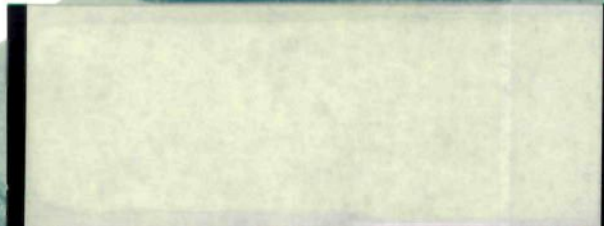


1015-2
20



ZIEK BOEK MOND



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Noord-Holland

VILLE DE TANYA
PORT AUX FRANCAIS

Startnotitie

Colofon

De Startnotitie Zeepoort IJmond is een uitgave van Rijkswaterstaat directie Noord-Holland

Documentnummer: SZN-PB-99.008-U

Foto's: Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, Rijkswaterstaat Meetkundige Dienst,
Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam

Opmaak en druk: Opmeer Drukkerij bv, Den Haag

Maart 1999

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding voor het project	5
1.2	Procedure en startnotitie	6
1.3	Leeswijzer	7
2	Waar gaat de studie over?	8
2.1	Probleemstelling: een verkenning	8
2.2	Doelstelling van de planstudie	11
2.3	Relatie met het Masterplan voor het Noordzeekanaalgebied	12
2.4	Relatie met andere ontwikkelingen in het gebied en beleidskader	12
3	Te onderzoeken alternatieven	16
3.1	Inventarisatie van mogelijke oplossingsrichtingen	16
3.2	Ingrepen binnen de geselecteerde oplossingsrichtingen	18
3.3	Ingrepen als bouwsteen voor alternatieven	22
4	Onderzoek en effecten	25
4.1	Opzet van de studie	25
4.2	Vervoersstromen en economie	25
4.3	Scheepvaart	26
4.4	Bodem en water	26
4.5	Woon- en leefmilieu	27
4.6	Natuur, landschap en cultuurhistorie	27
4.7	Duurzaamheid	29
4.8	Overzicht	30
5	Procedure en besluitvorming	31
5.1	Welke besluiten moeten er worden genomen?	31
5.2	Betrokken partijen en instanties	32
5.3	Procedure en planning	33
5.4	Informatie en inspraakmogelijkheden	35
	Bijlage 1 – Afkortingen en begrippen	37
	Bijlage 2 – Geraadpleegde literatuur	39

.....
Overzicht van het
sluizencomplex IJmuiden



1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het project

Het Noordzeekanaalgebied strekt zich uit van IJmuiden tot aan de Oranjesluizen bij Amsterdam. Centraal in het gebied ligt het Noordzeekanaal. Dit kanaal verschaft de havens van het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied een directe verbinding met de Noordzee. Schepen kunnen het Noordzeekanaalgebied vanuit de IJgeul bereiken via het zeesluizencomplex IJmuiden. Dit complex bestaat uit vier sluizen: de Kleine Sluis, de Zuidersluis, de Middensluis en de Noordersluis. De Noordersluis is met een afmeting van 400 x 50 meter de grootste sluis.

In het Noordzeekanaalgebied liggen verschillende havengebieden. Buiten de sluis ligt het havencomplex van IJmuiden, direct achter de sluizen liggen de havens van Beverwijk. Op grotere afstand ligt het havengebied van Zaanstad. Op circa 12 kilometer afstand van de sluizen liggen de eerste havens van het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, dat zich vervolgens over bijna 12 kilometer uitstrekt. Het Noordzeekanaal staat in open verbinding met het IJ en daarna met het Amsterdam-Rijnkanaal. Het IJ staat weer in verbinding met de Amsterdamse grachten. Via de Oranjesluizen kan bovendien het Markermeer worden bereikt. In figuur 1.1 is een overzicht van het westelijk deel van het Noordzeekanaalgebied gegeven.



Figuur 1.1 Het westelijk deel van het Noordzeekanaalgebied

Het Noordzeekanaalgebied levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie van circa dertien procent. Er zijn in het gebied bovendien goede kansen aanwezig voor verdere economische ontplooiing. Om deze kansen te realiseren is voor het gebied een Masterplan opgesteld. Dit plan moet leiden tot een sterke en duurzame economische structuur in het Noordzeekanaalgebied, met de bedoeling de concurrentiepositie als belangrijke Europese verwerkingshaven veilig te stellen. Voor de uitvoering van het Masterplan is een Plan van Aanpak opgesteld. Hierin is een aantal concrete projecten opgenomen. Het Plan van Aanpak is eind 1996 aan de minister van

Verkeer en Waterstaat aangeboden. Deze heeft, mede namens de ministers van Economische Zaken en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), haar medewerking toegezegd bij de uitvoering van de projecten uit het Plan van Aanpak voor het Masterplan.

Om de in het Masterplan geformuleerde economische ambities waar te maken zijn de havens en havengebonden activiteiten een belangrijke voorwaarde, maar is ook een goede zeetoegang tot het haven- en industriegebied rond het Noordzeekanaal onontbeerlijk. Mogelijk kent de zeetoegang van het Noordzeekanaalgebied echter een aantal knelpunten. Een aantal schepen is, gezien hun afmetingen, niet in staat het sluisencomplex te passeren. Steeds meer schepen zijn uitsluitend in staat via de Noordersluis het gebied te bereiken. Hieruit voortvloeiend heeft de Directeur-Generaal Goederenvervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland, de beheerder van de vaarweg, opdracht gegeven een planstudie te starten om het bereikbaarheidsprobleem nader te onderzoeken. Deze studie is het project Zeepoort IJmond genoemd. De planstudie moet leiden tot een aantal maatschappelijk en economisch aanvaardbare oplossingen, waarover formele besluitvorming plaats kan vinden.

1.2 Procedure en startnotitie

Het verbeteren van de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied vergt mogelijk grootschalige ingrepen, waarover zorgvuldige besluitvorming moet plaatsvinden. Het kan bijvoorbeeld gaan om het verruimen van de IJ-geul, het uitbreiden van voorzieningen voor het lichten en lossen van schepen, in combinatie met de aanleg van een systeem voor het vervoltransport van de geloste goederen naar het Noordzeekanaalgebied, het aanleggen van een nieuwe zeesluis en het verruimen van het profiel van het Noordzeekanaal. Deze ingrepen kunnen leiden tot een omvangrijke hoeveelheid grondverzet. Omdat dit grondverzet in een hoofdvaarweg plaatsvindt, moet de procedure van de Tracéwet gevolgd worden. Deze procedure leidt in principe tot een Tracébesluit. In het kader van deze procedure wordt een Trajectnota opgesteld, waarin de voor uitvoering vatbare mogelijkheden om het verkeers- en vervoersprobleem op te lossen worden beschreven. Gekoppeld aan de Tracéwet-procedure moet de procedure van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) worden doorlopen. Op grond van deze procedure kan er geen Tracébesluit genomen worden zonder dat de milieu-effecten van de ingrepen bestudeerd en beschreven zijn in een Milieu-effectrapport (MER). Dit laatste geldt overigens niet alleen voor het Tracébesluit: er zijn meer besluiten die over het project genomen zullen worden ten behoeve waarvan een MER moet worden opgesteld. De Trajectnota en de verschillende MERren worden gecombineerd tot één geïntegreerd rapport: de Trajectnota/MER.

De formele start van de m.e.r.-procedures wordt gevormd door het uitbrengen van deze startnotitie. Het doel van deze notitie is betrokken instanties en overige belanghebbenden te informeren over het voornemen de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied te onderzoeken en mogelijk te verbeteren. De notitie geeft ook de mogelijkheden voor inspraak en advies aan, die op grond van de m.e.r.-procedure bestaan.

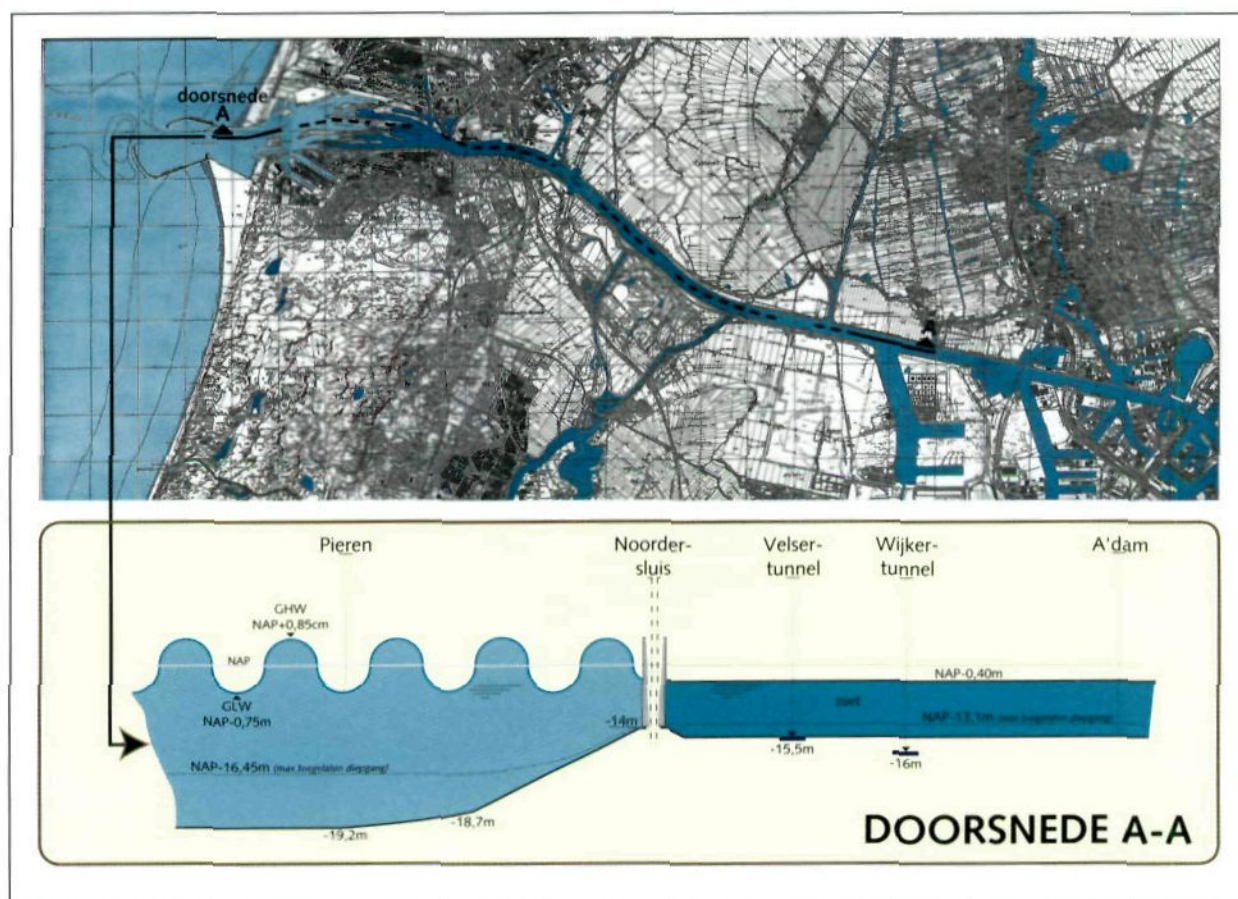
1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de problematiek rond de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied verkend en de doelstelling van de studie beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de bouwstenen voor alternatieve oplossingen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied en de manier waarop deze bouwstenen geselecteerd zijn. In hoofdstuk 4 wordt aangegeven op welke wijze het onderzoek wordt uitgevoerd en welke (milieu-)effecten in de planstudie onderzocht zullen worden. In hoofdstuk 5 wordt een nadere toelichting gegeven op de besluitvormingsprocedure en worden de mogelijkheden voor inspraak aangegeven.

