Plan van aanpak

Sprong over het IJ
Uitvoering Voorkeursbesluit

****

C O N C E P T

in dit document wordt aangenomen, dat het voorgenomen voorkeursbesluit ten uitvoer wordt gebracht

****

Versie	**:**	**versie 30 maart 2017**
Werkgroep	**:**	5.1, 2, e **(IB),** 5.1, 2, e **(IB),** 5.1, 2, e **(V&OR),** 5.1, 2, e **(V&OR),** 5.1, 2, e **(PMB),** 5.1, 2, e **(IB),** 5.1, 2, ee **(R&D),** 5.1, 2, e **(PMB),** 5.1, 2, e **(IB),** 5.1, 2, e **(IB),** 5.1, 2, e **(V&OR)**
Auteur	**:**	5.1, 2, e5.1, 2, e **(PMB)**

Inhoud

1 Aanleiding en doel 3

2 Strategie 4
2.1 Duiding 4
2.2 Voortzetting overkoepelend programma 4
2.3 Vijf werkprincipes 5

3 Organisatie 6
3.1 Programma 6
3.2 Projecten (opdrachtgeverschap, scope, aanpak) 7
3.3 Interne aansturing en externe afstemming 16
3.4 Kwaliteitsborging 18
3.5 Kansen- en risicoanalyses 19

4 Planning en besluitvorming 21
4.1 Planning bestuurlijke besluitvorming 21
4.2 Planningsschema overzicht alle projecten 22
4.3 Systeem monitoring en 'go / no go' besluiten 23
4.4 Verkenning versnelling 24

5 Communicatie 27

6 Financiën 29
6.1 Proceskosten 29
6.2 Sturen op de uitvoeringskosten en dekking 29

7 Bijlagen 30

1 Aanleiding en doel

De opgave van de Sprong over het IJ wordt omschreven in de Nota van Uitgangspunten en het Voorkeursbesluit (ter vaststelling door de gemeenteraad in 2017): het verkrijgen en vervolgens behouden van snelle en gemakkelijke verbindingen over het IJ voor voetgangers en fietsers.

Dit plan van aanpak beschrijft hoe het Voorkeursbesluit wordt uitgevoerd. Het is daarmee vooral gericht op de eerste drie maatregelen, waar direct mee wordt gestart. Deze maatregelen worden gesplitst in werkbare projecten. Ingegaan wordt op alle facetten van sturing en beheersing. Voor de twee maatregelen die later in de tijd zijn gepland, wordt aangegeven hoe hiermee wordt omgegaan. In aanvulling hierop wordt beschreven hoe de gebiedsontwikkeling van Sixhaven en omgeving wordt gestart, omdat dit deels noodzakelijk is voor de projecten van de Sprong over het IJ. Ook wordt beschreven hoe verder wordt gegaan met Kop Java, omdat dit nodig is voor de brug naar het Hamerkwartier in Noord. Ten slotte wordt ook antwoord gegeven op vragen als: is er versnelling aan te brengen en hoe werkt het adaptieve systeem precies? Nieuwe waardevolle inzichten uit de inspraak zijn in dit plan verwerkt.

Dit document is gericht aan het college van Burgemeester en Wethouders ter goedkeuring, en voor kennisgeving aan de gemeenteraad. Het beperkt zich zoveel mogelijk tot bestuurlijk relevante informatie. Inrichting van de ambtelijke organisatie is vervolgens aan de ambtelijke opdrachtgevers, die daarover verantwoording afleggen aan de bestuurlijk opdrachtgevers.

2 Strategie

2.1 Duiding

Het Voorkeursbesluit bevat een grote en complexe opgave die vraagt om een zorgvuldige aanpak.

Het realiseren van een brug over het IJ aan het centrum van de stad is een historische ingreep en trekt daarmee veel aandacht naar zich toe. Dat valt te merken aan de hoeveelheid inspraakreacties op het voorgenomen voorkeursbesluit en de media aandacht. Het maken van deze beeldbepalende brug is complex om verschillende redenen. Het IJ is één van de drukst bevaarde routes van Nederland. De veiligheid op het water moet worden gewaarborgd. Op het land is de opgave om de 'aanbrug' goed in te passen niet eenvoudig.
Ook het bouwen van een extra metrohalte in een recent opgeleverde en in zichzelf al veelbesproken NoordZuidlijn vraagt om een goed doordacht plan.
Datzelfde kan gezegd worden voor het maken van een verbinding van de Buiksloterweg naar het IJplein, in beschermd stadsgezicht en dwars over een gebied waar nu een passantenhaven en woonboten liggen.
Er ligt bovendien een relatie tot het vinden van een oplossing voor de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) en een aantal ligplekken voor de riviercruisevaart.

De druk op dit proces is groot: er moeten snel oplossingen worden gemaakt omdat de drukte op de ponten nu al groot is en snel groeit. Deze druk op de tijd staat weer in contrast tot de noodzaak om op deze markante plekken in de stad ook een fantastische kwaliteit te leveren. Vele bewoners en ondernemers hebben aangegeven hier graag betrokken bij te worden.
Ten slotte zijn er belangrijke relaties tussen de projecten onderling, in de tijd, en in de verkeersafwikkeling.

Als strategie voor de uitvoering van het voorkeursbesluit, worden de volgende keuzen gemaakt:

1. Overkoepelend programma
2. Vijf werkprincipes

2.2 Voortzetting overkoepelend programma

Vanwege deze complexiteit, zichtbaarheid, projecten die pas later in de tijd zullen starten, en het samenhangende ruimtelijke en verkeerskundige vraagstuk (met gezamenlijk te bereiken effect: 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. In paragraaf 3.1 wordt dit verder ingevuld.

2.3 Vijf werkprincipes

Natuurlijk wordt al enige tijd gewerkt aan de planvormgeving van de Sprong over het IJ. Uit deze succesvolle aanpak, uit de inspraakreacties, en uit de aard van de komende opgave, zijn de volgende principes te herleiden, die richtinggevend zijn voor het vervolg.

- **Open**
  Dit gaat over communicatie: het verhaal van de Sprong over het IJ wordt voortgezet en gedeeld met Amsterdam. Direct betrokkenen, van professionele partners tot omwonenden, worden actief betrokken in het planproces.
  De communicatieprincipes worden benoemd in hoofdstuk 5.
- **Voortvarend**
  Een optimale snelheid zonder verlies van kwaliteit. Per project wordt versnelling gezocht.
  De eerste kansen staan in paragraaf 4.4, deze zijn zoveel mogelijk al doorgevoerd in de projecten. Het meest opvallend is de kans om de Javabrug een jaar te versnellen.
- **Amsterdamse allure**
  De ruimtelijke ingrepen spreken tot de verbeelding en passen in de stad. De maatregelen worden zorgvuldig ingepast in de gebieden, door planvorming voor beide tegelijk en in onderling verband uit te voeren. Het ontwerpproces voor de brug over het IJ wordt een feest dat elke Amsterdammer kan meemaken.
  Dit is ingevoerd in de plannen per project, paragraaf 3.2
- **Anticiperend**
  Maatregelen worden pas uitgevoerd als actuele resultaten van monitoring van verkeersstromen en bouwproductie daar (nog steeds) aanleiding toe geven. Bovendien worden jaarlijks kansen- en risicoanalysen uitgevoerd.
  Er is een dashboard gemaakt, zie paragraaf 4.3. De voortzetting van de jaarlijkse risicosessies worden beschreven in paragraaf 3.5.
- **Vakmanschap en zorgvuldigheid**
  De projectorganisatie bestaat uit goede vakmensen, die (technisch) degelijke producten maken en die deze volgens een zorgvuldig en beheerst proces voorbereiden
  Er zijn vakkundige ambtelijke en bestuurlijke opdrachtgevers benoemd, die zich verantwoordelijk voelen voor de invulling hiervan, zie paragraaf 3. De geleerde lessen van de Noordzuidlijn ('Letop') worden toegepast, zie paragraaf 3.5..

3 Organisatie

3.1 Programma

Het overkoepelend programma voert regie op de ruimtelijke en verkeerskundige opgave van de Sprong over het IJ. Elke ambtelijke opdrachtgever blijft zelf verantwoordelijk voor het individueel projectresultaat. Hoe zich dat precies tot elkaar verhoudt, wordt omschreven in paragraaf 3.3.

Voor het programmamanagement is van belang om een onderscheid te maken in zaken die tot de 'interne scope' van de Sprong over het IJ behoren en zaken die buiten de interne scope vallen. In de interne scope wordt regie gevoerd. De 'interne' scope van het programmamanagement is van de Sprong over het IJ is: alle projecten die vallen onder de 5 maatregelen (de scope hiervan wordt beschreven in de volgende paragraaf), het effect van deze maatregelen (weer te geven in het dashboard, beschreven in paragraaf 4.3) en de in de Nota van uitgangspunten benoemde fietsschakels die gemaakt of versterkt moeten worden.
Voor alles wat buiten de interne scope ligt, worden actief de juiste verbindingen gezocht. Denk aan relevante projecten in de omgeving, maar ook aan de bestaande stad (via de gebiedsmanagers) en het effect dat de Sprong over het IJ heeft op de ruimtelijke en sociale samenhang in de stad.

De programmaorganisatie verzorgt de volgende zaken.

Bestuurlijk

- Aanspreekpunt voor bestuur voor strategische zaken.
- Organisatie en agendering van de 'bestuurlijke stuurgroep': periodiek overleg tussen de betrokken wethouders.
- Afstemming en advies op alle 'interne' bestuurlijke besluitvorming (zie schema in paragraaf 4.1). Waarbij de projecten verantwoordelijk blijven voor het maken van de eigen besluitvormingsstukken.
- Jaarlijkse rapportage Sprong over het IJ.

