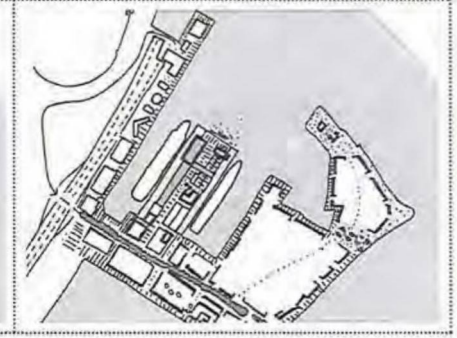
AFRIKAPIER



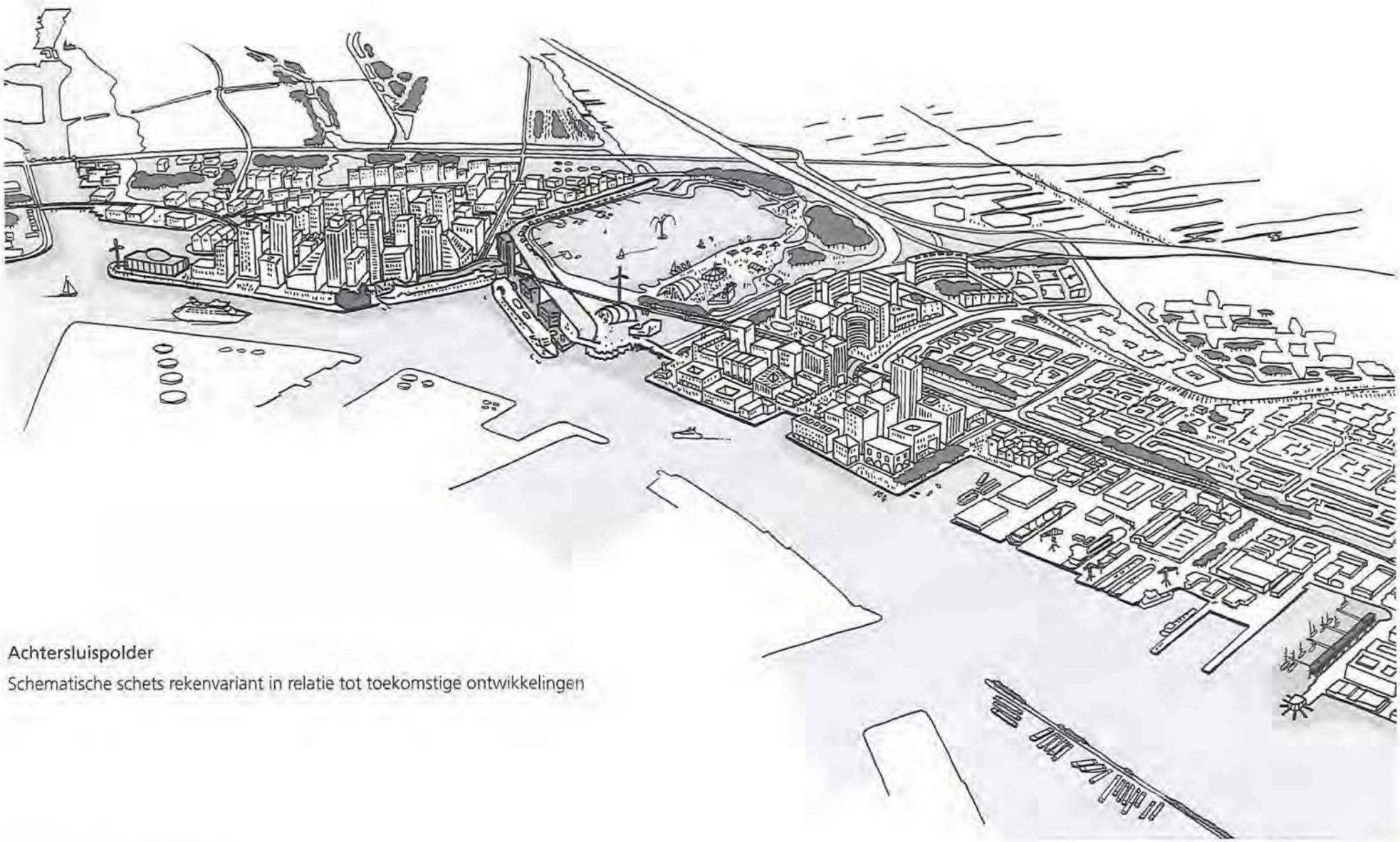
Belevingswaarde		• Cruisepier met gemengde stedelijke functies; waterhub / leisure / werken
Gebruikswaarde		• Geluidscontour valt over groot deel Coenhaven • Menging stedelijk programma en PTA • Ontsluiting op maaiveld en kades, openbaar gebied op +1
Toekomstwaarde		• Cruisepier als aanjager stedelijke ontwikkeling • Geluidsbelasting maakt woningbouw op groot deel Coen- en Vlothaven in de toekomst alleen onder voorwaarden mogelijk • Uitbreiding aantal ligplaatsen cruiseschepen mogelijk door het Westerhoofd te benutten

Coenhaven

Inrichtingsvariant

	V1	V2	V3
Belevingswaarde			
Gebruikswaarde			
Toekomstwaarde			

5. Rekenvarianten

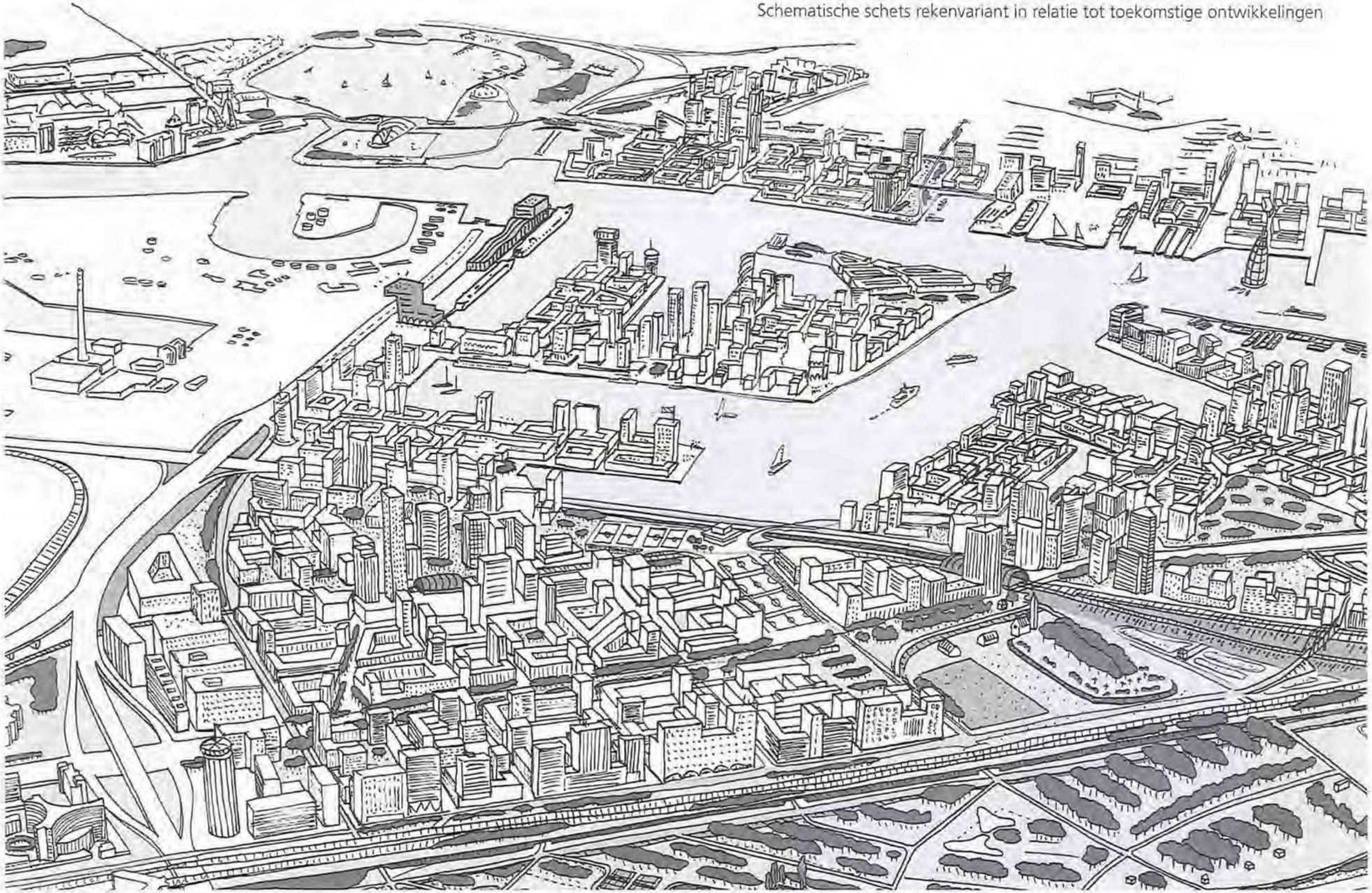


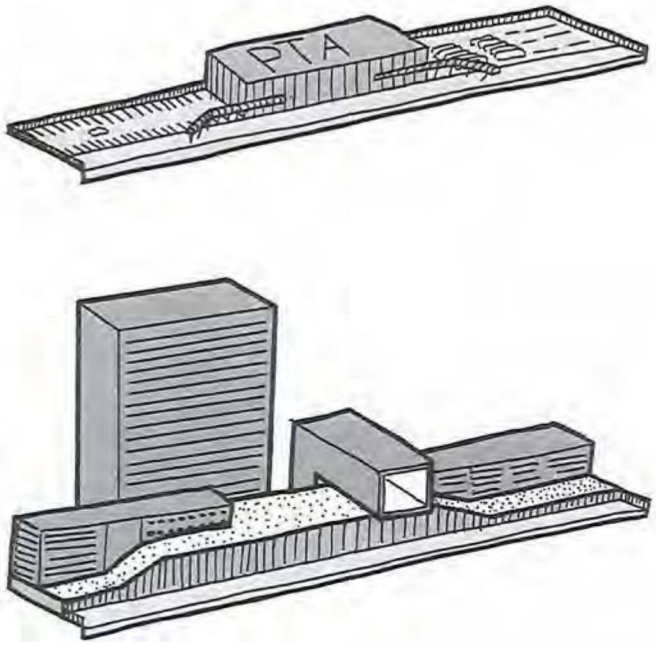
Achtersluispolder

Schematische schets rekenvariant in relatie tot toekomstige ontwikkelingen

Coenhaven

Schematische schets rekenvariant in relatie tot toekomstige ontwikkelingen





Meervoudig grondgebruik

6. Meekoppelkansen

Coenhaven

De locatie Coen en Vlothaven in het Westelijk Havengebied Amsterdam ligt in het plangebied van HavenStad. Na 2040 zijn hier ruim 15.000 woningen en 10.000 arbeidsplaatsen voorzien. De relatie van de PTA aan het Westerhoofd en mogelijk de middenpier biedt de volgende kansen en aandachtspunten;

- Een cruiseterminal kan een nieuw icoon aan het IJ worden indien deze op de kop van het Westerhoofd wordt gerealiseerd inclusief publiek toegankelijk programma (bv. horeca).
- De beoogde hoge dichtheid voor de ontwikkeling van het gebied vraagt om meervoudig grondgebruik ook voor de PTA. Hierbij zou ook gezocht kunnen worden naar mogelijke combinaties met werkfuncties.
- Door de cruiseterminal te concentreren aan het Westerhoofd wordt optimaal gebruik gemaakt van de gecombineerde hinder van de A10 en de terminal.
- De metrovarianten voor de ontwikkeling van HavenStad sluiten niet aan bij een directe OV ontsluiting van de PTA terminal.
- Er is een initiatief voor een kabelbaan tussen Amsterdam Noord en Station Sloterdijk. Vanaf Sloterdijk zijn er goede OV verbindingen naar Amsterdam Centraal en Schiphol.
- De realisatie van de PTA kan als katalysator werken voor een snellere transformatie van de Coen en Vlothaven en daarmee het bestaande convenant wijzigen.
- De realisatie van de PTA kan als fungeren als nieuwe publieke trekker in het gebied en 'placemaking'. Door evenementen en tijdelijke functies wordt het gebied bekend bij de metropolitane Amsterdammer.
- De ontwikkeling van de PTA biedt kansen voor de realisatie van de gewenste autoluwe ontwikkeling van de Coen en Vlothavens. Een gemeenschappelijk transferium bij de A10 kan hieraan bijdragen.

- De overstapmachine van de PTA (bus / boot / ov) biedt kansen voor de combinatie met andere HUB vragen. Elektrisch vervoer in de stad / vervoer te water / Mokum Maritiem.

Achtersluispolder

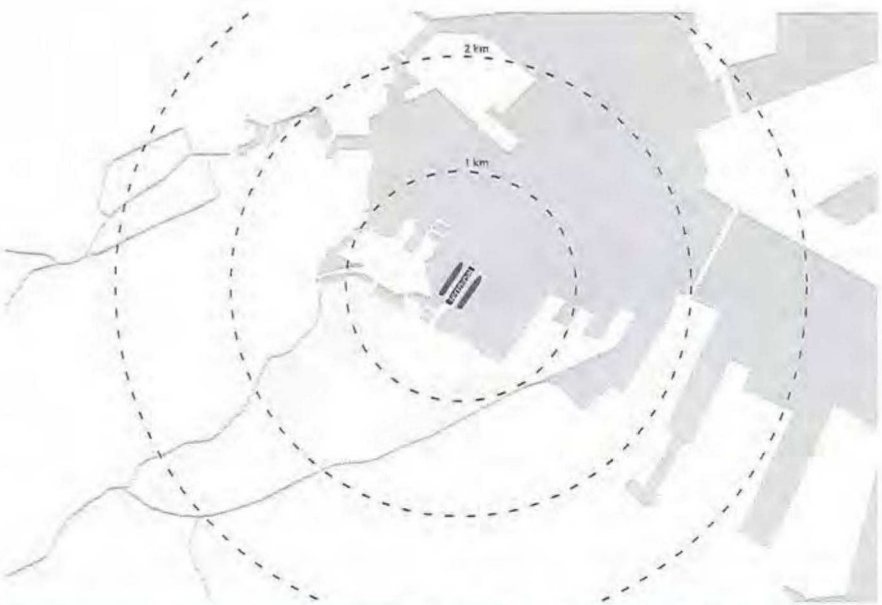
De locatie Achtersluispolder in Zaanstad maakt onderdeel uit van het programma MaakZaanstad. De herontwikkeling van de Achtersluispolder is de link van Zaanstad naar het IJ en Amsterdam. De plannen voor de herontwikkeling van het gebied zijn in het beginstadium. Voor de PTA terminal zijn 3 varianten; west / midden / oost. De realisatie van de PTA bij de Achtersluispolder biedt de volgende kansen en aandachtspunten.

- Pakhuis de Vrede is een prachtig historisch baken aan het IJ. Publieke toegankelijkheid van het pakhuis is hierbij van belang.
- De relatie van Zaanstad met het IJ / noordzeekanaal vraagt om een open havenfront. De middenvariant kan hiermee conflicteren indien het havenfront niet publiek toegankelijk is en meestal wordt geblokkeerd door afgemeerde cruiseschepen.
- De NoorderIJplas heeft ecologische en recreatieve waarden. Bij de bestaande toekomstplannen (HavenStad / Economisch Ruimtelijke Koers ZaanIJ) wordt de Noordelijke IJplas gezien als belangrijk centraal park aan de noordelijke IJ-oevers. Met name de oostvariant van de PTA heeft hiermee te maken.
- Zijkanaal H is een bestaande vaarverbinding voor woonschepen maar ook voor een enkel bedrijf dat zich aan het kanaal heeft gevestigd. PTA variant midden en oost conflicteren met de bereikbaarheid van het zijkanaal. De realisatie van een beweegbare brug is niet ideaal voor het optimaal functioneren van de PTA. Een omleiding via de NoorderIJplas zou een alternatief kunnen zijn.
- De komst van de PTA kan als katalysator werken voor transformatie van de Achtersluispolder. Voor de herontwikkeling van het gebied is een verbetering van de ontsluiting (2e ontsluiting) noodzakelijk. Zo kan er eerder een (OV) verbinding worden aangelegd over de NoorderIJplas richting Amsterdam.
- De directe aansluiting van de Achtersluispolder op de vrije busbaan op de Cornelis Douweweg door een brug over de NoorderIJplas/A10 biedt kansen om zowel de herontwikkeling van het gebied als de PTA aan te sluiten op een directe OV / busverbinding richting Sixhaven / Centraal Station.

7. Referenties

- Yokohama
- Porto
- Hong Kong (Kai Tak)
- Shenzen
- Vancouver
- Stockholm
- Amsterdam
- Tallinn

YOKOHAMA
Gebouw





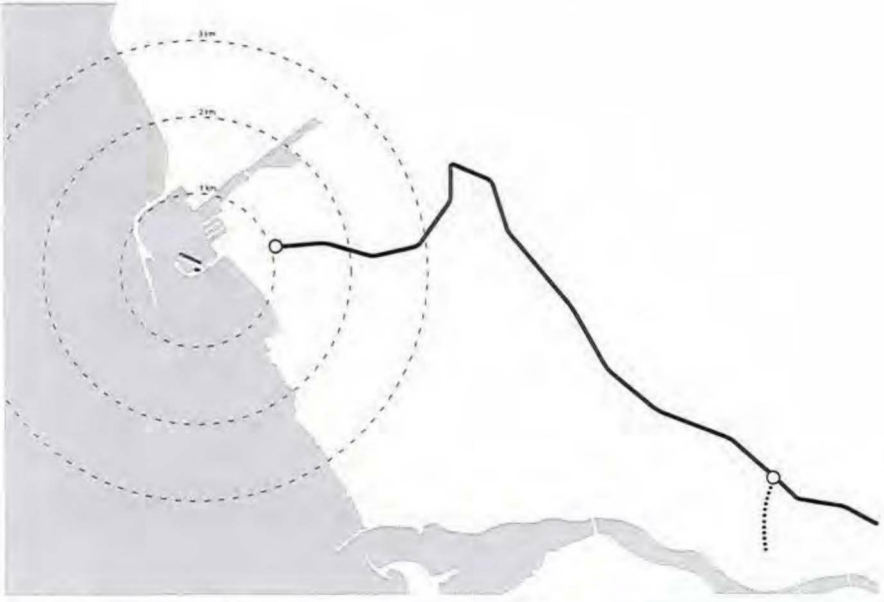


YOKOHAMA



Aantal bezoekers:	Aantal bezoekers/passagiers onbekend
Oppervlakte gebied:	30.100 m²
Programma:	Dak heeft een functie als dakterras; 400 parkeerplaatsen op de eerste verdieping; Winkels; Café's; Restaurant

PORTO
Gebouw





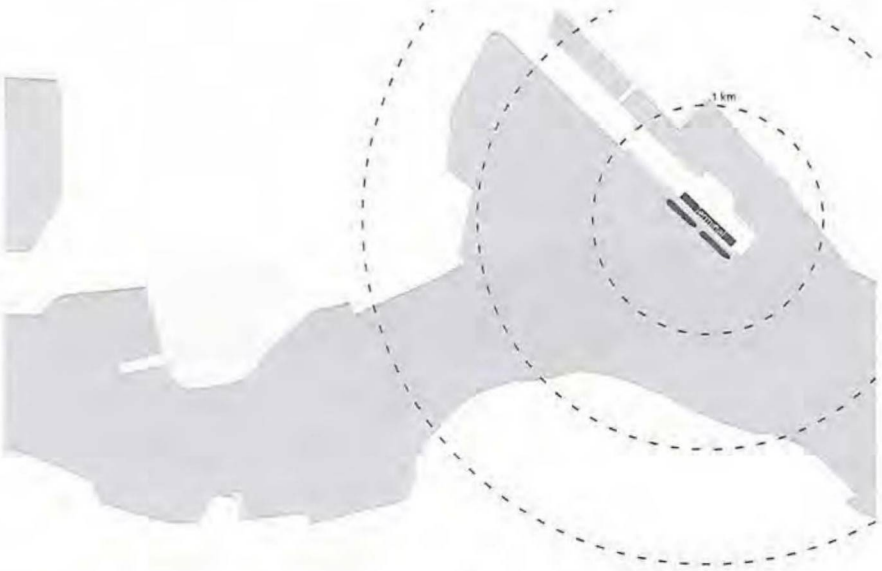


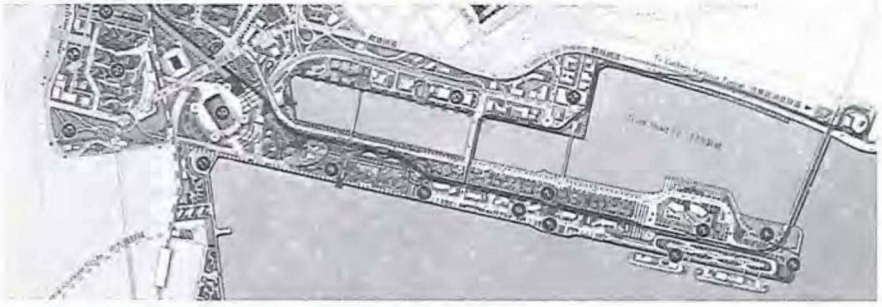
PORTO



Aantal bezoekers:	Ca. 95.000 passagiers
Oppervlakte gebied:	17.500 m²
Programma:	Dakterras; Gebouw zelf is een toeristsiche attractie

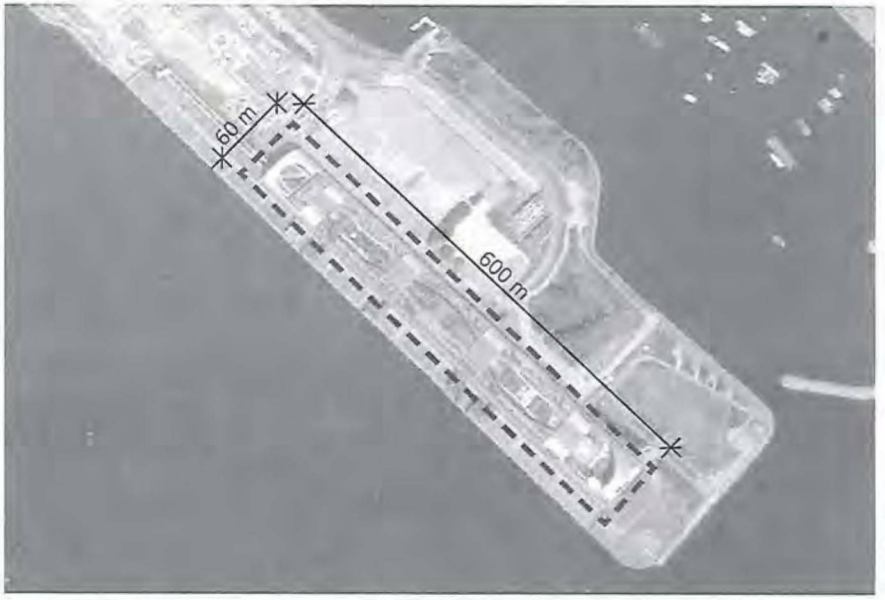
HONG KONG (KAI TAK)
Gebouw en gebiedsontwikkeling





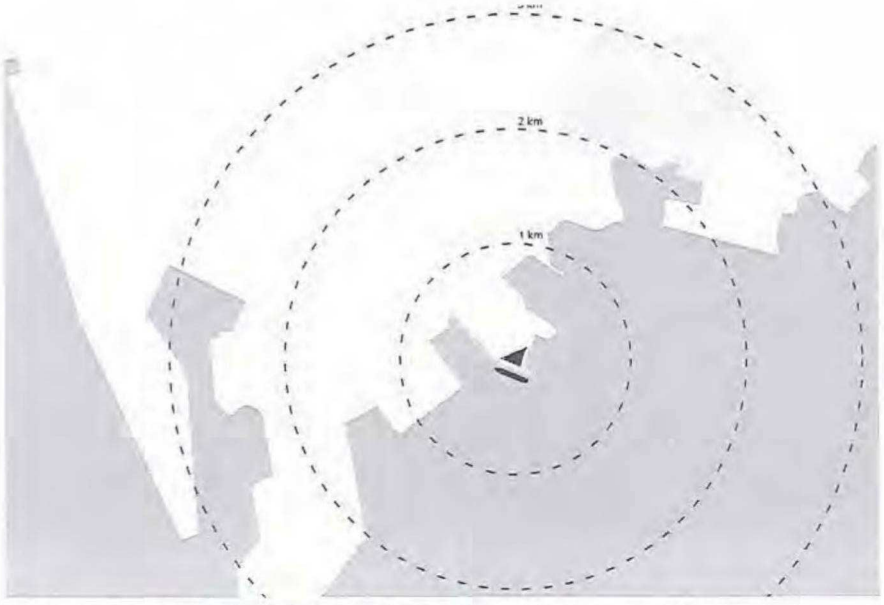


HONG KONG (KAI TAK)



Aantal bezoekers:	Ca. 3.000 passagiers per uur Aantal passagiers per jaar onbekend
Oppervlakte gebied:	184.000 m²
Programma:	Dakterras/daktuin; Eetgelegenheden; Hotels; Winkels; Congressen; Kantoren
Horecagelegenheid:	Café's, Chinees feestzaal, internationale restaurants en champagnebar
Gebiedsontwikkeling	285 ha

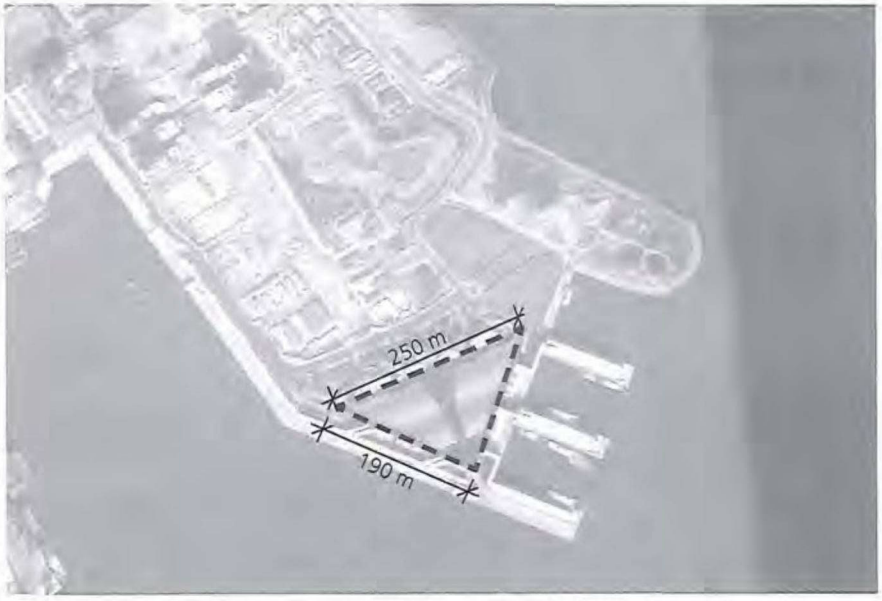
SHENZHEN
Gebouw en gebiedsontwikkeling





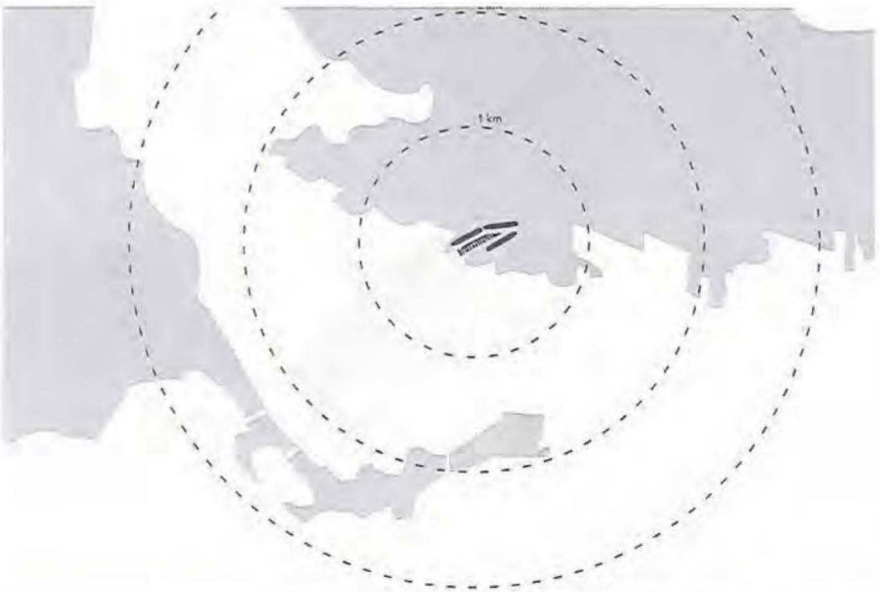


SHENZHEN



Aantal bezoekers:	Aantal bezoekers/passagiers onbekend
Oppervlakte gebied:	40.000 m²
Programma gebied:	Winkels in de terminal
In ontwikkeling programma:	Commerciële kantoren; Schilderachtig uizicht; Recreatie- en amusementenactiviteiten 2 ligplaatsen
Gebiedsontwikkeling	48 ha

VANCOUVER
Gebouw en gebiedsontwikkeling



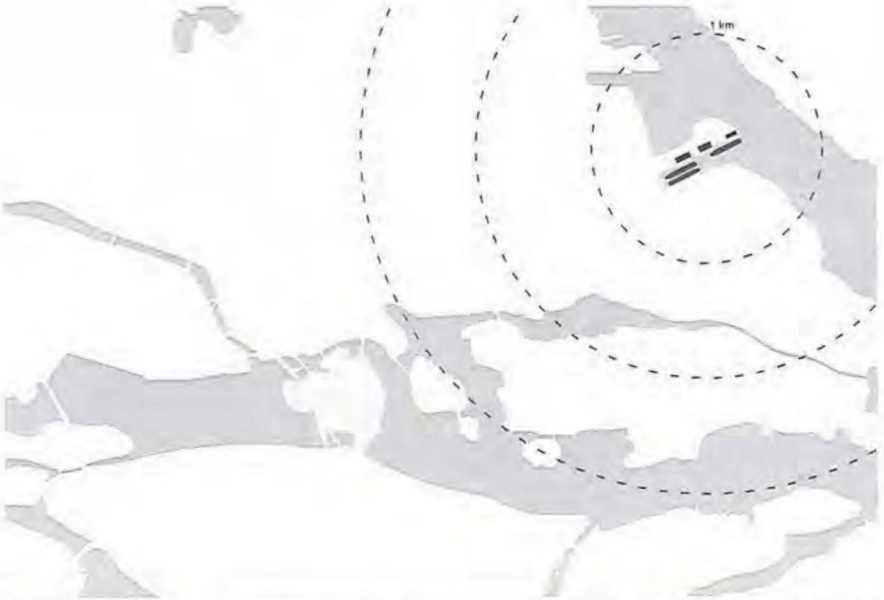


VANCOUVER



Aantal bezoekers:	Ca. 800.000 passagiers per jaar
Oppervlakte gebied:	43.000 m²
Programma:	Conferentiecentrum; Hotels; Autoverhuur; FlyOver Canada (toeristische attractie); Horeca; Autowasstraat; Politiebureau
Vergaderruimte:	-
Horecagelegenheid:	Coal Harbour Cafe, ijssalon
Hotel:	Pan Pacific Hotel

STOCKHOLM
Gebouw en gebiedsontwikkeling





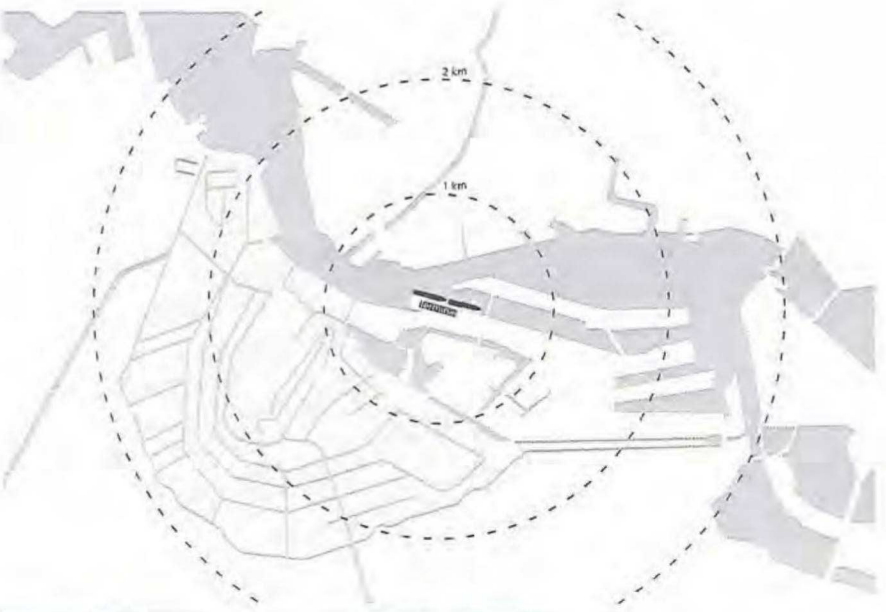


STOCKHOLM



Aantal bezoekers:	Aantal bozoekers/passagiers onbekend
Oppervlakte gebied:	150.000 m²
Programma:	Museaum voor moderene kunst; Opslagverhuur; Kantoren; Fietsenwinkel; Jachthaven
Gebiedsontwikkeling	115 ha
Gebiedsontwikkeling programma:	12.000 woningen; 600.000 m² commerciele ruimte 35.000 arbeidsplaatsen; Groene gebieden; Kunstgallerijen; Gerenoveerde cruise schip terminal

AMSTERDAM
Gebouw en gebiedsontwikkeling





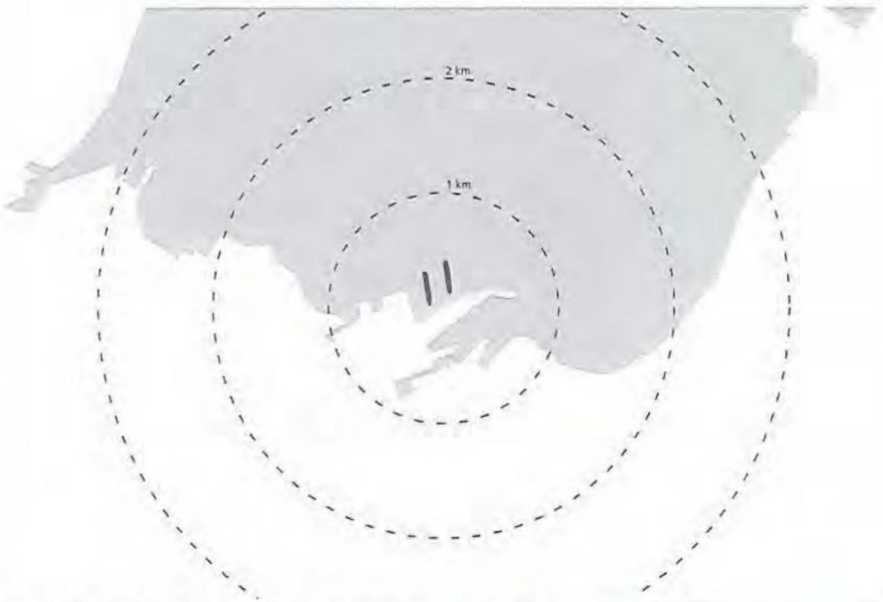


AMSTERDAM
Terminal



Aantal bezoekers:	Ca. 300.000 passagiers
Oppervlakte gebied:	3.000 m²
Programma:	Diners; Beurzen; Congressen; Receptie/feesten; 550 parkeerplaatsen
Vergaderruimte:	2.380 m² (evenementenoppervlakte)
Horecagelegenheid:	Waterkant B.V.; Ipo's Coffee Gallery & Subway
Hotel:	408 hotelkamers

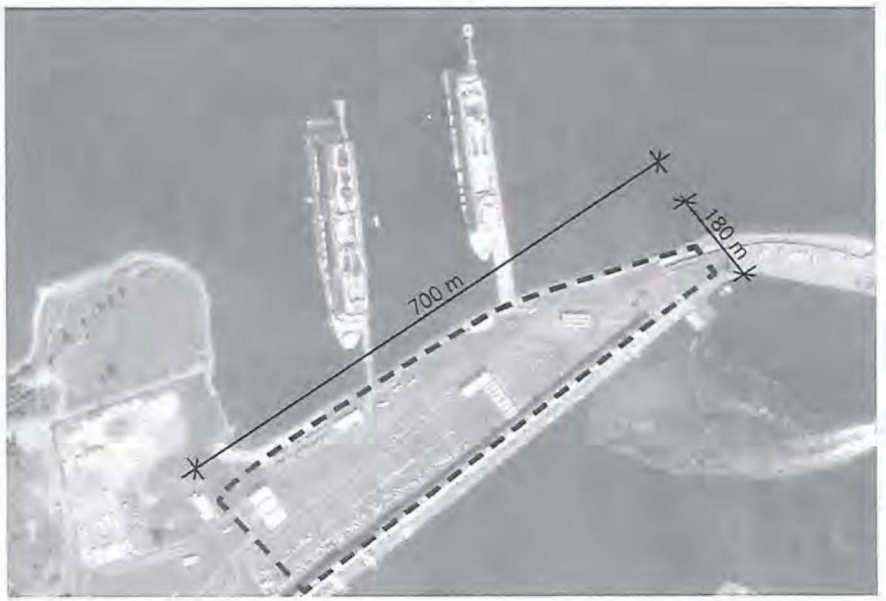
TALLINN
Gebouw en gebiedsontwikkeling







TALLINN
Terminal



Aantal bezoekers:	Aantal bezoekers/passagiers onbekend
Oppervlakte gebied:	120.000 m²
Programma:	Op dit moment geen programma
In ontwikkeling programma:	Nieuwe waterkantoren en kantoren; Hotels; Kabelbaanstation; Verhoogd dak Entertainment en cultuur Winkelen
Gebiedsontwikkeling	54.2 ha

8. Externe overleggen

MUST / i.r.t. PTA terminal:

14.09.2017 / HavenStad Amsterdam – Marcel Bloemendal en Maaike Scheringa – Pieter Jannink (MUST)

14.09.2017 / Zaanstad Achtersluispolder – KCAP, Zaanstad en Sebastian van Berkel (MUST) Jeroen Rosloot RHDHV)

12.09.2017 / Zaanstad Achtersluispolder – Wieneke en Arnoud Beens – Pieter Jannink (MUST) en Jeroen Rosloot (RHDHV)

12.09.2017 / PTA – Egbert Rohenkohl – Pieter Jannink (MUST)

07.09.2017 / Havenstad Amsterdam – Marcel Bloemendal – Pieter Jannink (MUST)

24.08.2017 / Havenbedrijf Amsterdam – Everhard van den Brakel – Sebastian van Berkel (MUST)

Royal HaskoningDHV

Bijlage 12

Planologische procedures

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Open

Inleiding

In deze memo wordt inzicht gegeven in de besluitvormingsprocedures om te komen tot een Zeecruiseterminal in de haven Amsterdam. Er zijn twee locaties in beeld[1].

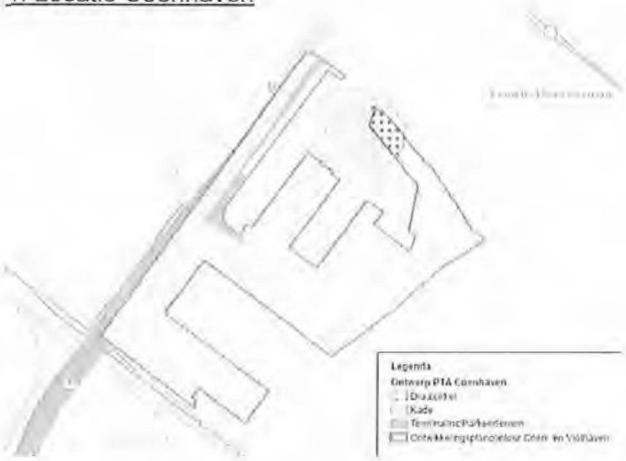
Omdat de locaties nog niet volledig zijn uitgewerkt worden in deze notitie een aantal aannames gedaan. In de eerste plaats als het gaat over de vraag of de ontwikkeling past in het vigerende bestemmingsplan. Daarnaast zijn de benodigde vergunning niet uitputtend benoemd. Afhankelijk van het definitieve ontwerp kunnen meer of minder vergunningen nodig zijn.

Activiteit en Locaties

Op dit moment zijn twee mogelijke locaties voor de verplaatsing van de Zeecruiseterminal in beeld. Het betreft een locatie in de Coenhaven en een locatie in de Achtersluispolder. Hieronder zal nader ingegaan worden op de beide locaties.

Voor beide locaties geldt dat een nieuwe terminal gebouwd wordt van ca. 27000m2 met bijbehorende parkeergelegenheid. Tevens worden nieuwe afmeervoorzieningen in het water aangebracht en moeten aanpassingen aan het water worden uitgevoerd (verdieping, verbreding).

1: Locatie Coenhaven



De Coenhaven is een haven gelegen in het Westelijk Havengebied ten noorden van de Vlothaven, ten zuiden van het Noordzeekanaal ter hoogte van de naar de haven vernoemde Coentunnel, ten oosten van de Petroleumhaven en ten westen van de Mercuriushaven. De Haven werd aangelegd in 1913 en was in 1933 gereed voor gebruik.

De Coenhaven bestaat volledig uit niet-woon bestemmingen. In de haven zijn verschillende kade gebonden bedrijven te vinden, zoals: Eggerding Holding B.V., ICL Fertilizers Europe CV, Bunge en Cargill. Daarnaast zijn er enkele kantoren en een gebouw met de functie horeca, namelijk een coffeeshop

[1] De exacte invulling van de locaties is nog niet bekend. In het overzicht is een zo volledig mogelijk beeld gegeven van de vergunningen. Niet uitgesloten is dat bij verdere uitwerking van een locatie aanvullende vergunningen noodzakelijk zijn zonder dat de exacte invulling van het gebied bekend is.

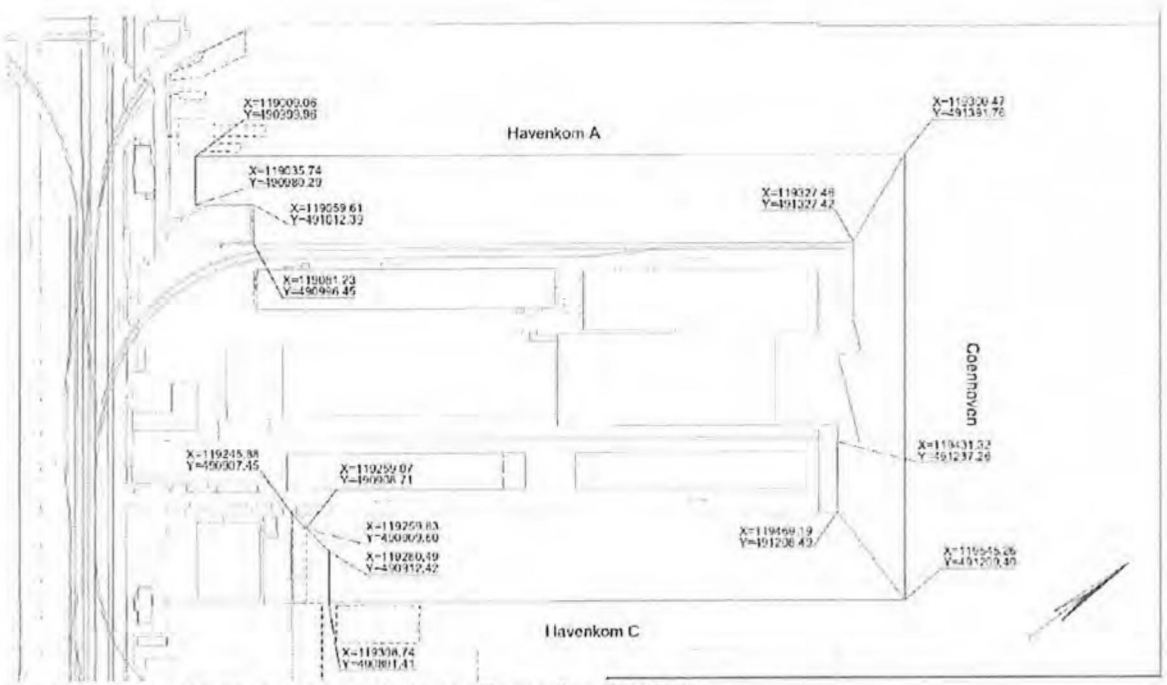
(The Bulldog Coffeeshop, The Port 26). Ook de directe omgeving van de Coenhaven bestaat volledig uit niet-woon bestemmingen.

De Coenhaven ligt in het gebied waar de Gemeente Amsterdam de ontwikkeling van Haven-Stad beoogd. Het programma Haven-Stad betreft de transformatie van twaalf deelgebieden in het noordwestelijke (haven-)gebied binnen de Ring A10. Hier wil de Gemeente Amsterdam 40.0000 tot 70.0000 woningen aan de stad toevoegen.
Met de ontwikkeling zal ruimte moeten worden gemaakt in het Westelijke Havengebied en zullen voornamelijk veel bedrijven moeten wijken. In het kader van de beoogde ontwikkeling van Haven-Stad gelden voor het gebied Coenhaven afspraken uit een convenant dat in 2009 is afgesloten met onder meer het Havenbedrijf en de zittende bedrijven. In dit convenant staat beschreven dat tot 2022 geen woningen worden gebouwd en bedrijven de zekerheid hebben dat ze tot 2040 kunnen blijven op de plek waar ze nu zitten.

Om de Coenhaven geschikt te maken voor de cruiseterminal moet een deel van de landtong worden geamoveerd. Er zal een ontgronding moeten plaatsvinden.



Verder is de locatie grotendeels niet in gebruik en vrij van bedrijven. Er ligt wel ontheffing op grond van de havenverordening (Een besluit BAOR, *Besluit Aanwijzing Operationele Ruimte,* ten name van de firma Eggerding). Dit besluit geeft Eggerding het recht om in het aangewezen gebied met schepen te maneuvreren en bedrijfsmatige handelingen te verrichten. Dit kan het een belemmering vormen voor de doorvaart van de cruiseschepen. Aangaande deze belemmering zal overleg gevoerd moeten worden met Eggerding.



In groen het vrij te gebruiken gebied voor Eggerding (BAOR).

2 Locatie Achtersluispolder



De Achtersluispolder is een bedrijventerrein in Zaandam. Het terrein is gelegen ten noorden van het Noordzeekanaal, ten zuiden van het Vijfhoekpark, ten oosten van het Zijkanaal G, dat uitkomt in de Zaan en ten westen van het Zijkanaal H. De polder is ontstaan toen het IJ gedeeltelijk werd ingepolderd ten behoeve van de aanleg van het Noordzeekanaal.

De Achtersluispolder kan omschreven worden als een divers bedrijventerrein. Het is van oorsprong een nautisch werkgebied, verbonden met de Amsterdamse zeehaven en de Zaanse houthaven. De meelfabriek 'De Vrede' uit 1917 was de pionier. Kort daarna is de Isaac Baarthaven gegraven en hebben zich watergebonden bedrijven gevestigd.
De nieuwe Coentunnel heeft de bereikbaarheid van de Achtersluispolder aanzienlijk verbeterd. Voor de fietser en wandelaar wordt het gebied binnenkort ontsloten via de nieuw aan te leggen Dam tot Dam fietsbrug over de NoorderIJplas. Op dit moment zijn er nog weinig echt kadegebonden bedrijven in de Achtersluispolder gevestigd, is er leegstand en biedt de optrekkende economie vanuit Amsterdam kansen voor transformatie.

De Achtersluispolder grenst aan de oostkant aan de gemeente Amsterdam en aan de Noorder IJplas. De Noorder IJplas is een zandwinningsplas in de vroegere Noorder IJpolder. De polder is een van de in 1872 drooggemaakte IJpolders langs het Noordzeekanaal. Als gevolg van het dumpen en verplaatsen van grond zijn er grote hoogteverschillen ontstaan. Daarna werd het gebied aan zijn lot overgelaten en kon de natuur zijn gang gaan. In het gebied leven veel vogels en andere dieren.
Het brakwatermilieu van de plas is uniek in Nederland en er leven zeldzame planten en dieren zoals verschillende kranswieren en de brakwaterpissebed. Op open plekken zijn Schotse Hooglanders ingezet voor begrazing om zo te voorkomen dat er bomen groeien onder de hoogspanningsmasten.



De havenkom is te ondiep voor de cruiseschepen en zal ca. 5 meter verdiept moeten worden. Tevens moet een deel van de landtong worden afgegraven. Dit betekent dat hier eveneens een ontgronding nodig is.



Toets bestemmingsplan

1: Locatie Coenhaven



Voor de locatie Coenhaven geldt het bestemmingsplan Petroleumhaven, vastgesteld op 18 december 2013. De gronden waar de cruiseterminal is voorzien hebben de bestemming Bedrijf-11 en Water-2.

De voorgenomen activiteit past niet binnen het bestemmingsplan. Voor de gronden met de bestemming Bedrijf-1 geldt dat hier havengeboden bedrijven zijn toegestaan voor zover opgenomen in de Staat van

Inrichtingen behorende bij de regels van het bestemmingsplan. Hoewel een zeer ruime Staat van Inrichtingen is opgenomen, kan niet gesteld worden dat de Cruiseterminal een toegelaten inrichting is. Voor een deel van het plangebied heeft de gemeente Amsterdam bij besluit van 6 januari 2016 een omgevingsvergunning verleend in afwijking van het vigerende bestemmingsplan om een tijdelijke riviercruise aanlegplaats in stand te houden. Uit de bij dit besluit horende overwegingen is op te maken dat de bestemming 'Bedrijf-1' specifiek is aangewezen voor havengebonden bedrijven, dat wil zeggen bedrijven die voor wat betreft aan- en/of afvoer van goederen mede afhankelijk zijn van het vervoer over water. De bestemming 'Water-2' heeft betrekking op het 'havenwater'. Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming (Bedrijf-1) en de naastgelegen haventerreinen worden gebouwd (zoals kades, oeververbindingen en andere havenvoorzieningen).
Beoordeeld is dat de riviercruise aanlegplaats voorziet in het vervoer van personen en is daarmee in strijd met het bestemmingsplan Petroleumhaven. Op basis hiervan kan gesteld worden dat Zeecruiseterminal, die eveneens gericht is op het vervoer van personen, niet past in het vigerende bestemmingsplan.

Voor het plangebied gelden tevens de volgende bestemmingsplannen:

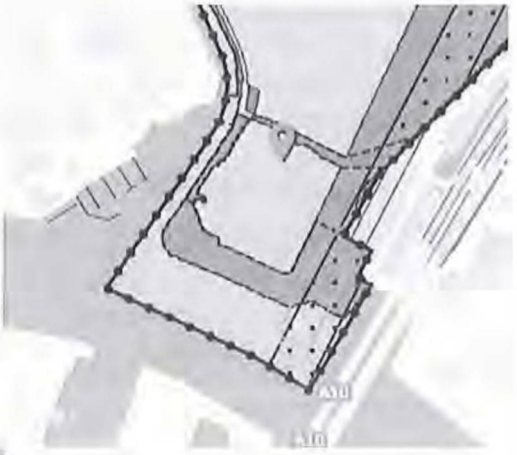
- Herziening Geluidzone Cornelis Douweterrein cs van 17 augustus 2012;
- Geluidverdeelplan Westerpoort 17 juli 2017.

Op grond van dit laatste plan moet het gebruik binnen een inrichting voldoen aan de immissiebudgetten als opgenomen Bijlage 3 behorend bij dat plan.

Op grond van bovenstaand moet gesteld worden dat een bestemmingsplanprocedure voor de realisatie van de zeecruiseterminal noodzakelijk is. In dit bestemmingsplan zal dan teven het deel van de landtong dat wordt afgegraven worden bestemd tot water.

2 Locatie Achtersluispolder

Voor de locatie Achtersluispolder gelden twee bestemmingsplannen. Het plangebied is namelijk verdeeld over twee gemeenten.





Bp achtersluitspolder, vastgesteld 26 oktober 2008
Gemeente Zaanstad

Bp Noorder IJplas, vastgesteld 19 juni 2013
Gemeente Amsterdam

Op grond het bestemmingsplan Noorder IJplas van de gemeente Amsterdam hebben de gronden de bestemming Water en Natuur.
Voor de gronden met de bestemming Water geldt dat deze bestemd zijn voor:

a) water;
b) recreatief medegebruik;
c) groenvoorzieningen;
d) waterhuishoudkundige voorzieningen;
e) en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming;

Voor de gronden met de bestemming Natuur geldt dat deze bestemd zijn voor:

a) natuur, waaronder rietvelden, water, ruigte, bos en moeras;
b) groenvoorzieningen;
c) recreatief medegebruik;
d) onverharde paden;
e) water;
f) waterhuishoudkundige voorzieningen;
g) en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming;

Een zeecruiseterminal inclusief de aanlegvoorzieningen passen niet binnen deze bestemming.

Op grond van het bestemmingsplan Achtersluispolder in de gemeente Zaanstad hebben de gronden de bestemming Bedrijventerrein en Water.
Binnen de bestemming Bedrijventerrein zijn diverse bedrijven toegestaan. In de Staat van Inrichtingen is evenwel een zeecruisehaven of een vergelijkbare bedrijfsactiviteit opgenomen. Voor deze gronden moet worden uitgegaan van dezelfde afweging als bij de bestemming Bedijf-1 in het bestemmingsplan Petroleumhaven voor het gebied Coenhaven.
De bestemming Water in dit bestemmingsplan laat het ontwikkelen van een haven voor zeevaart en binnenvaart toe. Deze bestemming lijkt wel geschikt voor het voorgenomen plan.

Conclusie planologie
Op grond van bovenstaande moet geconcludeerd worden dat voor beide locaties een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Op basis van de vigerende plannen en het huidige gebruik mag worden aangenomen dat een bestemmingswijziging in de Coenhaven een minder complex lijkt dan in de Achtersluispolder. De redenen hiervoor zijn als volgt:

- De Achtersluispolder is gelegen op het grondgebied van twee gemeenten. Er moeten derhalve twee afzonderlijke plannen gemaakt worden, die worden vastgesteld door twee gemeenteraden;
- In de Achtersluispolder is een deel bestemd voor natuur zodat sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling waarvoor aangenomen moet worden dat compensatie van tenietgegane natuur gecompenseerd moet worden.
- De milieubelasting in de huidige situatie is minder groot dan in de Coenhaven, de impact van het voorgenomen plan lijkt daarom op voorhand groter dan in de Coenhaven.

Los van bovenstaande zal voor beide locaties een bestemmingsplanprocedure moeten worden doorlopen. De formele procedure zal dan ook voor beide locaties gelijk zijn. Voor de locatie Achtersluispolder moet evenwel rekening gehouden worden met afstemming tussen twee gemeenten. Op voorhand lijkt de locatie Achtersluispolder meer voorbereiding te vragen dan de Coentunnel. Dit is moeilijk concreet in tijd uit te drukken, maar afstemming tussen partijen vraagt in de praktijk altijd extra tijd.

Royal
HaskoningDHV

Planologische procedure

1: Mer-beoordeling
Alvorens het bestemmingsplan kan worden vastgesteld moet een m.e.r.-beoordelingsbesluit worden genomen. Dit gebeurd aan de hand van een aanmeldingsnotitie die wordt aangeboden aan het college van B&W. Het college neemt vervolgens een besluit over de noodzaak van een m.e.r. Er van uitgaande dat het besluit inhoudt dat er geen m.e.r. noodzakelijk is, kan het ontwerp bestemmingsplan worden opgesteld. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is niet appellabel, eventueel bezwaar en beroep is gekoppeld aan de beroepsprocedures van het bestemmingsplan.

De doorlooptijd;

Opstellen aanmeldingsnotitie	4 weken
Besluit B&W	Binnen 6 weken na indienen notitie (7.17 Wm)
Publicatie besluit	2 weken

Voor het opstellen van de aanmeldingsnotitie wordt informatie gehaald uit de onderzoeken die ten behoeve van het bestemmingsplan worden uitgevoerd. De voorbereiding van de aanmeldingsnotitie zal daarom deels parallel lopen aan die van het bestemmingsplan.

Op grond van het huidige gebruik van het gebied ligt het niet voor de hand dat de uitkomst van het m.e.r.-beoordelingsbesluit voor de locatie Coenhaven leidt tot een m.e.r.. Bij de locatie Achtersluitspolder is deze kans wel aanwezig omdat het op voorhand een gevoeliger gebied lijkt.

2: Bestemmingsplan
Ten behoeve van het ruimtebeslag voor de zeecruiseterminal moet een bestemmingsplan worden voorbereid. Ten behoeve hiervan moeten onderzoeken worden opgesteld die inzicht geven op de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het gaat hierom onderzoeken naar de effecten van geluid en lucht, maar ook over bodemkwaliteit en archeologie. In het kader van de uitvoer is nog niet exact bepaalt welke onderzoeksverplichtingen nodig zijn. Op basis van ervaring wordt in het kader van de voorbereidingen rekening gehouden met een voorbereidingstermijn van 6 maanden.
In die periode kunnen naast de onderzoeken ook het ontwerp-bestemmingsplan bestaande uit regels, toelichting en verbeelding worden opgesteld. In overleg met de gemeente moet bepaald worden of een voorontwerp-bestemmingsplan voor inspraak ter visie moet worden gelegd. Uitgaande van deze voorwaarde ziet de procedure er als volgt uit.

Schema procedure bestemmingsplan		
Voorbereidende onderzoeken Opstellen concept ontwerp bestemmingsplan	6 maanden (12 maanden voor Achtersluispolder)	
Vrijgave college voor vooroverleg	6 weken	*Afhankelijk van intern proces*
Wettelijk vooroverleg	8 weken	
Opstellen ontwerp bestemmingsplan	4 weken	*Verwerking reacties adviseurs*
Vaststelling ontwerp door college	6 weken	*Afhankelijk van intern proces*
Publicatie ontwerp en tervisielegging	8 weken	*Plan ligt 6 weken ter visie*

Schema procedure bestemmingsplan		
Opstellen vast te stellen bestemmingsplan	4 weken	*Afhankelijk van binnengekomen zienswijzen*
Vaststelling bestemmingsplan door gemeenteraad	12 weken	*Afhankelijk intern proces*
Publicatie vastgesteld plan	2 weken	*Aanvang beroepsprocedure*
Beroepstermijn	6 weken	*Wettelijke termijn*
Inwerkingtreding bestemmingsplan	x	*Na afloop beroepstermijn tenzij voorlopige voorziening wordt aangevraagd.*
Beroep bij RvSt	6 maanden	*Termijn van orde, afhankelijk van drukte bij RvSt*

Los van de voorbereidingstermijn moet derhalve rekening gehouden worden met een proceduretermijn tot vaststelling van het bestemmingsplan van ca. 48 weken. De uiteindelijke doorlooptermijn is sterk afhankelijk van de interne procedure bij de gemeente en de uiteindelijke planning van het project (denk aan vakantiereces gemeenteraad e.d.)

Exploitatieplan
Gelet op het feit dat niet alle gronden in eigendom zijn, zal mogelijk overgegaan moeten worden tot onteigeningen. Het ligt niet voor de hand dat anterieur gecontracteerd wordt met grondeigenaren in het kader van het kostenverhaal. Omdat het tevens niet in de lijn der verwachting ligt dat de gronden zijn verworven ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan is de vaststelling van een exploitatieplan mogelijk noodzakelijk. Logischerwijs wordt dit vastgesteld gelijktijdig met het bestemmingsplan.

3 onteigeningsprocedure

Wanneer ten behoeve van de uitvoer van het bestemmingsplan gronden verworven moeten worden, dan kan dit op basis van een onteigeningsbesluit. Onteigening vraagt een zorgvuldige voorbereiding en de procedure kent 2 belangrijke fases.

Voorafgaand aan de onteigeningsprocedure moet het bevoegd gezag (ic. De gemeente) afdoende trachten tot minnelijke verwerving. Lukt dit niet, dan kan de grond onteigend worden. Hiervoor zijn twee stappen nodig.

A: Administratieve procedure
In deze fase wordt het verzoek tot onteigening ingediend bij de Kroon. Het ontwerp van dit besluit ligt 6 weken ter inzage binnen de gemeente. Belanghebbenden, zoals eigenaren, huurders, pachters, kunnen een zienswijze indienen. De Kroon besluit uiterlijk binnen 6 maanden.
Bij titel IV geldt als hoofdregel dat het verzoek tot onteigening kan worden gedaan als het ruimtelijk plan is vastgesteld. Het is mogelijk om het verzoek eerder in te dienen, dus voordat het bestemmingsplan onherroepelijk is. In het koninklijk besluit tot onteigening worden dan twee voorwaarden opgenomen:

- de opschortende voorwaarde dat de dagvaarding tot onteigening pas kan worden uitgebracht als het ruimtelijke plan onherroepelijk is geworden met betrekking tot de in het onteigeningsplan begrepen onroerende zaken
- de ontbindende voorwaarde dat het koninklijk besluit vervalt indien het besluit tot vaststelling van het ruimtelijke plan met betrekking tot die onroerende zaken in beroep zal worden vernietigd.

Als een plan gecoördineerd wordt voorbereid, wordt geen opschortende en ontbindende voorwaarde opgenomen. Dit volgt uit de artikel 3.36b van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) waarin is bepaald dat dagvaarding kan geschieden nadat het plan is vastgesteld, en dat de rechtbank in het kader van de gerechtelijke onteigeningsprocedure niet eerder uitspraak doet dan nadat het onderdeel van het plan, ter uitvoering waarvan wordt onteigend, onherroepelijk is geworden.

De administratieve procedure kan dus parallel aan de bestemmingsplan procedure worden doorlopen. Afhankelijk van de doorlooptijd van het bestemmingsplan en eventuele beroepsprocedures kan de volgende fase pas starten als het bestemmingsplan onherroepelijk is. Dit is, wanneer beroep is ingesteld, na beslissing op beroep. Wanneer geen beroep wordt ingediend, dan wordt het plan onherroepelijk na afloop van de beroepstermijn.

B: Gerechtelijke procedure
Na het van kracht worden van het onteigeningsbesluit vraagt de gemeente aan de rechter om de onteigening uit te spreken en de schadevergoeding vast te stellen. Hiervoor gelden termijnen van orde. Rekening gehouden moet worden met een doorlooptijd van 8 maanden. Er zijn mogelijkheden voor een versnelde onteigening waarbij de onteigening versneld wordt uitgesproken en de schadevergoeding later wordt vastgesteld.

Bij onteigening heeft de grondeigenaar te allen tijde de mogelijkheid zich op zelfrealisatie te beroepen. In dat geval verplicht de eigenaar zich het plan overeenkomstig het opgestelde bestemmingsplan zelf te realiseren. Hierbij moet de eigenaar zich conformeren aan de gewenste vorm van de planuitvoering. Gelet op de omvang van de voorgenomen terminal ligt het niet voor de hand dat eigenaren een succesvol beroep op zelfrealisatie zullen doen.

4: Vergunningen

Voor de realisatie van de terminal zijn diverse vergunningen nodig, hieronder volgt een opsomming. Omdat de volledige ontwikkeling nog niet is uitgewerkt, kan het zijn dat deze lijst nog niet volledig is.

Vergunningen met procedure		
Omgevingsvergunning bouw	8 weken	
Omgevingsvergunning milieu*	4 weken	*Uitgangspunt is dat volstaan kan worden met een melding activiteitenbesluit*
Waterwetvergunning	8 of 26 weken	*Ten behoeve van de werkzaamheden in het water is een waterwetvergunning nodig.*
Ontgrondingsvergunning	26 weken	*Wanneer minder dan 10.000m3 aan oppervlaktedelfstoffen vrijkomt, is de ontgronding niet vergunning plichtig.*
Ontheffing Wet natuurbescherming	26 weken	*Ontheffing in het kader van PAS (stikstofdepositie) en mogelijk flora en fauna.*

Vergunningen met procedure		
Ontheffing havenverordening	4 weken	*Besluit operationele ruimte, innemen ligplaats*
Ontheffing BPR	8 weken	*Werken in de vaarweg e.d.*
sloopmelding	4 weken	*Voor sloop opstallen bestaande bedrijven en mogelijk de kade*

*Er moet rekening gehouden worden met de intrekking van de bestaande milieuvergunningen. Wanneer deze vergunningen tot stand zijn gekomen met de voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Awb, dan geldt deze procedure ook voor de intrekking. De doorlooptijd bedraagt dan ca. 26 weken.

Coördinatie
Het project leent zich voor gecoördineerde vergunningaanvraag. Op grond van de coördinatiebepaling uit de Wro is het mogelijk enkele belangrijke vergunningen, denk aan ontheffing Wet Natuurbescherming, Ontgrondingsvergunning en Waterwetvergunning, gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan te verlenen. Een groot voordeel van de coördinatie is dat voor alle vergunningen de bezwaar en beroepsprocedures gelijkgeschakeld worden met het bestemmingsplan. Er zal dus eerder sprake zijn van onherroepelijke vergunningen. Het heeft de voorkeur om de uitvoering gerelateerde vergunningen (ontheffing havenverordening e.d.) die ook een korte doorlooptijd kennen, niet mee te nemen in de coördinatie.
Toepassen van de coördinatieregeling vraagt wel extra afstemming tussen de bevoegde gezagen in het plangebied.

Omgevingswet
Op dit moment staat de invoering van de omgevingswet gepland voor 1 januari 2021. Afhankelijk van het verloop van de procedure en de onteigening zullen mogelijk nog niet alle vergunningen zijn aangevraagd. Voor zover nu leidt de invoering van de Omgevingswet tot een verdere samenvoeging harmonisatie van verschillende vergunningen (Wabo, Waterwet, Ontgrondingen, gemeentelijke verordeningen e.d.). Er worden geen nieuwe vergunningsplichten in het leven geroepen.

Een initiatiefnemer bepaalt zelf welke onderdelen van het project wanneer worden aangevraagd. Dit is vergelijkbaar met het huidige systeem. De verwachting is daarom dat in de praktijk er geen grote wijzigingen optreden. Alleen wel als het gaat om het bevoegd gezag voor de vergunningverlening. Door de verdere harmonisatie is ook bij samengevoegde activiteiten sprake van één bevoegd gezag. Dit vraagt vervolgens wel extra afstemming tussen de verschillen de bevoegde gezagen.

13
17/08/2017

Port of Amsterdam

Verkennende analyse achteruitvaren door zeecruise op Het IJ

ACHTERUIT VAREN ALS TIJDELIJKE OPTIE VOOR ZEECRUISE OM DE PTA TE KUNNEN BEREIKEN BIJ DE BOUW VAN DE JAVABRUG

AUGUSTUS 2017

Scope van de analyse

Doel:	Onderzoek naar de haalbaarheid van achteruit varen door zeecruiseschepen (langer dan 210 meter) naar de ligplaats (PTA en een evt. uitwijkplaats) over Het IJ.
Scenario:	De huidige infrastructuur van de vaarweg en een gerealiseerde Javabrug waarbij het Slik onbereikbaar is geworden voor de zeecruise om te keren.
Infrastructuur:	De huidige vaarweg-infrastructuur, eventueel met bodemaanpassing (baggeren) om een draaicirkel (keerplaats) te realiseren
Diameter zwaaicirkel:	m.s. Splendida (loa 333 meter) = 375 meter, Oasis-klasse (loa 362 meter) = 400 meter
Diameter zwaaicirkel Kop Java:	Maximale toegestane scheepslengte = 210 meter
Bijlage I	Trajectoverzicht Mercuriushaven – PTA
Bijlage II	Achteruitvaren zeecruise in Dublin Port
Bijlage III	Bevindingen achteruitvaren zeecruise in de haven van Hamburg

maximale diepgang cruisevaart	9,3 meter
UKC (under keel clearance)	1 meter
minimale vereiste waterstand geul	10,3 meter
Kanaalpeil (streefpeil)	nap - 0,4 meter
waterdiepte t.o.v. n.a.p.	10,7 meter

Conclusie en samenvatting

Conclusie

Achteruit varen naar de PTA is geen haalbare optie omdat de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het geding is en de risico's op schade voor de omgeving, schip en overige scheepvaart aanzienlijk zijn.
Aanvullende verkeersbegeleidende en infrastructurele maatregelen om de risico's te beheersen hebben een negatief effect op de veiligheid en de vlotheid op de vaarweg. Daarnaast leiden ze voor alle scheepvaart tot vertragingen en hogere kosten.

De maatregelen kunnen niet voorkomen dat rederijen en gezagvoerders van cruiseschepen de risico's voor schade en gevolgschade, zoals het uit de vaart moeten nemen van cruiseschepen voor reparatie, te groot kunnen vinden en zullen uitwijken naar andere havens. Dit verslechtert de concurrentiepositie van Amsterdam in het zeecruisesegment.

De eventuele aanleg van de Javabrug ter hoogte van Kop Java zal waarschijnlijk langer dan één cruiseseizoen beslaan; de vraag is dan ook of hier wel sprake is van een tijdelijke maatregel. Praktisch gezien komt het op een structurele maatregel neer.

Samenvatting

1. Zeecruiseschepen zijn niet op achteruit varen gebouwd. Zowel het vaargedrag als het slechte zicht naar achteren leiden tot grote risico's op schade met aanzienlijke gevolgen voor de omgeving, op land en water. Achteruitvaren is alleen bedoeld om over zeer korte afstanden te manoeuvreren.
2. Het IJ is niet geschikt voor achteruit varen. Deze vaarweg is onoverzichtelijk en bochtig, te smal en te druk, ook met kruisend verkeer. Het IJ onderscheidt zich door zijn complexiteit van andere vaarwegen zoals in de havens van Rotterdam, Hamburg en Dublin (zie bijlagen II-IV);
   Het IJ is krapper, kent nauwe bochten en er is een veel grotere diversiteit in scheepvaart met een veel hogere verkeersdichtheid.
3. De risico's van schade op het water en aanvaringen van mensen en objecten op land zijn dermate groot en de gevolgen aanzienlijk, de vraag is dan ook of aanvullende verkeersbegeleidende en infrastructurele maatregelen de risico's van achteruitvaren kunnen ondervangen. Verkeersbegeleidende maatregelen hebben effect op veilig en vlot afhandelen van de overige scheepvaart, leiden tot vertraging voor alle scheepvaart en verminderen de beschikbaarheid van sleepboten en patrouillevaartuigen voor de scheepvaart in het overig deel van het CNB-gebied[1]. De maatregelen brengen verder hoge kosten met zich mee. Bij bescherming van objecten op het land gaat het om aanvaarbeschermingen die zijn berekend op de impact voor zeecruise; dit brengt eveneens kosten met zich mee.
4. Er is geen geschikte alternatieve locatie beschikbaar waar zonder infrastructurele investeringen en kosten zeecruiseschepen veilig kunnen draaien.

Tot slot, de aantrekkelijkheid van Amsterdam voor zeecruise vermindert, de concurrentiepositie van Amsterdam voor dit segment verslechtert. Dit kan mogelijkerwijs de commerciële aantrekkelijkheid van Amsterdam als zeecruisebestemming voor een lange periode schaden.

[1] De directeur CNB is verantwoordelijk voor de veilig en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied.

ad 1. Zeecruiseschepen

a. **vaargedrag**

Zeecruiseschepen - rompen en schroeven - zijn ontworpen om vooruit te varen. Bij vooruit varen wordt het schroefwater van onder het schip aangezogen en langs het roer weggeduwd. De waterdruk op het roerblad die daardoor ontstaat, maakt dat, bij draaien van het roer, het schip kan sturen. Bij achteruitvaren wordt het schroefwater van achteren aangezogen en tegen het achterschip gestuwd. Dit veroorzaakt weerstand en dat uit zich in een negatieve koersstabiliteit: schepen zijn ontworpen om vooruit te varen en de rompvorm met boeg aan de voorzijde zorgt voor de koersstabiliteit. Bij achteruitvaren ontbreekt die en kan met boegschroeven / slepers gecorrigeerd worden. Dit kan maar tot op zekere hoogte. De verminderde koersstabiliteit maakt de kans op het uit het roer en aan de grond lopen aanzienlijk groter dan bij vooruit varen, wat weer een effect heeft op de veiligheid op de vaarweg/ overige vaarweggebruikers.



Bij het uit het roer lopen zullen verder de schroeven als eerste de bodem raken en beschadigen. Schroeven zijn kwetsbare en dure installaties; voor reparaties daarvan moet het schip het droogdok in. Dit betekent dat er direct gevolgschade is, want het schip is dan voor langere tijd niet exploitabel. Cruiseschepen hebben een grote financiële waarde, het zijn zeer kostbare schepen. Rederijen en gezagvoerders zullen de risico's op schade en gevolgschade meenemen in hun overweging om Amsterdam als bestemming aan te doen[2].

Gezien de windgevoeligheid, de nauwe vaargeul en de grootte van boven- en onderwaterschip in relatie tot het vermogen om achteruit varend goed te kunnen manoeuvreren, is het voor zeecruiseschepen verre van reëel om te veronderstellen dat zij, o.a. na het aanlopen van de pieren, het passeren van de sluizen en keren op het Noordzeekanaal, bereid zijn om bij minder ideale omstandigheden door te zetten tot aan de PTA. De neiging om de reis af te breken zal veel eerder opkomen, want het risico op aan de grond lopen is groter dan voorheen. Het gebruik van sleepboten is voorwaardelijk om de veiligheid te borgen bij conventionele voortstuwing, maar biedt geen zekerheid in de bereikbaarheid van de PTA; dit blijft de verantwoordelijkheid van de kapitein, hij draagt het risico. In de overweging moet worden meegenomen dat de bevolkingsdichtheid langs de oever (CS) ook een rol speelt. Juist hier bevindt zich het moeilijkste deel van het traject; het Stenen Hoofd ligt aan de rand van de geul en wordt meteen gevolgd door een scherpe bocht. De vaargeul is erg nauw, amper 140meter breed en dat maakt dat de nautische ruimte voor het schip dat achteruit vaart te krap is. De directeur CNB is verantwoordelijk voor de veiligheid in de

[2] * 'Sprong over Het IJ' heeft gemeld dat het CLIA mee wil werken aan een testcase in achteruitvaren. Dit standpunt is door CLIA Europe echter duidelijk genuanceerd tijdens het inspreekmoment bij de Commissievergadering RO op 12 juli 2017.

vaarweg en zal naar genoegdoening aanvullende eisen opleggen of de manoeuvre verbieden als die niet te borgen is.

Elk schip heeft zijn eigen stuurvaart. Stuurvaart is de minimaal vereiste snelheid door het water waarbij een schip kan sturen. Voor cruiseschepen is deze snelheid ongeveer 5 mijl/uur bij vooruit varen. Bij achteruit varen zal de maximum snelheid niet hoger zijn dan 2 á 3 mijl/uur. Deze is afhankelijk van diepgang, rompvorm, type en grootte van de schroef, stroom, kielspeling, verhouding doorsnee geul tot doorsnee onderwaterschip en hydro- en meteo-omstandigheden. Het vooruitzicht van achteruit varen met een onvoldoende stuurvaart, negatieve koersstabiliteit in een bochtig vaarwater en in een nauwe vaargeul, kunnen veel gezagvoerders doen besluiten om assistentie van slepers voorwaardelijk te stellen of de reis voortijdig af te breken. Uit oogpunt van het borgen van de veiligheid kan de directeur CNB voorzorgsmaatregelen opleggen aan het cruiseschip of besluiten dat een alternatieve ligplaats gezocht moet worden. De daaruit voortvloeiende kosten komen ten laste van het schip.

Als een cruiseschip is uitgerust met zgn. azipods, is zij beter in staat om koers te houden bij achteruit varen. Bij 'slecht weer' omstandigheden, vanaf Bf 5 is in het algemeen de grens, zullen ook voor dit type schip aanvullende maatregelen genomen moeten worden om in de geul van Het IJ te kunnen blijven varen. Het is daarbij weldegelijk de vraag of die afdoende effect zullen hebben. Aanvullende beheersmaatregelen kunnen ook door de directeur CNB opgelegd worden om de veiligheid en bereikbaarheid van de haven te borgen.

Sleepbootassistentie zal onvermijdelijk zijn, zeker voor die schepen die niet zijn voorzien van de zgn. azipods voortstuwing. De sleepboot die 'voorop' vaart zal tevens fungeren als de oren en ogen voor de gezagvoerder en loods aan boord van het cruiseschip. Daarbij moet men beseffen dat de sleepbootschipper niet het overzicht van de gehele situatie heeft. Hij is daarvoor niet opgeleid en ook niet bevoegd en kan alleen worden afgerekend voor de ondersteunende rol die hij moet vervullen.

b. **zicht**
Een zeecruiseschip dat achteruit vaart, heeft geen of slecht visueel zicht op de vaarweg en overige vaarweggebruikers die zich achter het schip bevinden.
De radardekking kent een grote blinde hoek naar achteren die veroorzaakt wordt door de hoge opbouw van het schip die tot aan het achterschip doorloopt. Verder zorgt de hoge bebouwing op de oever voor verstoring van het radarbeeld door weerkaatsende radargolven.

ad 2. <u>Het IJ</u>
Het IJ is een onoverzichtelijke vaarweg, met name door de bochten en vooral de scherpe bocht achter het CS. Doordat de vaargeul in de vaarweg smal is, wordt de manoeuvreerruimte beperkt. De dicht langs de oever aanwezige 'onzichtbare' nauwe geul van 140 meter breedte leidt ertoe dat de vaarbreedte op Het IJ voor zeecruise feitelijk krap is; uitwijken is daardoor niet mogelijk. Door invloeden van de wind neemt de scheepsbreedte fictief toe bij het nemen van bochten: het schip 'scheert uit'. Deze zgn. 'padbreedte' kan onder omstandigheden dubbel zo groot worden als de werkelijke scheepsbreedte. Het huidige grootste bezoekende cruiseschip heeft een scheepsbreedte van 37 meter De nieuwste en grootste klasse die straks door de nieuwe sluis kan, heeft een scheepsbreedte van 47 meter.

Het Noordzeekanaal en Het IJ kennen hoge concentraties scheepvaartverkeer: zee- en binnenvaart, recreatievaart, rondvaart, staande mast schepen en veerponten. Er is veel kruisend verkeer door de verscheidene uitmondingen van grachten en kanalen in de bocht van Het IJ. Kleine passagiersvaart en recreatievaart hebben geen marifoonverplichting en zijn op het water niet benaderbaar voor de verkeersleiding.

De verkeerssituatie op het Noordzeekanaal en Het IJ is vandaag de dag beheersbaar door (i) verkeersbegeleiding met behulp van walradar, (ii) aanvullende maatregelen zoals een beperking van de maximale snelheid tot 12 km/uur en (iii) een secundaire vaarweg - het zogeheten 'fietspad' - om verkeersstromen o.b.v. diepgang te kunnen scheiden.

ad 3. Maatregelen

a. **verkeersbegeleiding**

Bij achteruit varen is het voor de veilige en vlotte afwikkeling noodzakelijk dat in ieder geval de volgende extra verkeersbegeleidende maatregelen zullen moeten worden genomen:

(i) stremming van al het scheepvaartverkeer over het gehele traject, ruim voordat het cruiseschip in gekeerde positie ligt, i.e. ruim een uur voordat het schip de IJhaven in manoeuvreert.

(ii) gebruik van sleepboten en verkeersbegeleiding door 1 á 2 patrouillevaartuigen die het schip begeleiden en een ander patrouillevaartuig dat het verkeer uit oostelijke richting voor de kop van Java ophoudt. Met een verwachting van 150 aanlopen op jaarbasis, betekent dit ook praktisch bijna hetzelfde aantal keren stremmen.

ad (i) Stremming (het niet verder mogen doorvaren) betekent vertraging voor alle scheepvaart, dit kan gauw tot een uur oplopen. Het opgehouden worden heeft daarnaast gevolgen voor de veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer: windgevoelige scheepvaart, kan niet of moeilijk blijven drijven omdat zij onbestuurbaar raken en door de wind weggezet worden. Schepen kunnen namelijk alleen sturen als de schroef water langs het roerblad stuwt. De vaarweg voorziet niet in (de mogelijkheid van) wachtplaatsen en vanwege de grote dode hoeken waar deze schepen mee varen, ontstaan er extra risico's voor schepen en omgeving. Beroepsvaart is van grote afstand onderweg en voor hen is de stremming moeilijk in te plannen omdat factoren zoals sluisplanningen en weersinvloeden het vaargedrag van cruiseschepen beïnvloeden en pas laat een goede voorspelling mogelijk maken; ze zijn dan al ter plaatse voordat de verkeersinformatie adequaat bruikbaar is.

ad (ii) Het gebruik van slepers en het begeleiden door patrouillevaartuigen heeft effect op de capaciteit van deze dienstverlening in de haven en bij de sluizen. Deze vermindert, hetgeen vertragingen veroorzaakt en effect kan hebben op een veilige verkeersafhandeling.

b. bescherming van de omgeving

De aanvaarbeschermingen op Het IJ bij de Silodam en CS zijn gemaakt op de impact van binnenvaart. Die schepen hebben veel minder massa dan zeecruiseschepen. Door het vaargedrag van achteruit varende zeecruise, is het risico op het van koers raken of uit het roer lopen aanzienlijk. De objecten langs Het IJ, zoals bijv. het CS en de hoge concentratie mensen aldaar, vereisen een aanvaarbescherming die is berekend op de impact van zeecruise, ook als dit van 'tijdelijke' aard is. De aanleg van dergelijke aanvaarbeschermingen vereist extra kosten omdat de reeds aangelegde en geplande aanvaarbescherming o.b.v. binnenvaart zijn gebaseerd en niet op zeevaart.

Ad 4. Alternatieve locaties draaicirkel
In geval van de Javabrug, ter hoogte van de kop van het Javaeiland, is de PTA alleen bereikbaar voor cruiseschepen > 210 meter als zij over Het IJ ca. 4340 meter, achteruit zouden varen. Uitgaand van het huidige, grootste bezoekende schip (m.s. MSC Splendida) is er een draaicirkel met een diameter nodig van 375 meter. Deze is niet te realiseren in Het IJ zonder infrastructurele aanpassingen. Er zijn 3 mogelijk alternatieve locaties om te keren:

a. **Keren ter hoogte van de Mercuriushaven.**

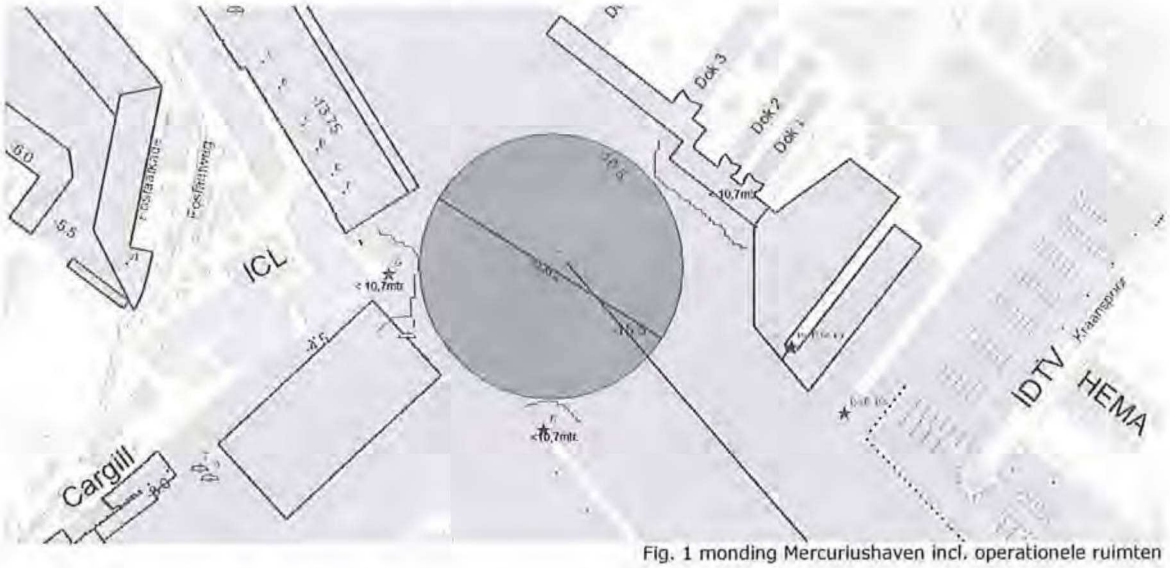


Fig. 1 monding Mercuriushaven incl. operationele ruimten

T.h.v. de monding van de Mercuriushaven is het, op basis van de huidige peilgegevens, niet mogelijk een draaicirkel aan te leggen met voldoende diameter voor de huidige en toekomstige grootste schepen zonder dat deze door de operationele ruimten van verschillende havenbedrijven loopt. Als de vaarweg wordt uitgebaggerd, is een maximale diameter van 380 meter mogelijk. Cruiseschepen kunnen echter vooruit de Mercuriushaven in varen en dan achteruit, in oostelijke richting, het kanaal opvaren naar de PTA. Hierbij vormt de operationele ruimte van boei 1 in de Mercuriushaven een beperking: een afgemeerde bulkcarrier met weegtorens, kraanpontons en coasters of binnenvaart langszij, liggen tot 100 meter uit de oever afgemeerd. De mogelijkheid om te keren wordt beïnvloed door / is afhankelijk van de bedrijfsvoering van Igma/Cargill. Het kan dus voorkomen dat er niet genoeg ruimte is om te keren en dat dit ergens anders moet gebeuren.

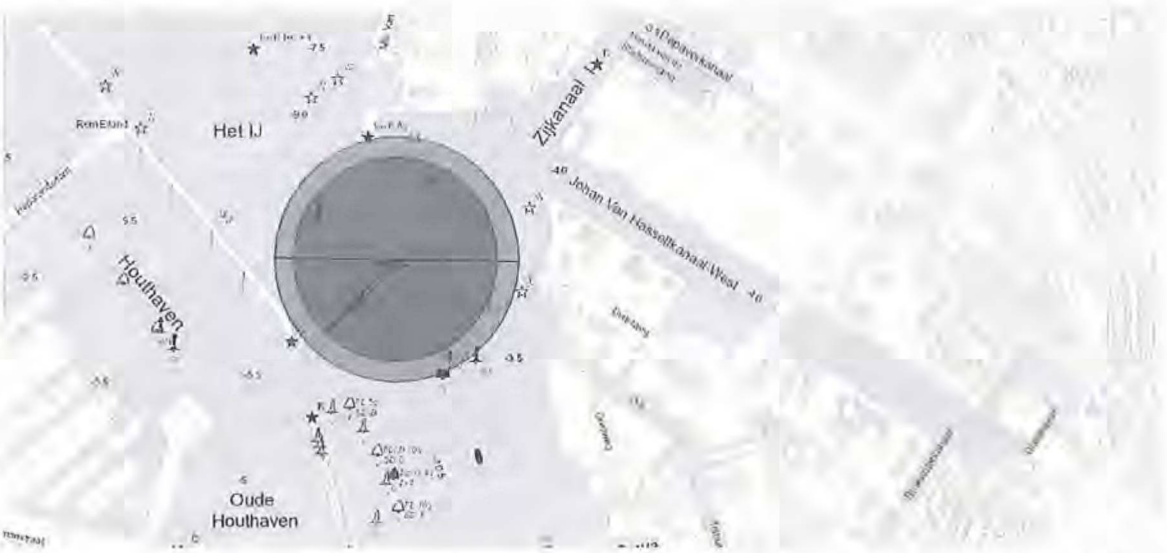
De afstand monding Mercuriushaven tot aan halverwege de PTA-terminal bedraagt ongeveer 4340 meter (zie bijlage 1): over zo'n afstand door een nauwe, bochtige en druk bevaren vaarweg in een nauwe geul achteruit varen, is ongekend en is vanuit oogpunt van nautische veiligheid niet aan het schip op te leggen. Het IJ kenmerkt zich door zijn vele kruisende vaart en aantallen scheepvaart die in hoge dichtheid passeren. Afgezien van commerciële overwegingen is dit al voldoende reden voor de gezagvoerder/reder om naar een alternatieve ligplaats uit te willen wijken, zeker als ook de meteorologische omstandigheden in combinatie met het passeren van de sluizen een rol spelen. De stress- en vermoeidheidsfactor gaan een grote rol spelen voor de gezagvoerder.

De breedte van de geul in de vaarweg laat niet toe dat het cruiseschip de volle breedte van Het IJ kan benutten om te manoeuvreren; de geul veroordeelt een cruiseschip tot een 'door zijn diepgang beperkt manoeuvreerbaar schip' zoals in het Binnenvaart Politie Reglement en de 'Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee' staat omschreven. Dit betekent in feite dat een zeecruiseschip bij vooruit varen al een bijzonder transport is

in relatie tot de vaarwegkarakteristiek: het is een 'bovenmaats schip'. Dit is een schip dat door zijn grote diepgang of lengte slechts een beperkt deel van de vaarweg kan gebruiken en dus beperkt is in zijn manoeuvreerbaarheid (Staatscourant 2011, nr 7914, Regeling aanwijzing bovenmaatse schepen). Voor Het IJ geldt dat schepen bovenmaats zijn vanaf 180 meter lengte.

Bij gebrek aan een draaicirkel is de eerstvolgende optie de monding van de Coenhaven, op 5500 meter afstand van de PTA. Keren in deze geldt als uitwijk als het keren in de monding van de Mercuriushaven niet mogelijk is, maar ook hier geldt dat infrastructurele aanpassingen mogelijk vereist zijn.

b. **Zijkanaal I.**

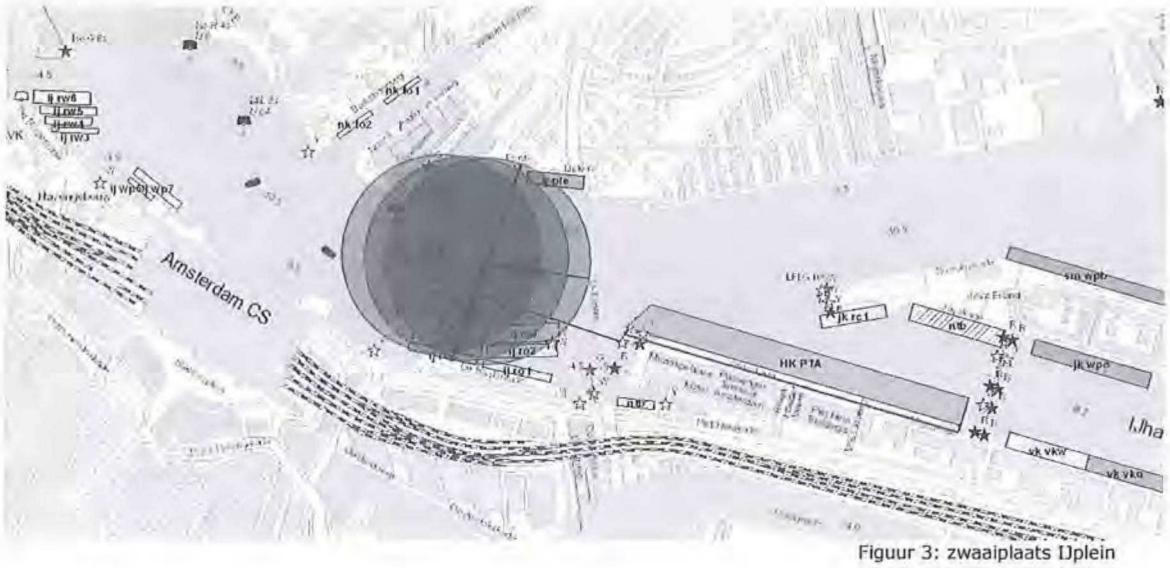


Figuur 2: keerplaats thv Zijkanaal I

Bekorten van de route door de aanleg van een draaicirkel bij Zijkanaal I zorgt voor een korter traject (ca. 3100 meter), minder hinder, en voorkomt afhankelijkheid van bedrijvigheid in nautische percelen zoals bij Igma/Cargill. Ter hoogte van Zijkanaal I is, op het eerste gezicht, voldoende ruimte op het water om een draaicirkel (zwaaiplaats) voor zeecruise uit te baggeren. In dit stadium van onderzoek zijn het eventueel verleggen van leidingen en kabels (o.a. KPN, NUON) in de bodem niet meegenomen.

Indien hier een zwaaiplaats gerealiseerd kan worden, wordt de lengte van het traject, dat een schip achteruit moet varen, bekort tot 3025meter Tijdens het keren op deze locatie moet de doorgaande scheepvaart op het Noordzeekanaal wel worden opgehouden, maar er is geen afhankelijkheid van overslagactiviteiten bij bedrijven op het water. Momenteel loopt echter onderzoek naar de aanleg van een (jacht-)haven op Het IJ, ter hoogte van de monding van Zijkanaal I, die op korte termijn gerealiseerd moet worden. Dit kan invloed hebben op de beschikbare nautische ruimte voor de draaicirkel. De draaicirkel moet een diameter van 400 meter hebben bij een diepte van n.a.p.-10,70 meter Ook voor deze locatie gelden de eerder genoemde risico's van achteruitvaren op veilige scheepvaartafhandeling.

c. IJplein



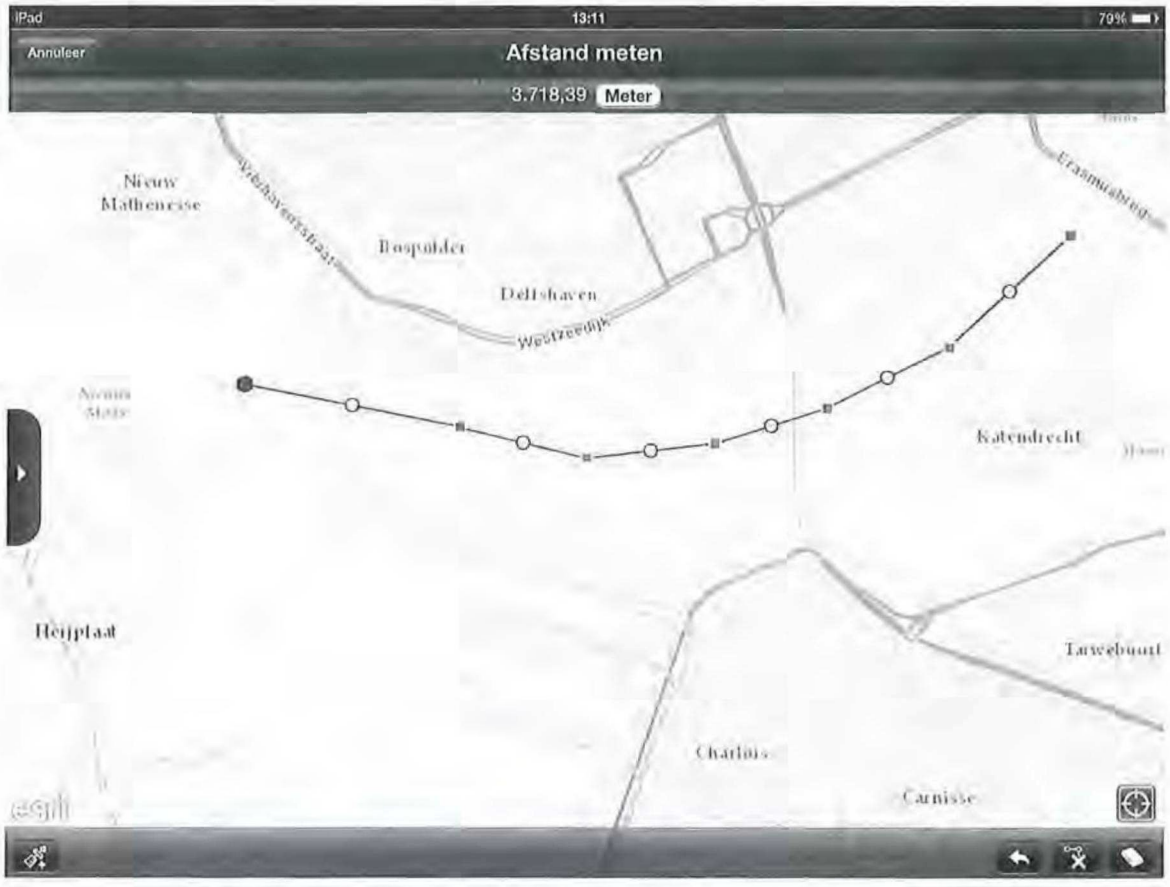
Figuur 3: zwaaiplaats IJplein

Een 3e optie voor een draaicirkel is, met de nodige aanpassingen en consequenties, aan te leggen ter hoogte van het Sluisplein, zie figuur 3 (zwaaiplaats IJplein). Technisch gezien kan hier een draaicirkel aangelegd worden met een diameter van 400 meter doorsnede, waardoor de grootste cruiseschepen de PTA kunnen blijven aanlopen: zij hoeven dan slechts over een afstand van enige honderden meters achteruit te varen. Ten aanzien van de omgeving heeft deze optie impact op het scheepvaartverkeer, de Sixhaven en de ligplaatsen aan de De Ruyterkade; de oevers aan de noordzijde zullen moeten worden verlegd en de riviercruise ligplaatsen opgeofferd. Het keren ter hoogte van de IJpleinverbinding heeft als gevolg dat de veerdienst IJplein wordt onderbroken en het zeecruiseschip dwars op de aanvaarbescherming van het CS komt te liggen; deze zal in de huidige ontwerpvorm niet bestand zijn op de impact van zo'n schip.