2 Waar gaat de studie over?

2.1 Probleemstelling: een verkenning

Het centrale onderwerp van de planstudie is de zeetoegang van het Noordzeekanaalgebied. De zeetoegang bestaat uit een aantal elementen. Vanaf zee tot aan de havens van het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied maken achtereenvolgens de IJ-geul, de voorhaven, het sluisencomplex en het Noordzeekanaal deel uit van de zeetoegang. Vanzelfsprekend speelt het huidige sluisencomplex een belangrijke rol in de zeetoegang. In het Noordzeekanaal zijn de ligging van de Velsler- en de Wijkertunnel bepalend voor de toelaatbare diepgang. In figuur 2.1 is een lengtedoorsnede van de toegangsgeul tot en met het Noordzeekanaal gegeven.

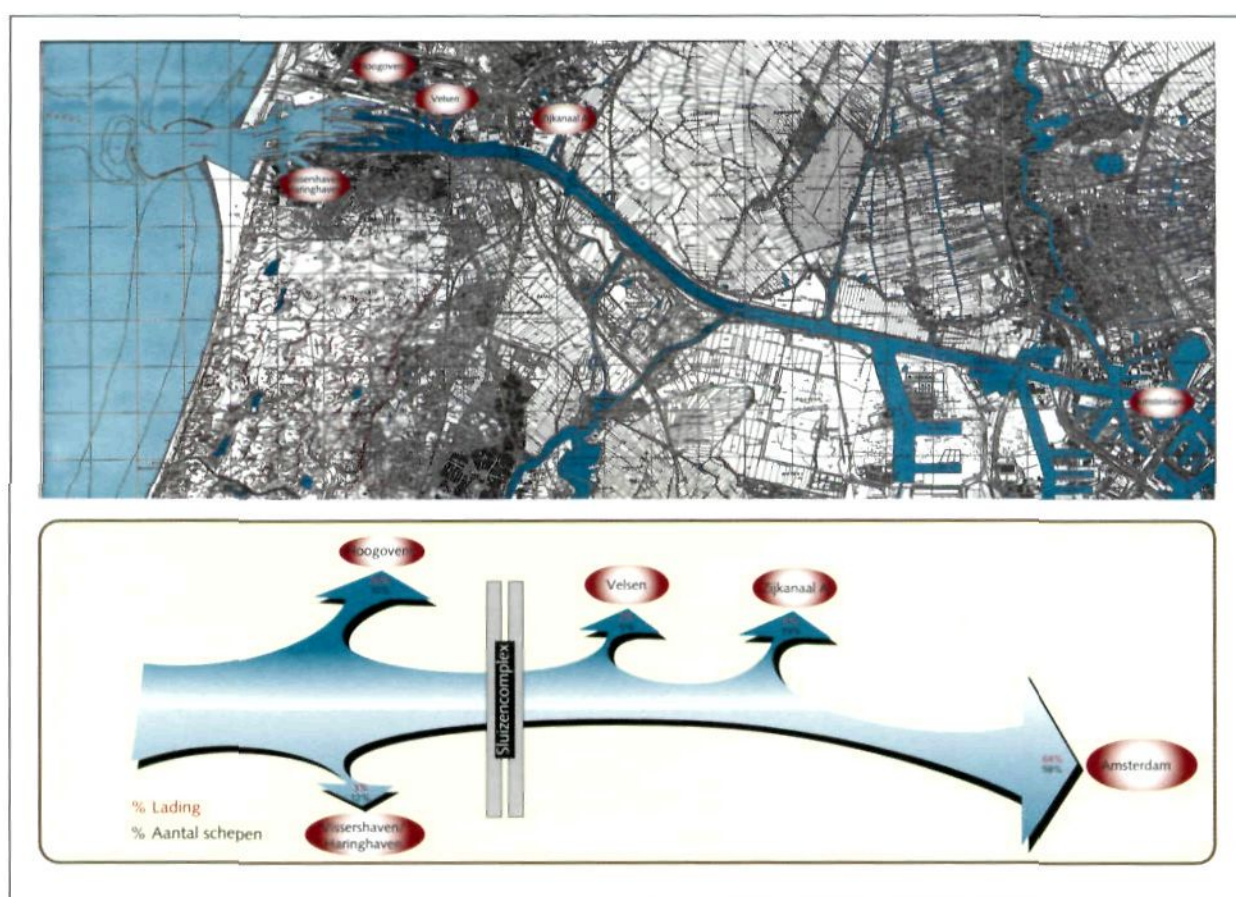


Figuur 2.1 Lengtedoorsnede van de zeetoegang

In het Noordzeekanaalgebied wordt momenteel ruim 50 miljoen ton goederen geladen en gelost. Het gaat daarbij vooral om droge bulkgoederen. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de omvang van deze goederenstromen in de afgelopen jaren. Figuur 2.2 geeft een indruk van de huidige bestemming van de goederen en het aantal schepen dat deze goederen naar hun bestemming brengt.

	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
droge bulk	24,1	27,2	29,1	31,9	31,0	31,5	33,8	35,4	38,3	39,6
vloeibare massagoederen	11,8	14,9	12,4	10,8	10,2	9,3	9,7	11,0	10,9	9,9
containers	0,8	0,8	0,8	0,9	1,1	1,1	1,1	1,7	0,8	0,5
roro	0,06	0,8	1,0	0,9	0,7	0,8	0,7	0,5	0,6	0,6
overige stukgoed	6,5	4,4	4,9	4,7	5,8	5,5	5,0	6,1	5,9	5,3
totaal	43,2	48,1	48,3	49,2	48,8	48,1	50,3	54,7	56,5	55,8

Tabel 2.1 Overzicht van de in de afgelopen jaren in het Noordzeekanaal geladen en geloste goederen, weergegeven in miljoen ton



Figuur 2.2 Bestemmingen van goederen in het Noordzeekanaalgebied

Wanneer de zeetoegang tot het Noordzeekanaalgebied in de internationale context van de havens in de range Hamburg - Le Havre wordt geplaatst, blijkt dat in deze havens een groot aantal goederenstromen in principe altijd gelost kan worden, omdat er sprake is van een open zeetoegang. Daar waar geen of gedeeltelijk sprake is van een open zeetoegang zijn sluizen aanwezig. Vooral Antwerpen en Amsterdam bieden voor veel scheepstypen geen open toegang. Belangrijk verschil tussen deze havens is

echter het aantal grote zeesluizen: in Antwerpen zijn vier van dit soort sluizen aanwezig, terwijl Amsterdam alleen door één grote zeesluis, de Noordersluis, bereikt kan worden. Tabel 2.2 geeft voor de verschillende havens aan voor welke scheepstypen sprake is van een open of een niet open verbinding. Ook is aangegeven hoeveel grote zeesluizen er aanwezig zijn. Dergelijke sluizen hebben een lengte in de orde van 400 meter en een breedte variërend van ruim 30 tot bijna 70 meter.

	Hamburg	Bremerhaven	Bremen	Umuiden / Amsterdam	Rotterdam	Antwerpen	Zeebrugge	Le Havre
aantal grote zeesluizen	geen	1	1	1	geen	4	1	1
bulk-carriers	open	open / niet open	open / niet open	open / niet open	open	niet open	niet open	open / niet open
containerschepen	open	open	open	niet open	open	open / niet open	open	open / niet open
tankers	open	niet open	niet open	niet open	open	niet open	open	open / niet open
cruiseschepen	open	open	open	niet open	open	niet open	niet open	open / niet open
ro-ro	open	niet open	open	open /niet open	open	niet open	open	open / niet open
car-carrier	open	niet open	open	niet open	open	niet open	niet open	open / niet open

Tabel 2.2 Toegankelijkheid van de havens in de range Hamburg - Le Havre, in relatie tot het aantal zeesluizen

Mede op grond van deze gegevens hebben gebruikers van de zeetoegang aangegeven dat er sprake is van belemmeringen in de zeetoegang tot het Noordzeekanaalgebied. Op grond van ontwikkelingen in de wereldvloot lijkt de kwetsbaarheid van de zeetoegang toe te nemen en komt de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied onder druk te staan. Zo zijn zeeschepen in toenemende mate aangewezen op de Noordersluis om het Noordzeekanaalgebied te bereiken. In het Noordzeekanaal wordt een groot aantal van deze schepen vervolgens geconfronteerd met diepgangsproblemen, onder andere ook door de aanwezigheid van de Velsler- en Wijkertunnel. Voor veel bulkcarriers geldt bovendien dat zij het gebied helemaal niet kunnen bereiken, omdat zij ook de Noordersluis niet kunnen passeren. Schepen die in lijndienst varen doen sinds een aantal decennia het gebied niet meer aan; mogelijk speelt de huidige kwaliteit van het sluisencomplex hierbij een rol.

Er zijn in het verleden verschillende studies verricht naar de kwaliteit van de zeetoegang en met name van het huidige sluisencomplex. Ook is onderzoek gedaan naar de noodzaak van aanpassingen aan de zeetoegang. Ondanks deze studies is voor het Rijk de noodzaak van aanpassingen niet eenduidig vastgesteld. Het is voor Rijkswaterstaat, als beheerder van de zeetoegang, derhalve van belang inzicht te hebben in de mate waarin de huidige zeetoegang voldoet. Deze vraag is uit te werken tot een driedelige vraagstelling.

Vraagstelling

De vraagstelling van de studie luidt:

- Welk type schepen is relevant voor de huidige industriële bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied en de industriële bedrijvigheid die is beschreven in het Masterplan Noordzeekanaalgebied?
- Door welke belemmeringen wordt elk van deze typen schepen gehinderd bij het bereiken van de genoemde bedrijvigheid?
- Met welke aanpassingen kunnen deze (economisch) nijpende belemmeringen worden aangepakt?

Onderzoek aan de hand van deze vraagstelling leidt tot de formulering van de probleemstelling van de planstudie.

2.2 Doelstelling van de planstudie

Om meer inzicht te krijgen in de mogelijke belemmeringen van de huidige zeetoegang en de noodzaak van aanpassingen heeft Rijkswaterstaat een planstudie gestart. De studie heeft een driedelige doelstelling.

Doelstelling

De studie heeft tot doel om:

- aan de hand van bovenstaande vraagstelling te onderzoeken welke belemmeringen de zeetoegang oplegt aan schepen bij het bereiken van de huidige of in de toekomst wenselijk geachte industriële bedrijvigheid;
- oplossingen te ontwikkelen die de zeetoegang tot het Noordzeekanaalgebied op duurzame en maatschappelijk verantwoorde wijze verbeteren, zodat voorwaarden worden geboden voor continuering en verdere ontwikkeling van de economische activiteiten in het Noordzeekanaalgebied;
- deze oplossingen en hun (milieu-)effecten met elkaar te vergelijken.

