Centraal Nautisch Beheer
Noordzeekanaalgebied

Gemeente Amsterdam
T.a.v. Esther Agricola
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

datum : 4 juli 2016
contactpersoon : Marleen van de Kerkhof
telefoonnummer : [redacted]
reg.nr. : 16/03554

Betreft: beantwoording verhelderende vragen gemeente Amsterdam d.d.7 juni 2016

Geachte mevrouw Agricola, beste Esther,

Hierbij reageer ik op uw brief zoals u die op 7 juni jl. aan mij heeft verstuurd. In deze brief vraagt u om verheldering van een aantal antwoorden uit mijn eerdere brief van 25 mei jl. (kenmerk 16/03068) waarin ik technische eisen en wensen aan u kenbaar heb gemaakt voor de voorgenomen IJ-oeververbindingen.

Zoals ook eerder aangegeven is het belangrijk te vermelden dat het realiseren van de veilige en vlotte doorvaart voor de scheepvaart geen wetenschappelijke aangelegenheid is. Het gaat er in casu om dat Het IJ zo is ingericht, dat er voldoende ruimte is om in alle omstandigheden de veiligheid en vlotheid voor alle scheepvaart - van beroepsvaart, w.o. schepen met gevaarlijke stoffen, tot recreatievaart - te kunnen waarborgen. Belangrijk is het besef dat Het IJ een hoofdtransportas is, waar dagelijks intensief gebruik van wordt gemaakt door grote aantallen beroepsvaartschepen, in combinatie met veren en recreatief verkeer. Het varen op Het IJ is complex door met name de bochtige vorm en het ongelijksoortige verkeer dat van Het IJ gebruik maakt. Gegeven de feitelijke situatie van Het IJ, zal de aanleg van bruggen een grote impact op de veiligheid en vlotheid hebben.

Ik verwacht dat deze beantwoording aanvullende inzichten geeft. Graag licht ik deze antwoorden nog verder toe.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Marleen van de Kerkhof
Directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

Bijlage: antwoorden verhelderende vragen

postbus 19406 1000 GK Amsterdam
email: cnb@portofamsterdam.nl

Centraal Nautisch Beheer

Noordzeekanaalgebied

Bijlage beantwoording vragen

Veren

"In het antwoord van RWS op vraag 1b wordt gesteld dat het openen van een extra veerverbinding ter hoogte van Eye een reële optie kan zijn. Hierbij geeft RWS aan dat een verkeersveiligheidsstudie gewenst is t.a.v. het Eye-veer. Deze kan het Buiksloterwegveer ontlasten. Een verdeling van 2-3-2 veren op respectievelijk Eyeveer-Buiksloterwegveer-IJpleinveer past binnen het door CNB gegeven antwoord op vraag 1a: maximaal 7 veren. Is het denkbaar om dit aantal bij drie veerverbindingen op te voeren tot 8 of 9?"

Antwoord:

Zoals in ons eerdere antwoord genoemd zijn voor de vlotte en veilige scheepvaart (1) het totale netwerk van veerverbindingen, inclusief o.a. onderlinge afstand verbindingen en aantal in te zetten ponten/ vaartuigen op deze verbindingen (2) het formaat van de ponten, (3) de aanlandingspunten en (4) de frequentie bepalend.

Het aantal veerverbindingen en het aantal op die veerverbindingen in te zetten ponten/vaartuigen zijn twee verschillende zaken. Het genoemde aantal van 7 betreft het aantal mogelijke veerverbindingen voor het centrale deel van het IJ (tussen Azartplein / Stenen Hoofd). Bij het bepalen van dit aantal verbindingen is als uitgangspunt meegenomen dat dergelijke veerverbindingen 500 meter of meer uit elkaar moeten liggen; op het centrale deel van het IJ dient bij het bepalen van locaties voor veerverbindingen rekening te worden gehouden met aansluitende vaarwegen die zorgen voor extra kruisend verkeer (Oosterdoksdoorgang, uitvaart Sixhaven, Noord Hollandskanaal, Oostertoegang, Westertoegang en Westerdok). In de huidige situatie past een extra veerverbinding ter hoogte van Eye hier niet in.