Bijlage I: Trajectoverzicht Mercuriushaven - PTA



Bijlage II Zeecruise in Rotterdam (Wilhelminapier - Holland Amerikakade)

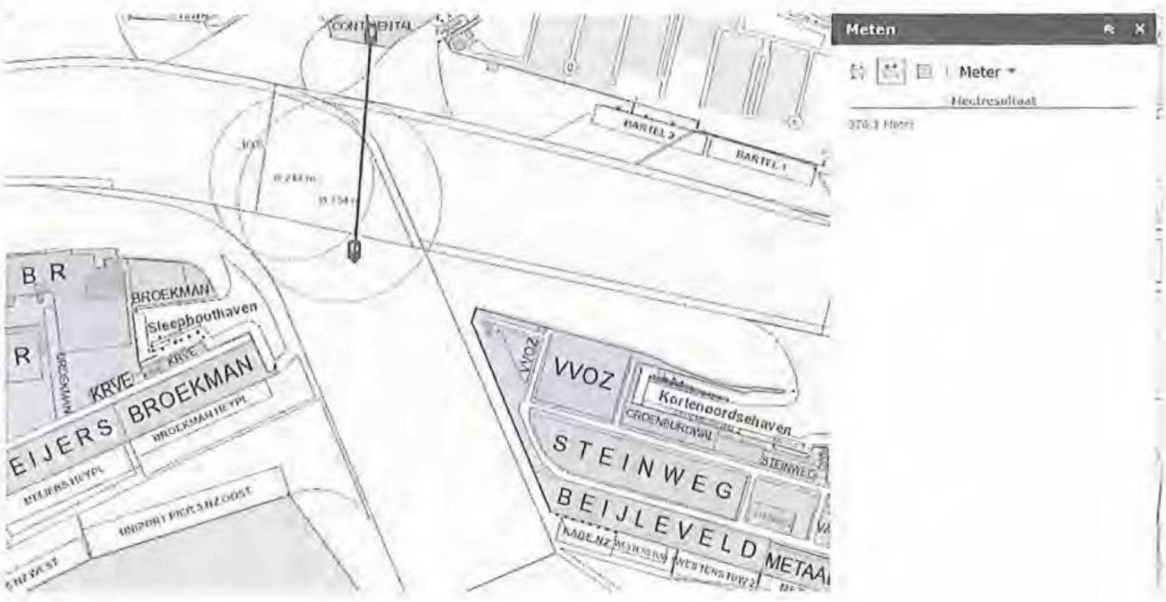


Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) ontvangt zeecruiseschepen aan de Holland Amerikakade van de Wilhelminapier nabij de Erasmusbrug. Het betreft in vergelijk met Amsterdam een relatief klein aantal schepen, behorend tot de grotere lengtes en merendeels voorzien van moderne voortstuwing met azipods (bron: Havenbedrijf Rotterdam). In Amsterdam hebben cruiseschepen een grotere diversiteit in voortstuwing en is het aantal bezoekende cruiseschepen ook veel groter.
Omdat de Erasmusbrug niet te passeren is door cruiseschepen, levert dit eenzelfde situatie op als in het scenario van de Javabrug: cruiseschepen moeten op afstand keren en achteruit naar de ligplaats varen.
De Nieuwe Maas ter plaatse is 350 - 400 meter breed. Het HbR heeft gesteld dat schepen tot loa (lengte over alles, dit is de totale lengte van het schip) 200 meter ter plaatse kunnen keren (zwaaien). Bij een loa > 240 meter wordt ter hoogte van de monding Waalhaven gekeerd op 3,7 km afstand van de ligplaats aan de Holland Amerikakade. De schepen varen dan achteruit naar de ligplaats. Aan boord wordt de behoefte aan een of meerdere sleepboten vastgesteld. In het algemeen kan gesteld worden dat cruiseschepen die voortgestuwd worden met behulp van 'azipods' geen gebruik maken van sleepboten. Bij aflandige wind vanaf 10,8 m/s (Bf 6) wordt gebruik van minimaal 1 sleepboot met 60 ton trekkracht (Bollard pull; Bp) voorgeschreven. En vanaf 17,2 m/s (Bf 8) 2 extra sleepboten van 60 ton Bp. Deze eisen zijn opgelegd door de havenmeester van Rotterdam.

De situatie in Rotterdam onderscheidt zich ten opzichte van die in Amsterdam door de volgende kenmerken:

a. Andere vaarwegkarakteristiek (bredere vaarweg en -geul, beduidend minder verkeersintensiteit, geen veerverbindingen, geen rondvaart, overzichtelijke en ruimere, flauwe bocht) dan Het IJ kent.
b. De hoofdtransportroute naar het achterland (Oude Maas) ligt ten zuiden van de stad; er is weinig tot geen verstoring van het scheepvaartverkeer op de Nieuwe Maas.
c. Het aantal (frequentie) cruisecalls is veel minder, daarmee ook de impact op de vaarweg en zijn gebruikers. In vergelijk met Amsterdam meert er incidenteel cruisevaart af aan de Holland Amerikakade, ongeveer 2x per week gedurende het cruiseseizoen.

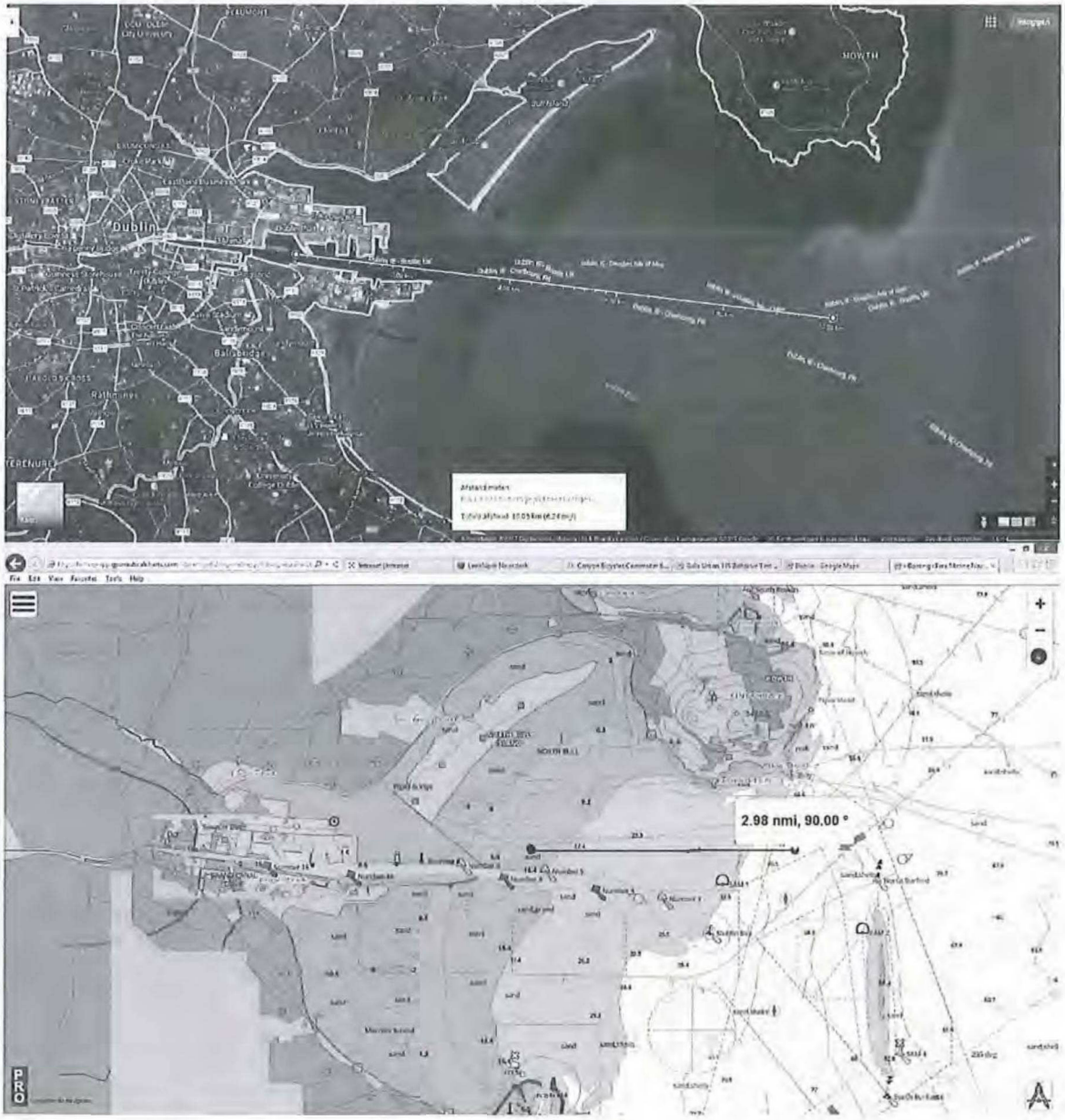
Gelet op de infrastructuur, het overzicht, de verkeersintensiteit van de vaarweg en de frequentie van aanlopen, kan gesteld worden dat het risico ten opzichte van Het IJ in Amsterdam veel minder is en ook veel minder impact heeft op zijn omgeving: er wordt dan ook geen scheepvaart opgehouden tijdens het aanlopen of vertrekken van de ligplaats. Een havendienstvaartuig informeert de scheepvaart ter plaatse. Cruiseschepen die met azipods varen, doen er ongeveer een uur over om te keren bij de Waalhaven en af te meren aan de Holland Amerikakade, zij bereiken een snelheid van 3 á 4 mijl/uur met achteruit varen.



Bijlage III Achteruitvaren Zeecruise in Dublin Port

Gespreksverslag met de havenmeester van de Port of Dublin naar aanleiding van het vraagstuk 'achteruitvaren door zeecruise'.

Op donderdag 1 juni jl. is de havenmeester van Port of Dublin, Michael McKenna, in een telefonisch overleg (door Divisie havenmeester) gevraagd naar de ervaringen die in Dublin zijn opgedaan met het achteruitvaren door zeecruise naar de ligplaats.



Situatieschets

Dublin is een zgn. zeehaven; er is geen achterlandverbinding en er vaart geen binnenvaart.
De haven is zo'n 2,5 km diep en er ligt een beperkt aantal zijhavens aan, de grootste heeft een kadelengte van ongeveer 420 meter lang. Op 2,5 km van de monding ligt een brug van de R131. Deze kent een beperkte opening, niet geschikt voor zeevaart van enige afmeting.

Er meren in de haven voornamelijk ferry's af en er is ook een containerterminal. De ESB Poolbeg energiecentrale aan de zuidzijde van de haven, heeft een paar Jetty's in de havenmonding, maar daar worden geen schepen meer ontvangen.
Cruiseschepen tot een Loa < 295meter kunnen binnen de haven keren. Cruiseschepen > 300 meter moeten dit buitengaats doen ter hoogte van verkenningston. Zij varen dan 10 km achteruit.
Gezien de scheepslengte gaat het hier om schepen die voornamelijk door azipods worden voortgestuwd.
In 2017 wordt een 7-tal 300+ meter cruiseschepen verwacht dat achteruit de haven zal aanlopen. Voor 2018 verwacht de haven van Dublin dat dit gaat toenemen naar zo'n 20 stuks.
Gezagvoerders kunnen getraind worden op het MSC Almere simulatiecentre. Een loods kan in overleg in de haven voor Dublin aan boord komen om schip en bemanning voor te bereiden. Een 2e loods komt dan ter assistentie op het loodsstation van Dublin aan boord.
De manoeuvre wordt sinds 3 á 4 jaar uitgevoerd.
De vaargeul in de haven zelf is ongeveer 160 meter breed. De afstand tussen de pieren is ongeveer 315 meter breed en vanaf de havenmond tot aan het afslagpunt van de ligplaats is het ongeveer 1,6 km.

De voorwaarden en maatregelen die worden uitgevoerd zijn;

- Specifieke ligplaatsen langs de hoofdvaarweg moeten worden vrijgemaakt van scheepvaart.
- Containerkranen moeten de laadboom optoppen om voldoende doorvaartbreedte te creëren.
- Sleepbootassistentie bij windsterktes vanaf 20-25 knopen bij het keren.
- Een sleepboot assisteert bij invaren van het bassin. Sleepbootkosten worden door de haven gefinancierd.
- Naar eigen inzicht halen ferry's die in de haven (langs de hoofdvaarweg) liggen afgemeerd ten tijde van de manoeuvre, hun ramp op en de laten hoofdmotor op stand by draaien.

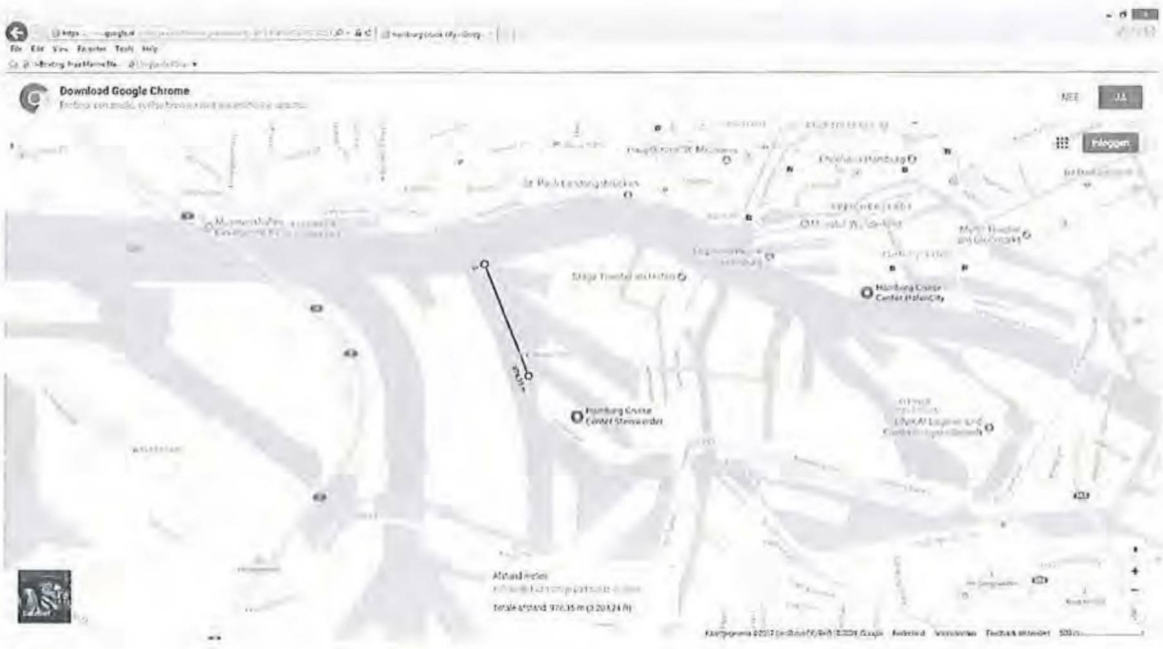
Concluderend kan worden gesteld dat het achteruitvaren op jaarbasis sporadisch plaatsvindt. Het traject wordt zonder grote koerswijzigingen (bochten) afgelegd en er zijn uitgebreide voorzorgsmaatregelen (simulatietraining, extra loods) genomen. Om de veiligheid te borgen wordt in feite de hele haven stil gelegd (scheepvaart én overslagbedrijven), ruim voordat de manoeuvre begint tot aan het afmeren aan toe.





Bijlage IV: Bevindingen achteruitvaren zeecruise in de haven van Hamburg

In gesprek met de havenautoriteiten van Hamburg komt naar voren dat achteruitvaren door zeecruiseschepen over grote afstand geen reguliere manoeuvre is. Incidenteel, slechts een enkele keer, is op initiatief van het schip een stuk van ruim 3 km achteruit gevaren om de ligplaats te bereiken. Normaliter wordt er niet meer dan enkele honderden meters achteruit gevaren, dit vindt plaats in het havenbekken en vrij van de hoofdvaarweg.



Nummer ZD2017-007331

Directie directie sb

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders **B&W**

Voordracht voor de collegevergadering van 19 december 2017

Portefeuille Economie (7)

Agendapunt B11

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Voorgenomen voorkeurslocatie verplaatsing Passenger Terminal Amsterdam (PTA) en conceptbeleid zee –en riviercruise: als resultaat van de Bestuursopdracht onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. In te stemmen met het voorgenomen conceptbeleid 'zee –en riviercruise Amsterdam' 2020-2030. Het conceptbeleid bevat de volgende onderdelen:

a) Zee- en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam.

b) Niet inzetten op maximale groei maar inzetten op een kwaliteits –en spreidingsstrategie.

c) Focus op duurzaamheid en ontwikkeling tot Green Cruise Port.

d) In samenspraak met de branche onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om passagiers meer gebruik te laten maken van alternatieve attracties in de regio. Dit is vooral van belang voor de transit markt (cruiseschepen op doorvaart, die Amsterdam aandoen voor een bezoek aan attracties).

e) Voor de zeecruise gelden voor de kwaliteits- en spreidingsstrategie de volgende vier hoofdpunten.

- Een locatie voor het aanmeren van zeecruiseschepen nabij de A10 West, die gemakkelijk bereikbaar is vanuit Schiphol. Deze faciliteit is vooral gericht op turn-around schepen.
- Een nader onderzoek naar de mogelijkheden of het van belang is om huidige Passenger Terminal Amsterdam (PTA) beschikbaar te houden voor een beperkt aantal kleinere zeeschepen.
- Optimalisering van de samenwerking met IJmuiden en mogelijk Rotterdam.
- Een meerjarig plan van aanpak voor een schonere vaart en klimaatneutrale terminal; in lijn met de ambitie van Havenbedrijf Amsterdam (HbA) om zich te ontwikkelen tot duurzame haven.

f) Voor de riviercruise geldt (ook) een kwaliteits- en spreidingsstrategie. Deze bestaat uit de volgende drie hoofdpunten:

- Op de korte termijn instandhouding van de status quo van ligplaatsen (situatie 2018: 29 ligplaatsen) en geen invoering van tijdelijke halteerplekken.
- Het vinden van een nieuwe balans in de versterking van de kwaliteit van de beleving van het IJ als 'waterfront', in relatie tot de nautische functie van het IJ.
- Het ingevoerde prijsbeleid (in 2019) wordt gecontinueerd om vraag en aanbod in balans te brengen en het premium karakter van centrale ligplaatsen te waarborgen.

2. Kennis te nemen van de uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV (RHDHV), in consortium met economisch

adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de PTA, met daarin de volgende onderdelen:

a) Een complete analyse van benodigde maatregelen om op de locaties Achtersluispolder in Zaanstad en Coenhaven in Amsterdam een PTA in te richten.

b) Een ruimtelijke verkenning die specifieke kansen en bedreigingen toont voor de gebiedsontwikkeling van beide gebieden. Op basis van deze studie kan geconcludeerd worden, dat de locatiekeuze van de PTA strategische gevolgen kan hebben: een terminal in de Achtersluispolder draagt niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad.

c) Een vergelijking van beide locaties, met als conclusie, dat de locatie Coenhaven het meest kansrijk is, vanwege:

- lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

d) Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) met als resultaat:

- dat op zichzelf beschouwt, het verplaatsen van de PTA meer maatschappelijke kosten dan baten met zich meebrengt;
- dat de verplaatsing naar de Coenhaven het beste beeld laat zien;
- dat bij verplaatsing naar de Coenhaven, de uitkomst van de MKBA van Javabrug plus verplaatsen PTA is positief

e) Een business case met als belangrijkste conclusies:

- dat het autonome scenario (behoud PTA, tweede kade voor grote cruiseschepen in de Coenhaven, geen Javabrug) een positief financieel resultaat laat zien voor de PTA;
- dat het resultaat voor verplaatsing naar beide locaties een negatief resultaat laat zien;
- dat het resultaat voor verplaatsing naar de Coenhaven minder negatief is dan voor de Achtersluispolder.

f) Het effect van een mogelijke verplaatsing van de PTA op de drie doelstellingen zoals geformuleerd in de bestuursopdracht (juni 2017), op basis van de uitkomsten van het onderzoek, zijn de volgende:

- faciliteren van de groei in de zeecruisemarkt: gematigd positief;
- bijdrage aan 'stad in balans', spreiding van de drukte: beperkt;
- mogelijk maken van de Sprong over het IJ: gematigd positief.

g) Risico's voor het vervolgproces:

- Het proces is gecompliceerd: er moet veel werk worden uitgevoerd, afspraken met gevestigde bedrijven en grondeigenaren worden gemaakt en er moeten veel procedures worden doorlopen. Dit risico kan een effect hebben op afspraken met

rederijen en de omzet van de PTA. De bouw Javabrug wordt sowieso vertraagd in de planning van RHDHV die uitgaat van een realisatie van de verplaatsing begin 2025, in plaats van eind 2022 waar bij de planning van het voorkeursbesluit Sprong nog van werd uitgegaan. Er is nog een extra risico op verder vertraging;
- De business case bevat nog onzekerheden (plus of min 25%) en onvoorziene posten.

h) Beheersmaatregelen voor het vervolgproces:

- Beheersmaatregel voor de onzekerheden en onvoorziene posten (zoals benoemd in de business case) bestaat uit planmatig werken, rekenen en tekenen gelijk op laten gaan.
- De Javabrug maakt de huidige zwaaikom voor de grote cruiseschepen (>210 meter) onbereikbaar waardoor de schepen niet meer kunnen draaien om later via het Noordzeekanaal terug te varen naar zee. Als beheersmaatregel is het gebruikmaken van een meer westelijk gelegen zwaairuimte door het Havenbedrijf /Centraal Nautisch Beheer bestudeerd. Dit zou betekenen dat de cruiseschepen over een langere afstand (circa 3,5 kilometer) via de bochtige vaargeul in het IJ achteruit naar de PTA moeten varen. Dit wordt als nautisch onverantwoord gezien. Daarmee kan achteruitvaren niet als beheersmaatregel worden aangemerkt.
- RHDHV analyseert dat er, bij een volledige verplaatsing, geen goede tijdelijke maatregelen te treffen zijn om dit risico te mitigeren en concludeert dat de beste beheersmaatregel eruit bestaat om de planning van de Javabrug volgend te laten zijn aan de realisatie van een nieuwe PTA.
- Voorgesteld wordt om nader te studeren op beheersmaatregelen die niet binnen de afbakening van het onderzoek van RHDHV vielen, met als doel voorkomen van vertraging Javabrug toe te voegen aan de opdracht. Hierbij kan worden gedacht aan: een gefaseerde uitvoering, alternatieve scenario's, het maken van afspraken met andere havens zoals IJmuiden en Rotterdam, een nadere verkenning van het realiseren van een tijdelijke aanmeerplek voor cruiseschepen in de Amsterdamse haven, of tijdelijk minder zeecruiseschepen ontvangen.

3. In te stemmen met het aanwijzen van de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA.

4. Kennis te nemen dat gelijktijdig aan voorliggende besluitvorming, aan het college van B&W van Zaanstad het advies wordt voorgelegd, dat het onderzoek naar de voorkeurslocatie geen aanleiding heeft gegeven om de PTA naar de Achtersluispolder in Zaanstad te willen verplaatsen.

5. In te stemmen met bijgaande conceptbrief waarin de bestuurscommissies van Noord, Nieuw-West, West en Oost in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen inzake het conceptbeleid zee –en riviercruise 2020-2030 en de voorgenomen voorkeurslocatie Coenhaven en beide onderwerpen, ter toelichting te agenderen op het Bestuurlijk Overleg Noordzeekanaalgebied d.d. 19 januari 2018. De adviezen en/of reacties zullen betrokken worden in het vervolgproces zoals vermeld onder beslispunt 6.

6. Opdracht te verlenen voor het vervolg:

a) Nadere uitwerking van het onderzoek naar de voorkeurslocatie Coenhaven, resulterend in een mogelijk go –no go besluit dat in het vierde kwartaal van 2018 voor besluitvorming uw college wordt voorgelegd.

b) Nader onderzoek naar de maatschappelijke en financiële kosten en baten van alternatieve scenario's:

- 'Autonome groei' waarbij er geen bruggen over het IJ op de geplande plekken worden gemaakt;
- 'Gespreide kwaliteitscruise' waarbij de PTA toch wordt gehandhaafd, één aanmeerplek in de Coenhaven wordt gerealiseerd, waardoor in totaal minder aanlopen kunnen worden gefaciliteerd. Hetgeen gezien kan worden beschouwd als eerste stap een variant in een mogelijk gefaseerde verplaatsing, die sneller kan worden uitgevoerd dan een totale verplaatsing in één keer;
- 'Industriële cruise' waarbij het Havenbedrijf alsnog wordt verzocht een derde locatie in de haven aan te wijzen;
- 'Decentralisatie' waarbij de locatie Veemkade in zijn geheel niet meer gebruikt wordt door zeecruiseschepen (waarbij een relatie wordt gelegd met een vaste verbinding bij het Stenen Hoofd);
- 'Min 1' waarbij zeecruise niet meer in Amsterdam wordt gefaciliteerd en het bedrijf PTA wordt beëindigd;
- 'Gefaseerde verplaatsing' waarbij het doel is om geen vertraging op te lopen voor de realisatie van de Javabrug.

c) Uitwerken van het conceptbeleid 'zee- en riviercruise Amsterdam', na formeel advies van de bestuurscommissies, en in samenhang met de vervolgfase van de mogelijke verplaatsing van de PTA terminal, inclusief het voorbereiden van een voorkeursbesluit over de situering van ligplaatsen en afmeerlocaties voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030. Dit beleid wordt in het vierde kwartaal van 2018 voor bestuurlijke besluitvorming aan uw college voorgelegd.

d) Het ambtelijk opdrachtgeverschap wordt belegd bij de directeur Ruimte en Duurzaamheid, in nauwe samenwerking met de directeur Economische Zaken.

e) Het dekken van de proceskosten voor 2018 à €1,3 miljoen uit het budget proceskosten Javabrug.

f) Het vervolgproces: zo snel mogelijk maar uiterlijk in het vierde kwartaal 2018 te komen tot een definitieve keuze over de voorkeurslocatie verplaatsing PTA en het beleid zee –en riviercruise vast te stellen.

7. In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op de stukken die bij deze voordracht worden meegezonden KABINET bijlage 3 'PTA Business Case' en KABINET bijlage 5 'Financiële paragraaf PTA' op grond van artikel 55, eerste lid van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10, eerste lid, onder c en tweede lid, onder b en g van de Wet openbaarheid bestuur. De geheimhouding wordt opgelegd voor onbepaalde tijd.

8. In te stemmen met bijgevoegde concept brief waarmee de gemeenteraad wordt geïnformeerd over de uitkomst van de bestuursopdracht verplaatsing PTA, welke na verzending, ter kennisname, geagendeerd wordt voor de raadscommissies van Werk en Economie en Ruimtelijke Ordening op respectievelijk 10 en 17 januari 2018.

Kernboodschap

Het college van B&W stemt in met de keuze voor de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor de verplaatsing PTA en het conceptbeleid zee –en riviercruise Amsterdam. Het onderzoek en het advies zijn in samenwerking met gemeente Zaanstad en Havenbedrijf Amsterdam gemaakt. Op basis hiervan verstrekt het college van B&W opdracht voor het vervolg: uitwerking van het conceptbeleid naar vast te stellen beleid, voorbereiding van een go –no go besluit voor de verplaatsing dat uiterlijk eind 2018 ter besluitvorming wordt voorgelegd, waarbij knelpunten moeten worden opgelost en weging plaatsvindt van dit mogelijke besluit naast alternatieve scenario's.

Bestuurlijke achtergrond

Uw college heeft op 13 juni jongstleden ingestemd met de 'Bestuursopdracht Verplaatsen PTA'. Het doel van de Bestuursopdracht is om samen met de gemeente Zaanstad, Havenbedrijf Amsterdam en PTA een locatie te selecteren voor een nieuwe PTA, in het perspectief van een bredere gemeentelijke visie op de ontwikkeling van de zee- en riviercruisevaart in Amsterdam in de periode 2020-2030. Inzet is een goede balans te vinden tussen economische opbrengsten, maatschappelijke effecten en de kosten, die de gemeente moet maken om de cruisesector te faciliteren.

In de Bestuursopdracht zijn verschillende redenen voor dit besluit genoemd: er is plek nodig om groei van de zeecruise te faciliteren zoals is voorzien in de visie 2030 van het Havenbedrijf, verplaatsing van de PTA zou kunnen helpen in het dossier balans (drukte) in de stad, en een tijdige verplaatsing is nodig om de bouw van de Javabrug (bouw is gepland tussen 2021-2025) mogelijk te maken. Dit besluit hangt samen met het voorkeursbesluit Sprong over het IJ (gemeenteraad juli 2017, besluitnummer 853). Hierin is een 'bestuurlijk IJkmoment' vastgesteld in het vierde kwartaal van 2018, waarin de stand van zaken van de ontwikkeling van de Javabrug naast de stand van zaken van een mogelijke verplaatsing van de PTA wordt geplaatst.

De Bestuursopdracht Verplaatsing PTA kende drie doelen:

1. Formuleren van een gemeentelijke beleidsvisie op de ontwikkeling van zee- en riviercruise in Amsterdam 2020-2030 op basis van de beleidsrichting uit de Bestuursopdracht Stad in Balans: sturing op kwaliteit en diversiteit.

2. Voorbereiden van een Voorkeursbesluit over een nieuwe locatie voor afhandelingsfaciliteiten voor de zeecruisevaart ten westen van de Haparandadam

3. Voorbereiden van een Voorkeursbesluit over de situering van ligplaatsen en afmeerlocaties voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030.

Met het gereed komen van het onderzoek naar de voorkeurslocatie van de PTA en de beleidsrichting zijn de eerste 2 doelen gehaald. Het derde doel is gezien het korte tijdsbestek nog niet gehaald en zal in het vervolgtraject worden uitgewerkt.

Bestuurlijke prioriteit

De Bestuursopdracht Verplaatsen PTA komt voort uit de Bestuursopdracht Balans in de Stad (spreiden van bezoekers en ontlasten van Centraal Station en stadsentree) en de Bestuursopdracht Ruimte voor de Stad (Sprong over het IJ).

De Bestuursopdracht Verplaatsen PTA hangt samen met het Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ en in het bijzonder met maatregel 3: brug Java-eiland en mogelijk met maatregel 4: vaste verbinding Stenen Hoofd.

Wettelijke grondslag

Artikel 160, eerste lid, onder a Gemeentewet.

Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

Artikel 169 Gemeentewet

Het college van burgemeester en wethouders en elk van zijn leden afzonderlijk zijn aan de Gemeenteraad verantwoording schuldig over het door het college gevoerde bestuur (lid 1). Zij geven de raad alle inlichtingen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft (lid 2). Zij geven de raad mondeling of schriftelijk de door een of meer leden gevraagde inlichtingen, tenzij het verstrekken ervan in strijd is met het openbaar belang (lid 3).

Artikel 55, eerste lid van de Gemeentewet jo artikel 10, eerste lid, onder c en artikel 10, tweede lid, onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur. Het college moet en kan geheimhouding opleggen.

Artikel 28 van de Verordening op de bestuurscommissies.

Het college betrekt de betrokken bestuurscommissies bij de voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op de taken en bevoegdheden van de bestuurscommissies of de bestuurscommissies een rol krijgen in de uitvoering van die kaders. Als het college van burgemeester en wethouders voornemens is over de kaders een besluit te nemen wint het college bij de betrokken bestuurscommissie ook advies in.

Onderbouwing besluit

Ad.1. In te stemmen met de beleidsrichting 'zee –en riviercruise Amsterdam'

Het conceptbeleid zee –en Riviercruise heeft als doel een beleidskader te formuleren voor de ontwikkeling van zee- en riviercruise in Amsterdam in samenwerking met de regio. Dit beleidskader is opgesteld vanuit de uitgangspunten van de Bestuursopdracht Stad in Balans: sturing op spreiding, kwaliteit en diversiteit. Aan de hand van het beleidskader kunnen concrete beslissingen worden genomen over de wijze waarop, de locaties waar en de randvoorwaarden waaronder cruise in deze stad wordt gefaciliteerd.

In het beleidsstuk zijn veel feiten en cijfers te vinden over de cruise markt. Amsterdam heeft voor zowel de zee- als riviercruise een zeer goede concurrentiepositie en kan zich ontwikkelen tot 'North West Europe's preferred cruise destination'. Op basis van de studie van RHDHV wordt in 2030 ongeveer 700 FTE cruise gerelateerde werkgelegenheid

verwacht met een totaal van € 73 miljoen directe bestedingen. Om deze economische waarde te accommoderen en tegelijkertijd in Amsterdam de Javabrug (oplevering conform voorkeursbesluit 2017: 2025) te realiseren én bij te dragen aan 'Stad in Balans', is een tijdige verplaatsing (2023- 2024) van de huidige PTA noodzakelijk.

Het concept beleid is tot stand gekomen op basis van literatuuronderzoek, veldonderzoek en gesprekken met relevante stakeholders. Het document is in goede samenwerking met het Havenbedrijf opgesteld.

Ad. 1.a Zee –en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam

Er zijn vier redenen om het concept beleid op dit moment te formuleren:

1. *Autonome groei van de cruisevaart*

Zee- en riviercruise heeft zich het afgelopen decennium sterk ontwikkeld en zal dat naar verwachting ook blijven doen. Dit levert economisch voordeel op maar tegelijkertijd wordt de vraag hoe en waar cruise en de cruisepassagiers in de toekomst ontvangen worden urgent. De bestaande, beschikbare locaties raken vol, en de landzijdige afwikkeling van de passagiersstromen en de bijdrage van cruisetoerisme aan het totaal van de toeristische groei behoeft aandacht. Er zullen nieuwe investeringen moeten worden gedaan om de ontwikkeling te faciliteren: hoe, waar en onder welke voorwaarden?

2. *Realiseren van ambities ruimtelijk beleid*

De ruimtelijke ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied zorgen voor een veranderende ruimtelijke context rond het IJ, waar de cruisevaart onderdeel van uitmaakt. Het gaat onder meer om een toenemende verweving van stad en regio, met de komst van stedelijke woonmilieus langs het IJ, en een nieuwe zeesluis en groeiende haven van IJmuiden. In de Amsterdamse Structuurvisie zijn de ruimtelijke bewegingen 'De uitrol van de Binnenstad' en de 'Herontdekking van het Waterfront' bepalend voor het toekomstbeeld van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad om het IJ. De ambities van het ruimtelijke beleid moeten worden vertaald in beleid voor zee- en riviercruise.

3. *Gevolgen realiseren van (brug)verbindingen over het IJ*

Het succes en de groei van de stad in bevolking, werk/economie en bezoek leidt tot een toenemende druk op schaarse ruimte. De gemeente heeft gekozen om het Noordelijk deel van Amsterdam te ontwikkelen (door verdichten en spreiden). Hiertoe heeft de gemeente het voorkeursbesluit 'Sprong over het IJ' genomen. De aanleg van een brug over het IJ in het westelijk deel van het Java-eiland is hierin opgenomen, waardoor grote cruiseschepen niet meer ten Noorden van het Java eiland kunnen draaien. Ook een later te nemen besluit over een brug of een tunnel bij het Stenen Hoofd is onderdeel van de plannen. Tegelijkertijd heeft de het bestuur de wens uitgesproken om de cruiseterminal te verplaatsen.

4. *Herwaardering van het toeristisch beleid*

De sterke toeristische groei heeft in de afgelopen jaren geleid tot een herwaardering van het toeristische beleid, gericht op bewaking van de aantrekkelijkheid van (het centrum van) de stad door het herstellen door een herstel van de Balans tussen bewoners, bezoekers en bedrijven. Kernbegrippen in de Balans strategie zijn: spreiding, kwaliteit en diversiteit.

Nog nadrukkelijker dan voorheen wordt afstand genomen van kwantitatieve groei van bezoekersaantallen.

1. Een aantrekkelijke stad met aantrekkelijke en diverse voorzieningen, ook in de regio, om te bezoeken en er nog een dag aan vast te knopen;
2. Bereikbaarheid vanuit het verre buitenland (Schiphol), nabije buitenland (goed wegennet vanuit Duitsland en België) en de rest van het land;
3. Voor riviercruise: monding van internationale rivieren dus begin –of eindpunt diverse routes;
4. Voor zeecruise: Oostzee en Noorse kust in de nabijheid.

Deze voorwaarden maken groei mogelijk. De vraag is dus niet of het kan, maar of en in welke mate en onder welke voorwaarden Amsterdam die groei wil faciliteren. Bovendien betekent deze uitgangspositie dat Amsterdam zich niet volledig hoeft aan te passen aan de wensen van de vraagzijde van de markt.

Amsterdam kan zich in samenwerking met de MRA regio ontwikkelen tot North West Europe's preferred cruise destination. Elementen hierin zijn:

- Niet inzetten op maximale groei, maar zoveel mogelijk richten op het deel van de markt voor wie van belang is: goede bereikbaarheid van/naar Schiphol; bezoek van culturele en/of historisch aanbod in stad en regio. Dit betekent focus op de turn-around markt, waarbij de klanten mede vanuit Amsterdam willen vertrekken en aankomen, omdat zij er dan een dagje Amsterdam aan vast kunnen plakken;
- Focus op duurzaamheid en ontwikkeling tot Green Cruise Port.

Ad. 1.c Focus op duurzaamheid en ontwikkeling tot Green Cruise Port

Inzet van beleid is de keuze voor een schonere vaart. Er zijn drie zaken waar schepen rekening moeten houden om zo min mogelijk impact te hebben op de natuurlijke omgeving: energieverbruik/emissies, waterverbruik en afval. Het verduurzamen als doel willen we in het vervolg samen met de sector nader uitwerken, naar analogie van de doelen die het Havenbedrijf heeft gesteld voor de haven[1] en naar analogie van de Agenda Duurzaamheid (gaat over schepen, over gebouw, over voor- & natransport). Een mogelijke gedachtelijn hierbij is in Noord-West Europees verband stimuleren van gebruik van Liquefied Natural Gas (LNG) en mogelijk op termijn elektrificeren ('Green Cruise Port'). Met deze emissiereductie wordt de ruimtelijke/planologische impact op de nabije omgeving beperkt.

Daarnaast kan ook worden ingezet op duurzaamheid aan de kade met een (nieuwe) klimaatneutrale terminal maar ook op een duurzame of hoogwaardige oplossing op termijn voor de toe- en afvoer van passagiers. Dit is van wezenlijk belang voor de bredere kwaliteitsslag die de stad wil maken: spreiding betekent niet automatisch dat passagiers Amsterdam niet meer in gaan. Zonder investeringen betekent dit vervoer op de 'ouderwetse' manier met bussen en taxi's, wat niet bijdraagt aan een betere stad en het verminderen van (ervaren) overlast. Een geringe belasting van omgeving door slimme verkeersafwikkeling en bevoorrading is dus belangrijk. Denkrichtingen zijn watertaxi's, metrolijn, kabelbaan of zelfrijdende/varende oplossingen.

Ad. 1.d In samenspraak met de branche onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om passagiers meer gebruik te laten maken van alternatieve attracties in de regio

Veel trips worden vooraf geboekt via excursieprogramma's die touroperators samenstellen. Zij moeten ook weten wat het totaalaanbod is en verleid worden andere belevingen aan te bieden dan het geijkte. Hierin ligt een rol voor de marketingorganisatie Amsterdam Cruise Port. Inzet zou moeten zijn het, nog meer, optimaal benutten van spreiding van cruisetoeristen naar alternatieve attracties indien schepen Amsterdam aandoen.

Ad. 1.e Voor de zeecruise geldt een kwaliteits- en spreidingsstrategie

Inzet op een kwaliteits- en spreidingsstrategie werkt zich als volgt uit voor de zeecruise:

- Een nieuwe terminal nabij de A10 West, die gemakkelijk bereikbaar is vanuit Schiphol, de regio en het centrum van Amsterdam. Hier kan een forse terminalfaciliteit komen vooral gericht op turn-around schepen met twee aanlegplekken.
- Een nader onderzoek naar de mogelijkheden of het van belang is om de Veemkade beschikbaar te houden voor een beperkt aantal kleinere zeeschepen. Elementen die hierbij een rol spelen zijn onder andere: interferentie met riviercruiseplekken, kosten voor aanhouden relatief kleine zeecruisefaciliteit, effect op herontwikkelingsmogelijkheden/-waarde van PTA terminal gebouw, Stenen Hoofd-verbinding.
- Optimalisering van de samenwerking met IJmuiden en mogelijk Rotterdam.
- Een meerjarig plan van aanpak voor een schonere vaart en klimaatneutrale terminal; in lijn met de ambitie van Havenbedrijf om zich te ontwikkelen tot duurzame haven.

[1] In zowel de Havenvisie 2030 als de visie Schone Scheepvaart 2030 (en actieplan tot 2021)

Ad. 1.f Voor de riviercruise geldt ook een kwaliteits- en spreidingsstrategie

Voor de riviercruise geldt naast spreiding, vooral fasering. Door verdichting en transformatie bieden verder weg gelegen locaties op termijn kansen. Gezien de groei van de riviercruise en het op lange termijn realiseren van de ambities op gebied van ruimtelijke kwaliteit op en rond het IJ, kan deze niet meer volledig op of rond het IJ worden gefaciliteerd. Maximum capaciteit is in zicht of bereikt.

- *Voor de korte termijn* zet Amsterdam in op behoud van de status quo (29 ligplaatsen) en voert geen tijdelijke halteerplaats, de zogenaamde 'blauwe zone' in voor de toplocaties De Ruyterkade-Oost en West. (Voor een beperkt aantal ligplaatsen moet een snelle, tijdelijke, oplossing worden gevonden om Maatregel 1 van de Sprong over het IJ – intensivering IJ-veren -mogelijk te maken).
- *Voor de lange termijn* zal nader onderzocht worden wat het precieze maximum aantal plaatsen wordt (+/-30) en wat de geschikte locaties zijn in Amsterdam. Elementen van belang daarbij zijn:

- Al dan niet gebruik Veemkade voor zeecruise;
- Relatie tot Waterfront IJ: hoe verhouden riviercruiseplaatsen van De Ruyterkade-Oost en West zich tot kwaliteitsbeeld en – beleving van het IJ en welke mogelijkheden zijn er voor behoud van (een aantal) ligplaatsen;
- Mogelijkheden en effecten van tijdelijk afmeren ten behoeve van aan boord of aan wal gaan van passagiers ('blauwe zone');
- Luxe, hoogwaardig deel van de markt kan tegen adequaat tarief op loopafstand van de stad; overig deel kan elders in de stad of regio worden gefaciliteerd;
- Effecten marktpositie vanuit optiek rederijen:

- Mogelijkheden van clustering: liever in totaal minder aanlegplaatsen als optimalisering per locatie in het aantal aanlegplaatsen mogelijk blijkt;
- Mogelijkheden tot al dan niet combineren van de nieuwe zee-cruisefaciliteit voor riviercruise.
- Groei kan plaatsvinden door optimaal de capaciteit naar de regio te benutten. Een onderzoek naar ligplaatsen op metropoolregio (MRA)-niveau is een nog uit te werken vervolgstap. Elementen die hierbij van belang zijn:
- Nabijheid tot het centrum van Amsterdam, óf een uitstekende verbinding hiermee zijn.
- De mogelijkheid open houden tot verminderen van het maximum aantal Amsterdamse ligplaatsen, als regionale opvang goed geregeld kan worden en de marktpotentie van de branche als geheel gewaarborgd blijft.
- En verder onder andere: kosten, nautisch, ruimtelijk, draagvlak, duurzaam vervoer van passagiers, optimaliseren van bestaande aanlegplaatsen.
- Het ingevoerde prijsbeleid (in 2019) wordt gecontinueerd om vraag en aanbod in balans te brengen en het premium karakter van centrale ligplaatsen te waarborgen.

Ad. 2. Kennis nemen van de uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door RHDHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam voor de zeecruise, met daarin de volgende onderdelen.

Het proces: een snelle maar diepgravende integrale studie, waarbij alle stakeholders zijn meegenomen

In juni 2017 is opdracht gegeven voor het uitvoeren van een studie naar de verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam. Met de start van dit werk moest worden gewacht tot in juli van dit jaar financiële dekking was geregeld in de gemeenteraad. Deze besluitvorming verliep parallel aan de besluitvorming voor de Sprong over het IJ. Het besluit om een brug over het IJ te maken vormde de directe aanleiding tot de studie naar verplaatsing van de PTA, maar er zijn nog twee andere redenen voor deze studie: bijdrage leveren aan de balans in de stad, en faciliteren van de groei van de zeecruise sector.

In augustus heeft een selectie plaatsgevonden van een consortium van adviesbureaus voor de uitvoering van deze opdracht. Het winnende consortium wordt aangestuurd door RHDHV en bestaat verder uit Decisio (MKBA, economie) en MUST (stedenbouw). Opdrachtgever is de gemeente Amsterdam, in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad en het Havenbedrijf. Gedurende het proces zijn alle relevante stakeholders actief betrokken, is overleg gevoerd met de bedrijven in de betrokken gebieden en is een inloopavond bij de PTA georganiseerd voor elke geïnteresseerde Amsterdammer en Zaankanter.

In de ruimtelijke verkenning die aan deze opdracht voorafging, waren diverse potentiële vestigingsplekken voor de PTA onderzocht. Uiteindelijk waren twee locaties het meest kansrijk: de Coenhaven en de Achtersluispolder. Voor deze locaties zijn alle relevante zaken onderzocht: nautisch, bodem, milieu, ruimtelijk, verkeer, planologisch-juridisch, duurzaamheid, economisch, planning, eigendom, toekomstige plannen (Haven-Stad, Maak.Zaanstad en Sprong over het IJ), financieel, groeikansen, en algemene risico's en kansen. Om tot een keuze te komen is ook een MKBA gemaakt (maatschappelijke kosten-baten analyse) en is gewerkt met een multicriteria analyse.

Op 2 november 2017 heeft RHDHV het eindrapport opgeleverd.

Door betrokkenen wordt geconstateerd, dat het gesprek over de mogelijke komst van de PTA tot versnelling heeft geleid van gedachtenvorming over de transformatie van de betrokken gebieden. In de Coenhaven hebben de 'convenantspartners' (vier grote bedrijven die nu gevestigd zijn in de Coen- en Vlothaven, waarmee de gemeente afspraken heeft gemaakt) aangegeven graag in gesprek te willen over verplaatsing. In de Achtersluispolder is parallel aan de PTA studie een versnelde studie uitgevoerd naar de transformatiekansen en is hierover een informatieavond met alle betrokken bedrijven en bewoners van het Zijkanaal georganiseerd.

Ad. 2.a,b,c Vergelijking van de locaties Achtersluispolder in Zaanstad en Coenhaven in Amsterdam

RHDHV heeft op basis van de onderliggen onderzoeken naar de voorkeurslocatie verplaatsing PTA de volgende conclusies getrokken in de bestuursrapportage verplaatsing PTA:

Conclusie 1.: Er is geen maatgevend verschil tussen Coenhaven en Achtersluispolder voor wat betreft de onderzochte effecten: luchtkwaliteit, stikstofdepositie, geluid, externe veiligheid, geurgevoeligheid, verkeer, flora en fauna, bodemkwaliteit, nautische veiligheid en duurzaamheid.

Conclusie 2.: De verkeersafwikkeling van het vervoer van de passagiers is uitvoerig onderzocht. Waarbij de maatgevende situatie maatwerkvervoer per touringbus is, geconcludeerd wordt dat de verkeersknooppunten in de directe nabijheid van de PTA, zowel Coenhaven als Achtersluispolder, zonder extra capaciteit in 2030 overbelast zijn. Dit is in de autonome ontwikkeling al het geval, het additionele verkeer van de PTA is gering ten opzichte van het overige verkeer. Voorbij deze verkeersknooppunten zijn geen verkeersmaatregelen noodzakelijk.

Voor de Achtersluispolder is een aparte busbaan geschetst die het busvervoer niet door Achtersluispolder leidt, maar direct naar de A10 en busbaan in A'dam Noord leidt.

Conclusie 3.: In de Achtersluispolder zijn drie liggingsvarianten, oost, midden en west, voor de aanleg van Cruiseschepen onderzocht. De oostelijke variant komt als meest gunstige naar voren: het fysieke ruimtebeslag van de terminal raakt de minste bedrijven, de geluidsbelasting van toekomstige woningen in de polder is hier het laagste en het open uitzicht vanuit de polder richting het IJ blijft voor het grootste deel in tact. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is fysiek mogelijk in de Achtersluispolder. Hierbij ontstaat de situatie dat het op uitzicht richting het IJ verdwijnt en meer toekomstige woningen geluidsbelast worden.

Conclusie 4.: Ook in de Coenhaven zijn drie liggingsvarianten onderzocht: Westerhoofd Stad, Westerhoofd IJ en Afrikapier. De varianten onderscheiden zich vooral op de situering van een markant publiekstrekkend gebouw. De variant Westerhoofd stad komt als meest gunstige naar voren. Deze variant gebruikt optimaal de huidige geluidscontour van de ring A10, daarnaast zijn binnen het programma Haven-Stad mitigerende maatregelen voorzien om de negatieve effecten van geluid te minimaliseren. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is in de Coenhaven mogelijk wanneer de grond van de Afrikapier op termijn vrijkomt, aan beide zijden van de Afrikapier kan één ligplaats worden gemaakt

Conclusie 5.: Het geluid dat de cruiseschepen maken tijdens het liggen heeft invloed op de huidige en nieuwe (na ontwikkeling) situatie van beide locaties. In de huidige situatie worden 9 woonboten in de Achtersluispolder belast met 60 db(A) of meer. Deze zullen moeten worden verplaatst. Er zijn geen woningen in de Coenhaven die worden belast met 60 db(A) of meer. In de nieuwe situatie worden op beide locaties circa 600 woningen belast met 60 db(A) of meer. In het programma Haven-Stad is reeds voorzien in mitigerende maatregelen tot 65 db(A), deze zullen voor Achtersluispolder moeten worden ontwikkeld. Hierbij opgemerkt dat de geluidcontour van Coenhaven de ontwikkeling op de Afrikapier beïnvloedt, volgens vigerende afspraken gaat daar pas woningbouw plaatsvinden vanaf 2040. Voor beide locaties geldt dat walstroom op termijn voor Cruiseschepen het geluidsniveau aanzienlijk reduceert.

Conclusie 6.: de (beoogde) natuur van de Noorder IJplas wordt aangetast, hiervoor is een milieueffectrapportage (m.e.r.) noodzakelijk, ook moeten twee bestemmingsplannen worden aangepast en zal een Bestuursovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam, Zaanstad en Rijkswaterstaat nodig zijn. Coenhaven kent een lage natuurwaarde.

Conclusie 7.: De huidige kade van de Coenhaven (Westerhoofd) moet vooral vanwege de noodzakelijke verdieping (Oasis-klasse) van de Coenhaven worden vervangen. Daarnaast is deze kadeconstructie relatief oud en niet geschikt om met zeecruiseschepen aan te meren.

Conclusie 8.: Voor het in- en uitvaren bij de Coenhaven is nautische ruimte nodig waar derden middels een Besluit Aanwijzing Operationele Ruimte (BAOR) recht op hebben. Dit betekent nadere afstemming met de betrokken partij.

Conclusie 9.: De aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer zal op beide locaties een positieve bijdrage (aanjaag functie) hebben voor de transitieopgave. Zo zal de ontsluiting van de Achtersluispolder sterk moeten worden verbeterd bij de transformatie van het gebied. De vestiging van de PTA op deze locatie zal de noodzaak hiertoe verder versterken. Hierbij doet zich de gemeenschappelijke kans voor om een snelle bus/openbaar vervoer-verbinding over de Noorder IJplas te realiseren direct richting het centrum van Amsterdam.

De ontwikkelstrategie Haven-Stad zet sterk in op de noodzakelijke mobiliteitsshift van autogebruik naar alternatieve vervoerssystemen. De vestiging van de PTA in de Coenhaven kan voorsorteren op de realisatie van een parkeerhub ten behoeve van de ontwikkeling van Haven-Stad en daarnaast inzetten op de ontwikkeling van het vervoer over water om op deze wijze een eerste stap te zetten richting de realisatie van de mobiliteitsshift.

Conclusie 10.: De bestuurlijke en juridisch-planologische procedures en daaruit voortvloeiende gerechtelijke procedures zijn maatgevend in de planing. Op basis van de officiële en formele termijnen, ontwerpen, contractvoorbereiding en bouwtijden, is openstelling van de terminal in het eerste kwartaal van 2025 (opening Javabrug) haalbaar voor Coenhaven, maar niet voor Achtersluispolder. (Deze planning betekent een vertraging van 1 tot 2 jaar op de huidige planning van de Javabrug tenzij er tijdelijke maatregelen gevonden worden zoals bijvoorbeeld een gefaseerde ontwikkeling).

Het niet halen van de planning is als belangrijkste risico geïdentificeerd, immers als de planning niet tijdig is gerealiseerd, betekent dit dat de huidige terminal alleen voor cruiseschepen kleiner dan 210 meter bereikbaar is. Met als gevolg dat een groot deel van de zeecruise Amsterdam niet meer kan aandoen waardoor de stad economische schade leidt.

Beheersmaatregelen om dit risico te mitigeren zijn beperkt en moeten vooral gezocht worden in het minimaliseren van de besluitvormingsprocessen. Op elke locatie is een nieuw bestemmingsplan en mogelijk ook m.e.r. noodzakelijk. Hierbij opgemerkt dat middels een 'tijdelijke' afwijking van het bestemmingsplan voor een periode van tien jaar een kade (tijdelijk) ingericht kan worden. Andere tijdelijke maatregelen als achteruitvaren zijn nautisch niet veilig en daarmee ook geen tijdelijke maatregel.

Conclusie 11.: Voor het realiseren van de nieuwe terminal moeten ook gronden worden verworven. De conclusie uit de Business Case is dat het verwerven van gronden, inclusief uitkopen van de bedrijven in Achtersluispolder een hoge kostenpost is. In de Coenhaven worden deze verwervingskosten vanwege de eigendomsverhoudingen binnen de gemeente Amsterdam uiteindelijk door de gemeente Amsterdam gedragen, in de Business Case zijn de verwervingskosten voor deze locatie dan ook als nihil beschouwd.

Conclusie 12.: De negatieve Netto Contante Waarde (NCW) bij verplaatsing is het logisch gevolg van de forse investeringen die geen extra opbrengsten genereren. Dit wordt nog verergerd door het wegvallen van de inkomsten uit evenementen en verhuur. De baten vanuit de herontwikkeling van de Veemkade zijn onvoldoende om daar verandering in te brengen.

Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat:

- Variatie in grondverwervingskosten niet leidt tot een andere conclusie
- Variatie in investeringskosten evenmin leiden tot een andere conclusie
- Ook bij een aantal calls van maximaal 175 per jaar (geen uitwijk in autonome scenario) de conclusie is dat verplaatsing een negatieve NCW oplevert als gevolg van de hoge investeringen in combinatie met opbrengstenderving van evenementen/ verhuur
- Een derde ligplaats leidt tot aanzienlijke kosten (tientallen miljoenen), zeker op de locatie Achtersluispolder. De extra baten van een derde ligplaats zijn naar verwachting beperkt in verhouding tot de kosten (3 à 13 miljoen euro, contante waarde).

Advies RHDHV meest kansrijke locatie

De locatie Coenhaven is de meest kansrijke locatie, vanwege:

- de lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

Door RHDHV wordt geadviseerd de Coenhaven verder uit te werken tot een niveau zodat tijdens het IJkoment Javabrug (vierde kwartaal 2018) van de Javabrug voldoende informatie (ontwerpen, bouwtijd, investeringen) beschikbaar is om de planning van de Javabrug goed aan te laten sluiten op de realisatie van de PTA. Waarmee bereikt wordt dat het planningsrisico wordt gemitigeerd.

Ad. 2.d Effecten MKBA verplaatsing PTA

Vanuit de maatschappelijke kosten en baten die zijn gewaardeerd in deze studie, kost het verplaatsen meer dan dat het oplevert. De verplaatsing naar de Coenhaven kost het minste.

Het grootste verschil tussen de twee locaties dat niet is gewaardeerd in deze studie betreft de verwachte bijdrage aan, of juist belemmering voor de mogelijke toekomstige gebiedsontwikkeling. Voor beide gebieden worden onderzoeken gedaan en bij de Achtersluispolder al voorbereidende maatregelen getroffen om een herontwikkeling mogelijk te maken. De PTA kán hier goed inpassen en (indien gewenst) een extra impuls aan de ontwikkeling geven, maar is aan de andere kant ook beperkend voor de mogelijke toekomstige ontwikkelingen. De positieve dan wel negatieve bijdrage van de PTA is afhankelijk van de toekomstige inrichting van het gebied, het tempo waarin dat gebeurt en de kant die de gemeente met de gebieden op wil (met en zonder PTA). Omdat hier op dit moment nog onvoldoende duidelijk over is, kan dat niet de MKBA gewaardeerd worden.

Voor de MKBA is een aantal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Zo is beschouwd wat het effect is van een lager groeitempo van de cruisevaart en of het gebruik van Coenhaven als overlooplocatie in het autonome scenario en het gebruik van de Veemkade in de projectalternatieven van invloed is op de conclusies. Daarnaast is gekeken naar de doorgroeimogelijkheden indien er een derde kade wordt aangelegd voor de cruisevaart in de verplaatsingsalternatieven. Ook is bekeken wat de impact op lucht en geluid is indien schepen in te toekomst met LNG of walstroom hun stroomvoorziening regelen en wat de impact is op toekomstige gebiedsontwikkelingen.

Geen van de bovenstaande analyses heeft tot andere conclusies geleid. Het verplaatsen van de terminal kost in alle gevallen meer dan het oplevert. De meeste analyses maken de impact van de verplaatsing negatiever. Als schepen bijvoorbeeld op LNG varen, dan is de milieuschade kleiner en heeft verplaatsing van binnen naar buiten de stad een kleiner effect. Als er gebiedsontwikkeling rond de Achtersluispolder of de Coenhaven plaatsvindt, betekent het ook dat de positieve effecten door schepen te verplaatsen naar dunbevolkt gebied, verdwijnt. De Coenhaven en de Achtersluispolder zijn dan immers niet meer dunbevolkt. Dit is de enige gevoeligheidsanalyse die ook invloed heeft op het verschil tussen beide varianten. In de Coenhaven staan meer woningen gepland dan in de Achtersluispolder, waarmee negatieve milieueffecten op die locatie groter zijn indien de terminal wordt verplaatst. Maar dit overbrugt nog niet het financiële gat van tussen de alternatieven.

Uit bovenstaande ontstaat een negatief beeld wat betreft de maatschappelijke kosten en baten, maar de financiële en maatschappelijke kosten van de verplaatsing naar de Coenhaven passen binnen de begrote kosten waar rekening mee is gehouden in de MKBA Sprong over het IJ (onder andere voor de afweging over de Javabrug) voor de PTA-verplaatsing. Conclusies die op basis van de MKBA Sprong over het IJ zijn getrokken over de wenselijkheid van vaste verbindingen over het IJ, hoeven op basis van deze MKBA niet aangepast te worden. Bij een verplaatsing naar de Achtersluispolder, zijn de kosten wel hoger dan waar rekening mee is gehouden bij de afweging voor de Javabrug/Sprong over het IJ.

Ad. 2.e Financiën

Er is een uitgebreide business case opgesteld waarbij naar alle relevante kosten en baten is gekeken. Drie scenario's zijn netto contant gemaakt:

- autonoom (geen Javabrug, PTA blijft aan Veemkade, tweede kade met ruimte voor 1 schip (tenminste Oasis klasse) in Coenhaven): positief
- Coenhaven (wel Javabrug, geen PTA meer aan Veemkade maar nog toch maximaal 40 aanlopen van kleinere schepen aldaar, nieuwe PTA met ruimte voor 2 grote cruiseschepen in Coenhaven): negatief. Dit is inclusief herontwikkelingswaarde van het te slopen PTA gebouw aan de Veemkade
- Achtersluispolder (wel Javabrug, geen PTA meer aan Veemkade maar nog toch maximaal 40 aanlopen van kleinere schepen aldaar, nieuwe PTA met ruimte voor 2 grote cruiseschepen in Achtersluispolder): negatief.

Hier zijn nog diverse kanttekeningen bij te plaatsen, zie hiervoor de bijgeleverde notitie en de business case zelf.

De conclusie hieruit is, dat het resultaat voor verplaatsing naar de Coenhaven minder negatief is dan voor de Achtersluispolder.

De financiële dekking (zie ook financiële paragraaf) van de kosten van verplaatsing van de PTA moet nog worden bepaald. Voor een deel kunnen de opbrengsten van de herontwikkeling van het huidige PTA gebouw naar deze business case toegerekend worden. De businesscase blijft dan voor zowel de Coenhaven als de Achtersluispolder negatief. Ook kan nog verder worden onderzocht welke kansen ontstaan uit het realiseren van 'Cruisecity' (extra voorzieningen realiseren zoals hotel of lokale leisure, hetgeen grondinkomsten zou kunnen genereren, maar hier zijn slechts beperkt kansen voor gezien door RHDHV). Tot slot kan nog gekeken worden naar financial enginering om tot een zo voordelig mogelijke verdeling van de kosten te komen. Op dit moment lijkt het te vroeg om al te kijken naar bezuinigingen binnen het plan. Uiteindelijk is de verwachting dat voor de financiële dekking grotendeels beslag gelegd zal moeten worden op de algemene middelen.

Ad. 2.f Het effect van een mogelijke verplaatsing van de PTA op de drie doelstellingen zoals geformuleerd in de bestuursopdracht

Het effect van een mogelijke verplaatsing van de PTA op de drie doelstellingen zoals geformuleerd in de bestuursopdracht (juni 2017), op basis van de uitkomsten van het onderzoek, zijn de volgende.

- Faciliteren van de groei in de zeecruisemarkt: gematigd positief.

Na verplaatsing van de terminal waarbij de Veemkade nog beperkt wordt gebruikt (zonder gebouw, voor maximaal 40 aanlopen per jaar voor kleine cruiseschepen) kan tot circa 230 aanlopen per jaar worden gefaciliteerd (190 aanlopen op nieuwe locatie). Dat is minder dan de 250 aanlopen die in een autonome situatie gefaciliteerd zou kunnen worden (zonder Javabrug, met nieuw te maken tweede kade in de Coenhaven). Het is echter meer dan gefaciliteerd zou kunnen worden, als wel een Javabrug gerealiseerd wordt en de PTA niet verplaatst zou worden (dan zou met tweede kade in de Coenhaven jaarlijks slechts circa 140 aanlopen gefaciliteerd kunnen worden).

- Bijdrage aan 'stad in balans', spreiding van de drukte: beperkt.

Van alle buitenlandse bezoekers is circa 8% een cruisetoerist. De MKBA laat zien, dat door de PTA te verplaatsen naar een locatie op grotere afstand van het centrum, meer toeristen zullen besluiten om het schip niet te verlaten: nu is dat circa 5% en dat wordt dan

20%. Dat gaat om een paar honderd toeristen per schip. Ook gaat het verkeer voor laden en lossen niet naar de binnenstad: 10-20 ritten per schip. Verder gaat een groot aantal passagiers voor een 'turnaround call' dan rechtstreeks van Schiphol naar de nieuwe PTA (en hoeft niet meer door het centrum van Amsterdam). Cruisepassagiers die op excursie gaan, verspreiden zich vanuit die locatie over de regio (Zaanse schans, Amsterdam Castle, Keukenhof, Museumplein en Amsterdamse binnenstad). De verwachting is dat het aantal mensen dat de binnenstad wil bezoeken niet minder wordt. Deze zullen per bus naar het centrum worden vervoerd.

- Mogelijk maken van de Sprong over het IJ: gematigd positief. Verplaatsing van de PTA maakt het mogelijk om de Javabrug te realiseren maar het moet sneller dan de studie van RHDHV laat zien om de planning uit het voorkeursbesluit (juni 2017) die uitging van verplaatsing PTA eind 2022 in plaats van begin 2025 te halen. Of in de toekomst mogelijk een brug gemaakt kan worden bij het Stenen Hoofd hangt af van het gebruik Veemkade voor zeecruiseschepen.

Ad. 3 In te stemmen met het aanwijzen van de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA

Op basis van het advies van RHDHV om de Coenhaven als meest kansrijke locatie verder uit te werken wordt voorgesteld dit advies over te nemen en de Coenhaven aan te wijzen als voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de PTA. De analyse van RHDHV sluit goed aan op de ruimtelijke strategie voor dit deel van de metropoolregio.

Ruimtelijke strategie: Ontwikkelingen metropoolregio, leggen van verbindingen

De zoektocht naar een nieuwe locatie voor de cruiseterminal vindt plaats in de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio: Haven-Stad/ ZaanIJ. In dit gebied wordt door Amsterdam en Zaanstad nauw samengewerkt. Voor een deel van het gebied maken de programma's Haven-Stad en MAAK-Zaanstad het mogelijk om (opgeteld) 50.000 tot 90.000 woningen tot stand te brengen. Recent is de 'Economisch Ruimtelijke verkenning Noordelijke ZaanIJ-oevers, bouwstenen voor een ontwikkelingsstrategie', als gezamenlijke opdracht uitgevoerd. Deze studie benadrukt het belang van een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide gebieden, onafhankelijk van de situering van de cruiseterminal.

In de afweging voor de voorkeurslocatie van de cruiseterminal weegt de verbinding binnen dit gebied dan ook zwaar mee. Op basis van de studie van RHDHV kan geconcludeerd worden dat een cruiseterminal in de Achtersluispolder de verkeerskundige relatie kan versterken maar ook extra druk legt op deze verbinding, als afwikkelroute van bevoorrading en toeristen. Bovendien draagt een terminal in de Achtersluispolder niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad. Een ruimtelijke verbinding die juist moet ontstaan door de transformatie van extensieve (logistieke) berdrijventerreinen (Achtersluispolder en Cornelis Douwesterreinen) tot een gemengd, stedelijk gebied. Dat laat onverlet dat vanuit deze gezamenlijke transformatieopgave aan de noordkant van IJ het van belang blijft de verbinding zowel ruimtelijk als verkeerskundig versneld tot stand te brengen.

Uit de studie van RHDHV blijkt dat een Cruiseterminal in de Coenhaven minder negatieve effecten heeft op de ontwikkelingen van het gezamenlijke ontwikkelgebied Haven-Stad/ ZaanIJ. Deze heeft dan ook vanuit het grotere ontwikkelperspectief de voorkeur.

Effect woningbouwprogramma Haven-Stad

De keuze voor de Coenhaven betekent dat er tussen de 0 en 1.800 woningen minder gebouwd kunnen worden in Haven-Stad. Maximaal 1.800 woningen vallen namelijk binnen de 55 dB(A) contour. Om (een deel van) deze woningen toch te kunnen realiseren zijn diverse maatregelen denkbaar. Zo kan bijvoorbeeld rondom de PTA afschermende bebouwing worden gerealiseerd of kan worden gekozen voor het concentreren van niet-woonfuncties. Ook kunnen dove gevels worden toegepast.

Betekenis van het besluit 'voorgenomen voorkeurslocatie'

Door het besluit tot aanwijzen van de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie wordt gekozen tussen de twee onderzochte locaties: Coenhaven en Achtersluispolder. Na advies van de bestuurscommissies (nader toegelicht onder Ad.5.) en de nadere detaillering van het onderzoek van RHDHV (nader toegelicht onder Ad.6.a en b), kan de keuze voor de Coenhaven definitief worden gemaakt door het aan het college van burgemeester en wethouders voor te leggen in 2018 met als uiterlijk moment het vierde kwartaal te weten het bestuurlijk IJkmoment Javabrug.

Ad. 4. Kennis te nemen dat gelijktijdig aan voorliggende besluitvorming, aan het college van B&W van Zaanstad het advies wordt voorgelegd, dat het onderzoek naar de voorkeurslocatie geen aanleiding heeft gegeven om de PTA naar de Achtersluispolder in Zaanstad te willen verplaatsen.

Het onderzoek naar de voorkeurslocatie heeft plaatsgevonden in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad. Waarbij de insteek is dat bestuurlijke besluitvorming parallel zal plaatsvinden. Aan het college van B&W van Zaanstad wordt voorgesteld de locatie in de Achtersluispolder niet meer nader te onderzoeken. Na besluitvorming in beide colleges wordt voorgesteld om een gezamenlijk persmoment te plannen waarin de boodschap is dat na een gelijkwaardige afweging is besloten de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie aan te wijzen.

Ad. 5. In te stemmen met bijgaande conceptbrief waarin de bestuurscommissies van Noord, Nieuw-West, West en Oost in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen inzake het conceptbeleid zee –en riviercruise 2020-2030 en de voorgenomen voorkeurslocatie Coenhaven en beide onderwerpen, ter toelichting te agenderen op het Bestuurlijk Overleg Noordzeekanaalgebied d.d. 19 januari 2018. De adviezen en/of reacties zullen betrokken worden in het vervolgproces zoals vermeld onder beslispunt 6.

Bij de vaststelling van de Bestuursopdracht is besloten dat de concept-uitkomsten voorafgaand aan definitieve besluitvorming voor advies worden voorgelegd aan de bestuurscommissies Noord, West en Nieuw-West en wordt besproken ik het Bestuursplatform NZKG. De bestuurscommissies waren ambtelijk wel nauw betrokken in het onderzoeksproces als stakeholders. De ontvangen adviezen worden betrokken bij de verdere besluitvorming.

Ad. 6. Opdracht te verlenen voor het vervolg:

Ad. 6a Nadere uitwerking van het onderzoek naar de voorkeurslocatie Coenhaven resulterend in een mogelijk go –no go besluit dat in Q4 2018 voor besluitvorming aan het college van B&W wordt voorgelegd.

Geconcludeerd wordt dat het rapport van RHDHV alle elementen bevat om tot besluitvorming te komen over een voorkeurslocatie maar dat een aantal daarvan nader gedetailleerd moeten worden om tot een go-besluit te komen. Deze nadere detaillering moet leiden tot de volgende producten:

- Verkeersplan: verkeersontsluiting: wijze van voor –en natransport van en naar de PTA, bevoorrading, samenhang met Haven-Stad, oplossingen en kosten;
- Planning: nadere detaillering en zoeken naar versnelling in relatie tot de Javabrug. Waarbij ook een eventueel gefaseerde verplaatsing wordt meegenomen;
- Organisatie en proces voorstel: in –en externe samenwerking waaronder schriftelijke afspraken met Havenbedrijf Amsterdam, proces en uitvoering;
- Verkenning oplossingen met naburige bedrijven, enerzijds beheersmaatregelen en anderzijds verkenning verplaatsing;
- Financieel dekkingsvoorstel;
- Besluit Wel/niet herontwikkelen PTA Veemkade. Eventueel gevolgd door Principebesluit;
- Go –no go besluit verplaatsing PTA;
- Ontwerp bestemmingsplan voor verplaatsing PTA

Daarom wordt voorgesteld om de uiteindelijke keuze aan het college voor te leggen in 2018 met als uiterlijk moment het vierde kwartaal te weten het bestuurlijk IJkmoment Javabrug. Als gevolg van dit proces neemt B&W zoals beloofd een helder besluit in december 2017, waarover kan worden gecommuniceerd. Door het definitieve besluit aan een nieuw college van B&W voor te leggen is er draagvlak voor de uitvoering en is er voldoende tijd voor een zorgvuldig proces.

Hierbij moet worden opgetekend dat er in de vervolgfase een aantal producten zal worden opgesteld die normaal gesproken pas in een latere fase worden opgesteld. Dit wordt voorgesteld om geen tijd te verliezen in het vervolgproces – zie planningsrisico – maar heeft als nadeel dat er meer voorbereidingsbudget wordt ingezet dan normaal gesproken in deze fase het geval zou zijn. Dit heeft als risico dat uiteindelijk besloten mocht worden om de PTA niet te verplaatsen er al veel voorbereidingskosten zijn gemaakt.

Ad. 6.b Nader onderzoek naar de maatschappelijke en financiële kosten en baten van alternatieve scenario's

Gelet op de uitkomst van de MKBA, de business case, de vertraging van de Javabrug, het beperkte effect op de drukte in de stad, en de geconstateerde risico's, is het goed om deze uitkomsten nog een keer naast een aantal alternatieve scenario's te plaatsen. Deze scenario's, behalve het scenario 'autonome groei' vielen buiten de scope van de opdracht van RHDHV. Het betreft de volgende scenario's:

'Autonome groei' (niet nader uit te werken want al meegenomen in rapport RHDHV)

- Huidige PTA handhaven;
- Tweede locatie in de Coenhaven, voor één ligplek voor Oasis klasse cruiseschepen;
- Groei naar 250 aanlopen per jaar (2030);

• Negatief voor Sprong over het IJ: huidig geplande Javabrug niet te realiseren; de vaste verbindingen over de flanken worden tunnels, ofwel de brug in het oosten wordt ter hoogte van het Azartplein gemaakt (deze 'Kompasbrug' variant heeft 35% minder vervoerwaarde en biedt dus minder ontlasting van drukte op centrale deel IJ). Dit zou afwijken van het recente besluit van de gemeenteraad;

• Zeer beperkt ruimte aan Veemkade om riviercruise naar toe te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ).

'Gespreide kwaliteitscruise'

- huidige PTA wordt gehandhaafd;
- een tweede ligplek geschikt voor een Oasis in de Coenhaven;
- Beperkte groei tot circa 140 aanlopen per jaar (2030);
- Neutraal voor Sprong over het IJ: Javabrug kan worden gerealiseerd en heeft geen risico van uitloop verplaatsing PTA. Wel effect op Stenen Hoofd verbinding;
- Beperkte ruimte aan Veemkade om riviercruise naar te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ);
- Kans om dit scenario, als eerste stap in een gefaseerde verplaatsing te beschouwen, die sneller kan worden uitgevoerd als een verplaatsing in één keer.

'Industriële cruise'

• Beperkt gebruik Veemkade;

• Havenbedrijf verzoeken alsnog een derde locatie aan te wijzen in de haven, die snel te realiseren is. HbA heeft eerder aangegeven dat dit niet veilig is, en dat de beschikbare ruimte gebruikt moet worden voor haven gerelateerde bedrijven;

• Eventueel tijdelijk gebruik van de huidige kade in de Coenhaven, om een bouwperiode te overbruggen;

• Groei naar 250 aanlopen per jaar (2030);

• Positief voor Sprong over het IJ: de Javabrug kan worden gerealiseerd en heeft geen risico van uitloop verplaatsing PTA;

• Beperkt ruimte aan Veemkade om riviercruise naar te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ).

'Decentralisatie'

- Locatie Veemkade wordt niet meer gebruikt voor zeecruise;
- Twee ligplaatsen in de Coenhaven waarvan tenminste één ligplaats geschikt voor de Oasis-klasse;
- Groei naar 190 aanlopen per jaar (2030);
- Positief voor Sprong over het IJ: de Javabrug kan worden gerealiseerd;
- Stenenhoofdverbinding kan als brug worden uitgevoerd als daartoe wordt besloten;
- Veemkade kan worden gebruikt om riviercruise naar te verplaatsen.

'Min 1'

- zeecruise wordt niet meer in Amsterdam gefaciliteerd en het bedrijf PTA wordt beëindigd;
- Positief voor Sprong over het IJ: de Javabrug kan worden gerealiseerd en heeft geen risico van uitloop verplaatsing PTA. Stenen Hoofd verbinding kan als brug worden uitgevoerd als daartoe wordt besloten;
- Veemkade kan worden gebruikt om riviercruise naar te verplaatsen.

'Gefaseerde verplaatsing'

- Het scenario 'gespreide kwaliteitscruise', 'industriële cruise' of 'decentralisatie' wordt gefaseerd uitgevoerd';

- In eerste instantie versneld aanleggen van ligplaats elders tenminste geschikt voor schepen langer dan 210 meter;

- In eerste instantie beperkte groei tot circa 140 aanlopen per jaar (2030);
- Positief voor Sprong over het IJ: doel van dit scenario is om versnelling aan te brengen, zodat er geen vertraging optreedt bij de realisatie van de Javabrug.

Bovenstaande scenario's hebben maatschappelijke, economische en financiële effect en voor de stad, bedrijven en voor de gemeente. Daarom zal voor deze scenario's een business case worden opgesteld en zal een MKBA worden gemaakt zodat ze mee kunnen worden genomen in de definitieve afweging over de verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam. In deze afweging zullen de volgende elementen een rol spelen:

- realiseren van de Sprong over het IJ;
- faciliteren van de zeecruise sector in de MRA;
- bijdrage leveren aan de Stad in balans;
- financieel resultaat;
- bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van het IJ.

Ad. 6.c. Uitwerken van de beleidsrichting Zee –en riviercruise

Het concept beleidsstuk kent nog een aantal nader te onderzoek onderdelen:

- In samenspraak met de branche onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om passagiers meer gebruik te laten maken van alternatieve attracties in de regio.
- Opstellen meerjarig plan van aanpak voor een schonere vaart en klimaatneutrale terminal

Gezien de korte tijdsbestek is het derde doel van de Bestuursopdracht, voorbereiden van een Voorkeursbesluit over de situering van ligplaatsen en afmeerlocaties voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030, nog niet afgerond. Dit onderdeel zal ook meegenomen worden bij de verdere uitwerking van het beleid.

Als laatst geldt ook voor het beleidsstuk dat deze voor advies zal worden voorgelegd aan de bestuurscommissies en het bestuursplatform NZKG. Deze adviezen zullen meegenomen worden in het uiteindelijke definitieve beleidsstuk. Daarnaast zal nadere afstemming plaatsvinden met de Metropool Regio Amsterdam en de Cruise Lines International Association (CLIA).

Daarom wordt ook voor het beleid zee –en riviercruise voorgesteld om de uiteindelijke keuze aan het college en de gemeenteraad, voor te leggen in 2018 met als uiterlijk moment vierde kwartaal 2018 te weten het bestuurlijk IJkmoment Javabrug.

Ad. 6.d Het ambtelijk opdrachtgeverschap wordt belegd bij de directeur Ruimte en Duurzaamheid, in nauwe samenwerking met de directeur Economische Zaken en in goed overleg met het Havenbedrijf Amsterdam.

Het ambtelijk opdrachtgeverschap is na overleg met de directeuren uit de Stuurgroep IJ belegd bij de directeur Ruimte en Duurzaamheid. Voor het vervolgtraject zal een breed interdisciplinair team worden samengesteld waarin de RVE's Ruimte en Duurzaamheid, Economische Zaken, Verkeer & Openbare Ruimte, Grond & Ontwikkeling en Havenbedrijf Amsterdam vertegenwoordigd zijn.

Ad. 6.e Het dekken van de proceskosten voor 2018 à €1,3 miljoen uit het budget proceskosten Javabrug

Voor de voorbereidingskosten van de Javabrug is in de Voorjaarsnota 2017 een budget toegekend van €7,7 miljoen voor de jaarschijf. Volgens de geactualiseerde begroting, waarbij rekening is gehouden met het doorschuiven van een deel van het budget van 2017 naar 2018, is ruimte om de proceskosten voor de PTA uit dit budget te dekken. Gevolg hiervan is dat voor 2019 en verder aanvullende financiële dekking voor de Javabrug moet worden gevonden. Hierbij kan wellicht voor een deel van de voorbereidingskosten een beroep worden gedaan op de Vervoersregio.

Ad. 6.f Het vervolgproces zoals omschreven in het werk –en beslisschema

Om tot een definitieve keuze te komen over de voorkeurslocatie verplaatsing PTA en het beleid zee –en riviercruise vast te stellen, zo snel mogelijk en uiterlijk, in het vierde kwartaal 2018 is het onderstaande werk –en beslisschema opgesteld:

1e kwartaal2018: Deelonderzoeken (zoals benoemd onder 6a,b en c) en vragen van formeel advies bestuurscommissie en NZKG. Aanleveren financiële aanvraag voor coalitieonderhandelingen.

2e kwartaal 2018: Bespreking uitkomsten deelonderzoeken, onderhandelingen, advisering en tegenspraak. Coalitieonderhandelingen.

3e kwartaal 2018: Formulering 'go- besluit', onderhandelingsresultaten. Voorstel PTA in relatie tot Javabrug met nieuwe college bespreken.

4e kwartaal 2018: Besluitvorming go – no go verplaatsing PTA en beleid zee –en riviercruise. Bestuurlijk IJk-moment met Javabrug – PTA.

Ad. 7. Opleggen geheimhouding op meegezonden KABINET bijlage 3 'PTA Business Case' en KABINET bijlage 5 'Financiële paragraaf PTA'

Op grond van artikel 55 van de Gemeentewet wordt, gelet op artikel 10 lid 1 sub c en artikel 10 lid 2 sub b en g van de Wet Openbaarheid Bestuur, geheimhouding opgelegd op de bij deze voordracht meegezonden bijlage 3 'PTA Business Case' en bijlage 5 'Financiële Paragraaf PTA'. De geheimhouding wordt opgelegd voor onbepaalde tijd. De Business Case

en Financiële Paragraaf PTA zijn onder meer gebaseerd op gegevens die in vertrouwen zijn verstrekt aan de gemeente door particuliere partijen. Daarnaast volgt uit de Business Case Financiële Paragraaf PTA de door de gemeente te volgen investeringsstrategie en kan met gegevens uit de Business Case en Financiële Paragraaf PTA door derden speculatief posities worden ingenomen, die kunnen leiden tot onwenselijke prijsopdrijving. Hieruit volgt dat door openbaarheid van de gegevens uit de bijlagen de financiële belangen van de gemeente en derden worden geschaad. De financiële belangen van de gemeente en de belangen van de partijen die in vertrouwen gegevens hebben verstrekt wegen in dit geval zwaarder dan het belang van openbaarheid.

Financiële onderbouwing

Tabel 2: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3

I=Incidenteel

S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting:

Met het vaststellen van de voorlopige voorkeurslocatie voor de PTA wordt deze fase van de bestuursopdracht afgerond. Ook in 2018 zullen echter voorbereidingskosten voor de verplaatsing van de PTA gemaakt worden. Enerzijds voor de werkzaamheden om te komen tot de definitieve voorkeurslocatie, anderzijds voor de werkzaamheden die daaruit voortvloeiend nodig zijn om tijdens het bestuurlijk IJkmoment in het vierde kwartaal van 2018 de juiste gegevens op tafel te hebben. De totale kosten voor de voorbereiding van verplaatsing van de PTA worden voor 2018 geraamd op €1,3 miljoen. Deze kosten worden gedekt uit de in de Voorjaarsnota 2017 voor het jaar 2018 toegekende prioriteit Javabrug van 7,7 miljoen, waarbij moet worden aangetekend dat zowel de verplaatsing PTA als Javabrug geen budget hebben in 2019 terwijl een investeringsbesluit op dat moment nog niet aan de orde is. Er zullen dus bij de coalitieonderhandelingen middelen beschikbaar moeten komen om tijdens het IJkmoment in het vierde kwartaal van 2018 te kunnen besluiten door te gaan met (de voorbereidingen van) de maatregelen van het programma Sprong over het IJ en PTA in 2019. Hiertoe zal door het programmateam een document worden opgesteld ten behoeve van de coalitieonderhandelingen.

Conclusie:

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Communicatie

Binnen de gemeente

opnemen in besluitenlijst

Buiten de gemeente

Er zijn in aanloop naar de besluitvorming, zowel in Amsterdam als Zaanstad diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd en gesprekken gevoerd met partners, bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden om informatie op te halen en uitleg te geven over de mogelijke varianten. Amsterdam gaat naar aanleiding van dit collegebesluit verder in gesprek met de direct betrokken bedrijven in de Coenhaven over de gevolgen en toekomstige ontwikkelingen. Het besluit van beide colleges zal via een gezamenlijk persbericht met alle direct betrokken partijen worden toegelicht. Daarna zullen de openbare stukken en het besluit online worden gepubliceerd.

Stukken

Registratienr.	Naam
AD2017-073785	TER INZAGE Bijlage 8 RHDHV Bijlage 1_Stakeholders.pdf (pdf)
AD2017-073786	TER INZAGE Bijlage 9 RHDHV onderzoek Bijlage_2_Verkeer.pdf (pdf)
AD2017-073787	TER INZAGE Bijlage 10 RHDHV onderzoek Bijlage_3_Geluid.pdf (pdf)
AD2017-073788	TER INZAGE Bijlage 11 RHDHV onderzoek Bijlage_4_Lucht.pdf (pdf)
AD2017-073789	TER INZAGE Bijlage 12 RHDHV onderzoek Bijlage_5_Natuur.pdf (pdf)
AD2017-073790	TER INZAGE Bijlage 16 RHDHV onderzoek Bijlage_9_Bodem.pdf (pdf)
AD2017-073791	Bijlage 1 Conceptbeleid zee- en riviercruise V5 20171201 DEF concept (2).pdf (pdf)
AD2017-073792	TER INZAGE Bijlage 18 RHDHV onderzoek Bijlage_12_Planologische_procedures.pdf (pdf)
AD2017-073793	Bijlage 2 PTA Bestuursrapportage Definitief.pdf (pdf)
AD2017-073794	TER INZAGE Bijlage 13 RHDHV onderzoek Bijlage_6_Duurzaamheid.pdf (pdf)
AD2017-073795	TER INZAGE Bijlage 17 RHDHV onderzoek Bijlage_10_Ruimtelijke kwaliteit.pdf (pdf)
AD2017-073796	Bijlage 3 KABINET PTA Business Case_Definitief.pdf (pdf)
AD2017-073797	Bijlage 4 MKBA verplaatsing PTA.pdf (pdf)
AD2017-073798	Bijlage 5 KABINET financiële paragraaf PTA.pdf (pdf)
AD2017-073799	TER INZAGE Bijlage 14 RHDHV onderzoek Bijlage_7_Externe_Veiligheid.pdf (pdf)
AD2017-073800	TER INZAGE Bijlage 15 RHDHV onderzoek Bijlage_8_Geur.pdf (pdf)
AD2017-074592	Bijlage 7 BRIEF bestuurscommissies ter advisering.docx (msw12)
AD2017-077854	Bijlage 6 BRIEF verplaatsing PTA GEWIJZIGDE VERSIE.docx (msw12)
AD2017-072177	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2017-073757	College van B&W Advies (pdf)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Ruimte en Duurzaamheid, Dimitri Frenken, 06 52524042 d.frenken@amsterdam.nl

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten, voorts wordt portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen

Gemeente Amsterdam

Conceptbeleid zee- en riviercruise 2020-2030





Inhoud

1 Inleiding 3

2. Samenvatting 4

3. Aanleiding vanuit ruimtelijke ontwikkelingen 8
3.1 Amsterdam in de Metropoolregio (MRA) 8
3.2 De ruimtelijke bewegingen volgens de Structuurvisie Amsterdam 2040 ... 9
3.3 Stad in Balans 13

4. Aanleiding vanuit zee- en riviercruise 14
4.1 Tot nu toe faciliteren groei zee- en riviercruise 14
4.2 Uitdagingen door groei zee- en riviercruise 15

5. Blik op trends en analyse van de cruisebranche 17
5.1 Algemene trends in de branche 17
5.2 Zeecruise huidige situatie 18
5.3 Riviercruise huidige situatie & ligplaatsen 19
5.4 Economische betekenis 20

6. Uitgangspunten nieuw beleid 23
6.1 Vertrekpunt: uitgangspunten vanuit bestaand beleid en hieruit voortvloeiende uitdagingen voor cruisebeleid 23
6.2 Uitgangspunt 1: behoud van cruise voor de stad en regio 24
6.3 Uitgangspunt 2: kwaliteits- en spreidingsstrategie als onderdeel van de stedelijke kwaliteitsslag 25
6.4 Specifieke uitgangspunten zeecruise 26
6.5 Specifieke uitgangspunten riviercruise 27

7 Vervolgproces 29
7.1 Vervolgproces na vaststelling beleid 29
6.2 Fasering in de tijd 29
6.3 Afspraken met Havenbedrijf 29

Bijlagen 31

Bijlage 1: Nadere analyse zee- en riviercruise 32
1.1 Zeecruise 32
1.2 Riviercruise 34

1 Inleiding

Definitief voorkeursbesluit Sprong over het IJ en verplaatsen PTA
Als uitwerking van het definitief voorkeursbesluit Sprong over het IJ van het college van 13 juni 2017 ligt er een bestuursopdracht verplaatsen Passenger Terminal Amsterdam (PTA) met daarin de kaders voor het opstellen van een beleidsvisie op de ontwikkeling van zee- en riviercruise. De exacte omschrijving luidt als volgt:

Formuleren van een gemeentelijke beleidsvisie op de ontwikkeling van zee- en riviercruise Amsterdam 2020-2030 op basis van de beleidsrichting uit de Bestuursopdracht Stad in Balans: sturing op kwaliteit en diversiteit. Hierin zullen onder andere aan de orde komen: wenselijke omvang en typen zee- en riviercruisevaart, prijsdifferentiatie, geschikte locaties en samenwerking en afstemming in de regio.

Deze beleidsvisie wordt ontwikkeld in samenhang met de te maken afweging tot het verplaatsen van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) en locaties voor riviercruise. Een consortium van drie bureau (RHDHV, Must en Decisio) onderzocht gelijktijdig de ruimtelijke en economische effecten van twee mogelijke nieuwe terminallocaties: te weten de Coenhaven in Amsterdam en de Achtersluispolder in Zaandam. Beide locaties zijn nu nog in gebruik als bedrijventerein/haven, maar op termijn is hier transformatie naar gemengd stedelijk woon-werkgebied voorzien.

Door de keuze uit deze bestuursopdracht voor het gelijktijdig uitvoeren en opleveren van onderzoek en het formuleren van beleid, is de wisselwerking tussen beide processen niet optimaal. Daarnaast is in het proces van de beleidsvisie gebleken dat er een aantal aspecten nader uitgewerkt moet worden. Het betreft bijvoorbeeld de inpasbaarheid van nieuwe ligplaatsen voor de riviercruise.



Conceptbeleid zee- en riviercruise
Daarom is er voor gekozen om u eerst een conceptnota met beleidsuitgangspunten en vervolgstappen voor te leggen, uitgaande van het sturen op basis van een kwaliteits- en spreidingsstrategie. Deze denkrichting krijgt verder vorm in hoofdstuk 5. Een degelijke strategie ligt geheel in de lijn met het beleid Stad in Balans, waar met maatregelen gestreefd wordt naar een betere balans tussen bewoners, bezoekers en bedrijven. De groei gaat namelijk sneller dan gedacht en de inspanningen zijn er op gericht de drukte in goede banen te leiden. Deze beleidsaanpassing is hét uitgangspunt voor de periode 2020-2030 om de cruisevaart te blijven faciliteren. Daar bovenop komt de sturing vanuit voor de stad vastgestelde ruimtelijke kaders.

Deze gecombineerde beleidsrichting heeft daarbij tot doel bij te dragen aan de kwaliteit van het IJ als verkeer- en vervoersknoop voor de stad (en ver daarbuiten), 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 Amsterdam, de kaders en randvoorwaarden voor de typen zee- en riviercruise te stellen en daarvoor geschikte locaties in het IJ-gebied te bepalen. Vervolgens zal in nader gesprek met het Havenbedrijf moet blijken hoe de kaders en randvoorwaarden die de gemeente beoogt, bedrijfsmatig in een verantwoord businessmodel kunnen worden verwerkt. Gemeente Amsterdam is tevens 100% aandeelhouder van het Havenbedrijf. Als aandeelhouder maakt Amsterdam een zorgvuldige afweging tussen politiek bestuurlijke doelstellingen en financieel rendement. Beide partijen hebben daarmee de opgave om te zorgen voor goed functionerende haven, waar cruise onderdeel van uitmaakt.

Totstandkomingsproces concept beleid
De gekozen aanpak is een proces in vijf stappen: een analyse van bestaande rapporten en visies, alsmede gesprekken met HbA, PTA, Amsterdam Cruise Port, de cruisesector en on-site visits (1), een brainstorm met het Havenbedrijf, bestuursadviseurs en diverse specialisten van rve's in september, waarin aan de hand van een discussienota de eerste lijnen van de denkrichting zijn getoetst (2), een toets van dezelfde denkrichting in het directeurenoverleg Havenbedrijf en stad (R&D, Ingenieursbureau, EZ en G&O) en stuurgroep IJ (3), het opstellen van een beleidsrichting met conceptuitgangspunten voor zee- en riviercruise (4) en consultatie van het conceptbeleid bij het Havenbedrijf, PTA en ACP (5).

Daarnaast is er in het kader van de samenhang met de bestuursopdracht diverse afstemmomenten geweest, o.a. de tweewekelijkse afstemming in het samenwerkingsoverleg PTA (o.a. gemeente Zaanstad), vast agendapunt in het directeurenoverleg, MT Economie en ambtelijke afstemming in de relevante gebiedsteams van de stadsdeelorganisatie.

Leeswijzer
Hierna worden kort de ontwikkelingen en uitdagingen geschetst die de beleidsopgave voor de zee- en riviercruise markeren vanuit de branche zelf (hoofdstuk 2) en vanuit ruimtelijke ontwikkelingen en beleidskaders van de stad (hoofdstuk 3). Daarna volgt een korte analyse van de branche: qua trends en ontwikkelingen, maar ook 'hoe het werkt' in Amsterdam en wat de economische waarde is voor Amsterdam (hoofdstuk 4). Dit is vervolgens vertaald naar een raamwerk en mogelijke strategie met uitgangspunten (hoofdstuk 4). Het laatste hoofdstuk gaat in op het vervolgproces en fasering (hoofdstuk 5). In de bijlage is een uitgebreidere analyse opgenomen van de zee- en riviercruise in Amsterdam.