Regie op samenhang en effect

- Organisatie en agendering (secretariaat) van de ambtelijke stuurgroep.
- Organisatie en agendering (secretariaat) van het supervisieteam.
- Opdrachtgever van de monitoring en evaluatie.
- Bewaking van de gemaakte afspraken en voortgang.
- Sturen op de 'interne' samenhang van de projecten, zoals de relatie tussen de versterken fietsnetwerken en de maatregelen.
- Sturen op de adaptieve strategie in relatie tot de bestuurlijke wens om te versnellen. Hierbij hoort advisering in de go / no go beslissingen voor de projecten (op grond van de monitoring en evaluatie).
- Afstemming met 'externe' projecten aan het IJ, waaronder in elk geval: verplaatsing PTA, NDSM, Buiksloterham, Overhoeks, Hamerkwartier, Haven-stad, nieuwe verbinding met Zeeburgereiland, Noordzeekanaalgebied, transferpunt touringcar Zouthaven

Faciliteren van gezamenlijke activiteiten

- Verzorgen van een gezamenlijk team van deskundigen die aan de Sprong over het IJ werken, in de verschillende projecten, denk aan: juridisch (privaat en publiek), ontwerpers, civieltechnisch adviseurs, planeconomen, raamcontracten met bureaus, etcetera.
- Zoeken naar alternatieve financiële dekkingsbronnen voor de projecten, tot aan het investeringsbesluit.
- Verzorgen van tegenspraak voor de projecten.

Communicatie

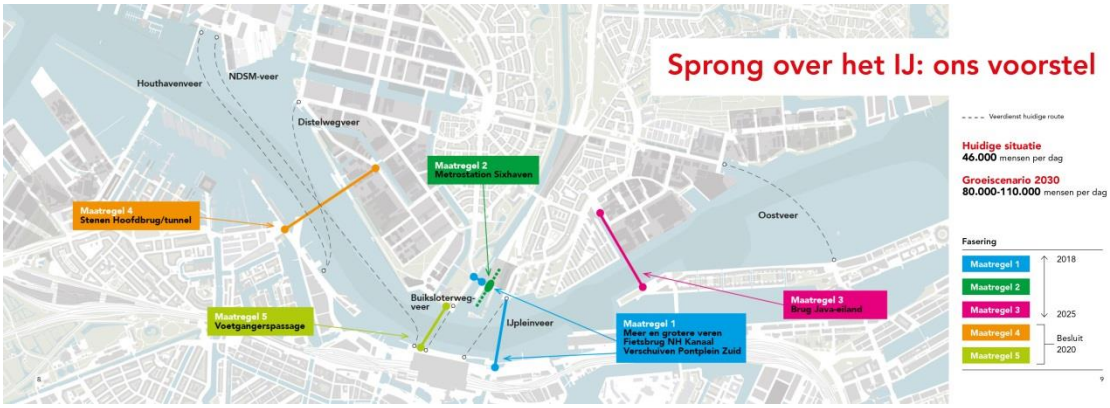
- Strategische communicatie, jaarlijks plan en acties. Waaronder ook vastlegging van het spraakmakende proces in beeld en woord. Een Sprong over het IJ webpagina van de gemeente. Hierop bijhouden van een dashboard. En periodieke openbare bijeenkomsten.
- Afstemming met belangengroepen waar het projectoverstijgende zaken betreft, gezamenlijk met de projecten die het betreft.
- Gesprekken met verschillende overheidslagen wordt vanuit het programma vormgegeven: ministerie I&M, Rijkswaterstaat, Provincie, MRA, Vervoerregio.
- Aanspreekpunt voor initiatieven uit de samenleving (bijvoorbeeld: de kabelbaan).

Integrale ruimtelijke verkenningen voor nieuwe projecten

- Principenota Sixhaven – Kanaalzone en gedetailleerd stedenbouwkundig kader voor maatregel 1. Meenemen van de vele ideeën die hierover in de inspraak zijn binnengekomen.
- Vaste verbinding Stenen Hoofd (maatregel 4): een integrale ruimtelijke afweging (tunnel of brug), inclusief formuleren van uitgangspunten en besluitvorming (PBI fase 2), waarna een project kan worden opgestart die de voorbereiding en uitvoering ter hand neemt. Meenemen van de vele ideeën die hierover in de inspraak zijn binnengekomen.
- Centrale passage (voetgangerstunnel Centraal Station – Overhoeks, maatregel 5): een integrale ruimtelijke afweging, inclusief formuleren van uitgangspunten en besluitvorming (PBI fase 2), waarna eventueel een project kan worden opgestart die de voorbereiding en uitvoering ter hand neemt. Meenemen van de concrete plannen die hierover in de inspraak zijn binnengekomen.
- Opstarten van inrichtingsplan Kop Java.
- Initiëren overige mogelijke nieuwe projecten.

3.2 Projecten (opdrachtgeverschap, scope, aanpak)

Dit plan van aanpak verwoordt de overstap van 'maatregelen' (uitgangspunten) naar 'projecten' (planvorming en uitvoering). Onder een maatregel kunnen zich verschillende projecten bevinden. De nummers van de maatregelen uit de inspraakbrochure zijn aangehouden. Een beschrijving van de maatregelen is opgenomen in de Nota van Uitgangspunten. Voor de uitsplitsing naar projecten is een nadere scope beschrijving (de definitie, begrenzing, van het project) nodig. Per project is ook kort de aanpak (werkmethode) beschreven.



De projecten van Sprong over het IJ zijn grootstedelijk.

Binnen elk project wordt ingegraal gestuurd op de kwaliteit, planning, geld, communicatie, en kansen en risico's. Via het programma vindt afstemming plaats.

Opdrachtgeverschap
De ambtelijk opdrachtgever richt een projectorganisatie in en legt verantwoording af aan de bestuurlijk opdrachtgever via de staven. Voor de projectorganisatie, zie verder in paragraaf 3.3.

Schema 1. Opdrachtgeverschap projecten Sprong over het IJ		
Project	*Ambtelijk opdrachtgever*	*Bestuurlijke portefeuille*
Programma Sprong over het IJ	R&D	Grondzaken / RO
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 Noordhollands 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 G&O G&O	 Verkeer Verkeer Verkeer Verkeer Grondzaken / RO 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	R&D	Grondzaken / RO

maatregelen 1 en 2 • Herinrichting openbare ruimte voor maatregelen 1 en 2 (pontplein Buiksloterweg, ontsluiting metro)	G&O	Grondzaken / RO
Opdrachtgeverschap verwoven 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

[Voor de fietsknelpuntnummers wordt verwezen naar de Nota van Uitgangspunten. NB knelpunt 7b bevindt zich binnen de grondexploitatie van het Hamerstraatgebied en dus onder opdrachtgeverschap van G&O.]

Deze 'monumentale' operatie en de eerder benoemde beoogde allure, vakmanschap en zorgvuldigheid, vragen erom dat deze capaciteit vooraf goed geregeld is. Dit is een voorwaarde voor succes.

Scope

Maatregel 1

- *Meer en grotere veren*
  In de Sprong over het IJ vormen de veren de oversteekoplossing waar relatief snel aanpassingen in door te voeren zijn. In november 2016 is een extra grote veerboot in de vaart genomen, een zogenaamde 'zestiger'. Een tweede volgt in april 2017. In de voorjaarsnota is een aanvraag ingediend voor de aankoop van nog twee van deze veren, zodat de groei van het aantal reizigers in de komende jaren kan worden opgevangen. Er wordt nagedacht over hoe wordt omgegaan met snorfietsers/scooters, eventueel in relatie tot een geoptimaliseerde IJpleinveerverbinding. Deze en overige aanpassingen worden voorgesteld in de actualisatie van de Nota Veren. Inspraak op deze nota vindt plaats in het derde kwartaal van 2017, de nota wordt eind 2017 aan de gemeenteraad voorgelegd. De ontwikkeling van het nieuwe monitoringssysteem (zie in aparte paragraaf) staat los van de actualisatie van de nota. Deze wordt separaat voorbereid in afstemming met GVB. De intentie is om deze eind 2017 operationeel te hebben.
- *Verschuiven pontplein IJpleinveer zuid en versterking fietsroute pontplein IJpleinveer tot aan Nieuwmarkt (fietsroute knelpunt 25 waaronder spoorviaduct Oostertoegang)*
  Voor het zuidelijke pontplein van het IJpleinveer moet de bestaande De Ruyterkade wordt vergroot, waardoor twee pontfuiken en meer opstelruimte gerealiseerd kunnen worden. Er moet nog worden bepaald of drie aanlegplaatsen voor de riviercruise, ter hoogte van de geprojecteerde plek van de nieuwe pontaanlanding, gehandhaafd kunnen worden. De te versterken plekken in de fietsroute bestaan uit de Oostertoegang, de ODE brug en de kruising Prins Hendrikkade. Gestart wordt met verkeerskundig onderzoek. Voor de Oostertoegang wordt in 2017 samen met Prorail (Programma Hoogfrequent Spoor) onderzoek uitgevoerd.
- *Aanpassen pontfuik IJplein (noord)*
  Er is reeds een tweede pontfuik aanwezig op het IJplein. Deze wordt nu niet gebruikt. Om een intensivering van ponten op dit traject mogelijk te maken, moet deze pontfuik worden hersteld.
- *Brug Noordhollands kanaal (fietsroute knelpunt 1A)*
  Dit project betreft alleen de brug, inclusief brughoofden.
  Voor een snelle aanleg van deze brug is alle aanleiding:

- Om de verlegging IJpleinveer verder te optimaliseren, is een snelle en comfortabele verbinding tussen Buiksloterweg en IJplein gewenst.
- De komst van de brug is essentieel voor de ontsluiting van de nieuwe metrohalte.
- In het bestemmingsplan is al ruimte gereserveerd voor een brug over het Noordhollands Kanaal, via een 'wijzigingsbevoegdheid'.
- Er zijn al ontwerpverkenningen gemaakt voor een brug.
- Er is al geld gereserveerd in de gemeentebegroting voor een brug over het Noordhollands kanaal ('knelpunt 1A').

