Nummer BD2015-017861
Directie directie sb
Dienst rve ruimte en duurzaamheid

Gemeente Amsterdam
College van burgemeester en wethouders

B&W

Spoedvoordracht voor de collegevergadering van

1 december 2015

Kabinet

Portefeuille **31**
Agendapunt **A0**

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Principebesluit Sprong over het IJ

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Het college van burgemeester en wethouders besluit

In te stemmen met:

1. Het *Voorgenomen Principebesluit Sprong over 't IJ*:
   Op korte termijn optimaliseren van het IJ-verensysteem en op middellange termijn structureel verbeteren van de IJ-oeververbindingen in de vorm van een combinatie van de veren met bruggen voor langzaam verkeer op de flanken (Javabrug, Stenen Hoofdbrug) en een nader te bepalen pakket maatregelen op het centrale deel van het IJ (veren, metrostation Sixhaven, voetgangerstunnel CS, uitgang Noord metro CS, IJpleintunnel).
2. Het opstellen in 2016 van een *Nota van Uitgangspunten Sprong over 't IJ*, gericht op het nemen van een *Voorkeursbesluit Sprong over 't IJ* in het voorjaar van 2017, met:
   - scenario's voor de ontwikkeling van het scheepvaartverkeer en het langzaam verkeer over en rond het IJ op korte, middellange en lange termijn,
   - onderzoek en afweging van samenhangende alternatieven voor de afwikkeling van het scheepvaartverkeer en het langzaam verkeer over en rond het IJ op korte en middellange termijn; betrek naast bruggen op de flanken ook een alternatief met veren en één of meerdere tunnels in het onderzoek,
   - onderzoek naar verbetering van de aansluitende langzaam verkeer netwerken,
   - een ruimtelijk-programmatisch kader voor de ontwikkeling van het Sixhavengebied en voor de uitbouw van het Oeverpark op de Noordelijke IJ-oever in relatie tot de alternatieven voor nieuwe verbindingen,
   - een volwaardige Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) van de relevante alternatieven,
   - uitwerking van het Voorkeursalternatief voor de gefaseerde verbetering van de IJ-oeververbindingen met een technische en ruimtelijke uitwerking van onderdelen, een kostenraming, een overzicht van planologisch-juridische procedures, een overzicht van het vergunningentraject, de marktstrategie, een risicoanalyse en een globale uitvoeringsplanning.
3. De opdracht aan de directeur rve Ruimte & Duurzaamheid om – in nauwe samenwerking met de directeuren V&OR, G&O, Economie en de Stadsregio en in samenwerking en in afstemming met Havenbedrijf Amsterdam, Divisie Havenmeester en Rijkswaterstaat – een *concept-Plan van Aanpak* op te stellen voor de werkzaamheden ten behoeve van de Nota van Uitgangspunten Sprong over 't IJ, inclusief de bestuurlijke planning, de opzet van de inspraakprocedure en voorstellen voor financiële dekking van de werkzaamheden; gereed ten behoeve van het nemen van het (definitieve) Principebesluit Sprong over 't IJ door B&W voorjaar 2016.
4. Aanvullend op het uitvoeren van de *Nota Veren 2018* (waaronder de opbouw van een monitoringsysteem en onderzoek naar verplaatsen Distelwegveer en verplaatsing aanlanding IJpleinveer), onderzoek te doen naar asynchroon varen (het niet tegelijkertijd vertrekken), verhogen frequentie van het IJpleinveer en inzet van een grote veerpont op het Buiksloterwegveer ten behoeve van de korte

