CONCEPT notitie ten behoeve van DO IJ

Versie 15 oktober 2025

20 extra ligplaatsen voor maatgevende binnenvaartschepen

inleiding

In het advies van de commissie D'Hooghe is opgenomen dat in het Oostelijk Binnen IJ, bij de te realiseren Oostbrug, de beschikbare ruimte op het IJ ten zuiden van de Oostbrug nabij Kompaseiland gereserveerd moet worden voor huidige en toekomstige nautische functies. In het advies is ervan uitgegaan dat hier 20 extra ligplaatsen[1] voor binnenvaartschepen zullen worden gerealiseerd. Deze ligplaatsen zijn nodig om op langere termijn de groeiende behoefte aan wacht- en rustplaatsen voor binnenvaartschepen op te vangen.

In de huidige planvorming voor de Oostbrug wordt de ruimte rond Kompaseiland, conform het advies van D'Hooghe, volledig gereserveerd voor nautische functies. Uit nader onderzoek naar de beschikbare ruimte blijkt, dat met behoud van bestaande nautische functies (ligplaatsen voor duwbakken waar in het advies geen rekening mee is gehouden), in het gebied niet meer dan circa 5 ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Indien het Kompaseiland (dit is een voormalige oostelijke proefstoomplaats) wordt afgegraven kunnen in het Oostelijke BinnenIJ 8 ligplaatsen worden gerealiseerd. Een deel van deze ligplaatsen betreffen bestaande ligplaatsen in het gebied die vanwege de aanleg van de Oostbrug herplaatst moeten worden.

- Nu het niet mogelijk blijkt om 20 ligplaatsen bij de Oostbrug te realiseren zijn, heeft het DO IJ op 11 juli 2024 opdracht gegeven om:
  inzicht te geven in de verwachte vraag naar nieuwe ligplaatsen en het moment dat deze in de tijd gerealiseerd moeten worden
- in kaart te brengen aan welke randvoorwaarden de ligplaatsen moeten voldoen
- het zoekgebied te bepalen waar ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden (binnen of indien nodig buiten het Inrichtingsplangebied)
- in kaart te brengen op welke mogelijke locaties extra ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden en wat de kansrijkheid van deze locaties is
- in kaart brengen alternatieve locaties voor de te verplaatsen nautische functies in het Oostelijk Binnen IJ (Franse Boei en Spudpalengebied).

Deze zoektocht moet input opleveren voor de inrichting van het Oostelijk BinnenIJ, een advies op welke locaties de benodigde ligplaatsen voor binnenvaartschepen worden gerealiseerd en een overzicht welke (bestuurlijke) stappen nodig zijn om te borgen dat het benodigde aantal van 20 ligplaatsen ook daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden voor 2041.

Deze notitie geeft op basis van meerdere expertsessies met vertegenwoordigers van gemeente, Port of Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer en Rijkswaterstaat een antwoord op de hiervoor geformuleerde vragen. De notitie focust zich conform de door het DO geformuleerde opdracht op de mogelijke locaties buiten het Oostelijk Binnen IJ.

[1] Onder ligplaatsen wordt in hele notitie verstaan ligplaatsen geschikt voor de maatgevende schepen op het Noordzeekanaal, CEMT klasse Via, afmetingen ligplaats 135 – 17 (L * B). De ligplaatsen dienen voorzien te zijn van walstroom.

Het onderzoek met betrekking tot realisatie van ligplaatsen in het Oostelijk BinnenIJ wordt meegenomen in de Omgevingseffectrapportage voor de Oostbrug. In de daartoe opgestelde (concept) Nota Reikwijdte en Detailniveau is de onderzoeksopgave geformuleerd. Hierbij geldt dat vanuit nautisch perspectief het gewenst is dat het aantal ligplaatsen bij de Oostbrug gemaximaliseerd wordt. Dit ook in het kader van het behoud van de integraliteit van de afspraken over het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam.