Naast snelheid is een zorgvuldige ruimtelijke inpassing in dit beschermde stadsgezicht, dat steeds meer tot de binnenstad gaat behoren, even belangrijk, net als goed overleg met de betrokkenen. Zonder overeenstemming met de ondernemer van de plezierhaven Sixhaven, woonbootbewoners, Havenbedrijf als rechthebbende op ligplaatsen, Provincie en andere betrokkenen, kan deze verbinding niet worden gemaakt.
Daarom wordt parallel gewerkt aan een stedenbouwkundige visie en aan de verbinding over het Noordhollands kanaal.
Noordelijker worden op dit moment ook plannen gemaakt voor bruggen over het Noordhollands kanaal, in Amsterdam: bij het Noorderpark, en bij Elzenhagen Noord. Bij bepaling van de eisen en in de afstemming met de vergunningverlener (Provincie Noord Holland, die overigens ook voor de bediening van de brug zal zorgen) wordt onderling afgestemd.
Financiële dekking van de brug: deels in gemeentebegroting, deels aangevraagd bij Vervoerregio.

- *Fietsverbinding naar IJplein (fietsroute knelpunt 1B) incl. fietsroute naar Adelaarsweg (fietsroute knelpunt 2)*
  Dit project gaat om de verbetering van twee fietsverbindingen, nader genoemd in de Nota van Uitgangspunten, gericht op het aantrekkelijk maken van het IJpleinveer. Vooral de verbinding tussen de nieuwe brug over het Noordhollands kanaal en het IJplein is essentieel hierin. Deze gaat echter dwars over de huidige plezierhaven Sixhaven en over plekken waar woonboten liggen. Hiervoor is de genoemde stedenbouwkundige visie belangrijk.
  Financiële dekking: deels gemeentebegroting, deels Vervoerregio, mogelijk deels grondexploitatie.

Maatregel 2

- *Metrohalte Sixhaven*
  De scope van het project Metrostation Sixhaven betreft de realisatie van een ondergronds metrostation, twee entrees op maaiveld met overkappingen, fietsenstallingen, een eilandperron met een breedte van 7,4 meter (roltrappen en lift) van het perron- naar maaiveldniveau en technische systemen voor OV-chip, netwerken, metrobeveiliging, (tractie)voeding, stationssystemen en Centrale Besturing van Installaties (CBI).
  Bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn zijn voorzieningen getroffen die het relatief eenvoudig maken om dit metrostation aan te leggen. Daardoor hoeven bij de bouw van het station geen grote constructieve aanpassingen aan de tunnelbuis gedaan te worden. Tot 2018 wordt de Noord/Zuidlijn getest, om dit proces niet te hinderen kan het werk in de tunnel pas na oplevering (1 juli 2018) starten.
  Sixhaven dient integraal te functioneren als onderdeel van de Noord/Zuidlijn, zowel qua uitstraling als metrosystemen.
  De gebiedsontwikkeling en bouw van het metrostation kennen een sterke wederzijdse afhankelijkheid. Enerzijds is doorontwikkeling van het gebied voor het metrostation

noodzakelijk om de investering in een metrostation te rechtvaardigen. Anderzijds zal een besluit tot bouw van het station een grote bijdrage leveren aan de aantrekkingskracht voor woningbouw en publieke functies van het omliggende gebied.
De inrichting van de openbare ruimte en de bouw van een brug over het Noord-Hollands Kanaal vallen buiten de scope van het project, maar zijn wel noodzakelijk voor het functioneren van het station. Hier ligt dus een belangrijk raakvlak. De locatie van de brug en de inrichting van de openbare ruimte zullen dan ook in samenwerking met de projectorganisatie van het metrostation moeten worden ontworpen.
In de vorige fase is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd, inclusief een studie naar ontwerp en ontsluiting, een raming, met second opinion door een extern ingenieursbureaus.
De bouw van het metrostation Sixhaven veroorzaakt altijd overlast voor de reiziger. Het uitgangspunt is dat er drie tot vier achtereenvolgende zomerperiodes van zes weken nodig zijn om het werk te realiseren, in deze periodes kan de Noord/Zuidlijn alleen nog enkelsporig en in een lagere frequentie blijven rijden.

Maatregel 3

- *Brug Javaeiland – Hamerkwartier (ofwel 'Javabrug')*
  Het project Javabrug is meer dan alleen een brug over het IJ en kent de volgende scopeonderdelen:
  - Brug over het IJ (een vast deel en een beweegbaar deel, aanbruggen in noord en zuid, trappen en liften).
  - Remmingwerken, golfbreker en wachtplaatsen schepen in het IJ.
  - Uitdiepen vaargeul in het IJ.
  - Jakartagracht aanleggen.
  - Twee beweegbare bruggen (20m) over de Jakartagracht.

  Er moet nader worden besloten, of vervanging van de kademuren tot de scope behoort, of dat dit tot de scope van de herinrichting van Kop Java behoort.
  In de Nota van Uitgangspunten is voor de realisatie van de Javabrug een aantal zaken geregeld: een zone waarin de brug gemaakt kan worden, uitgangspunten en ambities, en een financiële verkenning. Ten opzichte van een reguliere PBI fase 2 is meer informatie beschikbaar, maar moet ook nog een aantal zaken nader worden uitgezocht (beschreven in NvU, hoofdstuk 3).
- *Aansluitende fietsroutes in Noord (fietsroute knelpunten 7b, 7, 8)*
  Route 7B valt in het Hamerkwartier en is meegenomen in de planvorming en grondexploitatie. Routes 7 en 8 vallen buiten grondexploitaties en zijn opgenomen in het mobiliteitsfonds voor de jaren 2020 en 2021. Aanpassing van deze fietsroutes is urgent en moet aansluitend aan de realisatie van de Javabrug worden uitgevoerd.
  Naast deze urgente verbindingen, zijn de fietsroute knelpunten 3 en 4 minder urgent maar wel wenselijk. Deze zijn nog niet opgenomen in een begroting.
- *Aansluitend fietsnetwerk in Zuid (fietsroute knelpunt 32 waaronder spoorviaduct Kattenburgerstraat)*
  Tijdige aanpassing van deze route is ook urgent. Dekking opgenomen in de gemeentebegroting (niet voor mogelijke aanpassing spoorviaduct). Voor het spoorviaduct wordt in 2017 samen met Prorail (Programma Hoogfrequent Spoor) onderzoek uitgevoerd.

Gebiedsontwikkeling

- *Stad om het IJ*
  In februari is een 'gebiedsuitwerking' Stad om het IJ (verkenning volgend op Koers 2025) vastgesteld door team Ruimte voor de stad. Stad om het IJ beschrijft de ontwikkelmogelijkheden van het IJ, IJ-oevers en het aangrenzende stedelijk gebied in samenhang. In deze gebiedsuitwerking wordt benoemd, dat het IJ één van de grootste ontwikkellocaties is van de stad, waar op termijn ruimte is voor 50-80.000 woningen en minstens zoveel banen.
- *Sixhaven - Kanaalzone*
  Onderdeel van de 'Stad om het IJ' is het gebied Sixhaven – Kanaalzone. Na ambtelijke vaststelling van de gebiedsuitwerking, start het maken van een Principebesluit (conform nieuw Plaberum, oude naam was 'strategiebesluit'). Het gebied bevat: Noorderpark, Van Hasseltzone, zone aan weerszijde van Noordhollands kanaal vanaf de Van Hasseltweg naar het IJ (inclusief delen van de aangrenzende woonwijken). Voor de Sprong over het IJ is deze gebiedsontwikkeling slechts ten dele noodzakelijk.
- *Stedenbouwkundige inpassing van maatregelen 1 en 2*
  Voor de Sprong over het IJ is nodig, dat er een stedenbouwkundige visie komt, op grond waarvan een plek bepaald kan worden voor de brug over het Noordhollands kanaal, en die uitspraken doet over de ontsluiting, directe omgeving en inpassing van de nieuwe metrohalte. Deze visie is meer gedetailleerd dan de inhoud van een Principenota. Daarom wordt deze 'stedenbouwkundige inpassing' als apart te maken product benoemd.
- *Herinrichting openbare ruimte voor maatregelen 1 en 2 (pontplein Buiksloterweg, ontsluiting metro)*
  Op basis van bovengenoemde visie kan, in aansluiting op de infrastructurele werken van de brug en het metrostation, een plan worden gemaakt voor de herinrichting van de openbare ruimte. De scope van dit gebied is: pontplein van de Buiksloterweg, deel Tolhuistuin, verbinding tussen brug Noordhollands kanaal en IJplein, ontsluiting metrohalte.
- *Kop Java*
  De gemeenteraad beslist over de definitieve functie van Kop Java bij het voorkeursbesluit: ruimte voor een aanbrug, graven van een Jakartagracht, en verder leeg laten. Het grootste deel van dit gebied valt buiten de scope van de Javabrug. Voor dit gebied moet een definitief inrichtingsplan worden gemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met de aanbrug. Ook moet een plan voor tijdelijk gebruik worden gemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met de bouwactiviteiten van de brug. De kademuren zijn verouderd en aan vervanging toe. Er moet nog worden besloten of het herstel van de kademuren onderdeel vormt van de scope van de Javabrug of van de herinrichting van Kop Java.

<u>Aanpak</u>

Hieronder wordt nader ingegaan op de manier van werken in drie activiteiten: het ontwikkelproces van de bruggen, de gebiedsontwikkeling en de versterking van de fietsnetwerken.

Ontwikkelproces bruggen

Het ontwikkelproces van de bruggen valt grofweg in twee delen uiteen.
In de *eerste fase* is de voorbereiding, hierin wordt veel en divers werk uitgevoerd. Waarbij het werk parallel plaatsvindt en de resultaten effect hebben op elkaar. De volgende producten worden in elk geval gemaakt.

