Gemeente Amsterdam

Plan van aanpak financieringsstrategie

Aan	5.1, 2, e programmamanager Sprong over het IJ
Van	5.1, 2, e Manager projectbeheersing
Kopie aan	Team Sprong over het IJ
Datum	15-06-2022

Inleiding
In dit plan van aanpak wordt beschreven hoe de huidige kostenramingen voor alle onderdelen van Sprong over het IJ (programmamanagement, inrichtingsplan, Oostbrug, Westbrug en voetgangerstunnel zich verhouden tot de beschikbare dekking en welke dekkingstekorten er zijn. Daarna worden opties gegeven voor het aanvullen van de dekkingsbehoefte, welke mogelijkheden er zijn, welke processen moeten daarvoor worden doorlopen en wie is daarbij namens het programmateam en de omgeving betrokken.

Doel van dit plan is zicht te creëren op financiering van het gehele programma en de onderdelen daarvan, zodat daarop ambtelijke en bestuurlijke keuzes kunnen worden gebaseerd, op de juiste momenten in de tijd en gerelateerd aan de voortgang van de voorbereiding.

Scope en Context
De gemeenteraad heeft 16 februari 2022 het geactualiseerde Voorkeursbesluit Sprong over het IJ vastgesteld waarin met betrekking tot de uitgangspunten voor drie nieuwe vaste oeververbindingen over het IJ: Oostbrug, Westbrug en voetgangerspassage CS. Voor beide bruggen geldt dat deze zo mogelijk ook geschikt moeten zijn voor OV. De nota van uitgangspunten is gebaseerd op het advies van de commissie D'Hooghe en is een coproductie tussen gemeente en nautische partijen (Rijkswaterstaat, Ministerie IenW, Port of Amsterdam/Centraal Nautisch Beheer). De nieuwe oeververbindingen faciliteren de groei van stad en regio, zowel wat betreft wonen als werken en daarmee samenhangende toename van duurzame mobiliteit. De bereikbaarheid tussen de noord en zuidzijde van het IJ wordt flink verbeterd zowel stedelijk als regionaal (minder reistijd, betrouwbaarder) en levert hiermee ook een bijdrage aan de kansengelijkheid in de regio en het voorkomen van een metropool met twee snelheden. Daarbij zorgen de oeververbindingen voor een toekomstbestendige en robuuste vaarweg, als internationaal route voor de beroepsscheepvaart.

Planning/fasering

Bij het Voorkeursbesluit is nut en noodzaak van OV over de bruggen voor (toekomstige) stedelijke ontwikkeling en het verbinden van buurten en attractie op beide oevers aangetoond. De afweging of OV voor één of beide bruggen haalbaar is wordt gemaakt in het nog op te stellen Uitvoeringsprogramma/Faseringsprogramma. Dit op basis van verdere uitwerking van de toevoerroutes, meer informatie over de precieze impact van brugopeningen en de (on)mogelijkheden van financiële dekking van bruggen met OV (kosten zijn een factor 2). De planning is dat dit Uitvoeringsprogramma eind 2022 gereed is. Met betrekking tot de fasering geldt: eerst Oostbrug, dan Westbrug (gekoppeld aan verplaatsing PTA) en vervolgens, mede afhankelijk van de effecten van beide bruggen de voetgangerspassage.

Organisatie
Onder de vlag van het programmateam Sprong over het IJ wordt gewerkt aan de voorbereiding van het uitvoeringsprogramma/faseringsprogramma én aan de planvoorbereiding van de Oostbrug. Binnen het programmateam vindt afstemming plaats met alle stakeholders binnen de gemeente, binnen de nautische sector, op regionaal niveau en op rijksniveau. In opdracht van de ambtelijk opdrachtgever van V&OR stuurt de programamanager het team aan dat zowel de Oostbrug als het uitvoeringsprogramma/faseringsprogramma voorbereid.

