Versie 17 oktober 2024

Tussenrapportage mogelijke locaties ligplaatsen en te verplaatsen nautische functies Oostbrug

Aanleiding en opdracht (zoals vastgesteld in het DO IJ van 11 juli 2024)

In het advies van de commissie D'Hooghe is opgenomen dat er behoefte is aan extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen en dat bij de Oostbrug de mogelijkheid bestaat circa 20 nieuwe ligplaatsen te realiseren. Dit zijn wacht- en rustplaatsen voor binnenvaart schepen. Uit nader onderzoek naar de ruimte in het Oostelijk Binnen IJ is de voorlopige conclusie dat het behoud van bestaande nautische functies en de toevoeging van de totale opgave (20) extra ligplaatsen tezamen niet past in de beschikbare ruimte op het Oostelijk Binnen IJ. Met de keuze voor behoud van duwbakken (zoals vastgelegd in het bestemmingsplan) en het vervallen van het spudpalengebied (4.500 m2) is het mogelijk circa maximaal 10 ligplaatsen te realiseren (werkhypothese/ tussenstand: DO IJ 6 mei). Dit is een voorlopige conclusie. De vraag is derhalve op welke wijze het zoekproces naar mogelijke locaties voor nieuwe ligplaatsen en het ankergebied voor spudpalenschepen/andere nautische functies die verschuiven als gevolg van de Oostbrug, buiten het Oostelijk Binnen IJ, op de beste manier georganiseerd kan worden. Door het DO IJ is daarbij aangegeven dat in dit kader ook gekeken kan worden naar het tijdsaspect waarbinnen de ligplaatsen, eventueel gefaseerd, gerealiseerd moeten worden.

In dit kader heeft het DO IJ op 11 juli 2024 de opdracht gegeven voor het zoeken naar alternatieve locaties voor nieuwe ligplaatsen en te verplaatsen nautisch functies (de hiervoor beschreven werkhypothese is hierbij uitgangspunt). De opdracht bevat de volgende onderdelen:

1. Inzicht geven in de verwachte vraag naar nieuwe ligplaatsen en het moment dat deze, in de tijd gefaseerd, gerealiseerd moeten worden
2. In kaart brengen van de belangrijkste randvoorwaarden waar de ligplaatsen aan moeten voldoen
3. Mede op basis van deze randvoorwaarden bepalen van het zoekgebied naar de ligplaatsen – kan dit beperkt worden tot het werkgebied van het Inrichtingsplan (IJ binnen Coentunnel en Oranjesluis) of kan dit zoekgebied worden uitgebreid naar elders in het vaargebied, en waar liggen dan de grenzen van het zoekgebied.
4. In kaart brengen van mogelijke locaties waar ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden waarbij per potentiële locatie in kaart wordt gebracht, op welke moment deze locaties beschikbaar kunnen komen, in welke mate deze voldoen aan de randvoorwaarden en wat de kansrijkheid (c.q. risico's zijn) is. Deze analyse dient plaatst te vinden in nauwe afstemming met Ruimte en Duurzaamheid dat, door middel van een Integrale Waterkaart, op dit moment alle ontwikkelingen op en rond het IJ in kaart aan het brengen is.
5. Onderdeel van de opdracht is het in kaart brengen van alternatieve locaties voor het anker- en Spudpalengebied in het Oostelijk Binnen IJ

Dit onderzoeksproces moet leiden tot de volgende resultaten:

- Input voor een definitieve afweging over de inrichting van het Oostelijk Binnen IJ in relatie tot de Oostbrug door aan te geven welke alternatieve locaties beschikbaar zijn voor (mogelijk) te verplaatsen nautische functies (anker- en spudpalengebied).

- Een onderbouwd advies op welke locaties de benodigde ligplaatsen voor binnenvaartschepen in de tijd kunnen worden gerealiseerd.
- Onderbouwd advies welke (bestuurlijke) stappen (inclusief eventueel participatie en juridisch planologische wijzigingen) nodig zijn om te borgen dat de verschillende soorten benodigde ligplaatsen (op termijn) ook daadwerkelijk gerealiseerd gaan worden.

De analyse bevat een kaart met kansrijke locaties, vergezeld van een rapport / notitie met daarin bovengenoemde resultaten.

Voortgang van de onderzoeksopdracht

Vanaf september 2024 is, in een drietal 'pressure cooker' sessies met vertegenwoordigers van gemeente, Port of Amsterdam en Rijkswaterstaat gewerkt aan de hiervoor geformuleerde onderzoeksopdracht. Hierbij is in de eerste sessie een groslijst opgesteld van locaties waar de extra ligplaatsen of te verplaatsen nautische functies technisch- ruimtelijk gezien mogelijk in te passen zijn. De stap daarna, in de tweede sessie, bestond uit een eerste beoordeling op mogelijke kansrijkheid van deze locaties vanuit stedelijk en nautisch perspectief. In de derde sessie zijn conclusies getrokken welke locaties in aanmerking komen om verder onderzocht te worden op haalbaarheid.
Hieronder wordt, per geformuleerde vraag, aangegeven wat de tussenstand is en welke vervolgstappen gezet moeten worden om, in het DO IJ van december 2024 tot een eenduidig en onderbouwd advies te kunnen komen.
Nb Het proces is zo ingericht dat vanuit de werkgroep 'Zoekopgave Ligplaatsen en te verplaatsen nautische functies' input (in de vorm van kansrijke locaties buiten het oostelijk binnen IJ) gegenereerd wordt om tot een goede afweging ten aanzien van nieuwe en bestaande functies te komen voor de herinrichting van het oostelijk binnen IJ. Die afweging vindt plaats via de Integrale rapportage voorkeursvariant Oostbrug + door het project Oostbrug en de werkgroep Herinrichting Oostelijk Binnen IJ, en dus niet binnen het proces van de zoekopgave zelf.