- *Financieel*
  Kostenraming(en) Investering, dekkingstoedeling, kredietaanvraag subsidiebeschikkingen, exploitatiekosten, beheerkosten
- *Ruimtelijk, juridisch en conditionering*
  Planologisch/juridische strategie, bestemmingsplan, planschadestudie, afstemming wenstrace / coordinatiestelsel, verkeersbesluiten, ambitieplan vormgeving, inpassingsplan Kop Java, inpassingsplan Hamerstraatgebied, ruimtelijk kader, vergunningen en ontheffingen, eigendom en verwerving (eigendomsgrenzen, overzicht eigendom en gebruik, verwervingsplan, evt. onteigeningsprocedure), cultuurhistorisch advies, schetsontwerpen. Bestuderen / meenemen van een oostelijker gelegen variant, naar aanleiding van een motie uit de gemeenteraad.
- *Techniek en ontwerp*
  Programma van Eisen (KES / SES), BLVC Kader, (referentie)ontwerp brug + kop Java + Jakartagracht, faseringsstudie, planning(en), beheerplan, bedienplan, onderzoeken (onder andere: de vervolgacties zoals benoemd in hoofdstuk 3.4 van de Nota van uitgangspunten, en verder: geotechnisch onderzoek, niet gesprongen explosieven, flora & fauna, milieuonderzoek bodem, kabels en leidingen, bestaande constructies, nautische onderzoeken, Inventarisatie functievrij maken, sloop en saneringsonderzoek, verkeerskundige onderzoeken)
- *Communicatie en participatie*
  Inspraak op bestemmingsplan, ontwerpsessies met de buurt (openbare ruimte & tijdelijke maatregelen), website, nieuwsbrieven, toegankelijk archief, bijeenkomsten / rondleidingen
- *Tegenspraak*
  Kansen- en risicoanalyse(n), periodieke Klankbordsessies, extern technisch advies, adviezen stakeholders (waaronder stadsdelen)
- *Inkoop*
  Marktconsultatie, inkoopstrategie, contract (vorm afhankelijk van inkoopstrategie), inrichting aanbestedingsprocedure en procesdocumenten, advies tenderboard fysiek Amsterdam, beheerdersverklaringen, contractbeheersplan.
  Dit gaat onder meer in op de best passende taakverdeling en samenwerkingsvorm tussen Amsterdam en marktpartijen, zoals architecten, ingenieursbureaus, bouwers (o.a. onder wiens aansturing wordt het ontwerp gemaakt, hoe vindt de engineering plaats en hoe wordt een aannemer wordt geselecteerd). De inkoopstrategie moet transparant en op maat gesneden worden voor het project, en is essentieel voor de inrichting van het vervolgproces. Hierbij wordt ook ervaring uit andere gemeenten gehaald en wordt advies van het supervisieteam gewonnen.
- *Projectmanagement*
  Ambtelijk plan van aanpak, voortgangrapportages, overzicht informatieprofiel besluitvorming(smomenten)

Het hierboven beschreven pakket staat gelijk aan PBI fasen 3 en 4. Op basis van PBI fase 4 vindt de go / no go beslissing plaats (ofwel het investeringsbesluit).

Goede afstemming met het Havenbedrijf, Centraal Nautisch Beheer en Rijkswaterstaat zijn belangrijk vanwege een veilige doorvaart in het IJ en ook omdat RWS de vergunning voor de brug moet verlenen, daarbij geadviseerd door de twee zojuist genoemde partijen.

Bepaling van de *brughoogte* is voor de Javabrug geen gemakkelijk proces. Versimpeld gezegd: voor de nautische sector is een hoge brug wenselijk, voor fietsers is een lage brug wenselijk. In de nota van uitgangspunten wordt hier verder inhoudelijk op ingegaan. Amsterdam houdt zich aan de vastgestelde richtlijnen en houdt ook in de gaten of deze worden gewijzigd. Voor het ontwikkelproces wordt gekozen, om de hierboven genoemde eerste fase drie varianten uit te werken: een brug te ontwerpen die nu voldoet aan de minimale hoogte uit de vastgestelde richtlijn, een brug die voldoet aan de maximale wens vanuit de nautische partijen en een variant waarbij de brug wordt aangelegd op minimale hoogte waarbij het (ook constructief) mogelijk is om deze later nog op te hogen.

In het *tweede deel* vindt de voorbereiding van marktbenadering en de daadwerkelijke marktbenadering plaats: contractvorming, aanbesteding / prijsvraag, engineering (niet per se in deze volgorde, dit hangt af van de 'inkoopstrategie').
De laatste fase is gaat in na opdrachtverlening aan de bouwer en bestaat uit de voorbereidende werkzaamheden van de bouwer, de bouw zelf en de oplevering.

Een tijdige oplossing voor de PTA is randvoorwaarde voor het maken van de Javabrug. Hiervoor wordt een separate bestuursopdracht geformuleerd, omdat dit onderwerp niet alleen betrekking heeft op de Sprong over het IJ.

Gebiedsontwikkeling
Sixhaven - Kanaalzone
Voor dit gebied wordt een Principebesluit gemaakt, dat eind 2017 gereed is. Het Plaberum 2017 zegt over dit product: "We verkennen de wenselijkheden, mogelijkheden en richting van ruimtelijke ontwikkeling in een gebied. Indien het wenselijk en mogelijk is het gebied te ontwikkelen, worden de verdere processtappen, de rolverdeling en het participatieproces beschreven."

Aandachtspunten:
- De sluis is een monument, en het plangebied als geheel is beschermd stads- en dorpsgezicht (adviesnotitie Stad om het IJ, Monumenten & Archeologie, november 2016).
- Er ligt een aantal verouderde schoolgebouwen in dit gebied. Clustering, nieuwbouw of renovatie bieden kansen. In mei 2017 is een nieuw 'masterplan vervangende nieuwbouw voor scholen' gereed (OJZ).
- Het vastgoed in de Tolhuistuin is eigendom van de gemeente en verhuurd tot 2019+5 jaar. (Beheer van deze contracten ligt deels bij Gemeentelijk Vastgoed en deels bij Kunst & Cultuur).

Het is belangrijk om individuele maatregelen zoals de aanleg van bruggen en fietspaden in de context van het gebied te plaatsen:
- Zodat de verbinding op de juiste plek komt te liggen en past binnen de gewenste stedenbouwkundige visie.
- In 2017 wordt de buslus aan de Buiksloterweg verlegd, voor de verkeersveiligheid van het pontplein Buiksloterweg. Dan wordt herinrichting van dit pontplein wenselijk.
- Uit de inspraak op de verlegging van de buslus en door het gebiedsteam van stadsdeel Noord, wordt duidelijk dat betrokken omwonenden en ondernemers behoefte hebben aan visie en duidelijkheid op de inrichting en toekomst van dit gebied. Men wenst niet te spreken over versnipperde maatregelen. En men heeft zorgen over verkeersveiligheid van een aantal plekken. Ten slotte wordt een oplossing gewenst voor fietsparkeren.

In 2017 komt het bouwterrein van de Noordzuidlijn grotendeels vrij en worden de hekken verwijderd. Dit biedt kansen voor tijdelijk gebruik. Gelijktijdig met het Principebesluit kan, via participatie, hiervoor een plan worden bedacht.

Inrichting kop Java
Dit project valt buiten de scope van de Sprong over het IJ, maar moet in aansluiting op het maken van de Javabrug worden opgestart. Planvorming moet daarom starten in 2020. Voor dit gebied is eventueel tijdelijk gebruik, via participatie, interessant om te onderzoeken. Dit onderzoek moet gereed zijn in de eerste helft van 2018. Bij de start van het project moet ook de financiering worden gevonden.

Versterking fietsnetwerken
Voor het voorgenomen Voorkeursbesluit is een inventarisatie gemaakt van zwakke en ontbrekende fietsschakels rondom het IJ en hoever deze in planvorming zijn. Op basis van deze inventarisatie zijn er 15 schakels benoemd, die uitgevoerd moeten worden om het fietsverkeer soepel te laten doorstromen, als de maatregelen uit Sprong over het IJ zijn uitgevoerd. Zie de onderstaande afbeelding (uit: Nota van Uitgangspunten). Deze zijn ook opgenomen in het Meerjarenplan Fiets (plan voor de komende 4 jaar) dat in Q3 2017 naar de gemeenteraad gaat. De financiële dekking van deze verbindingen is altijd een samenspel tussen mobiliteitsfonds (SMF, onderdeel gemeentebegroting), Vervoerregio en grondexploitatie.

Als de fietspaden binnen grondexploitatiegebieden liggen, worden deze door de betreffende projectteams aangepakt. Het gaat hierbij om schakels: 1a, 1b en 2 (Sixhaven – Kanaalzone, uitvoering rond 2020, zie boven); 7b (Hamerkwartier, uitvoering rond 2024, zie boven); 9, 10, 11a (Buiksloterham, uitvoering na 2026 in aansluiting op vaste verbinding Stenen Hoofd).

Als de fietspaden niet binnen grondexploitatiegebieden liggen, dan moeten er projecten voor worden opgestart door V&OR. Dekking is begroot, aangemeld in het SMF, om later te regelen in de gemeentebegroting en bij de Vervoerregio. Het gaat hierbij om de schakels: 1c (noordelijker brug over Noordhollands kanaal t.b.v. ontsluiting noordelijke uitgang metrohalte Sixhaven); 7 en 8 (uitvoering in aansluiting op realisatie Javabrug); 17 (brug in Noorderpark, wordt aangelegd en naar verwachting zomer 2017 geopend); 25 (onderdeel maatregel 1, zie boven); 26, 29 en 30 (route langs de Dijksgracht en aansluiten op commandeursbrug, westelijk deel wordt aangelegd, oostelijk deel is aangevraagd voor 2020).
De fietsverbindingen 3 en 4 zijn nog niet opgenomen in het SMF.
Fietsverbindingen aan de zuidzijde van de Stenen Hoofdverbinding moeten nog beter in beeld worden gebracht (denk bijvoorbeeld aan Barentszstraat, Westerdoksdijk).

Hierboven worden in de tekst fietsknelpunten gekoppeld aan maatregelen. Het is van belang, dat zowel wat betreft de planning van de uitvoering als wat betreft het ontwerp hierbij optimaal wordt afgestemd. Dit wordt aangestuurd via het programma. Besluitvorming in de gezamenlijke stuurgroep.

De precieze ingrepen aan het netwerk en de hiervoor benodigde kosten moeten projectmatig worden onderzocht, ontworpen, gepland en uitgevoerd, nadat het Voorkeursbesluit is genomen.



