Notitie ten behoeve van DO IJ

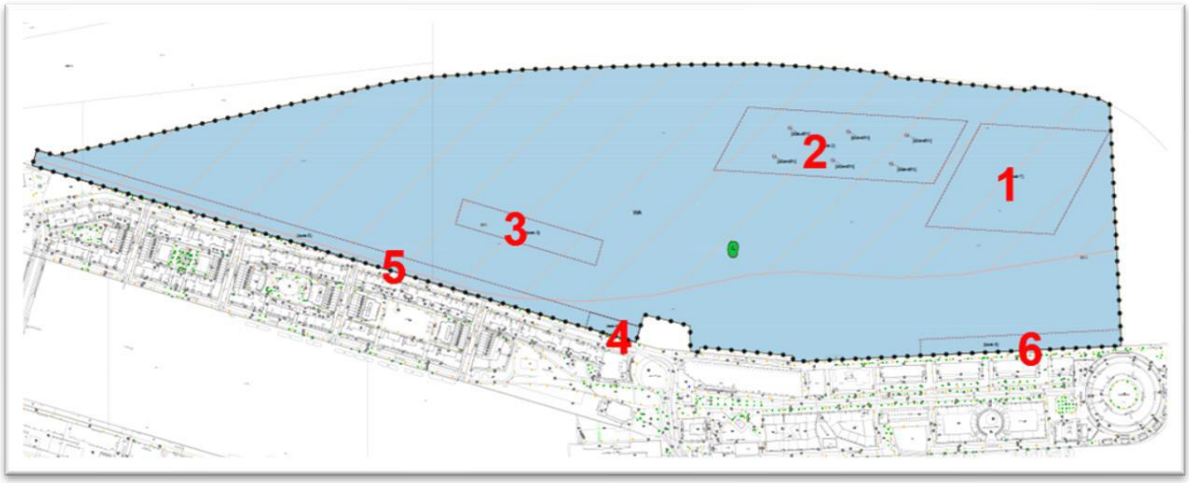
Versie 28 november 2025

20 extra ligplaatsen voor maatgevende binnenvaartschepen

Inleiding

Het advies van de commissie D'Hooghe om te kiezen voor bruggen in plaats van tunnels is mede gebaseerd op de overweging dat bij bruggen de mogelijkheid bestaat om als positieve bijvangst nautische en/of stedelijke functies te realiseren. Het betreft functies die de vaarweg en/of de stedelijke mobiliteit kunnen versterken. Dat kunnen enerzijds nieuwe pleinen of kansen voor andere stadsontwikkeling zijn, en anderzijds ingrepen die de vaarweg meer robuust maken of andere nautische functies huisvesten. Hierbij is in het advies opgenomen dat in elk toekomstscenario ruimte gereserveerd moet worden voor ondersteunende nautische functies op en rondom het IJ. Als uitwerking hiervan adviseert de commissie dat de zone rondom Kompaseiland gereserveerd moet worden voor nautische functies die elders in het stedelijk gebied onder druk staan of niet kunnen worden gehuisvest. In het advies wordt ervan uitgegaan dat hier onder andere 20 extra ligplaatsen[1] kunnen worden voorzien. Deze ligplaatsen zijn nodig om op langere termijn de vanwege de economische groei van Nederland, toenemende behoefte aan wacht- en rustplaatsen voor binnenvaartschepen op te vangen.

In de planvorming voor de Oostbrug wordt de ruimte rond Kompaseiland (groenen stip in onderstaand figuur), in lijn met het advies van D'Hooghe, volledig gereserveerd voor nautische functies. In de huidige situatie bevinden de volgende nautisch functies zich op het Oostelijk BinnenIJ: nr 1, een spudpalengebied (circa 5 ligplaatsen), nr 2. 24 plaatsen voor duwbakken; nr. 3. een meerboei die voornamelijk gebruikt wordt als uitwijkplek voor de PTA (Franse boei), nr. 4 een autoafzetplek en nr. 5 en 6 langs de Suriname- en Sumatrakade ligplaatsen voor maximaal 24 binnenvaartschepen. Daarnaast bevindt zich in het gebied de Sliksteiger (combi wachtplaats PWA/overnachtingsplaats en kegelligplaats) (op de kaart boven nr 1 en 2).



Figuur 1nautische functies in het Oostelijk BinnenIJ

[1] Onder ligplaatsen wordt in hele notitie verstaan ligplaatsen geschikt voor de maatgevende schepen met een lengte van 135 meter op het Noordzeekanaal, CEMT klasse Via

Uit nader onderzoek door de werkgroep Oostelijk BinnenIJ naar de beschikbare ruimte, rekening houdend met een Oostbrug blijkt dat er ruimte is voor het huidige aantal duwbakken, voor de kegelschepen (nu bij de Sliksteiger) en voor 5 tot 8 ligplaatsen voor maatgevende binnenvaartschepen.

