Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 1104
1000 BC Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 1104, 1000 BC Amsterdam

RWS West-Nederland Noord
t.a.v. Districtshoofd Noord
Mevrouw [redacted]
Postbus 2232
3500 GE Utrecht

Datum	26 juli 2018
Ons kenmerk	2018-10535
Uw kenmerk	
Behandeld door	[redacted]
Kopie aan	
Bijlage(n)	Bijlage I - Voorlopig voorkeursvariant ligging Javabrug Bijlage II – 20180720 KES – RWS, CNB & Havenbedrijf Amsterdam
Onderwerp	voorlopige voorkeursvariant ligging Javabrug

Geachte mevrouw [redacted],

In de afgelopen maanden hebben de nautische partijen en de gemeente op een constructieve manier samengewerkt in de technische werkgroep en het strategisch nautisch overleg Javabrug Dit heeft bijgedragen aan het proces om te komen tot een voorlopige voorkeursvariant voor de ligging van de Javabrug. Wij stellen uw handreiking op prijs om in deze fase mee te denken en met een reactie te komen op deze voorlopige voorkeursvariant. Namens het project leg ik met deze brief de voorkeursvariant dan ook graag ter advies aan u voor.

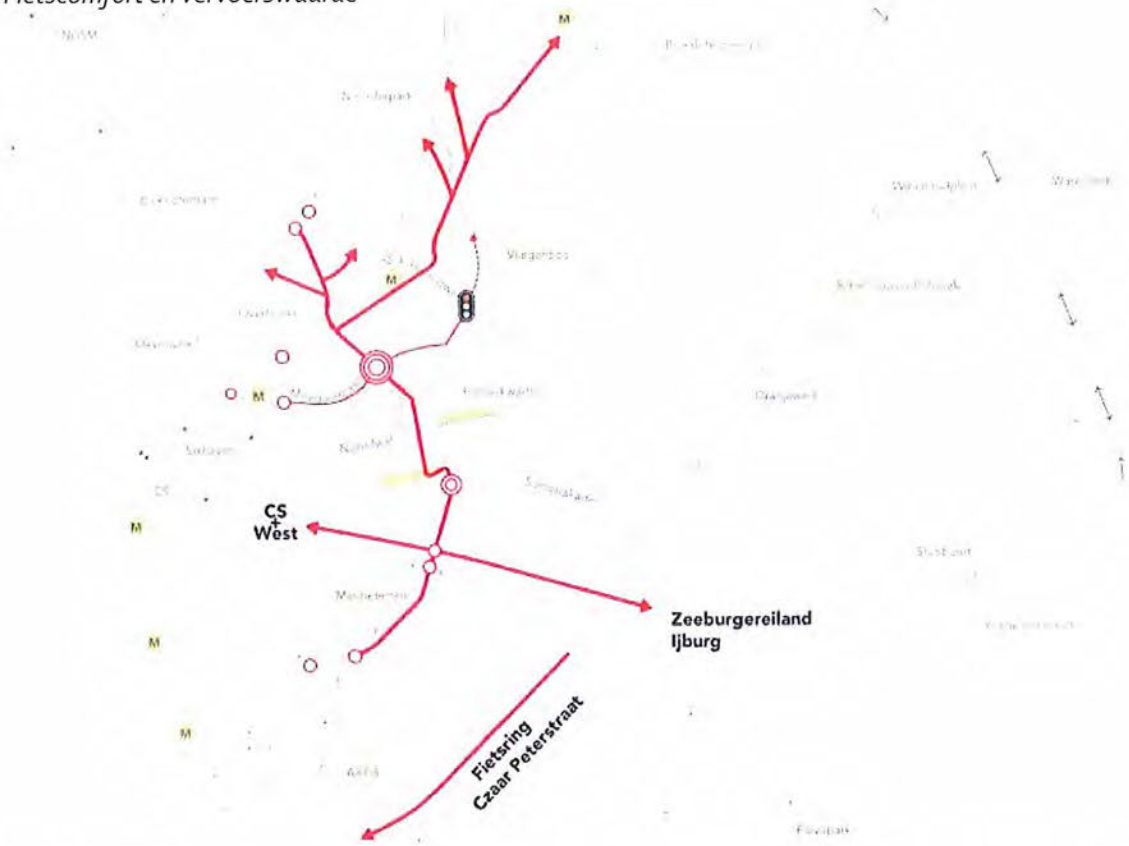
De specifieke vraagstukken die ik aan u wil voorleggen zijn de volgende:

