Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief
Afdoening motie

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	9 mei 2023
Portefeuille(s)	Verkeer en Vervoer
Portefeuillehouder(s):	Melanie van der Horst
Behandeld door	Programma Sprong over het IJ
Onderwerp	Afdoening motie 433accent van de leden Ernsting, Wijnants, Asruf, Moeskops, Von Gerhardt, Garmy, Koyuncu en Bobeldijk inzake de Begroting 2023 en motie 114.22 van de leden Kuiper, Boomsma, Van Soest, Nanninga en Kiliç inzake participatie bij aanlandplekken Sprong over het IJ.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Na een lang voorbereidingsproces en in goede afstemming met het Rijk en nautische partijen, zijn met de actualisatie van het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ op 17 februari 2022 de locaties en de uitgangspunten voor drie vaste oeververbindingen over het IJ vastgelegd. Met het besluit om twee bruggen op de flanken en een voetgangerspassage bij het centraal station te realiseren, is een belangrijke stap gezet voor een toekomstbestendige en duurzame bereikbaarheid van Amsterdam-Noord. In verband met de bij de Voorjaarsnota 2023 te maken prioritering tussen de grote schaalspronginvesteringen, is in het afgelopen jaar nog niet gestart met de daadwerkelijke planvoorbereiding voor de eerste verbinding, de Oostbrug. Wel is verder gewerkt aan een ander belangrijk onderdeel van Sprong over het IJ, namelijk het verbeteren en intensiveren van de pontverbindingen. Zo is onlangs de pontverbinding tussen Sporenburg en het Zeeburgereiland geopend en wordt met de in mei 2023 op te leveren fiets- en voetgangersbrug over het Noordhollandsch Kanaal (de Hollandse Iepbrug) het Buiksloterwegveer ontlast ten gunste van het IJpleinveer. Daarnaast is onderzocht of een nieuwe pontverbinding mogelijk is tussen de kop van het Java-eiland en het Hamerkwartier. Deze verbinding blijkt op deze plek niet mogelijk. Over de uitkomst van dit onderzoek wordt u binnenkort verder geïnformeerd.

Motie 433accent betreffende scenario's Sprong over het IJ
Bij de begroting 2023 is het besluit genomen om, in afwachting van de afwegingen bij de Voorjaarsnota 2023, de beschikbare dekking voor de Oostbrug, € 135 miljoen omgezet in jaarlijkse kapitaallasten van € 5,1 miljoen, in te zetten voor kostenstijgingen in de totale investeringsportefeuille. Naar aanleiding hiervan heeft u op 10 november 2022, bij de behandeling van de Begroting 2023, motie 433accent van de raadsleden Ernsting, Wijnants, Asruf, Moeskops, Von Gerhardt, Garmy, Koyuncu en Bobeldijk aangenomen. Daarin wordt het college verzocht om:

1. De sprong over het IJ in al haar faseringen onverkort onderdeel uit te laten blijven maken van de komende afwegingen in tempo- en prioriteitsvolgorde omtrent investeringen in duurzame bereikbaarheid van stad en regio.
2. Scenario's te onderzoeken om 'Sprong over het IJ' toch doorgang te kunnen laten vinden en hierbij het effect op de woningbouwambities in mee te nemen.

3. De onderzochte scenario's te delen met de raad voor de aanvang van de behandeling voorjaarsnota.
4. Bij het Rijk erop aan te blijven dringen dat zowel OV- als fietsschaalsprongen de voornaamste rol spelen bij het duurzaam bereikbaar houden van verdichtende stedelijke regio's met grote woningbouwopgaven.

Motie 114.22 van de leden Kuiper, Boomsma, Van Soest, Nanninga en Kiliç inzake participatie bij aanlandplekken Sprong over het IJ
Daarnaast heeft u op 17 februari 2022, bij het vaststellen van het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ de motie 114.22 van de leden Kuiper, Boomsma, Van Soest, Nanninga en Kiliç inzake participatie bij aanlandplekken Sprong over het IJ aangenomen. Hierin verzoekt u het college om:

5. Te komen tot een buitengewoon zorgvuldig en breed participatietraject inzake de planvorming en inrichting van de aanlandplekken aangaande het project Sprong over het IJ.

