Gemeente Amsterdam

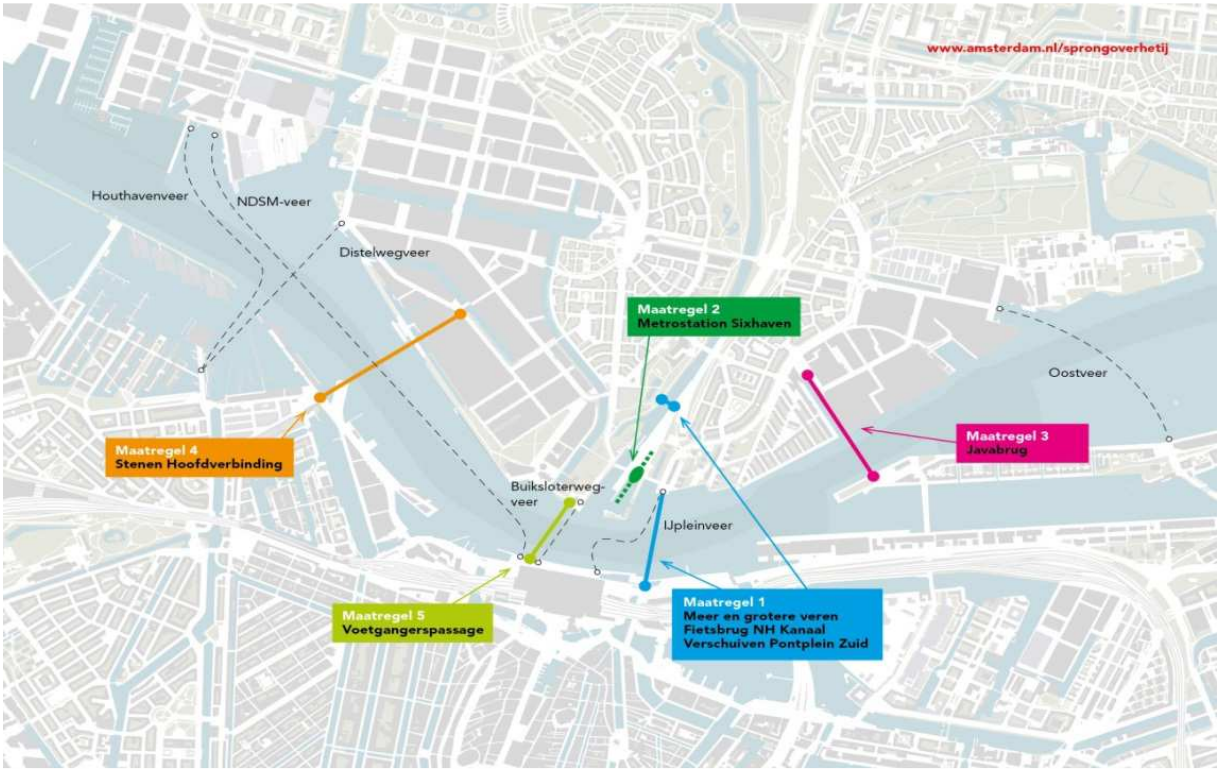
Leeswijzer programma Sprong over het IJ

Onderwerp	Leeswijzer en toelichting besluitvorming Sprong over het IJ
Van	Frodo Bosman, programmamanager Sprong over het IJ
Datum	April 2019

Voorkeursbesluit Sprong over het IJ (gemeenteraad, juli 2017)

Het wordt steeds drukker op en rond het IJ. Het aantal reizigers met de pont kan de komende tien jaar verdubbelen. Met 'Sprong over het IJ' wil Amsterdam de oversteek structureel verbeteren. We werken aan een betere verbinding en aan het opvangen van het toenemende fiets- en voetgangersverkeer over het IJ. In juli 2017 heeft de gemeenteraad het definitief voorkeursbesluit Sprong over het IJ genomen. Dit besluit bestaat uit een pakket van vijf maatregelen, met als doel om snel, gemakkelijk en veilig over het IJ te kunnen blijven gaan. Dit zijn:

1. Meer en grotere veren, Fietsbrug Noordhollandsch Kanaal, Verschuiven Pontplein Zuid;
2. Metrostation Sixhaven;
3. Javabrug;
4. Stenen Hoofdverbinding;
5. Voetgangerspassage CS.