Inzicht in behoefte aan extra ligplaatsen en fasering

De behoefte aan extra ligplaatsen is opgenomen in het advies van de commissie D'Hooghe (2019), het concept Inrichtingsplan voor de Rijkswateren Amsterdam. Uit de expertsessies die in het kader van dit advies zijn gehouden is naar voren gekomen dat, ten behoeve van de realisatie van een robuuste en veilige vaarweg en gezien de verwachte groei van de binnenvaart en de doorgaande schaalvergroting hierin, in het gebied extra ligplaatsen nodig zijn. Vanuit dit perspectief zijn 20 extra ligplaatsen ingetekend bij de Oostbrug mede omdat op deze plek twee drukbevaren vaarcorridors bij elkaar komen. Deze locatie is daarmee goed geschikt om te voorzien in de wettelijke verplichting (Arbeidstijdenbesluit) dat op elke vaarwegcorridor voldoende rust- en ligplaatsen beschikbaar zijn voor maatgevende binnenvaartschepen. Deze behoefte aan extra ligplaatsen is door het Rijk nader onderbouwd in een Integrale Mobiliteitsanalyse[2] die ook aan de 2e Kamer is aangeboden. Hierin is onderzocht welke capaciteitsknelpunten in de vaarweginfrastructuur verwacht worden, onder andere op basis van de geprognotiseerde groei van de scheepvaart. Het oplossen van deze knelpunten is nodig om de toekomstige goederenstromen op een vlotte, veilige en betrouwbare manier te faciliteren. In deze analyse is ook rekening gehouden met de gevolgen van klimaatverandering en bodemerosie op de capaciteit van het vaarwegennetwerk. Voor het Noordzeekanaal is in deze analyse aangegeven dat "*er in 2040 een tekort van circa 27 ligplaatsen zal zijn op het Noordzeekanaal. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de groei van grotere schepen, duwbakken en door toename van schepen met 2 kegels door wetswijziging rond het vervoer gevaarlijke stoffen*" (pagina 41). In deze analyse is geen nadere fasering aangegeven – voor de realisatie van de benodigde extra ligplaatsen wordt daarom uitgegaan van een lineaire ontwikkeling tot 2041.

Belangrijkste randvoorwaarden waar ligplaatsen aan moeten voldoen

In de Richtlijnen Vaarwegen, i.c.m. ligplaatsenbeleid WNN, wordt 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). Daarnaast is de norm dat alle Rijksligplaatsen van walstroom zijn voorzien en dient bij 15 ligplaatsen een auto-afzetplaats gerealiseerd te worden (in ieder geval in de buurt van de ligplaatsen). Daarnaast is het gewenst dat er een afloopsteiger is, zodat men aan wal kan, en dat er voorzieningen zijn: afval- en water, verlichting en camera's. Om deze voorzieningen financieel mogelijk te maken is het wenselijk dat een zo groot mogelijk

[2] Achtergrondrapportage Vaarwegen Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (10 mei 2021, Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat).

aantal ligplaatsen gecombineerd wordt; dit heeft ook een positief effect op de sociale controle/veiligheid.

Vanuit stedelijk perspectief is het wenselijk dat bij het kiezen van de locaties van de ligplaatsen rekening wordt gehouden met de afstand tot de directe woonbebouwing om overlast met betrekking tot geluid, licht en geur te beperken. Daarnaast is het gewenst dat bij de realisatie en het gebruik van de ligplaatsen en de daaraan gekoppelde voorzieningen zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met behoud van het open karakter van het water.