termijn; bestuurlijk opdrachtgever wethouder Verkeer en Vervoer (Litjens), ambtelijk opdrachtgever directeur V&OR.
5. Het verrichten in het voorjaar van 2016 van een *Haalbaarheidsonderzoek Doorgroei Zeecruise Amsterdam*, in samenwerking met Havenbedrijf Amsterdam en Passengers Terminal Amsterdam (PTA) met als bestuurlijk opdrachtgevers de wethouders Economie & Zeehaven (Ollongren) en Ruimtelijke Ordening (Van der Burg) en ambtelijk opdrachtgevers de directeuren rve Economie en Ruimte & Duurzaamheid, medeopdrachtgever directeur Havenbedrijf Amsterdam.
6. Het vrijgeven van het *Voorgenomen Principebesluit Sprong over 't IJ* voor advies door de Bestuurscommissies Centrum, Noord, West en Oost en voor consultatie van investerende partijen en andere stakeholders, gericht op het nemen van het (definitieve) Principebesluit Sprong over 't IJ door B&W voorjaar 2016.
7. Met het opleggen van geheimhouding op de voordracht en de bijbehorende bijlagen en alle onderliggende stukken alsmede alle ambtelijke stukken die betrekking hebben op voorliggende voordracht op grond van artikel 55 Gemeentewet juncto artikel 10, tweede lid, sub b en g van de Wet openbaarheid van bestuur en deze onder geheimhouding over te leggen aan de commissie in het eerste kwartaal van 2016 of zoveel eerder als mogelijk.

Reden spoed

Om te borgen dat deze stukken op tijd vrij kunnen worden gegeven voor advies is een B&W-besluit in december noodzakelijk. Vanwege de complexiteit van de stukken wordt daarbij rekening gehouden met twee besprekingen in B&W. Aangezien 8 december als mogelijkheid wegvalt, vanwege het werkbezoek aan Brussel wordt vastgehouden aan bespreking op 1 december. Reguliere aanlevering bleek niet haalbaar, omdat DMC geen mogelijkheid zag om op tijd advies te geven.

Bestuurlijke achtergrond

Amsterdam groeit. Er is grote behoefte aan woningen en bouwlocaties om de druk op de stad op te kunnen vangen. Nieuwe stedelijke milieus moeten bijdragen aan een duurzame, maatschappelijke en economische ontwikkeling van Amsterdam.
Het *Actieprogramma Woningbouw* (2014) voorziet in 5.000 nieuwe woningen per jaar. In het verlengde daarvan richt de bestuursopdracht *Ruimte voor de Stad* (maart 2015) zich op het voorbereiden van integrale binnenstedelijke gebiedsontwikkeling, met name in de zone rondom de ring A10 en het IJ.

De snelle groei van Amsterdam-Noord leidde in oktober 2014 bovendien tot een specifieke opdracht. De stad zag zich geconfronteerd met een sterke toename van het gebruik van de ponten over het IJ, met name veroorzaakt door het succes van Overhoeks en omringende buurten. De behoefte aan goede en veilige verbindingen tussen Centrum en Noord, was reden voor de wethouders Ruimtelijke Ordening en Verkeer en Vervoer om een studie te laten verrichten naar de mogelijkheden tot structurele verbetering van de IJ-oeververbindingen. De *Gebiedsstudie Sprong over 't IJ* is vervolgens onderdeel geworden van de eerder genoemde Bestuursopdracht Ruimte voor de Stad – Koers 2025.

Rondom het IJ – in de Houthavens, op de Noordelijke IJ-oever en het binnendijkse deel van Noord en op het Zeeburgereiland – zal op de middellange termijn een flink deel van de woningbouwcapaciteit gerealiseerd gaan worden. De druk op de (verbetering van de) IJ-oeververbindingen zal dan ook verder toenemen. Reden om de IJ-oeververbindingen in nauwe samenhang met de integrale gebiedsontwikkeling te bekijken.
Inmiddels is de *Nota Veren 2018* vastgesteld door de gemeenteraad, een belangrijke stap in de intensivering van het vervoer van en naar Amsterdam Noord.