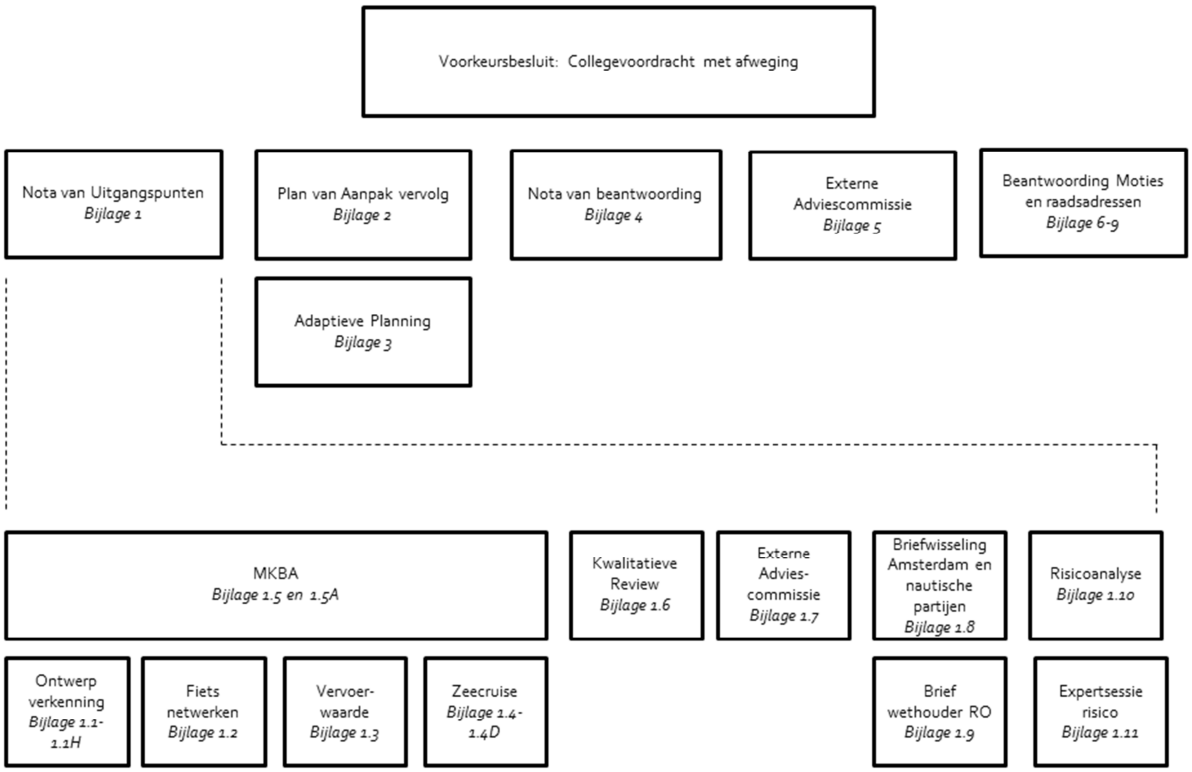


Vijf maatregelen Sprong over het IJ (gemeenteraad, juli 2017)

Er ligt een aantal richtinggevende principes aan dit pakket van maatregelen ten grondslag.
Als eerste: direct vanaf 2017 de drukte op het Buiksloterwegveer verminderen, door snel resultaat te boeken met maatregel 1. Als tweede: adaptief werken, voortdurend monitoren hoe de werkelijke drukte zich ontwikkelt bijvoorbeeld als gevolg van de Noord-Zuid lijn die in juli 2018 is gaan rijden; zodat kan worden bijgestuurd. Als derde: spreiding van het fietsverkeer om de groei te kunnen opvangen (volgend op het beleid 'Stad in balans'). Om deze reden is gepland om vaste oeververbindingen voor de fietsers te maken 'op de flanken' in plaats van in het centrale deel van de stad, bij kop Javaeiland en bij het Stenen Hoofd. Ten slotte: ten behoeve van de ontsluiting van de publiekstrekkende voorzieningen op Overhoeks krijgt het metrostation Sixhaven voorrang boven een voetgangerstunnel (want: betere MKBA), maar mocht het later nodig blijken (uit de monitoring), dan kan de voetgangerstunnel nog worden toegevoegd. De verschillende projecten worden in samenhang aangepakt via een programmaorganisatie.