Het college geeft als volgt uitvoering aan deze twee moties:

Ad 1. De sprong over het IJ in al haar faseringen onverkort onderdeel uit te laten blijven maken van de komende afwegingen in tempo- en prioriteitsvolgorde omtrent investeringen in duurzame bereikbaarheid van stad en regio.
In het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ van 17 februari 2022 is aangegeven dat de uitvoering stapsgewijs en gefaseerd plaatsvindt en met name afhankelijk is van het perspectief op voldoende dekking voor hoge investerings- en instandhoudingskosten van zowel de bruggen als een voetgangerspassage. Als eerste wordt gestart met de Oostbrug waarbij uitgegaan wordt van oplevering in 2032. Voor de planvorming van de Oostbrug (pbi-fase 3) heeft u, gelijktijdig met het Voorkeursbesluit, een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld. Conform het advies van de commissie D'Hooghe en de hierop gebaseerde afspraken met het Rijk en de nautische partijen, is in het Voorkeursbesluit opgenomen dat realisatie van de Westbrug plaatsvindt na gereedkomen van de Oostbrug. Deze volgorde is gebaseerd op het gegeven dat met de bouw van de Westbrug de huidige terminal voor zeecruise aan de Veemkade (Passagiers Terminal Amsterdam) niet meer bereikbaar is voor grote cruiseschepen. De bouw van de Westbrug vraagt derhalve ook om een grote investering in een nieuwe cruiseterminal in de Coenhaven. Zoals wij hebben aangegeven bij de begrotingsbehandeling 2023 hebben wij bij de Voorjaarsnota 2023 de afweging gemaakt in welke mate opnieuw financiële dekking beschikbaar kan worden gesteld voor de Oostbrug. Dit in relatie tot de benodigde andere investeringen.

Ad 2. Scenario's te onderzoeken om 'Sprong over het IJ' toch doorgang te kunnen laten vinden
Ter voorbereiding op de prioriteitsafweging bij de Voorjaarsnota is een aantal onderzoeken gedaan om een beter beeld te krijgen met welke combinatie van pontveren en bruggen de verwachte groei aan reizigers in de periode 2030 – 2040 opgevangen kan worden. Hierbij is gekeken naar de scenario's voor een verdere intensivering van het pontensysteem met onder meer een analyse van mogelijke nautische risico's en de effecten aan landzijde. Ook is onderzocht wat de financiële effecten zijn indien het moment van realisatie van de Oostbrug (gepland 2032) en/of de Westbrug (uitgaande van gereed in 2040) naar achteren zou schuiven. De onderzoeken zijn als bijlage toegevoegd. De belangrijkste conclusies zijn:

a) Op basis van de huidige groeiscenario's – waarbij Noord groeit van circa 103.000 (2022) naar circa 156.000 inwoners (2040) – moet in een situatie zonder nieuwe bruggen het aantal ponten in de spits ruim verdubbelen naar 23. Ter vergelijking: in 2022 voeren er tien tot elf ponten in de spits. Deze verdubbeling is al in 2035 nodig om, indien wordt vastgehouden aan de huidige kwaliteitsnormen, aan de verwachte vervoersvraag te kunnen voldoen. Met deze forse toename van het aantal benodigde ponten worden volgens nautische experts de grenzen van een veilig en robuust systeem zeer dicht genaderd. Er zal in dat geval onvoldoende redundantie (beschikbare overmaat) zijn om piekbelastingen op te vangen. Daarbij neemt de afhankelijkheid van menselijke factoren fors toe; het betreft hier het beschikbaar zijn van voldoende gekwalificeerde schippers (de opleidingsduur is 4 jaar) en het gegeven dat toename van de drukte op het IJ van hen meer improvisatievermogen vraagt. Om te kunnen bepalen of een verdubbeling van het aantal ponten in de spits inderdaad mogelijk en verantwoord is, is nader onderzoek nodig naar mogelijke knelpunten bij de pontaanlandingen en de routes van en naar deze aanlandingen. Vooral de locaties bij Waterplein West en Pontsteiger zijn in een situatie zonder nieuwe bruggen en bij verdere toename van de drukte, zoals nu ook al zichtbaar is bij evenementen, kwetsbaar.