3.3 Interne aansturing en externe afstemming

Bestuurlijke stuurgroep
De wethouders met de portefeuilles Verkeer en Grondzaken / RO komen periodiek bij elkaar. De wethouder Economie / Haven / Deelnemingen is agendalid. De wethouder Verkeer is ook bestuurslid van de Vervoerregio, waarmee dit belang wordt afgedekt.
Voorbereiding door de ambtelijke stuurgroep en agendering vanuit het gezamenlijke programma.

Ambtelijke stuurgroep
De ambtelijke opdrachtgevers komen periodiek bij elkaar in een 'Stuurgroep IJ', waarin ook andere projecten aan het IJ (o.a. Haven-Stad) kunnen worden geagendeerd. Dit is grotendeels een voortzetting van de huidige stuurgroep. Vanwege het economisch belang van het IJ en van de PTA is de directeur Economie agendalid. Ook de directeur van de Vervoerregio neemt hieraan deel, omdat de Vervoerregio een groot deel van de Sprong over het IJ betaalt.
Agendering vindt plaats via het gezamenlijke programma, voorzitterschap bij directie R&D.

Programmamanagement en projectmanagement
De ambtelijke opdrachtgevers van de projecten zijn naar de bestuurlijke opdrachtgevers integraal verantwoordelijk voor het eigen projectresultaat (zie schema 1 en de beschrijving van de scope in dit hoofdstuk).
De ambtelijke opdrachtgever van het programma is naar haar bestuurlijke opdrachtgever verantwoordelijk voor behoud van voortgang in het totaal aan projecten, de ruimtelijke kwaliteit van de maatregelen, integraliteit en samenhang (tussen de projecten) in de bestuurlijke besluitvorming, de monitoring en het dashboard en het sturen op de adaptieve strategie, de integrale ruimtelijke verkenningen die moeten leiden tot het starten van projecten binnen de Sprong over het IJ, strategische projectoverstijgende communicatie met belanghebbenden en alle

Amsterdammers, secretariaat van de bestuurlijke stuurgroep, periodieke rapportages aan het bestuur.
De programmamanager organiseert diverse afstemmingsoverleggen en de ambtelijke en bestuurlijke stuurgroep.
Alle voorstellen van de projecten aan B&W of gemeenteraad worden eerst besproken in de gezamenlijke stuurgroep.

Nautisch beraad
Voor het maken van het voorkeursbesluit vond regelmatig afstemming plaats met de directeuren en medewerkers van de partijen die het nautisch belang van het IJ vertegenwoordigen: het Havenbedrijf, Centraal Nautisch Beheer en Rijkswaterstaat. Dit overleg wordt voortgezet. De contacten worden uitgebreid met afstemming met het ministerie van I&M. Overwogen wordt om de Provincie hier ook voor uit te nodigen, omdat de Provincie vergunningverlener is voor de brug over het Noordhollands kanaal. Daarnaast vindt regelmatig individuele afstemming met deze partijen plaats, vanuit de projecten. RWS is vergunningverlener voor de brug over het IJ. Het Havenbedrijf beheert ligplaatsen.
Voorbereiding door de projecten, agendering door het gezamenlijk programma.

Opheffing externe adviescommissie
Deze commissie was speciaal in het leven geroepen om te adviseren op het te nemen voorkeursbesluit. Met grote dank aan haar bijdrage, wordt deze commissie nadat het voorkeursbesluit is genomen, opgeheven.

Stadsdelen
In 2018 wordt het Amsterdamse bestuurlijk stelsel aangepast. Het gebiedsgerichte werken, dat in 2014 is ingericht, zal hoogstwaarschijnlijk worden voortgezet. Binnen de individuele projecten, en gezamenlijk in het programma, zal worden afgestemd met de gebiedsteams van de stadsdelen die het betreft. De maatregelen 1 – 3 liggen in de stadsdelen Noord, Centrum en Oost.

Strategisch programma overleg IJ
Periodiek wordt vanuit het programma een strategisch (ambtelijk) overleg ingericht. Hierbij worden in elk geval uitgenodigd: projectmanagers van de Sprong over het IJ projecten, vertegenwoordigers gebiedsteams stadsdelen, projectmanagers van relevante andere projecten aan het IJ (Haven-stad, brug Zeeburgereiland, gebieden aan het IJ), strategische communicatieadviseur, strategische planningsadviseur.

Instelling supervisieteam
Zie verder in paragraaf 3.4.

Extern technisch advies
Zie verder in paragraaf 3.4.

Eindadvies commissie Kloos
Deze commissie, onder voorzitterschap van 5.1, 2, e 5.1, 2, e adviseert het gemeentebestuur over de invulling van de kop van het Java-eiland. In de afgelopen jaren heeft deze commissie vele initiatieven en ideeën beoordeeld en afgewezen. De commissie is onder voorwaarden positief over het plan om via Kop Java een brug naar Noord aan te leggen en de rest van Kop Java definitief open te houden. In het raadsbesluit over de Sprong over het IJ wordt voorgesteld, om deze

definitieve invulling van 'Kop Java' vast te leggen. Hierover wordt formeel advies aan Commissie Kloos gevraagd. Met dat eindadvies is deze commissie klaar, met grote dank aan haar bijdrage.

Belangengroepen
Diverse actoren zijn betrokken bij de Sprong over het IJ. Ten behoeve van het voorkeursbesluit is een actorenanalyse gemaakt die deze in beeld brengt. Veel actoren zijn overheidspartners (ministerie I&M, Rijkswaterstaat, Provincie, Vervoerregio, Havenbedrijf, Centraal Nautisch Beheer, Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied). Daarnaast zijn er diverse belangengroepen. Geïdentificeerd zijn: ORAM (ondernemersvereniging), PTA (cruiseterminal), SAIL, Unesco, woningbouwcorporaties, vakpers, vrienden van de sprong over het IJ, ondertekenaars petitie tegen en vóór een brug, initiatiefnemers voor IJ-oever verbindingen, ANGSAW (Amsterdam noord groene stad aan het water), HISWA, Platform Waterrecreatie, bewonersverenigingen, vereniging Tolhuistuin en Sixhaven, ondernemers, onderwijs, fietsersbond, GVB, nautische belangenvereninging.

Niet elke belangengroep raakt elk project. Daarom zal met sommige belangengroepen op programmaniveau moeten worden afgestemd, en met sommige op projectniveau. In elk geval wordt dit op programmaniveau gecoördineerd.

Bewoners en ondernemers die dit direct raakt
Zie verder in hoofdstuk 5.

3.4 Kwaliteitsborging

Nota van uitgangspunten
In de nota van uitgangspunten worden richtinggevende uitspraken gedaan die effect hebben op de technische en ruimtelijke kwaliteit van de projecten. Binnen de projecten wordt de ruimtelijke kwaliteit gefaseerd nader vastgelegd.

Planproducten voor bruggen
Voor de bruggen wordt een *ambitiedocument/beeldkwaliteitsplan* gemaakt. Tegelijk wordt de inpassing van de aanbruggen onderzocht, wat wordt opgenomen in een inpassingskader. Dit pakket aan producten wordt, samen met het verzamelde programma van eisen, ter goedkeuring voorgelegd aan B&W. Het supervisieteam adviseert hierin.

Supervisieteam
Er wordt een supervisieteam ingesteld, dat de planvorming van de onderdelen van de Sprong over het IJ begeleidt. De voorzitter van het supervisieteam stemt regelmatig af met de Amsterdamse Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. De Welstandscommissie is een onderdeel hiervan.
Omdat het supervisieteam projectoverstijgend is, wordt het secretariaat hiervan verzorgd door het programmamanagement.

Extern technisch advies
Er wordt nu reeds samengewerkt met gezaghebbende externe adviseurs. In het vervolg wordt een vaste externe technisch adviseur ingeschakeld, die de verantwoordelijkheid krijgt om op alle producten te adviseren, die naar Stuurgroep of bestuur gaan.

Het Amsterdamse Ingenieursbureau deelt bovendien actief kennis met het Rotterdamse ingenieursbureau. Voor de brug over het IJ zijn in het verleden al vraagstukken in Rotterdam neergelegd, voor een second opinion. Deze werkwijze zal worden voortgezet. Daarnaast worden, waar nodig, externe ingenieursbureaus ingeschakeld voor advies.

3.5 Kansen- en risicoanalyses

Voorafgaand aan het maken van het voorkeursbesluit is een risicoanalyse uitgevoerd. Ook na dit besluit zal weer jaarlijks een kansen- en risicoanalyse worden gemaakt. Hierbij worden, net als in de vorige fase, ook externe deskundigen betrokken. De te actualiseren beheersmaatregelen kunnen aanleiding kunnen zijn om de werkwijze bij te stellen.

Belangrijke geïdentificeerde aandachtspunten zijn de volgende.

- Er moet rekening worden gehouden met vele belangen, waarbij Rijkswaterstaat (RWS) als vergunningverlener voor de brug over het IJ, en het Havenbedrijf en Centraal Nautisch Beheer als adviseurs van RWS hierbij in het oog springen. Daarnaast natuurlijk de bewoners en ondernemers van het Hamerkwartier, IJplein, Java-eiland, de omgeving van Sixhaven, waar plek gemaakt moet worden voor bruggen, aanbruggen en vele andere ruimtelijke ingrepen. De plannen voor een oplossing voor ligplekken van de riviercruise moeten nog worden worden vastgesteld en uitgevoerd (bij IJpleinveer zuid en in Noordhollands kanaal). De vele belangenorganisaties zijn al benoemd in paragraaf 3.3. Deze complexe situatie kan effect hebben op het tempo.
- De planologisch-juridische strategie, het benodigde onderzoek en de te doorlopen procedures, die ook weer afhankelijk zijn van de medewerking van belanghebbenden, is van groot belang voor de planning en slagingskans van de projecten. Ook dit kan effect hebben op het tempo.
- Er zijn financiële verkenningen voor de projecten die passend zijn bij de huidige fase. De begrotingen van de projecten zijn moeten in de vervolgfase nog worden afgemaakt. Nader onderzoek kan effect hebben op de begroting (bodem, staat van kademuren, etcetera).
- De planningen voor de planvorming en planvoorbereidingen zijn goed, maar hebben als voorwaarde dat er snel voldoende ambtelijke capaciteit beschikbaar wordt gemaakt. Er zijn al veel activiteiten gepland in 2017. De Amsterdamse gemeenteorganisatie is op dit moment druk bezet.
- Een tijdige oplossing voor de PTA is uitgangspunt voor het maken van de Javabrug. Ook een tijdige beëindiging van de Oranjewerf, oostelijk gelegen in stadsdeel Noord, van belang om de Javabrug te kunnen maken - nu gepland vóór 2025.

