**Centraal Nautisch Beheer**
**Noordzeekanaalgebied**

Gemeente Amsterdam
T.a.v. de heer S.D. Boeker (projectleider Javabrug)
Postbus 1104
1000 BC Amsterdam

**datum** : 17 september 2018
**contactpersoon**.: [redacted]
**registratienr.** : 18/04223

Betreft: voorlopige voorkeursvariant ligging Javabrug.

Geachte heer Boeker, beste Bas,

Hierbij ontvangt u de reactie van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) op uw brief (d.d. 26 juli 2018, 2018-10678) met als onderwerp "voorlopige voorkeursvariant ligging Javabrug".

In de afgelopen periode heeft het CNB actief deelgenomen in de technische werkgroep Javabrug om de inpasbaarheid van de Javabrug op de door de gemeente voorgestelde locatie te onderzoeken. Het CNB wil graag tijdig haar expertise inbrengen aan het ontwerpen van een zo optimaal mogelijke brug voor scheepvaart, bewoners en bedrijven. In de technische werkgroep is een aantal stappen gezet.

U geeft in uw brief aan dat de verschillende varianten van de Javabrug technisch gezien weinig onderscheid kennen. Voor het CNB is echter niet het onderlinge verschil van belang, maar het verschil tussen de huidige situatie op Het IJ en de toekomstige situatie met een mogelijke Javabrug. Wellicht ten overvloede, het CNB vindt een tunnel nog steeds de meest veilige oplossing als oeververbinding op deze locatie. Daarnaast zijn voor het CNB de Richtlijnen Vaarwegen bepalend en voorwaardelijk voor het ontwerp.

Op basis van de eerste stappen in het keuzeproces voor een brugtracé en -ontwerp constateert het CNB dat door de wijze waarop door de gemeente Amsterdam met de nautische veiligheid en de Richtlijnen Vaarwegen wordt omgegaan, de veiligheid en vlotheid van de scheepvaart in het geding lijkt te komen. De brug, binnen de huidige opdrachtvoorwaarden van de gemeente, blijkt immers op geen van de drie voorgestelde trajecten conform deze richtlijnen te kunnen worden ingepast. Ook is gekozen voor de naar ons idee nautisch minst acceptabele variant, namelijk de variant die het dichtst bij de zeer drukke en onoverzichtelijke bocht in Het IJ achter het Centraal Station ligt. Wat het CNB betreft is met de voorliggende ontwerpen dan ook onvoldoende aangetoond dat de toekomstige veiligheid en vlotheid op dit nautisch complexe deel van Het IJ geborgd blijft. Geen van de voorgestelde zes varianten voldoet volledig aan de gestelde nautische eisen zoals door ons o.a. aangegeven in brief d.d. 25-5-2016, 16/03068 en brief d.d. 4/7/2016, 16/03554. De specifieke afweging t.a.v. de zes varianten Javabrug is opgenomen in de CNB memo d.d. 5/7/2018 die aan het projectteam Javabrug is gestuurd.

Gezien de te verwachten ontwikkelingen in de scheepvaart, is de visie van het CNB dat een brug toekomstbestendig gebouwd dient te worden. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de autonome schaalvergroting in de dimensies voor de binnenvaart en met een groeiende behoefte aan goederenvervoer over het water, al dan niet per container.

**postbus** 19406 1000 GK Amsterdam
**email:** portsecurity@portofamsterdam.nl

Bij de dimensionering van de brug dient sowieso niet alleen rekening te worden gehouden met de reeds bestaande Richtlijnen vaarwegen, maar zeker ook met de recent door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat herhaaldelijk beschreven eis om de brug over Het IJ een minimale doorvaarthoogte van 11,35m.+n.a.p. te laten krijgen. Fysieke infrastructuur als deze wordt immers voor lange tijd aangelegd. Het CNB houdt er in dit kader dan ook rekening mee dat de achterland-verbindingen, waaronder de Schellingwouderbrug, de diverse sluizen op de vaarroute naar Noord-Nederland en de bruggen over het Amsterdam-Rijn Kanaal door de beheerder van de vaarwegen in Nederland, Rijkswaterstaat, aangepast zullen worden om onze vaarwegen toekomstbestendig te houden.