2. Samenvatting

Vanuit het definitief voorkeursbesluit Sprong over het IJ en bestuursopdracht verplaatsen PTA, heeft Amsterdam gemeentelijke uitgangspunten voor beleid voor de zee- en riviercruise in Amsterdam opgesteld. Sturing op spreiding, kwaliteit en diversiteit vanuit de bestuursopdracht Stad in Balans staat hierin centraal.

Er zijn vier redenen om beleid voor de zee- en riviercruisevaart te formuleren.

1. Autonome groei van de cruisevaart
Zee- en riviercruise heeft zich het afgelopen decennium sterk ontwikkeld en zal zich dat naar verwachting ook blijven doen. Dit levert economisch voordeel/rendement op, maar tegelijkertijd wordt de vraag hoe en waar cruise en de cruisepassagiers in de toekomst verwerkt worden urgent en wat de ruimtelijke effecten van de groei zijn. De bestaande, beschikbare locaties raken vol, de landzijdige afwikkeling van de passagiersstromen en de bijdrage van cruisetoerisme aan het totaal van de toeristische groei behoeft aandacht. De stedelijke ambities voor de openbaarheid van de IJ-oevers en het zicht op het water zullen bovendien gevolgen hebben voor het aantal beschikbare ligplaatsen aan de kades achter het Centraal Station. Er zullen nieuwe investeringen moeten worden gedaan om de ontwikkeling te faciliteren: hoe, waar, met welk tempo en onder welke voorwaarden? Voor de zeecruise brengt organische ontwikkeling – d.w.z. volledig benutten van de huidige PTA en intussen op zoek naar een overlooplocatie - minder bedrijfsrisico's met zich mee dan wanneer de gehele business in één keer verplaatst wordt. De continuïteit van de business is in het eerste geval meer gegarandeerd dan de tweede.

2. Realiseren van ambities ruimtelijk beleid
De ruimtelijke ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied zorgen voor een veranderende ruimtelijke context rond het IJ, waar de cruisevaart onderdeel van uitmaakt. In de Amsterdamse Structuurvisie zijn de ruimtelijke bewegingen 'De uitrol van de Binnenstad' en de 'Herontdekking van het Waterfront' bepalend zijn voor het toekomstbeeld van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad om het IJ. De ambities van het ruimtelijke beleid moeten worden vertaald in beleid voor zee- en riviercruise.

3. Gevolgen realiseren van (brug)verbindingen over het IJ
Het succes en de groei van de stad in bevolking, werk/economie en bezoek leidt tot een toenemende druk op schaarse ruimte. De gemeente heeft gekozen om het Noordelijk deel van Amsterdam te ontwikkelen (door verdichten en spreiden). Hiertoe heeft de gemeente het voorkeursbesluit 'Sprong over het IJ' genomen. De aanleg van een brug over het IJ in het westelijk deel van het Java-eiland is hierin opgenomen. Daarna heeft de gemeente uitgesproken om de cruiseterminal te verplaatsen.

4. Herwaardering van het toeristisch beleid
De sterke toeristische groei heeft in de afgelopen jaren geleid tot een herwaardering van het toeristische beleid, gericht op bewaking van de aantrekkelijkheid van (het centrum van) de stad door het herstellen door een herstel van de Balans tussen bewoners, bezoekers en bedrijven. Kern-begrippen in de Balans strategie zijn: spreiding, kwaliteit en diversiteit. Groei is te verwachten en mogelijk, maar kwantitatieve groei is nadrukkelijk geen doel op zichzelf.

De snelle ontwikkeling van de bezoekersaantallen heeft geleid tot een forse verandering in het denken over en het beleid ten aanzien van toerisme en bezoek. Deze verandering leidt begrijpelijkerwijze bij mensen die jarenlang met hart en ziel hebben gewerkt aan het verbeteren van het toeristisch product tot een gevoel dat zij nu opeens te horen krijgen dat zij jarenlang 'verkeerd' bezig zijn geweest. Juist omdat dit gevoel bestaat, maken we expliciet dat dit niet zo is. De ontwikkeling van het toeristisch product is vanaf de jaren tachtig een onderdeel geweest van de ontwikkelingsstrategie van Amsterdam (*Amsterdam heeft 't*). Velen hebben bijgedragen aan dit succes. Maar het succes van in het bijzonder het toeristische deel van de ontwikkelingsstrategie is zo groot dat de nadelige bij-effecten een bijstelling van die strategie noodzakelijk maken, maar zonder het kind met het

badwater weg te gooien. Onderdeel van die bijstelling is soms stevige ingrepen in beleid en infrastructuur. Denk aan nieuw winkelvestigingsbeleid binnenstad, verkeerscirculatiemaatregelen, maatregelen tav 'pret' vervoer, verplaatsing tourbussen, passagiersvaartbeleid etc. Cruise is zeker niet de enige maar zal ook een bijdrage moeten leveren. Amsterdam werkt dit nader uit in een bredere visie op toerisme in 2018. *'Doen wat we altijd al deden'* is een onvoldoende antwoord.

Amsterdam heeft voor beide vormen van cruise een zeer goede concurrentiepositie. Deze concurrentie positie is gebaseerd op enkele voorwaarden:

- Een aantrekkelijke stad met aantrekkelijke en diverse voorzieningen om te bezoeken en er nog een dag aan vast te knopen;
- Gemakkelijk om er te komen vanuit het verre buitenland (Schiphol) en nabije buitenland (goed wegennet vanuit DLD);
- Voor riviercruise: monding van internationale rivieren, dus het begin of einde van diverse routes;
- Voor zeecruise: Oostzee en Noorse kust op korte afstand.

Deze voorwaarden maken groei mogelijk. De vraag is dus niet of het kan, maar in welke mate en onder welke voorwaarden we die groei willen. Bovendien betekent deze uitgangspositie dat Amsterdam zich niet volledig hoeft aan te passen aan de wensen van de vraagzijde van de markt. (Amsterdam is op zeecruise markt geen dominante partij, maar heeft wel marktmacht. Op riviercruise is de marktpositie sterker: reders kunnen door haar geografische ligging in de nabijheid van Schiphol, niet of nauwelijks om Amsterdam heen).

Daarom formuleren wij de volgende beleidsrichting:
Vanuit deze positie kan de cruise positie Amsterdam in samenwerking in de MRA regio zich - analoog aan Schiphol- ontwikkelen tot *NW Europe's preferred cruise destination*. Elementen hierin zijn:

- Niet inzetten op maximale groei, maar zoveel mogelijk richten op het deel van de markt voor wie van belang is: goede bereikbaarheid van/naar Schiphol; bezoek van culturele en/of historisch aanbod in stad en regio. Dit betekent focus op de turn-around markt, waarbij de klanten mede vanuit Amsterdam willen vertrekken en aankomen, omdat zij er dan een dagje Amsterdam aan vast kunnen plakken.
- Focus op duurzaamheid en ontwikkeling tot *Green Cruise Port*.

Deze kwaliteits- en spreidingsstrategie werkt zich als volgt uit voor de **zeecruise:**

- Een nieuwe terminal nabij de A10 West, die gemakkelijk bereikbaar vanuit Schiphol. Hier komt forse terminalfaciliteit vooral gericht op turn-around schepen met twee aanlegplekken.
- Een nader onderzoek naar de mogelijkheden zijn en belang is om huidige PTA beschikbaar te houden voor een beperkt aantal kleinere zeeschepen. Elementen die hierbij een rol spelen zijn o.a.: interferentie met riviercruiseplekken, kosten voor aanhouden relatief kleine zeecruisefaciliteit, effect op herontwikkelingsmogelijkheden/-waarde van PTA terminal gebouw.
- Optimalisering van de samenwerking met IJmuiden en mogelijk Rotterdam
- Een meerjarig plan van aanpak voor een schonere vaart en klimaatneutrale terminal; in lijn met de ambitie van HbA om zich te ontwikkelen tot duurzame haven.



Voor de **riviercruise** geldt naast spreiding, vooral fasering. Door verdichting en transformatie bieden verder weg gelegen locaties op termijn kansen. Gezien de groei van de riviercruise, kan deze niet meer volledig op/rond het IJ worden gefaciliteerd. Maximum capaciteit is in zicht of bereikt.

- Voor de korte termijn zet Amsterdam in op behoud van de status quo (29 ligplaatsen) en voert geen tijdelijke halterplaats, de zogenaamde 'blauwe zone' in voor de toplocaties De Ruyterkade-Oost en West.
- Voor de lange termijn zal nader onderzocht worden wat het precieze maximum aantal plaatsen wordt (+/-30) en wat de geschikte locaties zijn in Amsterdam. Elementen van belang daarbij zijn:
  - Al dan niet gebruik Veemkade voor zeecruise
  - Relatie tot Waterfront[1] IJ: hoe verhouden riviercruiseplaatsen van De Ruyterkade- Oost en West zich tot kwaliteitsbeeld en – beleving van het IJ en welke mogelijkheden zijn er voor behoud van (een aantal) ligplaatsen
  - Mogelijkheden en effecten van tijdelijk afmeren ten behoeve van aan boord of aan wal gaan van passagiers ('blauwe zone')
  - Luxe, hoogwaardig deel van de markt kan tegen adequaat tarief op loopafstand van de stad; overig deel kan elders in de stad of regio worden gefaciliteerd
  - Effecten marktpositie vanuit optiek rederijen
  - Mogelijkheden van clustering: liever in totaal minder aanlegplaatsen als optimalisering per locatie in het aantal aanlegplaatsen mogelijk blijkt.
  - Mogelijkheden tot al dan niet combineren van de nieuwe zee-cruisefaciliteit voor riviercruise
- Groei kan plaatsvinden door optimaal de capaciteit naar de regio te benutten. Een onderzoek naar ligplaatsen op MRA-niveau is een nog uit te werken vervolgstap. Elementen die hierbij van belang zijn:
  - Uitgangspunt hierbij moet nabijheid tot het centrum van Amsterdam, óf een uitstekende verbinding hiermee zijn.
  - Amsterdam wil hierbij de mogelijkheid open houden tot verminderen van het maximum aantal Amsterdamse ligplaatsen, als regionale opvang goed geregeld kan worden en de marktpotentie van de branche als geheel gewaarborgd blijft.
  - Elementen die in deze studie meegenomen moeten worden, zijn o.a.: kosten, nautisch, ruimtelijk, draagvlak, duurzaam vervoer van passagiers, optimaliseren van bestaande aanlegplaatsen.
- Het ingevoerde prijsbeleid (in 2019) wordt gecontinueerd om vraag en aanbod in balans te brengen en het premium karakter van centrale ligplaatsen te waarborgen.

Voor beide vormen van cruise geldt:

- In samenspraak met branche onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om passagiers meer gebruik te laten maken van alternatieve attracties in de regio. Dit is vooral van belang voor de transit markt.
- Invoeren van toeristenbelasting vanuit het programma Stad in Balans

[1] 'Waterfront' is het deel van het water, gelegen achter het Centraal Station, dat ter ontspanning en uit recreatief oogpunt vanaf aantrekkelijke openbare kades aan het IJ kan worden waargenomen.

3. Aanleiding vanuit ruimtelijke ontwikkelingen

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 de 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.

Niet in de laatste plaats op en rond het IJ: de gebieden rond het IJ ontwikkelen zich sterk aan beide zijden en dit zet zich de komende decennia door. Hierdoor wordt het op en rond het IJ steeds drukker en neemt de urgentie van de ruimtelijke ordeningsvraag toe.

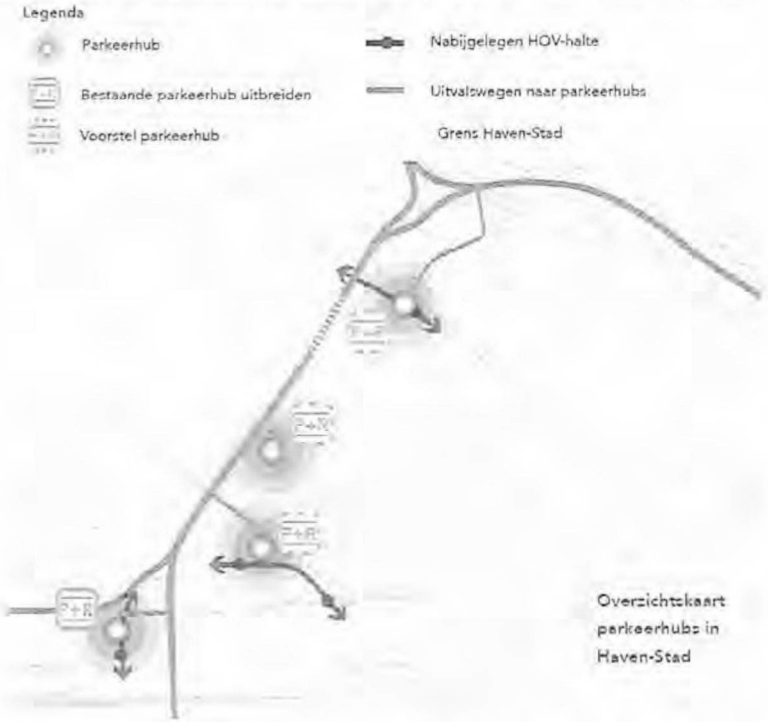
3.1 Amsterdam in de Metropoolregio (MRA)

De MRA en de kernstad Amsterdam profileren zich beide op diversiteit en duurzaamheid.[2] In het Ontwikkelingsbeeld[3] komt tot uitdrukking dat alle partijen in MRA elkaar nodig hebben en van elkaar kunnen profiteren. De stad is groter geworden dan haar eigen grenzen. Elke overheid draagt haar eigen steentje bij aan het prettig wonen, werken en recreëren in de regio.
De ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied zorgen voor een veranderende ruimtelijke context rond het IJ. Een komt nieuwe sluis en de haven van IJmuiden groeit. Daarnaast groeien ook de stedelijke woonmilieus



[2] Amsterdam heeft hiervoor een Agenda Duurzaamheid welke met een pakket aan maateregelen inzet op een schonere stad
[3] Het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 is door de leden van de MRA vastgesteld in 2007 en wordt nog steeds breed gedragen.

van Amsterdam en Zaandam langs de oevers van het IJ, zodat stad en regio verder met elkaar verweven raken. Deze nieuwe stedelijke woonmilieus zullen goed verbonden zijn met het centrum en de Ringzone van Amsterdam, en met de A10. Aan de rand van het ontwikkelgebied zijn ook Zaanstad, Schiphol en de regionale attracties nu al snel en makkelijk bereikbaar.



Een nieuwe Passenger Terminal voor zeecruiseschepen nabij de A10/West, geschikt voor de allergrootsten in de branche, zou bezoekers daarmee verwelkomen op een locatie die een uitstekende uitvalsbasis vormt voor een bezoek aan stad en regio. De afstand tot het centrum van de stad wordt vergelijkbaar met de grote zeecruisehavens van Hamburg en Kopenhagen, met het verschil dat bezoekers zich (op termijn) meteen middenin een nieuw en levendig deel van de stad zullen bevinden. Een nieuwe cruise terminal kan op zijn beurt voor dit gebied, dat zich in het komende decennium zal ontwikkelen, een belangrijke aanjager van ontwikkeling en investering worden. Zoals de huidige PTA dat was bij de ontwikkeling van de zuidelijke IJ-oevers.

De keuze voor een locatie nabij A10-west maakt daarnaast dat het drukke binnen IJ-meer volledig beschikbaar komt voor beroepsbinnenvaart en pleziervaart. Met het oog op de verwachte groei van de zeecruise biedt de nieuwe locatie meer mogelijkheden dan de bestaande, die niet in staat is om nieuwe grote schepen te accommoderen. Voor wat betreft riviercruise worden Zaanstad en andere gemeenten met de uitbreiding van Amsterdam richting het westen nog meer logische en nabije partners bij het faciliteren van aanlegplekken in het Noordzeekanaalgebied.

3.2 De ruimtelijke bewegingen volgens de Structuurvisie Amsterdam 2040

De leidende principes uit de Structuurvisie van Amsterdam 2040 sluiten naadloos aan op het Ontwikkelingsbeeld van de MRA 2040. In de structuurvisie Amsterdam 2040 wordt gesteld dat de grote aantrekkingskracht die Amsterdam uitoefent op bewoners, bedrijven en binnen- en buitenlandse bezoekers alleen nog maar zal groeien. Het faciliteren van deze groei door een omvangrijk woningbouwprogramma en een schaalsprong in het openbaar vervoer systeem is essentieel voor de groei van de stedelijke (en daarmee nationale) economie. De Structuurvisie noemt vier grote, krachtige ruimtelijke bewegingen die de groei van de stad aanjagen en vorm geven. Twee daarvan zijn bepalend voor het toekomstbeeld van het IJ-gebied:

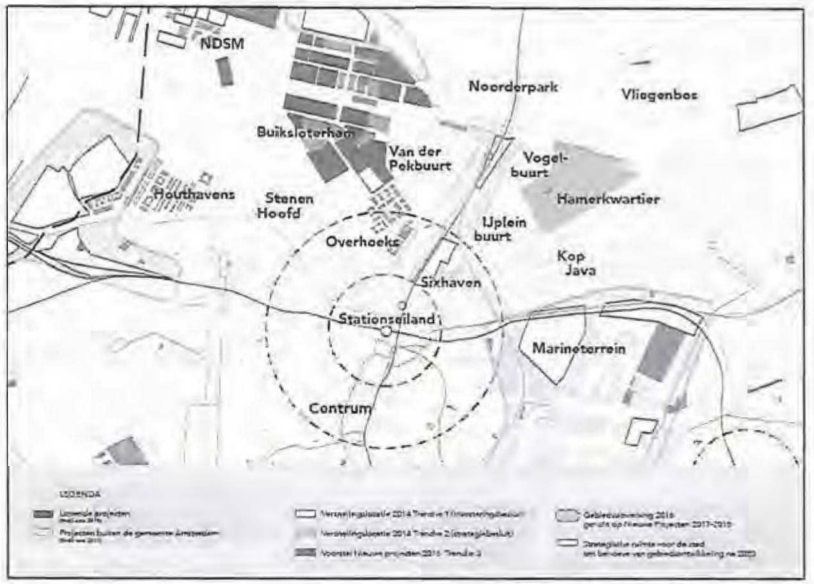


1. **De uitrol van de Binnenstad**: Het centrum van Amsterdam wordt steeds groter. Bijna alle buurten binnen de ring A10 (en beneden het IJ) zijn hoogstedelijke gebieden die immens populair zijn om er te wonen en te werken. De ontwikkelingsmogelijkheden liggen vooral in de Ringzone, het overgangsgebied tussen de voor- en naoorlogse stad. Het IJ en de IJ-oevers zijn onderdeel van de Ringzone en kennen een sterke dynamiek. Rond het IJ zien we de ontwikkeling van Noord met een woningbouwopgave tot 2030 van 20.000 woningen en Haven-Stad met een ambitie van 40.000-70.000 woningen, afhankelijk van de gekozen ontsluiting.

2. **De herontdekking van het Waterfront**: Amsterdam richt zich weer op het IJ. Naast de ligging nabij het hart van Amsterdam, is het brede water van het IJ, met bijbehorende havenbekkens, op zichzelf een krachtige trekker voor bewoners, bedrijven en bezoekers.

Koers 2025 en Sprong over het IJ

De samensmelting van beide grote ruimtelijke bewegingen ligt ten grondslag aan de snelle planontwikkeling van onder meer Buiksloterham, Hamerstraatterrein, Zeeburgereiland/Sluisbuurt en Haven-Stad.



Uitsnede Ruimte voor de Stad, Koers 2025

In Koers 2025 en de gebiedsuitwerkingen die erop volgden zijn de bewegingen vanuit de structuurvisie uitgewerkt in bouwlocaties om de Amsterdamse ambities te realiseren van het bouwen van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De Sprong over het IJ is een nadere invulling van Koers 2025 met als doel nieuwe woon/werkgebieden mogelijk te maken in de noordelijke helft van de stad door het maken van goede verbindingen over het IJ.

Haven-Stad

Door het realiseren van gemengde, hoogstedelijke woon-werkmilieus langs de IJ-oevers wordt bijgedragen aan het voldoen aan de grote behoefte aan hoogstedelijke milieus, op de juiste plekken. Het zorgt ervoor dat het IJ als stedelijke kwaliteit betrokken wordt bij de sterke groei van de stad.

Haven-Stad, is het meest ambitieuze project. Waar nu alleen (havengebonden) industrie en bedrijvigheid een plek heeft, wordt in de toekomst werken gemengd met woningen en voorzieningen. Daardoor wordt een deel van de westelijke havens evenzeer onderdeel van het stedelijk leven



als het voormalige Oostelijke Havengebied. Via Haven-Stad wordt daarbij steeds nadrukkelijker de samenhang gezocht met de Zaanoever-ontwikkelingen in de gemeente Zaanstad.

Het huidige bedrijfsterreingebied Haven-Stad zal volgens de Ontwikkelstrategie Haven-Stad getransformeerd worden tot een gemengd werk-woongebied met tussen de 45.000 en 58.000 arbeidsplaatsen en 40.000 tot 70.000 woningen in 2040/2050, verbonden met de stad door een hoogwaardig metronet. Haven-Stad wordt daarmee een compleet nieuw stuk stad met bijbehorende stedelijke voorzieningen en wonen in een hoogstedelijk milieu. In het toekomstbeeld van Haven-Stad past ook een nieuwe Passengers Terminal Amsterdam (PTA) en mogelijk ook ligplekken voor de riviercruise.

Hier zal een aantrekkelijk stedelijk milieu aan het water ontstaan, waar cruisegasten verwelkomd zouden kunnen worden en met een uitstekende ontsluiting richting het centrum van de stad, maar ook richting de regio (Zaanse Schans, Muiderslot en andere attracties). De Milieueisen en externe veiligheidsvragen vragen nog wel om een nader onderzoek over de planologische inpassing van een terminal in de Coenhaven of Achtersluispolder. De resultaten van het onderzoek kunnen bepalend zijn voor het te voeren beleid voor de cruisevaart.



Met het mogelijk maken van wonen, werken én recreëren aan het water, zal het IJ als geheel onderdeel worden van de stedelijke levendigheid van Amsterdam. Hierbij hoort ook de ambitie (verder uitgewerkt in "Stad om het IJ") om het waterfront voor en aan weerszijden van het centraal station te ontwikkelen tot een levendig, openbaar gebied met goed toegankelijke en aantrekkelijk ingerichte kades met zicht op het water. De inpasbaarheid van de aanlegplaatsen voor riviercruise moet met het oog op deze stedelijke ambities nader onderzocht worden.

Het karakter van de aan weerszijden van het Centraal Station gelegen eilanden is de afgelopen decennia ingrijpend gewijzigd. Westerdokseiland, Westelijk Stationseiland en Oosterdokseiland zijn gemengde stukken stad geworden met woningbouw, kantoren, hotels en culturele voorzieningen, zoals de Openbare Bibliotheek, het Conservatorium en het Paleis van Justitie Bij het centraal waterfront liggen grootstedelijke publieksvoorzieningen zoals het Eye, de A'dam toren en het Muziekgebouw.



Bunkering met brandstof- en afvalwater via water van riviercruiseschepen

De inrichting van de kades aan de zuidzijde van het IJ maakt gebruik als aantrekkelijk en openbaar wandelgebied nog niet volledig mogelijk. Aan de De Ruyterkade-Oost is het komen en gaan rond de rivierschepen en parkeerplekken voor touringcars een grote gebruiker van de openbare ruimte. In het kader van Sprong over het IJ wordt de aanlanding van het IJpleinveer verplaatst van het Centraal Stationseiland naar een nieuwe plek aan de De Ruyterkade-Oost. De kade wordt uitgebouwd en rechtgetrokken zodat een ruim pontplein ontstaat, direct aansluitend op de spooronderdoorgang in de Oostertoegang. Voor de realisering van de aanlanding zal nader bepaald worden of voor een drietal riviercruiseschepen een alternatieve aanlandingsplek gevonden kan worden[4].

Na verplaatsing van de PTA ontstaan mogelijkheden om de riviercruisevaart op andere plekken af te wikkelen. Vanuit Stad om het IJ is de ambitie de kades als openbare oevers in te richten. In deze ambitie is de verblijfskwaliteit met een wandelpromenade langs de kades een kernkwaliteit van het waterfront. De kades aan het IJ vormen dan één langgerekte promenade met zicht op het water en de daarbij horende levendigheid met aankomende en vertrekkende veren, internationaal vrachtverkeer, rondvaartboten en andere scheepvaart. Maar ook op de genoemde grootstedelijke en iconische gebouwen als het Eye, de A'dam toren, het Muziekgebouw en de stedelijke ontwikkeling langs het water. De kades zouden daartoe zo neutraal mogelijk ingericht moeten worden en de bomenrijen aangevuld. De aanbeveling is om een ruimtelijke studie te doen naar mogelijke aanlandingsplekken voor de riviercruise in het hele IJ van havens tot aan oranjesluizen, inclusief de zijkanalen. Uitgangspunt hierbij moet nabijheid tot het centrum, óf een uitstekende goede verbinding met het centrum zijn.

De ruimtelijke ontwikkeling met 'Stad om het IJ' maakt 'Sprong over het IJ' noodzakelijk. Het IJ deelt de stad, gelegen aan weerszijden van het water. De ontwikkeling van Stad om het IJ 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 het Voorkeursbesluit, fase 2, Sprong over het IJ[5] 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 zeecruisevaart.

---

[4] Bron: raadsvoordracht 13 juni 2017 Instemmen met het Definitief Voorkeursbesluit fase 2 Sprong over het IJ. De studie Riviercruise en IJpleinveer van 26 april 2017 naar alternatieve locaties ism het Havenbedrijf heeft nog geen besluit opgeleverd.

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

Op het IJ

Het IJ is het gemeenschappelijke gebruiksgebied voor verschillende soorten gebruikers, waarvan de gebruiksmogelijkheden voor de één de gebruiksmogelijkheden van de ander in de weg kunnen gaan zitten, naar mate het totale gebruik toeneemt. In de huidige situatie bepalen de volgende functies de drukte op het IJ:

- De transportfunctie voor haven gebonden goederen (oost-west en vice versa) en de met de transportfunctie verbonden bedrijvigheid aan de oever (binnenvaartschepen en 'bijzonder vervoer'). Het IJ is onderdeel van een Europees netwerk van hoofdvaarwegen en heeft daarmee een stadsoverstijgende rol.
- De transportfunctie voor mensen (noord-zuid en vice versa)
- Afmeer en verblijfsfunctie voor zee- en riviercruiseschepen
- Overig vaarverkeer, zoals rondvaartboten, de bruine vloot en pleziervaart

Al deze functies kennen een toename in frequentie en komen samen op het "waterfront", het deel achter het Centraal Station van het IJ. Alle waterfuncties dienen rekening met elkaar te houden in het drukke vaarwater. De opgave is het geheel ruimtelijk zo te organiseren dat alle gebruiksmogelijkheden worden geborgd zonder dat de veiligheid in het geding komt. Waarbij de cruisevaart hierin overigens een relatief kleine rol speelt: het aantal vaarbewegingen van deze branche is laag in verhouding tot het totaal aantal vaarbewegingen op het IJ.

3.3 Stad in Balans

Niet alleen op en rond het IJ speelt de omgang met schaarse ruimte voor bestaande functies en nieuwe ontwikkelingen. De daaraan grenzende binnenstad wordt door bewoners en bezoekers sinds een aantal jaren als te druk ervaren. Daarom is in 2014 de bestuursopdracht Stad in Balans[6] gestart. Dit is een visie en strategie om de stad nu en in de toekomst aantrekkelijk te houden. De ambitie is om de groei van het aantal bewoners, bezoekers en bedrijven in de stad te faciliteren en in goede banen te leiden. Voor het jarenlang gestimuleerde en gefaciliteerde toerisme[7], betekent dit een beleidsswitch door met maatregelen de balans te herstellen. 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 de drukte in de binnenstad te 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 van rondleidingen over de Wallen
- maatregelen voor beperken van touringcars in het centrum, zoals pilots met transferpunten touringcars/rondvaartboten. Voor de Ruyterkade-Oost zijn 14 nieuwe halteplaatsen beoogd en ter hoogte van de Zouthaven een 'blauwe zone' voor rondvaartboten.

De maatregelen in Stad in Balans richten zich niet specifiek op cruisetoeristen, maar meer in algemene zin op toerisme met een verdringende werking.

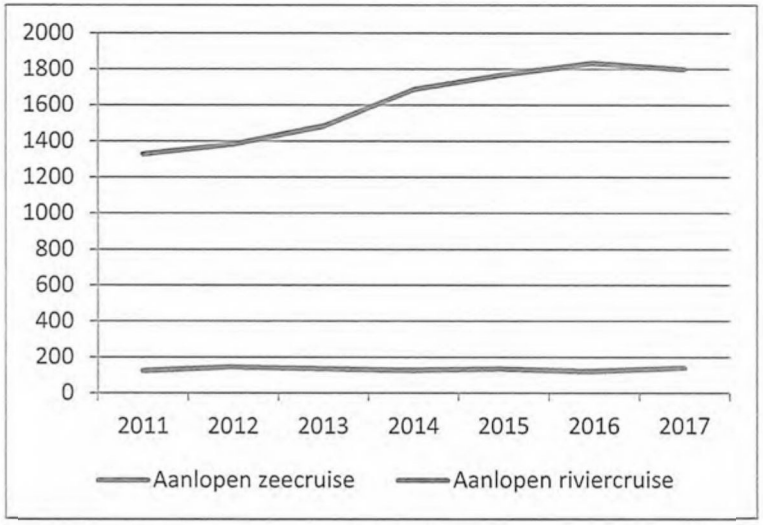
[6] Stad in Balans, vastgesteld in gemeenteraad van 26 mei 2015, uitvoeringsprogramma Stad in Balans 2017-2018

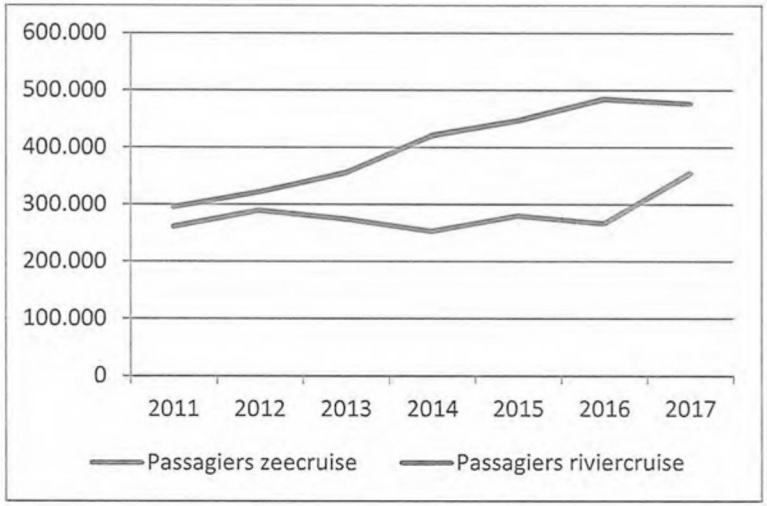
[7] Onder andere met citymarketing van Amsterdam Marketing met de I Amsterdam campagne, gericht op het aantrekken van internationale bezoekers.

4. Aanleiding vanuit zee- en riviercruise

4.1 Tot nu toe faciliteren groei zee- en riviercruise

Cruise is één van de branches die een bijdrage levert aan de komst van vooral internationale bezoekers: in 2016 leverden 121 zeecruiseschepen en 1834 riviercruiseschepen in totaal 765.000 passagiers af in en rond Amsterdam. De imposante zeecruiseschepen die aankomen of wegvaren van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) aan de Piet Heinkade zijn in de voorjaars- en zomermaanden een bijna dagelijkse bezienswaardigheid. Daarnaast is de lange tijd wat minder opgemerkte riviercruise sterk gegroeid. In aantallen aanlopen en passagiers is de riviercruise zelfs sterker gegroeid dan de zeecruise tot zo'n 1800 aanlopen en bijna 500.000 passagiers in 2017[8]





De gemeente Amsterdam heeft de afgelopen decennia min of meer organisch ingezet op accommoderen van de groei van de zee- en riviercruise als onderdeel van een groeiende én gewaardeerde toeristische bedrijvigheid. Met de oplevering van PTA in 2000, als onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de Zuidelijke IJ-oevers, creëerde de gemeente Amsterdam een nieuwe centraal gelegen terminal, die ook geschikt was voor grotere zeecruiseschepen. Voordien was er een kleine afhandelingsfaciliteit. De branche is gefaciliteerd door de PTA, wat zich terugvertaald heeft in een groei van het aantal aanlopen van 70 aanlopen toen tot 121 in 2016. Het Havenbedrijf beschouwt het faciliteren van deze activiteit als dienstverlening aan de stad en heeft haar betrokkenheid, o.a. door 100% eigenaarschap PTA en integratie in eigen organisatie, geïntensiveerd.

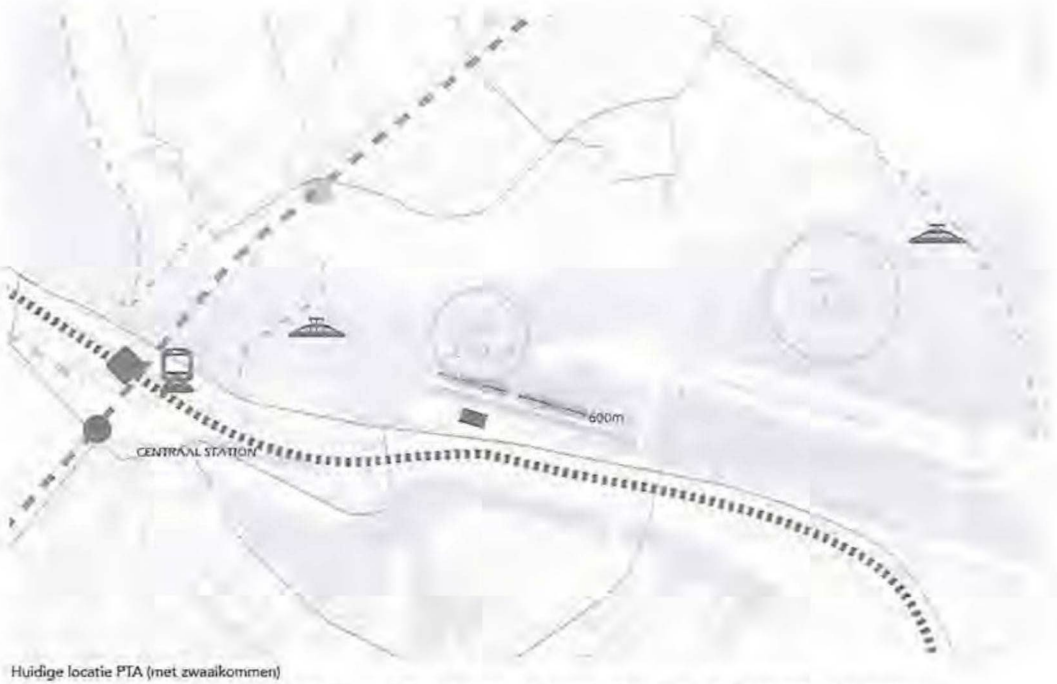
[8] Bron: Bruggen over het IJ Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart, Deloitte (2016), quickscan riviercruise Amsterdam quickscan (2017) HbA & gemeente Amsterdam. Aantallen 2017 betreft een raming van HbA.

De door Havenbedrijf Amsterdam geschetste ontwikkeling van de riviercruise staat omschreven in de Binnenvaartcruise visie 2010-2020[9], waar HbA het als taak ziet om riviercruise voor de stad en regio te faciliteren met voldoende veilige ligplaatsen in de periode 2010-2020. Voor deze periode gaat de visie uit van de beschikbaarheid tot 2020 van 31 ligplaatsen. In 2017 beschikte de Haven over 22 aanlegplaatsen (excl. Veemkade). In 2018 naar verwachting over 29 (excl. Veemkade).

4.2 Uitdagingen door groei zee- en riviercruise

Het mondiale toerisme groeit, net als de markt voor rivier- en zeecruise, waarmee er economische kansen liggen om te verzilveren. Amsterdam blijkt een aantrekkelijke aanlandingsplaats en vooral vertrekplaats voor zee- en riviercruise: de combinatie van een aantrekkelijke, historische stad met een interessant toeristisch en museaal aanbod, de hubluchthaven Schiphol en geografische ligging (Oostzee en Noorse kust op vaarbare afstand respectievelijk de Rijn via het Amsterdam-Rijnkanaal).

In de Havenvisie 2030 zet het Havenbedrijf in op ontwikkeling van de haven tot 'Metropolitan Port'. Cruise is aangewezen als één van de zes 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. Mede mogelijk gemaakt door de opening van de grotere zeesluis in IJmuiden in 2019, verwacht het Havenbedrijf in de periode tot 2030 een jaarlijkse groei van ca. 7% in het aantal passagiers dat naar Amsterdam komt. Tot 2030 wordt mogelijk een groei verwacht tot 250 cruiseschepen in dat jaar. Vanaf 2019 (na opening van de nieuwe zeesluis) kunnen langere en bredere cruiseschepen van het type 'Oasis' (365 meter) naar Amsterdam varen, maar deze kunnen mede door hun lengte niet afmeren bij de huidige PTA. Een andere belangrijke belemmering is dat de PTA een dergelijk grote hoeveelheid passagiers niet op een snelle en prettige manier kan afhandelen. In totaal varen er anno 2016 drie schepen van deze klasse in de wereld. Naar



Huidige locatie PTA (met zwaaikommen)

verwachting neemt dat aantal de komende jaren toe. Bij de riviercruise wordt ook ingezet op een stijging van het aantal aanlopen en passagiers. In het Strategisch Plan 2017 – 2021 zet het Havenbedrijf Amsterdam in op versterking van de positie als internationale cruisebestemming met het oog op de langere termijndoelstelling van accommoderen van groei.

Verwachting zeecruise 2030 en uitdagingen

De zee cruise is een groeisector in de Amsterdamse economie en zal bij uitgaande van 4% jaarlijkse groei van het aantal schepen en bij afdoende afhandelingsmogelijkheden naar verwachting van HbA kunnen groeien tot 250 in 2030[10]. Uitgaande van een gemiddelde jaarlijkse groei van 7% van het aantal passagiers, zou dan gerekend kunnen worden op meer dan 700.000 passagiers[11].

[9] In 2009 heeft het toenmalig gemeentelijk Havenbedrijf de beleidsnotitie *Binnenvaartcruisevisie 2010-2020* opgesteld en is het college akkoord gegaan met het ter kennisname vaststellen hiervan.

10 Bron: Havenvisie 2030

11 Bron: Bruggen over het IJ Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart, Deloitte (2016)

De uitdagingen voor het zeecruisebeleid laten zich als volgt samenvatten:
1. De groeiramingen maken **op termijn sowieso additionele aanlandings- en terminalfaciliteit noodzakelijk**; de huidige PTA kan bij ongewijzigd beleid de groei niet afhandelen. Het maximaal af te handelen schepen is circa 175 en dit aantal wordt naar verwachting in 2018 voor het eerst bereikt. Ook zijn de grootste soort schepen met 360 m te groot om te zwaaien bij Sumatrakade. Om de groei na 2020 structureel op te vangen, zou er rond 2024 een tweede terminal moeten komen;
2. Het **drastisch verminderen** van de hoeveelheid schepen die afgehandeld kunnen worden bij de PTA door **'Sprong over het IJ'**. Door de keuze voor de aanleg van de Javabrug, is de zwaaikom van 375 meter voor grotere cruiseschepen dan 340 meter lengte aan de Sumatrakade niet meer toegankelijk. Alleen cruiseschepen met een lengte tot 210 meter[12] kunnen dan nog aan de huidige PTA aanmeren- en wegvaren, mits bij keuze voor een brug als Stenen Hoofdverbinding, deze een voldoende grote klep krijgt voor een veilige nautische doorvaart.
3. De verwachting dat 'obstakels in het IJ' een **negatieve impact** hebben op de Amsterdamse cruisemarkt; reders zijn terughoudend bij **ligging van cruiseterminals achter bruggen**, omdat bruggen als een hindernis wordt beschouwd. Technische storingen kunnen aankomst of vertrek beïnvloeden en daarmee hun vaarschema en bruggen vergroten een aanvaarrisico;
3. **Schaalvergroting in omvang en aantal schepen** heeft effect op het ruimtebeslag (lengte van kades) en de landzijdige afhandeling: verkeersstromen van bevoorrading en passagiers en de impact op de leefomgeving door grote groepen mensen;
5. **Gefaseerde 'vergroening'** van de sector wat betreft omschakeling naar duurzaam energieverbruik[13]. Binnen de zeescheepvaart is de zeecruise weliswaar koploper, maar er ligt een opgave om dit verder vorm te geven. Hiermee geeft de sector blijk van de toenemende maatschappelijke en politieke aandacht in Europese havens voor een schonere scheepvaartsector;
6. **Concurrentiedruk** van nabije havens van Hamburg, Kopenhagen en (in beperktere) Rotterdam. Rederijen kiezen turnaround-havens op basis van een aantal criteria. Amsterdam voldoet aan veel eisen, behalve een grote thuismarkt. Duitsland is na Amerika en China een grote cruisemarkt.
7. Mogelijkheden onderzoeken van verder optimaliseren van het bestaande systeem van **prijsdifferentiatie.** In de praktijk werkt Havenbedrijf Amsterdam al met een prijssysteem. Verlengen van het seizoen met andere tarieven is niet eenvoudig door de 'repositioning' van cruiseschepen in de winter naar zuidelijkere oorden. De herfstperiode is minder populair vanwege kans op storm en de beperkingen die dat kan opleggen om de sluis IJmuiden te bereiken. Rederijen worden ook al gestimuleerd om vroeg in de ochtend weg te gaan met andere tarieven voor overnights.

[12] De lengte van 210 meter per schip geldt bij alle weersomstandigheden. De betreffende zwaaikom zelf is 270 meter.
[13] Zie hiervoor ook paragraaf 5.1.

Ontwikkeling riviercruise 2030 en uitdagingen

De verwachting van HbA is dat tot 2030 de riviercruise verder groeit in aantal aanlopen, passagiers en lengte van de schepen. In de quickscan ontwikkeling riviercruise van maart 2017 wordt gesteld dat het totaal aantal aanlopen in de regio tot 2030 kan groeien tot 2100-2700, waarvan 1900-2100 in Amsterdam en 200-600 in de regio (Hoorn, Zaanstad etc.). Uitgaande van een vergelijkbare scheepsgrootte impliceert dit in totaal circa 500.000 - 550.000 passagiers in het jaar 2030. Dat is een groei van circa 15% in het aantal passagiers.

De uitdagingen voor het riviercruisebeleid laten zich als volgt samenvatten:
1. Om de groei in de riviercruise te kunnen faciliteren is er vanuit het Havenbedrijf Amsterdam behoefte aan **uitbreiding van ligplaatsen** in of nabij het centrum tot 42 ligplaatsen in totaal. Dit blijkt uit een eerste studie voor de korte termijn moeilijk te realiseren[14]. Het in 2018 beschikbare aantal van 29 bestaande ligplaatsen (excl. Veemkade) staat ook nog eens **onder druk.**[15] De charme van het product riviercruise is juist de **nabijheid** van het **centrum.** De steden die in een reis aangedaan worden, kenmerken zich door aanlegplaatsen vanuit waar de binnenstad lopend bereikt kan worden. Ook is het nog niet duidelijk **of er nieuwe aanlegplaatsen te realiseren zijn** iets verder van het centrum;
2. Luxere rederijen zijn **bereid** een hogere prijs te betalen voor centrale locaties, als service voor de klanten. HbA operationaliseert momenteel een dergelijk **prijssysteem** dat in 2019 van start moet gaan, waarmee centrale plekken duurder worden;
3. Een **betere spreiding voor de regionale economie**[16]: er is interesse van andere gemeenten om als overlooplocatie te dienen. Zo heeft HbA al een samenwerkingsovereenkomst met Zaanstad voor de promotie, toedeling en administratie van de ligplaatsen. Maar ook met andere gemeenten zoals Huizen, Haarlem en Lelystad worden gesprekken gevoerd;
4. **Andere blik op het gebruik van ligplaatsen**: gedeeld gebruik in tijd, ruimte en type met zeecruise en/of andere vaart. Daarnaast spelen er ideeën met betrekking tot onderscheid in afmeerplaatsen en overnachtingsplaatsen. Stadsbezoek kan dan bijvoorbeeld via centrale plekken afgehandeld worden (alleen 'drop-off') en turn around operaties meer naar de rand van de stad of regio (in lijn met punt 3).

[14] Bron: riviercruise- en IJpleinveer (HbA, 26 april 2017)
[15] Voor een overzicht van de ligplaatsen, zie paragraaf 5.3
[16] Welke beleidsmatig ondersteund wordt door de Strategische Agenda Toerisme MRA

5. Blik op trends en analyse van de cruisebranche





Ontwikkeling schaalvergroting in de lengte en breedte van de schepen: van Titanic tot Oasis

Dit hoofdstuk geeft een blik op zee- en riviercruise qua segmenten, reisaanbod, doelgroepen, ligplaatsen en faciliteiten. Een uitgebreidere analyse is te vinden in bijlage 1. Het hoofdstuk begint met algemene trends en ontwikkelingen.

5.1 Algemene trends in de branche

Toerisme is mondiaal een snel groeiende sector. Binnen toerisme is het product "zeecruise" is steeds meer in trek als een manier om vakantie te vieren, zowel voor korte als langere vakanties; er was wereldwijd een stijging van 68% in de laatste tien jaar[17]. De markt in Noord Europa is zelfs sterker gegroeid dan wereldwijd. Waar het cruiseproduct in de jaren tachtig veelal populair was onder de gepensioneerde welvarende Amerikaan, maken tegenwoordig steeds meer mensen over de hele wereld gebruik van een cruise.

De algemene trend is dat schepen groter worden en zich richten op een jonger en breder publiek. Het maken van cruise is een makkelijke manier van reizen: elke dag een andere stad bezoeken (zonder files of problemen met het vinden van de weg), met alle comfort, service en luxe aan boord, en je koffer in de hut laten staan. Verder spelen rederijen in op de behoefte van een breed publiek: familiecruises, dinercruises, spacruises, actieve expeditie cruises, heavy metal cruises, gay cruises, etc. Het maken van een cruisereis is de laatste jaren aantrekkelijker geworden qua prijs, alhoewel ook de nichemarkt met zeer exclusieve schepen zich verder ontwikkeld.

Amerikanen blijven wereldwijd de grootste afnemers van cruises, maar ook Europeanen, Australiërs en Aziaten maken steeds meer cruises. De toegenomen vraag naar cruises wordt door rederijen opgevangen door een toename van het aantal cruiseschepen en grotere cruiseschepen.
In 2016 kwamen er acht schepen bij: daarvan is de Harmony of the Seas met 6.780 bedden het grootste passagiersschip ter wereld, de zogenaamde "Oasis-klasse". Tot 2025 rollen 91 zeecruiseschepen van de band af, waarvan 20 van het type 'expeditieschepen'.

Samenvattend: wereldwijd groeit de zeecruise, en de markt wordt (nog steeds) gedomineerd door Amerikaanse passagiers en zonnige bestemmingen.

De groei van de riviercruisemarkt volgt de ontwikkelingen van de zeecruisemarkt. De riviercruise markt groeit heel sterk vanwege dezelfde

[17] Bron: Cruise Industry Outlook (CLIA, 2016)

reden als de zeecruise: comfortabele manier van reizen, elke dag een andere stad bezoeken met alle luxe en comfort aan boord. De riviercruisemarkt ontwikkelt eveneens producten die meer themagericht zijn en inspelen op de individuele behoeften van passagiers. Dit leidt er onder meer toe dat schepen steeds luxer worden en meer faciliteiten bieden. De Aziatische markt wordt als 'groeimarkt' gezien. Een aantal schepen wordt omgebouwd voor de Chinese markt.

Duurzaamheid
De zee- en riviercruisebranche is actief bezig met schone scheepvaart, zowel als gevolg van internationale regelgeving als vanuit maatschappelijke- en marktontwikkelingen. Het internationale karakter van de scheepvaart en de hoogte van de investeringen in relatie tot de levensduur van schepen, maken dat het om lange termijn investeringen gaat. Het beperken van de milieubelasting van cruise in de stad is voor de cruise een belangrijk item gegeven het belang van afmeerlocaties in de stad. Zo maken riviercruiseschepen gebruik van walstroom, waarmee de energievoorziening volledig elektrisch is en de motoren volledig uitgezet kunnen worden wanneer een schip aangemeerd ligt. Ook zeecruise is actief met schone scheepvaart, onder meer op het gebied van schonere motoren en brandstoffen, of door het gebruik van technische voorzieningen ('scrubbers') om emissies te beperken. Zeecruisschepen draaien nu nog in de regel op gasolie. Havenbedrijf Amsterdam bevordert het gebruik van schonere brandstoffen, o.a. door een LNG-station voor het tanken van LNG-gas (vloeibaar aardgas) en door het geven van incentives[18]. LNG zorgt voor minder geluids- en stankoverlast en minder luchtverontreiniging voor de omgeving dan gasolie. Ook wordt onderzoek gedaan naar walstroom voor zeecruise, inclusief het vraagstuk hoe lokaal grote hoeveelheden energie kunnen worden geleverd. In de recent vastgestelde Visie Schone Scheepvaart 2030 van het havenbedrijf is de ambitie opgenomen dat de zeecruise in 2030 gemiddeld per schip 50% minder NOx, SOx en PM uit stoot dan in 2018. Een belangrijk verschil tussen zee- en riviercruise is dat de uitstoot van zeecruise op grote hoogte plaatsheeft, waardoor emissies zich over een groot gebied verspreiden en verdunnen. De effecten van deze emissies zijn daardoor in vergelijking met bijvoorbeeld het wegverkeer veel kleiner. Een voorbeeld van internationale regelgeving, betreft de Noordzee en de aanpalende havensteden, die sinds enkele jaren een Sulphur Emission Control Area (SECA) hebben. Hierbinnen gelden strengere regels t.a.v. uitstoot van zwaveloxiden. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is voornemens om dit ook voor stikstofoxiden in te voeren (NECA) in 2021 voor de Noord- en Oostzee. Schepen dienen zich te houden aan deze regelgeving.

5.2 Zeecruise huidige situatie

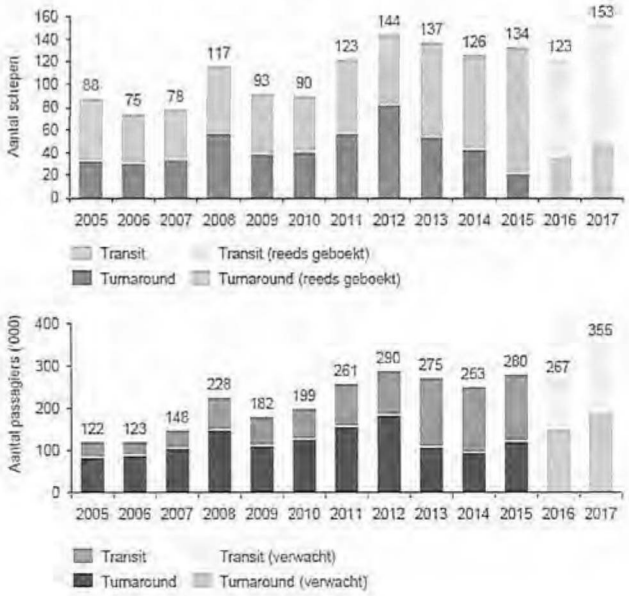
Het aantal aanlopen schommelt per jaar, maar vertoont in de afgelopen vijftien jaar een stijgende lijn. Het aantal aanlopen (of 'calls') van zeecruiseschepen was 121 in 2016 met in totaal 280.000 passagiers. In 2015 deden 134 cruiseschepen Amsterdam aan. In 2017 worden er 137 verwacht en in 2018 zelfs 182.

Er zijn twee soorten calls in de zeecruise, namelijk een 'transit call' en een 'turnaround call'. Amsterdam is zowel een doorvoerplek als thuishaven. Het verschil is dat bij een transit call het schip Amsterdam aandoet als onderdeel van een route, vaak is dit één dag, soms twee. In de Amsterdamse praktijk zijn dit vaak relatief korte cruises. Bij een turnaround call is Amsterdam het begin en/of de eindbestemming. In de afgelopen 10 jaar was ca. 60% van de aanlopen een transitbezoek[19], zoals te lezen valt uit de figuur hiernaast. De meeste passagiers die op zo'n doorreis zijn, gaan op vooraf geboekte excursies van boord naar zowel attracties in Amsterdam als de regio. Een ontwikkeling van de laatste jaren is de toename van zogenaamde 'gemengde calls'. Een call wordt turnaround genoemd als er meer dan 50% van de passagiers definitief van of vers aan boord gaat. In de praktijk is in 2017 daarmee circa 64% een turnaround passagier. Zeecruise is seizoensgebonden met een piek tussen mei en september.

[18] Incentives zijn de kortingen (ESI, Green Award) die worden gegeven aan zee- en binnenvaart, incl. cruise, als ze bijv. schonere motoren of brandstof gebruiken.

[19] Bron: Bruggen over het IJ Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart, Deloitte (2016), haalbaarheidsonderzoek ontwikkeling zeecruise Amsterdam (2016)

De huidige Passenger Terminal Amsterdam (PTA) aan de Piet Heinkade faciliteert sinds 2000 de zeecruiseschepen. Met 630 meter aan diepzeekade kan de PTA maximaal 160-190 schepen per jaar ontvangen.



5.3 Riviercruise huidige situatie & ligplaatsen

In 2016 hebben 1834 riviercruiseschepen aangedaan met in totaal 485.000 passagiers. Een schip herbergt gemiddeld zo'n 260 personen inclusief crew. Het gemiddeld aantal passagiers is 175. Hoe luxer het schip, hoe meer crew in verhouding tot aantal passagiers. Het passagiersaantal verschilt dus per schip en per rederij. De riviercruise heeft de afgelopen vijf jaar een sterke ontwikkeling doorgemaakt: in 2011 waren er 1327 aanlopen. De riviercruise kent ook aanlopen in de regio, maar Amsterdam kent verreweg de meeste aanlopen. Het grootste deel daarvan is een turnaround. Amsterdam is uitgegroeid tot 'Riviercruisehoofdstad' in NoordWest-Europa door de ligging



op de Rijn-Main-Donau route. In combinatie met Schiphol biedt dit voor Amerikanen en Australiërs de gelegenheid om Europa vanuit Amsterdam te bezoeken via een riviercruise reis. Amsterdam is begin- of eindpunt van Amsterdam-Basel-Budapest reizen. Ook voor de tulpen-reizen vanuit België heeft Amsterdam een goede ligging. De afmeerplekken in Amsterdam zijn verdeeld over 7 locaties. Per locatie varieert het aantal schepen dat kan afmeren.



Afbeelding 6: Ligplaatsen Riviercruise Amsterdam 2017

Sommige van deze locaties hebben een tijdelijk karakter of staan onder druk[20]:

- De verplaatsing van het IJpleinveer naar De-Ruijterkade Oost gaat in 2020 ten koste van drie ligplaatsen op een A-locatie voor de riviercruise (De Ruyterkade-Oost en West kennen de hoogste bezettingsgraad en maken samen 75% van de omzet aan ligplaatsgeld uit);
- De 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;
- De ligplaatsen aan de Westerdoksdijk (2 in totaal) en in de Coenhaven (6 in totaal) hebben een tijdelijke status en kunnen op termijn wellicht weer worden opgeheven.

Overzicht ligplaatsen riviercruise 2016 – 2018 Amsterdam

Nr	locatie	Planologisch recht	Feitelijk aantal 2016	Feitelijk aantal 2017	Feitelijk aantal en lengte schepen (in meters) 2018
1	Ruijterkade-Oost	bestemmingsplan	10	10	10 x 135 m
2	Ruijterkade-West	bestemmingsplan	6	0*	6 x 110 m 2 x 135 m 1 x 90 m
3	Westerdoks-dijk	vergunning (tot 2026)	0	2	2 x 135 m
4	Coenhaven	vergunning (tot 2019)	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. Capaciteit is 6 x 110m + 4 x 135m. Omzetaandeel: 8%..		
	Totaal		**26 + incidenteel Veemkade**	**22 + incidenteel Veemkade**	**29 + incidenteel Veemkade**

** tijdelijk buiten gebruik i.v.m. werkzaamheden Centraal Station, daarna vernieuwd en uitgebreid*
*** i.v.m. Jakartahotel niet meer bruikbaar*

[20] Bron: quickscan riviercruise Amsterdam quickscan (2017) Hba & gemeente Amsterdam

De gemiddelde bezetting per jaar kent zo'n 70 – 80 aanlopen per locatie (<25%). Al met al is de vraag naar aanlegplaatsen voor riviercruise is in het seizoen nu al groter dan de beschikbare capaciteit volgens het Havenbedrijf Amsterdam. Bovenstaande ontwikkelingen maken behoud van de bestaande ligplaatsen al een opgave, laat staan uitbreiding van het aantal ligplaatsen.

5.4 Economische betekenis

Amsterdam heeft een grote aantrekkingskracht op bewoners, bedrijven en binnen- en buitenlandse bezoekers. Het herstel en de groei van de stad is al enkele decennia aan de gang, maar opvallend is dat deze groei versterkt doorging in de achter ons liggende recessieperiode. Alle prognoses zien deze groei de komende decennia doorgaan.[21] Enkele kerncijfers:

- Het inwoneraantal groeide van 747.000 in 2008 tot 834.000 in 2016 en groeit naar verwachting tot 2030 vanaf nu met zo'n 10% tot 936.000 inwoners.
- Het aantal arbeidsplaatsen groeide van 432.000 in 2007 tot 595.000 in 2016 en groeit naar verwachting ook op langere termijn met 1-2% per jaar door[22].
- Bezoekersaantallen groeien het snelst. In vergelijking met 2011 is het aantal bezoekers in Amsterdam met 15% gestegen en het aantal bezoekdagen bijna verdubbeld. Kortom: er komen meer mensen en ze blijven langer. En ook aan deze groei komt vooralsnog geen einde. Prognoses gaan uit van 18 – 23 miljoen bezoekers in 2025.[23] Maar mogelijk is op basis van actuele cijfers de raming van 23 miljoen bezoekers nog aan de lage kant. In 2016 waren er al bijna 18

[21] De achtergrond van de groei van kennisintensiever dienstverlenende steden zoals Amsterdam wordt beschreven in Moretti (2013) The New Geography of Jobs. De economische groei van stad en regio wordt jaarlijks beschreven en geanalyseerd in de Economische Verkenningen Metropolregio Amsterdam. (EVMRA 2011-2017) en de ontwikkeling van de verschillende functies in de stad en de hieruit resulterende druk wordt beschreven en geanalyseerd in Trendrapport Stad (okt 2017).
[22] UWV verwacht voor Groot-Amsterdam een banengroei van 3,7% in 2017
[23] Bron: Stand van de Balans, gemeente Amsterdam (2016)

miljoen bezoekers[24] en het hotelbezoek in de eerste helft van 2017 kende een stijging van 10% t.o.v. de eerste helft van 2016[25].

De stad en de economie ontwikkelen zich derhalve 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.

De economische betekenis van de cruise voor Amsterdam moet in deze context beschouwd worden en bestaat uit drie onderdelen:

1. De **bijdrage aan de economie van Amsterdam**. Deze verloopt vooral via de bestedingen van de cruisepassagiers en bemanningsleden, maar ook via bestedingen van de rederijen zelf zoals bunkeren van brandstof. Een deel van de crew heeft de mogelijkheid om tijdens aanlopen het schip te verlaten en tijd te besteden op de bestemming. Beide groepen geven geld uit aan overnachtingen, excursies, bezoek aan winkels/horeca etc. en vervoer zoals taxi's.
2. Bijdrage aan het **verdienmodel van het Havenbedrijf**. Dit verloopt via de haven- en liggelden die de rederijen van de cruiseschepen betalen. Deze gelden worden gebruikt voor de kosten die HbA (en het onderdeel PTA) maakt om de schepen te accommoderen. Dit zijn investerings- en onderhoudskosten van de kades en aanlegplaatsen, de begeleiding van de schepen door kanaal en haven en de organisatie- en personeelskosten van PTA.
3. **Dividend uitkering**: Havenbedrijf is 100% aandeelhouder van de PTA en de gemeente is op haar beurt weer 100% aandeelhouder van het Havenbedrijf.

Omdat we over 2. vanwege bedrijfseconomische gevoeligheid onvoldoende weten, gaan we hier nu niet op in. We gaan er vanuit dat cruise tenminste kostendekkend is voor HbA. Op basis van mondelinge informatie lijkt cruise (beperkt) winstgevend voor HbA, maar we weten bijvoorbeeld niet hoe de historische investeringskosten voor in het bijzonder PTA kade en terminalcomplex in de opbrengsten-kostenrekening van PTA/HbA zijn verwerkt. Gezien de beperkte omvang van cruise-activiteit tot het totaal van activiteiten van HbA, is zeker dat het een beperkt onderdeel vormt van het totale verdienvermogen van het Havenbedrijf. Hiermee is ook de bijdrage van cruise aan het vermogen van HbA om dividend af te dragen beperkt.

De aanname is dan ook dat de economische betekenis vooral verloopt via de bestedingen van passagiers en bemanning.

Er zijn verschillende onderzoeken naar de bestedingen van cruisepassagiers in beide segmenten. Deze zijn niet direct met elkaar te vergelijken door de gekozen aanpak.

Voor zeecruise baseren wij ons op de analyse van Deloitte die in opdracht van HbA en PTA is gemaakt in 2016.[26] Voor riviercruise baseren wij ons op het afstudeeronderzoek van Samantha Yale Mannaart, momenteel werkzaam bij HbA. Eind 2017 komt nog een studie naar de economische betekenis van riviercruise in opdracht van Amsterdam Cruise Port, uitgevoerd door bureau Decisio. Naar verwachting geeft deze studie een actueler beeld.

2016	Passagiers	Directe bestedingen	Banen
Zeecruise	280.000	41.000.000	327
Riviercruise	485.000	127.000.000	1167[27]
Buitenlandse bezoekers[28]	*17.800.000*	*5.160.000.000*	*47.600*

Zo bezien lijkt riviercruise een economische interessantere activiteit dan zeecruise, maar omdat beide analyses niet goed met elkaar te vergelijken zijn, bieden de gegevens eerder in indicatie dan een betrouwbaar vergelijk.

[24] De impact van de bezoekerseconomie op Amsterdam, SEO (2017)
[25] Voorlopige cijfers CBS (niet gepubliceerd).
[26] Bron: Bruggen over het IJ Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart, Deloitte (2016).
[27] Dit wijkt vooral voor riviercruise aanzienlijk af van de ACP cijfers die opgenomen zijn in het Amports magazine "Zeehavens Amsterdam" februari 2016, p. 16. Daarin is sprake van 60 miljoen bestedingen voor Amsterdam en IJmuiden tezamen voor zeecruise en 38 miljoen bestedingen voor riviercruise.
[28] Bron: Amsterdam Marketing

Een ruwe benadering

Beide sectoren tellen op tot 765.000 passagiers met 188 miljoen bestedingen en bijna 1500 banen in Amsterdam. Cruisepassagiers zijn bijna allemaal afkomstig uit het buitenland (voor de zeecruise is dit 93%[29], voor de riviercruise is dit meer dan 97%). Daarom kijken we naar aandeel cruise ten opzichte van het totaal van buitenlands toerisme.

Met 765.000 passagiers op 9,3 miljoen buitenlandse bezoekers[30], betekent dat zo'n 8 procent van de internationale bezoekers een cruisetoerist is. De totale bestedingen in 2017 van bezoekers in Amsterdam waren ruim € 6,3 miljard euro[31] (deze zorgen voor zo'n 4,0-4,7 % van de Amsterdamse economie). Het grootste deel hiervan, namelijk € 5,16 miljard wordt door buitenlandse bezoekers gedaan[32]. Buitenlands bezoekers zijn daarmee verantwoordelijk voor zo'n 3-3,3% van Amsterdamse economie. Cruisepassagiers nemen hiervan een klein 3,5% voor hun rekening.

Daarnaast zijn er bestedingen van de rederijen zelf, zoals bunkeren van brandstof, aanvullen van proviand en andere voorraad, ophalen van vuilnis en aanvullen van water. De omvang is in 2016 € 45 miljoen[33]. De grootste bestedingscategorie is stookoliebunkering. Onzeker is waar deze bestedingen neer slaan. Bovendien zijn gecreëerde toegevoegde waarde en arbeidsplaatsen hiervan beperkt. Daarom is dit in deze ruwe benadering buiten beschouwing gelaten

Analyse

- Binnen de gehele cruisevaart is het turnaround segment economisch interessanter dan het transit segment. Gemiddeld 70% van de passagiers van turn-around schepen blijven nog een tenminste één nacht in Amsterdam met bijbehorende hotelovernachting.
- Cruisepassagiers lijken niet meer te besteden per persoon dan andere (buitenlandse) bezoekers. De gegevens ondersteunen niet de veronderstelling dat cruisepassagiers verhoudingsgewijs *big spenders* zijn. De oorzaak is dat cruisepassagiers hoofdzakelijk aan boord eten en slapen, en ook voor entertainment daar terecht kunnen[34].
- Het aandeel van cruise in de buitenlands toerisme en totaal van bezoek is herkenbaar, maar niet omvangrijk te noemen. De bijdrage aan de druktebeleving in de binnenstad moet hiermee ook niet overdreven worden.[35]
- Het aandeel in de totale Amsterdamse economie is klein.
- Zowel cruisetoerisme als 'gewoon' toerisme groeit fors. Hiermee is het onduidelijk of het aandeel cruise in het totaal van de bezoekerseconomie verhoudingsgewijs gelijk zal blijven ten opzichte van nu, of toe- dan wel af- zal nemen.

[29] Bron: Cruise statistieken regio Amsterdam 2016 (Amsterdam cruise port)
[30] SEO, 2017 op basis van CBS.
[31] SEO, 2017. In 2015
[32] SEO, 2017 op basis van CBS
[33] Deloitte, 2016, bijlage 8.

[34] De gedachte dat cruisepassagiers veel geld uitgeven is waarschijnlijk gebaseerd op 1/ ze zijn relatief welvarend en 2/ de omzet van luxury goods winkels is voor een fors deel gebaseerd op cruise passagiers. Maar bedacht moet worden dat deze welvarende klanten hun geld al grotendeels besteden in de reissom en dat luxury goods winkels niet representatief zijn voor het totaal.
[35] Dit is conform de bevindingen van de MKBA verplaatsing PTA, Decisio (2017)

6. Uitgangspunten nieuw beleid

De groei van de stad en de groei van de cruisebranche met de daarbij horende uitdagingen, komen steeds meer in elkaars vaarwater door de toenemende drukte en afnemende ruimte op zowel land als water. Relevante ontwikkelingen zijn zoals genoemd de toegenomen drukte in de historische binnenstad, op de veren naar Noord en rondom het Centraal Station. In deze bestuursperiode is in relevante vastgestelde beleidsnota's en gebiedsuitwerkingen zoals Stad in Balans, Stad om het IJ, Sprong over het IJ en de Watervisie de ambitie neergelegd voor een kwalitatief betere en duurzamere stad. De (groei van de) cruise staat in een aantal opzichten op gespannen voet met gemeentelijke beleidsdoelen ten aanzien van de leefbaarheid in de stad. Denk daarbij aan de beheersing (en zelfs het terugdringen) van de drukte in de binnenstad en het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte door in het centrale deel van het IJ aantrekkelijke publieke promenades te creëren met maximale ruimtebeleving van en zichtlijnen over het IJ.

Er is nieuw en explicieter geformuleerd beleid voor de zee- en riviercruise nodig, welke een antwoord geeft op de hoeveelheid en geschiktheid van locaties van aanlegplaatsen in afstemming met stedelijk ruimtelijk- en economisch beleid.

In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten geformuleerd die als denkrichting dienen voor beleid voor de zee- en riviercruise. Deze zijn onderverdeeld in twee algemene uitgangspunten en vervolgens specifieke uitspraken voor de zee- en riviercruise apart. Als vertrekpunt hiervoor zijn de uitgangspunten vanuit bestaand beleid en de hieruit volgende uitdagingen hierbij voor de (groei van de) zee- en riviercruisevaart, nog eens samengevat.

6.1 Vertrekpunt: uitgangspunten vanuit bestaand beleid en hieruit voortvloeiende uitdagingen voor cruisebeleid

De kaderstellende uitspraken in vastgestelde beleidsstukken zijn als volgt:

1. Vanuit het Ontwikkelingsbeeld van de MRA komt tot uitdrukking dat alle partijen in MRA elkaar nodig hebben en van elkaar kunnen profiteren. De stad is groter geworden dan haar eigen grenzen. Elke overheid draagt haar eigen steentje bij aan het prettig wonen, werken en recreëren regio. De relaties tussen IJmuiden, Zaanstad, Amsterdam en andere gemeenten aan het IJ worden in dit licht beschouwd.
2. De Structuurvisie 2040 benoemt de twee grote, krachtige ruimtelijke bewegingen die bepalend voor de groei van de stad en bepalend zijn voor het toekomstbeeld van het IJ-gebied.
3. Vanuit de gebiedsuitwerking 'Stad om het IJ' is de ambitie om de kades langs het IJ de verblijfskwaliteit te geven met een wandelpromenade met zicht op het IJ. Dit betekent een andere blik op de bestaande ligplaatsen van de Ruyterkade-Oost en West: zij vormen door het frequente gebruik een visuele barrière tussen de kade en het IJ;
4. 'Stad om het IJ' maakt 'Sprong over het IJ' noodzakelijk voor een structureel goede connectiviteit tussen Noord en de rest van de stad. Hoewel de aanleg van een tunnel evident minder gevolgen heeft voor de cruisevaart dan bruggen, is de ruimtelijke ordening van de cruisevaart hierin volgend;
5. Vanuit Stad in Balans richt Amsterdam zich op een betere balans tussen bewoners, bezoekers en bedrijven over de stad en spreiding van de drukte.
6. Cruisebeleid moet aansluiten op de kernpunten van de stedelijke visies: kwaliteitsverbetering, functiemenging en spreiding van de groei in stad en regio. Met kwaliteit wordt vooral ingezet op omgevings- en leefkwaliteit met een goede balans in functies, een prettige openbare ruimte, die de huiskamer voor iedereen is, en een schonere en duurzame stad.

De uitdagingen voor zeecruisebeleid:

1. De komst van de Javabrug maakt de huidige PTA onbereikbaar voor schepen langer dan 210 meter;
2. Behoud van de huidige PTA voor kleinere schepen betekent waarschijnlijk een duurdere brug bij het Stenen Hoofd i.v.m. grootte van de klep (indien gekozen wordt voor de aanleg van een brug als verbinding);
3. De aanleg van een Stenen Hoofdbrug leidt tot terughoudendheid van rederijen om de bestaande PTA-locatie te blijven gebruiken;
4. Op termijn is additionele aanlandings- en terminalfaciliteit noodzakelijk, wil Havenbedrijf Amsterdam de groei blijven faciliteren;
5. Cruise draagt bij aan het debat over de beleving van drukte in de binnenstad als de passagiers in groepen of met bussen de stad bezoeken. Aantoonbaar is echter dat het aandeel van cruisepassagiers in de totale bezoekerseconomie beperkt is. De bijdrage aan de druktebeleving in de binnenstad moet hiermee niet worden overdreven, maar kan op specifieke locaties wel aanwezig zijn.
6. Naast de passagiers heeft logistiek met vrachtverkeer wat betreft bevoorrading ed. ook impact op de leefomgeving.
7. Het tempo van 'vergroening' van de sector wat betreft omschakeling naar duurzaam energieverbruik, kan tot issues gaan leiden in een tijd die nu al meer maatschappelijke aandacht heeft voor gezondheid en duurzaamheid;
8. Concurrentiedruk van nabije havens van Hamburg, Rotterdam en Kopenhagen;
9. Mogelijkheden onderzoeken voor het optimaal benutten van het systeem van prijsdifferentiatie, dat nu al wordt toegepast.

De uitdagingen voor het riviercruisebeleid laten zich als volgt samenvatten:

1. Wil de gemeente de groei blijven faciliteren, zijn er meer aanlegplaatsen nodig. Bestaande locaties staan onder druk en er is nog geen duidelijkheid over nieuwe locaties.
2. Het invoeren en evalueren van een systeem van prijsdifferentiatie in 2019, wat door Havenbedrijf Amsterdam al uitgewerkt is;
3. Een betere spreiding van capaciteit naar de regio met als doel een impuls voor de regionale economie door het vergroten van de capaciteit en benutten van de Unique Selling Points te aldaar (zoals een historische binnenstad, musea en andere attracties).

6.2 Uitgangspunt 1: behoud van cruise voor de stad en regio

- Cruise is een beperkt, maar herkenbaar onderdeel van de toeristische sector/bezoekerseconomie. De stad heeft baat bij een diverse economie. Omdat niemand weet hoe de toekomst eruit gaat zien: een flexibele economie die in kan spelen op groei- en krimp door veel branches een thuisplaats te bieden, is het meest weerbaar[36]. Er worden nu begrijpelijke vraagtekens geplaatst bij de (gevolgen van de) omstuimige groei van toerisme en bezoek, maar nog enkele jaren terug waren wij blij met de werkgelegenheid die werd gecreëerd door het groeiende toerisme.
- Cruise hoort bij een wereldstad met nautische wortels en de zichtbaarheid van de Amsterdamse haven.
- Cruise is één van de kernclusters van HbA. Cruise is één van de pijlers in de toekomstvisie van het Havenbedrijf die zich in de komende decennia wil transformeren naar een post-fossiele metropolitane haven.
- Cruise heeft betekenis voor de hele Metropoolregio en daarom is het verstandig dat Amsterdam als cruiselocatie duidelijk op de markt blijft staan, als trekker voor de rest. De strategie van luchthaven Schiphol 'Europe's preferred airport' kan hierin tot voorbeeld strekken: Schiphol heeft niet als strategie om Europa's grootste luchthaven te zijn, maar wil het zich onderscheiden als de voorkeursluchthaven voor reizigers, dienstverleners en luchtvaartmaatschappijen. Voor de cruise zijn parallellen te trekken: Amsterdam is niet de grootste of goedkoopste thuishaven, maar is vanuit andere facetten een populair product.

[36] Dit is in lijn met de thematische studie Ruimte voor de Economie van Morgen (vastgesteld b en w op 18 juli 2017). Dit is de economische uitwerking van de stedelijke groeistrategie Koers 2025.

6.3 Uitgangspunt 2: kwaliteits- en spreidingsstrategie als onderdeel van de stedelijke kwaliteitsslag

Amsterdam is een premium product waar bewoners, bedrijven en bezoekers bereid zijn om fors voor te betalen, zolang de kwaliteit geborgd wordt. Tegelijkertijd zet de ruimtelijke druk die voortvloeit uit de gewildheid van het product de kwaliteit onder druk. Daarom zet de stad in haar ruimtelijk-economisch beleid in op een combinatie van spreiding, verdichting en kwaliteit. De beleidsstrategie voor de cruise in Amsterdam is onderdeel van vastgesteld beleid dat is gericht op kwaliteitsverbetering van de stad en spreiding van publieksaantrekkende functies. De groei van de cruiseschepen en het ontbreken van ruimte voor aanlegcapaciteit midden in de stad vraagt om een nieuwe ruimtelijke inpassing om de dynamiek van de cruisevaart aan te laten sluiten bij de groei van de stad. 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 voor milieueffecten zoals luchtkwaliteit en geluidsbelasting de cruisevaart nog in het centrum past. Bij spreiding gaat het om de keuze van de locaties voor cruiseschepen in de stad en de regio.

De keuzes die hieruit voortvloeien zijn:

1. **Spreiding van voorzieningen in stad en regio**

- Realiseren van een **nieuwe zeecruisefaciliteit** in stad of nabije regio, die ruimte voor stedelijke groei mogelijk maakt en daarnaast voldoende robuust is om cruiseschepen kwalitatief hoogwaardig te kunnen faciliteren en van een voldoende omvang om kostendekkend te functioneren. De motivering hiervoor kent meerdere elementen:
  - Een nieuwe zeecruisefaciliteit is niet alleen noodzakelijk i.v.m. het opvangen van de verwachte groei en schaalvergroting van de schepen en door de maatregelen van Sprong over 't IJ, maar ook gewenst in het kader van spreiding van toeristische functies. De stad groeit richting Haven. De strategie voor de gebiedsontwikkeling richt zich op de Ringzone, het gebied tussen Stad en Haven. Het verplaatsen van de PTA naar de ringzone, tussen stad en haven in, positioneert de cruisevaart op termijn meer midden in de regio Amsterdam-Zaandam. Deze locatie is beter verbonden met Schiphol wat een voorwaarde is voor turnarounds en beter verbonden voor een bezoek aan regionale attracties;
  - Voor bevoorrading van schepen hoeven vrachtwagens het centrum van Amsterdam niet meer in, wat leidt tot minder vervoerbewegingen en een betere luchtkwaliteit;
  - Verplaatsing van de PTA biedt de mogelijkheid om de vrijkomende Veemkade aan de IJ-haven intensiever te gebruiken voor ligplaatsen voor de groeiende riviercruisevaart.
  - Het huidige terminalgebouw kan herontwikkeld worden.

  Al met al kent verplaatsing diverse voordelen, maar er zijn ook nadelen. Voor het vervoer van (transit-)cruisepassagiers naar attracties in het centrum van Amsterdam zal zonder adequate vervoersoplossingen juist geen grote winst te behalen zijn. De nieuwe locatie is niet op loopafstand van het centrum. Een groter deel zal met de bus de omgeving verkennen in plaats van te voet of per ov. Dat zorgt voor een negatief effect op de verkeersdruk en congestie. Toch is de verwachting dat het verkeerssysteem in en rond Amsterdam dit redelijk kan wegwerken. [37] Het andere nadeel heeft betrekking op de continuïteit van business. Het proces van geplande verplaatsing kent risico's. Rederijen willen zekerheid voor het kunnen wegzetten van hun vaarten en kijken 1 tot 2 jaar vooruit. Organische ontwikkeling – d.w.z. volledig benutten van de huidige PTA en intussen op zoek naar een overlooplocatie - brengt dan meer zekerheid, dan wanneer de gehele business in één keer verplaatst wordt. Er is in het eerste geval immers altijd een basiscapaciteit aan afhandelingsfaciliteit beschikbaar.
- **Faseringsstrategie:** meegroeien van locaties met de ontwikkeling van de stad, waar op termijn meer een 'Amsterdamgevoel' kan ontstaan dan nu het geval is. Deze plekken zijn dan de rand, maar nog net in het stedelijk gebied. Deze strategie is vooral van

[37] Bron: Effecten MKBA verplaatsing PTA, Decisio (2017)

toepassing op de riviercruise. Verplaatsen van riviercruise kan dan gelijk oplopen met de stedelijke ontwikkeling van Haven-Stad.

2. **Kwaliteit toevoegen door het gerichter faciliteren van cruise in het hoogwaardige segment:** ***North-West Europe's preferred cruise destination***
   Analoog aan de strategie van Schiphol kan Amsterdam zich onderscheiden met eigen kenmerken. Elementen hierin zijn enerzijds de focus op **verduurzaming** van de sector en anderzijds zo veel mogelijk richten op de **turn aroundmarkt**, waarbij de klanten mede vanuit Amsterdam willen vertrekken en aankomen omdat zij er dan een dagje Amsterdam aan vast kunnen plakken. Deze passagiers zullen Amsterdam vooral bezoeken en beleven in de dag of dagen dat zij in een hotel in de stad verblijven.

Het gevolg van deze denkrichting is dat Amsterdam niet langer gaat voor maximale groei van de cruisevaart binnen de stadsgrenzen.

Randvoorwaardelijk aan nieuwe locaties voor zowel de zee- als riviercruisevaart is een **duurzame of hoogwaardige oplossing** op termijn voor de **toe- en afvoer van passagiers**. Dit is van wezenlijk belang voor de bredere kwaliteitsslag die de stad wil maken: spreiding betekent niet automatisch dat passagiers Amsterdam niet meer in gaan. Zonder investeringen betekent dit vervoer op de 'ouderwetse' manier met bussen en taxi's, wat niet bijdraagt aan een betere stad en het verminderen van (ervaren) overlast. Een geringe belasting van omgeving door slimme verkeersafwikkeling en bevoorrading is dus belangrijk. Denkrichtingen zijn watertaxi's, metrolijn, kabelbaan of zelfrijdende/varende oplossingen.

6.4 Specifieke uitgangspunten zeecruise

Uit het voorgaande volgt dat het uitgangspunt is dat Amsterdam zeecruise wil behouden voor de stad en de regio. Maar niet (meer) wil gaan voor maximale groei of per se faciliteren van alle mogelijke groei.

Voor de zeecruise betekent dit:

- Een **nieuwe terminal en kade van de PTA – nabij A10 west**[38] **-** die twee forse schepen tegelijk kan ontvangen en daarmee de ruimte biedt voor maximaal ca. 190 aanlopen per jaar (en daarmee hetzelfde aantal dat nu met de huidige terminal jaarlijks afgehandeld kan worden). Hiermee wordt een robuuste capaciteit geboden, die ook in bedrijfseconomische zin goed te exploiteren is. Groei kan plaats vinden door de:
  1. **Groei van de capaciteit per schip**: de nieuwe terminal biedt evenals huidige terminal plaats aan maximaal twee schepen, maar deze kunnen wel groter zijn dan de huidige. De groei zit dan niet per se door 'meer schepen', maar in de toename van de passagiersaantallen per schip.
  2. Doorontwikkelen van het bestaande **prijsbeleid**. Nader onderzocht wordt of een doorontwikkeling van het prijsbeleid kan leiden tot een betere bezettingsgraad van de kadecapaciteit (en daarmee meer aanlopen).
  3. Door **optimalisering van de samenwerking** met allereerst IJmuiden en wellicht Rotterdam. Bijvoorbeeld de transit markt met tripjes naar overwegend regionale attracties zoals Keukenhof, Zaanse Schans, Bataviastad of toekomstig outletcenter Sugar City / the Outlet Styles. Een deel van de bezoekers zal hoe dan ook de hoofdstad blijven aandoen, wat in voorkomende gevallen betekent dat Amsterdam niet de lusten, maar wel een deel van de lasten zal ervaren.
  4. Op de **lange termijn** (> 2030) rekening te houden met eventuele expansie door de **mogelijkheid van een derde kade** open te houden.
- Nader zal worden onderzocht of, en zo ja, in welke mate en hoe **de huidige PTA terminal gebruikt kan worden als overlooplocatie**

[38] NB. De resultaten van de RHDHV-studie zijn van groot belang voor het maken van de uiteindelijke afweging of dit beleidsuitgangspunt geeffectueerd kan worden. Aspecten daarbij: kosten van het maken van een nieuwe terminallocatie, omgevingseffecten (vervoer, woningbouw, milieueffecten) en mogelijkheid om een cruise terminal te ontwikkelen in evenwichtige samenhang met omgeving.

voor het kleinere segment zeecruiseschepen. Elementen die een rol spelen:

- Marktwensen vanuit de rederijen[39]
- Mogelijkheden voor gebruik van Veemkade voor riviercruise
- Bedrijfseconomische haalbaarheid van een 'kleine' overloopterminal
- Invloed op herontwikkelingspotentieel van huidige terminal complex
- Mogelijke samenloop met de brug-variant van de Stenenhoofdverbinding: extra kosten vanwege bredere klap en de bereidheid van reders om in geval van een Stenen Hoofdbrug gebruik te blijven maken van deze locatie.

- **Doorgaan met marketingstrategie met nadruk op topsegment en turnaround** als doelstelling richting uitvoeringspartners
- **Kiezen voor een schonere vaart**; er zijn drie zaken waar schepen rekening moeten houden om zo min mogelijk impact te maken op de natuurlijke omgeving: energieverbruik/emissies, waterverbruik en afval. Het verduurzamen als doel willen we in het vervolg **samen met de sector** nader uitwerken, naar analogie van de doelen die het Havenbedrijf heeft gesteld voor de haven[40] en naar analogie van de Agenda Duurzaamheid (gaat over schepen, over gebouw, over voor- & natransport). Een mogelijke gedachtelijn hierbij is in Noord-West Europees verband stimuleren van gebruik van LNG en mogelijk op termijn elektrificeren ('Green Cruise Port'). Met deze emissiereductie wordt de ruimtelijke/planologische impact op de nabije omgeving beperkt.
- Duurzaamheid aan de kade met **een (nieuwe) klimaatneutrale terminal**
- Optimaal benutten van **spreiding van cruisetoeristen** naar alternatieve attracties indien schepen Amsterdam aandoen. Veel trips worden vooraf geboekt via excursieprogramma's die touroperators samenstellen. Zij moeten ook weten wat het totaalaanbod is en verleid worden andere belevingen aan te bieden dan het geijkte. Hierin ligt een rol voor de marketingorganisatie Amsterdam Cruise Port.
- Invoeren **toeristenbelasting** voor overnachten op cruises vanuit het programma Stad in Balans (op zijn vroegst in 2019). Het effect op de branche is overigens beperkt, daar de meeste schepen niet overnachten.

6.5 Specifieke uitgangspunten riviercruise

De **faserings- en spreidingsstrategie** voor de riviercruise houdt in dat locaties 'meegroeien' met de ontwikkeling van het stedelijk gebied en daarmee op termijn meer kunnen opschuiven. Tegelijkertijd wordt ingezet op meer capaciteit naar de regio. Groei van de branche kan daarmee vooral plaatsvinden in de regio en door de al geplande invoering van een Amsterdams tarievensysteem.

Voor de **fasering** betekent dit een knip in de **korte en lange termijn**, waarbij met de korte termijn grofweg de periode 2020 tot en met 2024 wordt bedoeld, tot aan de opening van de nieuwe zeecruiseterminal. De lange termijn is vanaf 2025.

Voor de korte termijn geldt:

- **Instandhouding van de status quo** (situatie 2018; 29 ligplaatsen). Het vervallen van drie (nautisch mogelijke) ligplaatsen aan de De Ruyterkade-Oost vanwege de intensivering van de IJ-veren, worden gecompenseerd met tijdelijke vervangende ligplaatsen.
- **Geen 'blauwe zone' voor de Ruyterkade-Oost en West.** Dit is een afmeerplaats met een tijdsslot in plaats van een overnachtingsplek (dat laatste is nu gebruikelijk is bij alle ligplaatsen):
  - Een riviercruise schip is geen rondvaartboot. Niet alle passagiers doen dezelfde excursies en gaan ook daadwerkelijk van boord, ook niet bij transit bezoeken. In de praktijk is dit dus ingewikkeld uitvoerbaar.

[39] Zoals eerder onderzocht o.a. in de studie van Deloitte (2016) is een centraalstedelijke locatie een concurrentievoordeel van Amsterdam en volledig wegnemen zou negatieve economische impact betekenen.

[40] In zowel de Havenvisie 2030 als de visie Schone Scheepvaart 2030 (en actieplan tot 2021)

- Onduidelijk is of de logistiek, behorende bij het begin of einde van een cruise (turnaround) zoals transfers van passagiers, bagageafhandeling, schoonmaken en bevoorrading van de schepen, bunkeren van water en gasolie door de schepen, opgevangen kan worden op alternatieve locaties buiten het centraal waterfront;
- De verwachting is dat dit leidt tot meer vaarbewegingen en filevorming op het IJ;
- Onduidelijk is waar (transit) schepen heen moeten als 'wachtkamer'
- Het is niet gastvrij in relatie tot de wat oudere en welvarende doelgroep
- Eerst resultaten pilot met blauwe zone voor de rondvaart bij Zouthaven afwachten
- Door het project transfer touringcar rondvaart wordt het aantal logistieke busbewegingen op de Ruyterkade-Oost geïntensiveerd en is daarmee een verhoogde verblijfsklimaat voor dit gebied voorlopig niet aan de orde

Voor de **lange termijn** geldt:

- Na opening nieuwe terminal **meer uitplaatsen van de riviercruise naar de randen van de stad**. Nader onderzocht zal worden wat het precieze maximum aantal aanlegplaatsen wordt (+/- 30) en wat geschikte locaties zijn. Elementen hierin zijn:
  - Al dan niet gebruik Veemkade voor zeecruise
  - Relatie tot Waterfront IJ: hoe verhouden riviercruiseplaatsen van De Ruyterkade- Oost en West zich tot kwaliteitsbeeld en –beleving van het IJ en welke mogelijkheden zijn er voor behoud van (een aantal) ligplaatsen
  - Mogelijkheden en effecten van tijdelijk afmeren ten behoeve van aan boord of aan wal gaan van passagiers ('blauwe zone')
  - Luxe, hoogwaardig deel van de markt kan tegen adequaat tarief op loopafstand van de stad; overig deel kan elders in de stad of regio worden gefaciliteerd.
  - Effecten marktpositie vanuit optiek rederijen
  - Mogelijkheden van clustering: liever in totaal minder aanlegplaatsen als optimalisering per locatie in het aantal aanlegplaatsen mogelijk blijkt.
  - Mogelijkheden tot al dan niet combineren van de nieuwe zee-cruisefaciliteit voor riviercruise
- **Spreidingsstrategie: meer capaciteit naar de regio.** Het aantal beschikbare aanlegplaatsen in Amsterdam wordt gemaximeerd. De sector als geheel mag wel groeien; de ontwikkelruimte die nog in de branche zit, mag in regionaal verband gerealiseerd worden.
  - De aanbeveling is om een ruimtelijke studie te doen naar mogelijke aanlandingsplekken voor de riviercruise de hele MRA. Langs het IJ, van havens tot aan oranjesluizen, inclusief de zijkanalen, maar ook verder in de regio.
  - Uitgangspunt hierbij moet nabijheid tot het centrum van Amsterdam, óf een uitstekende verbinding hiermee zijn.
  - Amsterdam wil hierbij de mogelijkheid open houden tot verminderen van het maximum aantal Amsterdamse ligplaatsen, als regionale opvang goed geregeld kan worden en de marktpotentie van de branche als geheel gewaarborgd blijft.
  - Elementen die in deze studie meegenomen moeten worden, zijn o.a.: kosten, nautisch, ruimtelijk, draagvlak, duurzaam vervoer van passagiers, optimaliseren van bestaande aanlegplaatsen.

Los van termijnen, zet Amsterdam ook in op:

- Een **prijsmechanisme** met een gedifferentieerd tarief voor sturing ligplaatsbeleid (centrale plekken duurder dan perifere plekken) en doelgroepen (type toeristen). Dit doet recht aan het premium product dat Amsterdam is. Het nevendoel hiervan is mogelijk **verbetering van de gemiddelde bezettingsgraad**, alhoewel het praktisch maximum al min of meer bereikt is. De Keukenhof en seizoenen laten zich niet door prijs beïnvloeden.
- Invoeren **toeristenbelasting** voor overnachten op cruises vanuit het programma Stad in Balans (op zijn vroegst in 2019).

7 Vervolgproces

7.1 Vervolgproces na vaststelling beleid

In samenwerking met het Havenbedrijf en achterban of nader extern onderzoek in afstemming met het Havenbedrijf:

- Onderzoek toekomst van huidige PTA, met name of en zo ja, onder welke voorwaarden nog beschikbaar voor zeecruise tot 210 meter (zie § 6.4)
- Ligplaatsen onderzoek riviercruise voor Amsterdam (zie § 6.5)
- Ligplaatsen onderzoek riviercruise in MRA-verband (zie § 6.5)
- Uitwerken plan voor een schonere vaart (zie § 6.4)
- Toets werking huidige pilot blauwe zone voor busverkeer bij de realisatie van de transfer touringcar en rondvaart aan de Ruyterkade-Oost (zie § 6.5)

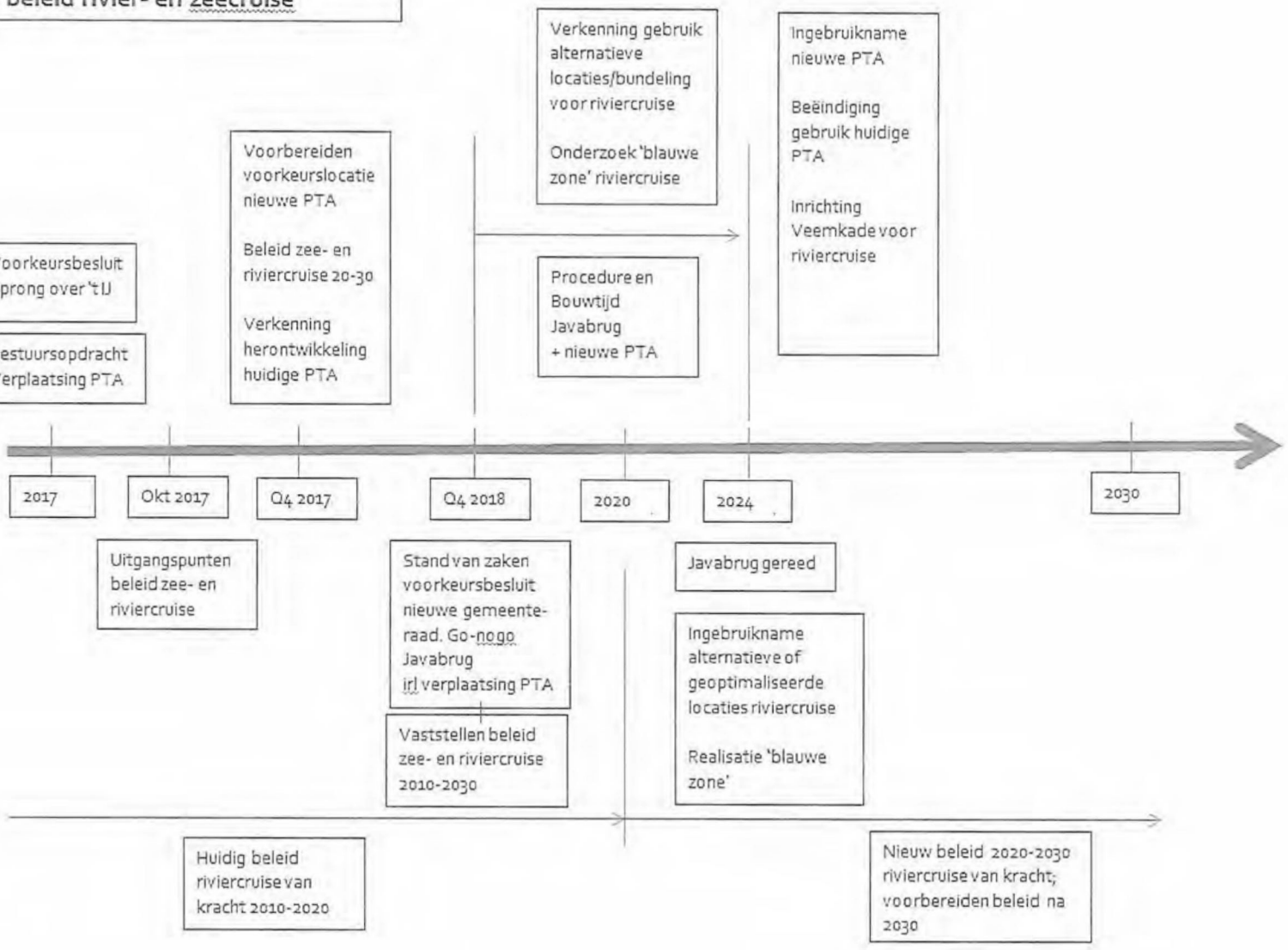
6.2 Fasering in de tijd

Hieronder staat de stapsgewijze ontwikkeling en uitvoering van het beleid rivier- en zeecruise.