Door de beoogde ligging van de Oostbrug moet de vaargeul meer naar het zuiden worden verlegd waardoor de nautische functies dichter bij de kade komen dan in de huidige situatie. Mede hierdoor is er in de nieuwe situatie in alle gevallen geen ruimte meer op het Oostelijk BinnenIJ voor het huidige spudpalengebied en voor de Franse Boei. Vijf van de ligplaatsen kunnen, indien het niet mogelijk blijkt op een andere locatie een spudpalengebied (of een vergelijkbare ligplaatsfunctie) te realiseren, gezien worden als compensatie voor dit spudpalengebied. In dat geval kunnen in het Oostelijk BinnenIJ maximaal 3 van de 20 extra ligplaatsen gerealiseerd worden. Dit is echter alleen mogelijk indien gekozen wordt voor het afgraven van het Kompaseiland (dit is de voormalige oostelijke proefstoomplaats).

Nu het niet mogelijk blijkt om 20 extra ligplaatsen bij de Oostbrug te realiseren zijn, heeft het DO IJ op 11 juli 2024 opdracht gegeven om:

- inzicht te geven in de verwachte vraag naar nieuwe ligplaatsen en het moment dat deze in de tijd gerealiseerd moeten worden;
- in kaart te brengen aan welke randvoorwaarden de ligplaatsen moeten voldoen;
- het zoekgebied te bepalen waar ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden (binnen of indien nodig buiten het Inrichtingsplangebied);
- in kaart te brengen op welke mogelijke locaties extra ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden en wat de kansrijkheid van deze locaties is;
- in kaart brengen alternatieve locaties voor de te verplaatsen nautische functies in het Oostelijk Binnen IJ (Franse Boei en Spudpalengebied).

Deze zoektocht moet input opleveren voor de inrichting van het Oostelijk BinnenIJ, een advies op welke locaties de benodigde extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen worden gerealiseerd en een overzicht welke (bestuurlijke) stappen nodig zijn om te borgen dat het benodigde aantal van 20 ligplaatsen ook daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden voor 2041.

Deze notitie geeft op basis van meerdere expertsessies met vertegenwoordigers van gemeente, Port of Amsterdam, Centraal Nautisch Beheer en Rijkswaterstaat een antwoord op de hiervoor geformuleerde vragen. De notitie focust zich conform de door het DO geformuleerde opdracht op de mogelijke locaties buiten het Oostelijk Binnen IJ maar binnen het Inrichtingsplangebied (binnen de ring A10). Het onderzoek met betrekking tot realisatie van ligplaatsen in het Oostelijk BinnenIJ wordt meegenomen in de Omgevingseffectrapportage voor de Oostbrug. In de daartoe opgestelde (concept) Nota Reikwijdte en Detailniveau is de onderzoeksopgave geformuleerd. Hierbij geldt dat vanuit nautisch perspectief het gewenst is dat het aantal ligplaatsen bij de Oostbrug gemaximaliseerd wordt – met inachtneming van compensatie voor de 24 duwbakplekken en verplaatsen van de Sliksteiger. Dit ook in het kader van het behoud van de integraliteit en de recent herbevestigde afspraken over het Inrichtingsplan Rijkswateren Amsterdam.

Inzicht in behoefte aan extra ligplaatsen en fasering

De behoefte aan ruimte voor ondersteunende nautische functies op en rondom het IJ is opgenomen in het advies van de commissie D'Hooghe (pagina 38, 2019), het concept Inrichtingsplan voor de Rijkswateren Amsterdam. Bij deze functies moet volgens het advies worden gedacht aan wacht- en ligplaatsen voor

verschillende categorieën schepen, bunkerplaatsen, ruimte voor onderhoudsmateriaal, radar- en verkeersposten et cetera. Uit de expertsessies die in het kader van dit advies zijn gehouden is naar voren gekomen dat, ten behoeve van de realisatie van de afspraken voor een robuuste en veilige vaarweg en gezien de verwachte groei van de binnenvaart en de doorgaande schaalvergroting hierin, in het gebied extra ligplaatsen nodig zijn. Vanuit dit perspectief zijn in het advies van de commissie D'Hooghe 20 extra ligplaatsen ingetekend bij de Oostbrug mede omdat op deze plek drie drukbevaren scheepvaartcorridors bij elkaar komen. Deze locatie is daarmee goed geschikt om te voorzien in de wettelijke verplichting (Arbeidstijdenbesluit) dat op elke vaarwegcorridor voldoende rust- en ligplaatsen beschikbaar zijn voor binnenvaartschepen. Deze behoefte aan extra ligplaatsen is ook door het Ministerie van IenW onderbouwd in een Integrale Mobiliteitsanalyse[2] die aan de 2e Kamer is aangeboden. Hierin is onderzocht welke capaciteitsknelpunten in de vaarweginfrastructuur verwacht worden, onder andere op basis van de geprognotiseerde groei van de scheepvaart. Het oplossen van deze knelpunten is nodig om de toekomstige goederenstromen op een vlotte, veilige en betrouwbare manier te faciliteren. In deze analyse is rekening gehouden met de groei van de scheepvaart en de gevolgen van klimaatverandering en bodemerosie op de capaciteit van het vaarwegennetwerk. Voor het Noordzeekanaal is in deze analyse aangegeven dat "*er in 2040 een tekort van circa 27 ligplaatsen zal zijn op het Noordzeekanaal. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de groei van grotere schepen, duwbakken en door toename van schepen met 2 kegels door wetswijziging rond het vervoer gevaarlijke stoffen*" (pagina 41). In deze analyse is geen nadere fasering aangegeven voor de realisatie van de benodigde extra plaatsen.