Onderbouwing besluit

Ad 1) Voorgenomen Principebesluit Sprong over 't IJ
Het *Voorgenomen Principebesluit Sprong over 't IJ* is het resultaat van het experimentele planproces in de *Gebiedsstudie Sprong over 't IJ* in de periode februari-september 2015. De studie heeft de formele status van een Voorverkenning (conform het PBI, Plan- en Besluitvorming Infrastructuur), brengt mogelijke oplossingen voor de problematiek rond de IJ-oeververbindingen op middellange termijn in kaart en selecteert de relevante combinaties van oplossingen voor vervolgonderzoek.
In de aanpak is gekozen voor een open oproep voor bijdragen aan het in kaart brengen van oplossingen. In februari 2015 stuurden burgers en professionals 77 oplossingen in, variërend van globale ideeën tot gedetailleerd uitgewerkte voorstellen. Deze zijn verrijkt in een reeks ateliers en bijeenkomsten met belanghebbenden en geïnteresseerden in de loop van het voorjaar. Verschillende combinaties van oplossingen zijn vervolgens geanalyseerd op vervoerwaarde (V&OR) en in een QuickScan maatschappelijke kosten en baten (Decisio).
De externe Adviescommissie Sprong over 't IJ heeft vervolgens in juni 2015 advies uitgebracht over de meest kansrijke combinaties van oplossingen voor vervolgonderzoek. Geadviseerd is op de korte termijn het verensysteem te optimaliseren en voor de (middel)lange termijn in te zetten op realisering van station Sixhaven in de Noord-Zuidlijn en twee langzaam verkeerbruggen op de beide flanken: de Javabrug en de Stenen Hoofdbrug. Deze bruggen hebben samen de hoogste vervoerwaarde en maatschappelijke baten én leiden de druk op de omgeving van CS het beste af. Geadviseerd is tevens af te zien van tunneloplossingen, in verband met de problematische sociale veiligheid en het beperkte comfort van entrees van diepliggende tunnels.
De ambtelijke Stuurgroep Sprong over 't IJ (directeuren V&OR, R&D, IBA, Stadsregio en Gebiedsontwikkeling IJ-oevers) heeft kennis genomen van het externe advies en vervolgens het *Voorgenomen Principebesluit Sprong over 't IJ* geformuleerd. Het ambtelijk advies wijkt van het advies van de externe adviescommissie af wat betreft de oplossing in het centrale deel van het IJ. De Stuurgroep stelt voor om op dit moment nog geen definitieve keuze te maken en meerdere alternatieven te onderzoeken, inclusief een mogelijk station Sixhaven en verschillende tunneloplossingen.

Ad 2) Nota van Uitgangspunten Sprong over 't IJ
Het opstellen van een *Nota van Uitgangspunten* is conform het PBI (Plan- en Besluitvorming Infrastructuur) de eerste formele stap in een planproces voor infrastructuurmaatregelen. Het analyseert de problematiek diepgaand, ontwikkelt relevante alternatieven en formuleert een Voorkeursalternatief. Op basis daarvan wordt een Voorgenomen Voorkeursbesluit opgesteld. Dit doorloopt een brede inspraakprocedure en wordt daarna vastgesteld door B&W en de gemeenteraad.
De genoemde onderdelen (scenario's, relevante alternatieven, MKBA, fietsnetwerken, ruimtelijk-programmatisch kader gebiedsontwikkeling Sixhaven en Oeverpark, Voorkeursalternatief) zijn afgestemd in overleg in Projectgroep en Stuurgroep, én in overleg met Havenbedrijf Amsterdam, PTA, de Divisie Havenmeester en Rijkswaterstaat.
Overwegingen bij de onderdelen van de NvU Sprong over 't IJ:
- **Scenario's** – Om een goed inzicht te krijgen in de te verwachten druk en op te lossen knelpunten op dit drukste waterkruispunt van Nederland is het nodig om uiteenlopende scenario's te verkennen; met een snelle, dan wel een gefaseerde gebiedsontwikkeling, met een sterke, dan wel een tragere groei van het aantal fietsers en voetgangers, idem van het aantal bezoekers van instellingen,

evenementen en attracties, idem van de scheepvaart (binnenvaart, zee- en riviercruise, recreatievaart). In de verkenning worden drie periodes onderscheiden: 2016-2020, 2020-2025, 2025-2050.

