Gemeente Amsterdam



Nota van Uitgangspunten Tijdelijke Pontverbinding Zeeburgereiland

Onderzoek naar de haalbaarheid van een tijdelijke pontverbinding tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied

Opstellers
Gemeente & Sweco

Datum
Februari 2020

Inhoud

1. Inleiding 3
1.1 Leeswijzer en opbouw 3

2. Aanleiding en doelstelling project 4
2.1 Aanleiding van het project 4
2.2 Doelstelling van het project 5
2.3 Voorgaande besluitvorming 5
2.4 Betrokken partijen, rollen en verantwoordelijkheden 6

3. Situatieschets, de opgave en scope 8
3.1 Situatieschets 8
3.2 De opgave 10
3.3 Scope tijdelijke pontverbinding 11

4. Uitgevoerde onderzoeken 13
4.1 Haalbaarheid 13
4.2 Uitgangspunten 13
4.3 Gebruikerspotentie volgens Verkeersmodel Amsterdam 14
4.4 Ruimtelijke inpassing 16
4.5 Technische aspecten 18
4.6 Nautische veiligheid 19
4.7 Juridisch, planologie en natuur 22

5. Beschikbaarheid en exploitatie van de veerpont 26
5.1 Huur, verplaatsten of aankoop van de veerpont 26
5.2 Exploitatiekosten 28

6. Kosten, dekking en risico's 29
6.1 Kosten 29
6.2 Dekking 30
6.3 Risico's 31

7. Besluitvorming en opdrachtverlening 32
7.1 Besluitvormingsprocedure 32
7.2 Fasering en specifieke besluitvormen 32

8. Planning 33

9. Conclusie en aanbevelingen 34
9.1 Conclusie 34
9.2 Aanbevelingen 34
9.3 Algemeen beeld 34
9.4 Specifieke aanbevelingen 35

Inleiding

1

Deze nota van uitgangspunten beschrijft het resultaat van het onderzoek naar uitgangspunten voor een tijdelijke veerpont verbinding tussen het oostelijk havengebied en Zeeburgereiland.

De uitgangspunten zijn bepaald door middel van haalbaarheidsonderzoek op een tiental onderzoeksaspecten. We hebben nu in beeld welke routes/ verbindingen en welke aanlandplekken meegaan in het vervolgonderzoek.

1.1 Leeswijzer en opbouw

De nota van uitgangspunten is gestructureerd rondom de

WAAROM	Aanleiding en doelstelling
WAAR	Wat is de locatie en de bijbehorende situatieschets
WAT	De opgave en de uitgevoerde onderzoeken
PONT	Beschikbaarheid en exploitatie Pont
KOSTEN	Kosten dekking en risico's
BESLUITVORMING	De procedure en fasering
PLANNING	Fasering en Doorlooptijd
CONCLUSIE	conclusie en aanbevelingen

En bijlagen met achtergronden van de studie en meer gedetailleerde informatie.

Aanleiding en doelstelling project

Dit hoofdstuk beschrijft waarom de gemeente dit project, de tijdelijke pontverbinding van en naar Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied, initieert. Dit geeft houvast in de uitwerking van het onderzoek en focus in de te maken keuzes.



2-01 Veerpont Amsterdam

2

2.1 Aanleiding van het project

Over ruim 10 jaar wonen, werken en leven op Zeeburgereiland en IJburg 70.000 Amsterdammers. Dit betekent dat het aantal inwoners en bezoekers van Zeeburgereiland de komende jaren heel sterk toeneemt. De vraag naar mobiliteit van en naar Zeeburgereiland en naar de achterliggende gebieden groeit navenant mee. Inwoners en bezoekers stappen meer en meer op de fiets om van Zeeburgereiland naar de Amsterdamse binnenstad te reizen en vice versa, om hier te werken, studeren of recreëren.

De bereikbaarheid per fiets van Zeeburgereiland naar de binnenstad en het Centraal Station is op dit moment niet optimaal. De enige optie om Zeeburgereiland per fiets te bereiken vanuit de oostelijke binnenstad is via de Amsterdamse brug. Daarbij komt dat voor fietsers deze brug lang is, de fietsstroken relatief smal zijn en het steeds drukker wordt de komende jaren. Afgelopen periode is daarom het onderzoek gestart naar een verbeterde vaste fietsverbinding tussen het Oostelijk Havengebied en Zeeburgereiland.

Op dit moment is duidelijk dat als besloten wordt een nieuwe vaste oost-west fietsverbinding te realiseren, deze niet eerder dan 2028 in gebruik kan worden genomen. Dit betekent dat het Zeeburgereiland zeker nog acht jaar minder goed bereikbaar blijft voor fietsers. Dat is gezien de ontwikkelingen op Zeeburgereiland en IJburg niet wenselijk.

Om toch in te spelen op actuele ontwikkelingen in het gebied, onderzoeken we de mogelijkheden en potentie voor het inzetten van een tijdelijke pontverbinding tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied. Het onderzoek naar de tijdelijke pontverbinding is nu relevant door de komst van de middelbare school Cartesius 2 in 2020 en de vestiging van Hogeschool Inholland vanaf 2022. Maar nog meer door de groeiende bewonersaantallen in dit nieuwe deel van de stad. Rond 2022 wonen er circa 5.000 mensen in de Sportheldenbuurt. Ook zijn de eerste woningen in Sluisbuurt opgeleverd. Een fors toenemend aantal scholieren, bewoners en bezoekers zal vanaf volgend jaar zijn weg onder meer per fiets naar Zeeburgereiland gaan vinden.

2

2.2 Doelstelling van het project

De doelstelling van het in dit rapport beschreven onderzoek is het toetsen van de haalbaarheid van een tijdelijke veerpont tussen het Oostelijk Havengebied en het Zeeburgereiland met verschillende varianten, plus het vaststellen van de uitgangspunten.

In dit onderzoek beantwoorden we de volgende vragen:

a. Is een tijdelijke pontverbinding (technisch en juridisch) realiseerbaar?
b. Welke veerverbindingen zijn er mogelijk en wat zijn de potentiele gebruikswaardes van deze verbindingen? Draagt deze tijdelijke pont daadwerkelijk bij aan de bereikbaarheid van Zeeburgereiland per fiets?
c. Wat zijn nautisch, ruimtelijk en technisch de consequenties voor deze aanlandingsplekken?
d. Wat is de beoogde fietsroute aan beide kanten van het water, met de conditie dat deze tijdelijke verbinding logisch aansluit bij het hoofdfietsroutenetwerk. Alleen die verkeersmaatregelen die direct toe te wijzen zijn aan de komst van de tijdelijke pont, maken onderdeel uit van deze studie.
e. Welke soort veerpont heeft de voorkeur en op welke manier is een pont beschikbaar?
f. Met welke kosten van aanleg en exploitatie hebben we rekening te houden?
g. Welke aanvullende onderzoeken dienen nog verricht te worden, welke vragen resteren nog voordat een definitieve keuze gemaakt kan worden?

Met het resultaat kan een gedegen afweging gemaakt worden over het al dan niet verder uitwerken van een tijdelijke veerpont.

2.3 Voorgaande besluitvorming

Parallel aan dit onderzoek loopt het onderzoek Fietsverbinding Oost. In dit onderzoek wordt een vaste fietsverbinding tussen het Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied onderzocht. Besluitvorming over de tijdelijke pontverbinding staat los van besluitvorming over de Vaste Fietsverbinding Oost. Wel zijn er veel raakvlakken en zal waar nodig samengewerkt worden met het projectteam Vaste Fietsverbinding Oost.

In de visienota Oeververbindingen IJ (5 december 2019) van de Commissie D'Hooghe staan de eerste conclusies betreft de verbindingen over de IJ-oevers. Centrale vraag hierbij is waar en hoe de oevers van het IJ (en een deel van het Amsterdam Rijnkanaal) het beste worden verbonden. De voorlopige conclusies hebben mogelijk ook invloed op een tijdelijke pontverbinding. Met name de nautische situatie op het IJ als uitdaging, maar ook de aansluiting van de verbindingen op de binnenring zijn van belang voor dit onderzoek.

Eerder is in een Quick Scan haalbaarheid veerpont Sluisbuurt (22 maart 2019) een globaal onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een pontverbinding. Hierbij is helder geworden dat pontverbindingen een lage vervoerswaarde hebben en daarmee niet voor de hand ligt als permanente oplossing voor de gewenste verbinding over het Amsterdam Rijnkanaal. Een pontverbinding als tijdelijke verbinding is mogelijk wel relevant. Deze quickscan is voor de gemeente aanleiding geweest voor het voorliggende nader onderzoek.

Het project tijdelijke pontverbinding valt onder het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg integrale aanpak bereikbaarheid 2018-2038. In het Mobiliteitsplan staan maatregelen om Zeeburgereiland en IJburg, twee gebieden volop in ontwikkeling, de komende 20 jaar bereikbaar te houden. De gemeente en de Vervoerregio Amsterdam zetten hierbij fors in op openbaar vervoer (OV), comfortabele en veilige fietsroutes, 'smart mobility' en een goede doorstroming van het verkeer.

In de Update Nota Veren (22 december 2017) is de nieuwe vlootstrategie voor de IJveren vastgesteld. Hierin wordt rekening gehouden met enerzijds de reizigersgroei en anderzijds de ambitie om uitstootvrij te gaan varen. In aanvulling hierop is op 24 juni 2019 de Verenstrategie 2019 gepresenteerd. Dit is een actualisatie van het onderdeel uitbreidingsstrategie van de vloot uit de Update Nota Veren.

Vanuit de Structuurvisie 2040 'Amsterdam 2040, Economisch Sterk en duurzaam (2017) is de ambitie uitgesproken om Amsterdam verder te laten ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Voor het Stadsdeel Oost wordt in de visie ingezet om op het Zeeburgereiland als verbindende factor van het Oostelijk Havengebied met IJburg. Voorgesteld wordt om hier een veer- of vaste fietsverbinding te onderzoeken.

Met een aanlanding op het Zeeburgereiland heeft het project raakvlakken met het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt (27 september 2017). De Sluisbuurt wordt het nieuwe hoogstedelijke centrumgebied van Zeeburgereiland. Er worden circa 5.500 woningen gebouwd en circa 100.000m² aan werken en voorzieningen. Het wordt een fietsbuurt met voorzieningen op loopafstand. Uitgangspunt is daarnaast dat de buurt de stedelijke structuur moet versterken. Met name door de verbinding IJburg-binnenstad als schakel met de stad. De Sluisbuurt wordt ontworpen op basis van beleidsprincipes van 'De Bewegende Stad', waarbij fietsen, lopen, sporten en bewegen centraal staan en de auto een ondergeschikte rol krijgt.

2.4 Betrokken partijen, rollen en verantwoordelijkheden

2.4.1 Analyse van de omgeving

De tijdelijke pontverbinding Zeeburgereiland betreft een pontverbinding tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied, over het Amsterdam Rijnkanaal (ARK). Dit is een gebied met veel verschillende stakeholders en uiteenlopende belangen. De omgeving en relevante stakeholders zijn grofweg te verdelen in drie groepen:

8. Bewoners en ondernemers op Zeeburgereiland en IJburg (ten oosten van het ARK)
9. Bewoners en ondernemers op het Oostelijk Havengebied (ten westen van het ARK)
10. Amsterdam Rijnkanaal (met name nautische partijen)

De eerste groep kan omschreven worden als de potentiële gebruikers van de tijdelijke pontverbinding. Dit zijn mensen die de pontverbinding met de fiets willen gebruiken. Zij zijn over het algemeen positief over de ontwikkeling. Dit zijn vooral partijen die ten oosten van het Amsterdam Rijnkanaal (Zeeburgereiland en IJburg) wonen, werken of studeren.

De tweede groep kan ook omschreven worden als potentiele gebruikers, maar tevens als **de partijen die zich mogelijk zorgen maken**. Dit zijn partijen / mensen die kritisch zijn, omdat de komst van de pontverbinding mogelijk effect heeft op de directe leefomgeving en de verkeersveiligheid. Het betreft met name de bewoners en ondernemers in het Oostelijk Havengebied. De pontverbinding zorgt voor een nieuwe doorgaande oost-west fietsroute, waardoor het aantal fietsers in de omgeving zal toenemen. Daarnaast zal het rondom de aanlandingsplekken drukker worden met mensen die wachten op het vertrek van de pont.

De derde groep betreft **de nautische partijen**. Het Amsterdam Rijnkanaal is onderdeel van een Europese vaarwegcorridor waar jaarlijks meer dan 100.000 schepen (beroepsvaart) passeren. De nautische partijen gaan over de veiligheid en het gebruik van de vaarweg. De komst van de nieuwe pont zorgt voor een frequente oost-west vaarbewegingen in een zeer intensief gebruikte vaarweg. Deze partijen volgen het project met een professionele kritische houding.

2.4.2 Betrokken partijen

De opdrachtgever voor het onderzoek naar de tijdelijke pontverbinding is de gemeente Amsterdam, Verkeer en Openbare Ruimte. In overleg met diverse interne en externe partijen is bepaald wat de kaders en uitgangspunten zijn voor de tijdelijke pontverbinding.

Deze Nota van Uitgangspunten is binnen de gemeente tot stand gekomen op basis van informatie en afstemming met de volgende gemeentelijke directies:

- Verkeer en Openbare Ruimte – Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg
- Verkeer en Openbare Ruimte – Strategie veren
- Grond en Ontwikkeling – projectteams Zeeburgereiland en IJburg
- Ruimte en Duurzaamheid
- Gebiedsteam Stadsdeel Oost

Daarnaast is in deze fase van het project met de volgende externe partijen gesproken:

- Klankbordgroep Fietsverbinding Oost (zie onderstaande toelichting)
- Vervoerregio Amsterdam
- Rijkswaterstaat
- Havenbedrijf Amsterdam
- Centraal Nautisch Beheer
- GVB - veren
- Provincie Noord-Holland
- Waternet
- Basisschool de Achthoek
- Bunkerstations Fiwado en Slurink

Het onderzoek naar een tijdelijke pontverbinding is een aantal keer besproken in de klankborgroep Fietsverbinding Oost. Deze klankborgroep bestaat uit bewoners van het Oostelijk Havengebied, Indische Buurt, Zeeburgereiland en Schellingwoude. Zij denken en praten mee over de variantenstudie voor een vaste fietsverbinding van/naar het Zeeburgereiland. Aan de klankbordgroep is gevraagd om te reageren op de mogelijke pontverbindingen en of er nog aanvullende aanlandlocaties zijn.