Kosten investeringen
Op basis van de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ is een kostenraming gemaakt van de kosten van de drie oeververbindingen. Voor de bruggen is gekeken naar de kosten voor alleen een fietsbrug (breedte 12 meter) en naar bruggen geschikt voor OV in twee breedtes waarbij een brug van 21 meter het meest toekomstbestendig is (de bedragen zijn ex btw, prijspeil 2021, de kosten van de OV infrastructuur inclusief toevoerroutes zijn hierin niet meegenomen en zijn o.a. afhankelijk voor de keuze tussen tram of bus). De ondergrens en de bovengrens geeft het verschil aan tussen de P50 en P85 waarde van de raming. Voor de Oostbrug zonder OV gaan we dus uit van een raming op P85 waarde van € 260 mln.

	Brug zonder OV 12 mtr	Brug met OV 17 mtr	Brug met OV 21 mtr
Oostbrug	€ 196 – € 260 mln	€ 324 – € 430 mln	€ 387 – € 514 mln
Westbrug	€ 213 – € 285 mln	€ 344 – € 457 mln	€ 408 – € 543 mln
Totaal bruggen	€ 409 – € 545 mln	€ 668 – € 887 mln	€ 795 – € 1.057 mln
Voetgangersp assage	€ 278 – € 368 mln	€ 278 – € 368 mln	€ 278 – € 368 mln
Totaal Sprong over het J	€ 687 – € 913 mln	€ 946 – € 1.255 mln	€ 1.073 – € 1.425 mln

De totale investeringskosten voor drie oeververbindingen liggen daarmee binnen de bandbreedte van € 687 tot € 1.425 miljoen.

Voor de Oostbrug is in februari 2022 door de gemeenteraad een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld van € 6,5 mln tot en met het definitiebesluit (PBI fase 3) – planning gereed eind 2023 waarna gestart wordt met de voorbereiding van de realisatie – de Oostbrug kan dan medio 2031 gereed zijn. Voor Westbrug is nog geen planning – dit is met name afhankelijk van het vinden van voldoende financiering (ook m.b.t. verplaatsing PTA).

Kosten Programma-management en uitvoeringsplan/faseringsplan
Voor het initiëren, aansturen, bewaken en coördineren van alle producten, projecten en besluitvorming rond de IJoeververbindingen, inclusief regie op basis van het Inrichtingsplan, hebben we een programma-organisatie nodig, daarvoor is jaarlijks een procesbudget nodig. Een van de concrete producten van het programmateam is het uitvoeringsplan/inrichtingsplan dat in 2022 wordt gemaakt. Op basis van het werkplan 2022 worden de jaarlijkse kosten voor het programma geschat op € 1,3 mln. Vanaf 2022 is afgerond € 4,2 miljoen dekking beschikbaar aan gereserveerde Algemene Middelen en in de reserve IJoeververbinding.

Financiering
Met betrekking tot de dekking is er op dit moment alleen zicht op financiële dekking voor de Oostbrug (brug zonder OV 12 mtr). Hiervoor is vanuit de gemeente Amsterdam in het MIP € 5,1 miljoen structureel kapitaal lasten beschikbaar, wat ten tijde van de voorjaarsnota 2019 correspondeerde met een investeringsniveau van €135 miljoen en daarnaast € 70 miljoen vanuit de Vervoerregio (zijnde 1/3 van de investeringsraming van de Javabrug destijds). Op basis van een verwachtingswaarde van 85% (p85, bovenkant bandbreedte, gangbaar in deze fase) komt een Oostbrug zonder OV uit op € 260 miljoen. Voor het nog resterende tekort van circa € 55 miljoen zal dan nog aanvullende dekking gevonden moeten worden, danwel optimalisaties worden gezocht in de scope van het project. Indien gekozen wordt voor een brug met OV is het nog te dekken tekort substantieel hoger – circa € 225 miljoen o.b.v. bovenkant bandbreedte voor een brug van 17 meter (de middelste variant).

