

Aan Regioraad
Van M. Bakker, projectbegeleider
Datum 6 augustus 2024
Betreft Achtergrondinformatie programma Sprong over het IJ

Aanleiding en doel programma Sprong over het IJ

De Vervoerregio is sinds 2016 betrokken bij de planvorming van Sprong over het IJ. Het programma is gestart omdat het steeds drukker wordt op en rond het IJ. Per jaar varen zo'n 160.000 schepen over het IJ. Dagelijks nemen zo'n 70.000 mensen de pont voor de oversteek. Tot 2030 zal het aantal passagiers nog eens toenemen met 70% tot circa 120.000 per etmaal (bron: Update Nota Veren 2021), vooral vanwege de verdichting van de IJ oevers en Amsterdam Noord. Met het programma 'Sprong over het IJ' willen de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam deze forse groei opvangen door de oversteek structureel te verbeteren met verbindingen die sneller, comfortabeler en duurzamer zijn. Hierbij wordt rekening gehouden met belangen van de stad, regio én die van de (internationale) scheepvaart.

Historie

In 2017 heeft de gemeente Amsterdam het voorkeursbesluit voor het programma 'Sprong over het IJ' (gemeenteraad 19 juli 2017) vastgesteld. Dit voorkeursbesluit heeft als uitgangspunt om vaste verbindingen te realiseren aan de randen van het centrum, en daarmee het stationseiland te ontzien, en bestond uit de volgende vijf maatregelen:

1. Het intensiveren van veerverbindingen, waaronder het verbeteren van IJpleinveer en de Hollandsche Iepbrug over het Noordhollandschkanaal. Deze maatregel is uitgevoerd.
2. Metrostation Sixhaven (inmiddels on hold gezet)
3. Een oostelijke oeververbinding: Javabrug
4. Een westelijke vaste oeververbinding Stenen hoofdverbinding
5. Een voetgangerspassage van het Centraal Station naar de Buiksloterweg

Advies commissie d'Hooghe

Over maatregel 3, de Javabrug, is in november 2018 een bestuurlijke impasse ontstaan. De betrokken nautische partijen (Rijkswaterstaat, Port of Amsterdam en het Centraal Nautisch Beheer) hebben geconstateerd dat een brug op de beoogde locatie ter hoogte van Javaeiland niet inpasbaar is volgens de geldende nautische eisen en daardoor de integrale veiligheid niet geborgd wordt. Om uit deze bestuurlijke impasse te raken, hebben gemeente Amsterdam en het Rijk in juni 2019 gezamenlijk een onafhankelijke commissie van experts ingeschakeld. De adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam, ook wel 'commissie D'Hooghe'. Naast Alexander D'Hooghe namen deel: Larissa van der Lugt (havenconomie) en Maarten Schmitt (stedenbouw).

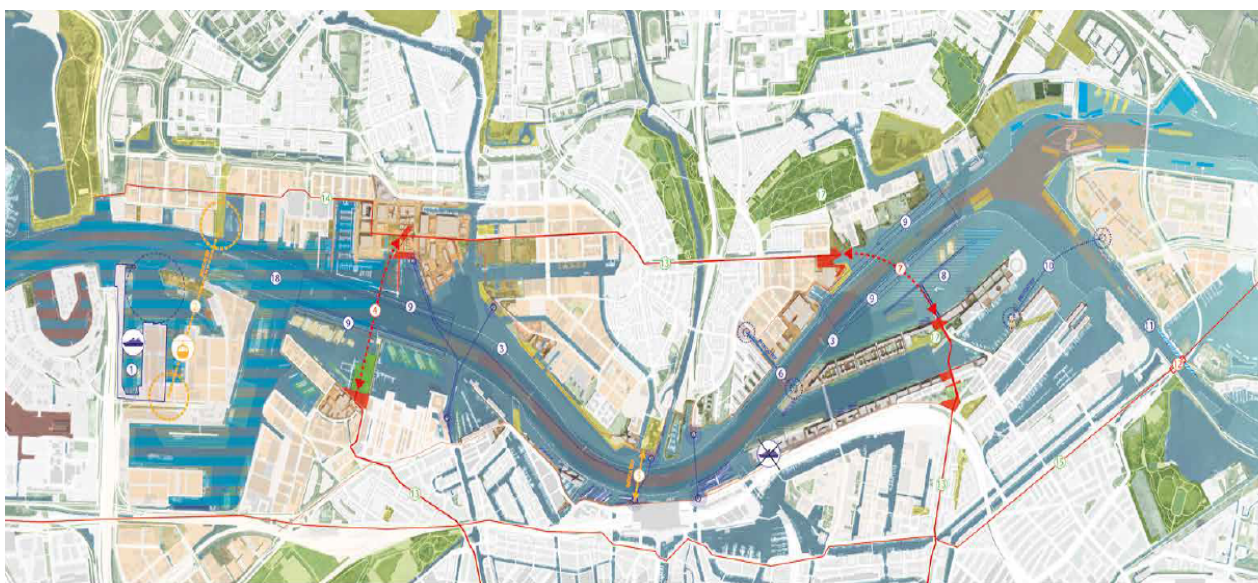
De commissie D'Hooghe heeft op 25 juni 2020 haar eindadvies gepubliceerd: "Genereus verbonden, een concept inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomstvast waterkruispunt". Het advies is een opvraagbare bijlage. En het advies is overgenomen in de geactualiseerde Nota van Uitgangspunten van de gemeente Amsterdam.