2.4.3 Bestuurlijke besluitvorming

Deze Nota van uitgangspunten met daarin het haalbaarheidsonderzoek naar een tijdelijke pontverbinding is ter besluitvorming voorgelegd aan het College B&W. Het uitvoeringsbesluit dat moet leiden tot daadwerkelijke realisatie en exploitatie van de tijdelijke pontverbinding wordt genomen door het College B&W en vervolgens de Raad. Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oost is hierbij een belangrijk adviseur van College en Raad. De Vervoerregio Amsterdam zal, bij mede financiering, ook bestuurlijk moeten instemmen met het project. Daarnaast is er een aantal partijen, denk aan Rijkswaterstaat, Waternet, Centraal Nautisch Beheer en Omgevingsdienst, die verantwoordelijk zijn voor het verstrekken van de benodigde vergunningen.



Stuurmankade

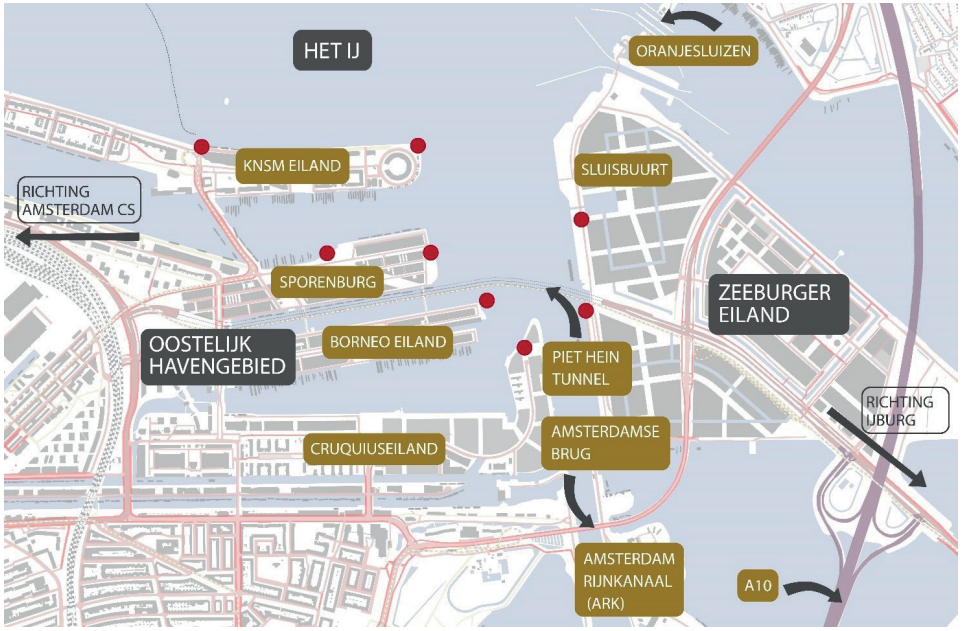
Situatieschets, de opgave en scope

3

Voor wie Zeeburgereiland per fiets wil bereiken of wil verlaten om te werken, wonen of naar school te gaan is de bereikbaarheid van en naar het Oostelijk Havengebied (nog) onder de maat. In dit hoofdstuk beschrijven we de huidige situatie en achtergrond, de opgave en scope van dit gebied.

3.1 Situatieschets

Het project tijdelijke pontverbinding speelt zich af in een belangrijke scheepvaartcorridor en tussen de (schier)eilanden van **het Oostelijk Havengebied** (OHG) en **Zeeburgereiland**. We lichten de belangrijkste functies toe. Het Oostelijk Havengebied bestaat uit (van zuid naar noord): **Cruquius, Borneo, Sporenburg, en KNSM-eiland**. In het gebied liggen twee belangrijke waterwegen, het **Amsterdam Rijnkanaal (ARK)** en **'t IJ**. Sterker nog, het ARK mondt hier uit in het IJmeer. Het ARK is om twee redenen een barrière tussen Zeeburgereiland en OHG (voor langzaam verkeer). Er is hier nabij geen vaste brugverbinding en het ARK is hier een van de drukst bevaren waterwegen.



3-01 Situatieschets Zeeburgereiland

De **Amsterdamse brug** is vanuit de binnenstad de enige fietsverbinding van en naar het Zeeburgereiland. Zeeburgereiland en het OHG zijn wel met elkaar verbonden door de **Piet Heintunnel** ten gunste van OV reizigers en automobilisten. Zeeburgereiland is een belangrijke schakel voor zowel weg- als waterinfrastructuur. Zeeburgereiland ligt direct aan **oostelijke Ring A10** rondom afslag s114 en wordt van zuid naar noord doorkruist door de **Zuiderzeeweg**. Deze verbindt Zeeburgereiland met Noord. Ten noorden van het Zeeburgereiland liggen de **Oranjesluizen** die schepen toegang geven tot het **IJsselmeer**. Aan de westzijde liggen belangrijke functies voor de scheepvaart, namelijk **lig- en wachtplaatsen** voor de sluis (inzake de arbeids- en rusttijden wet). Dit zijn o.a. ook een ligplaats voor rust en overnachting van **kegelschepen** (schepen geladen met gevaarlijke stoffen). Ter hoogte van de Piet Heintunnel liggen aan de oostzijde van het Zeeburgereiland **twee bunkerstations.** Hier kunnen schepen brandstof innemen.

3.1.1 Achtergrond: ontwikkeling Zeeburgereiland

Het Zeeburgereiland is vanaf de tweede helft 19e eeuw in deelstappen ontstaan als product van de aanleg van civiele en ingenieurswerken in het bijzonder door de aanleg van de Oranjesluizen en de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal (zie 3-02 luchtfoto 1970). De dammen en dijken die werden vervaardigd vormden langzaam maar zeker de contouren van het Zeeburgereiland en uiteindelijk is het gebied drooggelegd. Zeeburgereiland heeft lange tijd functies geherbergd die ofwel van strategische aard waren (Marine Vliegkamp) of die gewoonweg in de rafelrand van de stad thuishoren, zoals baggerdepot of rioolwaterzuiveringsinstallatie. Het Zeeburgereiland is altijd op 'afstand' van Amsterdam blijven liggen door de barrierewerking van het ARK. Het was niet in

het belang van voormalige functies dat Zeeburgereiland een verbinding had met het Oostelijk Havengebied of de oostelijke binnenstad



3-02 Luchtfoto Zeeburgereiland (Openbare Werken 1970)

Vanaf 2000 tot 2010 kreeg het Zeeburgereiland een nieuwe betekenis voor de stad Amsterdam. De stad en regio Amsterdam groeit. De vraag naar woningen en de druk op de ruimte is anno 2019 meer dan hoog in Amsterdam. Met de ontwikkeling van IJburg is Zeeburgereiland, binnen de ring A10, op een bijzonder strategische positie komen te liggen (zie 3-03 Visiekaart Amsterdam).



3-03 Visiekaart Amsterdam economisch sterk en duurzaam

De vraag naar woningen is groot. Het Zeeburgereiland is één van de ontwikkellocaties in Amsterdam en zal een 'brugfunctie' vervullen tussen de oostelijke binnenstad en IJburg. In totaal is ruimte voor ontwikkeling van 10.000 woningen in drie wijken, Sluisbuurt, Sportheldenbuurt en Baaibuurt (zie 3-04 Programma Zeeburgereiland).



3-04 Programma Zeeburgereiland - Gemeente Amsterdam

3.2 De opgave

Zeeburgereiland is voor fietsers naar het westen toe alleen via de Amsterdamse brug ontsloten. Zolang nog niet besloten is tot de realisatie van een vaste verbinding, levert een tweede goede fietsverbinding tot een verbetering van de bereikbaarheid voor fietsers. We onderzoeken nu de mogelijkheden voor het inzetten van een tijdelijke pontverbinding tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk havengebied. Op deze manier kan er worden ingespeeld op de ontwikkelingen in het gebied. Fietsers krijgen met deze tijdelijke pont een extra verbeterde verbinding met de oostelijke binnenstad.

Waar de pont gaat varen, is onderwerp van dit onderzoek. We onderzoeken verschillende mogelijke aanlandpunten in het Oostelijk Havengebied en op het Zeeburgereiland. Bij alle aanlandpunten moet duidelijk worden of deze technisch, nautisch en ruimtelijk haalbaar zijn.

Het uitgangspunt voor de nieuwe pontverbinding en de aanlandpunten is tweeledig. Allereerst is het van belang dat de verbinding logisch en aantrekkelijk is, zodat fietsers de pont ook echt gaan gebruiken. Vervolgens is het uitgangspunt dat er ook een logische, veilige fietsverbinding is als toeleidende fietsroute. We willen de pont zo optimaal mogelijk inpassen in de omgeving.

Deze tijdelijke pont kan de komende jaren de toenemende stroom aan fietsers en voetgangers faciliteren tot aan mogelijke ingebruikname van een definitieve vaste oeververbinding (2028).

3.2.1 De aanlandingslocaties in beeld

We onderzoeken de haalbaarheid van een tijdelijke pontverbinding. Een pontverbinding bestaat uit aanlandingslocaties en een route. We bespreken eerst kort op welke mogelijke locaties, de aanlandingen van de tijdelijke pont zijn beoogd. Deze aanlandingslocaties zijn stuk voor stuk op haalbaarheid getoetst op verschillende onderzoeksaspecten. In de onderstaande afbeelding 3-05 zijn de acht aanlandingslocaties ingetekend.

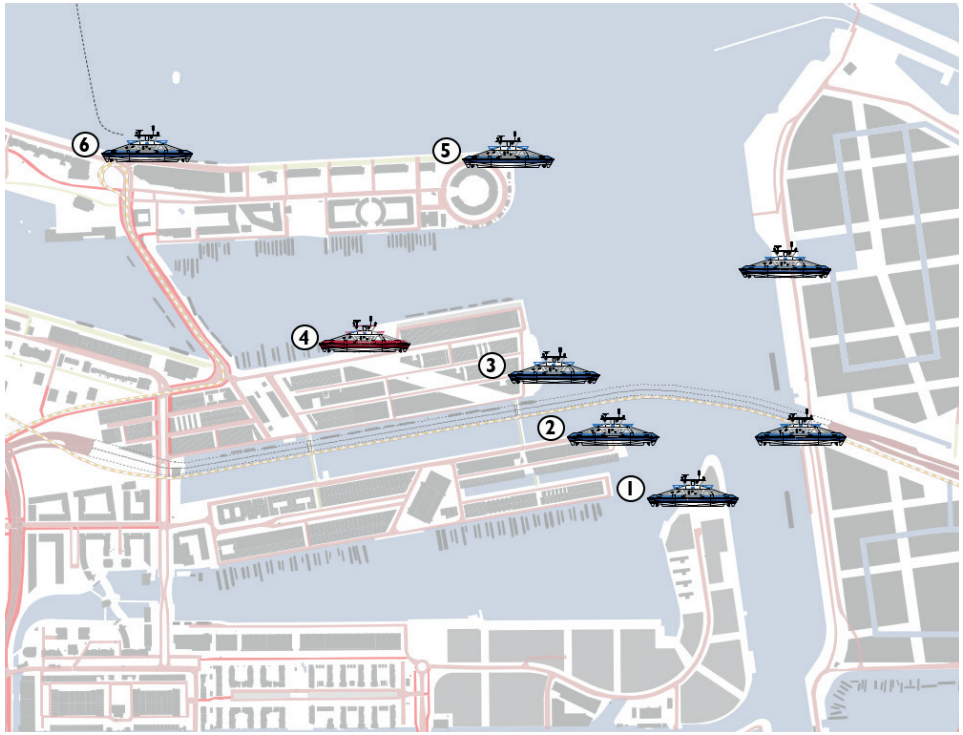
Aan de kant van het **Zeeburgereiland** is dat een aanlanding **bij Sluisbuurt ten noorden** van het bunkerschip in het verlengde van Sluisplein en één **bij Baaibuurt tussen de twee bunkerschepen** in.

Aan de kant van het Oostelijk Havengebied is dat **1.Cruquius, 2. Borneo-eiland, 3.Sporenburg en 4.Steltloper, 5. KNSM-eiland en 6.Azartplein**.

Hoe zijn deze aanlandingslocaties bepaald?
De aanlandingslocaties zijn in een drie stappen tot stand gekomen:

1. Als eerste uitgangspunt zijn we uitgegaan van de onderzochte en voor de tijdelijke pont relevante locaties vanuit het project Vaste Fietsverbinding Oost.
2. Mede op basis van bijeenkomsten met de klankbordgroep en een omgevingsanalyse hebben we een aantal andere mogelijke aanlandlocaties onderzocht.
3. Op basis hiervan zijn zowel aan de westkant Azartplein (KNSM), Steltloper (Sporenburg) als de oostkant (verlengde IJburglaan) aanlandlocaties toegevoegd aan het onderzoek.

In hoofdstuk 4.5 'Technische aspecten' lichten we dit toe.

