Voordracht voor het College van B&W

NB – alle met grijs aangegeven onderdelen dienen in de komende weken nog nader uitgewerkt/aangevuld/besloten te worden.
Dit geldt voor de programmasturing, voor de financiële paragraaf en voor de adviezen.

Datum definitief advies 5.1, 2, e **
Datum definitief advies 5.1, 2, e **

Nummer zaakdossier: ZD2017-002465

Datum collegevergadering:
13 juni 2017

Onderwerp:
Definitief Voorkeursbesluit fase 2 Sprong over het IJ

Kernboodschap
Het college stemt in met het *Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ:* een uitgebreid maatregelenpakket om het toenemende fiets- en voetgangersverkeer over het IJ op te vangen en de stad om het IJ beter te verbinden. Naar aanleiding van de inspraakreacties is een nadere afweging gemaakt. Besloten is het IJpleinveer stapsgewijs te verbeteren en de uitvoering van het metrostation Sixhaven te versnellen. Het college houdt vast aan de bouw van de Javabrug, maar vervroegt de besluitvorming over een verbinding bij Stenen Hoofd en een eventuele voetgangerspassage CS-Buiksloterweg. Suggesties voor verbetering van de maatregelen worden meegenomen in de volgende fase.

Portefeuille:
Wordt automatisch gegenereerd in het systeem.

Reden Spoed:
Niet van toepassing

Het college van Burgemeester en Wethouders besluit:

1. **In te stemmen met het *Definitieve Voorkeursbesluit Fase 2 Sprong over het IJ*,** door
   a) **In te stemmen met de *concept-Nota van Beantwoording Inspraak en Advies Voorgenomen Voorkeursbesluit Fase 2 Sprong over het IJ* (bijlage *),**
   waarin op basis van de 2700 inspraakreacties een nadere afweging is gemaakt voor uit te voeren maatregelen voor de verbetering van de IJ-oeververbindingen, met de volgende hoofdpunten:
   - vasthouden aan de snelle realisering van vaste oeververbindingen op de flanken van het IJ in plaats van afwachten wat de effecten zullen zijn van de Noord-Zuidlijn, verbetering deel van het IJ,
   - vasthouden aan de snelle realisering van het metrostation Sixhaven in plaats van de voetgangerspassage bij CS,
   - vasthouden aan de realisering van een brug tussen Kop Java en het Hamerkwartier in plaats van een tunnel, mede naar aanleiding van de aanvullende MKBA en de aanvullende Kwalitatieve Review van het voorstel van RWS voor een minder diep gelegen Javatunnel,
   - vasthouden aan het hanteren van twee varianten voor de doorvaarthoogte van bruggen (9.70 en 11.35 m), in afwachting van een uitspraak van de Minister van I&M over een eventuele aanpassing van de Richtlijnen Vaarwegen,
   - zoveel mogelijk versnellen van besluitvorming en uitvoering van de maatregelen met behoud van de adaptieve strategie,
   - onderzoeken van suggesties voor verbetering van de maatregelen, enerzijds in de actualisering van de Nota Veren, anderzijds in de volgende planfasen van de maatregelen, waaronder: varianten voor bruggen over het Noord-Hollands Kanaal, het opnemen van de direct aansluitende fietsroutes en kruispunten in het ontwerp van de maatregelen, een oostelijker tracé voor de Javabrug, varianten voor het overbruggen van hoogtes, voor bescherming tegen wind en voor het ijsvrij houden van de aanbruggen,
   - nader onderzoeken van de beheermaatregelen voor een vlotte en veilige scheepvaart op het IJ in de volgende planfasen in overleg met I&M, RWS, CNB en HbA,
   - betrekken van omwonenden en betrokken organisaties bij de planvorming voor de maatregelen en voor de gebiedsontwikkeling daar rondom heen.

   b) **Kennis te nemen van de aanbevelingen van de *Gateway-review* en de reactie daarop vanuit het project Sprong over het IJ en geheimhouding op te leggen op het *Gateway Reviewrapport* (bijlage *) en op het *Memo Verwerking Gateway aanbevelingen Sprong over het IJ* (bijlage **),**
   met de volgende maatregelen om de geconstateerde risico's te beheersen:
   - een transparante afweging in de Nota van Beantwoording,
   - een nadere afweging van de volgorde van uitvoering van de vaste oeververbindingen,
   - het continueren van het programma Sprong over het IJ,
   - intensief overleg met stakeholders,
   - het uitwerken van het gemeentelijk beleid voor de zee- en riviercruise in de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA.

   c) **Kennis te nemen van het advies van de *Externe Adviescommissie* (bijlage *),**
   met als hoofdpunten:
   - het zoveel mogelijk versnellen van besluitvorming, planvorming en uitvoering met behoud van de kwaliteit van de adaptieve strategie: leren van ervaringen en feitelijk gebruik van uitgevoerde maatregelen en open staan voor nieuwe inzichten,
   - afzien van tunnels, ook als deze minder diep gelegen zijn zoals in het voorstel van RWS, vanwege: beperkt comfort, sociale onveiligheid 's avonds en 's nachts en het risico van een negatief effect op gebruik en vervoerwaarde.

d) In te stemmen met het *Maatregelenpakket Sprong over het IJ*:

- Maatregel 1 – Optimaliseren IJpleinveer
  Opvangen van het sterk toenemende verkeer van fietsers en voetgangers in het centrale deel van het IJ door het in de periode 2018-2020 optimaliseren van het IJpleinveer: 1) meer en grotere veren, 2) verschuiven zuidelijke aanlanding en herinrichten van de Oostertoegang, 3) aanleg van een langzaam verkeerbrug over het Noord-Hollands Kanaal en 4) aanleg langzaam verkeerverbinding Buiksloterweg-pontplein IJplein.
- Maatregel 2 – Metrostation Sixhaven
  Opvangen van het snel toenemende aantal bezoekers van de publieksvoorzieningen op Overhoeks door aanleg van het metrostation Sixhaven; start planvoorbereiding 2017, versnelde uitvoering vanaf 2020 na evaluatie effecten NoordZuidlijn, ontwikkeling reizigersverkeer het IJ en planvorming Sixhaven en omgeving.
- Maatregel 3 – Javabrug
  Spreiden van het sterk groeiende fietsverkeer over het IJ door de aanleg van vaste oeververbindingen op de flanken, te beginnen met aanleg van een langzaam verkeerbrug tussen Kop Java en het Hamerstraatkwartier; start planvoorbereiding 2017, start uitvoering vanaf 2020 na evaluatie effecten NoordZuidlijn, ontwikkeling reizigersverkeer over het IJ en planvorming Hamerkwartier.
- Maatregel 4 – Stenen Hoofdverbinding
  In 2020 wordt een Voorkeursbesluit genomen over een vaste oeververbinding op de westflank van het Stenen Hoofd naar de Grasweg; Voorkeursbesluit brug-tunnel en start planvoorbereiding 2020, start uitvoering minimaal één jaar na opening Javabrug in relatie tot ontwikkeling reizigersverkeer over het IJ en planvorming Buiksloterham.
- Maatregel 5 – Voetgangerspassage CS-Buiksloterweg
  Bij een sterke groei van het voetgangersverkeer in het centrale deel van het IJ kan na ingebruikname en evaluatie van metrostation Sixhaven overwogen worden om aanvullend een voetgangerspassage onder het IJ te realiseren van CS naar de Buiksloterweg; Voorkeursbesluit en start planvoorbereiding minimaal één jaar na opening metrostation Sixhaven, start uitvoering na goedkeuring bestemmingsplan.