b) Realisatie van de Oost- en Westbrug, als aanvulling op het pontsysteem, draagt eraan bij dat Amsterdam-Noord ook op de langere termijn goed en duurzaam verbonden blijft. Uit de verkeersstudies komt naar voren dat vanaf de oplevering van de Oostbrug in 2032 circa 17.000 fietsers per dag van de brug gebruik gaan maken; dit leidt tot een afname van het aantal fietsers op de ponten van circa 15 %. Vanaf 2040 loopt het aantal fietsers dat gebruik maakt van de Oostbrug op naar circa 24.000. Hierdoor zijn tot 2040 twee tot drie minder ponten in de spits nodig ten opzichte van een situatie zonder de Oostbrug. Deze cijfers laten zien dat de Oostbrug voor veel fietsers aantrekkelijker is dan het huidige Oostveer op deze verbinding. Achtergrond hierbij is dat door de Oostbrug de routekeuze van grote groepen fietsers tussen beide oevers naar verwachting gaat veranderen. Veel fietsers die de Oostbrug gebruiken komen uit het westelijk en centrale deel van Noord en fietsen naar Oost en de oostelijke binnenstad en vice versa. Dit zijn fietsers die zonder Oostbrug de centrale veren achter CS zouden nemen wat laat zien dat een Oostbrug de drukte in het centrum kan verminderen door de spreiding van het fietsverkeer richting de flanken.

c) De onderzoeken laten daarnaast zien dat van de Westbrug in 2040 naar verwachting 28.000 fietsers per dag gebruik maken. Dit aantal groeit, mede door de ontwikkeling van Haven-Stad naar circa 38.000. De Westbrug en de Oostbrug samen vormen essentiële passtukken in de fietsbinnenring van Amsterdam. Dit betekent dat veel fietsers voor deze verbindingen over de flanken kiezen en dat het aantal fietsers op de ponten met bijna 40 % afneemt. Hierdoor kan in 2040 in de situatie van een Oostbrug én een Westbrug worden volstaan met twaalf ponten in de spits – vergelijkbaar met het huidige aantal. In de verkeersstudie is ook onderzocht wat het verwachte effect van de IJbaan , een kabelbaan over het IJ in het westelijk deel van de stad, is. Afhankelijk van het gekozen groeiscenario zorgt de IJbaan voor een afname van tussen de 1 % en 3 % van het aantal reizigers op het NDSM-veer en het Pontsteigerveer.

d) In de huidige prognoses wordt in Noord tot 2035 een toename van circa 25.000 woningen verwacht; op dit moment telt het stadsdeel circa 45.000 woningen. Een groot deel van de geplande woningen in Noord is al in vergevorderd planproces zoals in de gebieden Hamerkwartier, Overhoeks, Buiksloterham en NDSM. In de Oostflank van de stad (Zeeburgereiland en IJburg) worden in dezelfde periode ook nog eens ruim 13.000 woningen toegevoegd. En vanaf 2029 is de aanleg van Haven-Stad voorzien. Hierbij wordt uitgegaan van autoluwe buurten met een lage parkeernorm. Wel vraagt de optelsom aan woningbouwontwikkeling met weinig ruimte voor de auto om tijdige schaalspronginvesteringen in OV- en fietsverbindingen (o.a. de HOV ZaanIJ). Door de verdergaande groei van Noord en door de maatregelen gericht op het terugdringen van het autoverkeer, neemt het aantal fietsers in het stadsdeel zeer fors toe. In het Mobiliteitsplan Noord wordt uitgegaan van een verdrievoudiging van het fietsverkeer in het stadsdeel. Dit vraagt om een goed vertakt fietsnetwerk waarbinnen bruggen kunnen zorgen voor snelle en goede verbindingen (ook in de nacht en tijdens piekuren) tussen Noord en andere stadsdelen. Hiermee wordt er met de bruggen ook invulling gegeven aan de ambitie om de kansengelijkheid te vergroten en Noord een volwaardig onderdeel van de stad te maken. Met de bruggen komen Oost, West en het Centrum dichterbij voor de mensen die ten noorden van het IJ wonen (en vice versa). Met een gegarandeerde snelle oversteek worden die delen van de stad onderdeel van het dagelijks leven. De mogelijkheid om hier naar school, naar werk, bij iemand op bezoek of uit eten te gaan worden nog beter. Ook ontstaat meer aanleiding om te ondernemen en te investeren in Noord.

