De gemeenteraad heeft vorig jaar een aantal onredelijk dure besluiten genomen die helaas niet bijdragen tot een oplossing van de huidige grote capaciteitsproblemen bij de Buiksloterwegponten. Deze beslissingen zijn genomen op basis het rapport van de 'Sprong over het IJ', maar helaas is dit rapport ernstig gecensureerd en bij voorbaat geschreven naar de conclusie van een brug.

Volgens dit rapport wordt er vóór 2024 geen structurele oplossing voor de grote capaciteitsproblemen van de Buiksloterwegponten gerealiseerd. Dit terwijl de capaciteit van de ponten nu al niet meer toereikend is en er nog maar 1 pontje kan worden bijgeplaatst (omdat anders de scheepsvaart te veel wordt gehinderd). Er is nu nog geen enkel plan hoe de gemeente de capaciteitsproblemen gaat oplossen als vanaf deze zomer ook het vierde (maximaal toegestaan aantal pontjes) pontje overvol zal zijn. Dit staat allemaal in schril contrast met de belofte van de wethouder dat bij capaciteitsproblemen direct de capaciteit van de Buiksloterwegverbinding zou worden opgeschaald.

De politieke beslissing om de aanleg van station Sixhaven en de EYE-CS tunnel vele jaren uit te stellen is dan een signaal dat de tientallen miljoenen extra aan kosten, vele overlast (voor zowel pont- als metroreizigers) en veiligheidsrisico's (wegens de te grote hoeveelheden wachtende mensen) voor B&W niet belangrijk zijn. Hopelijk staat uw partij meer open voor feiten en voor de belangen van mensen en minder voor bureaucratische manipulaties.

In het rapport van de 'Sprong over het IJ' gaat het om de volgende fouten en weggelaten feiten:

- Het nú aanleggen van metrostation Sixhaven kost Eur 15mln. Het wachten met de aanleg tot wanneer metrotraject Noord-Zuidlijn functioneert (voorstel van de gemeenteraad) kost Eur 40mln (dus Eur 25mln meer). In het geval van een verlate aanleg van station Sixhaven kunnen de metro's van de Noord-Zuidlijn minimaal 3 zomers niet rijden naar Amsterdam Noord;
- Uit de reeds uitgevoerde verkeersstudies met de al bekende ontwikkeling van Overhoeks blijkt dat station Sixhaven nu al moet worden aangelegd (dit is zowel door de voorzitter van de ‘Sprong over het IJ’ Maurits de Hoog als door de wethouder Litjens bevestigd). De alinea uit het rapport waarin staat dat er “verdere studies nodig zijn en dat de noodzaak afhankelijk is van de verdere ontwikkeling van het gebied bij de Sixhaven” is hiermee overbodig en dient geschrapt te worden;
- Verder dient de verkeersstudie van mei/juni 2016 (en inmiddels ook van mei/juni 2017) te worden toegevoegd. Hiermee is er voor de gemeenteraad voldoende duidelijk dat er niet langer gewacht kan worden met de aanleg van station Sixhaven;
- De kosten voor de verplaatsing van de Cruiseterminal van Eur 150mln tot Eur 200mln dienen nog te worden meegenomen in de afweging van de alternatieven (brug vs tunnel);
- Ook het esthetische belang van de cruiseschepen voor de stad (helemaal nu er een speciale boulevard achter het station wordt aangelegd) dient te worden meegenomen alsmede het verlies aan liggelden en de uitgaven in de stad van deze (veelal rijkere) toeristen (aangezien veel cruiseschepen niet meer naar de regio Amsterdam komen bij verplaatsing van de terminal). Logistiek gezien zou een eventuele verplaatsing uit Amsterdam ook leiden tot populariteitsverlies van Nederland op het gebied van cruisevaarttoerisme;
- Minister Schultz heeft de hoogte van de bruggen voorgeschreven van 11,35m. Deze hoogte moet worden gebruikt in de rapporten in plaats van de 9,10m;
- Rijkswaterstaat heeft een Java-tunnelontwerp gemaakt met een diepte van 6,5m. De te overwinnen hoogte is voor een tunnel dus zelfs minder dan bij een brug. Nu staat precies het omgekeerde in het rapport;
- Een wegingstabel ontbreekt die gebruikt is om de mogelijke alternatieven te wegen. Hierin zouden de harde waarden (zoals kosten, stijgings-/dalingspercentages, de openingstijden van de

bruggen) moeten staan;