Bepalen zoekgebied - Inrichtingsplangebied of ook Westpoort/BuitenIJ

Uitgangspunt voor het zoekgebied voor de extra ligplaatsen is het vastgestelde Inrichtingsplan van D'Hooghe, oftewel het IJ en een deel van het Amsterdam-Rijnkanaal binnen de ring A10. Uitbreiding van het zoekgebied naar Westpoort betekent dat in dat geval naar de totaal opgave voor het Noordzeekanaalgebied voor 2041 moet worden gekeken, namelijk 27 nieuwe ligplaatsen in plaats van de benoemde 20 extra ligplaatsen in het Inrichtingsplangebied. Mede omdat Port of Amsterdam (PoA)aangeeft dat er geen beschikbare nautische ruimte is in Westpoort om extra ligplaatsen te realiseren is afgesproken om het zoekgebied voor de benodigde 20 ligplaatsen te beperken tot het Inrichtingsplangebied. In aanvulling hierop is wel afgesproken dat met betrekking tot de te verplaatsen nautische functies op het Oostelijk Binnen IJ – waarvoor geen plaats meer is in de nieuwe situatie nadat de brug is gerealiseerd – wel breder te kijken dan het Inrichtingsplangebied. Voor de Franse Boei, de oplegligplaats voor zeeschepen, heeft PoA aangegeven een locatie in Westpoort te zoeken. Voor het spudpalengebied geldt dat, vanwege de omvang van dit gebied, alleen op het Buiten IJ mogelijkheden zijn.

Kansrijke locaties voor extra ligplaatsen

In de afgelopen periode is in kaart gebracht welke locaties binnen het plangebied van het Inrichtingsplan Rijkswateren (binnen de ring A10) op basis van fysieke (technisch-ruimtelijke) kenmerken en de hiervoor randvoorwaarden/wensen in aanmerking komen om (in de toekomst) extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen te realiseren. Dit boven op de al geïnventariseerde mogelijkheden op het Oostelijk BinnenIJ. Uit deze inventarisatie zijn twee aanvullende kansrijke zoekgebieden naar voren gekomen:

1. Riviercruiselocaties: 3 maatgevende ligplaatsen + 1 ligplaats kleiner schip
Voor de riviercruise zijn er nu circa 40 ligplaatsen, verspreid over verschillende locaties in de stad. 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. Uit overleg tussen gemeente en PoA over de effecten van het plan voor deze reductie van 50% op de ligplaatsbezetting is de conclusie getrokken dat alleen de locatie De Ruijterkade Oost op korte termijn in aanmerking komt voor omzetting van riviercruise naar ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Voor de overige locaties geldt dat deze beschikbaar moeten blijven voor de riviercruise en dat ook, seizoensafhankelijk dubbelgebruik niet mogelijk is. Mogelijk kan hier op de langere termijn wijziging in komen, gekoppeld aan vrijkomende nautische ruimte door een verplaatsing van de zeecruise naar de Coenhaven, maar daar kan in deze fase niet op vooruit worden gelopen.

Locatie: **De Ruijterkade Oost 3 ligplaatsen + 1 plaats voor kleiner schip**

Huidig gebruik: op dit moment zijn op deze locatie 5 ligplaatsen voor riviercruise. Aan de IJzijde 2xdubbel 135 meter en 2x dubbel 110 meter. Aan de binnenkant van de steiger kan 1x 135 meter lang riviercruiseschip liggen.

Ad 2 Locaties in Haven-Stad – 2040 – circa 20 ligplaatsen

Conform de Ontwikkelstrategie Haven-Stad transformeert dit gebied vanaf 2040 tot woon/werkgebied en kan vanaf dat moment, ook in verband met de tegen die tijd aflopende erfpachtcontracten van een aantal grote bedrijven, in de havenbekkens 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 met niet-nautische functies. Uitgaande van het vertrek van ICL van de huidige locatie in de Coenhaven (in verband met aflopend erfpachtcontract in 2040) kan de daardoor beschikbaar komende nautische ruimte bij het Noorderhoofd, de Fosfaatkade en de Mercuriushaven (voor de beoogde brug) gereserveerd worden voor ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Uit een eerste inventarisatie blijkt dat op deze locaties circa 12 ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden. De westzijde van de Haparandapierdam (Nieuwe Houthaven) kan conform de oostzijde van de dam geschikt gemaakt worden voor ligplaatsen. Uit de eerste inventarisatie blijkt dat bij de Haparandapierdam circa 8 ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden op de locatie waar nu duwbakken liggen. PoA verwacht met deze 3 locaties voldoende soelaas te bieden dat in 2040 in totaal twintig nieuwe ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat ICL rond 2040 weg is en dat dat de plekken voor duwbakken in de Nieuwe Houthaven en bij het Noorderhoofd in de Vlothaven gecompenseerd kunnen worden.