Het maximum aantal ponten/ vaartuigen dat op deze veerverbindingen kan varen is afhankelijk van het aantal pontfuiken. Het uitgangspunt is dat, in geval van een calamiteit, alle veren die een verbinding onderhouden van de vaarweg af gaan en in een pontfuik afmeren om de passagiers veilig te stellen. Voor de huidige situatie betekent dit dat per veerverbinding 2-3 vaartuigen/ ponten kunnen worden ingezet. De mogelijkheid voor de inzet van 4 vaartuigen per verbinding zal onderzocht moeten worden op nautische en ruimtelijke aspecten.

Hoogte van de brug

De vragen 1 t/m 5 over de hoogte van de brug worden door Rijkswaterstaat beantwoord.

Doorvaartbreedte vaste deel

De vragen 6 en 7 over doorvaartbreedte vaste deel worden door Rijkswaterstaat beantwoord.

"In de antwoorden van vraag 5d van zowel Rijkswaterstaat als van CNB lijken we te begrijpen dat onze vraag mogelijk wat verwarring heeft veroorzaakt. Tijdens de modellering van de huidige scheepsvaart en de toekomstige groei is uitgegaan van een zogenaamd spitsmoment; het moment waarop het het drukst is op het IJ qua beroepsvaart. Tijdens eerdere gesprekken is aangegeven dat er mogelijk nog een drukker moment optreedt; namelijk direct nadat een zeecruiseschip is gearriveerd of vertrokken. Tijdens het manoeuvreren van het zeecruiseschip wacht al het overige verkeer tot het moment dat de vaarweg vrij is. Eerder werd gesuggereerd dat zodra alles weer op gang komt het mogelijk nog drukker is dan tijdens de eerder veronderstelde spits.

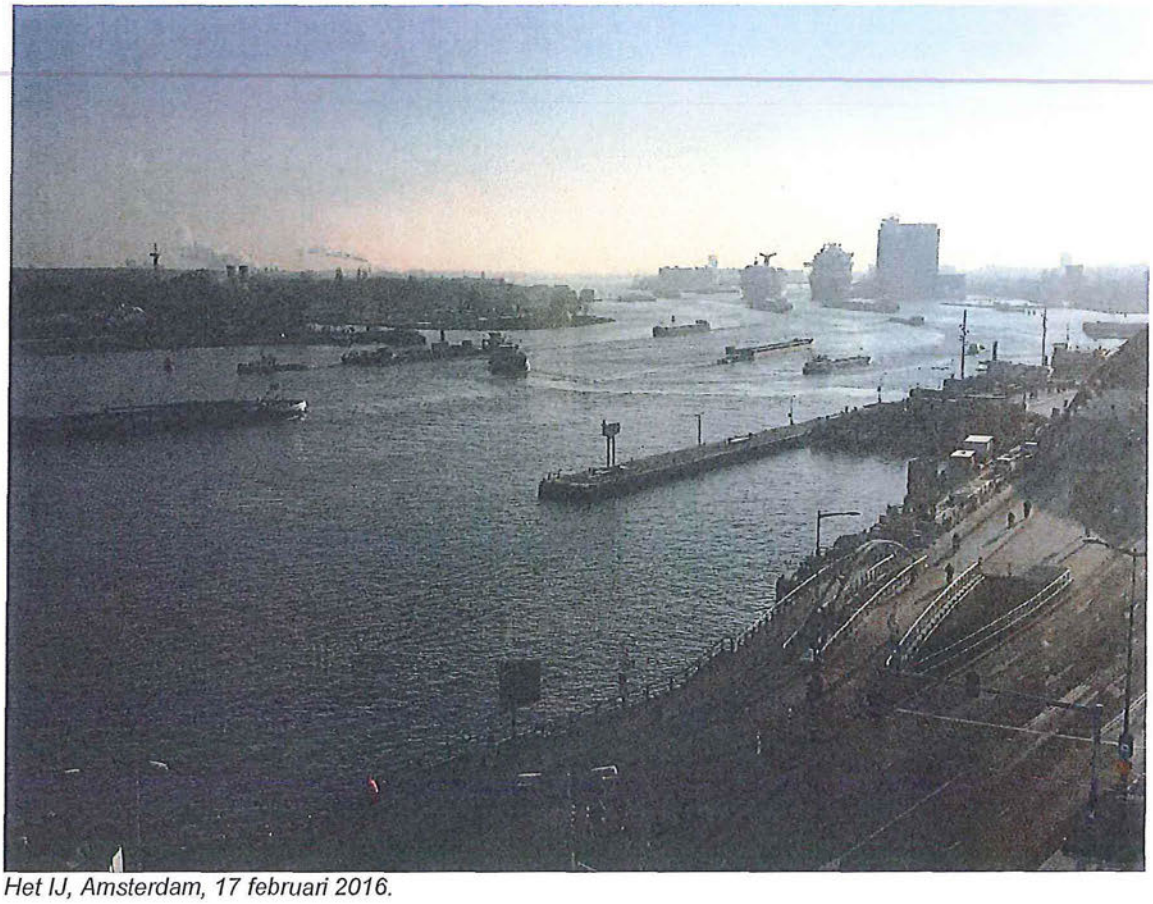
8 Kunnen we gezien de antwoorden veronderstellen dat inmiddels bekend is dat dit fenomeen geen dwingender spitsbeeld laat zien, en dus niet maatgevend zal zijn bij de dimensionering van een eventuele brug?

