Aan de adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam
T.a.v. Alexander D'Hooghe

Zwijndrecht, 16 september 2019

Onze referentie: Briefnummer 1301

Betreft: visie scheepvaart op nieuwe oeververbindingen in Amsterdam

Geachte heer D'Hooghe,

Evofenedex, de Vereniging van Waterbouwers, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en Koninklijke BLN-Schuttevaer werken op het gebied van vaarweginfrastructuur samen in het Centraal Overleg Vaarwegen (COV). Het COV behartigt de gezamenlijke belangen van vaarweggebruikers op het gebied van infrastructuur in Nederland en zet zich in voor een robuust, adequaat en veilig vaarwegennetwerk. In deze brief willen wij, als vervolg op onze mondelinge visie op de IJ-dagen, nogmaals onze bezwaren kenbaar maken op de plannen van de gemeente Amsterdam om een brug te bouwen over het IJ.

Fietsbrug
Het project "Sprong over het IJ" moet een bijdrage leveren aan de verbetering van de verbinding tussen Amsterdam-Noord en Amsterdam-Centrum. Onderdeel van het maatregelenpakket is het plan voor een fietsbrug vanaf het Java eiland naar de noordoever. De voorkeur van de gemeente Amsterdam voor een brugverbinding is volgens ons een onverstandige keuze omdat dit voor veel partijen, waaronder de scheepvaart, grote nadelen heeft. Een brug over een drukke Europese vaarweg zoals het IJ vormt een belemmering voor de scheepvaart en brengt nautische gevaren met zich mee.

Port of Amsterdam
Met een goederenoverslag van ruim 97 miljoen ton per jaar is Amsterdam de vierde haven van West-Europa, met 8 containerterminals. Jaarlijks wordt er 275.000 TEU overgeslagen in de haven van Amsterdam. 44% van al het goederenvervoer van en naar de Amsterdamse havenregio gaat per binnenvaart. De haven van Amsterdam heeft een korte vaarroute naar de Rijn. Hiermee kunnen de industriële- en consumentenmarkten in Nederland, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland snel en efficiënt worden bediend. De trend dat grotere volumes in containervervoer over water plaatsvinden, zal de komende jaren verder doorzetten. Investeren in optimale bereikbaarheid van de haven zonder infrastructurele barrières is zinvol en in lijn met het SVIR, waar ingezet wordt op het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door een betere benutting van de vaarwegen en optimaal exploiteren van de zeehavens.

Internationale corridor
Het IJ is een economisch belangrijke vaarweg die onderdeel is van de internationale corridor tussen de zeehaven van Amsterdam en het Duitse achterland. Vervoer over water kent veel voordelen. De binnenvaart is een CO_2 gunstige modaliteit en kan bijdragen aan het behalen van klimaatdoelen. Daarnaast heeft Nederland te kampen met steeds meer files. Op het water is nog ruimte genoeg en optimale inzet van vervoer over water kan helpen de drukte op de Nederlandse- en Europese wegen te verminderen. Om de voordelen van binnenvaart optimaal te benutten is een goed en modern vaarwegennetwerk nodig zonder onnodige belemmeringen.

Nautische veiligheid op het IJ
Het IJ is een druk bevaren route door zowel zee-, binnen- als recreatievaart. Door de groei van het containertransport en de toenemende containervolumes in de haven van Amsterdam zal de schaalvergroting in de binnenvaart verder doorzetten. Dat betekent dat er op routes waar brughoogten geen belemmering vormen hoger gestapeld wordt, zoals op de route naar het IJsselmeer en Noord-Nederland. Op het Amsterdam Rijnkanaal, de corridor naar het Duitse achterland, is de doorvaarhoogte slechts 9,10m. Op deze route zien wij dat met grotere eenheden en koppelverbanden gevaren wordt om dezelfde volumes, lager gestapeld, te kunnen vervoeren. Deze eenheden hebben een grote dode hoek en hebben meer manoeuvreerruimte nodig. Bij brugpassage zijn zij genoodzaakt het stuurhuis te laten zakken tot