A. Voorlopige voorkeursvariant ligging Javabrug (Bijlage I)
B. Klanteisenspecificatie d.d. 20-07-2018 (Bijlage II)
C. Afmeting maatgevend schip noordelijke vaarweg
D. KBA-nadere analyse brugverhoging
E. Maatgevende Hoge Waterstand IJ

<u>Ad A. Voorlopige voorkeursvariant ligging Javabrug</u>
Om te komen tot de voorkeursvariant voor de inpassing van de Javabrug is een aantal varianten opgesteld en in een brede consultatie voorgelegd aan stakeholders en omwonenden. Ook zijn verschillende deelaspecten verder uitgewerkt.

De varianten zijn beoordeeld op drie aspecten:
- fietscomfort en vervoerwaarde,
- ruimtelijke inpassing,
- maakbaarheid en risico's (waaronder nautische inpassing en risico's)

Fietscomfort en vervoerswaarde



Een analyse van het omliggende fietsnetwerk en de herkomst en bestemming van de fietsers die gebruik gaan maken van de Javabrug leidt ertoe dat de inpassing die aansluit bij het Motorplein in Amsterdam Noord en Schaeferbrug / Piet Heinkade aan de Zuidzijde de meeste vervoerswaarde oplevert voor deze brug en daarmee voor de grootste ontlasting van het netwerk zal zorgen. Daarbij is wel het uitgangspunt dat de aanbruggen zoveel mogelijk gestrekt worden uitgevoerd zodat een logische route ontstaat.

Ruimtelijke inpassing

Binnen Hamerkwartier is bij de inpassing gekeken naar de mogelijkheid om de aanbrug te combineren met vastgoed. Vooral een inpassing naast de Kromhouthal biedt hierbij kansen om de karakteristieke kwaliteiten van dit oude havengebied te combineren met nieuw vastgoed en de aanlanding van de brug.

Aan de zuidzijde is de mogelijkheid onderzocht het maaiveld van de Sumatrakade / Tosaristraat te verhogen waardoor een kortere aanbrug nodig is. Door de westelijke ligging van de brug is een gracht nodig. De Kop Java zal daardoor een apart eiland worden. De wens van Amsterdam is om dit eiland in te richten als een bijzonder park.

Maakbaarheid en risico's (waaronder nautische inpassing en risico's)

Technisch kennen de verschillende varianten geen groot onderscheid. De grootste technische uitdagingen zoals de overspanning van 160 meter in combinatie met beweegbare delen zijn generiek en gelden voor alle varianten.

Ten aanzien van de nautische aspecten heeft het Centraal Nautisch Beheer een advies afgegeven. Ook hierbij geldt dat nagenoeg alle risico's en aandachtspunten generiek zijn op twee onderdelen: de draaicirkel voor kleine cruiseschepen en de sluiswerking van de Jakartagracht.

- Beperking draaicirkel kleine cruiseschepen wordt veroorzaakt door de inpassing wachtplaats (zie C)
- De sluiswerking van de Jakartagracht willen we opheffen door nog maar uit te gaan van één brug over de Jakartagracht.

Ten aanzien van risico's zijn er wel verschillen met name in de grondposities. De gekozen variant loopt grotendeels over het terrein van Eigen Haard die bereid is tot het maken van minnelijke afspraken over de inpassing.

De analyse van de bovenstaande onderdelen hebben geleid tot een voorkeursvariant die wij W3 hebben genoemd. Als bijlage (I) is een uitwerking van de voorlopige voorkeursvariant opgenomen.

Adviesvraag

Zoals bekend is het binnen de huidige projectkaders en nautische uitgangspunten niet gelukt om de wachtplaatsen conform de klanteisen van het Centraal Nautisch Beheer en RWS in te passen (zie punt C.). Daarnaast zijn er een aantal klanteisen in deze fase nog niet in de tekening verwerkt zoals de aanvaardbeveiliging of remmingswerken. Ons uitgangspunt is dat dit in een volgende fase samen met u uitgewerkt kan worden.