9 Kunt U tegen deze achtergrond aangeven of naar aanleiding van het zwaaien/binnenlopen van zeecruiseschepen andere uitgangspunten gehanteerd moeten worden dan de reeds eerder besproken "spitsaantallen"?"

Antwoord :

8: Nee. Aankomst en vertrek van zeecruiseschepen veroorzaakt stremmingen van de vaarweg waardoor grote aantallen scheepvaart moeten wachten: als een zeecruiseschip aankomt of vertrekt is er minder fysieke ruimte op het water; binnenvaart zal vooral worden opgehouden bij passage, aankomst en vertrek van zeecruiseschepen >110 meter en passage van het centrale deel van het IJ van de zeecruiseschepen. Het verkeer is dan gestremd; schepen houden zich drijvend over de gehele vaarwegbreedte op zodat veerponten kunnen blijven varen, daarbij houden zij een positie, koers en snelheid aan die past bij de heersende weersinvloeden. Het vaarwegdeel tussen het Paleis van Justitie en IJ-haven wordt in een dergelijke situatie een verzamelbekken van oostgaande vaart en op het Slik ontstaat een verzamelbekken voor westgaande vaart. Na afmeren/vertrek van het zeecruiseschip ontstaat daarmee een dwingender spitsbeeld; ter illustratie onderstaande foto. Realisatie van bruggen veroorzaakt bij opening een aanverwant spitsbeeld en daarmee aanvullende stremmingen en uitbreiding van het vaarwegdeel waar schepen zich drijvend ophouden.

9: De dwingender spitsomstandigheden laten zien dat niet de gemiddelde situaties relevant zijn voor de dimensionering van een brug en vaarweg, maar de reële situatie in alle omstandigheden. Het gaat dus niet om de gemiddelde spitsaantallen die zijn gebruikt in het Marinonderzoek en die zich alleen beperken tot oost- en westgaande beroepsvaart. Brug en vaarweg moeten geschikt zijn voor de maximale situatie.



Het IJ, Amsterdam, 17 februari 2016.

Doorvaartbreedte beweegbare deel
"In de antwoorden worden verschillende breedtes genoemd
20 m voor recreatievaart enkelstrooks
40 m voor recreatievaart in beide richtingen
35 m voor bijzonder transport
110m / 120 m / 140 m voor zeecruise

In antwoord 6f van Rijkswaterstaat wordt over de Schellingwouderbrug aangegeven dat huidige inzichten aangeven dat de komende 30 jaar overwogen wordt om de brug te verbreden naar 35 m.

10 Hoe verhoudt de genoemde 40 m zich ten opzichte van eventuele toekomstige aanpassingen aan de Schellingwouderbrug? Waarom wordt hier niet overwogen deze te verbreden naar 40 m? De intensiteit is hier toch hetzelfde? Of andersom gesteld welke consequenties heeft het als ook wij uitgaan van 35 m voor het beweegbaar deel voor recreatievaart in beide richtingen gecombineerd met bijzonder transport."

Antwoord:
Beantwoording van vraag 10 wordt door RWS gedaan.

11. Wat is de reden dat de wens voor de breedte van het beweegbaar deel voor de cruisevaart hoger is geworden dan de eerder genoemde maat van 100 m?

