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

College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Amsterdam
Wethouder E. van der Burg
Amstel 1
1011 PN AMSTERDAM

Datum: 6 april 2017
Ons kenmerk: AMO// 17/02368
Behandeld door: [redacted]
E-mail: [redacted]
Telefoon: [redacted]

Onderwerp: reactie Adviesaanvraag Bestuurscommissies Voorkeursbesluit fase 2, Sprong over het IJ

Geachte heer Van der Burg,

Naar aanleiding van uw verzoek om advies d.d. 19 januari 2017 inzake het door het College van Burgemeester en Wethouders genomen voorgenomen voorkeursbesluit Sprong over Het IJ ben ik verheugd om namens Havenbedrijf Amsterdam te reageren op een onderwerp dat mij, mijn hele organisatie en het Amsterdamse havenbedrijfsleven zo nauw aan het hart ligt.
Ik spreek mijn waardering uit voor al het werk dat al gedaan is en voor de door ons als goed en opbouwend ervaren samenwerking bij de totstandkoming van het besluit zoals dat nu voor ligt.

Ik onderschrijf volledig de door de directeur CNB in haar advies voorgestane situatie van een veilig, vlot en duurzaam scheepvaartverkeer op Het IJ. Dit is voor Havenbedrijf Amsterdam cruciaal om succesvol te kunnen opereren. Vooral de toekomstbestendigheid van de te nemen maatregelen in het kader van 'Sprong over Het IJ' is daarbij voor Havenbedrijf Amsterdam van het allergrootste belang. Dit komt enerzijds door de unieke en prominente plek van Het IJ in het hoofdtransportnetwerk van Europese vaarwegen die de concurrentiekracht van de havenregio versterkt, anderzijds door de moeilijk te voorspellen grote veranderingen die gedurende de komende decennia in het vervoer van grondstoffen ten gevolg van de energietransitie plaatsvinden.

Door deze veranderingen zijn andere vervoersstromen te verwachten, zowel vanuit onze haven naar het achterland als ook andersom. De in het kader van de 'Sprong over Het IJ' aan te leggen oeververbindingen mogen deze vervoersstromen niet belemmeren, zeker niet in het kader van de zogenoemde modal shift van wegvervoer naar vervoer over het water.
In dit kader wil ik tevens vermelden dat de bouw van de nieuwe zeesluis de komst van de nieuwste categorie zeeschepen naar onze haven mogelijk maakt, waarmee Gemeente Amsterdam, Rijk en Provincie een cruciale bijdrage hebben geleverd aan de verbetering van onze bereikbaarheid en daarmee onze concurrentiepositie. Daarmee ontstaat er ook een verdere groei van scheepvaartverkeer van en naar het achterland over Het IJ; niet alleen het aantal binnenvaartschepen maar ook in de grootte van deze schepen. Het bouwen van een brug creëert echter een forse hindernis die de concurrentiepositie van onze havenregio verzwakt. Ik raad u aan dit bij uw definitieve besluitvorming in overweging te nemen.

Voordat ik op de voorkeursbesluiten in ga, wil ik nogmaals aangeven dat Havenbedrijf Amsterdam vanuit de visie en ambitie van een Metropolitane haven intensief meewerkt aan de wens van B&W om de IJ-oevers zo spoedig mogelijk beter met elkaar te verbinden. Havenbedrijf Amsterdam is echter geen voorstander van bruggen over Het IJ.
Het is voor de vlotte, veilige en toekomstbestendige scheepvaartafhandeling bijzonder wenselijk dat er tunnels in plaats van bruggen worden aangelegd. Gezien de eveneens hoge MKBA-opbrengsten van tunnels adviseer ik u derhalve om bij het nemen van het definitieve voorkeursbesluit later dit jaar voor een tunnel in plaats van een brug te kiezen, bij de Kop van het Java-eiland en - indien opportuun - bij het Stenen Hoofd.

Tevens stel ik u voor om de tijdslijn binnen de gekozen adaptieve strategie aan te passen. Deze door mij onderschreven aanpak is effectiever als eerst de effecten van een zo snel mogelijk geoptimaliseerd verennetwerk en het op zo kort mogelijke termijn aan te leggen nieuwe metrostation Sixhaven bekend zijn, alvorens een besluit over het bouwen van een vaste oeververbinding genomen wordt.
Hieronder ga ik in detail in op de diverse maatregelen van het voorgenomen voorkeursbesluit.