- **Alternatieven** – Om een goede afweging te kunnen maken voor het uit te werken Voorkeursalternatief worden enkele samenhangende alternatieven ontwikkeld voor de afwikkeling van het scheepvaartverkeer en het langzaam verkeer over en rond het IJ in de periode 2016-2025.
  De alternatieven zullen vooral verschillen in de oplossingen voor verbetering van de verbindingen in het centrale deel van het IJ (uiteenlopende combinaties van veren, metrostation Sixhaven, voetgangerstunnel CS, uitgang Noord metro CS en IJpleintunnel). Daarnaast wordt – mede met het oog op een heldere afweging ten aanzien van effecten op de scheepvaart – een alternatief meegenomen zonder bruggen, maar met veren en één of meerdere tunnels.
  Op basis van de analyses in de Gebiedsstudie Sprong over 't IJ worden de volgende oplossingen niet nader bestudeerd: 'vaporetto'-achtige veersystemen, springkussens, carrousels, kabelbanen, ombouw IJtunnel voor fietsverkeer, dan wel voor gecombineerd fiets- en autoverkeer, hang- en zwaaibruggen, bruggen in de bocht van het IJ en bij de kruising met het Noord-Hollandskanaal ter hoogte van CS en ter hoogte van het IJplein/de Ruyterkade-Oost en tot slot (met het oog op de periode 2016-2025) bruggen ter hoogte van het huidige Oostveer, ter hoogte van het Pontsteigergebouw/NDSM en ter hoogte van de Haparandadam.
- **Langzaam verkeer-netwerken** – Uit de analyses in de Gebiedsstudie komt nadrukkelijk het belang naar voren van verbetering van de aansluitende langzaam verkeernetwerken in Noord en in Centrum. De vervoerwaarde van alle oplossingen is significant hoger bij een goede dooradering van Noord en de Noordelijke IJ-oever voor langzaam verkeer. Vooral de aanrijroutes naar het IJpleinveer en naar de mogelijke bruggen zijn in dit kader van groot belang.
- **Ruimtelijk-programmatisch kader** – Gekoppeld aan alternatieven voor verbindingen in het centrale deel van het IJ zal in het Sixhavengebied gekozen kunnen worden voor uiteenlopende vormen en intensiteiten van gebiedsontwikkeling en inrichting van de openbare ruimte. Ook het Oeverpark langs de Noordelijke IJ-oever zal een uiteenlopende opbouw en inrichting kunnen krijgen in relatie tot (de wijze van aanlanding van) veren, bruggen en tunnels. Deze verschillen kunnen een rol spelen in de afweging van alternatieven.
- **MKBA** – De alternatieven worden geanalyseerd op maatschappelijke kosten en baten. Hierin zullen alle relevante aspecten behandeld worden, inclusief eventuele effecten op binnenvaart en cruisevaart, bereikbaarheid, vastgoedwaarde, economische ontwikkeling, luchtkwaliteit, gezondheid, imago en identiteit.
- **Voorkeursalternatief** – Bij het selecteren van het Voorkeursalternatief zal rekening gehouden moeten worden met de vergunbaarheid van de onderdelen.

Ad 3) Plan van Aanpak NvU Sprong over 't IJ
De opdracht voor het op te stellen Plan van Aanpak voor de Nota van Uitgangspunten Sprong over 't IJ wordt gebruikt om het product en de aanpak en organisatie van het naar verwachting uiterst complexe planproces goed te definiëren. Sprong over 't IJ is een dossier met veel betrokkenen met zeer uiteenlopende belangen: naast de rve's R&D, V&OR, G&O, Economie, ook de Stadsregio, Havenbedrijf Amsterdam, Divisie Havenmeester en Rijkswaterstaat.
Omdat ook de onderlinge verbondenheid binnen het Noordzeekanaalgebied (ruimtelijk-economisch en nautisch) groot is, zal ook afstemming plaatsvinden in het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied en het Dagelijks Bestuur van de gemeenschappelijk regeling Centraal Nautisch Beheer.
In het Plan van Aanpak wordt ook een voorstel voor mogelijke dekkingsbronnen van de werkzaamheden opgenomen.

Ad 4) Nota Veren
In de Nota Veren 2018 zijn verschillende mogelijkheden benoemd om het verensysteem in Amsterdam toekomstbestendig te maken en welke maatregelen daar op korte termijn voor nodig zijn. Onderzoeken en maatregelen die in het kader hiervan worden uitgevoerd zijn:

- spreiding reizigers door de invoering van een dynamisch reizigers informatie systeem,
- monitoren voor een beter inzicht in het gebruik van veren,
- oplossen urgente capaciteitsproblematiek door vlootuitbreiding,
- onderzoek mogelijkheden en verplaatsen Distelwegveer,
- onderzoek mogelijkheden en verplaatsen IJpleinveer,
- onderzoek naar weren scooters op veren achter CS.

Voorgesteld wordt om daarnaast ook onderzoek te verrichten naar herkomst en bestemming van langzaam verkeer over het IJ, naar mogelijkheden en effecten van asynchroon varen, het verhogen van de frequentie van het IJpleinveer en van de inzet van een grote veerpont op het Buiksloterwegveer.