Er zijn ook vele kansen, waaronder de volgende.

- Er is een groot draagvlak onder Amsterdammers voor het pakket aan maatregelen van de Sprong over het IJ.
- Bovendien bieden de infrastructurele projecten kansen om gebieden meer kwaliteit te geven en ook om delen van de stad verder te ontwikkelen. Dit laatste wordt 'Stad om het IJ' genoemd.
- Ook zijn al kansen geïdentificeerd om projecten te versnellen, zie paragraaf 4.4.

Tenslotte worden de '10 lessen van de Noordzuidlijn' (programma 'Letop') actief betrokken in de aanpak. Dit vraagt voortdurende aandacht en een doordachte werkwijze, waar de afgelopen jaren en in dit plan van aanpak veel aandacht aan is besteed.

1. *Bezint eer ge begint*
   Een uitgebreid pakket aan onderzoeken, veel overleg, een MKBA en een kwalitatieve review vormen de basis voor de Nota van uitgangspunten.
2. *Zorg voor sterke projectorganisaties*
   In dit Plan van aanpak beschreven.
3. *Organiseer samenwerking met andere partijen actief*
   Ook onderdeel van het maakproces van de Nota van uitgangspunten (zie het plan van aanpak voor die fase, 2015). Verder in dit Plan van aanpak beschreven.
4. *Zoek tegenspraak*
   Er is gewerkt met een externe adviescommissie; commissie Kloos heeft geadviseerd; er is een second opinion uitgevoerd voor het metrostation, voor de tunnels en voor de kostenraming; er heeft participatie plaatsgevonden waarbij 77 plannen uit de samenleving zijn opgehaald en ook uitgebreide inspraak is georganiseerd waarbij het doel was om zoveel mogelijk inspraakreacties op te halen. Er wordt een Gateway review uitgevoerd. In het vervolg wordt in elk geval jaarlijks tegenspraak georganiseerd als onderdeel van de kansen- en risico analyse.
5. *Wees realistisch over risico's*
   Ten behoeve van het maken van de nota van uitgangspunten was een risico-analyse uitgevoerd. Jaarlijks wordt dit voortgezet, zoals beschreven in deze paragraaf.
6. *Geef uitvoering een grotere plaats in een project*
   Dit vormt onderdeel van de aanpak waarbij in de eerstkomende fase ontwerp, techniek en maakproces (inkoopstrategie) hand in hand gaan. Ook de eisen van de beheerder worden al in de eerstkomende fase meegenomen. Omgevingsmanagement vormt onderdeel van de werkwijze.
7. *Versterk positie van gemeente in de markt*
   Dit wordt onder andere verzorgd door veel aandacht te besteden aan de inkoopstrategie, de inrichting van de projectteams, en het externe technisch advies..
8. *Versimpel de inhoud en beperk regels en controles*
   Projectteams gaan van start met scherpe doelen en afbakeningen. De programmaorganisatie werkt versterkend en versnellend. Slechts één (goede) rapportage per jaar.
9. *Zorg voor bewuste en onderbouwde besluitvorming*
   Hier is onder punt 1 al op ingegaan. Besluitvorming krijgt in dit Plan van aanpak extra aandacht.
10. *Bestuur: bestuur!*

4 Planning en besluitvorming

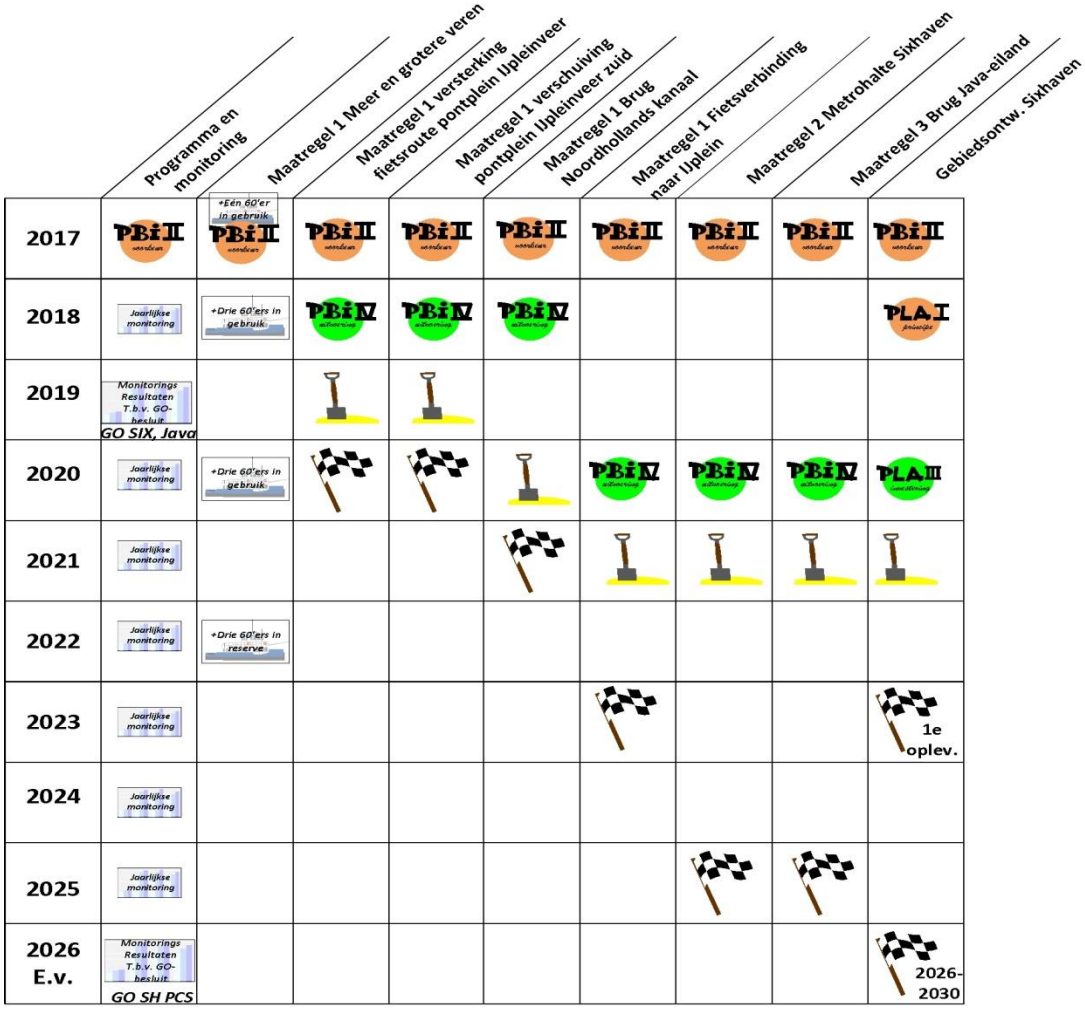
4.1 Planning bestuurlijke besluitvorming

Elk project kent zijn eigen besluitvormingstraject. Hieronder is voor elk project het investeringsbesluit ('go'beslissing) in beeld gebracht. Deze is weergegeven met een groene bol, voor het merendeel van de projecten is dat PBI fase IV (Amsterdams planproces voor infrastructuur), voor gebiedsontwikkeling is dat Plaberum fase III (Amsterdams planproces hiervoor). De bevoegdheden zijn:

- PBI fase II: gemeenteraad
- PBI fase IV, Javabrug: gemeenteraad. Overige projecten: B&W.
- Plaberum fase III: gemeenteraad.

De AB's van de stadsdelen adviseren conform het Amsterdamse bestuurlijk stelsel.
Start uitvoering en gereedkomen werk is ook in beeld gebracht. Hier wordt nader op ingegaan in paragraaf 4.2.

Schema 2. Besluitvorming en uitvoering van de maatregelen uit Sprong over het IJ



Begin 2018 wordt al veel ter besluitvorming aangeboden aan het gemeentebestuur, waarover ook genoeg te vertellen is aan de Amsterdammer: concrete plannen die horen bij maatregel 1 (snel actie ondernemen om de druk op de ponten te verlichten), een inkoopstrategie voor de Javabrug met referentieontwerp (hoe gaan we de brug ontwerpen, waar gaat de brug precies landen, hoe kiezen we wie dit mag gaan doen, en welke verwachtingen mag je hebben vorm en gebruik van de brug) en een principebesluit voor het gebied Sixhaven – Kanaalzone.

Rapportages
Aangesloten wordt op de reguliere gemeentelijke rapportage- en begrotingscyclus.
Jaarlijks wordt bovendien door het programma een separaat jaarverslag Sprong over het IJ gemaakt. Hierin wordt verslag gedaan van:

- Voortgang projecten
- Dashboard
- Ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de Sprong over het IJ
- Resultaat van de jaarlijkste kansen- en risicoanalyse
- Begroting en financieel resultaat

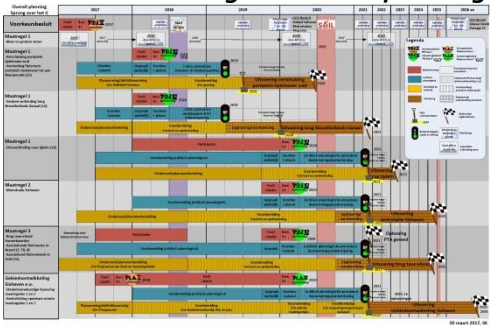
4.2 Planningsschema overzicht alle projecten

De planning op hoofdlijnen uit het voorgenomen voorkeursbesluit is nader beschouwd op haalbaarheid en meer in detail uitgewerkt. Bijgevoegd is een planningschema, waarin voor elk project in beeld is gebracht: besluitvorming, juridisch-planologisch traject, planvorming en techniek, uitvoering. Deze planning is realistisch. Hierbij hoort, dat in de eerste helft van 2017 al de projectteams worden ingericht en dat direct na het gemeenteraadsbesluit in volle vaart gestart kan worden. Risico's die met de planning te maken hebben zijn benoemd in paragraaf 3.5.