Besloten is om direct vanaf 2017 de voorbereidingen te gaan treffen voor de eerste drie maatregelen. In het gemeenteraadsbesluit is ook een Nota van Uitgangspunten opgenomen voor de realisatie van deze drie maatregelen. Nadat de voorbereiding gereed is, moet per project nog een besluit worden genomen over de uitvoering ervan. De voorbereiding van de maatregelen 4 en 5 moet in 2019 worden opgepakt: Gepland is om in 2020 een nader voorkeursbesluit voor deze maatregelen te nemen (bij Stenen Hoofd: wordt dit een brug of een tunnel?); en bij voetgangerspassage CS (omtrent haalbaarheid, vormgeving en mogelijke samenwerking met partijen Overhoeks).

Alle stukken bij het voorkeursbesluit van juli 2017 staan ook op de website (amsterdam.nl/sprongoverhetij). Daarnaast zijn er vertrouwelijk stukken, *Kabinet,* (inclusief Gateway review). Voor de bestuurlijke besluiten en toelichting zijn er: de B&W voordracht, commissieflap, raadsbesluit en aangenomen moties en amendementen (zie 'afhandeling', hieronder) in de raadsvergadering van 20 juli 2017. Hieronder, in deze memo, is de structuur schematisch weergegeven.

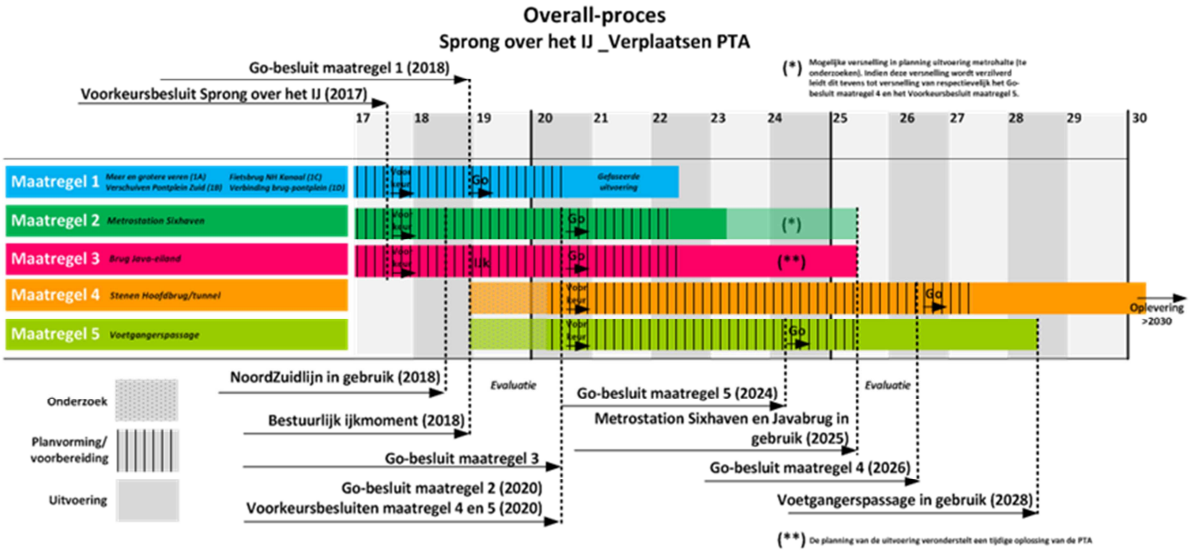


Leeswijzer documenten Voorkeursbesluit Sprong over het IJ (juli 2017)

Proces Sprong over het IJ tot aan bestuurlijke impasse Javabrug

- 2014: Opdracht B&W
- 2015: Open vraag aan de stad leidt tot 77 ideeën en vele gesprekken en ateliers
  Document: catalogus Sprong over het IJ
- 2016: Onderzoek, planvorming, adviezen
- 2017: Inspraak, 3 petities, brieven minister en voorkeursbesluit Sprong over het IJ gemeenteraad
  Documenten: zie schema hierboven. Het afwegingsproces wordt beschreven in de voordrachten aan B&W en gemeenteraad van juni / juli 2017, waarin de stappen waren:
  1. *Veren of vaste oeverververbindingen?*
  2. *Centrale vaste oeververbinding of op de flanken?*
  3. *Metro of voetgangerspassage in het centrale deel?*
  4. *Oeververbindingen op de flanken in de vorm van tunnels of bruggen?*
  5. *Eerste vaste oeververbinding op de oostflank of juist op de westflank*
- 2017: Start aanschaf grotere veren en verbetering dienstregelingen
- 2018: In het collegeakkoord na verkiezingen is het realiseren van de Javabrug als doel opgenomen (pagina 51)
- 2018: consultatie inpassingsvarianten Javabrug (maatregel 3)
  Document: consultatie ligging Javabrug – Reactienota (niet openbaar gemaakt)
- 2018: bestuurlijke impasse Javabrug, maatregelen 1 en 2 worden wel verder voorbereid