6.3 Afspraken met Havenbedrijf

De ontwikkeling van de cruise heeft positieve economische effecten op de Haven en de Amsterdamse en regionale economie, maar heeft voor de stad ook een aantal minder wenselijke logistieke en ruimtelijke effecten. Dit vraagt om nieuwe afspraken ter uitvoering van gemeentelijk beleid. De denkrichtingen zullen in overleg met het Havenbedrijf verder vorm gegeven worden of als leidraad meegegeven worden om door het Havenbedrijf zelf verder te operationaliseren.

Tijdlijn beleid rivier- en zeecruise



Bijlagen

Bijlage 1: Nadere analyse zee- en riviercruise

1.1 Zeecruise

Het aantal aanlopen schommelt per jaar, maar vertoonde in de afgelopen vijftien jaar een stijgende lijn. Het aantal aanlopen (of 'calls') van zeecruiseschepen was 121 in 2016 met in totaal 280.000 passagiers. In 2015 deden 134 cruiseschepen Amsterdam aan. Voor 2017 is de verwachting dat de teller uitkomt op 137 aanlopen. In Amsterdam is de mondiale trend naar het inzetten van steeds grotere zeecruiseschepen goed zichtbaar. Het gemiddelde aantal passagiers per cruiseschip nam toe van 1.390 in 2005 naar 2.090 in 2015. Door de inzet van grotere schepen en een toegenomen bezettings-graad van deze schepen, kunnen jaren met minder aanlopen toch een stijging inhouden van het aantal passagiers dat Amsterdam middels een zeecruise aandoet.

De zeecruises in Amsterdam worden verzorgd door ca. 25 rederijen; 75% van het aantal aanlopen in 2015 wordt verzorgd door onderstaande acht rederijen: Royal Carribean international, Cruise Maritime, Phoenix, Aïda, Holland America Lines, Costa en P&O cruises (de laatste vier behoren tot één concern, nl. Carnival). Dit concern heeft een opleidingscentrum voor cruisepersoneel in Almere opgericht.

Meeste cruiseschepen zijn op doorreis
Er zijn twee soorten calls in de zeecruise, namelijk een 'transit call' en een 'turnaround call'. Het verschil is dat bij een transit call het schip Amsterdam aandoet als onderdeel van een route, vaak is dit één dag, soms twee. In de Amsterdamse praktijk zijn dit vaak relatief korte cruises.

Bij een turnaround call is Amsterdam het begin en/of de eindbestemming. Die gaan vooral naar Scandinavische en Baltische bestemmingen. Passagiers en een groot deel van de bemanning gaan hierbij aan of van boord met al hun bagage. Dat vraagt om een heel andere logistieke benadering dan een transit call. In de afgelopen 10 jaar was ca. 60% van de aanlopen een transitbezoek[41]; dit neemt naar verwachting toe in de komende jaren naar zo'n tweederde van alle zeecruise bezoeken aan Amsterdam. Gemengde aanlopen zijn er ook en nemen in belang toe, zoals rederij MSC die afgelopen jaar 19 keer langskwam en dan 300 man heeft die op- en afstapt.

Meeste passagiers gaan georganiseerd van boord op excursie
Bij een transit call gaat een deel van de passagiers op vooraf geboekte (dag)trips in touringcars naar de Zaanse Schans, de Keukenhof en andere dergelijke bezienswaardigheden in de omgeving van Amsterdam. 150 touringcars binnen een paar uur zijn op een dag dat twee cruiseschepen tegelijk afmeren, geen uitzondering.[42] Het centrum van Amsterdam zelf is uiteraard ook een veel bezochte bestemming bij een transit call, daarvoor geniet een locatie die gunstig ligt ten opzichte van het centrum of direct openbaar vervoer naar het centrum de voorkeur. Passagiers van transit calls kunnen overigens ook aan boord blijven als men dat wenst. De ervaring leert dat 85% van de passagiers Amsterdam bezoekt, de rest blijft aan boord of gaat naar een attractie in de regio.[43] De verwachting is dat door digitalisering en vrij datagebruik voor EU-burgers het aandeel cruisepassagiers dat zelfstandig de stad intrekt, groter wordt.

Meer verspreide logistiek bij turn arounds
In het geval van een turnaround call blijft 70% van de passagiers vaak nog enkele dagen voor of na hun hun geboekte cruise in de stad, terwijl anderen direct naar huis vliegen, veelal via Schiphol. Ook is bekend dat 30% van de passagiers één of meerdere nachten buiten Amsterdam verblijft.[21] Bij een

[41] Bron: Bruggen over het IJ Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart, Deloitte (2016), haalbaarheidsonderzoek ontwikkeling zeecruise Amsterdam (2016)
[42] Bron: Quickscan doorgroei zeecruise in Amsterdam in relatie tot Sprong over het IJ, gemeente Amsterdam, PTA en HbA (29 februari 2016)
[43] Bron: Bruggen over het IJ Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart, Deloitte (2016)

turnaround call is de vraag naar taxi's erg groot. Bij een turnaround call van een groot schip zijn vaak honderden taxi's nodig om aan de vraag te kunnen voldoen. Vaak moet dan een schip ook bevoorraad en onderhouden worden. Voor de Amsterdamse (en regionale) economie zijn turnaround calls zodoende over het algemeen interessanter dan transit calls.

Piekseizoen voorjaar en zomer
Ongeveer de helft van de Amsterdamse aanlopen is in de ochtend- of avondspits en het piekseizoen loopt van mei tot en met september. De maanden november tot en met december maken slechts 10% van de totale aanlopen uit. De meeste cruiseschepen varen dan in zuidelijkere wateren ('repositioning'). De Scandinavische en Baltische bestemmingen zijn te koud en te donker in de winter.

Afhandeling zeecruise bij PTA
De huidige Passenger Terminal Amsterdam (PTA) aan de Piet Heinkade faciliteert sinds 2000 de zeecruiseschepen. Met 630 meter aan diepzeekade kan de PTA maximaal 160-190 schepen per jaar ontvangen. De maximale lengte per schip bedraagt 340 meter vanwege de veilige draaicirkel die cruiseschepen nodig hebben om weer terug te varen richting IJmuiden. Nagenoeg alle zeecruiseschepen (tot 340 meter) kunnen op dit moment PTA bereiken. Alleen de allergrootste klasse schepen (Oasis klasse) met een lengte van 362 meter kan én niet door de huidige zeesluis bij IJmuiden én niet bij de huidige locatie van PTA afmeren. Amsterdam ontvangt cruiseschepen van diverse formaten. Driekwart heeft een lengte van meer dan 185 meter. Een op de vier schepen is langer dan 270 meter. In totaal zijn er jaarlijks circa 50 'kleinere' schepen tot 210 meter. Zij kunnen draaien in de eerste zwaaikom bij het Java-eiland van 270 meter. In totaal kunnen er maximaal twee (middel) grote zeecruiseschepen afmeren.

De terminal is ISPS en Green Key gecertificeerd (LED-verlichting etc). De veiligheid staat voorop. Vanaf de landkant is de kade niet bereikbaar. Bij tegelijk afhandelen van zee- en riviercruise moet er een afrastering zijn, dit zijn meestal reizen binnen Schengen-landen. De marechaussee en douane heeft ruimte nodig. Amsterdam is nu sterk in het snel afhandelen van passagiers (ca. 2 uur voor ontscheping).

In 2014 is het éénmaal voorgekomen dat er drie schepen op dezelfde dag in Amsterdam aanmeerden. Dit geldt ook éénmaal voor vier schepen. In 2015 gebeurde dit zeven keer. In die gevallen is de PTA-kade te kort en de terminalfaciliteit voor afhandeling van bezoekers is er ook niet op ingericht. In voorkomende gevallen wordt ad hoc benodigde capaciteit gehuurd elders in het westelijk havengebied (in de Westhaven) of IJmuiden (indien beschikbaar).

Regionale markt
IJmuiden ontving in 2015 als tweede Nederlandse cruisehaven 44 aanlopen. In 2016 waren dit er 32, en daarvan is driekwart op doorreis. Een deel hiervan meert hier ad hoc aan vanwege slechte weersomstandigheden elders. IJmuiden kan met de nieuwe Felison Cruise Terminal (gebouwd in 2012) schepen afhandelen tot 295 meter lang. Verder is er de bestaande terminal met 200 meter aan kade, die vooral ferryschepen afhandelt. IJmuiden heeft op papier voldoende capaciteit voor opvang van meer cruiseschepen. Havenbedrijf Amsterdam werkt nu al samen met IJmuiden.

In Rotterdam kwamen 36 cruiseschepen binnen in 2015 en het aantal calls laat jaarlijks een kleine stijging zien: in 2006 kwamen er 18 cruiseschepen aan. In de "terugblik havenvisie 2030" onderschrijft men de trend van de toename van het aantal aankomsten van cruiseschepen. In 2015 werd ook de gemoderniseerde cruiseterminal van Cruiseport Rotterdam aan de Wilhelminakade opgeleverd. Daardoor is de terminal klaar om de grootste en modernste cruiseschepen – incl. de Oasisklasse - te ontvangen en de groei van het aantal aankomsten te accommoderen. Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam hebben hierin gezamenlijk geïnvesteerd om de band tussen stad en haven aan te halen en het Rotterdamse bedrijfsleven te laten profiteren van de Rotterdamse cruisehaven. Tot slot investeert Rotterdam in een duurzamere vaart. In 2017 wordt een studie uitgevoerd naar de aanleg van walstroom en de AidaPrima die frequent aanmeert, is overgestapt van diesel naar LNG.

1.2 Riviercruise

Het aantal aanlopen van riviercruiseschepen in Amsterdam was 1834 met in totaal 485.000 passagiers in 2016. Een schip herbergt gemiddeld zo'n 260 passagiers. De riviercruise heeft de afgelopen vijf jaar een sterke ontwikkeling doorgemaakt: in 2011 waren er 1327 aanlopen. In totaal zijn er 38 rederijen die Amsterdam aandoen.[44] Viking, Scylla, Ama Waterways, A-Rosa, Premicon, Croisieurope en Avalon maken 60% van de markt uit.

De reden om te kiezen voor een riviercruise is het feit dat men vanaf het water verschillende steden en bijbehorende bezienswaardigheden kan bezoeken. Het is dan ook van belang dat passagiers na aankomst de bestemming in kunnen wandelen. Rederijen geven de voorkeur aan ligplaatsen midden in het centrum van een stad. Het merendeel van de Europese riviercruise passagiers bestaat uit Amerikanen die Europa 'doen' via het water (Bron: quickscan riviercruise Amsterdam quickscan (2017) Hba & gemeente Amsterdam). Amsterdam is de meest populaire riviercruise bestemming in Europa. Rederijen nemen Amsterdam graag op in hun vaarprogramma's en geven letterlijk aan dat 'ze niet om Amsterdam heen kunnen'. Reizen waarin Amsterdam is opgenomen als één van de bestemmingen verkopen goed.

Het grootste deel van de aanlopen (80%) betreffen dan ook turn-around-aanlopen. Riviercruises starten en/of eindigen in Amsterdam vanwege de gunstige geografische ligging. In de helft van de gevallen combineren de cruisetoeristen dit met een paar dagen Amsterdam vooraf of achteraf. Zij kiezen dan voor een vier- of vijsterrenhotel. Ook voor passagiers en crew van riviercruises geldt dat een flink percentage één of meer nachten in Amsterdam of de regio verblijft. Zij reizen veelal per bus of taxi van hun hotel of vanaf Schiphol naar de afmeerplekken. Bevoorrading vindt veelal plaats over water, proviand en reparaties via de kade. Alhoewel het cruiseseizoen traditioneel loopt van april tot oktober, kent de riviercruisevaart kent gedeeltelijk een ander seizoen dan de zeecruisevaart. De vraag buiten het seizoen neemt toe. De piekperiode is april en mei.

Schaalvergroting
Net als de zeecruise kent de riviercruise schaalvergroting: een groot schip is gemiddeld 135 meter, terwijl vrij lang 110 meter gold als een groot schip.

Vaarroutes
Amsterdam is aangetakt in de volgende vijf vaarroutes: naar Basel, naar Budapest, naar Boekarest (Rijn-Donauroute), Tulpenroute (naar Noord-Holland) en België.

Logistiek
Gemiddeld ligt een riviercruiseschip anderhalve dag in Amsterdam. Voor de turn arounds zijn per schip gemiddeld twee bussen nodig die ieder vier keer per dag passagiers vervoeren van en naar Schiphol en de hotels. Voor de excursies van de passagiers worden gemiddeld vier bussen per dag ingezet. Er is echter wel een logistiek verschil in "turn around" bussen en "excursie" bussen. De "turn around" bussen komen en gaan verspreid over de dag en de "excursie" bussen vertrekken veelal rond dezelfde tijd. Voor bevoorrading, reparaties, wasserijen, etc. worden er gemiddeld één á twee vrachtwagens/bestelbusjes per aanloop ingezet. Bunkeren van brandstof, afvalinzameling en het leveren van vers water gebeurt vanaf het water.

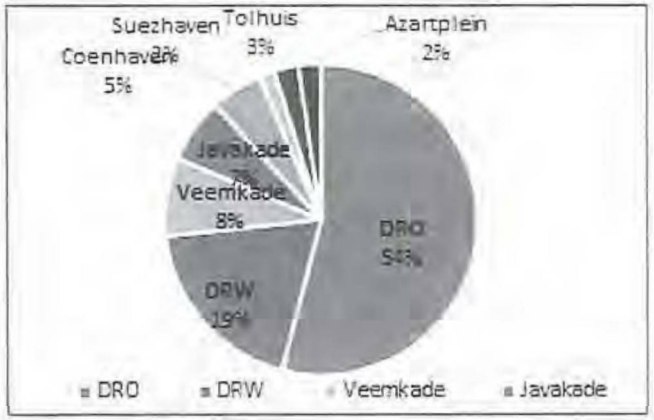
[44] Bron: S.Yale Mannaert, adviesrapport optimalisatie riviercruise business (2016)



Doelgroepen
De riviercruise passagiers die Amsterdam aandoen zijn voornamelijk Amerikanen, Canadezen, Engelsen, Duitsers, Australiërs en Nieuw-Zeelanders. Over het algemeen zijn ze kapitaalkrachtig (en niet prijsgevoelig) en besteden zij doorgaans in korte tijd veel geld. Het merendeel is vrouw en de grootste groep valt in de leeftijdscategorie van 66 tot 75 jaar.[45]

Rederijen zijn in te delen op verschillende kenmerken: onder andere op scheepsgrootte, classificatie schepen, aantal calls per jaar en prijs per cruise. UNIWORLD is vijf sterren geclassificeerd en de reissom voor een acht daagse cruise bedraagt € 4000. Daartegenover heb je TRANS RIVIR LINE die twee á drie sterren geclassificeerd is, waarbij een acht daagse cruise€ 700 euro bedraagt. Elke rederij trekt haar eigen type klant, waardoor klantenprofielen te onderscheiden zijn. UNIWORLD trekt voornamelijk Amerikaanse passagiers met een hoog besteedbaar inkomen, terwijl TRANS RIVER LINE voornamelijk Engelsen klanten trekt met een lager besteedbaar inkomen. Bijna iedereen, 90% onderneemt activiteiten in Amsterdam en 62% in de regio. De luxere rederijen die vooral Amerikanen aan boord hebben, willen veel zien in een korte tijd en doen excursies in Amsterdam. De lagere segmenten herbergen vooral Engelsen die meer vrije tijd wenst. Een afmeerlocatie verder van de stad betekent mogelijk dat er minder activiteiten in de stad worden ondernomen.

Ligplaatsen
De afmeerplekken zijn verdeeld over 7 locaties. De meest centraal stedelijke locaties, de Ruyterkade-Oost en West, zijn het populairst onder de rederijen.



[45] De bovenstaande gegevens blijken voor een groot deel overeen te stemming met een eerder uitgevoerd onderzoek "impact riviercruise in Noord-Holland 2012" (Dominicus & Heijmen, 2012)

Gemeente
Amsterdam

Notitie

Aan	Wethouder Litjens
Van	Frodo Bosman, programmamanager Sprong over het IJ
Datum	1 februari 2018
Onderwerp	gesprek met minister Nieuwenhuizen, I&W, op 14 februari aanstaande, agendapunt Sprong over het IJ

Geachte wethouder Litjens,

U heeft aangegeven graag o.a. over de Sprong over het IJ te willen spreken met minister Nieuwenhuizen, tijdens uw gesprek met haar op 14 februari aanstaande, en dan met name over de brug(gen) over het IJ.
Advies:

1. Deel kennis over de feiten rond een brug over het IJ.
2. Vraag de minister naar haar actuele standpunt en belangrijkste overwegingen hierbij.
3. Vraag om een ministerieel besluit over de brughoogte uiterlijk juli 2018.
4. Vraag de minister om hierbij te overwegen om akkoord te gaan met een 'opvijzelbare brug'.

1. Deel kennis

Allereerst wordt u geadviseerd om een paar zaken te verduidelijken. Het blijkt dat in het debat over een brug over het IJ niet iedereen deze feiten kent:

- Javabrug komt aan de oostkant van de stad te liggen en vormt geen barrière tussen de (nieuwe) zeesluis en de haven
- Sprong over het IJ bevat een pakket aan maatregelen, waar de brug(gen) over het IJ onderdeel van zijn (natuurlijk investeren we ook in de pontveren, maar dat is onvoldoende). Zie paragraaf onderin deze annotatie.
- 70% van de Amsterdammers was bij de inspraak in 2017 positief tot zeer positief over het pakket aan maatregelen van de Sprong over het IJ
- met de uitgangspunten zoals opgenomen in het Voorkeursbesluit is het mogelijk om de scheepvaart veilig voortgang te laten hebben en daarover is veel overleg geweest met de nautische sector (Havenbedrijf, Rijkswaterstaat). Toch is voor de nautische sector een tunnel altijd beter dan een brug: vrije doorvaart versus een object in het water (paal om brug te steunen) en bepaalde scheepvaart die moet wachten voor te openen deel (staande mastroute voor recreatievaart, bijzonder transport).

2. Standpunt minister I&W

Infrastructuur is meer dan nautisch. Voor de stedelijke ontwikkeling van Amsterdam is verbetering van de fietsinfrastructuur noodzakelijk. De Sprong over het IJ is noodzakelijk om in Amsterdam-Noord een groot deel van de woningbouwopgave te kunnen realiseren. Bruggen over het IJ scoren beter dan tunnels, in vervoerwaarde, maar ook in de maatschappelijke kosten-batenanalyse, en ook door onafhankelijke experts. Met de juiste randvoorwaarden kan de belangrijke nautische sector voldoende doorvaart behouden. Ziet de minister dit bredere belang? Staat zij open voor nader en breed advies van haar ambtenaren? Op dit moment vinden ambtelijk gesprekken plaats tussen Amsterdam en het Rijk, om hierover nader tot elkaar te komen.

3. Ministerieel besluit gewenst voor de zomer van 2018

De belangrijkste kwestie die speelt is de brughoogte. Op dit moment schrijft de richtlijn een hoogte van 9m30 voor. De gemeenteraad heeft in juli 2017 besloten om twee brugontwerpen te maken, eentje op hoogte 9m70 (al wat hoger dan de richtlijn, op advies van gezaghebbend nautisch bureau) en eentje op hoogte 11m35 (wens Rijkswaterstaat met het oog op de toekomst waarin vierdaags highcube containervaart (met lege lading) dan vrije doorvaart heeft. Verhoging van de brug van 9m70 naar 11m35 leidt tot een langere 'aanbrug' op het land van circa 60 meter en heeft daarmee meer impact op de omgeving, een lager fietscomfort en is duurder.
Is het zinvol om een hogere brug aan te leggen? Op dit moment voert I&W een KBA (kosten-batenanalyse) uit naar de mogelijkheid om de 26 aanwezige bruggen (waaronder ook spoorbruggen) over het Amsterdam Rijnkanaal te verhogen. Deze zou eind 2017 gereed zijn, maar dit is vertraagd: in de zomer kunnen de resultaten bekend zijn. Een eerdere verkenning hiernaar door I&W liet hier geen positief beeld zien. Maar er is nog een tweede 'corridor' voor de scheepvaart: onder de Schellingwouderbrug door richting Noord-Nederland. Op deze corridor liggen ook meerdere bruggen. RWS verkent de mogelijkheid om die brug te verhogen en dan zou een hoge Javabrug nuttig kunnen zijn. De vraag hierbij blijft: hoeveel vierlaagse highcube lege containervaart gaat het om? En die vraag blijft onbeantwoord. Op dit moment is het Havenbedrijf een studie aan het uitvoeren naar de actuele cijfers en de toekomstverwachtingen (gepland gereed: zomer van dit jaar).
De gemeente zal zich uiteraard bij de uitvoering van de brug houden aan de geldende richtlijn. Vooralsnog ontwerpen we op 11m35 vanuit het uitgangspunt dat in dat geval een brug van 9m70 altijd is in te passen. Deze zomer willen we een keuze maken voor de exacte ligging en inpassing. Het is dan zeer gewenst duidelijkheid te hebben over de vraag of de richtlijn wordt aangepast. Dit ook als onderbouwing van onze juridische procedures o.a. het bestemmingsplan.

4. Is een opvijzelbare brug een oplossing?

Mocht deze zomer geen duidelijkheid komen is een oplossing waar iedereen zijn belang dient, het maken van een opvijzelbare brug. De voordelen zijn evident: gemeente maakt vooralsnog niet een onnodig hoge brug en als de feiten aantonen dat er noodzaak is en ook de andere bruggen op de corridor zijn aangepast, is het mogelijk dat de brug omhoog gaat. Dit is een

verhaal waar iedereen goed mee naar buiten kan. Enig nadeel voor Amsterdam: het is duurder dan een brug die op de richtlijn wordt gebouwd (maar weer goedkoper dan een hogere brug). Op dit moment wordt onderzocht of een opvijzelbare brug mogelijk is.

Toelichting
Samenvattend overzicht Sprong over het IJ

U bent goed op de hoogte van de stand van zaken van de Sprong over het IJ, waarbij de gemeente de oversteek over het IJ snel, gemakkelijk en veilig structureel wil verbeteren. Het is nu al te druk op de ponten en een belangrijk deel van de woningbouwopgave bevindt zich in Amsterdam Noord (planning: circa 20.000 woningen extra tot 2030). Middels een pakket van maatregelen wordt iedereen bediend:

- meer en grotere veren en toezichthouders (reeds mee gestart)
- verleggen IJpleinveer (2021 klaar) inclusief fietsnetwerk en brug in Noord en fietsnetwerk aan zuidzijde naar de Nieuwmarkt
- extra metrostation (2023-2025 klaar)
- brug op de oostflank, bij Java-eiland (2024 klaar), helpt in spreiden van de fietsdrukte, inclusief aanpassen fietsnetwerk aan noord- en zuidzijde van het IJ
- brug of tunnel op de westflank, bij Stenen Hoofd (2020 voorkeursbesluit gemeenteraad)
- voetgangerspassage bij CS voor het drukke Overhoeks (2020 voorkeursbesluit gemeenteraad)

We werken adaptief: leren van eerdere projecten (beginnend met leren van effect Noord-Zuidlijn in 2018) voordat we een investeringsbesluit nemen.
In het vierde kwartaal van 2018 wordt een samenhangend gemeenteraadsbesluit genomen over de investering voor de verplaatsing van de PTA, in relatie tot een pakket aan besluiten dat nodig is voor de Javabrug (o.a. precieze ligging, ambitieniveau), ook in relatie tot uitgangspunten voor een Stenen Hoofdverbinding.

Gemeente
Amsterdam

Agenda Driedubbele wethoudersoverleg

27 maart 2018

Aanwezig	Eric van der Burg, Udo Kock, Pieter Litjens, Bas Boeker, Frodo Bosman, Esther Agricola, Mei Ling Liem.
Vergadering	Dinsdag 27 maart 2018, 12:30 - 13:00 uur
	Stadhuis, Amstel 1, kamer 3200
Voorzitter	Wethouder Van der Burg

1. Javabrug – Bas Boeker

Kennis te nemen stand van zaken Javabrug. In een presentatie wordt de stand van zaken Javabrug verder toegelicht en wordt aan de wethouders gevraagd aandachtspunten mee te geven aan de projectorganisatie bij de uitwerking. In de presentatie komt onder andere aan de orde:

a. De belangrijkste wijzigingen t.o.v. het voorkeursbesluit (juli 2017), te weten:
   i. Door het parallel uitvoeren van een aantal werkzaamheden in de projectvoorbereiding en door het vooruit trekken van de evaluatie van de effecten van de Noord/Zuidlijn kan de planning van het uitvoeringsbesluit van medio 2020 versneld worden naar medio 2019.
   ii. Bij het ijkmoment eind 2018 zal inzichtelijk gemaakt worden of de planning van de verplaatsing PTA leidt tot knelpunten in de realisatie Javabrug. Er kan nog steeds adaptief gewerkt worden (nulmeting eerste helft 2018, 1e meting tweede helft, derde en beslissende meting eerste helft 2019).
   iii. De inrichting van de Kop Java met een park is toegevoegd aan de scope van het project. In het uitvoeringsbesluit moet een dekkingsbesluit voor deze kosten zijn gevonden.
   iv. Uitgangspunt in de studies is de brughoogte van 11,35 m (wens minister) met als reden dat een inpassing op 9,70m in een latere fase gemakkelijker is te realiseren dan andersom. Het uiteindelijke besluit voor de aanleghoogte zal op een later moment genomen worden afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek naar de corridors voor binnenvaart naar Noord-Nederland en Rotterdam.
   v. Onderzocht wordt of het beheer in de aanbesteding meegenomen kan worden. Dit wordt in de inkoopstrategie voorgelegd met de bijbehorende voor- en nadelen.
b. Proces om te komen tot uiteindelijke inpassing van de Javabrug. Hiervoor is onder andere eind april een participatietraject georganiseerd (online en informatieavonden)
c. De inpassingsvarianten inclusief de varianten waarbij gebruik gemaakt zal worden van de hoogte van de Jan Schaeferbrug om de fietsers op hoogte te laten aansluiten op de Javabrug (verlengde Jan Schaeferbrug variant).
d. Het op te stellen ambitiedocument waaronder de architectonische inpassing en duurzaamheid.
e. De lopende onderzoeken met de nautische partijen en de overige (technische) onderzoeken.
f. De stand van zaken inkoopstrategie. In de inkoopstrategie wordt vastgelegd hoe de brug wordt aanbesteed, zowel wat betreft aannemer als architect en welke ingenieursdiensten nodig zijn voor de realisatie.

Nummer
Dienst rve ruimte en duurzaamheid

Gemeente Amsterdam
Staf

Agendapunt, 17 januari 2018

STAF

Wethouders **Kock, Litjens en Van der Burg**

Onderwerp
3-wethouderoverleg Sprong over 't IJ

Gevraagde beslissing
Ten behoeve van het programma Sprong over het IJ:

4

4. **Versnelling voetgangerstunnel CS**
   Van gedachten wisselen over het recente gesprek tussen wethouder Van der Burg en belanghebbenden uit Overhoeks waarin werd verzocht om versneld aan de slag te gaan met de voetgangerstunnel (maatregel 5 van de Sprong over het IJ);

7

7. **Financiële aanvraag Sprong over het IJ en PTA**
   Een uitspraak te doen over de wijze van afhandeling van de te maken notitie Financiële aanvraag Sprong over het IJ en PTA voor 2019 en verder.

Korte toelichting / samenvatting
Op 17 januari vindt een 3-wethoudersoverleg plaats. Doel van het overleg is kennis te nemen van en in te stemmen met een pakket aan besluiten ten behoeve van het programma Sprong over het IJ.

Ter voorbereiding op het overleg wordt ieder beslispunt kort toegelicht. Meer precieze gevraagde besluiten staan in de stukken: per toelichting wordt verwezen naar een bijlage.

4)

4)

- Bespreekpunt

Verkenning benodigde financiële dekking Waterplein oost.

4)
Versnellen voetgangerstunnel CS
Op 14 december vond op initiatief van een aantal belanghebbenden uit het gebied Overhoeks een gesprek plaats met wethouder Van der Burg. Onderwerp van het gesprek was 'maatregel 5', de zogenaamde voetgangerspassage tussen Amsterdam CS en Overhoeks.
Tijdens de behandeling van het Voorkeursbesluit, is besloten de eventuele planvoorbereiding van de voetgangerspassage een jaar na opening NoordZuidlijn" te starten. Dit betekent een start van de planvoorbereiding na de zomer 2019. Belanghebbenden geven aan dat dit te lang duurt en stellen voor al in 2018 gezamenlijk een vervolgstudie te doen.

In **Bijlage 3: Overwegen versnellen Maatregel 5 van Sprong over het IJ** worden de overwegingen gepresenteerd die bij het voorgestelde proces van de belanghebbenden kunnen worden gemaakt.

- Bespreekpunt

Op initiatief van Wethouder Van der Burg worden de uitkomsten van het gesprek besproken tijdens de staf van 17 januari. Nadat u hierover van gedachten heeft gewisseld, kan het proces verder worden besproken in de 'Stuurgroep IJ' (deelname directeuren R&D, V&OR, G&O en Vervoerregio).

4)

7)
Financiële aanvraag Sprong over het IJ en PTA voor coalitie-onderhandelingen nieuw bestuur

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. Hierin zal worden ingezoomd op de volgende collegeperiode.

Deze notitie wordt uiterlijk half maart bij u aangeleverd (na behandeling in de Stuurgroep IJ).

- Bespreekpunten

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?

Meegezonden stukken

4)

Bijlage 3: Overwegen versnellen Maatregel 5 van Sprong over het IJ

Verdere procedurestappen met data

20 februari 2018 College van Burgemeester en Wethouders

4)

februari 2018 dagmail aan Commissie Ruimtelijke Ordening

4)

Behandelend ambtenaar

rve ruimte en duurzaamheid, Eva Tanja (assistent projectmanager Sprong over het IJ), E.tanja@amsterdam.nl

Bijlage 3: Overwegen versnellen Maatregel 5 Sprong over het IJ

Onderwerp

Overwegen versnellen Maatregel 5 van Sprong over het IJ (voetgangerstunnel Centraal Station – Overhoeks)

Gevraagde beslissing

- Van gedachten wisselen over het recente gesprek tussen wethouder Van der Burg en belanghebbenden uit Overhoeks waarin werd verzocht om versneld aan de slag te gaan met de voetgangerstunnel (maatregel 5 van de Sprong over het IJ)

Korte toelichting / samenvatting

Op verzoek van wethouder Van der Burg wordt dit onderwerp geagendeerd, ter gedachtenwisseling. Op 18 januari as vindt een Stuurgroep IJ plaats, waarin hier verder over gesproken kan worden.

Gesprek met belanghebbenden

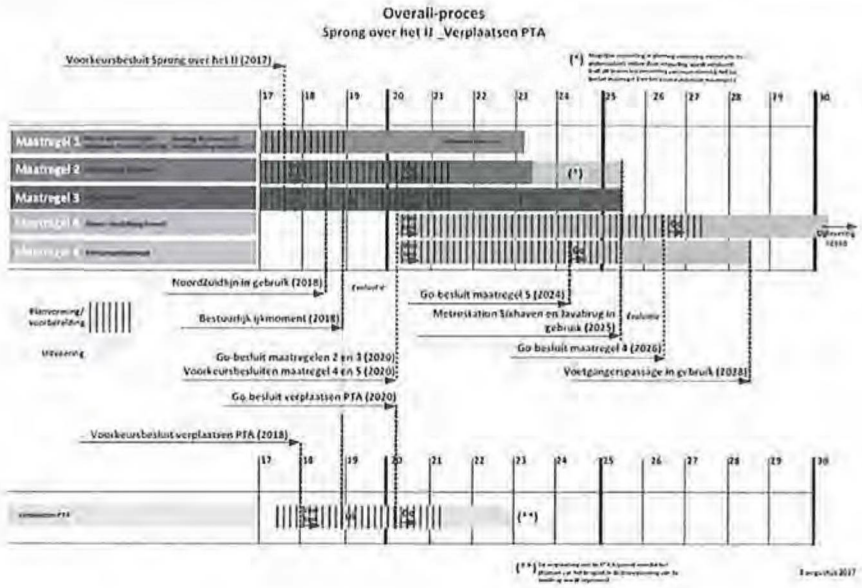
Op 14 december 2017 had wethouder Van der Burg een gesprek met een aantal belanghebbenden uit het gebied Overhoeks. Zij hadden dit gesprek aangevraagd:

-
-
-

Ze wilden graag praten over 'maatregel 5' van de Sprong over het IJ, de zogenaamde voetgangerspassage.
Wethouder Van der Burg heeft geluisterd en aangegeven dit graag snel met de collega wethouders te willen bespreken.

Uitgangspunt: besluit gemeenteraad juli 2017 over Maatregel 5 van de Sprong over het IJ

De gemeenteraad heeft na aannemen van een amendement besloten om "*te besluiten over eventuele start planvoorbereiding van de voetgangerspassage CS-Buiksloterweg een jaar na opening Noord/Zuidlijn*". Opening Noord/Zuidlijn is gepland op 22 juli 2018, dus na de zomer 2019 kan worden besloten om te starten met de planvoorbereiding. Na deze planvoorbereiding (incl. participatie) kan het 'voorkeursbesluit' voor maatregel 5 dan in 2020 worden genomen. Dit is dit zes jaar eerder dan oorspronkelijk was gepland. Het investeringsbesluit ('go besluit') voor de voetgangerspassage kan vervolgens een jaar na inwerking treden metrostation Sixhaven worden genomen, zodat kan worden geleerd van het effect van het metrostation (onderdeel van het adaptieve systeem van de Sprong over het IJ). Het vroegste moment voor dit investeringsbesluit is 2024. De voetgangerspassage kan in 2028 in gebruik zijn, volgens deze planning.



Visie en aanbod van de gesprekspartners uit Overhoeks

De ondernemers vinden dat dit te lang duurt: het is nu al te druk op de pont en de gemeente onderschat de ontwikkeling van de drukte. Straks wordt het onverantwoord. Alle voorzieningen op Overhoeks (EYE, ADAM, etc) trekken veel meer bezoekers dan vooraf was bedacht en al in 2020 opent een groot congreshotel haar deuren. Wat betreft deze ondernemers wordt de passage zo snel mogelijk aangelegd.

Het Maritim hotel heeft circa € 100.000 besteed aan een studie die ook aan de gemeenteraad is aangeboden, in de besluitvorming van de gemeenteraad in juli 2017.

Zij stellen voor om zo snel mogelijk, al in 2018, gezamenlijk een vervolgstudie te doen naar de voetgangerspassage.

Ook bieden ze aan om de kosten voor de studie te delen (aan tafel werd enkele tienduizenden euro's hiervoor toegezegd).

Overwegingen

Enkele overwegingen in de bespreking van dit aanbod.

- De gesprekspartners uit Overhoeks geven aan dat het nieuwe metrostation een ander publiek bedient dan de voetgangerspassage: als bezoekers op CS aankomen, gaan deze dan één metrohalte met de metro reizen?
- In de inspraak, voorjaar 2017, werd bovenstaand argument al naar voren gebracht.
  In de besluitvorming in de gemeenteraad in juli 2017 is aangegeven:
  - Analyse in de MKBA liet overtuigend zien dat de uitvoering van het metrostation goedkoper is en een hogere maatschappelijke baten-kostenverhouding heeft dan uitvoering van de voetgangerspassage
  - MKBA toont aan dat de voetgangerspassage en metrostation samen lager scoren dan beide afzonderlijk: ofwel in een situatie met metrostation heeft de passage geen additionele baten (en in een situatie met voetgangerspassage voegt het metrostation geen baten meer toe)
  - Dit is een belangrijke reden om adaptief te werken: hebben we na

verbeteren veren en metrostation Sixhaven nog een voetgangerspassage nodig?

- Het ritme waarin resultaten worden geboekt in het verbeteren van de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord is nu als volgt:
  - 2017 intensiveren veren (ingebruikname 60-ers, betere dienstregeling Buiksloterweg, betere dienstregeling IJpleinveer)
  - 2018 Noord/Zuidlijn
  - 2020 / 2021 Maatregel 1 (verlegging en intensivering IJpleinveer)
  - 2023 Maatregel 2 (metrostation Sixhaven)
  - 2024 Maatregel 3 (Javabrug)
- De voetgangerspassage (maatregel 5) dient vooral de ontsluiting van één specifiek gebied: Overhoeks (natuurlijk wordt hierdoor het Buiksloterwegveer ook ontlast). Financiële baten vallen aan de ondernemingen/instellingen en grondeigenaren/ontwikkelaars van het gebied toe.

- De partijen uit Overhoeks schatten de kosten van de tunnel veel lager in dan de gemeente: € 100 miljoen versus € 200 miljoen.
- Voor het jaar 2018 is beperkt budget voor proceskosten, als er in dat jaar al begonnen wordt met het opstarten van een studie maatregelen 5. Want: dit zou eerder zijn dan was besloten in de gemeenteraad (amendement).
- Er is nog geen financiële dekking voor de kosten van de Sprong over het IJ na 2018. Nu zijn de projecten binnen de Sprong over het IJ gefaseerd en de uitgaven dus ook. Als de voetgangerspassage wordt versneld, dan leidt dat tot een zwaardere belasting op de gemeentemiddelen.
- Medio 2018 is er een nieuw gemeentebestuur met wellicht andere gedachten bij de Sprong over het IJ
- De overweging is te kiezen tussen vasthouden aan route amendement (start planvorming 2019) of ruim jaar eerder (2018) met Plan van aanpak beginnen.

12 januari 2018

125

Nummer BD2017-015850
Dienst rve ruimte en duurzaamheid

Gemeente Amsterdam
Map wethouder van der Burg

MW

Map Wethouder, 5 december 2017

Wethouder Van der Burg

Onderwerp

Bestuursopdracht onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA

Gevraagde beslissing

- In te stemmen met bijgevoegd voordracht voor het College van B&W, d.d. 19 december 2017, met daarin kort samengevat de volgende besluiten:

1. In te stemmen met het voorgenomen conceptbeleid 'zee –en riviercruise Amsterdam' 2020-2030
2. Kennis nemen van de uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam
3. In te stemmen met het aanwijzen van de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA.
4. Kennis te nemen dat gelijktijdig aan voorliggende besluitvorming, aan B&W Zaanstad het advies wordt voorgelegd, dat het onderzoek naar de voorkeurslocatie geen aanleiding heeft gegeven om de PTA naar de Achtersluispolder in Zaanstad te willen verplaatsen.
5. In te stemmen met het voorleggen van het conceptbeleid zee –en riviercruise 2020-2030 en de voorgenomen voorkeurslocatie Coenhaven aan de bestuurscommissies van Noord, Nieuw- West en West en Oost voor advies, conform artikel 28 verordening op de bestuurscommissies, en aan het bestuursplatform NoordZeeKanaalGebied (tijdens de vergadering op 11 januari 2018) ter toelichting.
6. Opdracht te verlenen voor het vervolg:
    - vinden van een oplossing voor gesignaleerde knelpunten (waaronder vertraging Javabrug, voor- en natransport, afspraken met naburige bedrijven), verkennen van alternatieven, verzoeken om financiële dekking via de coalitieonderhandelingen, voorbereiden bestemmingsplan;
    - Dit alles resulterend in een "go-besluit", uiterlijk in Q4 2018;
    - NB. Ambtelijk opdrachtgeverschap wordt in definitieve B&W-flap ingevuld.
7. Geheimhouding op te leggen op de bij deze voordracht meegezonden bijlage 'Financiële notitie' en 'Business Case' op grond van artikel 55 van de Gemeentewet in combinatie met artikel 10 lid 1 sub c, artikel 10 lid 2 sub b en sub g van de Wet openbaarheid bestuur.
8. In te stemmen met bijgevoegde brief waarmee de gemeenteraad wordt geïnformeerd over de uitkomst van de bestuursopdracht verplaatsing PTA.

9. In te stemmen met de bijgevoegde brief waarmee formeel advies van de stadsdelen wordt gevraagd op de uitkomsten van de bestuursopdracht.

- In te stemmen met een gezamenlijk persmoment samen met Zaanstad na besluitvorming in beide College's van Burgemeester en Wethouders d.d. 19 december 2017.

Korte toelichting / samenvatting

In juni 2017 gaf B&W, middels de Bestuursopdracht Verplaatsing PTA, opdracht voor het uitvoeren van een studie naar de verplaatsing van de PTA. Met de start van dit werk moest worden gewacht tot in juli van dit jaar financiële dekking was geregeld in de gemeenteraad. Deze besluitvorming verliep parallel aan de besluitvorming voor de Sprong over het IJ. Het besluit om een brug over het IJ te maken vormde de directe aanleiding tot de studie naar verplaatsing PTA, maar er zijn nog twee andere redenen voor deze studie: bijdrage leveren aan de balans in de stad, en faciliteren van de groei van de zeecruise sector.

In augustus heeft een selectie plaatsgevonden van een consortium van adviesbureaus voor de uitvoering van deze opdracht. Het winnende consortium wordt aangestuurd door Royal Haskoning DHV en bestaat verder uit Decisio (MKBA, economie) en MUST (stedenbouw). Opdrachtgever is de gemeente Amsterdam, in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad en het Havenbedrijf.

Alle relevante zaken zijn onderzocht: nautisch, bodem, milieu, ruimtelijk, verkeer, planologisch-juridisch, duurzaamheid, economisch, planning, eigendom, toekomstige plannen (Haven-Stad, Maak.Zaanstad en Sprong over het IJ), financieel , groeikansen, en algemene risico's en kansen. Om tot een keuze te komen is ook een MKBA gemaakt (maatschappelijke kosten-baten analyse) en gewerkt met een multicriteria analyse. Omdat de planvorming voor de transformatie van Haven-Stad verder gevorderd is dan de planvorming voor de transformatie van de Achtersluispolder (ASP), moesten voor de ASP gedurende het proces voorlopige keuzen gemaakt worden, bijvoorbeeld over de te kiezen ligging van de PTA in het gebied.

Op 2 november heeft RHDHV het eindrapport opgeleverd.

Parallel aan het onderzoek is de Beleidsrichting Zee –en Riviercruise opgesteld. Zij heeft als doel een beleidskader te formuleren voor de ontwikkeling van zee- en riviercruise in Amsterdam in samenwerking met de regio . Dit beleidskader is opgesteld ter uitvoering van de Bestuursopdracht Stad in Balans: sturing op spreiding, kwaliteit en diversiteit. Aan de hand van het beleidskader kunnen concrete beslissingen worden genomen over de wijze waarop, de locaties waar en de randvoorwaarden waaronder zowel de zee- als riviercruise in deze stad wordt gefaciliteerd.

De Bestuursopdracht Verplaatsing PTA kende drie doelen:
1. Formuleren van een gemeentelijke beleidsvisie op de ontwikkeling van zee- en riviercruise in Amsterdam 2020-2030 op basis van de beleidsrichting uit de Bestuursopdracht Stad in Balans: sturing op kwaliteit en diversiteit.
2. Voorbereiden van een Voorkeursbesluit over een nieuwe locatie voor afhandelingsfaciliteiten voor de zeecruisevaart ten westen van de Haparandadam
3. Voorbereiden van een Voorkeursbesluit over de situering van ligplaatsen en afmeerlocaties voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030.

Met het gereed komen van het onderzoek naar de voorkeurslocatie van de PTA en de beleidsrichting zijn de eerste 2 doelen gehaald. Het derde doel is gezien het korte tijdsbestek nog niet gehaald en zal in het vervolgtraject worden uitgewerkt.

Bovenstaande uitkomsten zijn op 22 november met de wethouders Kock en van der Burg besproken. Een week later heeft een tweede bestuurlijk overleg plaatsgevonden waarbij de wethouders Straat en Munnikendam (Zaanstad) aanwezig waren. Uitkomst van beide overleggen is dat de uitkomsten van de Bestuursopdracht worden gedragen en dat deze aan beide Colleges van Burgemeester en Werhouders kunnen worden voorgelegd ter besluitvorming.

Vervolgproces
In de bestuursopdracht Verplaatsing PTA is opgenomen dat de uiteindelijke voorkeurslocatie en de beleidsrichting zee –en riviercruise voor advies wordt voorgelegd aan de bestuurscommissies van West, Nieuw West, Oost (later toegevoegd aangezien de huidige PTA in dit stadsdeel ligt) en Noord. Dit op basis van artikel 28 van de verordening op de bestuurscommissies. Hierdoor kan in december nog geen definitieve keuze worden gemaakt over de voorkeurslocatie aangezien het advies pas kan worden ingewonnen nadat het college van B&W akkoord is met de voorgestelde locatie voor de PTA.

Geconcludeerd wordt dat het rapport van Royal Haskoning DHV alle elementen bevat om tot besluitvorming te komen over een voorkeurslocatie maar dat een aantal daarvan nader gedetailleerd moeten worden om tot een uitvoeringsbesluit te komen. Deze nadere detaillering moet leiden tot de volgende producten :

- Verkeersplan: verkeersontsluiting: wijze van voor –en natransport van en naar de PTA, bevoorrading, samenhang met Haven-Stad, oplossingen en kosten;
- Planning: nadere detaillering en zoeken naar versnellingsmogelijkheden in relatie tot de Javabrug. Waarbij ook een eventuele gefaseerde verplaatsing wordt meegenomen;
- Organisatie en proces voorstel: in –en externe samenwerking waaronder schriftelijke afspraken met Havenbedrijf Amsterdam, proces en uitvoering;
- Verkenning oplossingen met naburige bedrijven, enerzijds beheersmaatregelen en anderzijds verkenning verplaatsing;
- Financieel dekkingsvoorstel;
- Besluit Wel/niet herontwikkelen PTA Veemkade. Eventueel gevolgd door Principebesluit;
- Go –no go besluit verplaatsing PTA;
- Ontwerp bestemmingsplan voorverplaatsing PTA

Ook is een aantal alternatieve scenario's in beeld gebracht:

- Autonome groei' waarbij er geen bruggen over het IJ op de geplande plekken worden gemaakt;
- Verdeelde kwaliteitscruise' waarbij de PTA wordt gehandhaafd, 1 aanmeerplek in de Coenhaven wordt gerealiseerd en er minder aanlopen kunnen worden gefaciliteerd. Hetgeen gezien kan worden beschouwd als eerste versnelde stap in een mogelijk gefaseerde verplaatsing;
- 'Industriële cruise' waarbij het Havenbedrijf alsnog wordt verzocht een derde locatie in de haven aan te wijzen;
- 'Decentralisatie' waarbij de locatie Veemkade in zijn geheel niet meer gebruikt wordt door zeecruiseschepen (waarbij een relatie wordt gelegd met een vaste verbinding bij het Stenen Hoofd);
- 'Min 1' waarbij zeecruise niet meer in Amsterdam wordt gefaciliteerd en het bedrijf PTA wordt beëindigd.
- Gefaseerde verplaatsing' waarbij het doel is om geen vertraging op te lopen voor de realisatie van de Javabrug.

Deze worden uitgewerkt en naast een uitgewerkt plan voor een mogelijke verplaatsing van de PTA gelegd, zodat een gewogen besluit genomen kan worden.

Het uiteindelijke go – no go besluit wordt zo snel mogelijk en uiterlijk in het vierde kwartaal van 2018 genomen, in samenhang met het reeds afgesproken 'bestuurlijk IJkmoment in relatie tot de Javabrug'.

Stukken

Meegezonden stukken

Bijlage 1 Concept beleid zee –en riviercruise 2020-2030
Bijlage 2 PTA Bestuursrapportage Definitief Concept
Bijlage 3 PTA Business Case Definitief Concept (KABINET)
Bijlage 4 PTA MKBA verplaatsing PTA
Bijlage 5 Financiële paragraaf PTA (KABINET)
Bijlage 6 Raadsbrief verplaatsing PTA
Bijlage 7 Brief bestuurscommissie ter advisering

Verdere procedurestappen met data

College van B&W op dinsdag 19 december 2017

Ander overleg: formeel advies bestuurscommissie Oost, Nieuw-West, West en Noord, bespreking in Bestuurlijke Overleg Noordzeekanaal Gebied (Q1 2018)

Publiciteit / communicatie

Er zijn in aanloop naar de besluitvorming, zowel in Amsterdam als Zaanstad diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd en gesprekken gevoerd met partners, bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden om informatie op te halen en uitleg te geven over de mogelijke varianten.

Zo heeft RHDHV stakeholders betrokken in het onderzoeksproces (Havenbedrijf, PTA, en ambtelijk: Provincie Noord-Holland, Platform Noordzeekanaalgebied, stadsdelen, Rijkswaterstaat, IJmuiden). Op 9 november hebben de stakeholders de gelegenheid gekregen om te adviseren op het finale advies van RHDHV. Aandachtspunten die daar werden benoemd zijn onder andere: afwikkeling verkeer, planning i.r.t. bouw javabrug, het maken van structurele afspraken met bedrijven in de Coenhaven (met name over de BAOR), moment dat de grote zwaaikom niet meer bereikbaar is door de bouw van de Javaburg.

Daarnaast heeft op 1 november 2017 een inloopavond (circa 100 bezoekers) plaatsgevonden voor alle geïnteresseerde Amsterdammers en Zaankanters, waarbij ook 65 reacties zijn opgehaald.. Het algemene beeld uit de inloopavond is dat gebruikers/bewoners van de Achtersluispolder de terminal niet in hun gebied willen en vice versa voor de gebruikers van de Coenhaven. Waarbij tevens de vraag werd gesteld waarom de PTA sowieso verplaatst moet worden. Daarnaast werden zorgen geuit over de verkeersafwikkeling (voor beide gebieden) en de effecten op de natuur (Achtersluispolder). Gedurende deze periode vond ook een informatiebijeenkomst plaats over de transformatie van de Achtersluispolder, waarbij de mogelijke komst van de PTA werd vermeld

Amsterdam gaat naar aanleiding van dit collegebesluit verder in gesprek met de direct betrokken bedrijven in de Coenhaven over de gevolgen en toekomstige

ontwikkelingen.

Parallel aan deze gesprekken wordt ten behoeve van de ontwikkeling van het programma Haven-Stad en de verplaatsing van de PTA door de Gemeente Amsterdam, het havenbedrijf, Bunge, ICL en Eggerding in samenwerking met elkaar, een onderzoek gedaan naar het verplaatsen van de bedrijven uit de Coenhaven naar een andere locatie. Deze gesprekken zijn in november 2017 gestart.

Het besluit van beide colleges (Amsterdam en Zaanstad) zal via een gezamenlijk persbericht met alle direct betrokken partijen worden toegelicht. Daarna zullen de openbare stukken en het besluit online worden gepubliceerd.

Wijze van voorbereiding

Afstemming met andere dienst

Het onderzoek, het advies en het conceptbeleid zee –en riviercruise zijn besproken in de Stuurgroep IJ en het Directeurenoverleg IJ waar aan deelnemen: G&O, EZ, Havenbedrijf, R&D, Rijkswaterstaat, V&OR, Zaanstad zijn akkoord en wijzen op de volgende aandachtspunten voor vervolg onderzoek:

- V&OR: verkeersoplossingen/kosten, zorgen om bussen naar de stad Rijkswaterstaat: verkeersoplossingen, doorvaarbaarheid IJ bij bouw Javabrug (voor cruise);
- G&O: wel/niet meenemen herontwikkeling huidige PTA dit vergt een apart beslispunt, dekking verplaatsing en organisatie vervolgproces, zorgen dat door keuze in projectenfuik terecht wordt gekomen (er is geen weg meer terug);
- EZ: past in nieuwe beleid waar EZ aan heeft meegewerkt;
- Havenbedrijf: Waterplein is een recreatieve betiteling van het IJ op/rond het Centraal Station en dat is een benaming die geen recht doet aan de nautische hoofdvaarweg dat het IJ vervult in het internationale scheepvaartverkeer, herontwikkelingskansen irt het al dan niet behouden van een klein terminalgebouw, zorg over afspraken naburige bedrijven, waarde van de ligplaatsen op Ruyterkade Oost is hoog, planning;
- R&D: heeft opdracht uitgevoerd;
- Zaanstad: beste locatie in gebied Zaan-IJ is Coenhaven. Wens om vervolg te geven aan de goede samenwerking met Amsterdam.

Resultaat overleg met directie/bestuursdienst

N.v.t.

Ander overleg

Stakeholders verplaatsing PTA, inloopavond.

Productinformatie

Opdracht verleend N.v.t.
Financiering/budget N.v.t.
Tijd N.v.t.
Kwaliteit Nv.t.

Beslissing

Behandelend ambtenaar

Nummer BD2017-015851
Dienst rve ruimte en duurzaamheid

Gemeente Amsterdam
Map wethouder Kock

Map Wethouder, 6 december 2017

MW

Wethouder Kock

Onderwerp

Bestuursopdracht onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA

Gevraagde beslissing

- In te stemmen met bijgevoegd voordracht voor het College van B&W, d.d. 19 december 2017, met daarin kort samengevat de volgende besluiten:

1. In te stemmen met het voorgenomen conceptbeleid 'zee –en riviercruise Amsterdam' 2020-2030
2. Kennis nemen van de uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam
3. In te stemmen met het aanwijzen van de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie voor een mogelijke verplaatsing van de zeecruiseterminal PTA.
4. Kennis te nemen dat gelijktijdig aan voorliggende besluitvorming, aan B&W Zaanstad het advies wordt voorgelegd, dat het onderzoek naar de voorkeurslocatie geen aanleiding heeft gegeven om de PTA naar de Achtersluispolder in Zaanstad te willen verplaatsen.
5. In te stemmen met het voorleggen van het conceptbeleid zee –en riviercruise 2020-2030 en de voorgenomen voorkeurslocatie Coenhaven aan de bestuurscommissies van Noord, Nieuw- West en West en Oost voor advies, conform artikel 28 verordening op de bestuurscommissies, en aan het bestuursplatform NoordZeeKanaalGebied (tijdens de vergadering op 11 januari 2018) ter toelichting.
6. Opdracht te verlenen voor het vervolg:
    - Vinden van een oplossing voor gesignaleerde knelpunten (waaronder vertraging Javabrug, voor- en natransport, afspraken met naburige bedrijven), verkennen van alternatieven, verzoeken om financiële dekking via de coalitieonderhandelingen, voorbereiden bestemmingsplan;
    - Dit alles resulterend in een "go-besluit", uiterlijk in Q4 2018.
    - NB. Ambtelijk opdrachtgeverschap wordt in definitieve B&W-flap ingevuld.
7. Geheimhouding op te leggen op de bij deze voordracht meegezonden bijlage 'Financiële notitie' en 'Business Case' op grond van artikel 55 lid 1 van de Gemeentewet in combinatie met artikel 10 lid 1 sub c, artikel 10 lid 2 sub b en sub g van de Wet openbaarheid bestuur.
8. In te stemmen met bijgevoegde brief waarmee de gemeenteraad wordt geïnformeerd over de uitkomst van de bestuursopdracht verplaatsing PTA.
9. In te stemmen met de bijgevoegde brief waarmee formeel advies van de stadsdelen wordt gevraagd op de uitkomsten van de bestuursopdracht.

- In te stemmen met een gezamenlijk persmoment samen met Zaanstad na

besluitvorming in beide College's van Burgemeester en Wethouders d.d. 19 december 2017.

Korte toelichting / samenvatting

In juni 2017 gaf B&W, middels de Bestuursopdracht Verplaatsing PTA, opdracht voor het uitvoeren van een studie naar de verplaatsing van de PTA. Met de start van dit werk moest worden gewacht tot in juli van dit jaar financiële dekking was geregeld in de gemeenteraad. Deze besluitvorming verliep parallel aan de besluitvorming voor de Sprong over het IJ. Het besluit om een brug over het IJ te maken vormde de directe aanleiding tot de studie naar verplaatsing PTA, maar er zijn nog twee andere redenen voor deze studie: bijdrage leveren aan de balans in de stad, en faciliteren van de groei van de zeecruise sector.

In augustus heeft een selectie plaatsgevonden van een consortium van adviesbureaus voor de uitvoering van deze opdracht. Het winnende consortium wordt aangestuurd door Royal Haskoning DHV en bestaat verder uit Decisio (MKBA, economie) en MUST (stedenbouw). Opdrachtgever is de gemeente Amsterdam, in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad en het Havenbedrijf.

Alle relevante zaken zijn onderzocht: nautisch, bodem, milieu, ruimtelijk, verkeer, planologisch-juridisch, duurzaamheid, economisch, planning, eigendom, toekomstige plannen (Haven-Stad, Maak.Zaanstad en Sprong over het IJ), financieel , groeikansen, en algemene risico's en kansen. Om tot een keuze te komen is ook een MKBA gemaakt (maatschappelijke kosten-baten analyse) en gewerkt met een multicriteria analyse. Omdat de planvorming voor de transformatie van Haven-Stad verder gevorderd is dan de planvorming voor de transformatie van de Achtersluispolder (ASP), moesten voor de ASP gedurende het proces voorlopige keuzen gemaakt worden, bijvoorbeeld over de te kiezen ligging van de PTA in het gebied.

Op 2 november heeft RHDHV het eindrapport opgeleverd.

Parallel aan het onderzoek is de Beleidsrichting Zee –en Riviercruise opgesteld. Zij heeft als doel een beleidskader te formuleren voor de ontwikkeling van zee- en riviercruise in Amsterdam in samenwerking met de regio . Dit beleidskader is opgesteld ter uitvoering van de Bestuursopdracht Stad in Balans: sturing op spreiding, kwaliteit en diversiteit. Aan de hand van het beleidskader kunnen concrete beslissingen worden genomen over de wijze waarop, de locaties waar en de randvoorwaarden waaronder zowel de zee- als riviercruise in deze stad wordt gefaciliteerd.

De Bestuursopdracht Verplaatsing PTA kende drie doelen:

1. Formuleren van een gemeentelijke beleidsvisie op de ontwikkeling van zee- en riviercruise in Amsterdam 2020-2030 op basis van de beleidsrichting uit de Bestuursopdracht Stad in Balans: sturing op kwaliteit en diversiteit.
2. Voorbereiden van een Voorkeursbesluit over een nieuwe locatie voor afhandelingsfaciliteiten voor de zeecruisevaart ten westen van de Haparandadam
3. Voorbereiden van een Voorkeursbesluit over de situering van ligplaatsen en afmeerlocaties voor de riviercruisevaart op en rond het IJ 2020-2030.

Met het gereed komen van het onderzoek naar de voorkeurslocatie van de PTA en de beleidsrichting zijn de eerste 2 doelen gehaald. Het derde doel is gezien het korte tijdsbestek nog niet gehaald en zal in het vervolgtraject worden uitgewerkt.

Bovenstaande uitkomsten zijn op 22 november met de wethouders Kock en van der

Burg besproken. Een week later heeft een tweede bestuurlijk overleg plaatsgevonden waarbij de wethouders Straat en Munnikendam (Zaanstad) aanwezig waren. Uitkomst van beide overleggen is dat de uitkomsten van de Bestuursopdracht worden gedragen en dat deze aan beide Colleges van Burgemeester en Werhouders kunnen worden voorgelegd ter besluitvorming.

Vervolgproces
In de bestuursopdracht Verplaatsing PTA is opgenomen dat de uiteindelijke voorkeurslocatie en de beleidsrichting zee –en riviercruise voor advies wordt voorgelegd aan de bestuurscommissies van West, Nieuw West, Oost (later toegevoegd aangezien de huidige PTA in dit stadsdeel ligt) en Noord. Dit op basis van artikel 28 van de verordening op de bestuurscommissies. Hierdoor kan in december nog geen definitieve keuze worden gemaakt over de voorkeurslocatie aangezien het advies pas kan worden ingewonnen nadat het college van B&W akkoord is met de voorgestelde locatie voor de PTA.

Geconcludeerd wordt dat het rapport van Royal Haskoning DHV alle elementen bevat om tot besluitvorming te komen over een voorkeurslocatie maar dat een aantal daarvan nader gedetailleerd moeten worden om tot een uitvoeringsbesluit te komen. Deze nadere detaillering moet leiden tot de volgende producten :

- Verkeersplan: verkeersontsluiting: wijze van voor –en natransport van en naar de PTA, bevoorrading, samenhang met Haven-Stad, oplossingen en kosten;
- Planning: nadere detaillering en zoeken naar versnellingsmogelijkheden in relatie tot de Javabrug. Waarbij ook een eventuele gefaseerde verplaatsing wordt meegenomen;
- Organisatie en proces voorstel: in –en externe samenwerking waaronder schriftelijke afspraken met Havenbedrijf Amsterdam, proces en uitvoering;
- Verkenning oplossingen met naburige bedrijven, enerzijds beheersmaatregelen en anderzijds verkenning verplaatsing;
- Financieel dekkingsvoorstel;
- Besluit Wel/niet herontwikkelen PTA Veemkade. Eventueel gevolgd door Principebesluit;
- Go –no go besluit verplaatsing PTA;
- Ontwerp bestemmingsplan voorverplaatsing PTA

Ook is een aantal alternatieve scenario's in beeld gebracht:

- Autonome groei' waarbij er geen bruggen over het IJ op de geplande plekken worden gemaakt;
- Verdeelde kwaliteitscruise' waarbij de PTA wordt gehandhaafd, 1 aanmeerplek in de Coenhaven wordt gerealiseerd en er minder aanlopen kunnen worden gefaciliteerd. Hetgeen gezien kan worden beschouwd als eerste versnelde stap in een mogelijk gefaseerde verplaatsing;
- 'Industriële cruise' waarbij het Havenbedrijf alsnog wordt verzocht een derde locatie in de haven aan te wijzen;
- 'Decentralisatie' waarbij de locatie Veemkade in zijn geheel niet meer gebruikt wordt door zeecruiseschepen (waarbij een relatie wordt gelegd met een vaste verbinding bij het Stenen Hoofd);
- 'Min 1' waarbij zeecruise niet meer in Amsterdam wordt gefaciliteerd en het bedrijf PTA wordt beëindigd;
- 'Gefaseerde verplaatsing' waarbij het doel is om geen vertraging op te lopen voor de realisatie van de Javabrug.

Deze worden uitgewerkt en naast een uitgewerkt plan voor een mogelijke verplaatsing van de PTA gelegd, zodat een gewogen besluit genomen kan worden.

Het uiteindelijke go – no go besluit wordt zo snel mogelijk en uiterlijk in het vierde

kwartaal van 2018 genomen, in samenhang met het reeds afgesproken 'bestuurlijk IJkmoment in relatie tot de Javabrug'.

Stukken

Meegezonden stukken

Bijlage 1 Concept beleid zee –en riviercruise 2020-2030
Bijlage 2 PTA Bestuursrapportage Definitief Concept
Bijlage 3 PTA Business Case Definitief Concept (KABINET)
Bijlage 4 PTA MKBA verplaatsing PTA
Bijlage 5 Financiële paragraaf PTA (KABINET)
Bijlage 6 Raadsbrief verplaatsing PTA
Bijlage 7 Brief bestuurscommissie ter advisering

Verdere procedurestappen met data

College van B&W op dinsdag 19 december 2017

Ander overleg: formeel advies bestuurscommissie Oost, Nieuw-West, West en Noord, bespreking in Bestuurlijke Overleg Noordzeekanaal Gebied (Q1 2018).

Publiciteit / communicatie

Er zijn in aanloop naar de besluitvorming, zowel in Amsterdam als Zaanstad diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd en gesprekken gevoerd met partners, bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden om informatie op te halen en uitleg te geven over de mogelijke varianten.

Zo heeft RHDHV stakeholders betrokken in het onderzoeksproces (Havenbedrijf, PTA, en ambtelijk: Provincie Noord-Holland, Platform Noordzeekanaalgebied, stadsdelen, Rijkswaterstaat, IJmuiden). Op 9 november hebben de stakeholders de gelegenheid gekregen om te adviseren op het finale advies van RHDHV. Aandachtspunten die daar werden benoemd zijn onder andere: afwikkeling verkeer, planning i.r.t. bouw javabrug, het maken van structurele afspraken met bedrijven in de Coenhaven (met name over de BAOR), moment dat de grote zwaaikom niet meer bereikbaar is door de bouw van de Javaburg.

Daarnaast heeft op 1 november 2017 een inloopavond (circa 100 bezoekers) plaatsgevonden voor alle geïnteresseerde Amsterdammers en Zaankanters, waarbij ook 65 reacties zijn opgehaald.. Het algemene beeld uit de inloopavond is dat gebruikers/bewoners van de Achtersluispolder de terminal niet in hun gebied willen en vice versa voor de gebruikers van de Coenhaven. Waarbij tevens de vraag werd gesteld waarom de PTA sowieso verplaatst moet worden. Daarnaast werden zorgen geuit over de verkeersafwikkeling (voor beide gebieden) en de effecten op de natuur (Achtersluispolder). Gedurende deze periode vond ook een informatiebijeenkomst plaats over de transformatie van de Achtersluispolder, waarbij de mogelijke komst van de PTA werd vermeld

Amsterdam gaat naar aanleiding van dit collegebesluit verder in gesprek met de direct betrokken bedrijven in de Coenhaven over de gevolgen en toekomstige ontwikkelingen.

Parallel aan deze gesprekken wordt ten behoeve van de ontwikkeling van het programma Haven-Stad en de verplaatsing van de PTA door de Gemeente

Amsterdam, het havenbedrijf, Bunge, ICL en Eggerding in samenwerking met elkaar, een onderzoek gedaan naar het verplaatsen van de bedrijven uit de Coenhaven naar een andere locatie. Deze gesprekken zijn in november 2017 gestart.

Het besluit van beide colleges (Amsterdam en Zaanstad) zal via een gezamenlijk persbericht met alle direct betrokken partijen worden toegelicht. Daarna zullen de openbare stukken en het besluit online worden gepubliceerd.

Wijze van voorbereiding

Afstemming met andere dienst

Het onderzoek, het advies en het conceptbeleid zee –en riviercruise zijn besproken in de Stuurgroep IJ en het Directeurenoverleg IJ waar aan deelnemen: G&O, EZ, Havenbedrijf, R&D, Rijkswaterstaat, V&OR, Zaanstad zijn akkoord en wijzen op de volgende aandachtspunten voor vervolg onderzoek:

- V&OR: verkeersoplossingen/kosten, zorgen om bussen naar de stad
- Rijkswaterstaat: verkeersoplossingen, doorvaarbaarheid IJ bij bouw Javabrug (voor cruise);
- G&O: wel/niet meenemen herontwikkeling huidige PTA dit vergt een apart beslispunt, dekking verplaatsing en organisatie vervolgproces, zorgen dat door keuze in projectenfuik terecht wordt gekomen (er is geen weg meer terug);
- EZ: past in nieuwe beleid waar EZ aan heeft meegewerkt;
- Havenbedrijf: Waterplein is een recreatieve betiteling van het IJ op/rond het Centraal Station en dat is een benaming die geen recht doet aan de nautische hoofdvaarweg dat het IJ vervult in het internationale scheepvaartverkeer, herontwikkelingskansen irt het al dan niet behouden van een klein terminalgebouw, zorg over afspraken naburige bedrijven, waarde van de ligplaatsen op Ruyterkade Oost is hoog, planning;
- R&D: heeft opdracht uitgevoerd;
- Zaanstad: beste locatie in gebied Zaan-IJ is Coenhaven. Wens om vervolg te geven aan de goede samenwerking met Amsterdam.

Resultaat overleg met directie/bestuursdienst: N.v.t.

Ander overleg: Stakeholders verplaatsing PTA, inloopavond.

Productinformatie

Opdracht verleend: N.v.t.
Financiering/budget: N.v.t.
Tijd: N.v.t.
Kwaliteit: N.v.t.

Beslissing

Behandelend ambtenaar

Gemeente Amsterdam
Map wethouder van der Burg

Besluitenlijst, woensdag 6 december 2017

MW

Algemeen

A1 Vast agendapunt Burg x

Ruimtelijke Ordening (31)

(4)

Grondzaken (32)

Wethouder Werk, Participatie en Inkomen (43)

Wethouder Economie (7)

7 Bestuursopdracht onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA
Nr. BD2017-015850 Akkoord

Gemeente Amsterdam
Map wethouder Kock

MW

Besluitenlijst, woensdag 6 december 2017

Wethouder Financiën (14)

Wethouder 3 Decentralisaties, Wethouder Economie, Wethouder Onderwijs, Wethouder Diversiteit (15/7/18/20)

Wethouder Waterbeheer (16)

(4)

Wethouder Werk, Participatie en Inkomen (43)

Juridische Zaken (5)

Wethouder Economie (7)

8	Bestuursopdracht onderzoek voorkeurslocatie verplaatsing PTA Nr. BD2017-015851	Akkoord

(4)

Wethouder Deelnemingen (12)

Wethouder Deelnemingen (12/12)

Gemeente Amsterdam

Agenda

Bestuurlijk Overleg - bestuursopdracht verplaatsen PTA
--- STUKKEN BEVATTEN VERTROUWELIJKE INFORMATIE ---

Deelnemers:
Amsterdam: Wethouder van der Burg, *(R&D),*
Zaanstad: Wethouder Straat, wethouder Munnikendam, directeur StedelijkeOntwikkeling)

Datum en Plek:
29 november 2017, 10.30-11.00, kamer 3.201

1. **Kennis nemen van proces en uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam voor de zeecruise**
   Bijlage:
   - *PTA bestuursrapportage definitief concept, consortium RHDHV, dd.2-11-17*
   - *Ruimtelijke kwaliteit (MUST)*

   Samengevat in de annotatie.

2. **Kunt u instemmen met de voorgenomen voorkeurslocatie: Coenhaven**

RHDHV adviseert: Coenhaven is het meest kansrijk, vanwege:
- lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

Dit sluit aan op de ruimtelijke strategie voor het gebied: Haven-Stad / ZaanIJ: de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio. Gezamenlijk kunnen hier 50.000 tot 90.000 woningen worden ontwikkeld. Een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide gebieden is essentieel. Een terminal in de Achtersluispolder draagt niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad.

3. **Kunt u instemmen met het vervolgproces:**
    - Gezamenlijke B&W's 19 december 2017: 'voorgenomen voorkeurslocatie PTA'
        - Redenen om nu eerst een 'voorgenomen' besluit te nemen: in de bestuursopdracht is opgenomen dat de stadsdelen formeel geconsulteerd moeten worden (art. 28 verordening, duur 8 weken);
        - Toch nemen beide B&W zoals beloofd een besluit in december en kan hierover worden gecommuniceerd;
        - Door het definitieve besluit aan een nieuw college voor te leggen is er draagvlak voor de uitvoering en is er voldoende tijd voor een zorgvuldig proces.
        - Expliciteren dat niet verder wordt gewerkt aan de Achtersluispolder.
        - Persbericht namens 3 partijen: Zaanstad, Havenbedrijf, Amsterdam.

4. **Rondvraag**

Gemeente Amsterdam

Agenda

Bestuurlijk Overleg - bestuursopdracht verplaatsen PTA
--- STUKKEN BEVATTEN VERTROUWELIJKE INFORMATIE ---

Deelnemers:
Wethouder Kock, Wethouder van der Burg, Esther Agricola *(Directeur R&D)*, Koen Overtoom *(Directeur Havenbedrijf N.V.)*, Stan Kantee *(directeur Economische Zaken)*, Judith Duyvis *(Directeur DMO)*, Frida Brosman *(R&D)*

Datum en Plek:
22 november 2017, 11.30-12.15, kamer 3.201

1. **Kennis nemen van proces en uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam voor de zeecruise**
   Bijlage:
   - *PTA bestuursrapportage definitief concept, consortium RHDHV, dd.2-11-17*
   - *PTA Business Case definitief concept, consortium RHDHV, d.d. 2-11-2017*
   - *Notitie 'Verkenning financiële haalbaarheid Voorkeursbesluit Verplaatsing PTA', dd. 2-11-17*
   - *MKBA (Decisio)*
   - *Ruimtelijke kwaliteit (MUST)*

   Samengevat in de annotatie.

2. **Kunt u instemmen met de voorgenomen voorkeurslocatie: Coenhaven**

RHDHV adviseert: Coenhaven is het meest kansrijk, vanwege:
- lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

Dit sluit aan op de ruimtelijke strategie voor het gebied: Haven-Stad / ZaanIJ: de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio. Gezamenlijk kunnen hier 50.000 tot 90.000 woningen worden ontwikkeld. Een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide

gebieden is essentieel. Een terminal in de Achtersluispolder draagt niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad.

3. **Kennis te nemen van alternatieve scenario's**

Uitgeschreven in de annotatie.

4. **Kunt u akkoord te gaan met de beleidsregels zoals verwoord in het concept beleid 2020-2030**
   Bijlage:
   - *concept beleid zee- en riviercruise 2020-2030 (november 2017*

   Als belangrijkste punten:
   - zee- en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam;
   - geen maximale groei maar kwaliteit- en spreidingstrategie;
   - sturing: prijsbeleid, afspraken in de regio, realiseren ligplekken zeecruise aan de rand van de stad, verplaats ligplekken riviercruise De Ruyterkade Oost en Noordhollands kanaal naar Veemkade en medegebruik nieuwe PTA;
   - focus op duurzaamheid.
   - En dit mee te nemen in de voordracht aan B&W voor 19 december 2017.

5. **Kunt u instemmen met het vervolgproces en eventueel afspraken te maken ten behoeve van het gesprek met de wethouders uit Zaanstad**
   - 29 november bestuurlijk overleg met wethouders Zaanstad
   - Weekendmap wethouders: concept B&W voordracht
   - B&W 19 december 2017: 'voorgenomen voorkeurslocatie PTA'
     - Redenen om nu eerst een 'voorgenomen' besluit te nemen: in de bestuursopdracht is opgenomen dat de stadsdelen formeel geconsulteerd moeten worden (art. 28 verordening, duur 8 weken); toch neemt B&W zoals beloofd een besluit in december en kan hierover worden gecommuniceerd; door het definitieve besluit aan een nieuw college voor te leggen is er draagvlak voor de uitvoering en is er voldoende tijd voor een zorgvuldig proces.
     - Parallel een B&W besluit in Zaanstad.
     - Expliciteren dat niet verder wordt gewerkt aan de Achtersluispolder.
     - Brief aan gemeenteraad.
     - Persbericht namens 3 partijen: Zaanstad, Havenbedrijf, Amsterdam.
     - Opdracht verder te werken aan een investeringsbesluit voor de Coenhaven. In dit proces extra aandacht aan: verkeersontsluiting (duurzame oplossingen en kosten); planning (nadere detaillering in relatie tot de Javabrug); organisatie (in – en externe samenwerking); verkenning afspraak met Eggerding ; financiële dekking.
     - Van belang dat hiermee geen tijd verloren gaat: inrichten parallelle processen.
     - Beleid zee- en riviercruise 2020-2030
   - Definitief besluit door B&W uiterlijk Q4 2018
     - Hier was reeds een bestuurlijk IJkmoment gepland, ter afstemming processen Javabrug en PTA verplaatsing
     - Dit besluit is dan het investeringsbesluit, inclusief relevante processen: mogelijke herontwikkeling Veemkade, meekoppelkans Cruisecity, medegebruik riviercruise

6. **Rondvraag**

Annotatie bij agenda Bestuurlijk Overleg Verplaatsing PTA

Ad 1. Kennis nemen van de uitkomsten van het uitgebreide onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in consortium met economisch adviesbureau Decisio en stedenbouwkundig bureau MUST, naar een voorkeurslocatie voor de Passenger Terminal Amsterdam voor de zeecruise, met daarin de volgende onderdelen.

Samenvatting uitkomsten onderzoek

a) Een complete analyse van benodigde maatregelen om op de locaties Achtersluispolder in Zaanstad en Coenhaven in Amsterdam een PTA in te richten.
b) Een ruimtelijke verkenning die specifieke kansen en bedreigingen toont voor de gebiedsontwikkeling van beide gebieden.
   Op basis van deze studie kan geconcludeerd worden, dat de locatiekeuze van de PTA strategische gevolgen kan hebben: een terminal in de Achtersluispolder draagt niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad.
c) Een vergelijking van beide locaties, met als conclusie, dat de locatie Coenhaven het meest kansrijk is, vanwege:
   - lagere investeringskosten;
   - minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
   - betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
   - hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.
d) Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse met als resultaat:

   - dat de verplaatsing naar de Coenhaven het beste beeld laat zien;
   - dat bij verplaatsing naar de Coenhaven, de uitkomst van de studie van RHDHV/Decisio past binnen de uitgangspunten van de MKBA, die voor de Sprong over het IJ was uitgevoerd om de maatschappelijke effecten van de Javabrug in beeld te brengen –

e) Een (kabinet) business case met als belangrijkste conclusies:
   -
   -
   -

f) Het effect van een mogelijke verplaatsing van de PTA op de drie doelstellingen zoals geformuleerd in de bestuursopdracht (juni 2017), op basis van de uitkomsten van het onderzoek, zijn de volgende.
   - Faciliteren van de groei in de zeecruisemarkt: positief.
     Na verplaatsing van de terminal waarbij de Veemkade nog beperkt wordt gebruikt (zonder gebouw, voor maximaal 40 aanlopen per jaar voor kleine cruiseschepen) kan tot circa 230 aanlopen per jaar worden gefaciliteerd.
     Dat is minder dan de 250 aanlopen die in een autonome situatie gefaciliteerd zou kunnen worden (zonder Javabrug, met nieuw te maken tweede kade in de Coenhaven).
     Het is echter meer dan gefaciliteerd zou kunnen worden, als wel een Javabrug gerealiseerd wordt en de PTA niet verplaatst zou worden (dan zou met tweede kade in de Coenhaven jaarlijks slechts circa 140 aanlopen gefaciliteerd kunnen worden).
   - Bijdrage aan 'stad in balans', spreiding van de drukte: beperkt.
     Van alle buitenlandse bezoekers is circa 8% een cruisetoerist. De MKBA laat zien, dat door de PTA naar de rand van de stad te verplaatsen, maximaal 15% van de toeristen meer dan nu

(85%) zal besluiten om het schip niet te verlaten. Dat gaat om een paar honderd toeristen per schip.
Ook gaat het verkeer voor laden en lossen niet naar de binnenstad: 10-20 ritten per schip.
Ook gaat een groot aantal passagiers (360 bussen totaal :aankomst/vertrek per schip) voor een 'turnaround call' dan rechtstreeks van Schiphol naar de PTA aan de rand van de stad.
Cruisepassagiers die op excursie gaan, verspreiden zich vanuit die locatie over de regio (Zaanse schans, Amsterdam Castle, Keukenhof, Museumplein en Amsterdamse binnenstad). De verwachting is dat het aantal mensen dat de binnenstad wil bezoeken niet minder wordt.

- Mogelijk maken van de de Sprong over het IJ: positief.
  Verplaatsing van de PTA maakt het mogelijk om de Javabrug te realiseren en in de toekomst ook mogelijk een brug bij het Stenen Hoofd.

g) Risico's

-

-

h) Beheersmaatregelen

- RHDHV analyseert dat er geen goede tijdelijke maatregelen te treffen zijn om het risico van het niet tijdig halen van de planning, te mitigeren en concludeert dat de beste beheersmaatregel eruit bestaat om de planning van de Javabrug aan te passen aan de realisatie van een nieuwe PTA.
- De business case bevat nog onzekerheden (plus of min 25%) en onvoorziene posten. Beheersmaatregel bestaat uit planmatig werken, rekenen en tekenen gelijk op laten gaan.
- De Javabrug maakt de huidige zwaaikom voor de cruiseschepen onbereikbaar waardoor de schepen niet meer kunnen draaien om later via het Noordzeekanaal terug te varen naar zee. Als beheersmaatregel is het gebruikmaken van een meer westelijk gelegen zwaairuimte door het Havenbedrijf /Centraal Nautisch Beheer bekeken. Dit zou betekenen dat de cruiseschepen over een langere afstand (ca. 1,5 km) via de bochtige vaargeul in het IJ achteruit naar de PTA moeten varen. Dit wordt als nautisch onverantwoord gezien . Daarmee kan achteruitvaren niet als beheersmaatregel worden aangemerkt.
- In aanvulling op de door RHDHV gepresenteerde analyse, zijn er drie alternatieven te formuleren, die buiten de scope van de opdracht van RHDHV vallen: een scenario 'high quality cruise' waarbij de PTA wordt gehandhaafd en er minder aanlopen kunnen worden gefaciliteerd, een scenario 'autonome groei' waarbij er geen bruggen over het IJ op de geplande plekken worden gemaakt (dan wel een Oostelijke variant) en een scenario 'industriële cruise' waarbij het Havenbedrijf alsnog wordt verzocht een derde locatie in de haven aan te wijzen.

Proces vanaf bestuursopdracht B&W in juni 2017

In juni 2017 gaf B&W opdracht voor het uitvoeren van een studie naar de verplaatsing van de PTA. Met de start van dit werk moest worden gewacht tot in juli van dit jaar financiële dekking was geregeld in de gemeenteraad. Deze besluitvorming verliep parallel aan de besluitvorming voor de Sprong over het IJ. Het besluit om een brug over het IJ te maken vormde de directe aanleiding tot de studie naar verplaatsing PTA, maar er zijn nog twee andere redenen voor deze studie: bijdrage leveren aan de balans in de stad, en faciliteren van de groei van de zeecruise sector.

In augustus heeft een selectie plaatsgevonden van een consortium van adviesbureaus voor de uitvoering van deze opdracht. Het winnende consortium wordt aangestuurd door Royal Haskoning

DHV en bestaat verder uit Decisio (MKBA, economie) en MUST (stedenbouw). Opdrachtgever is de gemeente Amsterdam, in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad en het Havenbedrijf.

Alle relevante zaken zijn onderzocht: nautisch, bodem, milieu, ruimtelijk, verkeer, planologisch-juridisch, duurzaamheid, economisch, planning, eigendom, toekomstige plannen (Haven-Stad, Maak.Zaanstad en Sprong over het IJ), financieel , groeikansen, en algemene risico's en kansen. Om tot een keuze te komen is ook een MKBA gemaakt (maatschappelijke kosten-baten analyse) en gewerkt met een multicriteria analyse. Omdat de planvorming voor de transformatie van Haven-Stad verder gevorderd is dan de planvorming voor de transformatie van de Achtersluispolder (ASP), moesten voor de ASP gedurende het proces voorlopige keuzen gemaakt worden, bijvoorbeeld over de te kiezen ligging van de PTA in het gebied.

Op 2 november heeft RHDHV het eindrapport opgeleverd.

RHDHV heeft stakeholders betrokken in het onderzoeksproces (Havenbedrijf, PTA, en ambtelijk: Provincie, Platform Noordzeekanaalgebied, stadsdelen, Rijkswaterstaat, IJmuiden). Op 9 november hebben de stakeholders de gelegenheid gekregen om te adviseren op het finale advies van RHDHV. Aandachtspunten die daar werden benoemd zijn onder andere: afwikkeling verkeer, planning i.r.t. bouw javabrug, het maken van structurele afspraken met Eggerding, moment dat de grote zwaaikom niet meer bereikbaar is door de bouw van de Javaburg.

Daarnaast heeft op 1 november een inloopavond plaatsgevonden voor alle geïnteresseerde Amsterdammers en Zaankanters, waarbij ook adviezen zijn opgehaald. Gedurende deze periode vond ook een informatiebijeenkomst plaats over de transformatie van de Achtersluispolder, waarbij de mogelijke komst van de PTA werd vermeld. Het algemene beeld uit die avond is dat gebruikers/bewoners van de Achtersluispolder de terminal niet in hun gebied willen en vice versa voor de gebruikers van de Coenhaven. Waarbij tevens de vraag werd gesteld waarom de PTA sowieso verplaatst moet worden. Daarnaast werden zorgen geuit over de verkeersafwikkeling (voor beide gebieden) en de effecten op de natuur (Achtersluispolder).

Door betrokkenen wordt geconstateerd, dat het gesprek over de mogelijke komst van de PTA tot versnelling heeft geleid van gedachtenvorming over de transformatie van de betrokken gebieden. In de Coenhaven hebben de 'convenantspartners' (vier grote bedrijven die nu gevestigd zijn in de Coen- en Vlothaven, waarmee de gemeente afspraken heeft gemaakt) aangegeven graag in gesprek te willen over verplaatsing. In de Achtersluispolder is parallel aan de PTA studie een versnelde studie uitgevoerd naar de transformatiekansen en is hierover een informatieavond met alle betrokken bedrijven en bewoners van het Zijkanaal georganiseerd.

Nader uitgeschreven: een samenvattende vergelijking van de locaties Achtersluispolder in Zaanstad en Coenhaven in Amsterdam
Op basis van het rapport zijn de volgende conclusies te trekken:

Conclusie 1.: Er is geen maatgevend verschil tussen Coenhaven en Achtersluispolder voor wat betreft de onderzochte effecten: luchtkwaliteit, stikstofdepositie, geluid, externe veiligheid, geurgevoeligheid, verkeer, flora en fauna, bodemkwaliteit, nautische veiligheid en duurzaamheid.

Conclusie 2. De verkeersafwikkeling van het vervoer van de passagiers is uitvoerig onderzocht. Waarbij de maatgevende situatie maatwerkvervoer per touringbus is, geconcludeerd wordt dat de verkeersknooppunten in de directe nabijheid van de PTA, zowel Coenhaven als Achtersluispolder, zonder extra capaciteit in 2030 overbelast zijn. Dit is in de autonome ontwikkeling al het geval, het

additionele verkeer van de PTA is gering ten opzichte van het overige verkeer. Voorbij deze verkeersknooppunten zijn geen verkeersmaatregelen noodzakelijk.

Voor de Achtersluispolder is een aparte busbaan geschetst die het busvervoer niet door Achtersluispolder leidt, maar direct naar de A10 en busbaan in A'dam Noord leidt.

Conclusie 3. In de Achtersluispolder zijn drie liggingsvarianten, oost, midden en west, voor de aanleg van Cruiseschepen onderzocht. De oostelijke variant komt als meest gunstige naar voren: het fysieke ruimtebeslag van de terminal raakt de minste bedrijven, de geluidsbelasting van toekomstige woningen in de polder is hier het laagst en het open uitzicht vanuit de polder richting het IJ blijft voor het grootste deel in tact. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is fysiek mogelijk in de Achtersluispolder. Hierbij ontstaat de situatie dat het op uitzicht richting het IJ verdwijnt en meer toekomstige woningen geluidsbelast worden.

Conclusie 4. Ook in de Coenhaven zijn drie liggingsvarianten onderzocht: Westerhoofd Stad, Westerhoofd IJ en Afrikapier. De varianten onderscheiden zich vooral op de situering van een markant publiekstrekkend gebouw. De variant Westerhoofd stad komt als meest gunstige naar voren. Deze variant gebruikt optimaal de huidige geluidscontour van de ring A10, daarnaast zijn binnen het programma Haven-Stad mitigerende maatregelen voorzien om de negatieve effecten van geluid te minimaliseren. Doorgroeien naar een derde of zelfs vierde ligplaats is in de Coenhaven mogelijk wanneer de grond van de Afrikapier op termijn vrijkomt, aan beide zijden van de Afrikapier kan één ligplaats worden gemaakt

Conclusie 5.: Het geluid dat de cruiseschepen maken tijdens het liggen heeft invloed op de huidige en nieuwe (na ontwikkeling) situatie van beide locaties. In de huidige situatie worden 9 woonboten in de Achtersluispolder belast met 60 db(A) of meer. Deze zullen moeten worden verplaatst. Er zijn geen woningen in de Coenhaven die worden belast met 60 db(A) of meer. In de nieuwe situatie worden op beide locaties circa 600 woningen belast met 60 db(A) of meer. In het programma Haven-stad is reeds voorzien in mitigerende maatregelen tot 65 db(A), deze zullen voor Achtersluispolder moeten worden ontwikkeld. Hierbij opgemerkt dat de geluidcontour van Coenhaven voor de ontwikkeling op de Afrikapier beïnvloedt, volgens vigerende afspraken gaat daar pas woningbouw plaatsvinden vanaf 2040. Voor beide locaties geldt dat walstroom op termijn voor Cruiseschepen het geluidsniveau aanzienlijk reduceert.

Conclusie 6. de (beoogde) natuur van de Noorder IJplas wordt aangetast, hiervoor is een m.e.r. noodzakelijk, ook moeten twee bestemmingsplannen worden aangepast en zal een Bestuursovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam, Zaanstad en Rijkswaterstaat nodig zijn. Coenhaven kent een lage natuurwaarde.

Conclusie 7. De huidige kade van de Coenhaven (Westerhoofd) moet vooral vanwege de noodzakelijk verdieping (Oasis-klasse) van de Coenhaven worden vervangen. Daarnaast is deze kadeconstructie relatief oud en niet geschikt om met zeecruiseschepen aan te meren.

Conclusie 8. Voor het in- en uitvaren bij de Coenhaven is nautische ruimte nodig waar derden middels een BAOR recht op hebben. Dit betekent nadere afstemming met de betrokken partij.

Conclusie 9. De aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer zal op beide locaties een positieve bijdrage (aanjaag functie) hebben voor de transitieopgave. Zo zal de ontsluiting van de Achtersluispolder sterk moeten worden verbeterd bij de transformatie van het gebied. De vestiging van de PTA op deze locatie zal de noodzaak hiertoe verder versterken. Hierbij doet zich de

gemeenschappelijke kans voor om een snelle bus/ov-verbinding over de Noorder IJplas te realiseren direct richting het centrum van Amsterdam.

De ontwikkelstrategie Haven-Stad zet sterk in op de noodzakelijke mobiliteitsshift van autogebruik naar alternatieve vervoerssystemen. De vestiging van de PTA in de Coenhaven kan voorsorteren op de realisatie van een parkeerhub ten behoeve van de ontwikkeling van Haven-Stad en daarnaast inzetten op de ontwikkeling van het vervoer over water om op deze wijze een eerste stap te zetten richting de realisatie van de mobiliteitsshift.

Conclusie 10. De bestuurlijke en juridisch-planologische procedures en daaruit voortvloeiende gerechtelijke procedures zijn maatgevend in de planing. Op basis van de officiële en formele termijnen, ontwerpen, contractvoorbereiding en bouwtijden, is openstelling van de terminal in Q1, 2025 (opening Javabrug) haalbaar voor Coenhaven, maar niet voor Achtersluispolder.
Het niet halen van de planning is als belangrijkste risico geïdentificeerd, immers als de planning niet tijdig is gerealiseerd betekent dit dat de huidige terminal alleen voor cruiseschepen kleiner dan 210 bereikbaar is. Met als gevolg dat een groot deel van de zeecruise Amsterdam niet meer kan aandoen waardoor de stad economische schade leidt. Beheersmaatregelen om dit risico te mitigeren zijn beperkt en moeten vooral gezocht worden in het minimaliseren van de besluitvormingsprocessen. Op elke locatie is een nieuw bestemmingsplan en mogelijk ook m.e.r. noodzakelijk. Hierbij opgemerkt dat middels een 'tijdelijke' ontheffing van het bestemmingsplan voor een periode van 10 jaar een kade (tijdelijk) ingericht kan worden. Andere tijdelijke maatregelen als achteruitvaren zijn nautisch niet veilig en daarmee ook geen tijdelijke maatregel.

Conclusie 11. Voor het realiseren van de nieuwe terminal moeten ook gronden worden verworven. De conclusie uit de Business Case is dat het verwerven van gronden, inclusief uitkopen van de bedrijven in Achtersluispolder een hoge kostenpost is. In de Coenhaven worden deze verwervingskosten vanwege de eigendomsverhoudingen binnen de gemeente Amsterdam uiteindelijk door de gemeente Amsterdam gedragen, in de Business Case zijn de verwervingskosten voor deze locatie dan ook als nihil beschouwd.

Conclusie 12. De negatieve Netto Contante Waarde bij verplaatsing is het logisch gevolg van de forse investeringen die geen extra opbrengsten genereren. Dit wordt nog verergerd door het wegvallen van de inkomsten uit evenementen en verhuur. De baten vanuit de herontwikkeling van de Veemkade zijn onvoldoende om daar verandering in te brengen.
Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat:

- Variatie in grondverwervingskosten niet leidt tot een andere conclusie
- Variatie in investeringskosten evenmin leiden tot een andere conclusie
- Ook bij een aantal calls van maximaal 175 per jaar (geen uitwijk in autonome scenario) de conclusie is dat verplaatsing een negatieve NCW oplevert als gevolg van de hoge investeringen in combinatie met opbrengstenderving van evenementen/verhuur
-

(2)

Business case
Er is een uitgebreide business case opgesteld waarbij naar alle relevante kosten en baten is gekeken. Drie scenario's zijn netto contant gemaakt:

- autonoom (geen Javabrug, PTA blijft aan Veemkade, tweede kade met ruimte voor 1 schip in Coenhaven):
- Coenhaven (wel Javabrug, geen PTA meer aan Veemkade maar nog toch maximaal 40 aanlopen van kleinere schepen aldaar, nieuwe PTA met ruimte voor 2 grote cruiseschepen in Coenhaven): . Dit is inclusief herontwikkelingswaarde van het te slopen PTA gebouw aan de Veemkade

- Achtersluispolder (wel Javabrug, geen PTA meer aan Veemkade maar nog toch maximaal 40 aanlopen van kleinere schepen aldaar, nieuwe PTA met ruimte voor 2 grote cruiseschepen in Achtersluispolder):

Hier zijn nog diverse kanttekeningen bij te plaatsen, zie hiervoor de bijgeleverde notitie en de business case zelf.

De conclusie hieruit is, dat het resultaat voor verplaatsing naar de Coenhaven minder negatief is dan voor de Achtersluispolder.

Advies RHDHV meest kansrijke locatie
De locatie Coenhaven is de meest kansrijke locatie, vanwege:
- de lagere investeringskosten;
- minder complexe bestuurlijke en juridisch planologische procedures in relatie tot planning;
- betere mogelijkheden van inpassing bij bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- hogere ruimtelijke kwaliteit bij uitbreiding naar derde of zelfs vierde ligplaats.

Ad 2. In te stemmen met als voorgenomen voorkeurslocatie: Coenhaven
Op basis van het advies van RHDHV om de Coenhaven als meest kansrijke locatie verder uit te werken wordt voorgesteld dit advies over te nemen en de Coenhaven aan te wijzen als voorkeurslocatie voor de verplaatsing van de PTA. Dit sluit aan op de ruimtelijke strategie voor het gebied Haven-Stad/ZaanIJ.

Ruimtelijke strategie: Ontwikkelingen metropoolregio, leggen van verbindingen
De zoektocht naar een nieuwe locatie voor de cruiseterminal vindt plaats in de grootste ontwikkellocatie van de metropoolregio: Haven-Stad/ ZaanIJ. In dit gebied wordt door Amsterdam en Zaanstad nauw samengewerkt om (opgeteld) 50.000 tot 90.000 woningen tot stand te brengen. Recent is de Economisch Ruimtelijke verkenning als gezamenlijke opdracht uitgevoerd. Deze studie

benadrukt het belang van een goede ruimtelijke en verkeerskundige verbinding tussen beide gebieden, onafhankelijk van de situering van de cruiseterminal.