Tussen een aantal projecten zit een sterke samenhang:

- Gebiedsontwikkeling Sixhaven, metrohalte, verbinding Buiklsoterweg – IJplein, verlegging IJpleinveer (maatregelen 1, 2 en gebiedsontwikkeling)
- De aansluitende fietsnetwerken op de nieuwe verbindingen over het IJ (maatregelen 1, 3 en fietsnetwerken)
- Ligplaatsen riviercruisevaart, IJpleinveer, brug Noordhollands kanaal, kop Java (maatregelen 1, 3 en ligplaatsen)
- PTA en Javabrug , inrichting kop Java, Hamerkwartier (maatregel 3 en de ontwikkelingen in de directe omgeving)

Illustratie. Verkleinde weergave van het planningschema dat is opgenomen als bijlage



4.3 Systeem monitoring en 'go / no go' besluiten

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 (doel: snel en gemakkelijk naar de overkant), 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 investeringsbesluiten. Het moment dat het dashboard gevuld is met nieuwe monitoringsresultaten, geeft aanleiding om hierover te communiceren: op de website en via een bijeenkomst met belanghebbenden en geïnteresseerden. Hieronder wordt eerst ingegaan op het invoeren van een actueel dashboard en daarna op de wijze van besluitvorming.

Monitoring en dashboard

Onderstaande tabel biedt inzicht in de indicatoren voor een dashboard. Dit dashboard wordt één keer per jaar gevuld en op de site Sprong over het IJ openbaar getoond. Dit helpt in het vasthouden van de urgentie van de opgave. De stand van zaken van het dashboard wordt ook in de jaarlijkse bestuurlijke rapportages opgenomen.
De indicatoren zijn zodanig gekozen, dat op basis hiervan bestuurlijk projectbeslissingen kunnen worden genomen. De indicatoren sluiten aan op de verkeersmodellen, waarop het voorkeursbesluit is gebaseerd, en voegen nadere sturingsinformatie toe.
In het dashboard moet niet alleen de actuele stand van zaken worden weergegeven, maar ook de prognose voor 2030, omdat op deze wijze aansluiting wordt gevonden bij het Voorkeursbesluit, en omdat op deze manier op tijd kan worden gestuurd in de projecten.

Schema 3. Dashboard Sprong over het IJ

Indicator	Data	Mogelijke bron	Beschikbaarheid
Bevolkingsgroei	Aantal inwoners Amsterdam totaal, Noord, Centrum. *Momentopname, in 2030 en groeiontwikkeling daartussen*	OIS, Amsterdam in cijfers *1 x per jaar*	Aanwezig
Ruimtelijke ontwikkelingen*	Nieuwbouw woningen, hotels, bedrijfsterrein. *Momentopname en in 2030.*	Gemeente Amsterdam, monitoring gebiedsontwikkeling G&O *1 x per jaar*	Aanwezig
Toeristen/bezoekers*	Aantal toeristen / bezoekers in Noord, hotelovernachtingen in Amsterdam. *Momentopname en in 2030.*	Toerisme in de stad (OIS) Stad in Balans (R&D), Toeristische barometer Amsterdam Marketing *1 x per jaar*	Aanwezig
Aantallen voetgangers en fietsers bij Veren*	Passagiers gemiddeld per dag. *Momentopname.*	OIS/GVB/Verenonderzoek (V&OR) *dagelijks vanaf eind 2017*	Aanwezig
OV gebruik	Reizigersaantallen in Amsterdam bus, tram, metro. *Momentopname.*	OV chipkaartdata GVB, NS, EBS etc. VMA Evaluatie Noordzuidlijn *1 x per jaar*	Deels aanwezig Deels onzeker: beschikbaarheid privacy gevoelige informatie van GVB, en nog niet besloten over NZL onderzoek in 2019.

*In het verkeersmodel is voor [*] het basisjaar 2015 gebruikt en voor 2030 een bandbreedte binnen een laag en hoog scenario beschouwd. Zie hiervoor verder in de Nota van Uitgangspunten.*

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)

'Go / no go' besluiten, ofwel de investeringsbesluiten
Voor elk project volgen nog bestuurlijke besluiten. Voor maatregel 1 (IJpleinveer en bijbehorende verbindingen fietsnetwerk) wordt hierbij geen relatie gelegd met de resultaten van de dashboard. Dit moet zo snel mogelijk worden uitgevoerd.

Voor de andere projecten wegen de resultaten van het dashboard wel mee in de besluitvorming. Conform voorgenomen voorkeursbesluit vindt in 2019 de evaluatie Noordzuidlijn plaats, waarna in Q1 2020 besluitvorming plaatsvindt over de maatregelen 2 (metrohalte) en 3 (Javabrug). In 2026 vindt vervolgens besluitvorming plaats op de maatregelen 4 (vaste verbinding Stenen Hoofd) en 5 (passage CS).

Besliskader
Als basis geldt: 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.
In de besluitvorming wordt elke keer een advies van de Vervoerregio gevraagd.

4.4 Verkenning versnelling

De drukte op de ponten is nu al groot. 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.

Voor de meeste deelprojecten zijn kansen gevonden voor versnelling, die -volgens de uitgangspunten voor de Sprong over het IJ- niet gaan ten kosten van de kwaliteit.

Twee van deze kansen zijn direct doorgevoerd in het Voorkeursbesluit en worden hieronder genoemd

a. *Stenen-hoofdbrug*

De 'go / no go beslissing' voor de brug tussen Stenen Hoofd en Buiksloterham kan zes jaar eerder worden voorgelegd, dan in het voorgenomen voorkeursbesluit was opgenomen (10 januari 2017, B&W): 2020 i.p.v. 2026. Er wordt geleerd van het planproces van de Javabrug. Als hiervoor wordt gekozen, moet ook versneld verder worden gewerkt aan de uitgangspunten hiervoor.
Hiermee wordt zes jaar versneld.

b. *Verbinding Buiksloterweg - IJplein*

Planontwikkeling voor de verbinding tussen Buiksloterweg en IJplein wordt parallel gedaan aan de stedenbouwkundige planvorming voor het gebied waar dit in ligt. In 2017 wordt een Principenota (Plaberum fase I) gemaakt. Voor het gebied rond de infrastructurele projecten van de Sprong over het IJ (pontplein Buiksloterweg met fietsenstalling, brug Noordhollands kanaal, verdere fietsverbinding naar IJplein, metrohalte) moet de stedenbouwkundige visie verder zijn uitgewerkt om een zorgvuldige inpassing van de infrastructuur mogelijk te maken (voor wat betreft ruimtelijke kwaliteit en ook verkeersveiligheid) en het gesprek met betrokken bewoners en ondernemers vruchtbaar te laten verlopen.
Hiermee wordt een half jaar versneld.

De overige kansen zijn nog niet doorgevoerd in de planning

Want: naast kansen op versnelling zijn er ook risico's op vertraging (zie paragraaf 3.5). Binnen de projecten zal een afweging plaats gaan vinden over benutting van onderstaande kansen. Hierover wordt overlegd met de verantwoordelijke opdrachtgever en dit vormt elke keer expliciet onderdeel van de rapportages van het programma Sprong over het IJ.

c. Javabrug

Door in de voorbereiding zo snel mogelijk te werken, kan de 'go no go beslissing' voor de brug over het IJ tussen Hamerkwartier en Java eiland eerder worden voorgelegd, dan in het voorgenomen voorkeursbesluit was opgenomen: Q3 2018 i.p.v. Q1 2020. Dat betekent echter, dat het effect van het rijden van de Noord/zuidlijn niet kan worden beoordeeld. Steun voor een dergelijke keuze kan gevonden worden in het feit dat de Noordzuidlijn zich waarschijnlijk hoofdzakelijk zal richten op voetgangers, terwijl de Javabrug zich hoofdzakelijk zal richten op fietsers.
Hiermee wordt meer dan een jaar versneld.

d. Centrale passage

De 'go / no go' voor de centrale passage kan vergelijkbaar worden behandeld. Er wordt geleerd van het planproces van de metrohalte.
Hiermee wordt zes jaar versneld.

e. Metrostation Sixhaven

Er zijn drie kansen voor versnelling gesignaleerd, waarvan twee nader onderzocht zullen worden op haalbaarheid, wenselijkheid en effect.

Deel van de werkzaamheden uitvoeren voor indienststelling Noord/Zuidlijn

Om de opleverdatum van de Noord/Zuidlijn niet in gevaar te brengen, is bestuurlijk vastgelegd dat er tot start exploitatie geen onnodige werkzaamheden mogen worden uitgevoerd die een risico vormen voor de opleverdatum van de Noord/Zuidlijn. Dat betekent dat de werkzaamheden pas na 1 juli 2018 kunnen starten. Versnelling van de planning van Sixhaven is mogelijk door toch al een aantal relatief eenvoudige werkzaamheden voor 1 juli 2018 uit te voeren, maar dit brengt wel risico's voor het testproces van de Noord/Zuidlijn met zich mee. Vooralsnog wordt deze versnelling daarom onwenselijk geacht, tenzij het College hier expliciet anders toe besluit.

Go/no-go-besluit vooruit trekken

Een tweede kans is het vooruit trekken van het go/no-go-besluit. In plaats van medio 2020 zou het besluit al medio 2019 genomen kunnen worden, dat geeft nog altijd de mogelijkheid om het gebruik van de Noord/Zuidlijn enkele maanden te monitoren.
Hiermee kan maximaal een jaar worden versneld.