Het kasritme
Het kasritme van programma sprong en voorbereiding en (onder voorbehoud) realisatie Oostbrug zit er dan als volgt uit:

Nieuw kastritme programma&inrichtingsplan en IJ-oeververbindingen

BE		Dekkingstype	Hoofdrekening	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Programma management en inrichtingsplan rijkswateren									
77099915	Sprong over het IJ prog. Man	Reserve	4901	135.444	535.444	935.444			
77099915	Sprong over het IJ prog. Man	Reserve	4901	379.072	379.072	379.072			

77099915	Sprong over het IJ prog. Man	Reserve	4901	123.718	200.000	135.444			
77099915	Sprong over het IJ prog. Man	AD	4901	400.000					
77099916	IJ-oeververbinding Oostbrug	Reserve							
77099916	IJ-oeververbinding Oostbrug	Reserve							
Subt				1.038.234	1.114.516	1.449.960			

IJ-oever verbindingen									
BE		Dekkingstype	Hoofdrekening	2022	2023	2024	2025	2026	2027
8xxxxxxx	IJ-oeververbinding Oostbrug	MIP	6902	1.697.465	4.813.710	6.204.324	6.482.557	6.955.818	6.863.073
77099916	IJ-oeververbinding Oostbrug	MIP	4901						
Subt									

In beheer bij R&D kosten programma via IGB doorbelast									
BE		Dekkingstype	Hoofdrekening						
76760012	Zeecruise	Reserve		615.000					
Subt				615.000					

Totaal				3.350.699	5.928.226	7.654.284	6.482.557	6.955.818	6.863.073

Collegeakkoord 2022

Sprong over het IJ en/of de Oostbrug wordt niet specifiek genoemd in het nieuwe coalitieakkoord. Wel staat er een tekst opgenomen onder het kopje Verkeer en Vervoer waarin wordt benoemd dat scherpe keuzes gemaakt moeten worden en dat investeringen (kunnen) worden uitgesteld. Dit wordt als volgt toegelicht:
“Amsterdam kan haar ambitie op het gebied van woningbouw op de middellange termijn alleen maar volhouden als we intensief samenwerken met het Rijk op het gebied van bereikbaarheid. We sluiten daarom aan bij de doelstellingen van het Rijk dat schaalspronginvesteringen voorrang krijgen als deze leiden tot het versnellen van de woningbouw. In nauw overleg met het Rijk gaat Amsterdam haar schaalspronginvesteringen prioriteren en langs dit criterium leggen. Dat betekent ook dat we -tijdelijk - stoppen met het maken van plannen voor die investeringen die wij temporiseren.”

Het college gaat samen met het Rijk en de Vervoerregio bedenken wat belangrijk is, hoe we dit het beste kunnen doen en hoe we dit in de tijd zetten. Prioritering vindt plaats waar de meeste winst op de woningbouw te behalen is.

Qua proces betekent dit, naast dus dat er met het Rijk en VRA wordt overlegd over de prioritering en financiering van schaalspronginvesteringen, waar in ieder geval Sprong over het IJ onderdeel van uitmaakt, er een bestuursopdracht komt waarin

gekeken wordt naar mogelijke besparingen en naar de investeringsruimte. Deze moet begin 2023 (voor de voorjaarsnota) gereed zijn.

Conclusie

- Voor het programma-management en het realiseren van een uitvoeringsplan/faseringsplan is de komende 3 jaar dekking beschikbaar in de Algemene Dienst en de Reserve IJoeververbinding.
- Voor de Voorbereiding van de Oostbrug is een voorbereidingskrediet vastgesteld (€ 6,5 mln) om te komen tot een Programma van Eisen en een definitiebesluit. Dekking komt uit de stelpost kaitaallasten € 5,1 mln t.b.v. Javabrug/Oostbrug.
- Voor de totale voorbereiding en realisatie van de Oostbrug is € 260 nodig en € 205 beschikbaar aan dekking (stelpost kapitaallasten gemeente en VRA). Er wordt dus nog dekking gezocht voor € 55 mln.
- Voor de Westbrug en de voetgangerspassage is nog geen dekking beschikbaar.

Een mogelijk scenario is dat met de voorbereiding van de Oostbrug en met het opstellen van het uitvoeringsplan/faseringsplan verder wordt gegaan in 2022 en 2023. Parallel kan in overleg tussen gemeente, Rijk, Regio en onze nautische partners een prioritering worden aangegeven voor de Westbrug en de Voetgangerspassage en dekkingsvoorstellen worden gedaan.