2. In te stemmen met de *Definitieve Nota van Uitgangspunten Fase 2 Sprong over het IJ* (bijlage *) en de onderliggende onderzoeken (Vervoerwaardestudie, MKBA, MCA/Kwalitatieve Review), met als belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de conceptversie van januari 2017:

a) het opnemen van de nadere afweging naar aanleiding van de inspraak, inclusief de aanvullende MKBA en de aanvullende Kwalitatieve Review Javatunnel,
b) het opnemen van de rijke oogst aan suggesties voor verbetering van de maatregelen en nader onderzoek in het vervolgproces,
c) redactionele aanpassingen, waaronder aanscherping van technische en financiële gegevens en verwijzingen naar onderliggende documenten.

3. In te stemmen met het *Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit Sprong over het IJ* (bijlage *), met als hoofdpunten:

a) voortzetting van een samenhangend programma Sprong over het IJ, hiertoe een programmamanager aan te stellen en voor de uitvoering hiervan opdracht te verlenen aan de directeur **,
b) opdracht te verlenen voor de uitvoering van de maatregelen aan de directeuren Verkeer en Openbare Ruimte, Metro en Tram respectievelijk Grond en Ontwikkeling, conform Schema 1 in het Plan van Aanpak,
c) de uitvoering van de adaptieve strategie, inclusief de aspecten die een rol zullen spelen in de go/no go-afweging bij de Uitvoeringsbesluiten,
d) verkenning van versnellingsmogelijkheden,
e) opheffing van de Externe Adviescommissie en instelling van een Supervisieteam en een Technische Commissie.

f) voortzetting van het overleg met Rijk en Provincie en met nautische partijen Rijkswaterstaat, Centraal Nautisch Beheer en Havenbedrijf Amsterdam.

4. In te stemmen met dekking van de benodigde financiële middelen in de Voorjaarsnota 2017.

5. In te stemmen met de inhoud van de concept-bestuurlijke reactie (bijlage *) op moties nrs. 204, 205, 206, 207, 208 en 209 en op basis hiervan in te stemmen met de vraag aan de raad om de moties als afgedaan te beschouwen.

6. In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op bijlage 0.1, 0.2, 0.3, 0.4 en ** (Gateway Reviewrapport) op grond van artikel 55 Gemeentewet juncto artikel 10, tweede lid, onder b van de Wet Openbaarheid van Bestuur en deze onder geheimhouding over te leggen aan de raadscommissie en de Gemeenteraad indien de raadscommissie adviseert om de voordracht te agenderen voor bespreking in de Gemeenteraad.

Onderbouwing besluiten

Ad 1a In te stemmen met de *concept-Nota van Beantwoording Inspraak Voorgenomen Voorkeursbesluit Fase 2 Sprong over het IJ* (bijlage *)

Naar aanleiding van het *Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ* van 10 januari 2017 zijn in de periode 23 januari t/m 6 maart 2017 bijna 2700 inspraakreacties gegeven: 2586 via het emailformulier, 118 zienswijzen, 20 adviezen, 3 raadsadressen, 3 petities. In de raadsvergadering van 15 maart 2017 zijn bovendien 6 moties aangenomen.
Alle inspraakreacties zijn gebundeld en beantwoord in de *concept-Nota van Beantwoording Inspraak Voorkeursbesluit Fase 2 Sprong over het IJ* (bijlage *).

In de afweging van B&W van 10 januari 2017 over het wenselijke pakket maatregelen voor de verbetering van de IJ-oeververbindingen in het *Voorgenomen Voorkeursbesluit Fase 2 Sprong over het IJ* is een beslispad met vijf afwegingsstappen gevolgd:
- Afwegingsstap 1 - Optimaliseren van de veerverbindingen of vaste oeververbindingen?
- Afwegingsstap 2 - Centrale vaste oeververbindingen of juist op de flanken?
- Afwegingsstap 3 - Metrostation of voetgangerspassage in het centrale deel van het IJ?
- Afwegingsstap 4 - Oeververbindingen op de flanken in de vorm van tunnels of bruggen?
- Afwegingsstap 5 - Eerst vaste oeververbindingen op de oostflank of juist op de westflank?

In de inspraakreacties is op alle afwegingsstappen en maatregelen uitgebreid gereageerd. Voor het Definitieve Voorkeursbesluit zijn daarom de afwegingsstappen opnieuw doorlopen, te beginnen met een afwegingsstap 0, waarin voorstellen voor andere maatregelen beschouwd zijn. In de Nota van Beantwoording is een complete nadere afweging opgenomen. Hieronder volgen de hoofdpunten, waarbij verwezen wordt naar de bladzijden in de Nota van Beantwoording.

Hoofdpunten in de nadere afweging voor het *Maatregelenpakket Sprong over het IJ:*

Afwegingsstap 0 – Andere maatregelen
In de inspraak zijn verschillende voorstellen gedaan voor andere typen verbindingen dan in het onderzoek in fase 2 betrokken waren: kabelbaanverbindingen, OV-verbindingen en verbetering van fietsnetwerken.
Weging

De analyse van het voorstel voor kabelbaanverbindingen op de 'verre flanken' van het IJ wijst uit dat deze een betrekkelijk geringe vervoerwaarde voor fietsers hebben, maar mogelijk wel interessant kunnen zijn voor OV-reizigers. Dit geldt met name voor de westzijde. In het programma Haven-Stad zal deze optie nader onderzocht worden, mede in relatie tot de nieuwe locatie van de PTA. Tramverbindingen zijn in fase 1 onderzocht en niet haalbaar gebleken. Metroverbindingen zullen onderzocht worden in de vervolgfase van de Metrostudie.
De voorstellen voor verbeteringen in het fietsnetwerk worden betrokken in het Meerjarenplan Fiets. De aanpassingen in de direct aansluitende fietsroutes en kruispunten zullen meegenomen worden in het ontwerp van de afzonderlijke maatregelen.