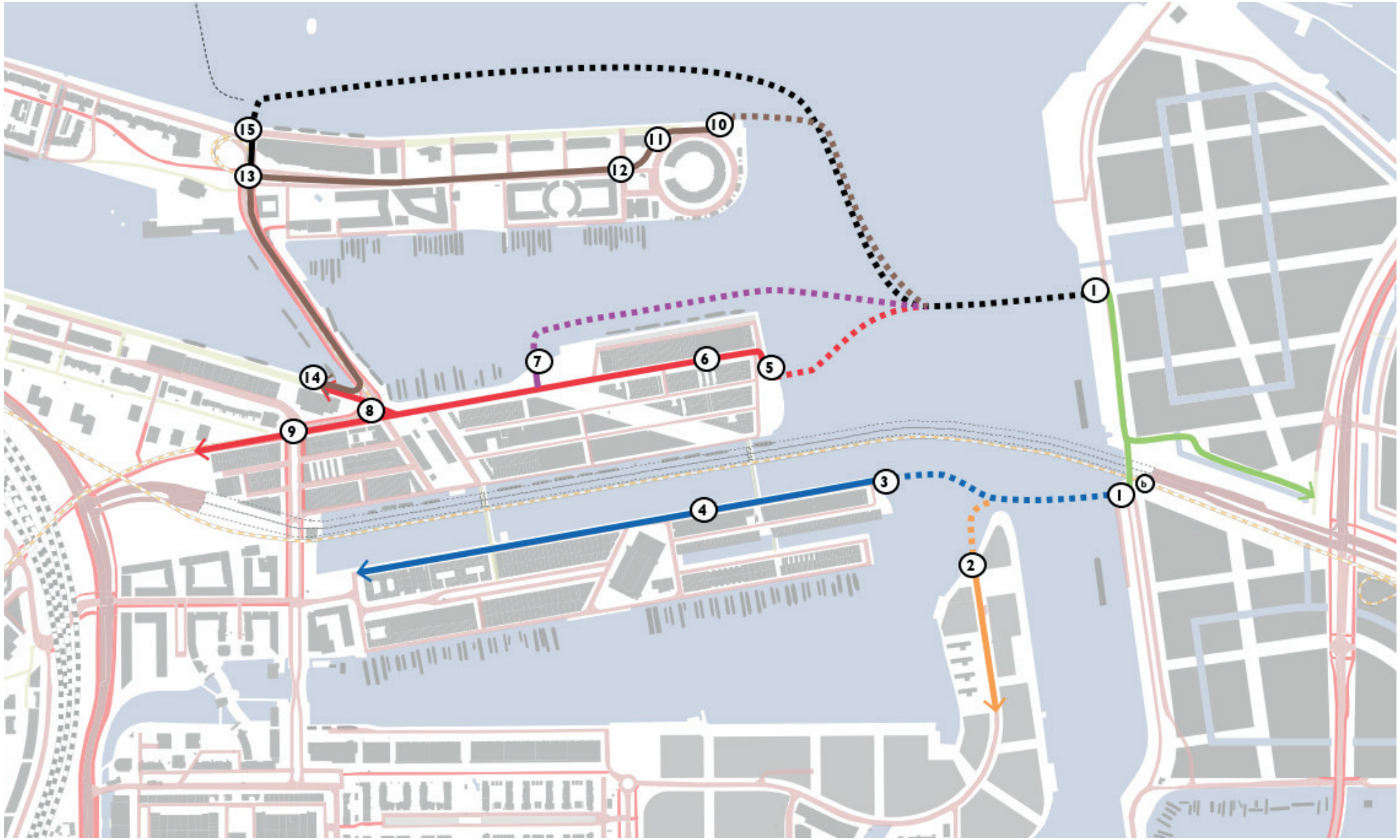


3-05 De potentiële aanlandlocaties toekomstige pont.

3.3 Scope tijdelijke pontverbinding

Resultaat (Scope)	(Nota van) Uitgangspunten voor een tijdelijke pontverbinding. Door feitelijk haalbaarheidsonderzoek naar mogelijke vaarverbindingen. Het onderzoek geeft weer of een tijdelijke pontverbinding haalbaar is tussen het Oostelijk Havengebied en Zeeburgereiland, inclusief aanlandingslocaties, routering aan beide kanten en keuze voor het soort veerpont.
Reikwijdte	Voorzien wordt om voor deze opgave toe te werken naar een voorkeursbesluit (PBI-2) en (later) een uitvoerings- en kredietbesluit (PBI-4). Ten behoeve van het voorkeursbesluit zullen de belangrijkste uitgangspunten vastgelegd worden, en zijn de verschillende varianten op hoofdlijnen uitgewerkt. Haalbaarheid is onderverdeeld in de criteria: • gebruikerspotentie • ruimtelijk • technisch • nautisch • juridisch/ planologie en natuur • financieel Haalbare routes worden benoemd en deze worden opgenomen in het vervolgonderzoek.
Afbakening	Het onderzoek richt zich op acht aanlandingslocaties. De locaties zijn beschreven en gemarkeerd in paragraaf 3.2.1 aanlandingslocaties en afbeelding 3-05 potentiele aanlandingslocaties. De mogelijke verbindingen tussen de aanlandingslocaties staat in afbeelding 3-06 Kaart Projectgebied met mogelijke verbindingen. Het onderzoek betreft alleen die maatregelen aan de fietsroute die aan de komst van tijdelijke pont toe te wijzen zijn. Er worden haalbare oplossingen voorgesteld, waarvoor nader gedetailleerd onderzoek nodig is. Het onderzoek is geen onderdeel van Fietsverbinding Oost. Er zijn echter wel veel raakvlakken en onderlinge afhankelijkheden.


Sporenburg - Steltloper



*3-06 Kaart projectgebied met mogelijke verbindingen *)*

**) De verbinding van Baaibuurt naar de vier noordelijk gelegen aanlandlocaties, kunnen wel gerealiseerd worden, maar zijn niet logisch. Hetzelfde geldt voor de verbinding van de twee zuidelijke gelegen locaties naar de Sluisbuurt. Daarom zijn deze niet als verbinding verbeeld.*

Uitgevoerde onderzoeken

4

4.1 Haalbaarheid

De acht aanlandingslocaties onderzoeken we op de aspecten benoemd in onderstaande tabel 4-01 Hoofdstukindeling. De uitkomsten van deze onderzoeken bepalen de mate van haalbaarheid van de aanlandingslocaties.

4.2 Uitgangspunten onderzoek
4.3 Gebruikerspotentie volgens het Verkeersmodel Amsterdam
4.4 Ruimtelijke inpassing, met aanliggende route en noodzakelijk maatregelen
4.5 Technische aspecten
4.6 Nautische veiligheid
4.7 Juridisch, planologie en natuur
4.01 paragraafindeling

Dit onderzoek naar uitgangspunten geeft de volgende informatie:

- We brengen per onderzoeksaspect in beeld welke inzichten en consequenties er gelden.
- De aanlandingslocaties die naar aanleiding van bovenstaande onderzoeksaspecten als haalbaar bestempeld worden, werken we in de vervolgfase nader uit.

4.2 Uitgangspunten

We stellen een aantal algemene uitgangspunten vast om de haalbaarheid feitelijk te onderzoeken:

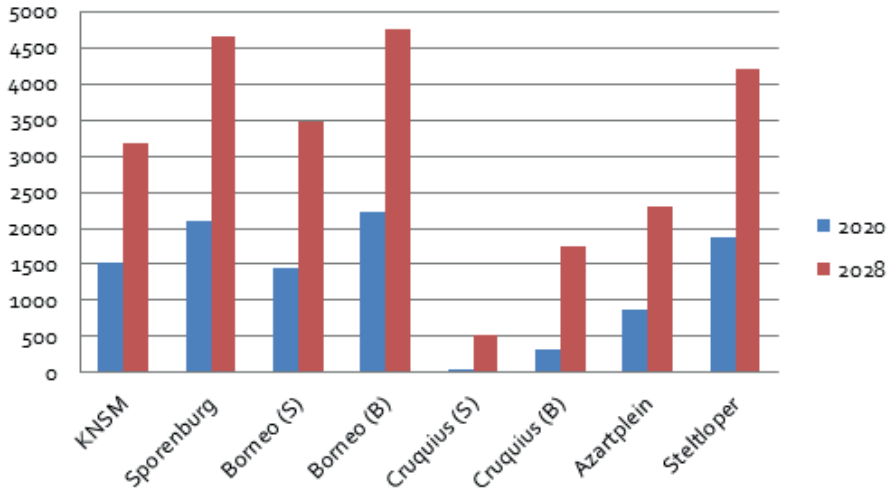
1. De technische haalbaarheid is in dit onderzoek ingeschat volgens ‘expert judgement’.
2. De tijdelijke pontverbinding zorgt voor gewijzigde fietsaantallen op de aansluitende routes. Fietsers moeten veilig over de aansluitende fietsroutes kunnen rijden. Hier zijn mogelijk aanpassingen nodig aan de infrastructuur. De maatregelen voldoen niet per se aan Plusnet-fiets.
3. Voor dit haalbaarheidsonderzoek zijn we uitgegaan van één standaardpont, de IJveer 50-versie met een lengte van 28,6 meter, een breedte van 9,0 meter en een diepgang van 2,35 meter. Dit is een gebruikelijke pont die in Amsterdam op het IJ vaart. In overleg met het Verenprogramma wordt in de vervolgfase ook onderzocht of het mogelijk is om (in de eerste periode) een oudere, kleinere pont (IJveer 30-versie) in te zetten.
4. Uitgegaan wordt van drie afvaarten per uur, uitgaande van een verbinding tussen één van de vier schiereilanden in het oostelijk havengebied en Zeeburgereiland. Dat betekent concreet: 5 minuten wachttijd OHG, 5 minuten vaartijd heen, 5 minuten wachttijd ZBE, 5 minuten vaartijd terug. Het varen naar de locaties Azartplein en de Steltloper vergt meer tijd (onder andere doordat in de haven en langs kades minder hard gevaren mag worden vanwege golfslag). Nagegaan moet worden of hier 3 afvaarten per uur mogelijk zijn.
5. We gaan in principe uit van twee fuiken op de aanlandingsplek. Dit geeft uitwijkingsmogelijkheid bij calamiteit en er is onderhoud mogelijk aan de fuik of pont. Dit is een wens en geen eis. GVB heeft bevestigd dat 1 fuik ook zou kunnen volstaan.

4.3 Gebruikerspotentie volgens Verkeersmodel Amsterdam

De vaarverbinding van de pont, dus van waar naar waar de pont vaart, bepalen we mede aan de hand van de gebruikerspotentie. We onderzoeken per aanlandingsvariant wat het aantal potentiele gebruikers (fietsers) is. Hoe meer gebruikers voorzien, hoe kansrijker de verbinding is. Hiervoor hebben we het Verkeersmodel Amsterdam (VMA 2.0) gebruikt. Het VMA is het verkeersmodel om verkeersprognoses te doen specifiek voor Amsterdam. In Bijlage 1 VMA cijfers tijdelijke pontverbinding staan de resultaten van dit onderzoek beschreven.

We rekenen met aantal fietsers per etmaal. Er zijn twee momenten in het model doorgerekend. 1) Het moment bij beoogde ingebruikname van de pont in 2020. 2) Het moment van beoogde gereedkomen van de definitieve verbinding (2028).

In het model zijn voor de vanaf Borneo en Cruquius twee bestemmingen aan de kant van het Zeeburgereiland doorgerekend (S) staat hierbij voor de aanlanding Sluisbuurt, de noordelijke variant en (B) staat voor de aanlanding nabij Baaibuurt, de zuidelijke variant aanlandingslocaties (zie 4-02 aanlandingslocaties). Voor de andere mogelijke (noordelijkere) aanlandingspunten in het oostelijk havengebied is een vaarroute naar de (zuidelijke) Baaibuurtaanlanding niet voor de hand liggend en is deze niet in de resultaten meegenomen. (zie 4-03 te verwachten gebruikers per etmaal).



4-03 Te verwachten gebruikers per etmaal voor de potentiële aanlandlocaties (afgerond)

Conclusie:
Bij de volgende aanlandingsplekken verwachten we op basis van het VMA 2.0 de meeste gebruikers tussen het OHG en Sluisbuurt, aflopend in mate van gebruikspotentie (zie voor de precieze duidingen figuur 4-05 en de toelichting):

- de aanlanding bij Borneo richting Baaibuurt (v.v.) met 2200 gebruikers en 4500 gebruikers in 2028.
- de aanlanding bij Sporenburg richting Sluisbuurt (v.v.) met 2000 gebruikers in 2020 en 4500 gebruikers in 2028.
- de aanlanding Steltloper richting Sluisbuurt (v.v.) met 1800 gebruikers in 2020 en 4200 gebruikers in 2028.
- de aanlanding KNSM richting Sluisbuurt (v.v.) 1500 gebruikers in 2020 en de aanlanding Borneo richting Sluisbuurt 1500 gebruikers in 2020.

Een kanttekening bij deze conclusie is dat de cijfers vanuit het VMA aan de hoge kant lijken bij start exploitatie in 2020. De ervaring van het nabijgelegen Oostveer is dat het ongeveer 2 jaar duurt voordat gebruikers de pont in grote getalen vinden.

De varianten Sporenburg, Borneo (B) en de Steltloper hebben significant meer gebruikers dan de andere opties. Per afvaart op het drukste moment in de spits in 2028 komt dit op het volgende neer:

	Ochtendspits (80-90) per afvaart	**Avondspits (170-180) per afvaart**
Borneo (B)	110	80
Sporenburg	110	80
Steltloper	100 *)	70 *)

Getallen afgerond op tientallen fietsers
**) kanttekening hierbij is dat het aantal gebruikers waarschijnlijk lager zal uitvallen door een langere vaartijd van de pont in het havengebied*

4-02 Prognose aantal gebruikers per afvaart in de spits in 2028



4-03 Aanlandingslocaties en verbindingen

4.4 Ruimtelijke inpassing

De ruimtelijke inpassing bestaat uit een analyse van logische en aantrekkelijke pontlocaties en logische fietsroutes in het plangebied. Hieruit volgen globale voorstellen voor ruimtelijke inpassing. Door de consequenties per route/locatie in kaart te brengen kunnen we meer zeggen over geschiktheid en haalbaarheid per tracé.

Uit de inpassingsstudie volgt dat alle onderzochte tracés haalbaar zijn, wat wil zeggen dat er op dit moment geen knelpunten of aspecten zijn waarvan ingeschat wordt dat ze onoplosbaar zijn. Het is helder geworden wat de (on) mogelijkheden zijn en wat de inpassingsmaatregelen zijn per tracé. Maar nog niet helder is naar welke variant de voorkeur uit gaat en waarom. In het vervolgonderzoek de komende maanden, dat onder andere bestaat uit een multicriteria analyse, krijgen we meer duidelijkheid over de effecten per tracé ten opzichte van elkaar. Dit helpt ons om een voorkeur tracé te bepalen.