Hieronder de mogelijke dekkingsbronnen aanvullende financiering.

Scope en onzekerheden
De raming behorende bij de Nota van Uitgangspunten is zeer globaal en kent veel onzekerheidsmarges. Daarnaast is de € 260 mln voor de Oostbrug gebaseerd op de huidige P85 waarde. In de vervolgfase kan op basis van het PVE een veel nauwkeurigere raming worden gemaakt. Dan kan ook worden onderzocht welke uitgangspunten mogelijk kunnen worden geoptimaliseerd. Tevens kan op basis van een gedegen analyse van de risico’s en de onzekerheden de onzekerheidsmarge worden aangescherpt. Deze optimalisaties en aanscherpingen kunnen leiden tot een naar beneden bijgestelde raming en dus een verkleining van het dekkingstekort.

Gemeentelijke bijdrage
Gezien de beperkte middelen, de noodzakelijke investeringen in onderhoud van de stad en de ambities op het gebied van woningbouw is het nog ongewis of er gemeentelijk geld beschikbaar komt voor de overige Sprong over het IJ onderdelen, of het resterende tekort op de Oostbrug.
Er wordt nog onderzocht of de gereserveerde € 5,1 mln kapitaallasten reservering in het MIP een ander investeringsniveau kent door recente schommelingen in de rentevoet. Doorrekening met de huidige rekenrente geeft i.i.g. een hogere

investeringssom dan bij vaststelling in de VJN van 2019. **Actie**: overleg met DMC, 5.1, 2, e .

We onderzoeken of er een relatie ligt met een grondexploitatie. Wanneer er in en rond de nieuwe verbindingen woningbouw plaatsvind (b.v. op water rond de kompasdam of KNSM, Oranje Werf, Hamerkwartier) waarmee gebieden worden ontsloten, dan is een bijdrage uit de GRX/VEF weer opportuun in het kader van bovenplanse investeringen. Daarnaast kunnen we onderzoeken of er ook commerciële mogelijkheden zijn (horeca, terras, op het water).
Actie: sessie organiseren met G&O en bekijken of er ontwikkelmogelijkheden zijn.

Er ligt een relatie tussen de toevoeging van vaste verbindingen en de exploitatie van de veerverbindingen. Bestaande pontverbindingen kunnen mogelijk worden afgeschaald en nieuwe of meer intensieve pontverbindingen zijn niet of beperkt nodig. In overleg met programma Veren onderzoeken of er mogelijk Vrijval is op de middelen voor de exploitatie veren. **Actie**: overleg met programma Veren.

Koppelen aan ontwikkelingen Kompasdam, ligplaatsen, opgang voetgangers en minder validen. Kompasdam moet worden aangelegd vanwege Oostbrug. Het is onderdeel van advies D'Hooghe, is een concessie in het advies: gaat het om "vinden" van ligplaatsen of ook "betalen" van ligplaatsen: er is discussie met nautische sector!! ???

Bijdragen Vervoerregio
In de afgelopen periode is contact geweest met de VRA over de mogelijke (extra) bijdragen in aanvulling op de al te toegezegde € 70 miljoen van de VRA voor de Javabrug. De gemeente stelt een (bestuurlijke) brief op waarin de VRA wordt verzocht aan te geven welke financieringsmogelijkheden aanwezig zijn voor in eerste instantie het nog te dekken tekort voor de Oostbrug (fiets) en een mogelijke bijdrage aan het geschikt maken van zowel de Oostbrug als de Westbrug voor OV. We zien mogelijkheden om in ieder geval de bijdrage op het niveau van 1/3 te houden en daarmee minimaal een bijdrage van € 86 mln (1/3 van € 260) met VRA af te spreken. Daarnaast kan op ook een beroep worden gedaan op VRA voor een bijdrage in de planstudiekosten. Dat geeft weer wat ruimte in de voorbereidingskosten. Het streven is dat de VRA uiterlijk oktober 2022 een reactie gereed heeft. Het nog te dekken deel voor de Oostbrug is dan maximaal € 39 mln. **Actie**: afronden bestuurlijke brief VRA