Nadat door de gemeenteraad het voorkeursbesluit werd genomen in juli 2017, is direct gestart met de voorbereiding van de eerste drie maatregelen, conform het 'Plan van aanpak uitvoering voorkeursbesluit'. Het adaptief systeem is beschreven op pagina 42 en 43 van dit Plan van aanpak.



Planningsstructuur Sprong over het IJ (gemeenteraad, juli 2017)

Er is een *Voortgangsrapportage* over de periode tussen juli 2017 en juni 2018. Naast voortgang van de projecten is in de voortgangsrapportage ook een dashboard opgenomen waarin de actuele drukte op het IJ is weergegeven. In de rapportage wordt nog niet gerapporteerd over maatregel 3, de Javabrug, vanwege de ontstane bestuurlijke impasse.

Maatschappelijk debat

Het IJ en verbindingen over het IJ houden veel Amsterdammers en belanghebbende partijen bezig. Het heeft ook de aandacht van de media. Al decennia lang wordt er af en toe gepubliceerd en worden er plannen gemaakt. Verschillende initiatiefnemers zijn actief bezig met hun plan, zoals de IJbaan (kabelbaan), een plan van de ondernemers op Overhoeks voor een voetgangerspassage achter CS en de stichting Luchttunnel. Op de sociale media vindt een debat plaats en via artikelen en ingezonden brieven bereikt dit debat de kranten. n de inspraak op het voorgenomen voorkeursbesluit van de Sprong over het IJ in het voorjaar van 2017 waren er ruim 2.500 inzendingen. Op dat moment werden ook 3 petities aangeboden aan het gemeentebestuur met in totaal circa 2.500 handtekeningen vóór een brug over het IJ en eenzelfde aantal handtekeningen tegen een brug. In het voorjaar van 2018 vond de consultatie plaats van de inpassing van de Javabrug, waarin circa 1.400 reacties werden opgehaald. Later is nog een draagvlakmeting uitgevoerd.
Nog een illustratie over de maatschappelijke aandacht: recent is er een stelling opgenomen over een brug over het IJ in de kieswijzer van de krant Het Parool t.b.v. provinciale staten verkiezingen.
Ook zijn er nadat het bekend geworden is dat er een onafhankelijke adviescommissie ingesteld wordt, verschillende mails gestuurd aan de gemeente met adviezen of vragen.
Relevante documenten en communicatie worden opgenomen in het dossier dat aan de adviescommissie wordt verstrekt.

Relatie met zeecruiseterminal PTA

Er is een directe relatie tussen de toekomst van de zeecruise op het IJ en vaste oeververbindingen. In juni 2018 heeft B&W besloten om een onderzoek te starten naar een mogelijke (geheel of gedeeltelijke) verplaatsing van de zeecruiseterminal (Passenger Terminal Amsterdam). Hiervoor zijn verschillende redenen: mogelijk accommoderen van de groei (zeecruise is mondiaal een groeimarkt en aan de huidige plek van de PTA, aan de Veemkade, passen de grootste zeecruiseschepen niet), bijdrage leveren aan

vermindering drukte toerisme in de stad, bijdrage leveren aan een duurzame stad – en vanwege de relatie tot de Sprong over het IJ.

Er is een relatie tussen de zeecruiseterminal en vaste oeververbindingen over het IJ. Zeecruiseschepen die langer zijn dan 210 – 250 meter draaien ('zwaaien') ten noorden van het Java-eiland, waar het water breder is. Vanwege schaalvergroting van zeecruiseschepen is een steeds groter aandeel schepen langer dan 250 meter. Als er een brug wordt gebouwd ter hoogte van de kop van het Java-eiland, dan kunnen die grotere zeecruiseschepen niet meer doorvaren om te kunnen draaien. Voor een vaste verbinding bij het Stenen Hoofd is de relatie met de PTA nog belangrijker: als daar een brug wordt gebouwd, wordt ook de toegang voor kleinere zeecruiseschepen moeilijk (dan zou een brug gemaakt moeten worden met een heel groot te openen deel, die dan lange tijd open staat, waarbij er ook rederijen zullen zijn die hun dure schepen niet door een brug willen varen ofwel achter een gesloten brug aangemeerd willen liggen).

