Gemeente
Amsterdam

Bijlage 4

# Nota van Beantwoording Inspraak en Advies Voorkeursbesluit Sprong over het IJ

Juni 2017

Bij de aanleg van de Javabrug worden ook de fietsroutes van en naar de brug aangepakt: aan de zuidkant de route van de Jan Schaeferbrug via de Kattenburgerstraat tot aan het Kadijksplein waarbij de ontwikkeling van het Marineterrein meegenomen wordt. De komende tijd wordt dit verder onderzocht. In het Plan van Aanpak voor de Uitvoering van het Voorkeursbesluit staat hoe de zwakke en ontbrekende fietsschakels worden opgepakt.
Voorgesteld wordt al in 2020 het Voorkeursbesluit voor te leggen voor een Stenen Hoofdverbinding. De aansluitingen op de fietsnetwerken voor de westelijke oeververbinding worden betrokken bij de voorbereiding van dit Voorkeursbesluit.

Ad c Onderzoek wijst uit dat het maken van aanlandingen voor een veerverbinding op de kop van het Java-eiland en de Boorstraat hoge kosten met zich meebrengt. Bovendien kan er maar relatief kort gebruik van worden gemaakt. Op de kop van het Java-eiland wordt een hotel gebouwd en er staat tijdelijk een school. De aanleg van een aanlanding is dus pas over een aantal jaren mogelijk, en dan start al snel de bouw van de Javabrug. Wel blijft het Oostveer varen tot de Javabrug is geopend. Optimalisering van het Distelwegveer komt aan de orde in de Actualisatie Nota Veren.

Ad d Voor het bewaken van kwaliteit en samenhang tussen de verschillende deelprojecten is besloten het programma Sprong over het IJ te continueren. De inbreng van bewoners, bedrijven en ondernemers is onderdeel van het communicatietraject in de volgende fases van de planvorming.

### 2.3.5 **Rijkswaterstaat** - bijlage C5

Samenvatting advies

De hoofpunten van het advies van de Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat West-Nederland-Noord zijn:

a Maatregel 1: RWS heeft geen bezwaar tegen het voorliggende voorstel voor het optimaliseren van het IJpleinveer door meer en grotere veren en een nieuwe aanlanding aan de zuidzijde (en daardoor een snellere oversteek) te realiseren. Mits de veiligheid wordt gewaarborgd (zie ook brieven d.d. 10 mei en 4 juli 2016 omtrent de technische eisen en wensen IJ-oeververbindingen).

b Maatregel 2 en 5: Tevens onderschrijft RWS het voorstel van de bouw van het metrostation Sixhaven en een voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg, omdat deze projecten een positieve bijdrage leveren aan personenvervoer en geen negatieve invloed hebben op het vaarwegverkeer.

c Maatregel 3: In het voorbereiden van de bouw van een langzaam verkeerbrug tussen Kop van Java en Hamerstraatgebied kan RWS zich niet vinden. Een brug heeft een negatieve invloed op de bereikbaarheid, vlotheid, beschikbaarheid en de veiligheid van het Noordzeekanaal. Een tunnelvariant voorkomt elk conflict tussen het land en scheepvaartverkeer. In geen enkel opzicht doet een tunnelvariant afbreuk aan de bereikbaarheid van Amsterdam. Het advies is om het besluit te heroverwegen. Het tunnelonderzoek van RWS heeft aangetoond dat een tunnel in de vorm van een ‘passage’ op deze locatie kansrijk is, omdat er tunnelvarianten mogelijk zijn, die passen binnen de inpassingseisen van de gemeente Amsterdam. De onderzochte tunnelontwerpen - gebaseerd op een minder diepe ligging - zorgen voor nieuwe inzichten en gunstigere uitkomsten op de aspecten sociale veiligheid, comfort en reistijden. De tunnelontwerpen van RWS laten zien dat een tunnelvariant zowel in aanleg als in onderhoud goedkoper kan zijn dan een functioneel gelijkwaardige

brugoplossing. RWS is van mening dat de onderhoudskosten van beweegbare, stalen bruggen hoger zijn dan in de MKBA van de gemeente Amsterdam is aangenomen. Tevens zijn de bedienkosten van de brug nog niet meegenomen.
RWS doet het College van de gemeente Amsterdam het verzoek om het advies en de resultaten van de door RWS uitgevoerde studie "Tunnel Kop van Java (februari 2017)" mee te nemen in de heroverweging van het Voorkeursbesluit en de resultaten van deze nieuwe tunnelvarianten in de MKBA door te rekenen.