Daarbij gelden de volgende, in het Masterplan geformuleerde, economische doelstellingen:

- versterking van de regionale economie;
- versterking van de concurrentiekracht;
- vergroten van de werkgelegenheid.

Op grond van de studie moet de overheid kunnen bepalen welke fysieke en financiële ruimte zij beschikbaar stelt voor het realiseren van maatregelen aan de zeetoegang. Daarnaast geeft de studie inzicht in de mogelijkheden voor samenwerking met andere overheidsinstanties en private, niet overheidsinstanties.

Randvoorwaarden

De oplossingen voor het verbeteren van de zeetoegang van het Noordzeekanaalgebied moeten aan de volgende randvoorwaarden voldoen:

- de deltaveiligheid van het gebied moet gewaarborgd blijven;
- de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied mag tijdens de uitvoering van de ingrepen niet onder druk komen te staan; het Noordzeekanaal mag daarom tijdens de uitvoering van de ingrepen niet langdurig gestremd worden;
- de infrastructuur die via de tunnels onder het Noordzeekanaal loopt, mag tijdens de uitvoering en in de gebruiksfase niet worden gestremd.

De oplossingen moeten op korte of middellange termijn gerealiseerd worden en moeten passen binnen het kader dat het Masterplan voor deze termijn biedt. De planstudie biedt tevens een doorkijk naar de verdere toekomst en geeft daarmee inzicht in de duurzaamheid van de oplossingen.

2.3 Relatie met het Masterplan voor het Noordzeekanaalgebied

Het verbeteren van de zeetoegang van het Noordzeekanaal is als project opgenomen in het Plan van Aanpak voor het Masterplan en heeft dan ook een relatie met de voortgang van het Masterplan. Onlangs is, onder verantwoordelijkheid van het Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied, een start gemaakt met de evaluatie van het Masterplan. Deze evaluatie kan leiden tot een aanpassing van het plan.

De planstudie naar de zeetoegang besteedt onder andere aandacht aan de economische onderbouwing van ingrepen aan de zeetoegang. Voor deze onderbouwing zullen verschillende vervoersscenario's opgesteld worden. In de planstudie zal getoetst worden of in het Noordzeekanaalgebied voldoende achterlandverbindingen aanwezig zijn om de vervoersstromen te verwerken. Hierbij wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen die zich op grond van het mogelijk aangepaste Masterplan in het Noordzeekanaalgebied voordoen. Rijkswaterstaat directie Noord-Holland en het Bestuursplatform hebben in een gezamenlijke verklaring vastgelegd dat hierover wederzijdse afstemming plaats vindt.

2.4 Relatie met andere ontwikkelingen in het gebied en beleidskader

In het Noordzeekanaalgebied spelen zich verschillende ontwikkelingen af, die een relatie kunnen hebben met de planstudie.

Renovatie van het sluizencomplex

Momenteel wordt het sluizencomplex gerenoveerd. Deze renovatie heeft tot doel de bestaande sluizen zodanig te verbeteren, dat zij de komende 50 jaar voldoen aan de huidige eisen met betrekking tot de deltaveiligheid en bedrijfszekerheid. De renovatie wordt naar verwachting in 2003 afgerond.

Spuicapaciteit en bemalen

Het Noordzeekanaal vervult niet alleen een functie voor de scheepvaart. De afvoer van water, ijs en sediment vormt ook een hoofdfunctie van het kanaal. In IJmuiden bevinden zich hiervoor spuisluizen en een gemaal. De capaciteit van deze afvoermiddelen moet gehandhaafd worden en er moet voldoende ruimte zijn om in de toekomst eventuele uitbreiding van spuisluizen en het gemaal te kunnen realiseren. Mede naar aanleiding van de wateroverlast in oktober en november 1998 heeft het kabinet besloten de maalcapaciteit bij IJmuiden te vergroten. De consequenties van extra maalcapaciteit voor de scheepvaart worden in het project onderzocht.

Het is denkbaar dat in het kader van mogelijke verbeteringen van de waterhuishouding van West-Nederland peilveranderingen op het Noordzeekanaal onderzocht worden. Dit kan de maximale toelaatbare diepgang op het Noordzeekanaal beïnvloeden. In het project Zeepoort IJmond wordt dit effect door middel van een gevoeligheidsanalyse inzichtelijk gemaakt.

Structurele aanpak van de problemen met vervuilde baggerspecie

Om de bereikbaarheid van de IJmond en het Noordzeekanaalgebied te handhaven worden de vaargeulen voortdurend uitgebaggerd. Wanneer er niet gebaggerd zou worden, slibben de vaargeulen en havens in de IJmond dicht. Het opgebaggerde slib



wordt voor het grootste deel weer teruggebracht naar zee. Een relatief klein deel van het slib is daarvoor echter te sterk vervuild, vooral door lozingen in het verleden. Om te komen tot een structurele aanpak van de slibproblemen in de IJmond heeft Rijkswaterstaat een planstudie gestart. In de studie wordt een breed pakket van maatregelen onderzocht, waaronder het voorkomen dat slib ontstaat en vervuild raakt, het verwerken van vervuild slib tot bouwstof en het storten van vervuild slib in depots. In het IJmondgebied worden de volgende ingrepen onderzocht:

- het verspreiden van relatief schoon havenslib in de Noordzee;
- het aanpassen van de havenmond om de aanvoer van slib uit zee te verminderen;
- de aanleg van een omdijkt depot in de Buitenhaven ten noorden van de Zuidpier voor het storten van vervuild havenslib;
- de aanleg van een omdijkt depot ten noorden van de Noordpier voor het storten van vervuild havenslib, in combinatie met verwerking van dit slib;
- depot in de nog aan te leggen Derde Zeehaven van IJmuiden door verdieping van deze haven en aanvulling met (matig) vervuild havenslib;
- verdieping van de bodem van het Noordzeekanaal tussen de Wijker- en Velsertunnel en aanvulling met (matig) vervuild havenslib.

De studie is in 1996 gestart met het uitbrengen van een startnotitie. Na een inspraak- en adviesronde heeft het bevoegd gezag voor deze studie richtlijnen voor het MER opgesteld. De studie vindt plaats in nauw overleg met onder andere de provincie Noord-Holland en de gemeenten Velsen en Beverwijk. Tevens vindt regulier overleg plaats met een groot aantal maatschappelijke partijen. Het eindrapport van de studie wordt naar verwachting begin 2000 gepubliceerd. Daarna volgt de formele procedure voor de inspraak en de politieke besluitvorming.

Havenontwikkelingen

In het Noordzeekanaalgebied spelen zich verschillende havenontwikkelingen af. In IJmuiden wordt op korte termijn een derde zeehaven aangelegd. Doel van de aanleg de derde zeehaven is het op economische gronden versterken van de positie van de IJmuidense haven als voorste haven van het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. Ten oosten van de sluizen wordt onder andere de Afrikahaven aangelegd.

Beleidskader

Er zijn verschillende beleidskaders van toepassing op het Noordzeekanaalgebied. Op nationaal niveau zijn dat met name het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II), de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) en de actualisering van deze nota (VINAC), de Vierde Nota Waterhuishouding (NW4), het derde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP3) en het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). Op regionaal niveau is vooral de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) en het Streekplan Kennemerland uit 1998 van belang.

In het SVVII is aangegeven dat het Noordzeekanaal een hoofdtransportas is. Vaarwegenprojecten aan hoofdtransportassen hebben een hoge prioriteit. Het gaat om investeringen die leiden tot schaalvergroting, vervanging en modernisering van verouderde infrastructurele elementen en verhoging van de betrouwbaarheid, het kwaliteitsniveau en de veiligheid. In het SVVII is aangegeven dat doorgroei van het Amsterdam-Noordzeekanaal gebied noodzakelijk is.

Ook in de VINEX en VINAC is het Noordzeekanaal als hoofdtransportas aangeduid. Bovendien is aangegeven dat direct ten zuiden van het Noordzeekanaal, tussen Haarlem en Amsterdam, een bufferzone ligt. Op grond van beide nota's kan geconstateerd worden dat maatregelen aan de zeetoegang niet conflicteren met het nationaal ruimtelijk beleid.

De NW4 gaat in op het unieke brakwaterkarakter van het Noordzeekanaal. Er wordt aangegeven dat het de moeite waard is het brakke kenmerk over de randen uit te breiden. Daarnaast is in studie of de polder Westzaan met water uit het Noordzeekanaal brak gemaakt kan worden. Ook zullen in de toekomst (meer) natuurvriendelijke oevers langs het Noordzeekanaal moeten worden gerealiseerd. Verder geeft het NW4 aan dat er voor het Natte Hart, waartoe ook het Noordzeekanaal behoort, in verband met de verwachte zeespiegelrijzing een studie wordt uitgevoerd naar de in de toekomst gewenste waterhuishouding. De resultaten daarvan werken door in de herziening van het peilbesluit IJsselmeergebied die vanaf het jaar 2000 ter hand wordt genomen.

In het NMP3 is het milieubeleid voor de komende jaren tot 2003 vastgelegd. Uitgangspunt van het milieubeleid is duurzame ontwikkeling. Milieu is onderdeel van bredere zorg, gericht op welzijn en welvaart. Economische groei, versterking van de concurrentiekracht en toename van de werkgelegenheid moeten hand in hand gaan met een absolute daling van de milieubelastende emissies en een beter beheer van ruimte, natuur en biodiversiteit. Binnen de vervoerssector neemt de scheepvaart een relatief milieuvriendelijke, energiezuinige positie in. Vanuit dat oogpunt past het stimuleren van de scheepvaart binnen het milieubeleid. Absoluut gezien is er echter wel sprake van milieubelasting, onder andere door NO_x en CO₂. Het beleid richt zich daarom op de inzet van schonere schepen en verdere normstelling voor de emissies van NO_x en CO₂ en voor aangroeiwerende scheepsverven en ballastwater.

In het SGR is de realisatie van een Ecologische Hoofdstructuur voorzien. Deze structuur bestaat uit reeds bestaande kerngebieden en nog te ontwikkelen natuurgebieden, die met elkaar verbonden worden door ecologische verbindingzones.

In het SGR is de status van de duinen ten noorden en zuiden van het Noordzeekanaal en de hele Noordzeekust als kerngebied en/of natuurontwikkelingsgebied vastgelegd. Ten zuiden van het Noordzeekanaal ligt in het kader van de ecologische hoofdstructuur een bufferzone. Verder is het Noordzeekanaal een intrekroute voor aal en trekvis. Al deze ontwikkelingen stellen eisen aan de waterkwaliteit.

De Ecologische Hoofdstructuur is op provinciaal niveau uitgewerkt in een *Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, de PEHS*. De PEHS kan gezien worden als de 'harde kern' van de natuur in Noord-Holland. Maatregelen aan de zeetoegang zullen naar alle waarschijnlijkheid niet ingrijpen in de PEHS. In het westen maken de duinen en de Noordzeekust deel uit van de PEHS. Langs de zuidkant van het Noordzeekanaal liggen van west naar oost de binnenduinrand en het bos- en recreatiegebied Spaarnwoude. Ten noorden van het kanaal ligt een veenweidegebied waarin een brak milieu heerst.