Afwegingsstap 1 – Optimaliseren van de veerverbindingen of vaste oeververbindingen?
In de inspraak is heel verschillend gereageerd op het besluit van B&W om te kiezen voor het optimaliseren van het verensysteem in combinatie met de aanleg van vaste oeververbindingen. In meer dan 100 inspraakreacties en zienswijzen en in de adviezen van de nautische partijen (Havenbedrijf, CNB, Rijkswaterstaat, ORAM, Provincie en Schuttevaer) wordt bepleit om de effecten van snelle verbetering van het verensysteem en de opening van de Noord-Zuidlijn af te wachten, al dan niet inclusief het metrostation Sixhaven, alvorens te besluiten over vaste oeververbindingen. Mogelijk hebben deze al zoveel effect dat nog jarenlang met een beter verensysteem volstaan kan worden.
In veel andere inspraakreacties en zienswijzen en in de adviezen van de Bestuurscommissie Noord, de Vervoerregio Amsterdam en de Fietsersbond wordt juist een versnelling bepleit van uitvoering van de vaste oeververbindingen.
De Externe Adviescommissie en de Gateway-review adviseren in te blijven zetten op de combinatie.
Weging
Gezien de urgentie van de opgave en de omvangrijke maatschappelijke baten van vaste oeververbindingen wordt het inzetten op het optimaliseren van de veerverbindingen én het snel realiseren van vaste oeververbindingen als een robuuste keuze beschouwd. Wel kunnen de planning van besluitvorming, planvoorbereiding en uitvoering aangescherpt worden en waar mogelijk versneld.

Afwegingsstap 2 – Centrale vaste oeververbindingen of juist op de flanken?
Het Voorgenomen Voorkeursbesluit koos voor het realiseren van vaste oeververbindingen op de flanken voor het opvangen van het groeiende fietsverkeer over het IJ en voor aanvullende maatregelen in het centrale deel, specifiek voor voetgangers.
In veel inspraakreacties en zienswijzen en in enkele adviezen is een oplossing voor het snel toenemende verkeer over het IJ voorgesteld in de vorm van een tunnel voor fietsers en voetgangers in het centrale deel van het IJ. Deze zou gesitueerd kunnen worden op de plek van het Buiksloterwegveer, meer naar het oosten (IJpleintunnel) of juist meer naar het westen (Eyetunnel). Ook de bouw van bruggen en pontons in het centrale deel en de ombouw van de IJtunnel zijn door verschillende insprekers opnieuw aan de orde gesteld.
De Externe Adviescommissie adviseert af te zien van tunnels in het centrale deel van het IJ. De Gateway-review beschouwt de vaste oeververbindingen op de flanken als een robuuste keuze.

Weging
De mogelijke verdubbeling van het fietsverkeer over het IJ in de komende decennia leidt bij een vaste oeververbinding in het centrale deel van het IJ tot een zware, extra belasting van de omgeving van het Centraal Station en de aansluitende fietsnetwerken. Spreiding naar de flanken vermindert de druk op dit deel van de binnenstad juist.

De voorstellen voor bruggen en pontons en voor ombouw van de IJtunnel bieden geen nieuwe argumenten om de eerdere besluitvorming uit fase 1 van Sprong over het IJ te heroverwegen.

Afwegingsstap 3 – Metrostation of voetgangerspassage in het centrale deel van het IJ?
B&W kozen in het Voorgenomen Voorkeursbesluit voor het eerst realiseren van metrostation Sixhaven en later zo nodig voor de voetgangerspassage CS-Buiksloterweg.
In veel inspraakreacties en zienswijzen wordt bepleit om juist realisering van de voetgangerstunnel prioriteit te geven boven realisering van metrostation Sixhaven.
Weging
De analyses in de MKBA lieten overtuigend zien dat uitvoering van het metrostation goedkoper is en een hogere maatschappelijke baten-kostenverhouding heeft dan uitvoering van de voetgangerspassage. Het moment van overwegen van eventuele aanleg van de voetgangerspassage kan wel naar voren gehaald worden. Een jaar na de opening van het metrostation kunnen de effecten onderzocht worden van realisering van het metrostation op de reizigersstromen en kan in relatie tot de verwachte ontwikkeling van Overhoeks en de omgeving van het metrostation bepaald worden of verdere planvoorbereiding en uitvoering van een voetgangerspassage opportuun zijn.

Afwegingsstap 4 – Oeververbindingen op de flanken in de vorm van tunnels of bruggen?
B&W kozen in het Voorgenomen Voorkeursbesluit voor realisering van een Javabrug op de oostflank en voor het open houden van de keuze voor een brug of tunnel bij het Stenen Hoofd op de westflank. Tegelijkertijd is gekozen voor het verplaatsen van de PTA. In de afweging in januari 2017 hebben B&W de vervoerwaarde, het gebruiksgemak, de sociale onveiligheid van tunnels en de ruimtelijk-economische impact van bruggen zwaar laten wegen.
Rijkswaterstaat stelt in zijn advies dat in de afweging onvoldoende gewicht is toegekend aan de argumenten tegen bruggen en daarmee aan het scheepvaartbelang. Parallel stuurde de minister van I&M een brief aan B&W met dezelfde strekking. Ook andere nautische partijen brachten adviezen uit of zienswijzen in, waarin gepleit wordt voor een zorgvuldiger weging van scheepvaartbelangen (CNB, HbA, Provincie, ORAM, Waterrecreatie Nederland, Watersportverbond, HISWA).
Rijkswaterstaat heeft daarnaast door ingenieursbureau Arthe civil & structure onderzoek laten doen naar een ondieper gelegen Javatunnel. Als het oostelijk deel van het IJ niet langer gebruikt wordt voor de zeevaart, kan de norm voor de vaardiepte aangepast worden: van de zeehavennorm voor de waterdiepte (12,5 m - NAP) naar de kanaalnorm (6 m - NAP).
De Vervoerregio Amsterdam heeft juist "een duidelijke voorkeur voor een brugverbinding ten opzichte van een tunnelverbinding. Er hoeft bij een brug minder hoogte overwonnen te worden door de gebruiker. Voorzieningen die van fietsers verlangen dat zij afstappen (of zelfs wachten) leiden tot minder gebruik en daarmee tot een geringer bereikbaarheidseffect." Ook in andere inspraakreacties, zienswijzen en adviezen (onder andere van de Bestuurscommissie Noord, Milieudefensie en de Fietsersbond) wordt snelle aanleg van bruggen bepleit.
In 211 inspraakreacties en verschillende zienswijzen wordt verplaatsing van de PTA afgewezen. De bijdrage van de cruisevaart aan de lokale economie en aan de levendigheid van het IJ spelen hierin een belangrijke rol. In 29 inspraakreacties en enkele zienswijzen wordt verplaatsing van de PTA juist toegejuicht, vooral met het oog op het terugdringen van milieuhinder en de drukte in de stad (vrachtwagens, bussen).