Bijdrage Rijk via MIRT/NTF
Voor wat betreft een rijksbijdrage is de inzet om in ieder geval aan te sluiten bij de al lopende inzet van VRA en Fietsersbond (en ondersteunt door provincies en gemeenten, brief aan Staatssecretataris medio 2021) om binnen het huidige MIRT een nationaal programma NTF (Nationaal Toekomstbeeld Fiets) op te zetten met een looptijd tot 2030. Daaruit zouden in ieder geval fietsprojecten die direct raken aan Rijksprojecten (barrières rond Rijkswegen, water en spoor) kunnen worden

gefinancierd. Het voorstel dat de partijen doen is dat voor de financiering gebruik gemaakt gaat worden van het Europees Herstelfonds. Medio April 2022 heeft de Tweede kamer een motie aangenomen van D66 en GL om de fiets inderdaad een volwaardige plek in het MIRT te geven op basis van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

In relatie tot het programakkoord is een Rijksbijdrage afhankelijk van prioritering t.o.v. andere schaalsprong projecten. In het programakkoord is een duidelijke relatie gelegd met een bijdrage aan versnelling woningproductie. Vanuit het programma zal worden onderbouwd welke bijdrage aan de versnelling van de woningbouwproductie vanuit Sprong wordt gedaan. **Actie** in overleg met Havenstad, Hamerkwartier en andere gebiedsontwikkelingen komen tot een beeld over de bijdrage aan woningbouw van Sprong.
Daarnaast is onder andere bij de risicoanalyse en de samenwerkingsdag Sprong over het IJ door de partners van het Rijk en de nautische sector het belang aangeduid van het volgen van het integrale advies van de D'Hooghe ook in het kader van de nautische veiligheid en het momentum vanwege het huidige draagvlak op ambtelijk en bestuurlijk niveau. In de gesprekken met het rijk zal ook deze argumentatie een plek moeten krijgen. **Actie**: bestuurlijke terugkoppeling van risicoanalyse en samenwerkingsdag.

Een rijksbijdrage is tevens afhankelijk van mogelijkheden n.a.v. de motie: Meer ruimte voor fietsinfra met regionale betekenis (motie 2e kamer). Samen met VRA en Fietsersbond bespreken we hoe we dat proces in kunnen steken. **Actie**: met 5.1, 2, e 5.1, 2, e VRA bespreken, SBAB mogelijk benaderen (Programmamanager). Procedure starten via VRA/MRA.

Een mogelijke ingang voor Rijksbijdrage is de Regiodeal. Het belang voor het Rijk zit in verbinding Zaanstad/Noord en centrum, ter voorkoming van een metropool met twee snelheden. Dit is een apart programma (van ministerie van landbouw / ez). **Actie**: 5.1, 2, e zoeken contact met Projectleider regiodeal

Nautische sector RWS/I&W:
RWS geeft aan dat zij geen mogelijkheden zien voor een eventuele bijdrage. De toevoeging van bruggen is voor de vaarweg een verslechtering. Ze zien wel heil in het integrale pakket van maatregelen in het advies van D'Hooghe, maar kunnen niet bijdrage aan bruggen. Actie: in overleg treden met nautische sector of zij als zij belang zien van integrale advies en niet toch een mogelijkheid is om een eventueel tekort mede te dekken.

Bijdrage Europa via EFRO/CEF
In aanvulling hierop is het voorstel dat de haalbaarheid onderzocht wordt om een bijdrage te verkrijgen direct vanuit Europese Fondsen en programma's. Recent zijn in België een fietstunnel (Brussel) en fietsbrug (Antwerpen) mede gefinancierd vanuit

EFRO. Daarnaast is er een optie om een bijdrage te vragen vanuit het programma Connecting Europe Facility (CEF) dat gericht is op het versterken van internationale verbindingen en het wegwerken van obstakels; de insteek hier is dat de oeververbindingen nodig zijn om het IJ, als internationale vaarweg, robuust, veilig en toekomstbestendig te houden.
Uitgangspunt voor de financieringsstrategie is dat gelijktijdig met het zoeken van additionele financiering voor de Oostbrug ook financiering voor de Westbrug en Voetgangerspassage geagendeerd wordt – Sprong over het IJ is immers een samenhangend pakket aan maatregelen die weliswaar gefaseerd in de tijd worden uitgevoerd maar niet los van elkaar kunnen worden gezien. De realisatie van de Westbrug is daarbij direct te koppelen aan de voortgang van Haven-Stad. In dit kader zal ook onderzocht worden of voor de Westbrug aangehaakt kan worden bij de Regiodeal ZaanIJ (of een eventuele opvolger hiervan).