- Er staat dat het uitvoeringsbesluit voor station Sixhaven 6 jaar naar voren is gehaald naar 2020 (puur politiek gekozen jaar) terwijl dit in werkelijkheid 6 jaar naar achter wordt gehaald (in 2014 was al bij de wethouder bekend dat deze halte noodzakelijk was om de grote stroom toeristen naar Overhoeks en ook de nieuwe bewoners op te kunnen vangen). Het uitvoeringsbesluit kan nu al worden genomen zodat er direct kan worden gestart met de aanleg waardoor de halte al in 2020 (daar deze zo dringend nodig is) in gebruik kan worden genomen. Oplevering is dan niet gelijk met de Noord-Zuidlijn maar er kan dan wel een halfjaar lang elke dag worden gewerkt in de periode dat de Noord-Zuidlijn nog niet rijdt. Hierdoor kan de halte 4 jaar eerder worden geopend dan wat nu in het rapport staat;
- Daarnaast staat er niet in dat de metrohalte Sixhaven in de nabije toekomst de grote stroom toeristen ook niet aankan en de tunnel EYE-CS noodzakelijk is. Wanneer dit toch al bekend is dan is het economisch verstandig de aanleg van de voetgangerstunnel naar voren te halen.

Verdere vragen die zijn gekomen na het bestuderen van de stukken van de gemeente zijn:

1. Waarom is er niet eerder begonnen met de bestemmingsplanwijziging voor station Sixhaven? Oorspronkelijk stond het station al in de plannen en de constructie is zodanig dat het station in de toekomst eenvoudig is te realiseren. Daarnaast is al sinds 2014 bij de gemeente bekend dat er ernstige capaciteitsproblemen bij de Buiksloterwegveer zullen gaan voordoen. De gemeente is dus blijkbaar ipv het werken aan een oplossing alleen maar het probleem verder aan het vergroten geweest met het laten bouwen van grote toeristische attracties (zoals A'dam tower, This is Holland, Hotel Maritim). Mocht de Java brug in 2025 opengaan dan zullen de miljoenen toeristen niet de 5 kilometer omlopen en zullen alsnog aansluiten aan de rij voor de pontjes.
2. Waarom heeft de gemeente de strip laten volbouwen zonder zich bezig te houden met de verkeersproblemen en is de bestemmingsplan-procedure voor de aanleg van station Sixhaven en de tunnel EYE-CS niet al in 2014 in gang gezet?
3. Waarom zijn de kosten van de verschillende bruggen geheim, maar communiceert de wethouder wel openlijk volledig verkeerde kosten voor de Java brug (€100mln ipv de ongeveer €350mln, incl de eisen van de minister en €200mln voor het verplaatsen van de cruiseterminal)?
4. Concluderend zullen er vanaf deze zomer (wanneer de maximale toegestane 'pontbezetting' van 4 pontjes op het Buiksloterwegveer niet meer voldoende is) zich grote capaciteitsproblemen voordoen. Deze problemen zijn nu al ruim 2 jaar door de gemeente verzwegen, maar nu dient er wel direct begonnen te worden met een structurele oplossing (de enige oplossingen zijn het direct starten met de aanleg van station Sixhaven en de tunnel EYE-CS) anders loopt vanaf deze zomer het Buiksloterwegveer helemaal vast.

Wij hopen dat met behulp van deze punten het voor uw partij mogelijk is om een onderbouwde keuze te maken en hier ook andere politieke partijen op aan te spreken, zodat deze keuze nog vóór de gemeenteraadsverkiezingen kan worden gemaakt. Wij staan er te allen tijde voor open om deze brief verder toe te lichten en de sprong over het IJ samen met u te verwezenlijken.