Weging
De MKBA en de Kwalitatieve Review Fase 2 Sprong over het IJ zijn in samenwerking met RWS, CNB en HbA opgesteld. Alternatieven voor veren, bruggen, tunnels, het metrostation en de voetgangerspassage zijn hierin gelijkwaardig onderzocht. Mede op verzoek van de nautische partijen

is hierbij ook expliciet aandacht gegeven aan risico's voor de scheepvaart, wachttijden voor fietsers bij brugopeningen en extra kosten voor veiligheid (zoals het uitbreiden van het walradarsysteem). Ook de kosten van verplaatsing van de PTA zijn meegenomen in het onderzoek.

Naar aanleiding van de inspraak en de adviezen heeft een nadere afweging plaats gevonden. Hierin zijn de argumenten voor en tegen bruggen en tunnels opnieuw gewogen, mede op basis van een uitwerking en nadere analyses van het voorstel van RWS voor een minder diep gelegen Javatunnel. Hoofdpunten in de nadere afweging zijn:

- *Op verzoek van de gemeente Amsterdam heeft RoyalHaskoning-DHV een second opinion uitgevoerd naar de technische, nautische en financiële aspecten van een minder diep gelegen Javatunnel (17 maart 2017). Naar aanleiding daarvan is het schetsontwerp door Arthe en RWS in overleg met CNB en gemeente Amsterdam aangepast, is gezamenlijk de kostenraming aangescherpt (RWS-gemeente Amsterdam), is de vervoerwaarde bepaald (V&OR gemeente Amsterdam) en zijn de maatschappelijke kosten-baten doorgerekend (Decisio). De analyse van het RWS-voorstel voor een minder diep gelegen Javatunnel is als bijlage toegevoegd aan de Nota van Beantwoording.*
- *Conclusies van de nadere analyses zijn:*
    - *de variant is na enkele aanpassingen technisch en nautisch uitvoerbaar, zij het dat op de kwaliteit van de ruimtelijke inpassing en het comfort van de toeritten ingeboet is;*
    - *de kosten komen hoger uit dan eerder door RWS ingeschat: circa € **-**M, ten opzichte van de eerder berekende € **-** M;*
    - *de MKBA kent een baten-kosten-verhouding van **; vergelijk de baten-kostenverhouding van ** van de eerder doorgerekende, dieper gelegen Javatunnel, respectievelijk ** van de eerder doorgerekende Javabrug;*
    - *de maatschappelijke baten van de relevante varianten zijn: € ** M (RWS-Javatunnel), € ** M (eerder doorgerekende Javatunnel), respectievelijk € ** M (Javabrug) .*
- *Het aangepaste voorstel van RWS is voorgelegd aan de drie groepen externe experts, die in het najaar van 2016 de Kwalitatiever Review uitvoerden, met de vraag of dit nieuwe voorstel tot een aanpassing van hun oordeel leidt. De expertgroep Scheepvaart stelt **. De expertgroep Verkeer en Vervoer **. De expertgroep Ruimtelijke Kwaliteit geeft aan **.*
- *De Externe Adviescommissie Sprong over het IJ heeft op 18 maart 2017 kennis genomen van het RWS-voorstel. De commissie constateert dat het te overwinnen hoogteverschil tussen een brug en een tunnel groot blijft: circa 7.50 meter bij een brug (op doorvaarthoogte 9.70 m) versus circa 15 meter bij een tunnel. De Adviescommissie adviseert met klem af te zien van tunnels op de flanken met het oog op comfort, sociale veiligheid en risico's bij de exploitatie. De commissie acht de kans groot dat reizigers de tunnel 's nachts niet zullen gebruiken. Realisering van commercieel programma acht de commissie niet kansrijk.*
- *Bij de argumenten, die Rijkswaterstaat noemt tegen bruggen, kunnen de volgende kanttekeningen geplaatst worden:*
    - *Het Rijk heeft weliswaar "veel geïnvesteerd in de optimalisatie van de hoofdtransportas Noordzeekanaal", maar zowel de nieuwe zeesluis als de vervanging van de Hembrug door de Hemspoortunnel zijn welkome verbeteringen van de bereikbaarheid van de zeehaven; over de door de binnenvaart gebruikte achterlandverbinding via het Amsterdam-Rijnkanaal zijn o.a. door RWS recent verschillende nieuwe bruggen gerealiseerd.*
    - *Van een "afname van de beschikbaarheid en aantrekkelijkheid van de hoofdtransportas" is geen sprake; de geplande Jakartagracht en de remmingwerken scheiden het recreatieverkeer juist effectief van de doorgaande binnenvaart.*

- *Van een "negatieve invloed op de modal shift" (de wenselijke verschuiving van wegvervoer naar vervoer per schip of per trein) is door de aanleg van een brug over het IJ geen sprake; over de achterlandcorridor liggen 26 bruggen op Rijnvaarthoogte van 9.10 + NAP; bovendien heeft de gemeente Amsterdam aangegeven zich te zullen conformeren aan een eventuele nieuwe norm voor de doorvaarthoogte.*
- *Van een "toename van de wachttijd" voor de recreatievaart en speciale transporten zal slechts in beperkte mate sprake zijn als – zoals eerder besproken met RWS en CNB – gezamenlijk een 'Blauwe Golf' ingesteld wordt op het IJ.*
- *Van een "toename van onveiligheid voor vaarweggebruikers" zal altijd in enige mate sprake zijn bij aanleg van een brug; de door RWS belegde Veiligheid-expertmeeting van december 2016 toonde echter juist aan dat de extra risico's bij de voorgestelde Javabrugvariant beperkt zijn; een sterke toename van het pontverkeer brengt veel grotere risico's met zich mee, aldus de geraadpleegde experts.*