Antwoord:
11. De breedte van het beweegbaar deel voor de cruisevaart komt voort uit de Deloitte studie die gedeeld is met de gemeente Amsterdam. In deze studie is o.a. dit onderdeel nader onderzocht en is geconcludeerd dat voor grote schepen elke brug als hindernis wordt gezien die men liever vermijdt.

"In de berekening van de maximale maat van kleine zeecruiseschepen, die de PTA aan zouden kunnen doen bij realisering van een Javabrug (7a), lijkt het CNB uit te gaan van een beperking van de maat van de beschikbare zwaaikom door een ander schip voor de kade. Eerder is aangegeven dat de huidige CNB-richtlijn het mogelijk maakt dat in de huidige zwaaikom van 270 meter gezwaaid mag worden door schepen met een maximale lengte van 230 meter. In het schema van aankomsten en afvaarten zou gemakkelijk rekening gehouden kunnen worden met de beschikbaarheid van de zwaaikom – de eerst vertrekkende altijd 'west'. Dit zou betekenen dat een aanmerkelijk hoger percentage zeecruiseschepen de huidige PTA zou kunnen blijven bereiken bij realisering van een Javabrug.
Eerdere berekeningen in het kader van de Quick Scan Doorgroei Zeecruise lieten zien dat bij een geringe teruglegging van de Kop Java zeecruiseschepen tot een maat van 250-260 meter gefaciliteerd kunnen blijven worden aan de huidige PTA. Deze klasse heeft een groot aandeel in het huidige aantal calls.

12. Kunt u aangeven waarom u de huidige CNB-zwaaikom-richtlijn loslaat?
13. Kunt u aangeven welk deel van de calls en welke klassen schepen op de huidige PTA afgehandeld kunnen worden bij de beschikbaarheid van een zwaaikom van 270, 300 respectievelijk 330 meter?"

Antwoord

12: De zwaaikom richtlijn wordt niet losgelaten. De genoemde maximale lengte van 230 meter is al toegestaan en wordt in de praktijk volop toegepast, juist in het geval de westelijke ligplaats bezet is. De verwachting dat door het eerst vertrekkende schip 'west' te leggen een aanmerkelijk hoger percentage de huidige PTA zou kunnen blijven bereiken, is dan ook niet juist.

13: Dit onderwerp wordt apart besproken in het kader van de werkgroep 'Haalbaarheid ontwikkeling zeecruise'.

Gescheiden vaarwegen

"Met vraag 6g hebben we getracht te onderzoeken of het denkbaar is om de vaarweg anders in te richten dan nu het geval is, bijvoorbeeld door de recreatievaart geheel te scheiden van de beroepsvaart en af te wikkelen aan een enkele zijde van het IJ. Deze nieuwe inrichting creëert maximale ruimte voor de verschillende modaliteiten. Bovendien vraagt realisering van meerdere beweegbare delen bij een ventweg aan weerszijde om meer brugpijlers waardoor de overblijvende breedte voor de vaarwegen verder afneemt.
De antwoorden van CNB en Rijkswaterstaat behandelen verschillende invalshoeken; Rijkswaterstaat spreekt haar voorkeur uit voor de noordelijke zijde voor een enkele ventweg, wijst op een aantal risico's hierbij, en suggereert dat als deze recreatiestrook helemaal doorloopt van de Oranjesluizen tot de locatie Stenen Hoofd het gehele vaarwegmarkeringsplan dient te worden aangepast. CNB stelt in haar antwoord dat kruisend verkeer rondom de bruglocaties onaanvaardbaar is, en pleit voor twee ventwegen. Als deze nieuwe enkele ventweg echter vanaf de Oranjesluizen doorloopt tot voorbij de Stenen Hoofd locatie dan is er geen sprake meer van extra kruisend verkeer rondom de bruglocaties.

14. Welk onderzoek is noodzakelijk om vast te stellen of een enkele ventweg (on)mogelijk is? Kunnen we dit onderzoek gezamenlijk in gang zetten"

Antwoord:

CNB wil graag nogmaals aangeven dat wat haar betreft een "ventweg" aan één kant van de vaarweg niet aanvaardbaar is. Indien het nog opportuun is om te onderzoeken, wil het CNB een bijdrage leveren aan een verkeersveiligheidsstudie op basis van expert judgement.