Ad 1: Inzicht geven in de verwachte vraag naar nieuwe ligplaatsen en het moment dat deze, in de tijd gefaseerd, gerealiseerd moeten worden

De behoefte aan ligplaatsen is vanuit Rijkswaterstaat onderzocht in 2018 (zie bijlage 1). De opgave voor ligplaatsen voor binnenvaartschepen komt voor uit Arbeidstijdenbesluit, hiervoor is er een eis dat per 30 kilometer er een overnachtingsplaats aanwezig is. Uit dit onderzoek blijkt dat het aantal ligplaatsen voor de binnenvaart in 2018 goed verspreid zijn over het NZKG en er wordt voldaan aan de eis dat per 30 kilometer een overnachtingsplaats aanwezig is. Op basis hiervan is in het advies van de commissie D'Hooghe opgenomen dat bij de Oostbrug circa 20 ligplaatsen gerealiseerd zouden worden; dit is overgenomen in de door de gemeenteraad Amsterdam vastgestelde actualisatie van de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ. Rijkswaterstaat geeft aan dat, rekening houdend met de groei en schaalvergroting van de scheepvaart, er in 2040 een verwacht tekort van 27 ligplaatsen voor het gehele NZK gebied is; het aantal moet groeien van 142 in 2018 naar 169 in 2040. De opgave kan gefaseerd worden ingevuld. Als de opgave lineair wordt opgepakt dan betekent dat iets minder dan 1 ligplaats per jaar (vanaf 2018). Dat resulteert er in dat er bij realisatie van de Oostbrug minimaal 18 ligplaatsen nodig zijn. Dan is er nog de tijd tot 2041 voor de overige ligplaatsen. Noot: de realisatie van de ligplaatsen moet in ieder geval vastliggen, de daadwerkelijk realisatie van de 18 ligplaatsen zou later kunnen.

Vervolg: gemeente, PoA en RWS bepalen gezamenlijk in welk tempo de ligplaatsen in de tijd gerealiseerd moeten en kunnen worden.

Ad 2. In kaart brengen van de belangrijkste randvoorwaarden waar de ligplaatsen aan moeten voldoen

Vanuit team Oostbrug is, in samenspraak met de werkgroep Herinrichting Oostelijk Binnen IJ, afgelopen zomer op basis van de opgehaalde eisen een programma van eisen opgesteld met daarin de vereisten voor de ligplaatsen, oplegplaats ('Franse boei') en het spudpalengebied (bijlage 4, excelbestand los bijgevoegd). Het programma van eisen is input geweest voor het opstellen van de eerste groslijst met mogelijke locaties op basis van wat technisch-ruimtelijk past.

Vanuit Rijkswaterstaat zijn vervolgens aanvullende randvoorwaarden voor de ligplaatsen gegeven (zie bijlage 1). In de Richtlijnen Vaarwegen zijn, i.c.m. ligplaatsenbeleid WNN, m.u.v. L x B x D geen voorwaarden en/of voorzieningen opgenomen die verplicht zijn bij het realiseren van ligplaatsen. Dus buiten de afmetingen zijn er momenteel geen verplichte voorzieningen. Wel is de norm dat vanaf 2030 alle Rijksligplaatsen van walstroom zijn voorzien. (noot de notitie in de bijlage wordt hier nog op aangepast). Daarnaast is de norm om bij 15 ligplaatsen een auto afzetplaats te realiseren (in ieder geval in de buurt van de ligplaatsen). WNN adviseert voor nieuwe LP in verband met de schaalvergroting de volgende maatvoering aan te houden voor de afmeting van een ligplaatsvlak: de breedte (23m) biedt ruimte voor 1 maatgevend schip (17m breed) of 2 CEMT Va schepen van 11,40m breed. De lengte van een ligplaatsvak in een haven moet 1,1*L maatgevend schip (135m) = 148,5m zijn (zie RVW2020, paragraaf 6.2.4, p. 143).

Prettig als er een afloopsteiger is, zodat men aan wal kan. Hoewel voorzieningen afval- en watervoorzieningen, verlichting en camera's "nice to have" en niet "need to have" zijn, is de wens vanuit RWS dat deze voorzieningen ook gerealiseerd worden. De potentiële nieuwe ligplaatsen vallen binnen stedelijk gebied, daarom is het aan te bevelen om in alle gevallen wel walstroom te realiseren. Dit kan het draagvlak voor de ligplaatsen onder de bewoners vergroten (minder geluid). RWS ziet het liefst groot mogelijke eenheden van ligplaatsen dit i.v.m. eventuele voorzieningen en de sociale contacten/veiligheid.

Vervolgstap: vanuit gemeente en PoA moet nog worden bepaald welke eisen vanuit stedelijk perspectief aan de ligplaatsen worden gesteld. RWS gaat nog na hoeveel eenheden van ligplaatsen er minimaal nodig zijn wil het realiseren van voorzieningen zinnig zijn.

