Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Termini 179
1025 XM Amsterdam

T 020 527 37 00
E info@vervoerregio.nl
W www.vervoerregio.nl

KvK: 34374879000
IBAN: NL46BNGH0285168274
BIC: BNGHNL2G

Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020

Regioraad Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP AMSTERDAM

Datum	7 juli 2024	**Onderwerp**	Voorgenomen besluit tot ophogen financiële bijdrage Sprong over het IJ - Oostbrug
Uw kenmerk	-		
Ons kenmerk	2024/19117/MBA		
Inlichtingen	5.1, 2, e (Vervoerregio Amsterdam), 5.1, 2, e 5.1, 2, e (Gemeente Amsterdam)	**Bijlagen**	-

Geachte leden van de Regioraad, geachte leden van de gemeenteraad,

Graag informeren wij u over de financiële dekking van de fiets- en voetgangersbrug over het IJ. Wij zijn bijzonder verheugd om u mee te delen dat er financiële middelen zijn gevonden om de eerste fiets- en voetgangersbrug over het IJ – de Oostbrug - daadwerkelijk te realiseren.

Het IJ scheidt Amsterdam in twee delen en is een hoofdtransportas voor de scheepvaart. Met steeds meer inwoners, woningen, bedrijven en schepen in en om Amsterdam neemt de drukte op en rondom het IJ toe. Sinds eind 2023 wordt daarom hard gewerkt aan een fiets- en voetgangersbrug over het IJ: de Oostbrug. Een kruispunt van water- en landverkeer waarbij een goede, veilige doorstroming van al het vaar- en wegverkeer voorop staat.

<u>Financieel gedekt</u>
Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft op 4 juli 2024 besloten om extra geld vrij te maken om de Sprong over het IJ - Oostbrug mogelijk te maken. Op 1 oktober 2024 wordt de regioraad gevraagd om dit besluit definitief vast te stellen. De investeringskosten van de Oostbrug zijn € 300 miljoen op prijspeil[1] 2023. De Gemeente Amsterdam en de Vervoerregio hebben met elkaar afgesproken om

[1] De Vervoerregio baseert zich op de raming die bij de aanvraag actueel was op prijspeil januari 2023. De investeringskosten op prijspeil januari 2024 zijn € 310,5 miljoen. De bijdrage van de Vervoerregio wordt geïndexeerd, maar dat wordt meegenomen bij

beide 50% van de kosten te financieren. U ontvangt deze brief omdat de Vervoerregio en gemeente Amsterdam gezamenlijk over dit besluit communiceren.

Op dit moment bedraagt de financiële bijdrage van de Vervoerregio aan de realisatie van de Oostbrug € 90 miljoen, dat wordt met dit voorgenomen besluit € 140 miljoen. Daarnaast is er € 10 miljoen euro beschikt voor de planuitwerking en planvoorbereiding van de brug. Samen is dit 50% van de geraamde voorbereidings- en investeringskosten van de Oostbrug. De bijdrage van de Vervoerregio zal (jaarlijks) worden geïndexeerd.

Op 1 oktober 2024 wordt de regioraad gevraagd om dit besluit definitief vast te stellen.
In mei 2024 heeft het College van Burgemeester en Wethouders in het kader van de voorstellen voor de voorjaarsnota 2024 aan de gemeenteraad voorgesteld om naast de reeds bestaande bestemmingsreserve voor de Oostbrug van € 100 miljoen, bij de begroting 2025 extra middelen beschikbaar te stellen voor een bedrag van € 120 miljoen, deels voor de aanpassingen van de fietsroutes naar de brug toe in stadsdeel Oost en deels om het resterende deel van de dekking voor de Oostbrug beschikbaar te maken.

Met deze verhoging van de gemeentelijke bijdrage en de bijdrage van de Vervoerregio is er ook ruimte om het gemeentelijk aandeel in de indexatie tot en met realisatie van het project geheel, of in elk geval voor een groot deel, te dekken.