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

<u>Ad B. Klanteisenspecificatie (Bijlage II)</u>

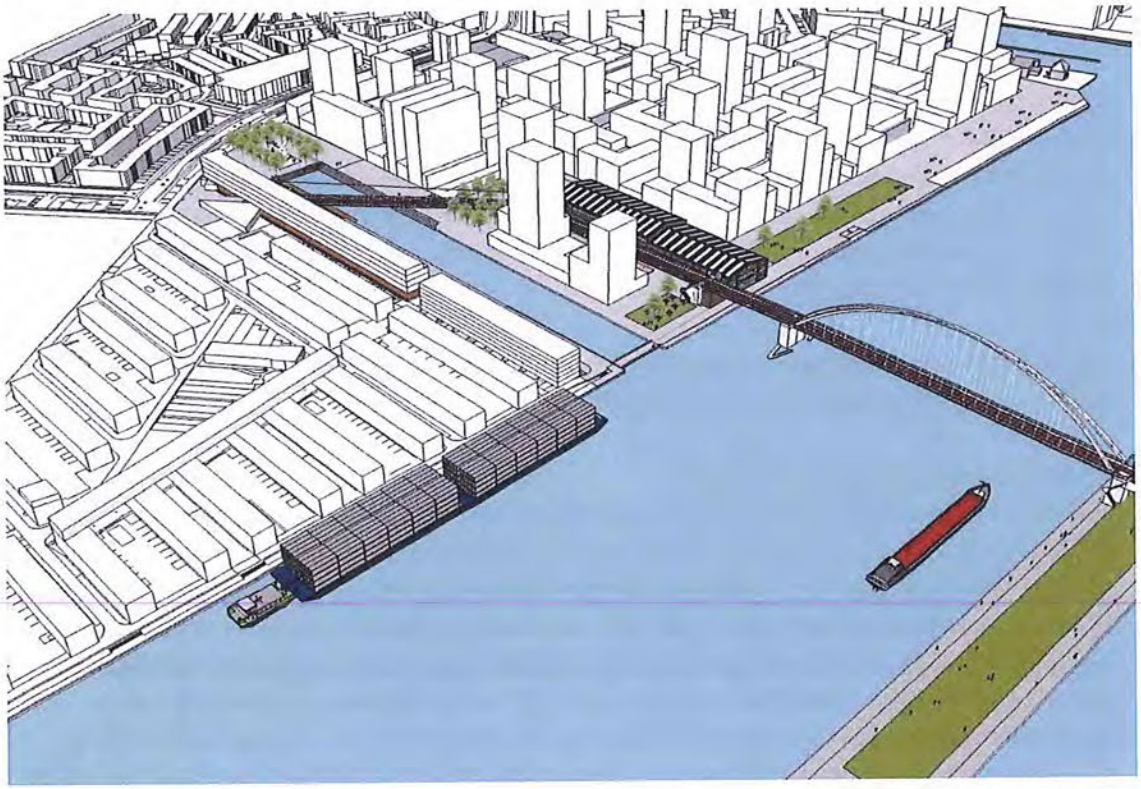
In diverse briefwisselingen in de vorige projectfase in 2016 en 2017 hebben de nautische partijen het project Javabrug uitgangspunten mee gegeven. Afgelopen maanden hebben in het teken gestaan van het structureren en herleidbaar maken van deze uitgangspunten in de klanteisenspecificatie. Daarnaast is in de technische werkgroep veel aandacht geweest voor het inventariseren van aanvullende klanteisen. De klanteisenspecificatie is nog niet volledig. Het streven is de klanteisenspecificatie eind dit jaar af te ronden, hiervoor zouden we graag in september in overleg treden met u of collega's over onder andere de volgende onderwerpen:

- de constructieve uitgangspunten o.a. aanvaarbelastingen van pijler en remmingswerken etc.
- de walrader en eventuele eisen t.a.v. het vaarwegontwerp en scheepvaarttekens.
- het openingsregime.
- de klanteisen m.b.t. de bediening, betrouwbaarheid en beschikbaarheid.

Graag willen wij u vragen of u kunt instemmen met de wijze waarop de nautische uitgangspunten zijn op genomen in de klanteisenspecificatie d.d. 20-7-2018?
En graag willen wij van u de namen ontvangen zodat we nu vast de afspraken kunnen inplannen m.b.t. het bespreken van de bovenstaande onderwerpen.

Ad C. Maatgevend schip tbv noordelijke vaarweg
De voorlopige voorkeursvariant ligging Javabrug is met de vrije doorvaartbreedte van 160m en de vrije doorvaarthoogte van NAP +11,35m geschikt voor klasse VIb-schepen en vierlaags containervaart met bestemming Amsterdam en achterland. Dit is conform de Nota Mobiliteit (NoMo) en de Richtlijn Vaarwegen 2017.