In de afweging voor de voorkeurslocatie van de cruiseterminal weegt de verbinding binnen dit gebied dan ook zwaar mee. Op basis van de studie van RHDHV kan geconcludeerd worden dat een cruiseterminal in de Achtersluispolder de verkeerskundige relatie kan versterken maar ook extra druk legt op deze verbinding, als afwikkelroute van bevoorrading en toeristen. Bovendien draagt een terminal in de Achtersluispolder niet bij aan de ruimtelijke verbinding van Zaanstad met Amsterdam als één stad. Een ruimtelijke verbinding die juist moet ontstaan door de transformatie van extensieve (logistieke) berdrijventerreinen (Achtersluispolder en Cornelis Douwesterreinen) tot een gemengd, stedelijk gebied. Dat laat onverlet dat vanuit deze gezamenlijke transformatieopgave aan de noordkant van IJ het van belang blijft de verbinding zowel ruimtelijk als verkeerskundig versneld tot stand te brengen.

Uit de studie van RHDHV blijkt dat een Cruiseterminal in de Coenhaven minder negatieve effecten heeft op de ontwikkelingen van het gezamenlijke ontwikkelgebied Haven-Stad/ZaanIJ. Deze heeft dan ook vanuit het grotere ontwikkelperspectief de voorkeur.

Ad 3. Kennis te nemen van alternatieve scenario's
Gelet op de uitkomst van de MKBA, de business case, het beperkte effect op de drukte in de stad, en de geconstateerde risico's, is het wellicht goed om deze uitkomsten nog een keer naast drie alternatieve scenario's te plaatsen. De scenario's 'high quality cruise' en 'Industriële cruise' vielen buiten de scope van de opdracht van RHDHV. Het scenario 'high quality cruise' is nadien door RHDHV becijferd.

'Autonome groei'
- Huidige PTA handhaven.
- Tweede locatie in de Coenhaven, voor één ligplek voor Oasis klasse cruiseschepen.
- Groei naar 250 aanlopen per jaar (2030)
- Positief financieel resultaat
- Negatief voor Sprong over het IJ: huidig geplande Javabrug niet te realiseren; de vaste verbindingen over de flanken worden tunnels, ofwel de brug in het oosten wordt ter hoogte van het Azartpleingemaakt (deze 'Kompasbrug' variant heeft 35% minder vervoerwaarde en biedt dus minder ontlasting van drukte op centrale deel IJ). Dit zou afwijken van het recente besluit van de gemeenteraad.
- Geen bijdrage aan Stad in balans.
- Zeer beperkt ruimte aan Veemkade om riviercruise naar te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ)

'High quality cruise'
- Huidige PTA handhaven (schepen tot max 210 meter, kleiner wordende markt tot 40 aanlopen in 2030).
- Tweede locatie in de Coenhaven te maken, voor één ligplek voor schepen groter dan 210 meter.
- Beperkte groeit tot circa 140 aanlopen per jaar (2030)
-
- Neutraal voor Sprong over het IJ: de Javabrug kan worden gerealiseerd en heeft geen risico van uitloop verplaatsing PTA. Echter de vaste verbinding bij Stenen Hoofd wordt een tunnel of een dure brug die lang open moet staan.

- Postief voor Stad in balans.
- Zeer beperkt ruimte aan Veemkade om riviercruise naar te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ)

'Industriële cruise'

- Beperkt gebruik Veemkade (handvol schepen).
- Havenbedrijf verzoeken alsnog een derde locatie aan te wijzen in de haven, die snel te realiseren is. HbA heeft eerder aangegeven dat dit niet veilig is, en dat de beschikbare ruimte gebruikt moet worden voor havengerelateerde bedrijven.
- Eventueel tijdelijk gebruik van de huidige kade in de Coenhaven, om een bouwperiode te overbruggen.
- Groei naar 250 aanlopen per jaar (2030)
- Financieel resultaat onbekend
- Positief voor Sprong over het IJ: de Javabrug kan worden gerealiseerd en heeft geen risico van uitloop verplaatsing PTA.
- Beperkte bijdrage aan Stad in balans.
- Beperkt ruimte aan Veemkade om riviercruise naar te verplaatsen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit van het IJ)

Hieruit kan worden geconcludeerd, dat er een afweging moet worden gemaakt, waarin de volgende elementen een rol spelen:

- realiseren van de Sprong over het IJ
- faciliteren van de zeecruise sector in de MRA
- bijdrage leveren aan de Stad in balans
- financieel resultaat
- bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van het IJ

Door te kiezen voor verplaatsing van de PTA wordt aan alle elementen een positieve bijdrage geleverd, en wordt consistent uitvoering gegeven aan reeds genomen besluiten (Sprong over het IJ, Stad in balans, bestuursopdracht verplaatsen PTA) echter het financieel resultaat is negatief. Zie hiervoor de kabinet Business Case.

Ad 4. Akkoord te gaan met de beleidsregels zoals verwoord in het concept beleid 2020-2030

De Beleidsrichting Zee –en Riviercruise heeft als doel een beleidskader te formuleren voor de ontwikkeling van zee- en riviercruise in Amsterdam in samenwerking met de regio . Dit beleidskader is opgesteld ter uitvoering van de Bestuursopdracht Stad in Balans: sturing op spreiding, kwaliteit en diversiteit. Aan de hand van het beleidskader kunnen concrete beslissingen worden genomen over de wijze waarop, de locaties waar en de randvoorwaarden waaronder zowel de zee- als riviercruise in deze stad wordt gefaciliteerd.

2

De beleidsrichting is tot stand gekomen door literatuuronderzoek, veldonderzoek en gesprekken met relevante stakeholders. Het document is tot stand gekomen in goede samenwerking met het Havenbedrijf.

De belangrijkste punten uit de beleidsregels zijn de volgende:

a) Zee- en riviercruise horen bij het maritieme verleden en zijn welkom in Amsterdam ook van wege het belang voor de Metropoolregio.
b) Niet inzetten op maximale groei maar inzetten op een kwaliteits –en spreidingsstrategie tot Northwes Europe's prefered cruise destination. Elementen hierin zijn:
    i. Focus op duurzaamheid en ontwikkeling tot Green Cruise Port.
    ii. Focus op turn around vanwege de hogere toegevoegde waarde.
c) In samenspraak met de branche onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om passagiers meer gebruik te laten maken van alternatieve attracties in de regio. Dit is vooral van belang voor de transit markt (cruiseschepen op doorvaart, die Amsterdam aandoen voor een bezoek aan attracties).
d) Voor de zeecruise gelden voor de kwaliteits- en spreidingsstrategie de volgende vier hoofdpunten.
    - Een locatie voor het aanmeren van zeecruiseschepen nabij de A10 West, die gemakkelijk bereikbaar is vanuit Schiphol. Deze faciliteit is vooral gericht op turn-around schepen en biedt ruimte aan twee forse schepen tegelijkertijd.
    - Onderzoek de mogelijkheden en of het van belang is om huidige PTA beschikbaar te houden voor een beperkt aantal kleinere zeeschepen. Elementen die hierbij een rol spelen zijn o.a.: interferentie met riviercruiseplekken, kosten voor aanhouden relatief kleine zeecruisefaciliteit, effect op herontwikkelingsmogelijkheden/-waarde van PTA terminal gebouw.
    - Optimalisering van de samenwerking met IJmuiden en mogelijk Rotterdam.
    - Een meerjarig plan van aanpak voor een schonere vaart en klimaatneutrale terminal; in lijn met de ambitie van HbA om zich te ontwikkelen tot duurzame haven.
e) Voor de riviercruise geldt ook een kwaliteits- en spreidingsstrategie. Deze bestaat uit de volgende twee hoofdpunten
    - Op de korte termijn instandhouding van de status qua van de ligplaatsen en geen maatregelen voor tijdelijke halteerplekken.
    - Op de lange termijn het vinden van een nieuwe balans in de versterking van de kwaliteit van de beleving van het IJ, in relatie tot de nautische functie van het IJ. Dit leidt op termijn tot het verminderen van ligplaatsen van riviercruiseschepen op het 'binnen-IJ'. Door verdichting en transformatie van de stad bieden verder weg van het centrum gelegen locaties op termijn kansen.
    - Het ingevoerde prijsbeleid (in 2019) wordt gecontinueerd om vraag en aanbod in balans te brengen en het premium karakter van centrale ligplaatsen te waarborgen.

Ad 4 In te stemmen met het vervolgproces en eventueel afspraken te maken ten behoeve van het gesprek met de wethouders uit Zaanstad

In de bestuursopdracht Verplaatsing PTA is opgenomen dat de uiteindelijke voorkeurslocatie wordt voorgelegd aan de bestuurscommissies van West, Nieuw West en Noord dit op basis van artikel 28 van de verordening op de bestuurscommissies. Hierdoor kan in december nog geen definitieve

keuze worden gemaakt over de voorkeurslocatie aangezien het advies pas kan worden ingewonnen nadat B&W akkoord is met de voorgestelde locatie voor de PTA. Verder is geconcludeerd dat het rapport van Royal Haskoning DHV alle elementen bevat om tot besluitvorming te komen maar dat een aantal daarvan nader gedetailleerd moeten worden om tot een uitvoeringsbesluit te komen. Dit zijn in ieder geval de volgende onderwerpen:

- Verkeersontsluiting: oplossingen en kosten;
- Planning: nadere detaillering in relatie tot de Javabrug
- Organisatie: in –en externe samenwerking;
- Verkenning oplossingen met naburige bedrijven, in elk geval Eggerding
- Financiële dekking
- Proces en uitvoering
- Wel/niet herontwikkelen PTA Veemkade

Daarom wordt voorgesteld om de uiteindelijke keuze aan het college voor te leggen in 2018 met als uiterlijk moment Q4 te weten het bestuurlijk IJkmoment Javabrug.

Als gevolg van dit proces neemt B&W zoals beloofd een helder besluit in december 2017, waarover kan worden gecommuniceerd. Door het definitieve besluit aan een nieuw college van B&W voor te leggen is er draagvlak voor de uitvoering en is er voldoende tijd voor een zorgvuldig proces.

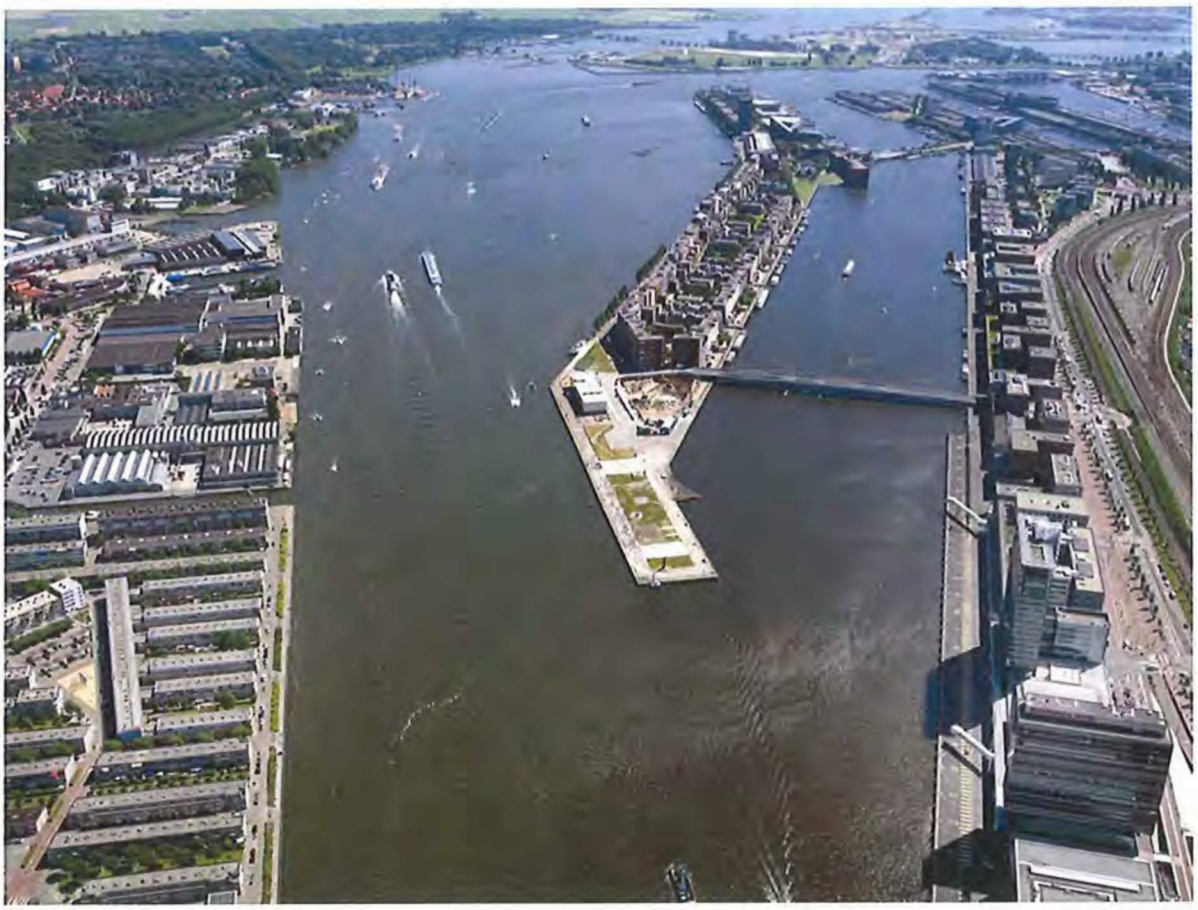
Hierbij moet worden opgetekend, dat als gevolg van een 'voorgenomen voorkeursbesluit' in december, waarbij wel de kosten in beeld zijn maar de financiële dekking nog niet is geregeld, er als het ware een soort 'fuik' ontstaat, waaruit het lastig is terug te keren van het voorgenomen besluit.

Het onderzoek naar de voorkeurslocatie heeft plaatsgevonden in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad. Waarbij de insteek is dat bestuurlijke besluitvorming parallel zou plaatsvinden. Hoewel wordt voorgesteld dat B&W in december Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie locatie aan te wijzen is het voorstel de Achtersluispolder niet meer nader te onderzoeken en dus af te laten vallen. Hierover zal dan in december in beide B&W's besloten worden. Na besluitvorming wordt voorgesteld om een gezamenlijk persmoment te plannen waarin de boodschap is dat na een gelijkwaardige afweging is besloten de Coenhaven als voorgenomen voorkeurslocatie aan te wijzen.

Gemeente
Amsterdam

Projectplan Javabrug

Van definitiefase t/m uitvoeringsbesluit



Versiebeheer

Versie	Auteur	Reden versiewijziging	Datum
1		Bespreken in Kernteam Javabrug	28-11-2017
2		Wijzigingen verwerkt	8-1-2018
3.0		Bespreking in Stuurgroep IJ, 18-jan-2018	24-1-2018
3.1 (def)		Bespreking in Directeurenoverleg	6-2-2018

Inhoud

1 Inleiding 5
1.1 Projectplan 5
1.2 Doel van het Projectplan 5

2 Projectopdracht 7
2.1 Planproducten 2018 11
2.2 Planning op hoofdlijnen 13
2.3 Risico's 16

3 Projectorganisatie 17
3.1 Organisatiemodel 17
3.2 Kernteam 17
3.3 Overlegstructuur 23
3.4 Capaciteitsplanning en begroting 2018 25
3.5 Risico's 26

4 Projectbeheersing 27
4.1 Opdracht en doelen projectbeheersing voor deze fase 27
4.2 Organisatie projectbeheersing 27
4.3 Scope beheer 27
4.4 Financieel beheer 29
4.5 Documentbeheer 31
4.6 Planning 31
4.7 Risicomanagement 32
4.8 Kwaliteitsborging / Tegenspraak 32
4.9 Risico's 35

5 Omgeving, Communicatie en Participatie 36
5.1 Opdracht en doelen omgevingsmanagement voor deze fase 36
5.2 Organisatie omgevingsmanagement 36
5.3 Participatie en Communicatie 36
5.4 Belanghebbenden ("stakeholders") 36
5.5 Strategische omgevingscommunicatie 37
5.6 Inclusieve stad 38
5.7 Participatie 38
5.8 Conditionering 40
5.9 Producten 41

6 Techniek, Ontwerp en Nautische aspecten 42
6.1 Opdracht en doelen technisch management voor deze fase 42
6.2 Organisatie technisch management 42

6.3 Scope uitwerking van de opgave 43
6.4 Onderzoek varianten ligging 43
6.5 Ambitiedocument 45
6.6 Technische onderzoeken 46
6.7 Nautische onderzoeken 47
6.8 Referentie ontwerp 49
6.9 Producten 49

7 Marktbenadering 50
7.1 Opdracht en doelen contractmanagement voor deze fase 50
7.2 Twee hoofdprocessen: diensten en de brug 51
7.3 Organisatie contractmanagement 51
7.4 Inkoopstrategie Javabrug 52
7.5 Aanbestedingsdossier Javabrug 54
7.6 Inkoop advies- en ingenieursdiensten 56
7.7 Kwaliteitsborging en tegenspraak 60

8 Afronding fase en overdracht project 62
8.1 Evaluatie 62
8.2 Decharge 62
8.3 Review 62
8.4 Start uitvoeringsfase 62

1 Inleiding

1.1 Projectplan

Dit projectplan beschrijft de opgave voor het realiseren van een langzaam verkeer brug tussen kop Java-eiland en het Hamerkwartier van de definitiefase tot en met uitvoeringsbesluit. Tot aan uiteindelijke definitieve naamgeving zal de brug de werktitel 'Javabrug' hebben.

Aanleiding
In juli 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Definitief Voorkeursbesluit fase 2 Sprong over het IJ. Het voorkeursbesluit behelst een pakket aan maatregelen bestaande uit het optimaliseren van de veren, de aanleg van metrostation Sixhaven, een Javabrug en mogelijk op termijn een verbinding ter hoogte van het Stenen Hoofd en een voetgangerspassage tussen het Centraal Station en Overhoeks.
Het project Javabrug maakt als maatregel 3 onderdeel uit van het Programma Sprong over het IJ. Het doel van het Programma Sprong over het IJ is het realiseren van betere IJ-oeververbindingen die zorgen voor een hechtere (verkeerskundige, functionele en ruimtelijke) samenhang in de stad rondom het IJ. Het beoogd resultaat is een sterk verbeterd netwerk van verbindingen voor fietsers en voetgangers, dat de kwaliteit van Amsterdam als efficiënte fietsstad versterkt. De afwikkeling van het fietsverkeer via de oostelijke flank is een impuls voor de lopende gebiedsontwikkeling in het Hamerkwartier en het Marineterrein.

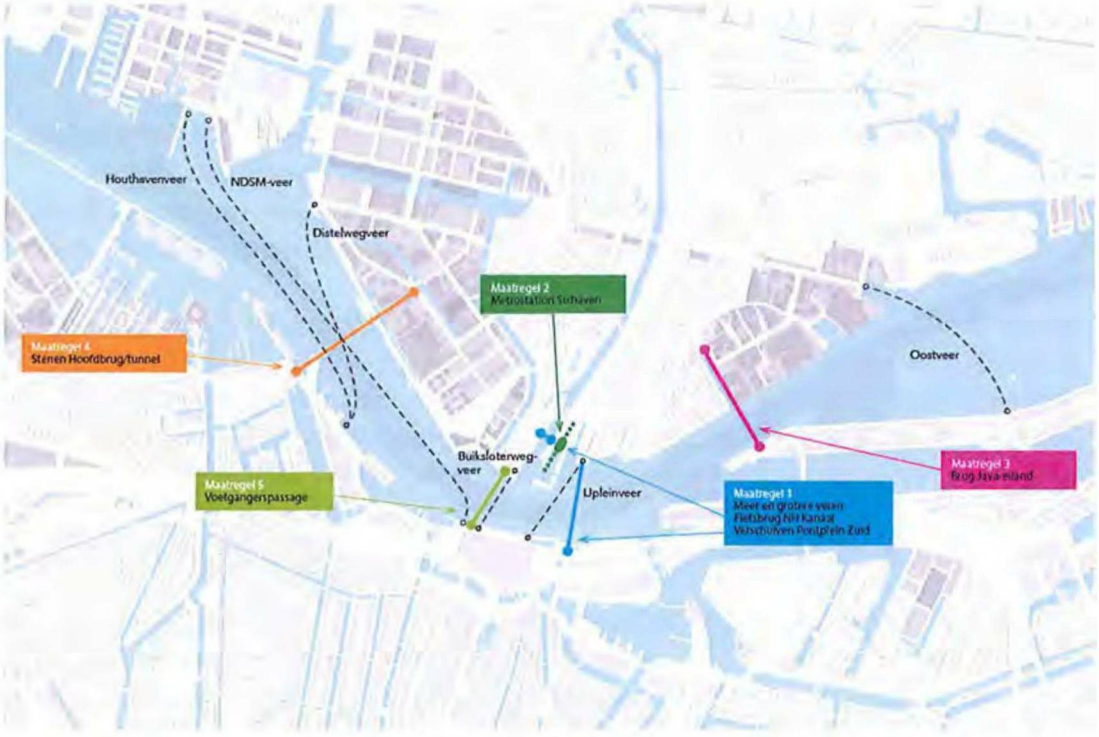
Met het voorkeursbesluit is fase 2 Uitgangspuntenfase van het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur afgerond. Bij de besluitvorming horen o.a. bijlagen als de Nota van Beantwoording, Nota van Uitgangspunten en een Plan van Aanpak Uitvoeren Voorkeursbesluit Sprong over het IJ. Ook de brieven van de minister van I&M, Rijkswaterstaat, Centraal Nautisch Beheer en het Havenbedrijf Amsterdam horen hierbij. Deze documenten dienen als basis voor het project Javabrug. Daarnaast zijn bij de Voorjaarsnota 2017 proceskosten voor de vervolgfase beschikbaar gesteld.

1.2 Doel van het Projectplan

Het projectplan is opgesteld voor zowel de opdrachtgever als voor de projectmanager en het kernteam. In het projectplan zijn afspraken vastgelegd tussen de opdrachtgever en projectmanager over de uitvoering van het project in deze planfase. Het project Javabrug wordt met dit projectplan van aanvang af gestructureerd en beheerst. In het projectplan staan afspraken over te leveren projectproducten, de uitvoeringswijze van de planvoorbereiding, de (bestuurlijke) beslismomenten, de communicatie, de projectorganisatie, de planning, de projectbeheersing, de wijze van rapporteren en de risicobeheersing.
Deze afspraken zijn nodig om doelgericht te kunnen werken en de samenwerking, ook binnen het projectteam, goed te organiseren. Het project Javabrug bevindt zich in de opstartfase en de

projectorganisatie moet nog groeien. Het is daarom denkbaar dat er aanvullingen of wijzigingen wenselijk zijn op dit projectplan, vandaar dat er voor is gekozen de activiteiten voor 2018 en een doorkijk naar 2019 te beschrijven. Het projectteam committeert zich aan het projectplan. De opdrachtgever kan het projectplan gebruiken om draagvlak te creëren.

Het projectplan is door de ambtelijk opdrachtgever voor vaststelling ingebracht in de Stuurgroep IJ van 18 januari 2018.



Sprong over het IJ, 5 maatregelen uit het Voorkeursbesluit ▲

2 Projectopdracht

Projectopdracht
De projectopdracht is de planvoorbereiding voor de realisatie van een langzaam verkeer brug ter hoogte van Kop Java-eiland en het Hamerkwartier om het sterk groeiend langzaam verkeer over het IJ te spreiden via de oostelijke flank. De planvoorbereiding bestaat onder andere uit het verder uitwerken van de planproducten uit het voorkeursbesluit en het doen van nader technisch en nautisch vervolgonderzoek in samenwerking met de betrokken partijen Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied en het ministerie Infrastructuur en Waterstaat.

De opdracht eindigt met het nemen van een uitvoeringsbesluit voor de Javabrug.

Definitie Javabrug (fysieke scope)
De Javabrug is één van de maatregelen van Sprong over het IJ. Waar in dit Projectplan gesproken wordt over de Javabrug, wordt het project Javabrug bedoeld. De scope hiervan is breder dan de realisatie van een brug over het IJ, en bevat onder meer

- Beweegbare brug 35 m vrije doorvaart (type brug niet bepaald mogelijk, bascule-, ophaal-/draai-brug),
- Vaste brug 160 m (type brug niet bepaald mogelijk: boog-, koker-, etc.)
    - Brughoogte: als basis wordt op de door de minister geëiste brughoogte ontworpen: 11,35m doorvaarthoogte ten opzichte van maatgevend waterpeil (MHW). Daarnaast wordt ook inzichtelijk gemaakt welke consequenties het heeft als de doorvaarthoogte op de huidige 9,70 meter t.o.v. MHW is.
    - Hellingbanen, geen tapis roulants, roltrappen e.d., om op hoogte te komen.
    - Aanvullend trappen en liften die geschikt zijn voor fietsers, rolstoelen e.d.
    - Netto breedte: 10 meter, bestaande uit 3 meter fietspad en 2 meter voetpad in elke richting,
- Aanbruggen aan noord- en zuidzijde incl. fundering en dek,
- De bediening en ICT t.b.v. de beweegbare bruggen,
- Vaarwegmarkering, aanvaarbescherming, remmingswerken, golfbreker, wachtplaatsen, uitbreiden walradarsysteem ed,
- Uitdiepen van vaarwater (waar nodig),
- De directe omgeving van de aanbruggen,
- De eventueel te graven Jakartagracht met 20 m vrije doorvaart of een alternatief voor de recreatievaart aan de zuidzijde,
- Twee beweegbare bruggen over de Jakartagracht,
- Eventuele vervanging van een gedeelte van de kademuren van de Kop Java,
- Gedeeltelijk herstel van de openbare ruimte op de Kop Java,
- Kelder, pijlers etc.,
- Diverse mitigerende maatregelen.

De brug wordt ontworpen op een capaciteit van ca 20.000 fietsers en 3.500 voetgangers.
De vaststelling van de exacte fysieke scope van de Javabrug is onderwerp van deze fase.

De brug wordt technisch geschikt gemaakt voor alle langzaam verkeersoorten. Welke vervoersmiddelen precies van de Javabrug gebruik mogen maken (bijvoorbeeld wel of niet de bromfiets of brommer) is een apart beleidsvraagstuk, waarover het gemeentebestuur op basis van de inzichten, wensen en eisen van dat moment, een besluit kan nemen.

Buiten de scope is vooralsnog gehouden: eventuele verwervingen in het Hamerkwartier en de aanpassingen aan het aanpalende fietsnetwerk. Ook de verplaatsing van de Passenger terminal Amsterdam maakt geen onderdeel uit van de projectscope.

De exacte demarcatie tussen het project en het aanpalende fietsnetwerk moet eveneens nog worden vastgelegd. In elk geval zal er een goed integraal ontwerp voor het netwerk gemaakt moeten worden.

Kop Java-eiland

De kop van het Java-eiland is een bijzondere locatie aan het IJ. Door zijn ligging heeft het een enorme aantrekkingskracht gehad op bewoners, ondernemers, beleggers, investeerders die er graag een invulling aan zouden geven. Maar een definitieve invulling kun je maar een keer realiseren. De huidige afspraak is daarom dat het gebied pas definitief wordt ontwikkeld als er zich een idee aandient van het 'allerhoogste niveau van internationale allure'. Hierover adviseert de commissie Kloos aan de wethouder ruimtelijke ordening. In september 2017 adviseerde de commissie Kloos om voor de kop Java af te zien van nieuw programma en is hun definitief advies de kop te bestemmen voor een groene bijzondere openbare ruimte.
In de tussentijd wordt de locatie onder andere gebruikt voor een basisschool en tijdelijke evenementen.

De gemeente heeft met het Voorkeursbesluit gekozen voor een Javabrug in een zone grenzend aan de Kop Java of zelfs daaroverheen vallend. In diverse varianten, die voor de inpassing van de brug worden onderzocht, wordt gedacht aan de aanleg van een gracht in het gebied of het realiseren van een aanbrug op de kop van het Java-eiland. Vanwege de relatie met de Kop Java is in de Stuurgroep IJ afgesproken de scope van het project Javabrug uit te breiden met de kop Java-eiland. In het ambitiedocument dat zal worden opgesteld ten behoeve van de Javabrug wordt daarom ook een visie op de Kop van Java geformuleerd. Hierbij zullen stedenbouwkundige en architectonische uitgangspunten worden opgenomen voor de uiteindelijke ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebied. Voor deze scope uitbreiding zal dekking gevonden moeten worden.

Bij de uitwerking zal ook aandacht zijn voor de bouwlogistiek: mogelijk dat de Kop Java-eiland vooruitlopend op een definitieve invulling gebruikt wordt als bouwlocatie.

Projectdoelstellingen

Voor de Javabrug zijn een aantal projectdoelen geformuleerd.

Amsterdamse allure

1. De Javabrug heeft Amsterdamse Allure. De Javabrug is een brug voor fietsers en voetgangers en zal zich op een gepaste en zorgvuldige wijze moeten voegen in zijn omgeving: het IJ en de beide oevers. Uitgangspunt is dat de Javabrug een hoogstaande kwaliteit krijgt.

Verbinden

2. De Javabrug verbindt. De Javabrug zal de fysieke verbinding vormen tussen Amsterdam Noord en de rest van Amsterdam. Dit zal de patronen van de omliggende wijken structureel doen veranderen. Het biedt kansen, maar kan ook als een bedreiging worden gezien. Ook in figuurlijke zin zal de verbinding gezocht worden. Tijdens het opstellen van het uitvoeringsbesluit zal hier aandacht voor zijn en worden de nautische partijen, stakeholders, bewoners en ondernemers aan beide zijden, bestuurders maar ook onze collega's nadrukkelijk betrokken.

Trots van de Amsterdammers

3. De Javabrug is van alle Amsterdammers. Er zullen weinig ruimtelijke ingrepen zijn in Amsterdam die zoveel tot de verbeelding spreken en waar ook zoveel meningen over zijn als een brug over het IJ. Dit vraagt om een proces waarbij de Amsterdammers op een goede manier betrokken worden zodanig dat het draagvlak voor de brug hoog blijft en de Amsterdammers trots kunnen zijn op hun brug.

Nautische veiligheid

4. Het gebruik van de vaarweg op het IJ moet ongehinderd doorgang kunnen vinden als de brug gerealiseerd is. Het garanderen van de nautische veiligheid van het gebruik van het IJ is een voorwaarde van dit project, de toegankelijkheid moet gegarandeerd worden. Daarvoor moeten de juiste maatregelen getroffen worden zowel in ontwerp als in de uiteindelijke uitvoering en het beheer.

Voor zowel fietsers als voetgangers

5. De Javabrug vervult een belangrijke schakel in het fietsnetwerk van Amsterdam. De goede inpassing in het fietsnetwerk is daarom van groot belang. Maar de brug heeft ook zeker een functie voor voetgangers. Voor recreatief en toeristisch gebruik tussen Hamerkwartier/ Noord en het Oostelijk Havengebied kan de brug een belangrijke schakel vormen. Voor de inpassing wordt bij het (ruimtelijk) ontwerp aandacht gegeven aan sociale veiligheid voor gebruikers van de brug en de openbare ruimte rond de aanbruggen.

Hoge kwaliteit

6. De projectvoorbereiding is van de hoogste kwaliteit. De lat moet hoog gelegd worden als het gaat om de voorbereiding van dit project. Dat betekent dat de beste adviseurs, beheerders, en architecten op het gebied van het realiseren en beheren van bruggen betrokken moeten worden. Deze expertise zal grotendeels buiten de gemeentelijke organisatie gevonden moeten worden uiteraard in nauwe samenwerking met Amsterdamse collega's. Er is veel aandacht voor tussentijdse externe kwaliteitscontrole, met als doel het project goed beheerst te houden. Ook in de uitvoering, die in de volgende fase zal plaatsvinden, zal er veel aandacht

zijn voor project- en risicobeheersing. Dit alles heeft als doel om een goed te beheren brug te realiseren.

Toekomstbestendig

7. De Javabrug is toekomstbestendig. Bij het ontwerp en uitvoering van de brug wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de veranderingen in de vervoersbewegingen in de toekomst. Dit geldt zowel voor het verkeer wat over de brug gaat als eronderdoor vaart. Ook wordt bij de inpassing van de aanbruggen gekeken hoe toekomstbestendig deze zijn als er ontwikkelingen zijn in het Hamerstraatgebied of Kop Java-eiland. Daarnaast zal ook het beheer integraal meegenomen worden in het ontwerpproces.

Duurzaam

8. De Javabrug is duurzaam. Onderzocht gaat worden hoe in het ontwerp en de uitvoering van de brug de duurzaamheidsambities van de gemeente Amsterdam een plek kunnen krijgen.

Kennis delen

9. De Javabrug draagt bij aan de ontwikkeling van het kennisniveau in Amsterdam. De kennis die wordt opgedaan in deze fase van de voorbereiding van de Javabrug kan waardevol zijn voor de rest van de organisatie, bijvoorbeeld voor de toekomstige verbinding ter hoogte van het Stenen Hoofd of tussen Zeeburgereiland en Sporenburg. Het project Javabrug vindt het haar opgave in de kennisoverdracht een actieve rol in te spelen.

Relatie met Sprong over het IJ

Bovenstaande doelstellingen voor het project Javabrug sluiten goed aan op de werkprincipes van Sprong over het IJ:



▲ Sprong over het IJ, Strategie voor de uitvoering

Afstemming met Sprong over het IJ zal op verschillende niveaus plaatsvinden. De Javabrug is één van de toonaangevende onderdelen van het programma Sprong, er zal daarom veel uitwisseling plaatsvinden onder andere op het gebied van communicatie en participatie. Een ander aspect is dat de kennis die opgedaan wordt bij de Javabrug van grote waarde kan zijn indien maatregel 4: de Stenen Hoofdverbinding ook een brug wordt.

Daarnaast maakt de Integraal Manager Javabrug nadere procesmatige afspraken met de Programmamanager Sprong over de bijdragen vanuit het project Javabrug aan gesprekken met derden als het Ministerie, Provincie e.d. over onderwerpen die het project Javabrug en Kop Java aangaan.

2.1 Planproducten 2018

Voordat gestart kan worden met technische voorbereiding en de voorbereiding van 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: inpassingsstudie, ambitiedocument en inkoopstrategie, op te stellen die gezamenlijk ter besluitvorming worden aangeboden. Gezien de importantie van deze onderwerpen lijkt besluitvorming in de gemeenteraad voor de hand liggen. De inkoopstrategie zal door het college worden vastgesteld en ter kennisname aan de gemeenteraad worden gestuurd, de andere twee producten worden door de gemeenteraad vastgesteld.

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. Hieronder in het kort de inhoud van de drie producten.

2.1.1 Inpassingsstudie

De precieze locatie van de brug en van de aanlandingen zijn nog niet bepaald. Bij de kop Java is een gloednieuw hotel in aanbouw. In Noord is een groot gebied in ontwikkeling (Hamerkwartier) dat als belangrijk kenmerk heeft dat de gemeente hier weinig grondbezit heeft.

Er zijn de afgelopen 2 jaar al diverse inpassingsvarianten over tafel gegaan. In bijlage 1.1.D. "Aanvullende informatie Javabrug" bij het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ zijn twee referentievarianten opgenomen. Daarnaast is bij de behandeling van het voorkeursbesluit een motie aangenomen voor het onderzoeken van een meer oostelijke variant. Het is belangrijk om de komende tijd de inpassingsvarianten goed te definiëren, geen kansrijke varianten te vergeten, en deze goed af te wegen. De afweging van de inpassingsvarianten leidt tot het inpassingsbesluit, dat tegelijkertijd met het ambitiedocument en de inkoopstrategie (ter kennisname) in de 2e helft van 2018 aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd.



De inpassingsstudie geeft antwoord op de vraag welke van de drie beoogde liggingen: westelijk, midden of oostelijke variant de voorkeur geniet. Daarnaast worden in de inpassingsstudie de hoofdprincipes voor de brug vastgelegd.

Om te komen tot een voorkeursvariant worden de varianten vergeleken op de volgende aspecten.

1. Comfort / gebruiksgemak fietser en voetgangers
2. Vervoerswaarde en aantakking op het bestaand fietsnetwerk
3. Inpassing in de bestaande omgeving Kop Java
4. Inpassing in Hamerstraat gebied noordzijde
5. Technische en nautische haalbaarheid
6. Kosten
7. Planning

2.1.2 Ambitiedocument

Het ambitiedocument is 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 Java-eiland en in het bijzonder de inrichting van Kop Java-eiland?
- 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?

2.1.3 Inkoopstrategie

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 en kan worden aangesloten op de karakteristieken van de markt? (Hierbij zullen ook de 10 lessen van de Noord/Zuidlijn worden betrokken.)
e) Ervaring met opgave en kennisontwikkeling. In hoeverre wordt aangesloten bij de expertise die binnen de gemeente Amsterdam en kan tegelijkertijd de gemeentelijke expertiseontwikkeling worden geborgd?

Participatie:
De totstandkoming van de inkoopstrategie vindt plaats in consultatie met de opdrachtgever en de mogelijk toekomstige eigenaar Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR), waarbij de Lead Buyer Fysiek (Ingenieursbureau (IB)) om advies wordt gevraagd. Daarnaast zal advies worden ingewonnen bij projecten vergelijkbaar qua aard, opgave en/of omvang en de tenderboard van Amsterdam.

2.2 Planning op hoofdlijnen

Stap 1 Planuitwerking tot ijkmoment (1-1-2018 tot 1-10-2018)

De eerste stap is de planuitwerking van de inpassingsstudie, ambitiedocument en inkoopstrategie. In het eerste kwartaal van 2018 worden deze producten opgesteld, in het tweede kwartaal volgt

consultatie met de stakeholders en omgeving. De beoogde besluitvorming over de studies vindt plaats in de tweede helft 2018.

In het vierde kwartaal 2018 is een bestuurlijk ijkmoment voor de Javabrug gepland in het kader van de verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). Dan zal een oplossing gevonden moeten zijn voor de onderlinge afhankelijkheid tussen beide projecten.
Bij besluitvorming ijkmoment in de gemeenteraad wordt voor het Project Javabrug naast de drie documenten: Inpassingsstudie, Ambitiedocument en Inkoopstrategie de laatste stand van zaken gedeeld over de planning, inzichten in de financiële haalbaarheid en wordt ingegaan op de verdere planvoorbereiding naar een Uitvoeringsbesluit met mogelijk een aanvraag voor proceskosten voor 2019. Vanuit de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA wordt aan de gemeenteraad een go/no go besluit voorgelegd.

Andere belangrijke onderdeel van stap 1 is het selecteren van advies- en ingenieursdiensten voor de voorbereiding van het inkoopdossier. Ook worden tal van nautische – en technische onderzoeken uitgevoerd die onafhankelijk zijn van de beoogde locatie maar wel onderdeel gaan vormen van het inkoopdossier. Dit betreft zowel bureauwerk als veldwerk. Met de vele stakeholders en de nautische partijen worden gesprekken gevoerd over de klanteisen. In een vroeg stadium zal ook met Rijkswaterstaat in haar rol als (water-) vergunning verlener gesproken worden. Met de nautische partijen wordt een apart overleg opgestart. Ook wordt gestart met juridisch planologisch onderzoek.

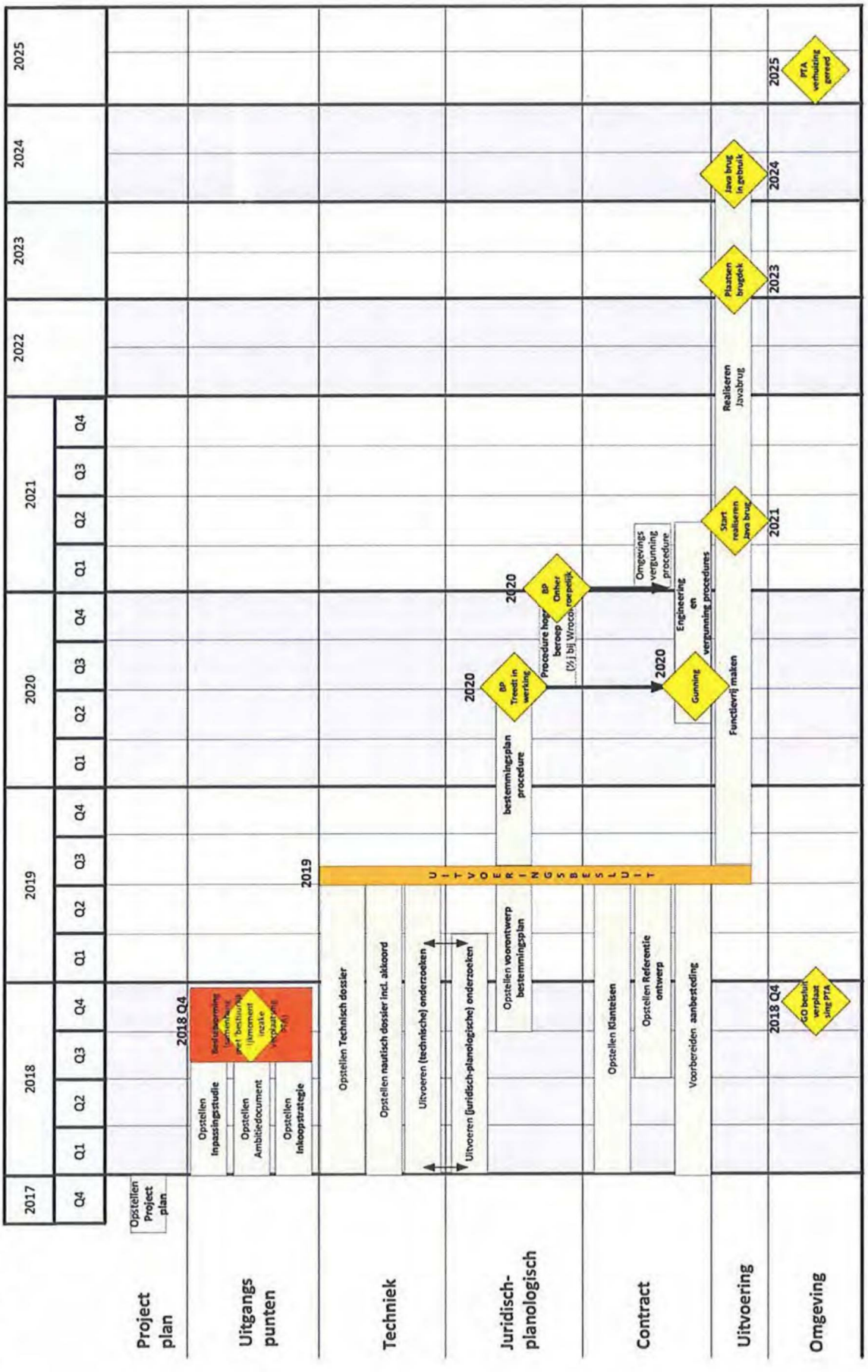
Stap 2 IJkmoment tot en met Uitvoeringsbesluit (1-1-2018 tot 1-7-2019)

Nadat de locatie en de gewenste aanbestedingsvorm is gekozen en de ambities zijn vastgelegd kan verder gegaan worden met het opstellen van een aanbestedingsdossier. In deze fase wordt ook het referentieontwerp (en referentiebegroting en planning) opgesteld. Daarnaast kan het voorontwerp bestemmingsplan in deze fase worden opgesteld. Aan het einde van deze fase is voldoende informatie beschikbaar om een uitvoeringsbesluit te nemen (in het kader van het PBI Fase 4 besluit).

Stap 2b Tussen 1-7-2019 en 1-4-2020 kan gekozen worden voor versnelling of het tijdelijk stopzetten van het project. Hiervoor dient een keuze gemaakt te worden om het uitvoeringsbesluit Javabrug eerder dan 2020 (planning op basis van Voorkeursbesluit) te nemen.

De Stuurgroep heeft ingestemd met het zo aanpassen van de adaptieve strategie dat medio 2019 op basis van de dan beschikbare informatie over de effecten van de Noord/Zuidlijn, (wijzigingen in) het woningbouwprogramma in Noord, de effecten van de eerste maatregelen uit stap 1 en inzichten in de fietsbewegingen in Noord een uitvoeringsbesluit genomen kan worden over de Javabrug. Dit sluit aan bij de Motie Sprong over het IJ Versnelling. **Daarbij is het van belang voor de planning van de realisatie van de Javabrug dat er ten aanzien van de PTA tijdig een (eventueel tijdelijke) oplossing gevonden wordt voor de locatie van de PTA. Eind 2018 volgt hierover besluitvorming.** De planning van de andere stappen versnelt hiermee uiteraard ook een jaar bij positief besluit medio 2019. Start bouw is dan 2021, oplevering 2024.

Planningsschets maatregel 3 Sprong over het IJ Javabrug



24 januari 2018

De volgende stappen vallen buiten de reikwijdte van het projectplan:

Stap 3 Uitvoeringsbesluit tot gunning (1-4-2020 tot 1-4-2021)

In deze derde stap ligt het project met een definitief go-besluit van de raad vol op stoom. Er wordt een aanbesteding doorlopen. Daarnaast wordt het bestemmingsplan in procedure gebracht. Ook is er na het uitvoeringsbesluit ruimte om te starten met het functie vrij maken voor de brug.

Stap 4 Gunning tot start uitvoering (1-4-2021 tot 1-4-2022)

Het laatste jaar van de voorbereiding van de Javabrug staat vooral in het teken van het opstellen van alle technische tekeningen en het uitwerken van de bouwlogistiek met de aannemer. Ook dienen hier diverse vergunningen te worden aangevraagd en wordt het bestemmingsplan definitief. Daarnaast lopen de bouwrijpwerkzaamheden in deze fase door.

Stap 5 Uitvoering tot oplevering (1-4-2022 tot 1-4-2025)

De uitvoering zal naar verwachting circa 3 jaar duren. Binnen deze periode moet ook voor het keren en daarmee ontvangen van de grotere cruiseschepen een oplossing zijn gevonden, in elk geval voordat de aannemer zeecruisevaart belemmerende werkzaamheden, zoals plaatsen van de vaste brugdelen, zal gaan uitvoeren. In de Stuurgroep IJ is gekozen voor versnelling en daarmee zal de oplossing voor de cruiseschepen langer dan 210 meter op het kritische pad komen te liggen.

2.3 Risico's

Risico	Toelichting
Planningsrisico	Voor de Javabrug is de onderlinge afhankelijkheidsrelatie een oplossing voor het draaien (en aanmeren) van de cruiseschepen langer dan 210 meter op de huidige PTA een groot planningsrisico, dat betekent dat voor de PTA op tijd een nieuwe locatie of andere oplossing gevonden moet worden.
Project stilstand	Indien medio 2019 nog geen besluit genomen kan worden over de Javabrug kan de projectorganisatie stil komen te vallen. Dit komt de kwaliteit van het project en de kosten niet ten goede.

3 Projectorganisatie

3.1 Organisatiemodel

Om de intern gemeentelijke en externe samenwerking zo goed mogelijk te laten verlopen is er voor het project Javabrug gekozen om te werken volgens het Integraal Projectmanagement Model (IPM). Op basis van dit model is een integraal Kernteam Javabrug samengesteld dat hiermee transparant en herkenbaar is voor betrokken partijen als Rijkswaterstaat e.a.. In het Kernteam worden vijf managementrollen onderscheiden: integraal projectmanager, manager projectbeheersing, contractmanager, omgevingsmanager en technisch manager.

Binnen het project Javabrug zijn de volgende specifieke afspraken gemaakt inzake de projectorganisatie: Het project is onderdeel van het Programma Sprong over het IJ. De ambtelijke en bestuurlijke overleg- en besluitvormingsstructuur volgt het Programma Sprong over het IJ. (Deel)producten en stukken voor bestuurlijke besluitvorming worden met de ambtelijk opdrachtgever besproken, voordat ze verder worden gebracht buiten de projectorganisatie. Daarop volgt bespreking in Stuurgroep IJ. Bij bestuurlijk relevante stukken volgt het Directeurenoverleg IJ en de staf met de verantwoordelijke wethouder(s). Daarna kunnen stukken in het reguliere besluitvormingsproces via het college van B&W, raadscommissie en gemeenteraad worden vastgesteld.

3.2 Kernteam

Projectorganisatie Kernteam Javabrug

Naam	Rol
	Integraal projectmanager
	Manager projectbeheersing
	Omgevingsmanager
	Technisch manager
	Contractmanager
	Hoofd Stedenbouwkundige (optioneel)
	Junior Projectmanager

3.2.1 Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden organisatie

College van Burgemeesters en Wethouders, Raadscommissie en Gemeenteraad
Het college is verantwoordelijk voor het dagelijks bestuur van de stad. Voorafgaand aan de raadsvergaderingen vinden adviserende raadscommissievergaderingen plaats. Bij agendering van het project Javabrug worden de (commissie en raads-)leden van de betrokken portefeuilles uitgenodigd bij de raadscommissie behandeling.

Wethouder staf, bestuurlijk overleg
Bestuurlijk opdrachtgever van het project Javabrug is de wethouder met de portefeuille Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. Daarnaast zijn de wethouders met de portefeuilles Verkeer, Haven en Economie betrokken bij de Sprong over het IJ. Op ad hoc basis komen de wethouders samen in een bestuurlijk overleg, de zogenaamde (drie) dubbele staf waarin alle onderwerpen m.b.t. het Programma Sprong over het IJ, inclusief het project Javabrug geagendeerd worden.

Directeurenoverleg IJ
In het directeurenoverleg IJ vindt integrale afstemming plaats tussen de Stuurgroep IJ, en directeuren/vertegenwoordigers van het Havenbedrijf Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, Rijkswaterstaat, Vervoerregio Amsterdam en Provincie Noord-Holland. Het gremium adviseert de verantwoordelijke bestuurlijke opdrachtgevers van het Programma Sprong over het IJ (waaronder het project Javabrug). Het overleg vervult een spilfunctie, omdat hier kennis, analyse, strategie en belangen van partijen binnen en buiten de gemeente bij elkaar komen. De directeuren vertegenwoordigen de belangrijkste stakeholders, die betrokken zijn bij de opgaven rond het IJ. Hun taak is om de opgave in een brede context te beoordelen, goed onderling af te stemmen en dilemma's vroegtijdig te bespreken. De directeuren kunnen escaleren naar hun bestuurders in geval van onoverbrugbare vraagstukken of risico's.
De scope van het Directeurenoverleg IJ is bewust breder gedefinieerd dan enkel de onderwerpen gerelateerd aan de Sprong over het IJ. Het Directeurenoverleg is een platform waar – indien nodig – de samenhang geagendeerd kan worden m.b.t. onderwerpen als Sprong over het IJ, de Houthavens of de Sluisbuurt.

Stuurgroep IJ
De Stuurgroep IJ borgt de integraliteit tussen de samenwerkende gemeentelijke diensten en geeft sturing aan alle water-gerelateerde, gemeentelijke projecten op en rond het IJ.
De Stuurgroep bereidt zowel het Directeurenoverleg voor als de bestuurlijke besluitvorming voor het Programma Sprong over het IJ en het Project Javabrug. De samenstelling is als volgt: de directeuren van Ruimte en Duurzaamheid (voorzitterschap), Grond en Ontwikkeling, Verkeer en Openbare Ruimte, Metro en Tram, Economie en de Vervoerregio Amsterdam. De ambtelijk opdrachtgever brengt relevante besluitvormingsstukken in in de besluitvormende Stuurgroep IJ.

Ambtelijk opdrachtgever
De ambtelijk opdrachtgever van het project Javabrug is de directeur Grond en Ontwikkeling. Hij is de opdrachtgever aan het Kernteam onder leiding van de integraal projectmanager.

De ambtelijk opdrachtgever heeft namens de ambtelijke organisatie de opdracht van het college van B&W aangenomen een Javabrug te realiseren. Bestuurlijk opdrachtgever is de wethouder met de portefeuille Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. De ambtelijk opdrachtgever is gedelegeerd namens de bestuurlijk opdrachtgever om operationeel opdrachtgever te zijn, eindverantwoordelijk blijft de bestuurlijk opdrachtgever. De ambtelijk opdrachtgever is primair verantwoordelijk voor de relatie met het bestuur. De ambtelijk opdrachtgever rapporteert aan de verantwoordelijk bestuurlijk opdrachtgever: de wethouder met de portefeuille Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. Hij bewaakt de projectdoelen in relatie tot inzet van middelen. Hij maakt middelen uit de organisatie vrij, die nodig zijn om het projectresultaat te realiseren. Hij zorgt ervoor dat de projectmanager over deze middelen kan beschikken. De opdrachtgever brengt besluitvormingsstukken in bij de gremia van het Programma Sprong over het IJ, de wethouders staf, de collegevergadering en raadscommissie en gemeenteraad.
De opdrachtgever heeft de volgende kerntaken:

- Het vaststellen van het projectplan;
- Het verzorgen van draagvlak in de projectomgeving;
- Het ondersteunen bij het voorzien van het project van adequate bemensing en middelen;
- Het vaststellen van (scope)wijzigingen;
- Het toetsen en vaststellen van faseresultaten en rapportages;
- Het toetsen van het eindresultaat;
- Het dechargeren van de projectmanager;
- Het steunen van het project door te helpen problemen op te lossen.

Management Team Grond en Ontwikkeling (MT G&O)
De ambtelijk opdrachtgever agendeert indien wenselijk stukken voor het MT G&O. Aan het gremium nemen deel de afdelingshoofden van Grond en Ontwikkeling, de adjunct directeuren en de directeur / ambtelijk opdrachtgever.

Kernteam Javabrug
Centraal in de projectorganisatie staat het Kernteam Javabrug waarin zorg gedragen wordt voor de dagelijkse afstemming binnen het project. Het Kernteam is als volgt opgebouwd:

Integraal Projectmanager
De integraal projectmanager is verantwoordelijk voor de organisatie en aansturing van het Kernteam. Hij is eindverantwoordelijk voor de producten die worden opgeleverd door het team en de realisatie van het project. Hij legt verantwoording af aan de ambtelijk opdrachtgever en bereidt de bestuurlijke besluitvorming voor. Hij wordt ondersteund door een Junior Projectmanager.

De Integraal Projectmanager is verantwoordelijk voor het ambitiedocument die door de hoofd stedenbouwkundige wordt opgesteld.

Junior Projectmanager
Aan de zijde van de Projectmanager managet de junior projectmanager specifieke deelprojecten en trekt de bestuurlijke besluitvorming.

Omgevingsmanager

De omgevingsmanager verzorgt het stakeholdermanagement en doet de afstemming met omgevingspartijen van buiten de gemeentelijke organisatie. Hij schept kaders/eisen op het gebied van Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie tijdens de uitvoering.
Daarnaast draagt hij zorg voor het functievrij maken en de juridisch-planologische procedures. Hij geeft sturing aan en is verantwoordelijk voor zijn eigen deelprojectteam. Hij is daarnaast verantwoordelijk voor de inbreng van planproducten in de projectgroep Hamerstraat en afstemming met V&OR wat betreft de aansluitende fietsverbindingen.

Technisch manager

De technisch manager draagt zorg voor de realisatie van de objecten in het project. Hij zorgt voor de technische specificaties (eisen) van het project op basis van de eisen en wensen van de stakeholders en de benodigde studies en onderzoeken. En hij zorgt voor de afstemming van de werkzaamheden van nevenopdrachtgevers zoals de kabel en leidingbedrijven.
Eveneens verzorgt de technisch manager de vergunningen en instemming van adviesorganen van de gemeente Amsterdam, zoals de Centrale Verkeers Commissie (CVC). Door toetsing van de eisen in de uitvoering borgt hij dat de objecten aan de benodigde kwaliteit, functioneel en technisch, voldoen. Hij geeft sturing aan en is verantwoordelijk voor zijn eigen deelprojectteam.

Contractmanager

De contractmanager draagt zorg voor de inkoopstrategie. Hij stelt de contractstukken op op basis van de input uit het projectteam (m.n. de technisch manager en de omgevingsmanager). Hij zorgt daarbij voor afstemming en instemming van de toekomstige eigenaar (asset owner) en andere belanghebbenden. Hij doet de aanbesteding en gunning van het contract. Tijdens de uitvoering voert hij het contractmanagement uit. De contractmanager verzorgt na oplevering de acceptatie en overdracht naar de eigenaren. Hij geeft sturing aan en is verantwoordelijk voor zijn eigen deelprojectteam.

Manager projectbeheersing

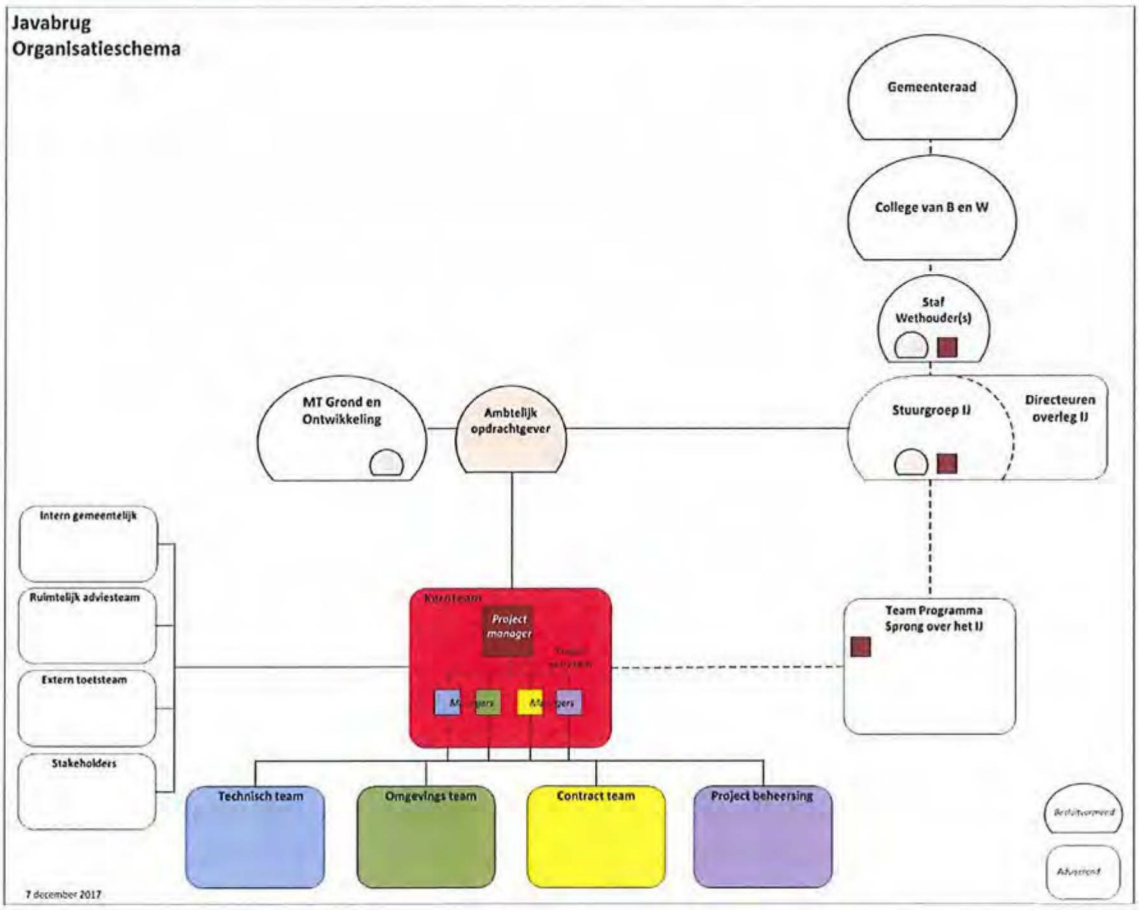
De manager projectbeheersing faciliteert de sturing en verantwoording van de projectorganisatie. Focus ligt op de projectkaders Tijd, Geld, Scope, Kwaliteit en Risico's.
De manager projectbeheersing adviseert het projectteam over de fasering van het project ten opzichte van de omgeving en binnen het project. Hij verzorgt de structurering van het project in processen en producten. Hij stelt de planning op en bewaakt deze kritisch. Hij geeft sturing aan en is verantwoordelijk voor zijn eigen deelprojectteam.

(Optioneel) Hoofd Stedenbouwkundige

Bij het bespreken van onderwerpen in het Kernteam met een ruimtelijke component schuift de hoofd stedenbouwkundige aan om toelichting te geven en mee te werken aan een goed en weloverwogen besluit. Hij geeft gevraagd en ongevraagd advies t.a.v. de inpassingsstudie en is penvoerder voor het ambitiedocument.

Gezamenlijk is het Kernteam verantwoordelijk voor de samenwerking met en de raakvlakken tussen de verschillende deelprojectteams binnen het project Javabrug.

3.2.2 Organogram



3.2.3 Raakvlakken

Er zijn vele raakvlakken tussen de werkzaamheden en producten van de verschillende managers. De belangrijkste staan hier beschreven.

Projectbeheersing
Elke manager geeft input aan de projectbeheersingsdisciplines en is verantwoordelijk voor de kwaliteit daarvan.

- Financiën: deelramingen, opvragen en beoordelen offertes, opdrachten, facturatie;
- Risico's: input bij risicoanalyses en beheersing van de toebedeelde risico's;
- Scopebewaking: bijdrage aan de scopedefinitie en input op wijzigingen (Verzoek tot Wijziging (VTW's));
- Tijd: input voor planning en structurering, bewaken eigen activiteiten;
- Kwaliteit: opereren conform de Administratieve Organisatie (AO) en initiëren en openstaan voor (georganiseerde) tegenspraak

Klanteisen
De Klant Eisen Specificatie (KES) is het pakket van eisen, wensen en randvoorwaarden die alle relevante partijen inbrengen. De KES wordt door het projectteam beoordeeld alvorens deze worden geaccepteerd en verwerkt in de Systeem Eisen Specificatie (SES). Dit zijn de geaccepteerde wensen en eisen die we aan de gehele scope van de opgave stellen.
De klanten in kwestie zijn zowel de 'professionele stakeholders' zoals bijvoorbeeld de beheerder en de nautische partijen, als de 'niet professionele stakeholders' zoals omwonenden en bedrijven. De omgevingsmanager is primair verantwoordelijk voor het organiseren van het proces om de KES op te halen bij stakeholders. De technisch manager draagt zorg voor het feitelijk ophalen van de KES en de verwerking in het specificatiesysteem en de vertaling naar de SES. Daarbij zal de technisch manager direct de specificaties ophalen bij de 'professionele stakeholders'.

Fasering
De omgevingsmanager is verantwoordelijk voor de afstemming van de fasering van de werkzaamheden met de omgeving. Daarbij is hij afhankelijk van input van de technisch manager ten aanzien van de technische mogelijkheden en beperkingen en van de contractmanager ten aanzien van de contractuele afspraken over de planning van de uitvoeringswerkzaamheden.

Bestuurlijke besluiten en Rapportages
Alle managers zijn verantwoordelijk voor het leveren van een bijdrage aan bestuurlijke besluiten en rapportages m.b.t. hun discipline. De junior projectmanager coördineert t.a.v. de bestuurlijke besluitvorming, de manager projectbeheersing coördineert ten aanzien van de rapportages.

Contracten
De contractmanager is verantwoordelijk voor het opstellen van de inkoopstrategie, de contractstukken en procesdocumenten, de andere leden van het Kernteam leveren daaraan een

zelfstandige bijdrage. Verder is hij verantwoordelijk voor de beheersing van de kwaliteit, integraliteit en samenhang tussen de verschillende documenten binnen het contractdossier.

Overdracht aan beheer
De overdracht aan beheer dient al in een vroeg stadium te worden georganiseerd. De Contractmanager draagt feitelijk over, maar de technisch manager draagt zorg voor afstemming vooraf met de beheerder over de eisen en het overdrachtsdossier.

3.3 Overlegstructuur

In de paragraaf taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden organisatie zijn reeds de overkoepelende overleggen besproken: Bestuurlijke Overleggen, Directeurenoverleg en Stuurgroep.

Kernteam overleg (wekelijks)
De aansturing van het project gebeurt vanuit het kernteam. Daarin zitten de verschillende IPM rolhouders aangevuld met de junior projectmanager. Optioneel schuift de hoofd stedenbouwkundige aan. Het overleg wordt gebruikt om de voortgang van de processen en producten te bewaken en om documenten vast te stellen die verder de besluitvorming in gaan (zoals bestuurlijke stukken en contractstukken).

Bilateraal PM- Opdrachtgever (wekelijks)
Het overleg tussen projectmanager en opdrachtgever vindt wekelijks plaats. Naast het voorleggen van documenten ter besluitvorming wordt de voortgang en (politiek) gevoelige aspecten besproken. Ook de samenhang met andere projecten komt hierbij aan de orde. Naar gelang de agenda kunnen andere kernteamleden voor dit overleg worden uitgenodigd.
Elk kwartaal zal de projectmanager, samen met het kernteam de projectstatusrapportage bespreken met de opdrachtgever.

Samen met nautische partijen

Strategisch Nautisch overleg (4 wekelijks)
In het periodiek overleg vindt afstemming plaats tussen het project Javabrug en vertegenwoordigers van de nautische partijen Havenbedrijf, CNB, RWS. Het Havenbedrijf biedt daarbij de expertise en inbreng t.a.v. de haven gerelateerde (zakelijke) aspecten rond de inpassing van de brug, het CNB de expertise en inbreng wat betreft de nautische veiligheid en RWS expertise en inbreng als eigenaar van de vaarweg, beheerder (o.a. van de bediening van de brug) en vergunningverlener. Vraagstukken m.b.t. de (inpassings)opgave, kwesties t.a.v. onderzoeken en analyses, belangenafweging en risico's worden op strategisch niveau geagendeerd en open met elkaar besproken. Onderwerpen worden voorbereid voor bespreking in het Directeurenoverleg IJ, resultaten uit het technisch nautisch overleg worden hier gedeeld. De junior manager organiseert dit overleg. Er is aandacht voor het bijtijds verspreiden van documenten zodat intern de afstemming en voorbereiding georganiseerd kan worden.

Technisch nautisch overleg (4 wekelijks)
Een technisch nautisch overleg op tactisch en operationeel niveau met daarin vertegenwoordigers / experts van Havenbedrijf, CNB en RWS en het Technisch Team bespreekt en bereidt de nautische onderzoeken die in opdracht van gemeente Amsterdam worden uitgevoerd voor. De overlegstructuur kan bestaan uit diverse werkgroepen, die themagericht vraagstukken bespreken. De Technisch Manager organiseert dit overleg.

Samen met Programma Sprong over het IJ

Team Sprong over het IJ (4 wekelijks)
Het overleg Team Sprong over het IJ dient ter afstemming tussen de verschillende maatregelen binnen het programma. De projectmanager Javabrug zit in dit overleg. De agendering en organisatie ligt bij het programma Sprong. Uitgangspunt is dat stukken die naar de Stuurgroep IJ gaan eerst bij dit Team-overleg langs komen.

Ruimtelijk adviesteam
Er wordt een ruimtelijk adviesteam ingesteld, dat de kwaliteit van de planvorming van de onderdelen van de Sprong over het IJ en dus ook Javabrug bewaakt. In een latere fase zal het ruimtelijk adviesteam gaan werken als supervisieteam. De voorzitter stemt regelmatig af met de Amsterdamse Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. De Welstandscommissie is een onderdeel hiervan. Omdat het ruimtelijk adviesteam project overstijgend is, wordt het secretariaat hiervan verzorgd door het programma Sprong.

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 IJ, maar ook het bestuur kan geadviseerd worden vanuit de werkgroep control. Dit zal in voorkomende gevallen gebeuren via de adviseur(s) van DMC concern control.

De projectmanager Javabrug blijft integraal verantwoordelijk voor de project financiën en draagt dus ook verantwoordelijkheid voor de financiële onderbouwing bij voordrachten. De werkgroep control – of een individueel lid – kan ondersteunen bij het opstellen van en zal adviseren over de financiële onderbouwing, de risicobeheersing en het organiseren van tegenspraak. De voorzitter is de projectcontroller Sprong. Vanuit project Javabrug zit de Manager Projectbeheersing en de projectcontroller in de werkgroep.

3.4 Capaciteitsplanning en begroting 2018



In de kostenraming Javabrug behorende bij het voorkeursbesluit is een post van € 22 miljoen opgenomen voor "engineering voor gunning". Deze periode beslaat volgens de huidige planning medio 2017 t/m medio 2021. Gemiddeld is er dus € 5,5 miljoen per jaar beschikbaar voor de voorbereidingsfase. Deze capaciteitsraming en begroting van 2018 past binnen dat plaatje. Als onderdeel van de actualisatie van de raming worden ook de engineeringskosten (o.a. capaciteit) tegen het licht gehouden en zo nauwkeurig mogelijk in de tijd uitgezet.
De capaciteit is niet direct aan het begin van het jaar geheel beschikbaar. Met name het Technisch team wordt in de loop van het jaar opgebouwd.

3.5 Risico's

Risico	Toelichting
Capaciteit	Het slagen van het project en de planning is in hoge mate afhankelijk van het tijdig invullen van de benodigde capaciteit.

4 Projectbeheersing

4.1 Opdracht en doelen projectbeheersing voor deze fase

Projectbeheersing bestaat uit de volgende onderdelen: scopebeheer, financiën, planning, kansen- en risicomanagement en kwaliteitsborging. De projectbeheersing wordt uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de manager projectbeheersing. Daarbij geadviseerd door deskundig advies van een financieel adviseur (tevens scopebewaking – VTW proces), een planningsadviseur en een risicoanalist. Ook de kostendeskundige wordt bij het project betrokken door de Manager Project Beheersing, in samenwerking met alle IPM rolhouders wordt vanuit elke discipline de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK raming) en de risicoreservering gevoed.

4.2 Organisatie projectbeheersing

Naam	Rol
	Manager Projectbeheersing
	Strategisch planner
	Detail planner
	Financieel adviseur
	Kostendeskundige
	Risicomanager
	Projectmedewerker financiële administratie

4.3 Scope beheer

De scope voor dit projectplan bestaat uit alle werkzaamheden behorende bij de definitiefase, ontwerpfase tot en met het uitvoeringsbesluit (PBI fase 3 en 4). Daarbij hoort ook het voorbereiden van de contracten en de aanbesteding. Daarbij hoort nog niet de aanbesteding van het contract, dat volgt na het uitvoeringsbesluit.

Voor het beoordelen van scopewijzigingen gebruiken we een formulier verzoek tot wijziging (VTW formulier). De betreffende rolhouder die een scopewijziging voorstelt vult het VTW formulier in. In overleg met de manager projectbeheersing (MPB) wordt de impact van de wijziging bepaald (tijd, geld, risico's, kwaliteit). De scopewijzigingen zullen binnen het projectteam worden besproken en vastgesteld. Wijzigingen boven het mandaat van de Integraal Projectmanager worden beargumenteerd voorgelegd aan de Ambtelijk Opdrachtgever en indien nodig de stuurgroep. Als de Ambtelijk opdrachtgever (of indien nodig de stuurgroep) akkoord is dan wordt de wijziging

doorgevoerd in de plannen en zal daarmee onderdeel uitmaken van het uitvoeringsbesluit, waarmee het bestuurlijk wordt vastgesteld. Substantiële wijzigingen, zoals het toevoegen van nieuwe deelprojecten aan de scope, kunnen tussentijds een eigen bestuurlijk traject doorlopen.

De vastgestelde scope voor het gehele project Javabrug ligt vooralsnog vast in de Raadsvoordracht Definitief Voorkeursbesluit fase 2 Sprong over 't IJ van 19 juli 2017.
Besluit 1 c) Maatregel 3 – Javabrug.
Spreiden van het sterk groeiende fietsverkeer over het IJ door de aanleg van vaste oeververbindingen op de flanken, te beginnen met aanleg van een langzaam verkeerbrug tussen Kop Java en het Hamerstraatkwartier; start planvoorbereiding 2017, Uitvoeringsbesluit 2020 na evaluatie effecten Noord/Zuidlijn, ontwikkeling reizigersverkeer over het IJ en planvorming Hamerkwartier.

In deze voorbereidingsfases, wordt veel en divers werk uitgevoerd. Waarbij het werk parallel plaatsvindt en de resultaten effect hebben op elkaar. T.a.v. de projectbeheersing worden de volgende producten in elk geval gemaakt:

- Kostenraming(en) Investering,
- Dekkingstoedeling,
- Kredietaanvraag,
- Subsidieaanvraag (bij Vervoerregio Amsterdam),
- Exploitatiekosten,
- Beheerkosten,
- Tegenspraak Kansen- en risicoanalyse(n), periodieke Klankbordsessies, extern technisch advies, adviezen stakeholders (waaronder stadsdelen),
- Voortgangrapportages,
- Overzicht informatieprofiel besluitvorming(smomenten).

Het hierboven beschreven pakket staat gelijk aan PBI fasen 3 en 4. Op basis van PBI fase 4 vindt de go / no go beslissing plaats (ofwel het uitvoeringsbesluit).

Daarnaast vindt contractvoorbereiding plaats. Voor projectbeheersing zijn daarbij de volgende producten van belang:

- Referentie uitvoeringsplanning
- Contractraming o.b.v. de SSK
- Contractrisicoanalyse
- Kwaliteitsmanagement systeem OG met projectbeheersingsonderdelen beschreven in een contractbeheersplan (SCB).

4.4 Financieel beheer



4.4.1 Investeringsraming en dekking

Motie Zicht op financiële bijdragen en creatieve financieringsopties
Ten aanzien van de dekking is de volgende opdracht meegegeven Motie Creatieve financiering en financiering door derden (samen met Sprong onderzoeken):

Welllicht zijn er nog aanvullende financiële dekkingsbronnen te vinden. Dit zal nader worden verkend bij het opstellen van de definitieve begrotingen van de projecten. Deze opgave is opgenomen in het Plan van Aanpak voor de uitvoering van het Voorkeursbesluit.

Kostenverhaal Hamerkwartier
Bij het Hamerkwartier zijn enkele kavels in voleigendom van particuliere partijen. Het Hamerkwartier wordt herontwikkeld van een bedrijvengebied naar een woon- en werkgebied. De exploitatiewet schrijft voor dat de gemeente verplicht is om een deel van de kosten van infrastructurele maatregelen te verhalen op grondeigenaars, die van deze voorziening profiteren. Projectteam Hamerkwartier zal dat doen middels anterieure overeenkomsten, die worden

afgesloten met grondeigenaren zoals Draka. Middels een doorrekening met het Verkeersmodel Amsterdam is berekend dat naar verwachting 15 tot 18% van de vervoersbewegingen van de brug in 2030 het Hamerkwartier als startpunt of bestemming heeft. Dat percentage vormt de basis voor het kostenverhaal.

Oostveer
Na realisatie van de Javabrug zal het Oostveer (tussen het Azartplein en de Zamenhofstraat) komen te vervallen.

4.4.2 Administratie

De administratie van het project wordt gevoerd bij G&O. Er wordt een (dummy) grondexploitatieplan ingericht in Planex. Dit gebeurt in overeenstemming met de projectcontroller van G&O. Daaraan gekoppeld wordt AFS (Amsterdams Financieel Systeem) ingericht. Budgetten, verplichtingen en realisatie worden in deze pakketten bijgehouden. Hiermee wordt voldaan aan de voorschriften rond inkoopregistratie, het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV), en Planning en Control (P&C) verantwoording. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd onder coördinatie van de financieel adviseur, met ondersteuning van een projectadministrateur.

4.5 Documentbeheer

Alle projectdocumentatie wordt opgeslagen bij de opdrachtgever in Docwerker onder 01 Bedrijfsarchief > 02 Gebiedsontwikkeling en Milieu > Nieuwe Opzet > Javabrug. Daaronder is een mappenstructuur beschikbaar, die de inrichting van de projectorganisatie volgt, alsmede de PBI fasering van het project. Er wordt gelet op juist gebruik van versie beheer. Oude versies worden opgeslagen in een map "oud" en actuele versies worden opgeslagen in de hoofdstructuur van de mappen.
Elk lid van het Kernteam is afzonderlijk verantwoordelijk voor het opslaan van relevante documenten in een herkenbare map.

4.6 Planning

4.6.1 Gedetailleerd tijdschema aankomende fase

De planning wordt periodiek geactualiseerd (of zodra daar aanleiding toe is). Als de planning geactualiseerd is en er binnen het projectteam overeenstemming over is, dan wordt deze door het projectteam vastgesteld. Een planning kan wijzigen door voortschrijdend inzicht, of als gevolg van verzoeken tot wijziging (VTW).

Ten behoeve van de uitvoering wordt een referentie uitvoeringsplanning gemaakt.

4.7 Risicomanagement

4.7.1 Risicoanalyse

In de opstartfase is een risicoanalyse uitgevoerd.. De risicoreservering in de SSK raming is nu nog gebaseerd op een percentage. In de verdere voorbereiding zal een uitgebreide risicoanalyse worden gedaan, gekwantificeerd naar kans, tijd en geld. Deze risico's vormen dan de basis voor de risicoreserve in de herziene SSK raming.

Om aandacht voor de risico's te borgen wordt een risicomanager aan het projectteam toegevoegd. Het is zijn taak voor elk van de disciplines een actueel beeld te geven van de risico's en deze actueel te houden. Op basis daarvan kan er risico gestuurd worden gewerkt op die onderdelen die het meeste aandacht vereisen. De risicomanager bewaakt de voortgang op de risicobeheersmaatregelen.
Ten behoeve van de rapportages en de producten worden de risico's geactualiseerd. Tevens wordt de risicoanalyse geactualiseerd ten behoeve van de contractering en het uitvoeringsbesluit.

4.8 Kwaliteitsborging / Tegenspraak

"Van lessons to learn naar lessons learned."
Het doel van Tegenspraak is om het risico op **tunnelvisie en blinde vlekken** expliciet te beheersen. Er worden afspraken gemaakt die de kwaliteit van het project borgen en reflectie, kritiek en tegenkracht aanjagen, t.b.v. het voorkomen van 'groepsdenken' en het leren van fouten en successen van onszelf en van anderen.

4.8.1 Inleiding

Lessons learned
Het Kernteam gaat actief op zoek naar vergelijkbare projecten (Brug Nigtevecht, Dafne Schippersbrug ea) die reeds zijn gerealiseerd binnen en buiten de stadsgrenzen. Op elke discipline worden lessen opgehaald uit deze projecten. Ook in het overleg met RWS, Havenbedrijf, CNB zal inbreng van vergelijkbare projecten aan de orde komen. We zullen deze lessen actief bijhouden en borgen. Ook van de Javabrug willen we (en anderen) kunnen leren, daarom worden, door periodiek terug te kijken op afgeronde fases/producten, leerpunten gedefinieerd.

Tegenspraak in de projectorganisatie
Door het onderscheiden van de verschillende rollen in het Kernteam wordt een vorm van tegenspraak georganiseerd binnen het team. Met respect voor ieders rol vinden projectafwegingen scherper plaats door er vanuit de verschillende disciplines naar te kijken. Wat

wil de omgeving, wat vereist de techniek, wat kan de markt en hoe past dit in de kaders van tijd, geld en risico's. Met steeds aandacht voor de bestuurlijke afspraken.

Aandacht voor risico's
Risicomanagement wordt als expliciete discipline georganiseerd in het projectteam van de Javabrug. Gericht op de verdeling van risico's tussen Opdrachtnemer en Opdrachtgever worden gedurende alle projectfases (definitie fase, ontwerpfase, contracteringsfase en uitvoeringsfase) de risico's geïnventariseerd, belegd bij elke IPM rolhouder en de beheersmaatregelen gemonitord. Zodoende ontstaat er continue een actueel beeld van de risico's en de beheersmaatregelen.

Aandacht voor omgeving borgen (evaluaties)
In de precontractuele fase worden de wensen en eisen van de bewoners en ondernemers tijdens de uitvoering systematisch opgehaald (via methode system engineering), middels diverse brede bijeenkomsten en individuele gesprekken.

4.8.2 Kwaliteitsborging

De interne kwaliteitsborging is de set aan afspraken die we met elkaar maken over hoe we werken binnen de projectorganisatie. Daarmee definiëren we vooraf met elkaar de kwaliteit die we beogen en bepalen we de processen, die borgen dat die kwaliteit van het eindproduct ook daadwerkelijk wordt behaald.

Projectplan
Het projectplan beschrijft de scope en de doelstellingen van het project, de prioritering daarbinnen, de organisatie en per IPM rol de activiteiten en producten om te komen tot een uitvoeringsbesluit en een contract dat op de markt wordt gebracht. Met het projectplan als stuurmiddel worden de beslissingen binnen het project op een juiste manier afgewogen, met als doel de kwaliteit te bereiken die we ons ten doel hebben gesteld.

Kwaliteitsmanagementsysteem
Het kwaliteitsmanagementsysteem beschrijft de processen zoals we die doorlopen op het gebied van planvorming, inkoop, administratie, verantwoording, de organisatie en de mandaten. Een belangrijk onderwerp daarin is hoe we binnen het project omgaan met (scope)wijzigingen. Van belang is een integrale (risico) afweging te maken bij beslissingen over het wel of niet accepteren van wijzigingen. Voor dit project wordt een Kwaliteitsmanagement Systeem (KMS) opgesteld.

Systemen
Tijdens de (voorbereiding op de) uitvoering maken we gebruik van technieken en systemen zoals Systemengineering, Systeemgerichte Contractbeheersing (SCB), VISI (digitale administratie van communicatie tussen opdrachtnemer en opdrachtgever) en Relatics (systematische vastlegging van wensen en eisen van stakeholders).

Voortgangsrapportage aan opdrachtgever
Naast de bilaterale overleggen tussen de ambtelijke opdrachtgever en de integraal projectmanager, rapporteert de projectmanager via kwartaalrapportages over de voortgang van het project Javabrug aan de opdrachtgever en via de jaarlijks rapportage Sprong over het IJ aan bestuurders. De rapportages geven ook input aan de P&C cyclus.

Externe kwaliteitsborging / Tegenspraak

Er wordt op projectniveau tegenspraak georganiseerd. Een kritische blik van buiten naar binnen ter voorkoming van tunnelvisie wordt op de volgende wijze ingericht:

Collegiale toets
Op vooraf gedefinieerde producten laten we een collega(s) uit het werkveld een kwaliteitstoets doen. Deze collega(s) is/zijn op het onderwerp deskundig (een vakcollega) en niet direct betrokken bij het project. Het kan ook een extern bureau zijn. Enerzijds om lessen te trekken van ervaringen van anderen en anderzijds om fouten te voorkomen.
Deze producten kunnen o.a. zijn:

- de risicoanalyse
- kostenraming
- inkoopstrategie
- constructieve tekeningen en berekeningen
- contractstukken
- referentieontwerp

Producten die niet in het projectplan zijn benoemd zijn in principe wijzigingen t.o.v. het plan. Indien nodig wordt daar een verzoek tot wijziging (VTW) voor opgesteld. Bij het vaststellen van die VTW wordt ook de kwaliteitsborging bepaald.

Second opinions
We laten een aantal vooraf bepaalde producten toetsen door externe deskundigen.

Ruimtelijk adviesteam (Sprong over het IJ)
Kwaliteitsbewaking op de ruimtelijke producten vindt plaats in het ruimtelijk adviesteam.

Extern Toetsteam (Javabrug)
Door het Kernteam Javabrug wordt een advies team ingericht bestaand uit externe experts o.a. op het gebied van maritieme- en scheepvaartzaken, civiele techniek ed.. Zij adviseren voorafgaand aan bestuurlijke besluitvorming aan het Kernteam en opdrachtgever.

Gate review / spiegel
Als onderdeel van de voorbereiding op het uitvoeringsbesluit zal het project inhoudelijk middels een gate review worden getoetst. Dan wordt over alle disciplines heen een team van (project)externe deskundigen gevraagd een oordeel te vellen over de geleverde producten. De exacte vorm daarvan wordt nog bepaald.

Gateway review (Sprong over het IJ)
De Gateway Reviewmethode is de zwaarste methode van tegenspraak uit het 'Let-op' programma van de gemeente Amsterdam. Het wordt uitgevoerd door het Gatewaybureau van het Rijk en heeft als doel om bij of voorafgaand aan mijlpalen te toetsen of een hoog risico-programma of project gereed is voor de volgende fase. Deze toetsing vindt plaats door een team van externe experts en ervaringsdeskundigen. Het biedt opdrachtgevers nieuw inzichten en indien wenselijk mogelijkheden tot bijsturing om de kans op succes te vergroten. Binnen het Programma Sprong over het IJ wordt bij belangrijke mijlpalen tegenspraak georganiseerd, waarbij een Gateway Review tot de mogelijkheden behoort. Met het programma zal afgestemd worden om dubbels te voorkomen.

Evaluaties
Als lerend projectteam organiseren we op verschillende momenten evaluaties over afgeronde producten of afgeronde fases. Daarmee trekken we lessen voor onszelf en voor anderen. De belangrijke lessen worden geïmplementeerd in de projectorganisatie.

Soft skills
We organiseren bijeenkomsten (zoals management drives) onder begeleiding van een externe waarin het functioneren van de verschillende rollen wordt geëvalueerd, wat ging er goed en hoe kan het beter. Daarbij is met name samenwerking en procesinterventies een belangrijk aandachtspunt.

4.9 Risico's

Risico	Toelichting
Scope, tijd, geld	Niet slagen in het doen en overbrengen van een realistische belofte over samenhang scope-tijd-geld. Te snel in verleiding/noodzaak gebracht om onderdelen (planning, kosten) vast te leggen, mede ingegeven door benutten 'window-of-opportunity' en motie voor versnellen. Sterk risico zonder voldoende onderbouwing van evenwicht scope-planning-kosten (en onderbouwing ervan).
Scope creep	Scope creep gedurende het project; zwaan-kleef-aan effect van groot project waarbij projectopgave (of ambities) uit omgeving via verschillende wegen in de projectscope worden gebracht (bewust of onbewust). Daarmee onzekerheid voor ontwerp/KES, oplossingsruimte en kader tijd/geld. Voorbeelden zijn walmuren, fietsnetwerk, maaiveld omgeving, vaarwegbeveiliging.

5 Omgeving, Communicatie en Participatie

5.1 Opdracht en doelen omgevingsmanagement voor deze fase

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. In de komende fase is de participatie gericht op raadplegen en informeren. Verschillende stakeholders worden al in een vroeg stadium meegenomen in het proces. Ook zal er intensieve samenwerking zijn met de aanpalende projecten die van grote invloed zijn op het project Javabrug.

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 voorkeursvariant vierde kwartaal 2018. Ook zullen dan eventuele verwervingen en andere privaatrechtelijke afspraken gemaakt kunnen worden met en door het projectteam Hamerkwartier.

5.2 Organisatie omgevingsmanagement

Naam	Rol
	Omgevingsmanager
	Senior Communicatieadviseur
	Junior communicatieadviseur
	Juridisch adviseur
	Jurist Ruimte en Duurzaamheid

5.3 Participatie en Communicatie

5.4 Belanghebbenden ("stakeholders")

De belanghebbenden kunnen grofweg worden ingedeeld in externe en interne belanghebbenden:
Externe belanghebbenden

1. De toekomstige gebruikers van de brug:
    a. Fietsers (Fietsersbond, fietsburgemeester, fietsdeskundigen)

   b. Mindervaliden
   c. Voetgangers
   d. Alle overige langzaam verkeersoorten
2. Grondeigenaren (met name Hamerkwartier)
3. Omwonenden en ondernemers in de directe nabijheid van de brug
4. Omwonenden in de wijdere omgeving:
   a. Vogeldorp/-buurt, IJpleinbuurt Noord (ongedeelde stad)
   b. Oostelijk Havengebied (gebruikers Kop Java)
5. Nautische partijen (naast RWS, Havenbedrijf, CNB ook Watersportverbond, ANWB etc)
6. Intern gemeentelijke organisaties
7. (Eventueel) te verplaatsen functies
8. Diverse opiniemakers
9. Diverse organisaties:
   a. Welstandscommissie
   b. Commissie Kloos
   c. Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad
   d. Etc.

Begin 2018 wordt een krachtenveldanalyse gemaakt. Ook zal Onderzoek Informatie en Statistiek (OIS) worden gevraagd periodiek een draagvlakmeting te doen onder Amsterdammers.

5.5 Strategische omgevingscommunicatie

De omgevingsmanager is verantwoordelijk voor de (strategische) omgevingscommunicatie:
Een goede relatie met onze stakeholders is van groot belang. In de eerste plaats omdat we de gemeente zijn en een goede reputatie en vertrouwen voor ons cruciaal zijn. Maar ook met het oog op het soepel verlopen van het project. Partijen kunnen behulpzaam zijn of tegenwerken. Een goede relatie vermindert de kans op procedures, klachten en vertragingen die voortkomen uit weerstand. Dit betekent dat we moeten investeren in onze relaties. Niet pas vanaf de uitvoering, maar vooral in de fasen die daaraan voorafgaan. Zorgen dat we weten wat hun belangen zijn en bekijken hoe wij onze belangen met die van hen kunnen verenigen.

In de communicatie wordt de Javabrug als één van de maatregelen in het kader van Sprong over het IJ gepresenteerd. Er wordt o.a. gebruik gemaakt van de site en nieuwsbrief Sprong en #SprongoverhetIJ. Er wordt een communicatiestrategie opgesteld voor de Javabrug als afgeleide van de communicatiestrategie van Sprong over het IJ.

Aan het communicatieoverleg nemen de volgende adviseurs deel:
strategisch communicatie adviseur Javabrug: junior omgevingsmanager Javabrug, communicatie adviseur gebiedsteam stadsdeel Oost J, communicatie adviseur gebiedsontwikkeling Noord: I, en strategisch communicatieadviseur Sprong over het IJ: 1. Eventueel ook een extern communicatiebureau dat de participatie organiseert of een bureau dat verhalen ophaalt van bewoners, ondernemers, fietsers,

voetgangers. Daarnaast biedt www.amsterdam.nl/openstad verschillende tools aan die kunnen worden ingezet voor online participatie. Hieraan is een team verbonden met interface designers en developers, contactpersoon is , programmamanager.

5.6 Inclusieve stad

Sprong over het IJ zorgt voor betere verbindingen tussen stadsdeel Noord en de rest van de stad. Samen met o.a. corporaties worden de lopende issues in kaart gebracht en wordt gezocht naar een vorm van participatie op maat voor groepen die lastiger te bereiken zijn via reguliere participatiemethoden. De ambitie is om de Javabrug van alle Amsterdammers te laten zijn.

5.7 Participatie

Participatie bij ruimtelijke projecten is een verzamelwoord voor het betrekken van burgers (bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden) bij belangrijke besluiten in het kader van het project. Er zijn heel veel manieren om belanghebbenden te betrekken bij de totstandkoming van besluiten, zowel 'face to face' als digitaal.

Voor een succesvol participatietraject is het essentieel dat de procedure duidelijk is, dat deze consequent wordt toegepast, dat wordt geluisterd en dat verwachtingen goed worden gemanaged. Met name dat laatste punt kan achteraf tot teleurstelling leiden bij deelnemers als vooraf onvoldoende duidelijk is gemaakt welke invloed wordt geboden aan de deelnemers aan de participatie. Hoe meer beleidsvrijheid er is (zoals bijvoorbeeld bij kleine projecten met weinig belanghebbenden, of bij projecten in de beginfase waarin nog niets vastligt), hoe meer invloed kan worden gegeven.
Een hulpmiddel voor het bepalen van de vorm van participatie is de "participatieladder", die aangeeft op welke trede van de ladder de participatie plaatsvindt.



Bij Sprong over het IJ is een uitgebreid participatietraject gevoerd waarbij een oproep is gedaan aan de Amsterdammers om met ideeën te komen ter inspiratie voor het principebesluit Sprong over het IJ. Ook zijn uitgebreide digitale enquêtes gehouden over de plannen tijdens de inspraakperiode over het Voorgenomen Voorkeursbesluit. De inspraakreacties en adviezen zijn gebundeld en bij het door de gemeenteraad genomen voorkeursbesluit gevoegd.

In de komende fase is de participatie gericht op raadplegen en informeren. Verschillende stakeholders worden al in een vroeg stadium meegenomen in het proces. Ook andersom zal er intensieve samenwerking zijn met de aanpalende projecten die van grote invloed zijn op het project Javabrug.

Voor de opgave Javabrug staat al vast dat het een brug wordt (dus geen tunnel, kabelbaan, veren etc.) met een doorvaarthoogte van 9,70m MHW (Maatgevend Hoog Waterstand) (of 11.35m). Het zoekgebied voor de aanlandingen is ook al bepaald.

Er worden het komend half jaar de volgende 3 documenten gemaakt, die in de tweede helft van 2018 gezamenlijk ter besluitvorming aan het college en de gemeenteraad worden aangeboden. Deze documenten krijgen een verschillende aanpak vanuit participatie.

1. Inpassingsstudie
   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 horecaondernemers 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.

2. Ambitiedocument
   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. Daarnaast wordt de mogelijkheid voor een aantal themabijeenkomsten of publieke debatten rond de Javabrug in het voorjaar overwogen.

3. Inkoopstrategie
   De totstandkoming van de aanbestedingsstrategie vindt plaats in gesprek met specialisten. Participatie ligt daarom op het niveau Informeren.

5.8 Conditionering

5.8.1 Juridisch planologisch

De Javabrug is nog niet in een bestemmingsplan opgenomen. In 2018 wordt het bestemmingsplan voorbereid middels het doen van diverse onderzoeken, zoals flora- en fauna onderzoek, geluidsonderzoek, planschadestudie, etc. en vervolgens opgesteld. Pas nadat het inpassingsbesluit is genomen, kan een bestemmingsplan in procedure worden gebracht.

Er wordt een overzicht gemaakt van alle benodigde vergunningen voor de brug, inclusief doorlooptijden en bevoegd gezag.

In het juridisch team zitten een senior jurist bestuursrecht, senior jurist van Ruimte en Duurzaamheid, jurist privaatrecht Hamerkwartier en de omgevingsmanager (VZ).

5.8.2 Functievrij maken

Het inpassingsbesluit dicteert de precieze locaties die moeten worden vrijgemaakt om de brug te kunnen bouwen. Daarnaast is er waarschijnlijk een groter terrein nodig als bouwterrein voor de aannemer. Het ligt voor de hand om een deel van de kop Java hiervoor te gebruiken

Bij alle inpassingsvarianten zullen de volgende huidige functies moeten worden verplaatst:

- Basisschool de Kleine Kapitein inclusief schoolplein
  Deze basisschool is hier tijdelijk. Voor nieuwbouw van de school is budget toegekend. De Kleine Kapitein gaat naar een nieuwe locatie in het Cruquius gebied, waar nu het afvalpunt is gelegen. Dit afvalpunt wordt verplaatst naar het Zeeburgereiland. Het streven is om deze school in 1 keer te verplaatsen. Uiterste datum dat de school van deze locatie weg moet zijn is 1 januari 2021. Lukt dat niet, dan kan de school tijdelijk in vrijgekomen lokalen van een basisschool op de Van Eesterenlaan worden gehuisvest.
- Buurttuin, speeltuin, skatepark en hondenuitlaatplek. Deze drie voorzieningen zijn twee jaar geleden gerealiseerd. Ze zijn door een bewoner ontworpen en worden door bewoners zelf beheerd. Dit zijn belangrijke ontmoetingsplekken voor de buurt, die (na een tijdelijke locatie) mogelijk een definitieve plek kunnen krijgen. Bij dit proces kan participatie op een verder gaand niveau (co-creatie) plaats vinden.
- Ligplaatsen zuidzijde Kop Java.
  Deze ligplaatsen worden gebruikt door riviercruise.
- Parkeerplaatsen op maaiveld bij Jakartahotel.
  In het openbare ruimte plan behorend bij het Jakartahotel is een beperkt aantal parkeerplaatsen op maaiveld ingetekend. Onderzocht zal moeten worden of deze hier te handhaven zijn bij het realiseren van de eventuele Jakartagracht.