- *Voor de verplaatsing van de PTA zijn meerdere redenen:*
  - *Het concentreren van de zeecruisevaart op één nieuwe terminal ten westen van de Haparandadam maakt het mogelijk om bruggen over het IJ te realiseren met compacte bewegingswerken en een openingsregime met beperkte wachttijden.*
  - *Een nieuwe, goed ontsloten plek aan de rand van de stad in de nabijheid van de A10 biedt ruimte om de groei van het aantal zeecruiseschepen efficiënt af te wikkelen en is naar verwachting bedrijfseconomisch voordeliger dan exploitatie van twee terminals. Reders hebben aangegeven Amsterdam te zullen blijven aandoen als een goed alternatief beschikbaar is. Uitzondering is het luxe segment van de zeecruise (ca. 25 schepen per jaar). Reders gaven aan de stad alleen te blijven bezoeken als een faciliteit in het centrum van de stad beschikbaar blijft.*
  - *Door de schaalvergroting in het type schepen stijgt het aantal cruise-passagiers van ca. 280.000 in 2015 naar mogelijk 770.000 in 2030. Het aantal busbewegingen stijgt navenant: van ca. 3.200 naar mogelijk 7.800 per jaar. Maar liefst 40 % van de passagiers brengt een bezoek aan attracties in de regio of elders in Nederland. Deze kunnen vanaf een locatie dichtbij de A10 gemakkelijk per bus naar de Zaanse Schans, de bollen of Volendam. De overige 60 % kiest voor een bezoek aan attracties in de stad, zoals winkels, musea of een rondvaart. Via de A10 zijn deze goed bereikbaar.*
    Voor de bevoorrading van de schepen hoeven vrachtwagens het centrum niet meer in (2015: 900; 2030: 2.100). Het verminderen van bus- en vrachtverkeer in de binnenstad sluit aan op de doelen van het programma Balans in de Stad.
  - *Verplaatsing van de PTA biedt bovendien de mogelijkheid om de – nu ongebruikte – touringcargarage onder de PTA, met 40 plaatsen, daadwerkelijk in te zetten voor het parkeren en halteren van touringcars. Met de Zouthaven en de De Ruyterkade op loopafstand kan de overstap van passagiers van touringcars op rondvaartboten efficiënt georganiseerd worden. Het Damrak en de stadszijde van CS kunnen dan ontlast worden en een veiliger en aantrekkelijker stadsentree worden. Dit sluit aan op de doelen van het programma Balans in de Stad.*
  - *Verplaatsing van de PTA biedt tot slot de mogelijkheid om de vrijkomende Veemkade aan de IJ-haven intensiever te gebruiken voor ligplaatsen voor de groeiende riviercruisevaart. De huidige locaties voor ligplaatsen en afmeerplekken van riviercruiseschepen aan de De Ruyterkade zouden dan alleen nog benut hoeven worden voor het halteren van riviercruise, partyschepen en rondvaartboten: het tijdelijk afmeren om in te schepen en te ontschepen. Ook dit argument sluit aan op de doelen van het programma Balans in de Stad.*

- *Het handhaven van kleine zeecruise op de huidige PTA en de groei van de riviercruise zullen – met alle andere scheepvaart op het IJ – een bijdrage leveren aan de levendigheid op het IJ.*

B&W hebben de inspraakreacties gewogen. Een minder diep gelegen Javatunnel blijkt inpasbaar en blijkt ook goedkoper als diepe tunnels en bruggen. De baten-kostenverhouding en de totale maatschappelijke baten zijn echter minder gunstig als die van diepe tunnels én van bruggen.
Ook de eerder aangegeven bezwaren tegen tunnels wat betreft comfort en sociale veiligheid zijn niet weggenomen.
De bezwaren van RWS tegen bruggen acht het college niet overtuigend. Als het ontwerp van een brug voldoet aan de Richtlijnen Vaarwegen mag er van worden uitgegaan dat deze de vlotheid en veiligheid van de scheepvaart niet in gevaar brengt. De in opdracht van Rijkswaterstaat uitgevoerde Veiligheidsstudie bevestigt dit ook.
De gemeente Amsterdam heeft daarnaast al in het voorjaar van 2016 aangegeven dat zij een nieuwe Richtlijn voor de doorvaarthoogte van een brug vanzelfsprekend zal overnemen. In afwachting van een besluit van de minister daartoe zullen in de uitwerking twee varianten voor de brughoogte gehanteerd worden.
Alle argumenten overwegende houdt het college vast aan de keuze voor een Javabrug in plaats van een Javatunnel.

Afwegingsstap 5 - Eerst vaste oeververbindingen op de oostflank of juist op de westflank?
B&W kozen er in het Voorgenomen Voorkeursbesluit voor om als eerste maatregel 3 - een Javaverbinding op de oostflank te realiseren, met het oog op het grotere ontlastende effect op de centrale veren en de samenhang met en impuls voor de gebiedsontwikkeling in het Hamerkwartier en het Marineterrein.
Uit de inspraak komt brede steun naar voren voor het pakket van maatregelen als geheel, maar circa 30 % van de inspraakreacties spreekt zich uit voor maatregel 4 - de Stenen Hoofdverbinding als belangrijkste maatregel uit het pakket.
Omdat de keuze voor een brug of een tunnel bij maatregel 4 nog niet gemaakt is en de planvorming voor de gebiedsontwikkeling in het zuidelijk deel van de Buiksloterham nog niet gestart is, leidt omkering van de volgorde van uitvoering van maatregel 3 en 4 tot een forse vertraging in het realiseren van vaste IJ-oeververbindingen. Aan de voorkeur voor en de roep om versnelling van de westelijke verbinding kan tegemoet gekomen worden door de besluitvorming over het Voorkeursbesluit naar voren te halen.
Op basis van deze overwegingen is de volgorde van uitvoering van de vaste oeververbindingen op de flanken niet aangepast. De besluitvorming over de westelijke verbinding is versneld.

Ad 1.b) Kennis te nemen van de aanbevelingen van de *Gateway-review* en geheimhouding op te leggen op het *Gateway Reviewrapport* (bijlage *) en op het *Memo Verwerking Gateway aanbevelingen Sprong over het IJ* (bijlage **).

In de week van 13 tot 17 maart 2017 vond op verzoek van directeur R&D een Gateway-review plaats, georganiseerd door het Ministerie van Binnenlandse Zaken, op het Voorgenomen Voorkeursbesluit en het ingerichte proces voor Sprong over het IJ.
De conclusie van het Gateway-reviewteam is overwegend positief, en geeft als totaal de waarde "oranje-groen'' aan het project Sprong over het IJ. Dat betekent dat geslaagde implementatie waarschijnlijk is, onder de voorwaarde dat een aantal adviezen, met name over governance en transparante besluitvorming, op korte termijn worden opgevolgd.

Belangrijkste adviezen uit de Gateway-review:
1. Transparantie en herleidbaarheid van de besluitvorming optimaliseren.

2. Maatregel 1 (intensivering veren inclusief brug Noord-Hollands kanaal en verschuiven IJpleinveer) en maatregel 2 (metrostation Sixhaven) zijn wat betreft het reviewteam onomstreden. Een zorgvuldige stedenbouwkundige inpassing van de ingrepen in het gebied rond de Sixhaven wordt van groot belang geacht.
3. De keuze voor het maken van vaste verbindingen op de flanken vond het reviewteam robuust. Wat betreft de volgorde van de maatregelen 3 en 4 (vaste verbindingen bij Java en bij Stenen Hoofd), wordt de gedachte neergelegd om te starten bij het Stenen Hoofd, gelet op de risico's die bij de Javabrug zijn gezien. Bij de Javabrug wordt geadviseerd om ook een oostelijker gelegen variant te onderzoeken.
4. Geadviseerd wordt om het pakket aan maatregelen als samenhangend programma bij elkaar te houden, met een sterke, eenduidige aansturing en governance.
5. Het is van belang om de open dialoog met de stakeholders vast te houden en ook te versterken.
6. Tot slot is door het reviewteam gevraagd naar de gemeentelijke visie op zeecruise en riviercruise. Ook is geadviseerd om bij het maken van een langetermijn visie op de stad een ondersteunende visie te maken op bereikbaarheid (voor OV, fietsers en voetgangers). Het is voor partijen wenselijk dat duidelijk is wat de gemeentelijke visie is.

Reactie op de adviezen:

Ad 1. Verwerkt in de voordracht en de Nota van Beantwoording.

Ad 2. Proces inpassing is verwerkt in het Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit.

Ad 3. De afweging met betrekking tot maatregelen 3 en 4 is opnieuw gemaakt, inclusief een nadere afweging over de keuze voor bruggen of tunnels. Deze is opgenomen in de Nota van Beantwoording. De conclusie hiervan is, dat de vaste verbinding bij Stenen Hoofd een vergelijkbare MKBA score kent, maar ook vergelijkbare risico's als de Javabrug. De Javabrug kan sneller worden gerealiseerd, omdat er bij de planvorming en aanleg aansluiting kan worden gevonden op de ontwikkelingen in het Hamerkwartier. Er wordt daarom vastgehouden aan de volgorde. Toch wordt ook een wijziging in de plannen aan B&W en gemeenteraad voorgesteld: het besluit over maatregel 4 (de vaste verbinding bij Stenen Hoofd) kan zes jaar in de tijd vervroegd worden.

Ad 4. PM ("De adviezen ten aanzien van de aansturing en governance zijn overgenomen in het Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit, dat samen met het voorkeursbesluit aan het college van B&W is aangeboden").

Ad 5. Het advies voor een open dialoog met stakeholders is overgenomen en verwerkt in het Plan van Aanpak voor de volgende fase.
Korte termijn:
- uitwerking en analyse voorstel RWS voor minder diep gelegen Javatunnel (RWS, CNB, gemeente Amsterdam),
- voorbereiding Bestuursopdracht Verplaatsen PTA (gemeente Amsterdam, Havenbedrijf/PTA), inclusief interviewronde stakeholders (CLIA, ORAM, ACP, Zeehaven IJmuiden),
- werkatelier met stakeholders NZKG (provincie, gemeenten, havenbedrijf, Tata) over dynamiek en nieuwe opgaven,
- uitwisseling beleid en projecten met ministerie I&M.

Ad 6. Het in de Havenvisie (2015) vastgelegde gemeentelijk beleid voor de zeecruise zal in het najaar van 2017 worden uitgewerkt in het kader van de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA, in samenhang met nieuw beleid ten aanzien van de groei en locaties voor afmeerplekken voor de riviercruise.

De mobiliteitsaanpak is uitgewerkt in het beleidskader Verkeersnetten Amsterdam. Dit beleidskader is recent in de inspraak geweest en wordt naar verwachting medio 2017 aangeboden ter besluitvorming. Tevens is recent het Meerjarenplan Fiets opgesteld.

Ad 1.c) Kennis te nemen van het advies van de *Externe Adviescommissie* (bijlage *).
Na het uitbrengen van het slotadvies in november 2016 is de Externe Adviescommissie op 18 maart 2017 opnieuw bijeen geweest om kennis te nemen van de resultaten van de inspraak. Daarbij is specifiek stilgestaan bij het RWS-voorstel voor een minder diep gelegen Javatunnel.

Ad 1.d) In te stemmen met het *Maatregelenpakket Sprong over het IJ*:
**

Ad 2. In te stemmen met de *Definitieve Nota van Uitgangspunten Fase 2 Sprong over het IJ* (bijlage *) en de onderliggende onderzoeken (Vervoerwaardestudie, MKBA, MCA/Kwalitatieve Review).

Wijzigingen ten opzichte van de *Concept-Nota van Uitgangspunten Fase 2 Sprong over het IJ* (januari 2017) betreffen:
- Hoofdstuk * - de tekst van de nadere afweging uit de Nota van Beantwoording is integraal opgenomen,
- Hoofdstuk * - de uitgangspunten voor de maatregelen 1, 2 en 3 zijn gewijzigd conform het Definitieve Voorkeursbesluit:
    - planning besluitvorming, planvorming en uitvoering maatregelen 1, 2 en 3
    - maatregel 3 – verruiming zoekgebied, tekst en kaart
    - nader onderzoek suggesties verbetering maatregelen 1, 2 en 3
- Hoofdstuk * - nader onderzoek en overleg met nautische partijen.

Ad 3. In te stemmen met het Plan van Aanpak Uitvoering Voorkeursbesluit Sprong over het IJ (bijlage *).

Het Plan van Aanpak beschrijft hoe het Voorkeursbesluit wordt uitgevoerd. Het is daarmee vooral gericht op de maatregelen 1, 2 en 3, waar direct mee wordt gestart. Deze maatregelen worden waar nodig opgedeeld in afzonderlijke, werkbare projecten. Ingegaan wordt op alle facetten van sturing en beheersing. Voor de twee maatregelen die later in de tijd zijn gepland, wordt aangegeven welke stappen gezet zullen worden.
In het Plan van Aanpak wordt ook aangegeven welke bestuurlijke besluiten er nog zullen volgen, waaronder de cruciale Uitvoeringsbesluiten met de go/no go-afweging.
Begin 2018 kunnen de volgende plannen al aangeboden worden aan het gemeentebestuur: Optimaliseren IJpleinveer, de inkoopstrategie voor de Javabrug met het eerste referentieontwerp en een Principebesluit voor het gebiedsontwikkelingsproject Sixhaven en omgeving.

Ad 3.a) Voortzetting van een samenhangend programma Sprong over het IJ, hiertoe een programmamanager aan te stellen en voor de uitvoering hiervan opdracht te verlenen aan de directeur *.**

Vanwege de complexiteit, zichtbaarheid, projecten die pas later in de tijd zullen starten, en het samenhangende ruimtelijke en verkeerskundige vraagstuk (met gezamenlijk doel: snel en gemakkelijk naar de overkant), wordt voorgesteld om in de projectorganisatie een overkoepelend

programma te handhaven. Tegelijk worden direct individuele projecten ingericht met ieder een eigen opdrachtgever en opdrachtnemer. De overkoepelende programmaorganisatie voegt zichtbaarheid, verbinding en processturing toe, waardoor optimaal tempo kan worden gemaakt. Het Gateway-advies is opgevolgd. De programmamanager – met voldoende taken en bevoegdheden – zal de 10 lessen van de Noord-Zuidlijn in het vervolgproces bewaken.

Ad 3.b) Voor de uitvoering van de projecten opdracht te verlenen aan de directeuren Verkeer en Openbare Ruimte, Metro en Tram, respectievelijk Grond en Ontwikkeling, conform Schema 1 in het Plan van Aanpak.

In onderstaand schema wordt per project voorgesteld welke directeur opdrachtgever is. In het Plan van Aanpak staat verder per project de afbakening en de aanpak op hoofdlijnen beschreven.

Schema 1. Opdrachtgeverschap projecten Sprong over het IJ		
Project	*Ambtelijk opdrachtgever*	*Bestuurlijke portefeuille*
Programma Sprong over het IJ	**	**
Maatregel 1 • Meer en grotere veren • Verschuiven pontplein IJpleinveer zuid • Versterking fietsroute pontplein IJpleinveer tot aan Nieuwmarkt (fietsroute knelpunt 25 waaronder spoorviaduct Oostertoegang) • Aanpassen pontfuik IJplein (noord) • Brug Noord-Hollands kanaal (fietsroute knelpunt 1A) • Fietsverbinding naar IJplein (fietsroute knelpunt 1B) incl. fietsroute naar Adelaarsweg (fietsroute knelpunt 2)	 V&OR V&OR V&OR V&OR V&OR G&O	 Verkeer Verkeer Verkeer Verkeer Verkeer Grondzaken / RO
Maatregel 2 • Metrohalte Sixhaven	 MET	 Verkeer
Maatregel 3 • Brug Javaeiland - Hamerkwartier • Aansluitende fietsroutes in Noord (fietsroute knelpunten 7b*, 7, 8) • Aansluitend fietsnetwerk in Zuid (fietsroute knelpunt 32 waaronder spoorviaduct Kattenburgerstraat)	 G&O V&OR V&OR	 Grondzaken / RO Verkeer Verkeer
Gebiedsontwikkeling Sixhaven – Kanaalzone • Stedenbouwkundige inpassing van maatregelen 1 en 2 • Herinrichting openbare ruimte voor maatregelen 1 en 2 (pontplein Buiksloterweg, ontsluiting metro)	R&D G&O	Grondzaken / RO Grondzaken / RO
Opdrachtgeverschap gerelateerde projecten (geen direct onderdeel van de Sprong over het IJ)		
Gebiedsontwikkeling Sixhaven - Kanaalzone • Planvorming voor een gefaseerde transformatie van dit grotere gebied	R&D (volgende fase: G&O)	Grondzaken / RO

Kop Java • Inrichting kop Java i.s.m. aanbrug	R&D (volgende fase: G&O)	Grondzaken / RO

Ad 3.c) De manier waarop de adaptieve strategie wordt uitgevoerd en de aspecten die een rol zullen spelen in de 'go/no go-afwegingen'.

Het Voorkeursbesluit is gebaseerd op de huidige drukte bij de ponten en op goed onderbouwde verwachtingen van ontwikkelingen in de toekomst. Daarvoor is een bandbreedte geformuleerd, gebaseerd op verkeersmodellen en planningen van de gebiedsontwikkelingen in het stadsdeel Noord, vooral de IJ-oever.
Om te kunnen sturen op het programma Sprong over het IJ zal periodiek worden getoetst of deze aannames gelijke tred houden met de werkelijke ontwikkelingen. Als de werkelijke ontwikkelingen sneller of langzamer gaan dan de modelmatige verwachtingen, dan kan dit aanleiding zijn om maatregelen te versnellen of vertragen. Er vindt hiermee een periodieke validatie plaats van de veronderstellingen waarop de verwachte toename van de toekomstige reizigers is gebaseerd. De monitoring vormt een belangrijk onderdeel van de te nemen investeringsbesluiten.
Daartoe wordt een dashboard bijgehouden met de volgende aspecten:

- Bevolkingsgroei
- Ruimtelijke ontwikkelingen
- Aantallen toeristen/bezoekers
- Aantallen voetgangers en fietsers bij Veren
- OV gebruik

Naast deze harde indicatoren, is duiding van de context belangrijk om een beslissing te kunnen nemen. Om de context te schetsen, zal worden gekeken naar de volgende ontwikkelingen:

- Economische ontwikkeling
- Relevant landelijk beleid
- Perceptie van drukte op het IJ (mogelijke bronnen: OIS panelonderzoek, verenonderzoek)
- Verkeersdrukte buiten het plangebied (bijvoorbeeld: autodrukte in de IJtunnel, fietsdrukte elders) (mogelijke bronnen: Amsterdamse thermometer van de bereikbaarheid, CBS)
- Herkomst en bestemmingen van gebruikers van de IJ-oever verbindingen (mogelijke bronnen: OIS, verenonderzoek)

Als de evaluaties aantonen dat de drukte die was voorspeld in de modellen, die zijn gehanteerd bij het Voorkeursbesluit en in de Nota van Uitgangspunten, zich nog steeds binnen dezelfde brandbreedte bevindt, dan kan tot uitvoering worden overgegaan. Belangrijk hierbij is de duiding van de cijfers, ook uit de context.
Bij elk te nemen besluit wordt een advies van de Vervoerregio gevraagd.

Ad 3.d) Verkenning van versnellingsmogelijkheden

Vanuit de samenleving en de gemeenteraad bestaat een duidelijke roep om snelheid te maken bij de uitvoering van de Sprong over het IJ. Daarom zijn al grotere ponten in gebruik genomen en wordt maatregel 1 zo snel mogelijk uitgevoerd, zonder dat hierbij een nader go / no go besluit genomen hoeft te worden.
Er zijn in totaal elf kansen gevonden voor versnelling, die -volgens de uitgangspunten voor de Sprong over het IJ- niet ten koste gaan van de kwaliteit.
Drie kansen voor versnelling zijn al doorgevoerd in de voorstellen aan de gemeenteraad: versnelde besluitvorming maatregelen 4 en 5.
De overige kansen worden meegenomen in de planvorming van de projecten. In de jaarlijkse rapportage wordt hierover verslag gedaan.

Ad 3.e) Opheffen van de Externe Adviescommissie en instelling van een Supervisieteam en Technische Commissie

Onderdeel van het Plan van Aanpak van 24 mei 2016, voor het maken van het fase 2 product, de Nota van Uitgangspunten, was de instelling van de Externe Adviescommissie. Bij de vaststelling van dit Plan van Aanpak heeft het college van B&W ook de Externe Adviescommissie aangesteld, onder voorzitterschap van Pauline Krikke. Op 1 april jongstleden heeft deze commissie haar eindadvies gegeven op de nota van uitgangspunten en alle inspraak hierop. Met grote dank aan haar bijdrage wordt de Externe Adviescommissie opgeheven.
Voor de kwaliteitsbewaking in het vervolg worden een Supervisieteam en een Technische Commissie ingesteld. Het Supervisieteam begeleidt de planvorming van de onderdelen van de Sprong over het IJ. De voorzitter van het supervisieteam stemt regelmatig af met de Amsterdamse Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. De Technische Commissie adviseert het Supervisieteam en adviseert de projectteams.

Ad 3.f) Voortzetting van overleg met Rijk en Provincie en met nautische partijen Rijkswaterstaat, Centraal Nautisch Beheer en Havenbedrijf Amsterdam

De afgelopen periode is intensief met genoemde partijen overlegd, wat heeft geleid tot een verbeterde Nota van Uitgangspunten en een nadere afweging van het gemeentebestuur.
In het overleg is door de nautische partijen de wens uitgesproken, om ook het vervolg in goed overleg voort te zetten. Het overleg met Provincie en Rijk moet worden geïntensiveerd, ook op advies van de Gateway.

Ad 4. In te stemmen met dekking van de benodigde middelen in de Voorjaarsnota 2017.

De dekking voor de proceskosten in de vervolgfase(n) van de diverse programmaonderdelen is uitgewerkt in de financiële paragraaf en opgenomen in het verdeelvoorstel van de Voorjaarsnota 2017. Deze middelen kunnen niet eerder worden aangewend dan na goedkeuring van de Voorjaarsnota door de gemeenteraad.

Ad 5. PM
Ad 6. PM

Wettelijke grondslag:

Artikel 160, eerste lid, onder a Gemeentewet.
Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

Bestuurlijke achtergrond:

Als reactie op de sterke groei van het aantal reizigers op de pontveren en de maatschappelijke discussie daarover in het najaar van 2014, heeft het college van B&W in 2015 en 2016 verschillende maatregelen genomen en nieuw beleid geïnitieerd:

- De Nota Veren, vastgesteld door de gemeenteraad in november 2015, schetste de korte termijnmaatregelen voor intensivering van het reizigersvervoer van en naar Amsterdam Noord, op basis waarvan twee nieuwe veerponten met een grotere capaciteit zijn aangekocht.

- In het voorjaar 2015 startte het project Sprong over het IJ als onderdeel van de Bestuursopdracht Ruimte voor de Stad. Sprong over het IJ richt zich op het verbeteren van de verbindingen over het IJ op middellange termijn. Sprong over het IJ is ook opgenomen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (maart 2015, maatregel 52). In mei 2016 heeft het college van B en W Koers 2025 vastgesteld, de Ontwikkelstrategie voor gebiedsontwikkeling in de gemeente Amsterdam, met een reeks nieuwe projecten rondom de ring A10 én rond het IJ en expliciete aandacht voor de infrastructurele condities voor deze projecten.
- In mei 2016 heeft het college het Definitieve Principebesluit Sprong over 't IJ (fase 1 Plan- en Besluitvorming Infrastructuur - PBI) genomen, met het Plan van Aanpak voor fase 2, na adviezen van de Bestuurscommissies Centrum, Noord, West en Oost, van de betrokken nautische partijen en informatieavonden voor belangstellenden.

In januari 2017 hebben B&W de *concept-Nota van Uitgangspunten* (fase 2 PBI) en het *Voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over het IJ* voor inspraak en advies vrijgegeven.

Bestuurlijke prioriteit:

Sprong over het IJ is onderdeel van de Bestuursopdracht *Ruimte voor de Stad* (maart 2015).
Het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ hangt samen met de *Bestuursopdracht Balans in de Stad*: spreiden van bezoekers en ontlasten van Centraal Station en stadsentree.
Het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ hangt direct samen (en wordt gevoegd behandeld) met de *Bestuursopdracht Verplaatsen PTA*.

Financiële onderbouwing:

Investeringsvoorstel: Ja / Nee
Nee

Toelichting:
Het Definitieve Voorkeursbesluit is een afronding van PBI-fase 2. Hiermee wordt opdracht gegeven tot het starten van de vervolgfase(n). Investeringsbesluiten voor de diverse programmaonderdelen volgen na fase 3 en 4.

Financiële consequenties:
Ja / Nee / Gedeeltelijk
Ja

Toelichting:
Proceskosten van de vervolgfase vallen uiteen in:
- Maatregel 1 - Optimaliseren veren
- Maatregel 2 - Metrostation Sixhaven
- Maatregel 3 – Javabrug
- Programmamanagement en onderzoek

Deze kosten zijn voor de jaren 2017 en 2018 geraamd op maximaal resp. € 9,7 miljoen en € 16,6 miljoen. <NB: deze bedragen kunnen nog wijzigen na bekendmaking van de uitkomsten van de college-retraite>
In de Voorjaarsnota zijn deze kosten opgenomen in het verdeelvoorstel voor de jaren 2017 en 2018. Deze voordracht veronderstelt dat de gemeenteraad met dit voorstel instemt. Om deze reden vindt vaststelling van deze voordracht plaats onder voorbehoud van goedkeuring van de Voorjaarsnota door de Raad. Het Definitieve Voorkeursbesluit Sprong over het IJ en de Voorjaarsnota worden in dezelfde raadsvergadering behandeld.

Tabel b: Financiële consequenties van de beslispunten(i = incidenteel, s = structureel)

LASTEN PROCESKOSTEN VERVOLGFASES (x € 1 miljoen)				
Omschrijving (I/S)	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Optimaliseren veren	5,3	7,9		
Metrostation Sixhaven	0,5	1,0		
Javabrug	3,7	7,3		
Programmamanagement	0,3	0,4		
Totaal	9,7	16,6		

Communicatie en publicatie:

Binnen de gemeente: **
Buiten de gemeente: **

Publiceren in gemeenteblad afdeling 3A:

Ja/nee.
Dit moet gebeuren als het een wettelijke verplichting is, denk bijvoorbeeld aan subsidieregelingen.

Waar moet gepubliceerd worden (doorhalen wat niet van toepassing is):

- Gemeenteblad
- Bekendmaking
- Staatscourant

Uitkomsten advies:

Rve's gemeente Amsterdam:
EZ:
G&O:
V&OR:
R&D:
Havenbedrijf Amsterdam/PTA:
Centraal Nautisch Beheer NZKG:
Rijkswaterstaat West-Nederland-Noord:

Datum behandeling in raadscommissie:

12 juli 2017 behandeling TKN en ter bespreking in commissie RO met uitnodiging van commissies ID en WE.

Datum behandeling in gemeenteraad:

19 juli 2017

Geheimhouding:

Vul hier –indien van toepassing- de reden van geheimhouding in.

Meegestuurde stukken:

**

Stukken ter inzage gelegd:

**

Behandelend ambtenaar:

Ruimte en Duurzaamheid, je naam, telefoonnummer en e-mailadres