Locatie: **Nieuwe Houthaven 8 ligplaatsen**

Huidig gebruik: op dit moment zijn op deze locatie 9? ligplaatsen voor duwbakken

Nieuw gebruik vanaf 2040: Bij het omzetten van deze locatie naar ligplaatsen voor binnenvaartschepen is hier, rekening houdend met de aanleg van het Haparandapierpark, ruimte voor 8 ligplaatsen.

Aandachtspunten:

- Voor de duwbakken die niet gekoppeld zijn aan de activiteiten van ICL zal een alternatieve locatie in de Vlothaven beschikbaar moeten komen. Hierbij is de hoogte van de aan te leggen trambrug naar de Coenhaven een mogelijke belemmering
- De ligplaatsen komen aan de Haparandapierdam te liggen, aan de oostzijde van de dam zijn reeds gelijksoortige ligplaatsen en voorzieningen beschikbaar
- Het omgevingsplan hoeft niet aangepast
- De locatie van de aanlanding van de Westbrug kan mogelijk

Kaartjes van de locaties invoegen

Locatie: **Coenhaven aan het Noorderhoofd en de Fosfaatkade**
Locatie: **Mercuriushaven voor de beoogde trambrug 6 ligplaatse ligplaatsen**

Huidig gebruik: op dit moment is deze locatie in gebruik als ligplaats
Huidig gebruik: op dit moment is deze locatie in gebruik als duwbaklocatie en ligplaats voor laden en lossen (140 x 50, 210x70 (2 stuks) voor laden en lossen van zeeschepen (350 x 45 meter en en 110x70)
240x40).

Nieuw gebruik vanaf 2040: Bij het omzetten van deze locatie naar ligplaatsen voor binnenvaartschepen is hier ruimte voor 6 ligplaatsen.
Nieuw gebruik vanaf 2040: Bij het omzetten van deze locatie naar ligplaatsen voor binnenvaartschepen is hier ruimte voor 6 ligplaatsen.

Aandachtspunten:
Aandachtspunten:

- Het omgevingsplan hoeft niet aangepast
- Voor duwbakken die niet gekoppeld zijn aan de activiteiten van ICL dient een alternatieve locatie gevonden te worden in de Vlothaven. De hoogte van de nog te realiseren trambrug is hierin een mogelijke belemmering
- De locatie voor ICL aan de vaargeul is nog niet in kaart gebracht als potentiele locatie voor ligplaatsen (huidig

Alternatieve locaties te verplaatsen nautische functies Oostelijk BinnenIJ

Als gevolg van de bouw van de Oostbrug zal het Oostelijk BinnenIJ moeten worden heringericht. Deze herinrichting behoort tot opgave voor de Oostbrug en wordt vanuit dat perspectief meegenomen in de Nota Reikweidte en Detailniveau die is opgesteld ten behoeve van de Omgevingseffectrapportage Oostbrug. Uit een eerdere inventarisatie die de werkgroep Oostelijk BinnenIJ heeft gemaakt is de conclusie getrokken dat van de huidige nautische functies in het gebied alleen de Franse Boei, oplegplaats voor zeeschepen, en het spudpalengebied, ankerplaats voor schepen met een spudpaal, niet opnieuw een plek kunnen krijgen in het gebied. De bestaande nautische functies: 24 plekken voor duwbakken, de huidige kegelwachtplaatsen en wachtplaatsen voor de Oranjesluizen aan de Sliksteiger in het Oostelijk BinnenIJ kunnen herplaatst worden in het gebied. Daarnaast is er ruimte in het gebied om 5 ligplaatsen te maken en mogelijk zelfs 8 ligplaatsen indien gekozen wordt voor het afgraven van het Kompaseiland. Beide opties worden meegenomen in de Omgevingseffectrapportage. Of deze ligplaatsen bij de Oostbrug gezien kunnen worden als een bijdrage aan de beoogde 20 extra ligplaatsen is afhankelijk van de vraag of het mogelijk is een vervangende locatie te vinden voor het spudpalengebied.