Aan de noordzijde is het functievrij maken geheel afhankelijk van welke voorkeursvariant wordt gekozen. Als voor een van de varianten B (westelijke ligging) wordt gekozen, dan zal watersportvereniging Aeolus verplaatst moeten worden. Bij variant B Motorkanaal is geen grondverwerving of onteigening nodig. Bij de andere varianten wel.

5.9 Producten

1. Krachtenveldanalyse
2. Communicatiestrategie
3. Diverse nieuwsbrieven en posts op social media etc..
4. Organisatie (thema)bijeenkomsten
5. Bestemmingsplan
6. Vergunningsoverzicht incl. doorlooptijden en bevoegd gezag

6 Techniek, Ontwerp en Nautische aspecten

6.1 Opdracht en doelen technisch management voor deze fase

Er zijn de afgelopen 2 jaar diverse inpassingsvarianten onderzocht. In bijlage 1.1.D. "Aanvullende informatie Javabrug" bij het voorkeursbesluit Sprong over het IJ zijn twee referentievarianten opgenomen. Daarnaast is bij de behandeling van het voorkeursbesluit een motie aangenomen voor het onderzoeken van een meer oostelijke variant. Het is belangrijk om de komende tijd de inpassingsvarianten goed te definiëren, geen kansrijke varianten te vergeten, en deze goed af te wegen. De afweging van de inpassingsvarianten leidt tot het inpassingsbesluit, dat in het vierde kwartaal van 2018 aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd.

Zowel voor het inpassingsbesluit als het uitvoeringsbesluit worden diverse onderzoeken uitgevoerd door het technische management team. Deze hebben ultiem tot doel om te komen tot gevalideerde technische eisen t.b.v. het contract wat aanbesteed zal worden.

De opdracht van het technisch management voor 2018, de fase tot het inpassingsbesluit, is zowel het leveren van een inhoudelijke bijdrage aan de multi criteria analyse waarmee een voorkeur voor de inpassing wordt onderbouwd als het opstellen van de haalbare, betaalbare en verifieerbare producteisen aan het infrastructurele werk.

6.2 Organisatie technisch management

Naam	Rol
	Technisch manager
	Technisch projectleider
Vacant	Projectleider vaste bruggen
Vacant	Projectleider beweegbare bruggen
Vacant	Projectleider waterbouw constructies (kademuren, remmingwerken etc)
Vacant	Projectleider ondergrond (kabels & leidingen, milieu, geotechniek, NGE etc)
Vacant	Projectleider nautisch dossier
Vacant	R&D onderzoek varianten
Vacant	Externe en interne experts divers

6.3 Scope uitwerking van de opgave

Het komende jaar zal de scope gehard worden. Van alle te bouwen objecten en onderdelen wordt de scope beschreven en de maatgevende eisen t.a.v. afmetingen c.q. maatvoering vastgelegd. Voor het uitvoeringsbesluit wordt definitief vastgesteld wat de scope is, niet alleen van de te bouwen objecten maar ook of beheer en onderhoud tot de scope behoort met bijbehorende ramingen. Voor een beschrijving van de scope zie hoofdstuk 2.

Te leveren document:

- Een systeembeschrijving van het gehele project
- Een beschrijving van de objecten waar het project uit bestaat c.q. objectenboom
- Een tekening met geografische duiding van de scope

6.4 Onderzoek varianten ligging

In 2017 wordt het onderzoek gestart naar de exacte ligging van de Javabrug. In het Raadsbesluit van zomer 2017 zijn drie mogelijke locaties benoemd. Een Westelijke, midden en Oostelijke variant. Het zoekgebied is globaal 200 meter breed.

We nemen de ruimte om te divergeren en van deze drie hoofdvarianten hebben we er 11 varianten gemaakt, 2 westelijke, 5 midden, 2 oostelijke en 2 varianten waarbij de oversteek schuin wordt.

Afwegingscriteria

Om een goede vergelijking van de verschillende varianten te kunnen maken zijn onderstaande 8 afwegingscriteria bepaald. Per criteria zullen subcriteria benoemd worden en een weging bepaald worden per criteria.

1. Comfort / gebruiksgemak fietser en voetgangers
2. Vervoerswaarde en aantakking op het bestaand fietsnetwerk
3. Inpassing van de brug in het IJ
4. Inpassing in de bestaande omgeving Kop Java, zuidzijde
5. Inpassing in Hamerkwartier, noordzijde
6. Technische en nautische haalbaarheid
7. Kosten
8. Planning

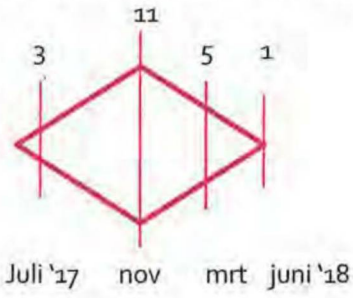
Ruimte en Duurzaamheid is gevraag om voor de criteria 1, 2 en 3 onderzoek te doen. Zij leveren van de 11 varianten een bovenaanzicht schaal 1:1000, een langsdoorsnede en een analyse op lengte van de hellingbanen, hellingspercentages en de X-factor (comfortgetal). Tevens analyseren

zij per variant de risico's voor de verkeersveiligheid. Dit doen zij voor zowel de hoogte van 11.35 meter MHW doorvaart als de variant 9,70 meter MHW doorvaart.

Voor criteria 2 en 3 zal input komen vanuit de contacten die de manager omgeving heeft opgedaan met de omgevingspartijen en het maatschappelijk veld.
Voor criteria 6 zullen diverse onderzoeken worden geïnitieerd (zie 4.3 en 4.4).
Voor de criteria 7 en 8 wordt input geleverd door de manager projectbeheersing.

Afwegingsproces om te komen tot een voorkeursvariant

Om te komen tot de beste voorkeursvariant is het noodzakelijk om te divergeren, wat betekent dat we eerst meer varianten maken en vervolgens gaan convergeren.



- De afgelopen weken zijn we van 3 naar 11 varianten gegaan. Dit is de onderzoeksfase, waarin we al ontwerpend tot extra creativiteit en gedurfde oplossingen gaan. Dit is een intern proces.
- In februari 2018 reduceren we het aantal varianten tot ongeveer 5. Dat reduceren doen we intern en op een kwalitatieve wijze middels besprekingen met o.a. het projectteam Hamerkwartier, R&D, G&O en V&OR en de ambtelijk opdrachtgever. De afwegingscriteria komen in dit proces aan de orde (zie hierboven), maar zullen in deze fase niet worden uitgediept. De 5 varianten zullen met de stuurgroep en directeurenoverleg worden besproken.
  Waarom 5 varianten? Op elke ligging (west, midden, oost) zal een variant moeten komen, dat is immers in de raad zo besloten. Daarnaast zien we kans voor enkele subvarianten extra. Voor een helder afwegingsproces is het lastig om met veel meer dan 5 varianten te werken omdat mensen dan door de bomen het bos niet meer zien, en omdat een gedegen afweging van veel varianten veel werk is. Niet uit te sluiten is dat uit het bespreken in de stuurgroep en directeurenoverleg nog een extra variant komt.
- Van april t/m mei gaan we met de varianten naar buiten in een participatieproces op het niveau Raadplegen. We spreken nu al de belangrijkste stakeholders, maar we halen standpunten en belangen op en vertellen over het proces.

De multi criteria analyse zal dus in drie fases gebeuren, in de eerste fase zullen de kosten en planning niet in detail bekeken worden maar meer kwalitatief beschouwd worden. Ook op gebied van technische en nautische haalbaarheid en de inpassing wordt vooral een kwalitatieve beschouwing gegeven. Hoe deze kwalitatieve beschouwing er uit ziet wordt nader bepaald.

De derde fase van de multi criteria analyse zullen de vijf meest haalbare varianten in detail beschouwd worden. Voor deze varianten zullen de kosten en de effecten op de planning gedetailleerd worden beschouwd maar ook op gebied van vervoerswaarde, technische en nautische haalbaarheid wordt er risico gestuurd nader onderzoek gedaan. Bij 6.6 wordt deze aanpak beschreven.

6.5 Ambitiedocument

Het ambitiedocument vormt het kader voor de beeldkwaliteit, de architectonische vormgeving , de beheer en de duurzaamheidsambitie van de brug. De ruimtelijke opgave zal worden gedefinieerd in het ambitiedocument. Het zal een uitwerking zijn van de eerder genoemde doelstellingen voor de Javabrug. Onderdelen van het document zijn:

- Analyse ruimtelijke context: water en land
- Analyse van de historische context en toekomstige ontwikkelingen
- Analyse van ontwikkelmogelijkheden Kop Java
- Analyse van vergelijkbare bruggen / opgaven
- Vertaling duurzaamheidsambities
- Architectuur: uitstraling, relatie met eventueel tweede brug
- Uitgangspunten materialisatie, verlichting, sociale veiligheid, kunst, voetgangersopgangen, brugleuningen, brugdek, pijlers, kleurgebruik, ergonomie
- Integratie aanbruggen met omliggend maaiveld
- Mogelijkheden extra programma
- Uitgangspunten voor beheer en onderhoud
- Uitgangspunten t.a.v. de duurzaamheidsambities van het project

Het document zal in nauwe samenspraak met het ruimtelijk kwaliteitsteam worden opgesteld. Daarnaast zal het document dienen als toetsingskader en zal dus ook bij de welstandscommissie besproken worden. Ook zal voor de analyse van de Kop Java nauwe samenwerking gezocht worden met de Commissie Kloos onder andere door de ambtelijk secretaris van de commissie) te betrekken bij het opstellen van het ambitiedocument.

Het ambitiedocument is 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.

Het ambitiedocument zal in nauwe relatie met de inpassingsstudie worden opgesteld. Nadat een uiteindelijke keuze gemaakt wordt voor de inpassing zal deze worden toegevoegd aan het ambitiedocument, zodat dit de ruimtelijke onderlegger wordt voor het aanbestedingsdossier en input zal geven voor het op te stellen bestemmingsplan. Omdat het ambitiedocument als kapstok zal fungeren ligt de aansturing van dit document bij de Integraal Manager.

Gezien de aard van dit document kan voor een brede vorm van participatie gekozen worden.

6.6 Technische onderzoeken

het technisch en nautisch onderzoek valt uiteen in twee fases zoals hierboven beschreven:
Fase 1: onderzoek van de drie varianten naar circa **11** varianten voor een fietsverbinding
Fase 2: definiëren van de 4 à **5** varianten die we nader gaan beschouwen middels een kwalitatieve beschouwing van de 11 geïnventariseerde varianten in fase 1.
Fase 3: uitwerking naar **1** voorkeursvariant middels een onderbouwde multicriteria analyse zoals in 6.4 benoemd.

Om fase 3 onderbouwd te kunnen afronden dienen in ieder geval de onderstaande onderzoeken te worden uitgevoerd. Belangrijke zoektocht wordt het detailniveau waarmee de onderzoeken worden ingestoken c.q. uitgevoerd, immers de onderzoeken dienen voldoende informatie te genereren om uitspraken over te doen op niveau van risico's en daarmee de kosten van een variant.

Welke onderzoeken worden t.b.v. fase 2 in 2018 uitgevoerd voor 5 varianten:

1. Analyse kostenraming
    - Waar zitten de onzekerheden in de raming. Op basis van deze onzekerheden zullen de technische onderzoeken uitgevoerd worden. De uitkosten van de onderzoeken zullen gebruikt worden om de raming (inclusief de risico opslagen) van de varianten in fase 2 te onderbouwen.

2. Een risicoanalyse van de vijf varianten

3. Inmeting situatie zowel op het land als de waterbodem
    - Verzorgen van de benodigde basisinformatie d.m.v. een digitale terreinmeting in X, Y en Z

4. Geotechnisch onderzoek ofwel onderzoek naar obstakels in en de draagkracht van de bodem
    - Geotechnisch archiefonderzoek
    - Nader geotechnisch onderzoek (risico gestuurd sonderingen, boringen, grondradar enz.)

5. Milieukundig onderzoek, ofwel onderzoek naar mogelijke verontreinigingen in de bodem
    - Archief onderzoek en bodemonderzoek naar de bodem van de nieuw te graven Jakartagracht en de bodem van het IJ
    - Java-eiland en locatie aanlanding in Noord

6. Constructief onderzoek
    - Inventarisatie te amoveren objecten en functies
    - Inventarisatie bestaande constructies en functies (incl. inventarisatie eigenaren en beheerders)

- Archief onderzoek bestaande constructies
- Onderzoek te slopen objecten

7. Kabels en Leidingen
   - Inventarisatie aanwezige Kabels en Leidingen (K&L)
   - Inventarisatie voorgenomen nieuw aan te leggen K&L

8. Historisch Niet Gesprongen Explosieven-onderzoek

9. Onderzoek archeologische kansen

10. Opstellen van de Klant Eisen Specificatie (KES) voor de voorkeursvariant
    - Het verzamelen en bijhouden van alle klantwensen die door de Omgevingsmanager geïnventariseerd zijn tijdens stakeholder gesprekken in het database pakket Relatics.
    - Samen met het team Omgeving maken van de afweging of de klantwensen Eisen worden in de KES.

11. Analyse bouwfasering
    - T.b.v. het onderzoek naar de verplaatsing van de PTA is inzicht nodig in de bouwfasering van de brug om te achterhalen vanaf welk moment de cruiseschepen binnen het bouwproces niet meer langs de brug in aanbouw kunnen varen. Zover als mogelijk binnen deze fase zal hier een analyse voor gemaakt worden.

12. Onderzoeken naar verkeerstromen en benodigde profielen.
    - Naar verwachting maken 20.000 à 30.000 fietsen per dag gebruik van de Javabrug. In deze fase wordt het aantal te verwachten gebruikers van de Javabrug geactualiseerd door een telling te doen van het huidige aantal fietsers en voetgangers. (Hiermee kan het model gekalibreerd en de prognoses geactualiseerd worden). Dit onderzoek wordt samen met het aangrenzende fietsnetwerk gedaan.
    - De toenemende diversiteit in de categorie langzaam verkeer (denk aan (elektrische) fietsen, speed pedelecs ed.), maakt onderlinge snelheidsverschillen groter, wat op de aanbruggen tot meer inhaalbewegingen kan leiden. Bij het ontwerp van de brug wordt dan ook onderzocht in hoeverre een profielbreedte van 10 meter voldoende is voor de verwachte stroom fietsers en voetgangers en op welke manier deze breedte onderling verdeeld kan worden.

13. Overige onderzoek
    - Onderzoek naar de mogelijkheden van het recreatief gebruiken van de brug: welke verblijfs- en/of gebruiksmogelijkheden kunnen meerwaarde creëren?

6.7 Nautische onderzoeken

De gemeente hecht eraan met de Sprong over het IJ de belangen van land en water te verenigen. De haven, de scheepvaart en de maritieme wereld vervullen een belangrijke rol in de Amsterdamse economie en de cultuur rondom het IJ. Het IJ is een drukke doorgaande vaarroute voor beroepsvaart, bijzondere transporten en recreatie vaart. De scheepvaart stelt eisen aan de

doorvaart, de veiligheid en de maatvoering van verbindingen als bruggen, opdat de beroepsvaart veilig en vlot de achterlandcorridors kan bereiken. De Richtlijn Vaarwegen 2011 en het Supplement 2013 zijn hiervoor het uitgangspunt.

De varianten van de brug worden voor een groot deel bepaald door eisen die door de verschillende nautische partijen worden ingebracht. In het voorjaar van 2018 zullen in diverse gesprekken de wensen en eisen geïnventariseerd worden. De wensen en eisen t.a.v. doorvaarthoogte, breedte, tijd openstelling beweegbare bruggen en lengte bufferplaatsen zijn een paar van de belangrijke randvoorwaarden die bepalend worden voor de scope en het succes van de brugverbinding. Naast de stakeholdergesprekken dienen ook nautische onderzoeken uitgevoerd te worden, het detailniveau is wederom afhankelijk van fase 2 of fase 3 van de Multi criteria analyse.

De volgende onderzoeken zullen in 2018 worden uitgevoerd:

1. Onderzoek eisen en wensen Nautische partijen voorjaar 2018
    a. Analyse correspondentie met nautische partijen om eisen te generen voor de KES
    b. Onderzoek richtlijn vaarwegen +supplement. Wat staat hierin over de hoogte van de brug
    c. Onderzoek openingstijden brug, hoe vaak moet c.q. kan de brug open zijn
    d. Onderzoek achterland corridor: t.b.v. behoefte inventarisatie bijzondere transporten
    e. Volgen van het Kosten Baten Analyse (KBA) onderzoek van I&W op verhogen van de bruggen op routes Amsterdam-Rijnkanaal, Amsterdam - Noord Nederland

2. Gesprekken t.b.v. harden van wensen en eisen voorjaar 2018 *
    a. Doorvaarthoogte (9,70 m MHW - 11,35 m MHW - opvijzelbare variant)
    b. Doorvaartbreedte vast deel
    c. Doorvaartbreedte beweegbaar deel
    d. Onderzoeken noodzaak Jakartagracht
    e. Onderzoek lengte c.q. afmetingen wachtplaatsen, remmingwerken, golfbrekers
    f. Mogelijke verbreding van de Jakartagracht voor de afwikkeling van de oostgaande containervaart hoger dan de doorvaarthoogte van het vaste brugdeel
    g. Effecten van kruisend verkeer van schepen , met name bij bijzondere transporten, op het gebruik van de fietsbrug
    h. Bediening beweegbare bruggen. In 2018 wordt onderzocht wie het beheer van de beweegbare bruggen heeft en welke eisen worden gesteld. Tevens worden eind 2018 afspraken gemaakt over de bediening van de bruggen en de beheerkosten. De kosten die hiermee gemoeid zijn worden in beeld gebracht, en opgenomen in de begroting van de toekomstig beheerder van de bruggen.

* Basis is de briefwisseling tussen de gemeente Amsterdam, Havenbedrijf, CNB en RWS (bijlage 1.8 NvU: https://amsterdam.raadsinformatie.nl/vergadering/439222/RAAD%2019-07-2017) en de brief van de minister van I en M Voorgenomen besluit fietsbrug over het IJ van 7 juli 2017 (https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/5557953/1/Brief_7-7_minister_Infrastructuur_en_Milieu_over_voorgenomen_besluit_fietsbrug_over_het_IJ).

3. Veiligheidsonderzoeken najaar 2018
    a. Simulatie nautische veiligheid
    b. Analyse beheersmaatregelen volgend uit risicoanalyse nautische veiligheid van RWS
    c. Onderzoek mogelijke aanpassing van de sectorgrenzen van de marifoon-blokgebieden, alsmede compenserende maatregelen voor dekking walradar, in overleg met Rijkswaterstaat en CNB (Vessel Traffic Service)
    d. Onderzoek radarhinder en -ondersteuning

6.8 Referentie ontwerp

Van de voorkeursvariant dient t.b.v. de validatie van de eisen en de kostenraming een referentieontwerp te worden opgesteld. Dit referentie ontwerp zal in 2019 worden opgesteld nadat de keuze voor de voorkeursligging van de Javabrug is vastgesteld.

6.9 Producten

Technisch management levert op basis van bovenstaande:
2018

- Inmeting bestaande situatie
- Overzicht scope van de opgave Contextanalyse, Functie- en Objectenboom (SE systematiek)
- Overzicht van alle technische en nautische eisen aan de brug
- De multicriteria analyse van 11 naar 5 varianten en vervolgens naar 1 variant
- Eerste inventarisatie K&L
- Analyse mogelijkheden Jan Schaeferbrug
- Analyse bouwfasering i.r.t. verplaatsing PTA

2019

- Referentieontwerp
- Uitwerking van KES naar SES en VS1 en VS2
- Input voor de Kostenraming

7 Marktbenadering

7.1 Opdracht en doelen contractmanagement voor deze fase

Bij de voorbereiding en realisatie van de Javabrug zal een groot aantal marktpartijen betrokken worden. Denk hierbij aan advies- en ingenieursbureaus, architecten, leveranciers en aannemers die betrokken kunnen worden bij het nadere onderzoek, het ontwerp, de uit te voeren veldonderzoeken, het planologisch-juridisch traject, de communicatie, het functievrij maken, de bouw en eventueel het onderhoud. Deze partijen kunnen rechtstreeks in opdracht van Amsterdam en onder aansturing van het projectteam Javabrug werken, of een onderdeel vormen van een bouwconsortium dat het project (of onderdelen daarvan) gaat bouwen.

Het doel van contractmanagement is om de marktpartijen op zodanige wijze bij het project te betrekken dat er een brug van hoge kwaliteit wordt gerealiseerd, het financiële resultaat van het project positief is, de Amsterdammer de ruimte krijgt om zich de brug eigen te maken, de risico's op kostenoverschrijding, uitloop van de planning, hinder tijdens de bouw en concessies op kwaliteit worden beheerst, en *last but not least*, dat de gemeente Amsterdam zich als organisatie verder kan bekwamen en ontwikkelen.

Naam	Rol
	Contractmanager
	Contracttrekker Diensten
	Adviseur inkoop
	Adviseur inkoop
	Aanbestedingsjurist

Marktbenadering
Onder het begrip 'marktbenadering' vallen alle werkzaamheden die betrekking hebben op de wijze waarop marktpartijen zullen worden betrokken bij de opgave (inkoopstrategie), het verkennen van de markt en eventueel ophalen van inzichten en feedback van de marktpartijen op de inkoopstrategie (marktanalyse en eventueel marktconsultatie), het vertalen naar de overeenkomst(en) van de opgehaalde eisen, wensen en randvoorwaarden en aanbestedingsprocedures (voorbereiding contract en aanbesteding) en het selecteren van marktpartijen en/of ontwerpen (offerteaanvraag of aanbesteding), uitmondend in opdrachtverlening.

Na de opdrachtverlening eindigt de marktbenadering en begint de uitvoering van de opdracht. Dit kan bijvoorbeeld zijn het opstellen van een inpassingsstudie of het uitvoeren van een flora en faunaonderzoek (diensten) in de voorbereidingsfase tot en met de realisatie van de brug in de bouwfase.

In de voorbereidingsfase valt de contractbeheersing op de diensten onder de manager projectbeheersing. De contractbeheersing van de bouwwerkzaamheden wordt uitgevoerd door de contractmanager.

7.2 Twee hoofdprocessen: diensten en de brug

In de fase tot aan het uitvoeringsbesluit kent het contractmanagement twee hoofdprocessen:

1. **Marktbenadering diensten**
   Dit spoor gaat over de inkoop van de diensten en de producten die het projectteam Javabrug nodig heeft in de voorbereidingsfase en de ondersteuning bij aanbesteding en begeleiding van de uitvoering van de bouw van de Javabrug. De uitvoering van deze diensten en producten valt onder directe aansturing van het projectteam Javabrug.

   Dit spoor valt in twee sub-sporen uiteen:
   A. **Diensten fase IJkmoment**. Dit zijn de diensten op korte termijn benodigd voor de voorbereiding van het IJkmoment in 2018.
   B. **Diensten fase Voorbereiding en Uitvoering**. Dit zijn de diensten benodigd voor de lange termijn vanaf het IJkmoment, voor de voorbereiding van het uitvoeringsbesluit, de aanbesteding en de begeleiding van de bouw.

Het pakket diensten benodigd voor de fase Voorbereiding en Uitvoering is omvangrijk en loopt over meerdere jaren. De voorbereiding en aanbesteding van dit pakket zal de nodige zorg en tijd vergen. Omdat er op korte termijn diensten nodig zijn voor de werkzaamheden die aan het IJkmoment voorafgaan en omdat de fase IJkmoment een beperkte periode betreft, wordt de inkoop van de diensten voor deze fase naar voren getrokken.

2. **Marktbenadering brug**
   Dit betreft de inkoop van het object zelf; de contractering en aanbesteding van de bouw van de brug en eventueel (een deel van) het ontwerp en de engineering van de brug, al dan niet middels een prijsvraag.

   Het eerste deel van dit spoor loopt tot en met het gunnen van de opdracht aan de combinatie die de brug gaat bouwen. Het tweede deel van dit spoor ziet op de contractbeheersing tijdens de bouw en loopt tot en met de oplevering van de brug.

7.3 Organisatie contractmanagement

In de fase tot aan het uitvoeringsbesluit bestaat het team contractmanagement uit de volgende personen;

- Contractmanager. De contractmanager is verantwoordelijk voor de marktbenadering en de contractbeheersing van de bouw. De contractmanager is IPM-rolhouder en stuurt het team contractmanagement aan.

- Contracttrekker Diensten. De contracttrekker diensten krijgt onder regie van de contractmanager een trekkersrol in de voorbereiding en begeleiding van de inkoop van de advies- en ingenieursdiensten.

- Inkoopadviseurs. De inkoopadviseurs ondersteunen de contractmanager en de contracttrekker diensten bij het opstellen van de inkoopstrategieën, de gesprekken met de markt, de overeenkomsten/contracten, de inrichting van de aanbestedingsprocedures, de begeleiding van de aanbestedingsprocedures, de gunning en de kwaliteitsborging en de compliance met het Amsterdamse inkoopbeleid.

- Aanbestedingsjurist. Deze jurist borgt de contract juridische aspecten en de aanbestedingsrechtelijke hygiëne die tijdens de marktbenadering aan de orde komen.

7.4 Inkoopstrategie Javabrug

De inkoopstrategie van de Javabrug is een van de drie documenten, naast de inpassingsstudie en het ambitiedocument, die in 2018 ter besluitvorming wordt aangeboden.
De inkoopstrategie beschrijft de voor dit project best passende marktbenadering. De vastgestelde inkoopstrategie vormt de basis voor de inrichting van het contract- en de aanbestedingsprocedure.

7.4.1 Doel van de inkoopstrategie Javabrug

De belangrijkste onderwerpen die in de inkoopstrategie van de Javabrug aan de orde komen zijn;
- de pakketindeling, die gaat over de vraag of alle objecten in de scope in een enkele bouwopgave bij één partij worden ondergebracht, of dat het beter past om specifieke onderdelen van de opgave in een afzonderlijke bouwopgave bij een andere partij onder te brengen en;
- de wijze waarop de markt betrokken wordt bij het ontwerp van de brug. Denk hierbij aan de 'traditionele variant' waarbij Amsterdam het ontwerp en de engineering van de brug zelf aanstuurt, of de prijsvraag waarbij in een competitie het beste ontwerp wordt geselecteerd uit meerdere ontwerpen gemaakt door combinaties van een architect en ingenieur, of de 'geïntegreerde variant' waarbij in een competitie het beste ontwerp wordt geselecteerd uit meerdere ontwerpen gemaakt door combinaties van een architect en ingenieur en aannemer enz.

In de inkoopstrategie komen daarnaast de volgende zaken aan de orde;
- de aspecten waarop door de markt te leveren meerwaarde gewenst is;

- de mate van oplossingsruimte die de markt geboden wordt;
- de best passende samenwerkingsvorm;
- de risicoverdeling en/of risicodeling;
- de inrichting van de aanbestedingsprocedure;
- wijze waarop de belangrijkste kansen en risico's middels het contract en de aanbestedingsprocedure kunnen worden beheerst.

7.4.2 Sturende aspecten

De inrichting van de inkoopstrategie wordt gestuurd door van de projectdoelen afgeleide criteria en door de risico's:

- **Kwaliteit**. Op welke wijze kan de kwaliteit van de brug het beste worden gerealiseerd en geborgd?
- **Geld**. Op welke wijze kan een financieel gunstig resultaat worden behaald bij de inkoop?
- **Van de Amsterdammer**. Wat zijn de mogelijkheden voor het betrekken van de Amsterdammer bij de totstandkoming van de brug?
- **Beheerst project**. Welke methode geeft de beste beheersing op de risico's op kostenoverschrijding, uitloop in de planning, overlast tijdens de uitvoering en concessies op de kwaliteit, en geeft de beste aansluiting op de karakteristieken van de markt?
- **Ervaring en kennisontwikkeling Amsterdam.** Op welke manier wordt aangesloten op de ervaring van de gemeente en kan tegelijkertijd de gemeentelijke expertiseontwikkeling met grote infrastructurele projecten worden geborgd.

7.4.3 Relatie met andere producten/processen

De scopedefinitie, risicoanalyse en inventarisatie vergunningen vormen input voor de inkoopstrategie. De inkoopstrategie is van invloed op de juridisch-planologische strategie (matig), de planning (sterk) en de vormgeving van inkoop advies- en ingenieursdiensten (sterk).
De invloed tussen de inkoopstrategie enerzijds en de inpassingsstudie en het ambitiedocument anderzijds is beperkt. Dit geldt ook voor het referentieontwerp, het KES/SES-proces en het nautische dossier. Er is geen beïnvloeding tussen de inkoopstrategie en de in het veld uit te voeren onderzoeken.

7.4.4 Planning

Bespreken met beslissers: OG, Beheerder, Lead Buyer Opstellen concept 01	Q4 2017
Voorbespreken met Tenderboard Harden 'uitgangspunten en effecten' bij projecten vergelijkbaar qua aard en omvang Bespreken met Programma Sprong en werkvloer R&D, V&OR Opstellen concept 02	Q1 2018

Harden middels marktconsultatie Advies inwinnen Tenderboard Advies inwinnen Kwaliteitsteam Opstellen concept 03 Vrijgave OG Vrijgave Stuurgroep	Q2 2018
[..] Vaststelling College (ter kennisname Gemeenteraad)	Q3-Q4 2018

7.4.5 Besluitvorming

De inkoopstrategie wordt vastgesteld door het college en ter kennisname aan de gemeenteraad gezonden omdat de keuze voor de wijze waarop de markt wordt betrokken bij het project een belangrijke impact heeft/kan hebben op het aanbestedingsresultaat, de wijze waarop de Amsterdammer wordt betrokken, de kwaliteit van de brug en de beheersbaarheid van de risico's.

7.5 Aanbestedingsdossier Javabrug

Nadat de inkoopstrategie is vastgesteld kan het aanbestedingsdossier worden voorbereid. Het aanbestedingsdossier wordt gevormd door het contract, de procesdocumenten benodigd voor het vormgeven en reguleren van de aanbesteding, de beheersingsdocumenten benodigd voor het planmatig en beheerst uitvoeren van de aanbesteding en de begeleiding van het contract na aanbesteding. Als deze documenten gereed zijn kan de aanbesteding starten.
Tijdens de aanbesteding zelf worden er documenten gegenereerd die ook een onderdeel vormen van het aanbestedingsdossier. (NB: een prijsvraag is ook een aanbesteding die gereguleerd wordt door de Aanbestedingswet.)

7.5.1 Producten

Afhankelijk van de contractsoort en het type aanbestedingsprocedure bestaat het aanbestedingsdossier uit de onderstaande producten. Bij de aanbesteding van een traditioneel contract, een prijsvraag of een geïntegreerd contract variëren de documenten in aard en aantal.

Onderdeel	Documenten	Opsteller
Procesdocumenten	Selectieleidraad | Aanbestedingsleidraad | Beoordelingsprotocol	CM
Contractdossier	Overeenkomst | Vraagspecificatie | Annexen | Ambitiedocument | Annex	CM
	Informatie	TM
	BLVC-Kader	OM
Beheersing	Aanbestedingsplan | Contractbeheersplan	CM
Aanbesteding	Processen verbaal, Nvl's, Gunningsbeslissing	CM

Korte beschrijving van de producten:

- *Procesdocumenten*
  In de selectie- en aanbestedingsleidraad worden de opgave en de inrichting van de aanbestedingsprocedure beschreven. In het eerste document de geschiktheidseisen aan de deelnemers en bijbehorende selectiecriteria. In de tweede de gunningscriteria. Het beoordelingsprotocol is een interne handleiding voor de beoordelingscommissie.
- *Contractdossier*
  Dit is het contract dat wordt gevormd door de overeenkomst, de onderliggende annexen en vraagspecificatie. De vraagspecificatie bestaat uit een deel waarin de eisen aan het object zijn beschreven, en een deel waarin eisen aan het totstandkomingsproces zijn beschreven. Het Ambitiedocument en het BLVC-kader zijn onderdeel van de vraagspecificatie. De eerste beschrijft immers de eisen aan de vormgeving/kwaliteit en de tweede stelt eisen aan de BLVC-aspecten tijdens de uitvoering.
- *Procesbeheersing*
  Aanbestedingsplan is een specifiek voor de aanbestedingsfase bedoeld 'projectplan'. Het contractbeheersplan heeft die functie in de fase na opdrachtverlening.
- *Aanbesteding*
  Tijdens de uitvoering van de aanbestedingsprocedure worden processen verbaal en nota's van inlichtingen opgesteld waarin de interactie tussen de aanbesteder en de gegadigden formeel wordt vastgelegd. De aanbesteding eindigt in een gunningsbeslissing en brieven naar de winnaar en de verliezers.

7.5.2 Planning

Opstellen **Contractdossier**, *concept 01* Opstellen Selectieleidraad en Aanbestedingsleidraad, *concept 01* div. interne reviews, div. validatiesessies met stakeholders	Q3-Q4 2018
Opstellen **Contractdossier**, *concept 02* Opstellen Selectieleidraad en Aanbestedingsleiddraad, *concept 02* interne review, validatiesessie met stakeholders, integraliteit toets Vrijgave PM Externe toets, Tenderboard	Q1 2019
Opstellen **Contractdossier**, *concept 03* Opstellen Selectieleidraad en Aanbestedingsleiddraad, *concept 03* Opstellen Beoordelingsprotocol, Aanbestedingsplan, Contractbeheersplan Akkoordverklaring stakeholders Vrijgave PM Vrijgave OG	Q2 2019
Aanbestedingsdossier gereed voor start aanbesteding	

7.5.3 Besluitvorming

Afhankelijk van het type aanbesteding, wordt het aanbestedingsdossier in één of meerdere delen vrijgegeven door de opdrachtgever (bijvoorbeeld vóór aankondiging prijsvraag, vóór start aanbesteding bouw en vóór uitnodiging tot inschrijving bouw).
Afhankelijk van het aantal vrijgavemomenten, geeft de opdrachtgever vrij na kennis te hebben genomen van; de vrijgave van het dossier door de projectmanager, de wijze waarop de adviezen uit de toetsen en van de tenderboard zijn verwerkt en de akkoordverklaring van de toekomstig beheerder.

In beginsel zullen alle (rechts)handelingen onderhevig zijn aan bestuurlijke besluitvorming. Deze besluitvorming kan voorafgaand aan de aanbesteding, maar zal (deels) na afloop van de aanbesteding, plaatsvinden. Bij het voorbereiden van het inkoop- en aanbestedingsproces dient rekening te worden gehouden met de diverse benodigde bestuurlijke besluiten. Hierbij bestaat onderscheid tussen de volgende besluiten:

- het goedkeuren van een voorgestelde aanbesteding en/of aanbestedingsprocedure: *Opdrachtgever Javabrug*;
- het besluit financiële middelen te bestemmen (krediet of begroting etc.): *Gemeenteraad*;
- de gunningsbeslissing betreffende de uitslag van de aanbestedingsprocedure: *Lead Buyer Fysiek*;
- de beslissing daadwerkelijk opdracht te verlenen (de overeenkomst aan te gaan): *de gemeentesecretaris.*

7.6 Inkoop advies- en ingenieursdiensten

Dit spoor gaat over de inkoop van de diensten en de producten die het projectteam Javabrug nodig heeft in de voorbereidingsfase en de ondersteuning bij aanbesteding en begeleiding van de uitvoering van de bouw van de Javabrug. De uitvoering van deze diensten en producten valt onder directe aansturing van het projectteam Javabrug.

Amsterdamse expertise en capaciteit
Eerst zal binnen het concern Amsterdam de beschikbare expertise en capaciteit worden geïnventariseerd en gereserveerd. De verwachting is dat het concern niet beschikt over een aantal benodigde expertisegebieden of dat de expertise wel aanwezig is, maar dat de beschikbare capaciteit onvoldoende is. De niet binnen het concern Amsterdam verkrijgbare expertise en capaciteit zullen extern worden betrokken. Specifieke nautische expertise kan mogelijk geleverd worden door de nautische partijen (Havenbedrijf/CNB/ RWS), dan wel in overleg met hen extern worden aangetrokken.

Externe advies- en ingenieurscapaciteit
Het extern betrekken van advies- en ingenieursdiensten valt in twee sub-sporen uiteen:

A. **Diensten fase IJkmoment**. Dit zijn de diensten op korte termijn benodigd voor de voorbereiding van het IJkmoment eind 2018.
B. **Diensten fase Voorbereiding en Uitvoering**. Dit zijn de diensten benodigd voor de lange termijn vanaf het IJkmoment, voor de voorbereiding van het uitvoeringsbesluit, de aanbesteding en de begeleiding van de bouw.

7.6.1 Spoor A. Diensten fase IJkmoment (korte termijn)

Deze advies- en ingenieursdiensten zijn meteen benodigd. Omdat deze diensten beperkt zijn qua doorlooptijd en omvang, zijn ze eenvoudiger in te kopen. Daarnaast zijn deze diensten onafhankelijk van de te kiezen inkoopstrategie van de Javabrug. Deze diensten worden qua aard en omvang weinig beïnvloed door de wijze waarop de markt wordt betrokken bij de totstandkoming van de Javabrug. Hierdoor kunnen de voorbereiding en de inkoop van de advies- en ingenieursdiensten tot aan het IJkoment snel worden opgestart en gerealiseerd.

Voor de inkoop van deze diensten zal onder meer naar de volgende mogelijkheden worden gekeken:
a. De inhuur van personen via de site externe inhuur van de RVE P&O.
b. De inkoop van producten middels een meervoudig onderhandse aanbesteding.
c. De inhuur van capaciteit op basis van de samenwerking tussen de ingenieursbureaus van Amsterdam en Rotterdam en Rijkswaterstaat.

7.6.2 Spoor B. Diensten fase Voorbereiding en Uitvoering (lange termijn)

Vanwege de omvang en meerjarige doorlooptijd van deze fase zal de voorbereiding van de contractering en aanbesteding van deze advies- en ingenieursdiensten/producten circa 3 maanden in beslag nemen. De aanbestedingsprocedure zelf zal naar schatting een half jaar in beslag nemen. De omvang van de hoofdpakketten is immers dusdanig dat deze Europees moeten worden ingekocht. De totaal benodigde tijd beslaat grofweg de periode die nodig is tot aan het IJkmoment. De inkoop van deze advies- en ingenieursdiensten/producten zit hiermee op het kritieke pad.

Sturende aspecten
De inrichting van de inkoopstrategie voor de lange termijn diensten wordt onder meer gestuurd door:
a. De mate waarin de indeling van de bij één partij/combinatie onder te brengen advies- en ingenieursdiensten/producten efficiënt en effectief is.
b. De mate waarin de gewenste samenwerkingsvorm en samenwerkingsprincipes worden ondersteund.
c. Kennisontwikkeling, -uitwisseling tussen Amsterdam en marktpartij(en) gedragen wordt.
d. Flexibiliteit in omvang en aard werkzaamheden gefaciliteerd wordt. Ondanks dat een groot deel van de producten benodigd voor het bestemmingsplan, de technische onderzoeken, de voorbereiding aanbestedingsdossier, de uitvoering van de aanbesteding en de begeleiding van

de bouw van de brug goed te definiëren is, zullen de omvang van de hiervoor benodigde werkzaamheden bij benadering worden ingeschat. Daarnaast moet worden gerekend op een aantal onvoorziene benodigde producten. Met als meest verstrekkende, als eventueel wordt besloten de Stenen Hoofdverbinding ook als brug uit te voeren, de optie om de voorbereidingswerkzaamheden uit te laten voeren door het inmiddels ervaren team.

e. De mate waarin het commitment van de marktpartij is geborgd, zodanig dat de continuïteit, capaciteit en kwaliteit van de adviseurs geborgd is.

7.6.3 Spoor B. Relatie met andere producten/processen

Inkoopstrategie Javabrug
De belangrijkste afhankelijkheid van lange termijn diensten fase Voorbereiding en Uitvoering is met de inkoopstrategie van de Javabrug. De mate waarin de Amsterdam het ontwerp en de engineering van de brug zelf uitvoert/aanstuurt, dan wel middels een prijsvraag of geïntegreerde aanpak door marktpartijen laat uitvoeren/aansturen, bepaalt in grote mate de aard en de omvang van de door projectteam Javabrug in te kopen advies- en ingenieursdiensten/producten.

De voorbereiding van de inkoopstrategie van de Javabrug neemt een half jaar in beslag. Omdat echter de inkoop van de lange termijn advies- en ingenieursdiensten op het kritieke pad zit speelt het risico dat als deze processen serieel geschakeld blijven, de inkoop van advies- en ingenieursdiensten te laat wordt opgestart. Als beheersmaatregel wordt gestreefd naar een snelle trechtering in de voor de marktbenadering van de Javabrug in aanmerking komende opties. Zodra voldoende comfort bereikt is op een beperkt aantal opties, zal worden gestart met de (voorbereiding) van de inkoop van de lange termijn advies- en ingenieursdiensten.

Van spoor A naar spoor B
Zoals hierboven aangegeven wordt het apart inkopen van de korte termijn diensten (A) en de lange termijn diensten (B) diensten ingegeven door de noodzaak om op korte termijn te kunnen beschikken over expertise en capaciteit voor de werkzaamheden tot aan het IJkmoment.

Door deze aanpak ontstaat echter een risico op discontinuïteit in kennisopbouw en bemensing als bij de overgang adviseurs van spoor A hun werkzaamheden moeten overdragen aan de adviseurs die het werk in spoor B (zouden) overnemen. Beheersmaatregelen om dit risico te beperken zijn onder meer;

1. het instellen van een expliciete fade-out-fade-in-periode waarin de overdracht geleidelijk plaatsvindt en;
2. het aanvragen van een afwijking van de beperking op de inhuurperiode van een aantal sleuteladviseurs, zodat deze hun werkzaamheden in (een deel van) spoor B kunnen voortzetten.

Daarnaast zal het aanbestedingsrechtelijke *level playing field* voor spoor B expliciet worden geborgd. Dit om te borgen dat organisaties waarvan adviseurs die hebben deelgenomen aan spoor A niet hoeven te worden uitgesloten van deelname aan spoor B.

7.6.4 Spoor B. Producten

Onderdeel	Documenten	Opsteller
Inkoopstrategie	Inkoopstrategie	CM
Procesdocumenten	Selectieleiddraad | Aanbestedingsleidraad	CM
Contractdossier	Overeenkomst	CM
	Vraagspecificatie (eisen aan personen, producten, processen)	CM(*)
Aanbesteding	Processen verbaal, NvI's, Gunningsbeslissing	CM

(*)De vraagspecificatie wordt door CM opgesteld op basis van input van TM, OM, PB en PM.

7.6.5 Spoor B. Planning

Inkoopstrategie concept 01 Marktconsultatie Inkoopstrategie concept 02 Tenderboard Procesdocumenten, Contractdossier, concept 01 Externe toets Procesdocumenten, Contractdossier, definitief Vrijgave PM	Q1 2018
Aanbesteding	Q2 2018 Q3 2018

7.6.6 Spoor B. Besluitvorming

Bij de inkoop van de advies- en ingenieursdiensten/producten voor de lange termijn dient rekening te worden gehouden met de onderstaande besluiten:

a. het goedkeuren van de inkoopstrategie: *Opdrachtgever Javabrug*;
b. het goedkeuren van een voorgestelde aanbesteding en/of aanbestedingsprocedure: *Opdrachtgever Javabrug*;
c. de gunningsbeslissing betreffende de uitslag van de aanbestedingsprocedure: *Lead Buyer Fysiek*;
d. de beslissing daadwerkelijk opdracht te verlenen (de overeenkomst aan te gaan): *Opdrachtgever Javabrug*.

7.7 Kwaliteitsborging en tegenspraak

De contractmanager is voor de marktbenadering verantwoordelijk voor de inrichting en de uitvoering van het kwaliteitsborgingsproces en het organiseren van tegenspraak; de inkoopstrategieën en de aanbestedingsdossiers.

De kwaliteitsborging en tegenspraak vindt concreet plaats middels het uitvoeren van marktconsultaties, interne reviews, externe toetsen en het ophalen van advies bij de Tenderboard.

7.7.1 Marktconsultaties

Zowel voor de inkoopstrategie van de Javabrug als de inkoopstrategie voor de lange termijn advies- en ingenieursdiensten (B) zullen marktpartijen worden geconsulteerd. Doel van de consultatie is om feedback op te halen bij de markt over de wijze waarop de markt het beste bij deze opgaven betrokken kan worden.

7.7.2 Interne reviews

Op alle producten die onder regie van het projectteam Javabrug worden gerealiseerd, zullen interne reviews worden uitgevoerd. De met betrekking tot de marktbenadering uit te voeren interne reviews hebben specifiek tot doel het toetsen en verbeteren van de kwaliteit van de inkoopstrategieën en de documenten in de aanbestedingsdossiers, de samenhang met de producten uit de andere IPM-stromen, de doelmatigheid en rechtmatigheid, de uitvoerbaarheid en de verificatie met de projectdoelen en toprisico's.

De interne reviews worden planmatig uitgevoerd door het projectteam Javabrug, al dan niet aangevuld met experts van buiten het projectteam.

Twee specifieke typen interne reviews zijn de integraliteitstoets en de validatiesessies met stakeholders. Validatiesessies met stakeholders, hebben tot doel te toetsen of de wijze waarop (onderdelen van) het aanbestedingsdossier is ingericht, volgens een aantal specifieke stakeholders (waaronder de beheerder) zal leiden tot het door deze stakeholders gewenste resultaat. De validatiesessies met de stakeholders, vormen de voorbereiding op de eventueel door een specifieke stakeholder af te geven akkoordverklaring.
Een aanbestedingsdossier van een project als deze bestaat uit een groot aantal documenten. De integraliteitstoets, heeft tot doel de samenhang tussen alle documenten in het contractdossier te verifiëren.

7.7.3 Externe toetsen

Externe toetsen worden uitgevoerd door experts die niet betrokken zijn geweest bij het opstellen van de te toetsen producten. Hiermee worden de frisse blik en onafhankelijkheid van de toetsers geborgd. De externe toetsen zullen veelal worden uitgevoerd op het integrale dossier bij een bepaalde ontwikkeling van het dossier (bijvoorbeeld de 85%-versie).

7.7.4 Tenderboard

Voor projecten in de grond-, weg- en waterbouw met een waarde van € 5 miljoen of meer is toetsing door de tenderboard is verplicht. De tenderboard toetst de conceptdocumenten die ten behoeve van de inkoopstrategie en de publicatie van de aanbesteding zijn opgesteld. De tenderboardtoets ziet op de kwaliteitsborging, de rechtmatigheid en de doelmatigheid van de marktbenadering. De toets resulteert in een advies aan de opdrachtgever over eventuele verbetering van de strategie c.q. stukken. De opdrachtgever bepaalt als eindverantwoordelijke of het advies wordt overgenomen. In overleg met de Lead Buyer Fysiek (IB) wordt een project specifieke tenderboard ingericht.

8 Afronding fase en overdracht project

8.1 Evaluatie

Aan het einde van de planvoorbereidingsfase wordt een evaluatie van de afgelopen fase uitgevoerd. Deze evaluatie heeft tot doel om andere projecten van te laten leren (nieuwe lessons learned).
Daarnaast doen we een gatereview waarmee we borgen dat we gesteld staan voor de vervolg fase (uitvoering). N.a.v. de resultaten kunnen aanpassingen worden gemaakt in het projectplan voor de uitvoeringsfase.

8.2 Decharge

De afronding van deze fase gebeurt met een uitvoeringsbesluit. Dat is in feite het decharge moment voor de voorbereiding.

8.3 Review

Aan het einde van de voorbereidingsfase wordt een door Programma Sprong over het IJ gefaciliteerde gatereview gedaan met als resultaat de beoordeling of het project klaar is om te worden gecontracteerd/uitgevoerd.

8.4 Start uitvoeringsfase

De start uitvoeringsfase begint na het vaststellen van het uitvoeringsbesluit. Dit is mogelijk vanaf medio 2019.

Gemeente
Amsterdam

Inpassingstudie Javabrug

t.b.v. Expertpanels

maart 2018

CONCEPT

Colofon

Inpassingstudie Javabrug Amsterdam

Gemeente Amsterdam
13 maart 2018

Inhoudsopgave

1 Inleiding **5**

2 Uitgangspunten voor de modellen **9**

2.1 Scheepvaart 10

2.2 Landverkeer 12

2.3 Locaties: Hamerkwartier en Java-eiland 18

2.4 Brug in zijn geheel 22

3 De Modellen **25**

3.1 Modellen A - middenligging 27

3.2 Modellen B - westelijke ligging 49

3.3 Modellen C - oostelijke ligging 61

4 Schaalvergelijkingen met andere bruggen **71**



1 Inleiding

Voor u ligt de concept-inpassingstudie van de Javabrug, de brug over het IJ tussen het Hamerkwartier en Kop Java-eiland. Dit boekwerk is een tussenproduct. Bestuurlijk hebben we de opdracht om drie verschillende posities van de ligging van de Javabrug uit te werken. Daarnaast maken we nog specifiek onderscheid tussen modellen met een verlengde Jan Schaefferbrug en maaiveldmodellen waarbij de Jan Schaeferbrug niet wordt aangeraakt. Dit resulteert in de serie modellen die in dit boekje staan.
De intentie is om eind maart het aantal terug te brengen naar maximaal zes overgebleven modellen. Deze zes zullen voor het eerst publiekelijk gepresenteerd worden in twee consultatieavonden, 23 en 24 april 2018. Hiertoe worden naast de informatie gebaseerd op wat in dit boek staat ook presentatiepanelen en zes maquettes van de gekozen modellen gemaakt. Na de consultatieavond gaan we de input van de expertpanels en die gebruiken om naar de voorkeursvariant toe te werken. Deze variant zal onderdeel worden van het ambitiedocument en de uitvraag van de brug.

In dit boekje vindt u meer informatie over verschillende uitgangspunten:
- Landschappelijke en stedenbouwkundige uitgangspunten voor de opgave. Belangrijke notie hierbij is het gegeven dat aan beide oevers een publiek park een functionele en ruimtelijke relatie met de brug en de aanbruggen aangaat; hieruit volgen de eerste aanzet tot criteria's vanuit de aanlanding in het Hamerkwartier en Kop Java;
- Scheepvaart, doorvaarthoogte (DVH) en indeling op water;
- Landverkeer: hellingbanen, fietscomfort en conclusies verkeersstudies;
- Een overzicht van onderzochte modellen met een omschrijving per model;
- Referentiebruggen ter verrijking van het denken over de opgave.

Disclaimer:

* Alle bruggen zijn getekend met een doorvaarthoogte van 11.35m + MHW
** De modellen in dit boekje zijn niet uitputtend. Er zijn meer varianten te bedenken; er is ruimte in het proces en in de expertpanels om hierop te reflecteren en voorstellen te doen in de combinatie tussen hoofdligging en wijze van aanlanding.
*** Bij de omschrijving van de modellen is bewust geen oordeel meegegeven. Dit oordeel zal ontstaan tijdens de discussies in de drie expert-panels eind maart;
**** Modellen die schuin het IJ oversteken zijn onderzocht, maar zowel stedenbouwkundig als nautisch afgevallen en maken geen onderdeel van de in dit boekje gepresenteerde serie.

Proces afweging inpassingsvarianten Javabrug

Basisuitgangspunten van de inpassingsvarianten

- Brughoogte:
  . als basis wordt de door de minister geëiste brughoogte ontworpen: 11,35m doorvaarthoogte ten opzichte van maatgevend waterpeil (MHW)
  . daarnaast wordt bij de 5 varianten van de participatie ook inzichtelijk gemaakt welke consequenties het heeft als de doorvaarthoogte 9,70 meter t.o.v. MHW is.
- Hellingbanen (geen "tapis roulants", roltrappen e.d.) om op hoogte te komen.
- Aanvullend trappen en liften die geschikt zijn voor fietsers, rolstoelen e.d.
- Netto breedte: 10 meter, bestaande uit 3 meter fietspad en 2 meter voetpad in elke richting.
- Een Jakartagracht of een alternatief voor de recreatievaart

Zoekgebied



Afwegingscriteria

1. Comfort en Vervoerswaarde
   a. Lengte aanbrug noord - zuid
   b. Hellingspercentage noord - zuid
   c. X-factor en psychologische effecten voor gebruikers
   d. Verkeersveiligheid
   e. Inpassing voetgangers incl. mindervaliden
   f. Vervoerswaarde voor fietsers
   g. Aansluiting in Noord op bestaand fietsnetwerk
2. Ruimtelijke inpassing
   a. Overall-beeld stedenbouwkundig
   b. Inpassing in de bestaande omgeving Kop Java
      b1. aansluiting zuid op Tosaristraat en Jan Schaeferbrug
      b2. effect op Jakartahotel kop Java
      b3. effect op bewoners, ondernemers en voorzieningen in de directe omgeving van kop Java
      b4. ruimtebeslag Kop Java
      b5. Stedenbouwkundige en architectonische implicaties
   c. Inpassing in Hamerstraat gebied noordzijde
      c1. effect op ontwikkelmogelijkheden
      c2. kansen en risico's ontwikkelingen
      c3. effect op blijvende ondernemers Noord
      c4. Stedenbouwkundige en architectonische implicaties
3. Maakbaarheid en risico's
   a. Kosten en financiele risico's
   b. Planning en planningsrisico's
      b1. grondverwervingen en/of uitplaatsingen noodzakelijk?
      b2. nautische risico's/vergunningverlening
      b2. planning
   d. Technische risico's

Multicriteria-analyse

Er zijn inpassingsvarianten waaruit we via een set criteria een in twee stappen een voorkeursvariant kiezen.
De Multicriteria-analyse geeft houvast bij het maken van deze keuze. Een Multicriteria-analyse is een "wetenschappelijke evaluatiemethode om tussen diverse discrete (onderscheidende) alternatieven een rationele keuze te maken op basis van meer dan 1 onderscheidingscriterium. De doelen van een MCA zijn het ordenen van gegevens, transparant maken van beslissingsprocessen en het ondersteunen van beslissers." (bron: Wikipedia)
Deze methode is kwantitatief van aard. Het voordeel van een Multicriteria-analyse is drieledig:

- subjectieve criteria kunnen bij deze methode worden geobjectiveerd
- door te werken met expertpanels wordt de legitimatie van de afweging vergroot
- het proces is transparant en de resultaten inclusief onderbouwing staan op een geordende wijze op papier

Afwegingsproces inpassingsvarianten
Afweging stap 1: van circa 17 naar 6 tot 8 varianten (maart 2018)

Voorgesteld wordt om geen gewicht aan elk criterium te hangen, maar te werken met expertpanels. De reden hiervoor is dat het toekennen van gewichten aan de criteria altijd tot discussie gaat leiden. De ene stakeholder vindt bijvoorbeeld comfort of vervoerwaarde veel belangrijker dan ruimtelijke inpassing of maakbaarheid. Met het toekennen van gewichten maak je de ene stakeholder daarmee minder belangrijk dan de ander.

De expertpanels kiezen per ligging (west, midden, oost) de beste variant(en) uit vanuit het criterium waar het expertpanel voor staat (Comfort/vervoerswaarde, Ruimtelijke inpassing of Maakbaarheid/risico's). Per ligging moet er in ieder geval een variant met en een variant zonder verlengde Jan Schaeferbrug zijn.

Tabel 1: Minimum aantal varianten

	West	Midden	Oost
Stijgpunt zuidzijde vanaf maaiveld Kop Java	1	1	1
Verlengde Jan Schaeferbrug-variant: doorstijgen vanaf hoogste punt Jan Schaeferbrug	1	1	1

We gaan de varianten vergelijken met de methode Paarsgewijze vergelijking. Bij een paarsgewijze vergelijking wordt elke variant vergeleken met 1 andere variant op een criterium. Er wordt dus gekeken hoe de varianten ten opzichte van elkaar scoren op dat ene criterium.

Hoe werkt het?

- Per criterium wordt een expertpanel geformeerd, die de paarsgewijze vergelijking van de west, midden en oostelijke varianten ten opzichte van elkaar doet op dat ene criterium waar zij verstand van hebben (bijvoorbeeld Ruimtelijke inpassing)

- Elke variant wordt elke keer met 1 andere variant vergeleken op dat criterium en binnen de ligging west/midden/oost.
- Per vergelijking worden de volgende punten toegekend:
  2 punten voor de variant die beter scoort dan de andere variant
  0 punt voor de variant die slechter scoort dan de andere variant
  1 punt voor beide varianten indien ze vergelijkbaar scoren
- Bij elke vergelijking wordt middels steekwoorden een motivatie gegeven.
- Let op: er dient een handmatige check plaats te vinden van de scores. Bijvoorbeeld: we hebben drie varianten: A, B en C. Stel dat variant A beter scoort dan variant B, en B beter scoort dan variant C. Dan kan het niet zo zijn dat variant C (bij de vergelijking tussen variant A en C) beter zou scoren dan variant A. Als dat zo zou zijn, is het niet goed gegaan bij de beoordeling.
- Per criterium komen er 6 tabellen die er als volgt uitzien

Tabel 2: paarsgewijze vergelijkingen stap 1: 6 tabellen
Criterium: ....(bijv. Comfort en vervoerswaarde).
Ligging: .....(bijv. Midden)
Stijgpunt zuidzijde: ..... (bijv. vanaf maaiveld Kop Java)

Varianten	A3.1	A1.2	A2.1
A3.1	x		
A1.2		x	
A2.1			x
som			

In elk vak van tabel 1 komt 1 (of 2) beste varianten, namelijk de variant die in dat vak opgeteld de hoogste score heeft.

Samenstelling expertpanels

Expertpanel Ruimtelijke inpassing (19 maart 2018 9.00-12.30 uur)
-
-
-
-
-
-
-
-
-

Expertpanel Maakbaarheid en risico's (26 maart 2018 13.00-17.00)
-
-
-
-
-
-
-
-
-

Expertpanel Comfort en vervoerswaarde (29 maart 2018 13.00-17.00):
-
-
-
-
-
-
-
-
-

Afweging stap 2: van 6-8 naar 1 voorkeursvariant (juni 2018)

Bij de afweging van de 6-8 voorkeursvarianten naar 1 voorkeursvariant hebben we de volgende informatie:
- De expert-scores van de vijf varianten (zie stap 1)
- Een beeld van het draagvlak van de vijf varianten en van het ambitiedocument
- Een kostenraming van de vijf varianten
- Een risicoprofiel van de vijf varianten
- Het ambitiedocument

Het is goed mogelijk dat al deze informatie leidt naar een duidelijke voorkeursvariant, maar het is zeker niet uit te sluiten dat dat niet zo zal zijn. In deze stap wordt een keuze gemaakt ten aanzien van de ligging (west, midden, oost) en het stijgpunt zuidzijde (vanaf maaiveld of verlengde Jan Schaefer-variant).

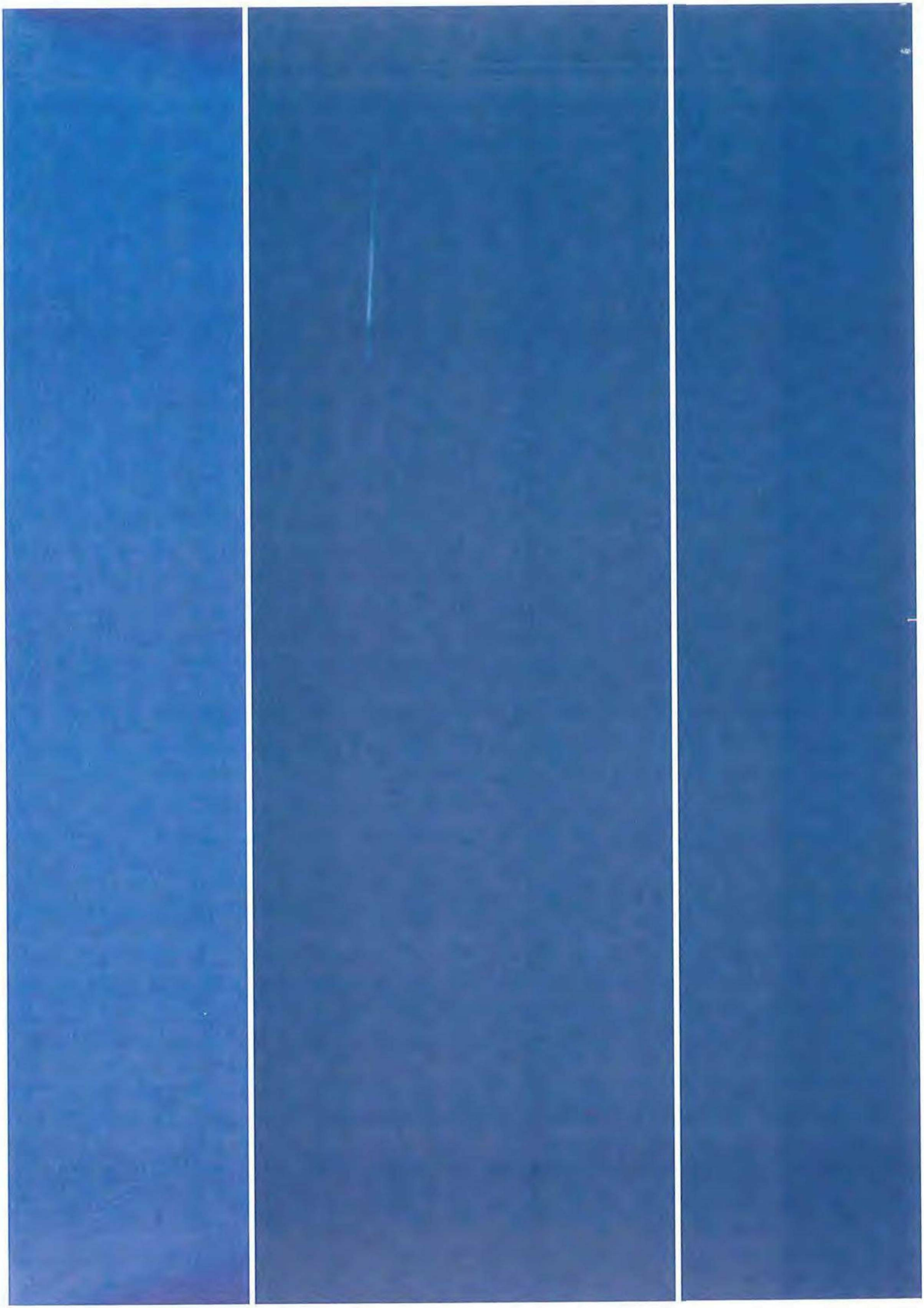
De argumentatie ten aanzien van de voorkeursvariant zullen we in een totaalvisie presenteren. Daarbij moet in ieder geval aan de orde komen:
- Wat vinden wij, alles overziend, de beste variant en waarom?
- Op welke wijze versterken de voorkeursvariant en het ambitiedocument elkaar?
- Eventuele optimalisatiemogelijkheden van de voorkeursvariant
- Hoe gaan we om met belanghebbenden die evident onevenredig in hun belang worden geschaad?

De visie wordt aangevuld met een paarsgewijze vergelijking, maar dan in 1 tabel

Tabel 3: paarsgewijze vergelijking stap 2

Varianten	1	2	3	4	5	6
1	x					
2		x				
3			x			
4				x		
5					x	
6						x
som						

Bij stap 2 (kiezen van de voorkeursvariant) is er de vrijheid om desgewenst tot een aangepaste voorkeursvariant te komen , door bijvoorbeeld twee voordelen van de best scorende varianten te combineren.



2

Uitgangspunten Modellen

2.1 Scheepvaart

2.2 Landverkeer

2.2a Hellingbanen

2.2b Conclusies Verkeersonderzoek

2.2c Onderzoek Venhoeven CS

2.3 Locaties

2.3a Hamerkwartier

2.3b Kop Java

2.4 Brug in zijn geheel

2.1 Scheepvaart

Typen scheepvaart

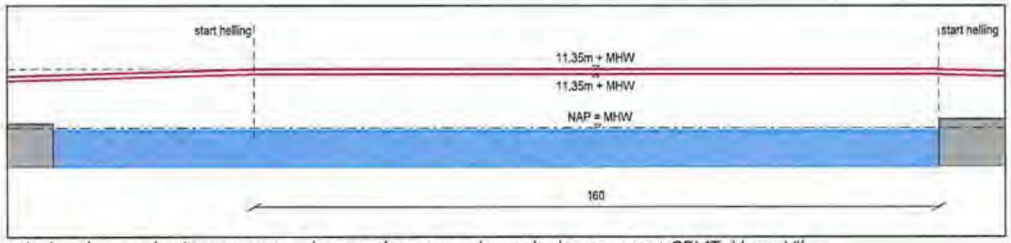
Het IJ is één van de drukste waterwegen van Nederland en is door Rijkswaterstaat aangewezen als Hoofdtransportas hoofdverbindingsroute. Dit brengt eisen met zich mee in relatie tot de indeling van de vaarweg.
Het scheepvaartverkeer op het IJ bestaat uit: zeevaart, beroepsvaart, en bijzonder transport, de bruine vloot en verschillende soorten recreatievaart, en cruisevaart. Per type scheepvaart worden er weer andere eisen gesteld aan de indeling van het water en aan een eventuele brugverbinding. In de correspondentie tussen de Gemeente Amsterdam, het Havenbedrijf, Rijkswaterstaat en het Centraal Nautisch Beheer (CNB) zijn de technische eisen en wensen opgesteld, samengevat in tabel 2.1. Cruisevaart is hier niet apart opgenomen daar die voor de inpassing bij Java niet van toepassing is.

Inpassing van bruggen

In de Richtlijnen Vaarwegen van RWS (RVW 2017) zijn voor de verschillende klassen schepen (met de bijbehorende maatvoering) eisen opgenomen wat betreft de doorvaartbreedte en -hoogte. Daarbij moet ook rekening gehouden worden met de benodigde constructie en met voorzieningen voor de scheepvaart in het water, zoals aanvaarbescherming, geleidewerken en wachtplaatsen.
In tabel 2.2 is uitgewerkt wat deze eisen inhouden voor bruggen.
Voor bruggen op het IJ is een doorvaart van 160 meter breed nodig voor de beroepsvaart.
De vrije hoogte van 11.35 meter + MHW maakt dat de meeste schepen onder de brug door kunnen. Deze vrije hoogte houdt in dat het brugdek met minimaal één meter constructiedikte op ca. 12 meter boven het water komt te liggen.
Om bijzonder transport, de bruine vloot en recreatievaart doorgang te laten vinden zijn er te openen delen nodig.

Geleide werken en wachtplaatsen

Met de brug zullen er voorzieningen in het water komen in de vorm van geleide werken en wachtplaatsen. Wat er nu op tekening staat, is alleen ter indicatie.

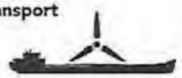


principe doorsnede uitgangspunten doorvaarthoogte en -breeedte beroepsvaart CEMT -klasse Vlb

Type scheepvaart	Toelichting en CEMT-klasse [1]	Maximale afmetingen (M) *	Aanvullend
Beroepsvaart 	Het type professionele vaart is de CEMT-klasse VIb. Dit houdt in dat de beroepsvaart dat gebruik maakt van het IJ een maximale afmeting heeft.	Lengte: 185 – 195 m Breedte: 22.80 m Diepte: 2.5 tot 4.5 m Hoogte: 9.70 m	Voor de benodigde doorvaarthoogte wordt uitgegaan rapport Brolsma: 11.35 + MHW. Geen wachtplaatsen.
Bijzonder transport 	Dit is dezelfde klasse als de beroepsvaart: CEMT- klasse VIb. Speciaal vervoer van bijv. windmolens, silo's, kranen en scheepscasco's. Heeft voorrang op ander verkeer op het water.	Lengte: 185 – 195 m Breedte: 22.80 m Diepte: 3.5 tot 4 m Hoogte: onbeperkt	Brug gaat altijd open voor bijzonder transport. Er wordt een wachtplaats gemaakt in het geval van calamiteiten.
Bruine vloot 	Zeilboten met staande mast en kleine motorboten. BRTN-klasse BVA en BVB	Lengte: 35 m / 25 m Breedte: 7.0 m / 6.0 m Diepgang: 1.4 m / 1.2 m Hoogte: in principe 30 m, maar onbeperkt uitvoeren vanwege verschillen in mastlengtes.	Schepen die buiten de vaste tijden komen dienen te wachten. Er worden wachtplaatsen gemaakt.
Recreatievaart 	Zeilboten met staande mast en kleine motorboten. BRTN-klasse AZM en AM	Lengte: 15 m Breedte: 4.5 m Diepgang: 2.1 m Hoogte: in principe 30 m, maar onbeperkt uitvoeren vanwege verschillen in mastlengtes.	Schepen die buiten de vaste tijden komen dienen te wachten. Er worden wachtplaatsen gemaakt.

Tabel 2.1: overzicht schema scheepvaart op het IJ

**afmetingen maatgevende schepen volgens Richtlijnen Vaarwegen 2017, Rijkswaterstaat.*

Type scheepvaart	Minimale afmetingen	Uitvoering
Beroepsvaart 	Vrije breedte: 160 meter Vrije hoogte: 11,35 meter	Constructie: bijv. boogbrug of hangbrug Geleide werken om pijlers heen
Bijzonder transport 	Vrije breedte: 35 meter Onbeperkte vrije hoogte – te openen deel	Openingstypologie: bijv. bascule- of draaibrug
Bruine vloot 	Vrije breedte: 20 meter Onbeperkte vrije hoogte – te openen deel	Openingstypologie: bijv. hydraulisch of contragewicht
Recreatievaart 	Vrije breedte: 20 meter Onbeperkte vrije hoogte – te openen deel	Openingstypologie: bijv. hydraulisch of contragewicht

Tabel 2.2: scheepvaart en bijbehorende eisen voor onbelemmerde doorvaart bij bruggen











Uitgangspunten Scheepvaart

vaste brug voor beroepsvaart

doorvaartbreedte:	160 m
doorvaarthoogte :	11.35 + MHW

te openen delen voor

Bijzonder transport:

vrije breedte:	35 m

BVA en BVB:

vrije breedte:	20 m

AZM en AM

vrije breedte:	20 m

2.2 Landverkeer

In tabel 2.3 staan de typen langzaam verkeer die van toepassing zijn. Hoe de eisen van het langzaam verkeer verwerkt kunnen worden in een comfortabel gebruik van de oeververbinding wordt in onderstaande toegelicht.

Toegankelijkheid van bruggen

De voorgeschreven doorvaarthoogte van 11.35 meter +MHW maakt van de aanlandingen van brug een uitdaging. In alle gevallen zijn er trappen en liften voor voetgangers en minder validen nodig op beide oevers. Om het hoogteverschil voor fietsers te overbruggen kan gebruik worden gemaakt van hellingbanen met een hellingpercentage van maximaal gemiddeld 3 %.
Alternatieve ontsluitingsvormen met een geringer ruimtebeslag zijn rolpaden met een hellinghoek van 12 graden of roltrappen. Dit soort toepassingen worden als extra's beschouwd: de hellingbanen zijn het belangrijkst voor de toegankelijkehied van de brug.
Juist de aanbruggen maken de mogelijkheden voor bruggen beperkt en complex, omdat deze ingepast moeten worden in de dichte bebouwing rond het IJ.

- *Indeling brugdek*

De brug zal intensief gebruikt worden en de indeling van het wegdek moet goed en comfortabel zijn. Voor een goede indeling en maat voor de brug wordt minimaal 10 meter breedte aangehouden. Dit is gebaseerd op een middenbaan voor fietsers in twee richtingen van minimaal 6 meter, met aan de buitenzijde twee voetpaden van elk minimaal 2 meter.

- *Aanbruggen*

De manier waarop de gebruikers de brug op kunnen komen, bepaalt in grote mate de intensiteit van het gebruik. Is een fietshelling te steil, dan kan dat een reden zijn om voor een andere verbinding te kiezen. Voor fietsers geldt een helling met een hellingpercentage van maximaal 3%. Ligt dit percentage hoger, dan moeten er vlakke overgangszones ingepast worden.

- *Stijgpunten*

Voor voetgangers en minder validen is het belangrijk zo hoog mogelijk aan te komen op het brugdek. Dan is er geen stijging meer op de helling zelf. Met luie trappen, met eventueel een fietsgoot aan de zijkant, en met ruime liften kunnen zij de brug op en af.

- *Overgangen*

Om de overgang op het netwerk zo goed en makkelijk mogelijk te maken zal verder verkeerskundig onderzoek gedaan moeten worden en meerdere oplossingen zoals bijv. 'shared space'-zones bekeken worden.

Type langzaam verkeer	Definitie type langzaam verkeer
Fietsers	Onder fietsers worden zowel fietsers, snorfietsers en scooters verstaan. Eventuele wijziging van beleid m.b.t. het weren van snorfietsers op het fietspad is niet meegenomen in deze afweging.
Voetgangers	Voetgangers
Minder validen	Minder validen en invaliden

Tabel 2.3: typen langzaam verkeer bruggen of tunnels

Wat	Voor Ontwerp	Vertaling eisen langzaam verkeer
Aanbruggen	Fietsers	Hellingbanen max 3%
	Voetgangers & minder validen	Luie trappen die ook bruikbaar zijn voor fietsers Liften
Indeling brugdek	Fietsers	Twee richting fietspad min. 6 meter breed
	Voetgangers & minder validen	Voetpaden aan buitenzijden min. 2 meter elk
	Totaal	Het brugdek dient in totaal minimaal 10 meter breed te zijn

Tabel 2.4: schema toegankelijkheid van bruggen

- *Opstelplaatsen*

De scheepvaart moet regelmatig door de te openen delen. Om onveilige situaties bij het wachten te voorkomen, worden duidelijke markeringszones aangegeven voor slagbomen en wachtplekken op de brug zelf.

- *Openingsregime*

De bruggen gaan open voor schepen die er niet onder door passen. Het openingsregime zal hetzelfde zijn als dat van de Schellingwouderbrug. Tijdens de ochtend- en avondspits wordt de brug niet geopend. Daarbuiten gaan bruggen maximaal drie maal per uur op aanbod open.
In het hoogseizoen is een brug ongeveer de helft van de tijd niet beschikbaar voor het langzaam verkeer. Met goede communicatie over het openingsregime, bijvoorbeeld door middel van borden en apps, wordt informatie gegeven over de beschikbaarheid van de brug. Fietsers en voetgangers kunnen eventueel kiezen voor een alternatieve route.
De wachtperiodes zijn over het algemeen zo'n 10 minuten.







2.2a Hellingbanen

Vormgeving van de hellingbanen

Naar aanleiding van bijeenkomsten met fietsexperts zijn er bepaalde uitgangspunten aan te houden voor de indeling van de hellingbanen.

Wokkels
Deze indeling wordt sterk afgeraden:
- het werkt desoriënterend;
- er is een groot risoco dat fietsers op de andere weghelft komen;
- er is sprake van tunnelwerking door de lagen boven elkaar;
- geen ruimtelijke kwaliteit.

Paperclips
Deze vorm heeft één bocht in de hellingbaan die juist daar verbreed kan worden. Hierdoor kan deze vorm wel gebruikt worden.

Voorkeur
De hellingbanen met grote boogstralen en vloeiende bewegingen zijn belangrijk voor de comfort van de fietsers.

BASIS: 3,0% HELLINGSPERCENTAGE

	NOORD	ZUID
	MV = 1.0 + NAP	MV = 3.0 + NAP
	hoogte	hoogte
DVH 11.35	11,35	9,35

	NOORD 3.0 %		ZUID 3.0 %	
DVH	%	lengte	%	lengte
11,35	3,0	378	3,0	312

Tabel 2.5: benodigde lengtes voor de hellingbanen bij hellingspercentage van 3%

Uitgangspunten landverkeer

indeling brug
Fiets: tweerichting verkeer
6 meter
Voetganger: twee voetpaden
min. 2 meter

hellingbaan
- max. gemid. 3 %
- vloeiende bewegingen
- evt. ruimte voor vlakstanden

voetgangers en minder validen
- liften en luie trappen
- aansluiten zo dicht mogelijk bij hoogste punt brug

2.2b Conclusies Verkeersonderzoek - Centrumzijde

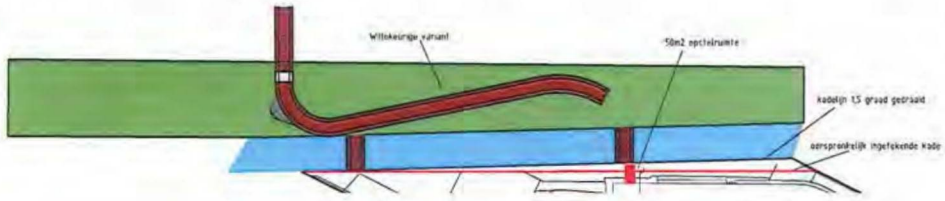
Een goede aansluiting op het bestaande netwerk is van groot belang voor de Javabrug. Het aantakken aan de centrumzijde is het meest uitdagend. De belangrijkste verkeerskundige aandachtspunten zijn:

1. Opstelruimte bij bruggen
2. Fietspaden Jan Schaeferbrug
3 Mengen auto- en fietsverkeer
4. Afwikkeling op kruising met Piet Heinkade
5. Aandachtspunten verlengde Jan Schaefer-varianten
6. Gevolgen voor de bus

1. Opstelruimte bij bruggen
Bij alle opengaande bruggen is ruimte nodig om de wachtende fietsers kwijt te kunnen. Op de Javabrug zelf zal het wachtende fietsverkeer op de brug zelf wachten. Dit heeft daarom geen consequenties voor het ontwerp. Bij de bruggen over de gracht moet wel opstelruimte worden gecreëerd. Anders belemmeren de wachtende fietsers de doorstroming van het overige verkeer.

Er is tot nu toe uitgegaan van twee bruggen over de gracht die om de beurt open gaan. Dat betekent dat fietsers om kunnen fietsen als de brug op de meest directe route open staat. Er zal een kantelpunt zijn waarbij fietsers niet meer om zullen fietsen. Als fietsers er de laatste 2 minuten voor kiezen om te wachten in plaats van om te fietsen via de naastgelegen brug, is er buiten de spits gemiddeld 50 á 70 m2 opstelruimte nodig. Dat betekent dat de ligging van de gracht die oorspronkelijk ingetekend was, te weinig ruimte biedt om voldoende ruimte te creëren. Het gevolg is dat fietsers gedwongen worden om op de weg, het trottoir of het tegengestelde fietspad te wachten.

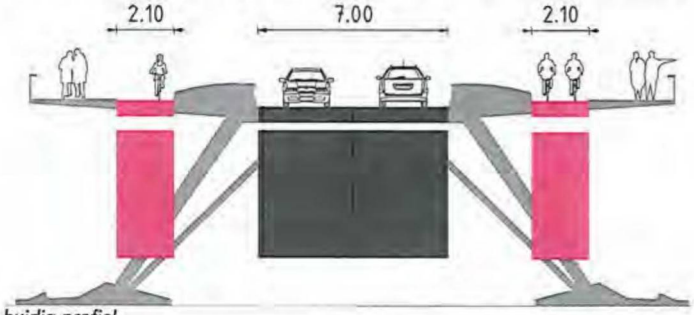
Om dit te voorkomen wordt aanbevolen om bij alle relevante varianten de ligging gracht met 1,5 graad aan te passen. Op die manier ontstaat er voldoende ruimte om in ieder geval 50m2 opstelruimte in te passen. Verder is het van belang dat fietsers in de spits ongehinderd van de Javabrug gebruik kunnen maken. Een openstaande brug in de spits zorgt namelijk voor nog veel grotere wachtrijen. Ook moet er ten aller tijde één brug over de gracht beschikbaar voor fietsers. Anders is nog 5 keer zoveel ruimte nodig.



Verkeersintensiteiten

Het aantal fietsers dat van de Javabrug gebruik zal maken wordt geschat op 20.000 tot 30.000 fietsers per etmaal. De Javabrug behoort daarmee tot de drukste fietspaden van Nederland. Uit gegevens van de verkeerslichten blijkt dat er per etmaal ongeveer 3350 auto's over de Jan Schaeferbrug rijden. De route waar de Javabrug op moet aantakken is dus relatief rustig. Het Java-eiland heeft geen doorgaand verkeer. Ook vindt er geen grootschalige gebiedsontwikkeling meer plaats. Een relevante toename van het autoverkeer wordt daarom niet verwacht.

2. Fietspaden Jan Schaeferbrug
De fietspaden op de Jan Schaeferbrug zijn 2,1 meter breed. Onder Pakhuis de Zwijger is het fietspad slechts 1.80 breed. Bij deze breedte is van comfortabele doorstroming geen sprake.



huidig profiel

De snelheidsverschillen tussen fietsers zijn groot en worden op een helling nog verder uitvergroot. Dat betekend dat er veel inhaalbewegingen plaats zullen vinden. En dat terwijl inhalen bij deze afmetingen juist lastig is. Op lage snelheid zijn mensen minder koersvast en hebben fietsers meer ruimte nodig. Bovendien worden er naast 'normale' fietsen steeds meer verschillende soorten voertuigen op het fietspad gebruikt die vaak meer ruimte opeisen.

De combinatie van een zeer hoge fietsintensiteit, grote snelheidsverschillen en weinig ruimte zorgt er voor dat de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietscomfort onder druk komen te staan.

Om te visualiseren hoe de situatie er uit kan komen te zien is een impressie gemaakt. Fietsverkeer gefotografeerd op de Berlagebrug (21.000 fietsers per etmaal) is in een foto van de Jan Schaeferbrug geplakt.


impressie ochtendspits met huidige fietspaden

3. Mengen van auto- en fietsverkeer
De mogelijkheden om de fietspaden op de Jan Schaeferbrug te verbreden zijn beperkt en zullen nooit de gewenste ruimtewinst opleveren. Gezien de lage intensiteiten van het autoverkeer is het mengen van fiets- en autoverkeer op het midden van de brug een interessante mogelijkheid.

Er is 7 meter beschikbaar. Een wegprofiel met fietsstroken ligt dan het meest voor de hand. De rijloper wordt hierbij dusdanig smal vormgegeven dat automobilisten in het geval van een tegenligger gedwongen worden uit te wijken naar de fietsstrook. Een normaal gemengd profiel of een 'fietsstraat-achtige' inrichting behoren gezien de intensiteiten van het autoverkeer ook tot de mogelijkheden.

Het grootste voordeel van het mengen is dat fietsers de ruimte kunnen pakken om andere fietsers in te halen. Dit heeft een positief effect op de doorstroming van het fietsverkeer. Een ander belangrijk voordeel van het mengen is dat de tosaristraat veel compacter en overzichtelijker kan worden ingericht. In het huidige profiel is net niet genoeg ruimte om de fietser op de oversteek genoeg bescherming te bieden. Ook de steunpunten tussen het fietspad en weg bij de voetgangersoversteek zijn niet breed genoeg.


mogelijk wegprofiel met fietsstroken

4. Kruispunt Vemenplein/Piet Heinkade
De doorstroming op het kruising met de Piet Heinkade is op dit moment onvoldoende. Doordat de trams op lijn 26 worden verlengd, nemen de wachttijden op de fietsoversteek verder toe. Om de toename aan fietsverkeer te kunnen accommoderen zal de doorstroming moeten worden geoptimaliseerd.

Door een verbreding van het spoorviaduct en/of een ongelijkvloerse kruising met tram 26 zouden veel capaciteits- en inrichtingsproblemen worden opgelost. Ook het effect van eenrichtingsverkeer op de Jan Shaeferbrug wordt onderzocht.

5. Aandachtspunten verlengde Jan Schaeferbrug
De verlengde Jan Schaefer-aansluitingen hebben als groot voordeel dat de fietser minder hoogteverschil hoeft te overbruggen en in een directere lijn het IJ over kunnen. Verkeerskundig gezien zijn er echter een aantal nadelen die andere aansluitingen niet hebben.

Er zullen kolommen in de Tosaristraat moeten worden geplaatst. Deze hebben gevolgen voor de inrichting van de straat. De inpassing is in combinatie met de huidige vrij liggende fietspaden lastig. Met de verlengde Jan Schaeferbrug moeten fietsers over het algemeen al onder het Pakhuis de Zwijger kiezen of zij de fietsroute naar Noord, of de route naar het Java-eiland willen nemen. Fietsers richting het Java-eiland gaan dan via midden de brug over. Waar de fietsers bij de 'maaiveld-aansluitingen' qua aantallen sterk de overhand hebben ten opzichte van de auto is dat in dit geval niet zo. Ook ontstaat er een onoverzichtelijke situatie die lastig is in te passen.

6.Gevolgen voor de bus
In alle varianten gaat de Javabrug gevolgen hebben voor de busverbinding. Wegens ruimtegebrek zullen de bushaltes in de Tosaristraat verplaats moeten worden naar de Sumatrakade. De bushaltes op Vemenplein (bij Pakhuis de Zwijger) kunnen alleen blijven liggen bij een variant met vrijliggende fietspaden op de Jan Schaeferbrug. In alle andere gevallen moeten dezen verplaats worden naar de Kattenburgerstraat. Dit heeft onder andere te maken met opstelruimte die nodig is voor de fiets. Bij varianten waarbij de fietser met het autoverkeer wordt gemengd, moet nog onderzocht worden of het gezien het grote aantal fietsers überhaupt mogelijk is om bus- en fietsverkeer te combineren.

Het vervolg...
Het aantakken van de Javabrug op de bestaande infrastructuur vraagt om aanpassingen. De bestaande infrastructuur niet berekend op de grote aantallen fietsverkeer. Alle varianten (inclusief subvarianten) worden onderzocht zodat er een afgewogen keuze kan worden gemaakt.

2.2c Onderzoek naar mogelijkheden verlenging Jan Schaeferbrug

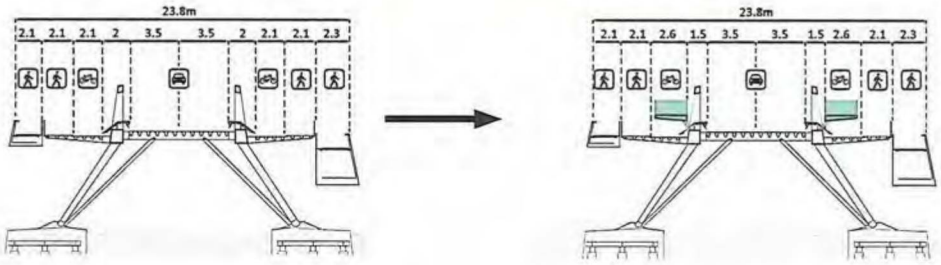
VenhoevenCS
architecture+urbanism

i.o.v
- Gemeente
- Amsterdam

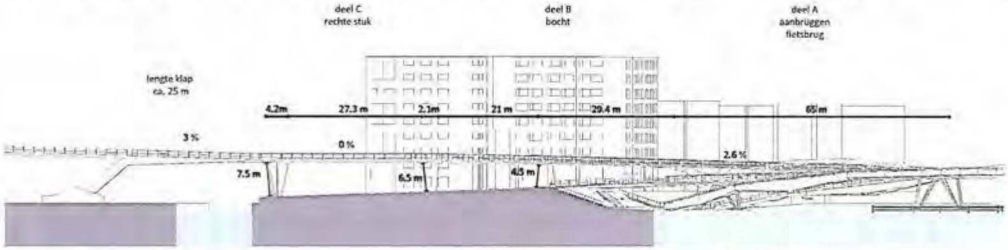


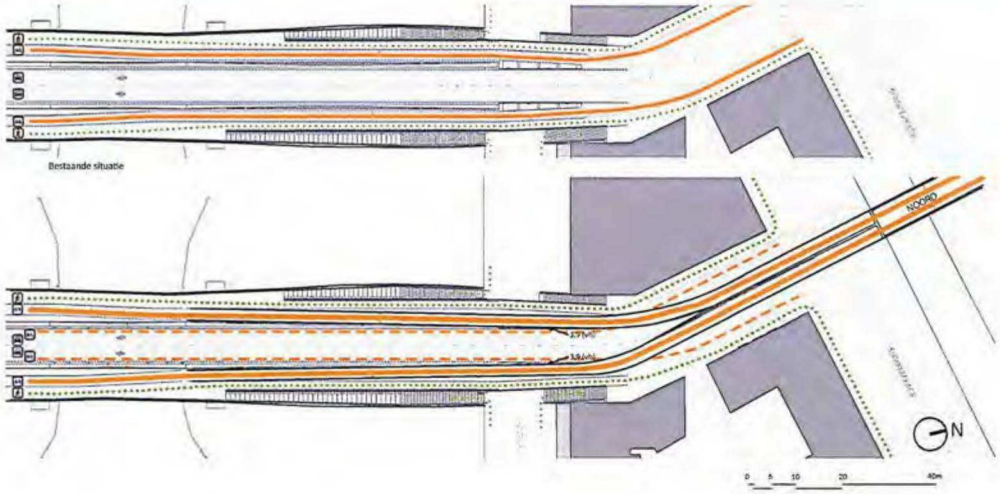


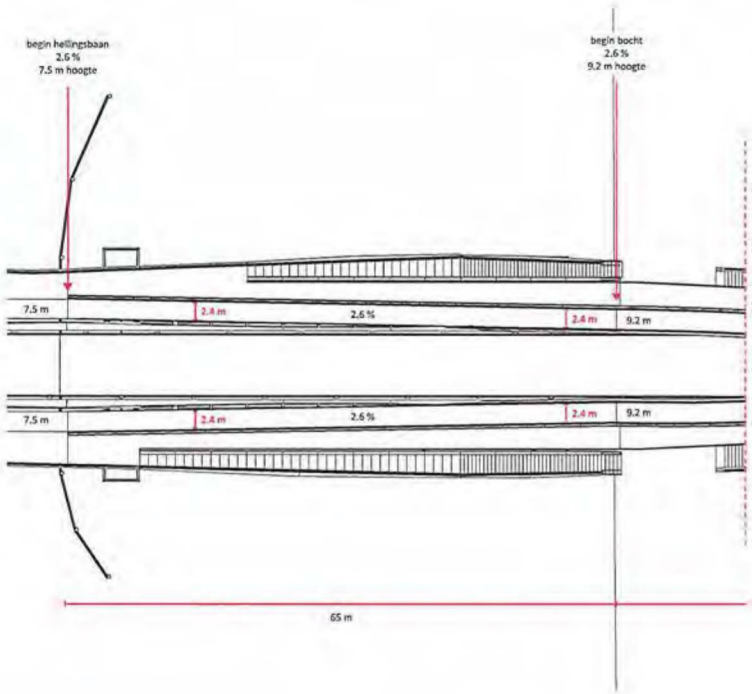
In de vorige fase van het planproces heeft Sprong over het IJ gevraagd om met ideeën te komen voor de sprong over het IJ. Daaruit kwamen ideeën om Jan Schaeferbrug op hoogte door te trekken naar een nieuwe brug over het IJ. Naar aanleiding daarvan heeft projectteam Javabrug Venhoeven CS, zijnde de architect van de Jan Schaeferbrug, gevraagd naar de mogelijkheden om de aanbrug aan de zuidzijde zo te ontwerpen dat de fietser op het hoogste punt van deze brug doorstijgt naar de benodigde hoogte van de Javabrug in plaats van eerst te dalen en daarna weer te stijgen.



Projectteam Javabrug Venhoeven CS heeft enkele varianten gemaakt. De variant die het beste werkte uit architectonisch en verkeerskundig oogpunt is verder uitgewerkt. De bus en de auto van en naar Java-eiland onder de fly-over door rijden.



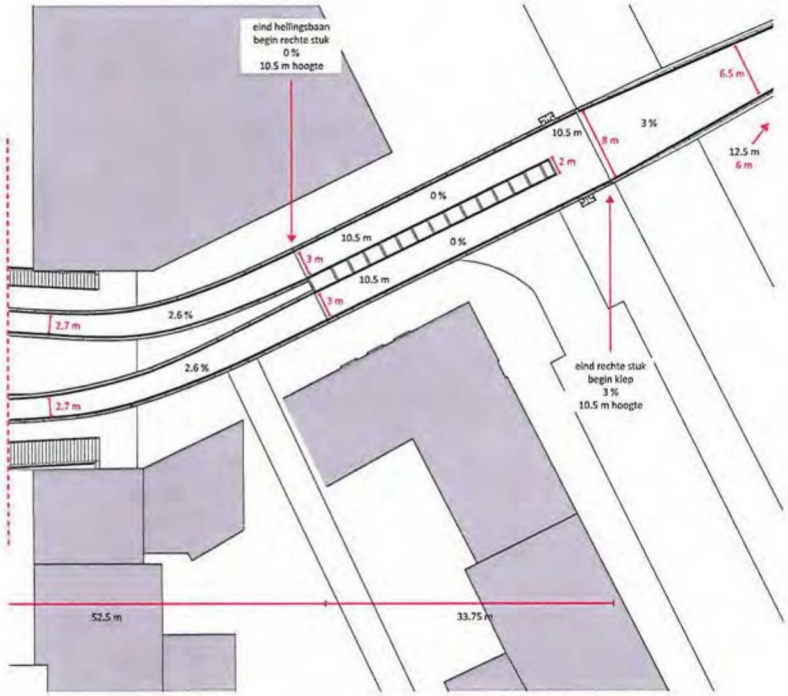














hellingbaan bestaande Jan Schaeferbrug:
noordkant: 2.25 %
zuidkant: 3.0 %

2.3a Locatie: Hamerkwartier

Brug wordt onderdeel van de stad

1. Logische aantakking netwerk Noord:
- Meeuwenlaan naar Oost
- Havikstraat naar West
- Johan van Hasseltweg

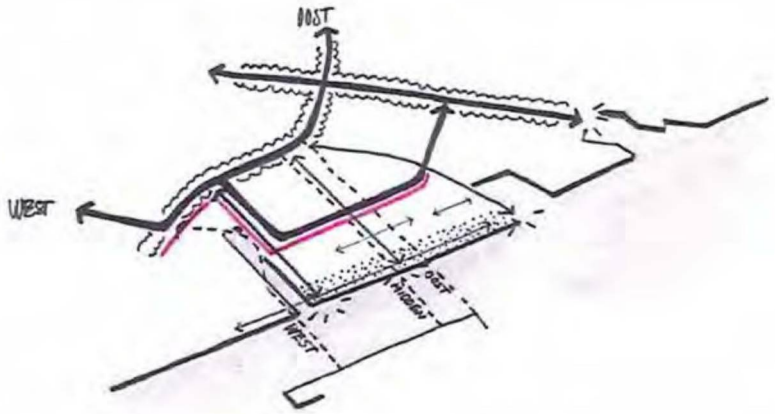
Voor de entree naar de brug moet aan de Meeuwenlaan een plein komen.

