Port of Amsterdam

Havenbedrijf Amsterdam NV
Postbus 19406
1000 GK Amsterdam

Bezoekadres
De Ruijterkade 7
1013 AA Amsterdam

Telefoon: 020 - 523 45 00
info@portofamsterdam.nl
www.portofamsterdam.nl
KvK nr.: NL 57398879

IBAN: NL93 RABO 0385 2656 97
BIC: RABONL2U
BTW nr.: NL 8525.63.528. B01

Gemeente Amsterdam
T.a.v. Esther Agricola
Directeur Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Datum: 26 mei 2016 **Telefoon:** [redacted]
Ons kenmerk: EvdB//MM//16/03154
Behandeld door: [redacted]
E-mail: [redacted]

Onderwerp: Verzoek technische eisen en wensen IJ-oeververbindingen

Geachte mevrouw Agricola,

Hierbij reageer ik op uw brief zoals u die op 31 maart aan mij heeft verstuurd met het verzoek om technische eisen en wensen aan u kenbaar te maken voor de voorgenomen IJ-oeververbindingen.
Ik beperk mij hier tot het beantwoorden van de vragen op hoofdlijnen waarbij de Directeur CNB/Havenmeester Amsterdam in detail haar bijdrage zal leveren. De door haar voorgestane situatie van een veilig, vlot en duurzaam scheepvaartverkeer op het IJ is voor Havenbedrijf Amsterdam van evident belang om succesvol te kunnen opereren. Havenbedrijf Amsterdam steunt het voornemen van de groeiende stad om de IJ-oevers beter met elkaar te verbinden. Dit past immers ook in onze ambitie van metropolitane haven.

Wij vinden het daarbij van groot belang dat de haven van Amsterdam ook in de toekomst haar economische en logistieke rol op hoog niveau kan blijven spelen voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Nieuwe oeververbindingen dienen dan ook toekomstbestendig te zijn, de economische groei van de MRA te faciliteren en de stad logistiek zeker niet te hinderen. Het IJ maakt immers onderdeel uit van het hoofdtransportnetwerk van vaarwegen in Europa en verbindt via de havens in onze stad en regio het Europese achterland met de rest van de wereld. Daarbij hoort dat er zo weinig mogelijk belemmeringen in het vaarwater mogen optreden.

Havenbedrijf Amsterdam gaat in deze reactie uit van de door de stad onderschreven Structuurvisie Amsterdam 2040 ‘economisch sterk en duurzaam’, de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 en de Visie 2030: “Amsterdam Metropolitan Port”.
De haven groeit, waarbij bijna 60% door de binnenvaart zal worden getransporteerd naar het Europese achterland. Deze binnenvaart over het IJ groeit van 38.000 schepen in 2015 naar 40.800-45.500 in 2030 (op basis van economisch midden scenario, bron: Visie 2030). Dit is een ontwikkeling die ook voortvloeit uit het actieve beleid van Havenbedrijf Amsterdam om vanuit duurzaamheids- en congestieoverwegingen de overgang van transport over de weg naar het water te stimuleren.

Een onbelemmerde en veilige doorvaart voor deze schepen is derhalve van groot belang voor onze haven, zeker ook omdat het vervoer van gevaarlijke stoffen een substantieel deel hiervan uitmaakt. Daarnaast voorzien we een groei van bijzonder transport, zoals we het afgelopen jaar hebben gezien met vooral het transport van windmolens, wat specifieke eisen stelt aan de inrichting en het gebruik van de vaarweg. Bruggen als oeververbinding over het IJ genieten derhalve niet onze voorkeur.
Havenbedrijf Amsterdam wil tevens benadrukken dat de groeiende economische impact van de zeecruise op de stad onder druk komt te staan indien er voor bruggen wordt gekozen.