Ad 3. Mede op basis van deze randvoorwaarden bepalen van het zoekgebied naar de ligplaatsen – kan dit beperkt worden tot het werkgebied van het Inrichtingsplan (IJ binnen Coentunnel en Oranjesluis) of kan dit zoekgebied worden uitgebreid naar elders in het vaargebied, en waar liggen dan de grenzen van het zoekgebied.

Uitgangspunt voor het Rijk voor het zoekgebied is het vastgestelde Inrichtingsplan van D'Hooghe, oftewel het IJ en een deel van het Amsterdam Rijnkanaal binnen de ring A10. RWS staat open voor een uitbreiding van het zoekgebied maar dan is het voor RWS/Rijk wel belangrijk dat er naar de totaal opgave voor 2041 wordt gekeken, van 27 nieuwe ligplaatsen en dit niet beperkt wordt tot de 20 voor Oostbrug +. Ook eventueel te verplaatsen nautische functies ten behoeve van de Westbrug en/of de kabelbaan over het IJ moeten hierin worden meegenomen. Belangrijk uitgangspunt voor het Rijk is dat ongeacht waar gezocht wordt, binnen of buiten Ring A10, er bij de Oostbrug ook een aanzienlijk aantal ligplaatsen wordt gerealiseerd conform D'Hooghe.

Vervolgstap: bepalen of het, mede op basis van de beoordeling van de kansrijkheid van locaties binnen het gebied van het Inrichtingsplan, nodig is om als nog het zoekgebied uit te breiden naar Westpoort / Buiten IJ. Dit laatste separaat van de huidige zoektocht naar uitbreiding/vervanging van ligplaatsen op basis van de ligplaatsenbehoefte van het Westpoortgebied. Bij uitbreiding zoekgebied wordt de zoekopgave vergroot naar 27 ligplaatsen. Nb: Werkwijze is dat het uitgangspunt van het Rijk dat conform

D'Hooghe een aanzienlijk aantal ligplaatsen gerealiseerd dient te worden nabij de Oostbrug, meegewogen dient te worden in de afweging tussen varianten inrichting Oostelijk Binnen IJ. Hier zal immers een afweging gemaakt dienen te worden tussen het behoud van huidige functies op deze locatie, of het toevoegen van nieuwe functies (en hoeveel). De conclusies van de voorliggende Zoekopgave zijn input voor deze afwegingen.

Ad 4. In kaart brengen van mogelijke locaties waar ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden waarbij per potentiële locatie in kaart wordt gebracht, op welke moment deze locaties beschikbaar kunnen komen, in welke mate deze voldoen aan de randvoorwaarden en wat de kansrijkheid (c.q. risico's zijn) is.

In de afgelopen periode is in kaart gebracht welke locaties binnen in eerste instantie het plangebied van het Inrichtingsplan Rijkswateren (tussen Oranjesluizen en Coentunnel) en op basis van fysieke (technisch-ruimtelijke) kenmerken in aanmerking komen om (in de toekomst) extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen te realiseren. Alle onderzochte locaties zijn opgenomen in de bijgevoegde kaart (bijlage 2). In bijlage 3 zijn de onderzochte locaties opgenomen die, na een nadere analyse, om stedelijke en/of nautische eisen afvallen als potentiële zoeklocatie (rood op de kaart); hierbij is aangegeven wat de belangrijkste redenen zijn dat deze locaties niet in aanmerking komen. De oranje en groene locaties op de kaart worden als (mogelijk) kansrijk gezien voor de realisatie van extra ligplaatsen en komen in aanmerking voor nader onderzoek:

Locaties PTA en riviercruise De Ruijterkade Oost en West en Westerhoofd

Voor de riviercruise zijn er nu circa 40 ligplaatsen, verspreid over verschillende locaties in de stad (zie kaart). Bij de door de gemeente gewenste 50% reductie van de riviercruise i.v.m. terugdringen toerismedruk komt ligruimte beschikbaar voor andere functies. De opgave is, vanaf 2027, een halvering van het aantal calls van 2300 naar 1150 per jaar. De specificaties voor riviercruise en CEMT klasse VIa zijn deels vergelijkbaar. De effecten van het plan voor deze reductie van 50% op de ligplaatsbezetting moet nog onderzocht worden. Dit geldt ook voor de vraag op welke locaties op welk moment ruimte beschikbaar komt. Dit is mede afhankelijk van de randvoorwaarden die de gemeente hieraan gaat stellen. Beperkende factor als het gaat om het vrijkomen van ligruimte is in ieder geval dat de riviercruise seizoensgebonden is. De planning voor een jaar is over het algemeen wel al in november bekend waardoor tijdig informatie beschikbaar is wanneer er in het jaar ruimte voor ligplaatsen beschikbaar is. Daarnaast zijn, los van mogelijke stedelijke bezwaren, niet alle huidige ligplaatsen voor riviercruise ook geschikt voor binnenvaartschepen van 135 meter lang (op de locatie Ruyterkade west zijn de ligplaatsen beperkt tot een lengte van 110 meter).
Er zijn in ieder geval twee varianten denkbaar:

1. Riviercruise en binnenvaartschepen liggen op dezelfde plekken (naast elkaar). In het hoogseizoen van de riviercruise zijn dan minder plekken beschikbaar voor de binnenvaart (voordeel: flexibeler, nadeel is dat vanuit RWS wordt aangegeven dat de ligplaatsen voor binnenvaartschepen structureel (24/7 en 365 dagen per jaar beschikbaar moeten zijn).
2. De riviercruise wordt geconcentreerd op één of meer pieren, de andere pieren komen beschikbaar voor de binnenvaart (duidelijk en voldoet aan randvoorwaarde structurele beschikbaarheid, maar minder flexibel).