Op 17 november 1998 is een definitieve voordracht voor het *Streekplan Kennemerland* gedaan. Het programmadeel van dit Streekplan noemt de bouw van de tweede grote sluis. De Provincie Noord-Holland zet zich in om, in samenspraak met het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied, deze werken binnen de streekplanperiode te realiseren. Het Streekplan stelt overigens dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat hierin het voortouw heeft.

3 Te onderzoeken alternatieven

3.1 Inventarisatie van mogelijke oplossingsrichtingen

Voor de problemen rond de bereikbaarheid van het Noordzeekanaal en de kwetsbaarheid van het sluizencomplex zijn veel oplossingen denkbaar. In samenspraak met verschillende deskundigen en lokaal betrokkenen heeft een eerste inventarisatie van denkbare oplossingsrichtingen plaatsgevonden. Uit deze inventarisatie zijn acht oplossingsrichtingen naar voren gekomen.

Ingrepen aan de IJ-geul

Momenteel wordt een beperkte verdieping van de IJ-geul overwogen. Het is echter mogelijk dat verdere verdieping van de IJ-geul wenselijk is.

Ingrepen in de voorhaven: verruimen, lossen, lichten en vervoltransport

Oplossingen uit deze groep betreffen mogelijkheden om de voorhaven te verruimen en om schepen in de voorhaven te lossen of te lichten, zodat zij zonder diepgangproblemen verder kunnen varen. Hiertoe zouden faciliteiten moeten worden aangelegd, bijvoorbeeld in de vorm van een transferium. Er zijn verschillende transportsystemen genoemd om de geloste lading verder te vervoeren naar de eindbestemming, bijvoorbeeld ondergronds transport via pijpleidingen, trein, containervervoer op transportbanden, etc.

Ingrepen aan het sluizencomplex

Bij de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied speelt het sluizencomplex een belangrijke rol. Genoemde oplossingen varieerden van het bouwen van een nieuwe sluis, tot het slopen van het gehele sluizencomplex in combinatie met de aanleg van een stormvloedkering. Voor de bouw van een nieuwe sluis zijn verschillende mogelijkheden genoemd, zoals een kanaal-lange sluis, waarvan de deuren zover uiteen liggen dat schepen zonder te hoeven stoppen kunnen passeren.

Ingrepen aan het Noordzeekanaal

Voor het vergroten van de diepgang van het Noordzeekanaal zelf zijn ook verschillende oplossingen naar voren gebracht. Het betrof bijvoorbeeld vervangen van tunnels door bruggen, het verhogen van het waterpeil in het kanaal, bijvoorbeeld door zoet water te spuien op het kanaal en verschillende lift-oplossingen. Ook is gesuggereerd om het kanaal te verpekelen, waardoor schepen minder diep steken.

Aanpassingen aan schepen

In de inventarisatie is ook geopperd niet de zeetoegang, maar de schepen aan te passen. Ook is voorgesteld te varen met andere schepen, bijvoorbeeld hoovercrafts.

Ontwikkeling van haven- en industriegebieden vóór de sluizen

Een andere manier om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen gaat uit van het verplaatsen van de bestemming. Hiertoe zouden havengebieden en verwerkende industrie vóór de sluizen tot ontwikkeling gebracht moeten worden.

Organisatorische oplossingen

Een aantal oplossingen is vooral van organisatorische aard en plaatst de probleemstelling in een breder, nationaal kader. Zo zouden de verschillende havens van Nederland niet afzonderlijk, maar als één gezamenlijke haven beschouwd kunnen worden. Een andere mogelijkheid is het afwikkelen van alle transportstromen via de haven van Rotterdam. In deze groep oplossingen passen ook suggesties om transport op een andere wijze te organiseren, bijvoorbeeld met behulp van alternatieve ladingeenheden.

Overige oplossingen

Oplossingen in deze groep variëren van het verplaatsen van de zeetoegang naar het IJ, tot het overbodig maken van de processen waarvoor de aan te voeren lading de grondstof vormt, en het toepassen van nog niet bestaande transportsystemen.

Niet al deze oplossingsrichtingen komen in aanmerking voor nadere uitwerking. Hoewel het in principe mogelijk is om schepen te ontwikkelen die specifiek op het Noordzeekanaal zijn aangepast, wordt hier geen nadere uitwerking aan gegeven. Dit type onderzoek valt buiten de scope van het project. Het is daarbij de vraag of specifiek aangepaste schepen ook in andere situaties voldoende voordeel opleveren.

De organisatorisch getinte oplossingen plaatsen de problematiek en de oplossingen in een ruimer kader en gaan daarbij voorbij aan de constatering dat de vervoersstromen van en naar het Noordzeekanaalgebied sterk gebonden zijn aan de regionale industrie. Bovendien passen deze oplossingen niet binnen de ontwikkelingen die in het Masterplan voor het Noordzeekanaalgebied uiteen zijn gezet.

De overige oplossingen gaan voor een deel uit van transportsystemen die nog niet bestaan, of van het totaal veranderen van de structuur van het gebied. Een deel van deze oplossingen past niet in het Masterplan voor het Noordzeekanaalgebied en sluit niet aan bij de reeds aanwezige infrastructuur. Daarbij is voor een deel van de genoemde oplossingen niet te verwachten dat zij op de middellange termijn beschikbaar kunnen zijn.

De oplossingsrichtingen met betrekking tot de toegangsgeul, los- en lichterfaciliteiten voor de sluis, het sluizencomplex zelf en het Noordzeekanaal bieden niet uitsluitend haalbare of complete oplossingen. Toch zijn binnen deze oplossingsrichtingen in principe een aantal realistische (deel-)oplossingen te vinden, die op de middellange termijn te realiseren zijn en goed aansluiten bij de plannen die het Masterplan voor deze termijn formuleert.

Oplossingen die leiden tot de ontwikkeling van haven- en industriegebieden vóór de sluizen passen niet binnen de ontwikkelingen die binnen de planhorizon van 2010 in het Masterplan voor het Noordzeekanaalgebied zijn aangegeven: 'Het stimuleren van de economische ontwikkeling in het gebied, met optimale gebruikmaking van ruimte, bestaande infrastructuur en overige middelen'. Mede door het streven naar meervoudig en optimaal ruimtegebruik ligt het daarom niet voor de hand om van rijkswege onderzoek te doen naar nieuwe bedrijfslocaties vóór de sluizen, wanneer vanuit de regio wordt aangegeven dat deze ruimte achter de sluizen te vinden is. Wel zal in het kader van het onderzoek naar de duurzaamheid van de oplossingen een aantal lange termijn visies voor het gebied worden ontwikkeld, die verder gaan dan het jaar 2010. In deze visies wordt naar alle waarschijnlijkheid wel aandacht besteed aan ontwikkelingen buiten de sluizen. Hierop wordt verder ingegaan in paragraaf 4.7. Dit zal echter in de planstudie niet leiden tot de uitwerking van concrete ingrepen in de voorhaven, anders dan de mogelijke uitbreiding van de lichterfaciliteiten en de aanleg van faciliteiten voor vervolgttransport.

3.2 Ingrepen binnen de geselecteerde oplossingsrichtingen

De inventarisatie van realistische oplossingsrichtingen heeft aangegeven in welke richting mogelijke ingrepen ontwikkeld gevonden kunnen worden. Deze ingrepen worden hieronder beschreven. Van enkele ingrepen is bij nadere beschouwing gebleken, dat zij weinig positieve effecten met zich mee brengen in relatie tot de kosten die met de ingreep gemoeid zijn. Dit is bij de beschrijving aangegeven en vormt de motivatie om deze ingrepen niet verder uit te werken.

Ingrepen aan de IJ-geul

De toelaatbare diepgang van de IJ-geul is momenteel 16,45 meter (54 voet). Momenteel wordt, los van het project Zeepoort IJmond, overwogen de geul met maximaal 6 voet te verdiepen. De maximaal toelaatbare diepgang neemt hierdoor mogelijk toe tot maximaal 18,30 meter (60 voet). In het project Zeepoort IJmond wordt onderzocht of het wenselijk is de geul verder te verruimen. In het ontwerp voor deze verruiming zijn vele variaties mogelijk voor de breedte en diepte van de geul.

.....
Zicht naar zee vanuit het
Noordzeekanaalgebied



Ingrepen in de voorhaven: verruimen, lossen, lichten en vervoltransport

In het verlengde van het verruimen van de IJ-geul wordt ook onderzocht in hoeverre verruiming van de voorhaven wenselijk is. De ligging van de te onderzoeken lichtfaciliteiten en/of een nieuwe sluis speelt hierbij een rol. Momenteel kunnen schepen vóór de sluisen, aan de noordzijde van de voorhaven, een deel van hun lading lossen om de diepgang van het schip te verkleinen. In de planstudie wordt onderzocht of de capaciteit van de huidige lichtfaciliteiten voldoet, of dat uitbreiding ervan overwogen moet worden. Hierbij wordt onderzocht of het volledig lossen van schepen in de voorhaven een realistische optie is. Onderzocht moet worden op welke locaties uitbreiding mogelijk is, waarbij rekening gehouden moet worden met de (nautische) consequenties van het spuien dat bij het sluisencomplex plaatsvindt. De lichter- en losfaciliteiten kunnen, afgezien van hun locatie, variëren met betrekking tot de capaciteit die zij hebben, hun lengte en oppervlakte.

Na het lossen of lichten moet de lading verder worden getransporteerd. Nu gebeurt dat in binnenvaartschepen, die de lading dan direct naar de bestemming transporteren. Als de hoeveelheid te vervoeren lading erg groot is, kan gedacht worden aan een (ondergronds) buizen transportsysteem. Hiervoor zijn verschillende systemen beschikbaar. Ook kan vervoltransport per trein plaatsvinden; hiervoor is mogelijk aanvullende railinfrastructuur noodzakelijk. Om overlading mogelijk te maken zijn faciliteiten, bijvoorbeeld in de vorm van transferia, noodzakelijk.

Ingrenen aan het sluisencomplex

Nieuwe, grotere schutsluis

Binnen het huidige sluisencomplex kan een nieuwe schutsluis worden gebouwd. Een nieuwe sluis kan in principe altijd, ongeacht het getij, functioneren. Met deze sluis kan de bereikbaarheid van het Noordzeekanaal voor grote schepen toenemen, terwijl de kwetsbaarheid van het sluisencomplex als geheel naar verwachting afneemt. De afmetingen van de sluis worden tijdens de studie nader bepaald, maar liggen in de orde van grootte van 500x70 meter. Er moet ook onderzocht worden op welke locatie de sluis gebouwd kan worden. In principe kan dit binnen het huidige complex plaatsvinden, in onderstaande fotomontage is dit aangegeven. Ook moet nader bekeken worden welk type deuren de sluis kan krijgen.



