Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam

PERSOONLIJK
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De heer [redacted]
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 13 maart 2019
Behandeld door Ruimte en Duurzaamheid

Onderwerp Reactie Amsterdam op MKBA doorvaarthoogte

Geachte heer [redacted]

Hartelijk dank voor de toezending van de verdiepende analyse van MKBA studie Doorvaarthoogte Kunstwerken irt containervaart, die in opdracht van Rijkswaterstaat WVL is gemaakt. We stellen het op prijs dat Amsterdam in de gelegenheid is gesteld om inhoudelijk te reageren.
Het belang van de studie onderschrijven wij en we staan achter de zorgvuldige wijze waarop het effect van het verhogen van bruggen voor verschillende corridors in Nederland is onderzocht. We zien het rapport als een belangrijk document voor de externe adviescommissie die de gezamenlijke opgaven rond het IJ in brede zin gaat bezien en aan de minister en aan de gemeente Amsterdam zal adviseren welke oeververbindingen daarbij horen.

De conclusie van de studie is in hoofdlijnen klip-en klaar en schept daarmee duidelijkheid over een belangrijk infrastructureel beleidsdossier. De verdiepende analyse bevestigt de conclusie van de MKBA doorvaarthoogte kunstwerken van mei 2016 dat het grootschalig ophogen van kunstwerken en het veranderen van de SVIR normen de welvaart van Nederland niet verhoogt, ook niet op de corridors die in de verdiepende analyse nader zijn onderzocht. Er zijn daarmee geen redenen om de maten voor minimale doorvaarthoogte zoals in de richtlijn vermeld in de CEMT-tabel aan te passen.

Ten aanzien van de drie voor Amsterdam en de Amsterdamse haven relevante corridors bevestigt de nadere analyse de resultaten van de MKBA uit 2016 dat de baten niet opwegen tegen de te maken kosten. De containerschepen naar Noord-Nederland hebben overwegend Rotterdam als herkomst en bestemming. Deze containerschepen gaan via het Amsterdam Rijnkanaal naar de Oranjesluizen en nauwelijks via het IJ.

De studie maakt duidelijk dat de baten-kosten verhouding zo laag is, niet alleen omdat de kosten van verhoging van bruggen zo hoog zijn, maar ook omdat de economische baten laag zijn. Bovendien bevestigt de studie dat het al dan niet aanpassen van brughoogten in het achterland geen "portshift" teweegbrengt, oftewel geen invloed heeft op de keuze van verladers voor een zeehaven. Het al dan niet aanpassen van brughoogten heeft hiermee geen effect op de concurrentiepositie en marktaandelen tussen havens. Voor Amsterdam en haar haven in het bijzonder geldt dat het economisch en maatschappelijk rendement van de nieuwe zeesluis in IJmuiden niet verandert.

We plaatsen twee kanttekeningen.

1. Procesmatig:
Het valt op dat het rapport is gedateerd op 11 oktober 2018, waar wij het eind januari ontvangen hebben. Juist in het najaar 2018 waren er diverse gesprekken tussen de gemeente en Rijkswaterstaat en het ministerie Infrastructuur en Waterstaat over de inpassing van de Javabrug en is besloten tot een gezamenlijke herstart van de IJ-oeververbindingen. Wij betreuren het dat deze studie in deze periode niet met ons is gedeeld en besproken.

2. Inhoudelijk:
Het is opmerkelijk dat oeververbindingen in zeehavengebieden aan de scope van de studie zijn toegevoegd. Dit wekt de suggestie dat er aan de opmerkingen over deze oeververbindingen een uitgebreide analyse (MKBA) ten grondslag ligt en dat is duidelijk niet het geval. De MKBA inclusief de kwantitatieve benadering conform de MKBA-leidraad wordt verlaten en maakt plaats voor een kwalitatieve beschouwing met beleidsambities. Ons inziens hoort deze beschouwing niet in een MKBA thuis.

Na het ontstaan van een bestuurlijke impasse over de voorwaarden voor realisatie van de Javabrug zijn er afspraken gemaakt over een open vervolgproces. Hier geldt dat het ministerie en de gemeente inmiddels gezamenlijk werken aan de IJ-oeververbindingen, waarin een externe adviescommissie de opgaven in brede zin rond het IJ gaat bezien en welke oeververbindingen (type en locaties) daarbij horen. Een advies over de afwegingen tussen verschillende mogelijke oeververbindingen tussen de IJ-oevers is dan ook aan deze commissie. Het introduceren van nieuwe beleidsvoornemens tijdens deze adviesperiode is ons inziens dan ook niet wenselijk.

Het proces van samenwerking tussen Rijk en Gemeente zoals dat inmiddels vorm heeft gekregen, wordt als open en prettig ervaren. We hechten hier veel waarde aan, want het is de basis voor een constructieve samenwerking in deze grote opgave voor Amsterdam en de regio.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Esther Agricola
Directeur Ruimte en Duurzaamheid