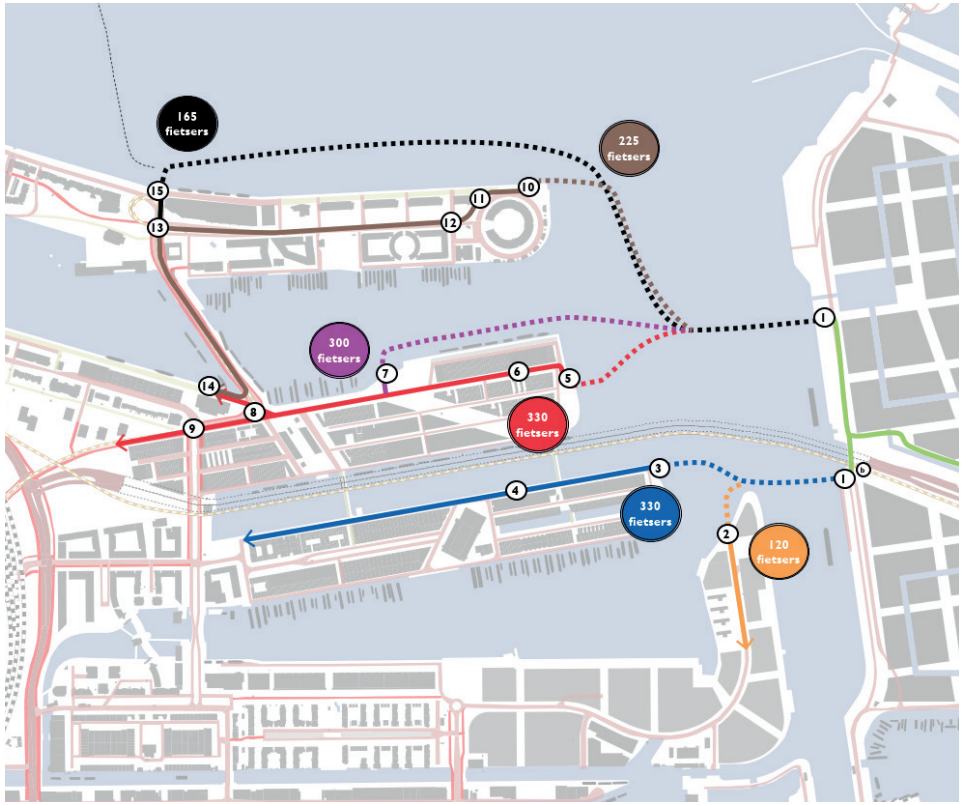
4.4.1 Ruimtelijke analyse

In de studiefase van het project Fietsverbinding Zeeburgereiland (2019) is breed onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor (extra) fietsverkeer in het Oostelijk Havengebied. Resultaat hiervan is inzicht in geschikte routes. In Bijlage 0 Potentiele aanlandingslocaties en gebruikspotentie is afbeelding 4-05 op groot formaat weergegeven. Deze routes hebben wij als basis gebruikt voor deze inpassingsstudie van de aanlandingslocaties.

De studie naar de ruimtelijk inpassing van de aanlandingslocaties hebben we in twee onderzoeksstappen uitgevoerd. De eerste stap is de ruimtelijke analyse. De tweede stap de studie naar de daadwerkelijke inpassingsmogelijkheden. De uitgebreide resultaten vind je in Bijlage 2 Ruimtelijke Analyse en de Bijlage 3 Ruimtelijke Inpassingsstudie.

In de analyse van de routes en pontlocaties hebben we de beschikbare ruimte, het functioneren en de omgeving van de routes en de pontlocaties beschouwd. Zo hebben we rekening gehouden met bestaand gebruik. Een voorbeeld hiervan is verkeer of voorzieningen. En we hebben de bestaande waarden in beeld gebracht. Uitzicht is een aansprekend voorbeeld voor een waarde van een locatie. We hebben ook de toekomstige ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het gebruik beschreven. Hieruit zijn inpassingsvoorstellen naar voren gekomen.

Vanuit het Oostelijk Havengebied bezien zijn er zes mogelijkheden om een pontaanlanding te maken. Dit zijn alle koppen van de schiereilanden, de bestaande pontlocatie Azartplein en de locatie in het water bij gebouw de Steltloper. Vanaf de koppen is de route zo kort mogelijk over het water. De andere locaties hebben andere voordelen, zoals een bestaande aanland-inrichting en minder fietsverkeer over het schiereiland. Vanuit het Zeeburgereiland zijn er twee geschikte mogelijkheden voor een pontaanlanding. Dit heeft te maken met de nautische en veiligheidsaspecten op het water.



*4-05 Potentiële aanlandingslocaties, indicatieve verbindingen en verwachte gebruikers per afvaart *)*

**) De verbinding van Baaibuurt naar de vier noordelijk gelegen aanlandlocaties, kunnen wel gerealiseerd worden, maar zijn niet logisch. Hetzelfde geldt voor de verbinding van de twee zuidelijke gelegen locaties naar de Sluisbuurt. Daarom zijn deze niet als verbinding verbeeld.*

De onderzochte locaties zijn potentiele aanlandplek of onderdeel van een route naar een pont:

1. (a) Sluisbuurt
   (b) Baaibuurt
2. Cruquius
3. Borneo
4. Stuurmankade
5. Sporenburg
6. J.F. van Hengelstraat
7. Steltloper
8. Kruising Verbindingsdam-J.F. van Hengelstraat
9. Kruising J.F. van Hengelstraat-C. van Eesterenlaan
10. KNSM-eiland
11. Venetiëlaan
12. KNSM-Laan
13. Kruising KNSM-laan-Azartplein
14. Veemkade
15. Azartplein

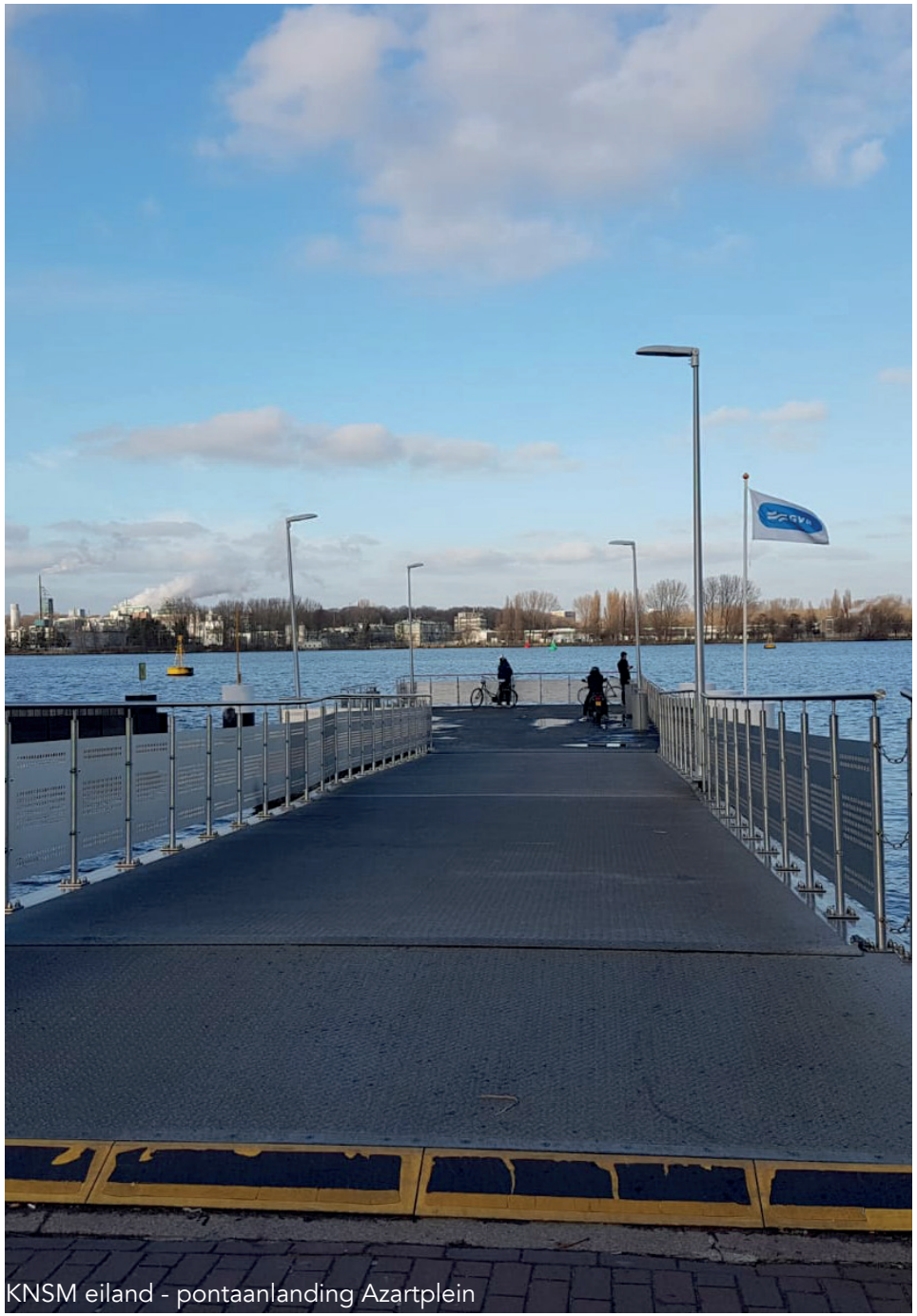
De ruimtelijke analyse is in Bijlage 2 weergegeven.

4.4.2 Ruimtelijke inpassing

De uitkomsten van de inventarisatie en analyse zijn vertrekpunt voor de inpassingsstudie. Hierin wordt waarde toegekend aan de bevindingen en worden inrichtingsmaatregelen voorgesteld. Maatregelen hebben tot doel om per gekozen tracé op een zo goed mogelijke manier een verbinding te maken voor fietser en voetganger. Ze borgen de (verkeers)veiligheid, het comfort van de verbinding en een goede doorstroming.

In de ruimtelijke inpassing is het tracé meegenomen over land (dus niet de vaarweg zelf). Er zijn voor alle analysepunten voorstellen gedaan. De studie is te vinden in Bijlage 3 Ruimtelijke Inpassingsstudie.

In onderstaande tabel hebben we een samenvatting van de Ruimtelijke inpassing opgesteld. We beschrijven per tracé de geschiktheid én we beschrijven de onderbouwing daarvan. Dit is een globale beschrijving ten behoeve van de haalbaarheid, In de vervolgfase zal ten behoeve van een goede onderlinge afweging een multi criteria analyse (MCA) uitgevoerd worden.



KNSM eiland - pontaanlanding Azartplein

Tracé	Geschiktheid
Van Azartplein naar Sluisbuurt	Geschikt vanwege de mogelijkheid om de bestaand pontaanlanding te gebruiken. Minder geschikt vanwege de ligging: minder directe route, langere reistijd, lagere vervoerswaarde.
Van de kop van KNSM eiland naar Sluisbuurt	Geschikt vanwege de beschikbare ruimte en mogelijkheid om route in te passen op de KNSM-laan.
Van de kop van Sporenburg naar Sluisbuurt	Geschikt vanwege ruimte op de aanlandplek en in de Van Hengelstraat: het straatprofiel hoeft niet te worden aangepast en er is voldoende ruimte. Minder geschikt vanwege de vele (informele) gebruiksfuncties in de straat, zoals picknicken, extra groen en spelen, in- en uitrijdende auto's door de parkeergarages aan de voorzijde van de woningen in de Van Hengelstraat. Het kruispunt Ertskade – Verbindingsdam is door de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) aangemerkt als risicolocatie. Dit zijn alle locaties die als verkeersonveilig gemeld zijn door bewoners, ondernemers en gebiedsteams.
Van de Steltloper op Sporenburg naar Sluisbuurt	Geschikt vanwege de ligging: geen extra fietsers in de Van Hengelstraat. Minder geschikt vanwege de aanpassingen die nodig zijn in en om het water. Het gebied rondom de Steltloper wordt na een intensief participatietraject met de omgeving ingericht als park. Het park zal moeten worden aangepast en geschikt moeten worden gemaakt voor een fietspad naar de pont.
Van de kop van Borneo naar Sluisbuurt / Baaibuurt	Geschikt vanwege de relatief centrale ligging van de route (Borneo). Minder geschikt vanwege de benodigde inpassingsmaatregelen op de Stuurmankade.
Van de kop van Cruquius naar Sluisbuurt/ Baaibuurt	Geschikt vanwege de relatief korte vaarroute. Minder geschikt vanwege alle bouwactiviteiten op Cruquius. In het bijzonder de herinrichting van de Cruquiusweg in 2022/2023 heeft een negatief effect op doorgaand fietsverkeer.

4.5 Technische aspecten

De realisatie van een aanlanding is in principe relatief eenvoudig. Er wordt gebruikt gemaakt van een ponton dat vastgemaakt zit aan palen. Als referentie-aanlanding kan gedacht worden aan de huidige pontaanlanding bij het Azartplein (zie 4-06 referentie pontaanlanding).



4-06 referentie pontaanlanding

We beschrijven wat er nodig is om de aanlandlocatie te realiseren. Het ponton wordt met een aantal palen (buispalen) vastgezet (zie 4-07 principe oplossing en Bijlage 4 Technische Uitwerking aanlandlocatie). Deze stalen buispalen houden het ponton op zijn plaats en dienen tevens voor het overbrengen van de horizontale afmeerkrachten van de pont naar de ondergrond. Daarnaast wordt een remmingswerk van buispalen en wrijfgordingen vervaardigd om het veer op de juiste plek te laten aanmeren.

Op basis van de aanwezige gegevens is het nodig een gedeelte van het onderwatertalud te verdiepen. Om de grond te keren is een damwand noodzakelijk. In de volgende fase moet dit gecontroleerd worden door nadere metingen.

Nabij de aanlanding, waar het water ondiep is, zou uitspoeling plaats kunnen vinden. Te overwegen valt hier een bodembescherming (bijv. een blokkenmat) aan te brengen.

Passagiers kunnen zich opstellen op het ponton. Het ponton is verbonden met de vaste wal via een loopbrug Een aanlandlocatie krijgt bovendien een Dienst Regeling Informatie Systeem (DRIS).

Bij de locaties houden we rekening met de aanwezige kabels en leidingen. Dit is overal inpasbaar aangezien we slechts een aantal buispalen plaatsen. Indien we in de toekomst gebruik maken van een elektrische pont is elektriciteitsvoorziening aan de wal noodzakelijk, dit vergt naar inschatting een behoorlijk voorbereidingstraject.