Fotomontage van een nieuwe grote sluis in het sluisencomplex van IJmuiden

Keersluis en stormvloedkering

In plaats van een nieuwe schutsluis kan ook een keersluis worden aangelegd. Dit kan in principe op dezelfde locaties als een nieuwe schutsluis. Een keersluis heeft slechts één beweegbare kering, waarbij een kolk ontbreekt. Door de geopende keersluis kunnen diepere en bredere schepen passeren, die niet in staat zijn de huidige Noordersluis te passeren. Een keersluis kan alleen worden geopend als het waterpeil aan weerszijden van de sluis min of meer gelijk is. De openingsduur is onder andere afhankelijk van de omvang van de invloed van het getij die op het Noordzeekanaal geaccepteerd wordt en de mate van beschikbaarheid voor de scheepvaart die

minimaal geëist wordt. Wat betreft de openingsduur zijn er op hoofdlijnen drie situaties mogelijk:

- **openingsduur minimaal**
De keersluis wordt alleen geopend wanneer zich gelijk water aan weerszijden van de kering voordoet. De gemiddelde wachttijd van grote schepen zal hierdoor nauwelijks afnemen. Er doet zich geen getijdenwerking voor op het Noordzeekanaal, de dijken langs het Noordzeekanaal hoeven niet aangepast te worden en er hoeft geen extra sluis ten oosten van de sluis te komen om effecten op het waterpeil in Amsterdam en op het Amsterdam-Rijnkanaal te voorkomen.
- **openingsduur gedurende een halve getij-kromme**
In deze situatie wordt de keersluis bij gelijk water en opkomend tij geopend en bij gelijk water en afgaand tij weer gesloten. Dit sluitregime stelt zwaardere eisen aan de kering dan bij een minimale openingsduur. Doordat hoogwater nu merkbaar zal worden op het Noordzeekanaal, zullen aanpassingen aan de kanaaldijken, industriegebieden en de waterhuishouding noodzakelijk zijn. Ook een extra sluis landinwaarts is dan noodzakelijk.
- **openingsduur maximaal**
Een maximale openingsduur wordt gerealiseerd als de kering minder dan één procent van de tijd gesloten is. Wanneer bovendien de doorvaartopening door sloop van het gehele sluizencomplex zeer groot wordt, is er in feite sprake van een stormvloedkering. De stormvloedkering sluit alleen om te voorkomen dat zich extreem hoge waterstanden op het Noordzeekanaal voordoen. Diepstekende schepen kunnen tijdens hoogwater de havens van Amsterdam-Noordzeekanaalgebied bereiken. Om de deltaveiligheid in het gebied niet in gevaar te brengen zijn er verschillende ingrepen aan de waterkeringen in het gebied noodzakelijk. Om Amsterdam te beschermen is ook de aanleg van een sluizencomplex noodzakelijk. Deze sluizen moeten ook worden aangelegd om te voorkomen dat zich op het Amsterdam-Rijnkanaal getijdenwerking voor gaat doen. Deze sluizen kunnen echter binnenwaarts van de grootste havens komen te liggen.

De aanleg van een keersluis of stormvloedkering brengt veel ongewenste effecten met zich mee. Door de getijdenwerking die zich op het Noordzeekanaal voor gaat doen zullen er veel grotere periodieke fluctuaties in het kanaalpeil optreden dan nu het geval is. Ook zal sprake zijn van een verdere verzilting van het kanaalwater. Door de hogere waterstanden neemt het overstromingsrisico in het omringende gebied toe. Daarom zullen de bestaande dijken en kaden in het gebied aanzienlijk moeten worden verhoogd. Dit heeft belangrijke gevolgen voor het landschap. Om ook bij lage waterstanden voldoende diepgang voor schepen te waarborgen zullen verschillende havenbekkens en mogelijk het Noordzeekanaal uitgebaggerd moeten worden. Hierdoor zal een aanzienlijke hoeveelheid verontreinigd slib vrijkomen. Omdat het Noordzeekanaal een belangrijke functie vervult bij de afvoer van oppervlaktewater uit het omringende gebied betekent een hogere waterstand dat de effectiviteit van de uitwateringssluizen afneemt. Ter compensatie is extra maalcapaciteit nodig. Hierbij is van belang dat de waterhuishouding in het omringende gebied in de loop van vele jaren is uitgegroeid tot een complex systeem, met veel uitwateringssluizen en gemalen. Door de aanpassingen aan waterkeringen en de peilfluctuaties verandert de sluitpost van dat systeem. Dit kan er toe leiden, dat het hele systeem moet worden herzien. Ook de effecten van zoutindringing kunnen in het hele watersysteem merkbaar zijn. Om deze omvangrijke effecten op de waterhuishouding te mitigeren zijn veel kostbare maatregelen noodzakelijk. Hierdoor liggen de kosten van de aanleg van een keersluis met langere openingsduur of een stormvloedkering, inclusief de mitigerende maatregelen, minimaal in orde van 3 miljard gulden. Gezien de omvangrijke effecten op de waterhuishouding in combinatie met de relatief lage opbrengsten en de mogelijkerwijze zeer hoge kosten, wordt de aanleg van een keersluis of stormvloedkering niet nader onderzocht.

Ingrepen aan het Noordzeekanaal: diepte

Verdieping van de tunnels

Momenteel liggen er onder het Noordzeekanaal vijf tunnels: de Velsertunnel, bestaand uit een verkeerstunnel en een spoortunnel, de Wijkertunnel, de Coentunnel en de Hemspoortunnel. In de toekomst wordt mogelijk een tweede Coentunnel aangelegd. Met name de Velsertunnel en de Wijkertunnel vormen belangrijke beperkingen voor de diepgang van schepen. Een verkenning van de mogelijkheden om deze tunnels te verdiepen geeft aan dat de mogelijkheden om de Velsertunnel dieper te leggen beperkt zijn. Deze tunnel is de oudste en is in situ gebouwd. Deze tunnel kan slechts verdiept worden door de huidige tunnel te slopen en een nieuwe tunnel te bouwen. De Wijkertunnel is, evenals de andere tunnels, een afgezonken tunnel. Het is in principe technisch mogelijk deze tunnel te verdiepen. In beide gevallen ontstaat er echter aanzienlijke verkeershinder, die vanuit economisch oogpunt onacceptabel is. Hierdoor ontstaat de noodzaak het verkeer een alternatieve route aan te bieden, door voorafgaand aan de werkzaamheden aan de tunnels nieuwe tunnels te bouwen, inclusief aansluitingen op de bestaande infrastructuur. Een eerste indicatie van de kosten geeft aan dat hiermee per tunnel een investering van minimaal 350 miljoen gulden gemoeid is. Gezien deze consequenties wordt de aanleg van nieuwe tunnels niet nader onderzocht in de planstudie.

Minder gronddekking op de tunnels

Een beperkte vergroting van de diepgang is te bereiken door de gronddekking op de tunnels te verwijderen. In verband met de kans op beschadiging van het tunneldak door vallende ankers, moeten er echter aanpassingen aan het tunneldak plaatsvinden. Het kan bijvoorbeeld gaan om een dikker dak. Hiermee kan maximaal 0,5 m diepgangsvergroting behaald worden.

Verminderen van de inzinking door kanaalbodemverdieping bij tunnels

Voor diepstekende schepen kan het Noordzeekanaal in principe uitgebaggerd worden. De tunnels blijven echter een barrière vormen die de maximaal toelaatbare diepgang van schepen bepaalt. De diepgang van schepen wordt bepaald door de mate van belading en de snelheid waarmee schepen varen. Naarmate een schip harder vaart, ontstaat er rondom het schip in toenemende mate een 'kuil' in het water. Hierdoor zinkt het schip dieper in het water en wordt de afstand tot de bodem kleiner. Deze inzinking neemt verder toe als het schip in een relatief smal kanaal vaart. Door het kanaal rondom de tunnels te verruimen, is het mogelijk om de inzinking van schepen te beperken, waardoor in principe schepen met een grotere diepgang toegelaten kunnen worden. In de planstudie wordt onderzocht of dit een haalbare en reële ingreep is.

Ingrepen aan het Noordzeekanaal: breedte

Een ontmoeting tussen twee schepen kan alleen plaatsvinden als het kanaal breed genoeg is. Maatgevend is de kanaalbreedte ter hoogte van het geladen kielvlak. Momenteel doen zich op het Noordzeekanaal bijna geen ontmoetingen voor tussen twee geladen schepen. Over het algemeen gaat het om ontmoetingen tussen een geladen en een ongeladen schip. Hoewel dergelijke ontmoetingen minder eisen stellen aan de breedte van het kanaal, heeft een deel van de schepen echter sleepbootbegeleiding wat weer meer breedte vergt. Het is mogelijk om met verkeersbegeleiding ontmoetingen tussen schepen te voorkomen. Gezien de omvang van de problematiek, de mogelijkheden om via verkeersbegeleiding het probleem te voorkomen, én de kosten en effecten die het verplaatsen van kanaaldijken met zich mee brengt, gaat de planstudie niet in op de mogelijkheid kanaaldijken te verplaatsen. Verbreding van het bevaarbare kanaalprofiel door het steiler maken van het talud of het slaan van damwanden wordt wel onderzocht.

3.3 Ingrepen als bouwsteen voor alternatieven

Uit het voorgaande is een aantal realistische ingrepen naar voren gekomen. Deze ingrepen moeten gezien worden als bouwsteen voor alternatieven. Gedurende de planstudie worden met deze bouwstenen verschillende realistische, volwaardige en onderscheidende alternatieven samengesteld, die gericht zijn op het duurzaam verbeteren van de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied. In onderstaand tekstkader is aangegeven welke ingrepen in de planstudie nader worden uitgewerkt.

Ingrepen aan de IJ-geul

De toelaatbare diepgang is momenteel 16,45 m (54 voet) en wordt in de nabije toekomst mogelijk verruimd tot 18,30 m (60 voet). In de planstudie zal onderzocht worden of het wenselijk is de IJ-geul verder te verruimen. Wanneer dit het geval is, wordt aandacht besteed aan variaties voor de breedte en diepte van de geul.

Ingrepen in de voorhaven: verruimen, lossen, lichten en vervoltransport

In de planstudie wordt verruiming van de voorhaven onderzocht. Ook wordt onderzocht of de capaciteit van de huidige lichterfaciliteiten voldoet. Wanneer dit niet het geval is worden de mogelijkheden voor uitbreiding van de faciliteiten onderzocht. Hierbij zal onderzocht worden of het volledig lossen van schepen in de voorhaven een realistische optie is. Onderzocht moet worden welke capaciteit de faciliteiten moeten hebben, op welke locaties uitbreiding mogelijk is en wat de lengte en oppervlakte van de faciliteiten zal zijn.

In de planstudie worden de mogelijkheden voor vervoltransport van de geloste goederen onderzocht. Het gaat hierbij om onderzoek naar transportsystemen, de ligging hiervan en mogelijke overslagfaciliteiten, bijvoorbeeld in de vorm van transferia.