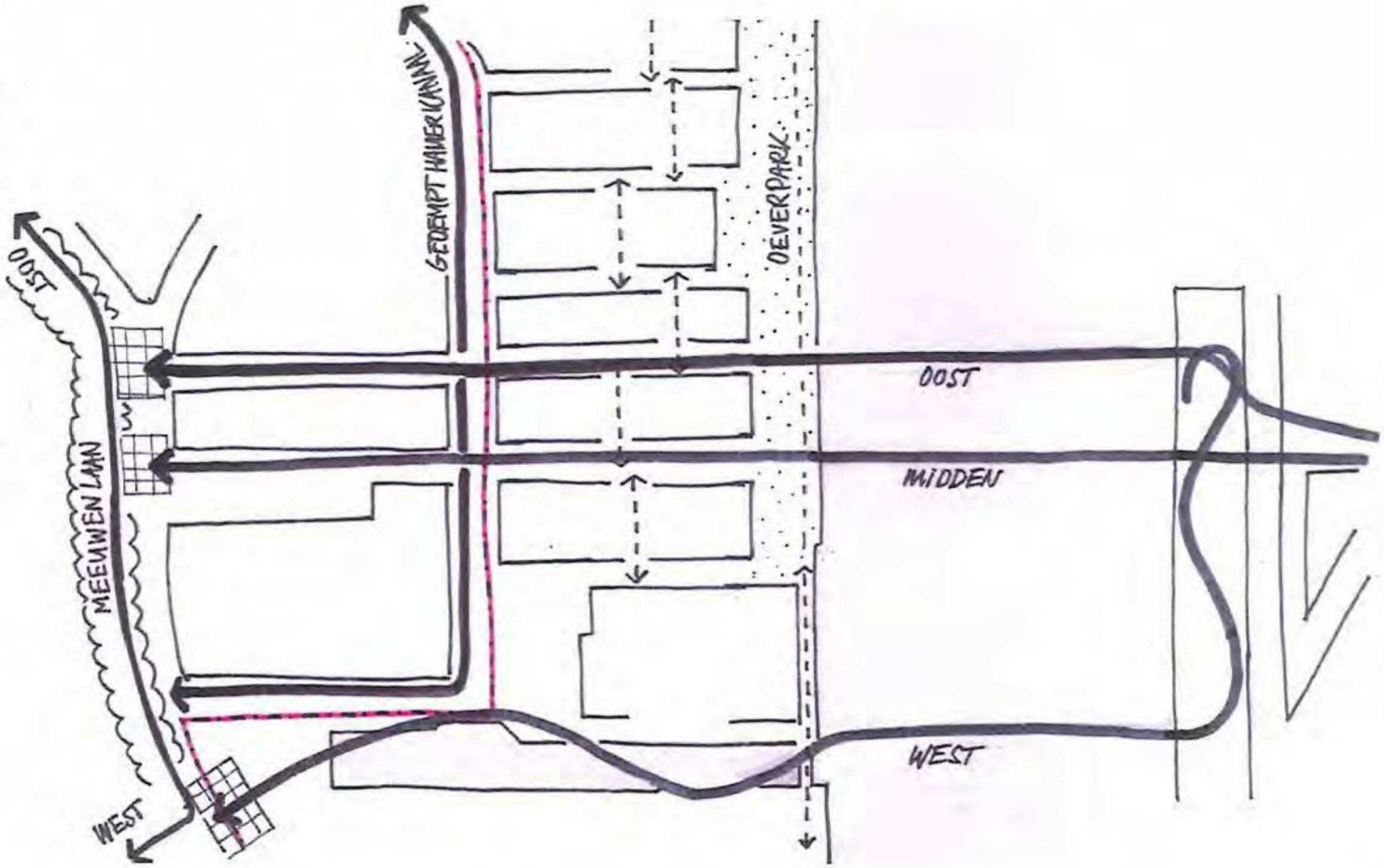
2. Aanlanding in Hamerkwartier is publieke ruimte
a. autonoom architectonisch in open bare ruimte
b. opgetild maaiveld met daaraan openbare ruimte en adressen
c. onderdeel van gebouw / programma

3. Direct contact met oeverzone: short-cut

4. Oost-west verbindingen in Hamerkwartier niet frustreren:
- Oeverzone
- Gedempt Hamerkanaal
- Zuid zone
- Noord zone

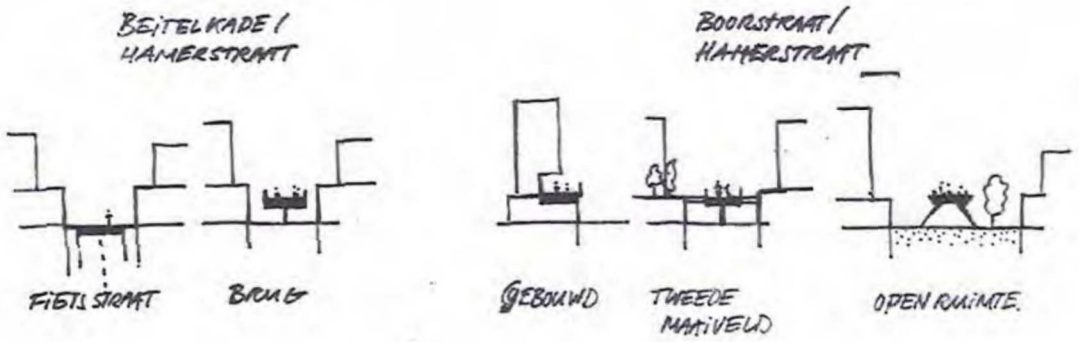
5. Nul lijn op Gedempt Hamerkanaal / kop Motorkanaal lijkt haalbaarheid te vergroten (in rood).



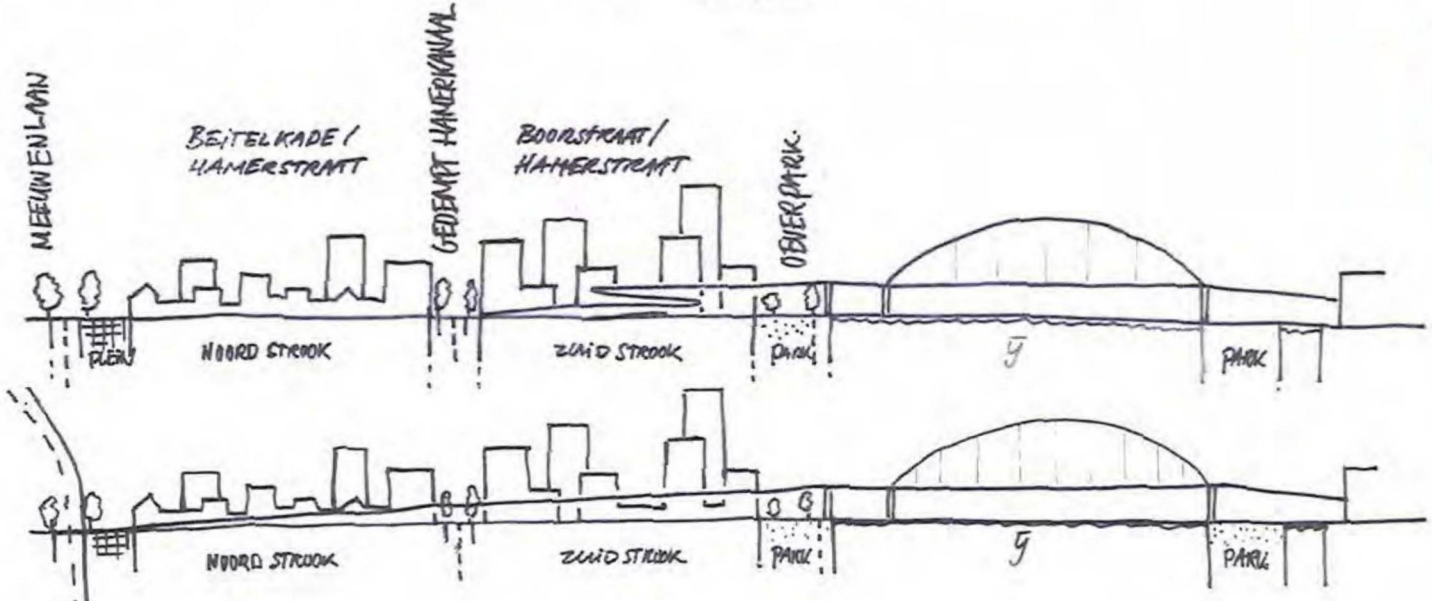


Opties aanlanding

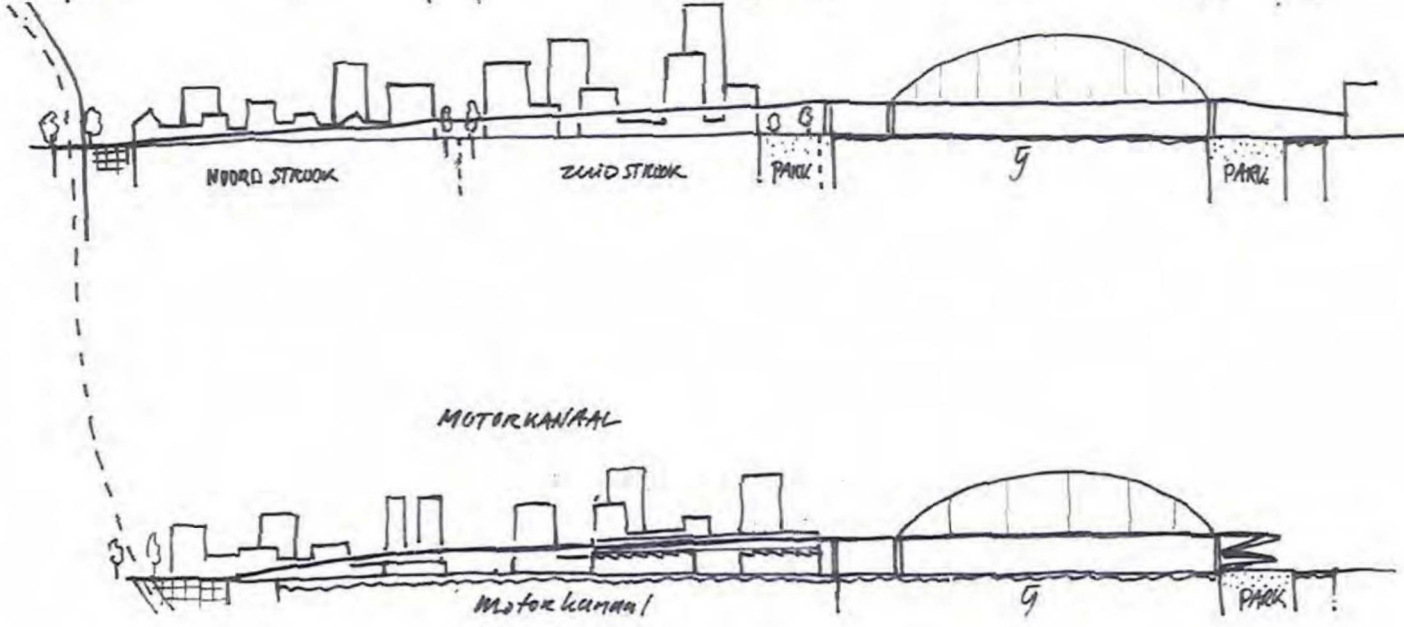
Ruimtelijke inpassing brugaanlanding



Opties oost/ midden



Optie west



2.3b Locatie: Kop Java

Kop Java wordt een park. De aanbrug en brug hebben een relatie met het IJ, het park en de bebouwing op het Java-eiland en het Hamerkwartier. Op deze pagina geven we een beknopte analyse en een overzicht van de 'hoofd-smaken' van de modelmatige varianten en op de linkerpagina de geabstraheerde criteria voor de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing van de brug bij Kop Java.

Kernkwaliteiten voor landschappelijke inpassing

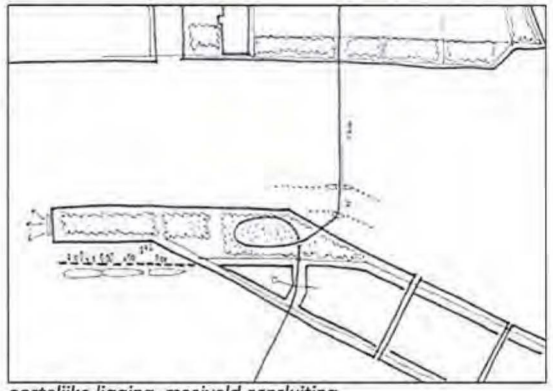
- Kop Java ligt los in IJ. Vanaf de koppen uitzichten naar beide kanten. De kop is onderdeel van het waterplein achter het Centraal station.
- Kop Java is deel van de ruimtelijke reeks die het IJ vormt vanaf Noorzeekanaal langs het Centraal Station en de Javakade naar het Buiten IJ en het IJmeer.
- De brug maakt de sprong over het IJ en rijgt een nieuwe draad langs onontdekte stukken van de stad.
- Vista's langs de brug verbinden de noord- en de zuidoever.
- De oevers weerspiegelen de geschiedenis van de havens langs het IJ, haaks op het water aan de noordzijde, langs het water aan de zuidzijde.
- De brug landt aan beide zijden aan openbare oevers, de oevers lo pen onder de brug dóór.
- (Recreatie)vaart: de brug wordt een nieuw markant punt om op te oriënteren.

Drie liggingen, hoge en lage aansluiting, 6 types

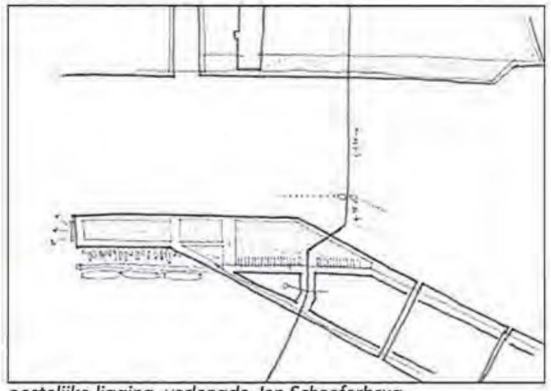
In deze fase onderzoeken we zowel een maaiveld-aansluiting als een aansluiting vanaf de Jan Schaeferbrug. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Jan Schaeferbrug om eerder hoogte te winnen. De maaiveld-aansluiting start met stijgen na de Tosaristraat.

In deze fase onderzoeken we de relatie tussen de brug en Kop Java in zes schema's en onderzoeken we wat het oplevert voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Dit betreft de oostelijke, midden- en westelijke ligging van de brug met de twee mogelijke aansluitingen: vanaf maaiveld óf vanaf de Jan Schaeferbrug (zie schema's hiernaast en 2.2c Onderzoek naar mogelijkheden verlenging Jan Schaeferbrug).

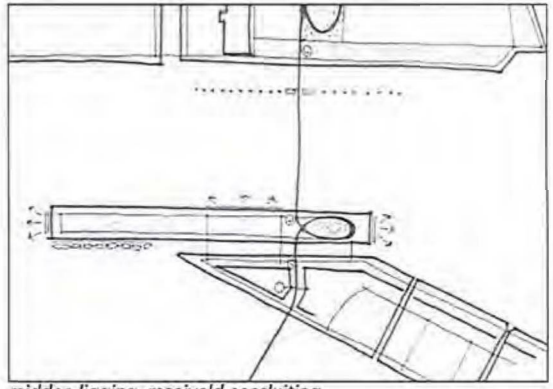
Jakartagracht: bij de oostelijke modellen wordt - vooralsnog – ervan uitgegaan dat er (functioneel) geen Jakartagracht nodig is. Bij de midden en westelijke modellen is de Jakartagracht vast onderdeel van de oplossing en maken we de kop aan de oostzijde ook recht-hoekig, zodat Kop Java zich alzijdig manifesteert als een rechthoekig, stoer parkeiland in het IJ.



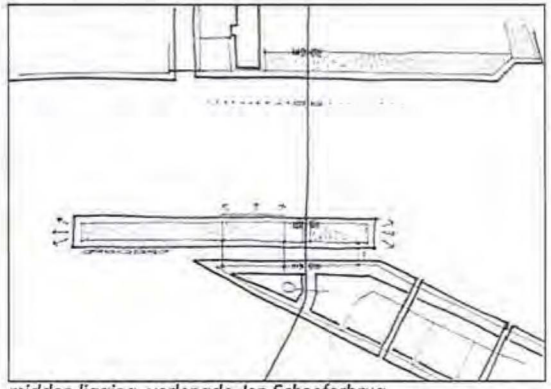
oostelijke ligging, maaiveld-aansluiting



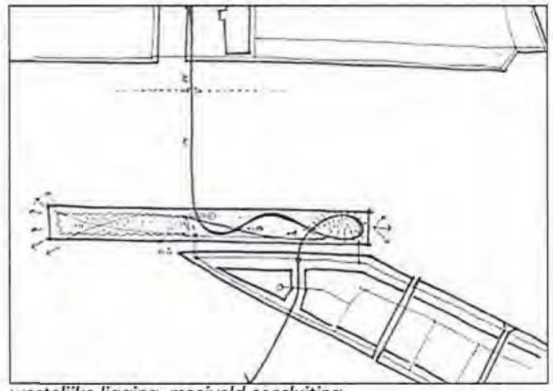
oostelijke ligging, verlengde Jan Schaeferbrug



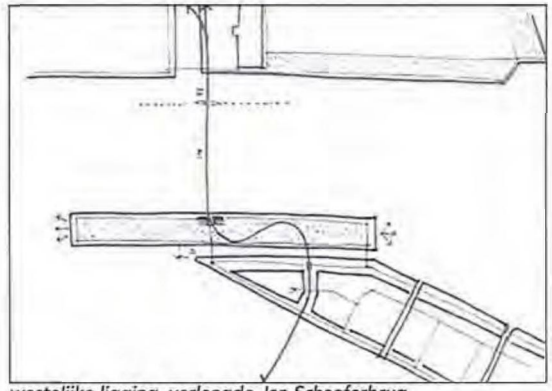
midden ligging, maaiveld-aansluiting



midden ligging, verlengde Jan Schaeferbrug



westelijke ligging, maaiveld-aansluiting

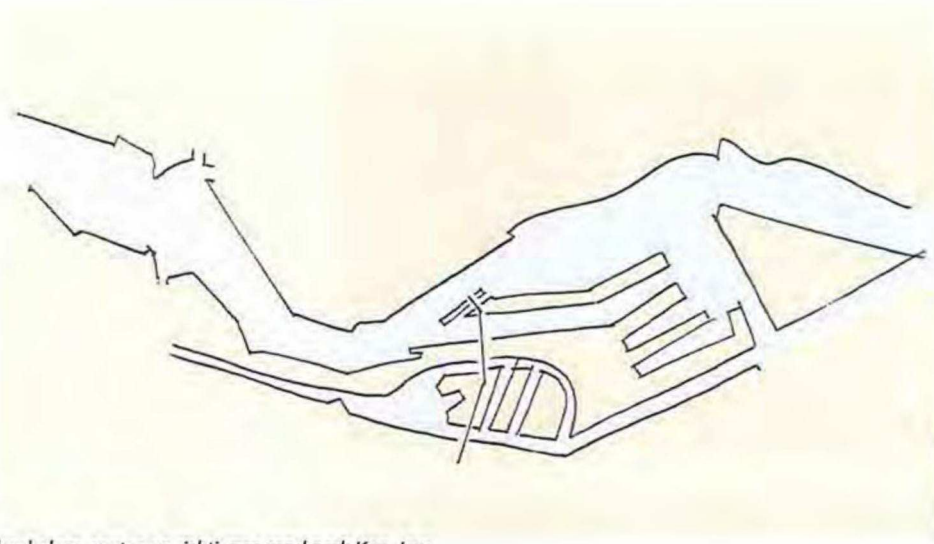


westelijke ligging, verlengde Jan Schaeferbrug

Criteria inpassing Kop Java

De inpassing van de brug wordt beoordeeld op drie schaalniveaus:
1. Stedelijk landschap, schaal van het IJ, betekenis voor de stadsbeeld;
2. Verbinding van twee oevers;
3. Lokale kwaliteiten van de twee oevers en de beleving van brug, park en water.

Belangrijkste criteria:
- Lange lijnen over het water borgen, ruimtelijke reeks die het IJ vormt respecteren.
- De brug is onderdeel uit van een stedelijk ensemble dat wordt gevormd door IJ, de beide oevers en het stedelijk silhouet. De brug is een verbindend ruimtelijk element dat zich moet voegen in het stedelijk silhouet.
- Brug en aanbrug landen op de oevers , routes langs de oevers worden niet belemmerd door de aanlanding van de brug.
- De draagconstructie van de brug heeft minimaal effect op de ruimtelijke beleving van het park op Kop Java. Of:
- De draagconstructie van de brug wordt onderdeel van het parkontwerp.
- het ontwerp van brug en aanbrug en openbare ruimte Kop Java zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en onderdeel van de ontwerpopgave;
- Voor de verlengde Jan Schaefer-varianten: streef naar een minimale impact van de contructie op de ruimtelijke beleving van de Tosaristraat;
- Bewaak het zicht op het water vanaf de openbare ruimte.
- Vanzelfsprekende aansluiting op de stedelijke route Tosaristraat met de Katten burgerstraat.
- Aansluiten op de richtingen van het stedelijk weefsel.
- Conceptuele benadering Kop Java als één geheel.
- Kop Java zo weinig mogelijk doorsnijden. Indien doorsneden, dan op een logische plek met minimale impact op de totale ruimtelijke beleving van Kop Java als park.
- Het park gaat een (gespiegelde) relatie aan met het oeverpark van het Hamerkwartier.
- Park kop Java hoort bij de oevers van het waterlandschap, niet bij de brug.



landschap, routes en richtingen rond park Kop Java



fotomontage toont relatie brug, park, water

2.4 Brug in zijn geheel

Aandachtspunten voor de brug
- brug voor Amsterdam: boegbeeld voor de stad
- brug in zijn geheel bekijken
- brug als autonoom element: duidelijk herkenbaar in stedelijke structuur

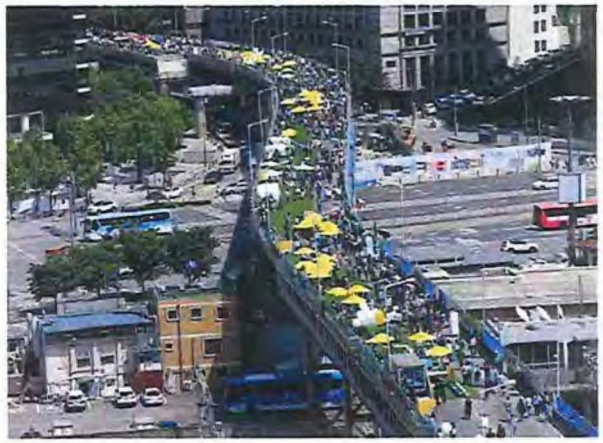
- verschillende inpassingsmogelijkheden
  * openbare ruimte
  * opgetild maaiveld
  * onderdeel gebouw

  maar wel altijd herkenbaar als brug

- logische ligging
- stedelijke verbinding: tussen Amsterdam Noord en rest van Amsterdam

- duidelijk begin en eind van de brug: zichtbaar in netwerk
- beste aansluiting op het bestaande netwerk
- lokale verbinding: zeer belangrijk goede sub-verbindingen te maken

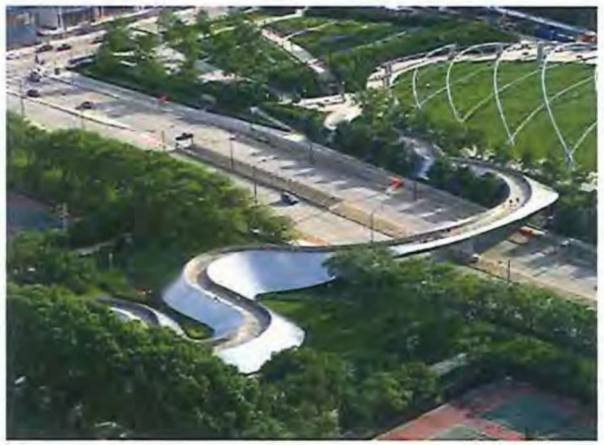












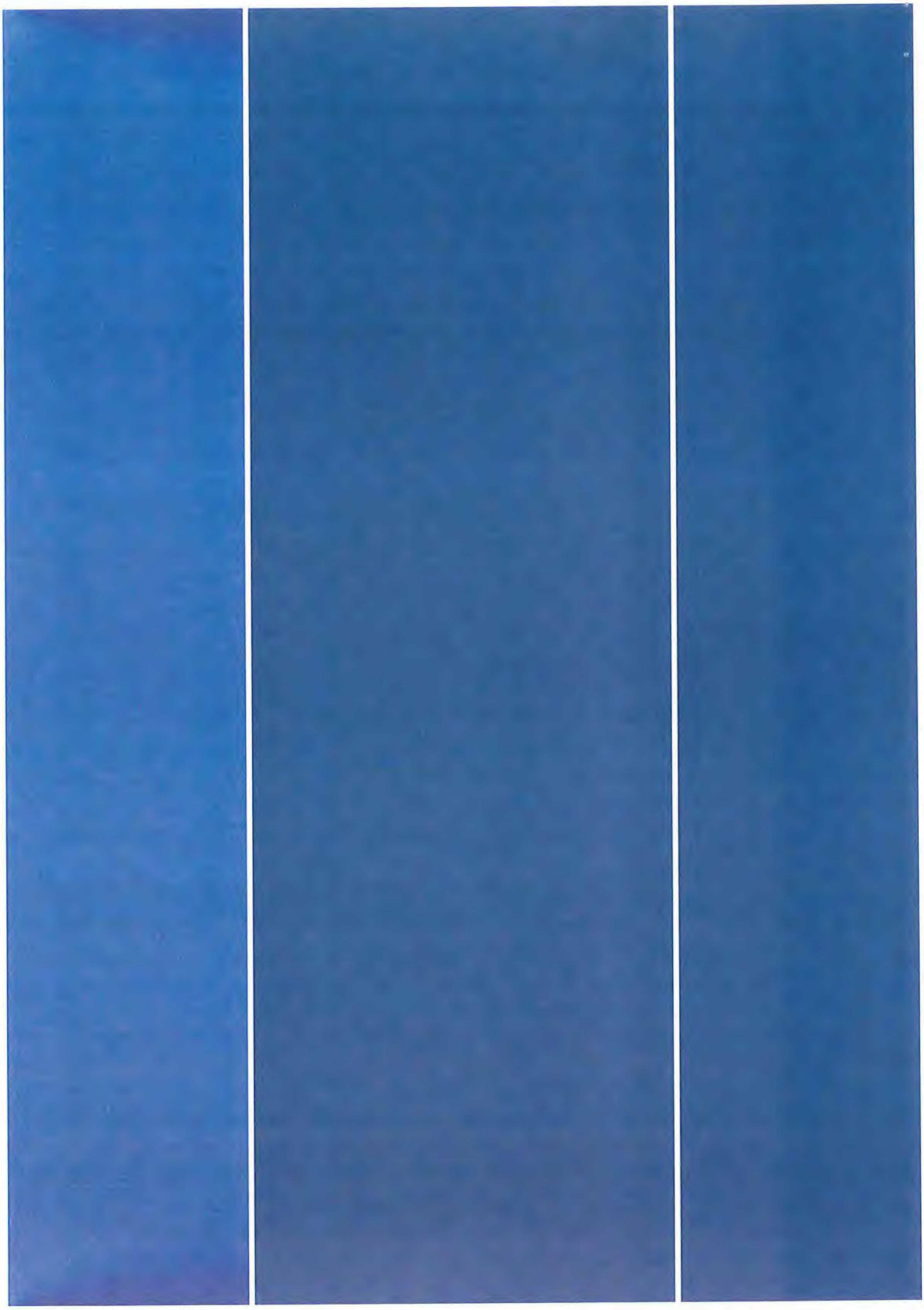












3

De Modellen

3.1 Modellen A - middenligging
3.2 Modellen B - westelijke ligging
3.3 Modellen C - oostelijke ligging



Gebruikte afkortingen

Scheepvaart:

BV	- bruine vloot (BVA en BVB)
AZM	- staande mast
AM	- recreatievaart
MHW	- maatgevende hoge waterstand (voor het IJ is dat gelijk aan NAP)

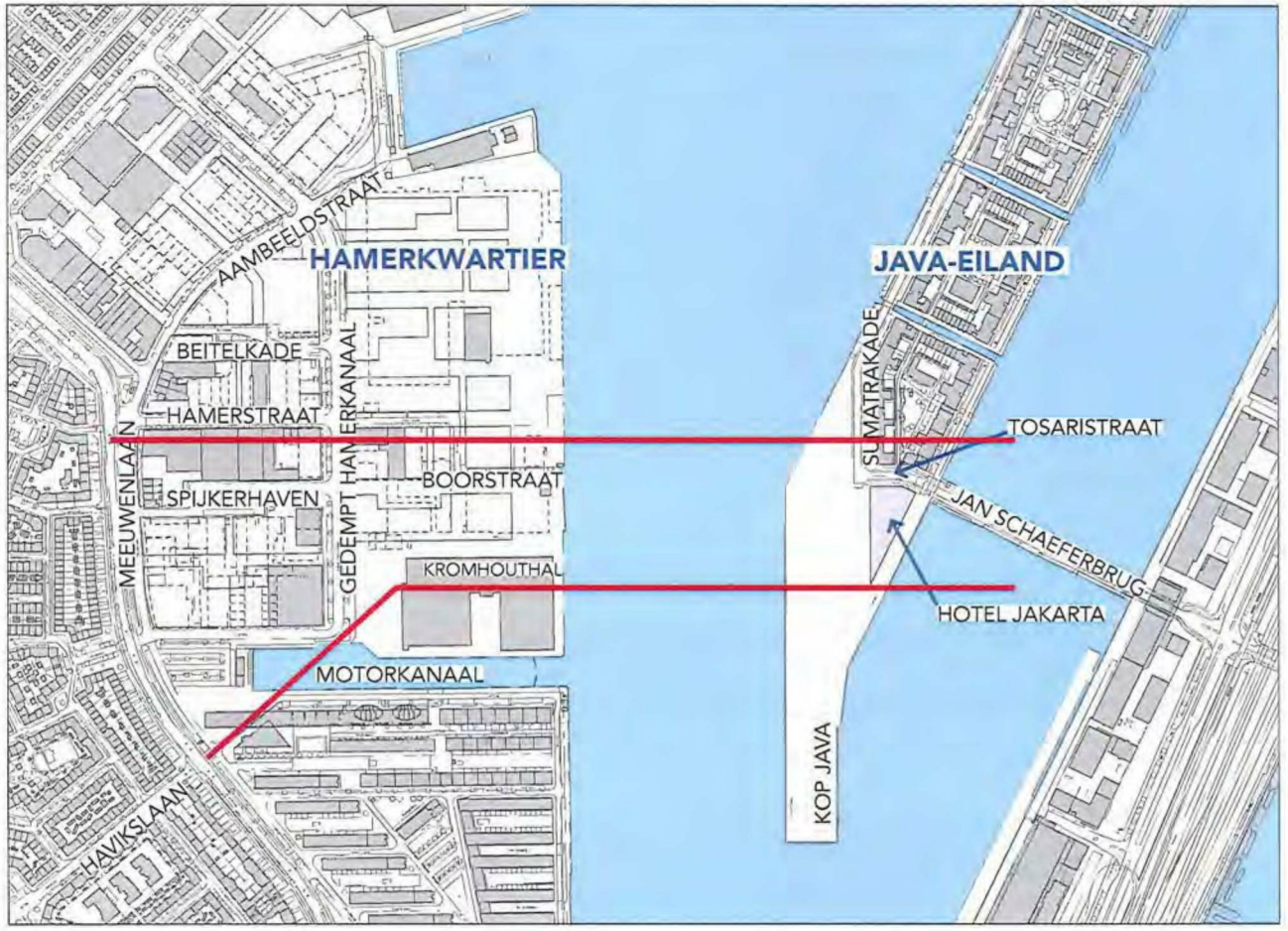

OM
ijsje?
ijsje?

3.1 Modellen A - middenligging

Positie

Noord: Aanlanding tussen Kromhouthal en Boorstraat
Zuid: Kop van Java

Gracht: Ja



Model A1.1

Hoofdligging: Havikslaan – Tosaristraat

Model A1.1 start op de kruising Havikslaan – Meeuwenlaan, gaat over het Motorkanaal en buigt ter hoogte van de Boorstraat af naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling in een lus aan de westzijde verbinding maakt met de brug over de Jakartagracht / kruising Tosaristraat – Sumatrakade.

Noord

Hoofdverbinding:

- Helling voor fietsers én voetgangers op hoogste punt in verlengde Havikslaan onder de bebouwing langs de Motorwal.

Lokale verbinding:

- Naar Gedempt Hamerkanaal voor fietsers en voetgangers d.m.v. luie fiets trap;
- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Zuid

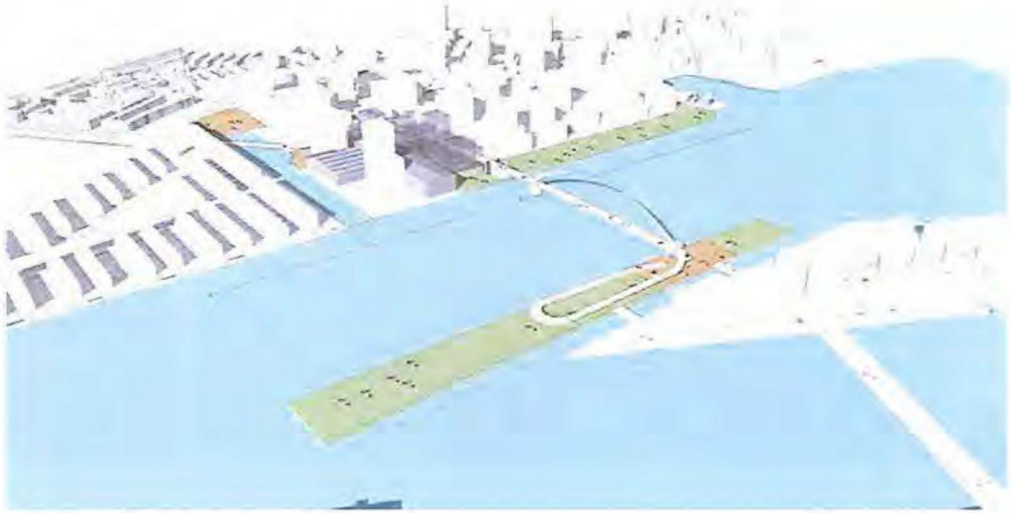
Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers gescheiden

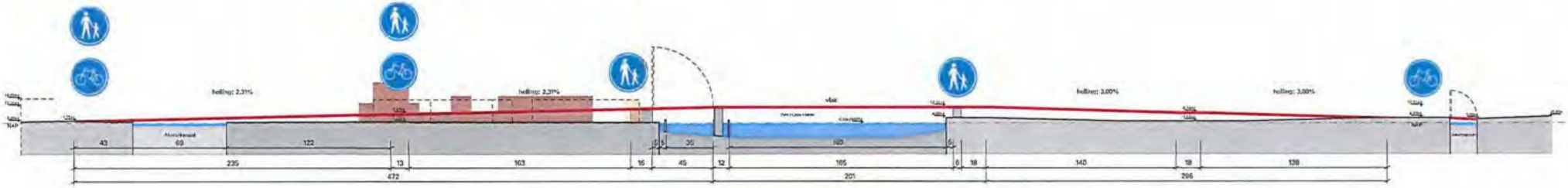
- Fietsers: hellingbaan als grote lus aan westzijde;
- Voetgangers: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

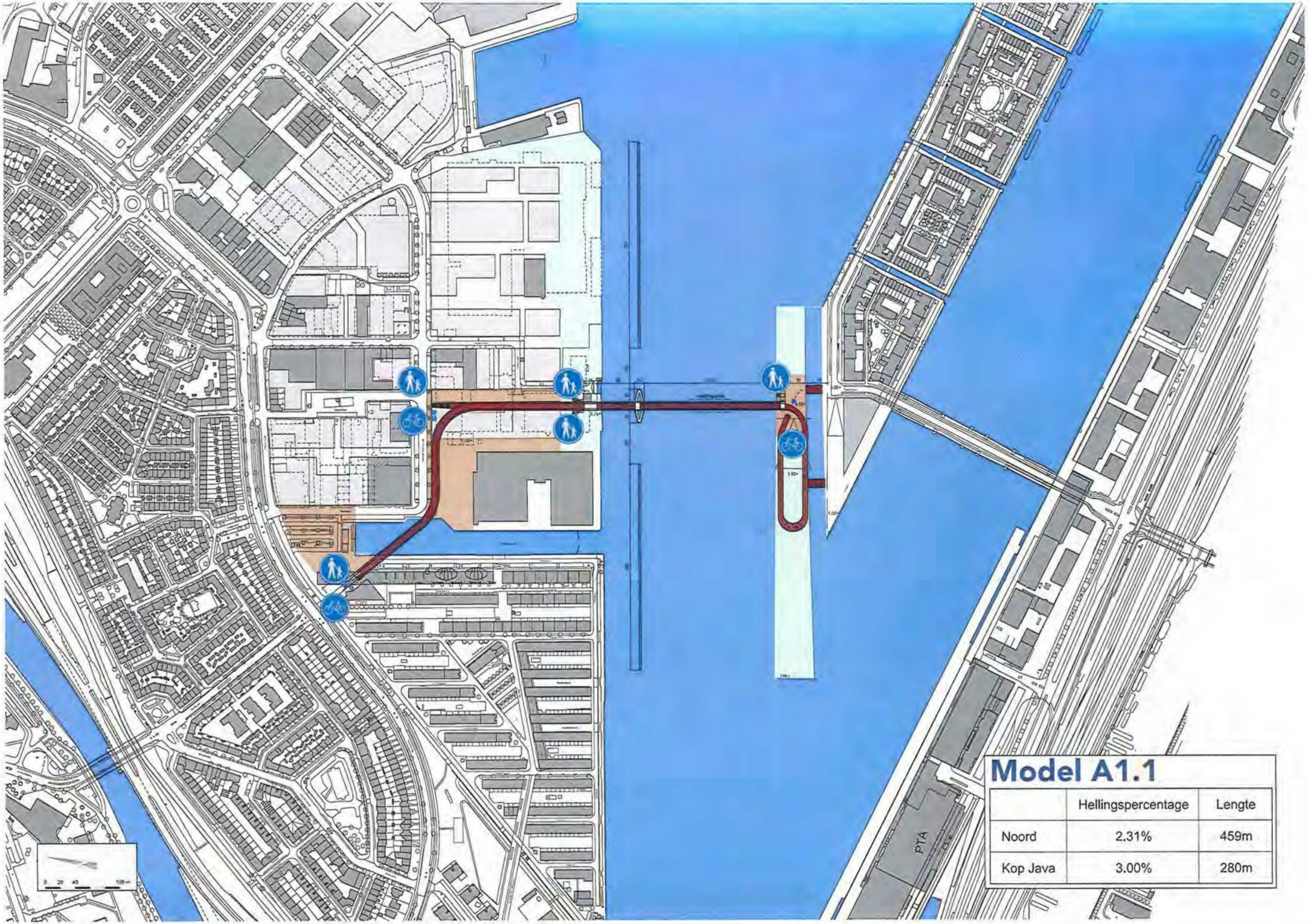
Kop van Java:

- Overgangszone als plein waar beide stromen samenkomen;
- West en oostelijk parkgebied;
- Aan oostzijde uitgebreid tegenover woningen.

Brug over de Jakartagracht naar de Tosaristraat

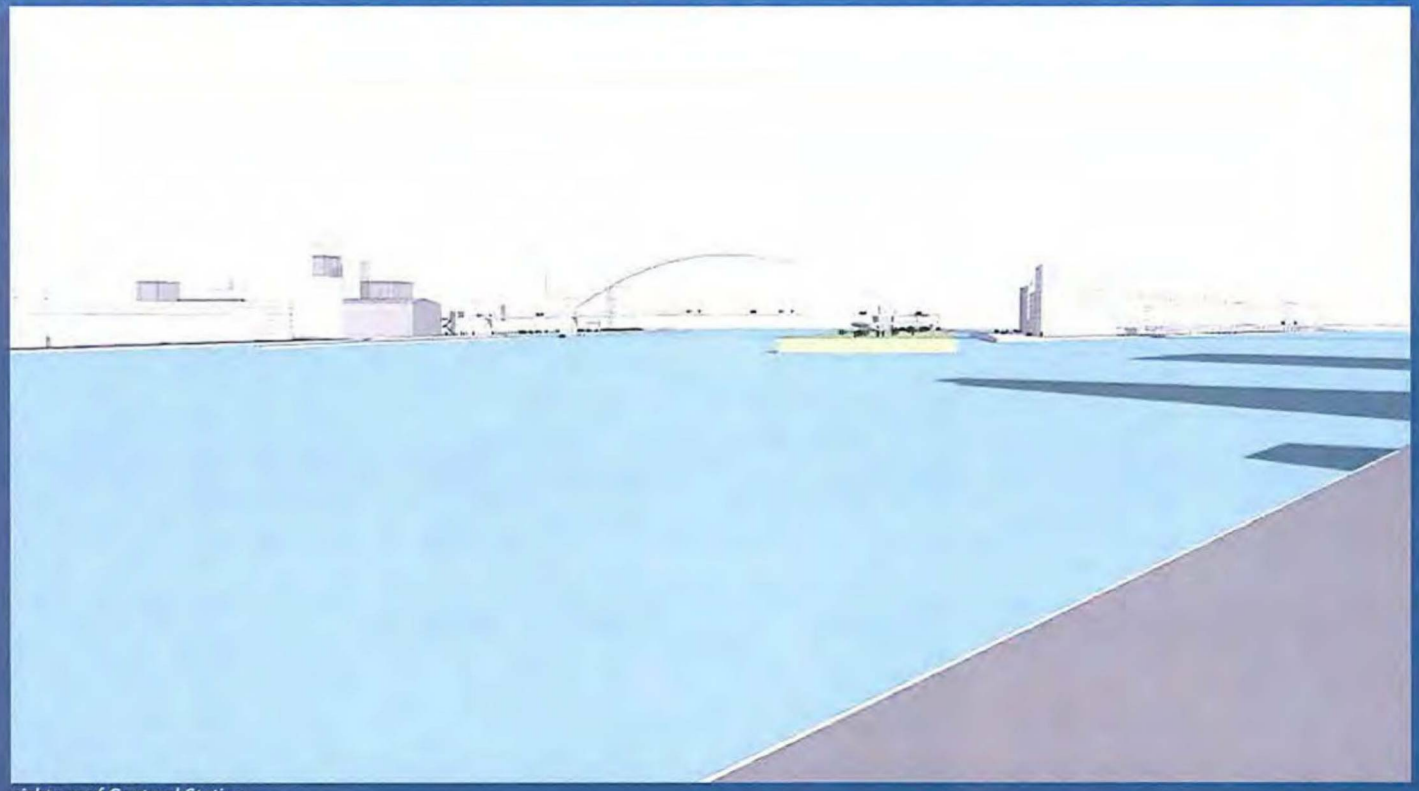




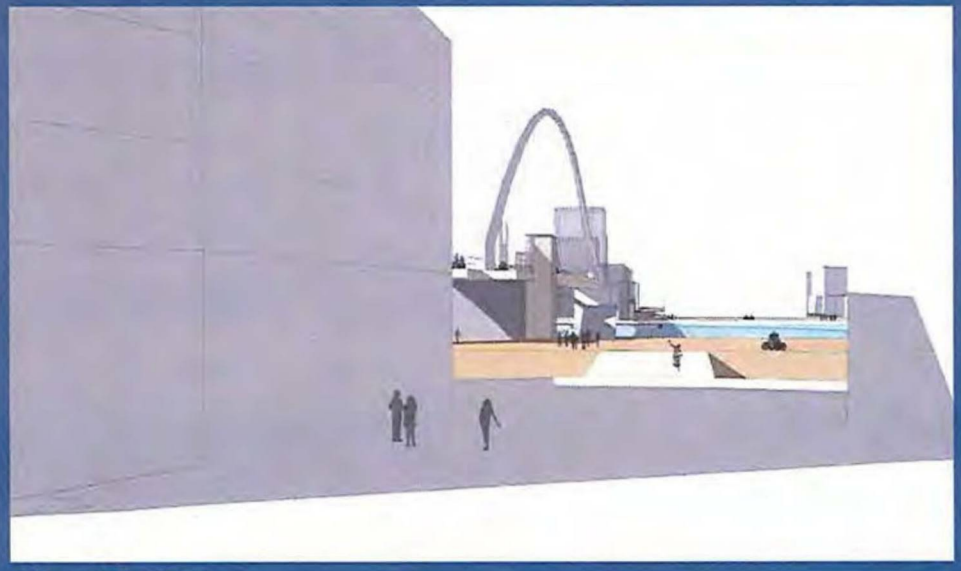


Model A1.1

	Hellingspercentage	Lengte
Noord	2.31%	459m
Kop Java	3.00%	280m



zicht vanaf Centraal Station

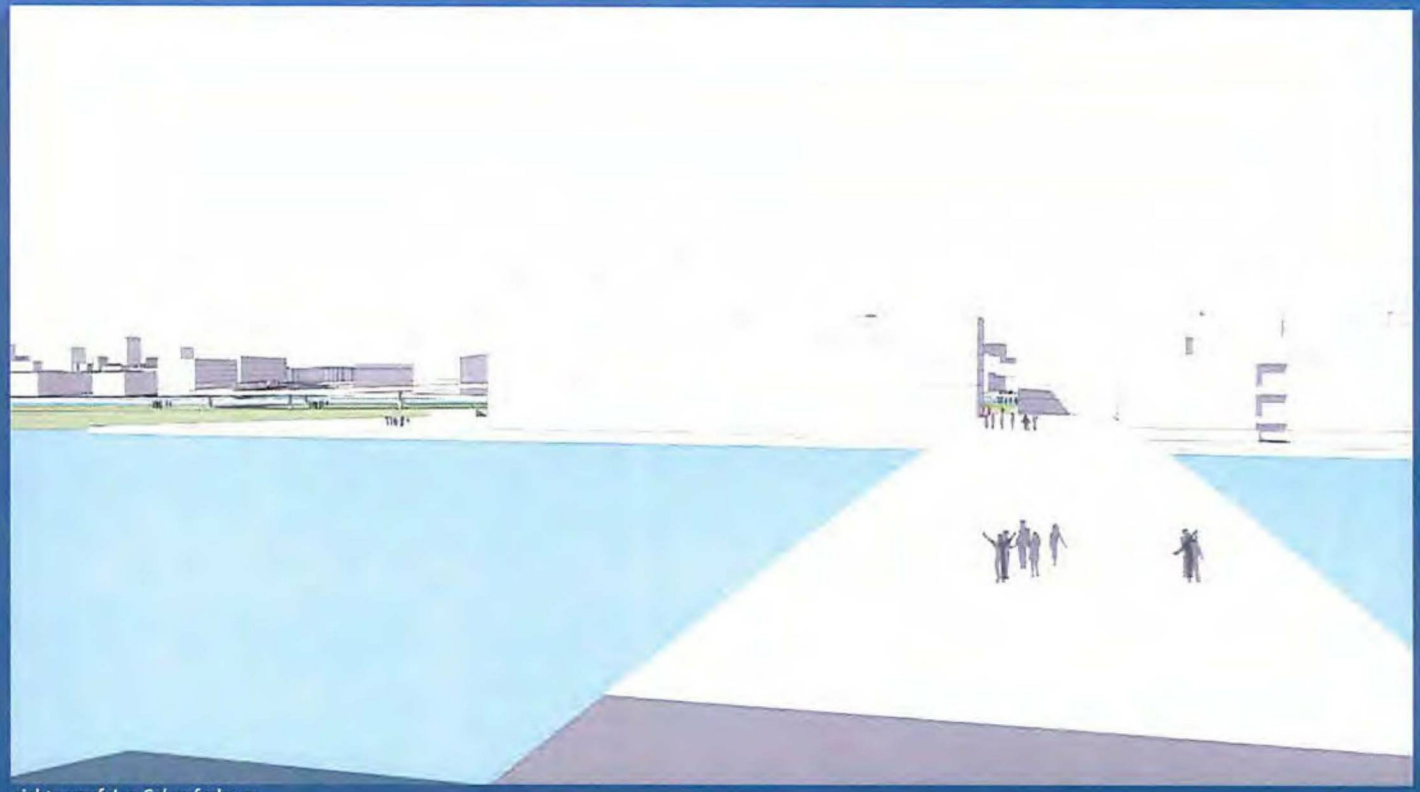


zicht vanuit Tosaristraat

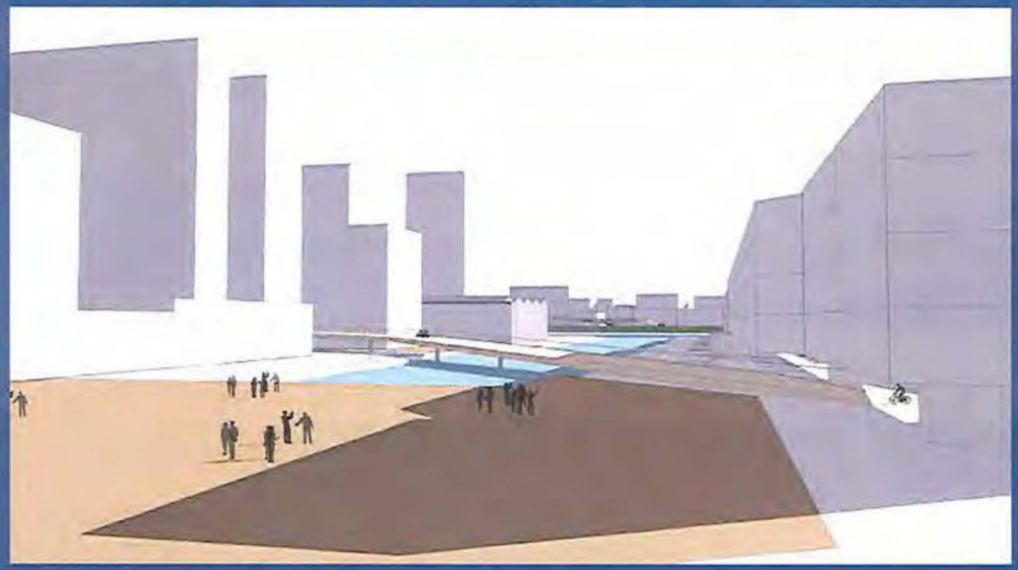


zicht vanaf Sumatrakade

Impressies bij Model A1.1



zicht vanaf Jan Schaeferbrug



zicht vanaf kop Motorkanaal



zicht vanaf IJ/oeverpark Hamerkwartier

Model A1.2

Hoofdligging: Meeuwenlaan – Tosaristraat

Model A1.2 start op de kruising SPIJKERHAVEN – Meeuwenlaan, gaat langs gebied 'Boorstraat' naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling in een lus aan de westzijde verbinding maakt met de brug over de Jakartagracht / kruising Tosaristraat – Sumatrakade.

Noord
Hoofdverbinding:
- Helling voor fietsers én voetgangers op kruising SPIJKERHAVEN – Meeuwenlaan
  via plein zone aan noordzijde;
- Vlakstand bij Gedempt Hamerkanaal voor vrije hoogte 4.2 m voor vrachtverkeer;
- Helling dwars op oever naar het IJ.

Lokale verbinding:
- Naar Gedempt Hamerkanaal voor fietsers en voetgangers d.m.v. luie fietstrap;
- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

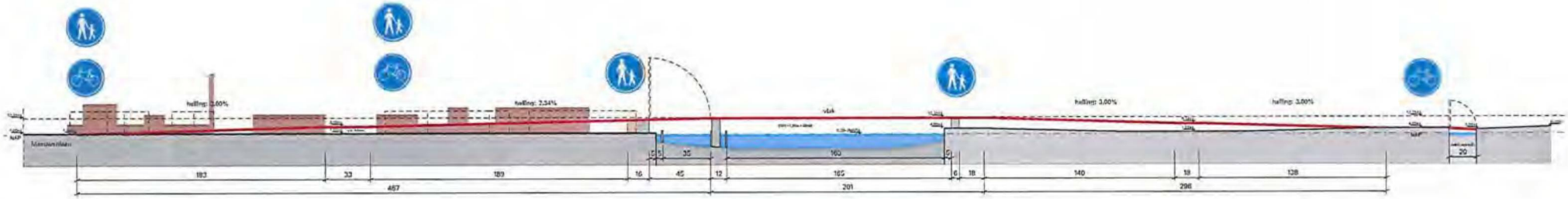
Brugdeel over het IJ
Te openen deel aan noordzijde:
- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

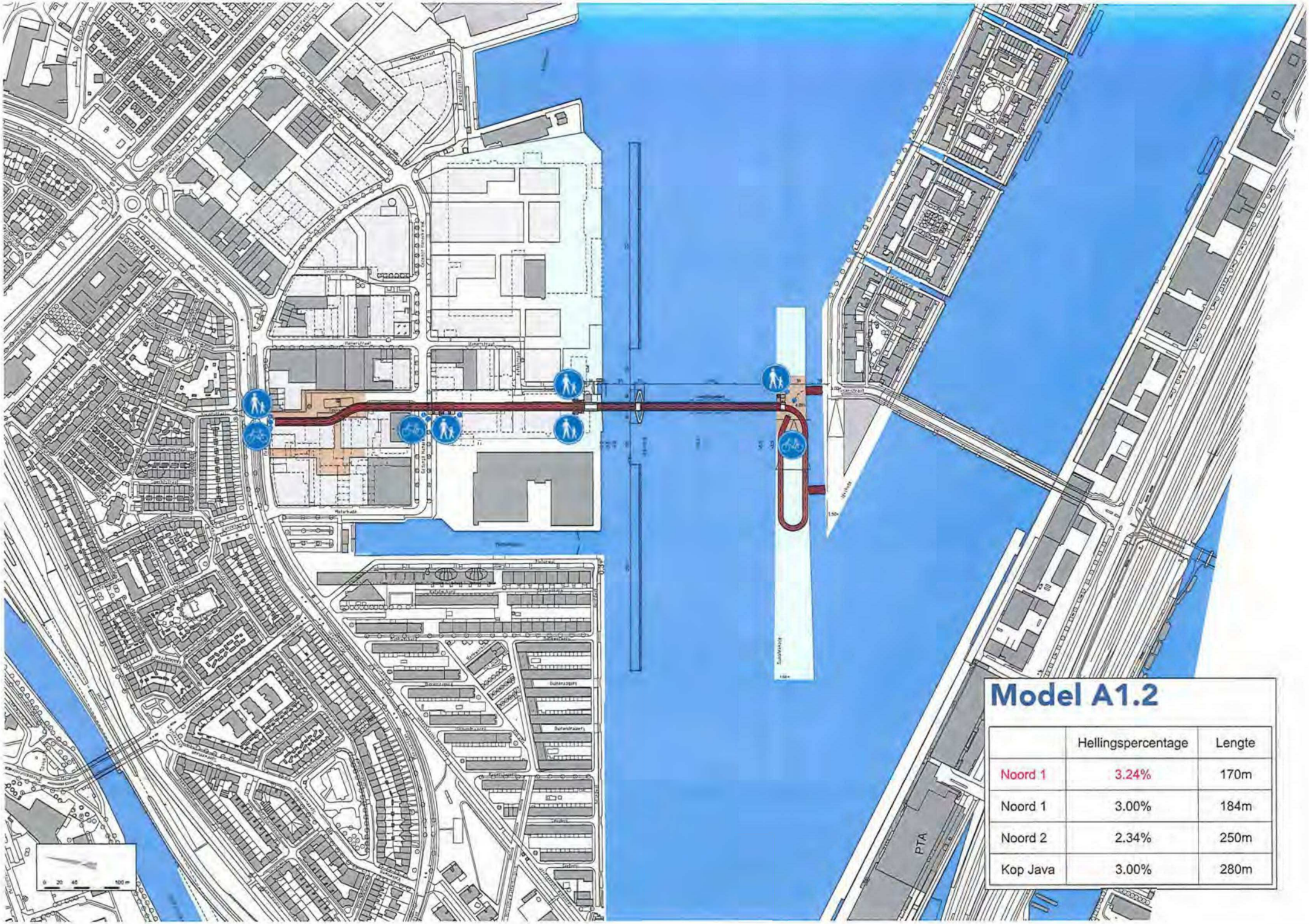
Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Zuid
Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers gescheiden
- Fietsers: hellingbaan als grote lus aan westzijde;
- Voetgangers: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java
- Overgangszone als plein waar beide stromen samenkomen;
- West en oostelijk parkgebied;
- Aan oostzijde uitgebreid tegenover woningen.

Brug over de Jakartagracht naar de Tosaristraat





Model A1.2

	Hellingspercentage	Lengte
Noord 1	3.24%	170m
Noord 1	3.00%	184m
Noord 2	2.34%	250m
Kop Java	3.00%	280m

Model A1.3

Hoofdligging: Gedempt Hamerkanaal – Tosaristraat

Model A1.3 start op de kruising Spijkerhaven – Gedempt Hamerkanaal, gaat via een lus aan de oostzijde naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling in een lus aan de westzijde verbinding maakt met de brug over de Jakartagracht / kruising Tosaristraat – Sumatrakade.

Noord

Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers gescheiden

- Fietsers: helling op kruising Spijkerhaven – Gedempt Hamerkanaal via pleinzone aan noordzijde;
- Lus aan oostzijde naar IJ toe over IJ-oeverpark;
- Voetgangers: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Zuid

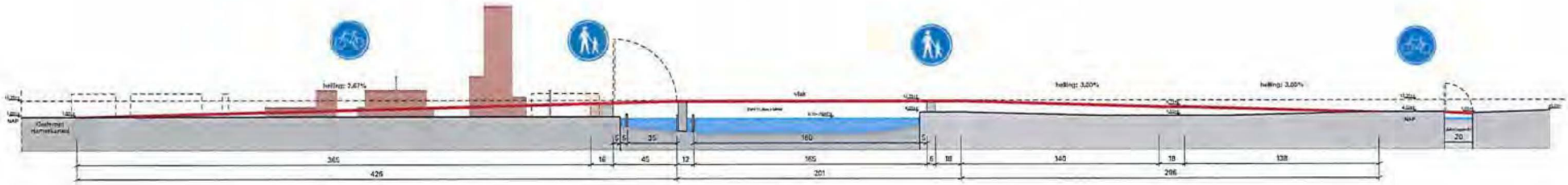
Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers gescheiden

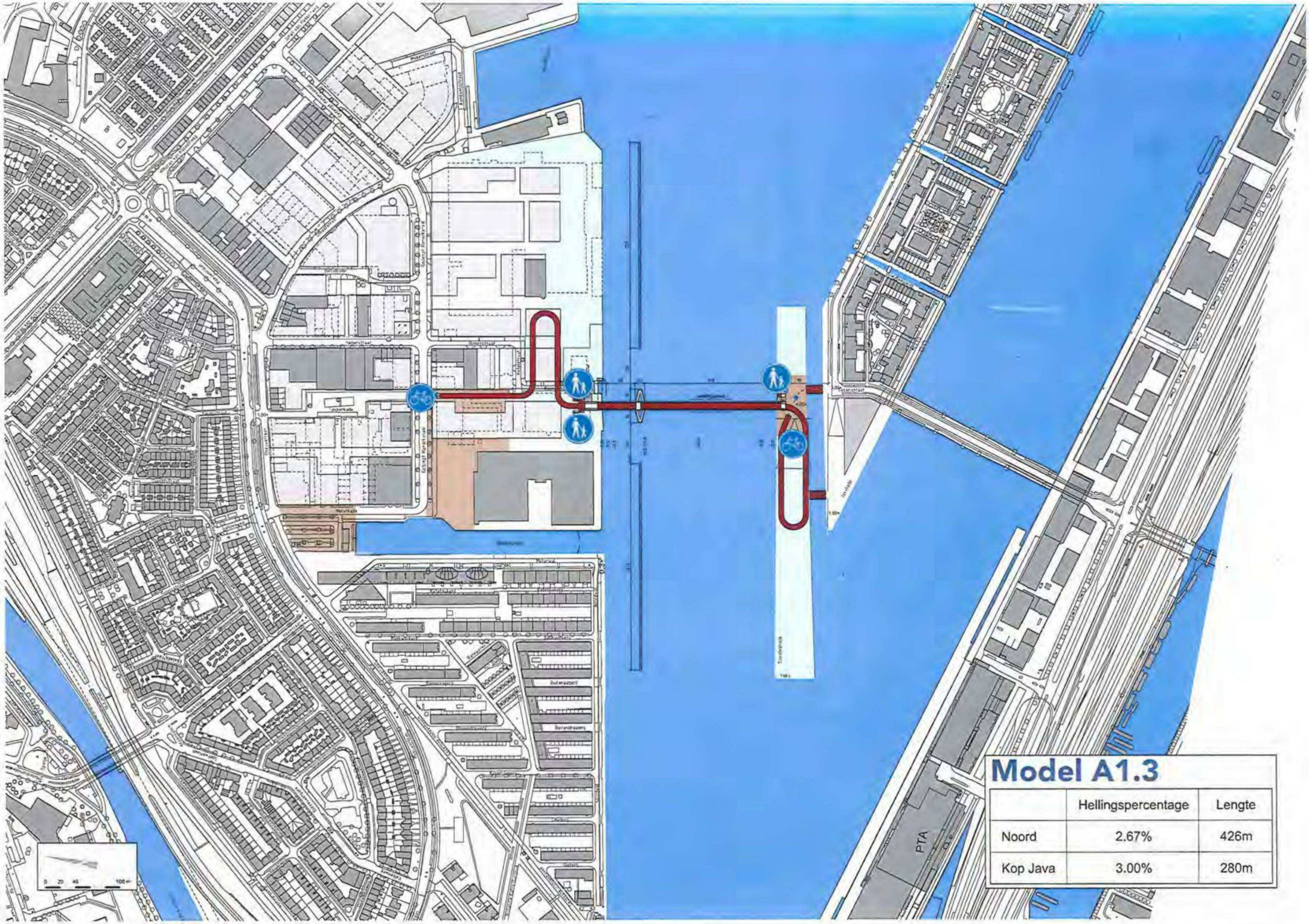
- Fietsers: hellingbaan als grote lus aan westzijde;
- Voetgangers: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java

- Overgangszone als plein waar beide stromen samenkomen;
- West en oostelijk parkgebied;
- Aan oostzijde uitgebreid tegenover woningen.

Brug over de Jakartagracht naar de Tosaristraat




Model A1.3
Hellingspercentage
Lengte
Noord
2.67%
426m
Kop Java
3.00%
280m
PTA

Model A2.2

Hoofdligging: Havikslaan – Tosaristraat

Model A2.2 start op de kruising Havikslaan – Meeuwenlaan, gaat over het Motorkanaal en buigt ter hoogte van de Boorstraat af naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling in een lus aan de oostzijde verbinding maakt met de brug over de Jakartagracht / kruising Tosaristraat – Sumatrakade.

Noord

Hoofdverbinding:

- Helling voor fietsers én voetgangers op hoogste punt in verlengde Havikslaan onder de bebouwing langs de Motorwal.

Lokale verbinding:

- Naar Gedempt Hamerkanaal voor fietsers en voetgangers d.m.v. luie fietstrap;
- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Zuid

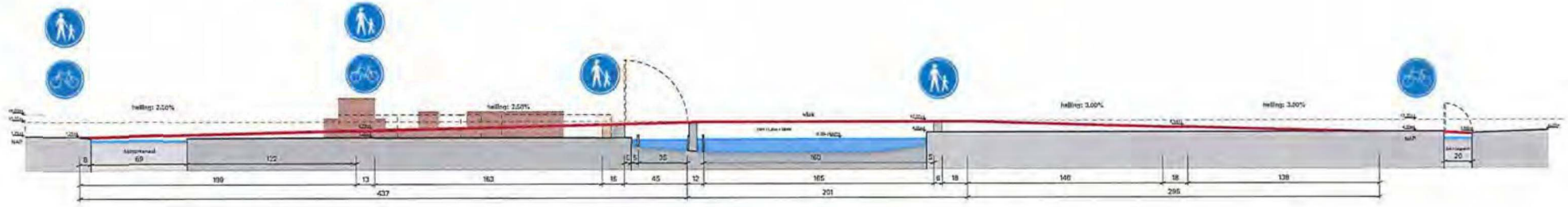
Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers gescheiden

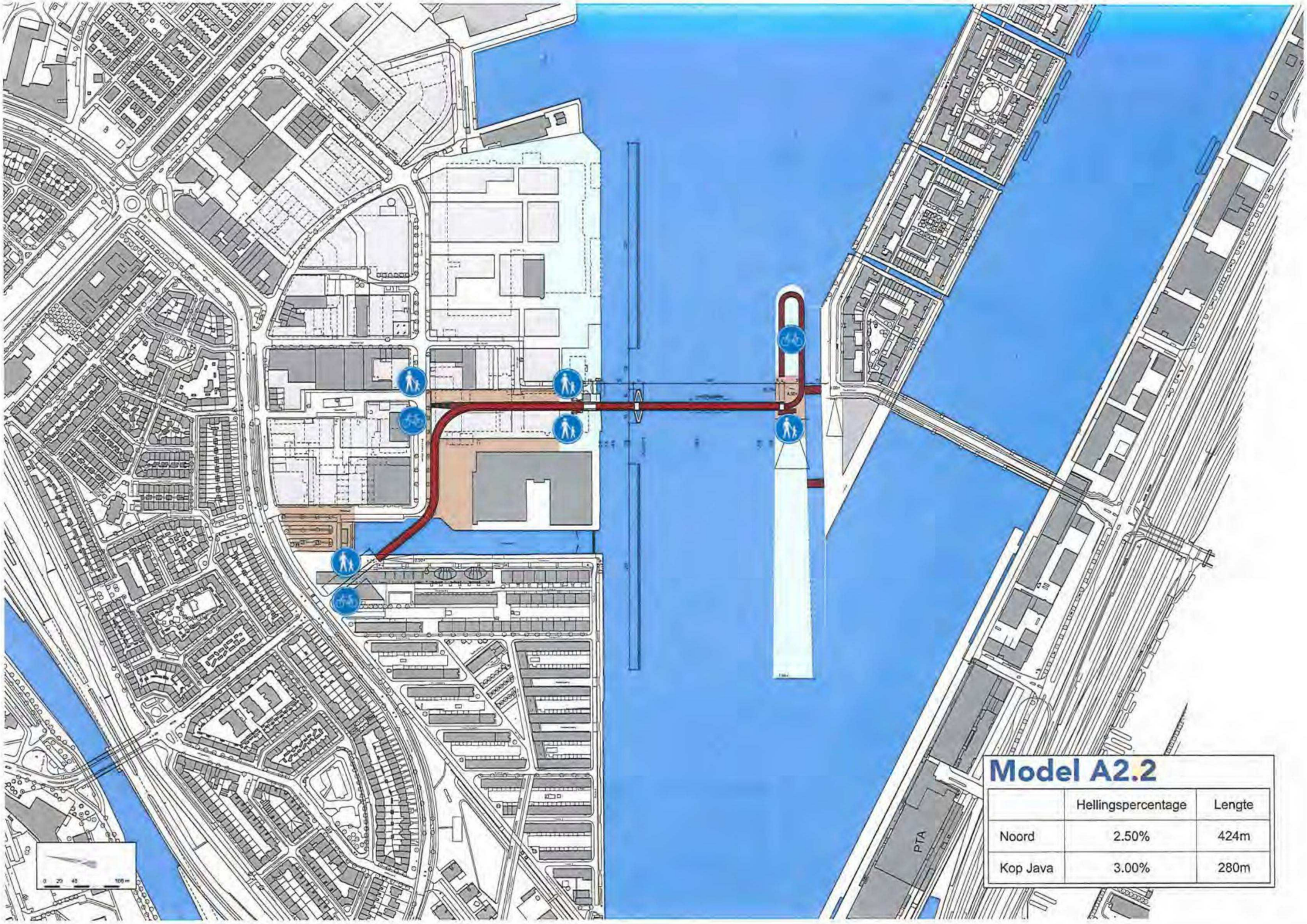
- Fietsers: hellingbaan als grote lus aan oostzijde;
- Voetgangers: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java

- Overgangszone als plein waar beide stromen samenkomen;
- West: parkgebied;
- Aan oostzijde uitgebreid t.b.v. de lus tegenover woningen.

Brug over de Jakartagracht naar de Tosaristraat





Model A2.2

	Hellingspercentage	Lengte
Noord	2.50%	424m
Kop Java	3.00%	280m

Model A2.3

Hoofdligging: Havikslaan – Tosaristraat

Model A2.3 start op de kruising Havikslaan – Meeuwenlaan, gaat over het Motorkanaal en buigt ter hoogte van de Boorstraat af naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling in een lus aan de oostzijde verbinding maakt met de brug over de Jakartagracht / kruising Tosaristraat – Sumatrakade.

Noord

Hoofdverbinding:

- Helling voor fietsers én voetgangers op hoogste punt in verlengde Havikslaan onder de bebouwing langs de Motorwal.

Lokale verbinding:

- Naar Gedempt Hamerkanaal voor fietsers en voetgangers d.m.v. luie fietstrap;
- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Zuid

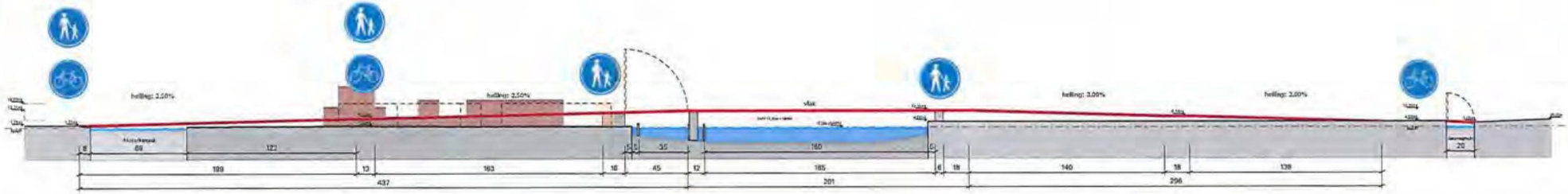
Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers gescheiden

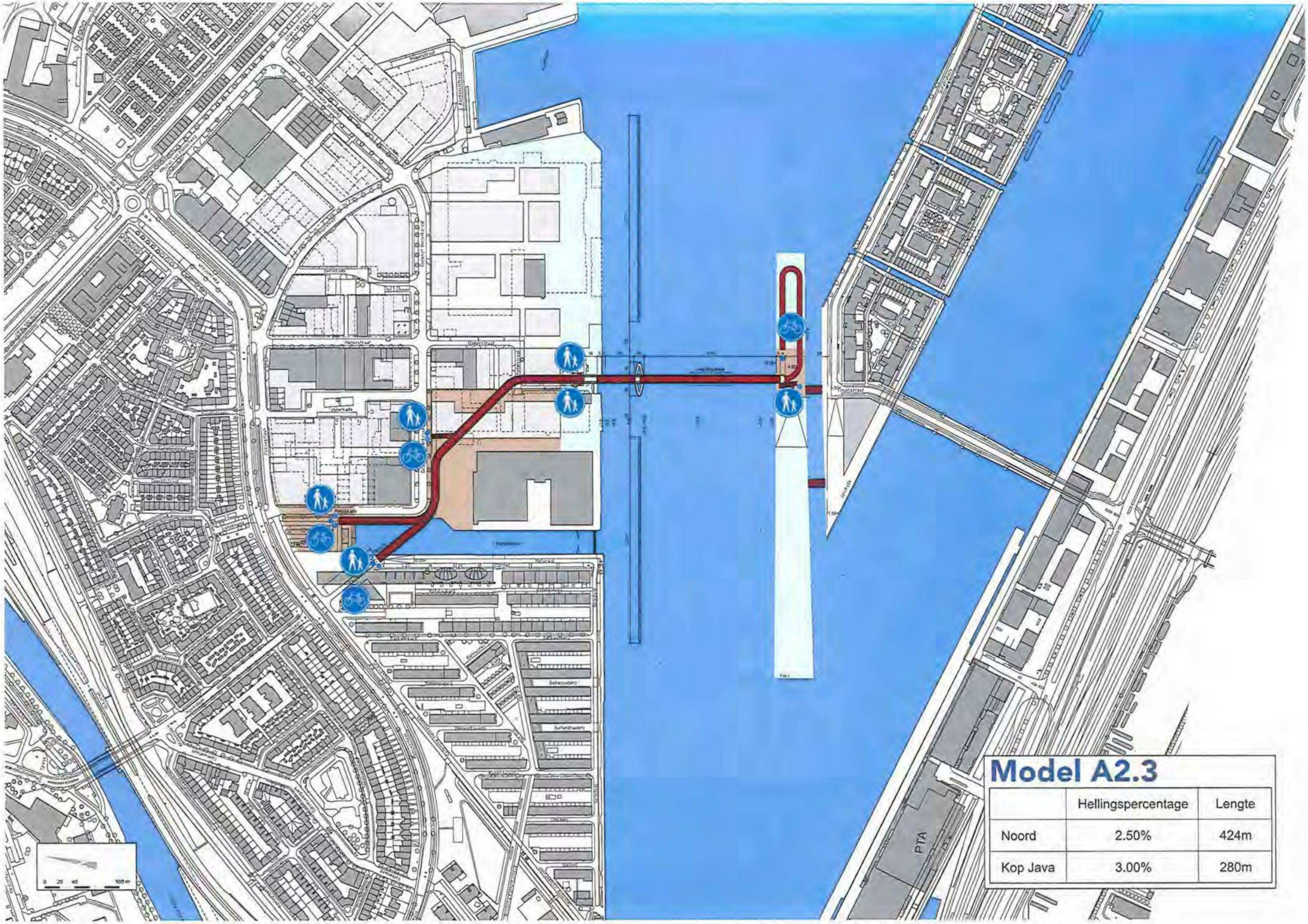
- Fietsers: hellingbaan als grote lus aan oostzijde;
- Voetgangers: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java

- Overgangszone als plein waar beide stromen samenkomen;
- West: parkgebied;
- Aan oostzijde uitgebreid t.b.v. de lus tegenover woningen.

Brug over de Jakartagracht naar de Tosaristraat




Model A2.3
Hellingspercentage
Lengte
Noord
2.50%
424m
Kop Java
3.00%
280m
PTA

Model A2.4

Hoofdligging: Gedempt Hamerkanaal – Tosaristraat

Model A2.4 start op de kruising Spijkerhaven – Gedempt Hamerkanaal, gaat via een soort krakeling omhoog naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling in een lus aan de oostzijde verbinding maakt met de brug over de Jakartagracht / kruising Tosaristraat – Sumatrakade.

Noord

Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers gescheiden

- Fietsers: helling op kruising Spijkerhaven – Gedempt Hamerkanaal via plein-zone aan noordzijde;
- Helling die als soort krakeling insteekt naar IJ toe over IJ-oeverpark;
- Voetgangers: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Zuid

Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers gescheiden

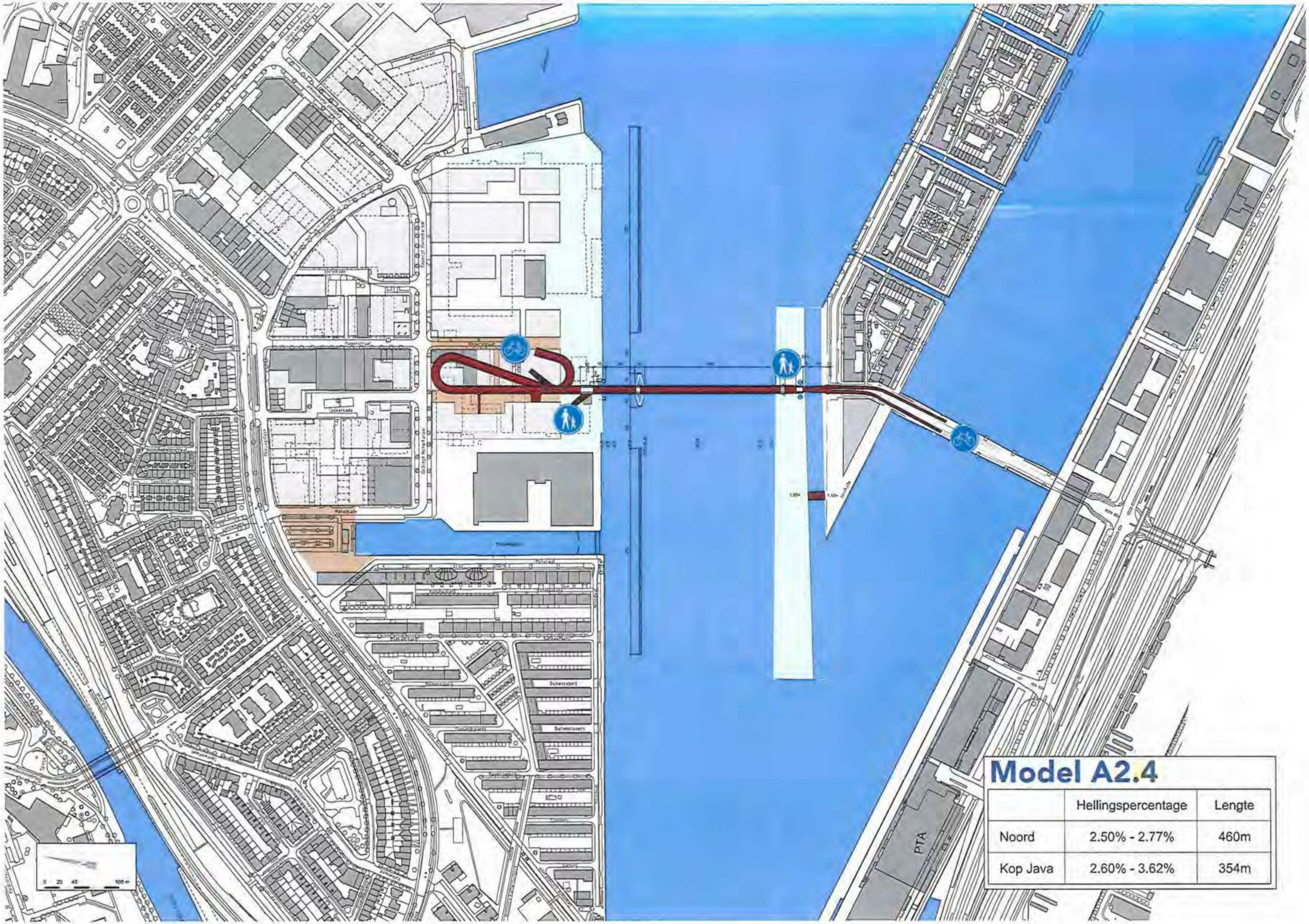
- Fietsers: hellingbaan als grote lus aan westzijde;
- Voetgangers: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java

- Overgangszone als plein waar beide stromen samenkomen;
- West en oostelijk parkgebied;
- Aan oostzijde uitgebreid tegenover woningen.

Brug over de Jakartagracht naar de Tosaristraat




Model A2.4
Hellingspercentage
Lengte
Noord
2.50% - 2.77%
460m
Kop Java
2.60% - 3.62%
354m
PTA

Model A3.1

Hoofdligging: Havikslaan – Tosaristraat

Model A3.1 start op de kruising Havikslaan – Meeuwenlaan, gaat over het Motorkanaal en buigt langs de Kromhouthal af naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling in een lus aan de westzijde verbinding maakt met de brug over de Jakartagracht / kruising Tosaristraat – Sumatrakade.

Noord

Hoofdverbinding:

- Helling voor fietsers én voetgangers op kruising SPIJKERHAVEN – Meeuwenlaan via plein-zone aan noordzijde;
- Vlakstand bij Gedempt Hamerkanaal voor vrije hoogte 4.2 m voor vrachtverkeer;
- Helling dwars op oever naar het IJ.

Lokale verbinding:

- Naar Gedempt Hamerkanaal voor fietsers en voetgangers d.m.v. luie fietstrap;
- Plein tussen helling en Kromhouthal;
- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Zuid

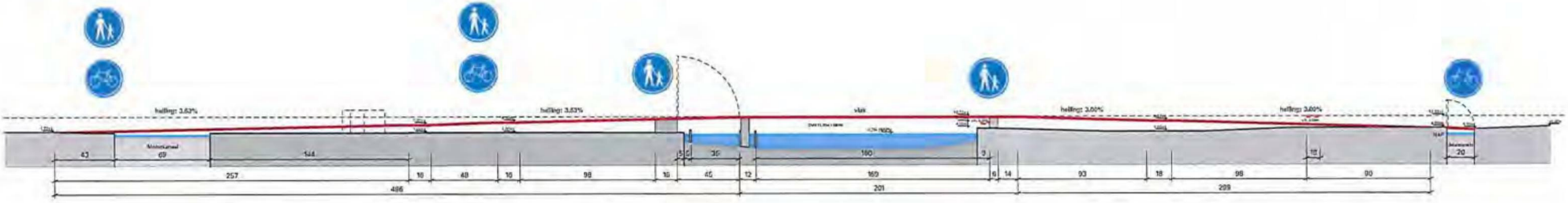
Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers gescheiden

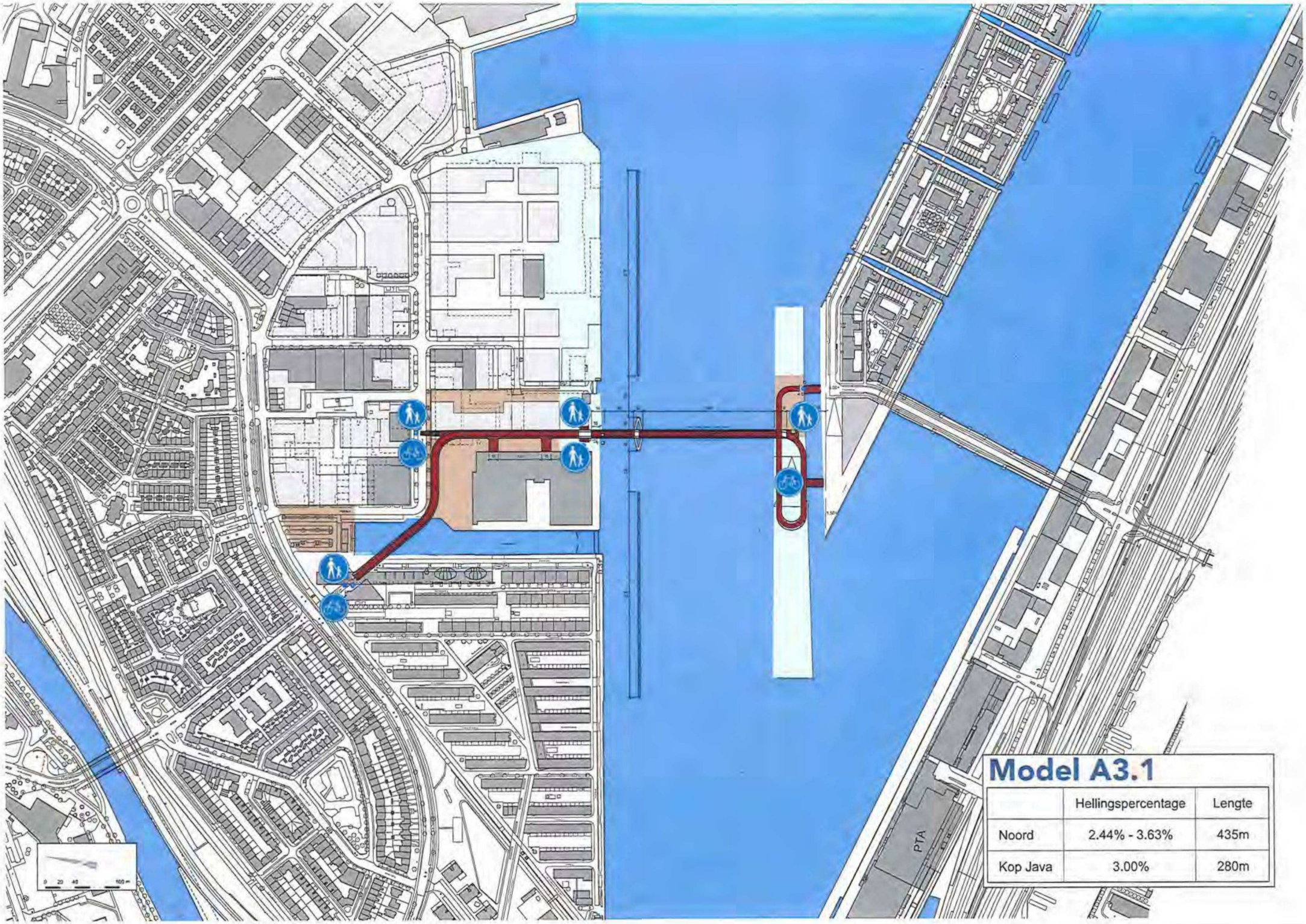
- Fietsers: hellingbaan als grote lus aan westzijde; draait onder het hoogte deel door naar plein;
- Voetgangers: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java

- Overgangszone als plein waar beide stromen samenkomen;
- West en oostelijk: parkgebied;
- Aan oostzijde uitgebreid t.b.v. de lus tegenover woningen.

Brug over de Jakartagracht naar de Tosaristraat





Model A3.1

	Hellingspercentage	Lengte
Noord	2.44% - 3.63%	435m
Kop Java	3.00%	280m

Model A4.1

Hoofdligging: Havikslaan – Jan Schaeferbrug

Model A4.1 start op de kruising Havikslaan – Meeuwenlaan, gaat over het Motorkanaal en buigt bij de Boorstraat af naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling rechtdoor zet naar de Jan Schaeferbrug.

Noord

Hoofdverbinding:

- Helling voor fietsers én voetgangers op hoogste punt in verlengde Havikslaan onder de bebouwing langs de Motorwal.

Lokale verbinding:

- Naar Gedempt Hamerkanaal voor fietsers en voetgangers d.m.v. luie fietstrap;
- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Zuid

Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers & bestemmingsverkeer gescheiden

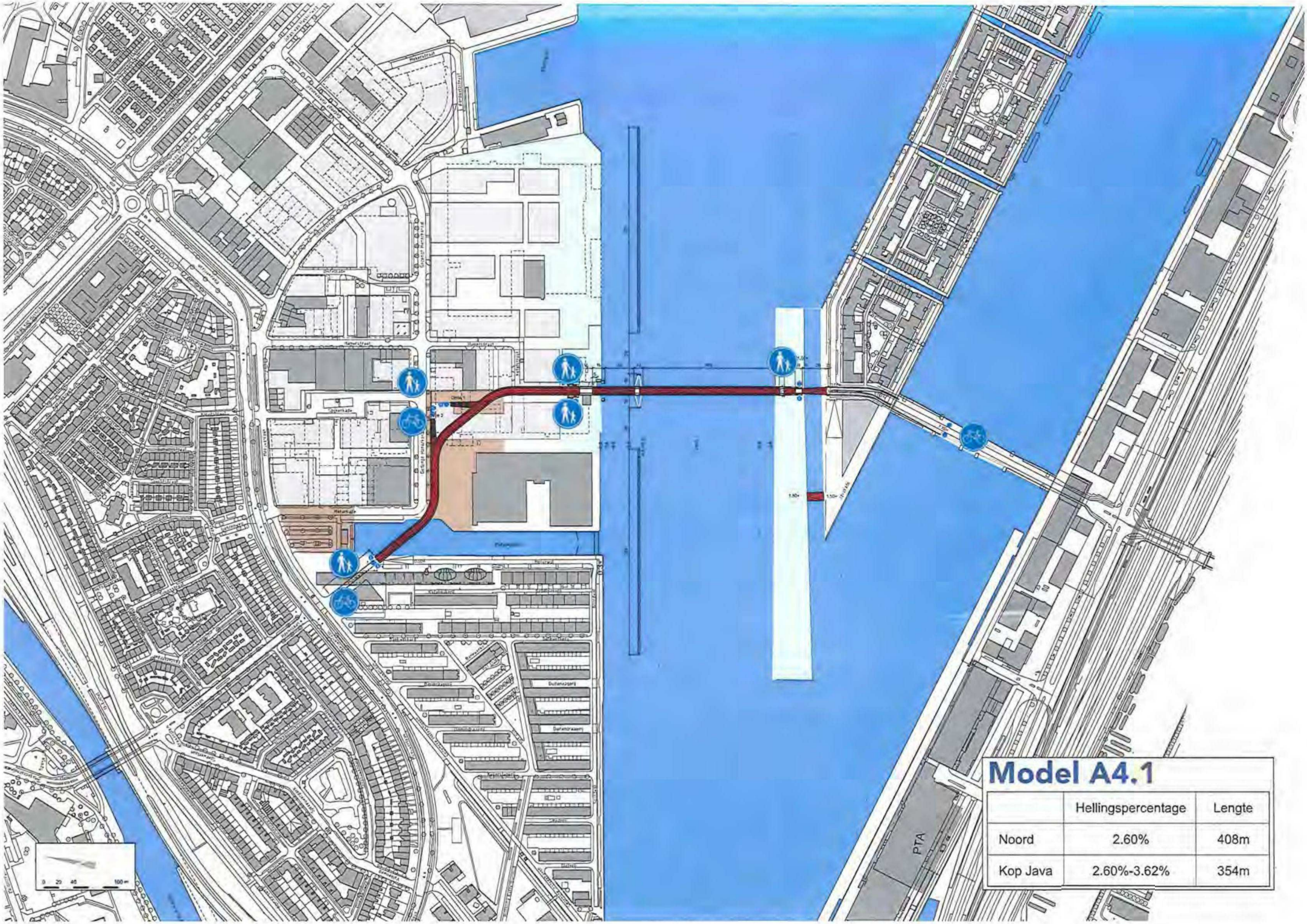
- Fietsers: hellingbaan schiet rechtdoor naar de Jan Schaeferbrug
- Voetgangers & bestemmingsverkeer: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java

- Overgangszone als plein waar beide stromen samenkomen;
- West en oostelijk: parkgebied;
- Aan oostzijde uitgebreid t.b.v. de lus tegenover woningen.

Bruggen op twee niveaus over de Jakartagracht naar de Tosaristraat.




Model A4.1
Hellingspercentage
Lengte
Noord
2.60%
408m
Kop Java
2.60%-3.62%
354m
PTA

Model A4.2

Hoofdligging: Meeuwenlaan – Jan Schaeferbrug

Model A4.2 start op de kruising Spijkerhaven – Meeuwenlaan, gaat langs gebied 'Boorstraat' naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling rechtdoor zet naar de Jan Schaeferbrug.

Noord

Hoofdverbinding:

- Helling voor fietsers én voetgangers op kruising Spijkerhaven – Meeuwenlaan via plein zone aan noordzijde;
- Vlakstand bij Gedempt Hamerkanaal voor vrije hoogte 4.2 m voor vrachtverkeer;
- Helling dwars op oever naar het IJ.

Lokale verbinding:

- Naar Gedempt Hamerkanaal voor fietsers en voetgangers d.m.v. luie fietstrap;
- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Zuid

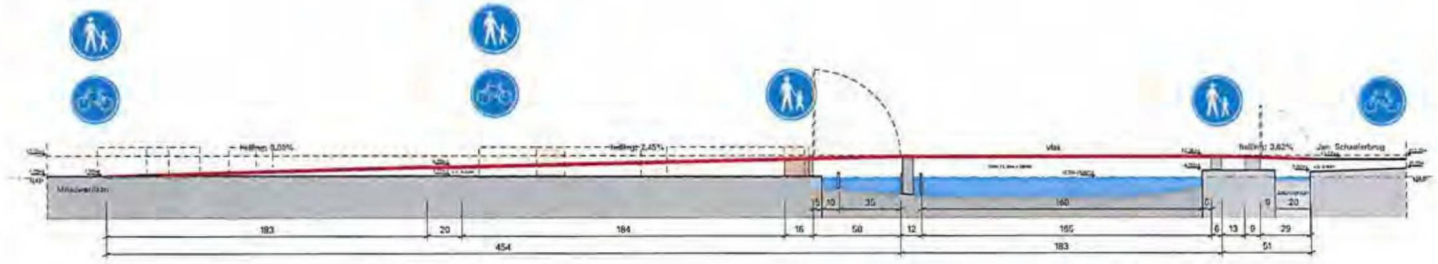
Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers & bestemmingsverkeer gescheiden

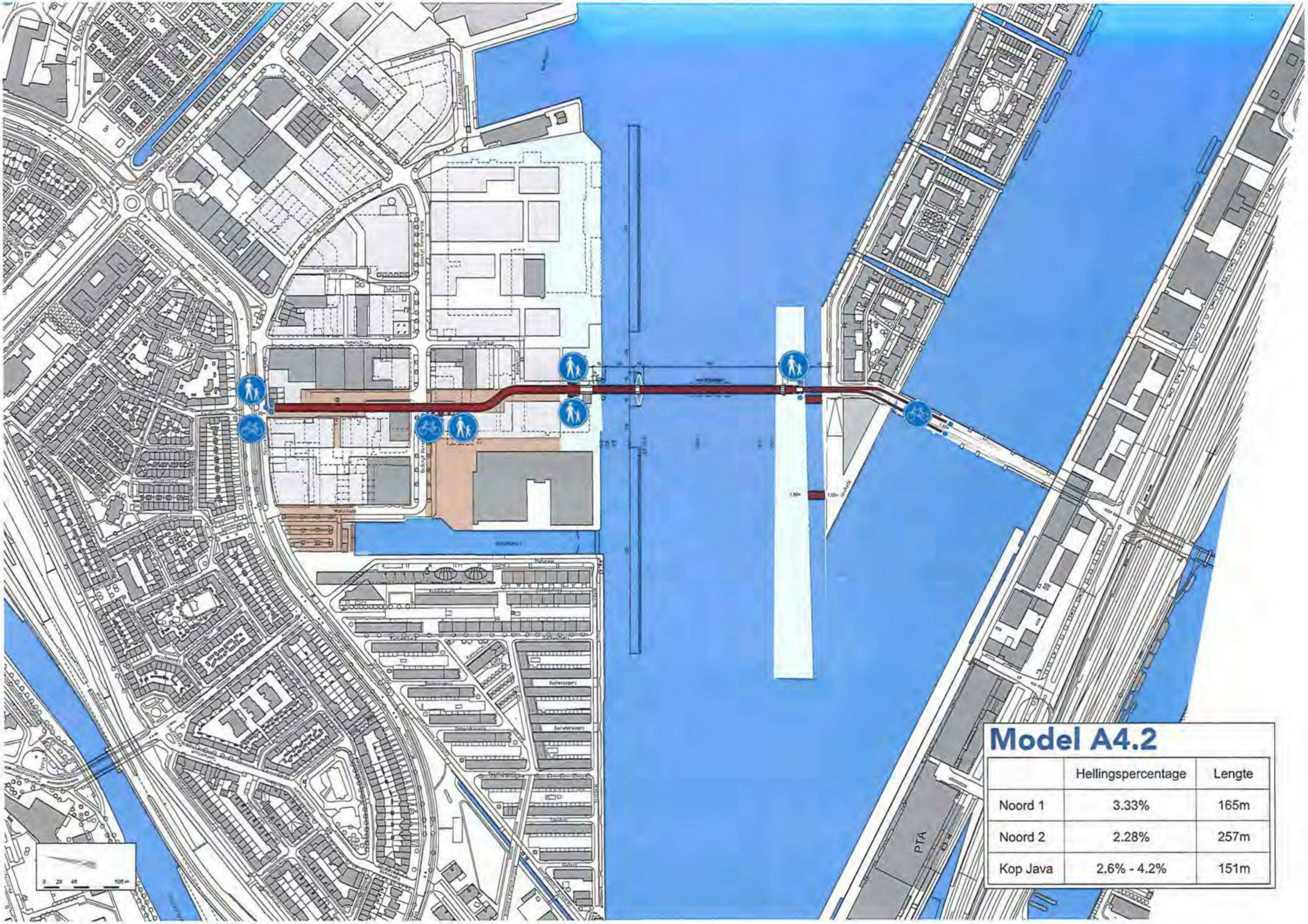
- Fietsers: hellingbaan schiet rechtdoor naar de Jan Schaeferbrug
- Voetgangers & bestemmingsverkeer: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java

- Overgangszone als plein waar beide stromen samenkomen;
- West en oostelijk: parkgebied;
- Aan oostzijde uitgebreid t.b.v. de lus tegenover woningen.