Snellere bouwfasering

Het adviesbureau NZL heeft een inschatting gemaakt van de doorlooptijd van de uitvoering. Op dit moment is de inschatting dat voor de ombouw van Sixhaven drie tot vier gedeeltelijke zomerbuitendienststellingen nodig zijn. Met prikkels in de aanbesteding kan de markt uitgedaagd worden om met een bouwfasering te komen die minder hinder voor de reiziger veroorzaakt. Ook kan ervoor gekozen worden om de overlast voor de reiziger *kort en hevig* te maken, dit betekent dat de Noord/Zuidlijn één of twee enkele zomers volledig buiten dienst gaat. Nader onderzocht dient te worden welk effect dit heeft op de reizigersstromen, en de haalbaarheid van de bouwfasering.

Hiermee kan mogelijk één tot twee jaar worden versneld.

f. Brug Noord-Hollands kanaal

Er wordt een 'plan B' gemaakt voor de verbinding tussen Buiksloterweg en IJplein. Gedacht wordt aan een tijdelijke brug over het Noordhollands kanaal. In deze verkenning wordt ingegaan op kansen op tijdswinst, op risico's en op kosten. Voor een tijdelijke brug zou de bovenkant van de sluis bijvoorbeeld gebruikt kunnen worden. Geen eenvoudig traject: de sluis is een monument en hiervoor zou één van de sluisdeuren tijdelijk vervangen moeten worden, waarbij de originele deur in opslag gaat en in ere hersteld wordt als de tijdelijke brug niet langer meer nodig is. Hiernaast moeten ook andere alternatieven worden onderzocht. Als er een tijdelijke verbinding wordt gemaakt, blijft hierdoor minder budget over voor de definitieve brug. Bewoners en andere betrokkenen willen echter eerst een zorgvuldige gebiedsvisie.

Mogelijke versnelling wordt nader onderzocht, onderzoek in 2017 gereed.

Versnelde keuze voor een plek

De locatie van de brug over het Noord-Hollands Kanaal is onderdeel van de stedenbouwkundige visie op het gebied, en wordt eind 2017 bepaald. Doordat de brug aan de oostzijde aan moet sluiten op de zuidelijke entree van het metrostation en aan de westzijde op de Tolhuisweg (als verbinding naar het gebied overhoeks) lijkt de kans op een alternatieve variant beperkt. Een versnelde keuze voor een plek is mogelijk.

Hiermee wordt maximaal een half jaar versneld.

g. Algemeen

Bouwteam

Een methode om sneller tot realisatie van projecten te komen, is het werken met een 'bouwteam'. Een bouwteam is een samenwerkingsverband tussen opdrachtgever, ontwerper, aannemer en eventuele adviseurs, waarin het ontwerp en de voorbereiding gezamenlijk met de aannemer wordt opgepakt. Een bouwteam inzetten als versnellingsmaatregel heeft echter consequenties voor het risicoprofiel van het project Onderzocht wordt of een bouwteam voor dit project de juiste aanpak is en of de risico's aanvaardbaar zijn. Dit kan interessant zijn voor projecten als de metrohalte, verschuiven pontplein IJpleinveer zuid. De analyse moet plaatsvinden in de op te stellen 'inkoopstrategie'.

Met een bouwteam kan een half jaar worden versneld.

A3 procedure vergunningen

Wellicht is het mogelijk om te versnellen, door te vergunnen op een A3 procedure (afwijkend van het bestemmingsplan).

Hiermee kan ongeveer een half jaar worden versneld.

5 Communicatie

De projectorganisatie achter Sprong heeft vanaf 2015 structureel en intensief de samenwerking gezocht met mensen die het betreft; buurtbewoners, omwonenden, initiatiefnemers, ondernemers, belanghebbenden, overheden et cetera. Een uitgebreide consultatiefase verricht via deze werkwijze ging vooraf aan het uiteindelijke voorstel voor de 5 maatregelen. En tijdens de inspraakperiode zijn vele contactmomenten geweest – naast de formele communicatie, participatie en inspraak. Deze open, en adaptieve werkvorm, samen met intensieve communicatie en participatie heeft mede basis gestaan aan het brede draagvlak, wederzijds vertrouwen en begrip voor uiteenlopende belangen en standpunten rondom Sprong over het IJ.

Het behouden van dit draagvlak, vertrouwen en begrip is cruciaal om ook de volgende fasen zorgvuldig en succesvol te doorlopen. Omdat dit vraagstuk alle Amsterdammers aangaat en omdat dit proces onder een vergrootglas ligt, is er hier meer budget nodig voor communicatie, dan in andere ruimtelijke projecten: naast het communicatiebudget per project is ook budget voor strategische communicatie op programmaniveau nodig..

De fase van oriëntatie en voorsorteren op keuzes, maakt nu geleidelijk plaats voor gefaseerd uitwerken en uitvoeren. Dat betekent dat Sprong over het IJ en verwante ontwikkelingen dichter bij bewoners en ondernemers komen te staan dan tot nu toe.

Voor deze fase zijn dan de 7 Sprong Communicatie & Participatie principes opgesteld – die in toegepaste vorm consequent terugkomen in de plannen van aanpak voor de maatregelen/deelprojecten. Deze principes zijn mede gestoeld op Factor C; een werkwijze van de rijksoverheid voor het toepassen van participatie; weten wat er speelt, erkennen wat er speelt, handelen naar wat er speelt.

1. Faciliteren van dialoog
In de voorbereidingsfase wordt de dialoog tussen projectorganisatie en een ieder die een belang heeft gefaciliteerd. Dit betekent een actieve houding van de projectorganisatie om die dialoog zowel fysiek als online te organiseren en te onderhouden.

2. Consultatie, tenzij
Bij Sprong wordt ten minste consultatie gehanteerd als participatie-gradatie. Dit betekent dat er altijd wordt onderzocht/gepeild hoe de omgeving/belanghebbenden tegen onderwerpen aankijken (consultatie).

3. Betrekken van de mensen die het betreft
In de voorbereidingsfase voor de maatregelen zet de projectorganisatie zich actief in om mensen te betrekken. Dit zijn naast individuen en partijen die hun weg weten te vinden, ook de stilzwijgende meerderheid – die de impact van Sprong óók aangaat.

Dit betekent dat de onderwerpen/processen worden doorvertaald naar doelgroepgerichte taal/beeld – die aansluit in de belevingswereld van de beoogde ontvanger. Het betekent ook dat de projectorganisatie zich inzet op een groot bereik en activatie onder deze doelgroepen.

4. Communicatievolgorde
Bij het toepassen van participatie en communicatie hanteert de projectorganisatie een strikte communicatievolgorde. Dit betekent:

- Intern gaat voor extern; raad eerder informeren dan bijvoorbeeld pers en wettelijke partners eerder dan informele partners
- Direct belanghebbenden voor: eerst de mensen betrekken die het direct betreft – daarna pas partijen die er verder van af staan
- Georganiseerd voor ongeorganiseerd; communiceer eerst met de georganiseerde partijen – zowel de formele (overheden, bedrijven) als informele (actiegroepen). Daarna met ongeorganiseerde mensen/partijen
- Cirkel rondmaken; besteed aandacht aan werving, aankondigingen, inhoud – en ook zeker aan de terugkoppeling en afronding.

5. Formeel en informeel hand in hand
De projectorganisatie zet zich in om de participatie en inspraak te combineren. Dit betekent dat bij sec inspraak er verder wordt gekeken dan alleen de wettelijk verplichte communicatie-acties en activiteiten – en dat informele participatie ook wordt betrokken bij de projectvoering/besluitvorming ware het een formeel instrument is.

6. Betekenisverlening via het verhaal
In de communicatie wordt steeds het brede spectrum van het project weergegeven. Dit betekent de feitelijke informatie over proces en project gecombineerd met de betekenis (van de consequenties) hiervan voor de mensen die het betreft – verwoord dóór de mensen die het betreft.

7. Organisatie van de communicatie; vast onderdeel projectorganisatie
De mate van inzet op communicatie en participatie vraagt om aandacht – en samenwerking met andere communicatie-werkvelden bij de gemeente. Dit betekent dat voor elke maatregel/deelproject een communicatieadviseur en/of team wordt aangesteld die ruimte en middelen heeft om communicatieplannen op te stellen en uit te voeren.

Deze principes komen in de voorbereidingsfase consequent terug in de communicatie & participatieplannen voor de maatregelen/deelprojecten.

Relatie tot gebiedsmanagement vanuit de stadsdelen
In periodiek overleg met de gebiedsmanager en/of gebiedscoördinator wordt te volgen proces & bewonersparticipatie van projectonderdelen besproken. In gesprekken met stakeholders en bewoners zou zoveel mogelijk moeten worden aangesloten op bestaande structuren.

6 Financiën

6.1 Proceskosten

De proceskosten t/m eind 2018, voor de maatregelen 1 – 3, en het maken van een Principebesluit, zijn aangevraagd voor de Voorjaarsnota. Voor de brug over het Noordhollands kanaal was dekking al in de begroting geregeld.

6.2 Sturen op de uitvoeringskosten en dekking

In het voorkeursbesluit is, kabinet, een begroting opgenomen van de uitvoeringskosten en een verdeelsleutel voor de dekking ervan. Met de Vervoerregio i s afgesproken, dat in elke fase van het planproces, per maatregel, gesproken wordt over bijstellen en detailleren van de verdeelsleutel. Ook intern gemeentelijk dient dit plaats te vinden, net als dat gestuurd moet worden op de gewenste kwaliteit in relatie tot de begrote dekking. Op het moment van de investeringsbesluiten ('go'besluiten: PBI fase IV, Plaberum fase III), dient de begroting dekkend te zijn.

Het zoeken naar alternatieve dekkingsbronnen is onderdeel van het werk van het programma. Hierop is een motie door de gemeenteraad ingediend. Bij de investeringsbesluiten (PBI fase 4) van de projecten (maatregelen 2 en 3) moet een verkenning worden bijgevoegd. Overigens is al gestart met deze zoektocht. Zo is bijvoorbeeld al onderzocht of Europese fondsen kansrijk zijn, dit bleek niet het geval. Een ander voorbeeld: op dit moment wordt kostenverhaal in het kader van de grondexploitatiewet nader onderzocht.

De opdrachtgevers blijven zelf verantwoordelijk voor de begroting van het eigen project.

7 Bijlagen

1. Overall planning Sprong over het IJ
2. Organigram (volgt later)