Belangrijkste randvoorwaarden waar ligplaatsen aan moeten voldoen

In de Richtlijnen Vaarwegen, i.c.m. ligplaatsenbeleid WNN, wordt in verband met de schaalvergroting de volgende maatvoering aangehouden voor de afmeting van een ligplaatsvlak: de breedte (23m) biedt ruimte voor 1 maatgevend schip (17m breed) of 2 CEMT Va schepen van 11,40m breed. De lengte van een ligplaatsvak in een haven moet 1,1*L maatgevend schip (135m) = 148,5m zijn (zie RVW2020, paragraaf 6.2.4, p. 143). Daarnaast is de norm dat alle Rijksligplaatsen van walstroom zijn voorzien en dient bij 15 ligplaatsen of meer een auto-afzetplaats gerealiseerd te worden (in ieder geval in de buurt van de ligplaatsen). Daarnaast is het – in lijn met het advies d'Hooghe - gewenst dat er een afloopsteiger is, zodat men aan wal kan, en dat er voorzieningen zijn: afval- en water, verlichting en camera's. Om deze voorzieningen financieel mogelijk te maken is het wenselijk dat een zo groot mogelijk aantal ligplaatsen gecombineerd wordt; dit heeft ook een positief effect op de sociale controle/veiligheid.

Vanuit stedelijk perspectief is het wenselijk dat bij het kiezen van de locaties van de ligplaatsen rekening wordt gehouden met de afstand tot de directe woonbebouwing om overlast met betrekking tot geluid, licht en geur te beperken.

Bepalen zoekgebied - Inrichtingsplangebied of ook Westpoort/BuitenIJ

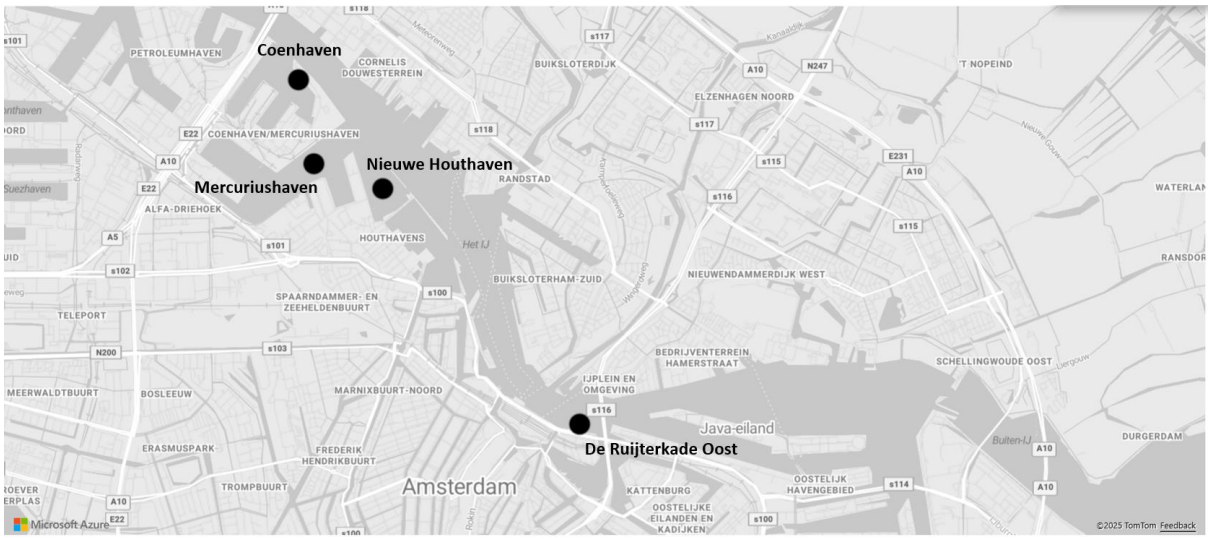
Uitgangspunt voor het zoekgebied voor de extra ligplaatsen is het vastgestelde Inrichtingsplan van D'Hooghe, oftewel het IJ en het deel van het Amsterdam-Rijnkanaal binnen de ring A10. Uitbreiding van het zoekgebied naar Westpoort betekent dat in dat geval rekening moet worden gehouden met de totaal opgave voor het Noordzeekanaalgebied voor 2041, namelijk 27 nieuwe ligplaatsen in plaats van de benoemde 20 extra ligplaatsen in het Inrichtingsplangebied. Port of Amsterdam (PoA) geeft aan dat er geen beschikbare nautische ruimte is in Westpoort om extra ligplaatsen te realiseren. De partijen hebben gezamenlijk geconcludeerd het zoekgebied voor de benodigde 20 ligplaatsen te beperken tot het Inrichtingsplangebied.

[2] Achtergrondrapportage Vaarwegen Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (10 mei 2021, Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat).

In aanvulling hierop is wel afgesproken dat met betrekking tot de te verplaatsen nautische functies op het Oostelijk Binnen IJ – waarvoor geen plaats meer is in de nieuwe situatie nadat de brug is gerealiseerd – wel breder te kijken dan het Inrichtingsplangebied. PoA heeft aangegeven dat de functie van meerboei (Franse Boei) in de nabije toekomst per incident elders in het Westelijk Havengebied gevonden kan worden en dat er geen compensatie nodig is. Voor het spudpalengebied geldt dat, vanwege de omvang van dit gebied, alleen op het BuitenIJ mogelijkheden zijn tenzij er wordt gekozen om de ligplaatsen uit het spudpalengebied op een andere wijze te compenseren. Bijvoorbeeld in de vorm van reguliere ligplaatsen elders in het inrichtingsplangebied.