Bruggen op 2 niveaus over de Jakartagracht naar de Tosaristraat.





Model A4.2

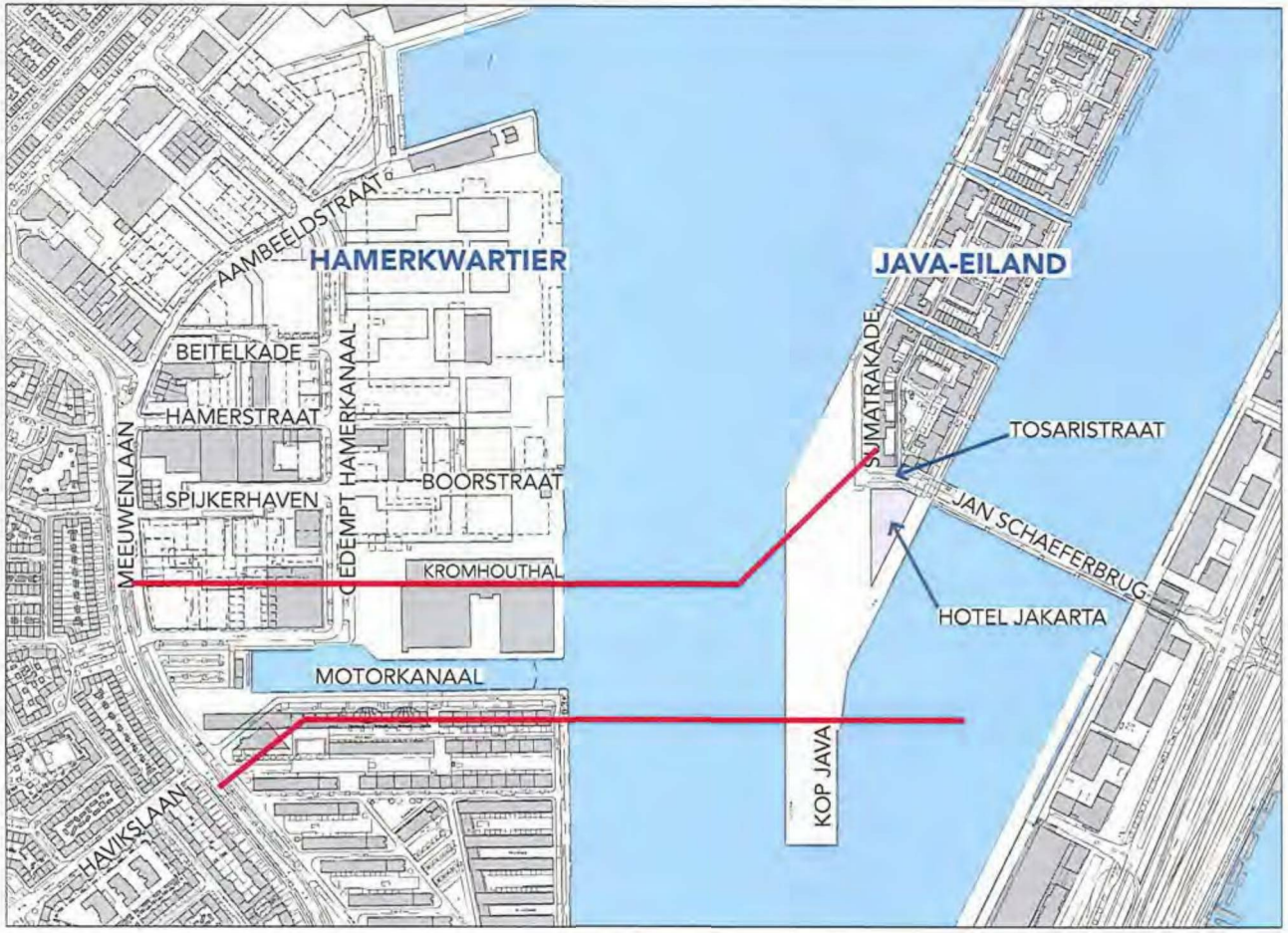
	Hellingspercentage	Lengte
Noord 1	3.33%	165m
Noord 2	2.28%	257m
Kop Java	2.6% - 4.2%	151m



3.2 Modellen B - westelijke ligging

Positie
Noord: Aanlanding rondom Motorkanaal
Zuid: Kop van Java

Gracht: Ja



Model B1.1

Hoofdligging: Havikslaan – Tosaristraat

Model B1.1 start op de kruising Havikslaan – Meeuwenlaan, slingert over het Motorkanaal en gaat ter hoogte van de Motorwal over het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling een deel van de lengte van Kop Java gebruikt om naar beneden te komen. De kop van de helling maakt een verbinding met de brug over de Jakartagracht / kruising Tosaristraat – Sumatrakade.

Noord

Hoofdverbinding:

- Helling voor fietsers én voetgangers op hoogste punt in verlengde Havikslaan onder de bebouwing langs de Motorwal.

Lokale verbinding:

- Naar Gedempt Hamerkanaal voor fietsers en voetgangers d.m.v. luie fiets trap;
- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Zuid

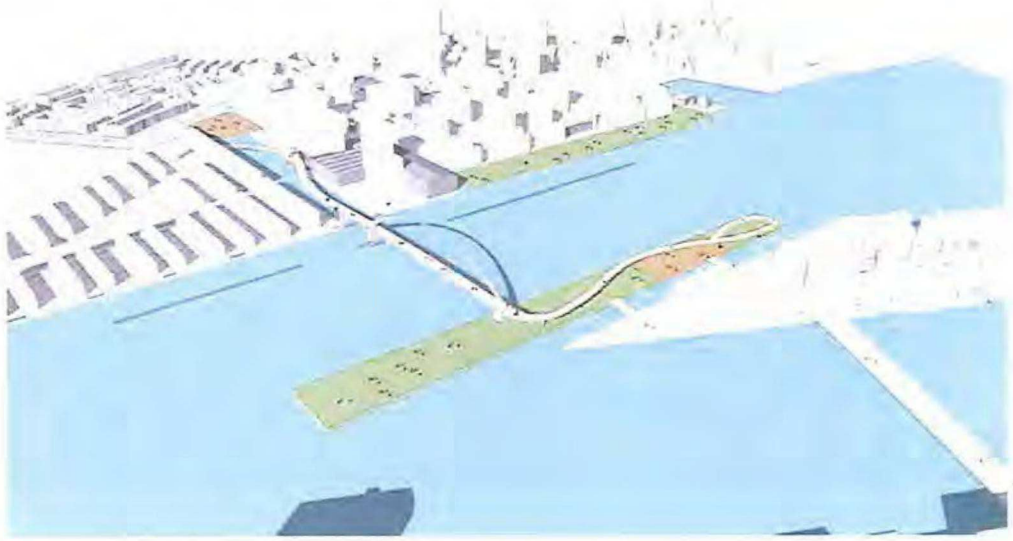
Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers gescheiden

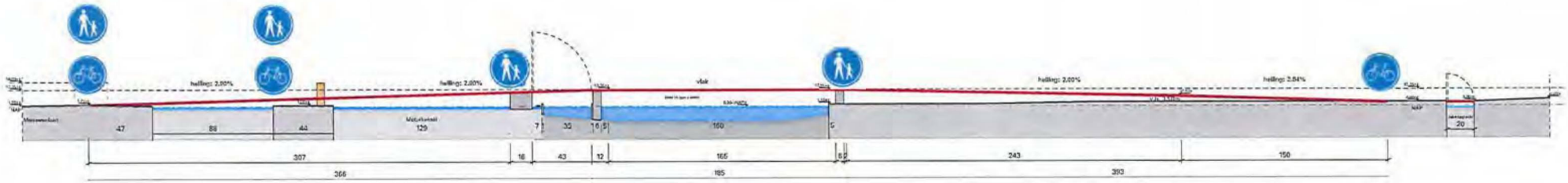
- Fietsers: hellingbaan als grote helling aan westzijde;
- Voetgangers: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

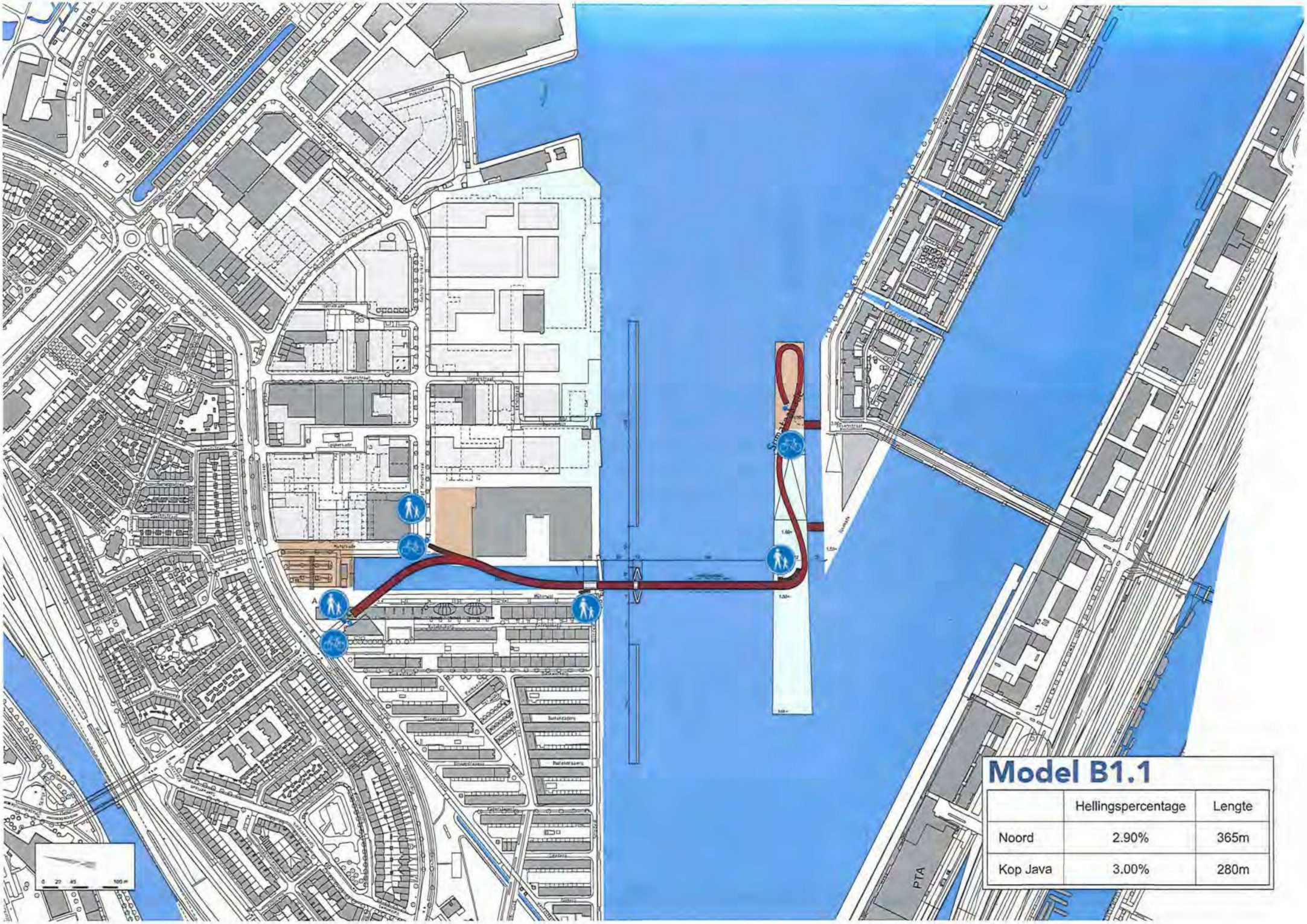
Kop van Java

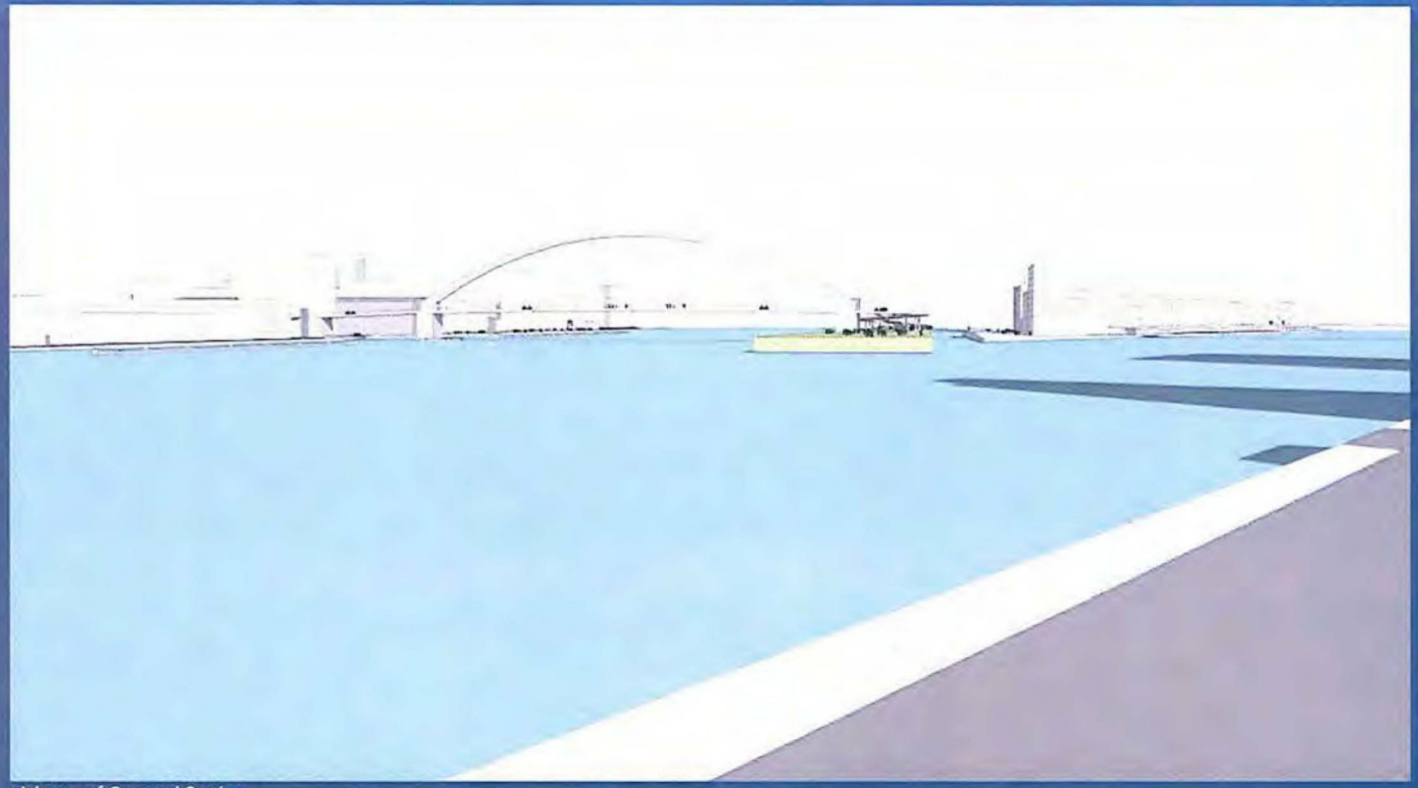
- Overgangszone als plein waar beide stromen samenkomen;
- West en oostelijk parkgebied;
- Deel Kop Java bij begin brug opgehoogd naar 4.00+ NAP

Brug over de Jakartagracht naar de Tosaristraat

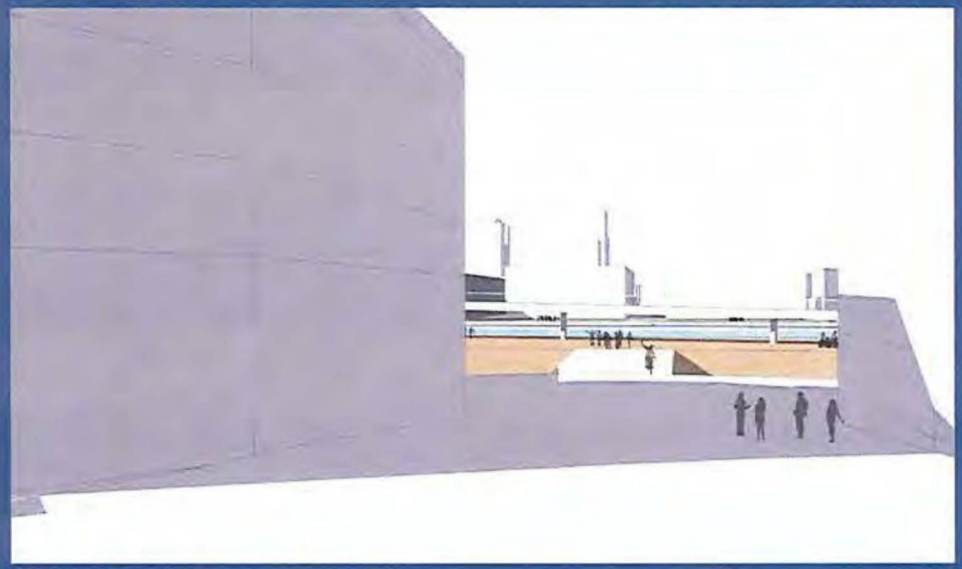





Model B1.1
Hellingspercentage
Lengte
Noord
2.90%
365m
Kop Java
3.00%
PTA



zicht vanaf Centraal Station

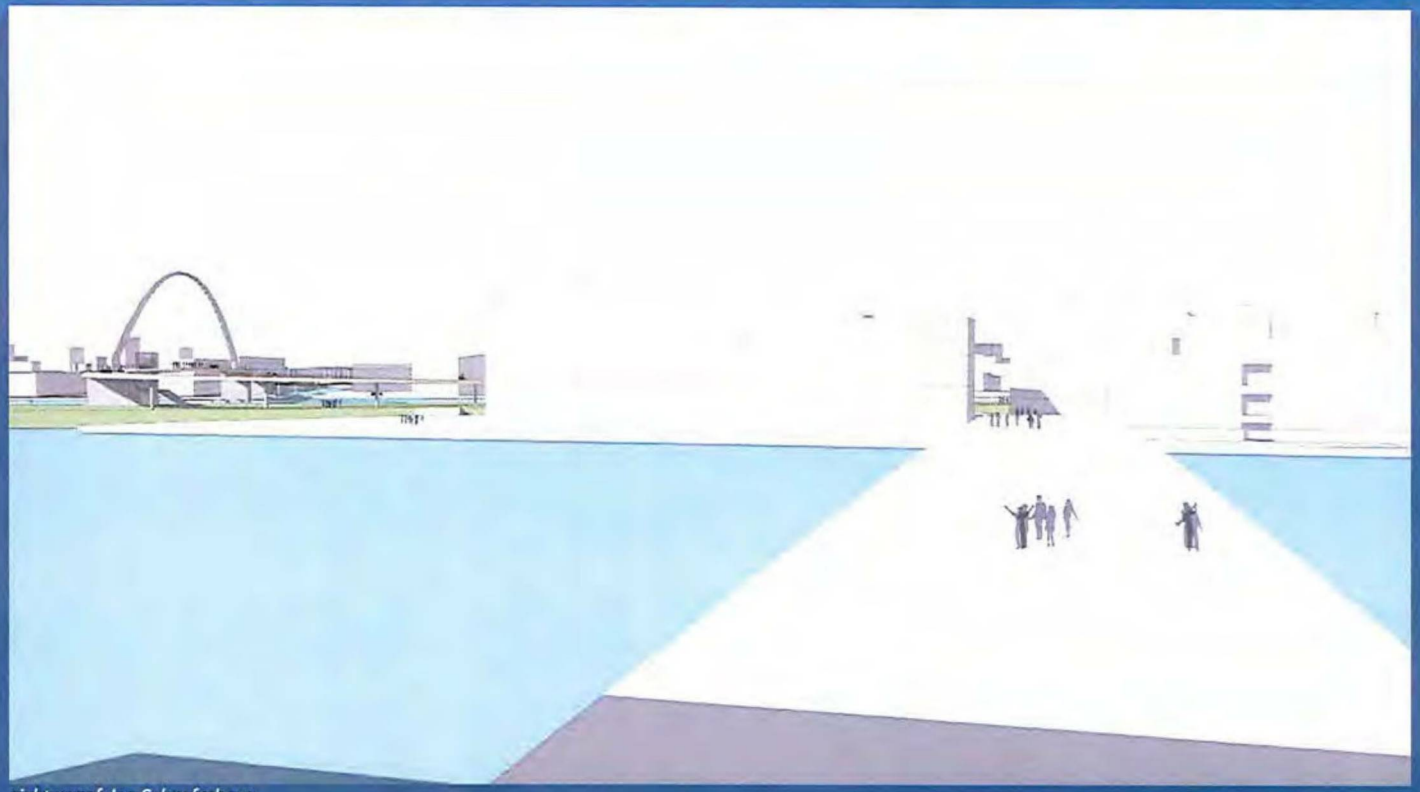


zicht vanuit Tosaristraat

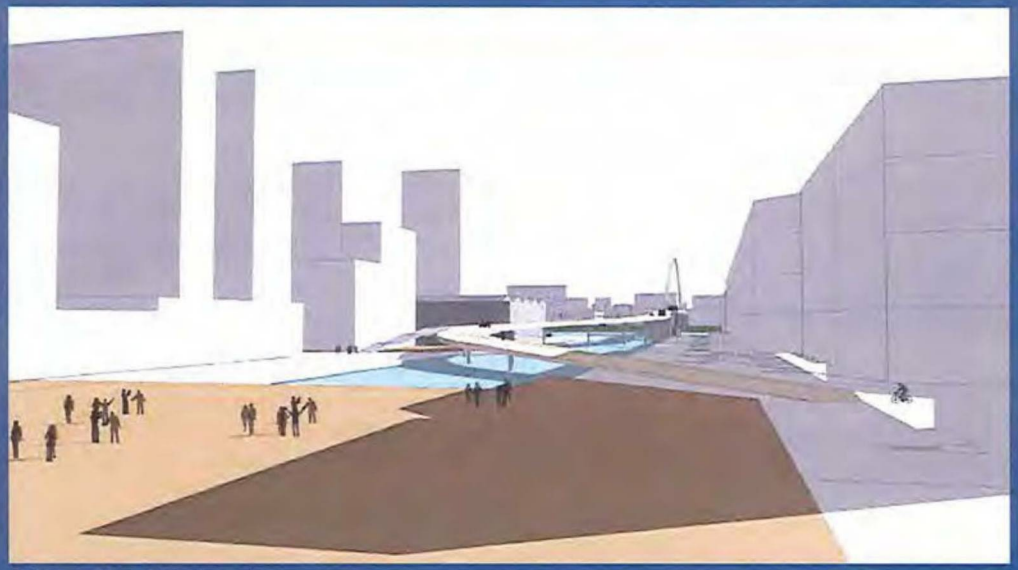


zicht vanaf Sumatrakade

Impressies bij Model B1.1



zicht vanaf Jan Schaeferbrug



zicht vanaf kop Motorkanaal



zicht vanaf IJ/oeverpark Hamerkwartier

Model B2.1

Hoofdligging: Meeuwenlaan – Tosaristraat

Model B2.1 start op de kruising Motorkade – Meeuwenlaan, gaat langs de Motorkade en dan over de oostelijke rand van de Motorkanaal naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling gebruikt een deel van de lengte van Kop Java om naar beneden te komen. De kop van de helling maakt een verbinding met de brug over de Jakartagracht / kruising Tosaristraat – Sumatrakade.

Noord

Hoofdverbinding:

- Helling voor fietsers én voetgangers op kruising Motorkade – Meeuwenlaan via plein-zone aan Oostzijde;
- Helling dwars op oever naar het IJ.

Lokale verbinding:

- Naar Gedempt Hamerkanaal voor fietsers en voetgangers d.m.v. luie fietstrap;
- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Zuid

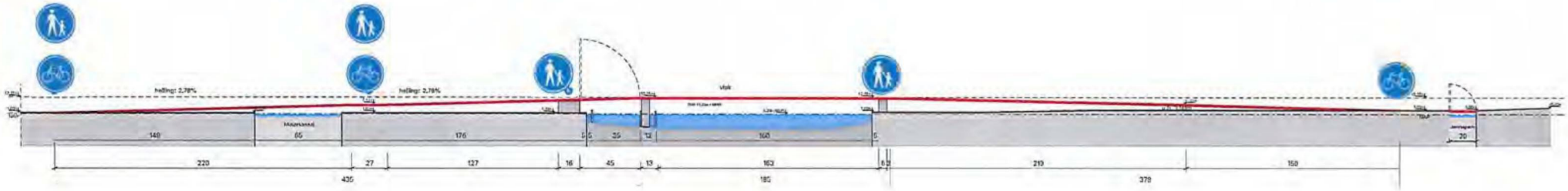
Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers gescheiden

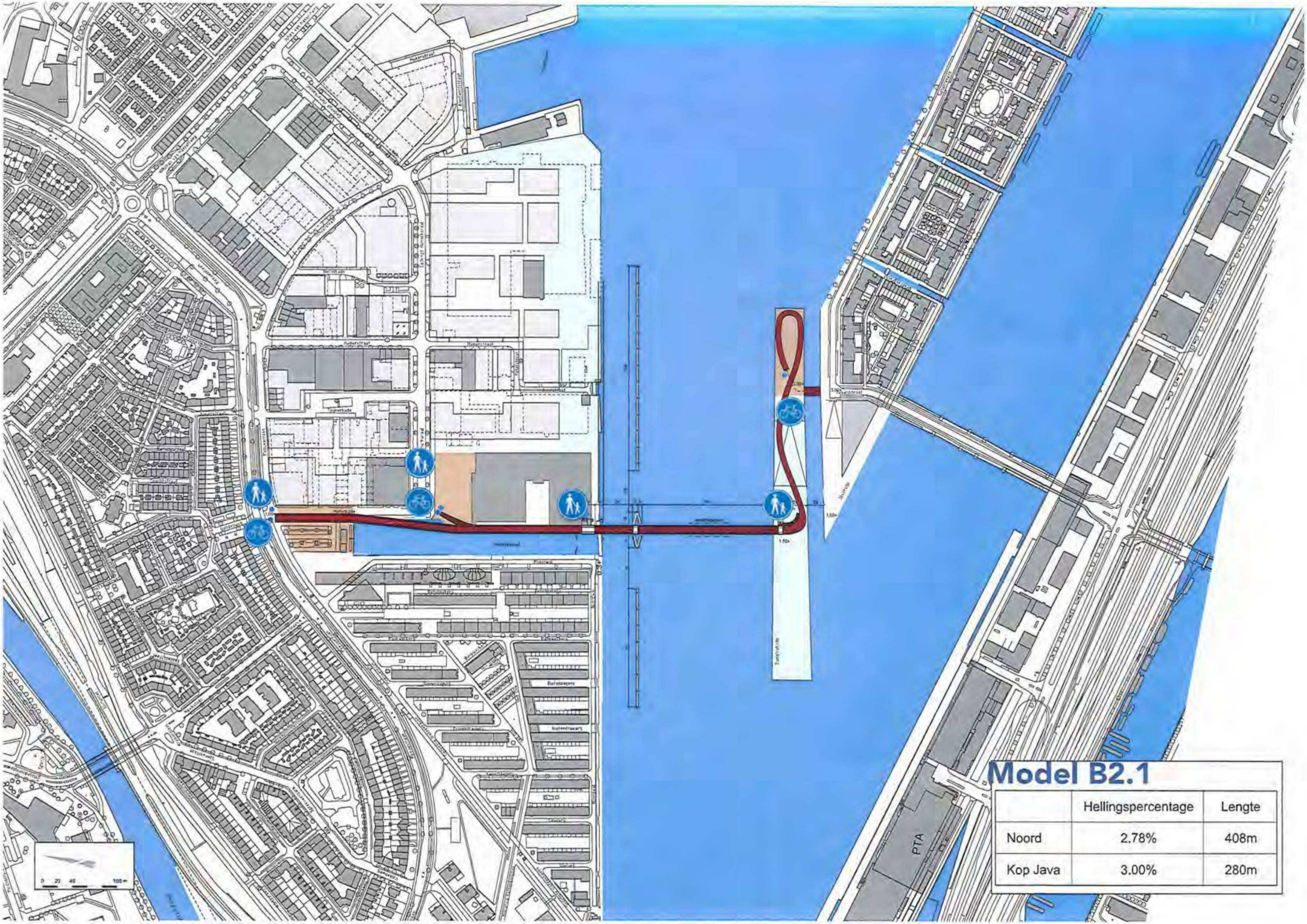
- Fietsers: hellingbaan als grote helling aan westzijde;
- Voetgangers: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java

- Overgangszone als plein waar beide stromen samenkomen;
- West en oostelijk parkgebied;
- Deel Kop Java bij begin brug opgehoogd naar 4.00+ NAP

Brug over de Jakartagracht naar de Tosaristraat





Model B2.1

	Hellingspercentage	Lengte
Noord	2.78%	408m
Kop Java	3.00%	280m

Model B2.2

Hoofdligging: Meeuwenlaan – Jan Schaeferbrug

Model B2.2 start op de kruising Motorkade – Meeuwenlaan, gaat langs de Motorkade en dan over de oostelijke rand van de Motorkanaal naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling via Kop Java afbuigt naar de Jan Schaeferbrug.

Noord

Hoofdverbinding:

- Helling voor fietsers én voetgangers op kruising Motorkade – Meeuwenlaan via plein-zone aan Oostzijde;
- Helling dwars op oever naar het IJ.

Lokale verbinding:

- Naar Gedempt Hamerkanaal voor fietsers en voetgangers d.m.v. luie fietstrap;
- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Zuid

Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers & bestemmingsverkeer gescheiden

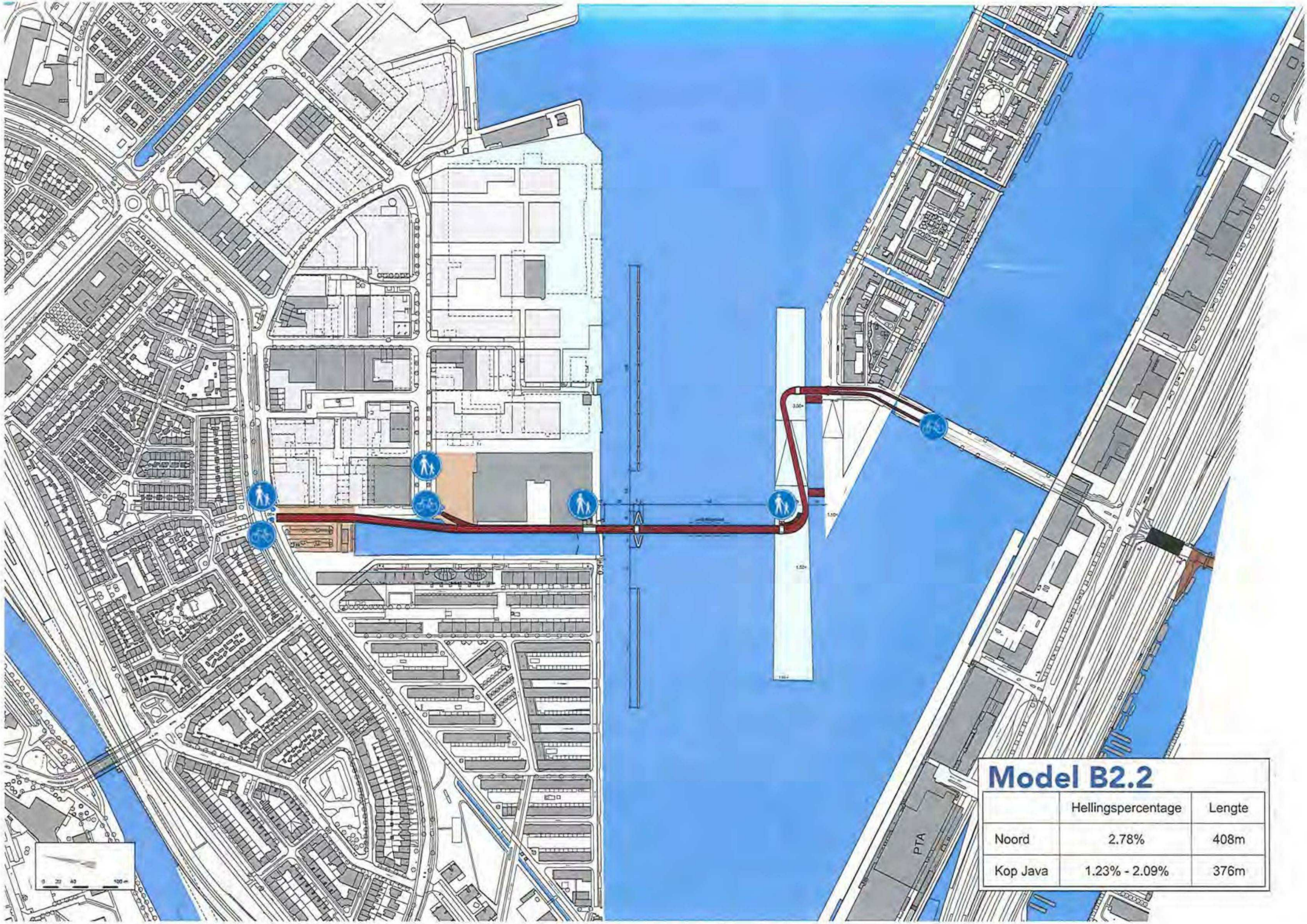
- Fietsers: hellingbaan schiet door via een bocht naar de Jan Schaeferbrug
- Voetgangers & bestemmingsverkeer: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java

- Overgangszone als plein waar lokale bestemming verkeer samenkomen;
- West en oostelijk: parkgebied;
- Brug als fly-over boven het middelste deel van het park.

Bruggen op twee niveaus over de Jakartagracht naar de Tosaristraat.





Model B2.2

	Hellingspercentage	Lengte
Noord	2.78%	408m
Kop Java	1.23% - 2.09%	376m

Model B2.3

Hoofdligging: Meeuwenlaan – Jan Schaeferbrug

Model B2.3 start op de kruising Motorkade – Meeuwenlaan, gaat langs de Motorkade en dan over de oostelijke rand van de Motorkanaal naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling via Kop Java afbuigt naar de Jan Schaeferbrug.

Noord

Hoofdverbinding:

- Helling voor fietsers én voetgangers op kruising Motorkade – Meeuwenlaan via plein-zone aan Oostzijde;
- Helling loopt parallel Motorkanaal
- Helling komt dwars op oever naar het IJ.

Lokale verbinding:

- Naar Gedempt Hamerkanaal voor fietsers en voetgangers d.m.v. luie fietstrap;
- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Zuid

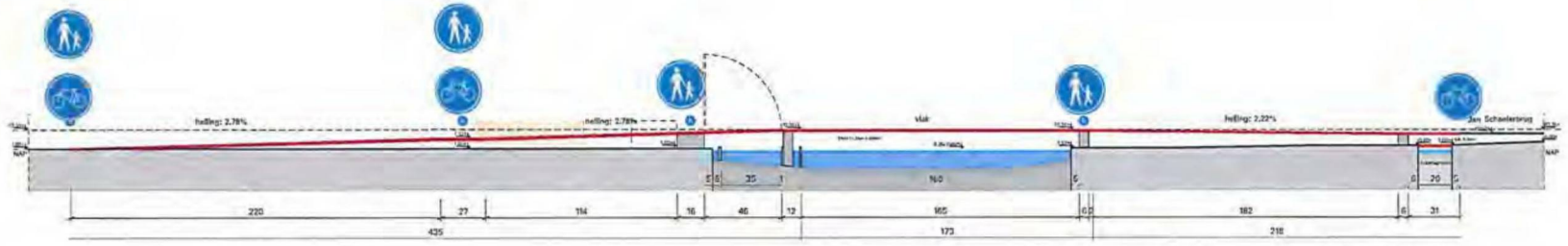
Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers & bestemmingsverkeer gescheiden

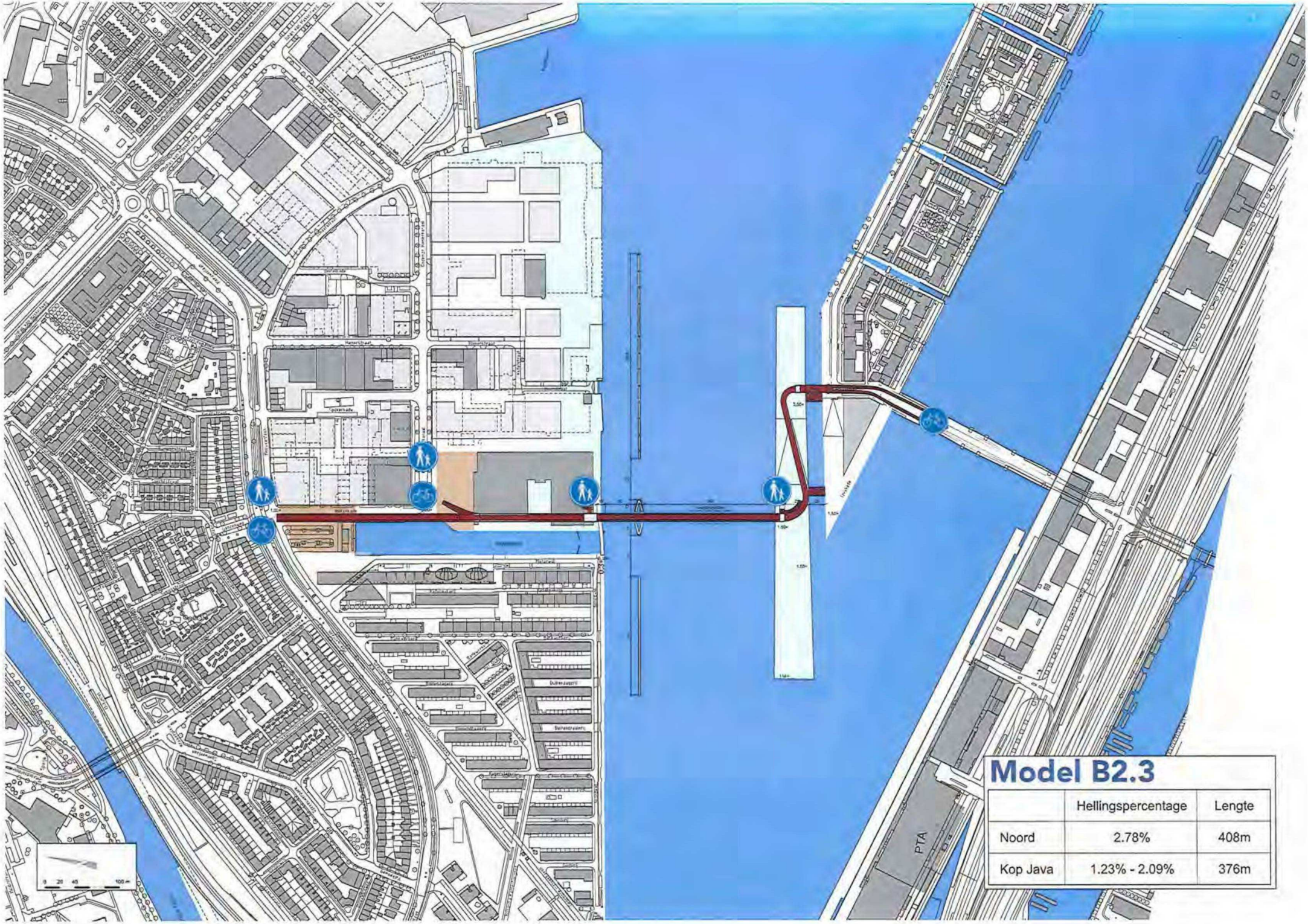
- Fietsers: hellingbaan schiet door via een bocht naar de Jan Schaeferbrug
- Voetgangers & bestemmingsverkeer: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java

- Overgangszone als plein waar lokale bestemming verkeer samenkomen;
- West en oostelijk: parkgebied;
- Brug als fly-over boven het middelste deel van het park.

Bruggen op twee niveaus over de Jakartagracht naar de Tosaristraat.





Model B2.3

	Hellingspercentage	Lengte
Noord	2.78%	408m
Kop Java	1.23% - 2.09%	376m

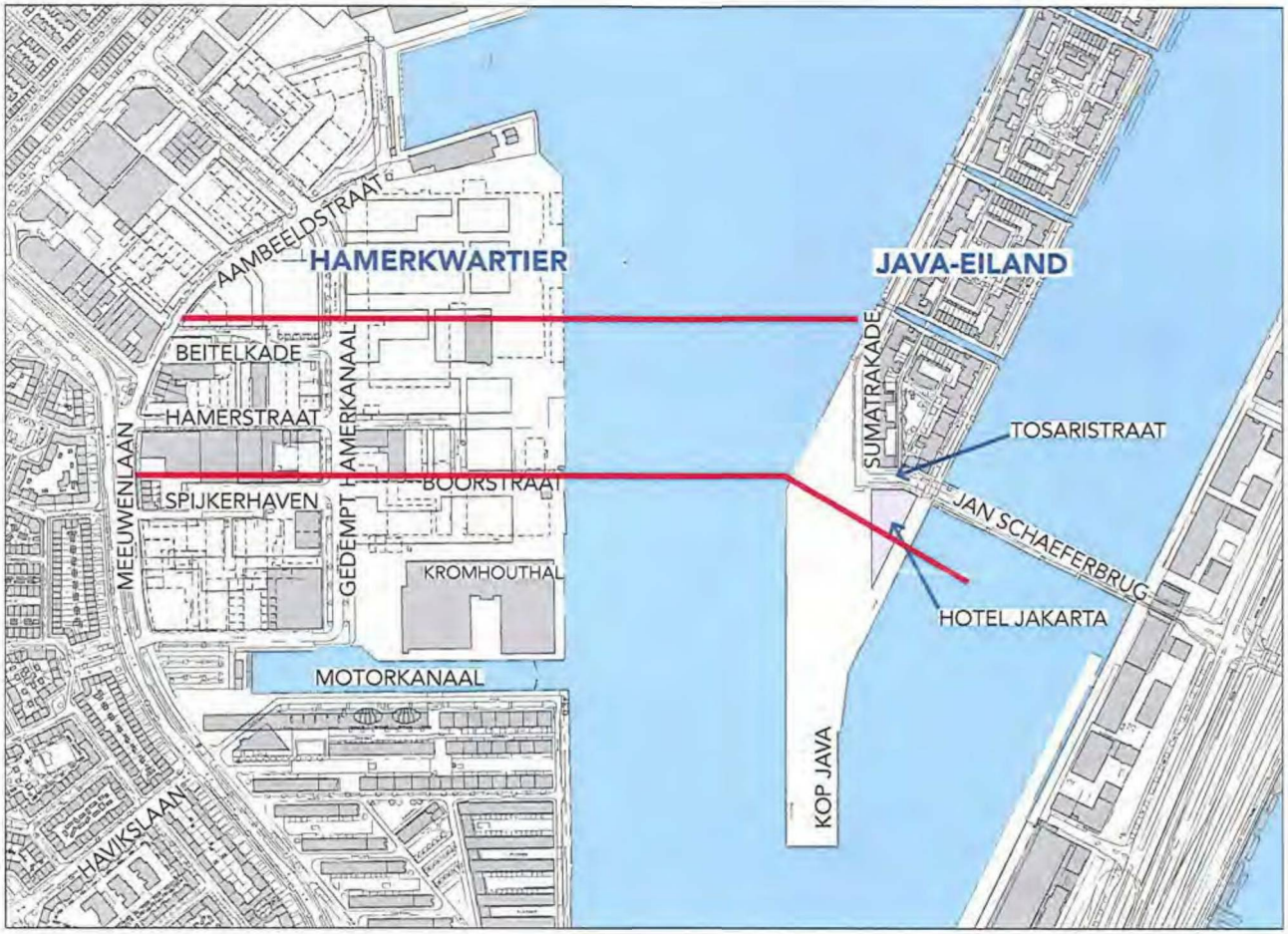

304
306-349

3.3 Modellen C - oostelijke ligging

Positie

Noord: Aanlanding tussen Boorstraat en Beitelkade
Zuid: Sumatrakade

Gracht: Nee



Model C1.1

Hoofdligging: Meeuwenlaan – Tosaristraat

Model C1.1 start op de kruising Hamerstraat – Meeuwenlaan, steekt dan dwars op de kade door naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling in een lus aan de westzijde de verbinding maakt naar de Tosaristraat.

Noord

Hoofdverbinding:

- Helling voor fietsers én voetgangers op kruising Hamerstraat – Meeuwenlaan via plein-zone aan noordzijde;
- Vlakstand bij Gedempt Hamerkanaal voor vrije hoogte 4.2 m voor vrachtverkeer;
- Helling dwars op oever naar het IJ.

Lokale verbinding:

- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Te openen deel aan zuidzijde:

- AZM en BV van west naar oost.

Zuid

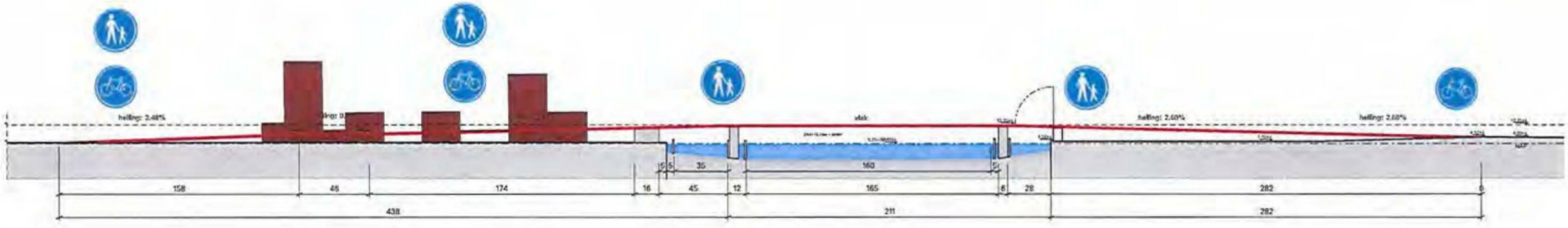
Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers & bestemmingsverkeer gescheiden

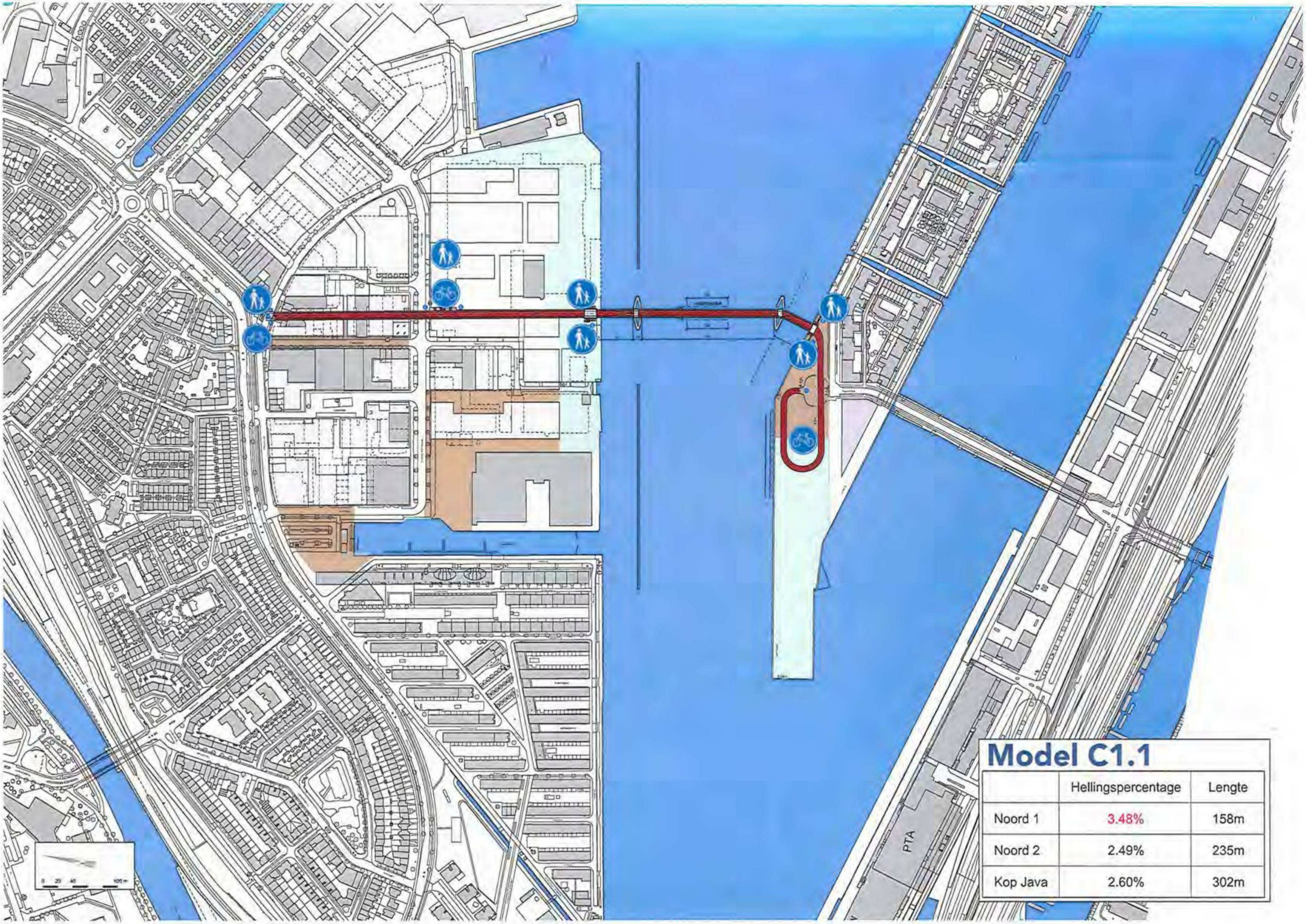
- Fietsers: hellingbaan met lus aan westzijde;
- Voetgangers: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java

- Groot parkgebied.

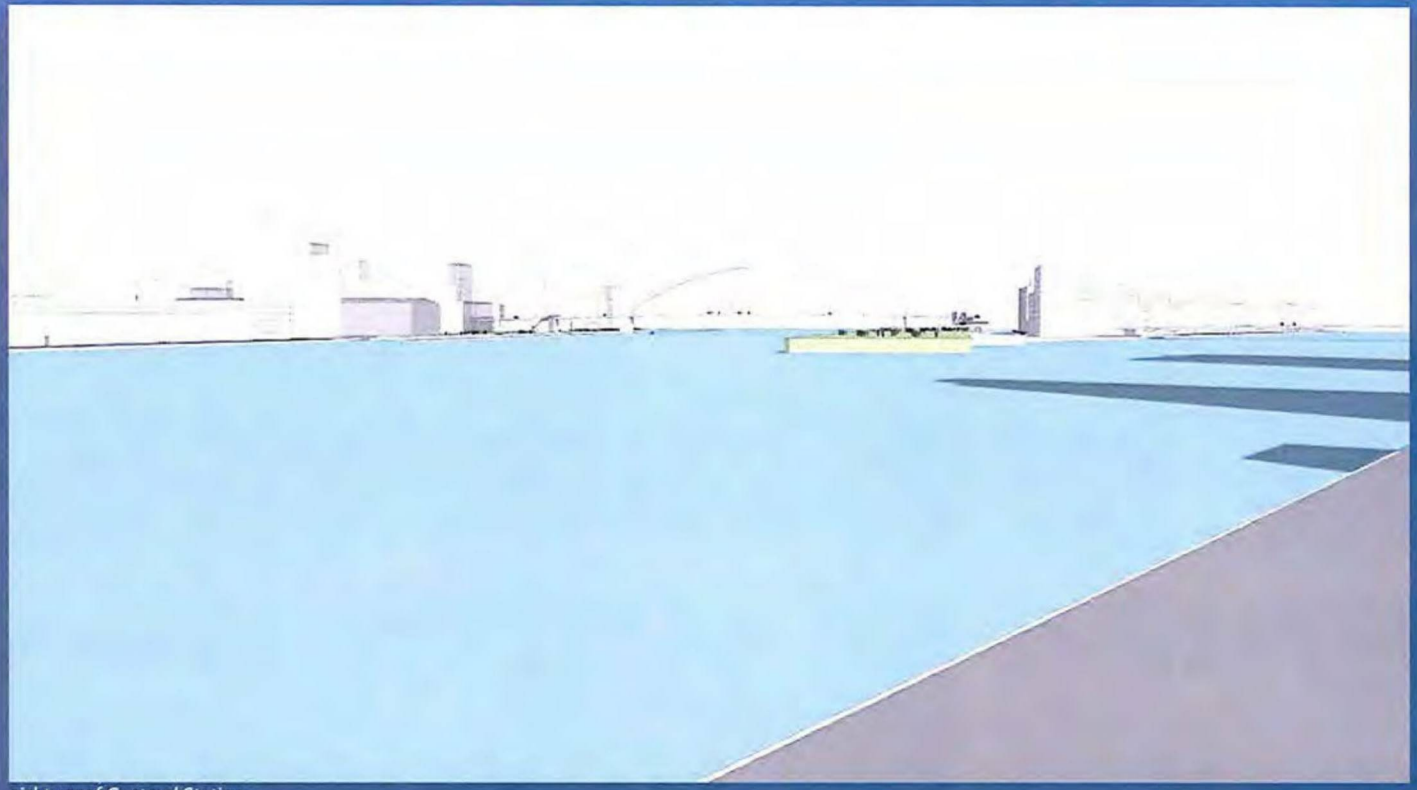






Model C1.1

	Hellingspercentage	Lengte
Noord 1	3.48%	158m
Noord 2	2.49%	235m
Kop Java	2.60%	302m



zicht vanaf Centraal Station

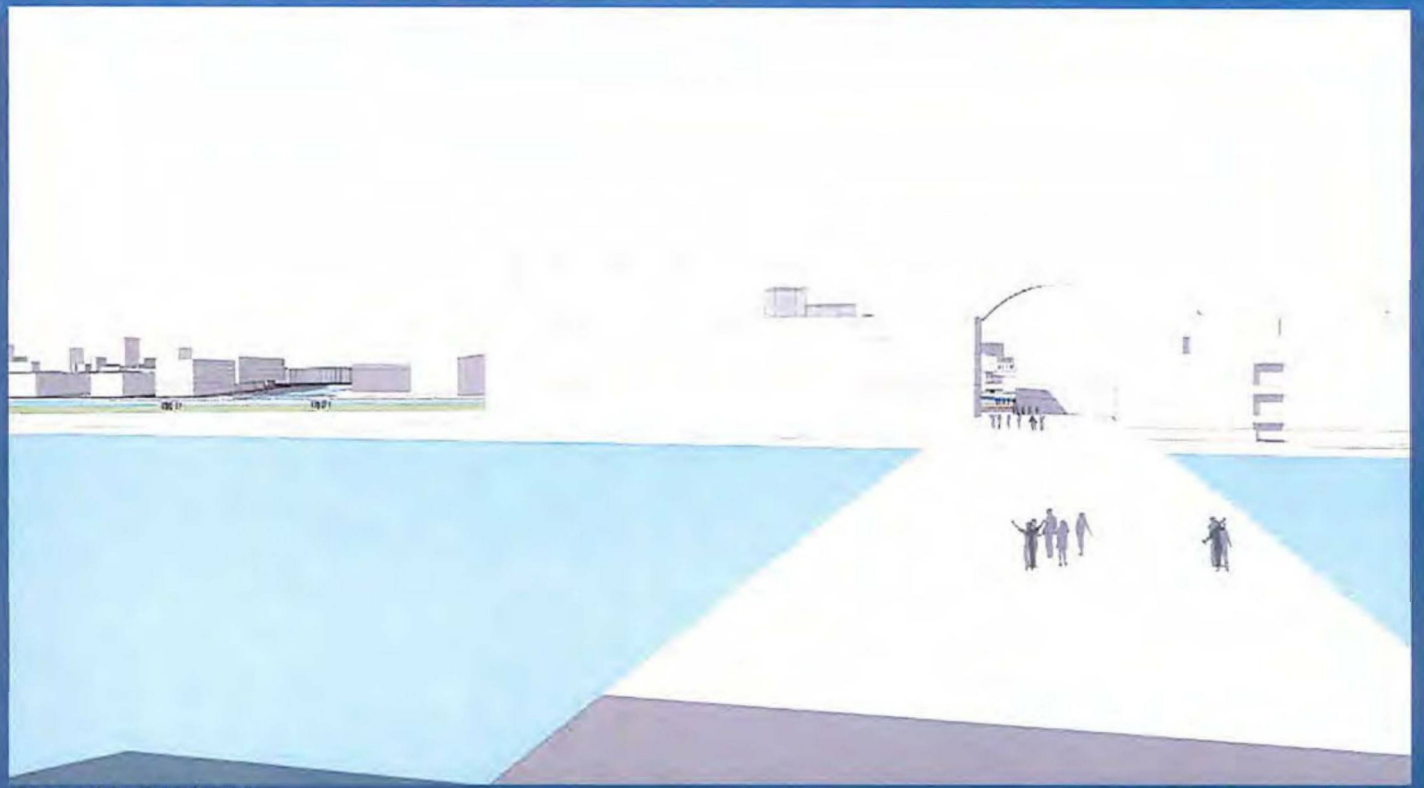


zicht vanuit Tosaristraat



zicht vanaf Sumatrakade

Impressies bij Model C1.1



zicht vanaf Jan Schaeferbrug



zicht vanaf IJ/oeverpark Hamerkwartier

Model C1.2

Hoofdligging: Gedempt Hamerkanaal – Tosaristraat

Model C1.2 start op de kruising Hamerstraat – Gedempt Hamerkanaal, gaat met een lus aan de oostkant door tot aan de kade en steekt dan dwars op de kade door naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling in een lus aan de westzijde de verbinding maakt naar de Tosaristraat.

Noord
Hoofdverbinding:
- Helling voor fietsers én voetgangers op kruising Hamerstraat – Meeuwenlaan via plein-zone aan noordzijde;
- Vlakstand bij Gedempt Hamerkanaal voor vrije hoogte 4.2 m voor vrachtverkeer;
- Helling dwars op oever naar het IJ.

Lokale verbinding:
- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

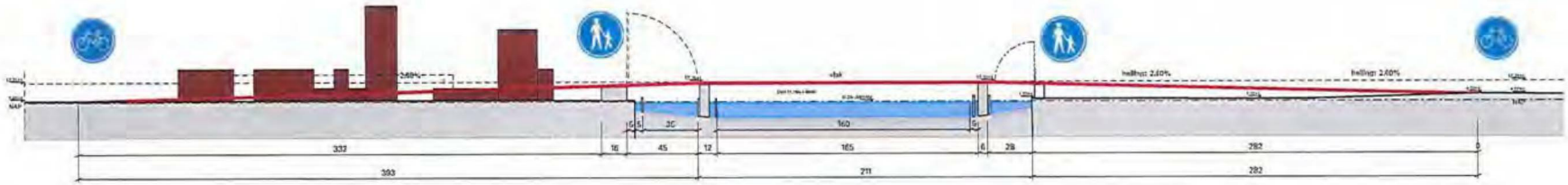
Brugdeel over het IJ
Te openen deel aan noordzijde:
- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

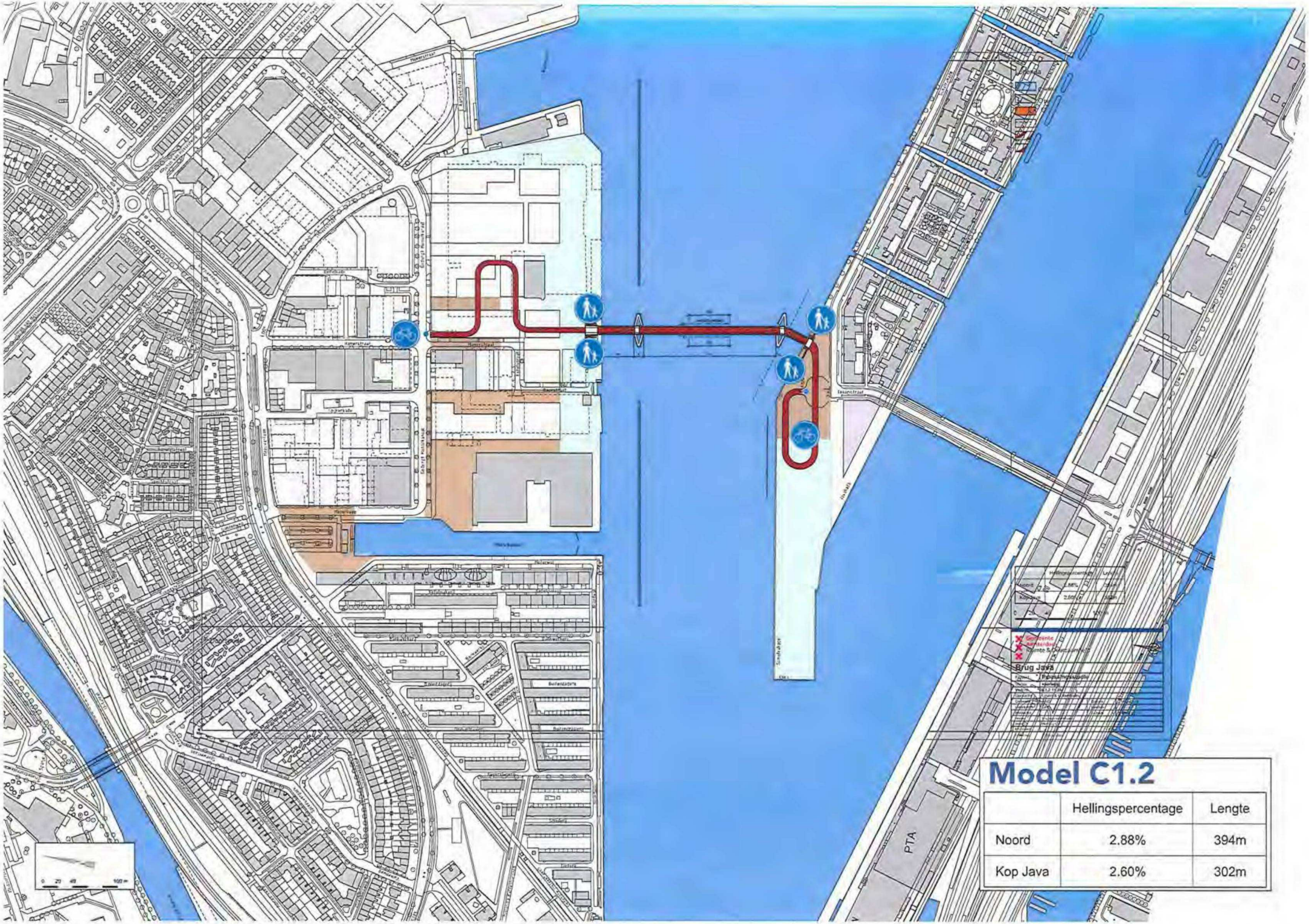
Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Te openen deel aan zuidzijde:
- AZM en BV van west naar oost

Zuid
Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers & bestemmingsverkeer gescheiden
- Fietsers: hellingbaan met lus aan westzijde;
- Voetgangers: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java
Groot parkgebied




Model C1.2
Hellingspercentage
Lengte
Noord
2.88%
394m
Kop Java
2.60%
302m
PTA

Model C3.1

Hoofdligging: Meeuwenlaan – Tosaristraat

Model C3.1 start op de kruising Hamerstraat – Meeuwenlaan, steekt dan dwars op de kade door naar het IJ. Brugdeel IJ op hoogste punt in vast deel, waarna de helling met een flauwe bocht doorzet naar de Jan Schaeferbrug.

Noord

Hoofdverbinding:

- Helling voor fietsers én voetgangers op kruising Hamerstraat – Meeuwenlaan via plein-zone aan noordzijde;
- Vlakstand bij Gedempt Hamerkanaal voor vrije hoogte 4.2 m voor vrachtverkeer;
- Helling dwars op oever naar het IJ.

Lokale verbinding:

- Liften en trappen naar IJ-oeverpark.

Brugdeel over het IJ

Te openen deel aan noordzijde:

- AZM en BV van oost naar west;
- Bijzonder transport: beide richtingen.

Vast deel 160 meter op 12.35 + NAP

Te openen deel aan zuidzijde:

- AZM en BV van west naar oost

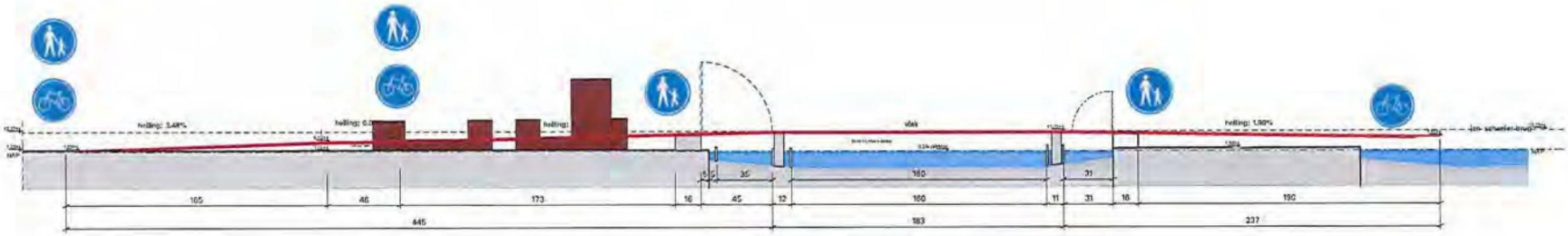
Zuid

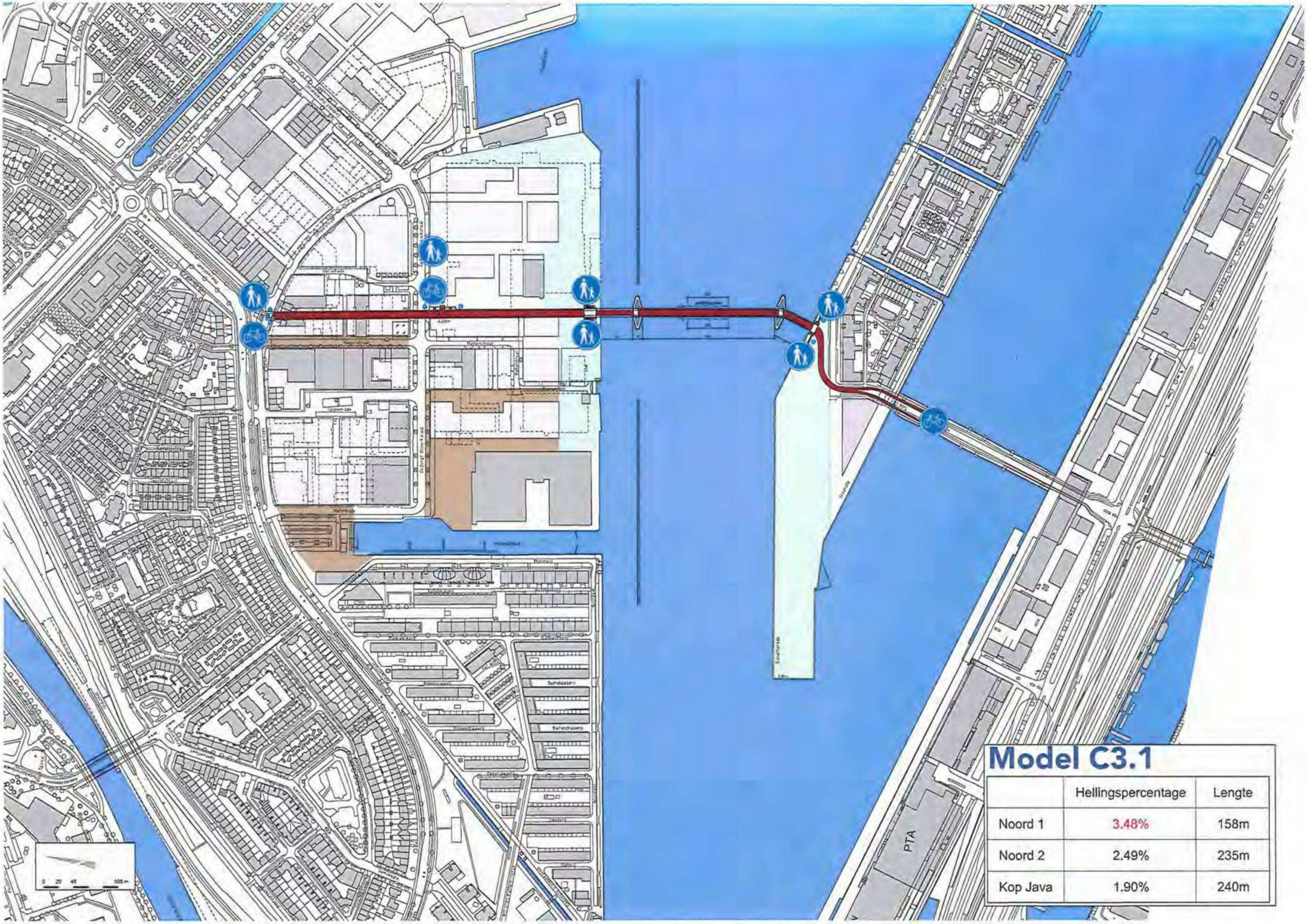
Hoofdverbinding: fietsers en voetgangers & bestemmingsverkeer gescheiden

- Fietsers: hellingbaan schiet rechtdoor naar de Jan Schaeferbrug
- Voetgangers & bestemmingsverkeer: Liften en trappen bij hoogste punt van de brug laten aansluiten (IJ-zijde).

Kop van Java

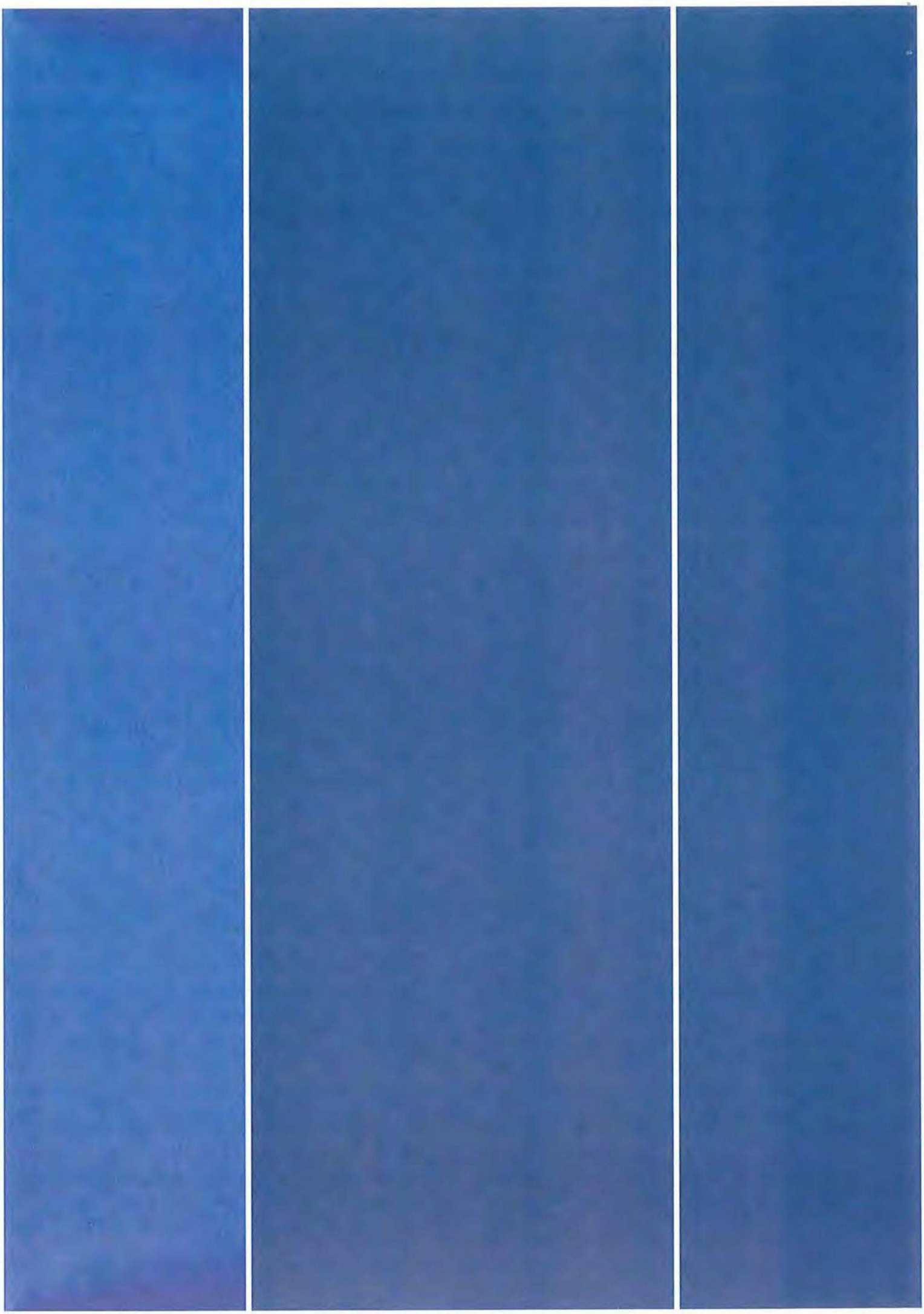
- Groot parkgebied.





Model C3.1

	Hellingspercentage	Lengte
Noord 1	3.48%	158m
Noord 2	2.49%	235m
Kop Java	1.90%	240m



4

Schaalvergelijkingen met andere bruggen

4 Schaalvergelijkingen met andere bruggen

Om een beeld te geven hoe de hellingen in deze modellen zich verhouden, zijn er op de volgende bladzijden verschillende bruggen opgenomen.
Dit is in beeld maar van die bruggen waarvan we meer gegevens hebben, staan ook de hellingpercentages aangegeven.

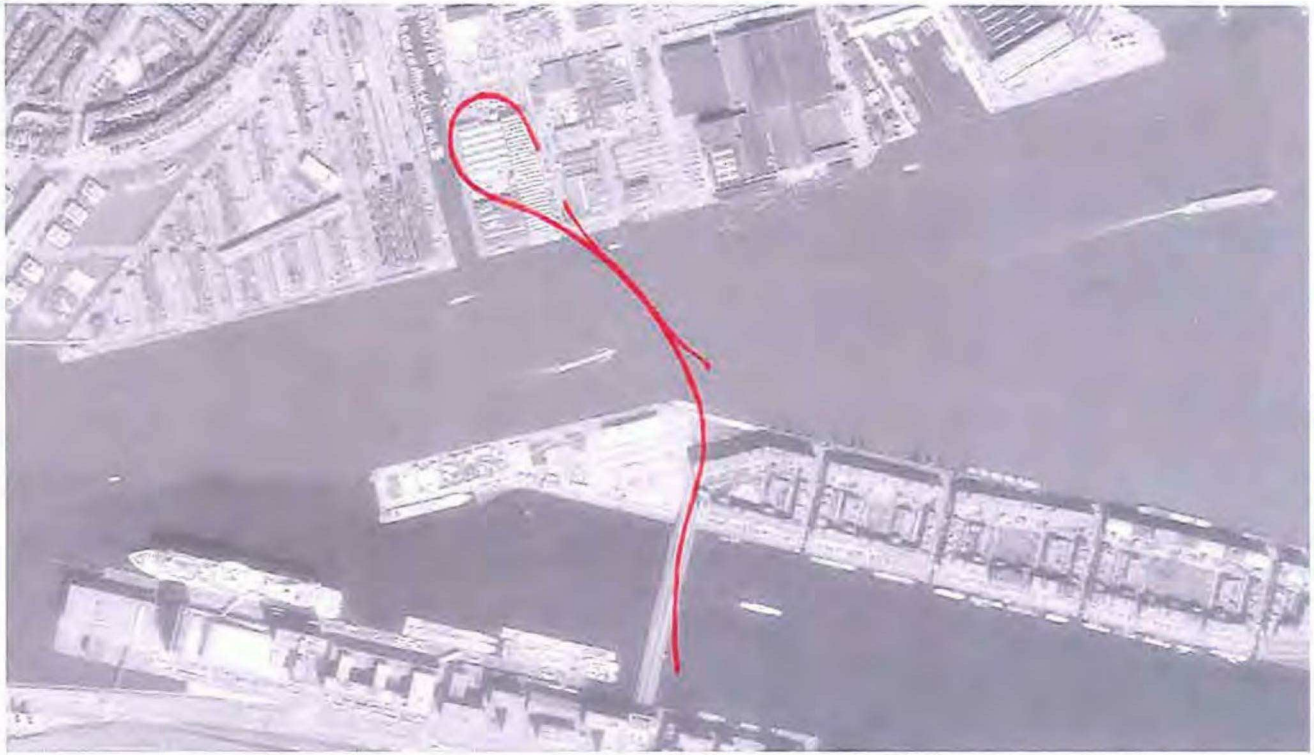
De bruggen in beeld zijn:

- Nescio brug
- Berlagebrug
- Dafne Schippersbrug
- Fietsbrug Nigtevecht
- Erasmusbrug

NESCIOBRUG

Locatie: Amsterdam
Ontwerp: Wilkinson Eyre Architects
Jaar: 2006
Lengte: 780 m, 4.5 m breedte
Functie: LVK brug

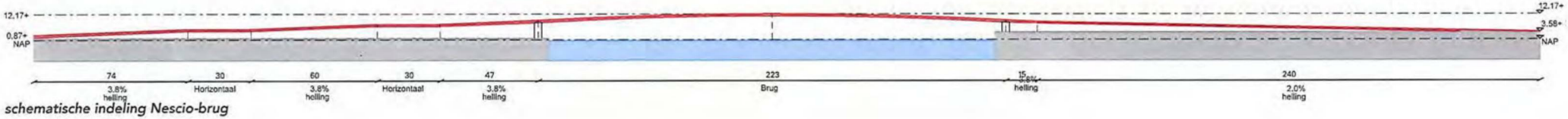
Hellingbaan
helling zuid: 3.2 % (3.8% met vlakstanden)
helling noord: 2.3 % gemiddeld (doorlopende helling)



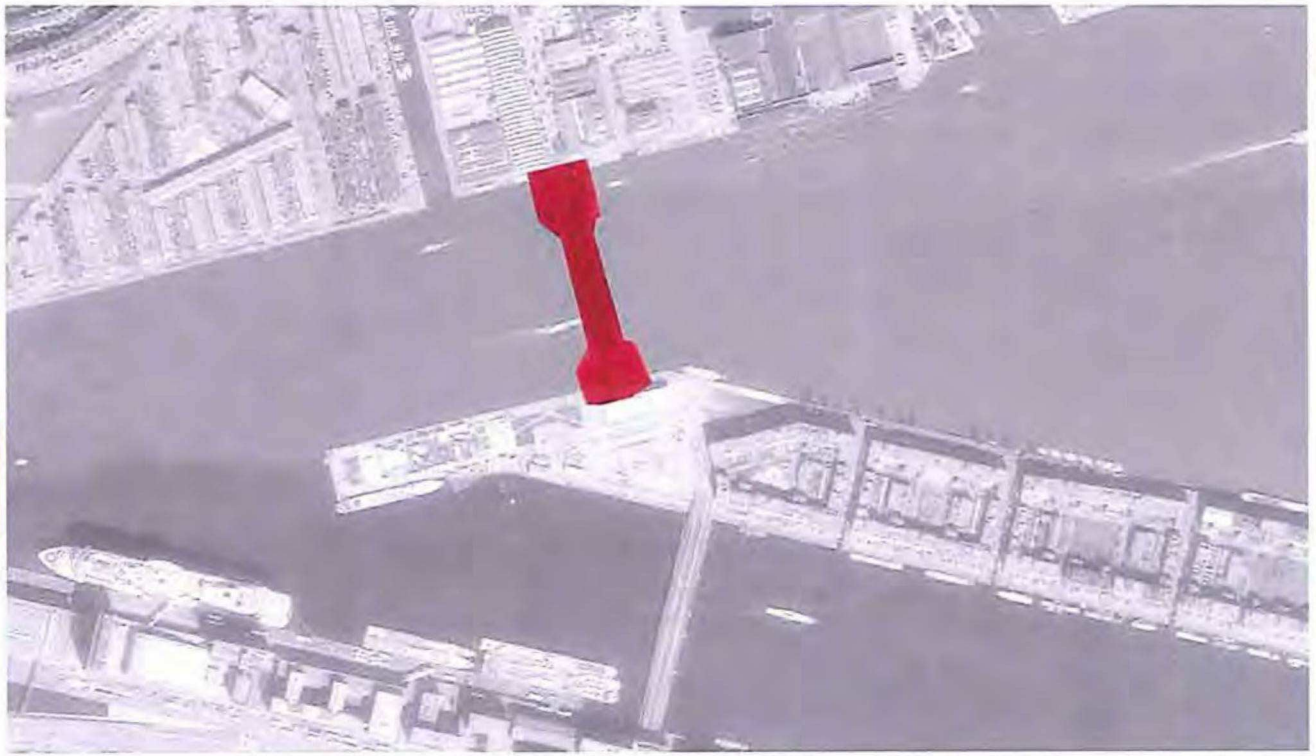








schematische indeling Nescio-brug



BERLAGEBRUG

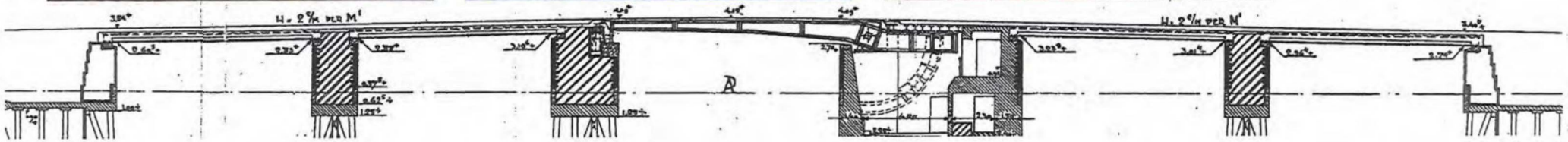
Locatie: Amsterdam
Ontwerp: H.P. Berlage
Jaar: 1932
Lengte: 80 m
Functie: gemotoriseerd verkeer en tram
Amsterdamse brug over de Amstel.
Hij vormt de verbinding tussen de Rivierenbuurt (Amsterdam-Zuid) en de Weesperzijde (Watergraafsmeer).
De brug is aangewezen als rijksmonument

Hellingbaan
oostkant: 2 % over 35 meter
westkant: 2 % over 40 meter





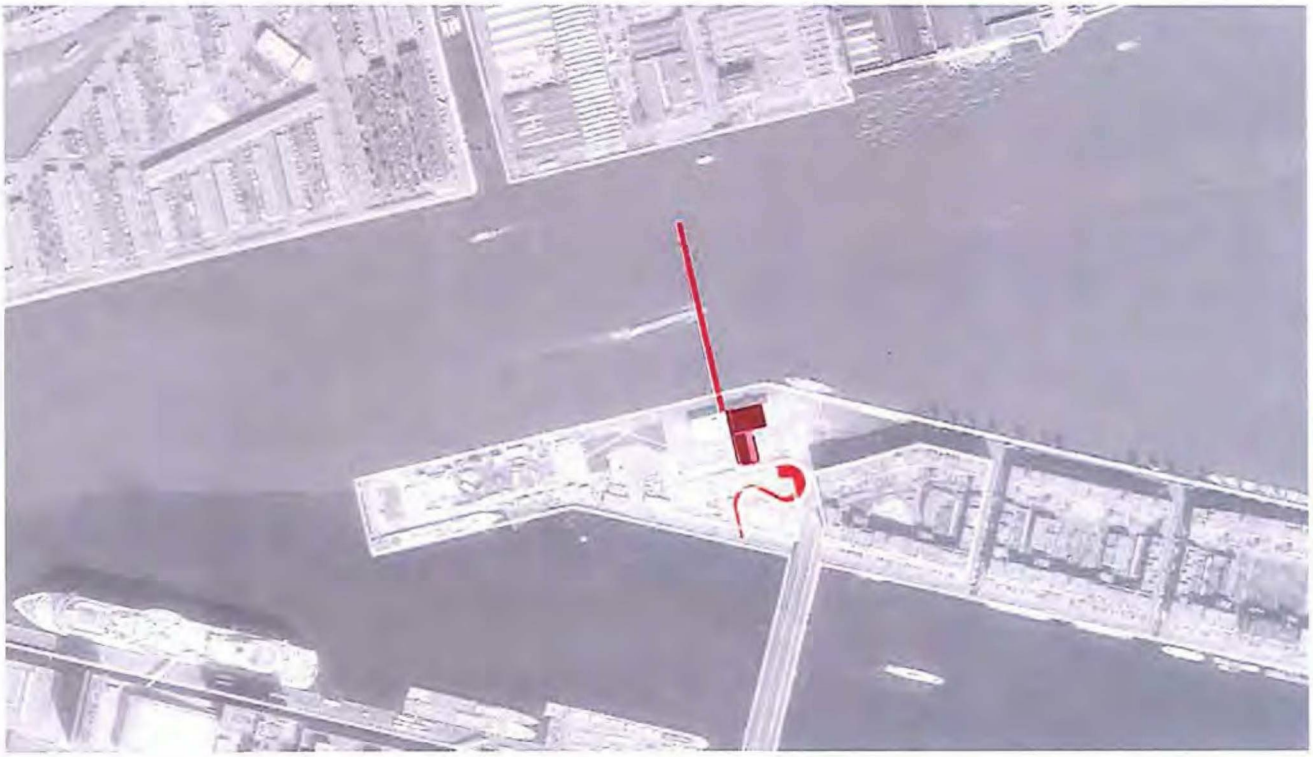




DAFNE SCHIPPERSBRUG

Locatie: Utrecht
Ontwerp: Rudy Uytenhaak en NEXT, ARUP
Jaar: 2017
Lengte: 100 m brugdeel, ca. 6 m breed
4 meter fietspad en 2 m voetpad
Functie: LVK brug

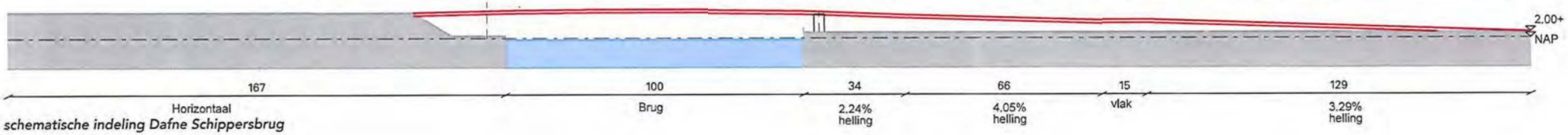
Hellingbaan
helling over school: 3.29 %
- bovenste deel 4.05% (met vlakstanden)
- op brug zelf: 2.24 %











schematische indeling Dafne Schippersbrug



FIETSBRUG NIGTEVECHT

Locatie: Utrecht
Ontwerp: Ballast Nedam and Ipv Delft
Jaar: in concstructie - 2018
Lengte: 145 m, 5 m breedte
Functie: LVK brug

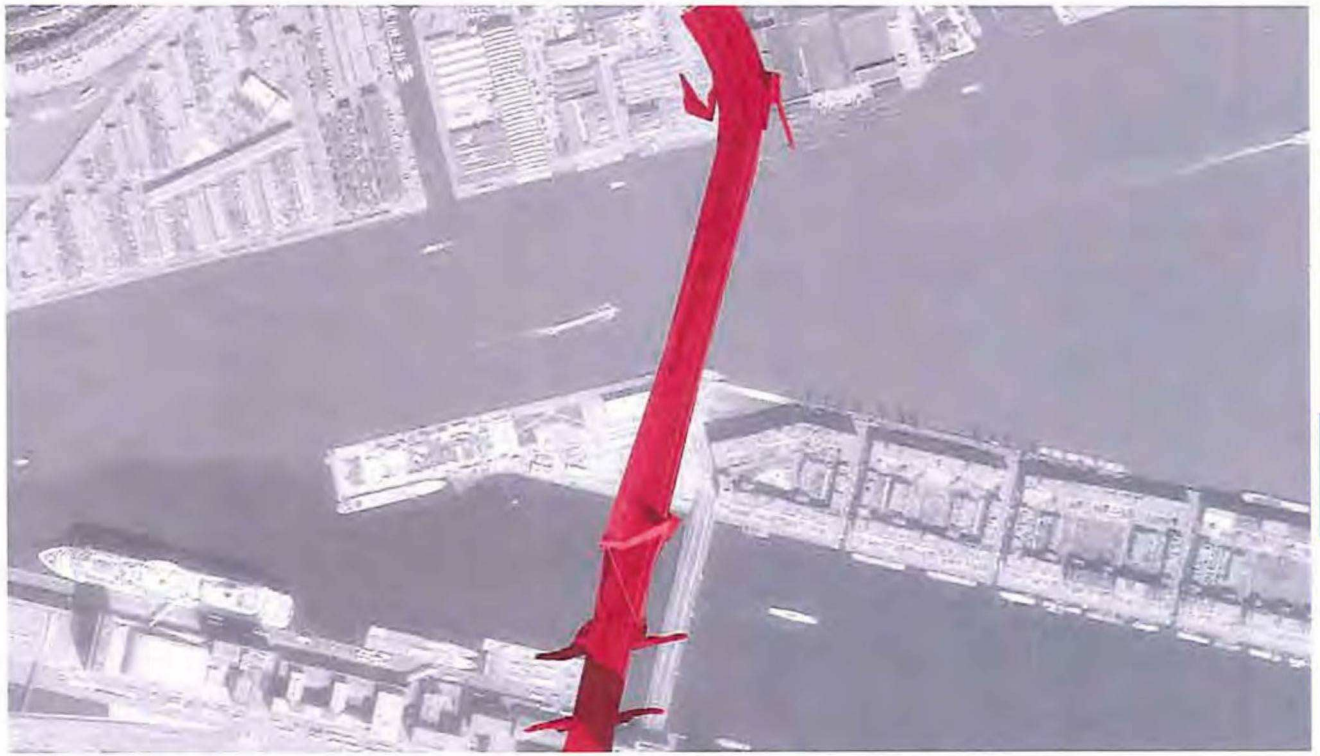






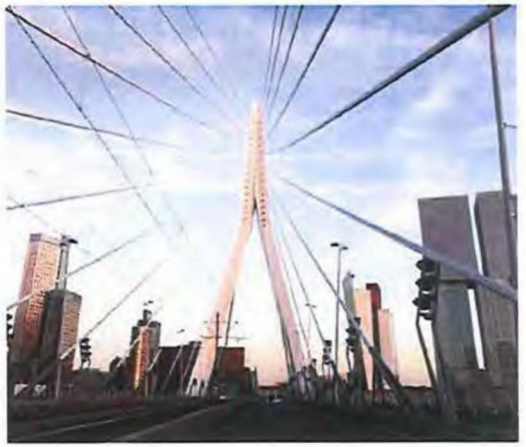
ERASMUSBRUG

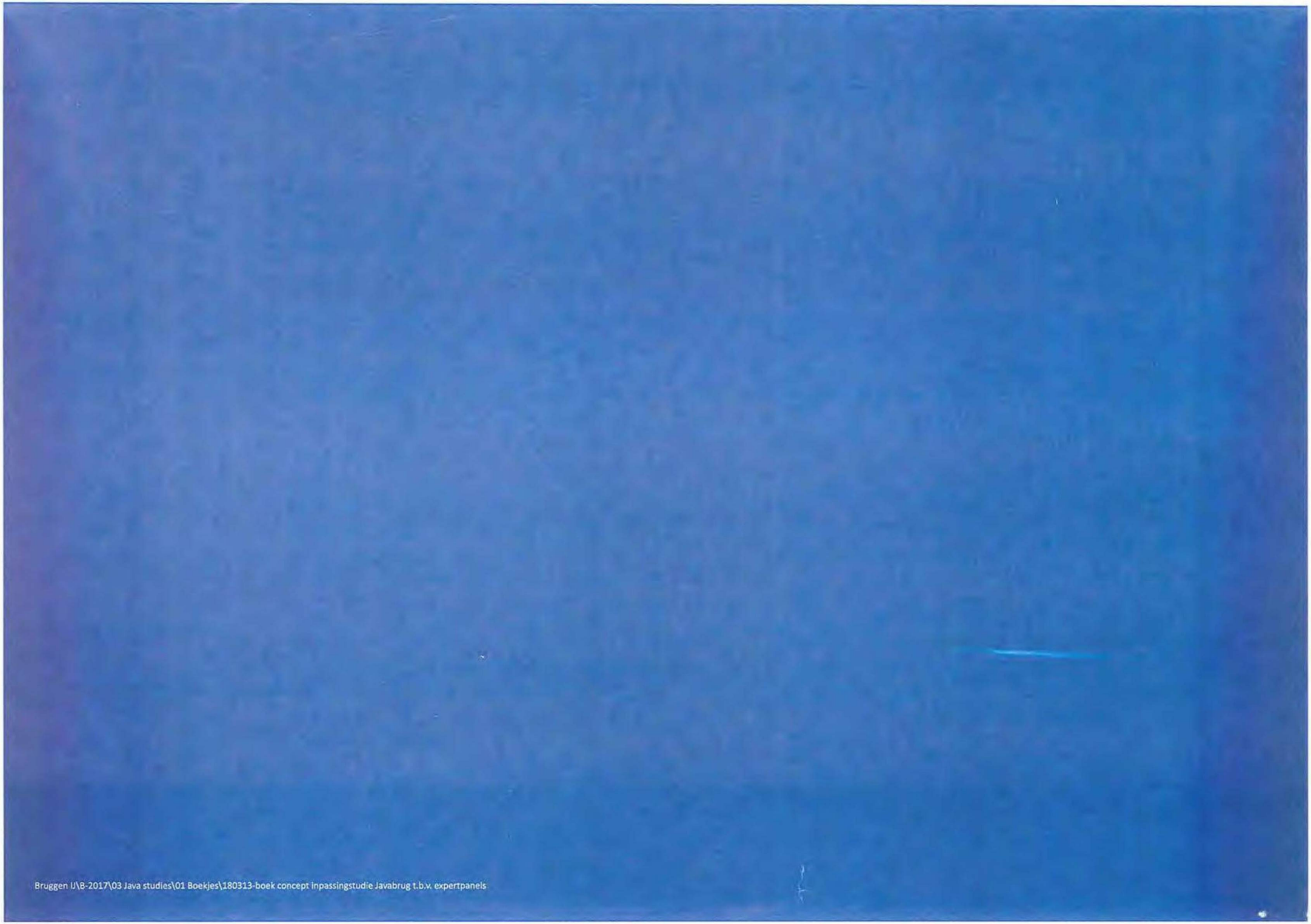
Locatie: Rotterdam
Ontwerp: UN Studio
Jaar: 1996
Lengte: 802 meter
Functie: gemotoriseerd verkeer en tram










Bruggen IJ\B-2017\03 Java studies\01 Boekjes\180313-boek concept inpassingstudie Javabrug t.b.v. expertpanels