e) Aanvullend op de maatschappelijke kosten en batenanalyse uit 2022, heeft Decisio onderzoek gedaan naar de jaarlijkse kosten van bruggen vergeleken met de meerkosten van het uitbreiden van het pontensysteem als er geen bruggen worden gebouwd. Hieruit blijkt dat:
    i) De totale jaarlijkse kosten van de Oostbrug als fietsbrug en een Westbrug voor fiets en OV, uitkomen op tussen de € 34 en € 44 miljoen.
    ii) De jaarlijkse meerkosten van een verdubbeling van het aantal ponten, in de situatie dat er geen bruggen zijn, bedragen tussen de € 22 en € 37 miljoen.

    In deze vergelijking zijn alle kapitaal- en exploitatielasten meegenomen waarbij ook blijkt dat de Westbrug tot de grootste besparing op het pontensysteem leidt. Voor de Oostbrug is tevens berekend wat een eventueel uitstel van de bouw betekent voor de vermijdbare meerkosten van de ponten: 1 jaar uitstel kost € 4 miljoen oplopend tot € 71 miljoen in geval van 8 jaar uitstel. De meerkosten zijn de extra kosten aan het verensysteem die noodzakelijk worden wanneer uitstel van de Oostbrug aan de orde zou zijn in de periode tussen 2032 en 2040.
    Kanttekening bij deze berekeningen is dat nog niet duidelijk is of een verdubbeling van het aantal ponten een realistisch en verantwoord scenario is. Daarnaast is van belang dat de kosten van het pontensysteem volledig voor rekening van de gemeente zijn terwijl een deel van de kosten van de bruggen naar verwachting ook door andere partijen worden gefinancierd (o.a. Vervoerregio Amsterdam).

f) Samen met de Vervoerregio Amsterdam is een analyse gemaakt wat de effecten zijn van wel of geen OV over de Oostbrug. In geval van OV over de Oostbrug zouden in 2032 circa 11.000 en in 2040 circa 13.000 OV-reizigers per dag hier gebruik van maken. Het betreft zowel nieuwe als bestaande reizigers waarbij veel reizigers de voorkeur geven aan OV over de brug in plaats van

aan de Noord/Zuidlijn. Indien er geen OV over de Oostbrug beschikbaar komt, blijkt dat zowel de Noord/Zuid-lijn als bus 37 (over de Schellingwouderbrug) drukker worden maar dat beide OV-lijnen dit goed kunnen opvangen. Overwegingen bij dit scenario zijn dat de kosten van een Oostbrug mét OV ruim twee keer zo hoog zijn als voor een fietsbrug. Ook de baten-kosten verhouding voor een Oostbrug als fietsbrug is zeer positief – de verwachte maatschappelijke baten zijn 2.5 keer zo groot als de kosten. Voor een Oostbrug met OV geldt dat de kosten-batenverhouding in evenwicht is (MKBA score is 1.0).

Ad 3. De onderzochte scenario's te delen met de raad voor de aanvang van de behandeling Voorjaarsnota.
Met betrekking tot de door uw raad gevraagde scenario's om Sprong over het IJ toch doorgang te laten vinden, ligt gezien de beperkte financiële middelen de keuze voor een Oostbrug als fietsbrug voor de hand. De benodigde investering voor een fietsbrug is aanzienlijk lager dan voor een brug die ook geschikt is voor OV. De investering voor een Oostbrug als fietsbrug komt, exclusief toeleidende routes en rekening houdend met de recente forse prijsstijgingen, uit op circa € 300 miljoen (prijspeil begin 2023). Omdat het college een goede verbinding met Noord van groot belang vindt zowel voor de huidige bewoners als voor de toekomstige ontwikkeling van dit deel van de stad, wil het college voor de aanleg van de Oostbrug als fietsbrug bij de Voorjaarsnota € 100 miljoen reserveren. Het college is zich ervan bewust dat een bedrag van € 100 miljoen niet voldoende is voor de aanleg van deze fietsbrug. Daarvoor is nog € 200 miljoen extra nodig, waarvan de Vervoerregio € 75 miljoen in haar meerjarenbegroting heeft gereserveerd. De komende tijd gaat het college verder in gesprek met onze partners om de mogelijkheden te verkennen om het tekort te dichten.

