Sprong over ’t IJ: Oostbrug De Oostbrug is het eerste project dat vanuit het programma “Sprong over ’t IJ” op de planning staat om gerealiseerd te worden. Het is een fiets-/voetbrug tussen het Azartplein in Oost en het Hamerkwartier in Noord. Het project bevindt zich momenteel in de fase waarin onderzoeken worden verricht en eisen van andere partijen verzameld. De financiering van de kostenraming uit de Nota van Uitgangspunten, inclusief indexering, is afgedekt met reserveringen van Amsterdam en de Vervoerregio. Recent is een nieuwe tussenraming opgesteld. De resultaten hiervan moeten nog gevalideerd worden en komen in het eerste kwartaal van 2026 beschikbaar. Bij het definitiebesluit, dat najaar 2026 de inspraak ingaat en in 2027 aan de Raad zal worden aangeboden, zijn een realisatieraming en planning opgenomen.

Sprong over ’t IJ: Westbrug Deze brug komt te liggen tussen de Minervahaven in West en de NDSM-werf in Noord. De brug is onder andere nodig voor de nieuwe wijk Havenstad. Het is een brug bestemd voor voetgangers en fietsers en er moet nog worden besloten of het openbaar vervoer de brug ook mag gebruiken. De brug heeft een sterk ontlastend effect op de IJveren; het aantal ponten krimpt bij de komst van een Westbrug. In een recent onderzoek zijn de kosten van aanleg van de Westbrug vergeleken met de kosten van de verdere groei van het verensysteem, die nodig zou zijn zonder brug. Hoewel de Westbrug op korte termijn natuurlijk duurder is, geeft het onderzoek aan dat de brug op lange termijn waarschijnlijk goedkoper uitvalt dan de structurele meerkosten van de groei van het verensysteem. Het project bevindt zich in de verkenningsfase en een solide planning of raming is nog niet beschikbaar. Voorbereidingsbudgetten om de komende jaren verder te gaan met de Westbrug en Verplaatsen Zeecruiseterminal zijn nog onvoldoende aanwezig.

Bovendien zijn de schaalspronginvesteringen Oostbrug en Zuidasdok nog niet volledig gedekt. Vanaf 2030 geldt dit ook voor de overige schaalspronginvesteringen (zowel voor de planvorming als voor de uitvoering), waar Rijk, VRA en Amsterdam gemeenschappelijk in moeten optrekken.

4.2.4 Schaalspronginvesteringen onder verantwoordelijkheid van de gemeente

Er is zijn vijf schaalspronginvesteringen gepland die fundamenteel ingrijpen in het mobiliteitsnetwerk (Oostbrug, Westbrug, doortrekken Noord-Zuidlijn, Sluiten Ringlijn, Zuidasdok). Deze investeringen zijn nodig om het stedelijke en regionale verkeerssysteem robuuster te maken. Deels zijn ze ook nodig om extra woningbouw mogelijk te maken. Voor de financiering van de schaalsprongprojecten geldt dat ze te groot zijn om in het investeringsdomein ORM te worden ingepast. De investeringsruimte voor de Oostbrug is additioneel aan de reguliere investeringsruimte toegevoegd. De andere projecten waarvoor Amsterdam opdrachtgever is (doortrekken Ringlijn, Verplaatsen Zeecruiseterminal en Westbrug) vragen eveneens een grote bijdrage van Amsterdam, maar ook van mogelijke partners. Momenteel is er geen zicht op een dekkend voorstel.

Cluster Omschrijving	Incidentele investeringsruimte
Sprong over ’t IJ:	270

Oostbrug	

De financiering van **de Oostbrug** is afgedekt op basis van de raming bij de Nota van Uitgangspunten. Inmiddels is het project verder uitgewerkt en wordt een raming opgesteld horend bij de verdere detaillering. Bij de uitwerking is gebleken dat een aantal onderdelen van het **project waarschijnlijk duurder uitvallen dan verwacht**. Wanneer de nieuwe raming bekend en gevalideerd is, zal een voorstel worden gedaan hoe om te gaan met de nieuwe informatie **€ PM**.

Sprong over 't IJ: Passagiersterminal verplaatsen/opheffen De verplaatsing van de zeecruiseterminal is nodig voor het bouwen van de Westbrug over het IJ. Uit een onderzoek lijkt verplaatsing uiterlijk in 2035 juridisch-planologisch en in tijd haalbaar. De geraamde indicatieve investeringskosten voor de realisatie van een passagiersterminal in de Coenhaven bedragen **circa € 85 miljoen (incidenteel)**. Het is onzeker in hoeverre dit terugverdiend kan worden. De mogelijke opbrengsten zijn vooral afhankelijk van de te maken (programmatische) keuzes voor de locatie Coenhaven en de herontwikkeling van de huidige PTA aan de Veemkade. Zowel bij de kostenraming als de mogelijke opbrengsten spelen veel onzekere factoren.

Investeringsruimte overige schaalsprongprojecten en kosten planvorming . Voor de Westbrug en het sluiten van de Ringlijn is vanaf 2030 jaarlijks substantiële investeringsruimte nodig. De MIRT-verkenning voor het sluiten van de Ringlijn 1e fase (, dus niet het doortrekken naar het Centraal Station, is voorwaardelijk voor het ontwikkelen van Havenstad en de Westbrug is nodig voor de ontsluiting van het gebied en het achterland. Het vergt grote investeringen waar Rijk, VRA en Amsterdam gemeenschappelijk in moeten optrekken. Het verdienvermogen vanuit de grondopbrengsten zal moeten worden verhoogd om Amsterdam als volwaardige partner te laten participeren. Er is nog geen zicht op een sluitende dekking. Het is nodig om hierover in de komende coalitieperiode op bestuurlijk niveau met de partners, en met name het Rijk, te gaan onderhandelen om zicht te krijgen op financiële haalbaarheid.

Specifiek aandachtspunt zijn de kosten van planvorming. Dit zijn geen investeringen aangezien deze planfase niet wordt geactiveerd, maar het gaat wel om grote bedragen. De verkenning van de Ringlijn (2024-2028) kost bijvoorbeeld ongeveer € 30 miljoen, waarvan Amsterdam de helft draagt. Omdat dergelijke bedragen niet uit het programma Stadsverbetering kunnen worden opgevangen, is dit gedekt uit de reserve Schaalsprong. Ook voor andere schaalspronginvesteringen (met name de Westbrug) is de planvorming niet volledig gedekt. Het voorstel is dekking voor deze kosten te vinden bij de herijking van de reserve Schaalsprong. Het is een aandachtspunt dat opgelost zal moeten worden in de coalitieperiode 2026-2030, wil de voorbereidingsfase van deze projecten in 2030 kunnen starten.