Centraal Overleg Vaarwegen
Scheepsmakerij 320
3331 MC Zwijndrecht
T: 078 78 20 565

achter de containers, waardoor zij voor de navigatie tijdelijk afhankelijk zijn van radarbeeld en camera's. In de directe omgeving van het plangebied varen, naast binnenvaartschepen, allerlei vaartuigen door elkaar, zoals zeecruiseschepen, riviercruiseschepen, de verbindingsveren, speciale transporten, rondvaartboten, jachten en een groeiend aantal "stadse" sloepen. Wij menen dat de nautische veiligheid onnodig negatief wordt beïnvloed door een brug. Bij een "open" vaarweg kan het containerschip altijd zijn volledige zicht behouden. Nu recreatievaart steeds meer geweerd wordt uit het grachtenstelsel en het nog drukker wordt op het IJ, vragen wij extra aandacht voor dit veiligheidsrisico.

Kies een "no regret" maatregel

Nu een brug bouwen is gezien de ontwikkeling die het containertransport doormaakt zeer onverstandig. Een eventuele brug over vaarwegen van deze importantie zou minimaal 11,35m hoog moeten zijn om de moderne containervaart voldoende te faciliteren. Voorkomen moet worden dat een brug vaak open moet, dit is niet alleen hinderlijk voor het wegverkeer, maar werkt ook vertragend op de logistiek en brengt daarnaast een veiligheidsrisico met zich mee. Een brug wordt gebouwd voor zeer lange tijd, dat vergt vooruitkijken en een "no regret" maatregel. Daarnaast dient er bij een brug, buiten een veilige en snelle doorvaart, aandacht te zijn voor een voldoende brede doorvaartopening en moeten er genoeg wachtplaatsen voor de brug aangelegd worden. Dit aan beide kanten, voor zowel beroeps- als recreatievaart, om onveilige situaties te voorkomen wanneer in dit smalle gedeelte van het IJ, schepen moeten wachten voor een brugopening. En een bedienbare brug vraagt op deze hoofdtransportas gedurende de volledige levensduur 24 uur en 7 dagen per week inzet van bedienaars.

Ontvlechting verkeer

Een brug wordt gebouwd voor 100 jaar. Dit betekent dat een investering van vandaag het systeem bepaalt voor de komende eeuw. De afgelopen decennia is de wereld enorm veranderd en dat zal de komende jaren niet anders zijn. De verstedelijking zet door en het verkeer intensiveert, dat vraagt vooruit denken en investeren in infrastructuur die ook de toets des tijds gaat doorstaan. Wij pleiten ervoor om juist nu de verkeersstromen structureel te scheiden. Dit kan door te kiezen voor de bouw van een tunnel in plaats van een brug. Wanneer gewerkt wordt aan structurele ontvlechting van de verkeersstromen, zullen in de toekomst veel problemen worden voorkomen en kunnen alle modaliteiten zich onafhankelijk van elkaar verder ontwikkelen.

Conclusie

Gezien de vele bezwaren tegen de bouw van een brug, pleiten wij voor de aanleg van een oeververbinding onder het IJ door. Een tunnel voorkomt veel nautische problemen, geeft ruim baan aan alle verkeersdeelnemers en sluit aan bij de wensen van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Wij hopen en vertrouwen erop dat u bij het uitbrengen van uw advies in voldoende mate rekening zult houden met de belangen van alle vormen van scheepvaartverkeer. Wij zouden graag van uw definitieve aanbeveling in kennis worden gesteld.

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]Schultz, Voorzitter Centraal Overleg Vaarwegen.

Het Centraal Overleg Vaarwegen is een samenwerkingsverband tussen evofenedex, de Vereniging van Waterbouwers, Koninklijke BLN Schuttevaer, CBRB en de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens. Het COV behartigt de gezamenlijke belangen van vaarweggebruikers op het gebied infrastructuur in Nederland en zet zich in voor een robuust, adequaat en veilig vaarwegennetwerk. Het COV vertegenwoordigd gezamenlijk ruim 18.000 bedrijven uit de scheepvaart-, logistiek- en waterbouwsector.

Centraal Overleg Vaarwegen
Scheepsmakerij 320
3331 MC Zwijndrecht
T: 078 78 20 565