Ingrepen aan het sluizencomplex

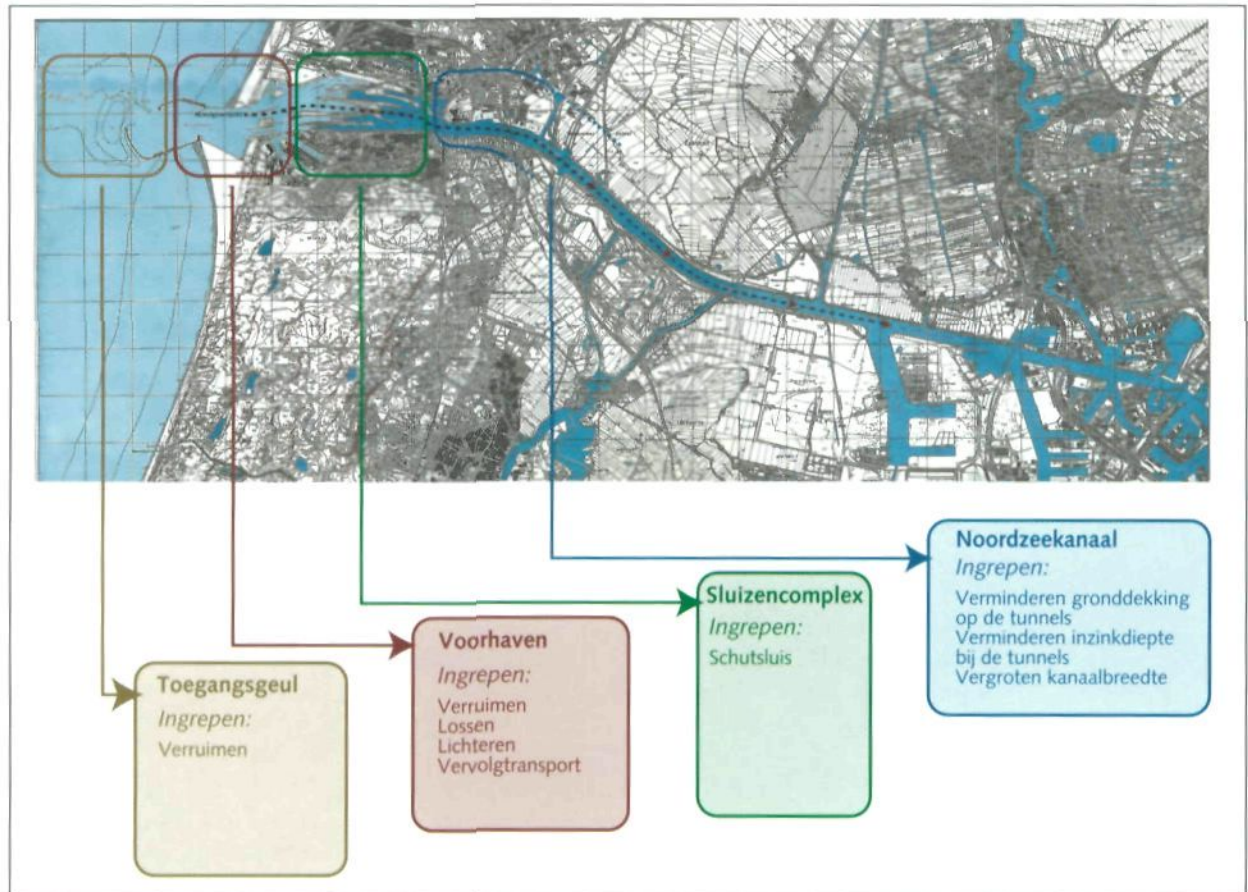
In de planstudie wordt onderzocht in welke mate het huidige sluizencomplex voldoet. Wanneer het sluizencomplex niet voldoet, wordt de bouw van een nieuwe schutsluis onderzocht. Hierbij wordt aandacht besteed aan de afmetingen, de locatie en het type deuren van de sluis.

Ingrepen aan het Noordzeekanaal

De toegelaten diepgang in het Noordzeekanaal wordt met name bepaald door aanwezigheid van tunnels. In de planstudie zal onderzocht worden of deze diepgang voldoet. Wanneer dit niet zo is, worden de mogelijkheden onderzocht om de gronddekking op de tunnels te verwijderen en het tunneldak aan te passen. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is de inzinking van schepen ter plaatse van de tunnels te verminderen door het kanaal rondom de tunnels te verruimen.

In de planstudie zal onderzocht worden of het Noordzeekanaal voldoende breedte heeft om ontmoetingen tussen twee schepen toe te laten. Wanneer dit niet het geval is, zal aandacht besteed worden aan het verruimen van het bevaarbare kanaalprofiel. Ook worden de mogelijkheden voor verkeersbegeleiding verkend.

Figuur 3.1 geeft aan waar in het Noordzeekanaalgebied bovenstaande ingrepen zich afspelen. Hiermee is het plangebied voor de studie vastgelegd: dit is het gebied waar ingrepen worden overwogen.



Figuur 3.1 Overzicht van mogelijke ingrepen

In de planstudie worden de bouwstenen verder uitgewerkt. Vervolgens wordt met deze bouwstenen een aantal alternatieven samengesteld. In lijn met de uitspraken van het Kabinet brengt de studie mogelijkheden in beeld om de alternatieven te versoberen. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het optimaliseren van bestaande infrastructuur. Ook worden mogelijkheden tot innovatie onderzocht. Bij het samenstellen van de alternatieven wordt rekening gehouden met andere projecten in het gebied en de relevante beleidskaders. Van de verschillende alternatieven worden de mogelijkheden voor fasering van de uitvoering aangegeven. Hierbij kan gedacht worden aan een aanduiding van een volgorde waarin de verschillende ingrepen binnen de alternatieven worden uitgevoerd.

De planstudie gaat ook nadrukkelijk in op het nul-alternatief. Dit alternatief wordt als een volwaardig alternatief gepresenteerd en de effecten die dit alternatief met zich meebrengt worden volwaardig beschreven. Het nul-alternatief is gelijk aan de huidige situatie in het gebied en de reeds vastgelegde ontwikkelingen in het gebied tot aan het jaar 2010. In het nul-alternatief vinden er geen ingrepen aan de zeetoegang plaats.

De kosten van de verschillende alternatieven worden in de planstudie in beeld gebracht. Daarbij wordt aandacht besteed aan de complete levenscyclus van de ontwerpen. Dit betekent dat er onderscheid gemaakt wordt in de kosten van aanleg, beheer en onderhoud en de kosten die te zijner tijd gemaakt zullen moeten worden om de ingreep weer teniet te doen. Naast de kosten worden ook de baten van de *verschillende alternatieven beschreven*.

Publiek-private samenwerking

Bij grote infrastructurele projecten, zoals het project Zeepoort IJmond, onderzoekt de rijksoverheid de mogelijkheden om andere overheidsinstanties en private, niet overheidsinstanties te betrekken. De veronderstelling hierbij is, dat private deelneming leidt tot lagere kosten en/of hogere opbrengsten en ook dat een deel van de risico's door de private partijen zal worden gedragen. Van alle alternatieven worden de mogelijkheden voor publiek-private samenwerking onderzocht. Het is mogelijk dat publiek-private samenwerking tot één of meer nieuwe alternatieven leidt. Indien dit het geval is, worden deze alternatieven én hun (milieu-) effecten volwaardig beschreven in de planstudie. Uiteindelijk zullen de mogelijkheden voor private deelneming meegenomen worden in de besluitvorming.

Mitigerende en compenserende maatregelen

In de planstudie zal onderzocht worden welke milieu-effecten de alternatieven naar verwachting met zich mee brengen. Dit wordt nader toegelicht in hoofdstuk vier. Naar aanleiding hiervan wordt bij alle alternatieven aangegeven welke mitigerende maatregelen de effecten op het milieu kunnen voorkomen of verzachten. Daarnaast wordt er naar aanleiding van het effectenonderzoek bepaald of er compenserende maatregelen getroffen moeten worden, die het verlies van bepaalde waarden compenseren.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Eén van de te ontwikkelen alternatieven is het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Dit is het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu in brede zin worden voorkomen, of in elk geval zoveel mogelijk beperkt. Ten behoeve van de ontwikkeling van het MMA zal een toekomstvisie op de economische ontwikkeling in het Noordzeekanaalgebied ontwikkeld worden. In deze visie staat centraal dat het Noordzeekanaalgebied als bestemmingshaven functioneert en dat de huidige industriële activiteiten in het gebied behouden en gewaarborgd blijven. De visie geeft uitwerking aan de ontwikkeling van hoogwaardige industriële activiteiten die het gebied een economische impuls geven. Op grond van de visie wordt aangegeven aan welke eisen de zeetoegang moet voldoen. Aan de hand van deze eisen wordt het MMA samengesteld. Bij de uitwerking van de ingrepen van het MMA zal met name aandacht besteed worden aan het beperken van de effecten op het woon- en leefmilieu.

4 Onderzoek en effecten

4.1 Opzet van de studie

In de planstudie wordt de probleemstelling van de studie aan de hand van de eerder geformuleerde vragen uitgewerkt. Hiervoor is een uitgebreide analyse nodig, die uit drie stappen bestaat. In de eerste stap worden de vervoersstromen in het gebied in kaart gebracht en worden vervoersscenario's opgesteld. Hierbij wordt aandacht besteed aan de relatie tussen de voorgestane economische ontwikkelingsrichtingen in het gebied en de goederenstromen die hierdoor gegenereerd worden. In de tweede stap wordt, op grond van ontwikkelingen in de wereldvloot, een verwachting geformuleerd over het type en de afmetingen van de schepen waarmee deze goederen worden aangevoerd. Op grond van een confrontatie van de vloot met de huidige afmetingen van de zeetoegang, kan tenslotte in een derde stap geconcludeerd worden of, en in welke mate, de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied onder druk staat.

Ook de bouwstenen voor oplossingen worden in de planstudie uitgewerkt. Hierbij wordt, aan de hand van de geformuleerde probleemstelling, opnieuw aandacht besteed aan de voorselectie van deze bouwstenen. Ook aan de hand van de uitgewerkte probleemstelling worden de bouwstenen gecombineerd tot onderscheidende alternatieven. In de planstudie worden verschillende (milieu-)effecten van de alternatieven in beeld gebracht. Hiervoor wordt naast het plangebied waarin de ingrepen zullen plaatsvinden, een studiegebied onderscheiden. Dit is het gebied waarbinnen zich effecten van de voorgenomen maatregelen kunnen voordoen. De omvang van dit gebied kan per onderzocht aspect variëren. Om de effecten van de alternatieven in beeld te brengen, worden de alternatieven vergeleken met het nul-alternatief. Dit is het alternatief waarbij er geen maatregelen aan de zeetoegang worden genomen.

Op grond van de beschrijving en waardering van de huidige situatie en de gewenste autonome ontwikkelingen in het studiegebied en een uitwerking van het beleidskader zal tijdens de planstudie een beoordelingskader worden ontwikkeld, aan de hand waarvan de (milieu-)effecten van de alternatieven zullen worden beoordeeld. Op grond van deze beoordeling zullen de alternatieven met elkaar worden vergeleken.

Het effecten-onderzoek zal zich op een aantal thema's richten. De ingrepen zijn er primair op gericht de bereikbaarheid van het Noordzeekanaal te verbeteren. Daarom wordt in de planstudie aandacht besteed aan economische en nautische effecten van de alternatieven. De belangrijkste milieu-effecten doen zich naar verwachting voor op het gebied van bodem en water én het woon- en leefmilieu. Daarnaast hebben de alternatieven effect op natuur en landschap. Al deze effecten worden in beeld gebracht. Er wordt ook aandacht besteed aan de duurzaamheid van de alternatieven. Hieronder worden de verschillende thema's kort toegelicht.