Kansrijke locaties voor extra ligplaatsen

In de afgelopen periode is in kaart gebracht welke locaties binnen het plangebied van het Inrichtingsplan Rijkswateren (binnen de ring A10) op basis van fysieke (technisch-ruimtelijke) kenmerken en de hiervoor randvoorwaarden/wensen in aanmerking komen om extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen te realiseren. In aanvulling op de mogelijkheden voor 5-8 ligplaatsen op het Oostelijk BinnenIJ. Omdat het niet aannemelijk is dat uiteindelijk op alle geïnventariseerde locaties het maximaal mogelijk aantal extra ligplaatsen gerealiseerd kan worden is bij deze inventarisatie uitgegaan van een overmaat aan potentiële locaties. Uit deze inventarisatie zijn de volgende, op bijgaande overzichtskaart weergegeven kansrijke zoekgebieden naar voren gekomen: Riviercruiselocatie (De Ruijterkade Oost) en Haven-Stad (Nieuwe Houthaven, Mercuriushaven en Coenhaven).



Figuur 2 overzicht potentiële locaties nieuwe ligplaatsen in Inrichtingsplangebied

Riviercruiselocaties: 3 maatgevende ligplaatsen + 1 ligplaats kleiner schip

Voor de riviercruise zijn er nu circa 28 ligplaatsen, verspreid over verschillende locaties in de stad. Bij de door de gemeente gewenste 50% reductie van de riviercruisecalls i.v.m. het terugdringen van de toerismedruk komt ligruimte beschikbaar voor andere functies. De opgave is, vanaf 2027, een halvering van het aantal calls van 2300 naar 1150 per jaar. De specificaties voor riviercruise en CEMT klasse VIa zijn deels vergelijkbaar; van de 28 plekken zijn 20 ligplaatsen geschikt voor riviercruiseschepen van 135 meter. Uit overleg tussen gemeente en PoA over de effecten van het plan voor deze reductie van 50% van het aantal calls op de ligplaatsbezetting is de conclusie getrokken dat alleen de locatie De Ruijterkade Oost op korte termijn in aanmerking komt voor omzetting van riviercruise naar ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Voor de overige locaties geldt dat deze beschikbaar moeten blijven voor de riviercruise en dat ook, seizoen afhankelijk dubbelgebruik niet mogelijk is, vooral door veiligheidsrisico's.

Locatie: **De Ruijterkade Oost maximaal 3 ligplaatsen + 1 plaats voor kleiner schip**

Huidig gebruik: op dit moment zijn op deze locatie 5 ligplaatsen voor riviercruise. Aan de IJzijde 2xdubbel 135 meter lang / 11.40 m breed en 2x dubbel 110 meter lang / 11.40 m. breed. Aan de binnenkant van de steiger kan 1x 135 meter lang / 11.40 m. breed riviercruiseschip liggen.

Nieuw gebruik vanaf 2028: Bij het omzetten van deze locatie naar ligplaatsen voor binnenvaartschepen kunnen hier 3 maatgevende ligplaatsen gemaakt worden plus 1 ligplaats voor een kleiner schip (tot 110 meter). Indien de vaarbeperking in verband met verkeer van de rondvaarboten er op blijft is deze locatie niet volledig beschikbaar als ligplaats voor binnenvaartschepen en zal hier een wegingsfactor op moeten worden toegepast.

Aandachtspunten:

- Deze locatie is ook deels in gebruik door rondvaartboten t.b.v. een overstapplek rondvaartboten-touringcars (TTR). Nb Feitelijk is deze momenteel niet tot zeer weinig in gebruik door rondvaartboten. Om deze locatie geschikt te maken voor binnenvaartschepen zal deze functie er af moeten worden gehaald
- . Vanwege verkeer van rondvaartboten geldt er voor een deel van de ligplaatsen een vaarbeperking tussen 09 en 22 uur.
- het omgevingsplan moet aangepast worden zodat ook binnenvaartschepen hier kunnen liggen. Er zijn geen woningen in de directe omgeving.
- Steiger is mogelijk nog te licht voor binnenvaartschepen, er is ook nog geen walstroom hoewel de steiger en kade wel voorbereid zijn op de aanleg van walstroom.