Vervolgstap: Gemeente en PoA onderzoeken op welke wijze en in welke omvang in het werkplan riviercruise ruimte gecreëerd kan worden voor ligplaatsen voor binnenvaartschepen vanaf 2027. Hierbij dient ook een indicatie gegeven te worden hoeveel ligplaatsen er op deze wijze gecreëerd zouden kunnen worden.

Coen- en Vlothaven na 2040

Conform de Ontwikkelstrategie Haven-Stad kan dit gebied vanaf 2040 transformeren tot woon/werkgebied en kan, ook in verband met deels tegen die tijd aflopende erfpachtcontracten, in de havenbekkens kan substantieel ruimte gecreëerd worden voor ligplaatsen voor binnenvaartschepen. In het Integraal Raamwerk Haven-Stad is de dan beschikbaar komende waterruimte slechts voor een klein deel ingevuld. Het beschikbaar komen van de resterende water- en kaderuimte is mede afhankelijk van het gewenste gebruik door het PoA. Kanttekening: het daadwerkelijke moment van beschikbaar komen van de ruimte op het water is afhankelijk van het feitelijke moment van transformatie en het beëindigen van de huidige havenfuncties in dit gebied. Kanttekening is dat, mede gezien de complexiteit van de ontwikkeling van transformatie van binnenstedelijke haventerreinen, het onzeker is of deze ruimte inderdaad vanaf 2040 beschikbaar komt.

Vervolgstap: gemeente en PoA onderzoeken in het kader van het Integraal Raamwerk Haven-Stad in welke omvang (aantal ligplaatsen/voorzieningen) een ruimtereservering kan worden opgenomen voor ligplaatsen voor binnenvaartschepen in de Coen- en Vlothaven/Mercuriushaven/Nieuwe Houthaven. Hierbij wordt ook een indicatie gegeven wanneer op zijn vroegst deze ruimte beschikbaar kan komen voor de ligplaatsen. Onderzocht moet ook worden of de aangelegde brug in dit gebied geopend kan worden, of dat en zo ja hoe de doorvaarthoogte van een vaste brug de bruikbaarheid beperkt.

Voor beide potentiële locaties voor nieuwe ligplaatsen geldt dat op basis van bovenstaande vervolgstappen en op basis van de ruimte die bij de Oostbrug kan worden gevonden voor ligplaatsen gezamenlijk vanuit de werkgroep Zoekopgave ligplaatsen bepaald moet worden of bovenstaande locaties 'kansrijk genoeg' zijn, of dat het wenselijk is om de zoekopdracht te verbreden naar het Westelijk Havengebied. Te onderzoeken mogelijkheid hierbij zou zijn om de kades flexibel in te zetten afhankelijk van het gebruik op dat moment door de haven waarbij in acht moet worden genomen dat in Westpoort voor nu en in de toekomst al een vraag ligt naar meer lig- en wachtplaatsen voor de binnenvaart.

Ad 5a. Onderdeel van de opdracht is het in kaart brengen van alternatieve locaties voor het anker- en Spudpalengebied in het Oostelijk Binnen IJ

Het spudpalengebied moet minstens 40.226m2 groot zijn (gebaseerd op de omvang van het huidige spudpalengebied), geschikt zijn voor maximaal CEMT klasse VIa en een bodem hebben waarin o.a. geen kabels en leidingen liggen. Diepte aansluitend op die van de vaargeul. Het spudpalengebied (zowel de huidige locatie als de alternatieve locatie) kan mogelijk ook geschikt worden gemaakt voor binnenvaartschepen zonder spudpalen door de plaatsing van meerpalen. Door het plaatsen van meerpalen kunnen er mogelijk meer schepen een plek krijgen. Het huidige gebruik van het spudpalengebied in het Oostelijk Binnen IJ bedraagt: circa 3 schepen / etmaal (gemiddeld). Port of Amsterdam geeft aan dat er maximaal circa 5 schepen (CEMT klasse Via) kunnen liggen.

Vanwege de omvang en de specifieke eisen zijn er binnen het Inrichtingsplangebied geen mogelijke locaties beschikbaar. Daarom is het zoekgebied uitgebreid naar het Buiten IJ. De enige mogelijke optie betreft de baai tegenover de Durgerdammerdijk-Oost.

Durgerdammerbaai:

Het gebied is geschikt voor spudpalen en mogelijk ook ligplaatsen aan palen. Een verbinding met de wal is niet mogelijk. De diepte is voldoende en/of kan door bijbaggeren op het diepte worden gebracht. Het gebied valt onder beheer van RWS en is al door RWS aangewezen als potentiële locatie. Nadeel van deze locatie is dat schepen die van Westpoort naar ARK (vv) varen, eerst door de Oranjesluizen moeten om

deze locatie te bereiken. Nadeel is ook dat dit een areaal betreft waar al een vraag is naar meer ligplaatsen t.b.v. de noordelijke corridorroute. Het huidige gebruik van het gebied staat voornamelijk uit ankerplaats voor met name recreatieschepen en schepen van de bruine vloot. Stedelijke aandachtspunten zijn de aantasting van het open water (zichtlijnen) en mogelijk overlast voor omwonenden door generatoren (walstroom is hier niet mogelijk). Daarnaast is een aandachtspunt dat de Durgerdammerbaai in een Natura 2000 gebied ligt en dat zaken die het bodemleven onder water verstoren waarschijnlijk niet gewenst zijn, dit naast stikstofregelgeving en natuurwetgeving. In ieder geval moet afstand moet worden gehouden van de nieuwe ecologische verbindingszone (NNN) langs de oostkant van het Zeeburgereiland.

