Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
De heer drs. A.F. Delpeut
Toekanweg 7
2035 LC Haarlem

Datum 31 maart 2016
Ons kenmerk
Uw kenmerk
Behandeld door Maurits de Hoog
Kopie aan
Bijlage

Onderwerp Verzoek technische eisen en wensen IJ-oeververbindingen

Geachte heer Delpeut,

Na een jaar van intensief maatschappelijk debat en overleg met veel betrokken partijen heeft het college van B&W op 1 december 2015 ingestemd met het Voorgenomen Principebesluit Sprong over 't IJ. Nu wordt gewerkt aan het Plan van Aanpak voor de Nota van Uitgangspunten Sprong over t IJ. Deze zal de basis vormen voor het Voorkeursbesluit Sprong over t IJ in het voorjaar van 2017.

In dit kader wil ik u de vraag voorleggen om de eisen en wensen aan mogelijke verbindingen te specificeren en aan te geven onder welke condities een vlotte, veilige en duurzame doorvaart ook in de toekomst gegarandeerd kan worden.

Voor het uitwerken van de verschillende maatregelen zijn de RWS-Richtlijnen Vaarwegen (en het supplement 2011) leidend. Het IJ is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012) aangewezen als een Hoofdtransportas, een vaarweg die een grote zeehaven met het internationale achterland verbindt. Het streefbeeld is de Hoofdtransportassen geschikt te laten zijn voor binnenvaartschepen met vier lagen containers in CEMT-klasse VI-a, vierbaks-duwvaart in de CEMT-klasse VI-b en zeevaart met bestemming Amsterdam en achterland. Bij uitvoering van de maatregelen dient een vlotte, veilige en duurzame doorvaart gegarandeerd te zijn.

Tegen de achtergrond van deze Richtlijnen zijn in het najaar van 2015 door de gemeente Amsterdam 'vingeroefeningen' gedaan rondom constructie, vormgeving en inpassing van de verbindingen. Daarnaast kon gebruik gemaakt worden van nautische expertise van de Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Amsterdam en het advies dat de Divisie Havenmeester van

het Havenbedrijf Amsterdam uit heeft laten brengen over de implicaties van de Richtlijnen Vaarwegen voor eventuele IJ-oeververbindingen: De Sprong over het IJ gezien vanuit de binnenvaart (Brolsma advies, mei 2015). Bovendien heeft het onderzoeksinstituut MARIN in opdracht van de gemeente Amsterdam verkennende studies verricht naar de wenselijke doorvaartbreedte van bruggen (MARIN, augustus 2015/februari 2016).

Op basis van de vingeroefeningen komen enkele algemene vraagstukken naar voren, plus enkele specifieke vraagstukken voor de verschillende mogelijke locaties. Deze leg ik hieronder graag aan u voor. Uw reactie zal als bijlage opgenomen worden in het Plan van Aanpak NvU Sprong over 't IJ en kan het werk aan en de afstemming rond de Nota van Uitgangspunten stroomlijnen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]te & Duurzaamheid
[redacted]sterdam

Deze brief is tevens verzonden naar:

- Mevrouw drs. D. Meijer, CEO Havenbedrijf Amsterdam
- Mevrouw drs. M. van de Kerkhof, Rijkshavenmeester

1. Veren

In de MKBA zal een afweging gemaakt worden ten aanzien van uiteenlopende (combinaties van) oplossingen voor verbetering van de IJ-oeververbindingen. Het z.g. o-alternatief is een alternatief op basis van het huidige verensysteem; een ander alternatief is een geoptimaliseerd verensysteem.

a. Om de groeiende vervoerstroom te kunnen verwerken is een intensivering van het huidige verensysteem nodig, mogelijk in een dienstregeling waarbij in de spits op het Buiksloterwegveer en/of het IJpleinveer drie of meer veren ingezet worden. Wat is het maximum aantal veren dat tegelijk kan varen op het Buiksloterwegveer met een garantie op een veilige doorvaart voor zowel de beroepsvaart als de gebruikers van de veren. Wat is het maximum voor de verbinding CS – IJplein? Wat is maximaal toelaatbaar voor de combinatie van beide verbindingen?
b. In de alternatieven worden mogelijk één of meerdere nieuwe veerverbindingen geopend of bestaande verschoven. Is het denkbaar om een 'Eyeveer' in te zetten van het Oeverpark bij Eye naar de De Ruyterkade bij de Kamer van Koophandel, onder gelijktijdige vermindering van het aantal spitsveren op het Buiksloterwegveer?
c. Overwogen wordt minder, maar grotere veren in te zetten op de centrale verbindingen. Is het mogelijk met het oog op de breedte van de vaarweg om langere ponten in te zetten met handhaving van de huidige pontfuiken? Tot welke maximumlengte?
d. Ziet u aanvullende aandachtspunten rondom de mogelijke uitbouw en optimalisering van het verensysteem?