Aan weerszijde van de vaarweg is een beweegbaar deel voorzien voor scheepvaart dat een brugopening vergt. Een beweegbaar deel in de Jakartagracht (20m) en een beweegbaar deel t.b.v. de doorvaartbreedte 35m aan de noordzijde. Aanvullend wordt rekening gehouden met wachtplaatsen voor zowel beroeps- als recreatievaart. CNB/ RWS heeft als klanteis dat het maatgevende schip 22,8m breed, 195m lang is en een hoogte van meer dan 11,35m kent. Dit komt overeen met twee containerschepen van minimaal 5 lagen die naast elkaar worden voortgeduwd (zie impressie).



Onderzoek in deze fase heeft aangetoond dat de klanteis ten aanzien van de wachtplaats en de daarvan afgeleide vaarwegindeling niet ingepast kan worden. Zoals besproken in het Strategisch

Nautisch Overleg worden de projectkaders heroverwogen (afgaven Kop Java) om de klanteis toch te kunnen honoreren. Ook worden beheermaatregelen onderzocht.

In eerdere brieven heeft u de verwachting uitgesproken zeer tijdig betrokken te willen worden bij mogelijke afwijkingen van klanteisen. Daarom leg ik u graag het volgende voor:
Ten aanzien van de wachtplaatsen voor de beweegbare delen van de klep is de klanteis dat er ruimte wordt gevonden voor het wachten van schepen tot 22,8 meter breed en hoger dan NAP +11.35m.

Schepen met deze afmetingen kunnen niet over het Amsterdam Rijnkanaal varen omdat daar geen beweegbare bruggen zijn en deze schepen te hoog zijn. Deze schepen kunnen ook niet door naar Noord Nederland omdat de bestaande sluizen en beweegbare bruggen waaronder de Schellingwoudebrug, maar ook de Houtribsluizen bij Lelystad voor deze schepen te smal zijn. Er zijn geen verdere bestemmingen voor deze schepen na de Javabrug. Damen shipyards zal immers verhuizen naar een andere locatie. Schepen van deze omvang kunnen na de Javabrug nog maximaal 2 kilometer varen.

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 het 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 cruiseschepen en zeevaart ten westen van de brug niet belemmerd wordt. Kunt u met deze aangepaste klanteis instemmen?

Ad D. KBA-nadere analyse brugverhoging
Momenteel wordt er, zoals wij hebben begrepen, in opdracht van RWS een nadere analyse uitgevoerd voor brugverhoging van de vaarwegcorridors Amsterdam – Rotterdam en Amsterdam – NNL. Kunt u aangeven wanneer de KBA analyse wordt afgerond en vertaald in eventuele nieuwe richtlijnen? En kunt u aangeven wanneer u de concept KBA analyse met ons denkt te kunnen delen?

Ad E. Maatgevende Hoge Waterstand IJ
In deze fase is overleg geweest over de Maatgevende Hoge Waterstand (MHW) in het IJ. Het project was in de veronderstelling dat de MHW in IJ is vastgesteld op NAP – 0,30m (Peilbesluit boezem Noordzeekanaal/Amsterdam-Rijnkanaal). RWS en CNB hebben aangegeven dat de Maatgevende Hoge Waterstand op het IJ is vastgesteld op NAP 0,0m is. Zouden we het document kunnen ontvangen waar dit is vastgelegd? Dit is één van de brondocumenten in de KES die nog ontbreekt.

Ons voorstel is de klanteisen zoals die eind van dit jaar gereed zijn te vertalen in een overeenkomst tussen de gemeente en RWS. Hierover gaan we graag in overleg. In het directeurenoverleg van 2 oktober a.s. kunnen hier dan aanvullende procesafspraken over gemaakt worden.

Bij voorkeur zouden we uw advies en reactie ontvangen vóór 17 september 2018 zodat uw advies betrokken kan worden in de voorbereiding van de Stuurgroep van 24 september en het Directeurenoverleg IJ van 2 oktober a.s.. Pas na het Directeurenoverleg IJ zal de bestuurlijke besluitvorming worden opgestart.

Met vri[redacted]

drs. S.[redacted]
Project[redacted]ug
Grond[redacted]