Het CNB verzoekt de gemeente Amsterdam bij deze wederom om het nationale en internationale belang van toekomstbestendig veilig en vlot scheepvaartverkeer op Het IJ te onderschrijven en dat als ruimtelijke voorwaarde mee te nemen bij het ontwerpen van de beoogde Javabrug, maar ook bij eventueel nog te ontwerpen bruggen over de vaarwegen die Amsterdam omringen. Vooralsnog heeft het CNB nog niet de overtuiging dat dit voldoende gebeurt. Het CNB wil hierover graag met de gemeente Amsterdam in gesprek, gezamenlijk met RWS WNN en het ministerie van I&W.

In de bijlage is de inhoudelijke reactie op uw specifieke vragen opgenomen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Hoofd afdeling Advies & beleid Divisie havenmeester

**postbus** 19406 1000 GK Amsterdam
**email:** portsecurity@portofamsterdam.nl

**Bijlage:**

Hieronder vindt u de reactie van het CNB op uw specifieke vragen. Voor de volledigheid, zie ook het CNB memo 5/7/2018 waarin de beoordeling van de zes ontwerpen Javabrug in detail is beschreven.

**1. Voorlopige voorkeursvariant ligging Javabrug**

Om tot een nautisch veilig brugontwerp te komen zijn de Richtlijnen Vaarwegen 2017 voor het CNB leidend. De gekozen variant voldoet niet aan deze richtlijnen en is daarom voor het CNB niet acceptabel. Veiligheid, vlot scheepvaartverkeer en vooral ook de toekomstbestendigheid zijn door de gekozen dimensionering op deze locatie niet gewaarborgd.

De gekozen westelijke voorkeursvariant zorgt voor kruisend verkeer op het vaarwater waar dat door de nabij gelegen drukke en moeilijk overzichtelijke bocht in Het IJ zeer ongewenst is. Het zorgt hierdoor, naast minder veilig scheepsvaartverkeer, ook voor minder vlot verkeer op het water. Uitgangspunt van het CNB is dat kruisend verkeer gemeden moet worden, de infrastructuur van de vaarweg veilig wordt ingericht en dat beheersmaatregelen alleen aanvullend zijn om het benodigde veiligheidsniveau te bereiken. Bovendien lijkt deze optie het bereiken van de PTA voor cruiseschepen tot 250 meter lengte negatief te beïnvloeden. Indien immers schepen op de geschetste wachtplaats ten westen van de Javabrug aan de noordzijde van Het IJ liggen, wordt de diameter van de zwaaicirkel naar verwachting met zo'n 10-20 meter verkleind. Dit zorgt voor grotere risico's op aanvaringen. Het CNB adviseert de gemeente dringend de voorgestelde trajecten te heroverwegen. Zoals eerder door het CNB aangegeven levert een beduidend meer oostelijk gelegen traject betere oplossingsmogelijkheden ten aanzien van het borgen van de veiligheid en vlotheid, nu en in de toekomst. Het CNB heeft een referentiemodel ontwikkeld op basis van de Richtlijnen vaarwegen. Inpassing van dit referentiemodel is mogelijk ter hoogte van het Azartplein – Johan van Hasseltweg. Dit referentiemodel is eerder dit jaar gedeeld en toegelicht in de technische werkgroep en strategisch overleg Javabrug.

**2. Klanteisenspecificatie**

Het overleg in de technische werkgroep Javabrug over de klanteisen is nog niet afgerond; de eisen zijn nog niet eenduidig en consistent beschreven. Het CNB vraagt zich af of in deze fase verdere verdieping van de klanteisen de meest logische eerste stap is, omdat eerst duidelijkheid nodig is hoe de gemeente Amsterdam wil omgaan met de nautische inpasbaarheid en veiligheid van een mogelijke Javabrug. Vandaar ook het eerdere verzoek voor een overleg tussen alle betrokken partijen.

**3. Maatgevend schip ten behoeve van de noordelijke vaarweg**

Het CNB kan niet akkoord gaan met de voorgestelde afwijking van de klanteis ten aanzien van het maatgevende schip. Zoals eerder gezegd, voor het CNB zijn de Richtlijnen vaarwegen leidend gezien het belang dat Het IJ een veilige vlotte en toekomstbestendige hoofdtransportas blijft voor het Europese achterland. De voorgestelde aanpassing van de klanteis past daar niet bij.