Bij de locatie Baaibuurt is het noodzakelijk om na te gaan of het heien van buispalen geen negatieve gevolgen heeft op de nabijgelegen Piet Heintunnel. Gezien de afstand tot de tunnel lijkt dat op voorhand niet onmogelijk, maar er zal wel nader onderzoek naar gedaan moeten worden en mogelijk speciale funderingstechnieken moeten worden ingezet.

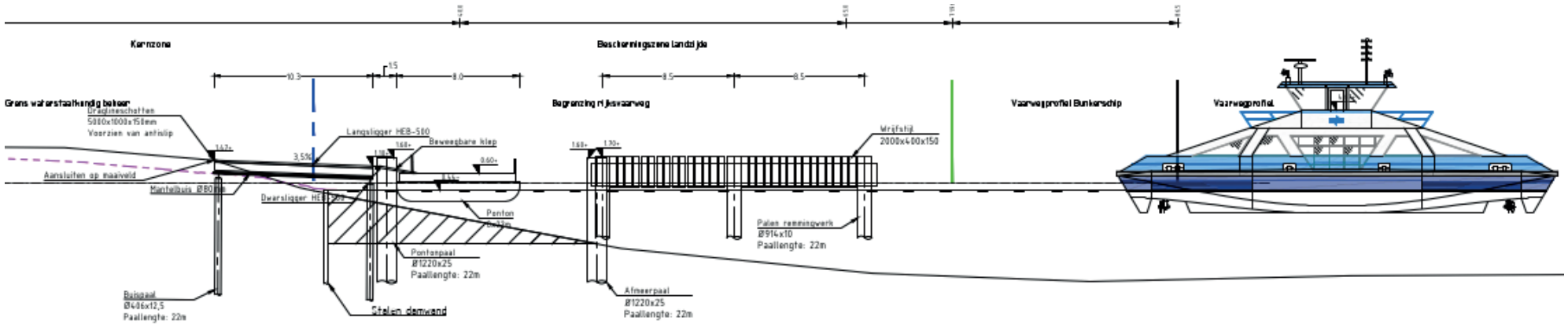
4.6 Nautische veiligheid

De nautische veiligheid is een belangrijk aspect bij de realisatie van de pontverbinding. Onder nautische veiligheid verstaan we de veiligheid op en om het water, voor de pont zelf en voor andere scheepvaart. De tijdelijke veerpont tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied passeert het Amsterdam Rijnkanaal (ARK). Het ARK is een drukke vaarweg voor zowel beroeps- als recreatievaart. Het ARK is nabij de beoogde tijdelijke pont aangesloten op het Binnen IJ. Op deze locatie wordt tevens door schepen gemanoeuvreerd om aan te meren aan de bunkerschepen of te wachten.

Het is belangrijk om een goed beeld te hebben op welke manier de nautische veiligheid geborgd kan worden. Voordat we dat kunnen doen is het van belang om de uitgangspunten bij de verdere uitwerking van de pontverbinding, vast te stellen. Dit zijn:

- voldoende ‘ruimte’ tussen de passerende schepen
- voldoende afstand tot de aanwezige bunkerschepen en aanmeerplaatsen
- voldoende zichtlijnen
- een rechte vaarlijn haaks op de vaarweg is gewenst

De pontveer 50 heeft aan twee zijden een laadklep, zodat deze niet hoeft te draaien. Zie op afbeelding 4-08 een voorbeeld van een pontveer 50.



4-07 Principe oplossing van een aanlandlocatie aan de zijde van het Zeeburgereiland

Een eerste inventarisatie geeft weer welke beoogde aanlandingslocaties technisch haalbaar zijn. In de volgende fase zal in nauw overleg met de nautische partners een nader onderzoek gedaan worden naar de nautische veiligheid.

Op basis van de verwachte fietsersaantallen in de eerste periode van de pont en de beperkte beschikbaarheid van ponten, is in overleg met het programma Veren besloten om in de vervolguitwerking ook de mogelijkheid van de inzet van een IJveer 30-versie mee te nemen. Een pontveer 30 heeft een aantal specifieke eigenschappen, die nader afgewogen moeten worden. Belangrijk is dat een pontveer 30 vanwege de enkelzijdige laadklep moeten draaien voordat kan worden aangemeerd. Om vast te stellen of een pontveer 30 tevens een veilige veerdienst kan verzorgen nemen we deze optie mee in het nautische onderzoek. Daarnaast zijn er nog meer zaken die nader onderzocht moeten worden, o.a. wordt bestudeerd of deze pont voldoende fietsers kan vervoeren. Zie 4-09 voor een voorbeeld van een pontveer 30, de IJveer 33.



4-08 Impressie pontveer 50

4.6.1 Aanlandingen Zeeburgereilandzijde

Uit de eerste inventarisatie blijkt dat aan de Zeeburgereilandzijde, twee locaties mogelijk zijn. Een derde locatie nabij de Oranjesluizen, zoals aangedragen door de klankbordgroep, is niet mogelijk vanwege aanwezige kegelligplaats ten behoeve van de sluizen. Voor beide locaties geldt dat de aanlanding aan de Zeeburgereilandzijde nu geprojecteerd is binnen de beheer- en eigendomsgrenzen van Rijkswaterstaat.

Zie voor een eerste verbeelding de afbeelding 4-10.Vaarlijnen tijdelijk pontverbinding en een meer gedetailleerde weergave in Bijlage 5 Vaarlijnen Tijdelijke Pont.



4-09 Impressie voorbeeld pontveer 33.

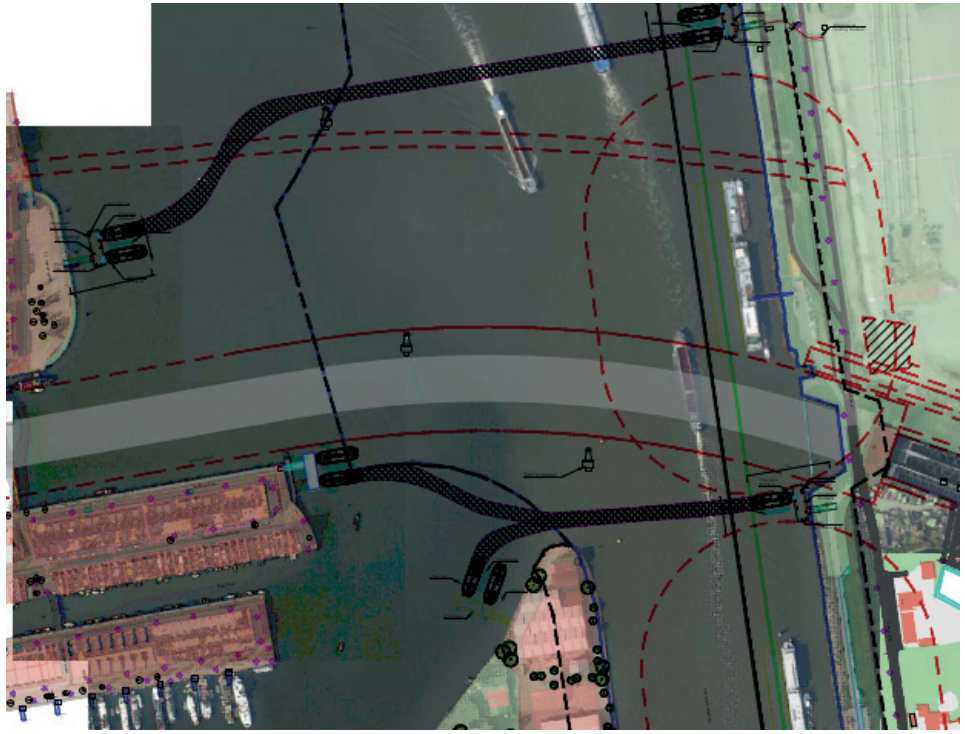
De zuidelijke locatie nabij Baaibuurt bevindt zich tussen twee bunkerschepen in een smal gedeelte van het Amsterdam Rijnkanaal. Vanuit externe veiligheid worden afstanden tot de bunkerschepen aangehouden waarbinnen geen aanlandingen plaats kunnen vinden. De aanlanding tussen de twee bunkerschepen is precies in te passen buiten deze contouren. Meer informatie hierover is beschreven in Bijlage 6 Externe Veiligheid.

Het punt externe veiligheid zal, net als nautische veiligheid, in de vervolgfase in nauw overleg met de nautische partners worden beschouwd.

Bij de zuidelijke locatie (Baaibuurt) is geen oplossing mogelijk buiten de grenzen van de vaarweg vanwege de aanwezigheid van de Piet Hein tunnel.

Bij de noordelijke locatie nabij Sluisbuurt zijn 2 varianten uitgewerkt:
- Aanlanding voor de waterkering
- Aanlanding in de waterkering

De waterkering is opgenomen in de legger van het waterschap Amstel Gooi en Vechtstreek, onderdeel van Waternet. Na afstemming met Waternet in de afgelopen periode is onderstaande voorlopige beoordeling opgesteld.



4-10 Indicatie vaarlijnen tijdelijk pontverbinding

Aanlanding voor de waterkering
Hoewel bij aanlanding voor de waterkering niet wordt gegraven in de dijk, vindt wel verdieping plaats voor de dijk en worden er constructies aangebracht. Voor primaire keringen geldt een beschermingszone buitendijks tot 50 m. Aangezien de verdieping en constructies in de veiligheidszone plaatsvinden, zijn de werkzaamheden vergunningsplichtig. Gezien de geringe impact op de waterkering is de verwachting dat het waterschap hiervoor vergunning verleend. Er zullen wel uitvoeringsvoorwaarden gelden. In geval van afwaardering tot secundaire kering geldt een veiligheidszone van 20 m.

Aanlanding in de waterkering
Voor aanlanding in de waterkering vindt ontgraving plaats binnen de beschermingszone en kernzone. Hiervoor is naar verwachting een leggerwijziging nodig en wellicht ook aanpassing van de referentielijn. De functie van waterkering wordt in deze variant overgenomen door de damwandconstructie. Voor aanpassing van de referentielijn en de legger is een procedure nodig bij het waterschap. Het is nog niet duidelijk of Waternet hieraan mee wil werken, aangezien de pontverbinding een tijdelijk karakter heeft.

De uitvoerbaarheid van deze variant dient getoetst te worden. Voor de damwandconstructie geldt, dat deze zettingsvrij moet zijn en voldoet aan de waterkering technische eisen. Verwachting is, dat verankeringen in de waterkering niet zijn toegestaan, waardoor de constructie zwaarder wordt. Hierdoor kan een constructie niet haalbaar of heel duur blijken. Een aanlanding in de waterkering vergt een langere voorbereiding- en proceduretijd, waardoor de tijdelijke pont later beschikbaar komt.

Bij afwaardering van de waterkering van primair naar secundair gelden minder zware eisen, hetgeen de haalbaarheid vergroot.

4.6.2 Aanlandingen Oostelijk Havengebied

Aan de zijde van het Oostelijk Havengebied zijn zes aanlandingen mogelijk. Een eerste inventarisatie resulteert in de volgende aandachtspunten:

- Azartplein: de veerpont behoort aan stuurboordzijde te varen en vaart om deze reden met een grote omweg. Mogelijk kan ook een ontheffing worden verkregen voor een aangepaste route langs de Surinamekade.
- De aansluitingen op Cruquius en Borneo liggen gunstiger ten opzichte van de Baaibuurt dan de Sluisbuurt.

De aansluitingen op KNSM-eiland, Sporenburg en de Stelloper liggen gunstiger ten opzichte van de Sluisbuurt dan de Baaibuurt.

Conclusie

Op twee locaties kan een pont het ARK kruisen, ter hoogte van Sluisbuurt en ter hoogte van Baaibuurt. Nader onderzoek is nodig om aan te tonen of de pontverbinding veilig kan worden vormgegeven zonder negatieve effecten op het verkeer op het ARK. In de afgelopen periode is, in nauwe samenwerking met de beheerder en nautische partijen, verkend welke mogelijkheden er kunnen zijn, en welke vervolgvragen nog beantwoord moeten worden. We gaan in de vervolgfase samen met deze partijen verder onderzoeken welke uitwerking acceptabel is voor een tijdelijke verbinding. Hierbij zal een verkeersanalyse een belangrijk onderdeel zijn van de nautische veiligheidsanalyse.



Uitzicht over Amsterdam Rijnkanaal

4.7 Juridisch, planologie en natuur

4.7.1 Vergunningen

Om de aanlandingen te kunnen realiseren zijn verschillende vergunningen nodig. Daarom is het belangrijk te weten om welke vergunningen dat gaat en wat dit betekent voor doorlooptijd van het project. We hebben een globale vergunningeninventarisatie uitgevoerd. Het is op dit moment nog niet 100% bekend welke functies daadwerkelijk gerealiseerd gaan worden. Dit hangt af van de uiteindelijk te realiseren locatie en de wijze van de uit te voeren werkzaamheden.

Daarom onderscheiden we 2 soorten vergunningen:

1. De vergunningen die in ieder geval noodzakelijk zijn
2. De vergunningen die mogelijk noodzakelijk zijn, afhankelijk van de locatie en de wijze van uit te voeren werkzaamheden.

Noodzakelijke vergunningen

- Omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan,
- Omgevingsvergunning voor bouwen,
- Watervergunning voor het gebruiken van een waterstaatswerk of beschermingszone.

Het schema van de vergunningeninventarisatie is bijgevoegd in Bijlage 7 Planologische Scan en vergunningen. In dit schema hebben we bij iedere vergunning/melding twee zaken aangegeven. 1) of deze benodigd is en 2) of dat dit nog nader uitgezocht moet worden wanneer er een locatie is geselecteerd en de wijze van uitvoeren van de werkzaamheden bekend is.

4.7.2 Planologische scan

Het realiseren van aanlandingen moet planologisch mogelijk zijn. We hebben onderzocht met een planologische scan of de beoogde aanlandingen strijdig zijn met het bestemmingsplan én we geven bij strijdigheid aan, wat de reden is. Azartplein is in de planologische scan niet meegenomen, het is namelijk een bestaande aanlanding.