N.a.v. overleg met collega's van TES 5.1, 2, e en 5.1, 2, e lijkt subsidie uit Europa meer een kans op extra dekking dan een substantiële dekkingsbron voor het uitvoeringsbesluit. Voor concrete toezegging moet de planvorming vergevorderd zijn en moet de uitvoering eigenlijk al zeker zijn (en dus al gedekt). Mogelijkheden zouden kunnen komen in de vorm van een bijdrage aan innovatie en/of duurzaamheid. **Actie**: In vervolgfase onderzoeken (inspiratiesessie met team en sprekers) of er mogelijkheden zijn op dit gebied. TES bij aanhaken.
Programma internationale vaarroutes??

Actie: Contact zoeken met collega's bij V&OR die bezig zijn met een lobby richting Europa (o.a. 5.1, 2, e . Contact zoeken met Cef experts samen met Rijksdienst voor ondernemend nederland/ IenW (Via 5.1, 2, e of 5.1, 2, e . Contact zoeken met BTIC MT-lid 5.1, 2, e directeur: 5.1, 2, e

Gemeente Amsterdam

Acties

Organisatie	Dekking	Actie	Naam	Datum
Amsterdam	MIP	Mail 5.1, 2, e Welke investeringssom hoort daarbij? € 135 / € 189 mln. en wanneer wordt dat vastgeprikt?	5.1, 2, e	
	SMF			
	Aanslag gemeentebelastingen	Terugkoppeling 5.1, 2, e uit sessie Rotterdam		
	VEF	Wat zit er nog in de reserve IJ-oeververbinding NB: reserveren voor programmakosten Stand reserve IJ-oever		01-07-2022
	Grex	Sessie met G&O organiseren ontwikkelmogelijkheden		
		Bijdrage Havenstad onderzoeken		
VRA		Brief naar VRA, vraag om extra geld. Ook uitspraak over OV. Vaststellen oktober 2022? Uitdagen om voor de zomer ambtelijk een uitspraak te doen Afstemming AOG en dir VRA.	5.1, 2, e	01-07-2022
		Procedure starten via VRA/MRA.		
		VRA- Fietsersbond samen met 5.1, 2, e bespreken hoe we dat proces in kunnen steken.		
		Relatie met 5.1, 2, e VRA bespreken, eventueel weer Stijn L contacten		
Rijk		Projectleider regiodeal ?	1,	
		Eventuele bijdrage voor nautische voorzieningen? Inventariseren welk kosten posten dit zijn	5.1, 2, e	
		NB: bediening door Rijk, maar kosten bediening bij Amsterdam! Onderzoeken welke ruimte er zit in deze opstelling.		
		Contact met 5.1, 2, e		
EU		In vervolgfase onderzoeken (inspiratiesessie met team en sprekers) of er mogelijkheden zijn op dit		

		gebied. TES bij aanhaken		
		Contact met 5.1, 2, e (TES)		
		Contact met 5.1, 2, e		
		Contact met 5.1, 2, e		
		Contact met 5.1, 2, e van EZ		
		Contact met 5.1, 2, e (TES)		
		Collega's bij V&OR die bezig zijn met een lobby ri Europa (o.a. 5.1, 2, e		
		Contact met BTIC 5.1, 2, e directeur: 5.1, 2, e		
		MT-lid BTIC ??? Genoemd door 5.1, 2, e TES tijdens overleg.		
		Cef experts met Rijksdienst voor ondernemend nederland/ I&W (Via 5.1, 2, e of 5.1, 2, e ?)		
PPS		Commerciële kansen?		
Binnengemeentelijke initiatieven		Havenstad		
		Programma Fiets		