<u>Nadere uitleg kosten Oostbrug</u>
Er is in 2021 een kostenraming gemaakt voor de Oostbrug. Er zijn bij de kostenraming diverse aannames gedaan omdat er nog geen uitgewerkt ontwerp is. Voor de Oostbrug wordt uitgegaan van een fietsbrug zonder openbaar vervoer. Om tot deze keuze te komen, is samen met de Vervoerregio Amsterdam onderzocht wat de gevolgen zijn van wel of geen OV over de Oostbrug. Zonder openbaar vervoer over de Oostbrug, worden zowel de Noord/Zuidlijn als bus 37 over de Schellingwoudebrug door de groei van Noord drukker. Beide OV-lijnen kunnen deze extra druk opvangen. Daarnaast kost een Oostbrug met openbaar vervoer ongeveer twee keer zoveel als een fietsbrug. De raming van een fietsbrug kwam op prijspeil januari 2023 uit op circa € 300 miljoen. Vanwege het detailniveau van de raming en onderbouwing van de indexatie gaat de Vervoerregio uit van het prijspeil 2023. De bijdrage van de Vervoerregio is gebaseerd op 50% van de investeringskosten van de Oostbrug en zal (jaarlijks) worden geïndexeerd. De scope van de Oostbrug is verder uitgehard bij het definitiebesluit in 2026. Dan is een meer gedetailleerde raming beschikbaar. De definitieve scope is bekend bij het uitvoeringsbesluit naar verwachting in 2027.

<u>Toeleidende (fiets)routes</u>
Aanpassingen aan de toeleidende (fiets)routes maken nu nog geen onderdeel uit van de scope van de financiële bijdrage van de Vervoerregio. De Vervoerregio heeft ambtelijk aangegeven de toeleidende routes als reguliere projecten binnen het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit te kunnen co-financieren. De gemeente Amsterdam zal hiervoor een formele aanvraag indienen zodra (eerste) schetsontwerpen en kostenramingen daarvan bekend zijn. Voor de toeleidende routes in Oost wordt na de zomer met een schetsverkenning gestart in aanloop naar het opstellen van een Nota van uitgangspunten. Voor de Voorjaarsnota 2024 (gemeente Amsterdam) zijn van de maatregelen op de toeleidende routes in Oost zoals die zijn genoemd in het voorkeursbesluit Sprong over het IJ van februari 2022 eerste globale kosteninschattingen gemaakt. Deze komen op circa € 50 miljoen. Dit is een indicatief bedrag en de aanscherping hiervan vindt plaats gedurende de fase van de schetsverkenning. Dekking voor de (fiets)routes is deels opgenomen in de aanvullende € 120 miljoen die in de Voorjaarnota 2024 is opgenomen.

---

de beschikking van de financiele bijdrage.

Voor de toeleidende routes in Noord geldt dat deze onderdeel zijn van het project Johan van Hasseltzone. Op grond van de behandeling van de Voorjaarsnota 2024 door het college wordt aan gemeenteraad bij de begroting 2025 voorgesteld om dit project te dekken (door het langjarig op te nemen in het investeringsdomein Openbare Ruimte en Mobiliteit). Ook de verwachte extra structurele kosten voor o.a. bediening en onderhoud van de brug worden dan al in de meerjarenbegroting opgenomen. Uitgangspunt voor de opgaven van de Oostbrug en die van de toeleidende routes is dat ze goed op elkaar aansluiten. Dat geldt ook voor de kostenramingen waarbij duidelijk moet zijn wat onderdeel is van de Oostbrug en wat onderdeel van de toeleidende routes. De exacte aanlanding van de Oostbrug is nog niet bepaald, waardoor in de raming rekening wordt gehouden met een marge.

<u>Regionale en lokale betekenis van de Oostbrug</u>
Rondom het IJ komen er flink veel woningen bij en ook bedrijven. Aan de noordkant van het IJ gebeurt dit in diverse gemeenten, zoals Zaandam en Purmerend. In Amsterdam gebeurt dit onder andere bij het Hamerkwartier, de Buiksloterham en het Centrumgebied Amsterdam Noord. Aan de zuidkant komen er flink veel mensen bij op Zeeburgereiland en IJburg en de Nieuwe Kern. In de nieuwe wijken is minder ruimte voor de auto en ligt een grotere rol weggelegd voor de (elektrische) fiets. Dit alles betekent een flinke toename van het woon- werkverkeer over het IJ.