Vervolgstappen: nader onderzoek naar de haalbaarheid om hier een spudpalengebied te maken moet plaatsvinden in afstemming met stadsdeel Noord. Onderzocht moet worden of vaste objecten (meerpalen) in de bodem verstorend zijn of dat dit alleen voor het proces van plaatsen zelf geldt. Zinvol is het om hierbij ook een proefaanvraag (natuurtoets) te doen. Er moet een afweging plaats vinden of in dit haalbaarheidsonderzoek ook de optie wordt meegenomen om hier meerpalen te realiseren (vanwege efficiencyvoordeel dat meerdere schepen hier gebruik van kunnen maken) en of ook, in het kader van de zoekopgave voor extra ligplaatsen (plus 7) ook onderzocht kan worden of er mogelijkheden zijn om ligplaatsen te realiseren langs de strekdam aan de overkant van de baai.

Ad 5b. het in kaart brengen van alternatieve locaties voor de oplegligplaats (nu op de locatie 'Franse boei')

Tijdens het zoekproces is ook duidelijk geworden dat voor de oplegplaats op locatie Franse boei een alternatief gevonden moet worden. Deze functie is vanaf start bouw Oostbrug (circa 2031) niet meer beschikbaar voor grote zeeschepen, vanwege het bouwverkeer en na opening van de brug vanwege de wachtplaatsen voor wachtende schepen voor de brug. Het betreft een ankerplaats voor een zeeschip met maten 195*40*6,10. Nodige diepte: 7 meter. De betreffende zeeschepen hebben (meestal) geen veiligheidscontour. Het betreft een tijdelijke ligplaats voor zeeschepen, die geen plek hebben aan de reguliere haventerminal - bijvoorbeeld omdat er beslag op is gelegd. Het gebruik van de oplegligplaats is niet vooraf aan te geven maar is in de praktijk zeer minimaal (eens in de paar jaar maximaal enkele weken). De huidige locatie 'Franse boei' is daarom momenteel ook in gebruik als overlooplocatie voor de PTA en indien nodig opeisbaar door de PoA.

Oplossing binnen de Haven

De voorkeur heeft, ook gezien de directe relatie met de zeehaven, om functie van de oplegligplaats zoveel als mogelijk in de haven (Westpoort) zelf op te vangen. Ook gezien de komst van de Westbrug (huidige planning 2040) is het logisch om in eerste instantie te zoeken ten westen van de Westbrug.

PoA geeft aan dat opvang in het Westelijk Havengebied in de meeste gevallen ook mogelijk zal zijn, gezien het incidentele gebruik van de oplegligplaats, maar dat dit lastig vooraf in te schatten is. Om deze reden is het wenselijk is dat de NDSM helling als tijdelijke 'achtervang'locatie, in ieder geval totdat de Westbrug gereed is, beschikbaar komt voor deze functie.

NDSM helling

De enige locatie binnen het Inrichtingsplangebied die hiervoor in aanmerking komt is voor de NDSM helling. Deze locatie is qua omvang en ligging geschikt voor de oplegplaats. De diepte is voldoende, eventueel met behulp van bijbaggeren. De ondergrond moet wel gecheckt worden op bommen uit de 2^{e} wereldoorlog. Nadeel is dat deze locatie oostelijk van de toekomstige Westbrug ligt en dus op

termijn weer verplaatst moet worden. Daarnaast is een beperkende factor de nabijheid van de de NDSM helling - deze heeft de status van rijksmonument – en het uitzicht vanaf de NDSM-helling over het water. Stedelijk uitgangspunt is daarbij om vanwege de kwaliteit, het water zo open mogelijk te houden. Het verwachte zeer beperkte gebruik van de boei kan het stedelijk bezwaar deels wegnemen.

Vervolgstappen: nadere onderbouwing vanuit PoA over aard/omvang/tijdsduur/frequentie van schepen die mogelijk gebruik maken de gewenste oplegligplaats bij de NSDM helling. Op basis hiervan nader overleg met stadsdeel Noord organiseren. Uitzoekpunt is hoe de schepen zo neergelegd kunnen worden dat de zichtlijnen/open karakter zoveel mogelijk behouden blijft. Ook zal, binnen het kader van het Integraal Raamwerk Haven-Stad, onderzocht worden of, op termijn vanaf 2040, de locatie aan de kade op de kop ICL (Coen- en Vlothaven) een geschikte permanente locatie kan zijn voor de oplegplaats .

Planning

In de komende weken worden de acties die onder de vervolgstappen benoemd zijn zoveel mogelijk verder uitgewerkt. Zodat in het DO IJ van december een onderbouwd advies kan worden gegeven met betrekking tot mogelijke locaties voor ligplaatsen en de te verplaatsen nautische functies bij de Oostbrug. Dit advies dient als input voor de variantenafweging voor de herinrichting van het Oostelijk Binnen IJ; binnen dat traject wordt door het DO IJ bepaald welke nautische functies een plek krijgen in het Oostelijk Binnen IJ. Hiervoor is een apart procesvoorstel (zie inhoudsopgave notitie voorkeursvariant Oostbrug + inclusief toetsingscriteria) opgesteld.