Ad 1) Optimaliseren IJpleinveer

Gezien de geconstateerde drukte op het Buikersloterveer, wil ik u aanbevelen om het IJpleinveer sneller te optimaliseren. Dit lijkt een relatief makkelijk uit te voeren besluit. Havenbedrijf Amsterdam spant zich samen met CNB, ACP en de gemeente Amsterdam er al enige tijd voor in om het optimaliseren van het IJpleinveer praktisch te realiseren door een aantal riviercruiseschepen elders een ligplaats te geven. De ligplaatsen verdwijnen door de nieuwe aanlandingsplek van het IJpleinveer bij de De Ruijterkade.
Ik denk dat hier in nauwe samenwerking met de stad al in de loop van 2018 een oplossing voor een verbeterde IJ-oeververbinding kan zijn gevonden. Daartoe is een gemeenschappelijke inspanning van Gemeente Amsterdam, ACP, CNB en Havenbedrijf Amsterdam nodig. Wij zijn bereid ons daarvoor maximaal in te zetten. De stad heeft toegezegd ons maximaal te ondersteunen bij het vinden van alternatieve ligplaatsen om de aanlanding van het IJpleinveer op een nieuwe locatie naast de steiger De Ruijterkade Oost mogelijk te maken. Drie ligplaatsen dienen te verdwijnen. Ik adviseer u dit proces te ondersteunen en waar nodig ons financiële compensatie aan te bieden om dit mogelijk te maken, in het bijzonder voor de aanleg van infrastructuur en nieuwe walstroomfaciliteiten.

Ad 2) Voorbereiden langzaam verkeerbrug Kop Java:

Zoals eerder vermeld, is Havenbedrijf Amsterdam geen voorstander van deze brug. Ik raad u aan om een Javatunnel in plaats van een Javabrug aan te leggen.

Mocht er toch besloten worden om als definitief voorkeursbesluit te kiezen voor de Javabrug dan dient deze nautisch veilig te zijn en toekomstbestendig te worden aangelegd. Ten aanzien van de nautische veiligheid hebben het CNB en RWS WNN al eerder hun eisen aan u bekend gemaakt. Ik onderschrijf deze eisen.

Ten aanzien van de toekomstbestendigheid van de Javabrug is de doorvaarthoogte van eminent belang. Deze dient geschikt te zijn voor het transport van vier lagen zogenoemde High Cube containers op een binnenvaartschip. Hiertoe ondersteunt Havenbedrijf Amsterdam de eis van RWS WNN en het CNB om een minimale doorvaarthoogte van n.a.p+11,35 meter te realiseren. Ik doe u het dringende verzoek om hier rekening mee te houden bij uw overwegingen om al dan niet voor de Javabrug te kiezen.

Tijdens de bouw van een eventuele Javabrug dient rekening te worden gehouden met de belemmering die dit opwerpt voor de zeecruiseschepen. Deze kunnen de zwaaikom voor het Javaeiland op een bepaald moment tijdens het bouwproces niet meer bereiken. Voor die tijd zal er een nieuwe locatie beschikbaar moeten zijn voor het overgrote deel van de zeecruiseschepen, namelijk voor alle schepen langer dan 210 meter. In 2020 betreft dit circa 75% van de schepen, goed voor ruim 90% van alle passagiers. Ik adviseer u om hier op zo kort mogelijke termijn samen met Havenbedrijf Amsterdam en PTA een oplossing voor te vinden. Er mag geen enkele discontinuïteit optreden in de beschikbaarheid van onze haven voor de ontvangst van zeecruiseschepen. Rederijen verlangen zekerheid over de bestemmingen die ze aandoen en gaan vaak lange termijn verplichtingen aan ten aanzien van diensten en ondersteuning voor hun bedrijfsvoering in de Amsterdamse haven. Een onderbreking in de continuïteit van onze dienstverlening aan de zeecruiserederijen is riskant voor de door ons en PTA opgebouwde relatie met de rederijen.
Havenbedrijf Amsterdam en PTA willen graag op korte termijn duidelijkheid van de stad over de bestuursopdracht om een nieuwe locatie voor PTA te vinden.

In de Amsterdamse haven vinden regelmatig transporten van een bijzondere omvang plaats zoals bijvoorbeeld windmolens, grote kranen en schepen in aanbouw. Voor deze speciale transporten dient aan weerszijden van de brug een klap in de brug te worden aangebracht. Bij een doorvaarthoogte van minimaal n.a.p.+11,35 meter lijkt te kunnen worden voldaan met een klap aan de noordzijde van minimaal 35 meter doorvaartbreedte en aan de zuidzijde van minimaal 20 meter. We beseffen dat dit een uitzondering is op de richtlijnen zoals die gelden voor Het IJ, maar verwachten dat het hierdoor slechts incidenteel nodig zal zijn onder begeleiding schepen Het IJ te laten kruisen voor het passeren van de Javabrug. Verder overleg hierover is noodzakelijk tussen stad, CNB, RWS WNN en Havenbedrijf Amsterdam, om te bezien of deze optie verantwoord kan worden gerealiseerd.

Bij de bouw van een tunnel of een brug moet voor de beroepsvaart rekening worden gehouden met zo min mogelijk overlast door de bouwwerkzaamheden boven, in en naast het water. Ik wil dat de overlast voor de scheepvaart minimaal is en raad u dringend aan zowel het CNB als Havenbedrijf Amsterdam direct en continue te betrekken bij de planning van de eventuele bouwvoorbereidingen en -werkzaamheden.