Conclusie
Uit de planologische scan blijkt dat het realiseren van een aanlanding op vijf van de zeven locaties strijdig is met het bestemmingsplan (zie 4-11 Aanlandingslocaties versus Bestemmingsplan). Enkel op locatie Sporenburg en locatie Baaibuurt is een aanlanding te realiseren zonder af te wijken van het bestemmingsplan. Hier geldt dat de aanlanding niet strijdig is met het bestemmingsplan.

Locatie	Strijdig met bestemmingsplan?
Locatie Sluisbuurt - Zeeburgereiland	Ja (voorzieningen op de oever)
Locatie Baaibuurt - Zeeburgereiland	Nee
Locatie Cruquius	Ja (afmetingen)
Locatie Borneo	Ja (afmetingen)
Locatie Sporenburg	Nee
Locatie Steltloper	Ja (afmetingen)
Locatie KNSM-Eiland	Ja

4-11 Aanlandingslocaties versus bestemmingplan


Cruquius - uitzicht

Voor de locaties, Sluisbuurt, Cruquius, Borneo, Steltloper en KNSM – eiland geldt wel strijdigheid met het Bestemmingsplan. Strijdigheid met het bestemmingsplan betekent niet dat het onmogelijk is om op de betreffende locatie een aanlanding te realiseren. Het betekent wel dat er een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan nodig is om realisatie van de aanlanding planologisch op deze locaties mogelijk te maken. Het aanvragen van de omgevingsvergunning kost tijd.

Toelichting procedure
Voor alle locaties geldt dat met de reguliere procedure een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan kan worden afgeweken. Artikel 2.12 lid 1 sub a onder 1° of 2° van de Wabo is namelijk van toepassing. Dit resulteert in een reguliere procedure van maximaal 8 weken + 6 weken verlenging. Na maximaal 14 weken wordt er door de gemeente een besluit genomen op de vergunningaanvraag. Eventuele beroepen moeten door belanghebbenden binnen zes weken na het besluit op de vergunningaanvraag worden ingediend. Indien binnen deze zes weken geen beroep wordt ingediend is de vergunning definitief en kan de aanlanding worden gerealiseerd.

Indien er wel bezwaren zijn ingediend, dient het bevoegd gezag (gemeente) binnen zes weken te beslissen op het bezwaarschrift. Dit kan erin resulteren dat de vergunning wordt ingetrokken, of dat het bezwaar ongegrond wordt verklaard. Tegen dit besluit kan binnen zes weken beroep worden ingediend bij de rechtbank. Daarna is hoger beroep bij Raad van State mogelik

4.7.3 Natuur
We moeten weten of de tijdelijke pontverbinding met de aanlandingslocaties effect heeft op natuurwaarden en flora en fauna. Om hier een beeld van te krijgen passen we de Wet Natuurbescherming toe en controleren de Natuurbeleidskaders op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Volgens de Wet natuurbescherming beoordelen we of het gebied in de buurt van Natura-2000 gebieden ligt en welke verstorings- of versnipperingseffecten zouden kunnen optreden en welke soortenbescherming er geldt. Vervolgens adviseren we welke mitigerende maatregelen van toepassing zijn.

4

Conclusie
Het natuuronderzoek heeft als resultante dat alle varianten haalbaar zijn. Wel zijn er verschillende acties en maatregelen nodig in de planvormings,- voorbereidingsfase en realisatiefase. In dit hoofdstuk lichten we dit toe. Het volledige natuuronderzoek is terug te vinden in Bijlage 8 Natuur. Onderstaande afbeelding 4-12 geeft weer welke zoeklocaties beschouwd zijn.



4-12 zoeklocaties en nummers zoals gebruikt in het Natuuronderzoek

Wet natuurbescherming

Natura 2000-gebieden
'Markermeer & IJmeer' is het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied en ligt op een afstand van tussen de 1,5 tot 2,8 km van het plangebied. We constateren dat de werkzaamheden in het plangebied niet resulteren in een oppervlakteverlies van het Natura 2000-gebied. Evenmin veroorzaakt de aanleg versnippering voor aangewezen soorten, verontreiniging, verdroging, verstoring door verlichting, verstoring door mechanische effecten.

Om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren, wordt gebruik gemaakt van verschillend materieel. Deze machines kunnen onder andere stikstof uitstoten wat uiteindelijk neer zal dalen. Dit noemen we stikstofdepositie. Een AERIUS-berekening moet worden uitgevoerd om de hoeveelheid en locatie van de stikstofdepositie te bepalen. Een mogelijke uitkomst kan zijn dat het uitvoeren van een eigenstandige project specifieke ecologische beoordeling noodzakelijk is.

Als een reguliere pont wordt ingezet, stoot deze ook stikstof uit. Als er gekozen wordt voor een elektrische pont is dit niet aan de orde. Bij gebruik van een reguliere pont zal ook hiervoor een de locatie en hoeveelheid stikstofdepositie bepaald moeten worden met de AERIUS-berekening . Een mogelijk uitkomst van dit onderzoek is dat nader onderzoek noodzakelijk is. Dit nader onderzoek bestaat uit het uitvoeren van "een eigenstandige project specifieke ecologische beoordeling".

Soortenbescherming - huismus
We onderzoeken op welke soorten dieren en planten het project in uitvoering of exploitatiefase effect kan hebben. De voorgenomen werkzaamheden hebben mogelijk effect op de huismus als locatie Baaibuurt (nr. 2) de aanlandingslocatie wordt. Onderzoeksgebied Baaibuurt is namelijk een essentieel leefgebied voor de huismus. Indien locatie Baaibuurt de voorkeurslocatie is, is het noodzakelijk een activiteitenplan op te stellen. Er mag op deze locatie niet gewerkt worden voordat een ontheffing is aangevraagd én verkregen. We adviseren na te gaan of voor het opstellen van het activiteitenplan aangesloten kan worden bij de onderzoeken die voor ontwikkelgebied Baaibuurt ". Voor de overige aanlandingslocaties zal er geen effect van de werkzaamheden zijn op beschermde soorten.

Werken buiten broedseizoen
Alle in Nederland broedende vogels zijn beschermd. De werkzaamheden moeten daarom (bij voorkeur) buiten het broedseizoen (ca half maart tot half juli) plaatsvinden om verstoring te voorkomen. Als dit niet mogelijk is, zullen we voordat de werkzaamheden plaatsvinden, eerst een broedvogelcontrole moeten uitvoeren.

Vleermuizen
Voor vleermuizen zorgt lichtvervuiling voor een negatief effect. We dienen te borgen dat lichtuitstraling vanaf de aanmeersteiger zo veel mogelijk wordt voorkomen. In het geval er weinig tot geen lichtuitstraling is, is er geen negatief effect op deze soorten.

Steenbreekvaren
Steenbreekvaren is niet langer beschermd onder de Wet natuurbescherming. Dit was het eerder wel. Wel dient onder het beleid van Amsterdam op de zoeklocaties Sporenburg (nr.4) KNSM-eiland (nr. 7) Azartplein (nr. 8) en mogelijk Steltloper (nr. 6) rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van de steenbreekvaren en dienen deze soorten indien inpasbaar gehandhaafd te blijven.

Meerval en Rivierdonderpad
Meerval en Rivierdonderpad zijn niet langer beschermd onder de Wet Natuurbescherming. Eerder waren zij wel beschermd onder de flora en faunawet. Niettemin is het advies om voor deze soorten mitigerende maatregelen te treffen voorafgaand aan de werkzaamheden. De maatregelen hebben tot doel de soorten te verstoren zodat deze het werkgebied verlaten. Denk aan het langzaam opstarten van de werkzaamheden. Bovendien dienen de werkzaamheden uitgevoerd te worden buiten het voortplantingsseizoen van 1 maart tot 1 september op basis van de gedragscode Amsterdam.

Vrijgestelde soorten
In de provincie Noord-Holland geldt een meldplicht voor vrijgestelde soorten. Deze melding dient gedaan te worden bij het bevoegd gezag (Omgevingsdienst Noord-Holland Noord). In het kader van de zorgplicht dienen we voor deze soorten een ecologisch werkprotocol te op te stellen.

Natuurbeleidskaders

Natuurnetwerk Nederland (NNN)
Het plangebied is gelegen op circa 4 km van het dichtstbijzijnde NNN gebied. De werkzaamheden vallen buiten de begrenzing van het NNN en hebben geen negatief effect op het NNN. Het doorlopen van een Nee, tenzij procedure is niet nodig.

Zoeklocaties Sluisbuurt (locatie 1) Baaibuurt (locatie 2) liggen langs en deels in een Natuurverbinding. De werkzaamheden kunnen leiden tot versnippering binnen de Natuurverbinding. Het doorlopen van een Nee, tenzij procedure is noodzakelijk wanneer de bestemming van het plangebied gewijzigd wordt.

Zoeklocaties Sluisbuurt en Baaibuurt liggen langs en deels in een Natuurverbinding (ecologische verbinding). De werkzaamheden kunnen leiden tot versnippering binnen de ecologische verbindingszone. Het doorlopen van een Nee, tenzij procedure is noodzakelijk wanneer de bestemming van het plangebied gewijzigd wordt.

Gebieden met natuurwaarden buiten het NNN
Het plangebied is gelegen op circa 4,4 km van het dichtstbijzijnde weidevogelleefgebied en ligt op grote afstand (> 20 km) van het dichtstbijzijnde ganzenfoerageergebied. De werkzaamheden vallen buiten de begrenzing van gebieden buiten het NNN en hebben geen negatief effect op gebieden buiten het NNN. Het doorlopen van aanvullende procedures is noodzakelijk.

Gemeentelijk beleid
Door aanleg van een tijdelijke pontverbinding en omliggende infrastructuur bij Sluisbuurt en Baaibuurt wordt een corridor in de hoofdgroenstructuur en de ecologische structuur aangetast. Bij zoeklocatie Sluisbuurt en Baaibuurt is in het kader van de hoofdgroenstructuur rietland in de oever en poelen op de dijk aangelegd. Door aanleg van een tijdelijke pontverbinding en omliggende infrastructuur wordt de ecologische passage aangetast. Met het nemen van natuur inclusieve maatregelen kunnen negatieve effecten worden geminimaliseerd. Deze maatregelen moeten worden goedgekeurd door de TAC en stadsecoloog R&D.

Op locatie Sporenburg (locatie 5) en mogelijk locatie Sluisbuurt bevindt zich de Japanse duizendknoop. Er dient gehandeld te worden volgens het protocol van de Gemeente Amsterdam bij de aanwezigheid van de Japanse duizendknoop.

[1] *De Wet natuurbescherming erkent geen broedseizoen. Broedende vogels zijn volgens de Wnb altijd beschermd.*

Beschikbaarheid en exploitatie van de veerpont

5

5.1 Huur, verplaatsten of aankoop van de veerpont

Voor het in gebruik nemen van een pontverbinding is naast een beoogde route en aanlandingen vanzelfsprekend ook een veerpont nodig. Bij de keuze voor een pont kijken we naar verschillende alternatieven om een pont beschikbaar te krijgen: huur, aankoop, of door middel van verschuivingen in de huidige vloot van de GVB Veren.

5.1.1 Huur van de veerpont

Een eerste onderzochte mogelijkheid is het huren van een veerpont. Een aantal veerbedrijven in binnen en buitenland verhuurt veerponten, onder meer als tijdelijke vervanging van bestaande veerponten (bijvoorbeeld ten behoeve van onderhoud) of voor inzet op tijdelijke veerdiensten, bijvoorbeeld bij werkzaamheden aan bruggen. In een quick scan zijn de mogelijkheden voor het huren van een veerpont verkend. We beschrijven in deze paragraaf de uitkomsten.

We zijn in deze quick scan op vervoerkundig onderzoek van de gemeente Amsterdam gebaseerde uitgangspunten. Deze beschrijven we als volgt:

Capaciteit	De pont dient voldoende ruimte te hebben om twee- tot driehonderd personen, waarvan tweehonderd fietsers, te vervoeren. De capaciteit is vergelijkbaar met die van de huidige veerponten van het GVB. Uitgangspunt voor de berekening van de benodigde dekruimte is vier personen per vierkante meter en een vierkante meter per fietser.
Type veer	Om snel uit- en instappen mogelijk te maken dient de pont te zijn voorzien van kleppen aan de voor- en achterzijde (klepveer).
Milieu	Gelet op het naar verwachting beperkte aanbod aan huurmogelijkheden worden hier geen specifieke eisen aan gesteld.
Beschikbaarheid	Gelet op de behoefte aan instructie en proefvaarten dient de veerpont december 2020 beschikbaar te zijn.

Uitgangspunt in deze optie is dat de pont zal worden gehuurd door de gemeente Amsterdam, die deze beschikbaar stelt aan GVB Veren. GVB Veren verzorgt de exploitatie en het onderhoud. Adviesbureau MuConsult heeft een quick scan uitgevoerd (zie de Bijlage 9 Beschikbare veerponten). Uitkomst van de quick scan is een overzicht van vier verschillende huuropties, uitgaande van bovenstaande uitgangspunten.

Resultaat van quick scan huur pont

Er zijn verschillende mogelijkheden voor huuropties van ponten. Er zijn vier opties gevonden, waarvan drie grote veerponten zijn en één optie van twee kleine veerponten. Belangrijkste conclusie is dat geen van allen aantrekkelijker is dan het gebruik van een GVB pont. Dit heeft verschillende redenen:

- De drie grote varianten zijn allen langer dan de huidige GVB varianten. Dit heeft negatieve gevolgen voor de vaartijd van de pont op het Amsterdam Rijnkanaal.
- De kosten voor de huur van de ponten zijn voor 8 jaar (ongeveer € 5 miljoen) evenveel als de aanschaf van een nieuwe GVB pont (ongeveer € 4 miljoen). Exploitatiekosten zijn hierin niet meegenomen.
- Onderhoud aan de huurpont is een groter risico. Dit zou ‘s nachts gedaan kunnen worden. Tegelijkertijd dienen er reserveonderdelen aangeschaft te worden. Bij vervanging is er een risico dat een GVB pont niet kan aanlanden op de aanlanding van de huurpont.
- Qua duurzaamheidsopgave voor de ponten vallen alle ponten hierbuiten. In 2025 wil de gemeente uitstootvrije ponten hebben. Voor de huurponten zou in dat geval een uitzondering gemaakt moeten worden.
- De opties hebben allen minder manoeuvreer mogelijkheden dan de GVB ponten.
- De kleine variant heeft slechts één klep, waardoor het schip meer bochten moet maken en zich mogelijk langer op het Amsterdam-Rijnkanaal bevindt.