Met betrekking tot het gevraagde advies op welke wijze afspraken over extra ligplaatsen binnen het Inrichtingsplan bestuurlijk geborgd kan worden volgt nog ander overleg met juristen van de gemeente, PoA en Rijk.

De opties voor borging van afspraken zijn onder meer:

- Borging bij het (bestuurlijk) vaststellen van het Inrichtingsplan Rijkswateren
- Borging bij het bestuurlijk vaststellen van het Definitiebesluit Oostbrug
- Borging via een separate bestuurlijke overeenkomst tussen de betrokken partijen.

Bovenstaande opties worden de komende periode gezamenlijk nader verkend.

Bijlagen

Bijlage 1: concept notitie RWS toelichting zoekopgave ligplaatsen

Bijlage 2: kaart met zoeklocaties ligplaatsen en te verplaatsen nautische functies *(S=Stedelijk, N= Nautisch, kaart wordt nog aangepast zodat deze overeenkomt met locaties en tekst in bijlage 3)*

Bijlage 3 overzicht niet kansrijke locaties ligplaatsen

Bijlage 4 Programma van eisen ligplaatsen, spudpalengebied en oplegligplaats (los bijgevoegd excelbestand)

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

RWS INFORMATIE

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Surinamepad 90
2035 VS Haarlem
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 5.1, 2, e
F 5.1, 2, e
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
5.1, 2, e
5.1, 2, e

M 5.1, 2, e
5.1, 2, e rws.nl

Datum
8 oktober 2024

memo

Opgave Ligplaatsen Oostbrug plus

Opgave Ligplaatsen in het inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam en verder uitgewerkt in NvU

Het IP d'Hooghe geeft over ligplaatsen aan: *Naast het waarborgen van een toekomst bestendige de vaarweg zal in elk toekomstscenario ruimte moeten worden gereserveerd voor ondersteunende nautische functies op en rondom het IJ. Bij deze functies moet worden gedacht aan wacht- en ligplaatsen voor verschillende categorieën schepen, bunkerplaatsen, ruimte voor onderhoudsmateriaal, radar- en verkeersposten, et cetera. Deze ondersteunende functies zijn een belangrijk onderdeel van het inrichtingsplan voor het IJ.*
In de Nota van Uitgangspunten (Amsterdam)
De commissie D'Hooghe heeft regels voor besluitvorming ten aanzien van bruggen en tunnels opgenomen. In deze 'beslisboom' (p. 50)staan vijf criteria waaraan moet worden voldaan om de keuze voor een brug over een belangrijke en drukke vaarweg zoals het IJ te rechtvaardigen. Aan de volgende vijf criteria moet worden voldaan:

1. *De verbinding moet een hoge vervoerwaarde hebben (er moet veel verkeer overheen kunnen).*
2. *Het moet gaan om een uitzonderlijke situatie met betrekking tot nationale welvaartscreatie (de verbinding moet economisch van belang zijn).*
3. *De nautische veiligheid moet conform de richtlijnen zijn gewaarborgd (scheepvaart moet vlot en veilig kunnen passeren).*
4. *Er zijn positieve bijvangsten op land en op het water (denk aan nautische voorzieningen zoals ligplaatsen of de toevoeging van een park).*
5. *De aanlandingen moeten ruimtelijk inpasbaar zijn en kunnen worden verbonden met het netwerk.*

De commissie geeft aan dat wanneer aan deze criteria wordt voldaan, het kiezen voor bruggen de beste optie is. Een brug biedt meerwaarde ten opzichte van een tunnel op het gebied van sociale veiligheid, de culturele waarde van een verbinding (zoals de beleving), en de continuïteit van het openbaar domein (een brug zie je liggen, een brug kan een verblijfplek zijn).
Op basis hiervan is door de commissie gekozen voor een West- en Oostbrug als primaire oever verbindingen voor fietsers, voetgangers en mogelijk OV. Bij het Centraal Station is gekozen voor een (ondiepe) voetgangerstunnel, mede omdat de vaarweg hier te smal is om een brug in te passen. De gemeente heeft dit advies overgenomen en uitgewerkt in deze nota. (pagina 24/25)

CONCEPT

Nieuwe ligplaatsen
Commissie de D'Hooghe heeft geadviseerd om naast het realiseren van vervoerswaarde over land ook te voorzien in de groeiende behoefte van modaliteit binnenvaart. Bij de aanlanding van de Oostbrug aan de zuid zijde komt daarom ruimte voor het realiseren van circa twintig nieuwe ligplaatsen aan de nieuwe Kompasdam.

Eisen aan ligplaatsen vanuit RWS

In de Richtlijnen Vaarwegen zijn, i.c.m. ligplaatsenbeleid WNN, m.u.v. L x B x D geen voorwaarden en/of voorzieningen opgenomen die verplicht zijn bij het realiseren van ligplaatsen. Dus buiten de afmetingen geen verplichte voorzieningen. Wel is de norm om bij 15 ligplaatsen een auto afzetplaats te realiseren (in ieder geval in de buurt van de ligplaatsen).
WNN adviseert voor nieuwe LP in verband met de schaalvergroting de volgende maatvoering aan te houden 23 x 135 meter, met een minimaal vereiste diepte van 6.10 m tov NAP.
Prettig als er een aflooptsteiger is zodat men aan wal kan.
Hoewel voorzieningen als walstroom, afval- en watervoorzieningen, verlichting en camera's "nice to have" en niet "need to have", is onze wens dat deze voorzieningen ook gerealiseerd worden. De potentiële nieuwe ligplaatsen vallen binnen stedelijk gebied, daarom is het aan te bevelen om wel walstroom te realiseren dit kan het draagvlak voor de ligplaatsen onder de bewoners vergroten.
Noot 1: voor walstroom bestaan er bij het Rijk subsidie mogelijkheden.
Noot 2: Als er eisen gesteld worden komen die vanuit gemeente Amsterdam of door wensen van belangen verenigingen.