De commissie stelt een concept inrichtingsplan voor IJ voor. Daarin worden drie vaste oeververbindingen voorgesteld:

- Aan de westzijde tussen NDSM – Haparandadam (ter vervanging van de Stenen Hoofdverbinding);
- Aan de oostzijde tussen Azartplein – Johan van Hasseltweg (ter vervanging van de Javabrug)
- Een nieuwe Amsterdamsebrug.

Voor de vaste oeververbindingen wordt geadviseerd, gezien de investeringen, het medegebruik van het OV over de brug te onderzoeken. Ook wordt geadviseerd uit te gaan van bruggen met een doorvaarthoogte van minimaal 11,35m en waar mogelijk 12,5 m. De helling voor fietsers bedraagt circa 2,7%. Dit is vergelijkbaar met de Erasmusbrug. In het centrale deel van het IJ wordt een voetgangerstunnel tussen Overhoeks en CS geadviseerd.

Daarbij wordt tussen het Oostelijk Havengebied het Zeeburgereiland geadviseerd een Pontverbinding aan te leggen in plaats van de Sluisbuurtbrug en de Passengers Terminal Amsterdam te verplaatsen naar de Coenhaven waarna het IJ afgewaardeerd kan worden. Tot slot wordt aangeraden onderzoek te doen naar extra veerverbindingen tussen Hamerkwartier-Kop Java-eiland en tussen de Sluisbuurt-Sporenburg.



Figuur 1: het voorgestelde inrichtingsplan met de Westbrug, Oostbrug en een doorgetrokken Binnenring.

Openbaar Vervoer op de bruggen

Voor zowel de Oostbrug als de Westbrug is door de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio onderzocht welke rol de bruggen kunnen spelen voor het openbaar Vervoer. De verwachting is dat in 2030 circa 10.500 en in 2040 circa 13.000 OV-reizigers per dag gebruik maken van de Oostbrug. Het OV over de Oostbrug trekt zowel nieuwe als bestaande reizigers (reizigers die nu de Noord/Zuidlijn of buslijn 37 gebruiken). Een Oostbrug met openbaar vervoer is geraamd op € 514 miljoen (prijsspeil 2021), dit is bijna het dubbele van een fietsbrug (€ 260 miljoen, prijspeil 2021). Ook is onderzocht of het mogelijk is om eerst een fietsbrug aan te leggen die later wordt 'uitgebouwd' naar een brug met OV. Dit leidt niet tot significante kostenbesparingen omdat een dergelijke brug al vanaf het begin zwaarder moet worden

uitgevoerd. Bij de besluitvorming van de voorjaarsnota van de gemeente Amsterdam in 2023 is besloten om geen verdere invulling te geven aan een brug met openbaar vervoer. Dit omdat de bestaande OV lijnen in dit deel van de stad voldoende capaciteit hebben om de reizigersgroei te faciliteren

Een Westbrug heeft, vanwege de mogelijkheden om de HOV verbinding tussen Amsterdam en Zaandam te faciliteren en de hogere dichtheden in het gebied, een groter belang voor het OV netwerk. De Vervoerregio en de gemeente Amsterdam hebben daarom besloten in te zetten op een Westbrug met openbaar vervoer.

Termijnagenda

Op dit moment werkt de gemeente Amsterdam samen met de Vervoerregio aan de uitwerking van de Oostbrug, richting een definitiebesluit 2025/2026 en een uitvoeringsbesluit in 2027. Na dit laatste besluit kan ook de financiële bijdrage van de Vervoerregio definitief aangevraagd en beschikt worden. Na het uitvoeringsbesluit in 2027 volgt de marktselectie en nadere uitwerking van het ontwerp ter voorbereiding van de bouw. De uitvoering is nu voorzien in de periode 2031 tot 2034.

Voor de Westbrug wordt nu uitgegaan van realisatie rond 2040. De aanleg van de brug is ook afhankelijk van het verplaatsen van de Passengers Terminal Amsterdam.