d Maatregel 4: Reserveren vaste oeververbinding tussen Stenen Hoofd en Grasweg: RWS adviseert om bij het reserveren van de oeververbinding tussen Stenenhoofd en Grasweg uit te gaan van een tunnelvariant, vanwege eerder genoemde argumenten. Tevens scoort deze tunnelvariant het best in de nu voorliggende MKBA.

e RWS adviseert eerst de veerverbinding te optimaliseren en het metrostation Sixhaven te realiseren en pas daarna het besluit te nemen over het bouwen van een vaste oeververbinding. En dat een integrale keuze wordt gemaakt voor alle (geplande) vaste oeververbindingen. Dit betreft dus ook de beoogde toekomstige oeververbindingen die buiten het te nemen Voorgenomen Voorkeursbesluit vallen, zoals de vaste oeververbinding Stenenhoofd en Sluisbuurt. Waarbij ook een toekomstperspectief kan worden opgesteld, zodat een goede invulling kan worden gegeven aan de benodigde beheersmaatregelen ten behoeve van de veiligheid.

f Indien na nadere afweging en overleg alsnog een brug in beeld blijft, dan zal RWS daar eisen aan stellen voor wat betreft hoogte van de brug (toekomstvast voor vier lagen high cube containers), overig ontwerp en beheersmaatregelen. Deze eisen zijn tevens door de Minister van Infrastructuur en Milieu, mw. drs. M.H. Schultz van Haegen, aan u per brief meegedeeld.

Antwoord

Ad a –

Ad b –

Ad c Het college van B en W heeft het door RWS ingebrachte ontwerp voor een ondiepe Javatunnel nauwgezet bestudeerd, in overleg met de nautische partijen. Conclusies van de analyse zijn:

- ◊ De variant is na enkele aanpassingen technisch en nautisch uitvoerbaar gebleken, zij het dat op de kwaliteit van de ruimtelijke inpassing en het comfort van de toeritten ingeboet is.
- ◊ De kosten komen hoger uit: circa € 103 M, ten opzichte van de eerder door Arthe ingeschatte € 65 M; RWS is akkoord met de aangescherpte kostenraming; de kosten zijn substantieel lager dan de kosten van een diepe Javatunnel én van de Javabrug.
- ◊ De vervoerwaarde-analyse van de ondiepere Javatunnel wijst uit dat circa 28.800 reizigers per dag gebruik zullen maken van de tunnel (in het hoge groeiscenario), vergelijk 28.500 van een diepere tunnel en 29.900 van een brug;
- ◊ De MKBA kent een baten-kosten-verhouding van 1,1 – 3,8 in het lage, respectievelijk het hoge ontwikkelingsscenario); vergelijk de baten-kostenverhouding van 0,8 – 2,6 van de eerder doorgerekende, dieper gelegen Javatunnel, respectievelijk 0,8 – 2,9 van de eerder doorgerekende Javabrug. Dit wordt vooral veroorzaakt door de lagere investeringskosten.
- ◊ Wat betreft de reistijdwinst en de maatschappelijke baten is het beeld genuanceerder. De gemonetariseerde reistijdbaten van de verschillende opties zijn: € 360,1 M (eerder doorgerekende diepe Javatunnel), € 462,5 M (ondiepe Javatunnel) en € 531 M (Javabrug). De totale maatschappelijke baten in het hoge scenario bedragen: € 568 M (eerder doorgerekende diepe Javatunnel), € 750 M

(ondiepe Javatunnel), € 784 M (Javabrug).

◊ Het aangepaste voorstel van RWS is voorgelegd aan de drie groepen externe experts, die in het najaar van 2016 de Kwalitatieve Review uitvoerden, met de vraag of dit nieuwe voorstel tot een aanpassing van hun oordeel leidt. De expertgroep Scheepvaart stelt dat de variant minder positief scoort; het is immers nodig de PTA te verplaatsen. Wat betreft Verkeer en Vervoer is er geen aanleiding de negatieve score te veranderen; zij het dat door de minder diepe ligging het comfort van de tunnel licht verbetert. Leden van de expertgroep Ruimtelijke Kwaliteit geven aan dat de neutrale overall-waardering voor tunnels of bruggen niet verandert. De variant voor de ondiepe tunnel scoort op onderdelen licht beter dan diepe tunnels.

◊ De Externe Adviescommissie heeft tot slot geadviseerd om af te zien van de bouw van fiets- en voetgangerstunnels op de flanken, ook in het geval van een ondiepe Javatunnel. De tunnelvariant is oncomfortabel in het gebruik, sociaal onveilig en risicovol: mocht de tunnel in de avonduren en 's nachts gemeden worden, dan zijn ofwel aanvullende maatregelen nodig voor controle en bewaking of zal mogelijk sluiting in de avonduren of 's nachts overwogen worden.

B en W hebben op basis van deze analyse een nadere afweging gemaakt over de realisering van een Javabrug of een Javatunnel. Een minder diep gelegen Javatunnel blijkt inpasbaar en blijkt ook goedkoper dan een diepe tunnel en een brug. De baten-kostenverhouding is gunstig. Daar staat tegenover dat de reistijdwinst en de totale maatschappelijke baten van een ondiepe tunnel minder gunstig zijn dan die van een Javabrug. Ook de eerder door het college aangegeven bezwaren tegen tunnels wat betreft gebruikscomfort en sociale veiligheid zijn niet weggenomen.
Het college onderschrijft uiteraard het belang dat RWS hecht aan de vlotheid en veiligheid van de scheepvaart. De Richtlijnen Vaarwegen zijn hiervoor het uitgangspunt. De in opdracht van Rijkswaterstaat uitgevoerde Veiligheidsstudie bevestigt dat wanneer het ontwerp van een brug voldoet aan de Richtlijnen Vaarwegen deze de vlotheid en veiligheid van de scheepvaart niet in gevaar brengt. Alle argumenten overwegende houdt het college vast aan de keuze voor een Javabrug in plaats van een Javatunnel.

Ad d Dit advies wordt meegenomen in het Voorkeursbesluit over de Stenen Hoofdverbinding in 2020.

Ad e De urgentie voor het realiseren van vaste oeververbindingen is groot. Daarom wordt nu gestart met het optimaliseren van de veren, de planvoorbereiding voor het metrostation Sixhaven én de planvoorbereiding voor de eerste vaste oeververbinding bij Kop Java. In 2020 wordt het Uitvoeringsbesluit genomen. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de Noord/Zuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.

Ad f De gemeente Amsterdam houdt vast aan het Voorkeursbesluit voor de bouw van de Javabrug. De uitgangspunten voldoen op hoofdlijnen aan alle technische en nautische eisen conform de Richtlijnen Vaarwegen 2011 (supplement 2013). Met betrekking tot de doorvaarthoogte wacht Amsterdam het besluit van de minister af over de doorvaarthoogte van de bruggen op de achterlandcorridors met het oog op ontwikkelingen in de containervaart eind 2017. Tot die tijd worden twee varianten gehanteerd voor de doorvaarthoogte van de brug.

tunnels deels een desinvestering zijn geweest, omdat de hele grote cruise- en zeescheepvaart op termijn tot het westen van Amsterdam beperkt zal worden (uitplaatsing passengersterminal en werven), met het risico dat een deel zich zal verplaatsen naar elders in Nederland of daarbuiten.

b Gezien bovenstaande verzoekt de minister een betere en completere afweging te maken, waarbij de voordelen van sociaal veilige tunnelvarianten goed worden meegenomen, alsmede de eerder gedane investeringen in tunnels en de beheer- en onderhoudskosten van varianten.

c Als na een betere afweging en overleg alsnog een brug in beeld blijft, dan zal de minister daar hoge eisen aan stellen voor wat betreft hoogte (toekomstvast voor 4 lagen high cube containers), overig ontwerp en beheersmaatregelen.

Antwoord

Ad a Het Voorgenomen Voorkeursbesluit bevat een veel omvattend pakket van maatregelen om de IJ-oeververbindingen te verbeteren: optimaliseren van de veren, bouw van het metrostation Sixhaven, realisering van vaste oeververbindingen op de flanken en mogelijke realisering van een voetgangerspassage CS-Buiksloterweg. Met dit pakket willen B en W het snel toenemende reizigersverkeer over het IJ accommoderen, Noord beter integreren in de stad en condities creëren voor een voortvarende gebiedsontwikkeling. De IJ-oevers zijn de grootste binnenstedelijke bouwlocatie van de stad en de regio en leveren een grote bijdrage aan de concurrentiekracht van de stad en daarmee aan de economie van de regio en Nederland.
In de afweging en de daaraan ten grondslag liggende MKBA is het belang van de scheepvaart naar het achterland en van de PTA nadrukkelijk meegenomen. De achterlandverbinding is van cruciaal belang voor de positie van de zeehaven en blijft op een vlotte en veilige manier gefaciliteerd worden. De gezamenlijke investering in de zeesluis beschouwt B en W daarom ook niet als een desinvestering. Deze maakt de zeehaven beter bereikbaar, maar speelt in de achterlandverbinding geen rol. In het ontwerp van de maatregelen Sprong over het IJ zijn de Richtlijnen Vaarwegen ook nauwgezet opgevolgd.
Om de groei van de zeecruisevaart te kunnen accommoderen was al een tweede PTA gepland. Nu wordt één nieuwe, efficiëntere en op verdere groei voorbereide PTA gerealiseerd. Tot de verhuizing van de door u genoemde werf is reeds enige jaren geleden besloten door de grondeigenaar en de werf. Dit is de laatste extensieve, watergebonden industriële functie rond het Binnen-IJ, die verhuist naar een aantrekkelijker plek elders en ruimte maakt voor meer intensieve en gemengde stedelijke functies.

Ad b Het college van B en W heeft het door RWS ingebrachte ontwerp voor een ondiepe Javatunnel nauwgezet bestudeerd, in overleg met de nautische partijen. Conclusies van de analyse zijn:

- ◊ De variant is na enkele aanpassingen technisch en nautisch uitvoerbaar gebleken, zij het dat op de kwaliteit van de ruimtelijke inpassing en het comfort van de toeritten ingeboet is.
- ◊ De kosten komen hoger uit: circa € 103 M, ten opzichte van de eerder door Arthe ingeschatte € 65 M; RWS is akkoord met de aangescherpte kostenraming; de kosten zijn substantieel lager dan de kosten van een diepe Javatunnel én van de Javabrug.
- ◊ De vervoerwaarde-analyse van de ondiepere Javatunnel wijst uit dat circa 28.800 reizigers per dag gebruik zullen maken van de tunnel (in het hoge groeiscenario), vergelijk 28.500 van een diepere tunnel en 29.900 van een brug;
- ◊ De MKBA kent een baten-kosten-verhouding van 1,1 – 3,8 in het lage, respectievelijk het hoge ontwikkelingsscenario); vergelijk de baten-

kostenverhouding van 0,8 – 2,6 van de eerder doorgerekende, dieper gelegen Javatunnel, respectievelijk 0,8 – 2,9 van de eerder doorgerekende Javabrug. Dit wordt vooral veroorzaakt door de lagere investeringskosten.

◊ Wat betreft de reistijdwinst en de maatschappelijke baten is het beeld genuanceerder. De gemonetariseerde reistijdbaten van de verschillende opties zijn: € 360,1 M (eerder doorgerekende diepe Javatunnel), € 462,5 M (ondiepe Javatunnel) en € 531 M (Javabrug). De totale maatschappelijke baten in het hoge scenario bedragen: € 568 M (eerder doorgerekende diepe Javatunnel), € 750 M (ondiepe Javatunnel), € 784 M (Javabrug).

◊ Het aangepaste voorstel van RWS is voorgelegd aan de drie groepen externe experts, die in het najaar van 2016 de Kwalitatieve Review uitvoerden, met de vraag of dit nieuwe voorstel tot een aanpassing van hun oordeel leidt. De expertgroep Scheepvaart stelt dat de variant minder positief scoort; het is immers nodig de PTA te verplaatsen. Wat betreft Verkeer en Vervoer is er geen aanleiding de negatieve score te veranderen; zij het dat door de minder diepe ligging het comfort van de tunnel licht verbetert. Leden van de expertgroep Ruimtelijke Kwaliteit geven aan dat de neutrale overall-waardering voor tunnels of bruggen niet verandert. De variant voor de ondiepe tunnel scoort op onderdelen licht beter dan diepe tunnels.

◊ De Externe Adviescommissie heeft tot slot geadviseerd om af te zien van de bouw van fiets- en voetgangerstunnels op de flanken, ook in het geval van een ondiepe Javatunnel. De tunnelvariant is oncomfortabel in het gebruik, sociaal onveilig en risicovol: mocht de tunnel in de avonduren en 's nachts gemeden worden, dan zijn ofwel aanvullende maatregelen nodig voor controle en bewaking of zal mogelijk sluiting in de avonduren of 's nachts overwogen worden.

B en W hebben op basis van deze analyse een nadere afweging gemaakt over de realisering van een Javabrug of een Javatunnel. Een minder diep gelegen Javatunnel blijkt inpasbaar en blijkt ook goedkoper dan een diepe tunnel en een brug. De baten-kostenverhouding is gunstig. Daar staat tegenover dat de reistijdwinst en de totale maatschappelijke baten van een ondiepe tunnel minder gunstig zijn dan die van een Javabrug. Ook de eerder door het college aangegeven bezwaren tegen tunnels wat betreft gebruikscomfort en sociale veiligheid zijn niet weggenomen.
Het college onderschrijft uiteraard het belang dat RWS hecht aan de vlotheid en veiligheid van de scheepvaart. De Richtlijnen Vaarwegen zijn hiervoor het uitgangspunt. De in opdracht van Rijkswaterstaat uitgevoerde Veiligheidsstudie bevestigt dat wanneer het ontwerp van een brug voldoet aan de Richtlijnen Vaarwegen deze de vlotheid en veiligheid van de scheepvaart niet in gevaar brengt. Alle argumenten overwegende houdt het college vast aan de keuze voor een Javabrug in plaats van een Javatunnel.

Ad c De gemeente Amsterdam houdt vast aan het Voorkeursbesluit voor de bouw van de Javabrug. De uitgangspunten voldoen op hoofdlijnen aan alle technische en nautische eisen conform de Richtlijnen Vaarwegen 2011 (supplement 2013). Met betrekking tot de doorvaarthoogte wacht Amsterdam het eind 2017 geplande besluit van de minister af over eventuele aanpassing van de norm voor de doorvaarthoogte op de achterlandcorridors met het oog op ontwikkelingen in de containervaart. Tot die tijd worden 2 varianten gehanteerd voor de doorvaarthoogte van de brug.
In overleg met de nautische partijen zullen in de volgende fase de overige eisen worden uitgewerkt m.b.t. ontwerp en beheer, bijvoorbeeld ten aanzien van wachtplaatsen, walradar, bedieningsregime et cetera. Hierover zijn afspraken tussen partijen gemaakt.

Duidelijk is bovendien geworden dat verplaatsing van de PTA tot een forse bezuiniging voor RWS kan leiden wat betreft de kosten voor het op diepte houden van de vaarweg op het IJ.

### 2.3.9 **Fietsersbond** - bijlage C9

Samenvatting advies

De hoofpunten van het advies van de Fietsersbond zijn:

a De Fietsersbond ondersteunt het rechttrekken van het IJpleinveer en pleit voor meer verbeteringen van het verensysteem.
b Ondersteunt het bouwen van een Javabrug, mits niet hoger dan 9,50 meter en vraagt voor een aansluiting zonder onderbreking op de Jan Schaeferbrug en geeft hiervoor verschillende suggesties.
c Bepleit voor alle varianten snelle verbeteringen van het aansluitende fietsnetwerk.
d De Fietsersbond heeft een voorkeur voor een gecombineerde fiets- en voetgangerstunnel westelijk van het Centraal Station. Een aparte voetgangerstunnel is volgens de Fietsersbond weggegooid geld.

Antwoord

Ad a In het kader van het programma Sprong over het IJ wordt gewerkt aan het optimaliseren van het IJpleinveer. De zuidelijke aanlanding wordt verplaatst, de vaarroute wordt korter en er gaan meer veren varen. De gemeente onderzoekt ook de verbetering van de andere veerverbindingen, zoals het NDSM-veer, Buiksloterwegveer en Distelwegveer. Dit laatste veer heeft nu een tijdelijke route, vanwege de bouwwerkzaamheden bij de Pontsteiger. In het kader van de Actualisatie Nota Veren wordt de beste toekomstige route in kaart gebracht. De route Westerdoksdijk/De Ruyterkade - Eye is één van die opties. De uitkomsten van het onderzoek en de daaruit voortkomende maatregelen worden verwacht in de tweede helft van 2017.
Ook is onderzoek gedaan naar het optimaliseren van het Oostveer door de aanleg van een betere aanlanding bij het Azartplein. Er is niet gekozen voor een verplaatsing van de zuidelijke aanlanding naar de kop van het Java-eiland (zoals voorgesteld in het advies met betrekking tot het Javaveer). Dit heeft te maken met het feit dat er maar relatief korte tijd geprofiteerd kan worden van een dergelijke investering. Onderzoek wijst uit dat het maken van aanlandingen op de kop van het Java-eiland hoge kosten met zich meebrengt. Bovendien kan er maar relatief kort gebruik van worden gemaakt. Op de kop van het Java-eiland wordt een hotel gebouwd en er staat (tijdelijk) een school. De aanleg van een aanlanding is pas over een aantal jaren mogelijk. Dan resteert nog slechts kort tijd tot de bouw van de Javabrug. Wel blijft het Oostveer varen tot de Javabrug is geopend.
Om de reizigersgroei op te vangen en de drukte beter te spreiden lopen de volgende acties:

◊ Sinds kort varen twee nieuwe (en grotere) veren op de Buiksloterweg-CS verbinding. Met de nieuwe schepen kunnen meer reizigers op een snelle, veilige en comfortabele manier het IJ oversteken.
◊ Aankoop van nieuwe schepen die in de loop van 2018 in de vaart komen.
◊ Onderzoek naar verbeteringen in het ontwerp van nieuwe schepen voor meer comfort en veiligheid, het verhogen van de capaciteit en/of het beter in- en ontschepen.
◊ Een nieuw meetsysteem waarmee vanaf eind 2017 dagelijks het aantal reizigers

Ad b In de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA is daarom opgenomen dat onderzocht moet worden of op de oude locatie ruimte kan blijven voor kleine zeecruiseschepen. Het gaat hierbij om 25-40 schepen per jaar. Een eventuele Stenen Hoofdbrug zal een hierop afgestemde doorvaartbreedte moeten hebben.
Ad c In de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA worden verschillende alternatieve locaties voor de PTA onderzocht. Een afweging wordt eind 2017 gemaakt.

### 2.3.14 **Havenbedrijf Amsterdam NV** - bijlage C14

Samenvatting advies

De hoofdpunten van het advies van het Havenbedrijf Amsterdam NV zijn:
a Pas de tijdslijn in de adaptieve strategie aan door een snellere optimalisatie van het verennetwerk en de versnelde aanleg van het metrostation Sixhaven.
b Bouw geen bruggen maar tunnels en besluit hier pas toe nadat de effecten van eerdere optimalisaties bekend zijn.
c Mocht de keuze toch een brug zijn, weet dan dat een brug de concurrentiepositie van onze havenregio verzwakt, zeker als deze niet geschikt wordt gemaakt voor het vervoer van vier lagen 'high cube' containers op een binnenvaartschip.
d Indien er tot de bouw van een brug wordt besloten, moet er bij de planning voor de bouw daarvan rekening worden gehouden met de operationele beschikbaarheid van een nieuwe PTA op het moment dat er door de bouwwerkzaamheden geen zeecruiseschepen meer kunnen 'zwaaien' voorbij de locatie voor deze brug. Besluit tot een Bestuursopdracht om de stad samen met PTA en Havenbedrijf Amsterdam een nieuwe locatie te laten vinden voor de te verplaatsen passagiersterminal.
e Overweeg de Javabrug meer oostelijk aan te leggen.
f Zorg voor financiële compensatie voor de te verplaatsen ligplaatsen van de riviercruiseschepen, die door de nieuwe aanlanding van het IJpleinveer ter hoogte van 'De Ruijterkade Oost' elders een plek dienen te vinden.
g Beperk de overlast door de bouw van een nieuwe oeververbinding in, naast en boven Het IJ;
h Betrek ons tijdig en consistent bij het ontwerp van nieuwe oeververbindingen.
i Houd rekening met een klap voor kleinere zeecruiseschepen in een eventuele Stenen Hoofdbrug;
j Betrek ons de komende tijd nauw en tijdig bij de voorbereidingen voor de besluitvorming.

Antwoord

Ad a In de uitwerking van de maatregelen 1 en 2 wordt versnelling van de uitvoering nader onderzocht.
Ad b B en W hebben de afweging Javabrug-Javatunnel opnieuw gemaakt, mede op basis van een nadere analyse van het voorstel van RWS voor een minder diep gelegen Javatunnel. B en W houden vast aan het besluit voor realisering van een Javabrug. Overwegingen hierbij zijn:
◊ Het Uitvoeringsbesluit wordt genomen in 2020. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de Noord/Zuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.
◊ In 2020 wordt het Voorkeursbesluit voor de Stenen Hoofdverbinding genomen, op basis van een nadere afweging brug-tunnel.
Ad c Het college van B en W wacht het besluit af van de Minister van IenM over een eventuele aanpassing van de Richtlijnen Vaarwegen met betrekking tot de door-

vaarthoogte van bruggen. Tot dat moment worden in de uitwerking twee varianten voor mogelijke brughoogten, vooralsnog 9.70m. en 11.35 m. gehanteerd.

Ad d Parallel aan het Definitieve Voorkeursbesluit nemen B en W een besluit over de Bestuursopdracht Verplaatsen PTA. Verschillende alternatieve locaties worden samen met PTA en HbA onderzocht met het oog op een besluit over de nieuwe locatie van de PTA eind 2017. De beschikbaarheid van locaties maakt onderdeel uit van de afweging.

Ad e Een vaste oeververbinding vanaf het Azartplein naar Noord is in fase 1 Sprong over het IJ onderzocht. Deze heeft een lagere vervoerwaarde en baten-kostenverhouding dan de Javabrug.
Conform de Raadsmotie PvdA 16 maart 2017 wordt ook een oostelijk tracé van de Javabrug in de vervolgfase nader onderzocht en afgewogen.

Ad f De wijze van compensatie voor de te verplaatsen afmeerplekken voor riviercruiseschepen komt in de vervolgfase aan de orde.

Ad g Dit is uitgangspunt voor de verdere planvoorbereiding.

Ad h Idem

Ad i Idem

### 2.3.15 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) - bijlage C15

Samenvatting advies

De hoofdpunten van het advies van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied zijn:

a Wijzig het Voorkeursbesluit om een Javabrug te bouwen in een Voorkeursbesluit om een nautisch veilige Javatunnel aan te leggen.

b 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.

c 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.

d 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.

e 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.

f Optimaliseer het IJpleinveer eerder dan nu gepland staat.

g 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.

h Onderzoek een meer oostelijk aan te leggen brug in plaats van de huidige locatie voor een brug bij de Kop van Java.

i 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;

j 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.

Antwoord

Ad a B en W hebben de afweging Javabrug-Javatunnel opnieuw gemaakt, mede op basis van een nadere analyse van het voorstel van RWS voor een ondiepe Javatunnel. B en W houden vast aan het besluit voor realisering van een Javabrug. Overwegingen hierbij zijn:
- ◊ Het Uitvoeringsbesluit wordt genomen in 2020. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de Noord/Zuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.
- ◊ In 2020 wordt het Voorkeursbesluit voor de Stenen Hoofdverbinding genomen, op basis van een nadere afweging brug-tunnel.

Ad b Idem

Ad c B en W hebben geen aanwijzingen voor een blijvende negatieve perceptie van het gebruik van een te openen brug. Wachttijden zijn meegenomen in de Vervoerwaardestudie, de MKBA, de Kwalitatieve Review en in de nadere afweging.

Ad d Dit is uitgangspunt voor de verdere planvoorbereiding.

Ad e De urgentie voor het realiseren van vaste oeververbindingen is groot. Daarom wordt nu gestart met het optimaliseren van de veren, de planvoorbereiding voor het metrostation Sixhaven én de planvoorbereiding voor de eerste vaste oeververbinding bij Kop Java. In 2020 wordt het Uitvoeringsbesluit genomen. Daarbij worden de resultaten betrokken van monitoring van de effecten van de opening van de Noord/Zuidlijn, de ontwikkeling van het reizigersverkeer over het IJ én van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.

Ad f In de uitwerking van maatregel 1 wordt versnelling van de uitvoering nader onderzocht.

Ad g Dit is een uitgangspunt in de verdere planvoorbereiding.

Ad h Een vaste oeververbinding vanaf het Azartplein naar Noord is in fase 1 Sprong over het IJ onderzocht. Deze heeft een lagere vervoerwaarde en baten-kostenverhouding dan de Javabrug.
Conform de Raadsmotie PvdA 16 maart 2017 wordt ook een oostelijk tracé van de Javabrug in de vervolgfase nader onderzocht en afgewogen.

Ad i In de uitwerking van maatregel 2 wordt versnelling van de uitvoering nader onderzocht.

Ad j Het Voorkeursbesluit over de eventueel te realiseren maatregel 5 – Voetgangerspassage CS-Buiksloterweg wordt versneld en wordt genomen minimaal een jaar na in gebruik name van het nieuwe metrostation Sixhaven.

## 2.3.16 **Koninklijke BLN-Schuttevaer** - bijlage C16

Samenvatting advies

De hoofpunten van het advies van de Koninklijke BLN-Schuttevaer zijn:

a Bouw geen brug over het IJ tenzij 4 hoog high cube containervaart onder alle omstandigheden mogelijk is. Dat betekent een brug met een minimale doorvaarhoogte van 12.50 meter. Huidige bruggen, met een hoogte van 9.10 m. mogen niet de norm bepalen. Kies een 'no regret' maatregel.

b Haal het besluit voor een tunnel, maatregel 5, naar voren in het proces.

c Een brug over het Noord-Hollands Kanaal is een nieuwe beperking voor de doorgaande beroepsvaart en recreatievaart.

Antwoord

Ad a Met betrekking tot de doorvaarthoogte wacht Amsterdam het besluit van de mi-