5.1.2 Verplaatsen van een veerpont van een bestaande route

Een volgende onderzochte optie is het gebruiken van een pont die op dit moment op een andere route vaart. In de Veerpontstrategie 2019 bepaalt de gemeente Amsterdam welke veren voor de komende jaren waar worden ingezet. Het is van belang om de capaciteit van de vloot zo gunstig mogelijk in te zetten op de prognoses van gebruik. Met de komst van een nieuwe vaarverbinding komt er capaciteitsvraag bij.

Een eventuele herbestemming van een IJplein veerpont ten gunste van de verbinding Zeeburgereiland – Oostelijk Havengebied heeft consequenties voor de Veerpontstrategie.

De consequenties voor het verplaatsen zijn als volgt:

- Verplaatsing naar het Zeeburgereiland gaat ten koste van capaciteit op andere routes. Dit betekent naar verwachting niet vanaf het begin een capaciteitsknelpunt, maar kan wel ten koste gaan van flexibiliteit (bv voor onderhoud en ombouw) en betrouwbaarheid. Tot eind 2022 is hierdoor een kwetsbaardere vloot en naar verwachting vanaf 2023 een capaciteitsknelpunt, als de verenvloot niet aangevuld wordt.
- Er is vrijwel geen verschil in kosten tussen beide varianten. Er zou een verschil in brandstofkosten kunnen ontstaan door het verschil in de af te leggen afstand.
- Mocht er gekozen worden voor de Zeeburgereiland variant én een mindere frequente dienstregeling, dan vallen de exploitatiekosten lager uit.

5.1.3 Aankoop van de veerpont

Het aanschaffen van een nieuwe pont ten behoeve van de tijdelijke pontverbinding kost (te) veel tijd. Hierbij moet rekening gehouden worden met een bouwtijd van circa 1 jaar. Ook is het nodig om hiervoor een nieuw contract aan te besteden, omdat het huidige contract geen verdere uitbreiding mogelijk maakt. En de opties op extra ponten te laten bouwen worden reeds ingevuld. Een pont zal hierdoor pas beschikbaar zijn na circa 1,5 a 2 jaar na het definitieve besluit tot realisatie van de pontverbinding. Dit past niet in de huidige ambitie van het project.

Een combinatie tussen de aankoop van een nieuwe pont en tijdelijk gebruik maken van een bestaande GVB pont zal wellicht mogelijk kunnen zijn. Op deze wijze kan het verenprogramma een nieuwe pont kopen en kan bij de tijdelijke pontverbinding gebruik gemaakt worden van een beschikbare pont. Zo lang de verenvloot nog niet is aangevuld, heeft dit wel invloed op capaciteit en betrouwbaarheid op de andere verbindingen. Aanschaf van een nieuwe pont kost €4 miljoen.

Conclusie

Er is in samenwerking met V&OR een afwegingskader gemaakt waar op verschillende aspecten de consequenties inzichtelijk zijn gemaakt. Meer informatie vind je in het afwegingskader dat staat in Bijlage 9
Beschikbare veerponten.

We kunnen concluderen dat van de onderzochte opties de beste mogelijkheid is om een pont bestemd voor het IJplein te verplaatsen. Hierbij is het wel nodig dat een nieuwe pont besteld wordt, om toekomstige capaciteitsproblemen te voorkomen. De financiering van deze nieuwe pont zal in de vervolgfase nader uitgewerkt moeten worden. Deze eventuele keuze voor een verplaatsing heeft wel consequenties voor de veren over het IJ en de Verenstrategie. Naast het capaciteitsprobleem dat vanaf circa 2023 verwacht wordt, heeft het verplaatsen van een pont vanaf het begin consequenties voor flexibiliteit en betrouwbaarheid. Deze consequenties zullen in de komende fase nader in beeld gebracht worden, zodat bij het uitvoeringsbesluit een goede afweging gemaakt kan worden.

5.2 Exploitatiekosten

Wanneer een nieuwe pontverbinding in exploitatie komt, moet rekening gehouden worden met exploitatiekosten. In dit hoofdstuk brengen we in beeld welke exploitatie varianten denkbaar zijn.

Wat zijn de verschillen in exploitatiekosten tussen verschillende dienstregelingen? Dit is de belangrijkste vraag die we hebben onderzocht. We onderzoeken verschillende dienstregelingen om rekening te houden met drukte van het verkeer in het Oostelijk havengebied.

Voor de berekening van de exploitatiekosten is er naar drie dienstregeling varianten gekeken:

- Variant 1: Spitsvariant
- Variant 2: 12 uursvariant doordeweeks (vergelijkbaar met Distelwegveer)
- Variant 3: 16 uursvariant hele week (vergelijkbaar met Oostveer)

De varianten verschillen in vaartijden per dag. Zie onderstaande tabel 5-01. Uitgangspunt is het GVB-veertype 50'er.

Exploitatie Varianten

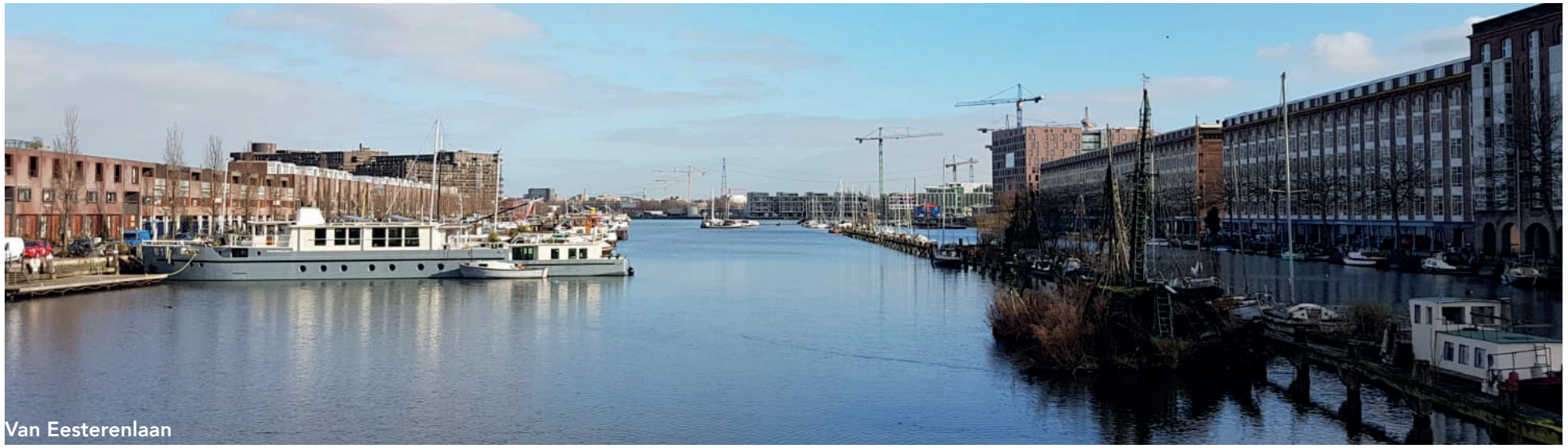
	Dagen	Tijdsvakken	Uren	Kosten 50er
Variant 1: Spitsvariant	ma-vr	6:30-10:30 & 15:30-19:30	8	€ 250.000
Variant 2: 12 uursvariant	ma-vr	6:30-18:30	12	€ 400.000
Variant 3: 16 uursvariant	ma-zo	6:30-22:30	16	€ 720.000

Kosten in Euro per jaar

5-01 Exploitatie varianten

De kosten van de varianten voor een 50-er verschillen van €250.000 tot €720.000. Voor de raming van de tijdelijke pont in deze fase is voor variant 2 gekozen in overleg met GVB Veren. Deze variant lijkt op dit moment het beste aan te sluiten op de beoogde gebruikers.

De exploitatievariant (dienstregeling) kan indien nodig aangepast worden als blijkt dat deze behoefte groot genoeg is.



Van Eesterenlaan

Kosten, dekking en risico's

6

6.1 Kosten

De kosten voor de tijdelijke pontverbinding kennen vier verschillende kostensoorten, namelijk:

- Voorbereidingskosten
- Exploitatiekosten
- Uitvoeringskosten
- Aanschaf pont

Voor exploitatiekosten en de aanschaf van de veerpont zijn in het voorgaande hoofdstuk de kosten gespecificeerd. In dit hoofdstuk worden de uitvoeringskosten nader onderzocht en een globale raming voor een tijdelijke pont afgegeven.

Voorbereidingskosten
Voorbereidingskosten zijn alle kosten die nodig zijn voor onderzoeken en personele inspanning om tot een uitvoeringsbesluit voor een traject te komen.

In de volgende fase worden o.a. de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- Onderzoek naar de nautische veiligheid
- Landmeetkundige metingen
- Milieuhygiënisch bodemonderzoek
- Nader ecologische acties nav het verkennend rapport
- Geotechnisch onderzoek
- Constructieve berekeningen
- Verkeerskundig onderzoek
- Stikstofonderzoek
- Onderzoek kabels en leidingen

Uitvoeringskosten
In dit onderzoek bepalen we de uitvoeringskosten van een tijdelijke pontverbinding tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied. De volgende uitgangspunten zijn aangehouden om de kosten te bepalen:

- De aanpassingen aan kruisingen (infrastructuur) die noodzakelijk zijn, enkel en alleen, als gevolg van de nieuwe pontverbinding, zijn onderdeel van de totale kosten. Dit betekent dat aanpassingen op locaties die reeds in de huidige situatie aandachts- of knelpunt zijn, of waarbij de extra fietsers ten gevolge van de pontverbinding beperkt is ten opzichte van het huidige gebruikers, niet opgenomen zijn in de ramingen van deze Nota van Uitgangspunten.
- We gaan uit van aanpassingen aan de bestaande situatie. Deze situatie heeft nu al beperkingen in bijvoorbeeld beschikbare ruimte, waardoor ook na eventuele aanpassingen mogelijk niet volledig voldaan kan worden aan alle wensen en richtlijnen van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) .
- Bij de vaste fietsverbinding wordt rekening gehouden met meer infrastructurele aanpassingen dan bij de pontverbinding. De reden is dat bij een vaste fietsverbinding de fietsersaantallen veel hoger liggen. Bij de tijdelijke pontverbinding nemen we de maatregelen, die bij lagere fietsersaantallen noodzakelijk zijn. Het effect dat een grote groep fietsers in één keer van de pont af komt moet nog verder onderzocht worden met een modelstudie en nadere verkeerskundige advisering.

De opbouw van de uitvoeringskosten is uiteengezet in Bijlage 10 Kosten.

Een aanlanding binnendijks kost meer dan een aanlanding buitendijks
Naast een aanlanding buitendijks, zoals bij het Azartplein, is ook een pontaanlanding binnen de waterkering geraamd, dit geldt alleen voor de Sluisbuurt. In Bijlage 13 aanlanding buitendijks is de buitendijkse aanlanding technisch in beeld gebracht. De kosten hiervan vallen aanzienlijk hoger uit dan een buitendijkse pontaanlanding. Deze hogere kosten worden veroorzaakt om drie redenen:

1. Een damwandconstructie moet de functie van waterkering overnemen.
2. Er is meer grondwerk nodig.
3. Er moeten veel voorzieningen voor kabels en leidingen worden opgenomen.

Een eventuele verdere uitwerking en procedures zal in zorgvuldig overleg met Waternet en Rijkswaterstaat tot stand komen.

Hoe zijn de totale uitvoeringskosten bepaald?

- We tellen alle kostenposten per tracé bij elkaar op. Hieruit volgen de totale kosten per route.
- De kosten zijn een som van tracékosten plus een pontaanlanding buiten de dijk op Sluisbuurt c.q. Baaibuurt.
- Voor alle ramingen geldt dat als een pontaanlanding in de waterkering nodig is, de projectkosten toenemen met ruim € 2,0 miljoen. Vanwege de langere proceduretijd en de hoge kosten achten we deze oplossing op dit moment niet haalbaar.

Hieronder wordt een samenvatting gegeven van de kostenconsequentie per tracé. In Bijlage 11 Bouwkosten tracé staat de complete onderbouwing. Ieder tracé varieert in uitvoeringskosten door de meegenomen uitgangspunten. Hieronder in de tabel is de verhouding van de kosten naar elkaar toe vergeleken.

Route	**Kosten** *hoog/gemiddeld/laag*
Sluisbuurt/ Baaibuurt – Cruquius	Gemiddeld
Sluisbuurt/ Baaibuurt – Borneo	Hoog
Sluisbuurt/ Baaibuurt – Sporenburg	Gemiddeld
Sluisbuurt/ Baaibuurt – Steltloper	Gemiddeld
Sluisbuurt/ Baaibuurt – KNSM-eiland	Hoog
Sluisbuurt/ Baaibuurt – Azartplein	Laag

De kosten voor de Azartplein zijn relatief laag omdat hier gebruik gemaakt kan worden van de bestaande aanlanding. KNSM eiland en Borneo kennen hoge uitvoeringskosten omdat veel bestaande infrastructuur moet worden aangepast.

Globale raming
Rekening houdend met alle uitgangspunten is een globale raming gemaakt gebaseerd op:

- Exploitatiekosten gaan uit van 5 werkdagen van 6:30 tot 18:30 uur, in totaal ca. € 400.000 per jaar, beginnend in 2021, met 7 jaar doorlooptijd en een totaal van € 2.800.000.
- De uitvoeringskosten zijn gebaseerd op de duurste voorstelbare variant en de benodigde engineeringskosten

We hanteren de volgende globale raming:

Kostensoort	**Kosten**
Voorbereidingskosten	€ 600.000
Exploitatiekosten	€2.800.000
Uitvoeringskosten	€ 5.100.000
Aanschaf pont	€ 4.000.000
Totaal Projectduur	**€ 12.500.000**

6.2 Dekking

Het project kent een aantal dekkingsbronnen, echter zijn deze nog niet definitief vastgesteld. Dit gebeurt pas tijdens het PBI 4 besluit: Uitvoeringsbesluit.