Ad 3) Bouw extra metrostation

Zoals eerder gemeld adviseer ik u de bouw van dit station zo snel mogelijk te laten uitvoeren en eerst de effecten op de drukte op de veerponten daarvan te kennen. Pas daarna, indien er nog behoefte is aan een extra oeververbinding zoals een brug of een tunnel tussen Noord en de Kop van het Javaeiland, zou moeten worden besloten tot de bouw van een vaste oeververbinding.

Ad 4) Stenen Hoofd verbinding realiseren

Ik raad u aan deze verbinding om eerder genoemde redenen als tunnel te realiseren. En hierover pas een beslissing te nemen nadat de effecten van de eerder te realiseren verbindingen bekend zijn en de behoefte aan een vaste oeververbinding is vastgesteld.

Mocht er vervolgens tot de bouw van een brug worden besloten, dan stel ik u voor om Havenbedrijf Amsterdam en het CNB bij het ontwerpproces van deze brug te betrekken.

Ik adviseer u om, indien er voor een brug wordt gekozen, bij de aanleg hiervan rekening te houden met een klap waardoor kleinere cruiseschepen en luxe jachten kunnen passeren; uiteraard een klap die nautisch veilig wordt bevonden en voor rederijen acceptabel is. Havenbedrijf Amsterdam en PTA wensen namelijk een beperkte groep luxe kleinere zeecruiseschepen en luxe jachten te blijven ontvangen op de locatie Veemkade. Deze schepen lijken Amsterdam anders links te laten liggen als bestemming en vormen naar ons idee een zeer aantrekkelijke groep schepen en passagiers voor de stad zonder intensieve logistieke stromen aan de wal.

Ad 5) Voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg op termijn

Het lijkt mij wenselijk om deze optie direct na het bekend worden van de resultaten van de optimalisatie van de veren en het extra metrostation opnieuw te bekijken. Havenbedrijf Amsterdam heeft goede ervaringen met de veerponten en kan zich voorstellen dat een continuering van het Buiksloterveer een goede oplossing blijft voor een oeververbinding tussen CS en Buiksloterweg. Havenbedrijf heeft een voorkeur voor een tunnel op deze locatie, mits deze veilig en met zo min mogelijk overlast voor de scheepvaart wordt aangelegd.

Ten aanzien van de door u voorgestelde vervolgacties adviseer ik u Havenbedrijf Amsterdam, CNB, RWS WNN, ACP (waar opportuun) en PTA (waar opportuun) in de komende maanden nauw en tijdig te betrekken bij de voorbereidingen voor de voorgenomen besluitvorming inzake de ‘Sprong over Het IJ’ en PTA. Havenbedrijf wil de stad hier intensief en oplossingsgericht bij terzijde blijven staan.

Samengevat adviseer ik u het volgende:

1. Pas de tijdslijn in de adaptieve strategie aan door een snellere optimalisatie van het verennetwerk en de versnelde aanleg van het metrostation Sixhaven;
2. Bouw geen bruggen maar tunnels en besluit hier pas toe nadat de effecten van eerdere optimalisaties bekend zijn;
3. Mocht de keuze toch een brug zijn, weet dan dat een brug de concurrentiepositie van onze havenregio verzwakt, zeker als deze niet geschikt wordt gemaakt voor het vervoer van vier lagen ‘high cube’ containers op een binnenvaartschip;
4. Indien er tot de bouw van een brug wordt besloten, moet er bij de planning voor de bouw daarvan rekening worden gehouden met de operationele beschikbaarheid van een nieuwe PTA op het moment dat er door de bouwwerkzaamheden geen zeecruiseschepen meer kunnen ‘zwaaien’ voorbij de locatie voor deze brug;
5. Besluit tot een bestuursopdracht om de stad samen met PTA en Havenbedrijf Amsterdam een nieuwe locatie te laten vinden voor de te verplaatsen passagiersterminal;
6. Overweeg de Javabrug meer oostelijk aan te leggen;
7. Zorg voor financiële compensatie voor de te verplaatsen ligplaatsen van de riviercruiseschepen die door de nieuwe aanlanding van het IJpleinveer ter hoogte van ‘De Ruijterkade Oost’ elders een plek dienen te vinden;
8. Beperk de overlast door de bouw van een nieuwe oeververbinding in, naast en boven Het IJ;
9. Betrek ons tijdig en consistent bij het ontwerp van nieuwe oeververbindingen;
10. Hou rekening met een klap voor kleinere zeecruiseschepen in een eventuele Stenen Hoofdbrug.
11. Betrek ons de komende tijd nauw en tijdig bij de voorbereidingen voor de besluitvorming inzake ‘Sprong over Het IJ’.

Ik zal u met mijn collega's van Havenbedrijf de komende maanden uiteraard optimaal ondersteunen om B&W deze zomer tot een definitief voorkeursbesluit te laten komen.

Met vriendelijke groet,



Koen Overtoom
Algemeen directeur