Figuur 3 schematische indeling potentiële ligplaatsen de De Ruijterkade Oost

Locaties in Haven-Stad – 2040 – circa 20 ligplaatsen

Conform de Ontwikkelstrategie Haven-Stad transformeert dit gebied gefaseerd tot woon/werkgebied. Met de eerste deelgebieden in Sloterdijk is al gestart en vanaf 2040 zal ook de Coen- en Vlothaven getransformeerd worden. Vanaf dat moment, ook in verband met de tegen die tijd aflopende erfpachtcontracten van een aantal grote bedrijven, kan in de havenbekkens substantieel ruimte gecreëerd worden voor ligplaatsen voor binnenvaartschepen. In het Integraal Raamwerk Haven-Stad is de dan beschikbaar komende waterruimte slechts voor een klein deel ingevuld met niet-nautische functies. Uitgaande van het vertrek van ICL van de huidige locatie in de Coenhaven (in verband met aflopend erfpachtcontract eind 2040) kan de daardoor beschikbaar komende nautische ruimte bij het Noorderhoofd, de Fosfaatkade en de Mercuriushaven (voor de beoogde brug) mede gereserveerd worden voor ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Uit een eerste inventarisatie blijkt dat op deze locaties circa 12 ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden. De westzijde van de Haparandapierdam (Nieuwe Houthaven) kan conform de oostzijde van de dam geschikt gemaakt worden voor ligplaatsen. De eventueel te realiseren kabelbaan over het IJ kan hier mogelijk nog een deel van de nautische ruimte innemen. Uit de eerste inventarisatie blijkt dat bij de Haparandapierdam circa 8 ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden op de locatie waar nu duwbakken liggen. PoA verwacht met deze 3 locaties voldoende soelaas te bieden dat in 2040 in totaal twintig nieuwe ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Hierbij wordt door PoA ervan uitgegaan dat ICL rond 2040 weg is en dat dat de ten gevolge van de aanleg van de Westbrug en de transitie van Haven-Stad te verdwijnen nautische functies en plekken voor duwbakken in de Nieuwe Houthaven en bij het Noorderhoofd in de Vlothaven volledig gecompenseerd worden, aangelegenheden die door partijen in het Inrichtingsplan voor het IJ nader uitgewerkt moeten worden.

Locatie: **Mercuriushaven voor de beoogde trambrug 6 ligplaatsen**

Huidig gebruik: op dit moment is deze locatie in gebruik als ligplaats (2 stuks) voor laden en lossen van zeeschepen (350 x 45 meter en 240x40) plus boord – boord overslag van zeevaart naar binnenvaart en coasters.

Nieuw gebruik vanaf 2040: Bij het omzetten van deze locatie naar ligplaatsen voor binnenvaartschepen is hier ruimte voor 6 ligplaatsen.

Aandachtspunten:

- Het omgevingsplan hoeft niet aangepast te worden
- De huidige functie als overslagplek verdwijnt bij realisatie Haven-stad – binnen de haven zal daar een alternatieve plek voor gevonden moeten worden



Figuur 4 schematische invulling potentiële ligplaatsen Mercuriushaven

Locatie: **Nieuwe Houthaven 8 ligplaatsen**

Huidig gebruik: op dit moment zijn op deze locatie circa 25 ligplaatsen voor duwbakken van verschillende omvang.

Nieuw gebruik vanaf 2040: Bij het omzetten van deze locatie naar ligplaatsen voor binnenvaartschepen is hier, rekening houdend met de aanleg van het Haparandapierpark, ruimte voor 8 ligplaatsen.

Aandachtspunten:

- Voor de duwbakken die niet gekoppeld zijn aan de activiteiten van ICL en te compenseren nautische functies zal een alternatieve locatie in de Vlothaven beschikbaar moeten komen. Hierbij is de hoogte van de aan te leggen trambrug naar de Coenhaven een mogelijke belemmering waar een oplossing voor gevonden moet worden.
- De ligplaatsen komen aan de Haparandapierdam (westzijde) te liggen, aan de oostzijde van de dam zijn reeds gelijksoortige ligplaatsen en voorzieningen beschikbaar
- Het omgevingsplan hoeft niet aangepast te worden
- De locatie van de aanlanding van de Westbrug kan impact hebben op de realisatie van ligplaatsen