2. Tunnels

In de MKBA worden ook tunnels onder het IJ geanalyseerd: een voetgangerstunnel CS-Buiksloterwegveer en een IJpleintunnel voor langzaam verkeer.

a. Gelden ten aanzien van deze tunnels andere of aanvullende eisen vanuit de scheepvaart dan ten aanzien van de NoordZuidlijn-tunnel of de Coentunnel?
b. Voor de toegang tot de tunnels zullen naast liften, plateaus en roltrappen ook rol- en hellingbanen bestudeerd worden. Wat is de uiterste maat voor de situering van de aanvaarbescherming aan de noord- en zuidzijde bij CS?
c. Overwogen wordt om gekoppeld aan de voetgangerstunnel bij CS onder water een gebouwde publieksvoorziening te realiseren. Is het toegestaan deze ook onder de vaarweg te realiseren? Gelden daarvoor specifieke technische eisen ten aanzien van ligging, afwerking, functie?
d. Zijn er nadere eisen ten aanzien van de uitvoeringstechniek van de tunnels in vergelijking met de NoordZuidlijn-tunnel of de Coentunnel?
e. Ziet u andere opties voor de realisering van langzaam verkeer tunnels onder het IJ?

3. Bruggen, geleiding en veiligheid

Bij aanleg van één of meerdere bruggen is het mogelijk noodzakelijk extra veiligheidsvoorzieningen of veiligheidsmaatregelen te treffen.

a. Kunt u aangeven welke voorzieningen nodig zijn – bv. extra walradarstations –, waar deze gesitueerd dienen te worden en welke kosten hiermee verbonden zijn?

b. Zijn nadere veiligheidseisen te stellen, bijvoorbeeld met betrekking tot de brugbediening, aanvaarconstructies, de scheepvaartverkeerbegeleiding of het gebruik van de bruggen?
c. Zijn nadere veiligheidseisen te stellen ten aanzien van de uitvoering en fasering van de eventuele aanleg van bruggen?
d. Welke technische eisen stellen de beheerders aan (aanpassingen aan) het vaarwegareaal, bijvoorbeeld ten aanzien van baggerwerken, vaarwegmarkering, verlichting, bebording etc . Kunt u aangeven welke eisen en voorwaarden dit zijn?
e. Ziet u specifieke processtappen in de voorbereiding van de eventuele aanleg van bruggen, bv. in de vorm van risicoanalyses voor de nautische veiligheid of specifieke planologische procedures?
f. Zijn nadere eisen te stellen ten aanzien van de eventuele realisering van bruggen met het oog op het garanderen van de externe veiligheidsrisico's en het vervoer van gevaarlijke stoffen?

4. Doorvaarthoogte vaste brugdelen

De Richtlijnen Vaarwegen stelt de wenselijke doorvaarthoogte van vaste brugdelen op het IJ op de z.g. Rijnvaarthoogte. Deze norm is gehanteerd bij alle recent gerealiseerde en gerenoveerde bruggen op het Amsterdam-Rijnkanaal.

a. In het bovengenoemde advies van Brolsma wordt een mogelijk nieuw te hanteren norm genoemd i.v.m. de verwachte groei van het z.g. highcube-containervervoer. Kunt u aangeven wat het mogelijk nieuwe beleid zal zijn en wanneer u verwacht dat nieuw beleid c.q. overgangsbeleid vastgesteld wordt?
b. Een andere benadering is bruggen op Rijnvaarthoogte te realiseren, waarbij hogere schepen afgewikkeld worden via een beweegbaar deel. Wat is de te verwachten intensiteit van binnenschepen met de grotere containerhoogte? Zijn er specifieke risico's en hoe kunnen deze beheerst worden?