Inzicht opgave ligplaatsen RWS:

De commissie D'Hooghe heeft aan de nautische partijen gevraagd welke behoeften er bestaan vanuit nautisch perspectief, nu en in de toekomst. Uit onderzoek (2018) blijkt dat er in 2040 behoefte is aan extra ligplaatsen (rustplaatsen voor binnenvaart schippers vergelijkbaar met parkeerplaatsen langs de snelweg), gezien de toename en schaalvergroting van vervoer over water. In het regionale haven gebied is hier een tekort aan. Transport over water voorkomt transport over de weg, wat helpt in de duurzame bereikbaarheid van de metropoolregio Amsterdam. (pagina 37nvu).
Onderbouwing van de ligplaatsen is onderzocht in 2018. De opgave voor ligplaatsen voor binnenvaartschepen komt voor uit Arbeidstijdenbesluit, hiervoor is er een eis dat per 30 kilometer er een overnachtingsplaats aanwezig is. Uit dit onderzoek blijkt dat het aantal ligplaatsen voor de binnenvaart in 2018 goed verspreid zijn over het NZKG en er wordt voldaan aan de eis dat per 30 kilometer een overnachtingsplaats aanwezig is. Rekening houdend met de groei en schaalvergroting van de scheepvaart blijkt er in 2040 een tekort van 27 ligplaatsen te zijn.
De opgave van RWS is dus dat de totale ligplaatsbehoefte in het ZNK gebied is 27 en moet groeien van 142 in 2028 naar 169 in 2040.

Kunnen we zoekgebied in het kader van opgave D'Hooghe uitbreiden buiten ring A10:

Uitgangspunt voor RWS voor het zoekgebied is het vastgestelde IP van d'Hooghe, oftewel binnen de ring A10. RWS staat open voor een uitbreiding van het zoekgebied maar dan is het voor RWS/Rijk wel belangrijk dat er naar de totaal opgave voor 2041 wordt gekeken, van 27 nieuwe ligplaatsen en dit niet beperkt wordt tot de 20 voor Oostbrug +. Belangrijk uitgangspunt voor RWS is dat ongeacht waar gezocht wordt, binnen of buiten Ring A10, er bij de Oostbrug ook een aanzienlijk aantal ligplaatsen wordt gerealiseerd conform D'Hooghe.

Noot: Het liefst zien we groot mogelijke eenheden van ligplaatsen dit i.v.m. eventuele voorzieningen en de sociale contacten/veiligheid. Hierbij moet volledigheidshalve opgemerkt worden dat vanuit stedelijk belang/inpassing ook eisen gesteld kunnen worden aan ligplaatsen. Momenteel wordt nagegaan hoeveel ligplaatsen er minimaal nodig zijn wil het realiseren van voorzieningen zinnig zijn, denk daarbij aan walstroom.

Wanneer heeft RWS deze ligplaatsen nodig in de tijd:
Eind 2040 (31.12.2040)/begin 2041 (01.01.2041) moeten er zoveel mogelijk ligplaatsen zijn gerealiseerd en/of zicht zijn op dat de nog niet gerealiseerde ligplaatsen gerealiseerd kunnen/gaan worden c.q. bekend is wanneer ze gerealiseerd zijn/worden.
Alle 20 (bij zoekgebied binnen Ring A10/afspraak D'Hooghe) of 27 (bij breder zoekgebied/opgave RWS) per 1 januari 2041 beschikbaar moeten zijn.

Kan deze ligplaatsen opgave van RWS gefaseerd aangepakt worden:
Ja dat kan, lijkt anders niet realiseerbaar. Als de opgave lineair wordt opgepakt dan betekent dat iets minder dan 1 ligplaats per jaar. Dat resulteert er in dat we er bij realisatie van de Oostbrug er minimaal 18 ligplaatsen nodig zijn. Dan hebben we nog de tijd tot 2041 voor de overige ligplaatsen.
Noot: de realisatie van de ligplaatsen moet in ieder geval vastliggen, de daadwerkelijk realisatie van de 18 ligplaatsen zou later kunnen.
Overig informatie: de ligplaatsen moeten niet per definitie allemaal openbare ligplaatsen zijn. Ze hoeven ook niet allemaal in rijkswater te liggen.