Figuur 5 schematische invulling potentiële ligplaatsen Nieuwe Houthaven

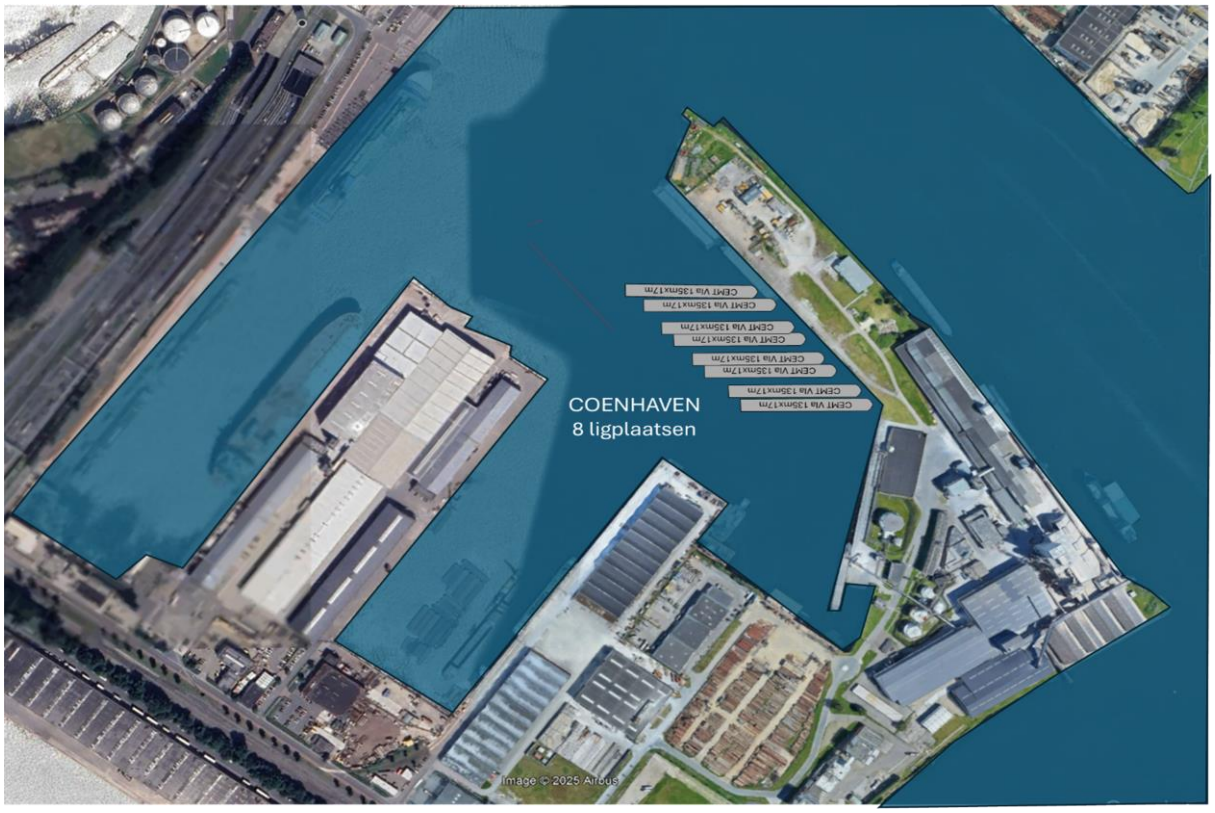
Locatie: **Coenhaven aan het Noorderhoofd en de Fosfaatkade 6 ligplaatse**n

Huidig gebruik: op dit moment is deze locatie in gebruik als duwbaklocatie en ligplaats voor laden en lossen (140 x 50, 210x70 en 110x70)

Nieuw gebruik vanaf 2040: Bij het omzetten van deze locatie naar ligplaatsen voor binnenvaartschepen is hier ruimte voor 6 ligplaatsen.

Aandachtspunten:

- Het omgevingsplan hoeft niet aangepast
- Voor duwbakken die niet gekoppeld zijn aan de activiteiten van ICL en te compenseren nautische functies dient een alternatieve locatie gevonden te worden in de Vlothaven. De hoogte van de nog te realiseren trambrug is hierin een mogelijke belemmering waar een oplossing voor gevonden moet worden.



Figuur 6 schematische invulling potentiële ligplaatsen Coenhaven

Alternatieve locaties te verplaatsen nautische functies Oostelijk BinnenIJ

Als gevolg van de bouw van de Oostbrug zal het Oostelijk BinnenIJ moeten worden heringericht. Deze herinrichting behoort tot opgave voor de realisatie van de Oostbrug en wordt vanuit dat perspectief meegenomen in de Nota Reikweidte en Detailniveau die wordt opgesteld ten behoeve van de Omgevingseffectrapportage Oostbrug. Uit een eerdere inventarisatie die de werkgroep Oostelijk BinnenIJ heeft gemaakt is de conclusie getrokken dat van de huidige nautische functies in het gebied de Franse Boei, (meerboei) , en het spudpalengebied, ankerplaats voor schepen met een spudpaal, niet opnieuw een plek kunnen krijgen in het gebied. De bestaande nautische functies: 24 plekken voor duwbakken, de huidige kegelwachtplaatsen (ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen als lading) en wachtplaatsen voor de Oranjesluizen aan de Sliksteiger in het Oostelijk BinnenIJ kunnen herplaatst worden in het gebied. Daarnaast is er ruimte in het gebied om 5 ligplaatsen te maken en mogelijk zelfs 8 ligplaatsen indien gekozen wordt voor het afgraven van het Kompaseiland. Beide opties worden meegenomen in de Omgevingseffectrapportage. Of deze ligplaatsen bij de Oostbrug gezien kunnen worden als een bijdrage aan de beoogde 20 extra ligplaatsen is afhankelijk van de vraag of het mogelijk is een vervangende locatie te vinden voor het spudpalengebied.

Alternatieve locatie spudpalengebied

Het spudpalengebied moet minstens 40.226m2 groot zijn (gebaseerd op de omvang van het huidige spudpalengebied), geschikt zijn voor maximaal CEMT klasse VIa en een bodem hebben waarin o.a. geen kabels en leidingen liggen. Diepte aansluitend op die van de vaargeul. Het huidige gebruik van het spudpalengebied in het Oostelijk Binnen IJ bedraagt: circa 3 schepen / etmaal (gemiddeld). PoA geeft aan dat er maximaal circa 5 schepen (CEMT klasse Via) kunnen liggen. Vanwege de omvang en de specifieke eisen zijn er binnen het Inrichtingsplangebied geen mogelijke locaties beschikbaar. Daarom is het zoekgebied uitgebreid naar het BuitenIJ. Hieruit komt als enige mogelijke optie de baai tegenover de Durgerdammerdijk-Oost. Deze locatie is door het Rijk aangedragen als potentiële locatie. Voor de verplaatsingsopgave wordt meegegeven dat het gaat om de ligplaatsfunctie van een spudpalengebied. Dit betekent dat deze ook gerealiseerd kan worden door middel van meerpalen.