5. Doorvaartbreedte vaste brugdelen

De Richtlijnen Vaarwegen hanteren een formule voor de berekening van de doorvaartbreedte van vaste brugdelen in rechtstanden bij een bepaalde intensiteit van de scheepvaart op vaarwegen in de verschillende CEMT-klassen. Op basis van de formule is voor het IJ een doorvaartbreedte af te leiden, bij 69.000 scheepsbewegingen, klasse VI-b, ligging, intensiteitstoeslag. Brolsma stelt de wenselijke vrije doorvaartbreedte op het IJ voor de binnenvaart op 160 meter.

a. Brolsma stelt dat de recreatievaart een aanvullende breedte van de vaarweg vereist. Kan deze bij de bruggen samenvallen met de doorvaart door de beweegbare delen aan weerszijden?
b. Op de Hoofdtransportas naar het achterland speelt het Amsterdam-Rijn-Kanaal een belangrijke rol. De doorvaartbreedte van de – recent gerenoveerde – bruggen is 90 tot 130 meter. De externe adviescommissie Sprong over 't IJ acht een doorvaartbreedte van 130 meter in een rechtstand ook op het IJ voldoende voor het garanderen van een vlotte en veilige doorvaart. Onder welke condities zou op het IJ volstaan kunnen worden met een dergelijke doorvaartbreedte, vgl. de huidige, aangepaste snelheid van 12 km/uur ipv. de gebruikelijke 18 km/uur?
c. Ten behoeve van een simulatie door MARIN van de scheepsbewegingen op het IJ in een denkbeeldige 'spits'-periode op het IJ is door Havenbedrijf Amsterdam en RWS een

mogelijke vlootsamenstelling in 2040 gegeven. Op basis daarvan heeft MARIN simulaties uitgevoerd. MARIN concludeert dat volstaan kan worden met drie vaarbanen voor de binnenscheepvaart op het IJ. Fast- en realtime-simulaties zouden vervolgens inzicht kunnen geven in de wenselijke breedte van de banen onder invloed van de huidige (AIS) en de te verwachten vlootsamenstelling en de bijbehorende scheepsbreedtes. Gezien het relatief geringe percentage klasse VI-binnenvaartschepen op het IJ kan zo een mogelijk nauwkeuriger inzicht ontstaan in wat een vlotte en veilige doorvaartbreedte van bruggen kan zijn dan in een schematische interpretatie van de richtlijnen voor klasse V en VI-vaarwegen. Kunt u meegaan in deze benadering van de opgave?

d. In de gesprekken tussen gemeente Amsterdam en Havenbedrijf-Havenmeester-RWS is aan de orde gekomen dat er mogelijk dwingerder spits-omstandigheden denkbaar zijn dan afgeleid kan worden uit AIS-gegevens; bijvoorbeeld onder invloed van het 'stil leggen' van de binnenvaart bij het binnenlopen/zwaaien van zeecruiseschepen. Zou dit aanleiding moeten zijn om andere uitgangspunten te hanteren of geldt dat in dit geval binnenschepen eerder in colonne met dezelfde snelheid zullen varen en de situatie niet significant af zal wijken van het door MARIN gesimuleerde scheepvaartbeeld?

e. Hoe beïnvloeden keuzen ten aanzien van de zeecruisevaart de eisen ten aanzien van de doorvaartbreedte van het vaste brugdeel? Levert gedeeltelijke of gehele verplaatsing van de zeecruisevaart een bijdrage aan een vlottere en veiliger doorvaart op het IJ?

6. Beweegbare brugdelen voor de recreatievaart, bijzondere transporten en Sail

In het advies van Brolsma wordt de voorkeur gegeven aan de situering van twee beweegbare brugdelen voor de staande mastroute Zeeland-Friesland en voor bijzondere transporten aan weerszijden van de vaarweg. Voor het recreatieverkeer adviseert Brolsma een doorvaartbreedte van 20 meter. Voor de bijzondere transporten adviseert Brolsma een doorvaartbreedte van 1,5 x de maximaal toegestane scheepsbreedte = 35 meter.

a. De doorvaartbreedte van de bruggen in de staande mastroute over de Kostverlorenvaart is 12 meter. Bezien vanuit de staande mastroute ziet de gemeente Amsterdam geen aanleiding om de doorvaartbreedte op een hogere maat te stellen. Wat is de onderbouwing van de grotere maat?

b. Welke aanvullende eisen hanteert u in het kader van een veilige afwikkeling van de recreatievaart ten aanzien van de maten en ligging van de noodzakelijke wachtboxen, geleidewerken, aanvaarbeschermingen, vaarbanen en vaarwegaanpassingen?

c. Kunt u de contouren schetsen van een wenselijk openingsregime van bruggen met het oog op de afhandeling van de nachtelijke konvooi-vaarten over de Kostverlorenvaart en de maximale vaartijd Zeeland-Friesland?

