Centraal Nautisch Beheer
Noordzeekanaalgebied

Gemeente Amsterdam
T.a.v. Wethouder E. van der Burg
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

datum 6 maart 2017
contactpersoon M.F. van de Kerkhof
telefoonnummer [redacted]
reg.nr. : 17/02354

Betreft: Advies Centraal Nautisch Beheer

Geachte heer Van den Burg

Hierbij reageer ik op uw verzoek om advies d.d. 19 januari 2017 inzake het door het College van Burgemeester en Wethouders genomen voorgenomen voorkeursbesluit Sprong over het IJ.

Als directeur CNB geef ik mijn advies vanuit mijn verantwoordelijkheid voor een vlotte, veilige en duurzame scheepvaartafwikkeling op het IJ. Ik spreek graag mijn waardering uit voor het gedane werk en de goede samenwerking bij de totstandkoming van het besluit zoals dat nu voor ligt. Zoals in een eerder stadium al is aangegeven, ondersteunt het CNB de wens van B&W om door de snel groeiende stad de IJ-oevers beter met elkaar te verbinden.

In dit kader wil ik graag concreet ingaan op de diverse onderdelen van het Voorgenomen Voorkeursbesluit.
Alvorens ik dit per besluit doe, wil ik nogmaals benadrukken dat het CNB geen voorstander is van bruggen in het IJ. Bruggen zijn een obstakel in de vaarweg en vormen een extra risico op schadevaringen. Het IJ is één van de belangrijkste nautische transportassen van Europa en dient een onbelemmerde en veilige doorvaart te bieden aan alle vaarweggebruikers. Omdat ook tunnels een hoge positieve opbrengst in de MKBA hebben gekregen, adviseren wij u om geen bruggen maar tunnels aan te leggen.

Wat ik verder wil benadrukken is dat bruggen voor bijzondere transporten op aanbod geopend dienen te worden, zodat deze transporten ongehinderd en veilig de brug kunnen passeren. Dit betekent dat bruggen ook in de spitsuren geopend worden. Voor de opening van bruggen ten behoeve van de recreatievaart hebben wij een eerste verkenning achter de rug. Er is met het ambtelijk projectteam gesproken over een openingsregime voor de recreatievaart dat gelijk is aan dat van de Schellingwouderbrug. Dit zou in de drukke zomermaanden kunnen betekenen dat de brug drie maal per uur geopend wordt, aan zowel de noord- als de zuidzijde van de brug. Dit veroorzaakt stagnatie van het langzaam verkeer over de brug.
Ik adviseer u om de te verwachten blijvende negatieve perceptie van het gebruik van een te openen brug door fietsers en voetgangers mee te nemen in uw afweging over de vaste oeververbinding. Een tunnel kent het probleem van wachten niet. Ook al is dit in de MKBA meegenomen, het zal in de praktijk nooit prettig zijn om voor een open brug te wachten, en zeker niet in slechte weercondities.

Het CNB is een voorstander van een adaptieve strategie waarbij eerst wordt gekeken naar de effecten van snel te realiseren, al dan niet tijdelijke oplossingen, alvorens er besloten wordt tot een onomkeerbare en impactvolle beslissing zoals de bouw van een tunnel of een brug. De snelle optimalisatie van het verennetwerk heeft mijn voorkeur, in combinatie met de zo snel

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

mogelijke aanleg van het extra metrostation Sixhaven. Het huidige voorgenomen tijdspad dient hiertoe geoptimaliseerd te worden: eerder meer en grotere veren, eerder besluiten tot de bouw van een extra metrostation en pas nadat de effecten van deze twee opties bekend zijn, te besluiten tot de bouw van één of meer nieuwe vaste en nautisch veilige oeververbindingen. Ik adviseer u derhalve de gekozen tijdslijn voor de te nemen maatregelen aan te passen om enerzijds tot snellere oplossingen te komen en anderzijds geen dure, niet terug te draaien beslissingen te nemen.