Ad 5) Haalbaarheidsstudie Doorgroei Zeecruise
De zeecruise is een groeiende sector in de Amsterdamse haven. In 2013 werden 137 calls afgehandeld. De Havenvisie 2030 zet in op verdere groei van de sector, tot mogelijk 250 in 2030. Deze visie is omarmd door de gemeente Amsterdam. De capaciteit van de huidige terminal is beperkt tot afhandeling van maximaal 170 calls per jaar. Om de groei te kunnen accommoderen is daarom op korte termijn aanvullende capaciteit nodig. Daarnaast treedt schaalvergroting op in de zeecruisevaart. De grootste zeecruiseschepen (360 m lang en 47 m breed, ca. 6.000 passagiers) kan Amsterdam nu niet ontvangen vanwege de huidige sluis. Zodra de nieuwe zeesluis is gerealiseerd kan de nieuwe generatie zeecruiseschepen door de sluis. De zeecruise heeft een belangrijke rol gespeeld in de business case van de zeesluis. Havenbedrijf Amsterdam en PTA verwachten al rond 2020 fors te zullen investeren in nieuwe kades en afhandelfaciliteiten.
Om een scherper inzicht te krijgen in de verschillende aspecten die samenhangen met de doorgroei van de sector werken Havenbedrijf Amsterdam, PTA en R&D aan een Quick Scan Doorgroei Zeecruise, af te ronden in december 2015. De Quick Scan richt zich op het in kaart brengen van mogelijke locaties voor de doorgroei van de zeecruise in het Westelijk Havengebied/Noordzeekanaalgebied.
Voor het maken van een goede afweging in het vervolgproces Sprong over ‘t IJ is een scherp inzicht nodig in opties voor én in kosten en baten van doorgroei van de zeecruise-sector in een autonoom groeiscenario en bij realisering van bruggen. Daartoe wordt in het voorjaar van 2016 een *Haalbaarheidsstudie Doorgroei Zeecruise* uitgevoerd. In relatie tot de resultaten van de Nota van Uitgangspunten Sprong over ‘t IJ kan vervolgens bepaald worden welke vervolgacties in de komende jaren nodig zijn om de gewenste doorgroei van de zeecruise in Amsterdam ook daadwerkelijk mogelijk te maken.
Onderdeel van het Haalbaarheidsonderzoek is een analyse van de mogelijke impact van een gehele of gedeeltelijke verplaatsing van de PTA op de positie van Amsterdam in de zeecruise-markt. Bovendien wordt ingegaan op de gebruiksmogelijkheden van de huidige PTA bij een gehele of gedeeltelijke verplaatsing, bijvoorbeeld ten behoeve van de riviercruise.

Ad 6) Advies en consultatie
Het *Voorgenomen Principebesluit Sprong over ‘t IJ* wordt na vrijgave door B&W voor formeel advies voorgelegd aan de Bestuurscommissies Centrum, Noord, Oost en West. Op basis van de adviezen zal B&W het Principebesluit in het voorjaar van 2016 vaststellen en voorleggen aan de raadscommissie RO met uitnodiging van de commissie ID en vervolgens aan de gemeenteraad.

Uitkomsten advies

Binnen de gemeente

Concept voordracht Sprong over ‘t IJ is afgestemd in de Stuurgroep Sprong over het IJ met daarin de rve’s V&OR, G&O, IB en R&D. Ook rve Economie stemt in.

DJZ is Akkoord met de voordracht.

Advies DMC: DMC adviseert negatief op het voorliggende voorstel. De beslispunten 1,2,4 en 5 leggen (mogelijk) beslag op middelen in de toekomst, terwijl afgesproken is dat de Voorjaarsnota het beslismoment is voor het maken van een integrale afweging. Daarnaast geeft de financiële paragraaf onvoldoende inzicht in de te maken kosten voor het concept plan van aanpak en de bijbehorende dekking.

Buiten de gemeente

Concept voordracht Sprong over ‘t IJ is afgestemd in de Stuurgroep Sprong over ‘t IJ met daarin tevens de Stadsregio Amsterdam.
Concept voordracht Sprong over het IJ is afgestemd met Havenbedrijf Amsterdam, de Divisie Havenmeester en Rijkswaterstaat (directie Netwerkmanagement van West Nederland Noord). Divisie Havenmeester en Rijkswaterstaat (directie Netwerkmanagement van West Nederland Noord) zijn – gezien het belang van het IJ in de achterlandverbinding van de Amsterdamse haven – tegen de komst van bruggen over het IJ. Bij het beoordelen van de alternatieven en het uiteindelijke Voorkeursalternatief en bij vergunningverlening zal het garanderen van een vlotte, veilige en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer leidend zijn.

Behandeling in raadscommissie en/ of gemeenteraad

Het Voorgenomen Principebesluit Sprong over het IJ wordt op 3 februari 2016 ter kennisname en bespreking geagendeerd in de raadscommissie RO, met uitnodiging van raadscommissies ID en WE. Vaststelling van het Principebesluit Sprong over het IJ volgt in mei 2016 na afronding van de advies- en consultatieperiode.

Financiële onderbouwing

In het *concept-Plan van Aanpak* zullen voorstellen voor de benodigde financiële dekking van de werkzaamheden worden opgenomen.
De proceskosten voor de totstandkoming van het Plan van Aanpak NvU Sprong over ’t IJ zullen worden gedekt door de eigen beschikbare capaciteit en middelen van de betrokken belanghebbende organisaties. Dit wordt momenteel verder uitgewerkt en komt terug in definitieve besluitvorming in het voorjaar van 2016.
De proceskosten voor de totstandkoming van de Nota van Uitgangspunten Sprong over ’t IJ worden geraamd op een bedrag van € 700.000,-. Deze worden eveneens gedekt uit de reguliere budgetten van de betrokken rve’s en de betrokken belanghebbende organisaties. Wanneer dit leidt tot een aanvullende dekkingsbehoefte, zal daartoe een raadsvoordracht worden ingediend bij de Voorjaarsnota 2016.
De werkzaamheden voor het aanvullende onderzoek bij de Nota Veren en voor het Haalbaarheidsonderzoek Doorgroei Zeecruise worden uit de reguliere budgetten van de betrokken rve’s gefinancierd.

Geheimhouding

Op grond van artikel 55, tweede lid van de Gemeentewet, jo artikel 10, tweede lid,

sub b en g van de Wet openbaarheid van bestuur is geheimhouding noodzakelijk ten aanzien van de voordracht, alle onderliggende stukken en ambtelijke stukken die betrekking hebben op de voorliggende voordracht.
Ongewenste ontwikkelingen (waaronder speculatie) zouden kunnen worden ontplooid voordat de voorliggende voordracht openbaar gemaakt wordt, zodat de gemeente in de toekomst financiële middelen moet aanwenden om deze ongewenste ontwikkelingen ongedaan te maken. Een dergelijke situatie zou de uiteindelijke gewenste gebiedsontwikkeling kunnen belemmeren.
De behandeling in de raadscommissie wordt verwacht in het 1ste kwartaal van 2016 of zoveel eerder als mogelijk is.

Voorlichting en communicatie

Binnen de gemeente: Opnemen in besluitenlijst

Buiten de gemeente: Voor het openbaar maken van dit B&W-besluit is een communicatiestrategie opgesteld door de woordvoerders van de leden van het Bestuurlijk Team Sprong over 't IJ, in samenwerking met de communicatieadviseur van de rve Ruimte & Duurzaamheid en de woordvoerder van de Wethouder Werk en Economie.
Als in het voorjaar van 2016 het Principebesluit is genomen, zal de communicatieadviseur van R&D de communicatieparagraaf van het Plan van Aanpak van de NvU Sprong over 't IJ opstellen.

Stukken

Meegestuurd: *Bijlage 1 – Catalogus Sprong over 't IJ* – 77 ideeën voor betere IJ-oeververbindingen (maart 2015).
Bijlage 2 – Quickscan maatschappelijke kosten en baten IJ-oeververbindingen (Decisio, november 2015);
Bijlage 3 – Eindrapport *Gebiedsstudie Sprong over 't IJ* (november 2015), inclusief advies van de Externe Adviescommissie Sprong over 't IJ.

Ter inzage gelegd: nvt

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

rve ruimte en duurzaamheid, Rick Vermeulen, telefoon 020 255 1572, e-mail r.vermeulen@amsterdam.nl

Besluit college van burgemeester en wethouders