d. Is het voor de afhandeling van het overige staande mastverkeer op het IJ (los van de konvooien) denkbaar om een specifiek seizoens- en een weekend-openingsregime te hanteren?

e. Is het denkbaar om brugopeningen tijdens de door-de-weekse spitsuren in het woon-werkverkeer uit te sluiten?

f. De doorvaartbreedte van de huidige Schellingwouderbrug is 18 meter. Deze breedte is daardoor in de huidige situatie feitelijk maatgevend voor de maximale scheepsbreedte voor de doorgaande scheepvaart op het Binnen- en Buiten-IJ. De gemeente Amsterdam ziet vooralsnog geen reden om hiervan af te wijken bij het ontwerp van bruggen over het

IJ. RWS heeft aangegeven een mogelijk toekomstige verbreding van de doorvaart van de Schellingwouderbrug te overwegen. Wanneer zal RWS dit beleid implementeren en effectueren? Hoe wordt omgegaan met strategische reserveringen?

g. Onder welke condities is het denkbaar de doorvaart voor de staande mastroute en bijzondere transporten aan één zijde van de vaarweg te situeren? Welke zijde heeft daarbij de voorkeur? Wat zijn specificaties van de 'ventweg' en het te hanteren regime – welk type scheepvaart, snelheid, vorm van de afscheiding tussen binnenvaart en recreatievaart?

h. Zijn er specifieke eisen aan beweegbare brugdelen te stellen met het oog op het f aciliteren van Sail en vlootbezoeken?

7. Cruisevaart

De mogelijke realisering van bruggen legt beperkingen op aan de verdere ontwikkeling van de zeecruisevaart op het IJ.

a. Realisering van een Javabrug met een beweegbaar deel met een beperkte maat maakt het niet langer mogelijk om de zwaaiplaats ten noorden van het Javaeiland te benutten. De PTA blijft dan bereikbaar voor schepen die voldoende hebben aan de huidige zwaaiplaats voor de PTA. Bij een definitieve inrichting van de Kop Java kan de Kop enige meters 'ingekort' worden. Biedt dit een mogelijkheid om een bepaalde klasse schepen wel aan de huidige PTA te ontvangen? Hoe groot zou deze teruglegging moeten zijn?

b. Op basis van het Principebesluit start ook onderzoek naar mogelijke aanleg van de Stenen Hoofdbrug. Hoe groot zou de doorvaartbreedte van de Stenen Hoofdbrug moeten zijn om de huidige PTA te kunnen blijven exploiteren, rekening houdend met de afhandeling van de allergrootste klasse zeecruiseschepen op een aanvullende plek in het Westelijk Havengebied?

c. Wordt de Javabrug gerealiseerd dan zal de huidige PTA alleen bereikbaar zijn voor schepen, die kunnen zwaaien voor de huidige PTA. Wat is de bijpassende minimale doorvaartbreedte van de Stenen Hoofdbrug in dit geval? En bij een geoptimaliseerde zwaaiplaats bij de PTA – zie onder a.

d. Plaatsen van bruggen met beweegbare delen in de vaarweg veroorzaakt oponthoud voor wachtende en passerende schepen: wat mogen de verschillende typen vaart aan oponthoud worden opgelegd?

e. Met welke openingstijden van bruggen moet rekening gehouden worden voor de passage van verschillende klassen zeecruiseschepen?

8. Javabrug

De breedte van het IJ ter plaatse van de mogelijk te realiseren Javabrug is ca. 210 meter. De Ontwerpverkenning laat zien dat een vast brugdeel met een doorvaartbreedte van 160 meter mogelijk gecombineerd kan worden met twee beweegbare brugdelen met een doorvaartbreedte van 12 resp. 20 meter. Door de toepassing van hydraulische bewegingswerken zijn geen grote basculekelders nodig. Desondanks lijkt de doorvaart voor de recreatievaart aan weerszijde niet optimaal. Bovendien verdwijnt de marge om de provisorische oeverconstructies aan de noordzijde te vervangen door een ordentelijke kade.