Ad 1) Optimaliseren IJpleinveer

Ik wil u aanbevelen om dit sneller te doen dan nu is aangegeven om de geconstateerde drukte op het Buiksloterwegveer eerder te verlichten. Het lijkt een relatief makkelijk te realiseren optie waarbij het CNB samen met de gemeente Amsterdam, ACP en het Havenbedrijf Amsterdam zich al enige tijd inspannen om deze oplossing praktisch te realiseren. Ik denk dat hier in nauwe samenwerking met het ambtelijk projectteam al in de loop van 2018 een oplossing voor een verbeterde IJ-oeververbinding kan zijn gevonden. Daartoe is een gemeenschappelijke inspanning van Gemeente Amsterdam, ACP, CNB en Havenbedrijf Amsterdam nodig. Wij zijn bereid ons daarvoor maximaal in te zetten.

Ad 2) Voorbereiden langzaam verkeerbrug Kop Java

Het CNB is geen voorstander van een brug en zeker niet op deze locatie omdat deze nautisch zeer complex is. Het CNB heeft een sterke voorkeur voor een tunnel als vaste oeververbinding, zoals hierboven al omschreven. Namens het CNB wil ik u dan ook verzoeken het voorkeursbesluit om een brug te bouwen te wijzigen in het voorkeursbesluit om een nautisch veilige tunnel aan te leggen. Indien er toch wordt besloten om een brug aan te leggen, dan dient deze zodanig te worden ontworpen dat het scheepvaartverkeer veilig en vlot kan verlopen en tevens zodanig dat de brug toekomstbestendig is. De directeur Ruimte & Duurzaamheid heeft in 2016 alle eisen en wensen van het CNB hieromtrent ontvangen (brieven CNB d.d. 25 mei 2016 (Ref 16/03068) en van 26 september 2016 (ref DHM/MvdK/16/04267)), dit heeft echter nog niet geleid tot een voorlopig ontwerp dat aan al onze eisen voldoet. Het is essentieel dat een eventuele brug voldoet aan de door het CNB en RWS gestelde nautische eisen.

Zoals al eerder aangegeven adviseer ik u om het CNB tijdig en consistent te betrekken bij het ontwerp van zowel een tunnel als een brug om ervoor te zorgen dat aan onze eisen wordt voldaan. Specifiek vraag ik hierbij uw aandacht voor de eerder door het CNB gestelde eis ten aanzien van de doorvaarthoogte van NAP+11,35 meter voor een brug. Deze eis is gesteld om de veiligheid en toekomstbestendigheid van de Amsterdamse haven en de vaarweg te vergroten. De doorvaarthoogte wordt ingegeven door binnenvaartschepen die met vier zgn. High Cube containers Het IJ bevaren.
Mocht de stad vasthouden aan de voorgestelde hoogte van n.a.p.+9,70 m voor het vaste brugdeel, dan leidt dat tot een andere ontwerpeis aan de brug. Binnenvaartschepen met vier lagen 'High Cube' containers kunnen dan immers niet onder de brug doorvaren en zullen gebruik moeten maken van de klap in de brug. Dit betekent dat er zowel aan de zuidzijde van het IJ als aan de noordzijde een brugopening van minimaal 35 meter breed moet worden aangeboden, om kruisend verkeer te voorkomen.
Ook dient er bij de bouw van zowel een tunnel als een brug nadrukkelijk rekening te worden gehouden met een minimale overlast voor alle scheepvaart door de bouwwerkzaamheden boven, in en naast het water. Ik adviseer u om de overlast voor de scheepvaart zo klein mogelijk te maken en CNB direct en continue te betrekken bij de planning van de eventuele bouwvoorbereidingen en -werkzaamheden. CNB moet namelijk toestemming geven voor de bouwwerkzaamheden in Het IJ. Zoals bekend is een alternatief om een brug verder naar het oosten aan te leggen, Ik adviseer u om hier nader onderzoek naar te laten doen en denk hier graag over mee.