Onderzoek bij de belangrijkste rederijen maakt ons duidelijk dat een deel van hen Amsterdam minder vaak als bestemming zal aandoen indien er sprake is van extra nautische belemmeringen op weg naar de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). Bruggen worden als zo'n belemmering beschouwd. Uit recent onderzoek van Deloitte ten behoeve van de Haalbaarheidsstudie Doorgroei Zeecruise blijkt, dat een eventuele verplaatsing van PTA naar een locatie ten westen van de huidige positie ten gevolge van de komst van bruggen, leidt tot een daling in het aantal zeecruiseschepen dat Amsterdam wenst aan te doen. Naast de aanzienlijke verplaatsingskosten van PTA moet er dan ook rekening worden gehouden met structureel lagere inkomsten en werkgelegenheid uit de zeecruise, zowel in de stad als in de regio. Indien de stad besluit om bruggen te bouwen over het IJ attenderen wij u op de hinder die het langzame verkeer van de opening van bruggen zal ondervinden, met name in geval van passage van zeecruise schepen. Aangezien de scheepvaart veilig en vlot dient plaats te vinden, zullen de bruggen geopend zijn op de voor de scheepvaart cruciale tijden. In dat verband is o.a. van belang dat ongeveer de helft van alle aankomsten en vertrekken van zeecruiseschepen in de spitstijden plaatsvindt, waarbij een openingsduur van ca. 30 minuten geldt om deze schepen binnen de vigerende regelgeving veilig te kunnen laten doorvaren.

Mocht de stad overgaan tot het bouwen van een brug bij het Java-eiland, dan bepleit Havenbedrijf Amsterdam een brug die verder naar het oosten is gelegen zodat de scheepvaart veilig en vlot doorgang heeft, en de zeecruiseschepen bij de PTA kunnen keren en afmeren. Een ruimtelijk en financieel ingrijpende verplaatsing van de PTA is dan niet nodig, in ieder geval niet zolang aan de westzijde voor andere oplossingen gekozen wordt en onbelemmerde doorvaart mogelijk blijft.
Wij verwachten u met onze reactie een belangrijk deel van het gewenste inzicht te verschaffen en de stad te ondersteunen bij het maken van de juiste keuzen en belangenafweging voor verbeterde oeververbindingen tussen het zuidelijke en het noordelijke deel van de stad. Wij bieden u graag aan op korte termijn een nadere toelichting op onze reactie te geven.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
D. Meijer
President – directeur Havenbedrijf Amsterdam NV

Bijlage: beantwoording per categorie vragen (1 t/m 11)

Port of Amsterdam

BIJLAGE

1. **Veren**
   Havenbedrijf Amsterdam (HbA) heeft goede ervaringen met het intensieve gebruik van veren over het IJ zonder dat de veilige en vlotte doorgang van het scheepvaartverkeer in het gedrang komt. Tijdens SAIL is aangetoond dat de veren zelfs in zeer hectische omstandigheden uitstekend konden opereren. Wij hebben er vertrouwen in dat een verdere intensivering, mits goed afgestemd met de divisie Havenmeester, zonder problemen voor de scheepvaart kan verlopen.

2. **Tunnels**
   Bij de aanleg van de Coentunnel en de tunnel voor de Noordzuidlijn zijn er goede en tijdige afspraken gemaakt over de stremmingen die daar het gevolg van waren. Hoewel wij geen voorstander van stremmingen zijn, is de samenwerking met Rijkswaterstaat en stad toen goed verlopen en hebben wij de scheepvaart tijdig kunnen inlichten over de stremmingen. Indien dit bij de bouw van eventuele tunnels weer zo plaatsvindt, zien wij geen bezwaar tegen de aanleg van één of meer tunnels.

3. **Bruggen, geleiding en veiligheid**
   Bruggen vormen een obstakel in de vaarweg en beïnvloeden daardoor de veilige en vlotte doorvaart voor de scheepvaart negatief en daarmee de concurrentiepositie van de Amsterdamse haven. Wij zijn dan ook voorstander van alternatieve oeververbindingen waar de scheepvaart geen of nauwelijks last van heeft.

