Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

RWS BEDRIJFSINFORMATIE
Gemeente Amsterdam
mevrouw Agricola
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord

Toekanweg 7
2035 LC Haarlem
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
www.rijkswaterstaat.nl

Datum
18 november 2016

Ons kenmerk
RWS-2016/48899

minuut

Standpunt RWS omtrent concept voorgenomen voorkeursbesluit Sprong over het IJ gemeente Amsterdam

GETYPT DOOR / PARAAF [redacted]	**VERVOLG OP**
VERGELEKEN DOOR / PARAAF [redacted]	**RAPPELDATUM** 18 november 2016
VERZONDEN DOOR / PARAAF	**VERZENDDATUM** 18 november 2016
ONDERTEKENING DOOR / PARAAF Nancy Scheijven	**VERZENDWIJZE**
MEDEWERKING VAN / PARAAF	**NA VERZENDING RETOUR AAN**
AFSCHRIFT AAN	**ADRES**

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 2232 3500 GE Utrecht

Gemeente Amsterdam
T.a.v. mevrouw Agricola
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord

Toekanweg 7
2035 LC Haarlem
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 - 79 74 500
F 088 - 79 74 501
www.rijkswaterstaat.nl

Ons kenmerk
RWS-2016/48899

Uw kenmerk

Bijlage(n)
geen

Datum 18 november 2016
Onderwerp Standpunt RWS omtrent concept voorgenomen voorkeursbesluit Sprong over het IJ gemeente Amsterdam

Geachte mevrouw Agricola,

Op 10 november jl. spraken wij in het directeurenoverleg IJ af dat RWS met een reactie komt welke kan dienen als standpunt voor het 'dubbele wethouderoverleg' waarin het concept voorgenomen voorkeursbesluit Sprong over het IJ zal worden besproken. Tijdens het DO spraken wij af dat ik specifiek op een vijftal zaken zal ingaan welke in het overleg aan bod zijn gekomen. Daarnaast wil ik van de gelegenheid gebruik maken om nogmaals de zienswijze van RWS – en de onderbouwing die daaraan ten grondslag ligt – aan u kenbaar te maken.

Algemeen
In de afgelopen periode hebben wij – samen met Centraal Nautisch Beheer en Havenbedrijf Amsterdam – op een constructieve manier gewerkt aan het concept voorgenomen voorkeursbesluit Sprong over het IJ. Ondanks het feit dat zowel veren, bruggen en tunnels als alternatief de revue zijn gepasseerd hebben wij de indruk dat u aankoerst op de bouw van twee bruggen over het IJ. Deze indruk wordt onder andere bevestigd door de manier waarop de bruggen zijn uitgewerkt (veel details) in tegenstelling tot de tunnels. Argumenten die in het voordeel van bruggen zijn (ruimtelijke kwaliteit: imago) en in het nadeel van tunnels zijn (verkeer & vervoer: sociale veiligheid), worden uitvergroot. Nadelen van bruggen (comfort en wachttijden bij brugopeningen) en voordelen van tunnels (nautische doorstroming en veiligheid) worden onderbelicht.

Zoals eerder schriftelijk aangegeven (10 mei en 4 juli 2016) heeft het Rijk juist veel geïnvesteerd in de optimalisatie van de hoofdtransportas Noordzeekanaal en IJ door vervanging van bruggen door 'tunnels' en de (reeds gestarte) bouw van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden. RWS geeft hierdoor in het proces de voorkeur aan tunnels en/ of optimalisatie van de (bestaande) veerverbindingen als oeververbindingen over het Binnen IJ. RWS vreest dat een en mogelijk twee bruggen deze investeringen in gevaar brengen. Deze vrees wordt gedeeld door meerdere partners met belangen rondom het Noordzeekanaal (provincie Noord Holland, verschillende gemeenten, ORAM, Koninklijke BLN-Schuttevaer en het Havenbedrijf Amsterdam).

Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord

Datum
18 november 2016

Ons kenmerk
RWS-2016/48899

1. Sociale veiligheid in relatie tot tunnels onder het IJ

In de MCA (concept versie 10 november jl.) constateer ik dat sociale veiligheid en comfort (rolpaden in tunnels voor fietsers zeer negatief beleefd) als belangrijk nadeel van een tunnel wordt genoemd. Dit belangrijke nadeel lijkt doorslaggevend in de MKBA bij de afweging voor de flankverbinding aan de oostzijde van Amsterdam.

In het DO ontstond discussie over de Maastunnel, welke volgens u minimaal zou worden gebruikt en nu wordt gesloten. Navraag leert echter dat sluiting niet aan de orde is, wat ook in de meest recente versie van de MCA is opgenomen. Aangezien de Maastunnel en wellicht andere passages in andere steden als belangrijke referenties kunnen dienen, vraag ik u dit aspect (sociale veiligheid) nogmaals goed te onderzoeken. Hierdoor zou het aspect van vermeende sociale onveiligheid geheel of voor een groot deel kunnen worden weggenomen.

2. Nautische veiligheid in relatie tot bruggen over het IJ

Naast de thema's Verkeer & vervoer (waaronder sociale veiligheid) en Ruimtelijke kwaliteit is in de MCA het thema Scheepvaart onderzocht. Het expertteam heeft dit thema op een aantal subthema's (onder andere imago van de stad als cruisehaven en risico's op aanvaringen) beoordeeld. De totaalscore van tunnels is in vergelijking met bruggen significant hoog. Ik constateer dat deze uitkomsten ten aanzien van het thema Scheepvaart niet of nauwelijks terugkomen in uw conclusie.

Aangezien (de veiligheid voor en de bereikbaarheid van de) scheepvaart voor RWS het meest belangrijke item is (dit geldt overigens ook voor de andere partners in het DO), vraag ik u hier aandacht aan te besteden. Na diverse aanvaringen in het verleden zijn bruggen over het Noordzeekanaal, zoals de Hemspoorburg, vervangen door tunnels en veren. Ik ben benieuwd hoe u de risico's op 'aanvaringen' wilt beheersen en welke maatregelen u voorstelt om de veiligheid voor de scheepvaart en haar omgeving te garanderen. Met name containervaart staat bekend om de enorm grote dode hoeken voor de boeg; in relatie met bruggen die een negatief effect op radarnavigatie heeft. Deze onderwerpen zijn belangrijk om aan de voorkant goed uit te werken, aangezien deze in het kader van de vergunningverlening – later in het proces – door RWS worden beoordeeld.

3. Benodigde diepte in het IJ bij verplaatsing PTA

Vorige week heeft Wethouder Ollongren tijdens het havendebat gemeld dat de gemeente voornemens is de PTA te verplaatsen. Deze uitspraak lijkt een groot effect te krijgen op het lopende proces Sprong over het IJ. Bij verplaatsing van het PTA naar Zaandam – zoals nu wordt voorgesteld – heeft dit als gevolg dat over het Binnen IJ geen diepliggende zeeschepen meer zullen varen. Alleen de binnenvaart (klasse VIb) zal gebruik maken van de route. Dit betekent dat de diepte van de vaarweg ter hoogte van de huidige PTA en in de oost richting van het IJ op binnenvaartklasse kan worden afgestemd, hetgeen circa 5 meter in diepte scheelt.

Deze afwaardering van de vaarweg betekent minder baggeren, wat een positief effect heeft op het beheer & onderhoud van RWS (minder uitgaven). Bovendien kunnen tunnels minder diep worden gerealiseerd, wat een positief effect heeft op de investeringskosten (minder rolpaden en liften), op het comfort (gemakkelijkere toegang) en inpasbaarheid (wellicht beter inpasbaar). Dit zal in de MKBA positieve effecten hebben op de tunnelvarianten. Het verschil in comfort tussen bruggen en tunnels zal hierdoor sterk verminderen.

4. Doorvaarthoogte van de bruggen

Zoals in mijn brief van 4 juli jl. aangegeven, houd ik vast aan een doorvaarthoogte van 11,35 m. 11,35 meter is toekomstbestendig, nautisch veiliger en van economisch belang voor de binnenvaart in de havenregio.

Ik heb geconstateerd dat het huidige ontwerp van de Javabrug op 9.70 meter niet voldoet aan de nautische eisen, zoals verwoord in de brieven van RWS en CNB. Ik verzoek u alsnog een gedetailleerd ontwerp voor een 11,35 m brug te laten maken en de kostenberekeningen mee te nemen in de MKBA. Dit heeft waarschijnlijk negatieve effecten op het comfort en de inpasbaarheid, welke inzichtelijk moeten worden gemaakt om een objectief beeld te kunnen vormen.

5. Kruisend scheepvaartverkeer (Java)bruggen

In uw MKBA staat u minimaal stil bij de negatieve effecten op de nautische veiligheid bij realisatie van bruggen.

Een brug met vaste doorvaarthoogte van minder dan 11,35 heeft effecten op de bewegende brugdelen aan weerszijde. In dat geval zal een groot deel van het scheepvaartverkeer moeten worden afgewikkeld middels een van de beweegbare brugdelen. In het kader van nautische veiligheid is kruisend verkeer voor dit soort schepen ongewenst, wat betekent dat er aan weerszijden een beweegbaar deel zal moeten worden gerealiseerd van minimaal 35 m breed.

In de in het DO besproken nieuwste versie van de MKBA zijn voor de bediening van de bruggen geen kosten opgenomen (alhoewel de bediening van tunnels evenmin is opgenomen en deze wellicht tegen elkaar wegvallen). Tevens zijn negatieve effecten voor de recreatievaart (wachttijden) voor de bruggen niet opgenomen.

Tot slot

RWS deelt de mening van de gemeente Amsterdam dat een optimalisatie van IJ oeververbindingen noodzakelijk is in de komende jaren. Wij stellen echter voor een adaptieve strategie te volgen voor het verbeteren van de verbinding tussen zuid- en noordoever. Wij verstaan hieronder dat er zo lang mogelijk geen maatregelen worden genomen, die leiden tot onomkeerbare gevolgen, zoals de bouw van bruggen. In deze redenering worden eerst de veerverbindingen geoptimaliseerd, daarna metrostation Sixhaven in gebruik genomen en pas nadat dat onvoldoende is gebleken, wordt een tunnel (die in de MKBA zeer positief scoort) aangelegd.

Ik constateer dat de gemeente op dit moment voornemens is zo snel mogelijk te starten met de bouw van een Javabrug. Ik verzoek u dit in heroverweging te nemen. Ik vraag u zorgvuldig de effecten van de nieuwste inzichten waarvan de verplaatsing van de PTA de meest belangrijke is, mee te nemen in uw MKBA. Uiteraard zal RWS - zoals we tot op heden steeds hebben gedaan – u zoveel mogelijk ondersteunen in uw proces.

Met vriendelijke groet,
directeur Netwerkmanagement Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

[redacted]

mevrouw N.J.A. Scheijven

Rijkswaterstaat
West-Nederland Noord

Datum
18 november 2016

Ons kenmerk
RWS-2016/48899