- Toepassing van een vast brugdeel met een doorvaartbreedte van 145 meter voor de binnenvaart biedt het comfort om een goede inpassing te realiseren. Onder welke condities is een dergelijke doorvaartbreedte realiseerbaar? Zijn er aanvullende kosten?
- Door één beweegbaar brugdeel van 20 meter aan één zijde van de vaarweg te realiseren ontstaat ruimte om de doorvaartbreedte van het vaste deel op 160 meter te brengen. Onder welke condities – bv. ten aanzien van wachtplaatsen, geleidewerken, vaarwegscheidingen – is een dergelijke opzet realiseerbaar? Zijn er aanvullende kosten?
- Mogelijk kan het beweegbare deel van de Javabrug 'opgerekt' worden van 20 m tot 30-35 meter met het oog op een toekomstige verbreding van de Schellingwouderbrug. Dat zou ten koste kunnen gaan van de doorvaartbreedte van de Javabrug. Is sprake van een hiërarchie in eisen en wensen?

9. Stenen Hoofdbrug

Het IJ ter plaatse van de mogelijk te realiseren Stenen Hoofdbrug is breder dan 400 meter. De Ontwerpverkenning laat zien dat een vast brugdeel met een doorvaartbreedte van 160 meter goed gecombineerd kan worden met twee beweegbare brugdelen met een doorvaartbreedte van 12 resp. 20 meter aan weerszijde. Ook de opties om het beweegbare deel van 20 meter op te rekken tot 30 of 35 meter of één 30-35 meter brede klep toe te passen zijn goed inpasbaar. Dit zijn echter allemaal opties waarbij geen zeecruisevaart meer mogelijk is op het centrale deel van het IJ.

- Realisering van een beweegbaar deel van bv. 60 meter aan één zijde van de vaarweg is technisch inpasbaar in combinatie met een doorvaartbreedte van het vaste deel van 150-160 meter. Is een dergelijke oplossing denkbaar? Hiervoor is een aanpassing van de vaarbanen van de binnenvaart en de recreatievaart nodig. Wat zijn de kosten van deze aanpassing?
- Realisering van een beweegbaar deel van bv. 100 meter kan alleen gerealiseerd worden door de vaarbanen voor de binnenscheepvaart in oostelijke en westelijke richting te splitsen en te leiden door een vast resp. door een beweegbaar deel van ieder 100 meter. Tussen de beide vaarbanen staat een pijler. Is een dergelijke oplossing denkbaar? Hiervoor is ook een aanpassing van de vaarbanen van de binnenvaart en de recreatievaart nodig, plus een verlegging van de diepe vaargeul voor de cruisevaart. Wat zijn de kosten van deze aanpassing. Is een inschatting te geven van het noodzakelijke baggerwerk en de kosten per m3?

10. IJpleinbrug

De gemeenteraad heeft er bij de behandeling van het Voorgenomen Principebesluit Sprong over t IJ op 13 januari 2016 op aangedrongen ook een optie voor een brug in het centrale deel van het IJ nader te onderzoeken. Het college van B&W acht realisering van een brug ter plaatse van het Buiksloterwegveer niet kansrijk. In de review van het ontwerp van Team IJbrug CS op 11 november 2015 zijn daarvoor door experts veel argumenten aangevoerd, zowel van nautische, verkeerskundige, stedebouwkundige en technisch/constructieve aard.
Een deel van deze argumenten is niet van toepassing op de zg. IJpleinbrug, op het traject van het aanlandingspunt van het IJpleinveer in Noord naar de De Ruyterkade-Oost aansluitend op de Oostertoegang. Een dergelijke IJpleinbrug leidt het sterk groeiende, doorgaande fietsverkeer af van de centrale knoop bij CS en laat de openheid van het centrale waterplein bij CS goeddeels in stand.

- De nautische bezwaren tegen een IJbrug CS komen voort uit de ligging van de brug in de bocht van het IJ, maar ook door de ligging bij de mond van de kruisende vaarweg van het Noord-Hollands Kanaal. De IJpleinbrug ligt terzijde van deze kruisende vaarweg. Maakt dit het bezwaar minder ernstig?
- Een doorslaggevend bezwaar tegen een IJbrug CS is de verwachte lange openingstijd bij de passage van een zeecruiseschip – mogelijk een half uur. Dit bezwaar geldt niet bij gehele (en mogelijk bij de gedeeltelijke) verplaatsing van de PTA naar het Westelijk Havengebied. Onder welke condities is realisering van een IJpleinbrug bij gehele of gedeeltelijke verplaatsing van de PTA voorstelbaar?

11. Overig

Zijn er andere aspecten van de toekomstige scheepvaart, die van belang kunnen zijn voor een vlotte doorvaart en de veiligheid op het IJ – zoals de situering van jachthavens, aanlegplaatsen voor riviercruise, routes voor rondvaartboten –, die nu in de overwegingen betrokken zouden moeten worden?