Figuur 7 mogelijke locatie voor spudpalengebied Durgerdammerbaai inclusief zoekgebied ligplaatsen zuidzijde BuitenIJ

Als vervolgstap voor deze locatie wordt nader onderzoek gedaan naar de juridisch planologische haalbaarheid (o.a. ecologische-/natuurwaarden). Hierbij wordt ook de variant onderzocht of op het BuitenIJ mogelijkheden zijn om ligplaatsen aan meerpalen te realiseren, dit als alternatief voor een spudpalengebied, waarbij zo mogelijk ligplaatsen, bovenop de 5 te compenseren plaatsen, gerealiseerd kunnen worden. Daarbij wordt ook nader onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor ligplaatsen aan de zuidzijde van de vaargeul, aan de kant van het Zeeburgereiland. Indien het mogelijk is ligplaatsen in dit gebied te realiseren wordt daarmee ook invulling gegeven aan het vergroten van de benodigde ligplaatscapaciteit op de verbinding Amsterdam – Lemmer. Aandachtspunt bij het vormgeven van de vervolgonderzoeken en het starten van de benodigde procedures is een zorgvuldig communicatieproces naar omwonenden.[3]

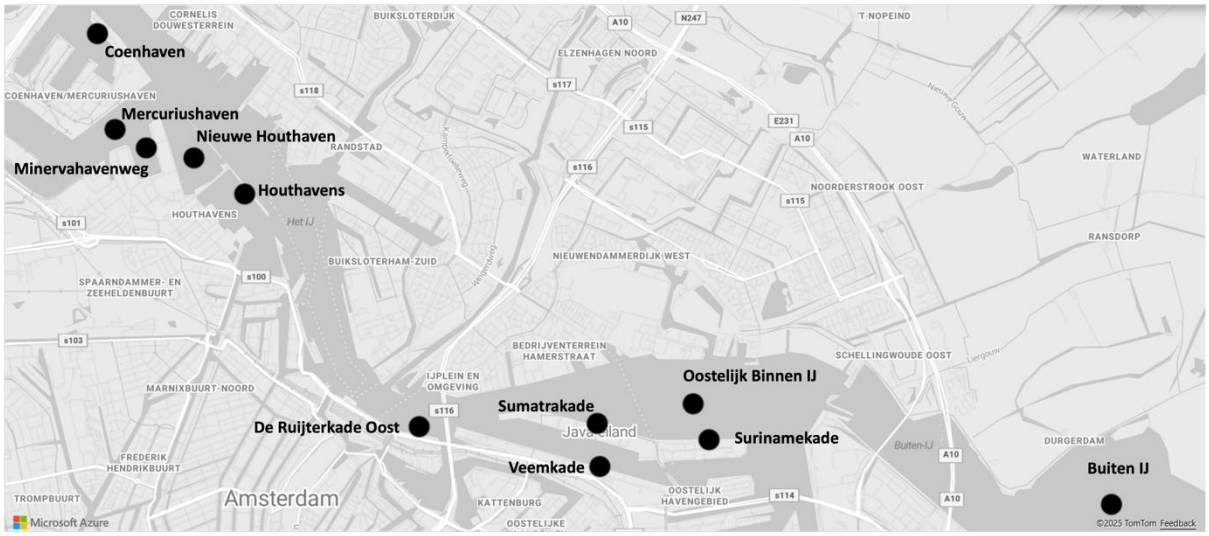
Alternatieve locatie Franse Boei

Het betreft een ankerplaats voor een zeeschip met maten 195*40*6,10. Nodige waterdiepte: 7 meter. De betreffende zeeschepen hebben (meestal) geen veiligheidscontour. Het betreft een tijdelijke ligplaats voor zeeschepen, die geen plek hebben aan de reguliere haventerminal bijvoorbeeld omdat er beslag op is gelegd. Het gebruik van de oplegligplaats is niet vooraf aan te geven maar is in de praktijk zeer minimaal (eens in de paar jaar maximaal enkele weken). De huidige locatie 'Franse boei' is daarom momenteel ook in gebruik als overlooplocatie voor de PTA en indien nodig opeisbaar door PoA. Het heeft de voorkeur dat, gezien de directe relatie met de zeehaven, deze functie zoveel als mogelijk in de haven (Westpoort) wordt opgevangen. Dit ook gezien de komst van de Westbrug die alleen ligplaatsen voor grote zeevaart ten westen hiervan mogelijk maakt. PoA heeft aangegeven dat deze functie niet hoeft terug te komen in het Inrichtingsplangebied omdat de opvang in het Westelijk Havengebied in de meeste gevallen mogelijk zal zijn.

[3] Een spudpalengebied is slechts een van de mogelijkheden waarop ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Vanuit het functioneel gebruik door schepen ligt de nadruk niet op de vorm maar op de functie die de faciliteit biedt, in dit geval 'ligplaats nemen'. Een functionele compensatie van het spudpalengebied op andere wijze – bijvoorbeeld reguliere ligplaatsen aan de kade, steiger of meerpalen– is in die context goed uitlegbaar. Spudpaalschepen kunnen ook aanmeren bij reguliere ligplaatsen.