4.2 Vervoersstromen en economie

De economische effecten van de alternatieven worden met behulp van verschillende vervoersscenario's in beeld gebracht. De consequenties van de alternatieven voor de bereikbaarheid en kwetsbaarheid komen tot uiting in de verschillende scenario's.

Het gaat bij de economische effecten zowel om effecten op de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde van de alternatieven, als om de omvang van de terugvloei van gelden naar de overheid.

4.3 Scheepvaart

In de planstudie wordt aandacht besteed aan de effecten van de alternatieven op de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied. Hiertoe wordt onder meer aandacht besteed aan de toegankelijkheid van het gebied, de verkeersafwikkeling en de beschikbare manoeuvreerruimte. Daarnaast wordt de capaciteit en betrouwbaarheid van de zeetoegang onderzocht. Bovendien wordt aandacht besteed aan veiligheidsaspecten.

4.4 Bodem en water

Bodem

De alternatieven kunnen ertoe leiden dat er grond vrijkomt, bijvoorbeeld wanneer de toegangsgeul of het Noordzeekanaal verruimd worden of wanneer er een nieuwe sluis aangelegd wordt. In de planstudie wordt in beeld gebracht hoeveel grond er bij de verschillende alternatieven vrijkomt. Deze grond kan vervuild zijn. In de studie zal in dat geval, voor zover dit bekend is, worden aangegeven waarmee en in welke mate de grond vervuild is. Voor de verwerkingswijze van eventueel vrijkomende vervuilde grond uit de waterbodem wordt verwezen naar de structurele aanpak van vervuilde baggerspecie. Een toelichting op deze aanpak is gegeven in paragraaf 2.4. Voor de herbestemming van eventueel vervuilde grond afkomstig van de landbodem wordt gebruik gemaakt van de daartoe reeds beschikbare mogelijkheden.

Vooraf bij ingrepen aan de toegangsgeul kunnen morfologische veranderingen in de directe omgeving van de geul optreden. Op de langere termijn kunnen de veranderingen mogelijk in een bredere omgeving merkbaar zijn.

De morfologische veranderingen kunnen er bijvoorbeeld toe leiden dat extra onderhoudsbaggerwerk in de geul zal moeten plaatsvinden en meer onderhoud van de kust nodig is in de vorm van zandsuppleties.

Waterhuishouding

Mogelijk leiden de alternatieven ertoe dat de zoutindringing in het gebied toeneemt. Momenteel wordt de zoutindringing met het gevoerde waterhuishoudkundig beheer beperkt tot een zouttong die niet veel verder reikt dan Amsterdam. Zoutindringing in het Amsterdam-Rijnkanaal en het Markermeer wordt zoveel mogelijk voorkomen. De huidige zouttong zorgt ervoor dat in het Noordzeekanaal sprake is van een uniek brakwatersysteem, dat kansen biedt voor het herstel en de ontwikkeling van brakke natuur langs en in de directe nabijheid van het Noordzeekanaal. Met de door het Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaal geaccordeerde notitie 'Brak is de Basis' is voor deze ontwikkeling een aanzet gegeven. Een verdere toename van de zoutbelasting kan ertoe leiden dat ook de zoutbelasting van het Markermeer en het Amsterdam-Rijnkanaal toeneemt, hetgeen strijdig is met de aan deze wateren toegekende functies. Voor de industrie langs het kanaal betekent een grotere zoutindringing dat mogelijk aanpassingen nodig zijn om het water uit het Noordzeekanaal te kunnen blijven gebruiken.

Veranderingen in het aantal en type scheepsbewegingen kunnen leiden tot een verandering in de milieubelasting van het watersysteem. Hierop wordt in de planstudie nader ingegaan. Mogelijk leiden de alternatieven tot een wijziging in de temperatuur van het water. Dit kan consequenties hebben voor het gebruik van het water als koelwater. In de planstudie wordt hieraan aandacht besteed.

Vergravingen in de geul of ter plaatse van een nieuwe sluis kunnen van invloed zijn op het grondwaterpeil, vooral als daarbij grondwaterscheidende lagen worden doorsneden. Mogelijk leidt dit tot een toename van de verdroging van het omliggende duingebied.

4.5 Woon- en leefmilieu

Geluid

In het Noordzeekanaalgebied is vanwege de scheepvaart en de activiteiten die daarbij horen (lossen, lichten) sprake van een zekere geluidsbelasting. Verwacht wordt dat deze belasting in de toekomst verder zal toenemen, onder andere door de autonome uitbreiding van lichterfaciliteiten.

Alle alternatieven kunnen zowel in de aanlegfase, als in de gebruiksfase geluidsbelasting met zich mee brengen. Zowel de mogelijke sloop van oude kunstwerken, als de bouw van nieuwe kan tot geluidhinder leiden. Ook een verandering van aantal en type scheepsbewegingen kan tot een verandering van de geluidsbelasting leiden.

Vooral vanwege de aanwezigheid van bewoning in het projectgebied is geluid een belangrijk milieuaspect.

Stof

Een deel van het Noordzeekanaalgebied is te karakteriseren als een industriële omgeving met een hoge stofconcentratie in de lucht. In de aanlegfase brengen vooral sloopwerkzaamheden stofhinder met zich mee. In de gebruiksfase kan vooral een uitbreiding van de lichter- of losfaciliteiten tot meer stofhinder leiden.

Trilling

Tijdens de aanlegfase kan zich bij alle alternatieven trillingshinder voordoen. In de gebruiksfase wordt geen omvangrijke hinder voorzien.

Externe veiligheid

De planstudie brengt de gevolgen van de alternatieven voor de externe veiligheid in beeld. Hierbij gaat het om de veiligheid voor mensen in de omgeving van risicovolle activiteiten, zoals overslagbedrijven die met gevaarlijke stoffen werken, of het transport van gevaarlijke stoffen over het water, per spoor en door buizen.

De gevolgen voor externe veiligheid worden met het individueel en het groepsrisico in beeld gebracht. Het individueel risico betreft de kans per jaar dat iemand die continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van de risicovolle activiteit overlijdt als gevolg van een ongeval bij die activiteit. Het groepsrisico betreft de kans dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de risicovolle activiteit in één keer het slachtoffer wordt van een ongeval bij die activiteit. De berekende risico's worden getoetst aan de wettelijke normen die hiervoor zijn opgesteld.

Sociale aspecten

Het huidige sluizencomplex en de directe omgeving hebben verschillende sociale functies. Er staan verschillende woningen op en in de directe nabijheid van het sluizencomplex. Binnen het sluizencomplex liggen woonboten. Het gebied biedt verschillende mogelijkheden voor recreatie, zoals het bekijken van in- en uitgaande schepen en sportvisserij. In de directe omgeving kan op een aantal stranden en de pieren van IJmuiden de zee worden ervaren. De sluizen fungeren als verbinding tussen IJmuiden en Velsen-Noord.

4.6 Natuur, landschap en cultuurhistorie

Natuur

Het Noordzeekanaal doorsnijdt duingebieden en brakke poldergebieden. Langs het kanaal worden natuurvriendelijke oevers aangelegd om ecologische verbindingen te

creëren tussen brakke natuur in onder andere Polder Westzaan, ten noorden van het kanaal en die in Polder Buitenhuizen en de Houtrakpolder aan de zuidzijde van het kanaal. In de Vierde Nota Waterhuishouding is gesteld dat het de moeite waard is om het brakke kenmerk van het Noordzeekanaal verder uit te bouwen. Het is mogelijk dat de zoutgradiënt in het kanaal door de ingrepen wijzigt. Dit kan van invloed zijn op de samenstelling van de reeds aanwezige brakwatergemeenschappen. Het plaatsen van damwanden kan het ecosysteem in het Noordzeekanaal beïnvloeden. In de planstudie worden de effecten van veranderingen in de zoutgradiënt en het wijzigen van het profiel van het Noordzeekanaal onderzocht.

Natuurvriendelijke oever langs
het Noordzeekanaal



Het huidige sluisencomplex is een aantrekkelijk broedgebied voor Visdiefjes en meeuwen. Afhankelijk van het alternatief kan de omvang van de broedgebieden afnemen; mogelijk verdwijnen zij helemaal. De mogelijkheden die het sluisencomplex biedt voor migratie van (trek)vis zijn beperkt vanwege de grote stroomsnelheden in de spuikokers. In 1998 is een start gemaakt met het verbeteren van de passagemogelijkheden voor trekvis. Aangezien de alternatieven in de gebruiksfase invloed kunnen hebben op deze passagemogelijkheden, wordt hieraan in de planstudie aandacht besteed.

Landschap

Het landschap in het westelijk deel van het Noordzeekanaalgebied is een grootschalig industrielandchap. In de planstudie wordt een landschapvisie ontwikkeld, waarin wordt aangegeven of bestaande karakteristieken en lijnen in het landschap worden versterkt, of markante contrasten worden ontwikkeld. Deze visie geeft richting aan de landschappelijke inpassing van de alternatieven. De planstudie geeft de effecten hiervan aan.

Cultuurhistorie en archeologie

Het sluisencomplex van IJmuiden ligt in een gebied met een lange bewoningsgeschiedenis. In de omgeving zijn onder andere resten van een Romeinse legerplaats aangetroffen. Nederland is partij in het Verdrag van Malta, op grond waarvan gestreefd wordt naar bescherming van het archeologisch erfgoed. In de planstudie wordt de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB)

benaderd voor een advies over de wenselijkheid van een proefonderzoek naar de aanwezigheid van eventuele bodemschatten. Voor het sluisencomplex bevindt zich het Forteiland, een onderdeel van de Stelling van Amsterdam, een verdedigingslinie uit de 19e eeuw. Dit eiland staat, als deel van de Stelling, op de Wereld-erfgoedlijst van de Unesco. Dit eiland wordt momenteel gerestaureerd en toegankelijker gemaakt voor publiek. Er wordt niet vanuit gegaan dat de aanwezigheid van het eiland bij de uitvoering van de alternatieven nautische problemen met zich mee brengt. De planstudie gaat in op de consequenties die de alternatieven voor dit eiland hebben.

Forteiland voor het
sluisencomplex



4.7 Duurzaamheid

In de planstudie zal op twee manieren aandacht besteed worden aan het thema duurzaamheid. Kunstwerken, zoals een nieuwe sluis, hebben een lange levensduur van circa 100 jaar. Deze levensduur reikt verder dan de termijn van de autonome ontwikkeling aan de hand waarvan de effecten van de alternatieven worden beoordeeld. Ook overtreft deze levensduur de plangrens van het Masterplan voor het Noordzeekanaalgebied. In de planstudie worden daarom verschillende toekomstbeelden met een tijdshorizon van 20 tot 50 jaar ontwikkeld. De beelden bewegen zich op het gebied van ruimtelijke ordening en waterhuishouding. Mogelijk zal het ontwikkelen van economische functies vóór de sluisen bij het opstellen van één of meer toekomstbeelden een rol spelen. Bij het opstellen van de toekomstbeelden wordt gebruik gemaakt van de Startnota Ruimtelijke Ordening die ten behoeve van de nog op te stellen Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening is gemaakt.