In december 2017 is door B&W de Coenhaven aangewezen als voorlopige voorkeurslocatie voor een verplaatsing van de PTA. In het collegeakkoord van 2018 is echter aangegeven dat opnieuw gezocht moet worden naar een locatie voor een terminal, ergens in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) (zie pagina 51 van het akkoord). Eind 2018 is door het bestuursplatform NZKG opdracht gegeven voor het bepalen van beleid (welke omvang van een zeecruiseterminal is gewenst en welke voorwaarden worden hieraan gesteld) en voor het vinden van (een) mogelijke nieuwe locatie(s). In april 2020 stelt het bestuursplatform de voorkeurslocatie(s) vast, en het beleid Zeecruise NZKG.

Indien gekozen wordt voor een brug of bruggen over het IJ, of (ondiepe) tunnels, dan moet door de gemeente ook gekeken worden hoe kan worden omgegaan met de PTA: is een nieuwe locatie op tijd klaar, of kan een snelle tijdelijke oplossing worden gemaakt, of moet een bestuurlijke afweging worden gemaakt.

Historie Oeververbindingen
Plannen voor vaste verbindingen over het IJ zijn niet nieuw. Ook is vaker advies van speciaal ingestelde commissies ingewonnen. Vanaf 1839 (en voordat het nieuwe proces voor een Sprong over het IJ startte in 2014) zijn er in de loop van de tijd meer dan 50 plannen gemaakt voor bruggen en ook enkele plannen voor tunnels, vooral uit particulier initiatief. In hoofdstuk twee van het boek 'Een monument onder het IJ' (2019, over de IJ-tunnel) wordt deze geschiedenis uitgebreid geschetst. Hieronder enkele opvallende momenten.

- Lange tijd was er kennelijk onvoldoende noodzaak voor een vaste oeververbinding. Een adviescommissie uit 1903 zegt over het gebied "benoorden van het IJ": "de overzijde, wanneer zich daar eenmaal industrie zal hebben gevestigd, en er eveneens woonkwartieren zullen zijn ontstaan, zal waarschijnlijk een meer op zichzelf staand karakter aannemen, de bebouwing zal verband houden met de industrie, zodat de arbeiders, aan de overzijde woonachtig, voor het merendeel daar ook werkzaam zal zijn. De overige zal men met stoombootjes overbrengen."
- Toen in 1915 de druk op dat ponten toenam, nam de gemeente initiatief om een "deskundige commissie in te stellen tot bestudering van betere verbinding van de IJ-oevers". In 1919 bestonden er vier alternatieven: zweefbrug, hoge brug, tunnel en lage brug – deze verdwenen in de la.
- In 1925 werd een nieuwe commissie ingesteld, die pontproblemen moest aanpakken. De conclusie van deze commissie was dat het verensysteem moest worden verbeterd.
- In 1940 ontstond een plan voor een gescheiden tunnel voor auto's (later: de IJ-tunnel) en een plan voor fietsen en voetgangers achter CS. Deze plannen werden gemaakt door de gemeentelijke dienst Publieke Werken. Uiteindelijk is de fietstunnel er niet gekomen. Na een periode met

intensief overleg met het Rijk, kon de IJ-tunnel worden opgeleverd in 1968. Amsterdam-Noord was vanaf dat moment op een voor auto's volwaardige manier met de stad verbonden. De ponten werden ontlast, doordat er geen auto's meer op de ponten gingen.
- In de zomer van 2018 is de Noordzuidlijn opgeleverd. Dankzij deze metrolijn is vanaf dit moment ook de openbaar vervoerverbinding verbeterd.

Er zijn nog geen vaste oeververbindingen voor fietsers en voetgangers over het IJ. Ten opzichte van de uitspraken van de commissie in 1903 is de situatie wel veranderd: de industriegebieden aan de IJ-oevers worden getransformeerd en ook de rest van het stadsdeel Noord is ingrijpend verstedelijkt. De druk van fietsers en voetgangers op de ponten blijft toenemen: in 2018 nam de drukte weer met meer dan 10% toe.