De volgende kostenbronnen zijn er met bijhorende mogelijke dekkingsbronnen:

- VEF (Vereveningsfonds)
- VRA (Vervoersregio Amsterdam)
- SMF (Stedelijk Mobiliteitsfonds)
- AM (Algemene Middelen).

6.3 Risico's

We beschouwen in dit project een risico als een gebeurtenis met een of meerdere oorzaken met een kans van optreden en gevolg(en) voor de doelstellingen van het project. We zetten de belangrijkste risico's op een rij.

Geen pont (tijdig) beschikbaar
De kans bestaat dat het niet mogelijk of gewenst is om een nieuwe pont (voor de geplande capaciteitsuitbreiding IJplein) tijdelijk in te zetten op de veerverbinding OHG-ZBE. We overleggen met Programma Veren om Verenstrategie te laten aanpassen met het toevoegen van de tijdelijke pont voor deze route. De gevolgen voor de planning maken we inzichtelijk wanneer geen pont beschikbaar is. Alternatief is een huurpont, maar hieraan kleven belangrijke nadelen in de exploitatie. Een nieuwe pont bestellen en laten bouwen kost veel tijd, waardoor deze niet begin 2021 beschikbaar zal zijn.

Nautische inpassing is omwille van veiligheid niet mogelijk
Het risico bestaat dat de nautische inpassing van de (tijdelijke) pont niet mogelijk is. Het Amsterdam Rijnkanaal is een druk bevaren vaarroute, waarbij de veiligheid vanzelfsprekend van groot belang is. Belangrijke nautische partijen (RWS, CNB, Havenbedrijf) denken mee over de mogelijkheden. Daarnaast zetten we, gezamenlijk met de nautische partijen, nadere onderzoeken uit om vast te kunnen stellen of een veilige inpassing mogelijk is. Naast het oversteken van het ARK is ook de aanlanding aan de oostzijde een belangrijk aandachtspunt. Het betreft de beschikbaarheid van de gronden en de ponton in de vaarweg..

Pont wordt niet voldoende gebruikt
Zeker in de aanloopperiode van de tijdelijke pont, is de verwachting dat nog niet heel veel fietsers gebruik zullen maken van de pont. Dit geldt zeker buiten de spits. Dit kan het beeld opwekken dat de pont 'voor niets' is gerealiseerd. De verwachting is echter dat het gebruik van de pont in de loop der jaren zal toenemen, omdat het aantal mogelijk gebruikers groeit door groei van aantal inwoners in Zeeburgereiland, IJburg etc.en dat meer mensen de pont weten te vinden. Hiervoor onderzoeken we of er meerdere ponten gebruik kunnen maken van de aanlanding (30er en 50er) waardoor we op de capaciteit kunnen anticiperen. In de communicatie naar de omgeving geven we aan dat de pont in het begin wat minder druk is. Een geleidelijke groei van het aantal gebruikers van de pont heeft als voordeel dat de mogelijke knelpunten op de aanrijroutes goed gemonitord kunnen worden om zo te bepalen welke eventuele aanpassingen noodzakelijk zijn.

De vergunningen en procedures zijn niet op tijd afgerond
De tracékeuze is nog niet gemaakt en er zijn nog geen definitieve ontwerpen, hierdoor kunnen vergunningen en ontheffingen nu nog niet aangevraagd worden. Het risico bestaat dat niet alle benodigde vergunningen en ontheffingen tijdig verkregen zijn, omdat er mogelijk (ook) nog beroep en bezwaar aangetekend wordt. Om dit risico te verkleinen, worden de geïnventariseerde vergunningen en ontheffingen zo snel mogelijk aangevraagd, zodra alle benodigde informatie bekend is. We geven extra zorgvuldig aandacht aan de formele aanvraag, door interne juridische toetsing. Daarnaast zijn vergunningstrajecten in de planning opgenomen. Gezien de wens om de pont snel te realiseren, is het niet mogelijk om voor alle mogelijke bezwaar- en beroepstermijnen een volledige buffer in de planning op te nemen, waardoor dit risico blijft bestaan.

Meer aanpassingen aan aansluitende routes nodig dan nu voorzien
Door de aanleg van een pontverbinding, zullen meer fietsers gebruik gaan maken van de aansluitende routes. Met name in het Oostelijk Havengebied heeft de omgeving zorgen of dit niet tot knelpunten en verkeersonveiligheid zal leiden. Op dit moment is er van uitgegaan dat een aantal aanpassingen aan de aansluitende routes nodig zijn, maar ook dat door de relatief beperkte hoeveelheid extra fietsers niet op alle locaties grote aanpassingen nodig zijn. Afwegingen en aanpassingen op de knelpunten nemen we expliciet op in besluitvorming. In de uitwerking kan blijken dat grotere aanpassingen toch gewenst of noodzakelijk zijn, wat tot een hogere raming leidt.

De planning is ambitieus
Vergeleken met andere (vergelijkbare) projecten is de tijd tussen de start van het project en de beoogde realisatie kort. Zowel in de voorbereidings- en besluitvormingsperiode, als in de uitvoeringsfase zijn de activiteiten realistisch gepland, maar zit geen marge om tegenvallers op te vangen. Daarvoor is voor de belangrijkste mijlpalen rekening gehouden met buffertijd.

Besluitvorming en opdrachtverlening

7

7.1 Besluitvormingsprocedure

Voor de voorbereiding en realisatie van de tijdelijke pontverbinding wordt het Plan- en besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI) gebruikt als leidraad. Het PBI is de Amsterdamse handleiding en richtlijn voor de planvorming, besluitvorming over en realisatie van infrastructurele projecten. Het PBI is een richtlijn. De fasering en besluitvorming wordt zodanig ingericht dat dit het beste past bij het project.

Het PBI bestaat uit een aantal fasen en iedere fase wordt afgesloten met een besluit. Voor het project tijdelijke pontverbinding worden de volgende fasen doorlopen en besluiten genomen:

Fase	Besluit
1. Initiatief fase	Reeds afgerond (quick scan, MT startdocument)
2. Uitgangspuntenfase	Voorkeursbesluit
3. Ontwerp fase	Uitvoerings- & kredietbesluit
4. Contract & realisatie fase	Overdrachtsbesluit
5. Exploitatie en beheer	

7.2 Fasering en specifieke besluitvormen

7.2.1 Uitgangspuntenfase en voorkeursbesluit

In deze fase zijn de uitgangspunten voor de tijdelijke pontverbinding geformuleerd en zijn meerdere varianten voor een pontverbinding onderzocht op haalbaarheid, kosten en exploitatie. Er zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, waaronder een planologisch-juridische scan, natuuronderzoek en nautische en technische inpassingsstudie van de steigers. Daarnaast zijn de aandachtspunten op de fietsroutes in kaart gebracht.

Het onderzoek is verwerkt in een Nota van Uitgangspunten. In deze fase maken we nog geen keuze voor één van de varianten, maar we adviseren welke varianten we bij voorkeur nader onderzoeken in de volgende fase. Vervolgens waarderen en prioriteren we de onderzoeksaspecten in een multi criteria-analyse (MCA) en brengen de factoren planvormings- en realisatietijd en geld in. Hieruit volgt een voorkeursverbinding. Het fase 2 Voorkeursbesluit wordt niet door de Raad, maar door het college B&W genomen. Na het besluit volgt een inspraakperiode, waarbij de haalbare varianten worden voorgelegd aan de omgevingspartijen.

7.2.2 Ontwerpfase en uitvoerings- & kredietbesluit

In de ontwerpfase werken we de haalbare varianten nader uit tot een technisch ontwerp inclusief ramingen en voeren we aanvullende onderzoeken uit. In deze fase zal ook de formele inspraak voor bewoners en belanghebbenden plaatsvinden. Het voordeel van inspraak in deze periode is dat het aantal varianten is gereduceerd tot alleen de haalbare varianten. Parallel aan de inspraakperiode zal het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oost worden gevraagd om advies uit te brengen. De inspraakreacties en het advies van Stadsdeel Oost worden verwerkt in een Nota van Beantwoording en worden waar mogelijk verwerkt in het technisch ontwerp. Op basis van de MCA en de inspraakreacties wordt de voorkeursvariant bepaald en wordt het fase 4 uitvoerings- en kredietbesluit genomen door de Raad. Parallel aan het gemeentelijke uitvoerings- en kredietbesluit nemen Vervoerregio Amsterdam en GVB ook een besluit tot realisatie en exploitatie van het project.

Na het kredietbesluit stellen we het contract voor realisatie van het werk (aanleg steigers en fietsroutes) op en start de aanbesteding. Benodigde vergunningen worden aangevraagd en na het doorlopen van de aanbestedingsprocedure zal het werk worden gerealiseerd. Na oplevering wordt de veerpont in exploitatie genomen tot de ingebruikname van een vaste fietsverbinding tussen het Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied.

Planning

8

Om in te spelen op de ontwikkelingen op het Zeeburgereiland en IJburg is het streven om de tijdelijke pontverbinding zo snel mogelijk in gebruik te nemen.

Besluitvorming, technische uitwerking, vergunningentrajecten, aanbestedingsprocedure en uitvoering zullen voor die tijd doorlopen moeten zijn. In begin van het project was het streven om **eind 2020/begin 2021** de pont te laten varen. Nu de activiteiten en de bijhorende risico's in beeld zijn gebracht, zijn er meer marges in de planning opgenomen om eventuele uitloop in activiteiten op te kunnen vangen. Dit is nog steeds een ambitieuze planning, onvoorziene risico's en/of bezwaren/beroepen kunnen tot vertraging leiden.

De mijlpalen van de huidige planning zijn:

- Raad neemt uitvoeringsbesluit in **najaar 2020** (def. Variantenkeuze)
- Start aanleg pontfuiken in **Q1 2021**
- Opleveringpontfuiken/start exploitatie in **zomer 2021**

Conclusie en aanbevelingen

9

9.1 Conclusie

Er moet een besluit genomen worden of er een tijdelijke pontverbinding komt tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied. Deze nota van uitgangspunten is opgesteld om te bepalen of deze tijdelijke pontverbinding haalbaar is en welke varianten er mogelijk zijn.

Er is op dit moment voldoende duidelijkheid over haalbare varianten van een tijdelijke pont tussen Zeeburgereiland en Oostelijk Havengebied om het onderzoek verder uit te werken. Er zijn wel verschillende aandachtspunten.

Met de informatie die nu in beeld is gebracht, is een tijdelijke pontverbinding mogelijk. Het onderzoek heeft geen onoverkomelijke belemmeringen in beeld gebracht, maar heeft wel geleerd dat er belangrijke aandachtspunten en vervolgstappen zijn. Deze aandachtspunten worden besproken in de vorm van aanbevelingen.

9.2 Aanbevelingen

De uitkomsten van het onderzoek geeft voorlopig een positief beeld maar er zijn zeker aandachtspunten. Daarom is ons advies opgebouwd uit twee delen.

a. Algemeen beeld
b. Specifieke aanbevelingen

9.3 Algemeen beeld

1. De tijdelijke pontverbinding is nodig om het Zeeburgereiland en IJburg de komende jaren aangesloten te houden op de agglomeratie van Amsterdam op infrastructureel, sociaal en financieel-economisch vlak.
2. Met de tijdelijke pontverbinding naar het Zeeburgereiland laat Amsterdam zien, dat ondanks dat deze verbinding tijdelijk is, Amsterdam investeert in een gezonde veilige stad, waar bewegen en fietsen altijd voorrang krijgt.
3. Er zijn geen onneembare technische belemmeringen of obstakels bij de varianten, daarom worden alle varianten meegenomen naar het vervolgonderzoek.
4. Er zijn aandachtspunten, die we toelichten bij de specifieke aanbevelingen.

9.4 Specifieke aanbevelingen

1. Er zijn belangrijke aandachtspunten, waarvoor meer uitwerking en onderzoek nodig is, waaronder inpassing, verkeer, nautische veiligheid, projectkosten, doorloop- en realisatietijd en de beschikbaarheid van een pont.
2. Voer een Multi Criteria Analyse uit en bepaal aan de hand daarvan de meest haalbare en wenselijke variant of varianten.
3. Twee van de zes aanlandingslocaties in het Oostelijk Havengebied steken er qua gebruikerspotentie bovenuit. 1) De aanlanding bij Borneo richting Baaibuurt (v.v.) . En 2) de aanlanding bij Sporenburg richting Sluisbuurt (v.v.)
4. De nautische veiligheid op en rond het water van het Amsterdam Rijnkanaal en 't IJ moet beter en exacter worden onderzocht, in samenspraak met de nautische partijen.
5. De tijdelijke pontverbinding en het doorgaande fietsverkeer dat daardoor ontstaat in het Oostelijk Havengebied, heeft voor bewoners nadelen. De ruimtelijke inpassing en de te kiezen routing voor fietsers is cruciaal en zal veilig en acceptabel moeten zijn. In de volgende fase is het verstandig een nadere netwerkanalyse te verrichten en eventuele knelpunten dienen verkeerskundig te worden beschouwd.
6. Nog bepaald moet worden welke maatregelen aan de beoogde aanliggende fietsroutes die, mogelijke op termijn, nodig of wenselijk zijn voor een goede veilige fietsafwikkeling, onderdeel uitmaken van dit project en de betreffende projectfinanciering.
7. De partijen die direct nadeel ondervinden van de tijdelijke pont en de partijen die profijt hebben van de tijdelijke pont, proactief blijven betrekken.
8. Rijkswaterstaat heeft uitgesproken dat zij er van uitgaan dat de tijdelijke pontverbinding tijdelijk is en niet definitief. Bepaal in de komende fase in overleg met RWS of hier nadere afspraken over gemaakt moeten worden.
9. De dialoog te blijven voeren met én nadere afspraken te maken met de beheerders van het gebied en de vergunningverlenende partijen.
10. Op dit moment is een uitspraak over de exacte doorlooptijd niet opportuun. Het opstellen van de MCA is de eerst volgende stap die we moeten uitvoeren. Pas daarna zullen we de (probabilistische) planning opstellen en de nodige veldonderzoeken uitvoeren. Alleen wanneer we deze stappen in deze volgorde uitvoeren, hebben we de juiste informatie om een realistische inschatting te maken van de exacte doorlooptijd van dit project.



Amsterdam Rijnkanaal