Overzichtskaart 2040 voor schepen tot 110 meter en schepen tot 135 meter

Voor het afgesproken zoekgebied, het Inrichtingsplangebied Rijkswateren, wordt in onderstaande kaart en tabellen een indicatie gegeven van het totaal aantal mogelijke ligplaatsen (voor schepen van 110 en 135 meter). In de tabellen is een eerste indicatie gegeven wanneer de ligplaatsen beschikbaar kunnen zijn rond 2035 en 2040.



Figuur 8 overzichtskaart bestaande en potentiële nieuwe ligplaatslocatie

Ligplaatsvakken vrachtschepen 135m

Status	Huidige situatie	Scenario 2035	Scenario 2040
Bestaand-te handhaven	**4**	**4**	**4**
Houthavens	4	4	4
Bestaand-op te heffen	**5**		
Oostelijk Binnen IJ (Spudpalen)	5		
Nieuw-ter compensatie		**5**	**5**
Oostelijk Binnen IJ (Oostbrug)		5	5
Nieuw-extra te realiseren		**8**	**31**
Buiten IJ (Spudpalengebied)		5	5
Coenhaven			6
De Ruijterkade Oost		3	3
Mercuriushaven			6
Nieuwe Houthaven			8
Oostelijk Binnen IJ (Kompaseiland)			3
Totaal	**9**	**17**	**40**

Figuur 9 overzichtstabel bestaande en potentieel nieuwe ligplaatslocaties voor schepen tot 135 meter

Ligplaatsvakken vrachtschepen 110m

Status	Huidige situatie	Scenario 2035	Scenario 2040
Bestaand-te handhaven	**58**	**58**	**58**
Houthavens	4	4	4
Minvervahavenweg	20	20	20
Sumatrakade	12	12	12
Surinamekade	12	12	12
Veemkade	10	10	10
Nieuw-extra te realiseren		**1**	**1**
De Ruijterkade Oost		1	1
Totaal	**58**	**59**	**59**

Figuur 10 overzichtstabel bestaande en potentieel nieuwe ligplaatslocaties voor schepen tot 110 meter

Afspraken vastleggen in Bestuursovereenkomst

Voorgesteld wordt dat afspraken tussen partijen over de te realiseren ligplaatsen in een Bestuursovereenkomst tussen gemeente, PoA en RWS/Ministerie IenW worden vastgelegd. In deze overeenkomst binden de partijen zich aan de realisatie van 20 extra ligplaatsen uiterlijk in 2041 in het Inrichtingsplangebied. In de overeenkomst worden afspraken gemaakt over de wijze waarop deze ligplaatsen gerealiseerd gaan worden (organisatie, geld, ruimtelijke procedures). Ook de afspraken over de realisatie van (extra) ligplaatsen bij de Oostbrug maken onderdeel uit van deze bestuursovereenkomst.

Om het beoogde aantal van 20 ligplaatsen te kunnen realiseren is het wenselijk in de ruimtelijke reserveringen een bepaalde overmaat te hanteren. Deze overmaat aan potentiële locaties is nodig omdat voor elke locatie sprake is van onzekerheden en risico's. Voor het omzetten van de riviercruiselocatie en ook de zoeklocatie op het BuitenIJ geldt de onzekerheid van de uitkomsten van omgevingsplanprocedures en voor de locaties in Haven-Stad geldt met name de onzekerheid dat de ontwikkeling van het gebied vertraagt en dat het huidige nautische gebruik verlengd gaat worden door PoA. Om meer inzicht te geven in dit risico is een apart document opgesteld waarin alle afspraken die de gemeente met het Rijk heeft gemaakt over de ontwikkeling van Haven-Stad, als grootste NOVEX locatie in Nederland, zijn weergegeven. Het betreft afspraken met het Rijk op meerdere beleidsterreinen waaronder afspraken in het kader van het MIRT voor een verkenning naar de randvoorwaardelijk OV-verbindingen. Daarbij geldt dat met de recente aankoop door de gemeente Amsterdam van het ADM-terrein (165 miljoen investering) mede ten behoeve van de te verplaatsen bedrijven in het gebied er een extra borging is dat Haven-Stad volgens planning gerealiseerd gaat worden.

Ruimtelijke reserveringen voor de ligplaatsen en ook ruimte voor te verplaatsen duwbakken worden opgenomen in de verdere planvorming voor Haven-Stad waaronder als eerste stap het Integraal Raamwerk (of volgens de mogelijkheden die de Omgevingswet biedt vastleggen in een Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Haven-Stad). Daarnaast worden afspraken voor alle potentiële locaties opgenomen in de Omgevingsvisie en ook in de NOVEX-afspraken (zie ook bijlage over Haven-Stad) en het Realisatiepact Amsterdam.

Ten behoeve van de bestuursovereenkomst zal in ieder geval in de komende periode nog nadere afstemming plaatsvinden over de wijze waarop de benodigde ruimtelijke procedures in werking kunnen worden gezet en hoe in de financiering/dekking van de kosten van ligplaatsen inclusief bijbehorende voorzieningen wordt voorzien.

Bijlage: Afspraken met het Rijk betreffende Haven-Stad