5.1, 2, e
5.1, 2, e

CONCEPT

Basiskaart zoekopgave ligplaatsen Oostbrug

Op de basis van Integrale Waterkaart - versie 241008

0 0,5 1 km

LEGENDA

- Belangrijke zichtlijn
- Kade vrijhouden
- Bestaand recreatief groen
- Water met ecologisch status (Natura 2000)
- Groen met ecologisch status (NNN, HGS)
- Toekomstig recreatief of ecologisch gebruik
- Geplande ontwikkeling
- Bezet - ligplaats of wachtplaats
- Uitsluitend industrieel watergebruik
- Rijksvaarweg - beheer door Rijkswaterstaat
- Zwaaikom zeecruise schepen
- BAOR-vak in Haven-Stad (Besluit Aanwijzing Operationele Ruimte)
- Potentiële beschikbare ruimte op het water
- Zoeklocatie nieuwe bruggen

Cornelis Douwes West S N

Coen-/ Nieuwe Hout-/ Mercuriushaven S N

NDSM (oplegplaats) S N

Mercuriushaven S N

Stenen Hoofd S N

Overhoeks (oplegplaats) S N

De Ruijterkade West S N

De Ruijterkade Oost S N

PTA S N

Oostbrug West S N

Oranjewerf S N

Schellingwouderpark S N

Durgerdammerdijk West S N

Durgerdammerdijk Oost S N

Locaties:

- Kansrijk om te onderzoeken
- Twijfel, onderzoek nodig
- Niet kansrijk

Zoekgebied - elementen

- 20 ligplaatsen 135x24 m
- spudpalengebied
- duwbakken
- Franse Boei

Bijlage 3 overzicht niet kansrijke locaties ligplaatsen

Hieronder is voor de locaties die rood scoren op nautische en/of stedelijke aspecten alleen aangegeven wat de belangrijkste overwegingen zijn om deze niet verder mee te nemen in de vervolgonderzoeken.

Durgerdammerdijk West:
het gebied ligt in de recent aangewezen ecologische verbindingszone (veranderd om woningbouw op het Zeeburgereiland mogelijk te maken. Hier een nieuwe functie realiseren is niet mogelijk of zeer complex.

Oostzijde Schellingwouderbrug
Locatie is nautisch niet geschikt – veel verkeer en conflict met wachtplekken Schellingwouderbrug.

Schellingwouderpark:
Locatie ligt te dicht bij vaargeul recreatievaart/aanvoerroute Oranjesluizen en is derhalve nautisch niet veilig. Daarnaast is de wal hoofdgroenstructuur.

Oranjewerf:
Locatie ligt eveneens te dicht bij vaargeul en is nautisch niet veilig. Gebied wordt omgezet naar woningbouw.

Oostbrug West:
Betreft locatie ten westen van de Oostbrug voor het Java-eiland op de plek van de huidige Franse boei. Afhankelijk van moment verplaatsing PTA naar verwachting tot 2035 draaicirkel zeecruise. Daarna door wachtplaatsen voor Oostbrug niet veilig toegankelijk voor grotere binnenvaartschepen. Ruimtelijk-technisch dus moeilijk toegankelijk voor schepen. Bovendien is deze ruimte ten westen van de brug vanuit D'Hooghe aangewezen voor stedelijk gebruik. Nb afwegingen tussen functies m.b.t. herinrichting Oostelijk Binnen IJ vinden plaats in de afweging varianten.

IJhaven
De locatie is al beschikbaar als ligplaats voor binnenvaartschepen lager dan 6,90 meter. Hier is dus geen ruimte voor een extra ligplaats.
Overhoeks:
Beperkte ruimte vanwege nabijheid vaargeul maakt locatie nautisch onveilig. Aantasting zichtlijn naar en van Eye / Oeverpark / IJpromenade is ruimtelijk niet gewenst.

Stenen Hoofd:
Locatie is nautisch niet veilig vanwege directe nabijheid vaargeul (zuigende werking scheepvaart). Ecologisch niet gewenst. Aantasting monumentale plek met zichtlijn zal gevoelig liggen.

NDSM helling:
Locatie is nautisch mogelijk maar stedelijk niet gewenst vanwege monumenten/archeologie en zichtlijnen. Nb eerdere poging om hier duwbakken te mogen plaatsen is niet gelukt.

Mercuriushaven:
Locatie ligt in ieder geval tot 2040 in de draaicirkel van zeeschepen en is niet bereikbaar na realisatie van de geplande trambrug (na transformatie van de Coen- en Vlothaven na 2040).

Cornelis Douweskanaal-West:
Locatie betreft insteekhaven, dit vanuit nautisch perspectief niet wenselijk vanwege beperkte manoeuvreerbaarheid. Daarnaast nu in gebruik door de baggervloot van Waternet. Op deze locatie ligt een claim als meest reële alternatief voor de Ponthaven.

Shipdock:
Het waterbekken is eigendom (erfpacht) ontwikkelaar, na transformatie (indien dit doorgaat) wordt dit stedelijke ruimte. Vanwege de aanwijzing door de provincie Noord-Holland als industriegebied van regionaal belang, ter behoud van de huidige functie als scheepswerf en om mogelijkheden voor marine-orders te behouden, is deze locatie vooralsnog geen optie voor alternatieve bestemmingen.

Marina Amsterdam:
Het waterbekken tussen Shipdock en NDSM is grotendeels in voortdurende erfpacht uitgegeven aan Marina Amsterdam en daarmee geen optie.

Noorder IJ-plas (zuidelijk deel):
De locatie is eerder onderzocht als locatie voor zeecruiseterminal. Bleek niet haalbaar mede vanwege ligging in de Hoofdgroenstructuur.

Kom Coentunnel:
Deze locatie wordt niet als veilig beschouwd door de Tunnel BeheerOrgansaitie (TBO) van WNN met het oog op aanvaarrisico's van de bediengebouwen met alle consequenties van dien voor de Coentunnel en bereikbaarheid van de regio.