Ad 3) Bouw extra metrostation

Zoals eerder gemeld raad ik u aan om de bouw van dit station zo snel mogelijk uit te voeren. En eerst de effecten op de drukte op de veerponten daarvan te kennen alvorens er wordt besloten een vaste oeververbinding te bouwen tussen Noord en de Kop van Java.

Ad 4) Stenen Hoofd verbinding realiseren

Ik adviseer u deze verbinding om bovengenoemde nautische redenen als tunnel te realiseren. En hierover pas een beslissing te nemen nadat de effecten van de eerder te realiseren verbindingen bekend zijn en de behoefte aan deze oeververbinding is vastgesteld. Mocht er vervolgens tot de bouw van een brug worden besloten dan raad ik u aan het CNB tijdig en consistent bij het ontwerp van deze brug te betrekken. Tot nu toe is er in de gesprekken tussen het CNB, Havenbedrijf Amsterdam, RWS WNN en het ambtelijk projectteam nog niet uitgebreid gesproken over een nautisch acceptabele oplossing voor deze brugvariant en is er ook voor deze oeververbinding nog geen sprake van een door het CNB veilig bevonden ontwerp. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met een klap die geschikt is om kleinere cruiseschepen doorgang te verlenen naar de door Havenbedrijf Amsterdam gewenste kleinere zeecruisefaciliteit aan de Veemkade.

Ad 5) Voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg op termijn

Ik adviseer u deze optie direct na het bekend worden van de resultaten van de optimalisatie van de veren en het extra metrostation opnieuw te bekijken. CNB heeft goede ervaringen met de veerponten en kan zich voorstellen dat een continuering van het Buiksloterveer een goede oplossing blijft voor een oeververbinding tussen CS en Buiksloterweg. CNB heeft echter geen enkel probleem met de aanleg van een nieuwe tunnel op deze locatie mits deze aan de bekende nautische eisen rond diepgang, aanvaarbescherming en bouwoverlast voldoet.
Samengevat adviseer ik u het volgende:

1. Wijzig het voorkeursbesluit om een Javabrug te bouwen in een voorkeursbesluit om een nautisch veilige Javatunnel aan te leggen;
2. Realiseer een oeververbinding bij het Stenen Hoofd als tunnel en neem hierover pas een beslissing nadat de effecten van de eerder te realiseren verbindingen bekend zijn;
3. Neem de te verwachten blijvende negatieve perceptie van het gebruik van een te openen brug door fietsers en voetgangers mee in uw afweging over de vaste oeververbinding;
4. Betrek het CNB tijdig en consistent bij het ontwerp van zowel een tunnel als een brug om ervoor te zorgen dat aan onze eisen wordt voldaan waarbij specifiek gevraagd wordt naar een toekomstbestendige dimensie van de oeververbinding;
5. Pas de gekozen tijdslijn voor de te nemen maatregelen aan om tot enerzijds snellere oplossingen te komen en anderzijds geen dure, niet terug te draaien beslissingen te nemen.
6. Optimaliseer het IJpleinveer eerder dan nu gepland staat;
7. Laat de overlast voor de scheepvaart tijdens de bouw van een oeververbinding zo klein mogelijk zijn en betrek het CNB direct en continue bij de planning van de eventuele bouwvoorbereidingen en –werkzaamheden;
8. Onderzoek een meer oostelijk aan te leggen brug in plaats van de huidige locatie voor een brug bij de Kop van Java;
9. Laat de bouw van het metrostation Sixhaven zo snel mogelijk uitvoeren om de effecten daarvan op de drukte van het Buiksloterweg veer te kunnen zien;
10. Overweeg de mogelijke voetgangerspassage tussen CS en Buiksloterweg direct na de optimalisatie van de veren en de evaluatie van het gebruik van het nieuwe metrostation Sixhaven;

Centraal Nautisch Beheer
Noordzeekanaalgebied

Ik zal u namens het CNB de komende maanden uiteraard optimaal ondersteunen om B&W deze zomer tot een definitief Voorkeursbesluit te laten komen.

Met vriendelijke groet,



M.F. van de Kerkhof
Directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied