Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 2232 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE
Gemeente Amsterdam
t.a.v. Esther Agricola
Postbus 1104
1000 BC 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

Datum
14 september 2018

Uw kenmerk
2018-10535

Ons Kenmerk
RWS-2018/35993

Datum 14 september 2018
Onderwerp Voorkeursvariant ligging Javabrug

Geachte mevrouw Agricola,

Op 26 juli heeft de projectmanager Javabrug (dhr. Boeker) Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (RWS) formeel verzocht (brief 2018-10535) een reactie te geven over de gekozen voorkeursvariant W3. Deze handreiking stel ik op prijs. In de bijlage van deze brief zijn mijn antwoorden opgenomen die betrekking hebben op de (inhoudelijke) vragen van de projectgroep Javabrug.
Op dit moment is de Gemeente Amsterdam voornemens om de gekozen voorkeursvariant W3 verder uit te werken en deze voor te leggen in het besluitvormingsproces Sprong over het IJ. Ik ben van mening dat de locatievarianten binnen de projectscope niet voldoen aan de door RWS gestelde (nautische) eisen, welke in eerdere correspondentie met u is gecommuniceerd [1]. De beoogde locaties kunnen niet worden ingericht met een brug. Ik zal in deze brief mijn zienswijze onderbouwen en ik sluit af met een advies.

Betrokkenheid RWS

Sinds 2016 is RWS nauw betrokken bij het proces om te komen tot de verbetering van de oeververbindingen voor langzaam verkeer tussen het centrum van de stad en Amsterdam-Noord over het Binnen-IJ. In 2016 en 2017 heeft Rijkswaterstaat WNN (RWS WNN) Amsterdam haar klanteisen gegeven die refereren aan o.a. SVIR en de Richtlijnen Vaarwegen 2011/2017. RWS beschouwt deze kaders als nautische eisen (hierna te noemen klanteisen (KES)).
In de brief van 28 februari 2017 is door mij een reactie gegeven op uw adviesvraag op het voorgenomen Voorkeursbesluit Sprong over 't IJ. In mijn reactie deed ik een dringend verzoek om de voorkeursbeslissing Javabrug te heroverwegen en het advies voor een aangedragen tunnelvariant als volwaardig alternatief mee te nemen.

[1] 10 mei 2016, technische eisen en wensen IJ-oeververbinding; 4 juli 2016 Technische eisen en wensen IJ – oeververbinding; 18 november 2016, Standpunt RWS omtrent concept voorgenomen voorkeursbesluit Sprong over het IJ gemeente Amsterdam;28 februari 2017, Onderzoek naar technische haalbaarheid van de tunnel tussen Java-eiland en Amsterdam Noord;28 februari 2017, Reactie Rijkswaterstaat op adviesvraag gemeente Amsterdam inzake Sprong over het IJ.

In de afgelopen decennia is het Rijksbeleid erop gericht de vaarwegen in de havengebieden (Maritieme toegangswegen) robuust in te richten en kruisend verkeer tussen wegverkeer en scheepvaartverkeer ongehinderd te laten plaatvinden (zogenaamd ongelijkvloerse kruisingen). Met een tunnel zijn interactieproblemen tussen land- en waterverkeer in de vorm van aanvaringen en lange wachttijden duurzaam opgelost. Ik ben nog steeds van mening dat de keuze voor deze brug eerdere gezamenlijke investeringen in de Nieuwe Zeesluis en diepliggende tunnels deels teniet worden gedaan. Bovendien heeft de aanwezigheid van de voorgenomen Javabrug over het IJ negatieve effecten op de beschikbaarheid en aantrekkelijkheid van het vaarwegennetwerk en leidt een brug tot een toename van onveiligheid in vergelijking met het huidige veiligheidsniveau.

De onderzoeken die afgelopen jaar door de technische werkgroep Javabrug zijn uitgevoerd (Risicosessie nautische inpassing en het onderzoek van het Maritime Institute Research Netherlands (MARIN) "Nautische evaluatie inpassing wachtplaatsen Javabrug" (hierna: Marinrapport) maken nog eens goed inzichtelijk dat een brug, zonder af te wijken van rijksbeleidskaders, op de beoogde locatie van Amsterdam niet mogelijk is.

Klanteisen (KES)
Het Noordzeekanaal is een vaarweg die geschikt is voor CEMT-klasse schepen VI-b. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) beschrijft dat de hoofdvaarwegen die de belangrijkste zeehavens met het achterland verbinden (hoofdverbindingsassen) ten minste geschikt zijn voor klasse VI-b schepen en vierlaagse containervaart (Nota Mobiliteit). Dat betekent dat de vaarweg ingericht dient te worden op basis van de maatgevende karakteristieken van deze schepen; een vierbaksduwstel en een koppelverband[2]. Voorts mogen schepen van klasse VI-b ook 5 lagen containers afladen, voor zover de stabiliteit dit toelaat. Rijkswaterstaat heeft de maatgevende CEMT klasse al omschreven in de brief van 10 mei 2016 en 4 juli 2016. Tevens is het maatgevende schip VI-b ook opgenomen in de Nota van Uitgangspunten Sprong over 't IJ in 2016. De aanbeveling van het Marinrapport om bij de afmeting van de wachtplaats uit te gaan van de karakteristieken van de CEMT VI-b, staat voor RWS onomstotelijk vast. De brug wordt immers gebouwd voor 70 jaar of langer.
In lijn met eerder gestuurde brieven van RWS en de Minister hanteert RWS de onderstaande KES:

- **Wachtplaats (WP)**. Het is onacceptabel om een wachtplaats zowel voor beroepsvaart als voor recreatievaart in de doorgaande vaarweg te situeren. De wachtplaatsen dienen te voldoen aan hetgeen RWS heeft beschreven in haar klanteneisen in 2016. Een vaarwegvak moet voor de betreffende doorvaartopening, vrij worden gehouden van wachtend scheepvaartverkeer dat een brugopening vergt (recreatievaart en obstakelvaart). De WP moet geheel buiten de vaarweg liggen, conform RV 2017 5.9.2. RWS conformeert zich aan de gestelde eisen voor de wachtplaatsen beroepsvaart/recreatievaart zoals omschreven in het Marinrapport.

[2] Koppelverband: Samestel van bijv. motorschip klasse Va met 3 Europa II bakken (186m x 22.80m)

- **Draaicirkel cruiseschepen**. RWS heeft aangegeven dat de Javabrug inclusief de bijbehorende wachtplaatsen zich niet laat combineren met het nautisch gebruik van de draaicirkel van de cruiseschepen van de Passengers Terminal Amsterdam (zie brief 4 juli 2016 en de Nota van Uitgangspunten Sprong over 't IJ 2016). De wachtplaats (van de westelijke variant) overlapt gedeeltelijk de draaicirkel. Het gebruik van de draaicirkel verhoogt het risico voor de afmerende schepen bij de wachtplaatsen Javabrug.

- **Kruisend verkeer**. Conform de SVIR en de RV2017 dient in het vaarwegontwerp zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met het scheiden van beroepsvaart en recreatievaart. De brugvarianten, allen voorzien van een beweegbaar gedeelte van 20 en 35m, veroorzaken in alle gevallen kruisend verkeer tussen beroepsvaart onderling, en tussen recreatievaart en beroepsvaart.
  In de variantenstudie is nog onvoldoende aangetoond op welke wijze kruisend verkeer en de scheiding van beroepsvaart en recreatievaart veilig kan worden geborgd en welke oplossingen er zijn om het kruisende verkeer zo minimaal mogelijk te laten plaatsvinden.

Ruimtelijke inpassing van de Javabrug in de vaarweg kan alleen plaatsvinden wanneer wordt voldaan aan de RWS KES. Het verbaast me dan nog meer dat in de Adviesvraag van 26 juli 2018, de projectmanager Javabrug mij vraagt de RWS klanteis m.b.t. de breedte van de WP neerwaarts bij te stellen om de Javabrug binnen de opgedragen projectscope ruimtelijk inpasbaar te maken. De suggestie om ten gunste van de landzijdige inpassing van de richtlijnen af te wijken ten koste van de nautische inpassing, zet onze samenwerking onder spanning.

Keuzeproces voorkeursvariant
De varianten zijn op 10 juli door het kernteam beoordeeld op een drietal aspecten, te weten:

- Fietscomfort en vervoerswaarde
- Ruimtelijke inpassing
- Maakbaarheid en risico's (waaronder nautische inpassing en risico's).

Ik ben verbaasd dat de nautische inpassing van de brug *niet* als onderdeel van de ruimtelijke inpassing wordt beschouwd, maar als "maakbaarheid en risico". Naar mijn mening wordt de nautische inpasbaarheid niet gelijkwaardig afgewogen binnen het vraagstuk van ruimte inpassing. Daardoor zijn in de afweging van de voorkeursvariant de risico's met betrekking tot nautische inpasbaarheid niet meegewogen ondanks de nautische adviezen van het CNB (o.a. de beoordelingsmatrix 6 varianten van de Javabrug, memo dd. 05-07-2018), de notitie Risicosessie inpassing Javabrug en het Marinrapport.

Passengers Terminal Amsterdam (PTA)
In het coalitieakkoord van de Gemeente Amsterdam is gekozen om de PTA niet te verplaatsen naar de Coenhaven. Op dit moment is niet duidelijk welke richtinggevende keuzes het gemeentebestuur gaat maken over de verdere toekomst van de PTA. In de Nota van Uitgangspunten en tevens het projectplan

Javabrug is juist heel duidelijk gesteld dat het verplaatsen van de PTA naar een andere locatie voorwaardelijk is bij het realiseren van de Javabrug. RWS beschouwt "het inleveren van de zwaaiplaats voor zeecruiseschepen t.b.v. nautische inpassing van de Javabrug" als een negatieve (economische) spiraal. Dit is o.a. strijdig met het beleid van de Ministerie I&W om de groei van de scheepvaart te faciliteren. Het niet meer ontvangen van grote cruiseschepen staat haaks op dit beleid.
De uitplaatsing van de PTA kan niet los worden gezien van de verdere uitwerking van de Javabrug. Naar mijn mening komt de maakbaarheid van de Javabrug als gevolg van de onduidelijkheid omtrent de PTA, onder zeer grote druk te staan. Voor RWS als uitvoeringsorganisatie van het Ministerie is het voorwaardelijk dat de PTA verplaatst is, alvorens er een start wordt gemaakt met de bouw van de Javabrug.

Verdere uitwerking KES
De huidige voorkeursvariant W3 en de andere locatie-varianten binnen de huidige scope voldoen niet aan de RWS klanteisen. Rijkswaterstaat is van mening dat een verdere gedetailleerde uitwerking van klanteisen (zoals constructieve uitgangspunten, walradar, het openingsregime, bediening en verkeersbegeleiding) op dit moment niet aan de orde is. We willen graag op bestuurlijk niveau eerst met elkaar spreken over de nautische inpasbaarheid en de nautische veiligheid zodat helder wordt op welke wijze Amsterdam met onze top klanteisen omgaat.

Standpunt en advies
Het is afgelopen periode gebleken dat het niet mogelijk is om op basis van de RWS KES de beoogde Java brug veilig in te passen binnen de huidige vastgestelde projectscope (locatie Kop van Java). Om een volwaardige variantenafweging te kunnen maken moet 'nautische inpassing' een randvoorwaarde/uitgangspunt voor de verdere uitwerking van het project zijn.
Ik geef hierbij concreet aan dat de voorkeurslocatie (en de andere locaties binnen de scope) niet kan worden ingericht met een brug.

Mijn advies is:

1. Overweeg om de inpassing van de brug mogelijk te maken door ook de verruimingsmogelijkheden aan de wal, zoals het aanpassen van de Kop van Java en/of het maken van een inkassing t.b.v. wachtplaatsen aan de noordzijde te onderzoeken.

2. Het CNB heeft een referentiemodel van een brug ontwikkeld, die voldoet aan de nautische eisen. Deze brug is meer oostwaarts gelegen en voldoet aan de klanteisen en is daarom veilig, nautisch inpasbaar.

    a. Overweeg om de scope voor de locatie van de Javabrug te verruimen zodat de beoogde Javabrug wel voldoet aan de klanteisen van RWS en de brug nautisch veilig inpasbaar is in het NZK.

3. De PTA dient te zijn verplaatst voordat er een start kan worden gemaakt met de bouw van de Javabrug.

4. Het RWS tunnelontwerp toonde aan dat een tunnel op de beoogde locatie inpasbaar was en voldoet aan de beoogde vervoersstromen van langzaam verkeer. RWS is van mening dat er beheersmaatregelen mogelijk zijn ten aanzien van sociale veiligheid in de tunnel. Overweeg om op de beoogde locatie een verdere uitwerking van het tunnelontwerp te maken. Maak daarbij nogmaals een zorgvuldige vergelijking van de kosten-baten van de tunnel en van de Javabrug (inclusief alle beheersmaatregelen die noodzakelijk zijn om deze brug nautische inpasbaar en nautisch veilig te maken).

Ik wacht uw reactie op mijn bovenstaande advies af.

Met vriendelijke groet,

directeur Netwerkmanagement Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

[redacted]

Mevrouw ir. N.S. Bagchus

Bijlage 1 Antwoorden op de inhoudelijke vragen van het projectteam Javabrug

In de begeleidende brief zijn op hoofdlijnen een aantal onderwerpen aan de orde gekomen. In deze bijlage wordt op detailniveau verder uitleg gegeven en de vragen van de projectleider beantwoord.

Vraag 1: Zijn er, los van de wachtplaatsen, specifiek aspecten die u het project in betrekking tot deze voorlopige voorkeursvariant mee wilt geven?

Antwoord RWS
In de uitwerking van de Javabrug komen de onderstaande aspecten niet over een met de RWS gestelde klanteisen (zie bovenliggende brief):

1. de inpassing van de wachtplaatsen voor de maatgevende schepen (CEMT VI-b);
2. de negatieve effecten op de beoogde wachtplaatsen door het gebruik van de draaicirkel door cruiseschepen;
3. kruisend scheepvaartverkeer.

RWS onderschrijft tevens de bevindingen van het CNB over de beoordelingsmatrix 6 varianten van de Javabrug (Memo dd. 05-07-2017) en het Marinrapport.

RWS heeft geen betrouwbare scheepvaartgegevens m.b.t. de intensiteit van recreatieverkeer ter hoogte van de beoogde Javabrug. Om een beeld te krijgen van de frequentie en duur waarmee de brug open zal moeten, wil de gemeente graag inzicht krijgen in de verkeersstromen op het IJ en de hoogte van de passerende schepen. Daartoe wordt een hoogte- en intensiteiten meting door Amsterdam uitgevoerd. De uitkomsten zullen worden gebruikt om de duur van de openingstijden te bepalen.
RWS wil met nadruk meegeven dat het bedieningsregime voor de hoofdtransportas conform het Rijksbeleid 7 x 24 uur is en geen spitstijden kent (klantenspecificatie dd. 20-7-2018).

De Javabrug ligt op de route van het IJsselmeer naar het Deltagebied (Routeakkoord voor de vaarroute tussen het IJsselmeer en de Deltawateren 2014-2020). Dit route akkoord betreft niet alleen een staande mastroute voor recreatievaart maar heeft ook betrekking op het goederenvervoer over water. De vaarwegen waarop het Routeakkoord betrekking heeft, worden aangemerkt als "open vaarwegen" en fungeren als binnenlandse vaarroute voor hoge schepen (containervaart, bijzondere transporten en overige hoge schepen) die het Amsterdam Rijnkanaal met zijn maximum doorvaarthoogte van 9.10 m (Rijnvaarthoogte) niet kunnen bevaren.
RWS zal zich inspannen om een zodanig bedieningsniveau te handhaven dat het Noordzeekanaal als "open vaarweg" in ruime mate beschikbaar is en voldoende kwaliteit biedt voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling. Er is immers ook geen alternatief.
RWS zal bij een brug over het IJ niet instemmen met een spitssluiting.

<u>Vraag 2:</u> De klanteneisen zijn nog niet volledig. Het streven is de klanten eisenspecificatie eind dit jaar af te ronden. Hiervoor zouden we graag in september in overleg treden met u of uw collegae. Graag willen wij instemmen met de wijze waarop de nautische uitgangspunten zijn opgenomen in de klanteisenspecificatie dd. 20-7-2018?

<u>Antwoord RWS</u>
De klanteisenspecificatie dd. 20-7-2018 geeft de KES op een overzichtelijke wijze weer. RWS beschouwt de aangeleverde eisen als top klanteisen. Op 4 juli is door RWS per mail een aanvulling gegeven op de klanteisenspecificatie. De specificatie is daarop aangevuld. De onderstaande RWS KES zijn nog niet (voldoende) opgenomen in deze specificatie.

RWS	**Draaicirkel PTA**	Nautisch inleveren van de zwaaiplaats is negatieve spiraal en is tegenstrijdig met het beleid van de Ministerie om de groei van de scheepvaart te faciliteren.	Het rijk heeft met mede op basis van cofinanciering van de gemeente Amsterdam zorggedragen dat er nu en grotere sluis in IJmuiden wordt gebouwd. Het niet meer ontvangen van cruiseschepen staat haaks op dit beleid.	Brief 10 mei 2016, blz 13
Minister	**Bediening**	Bediening RWS	Voor rekening van de gemeente	Brief van 7 juli 2017

Niet alle klanteisen zijn op dit moment uitgewerkt. RWS stelt echter wel vast dat de eisen m.b.t. de inpassing (wachtplaatsen, PTA en kruisend verkeer) in onvoldoende mate terugkomen in de (gekozen) voorkeursvarianten. RWS verwacht o.b.v. de begeleidende brief dat het bestuur van Amsterdam een aantal zaken in heroverweging neemt.
In het strategische overleg is overigens nog niet gesproken in hoeverre de overige klanteisen van RWS, die geen betrekking hebben op de inpassing terugkomen in de verdere uitwerking.

Het lijkt RWS niet verstandig en niet zorgvuldig te starten met de verdere gedetailleerde uitwerking van de KES, zolang de inpassing van de Javabrug niet voldoet aan de top KES. In voorbereiding op de verdere uitwerking van de KES zal RWS haar organisatie alvast gereed maken.

<u>Vraag 3</u>: Het voorstel is daarom om voor de wachtplaatsen uit te gaan van een maatgevend schip met een breedte van 11.40 m hetgeen overeen komt met een maatgevend schip voor de route richting Noord- Nederland. Dit sluit aan bij de netwerkbenadering: het maatgevende schip is dan afgestemd op de aansluitende vaarwegen. Bijkomend voordeel is dat ook de inpassing van de draaicirkel voor kleine cruisesschepen en zeevaart ten westen van de brug niet wordt belemmerd.

Antwoord RWS
RWS is niet voornemens op dit voorstel in te gaan. Het IJ is een vaarweg die geschikt is voor CEMT klasse schepen VI-b. Dat betekent dat de vaarweg ingericht dient te worden op basis van de maatgevende karakteristieken van deze type binnenvaartschepen. De beoogde Javabrug dient toekomst proof (100 jaar) te worden uitgevoerd, hetgeen betekent dat er geen concessies worden gedaan aan het afschalen van de huidige maatgevende karakteristieken en/of de inrichting van de vaarweg.

In de richtlijnen vaarwegen 2017 5.9.1. en 5.9.2. worden de wachtplaatsen beschreven: "bij een beweegbare brug horen aan weerszijden van de brug wachtplaatsen, omdat zich een situatie kan voordoen dat de brug (nog) niet wordt bediend. De beheerder zal zelf moeten bepalen met hoeveel wachtende schepen hij rekening houdt". Wachtplaatsen zijn niet enkel verbonden met de aanwezigheid van een brug, maar kunnen ook een andere functie hebben in het kader van bijvoorbeeld laden en lossen.

De gedachte van Amsterdam met betrekking tot de netwerkbenadering wordt gewaardeerd, maar RWS kijkt ook naar de specifieke kenmerken in dit gedeelte van de vaarweg van de Javabrug, RWS beschouwt de brug als obstakel in de vaarweg. De aanwezigheid van een brug is risico verhogend in vergelijking met de huidige situatie of een tunnel. Het IJ is een zeer druk bevaren scheepvaartroute, die zeker op de beoogde locatie van de Javabrug een grote diversiteit aan scheepsbewegingen kent (veerponten, recreatievaart, beroepsvaart, cruisevaart etc.) op een zeer smal gedeelte van het vaarwater. Een goed ingerichte wachtplaats is in deze van dermate groot belang dat ook in onvoorziene omstandigheden (zoals calamiteiten en aanvaringen bij de brug) een locatie kan worden gevonden, waarbij men snel en veilig kan afmeren c.q. wachten. Mede om deze reden houdt RWS vast aan een wachtplaats voor CEMT VI-b aan beide zijde van de brug, waar indien mogelijk meerdere, kleinere beroepsscheepvaart kan afmeren.

RWS houdt op deze wijze bij de verdere uitwerking van de Javabrug rekening met de - voor de veiligheid en vaarfunctie - benodigde ruimte langs de vaarweg (conform SVIR/Nota Mobiliteit /Veiligheid in de binnenvaart).

Vraag 4: Kunt u aangeven wanneer de KBA analyse wordt afgerond en vertaald in eventuele nieuwe richtlijnen? Kunt u aangeven wanneer de concept KBA analyse met ons denkt te kunnen delen?

Antwoord RWS
Het Ministerie van I& W is opdrachtgever van het MKBA Doorvaarthoogte Kunstwerken IRT Containervaart. Het is de verwachting dat het concept eindrapport eind september/begin oktober met externe stakeholders, waaronder de gemeente Amsterdam, kan worden besproken. Het Ministerie neemt daarvoor het initiatief. Of de resultaten worden verwerkt in nieuwe richtlijnen is onbekend. Daarvoor is eerst een beleidsvoornemen van de Minister noodzakelijk.

Vraag 5: Maatgevende Hoge Waterstand. Er is overleg geweest over de Maatgevend Hoge Waterstand (MHW) in het IJ. Het project was in de

veronderstelling dat de MHW in het IJ is vastgesteld op NAP – 0.30m (Peilbesluit boezem Noordzeekanaal/Amsterdam Rijnkanaal). CNB en RWS hebben aangegeven dat de maatgevende Hoge Waterstand op het IJ is vastgesteld op 0,0m. Zouden we het document kunnen ontvangen waar dit is vastgesteld.

Antwoord RWS
Het is juist dat CNB en RWS afgelopen jaar zijn uitgegaan van een Maatgevende Hoge Waterstand van 0.0m NAP.

Richtlijnen Vaarwegen beschrijft dat de Maatgevende Hoge Waterstand normaliter door de beheerder wordt vastgesteld en vastgelegd in het regionale beheerplan. RWS WNN heeft de MHW niet formeel opgenomen in het beheerplan.

Bij het bepalen van de maatgevende waterstanden voor een vaarweg moet rekening worden gehouden met de ernst en de duur van de beperkingen van scheepvaart, die het gevolg zijn van het overschrijden van de maatgevende waterstanden. Waterstanden in de vaarwegen kunnen variëren als gevolg van verschil in afvoer, opwaaiing en translatiegolven. Waterstandsvariaties gelden ook voor kanalen met een zogenaamd vast kanaalpeil. Tevens dient met bij de bouw van een brug rekening te houden met klimaatveranderingen.

Dit betekent dat niet zonder meer kan worden gesteld dat de bovengrens van 0.30m NAP uit het Peilbesluit (een niveau dat onder normale omstandigheden zich kan voordoen) de ontwerpwaterstand voor een brug is. Daarmee doet men de scheepvaart te kort.

Het rapport van dhr. Brolsma "Sprong over het IJ gezien vanuit de binnenvaart (15 mei 2015)" is een onderzoeksrapport die de waterstand van het IJ beziet vanuit scheepvaartperspectief en niet vanuit waterbeheer. Het rapport stelt dat op de rivieren de MHW zeer sporadisch voorkomt en kortstondig van aard zijn. Daardoor is de schade voor de scheepvaart beperkt. Er is bij normale waterstanden altijd voldoende marge aanwezig voor bijvoorbeeld hoge containerschepen. Op een vaarweg met vaste waterstand, zoals het Noordzeekanaal, is zo'n extra marge bijna nooit aanwezig en is er zelden sprake van extra hoogte. Het rapport geeft daarom aan dat de doorvaarthoogte wordt gemeten vanaf de Maatgevende Hoge Waterstand (MHW), die voor het IJ op 0,0m NAP ligt.

RWS onderschrijft de bevindingen van dhr. Brolsma. RWS zal bij andere RWS diensten nagegaan of bovenstaande redeneerlijn van dhr. Brolsma formeel kan worden vastgelegd in het regionale beheerplan. Indien daarmee de ontwerp-waterstand van 0,0m NAP wijzigt, zal ik u op de hoogte brengen.