4. **Doorvaarthoogte vaste brugdelen**
   Het scheepvaartverkeer moet ongehinderd gebruik kunnen maken van de waterweg over het IJ. Wij verwachten dat bij de juiste dimensionering een groot deel van de beroepsvaart de bruggen kan passeren zonder het moeten openen van de brug. Het langzaam verkeer wordt in dat geval minimaal gehinderd. Daarnaast voorzien we ook een categorie scheepvaart, denk aan bijzonder transport, staande mast en zeecruise, die wel een opening van de brug vereisen. In dat geval betekent het dat bruggen zodanig geopend moeten kunnen worden dat de beroepsvaart ongehinderd doorgang kan vinden. Hierbij dient toekomstgericht ontworpen te worden waarbij rekening moet worden gehouden met schaalvergroting (zowel in hoogte als breedte), een structurele tendens in de scheepvaart.

5. **Doorvaarbreedte vaste brugdelen**
   Bruggen dienen de scheepvaart niet te hinderen, zeker niet op een onoverzichtelijk en druk bevaren stuk vaarweg zoals op Het IJ. De breedte van de vaarweg mag derhalve niet tot vertragende of onveilige situaties leiden. Gezien de grote hoeveelheid kruisend verkeer en de seizoensgebonden intensiteit van recreatievaartuigen op Het IJ zijn wij voorstander van een zo maximaal mogelijke doorvaarbreedte van vaste brugdelen.

6. **Beweegbare brugdelen voor de recreatievaart, bijzondere transporten en SAIL**
   Bijzondere transporten zullen naar verwachting in intensiteit toenemen, denk daarbij bv. aan het transport van windmolens over Het IJ. Bruggen dienen tijdig en veilig geopend te worden en de beroepsscheepvaart niet te hinderen.
   HbA is aandeelhouder in SAIL Event Partners (SEP); SAIL 2015 is alleen mogelijk geweest dankzij de optie om voor eigen rekening en risico ca. 50.000 hospitality-arrangementen op vaak traditionele schepen met een hoge mast te kunnen organiseren en haar sponsoren in staat te stellen daar gebruik van te maken. Indien bruggen niet of niet langdurig (10-15 uur per dag) te openen zijn, dan verwacht HbA dat SAIL2020 en verder niet meer rendabel door SEP kan worden georganiseerd.

7. **Cruisevaart**
   De locatie van Passenger Terminal Amsterdam (100% eigendom van HbA) maakt Amsterdam mede tot een unieke en gewilde bestemming voor rederijen en haar passagiers.
   Indien bruggen de komst van cruiseschepen onmogelijk of moeilijker maken dient er een nieuwe of extra terminal met goede verbindingen voor zowel passagiers als toeleveranciers naar de stad te komen op een nader te bepalen locatie in het westelijk havengebied, waar ook de Noorder-IJplas in dit specifieke kader wordt begrepen.

8. **Javabrug**
   Onze bezwaren tegen een dergelijke brug zijn reeds genoemd bij de punten 3 t/m 7 hierboven. Verplaatsing van deze brug naar het oosten kan het mogelijk maken dat zeecruiseschepen toch kunnen blijven keren zodat PTA bereikbaar blijft voor de huidige klasse schepen. Een eventuele Stenen Hoofdbrug dient dan wel de doorvaart van de zeecruise schepen mogelijk te maken.

9. **Stenen Hoofdbrug**
   Onze bezwaren tegen een dergelijke brug zijn reeds genoemd bij de punten 3 t/m 7 hierboven.

10. **IJpleinbrug**
    Onze bezwaren tegen een dergelijke brug zijn reeds genoemd bij de punten 3 t/m 7 hierboven. Bij deze brug maken we ons extra zorgen over de combinatie van kruisend verkeer van zowel recreatievaart, rondvaartboten en veerponten. Daarnaast lijkt de ligging in een bocht van een IJ een onveilige situatie op te leveren.

11. **Overig**
    -