Uit de reservering voor de Oostbrug als fietsbrug stelt het college voor om maximaal € 10 miljoen beschikbaar te stellen voor de planvoorbereidingskosten (PBI fase 3 en 4). De raming van het benodigde voorbereidingsbudget voor de periode 2023 - 2026 bedraagt circa € 20 miljoen. Aan de Vervoerregio zal een evenredige bijdrage in de dekking van de voorbereidingskosten worden gevraagd zodat op korte termijn gestart kan worden met de verdere planvorming voor de Oostbrug.

Ad 4. Bij het Rijk erop aan te blijven dringen dat zowel OV- als fietsschaalsprongen de voornaamste rol spelen bij het duurzaam bereikbaar houden van verdichtende stedelijke regio's met grote woningbouwopgaven.
Tot slot onderschrijft het college uw verzoek om bij het Rijk het belang van zowel OV- als fietsschaalsprongen bij het duurzaam bereikbaar houden van de stad en de regio onder de aandacht te brengen. Met name het beter verbinden van Amsterdam-Noord en de achterliggende regio vraagt in de toekomst om (forse) financiële bijdragen van stad, regio en Rijk. Het betreft investeringen in zowel Sprong over het IJ als in andere projecten zoals onder meer de HOV ZaanIJ, de Johan van Hasseltzone en de aansluitingen A10. Voor een gemeenschappelijke prioriteitsstelling in deze projecten en als basis voor een financieringsstrategie, hebben wij het voornemen om samen met de Vervoerregio Amsterdam nog in 2023 een regionale verkenning te starten. In deze verkenning wordt aandacht besteed aan de onderlinge samenhang tussen de verschillende bereikbaarheidsprojecten en wordt daarnaast een relatie gelegd met andere opgaven waaronder Aanpak Noord. Deze verkenning biedt straks ook meer inzicht in het vroegst

mogelijke moment om de Westbrug te kunnen realiseren. Een tijdige Westbrug is namelijk van belang gelet op de enorme groei de komende circa 30 jaar aan de noordwestzijde van de stad en regio én het grote effect van deze brug op het aantal benodigde veren.

Ad 5. Te komen tot een buitengewoon zorgvuldig en breed participatietraject inzake de planvorming en inrichting van de aanlandplekken aangaande het project Sprong over het IJ.
Zoals hiervoor aangegeven gaan we , na vaststelling van de Voorjaarsnota 2023, door met de planvorming van de Oostbrug. In de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ is al opgenomen dat, in het kader van samen stad maken, als eerste stap wordt begonnen met het opstellen van een participatieplan voor het vormgeven van de aanlandplekken van de Oostbrug en de aansluiting op de bestaande infrastructuur. Dit doen we in samenspraak met de stadsdelen Noord en Oost en in afstemming met het Rijk en de nautische partijen. Dit zal zorgvuldig en ook in overleg met bewoners en andere belanghebbenden gebeuren. Ook de aandachtspunten die naar voren zijn gekomen in het participatieproces rond de Nota van Uitgangspunten worden hierin meegenomen. Voor de Westbrug is nog geen sprake van een apart planvormings- en participatieproces. Wel worden in deze fase de te maken ruimtelijke reserveringen voor de aanlandingen en toevoerroutes meegenomen in het lopende plan- en participatieproces van Haven-Stad en de NDSM-werf.

Het college gaat er van uit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en beschouwt de moties hiermee als afgehandeld.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

5.1,2,e

Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

Bijlagen
1. Verkeersonderzoek Sprong over het IJ – Veerverbindingen 2030 – 2040 (gemeente Amsterdam/V&OR)
2. Notitie Gedeelde criteria voor een robuust systeem; effecten op water en land van een frequentieverhoging van veerdiensten bij uitstel van vaste oeververbindingen (Alexander D'Hooghe)
3. Kostenafweging veren en bruggen (Economisch onderzoeks- en adviesbureau Decisio)
4. Maatschappelijk impact Sprong over het IJ op Amsterdam Noord en de gebiedsontwikkeling (R&D strategie)
5. Onderbouwing om optie OV over de Oostbrug af te laten vallen (gemeente en VRA)