Alternatieve locatie spudpalengebied

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 huidige gebruik van het spudpalengebied in het Oostelijk Binnen IJ bedraagt: circa 3 schepen / etmaal (gemiddeld). PoA 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. Hieruit komt als enige mogelijke optie de baai tegenover de Durgerdammerdijk-Oost. Deze locatie is door het Rijk aangedragen als potentiële locatie.

Als vervolgstap voor deze locatie wordt nader onderzoek gedaan naar de juridisch planologische haalbaarheid (o.a. ecologische-/natuurwaarden). Hierbij wordt ook de variant onderzocht of op het BuitenIJ mogelijkheden zijn ligplaatsen aan palen te realiseren, dit als alternatief voor een spudpalengebied, waarbij zo mogelijk extra ligplaatsen, bovenop de 5 te compenseren plaatsen, gerealiseerd kunnen worden. Daarbij wordt ook nader onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor ligplaatsen aan de zuidzijde van de vaargeul, aan de kant van het Zeeburgereiland. Indien het mogelijk is extra ligplaatsen in dit gebied te realiseren wordt daarmee ook invulling gegeven aan het vergroten van de benodigde ligplaatscapaciteit op de verbinding Amsterdam – Lemmer. Aandachtspunt bij het vormgeven van de vervolgonderzoeken is een zorgvuldig communicatieproces naar omwonenden.[3]

Alternatieve locatie Franse Boei

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

[3] Een spudpalengebied is slechts een van de mogelijkheden waarop ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Vanuit het functioneel gebruik door schepen ligt de nadruk niet op de vorm maar op de functie die de faciliteit biedt, in dit geval ‘ligplaats nemen’. Een functionele compensatie van het spudpalengebied op andere wijze – bijvoorbeeld reguliere ligplaatsen aan de kade, steiger of meerpalen– is in die context goed uitlegbaar. Spudpaalschepen kunnen ook aanmeren bij reguliere ligplaatsen.

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 PoA. Het heeft de voorkeur dat, gezien de directe relatie met de zeehaven, deze functie zoveel als mogelijk in de haven (Westpoort) wordt opgevangen. Dit ook gezien de komst van de Westbrug die alleen locaties ten westen hiervan mogelijk maakt. 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 dat de NDSM helling als tijdelijke ‘ achtervanglocatie’, totdat de Westbrug gereed is, beschikbaar komt voor deze functie. Hiertoe wordt, ten behoeve van een omgevingsplanprocedure, nader onderzoek gedaan naar de aard, omvang, tijdsduur en frequentie van schepen die mogelijk gebruik maken van deze tijdelijke oplegplaats.

Overzicht Ligplaatsvakken vrachtschepen Binnen IJ

Ligplaatsvakken vrachtschepen 135m

Status	Huidige situatie	Scenario 2035	Scenario 2040
Bestaand-op te heffen	**5**		
Oostelijk Binnen IJ (Spudpalen)	5		
Bestaand-te handhaven	**4**	**4**	**4**
Houthavens	4	4	4
Nieuw-extra te realiseren		**3**	**26**
Coenhaven			6
De Ruijterkade Oost		3	3
Mercuriushaven			6
Nieuwe Houthaven			8
Oostelijk binnen IJ (Kompaseiland)			3
Nieuw-ter compensatie of extra te realiseren		**10**	**10**
Durgerdam (Spudpalengebied)		5	5
Oostelijk Binnen IJ (Oostbrug)		5	5
Totaal	**9**	**17**	**40**

Grootte bellen op de kaart o.b.v. oppervlakte ligplaatsvakken:

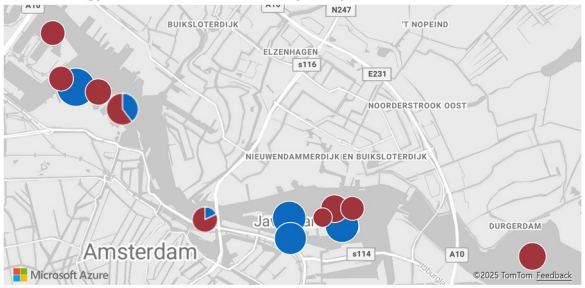
1 Ligplaatsvak van 110 meter, CEMT Vb, 110 meter x 11,4 meter = 1.254 m2

1 Ligplaatsvak van 135 meter, CEMT Via, 135 meter x 14,2 meter =1.917 m2

Ligplaatsvakken vrachtschepen 110m

Status	Huidige situatie	Scenario 2035	Scenario 2040
Bestaand-te handhaven	**58**	**58**	**58**
Houthavens	4	4	4
Minvervahavenweg	20	20	20
Sumatrakade	12	12	12
Surinamekade	12	12	12
Veemkade	10	10	10
Nieuw-extra te realiseren		**1**	**1**
De Ruijterkade Oost		1	1
Totaal	**58**	**59**	**59**

Locaties ligplaatsvakken vrachtschepen op de kaart



Functie Vrachtschepen 110m Vrachtschepen 135m

Afspraken vastleggen in Bestuursovereenkomst

Voorgesteld wordt dat afspraken tussen partijen over de te realiseren ligplaatsen in een Bestuursovereenkomst tussen gemeente, PoA en RWS/Ministerie IenW (Q3/Q4 2025) worden vastgelegd. In deze overeenkomst binden de partijen zich aan de realisatie van 20 ligplaatsen uiterlijk in 2041 in het Inrichtingsplangebied.

Om het beoogde aantal van 20 ligplaatsen te kunnen realiseren is het wenselijk in de ruimtelijke reserveringen een bepaalde overmaat te hanteren. Deze overmaat aan potentiële locaties is nodig omdat voor elke locatie sprake is van onzekerheden en risico's. Voor het omzetten van de riviercruiselocaties en ook de zoeklocatie op het BuitenIJ geldt de onzekerheid van de uitkomsten van omgevingsplanprocedures en voor de locaties in Haven-Stad geldt met name de onzekerheid dat de ontwikkeling van het gebied vertraagd en dat het huidige nautische gebruik verlengd gaat worden door PoA. Om meer inzicht te geven in dit risico is een apart document opgesteld waarin alle afspraken die de gemeente met het Rijk heeft gemaakt over de ontwikkeling van Haven-Stad, als grootste NOVEX locatie in Nederland, zijn weergegeven. Het betreft afspraken met het Rijk op meerdere beleidsterreinen waaronder afspraken in het kader van het MIRT voor een verkenning naar de randvoorwaardelijk OV-verbindingen. Daarbij geldt dat met de recente aankoop door de gemeente Amsterdam van het ADM terrein (165 miljoen investering) ten behoeve van de te verplaatsen bedrijven in het gebied er een extra borging is dat Haven-Stad volgens planning gerealiseerd gaat worden.

Ruimtelijke reserveringen voor de ligplaatsen en ook ruimte voor te verplaatsen duwbakken worden opgenomen in de verdere planvorming voor Haven-Stad waaronder als eerste stap het Integraal Raamwerk (of volgens de mogelijkheden die de Omgevingswet biedt vastleggen in een Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Haven-Stad). Daarnaast worden ruimtelijke reserveringen voor alle potentiële locaties opgenomen in de Watervisie en de Omgevingsvisie en ook in de NOVEX afspraken (zie ook bijlage over Haven-Stad) en het Realisatiepact Amsterdam.

Ten behoeve van de bestuursovereenkomst zal in ieder geval in de komende periode nog nadere afstemming plaatsvinden over de wijze waarop in de financiering/dekking van de kosten met betrekking tot realisatie van ligplaatsen inclusief bijbehorende voorzieningen wordt voorzien.

Bijlage: Afspraken met het Rijk betreffende Haven-Stad