De Oostbrug sluit aan op de vijf thema's uit het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio dat in oktober 2023 door de Regioraad is vastgesteld. De brug verbetert de bereikbaarheid (en betrouwbaarheid) van bestemmingen in de noordelijke regio en ten zuiden van het IJ. Het gaat daarbij niet alleen om het verbinden van woon- en werkgebieden met elkaar, maar ook voorzieningen op het gebied van (hoger) onderwijs, gezondheidszorg en recreatie. Daarbij levert de Oostbrug een bijdrage aan actieve vormen van mobiliteit en past daarmee bij het STOMP-principe , een afkorting voor Stappen, Trappen, OV, Maas (vervoer van deur tot deur), of (elektrische of deel) auto waarmee de Vervoerregio inzet op prettig blijven bewegen en extra aandacht uitgaat naar de fiets. Ten behoeve van inclusiviteit wordt nu het uitgangspunt gehanteerd dat de helling van de brug gemiddeld maximaal 2,7% bedraagt.

Voor de Oostbrug wordt uitgegaan van 17.500 – 20.000 fietsers per dag (beide richtingen) en circa 500 voetgangers per dag. Dit betreft zowel nieuwe reizigers als bestaande reizigers die nu nog gebruik maken van de veren. De brug maakt daardoor ook ruimte voor ander langzaam verkeer op de bestaande pontverbindingen, waardoor de totale capaciteit over het IJ groter wordt. Reistijdwinsten kunnen oplopen tot 10 á 12 minuten voor reizigers uit Zaanstad, Oostzaan en Landsmeer, en wijken als de Banne en de Buiksloterham richting Amsterdam Oost. De winst bestaat uit een verkorting van de route, maar ook vaar- en wachttijd met het veer.

Tot slot spreidt de Oostbrug het fietsverkeer beter over het (regionale) fietsnetwerk en worden de drukke fietspaden rond de veeraanlandingen en het Centraal Station ontlast. Door de Oostbrug zijn de noordkant van (de regio) en de zuidkant van de regio straks via onder andere de Binnenring en ook andere routes in Oost beter met elkaar verbonden, dag en nacht. Voor veel mensen zijn scholen, cultuur, vrienden en familie dan sneller te bereiken.

<u>Bestendiging besluit door de Regioraad in oktober 2024</u>
Het verhogen van het budget aan de Oostbrug wordt voorgelegd aan de Regioraad op 1 oktober 2024, omdat het om een voorstel gaat voor een financiële bijdrage van € 140 miljoen. Bij de beantwoording van

de in de Regioraad aangenomen motie op 13 december 2016 is toegezegd de Regioraad beter te betrekken bij beslissingen over projecten waar de Vervoerregio meer dan € 100 miljoen aan bijdraagt.

Planning

Op dit moment werkt de gemeente Amsterdam samen met de Vervoerregio en de verschillende (nautische) partners aan de uitwerking van de Oostbrug en richting een definitiebesluit 2025/2026 en een uitvoeringsbesluit in 2027. Na dit laatste besluit kan ook de financiële bijdrage van de Vervoerregio definitief aangevraagd en beschikt worden. De betrokken (nautische) partners hierin zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, de Provincie Noord-Holland, Port of Amsterdam en het Centraal Nautisch Beheer. Na het uitvoeringsbesluit in 2027 volgt de marktselectie en nadere uitwerking van het ontwerp ter voorbereiding van de bouw. De uitvoering is nu voorzien in de periode 2031 tot 2034.

Oostbrug is onderdeel van Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam

De Oostbrug is onderdeel van programma Sprong over het IJ en is daarmee een van de maatregelen uit het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam. Het Inrichtingsplan is een integraal en gedragen plan van fysieke ingrepen op en rondom de Rijkswateren (het IJ en een deel van het Amsterdam Rijnkanaal binnen de ring A10) waar nautische en stedelijke belangen samenkomen. Binnen het Inrichtingsplan werken het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer, provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en Vervoerregio gezamenlijk aan de overkoepelende opgave om Amsterdam-Noord en regio met de rest van de stad te verbinden, op een toekomstbestendige manier waarbij rekening wordt gehouden met het IJ als Europese hoofdvaarweg.

Namens het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam, namens het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam,

Hoogachtend,

Marja Ruigrok
Lid Dagelijks Bestuur Vervoerregio Amsterdam

Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer en Vervoer Gemeente Amsterdam