De duurzaamheid van de alternatieven volgt uit een toets aan deze lange termijn beelden.

Daarnaast kan het begrip duurzaamheid op een veel lager abstractieniveau worden uitgewerkt door aandacht te besteden aan de energie- en materiaalbalansen van de alternatieven. Voor de verschillende alternatieven wordt een indicatieve uitwerking van deze balansen opgesteld. Wanneer op grond van deze indicatie significante verschillen tussen de alternatieven te verwachten zijn, worden de balansen nader uitgewerkt.

4.8 Overzicht

Op grond van de uitwerking van de verschillende thema's wordt in onderstaand overzicht aangegeven aan welke aspecten in de planstudie aandacht wordt besteed.

Vervoersstromen en economie

- werkgelegenheid
- toegevoegde waarde
- terugvloeit van gelden naar de overheid

Scheepvaart

- bereikbaarheid
- capaciteit
- betrouwbaarheid
- veiligheid

Milieu-aspecten

Bodem en water

- (water-)bodemkwaliteit
- morfologische veranderingen
- oppervlaktewaterkwaliteit
- oppervlaktewaterkwantiteit
- grondwaterkwaliteit
- grondwaterkwantiteit

Woon - en leefmilieu

- geluidhinder
- stoffhinder
- trillingshinder
- externe veiligheid
- sociale aspecten

Natuur en landschap

- natuurwaarden
- landschappelijke inpasbaarheid
- cultuurhistorie en archeologie

Duurzaamheid

- inpassing in lange-termijn visie
- energie-balans
- materiaalstromen

5 Procedure en besluitvorming

5.1 Welke besluiten moeten er worden genomen?

De alternatieven die in de planstudie zullen worden ontwikkeld kunnen niet zonder meer worden uitgevoerd, hierover moet eerst besluitvorming plaatsvinden. De besluitvormingsprocedure die gevolgd moet worden is gekoppeld aan de alternatieven die ontwikkeld worden. Hierbij is van belang dat alle alternatieven plaatsvinden in een hoofdvaarweg. Mogelijk brengen de alternatieven een zeer grote hoeveelheid grondverzet van meer dan 5 miljoen m³ met zich mee, bijvoorbeeld wanneer het Noordzeekanaal verruimd wordt door het plaatsen van damwanden. Vanwege het feit dat dit grondverzet in een hoofdvaarweg plaatsvindt, moet de procedure van de Tracéwet gevolgd worden. Het te nemen besluit is dan het Tracébesluit. Dit besluit wordt door de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM genomen. Het Tracébesluit kan niet genomen worden, zonder dat de milieu-effecten van de alternatieven in beeld gebracht zijn en beschreven in een Milieu-effectrapport (MER). Dit betekent dat ook de procedure van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) gevolgd moet worden. Deze zogenaamde m.e.r.-plicht volgt uit de omschrijving van categorie C3.2 van het Besluit m.e.r..

Het MER wordt niet alleen ten behoeve van het Tracébesluit opgesteld, maar ook voor verschillende andere besluiten die naar verwachting genomen moeten worden.

In de planstudie wordt onderzoek verricht naar los- en lichtfaciliteiten. Het is nog niet bekend welke vorm deze faciliteiten zullen krijgen. Mogelijk krijgen deze voorzieningen de vorm van een pier, die schepen met een laadvermogen van 1350 ton of meer kan ontvangen. Hierover neemt de minister van Verkeer en Waterstaat een besluit. Voor dit besluit moet een MER worden opgesteld, waarin de milieu-effecten van de aanleg van zo'n voorziening worden beschreven. De m.e.r.-plichtigheid volgt uit de omschrijving van categorie C4 van het Besluit m.e.r..

De los- en lichtfaciliteiten zullen in combinatie met vervolgttransport worden gezien. Er zijn in principe verschillende mogelijkheden voor vervolgttransport. Het besluit dat hierover genomen moet worden is de vaststelling van het tracé of plan, dit besluit wordt genomen door de minister van Verkeer en Waterstaat. Zowel het transportmiddel als het tracé ervan zijn op dit moment nog niet bekend. Het is daarom mogelijk dat het tracé over een lengte van 5 km of meer buiten de bebouwde kom in een gevoelig gebied of in een bufferzone komt te liggen. In dat geval moet er voor het besluit een MER worden opgesteld. De m.e.r.-plicht volgt uit de omschrijving van categorie C2.2 van het Besluit m.e.r..

De planstudie onderzoekt de eventuele bouw van een nieuwe grote schutsluis. Wanneer zo'n sluis gerealiseerd wordt, wordt er een wijziging in de zee- of deltadijk aangebracht. Op grond van artikel 7 van de Wet op de waterkering nemen de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland hierover een besluit. Het besluit behelst een goedkeuring van het plan tot wijziging van de primaire waterkering. Uit de beschrijving van categorie D12.1 volgt dat het niet zondermeer verplicht is de milieu-effecten van de wijziging van de primaire waterkering in een MER te beschrijven, omdat het gaat om een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. In principe is dit ter beoordeling voor Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. Aangezien in

het MER de milieu-effecten van volledige alternatieven worden beschreven, worden ook de effecten van de wijziging van de waterkering beschreven. Rijkswaterstaat directie Noord-Holland verklaart daarom als initiatiefnemer voor de studie bij de aanbidding van de startnotitie aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland bij de voorbereiding van het besluit een MER op te stellen. Deze verklaring volgt uit artikel 7.8 a lid 3 van de Wet milieubeheer.

Coördinatie

Bij de besluitvorming over het project Zeepoort IJmond zijn verschillende overheidsinstanties betrokken. Zij nemen verschillende besluiten ten behoeve waarvan een MER moet worden opgesteld. Gezien de samenhang tussen de besluiten is het niet doelmatig dat voor deze besluiten afzonderlijke milieu-effectrapporten geschreven worden. Deze startnotitie vormt daarom de officiële start voor alle hierboven genoemde m.e.r.-procedures en er wordt één overkoepelend MER voor alle besluiten opgesteld.

Ten behoeve van dit overkoepelende MER geven de gezamenlijke bevoegde gezagen één set richtlijnen. Dit proces zal namens de verschillende bevoegde gezagen door één van de overheidsinstanties gecoördineerd worden. Het coördinerende bevoegde gezag draagt er zorg voor dat rekening wordt gehouden met de onderlinge samenhang tussen de vast te stellen richtlijnen en dat bij het nemen van de besluiten waarvoor het MER wordt opgesteld rekening wordt gehouden met de onderlinge samenhang tussen de besluiten. In deze procedure treedt de minister van Verkeer en Waterstaat als coördinerend bevoegd gezag op.

5.2 Betrokken partijen en instanties

Er is een aantal partijen op formele wijze in de m.e.r.-procedure betrokken.

De *initiatiefnemer* is degene die een activiteit wil ondernemen. In dit geval heeft Rijkswaterstaat, directie Noord Holland het initiatief voor de studie naar de zeetoeegang van het Noordzeekanaalgebied.

Het *bevoegd gezag* is de overheidsinstantie die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit. In dit geval zijn er drie bevoegde gezagen betrokken: de minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van VROM en de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De minister van Verkeer en Waterstaat zal optreden als coördinerend bevoegd gezag.

De *Commissie voor de milieu-effectrapportage* is een onafhankelijke commissie van deskundigen, die op twee momenten in de procedure advies uitbrengt aan het bevoegd gezag. Na het uitbrengen van de startnotitie brengt de Commissie advies uit over de richtlijnen waaraan het MER moet voldoen. Na publicatie van het MER brengt de Commissie een toetsingsadvies uit, waarin wordt aangegeven in hoeverre het MER aan de richtlijnen voldoet.

De *Wettelijke adviseurs* worden in het kader van de m.e.r.-procedure door het bevoegd gezag gevraagd advies uit te brengen over het MER. De wettelijke adviseurs voor deze procedure zijn de Inspecteur Milieuhygiëne van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, en de Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van Landbouw, Visserij en Natuurbeheer in de provincie Noord-Holland.

De *insprekers* kunnen bij publicatie van zowel de startnotitie als de Trajectnota/MER reageren op de inhoud van de plannen.

Het *Inspiraakpunt Verkeer en Waterstaat* is namens het bevoegd gezag verantwoordelijk voor de formele inspraakmogelijkheden die in het kader van de besluitvormingsprocedure geboden worden.

Tijdens de planstudie zal, buiten de formele inspraakmomenten, regelmatig en op verschillende manieren overleg plaatsvinden met relevante instanties en partijen uit de projectomgeving. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het gemeenten, provincie, havenbedrijven, gebruikers van de vaarweg, Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied en milieu-organisaties.

5.3 Procedure en planning

In de besluitvormingsprocedure kunnen verschillende fasen worden onderscheiden. Een overzicht hiervan is onderaan bladzijde 34 en 35 gegeven.

Fase 1 Startnotitie

De procedure van de milieu-effectrapportage start officieel met het opstellen en publiceren van de startnotitie door de initiatiefnemer, in dit geval Rijkswaterstaat directie Noord-Holland. De initiatiefnemer zal, na publicatie van de startnotitie, informatie geven over de voorgenomen studie en er bestaat de mogelijkheid tot inspraak. Het bevoegd gezag vraagt advies aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de wettelijke adviseurs. Mede op basis van de startnotitie, de inspraakreacties en de ontvangen adviezen stelt het bevoegd gezag vast aan welke richtlijnen het MER moet voldoen.

Fase 2 Trajectnota/MER

In deze fase stelt de initiatiefnemer een trajectnota/MER op. Hierin worden de alternatieven voor de verbetering van de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied beschreven. Ook worden de (milieu-)effecten van de volledige alternatieven beschreven. De trajectnota/MER wordt aangeboden aan het bevoegd gezag, dat beoordeelt of het rapport aanvaardbaar is. Hiertoe moet het rapport voldoen aan de wettelijke eisen en de richtlijnen. Wanneer het bevoegd gezag het rapport aanvaardbaar acht, wordt het gepubliceerd. Er is de mogelijkheid tot inspraak en het bevoegd gezag verzoekt de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de wettelijke adviseurs advies uit te brengen. Mede op grond hiervan neemt de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM een standpunt in over de voortzetting van het project en, wanneer tot voortzetting wordt besloten over het alternatief dat gerealiseerd zal worden.

Fase 3 Ontwerp-Tracébesluit

In de volgende fase wordt het Ontwerp-Tracébesluit voorbereid. Hiertoe wordt het gekozen alternatief uit de Trajectnota/MER uitgewerkt. Het Ontwerp-Tracébesluit wordt gepubliceerd, er vindt voorlichting plaats en er zijn mogelijkheden voor inspraak.

Fase 4 Tracébesluit en andere besluitvorming

Na het Ontwerp-Tracébesluit wordt het Tracébesluit voorbereid en genomen. Na publicatie van het besluit staan mogelijkheden voor beroep open bij de Raad van State. In deze fase worden ook de overige m.e.r.-plichtige besluiten genomen. Op deze m.e.r.-plichtige besluiten is inspraak mogelijk.

Fase 5 Vervolgprocedures

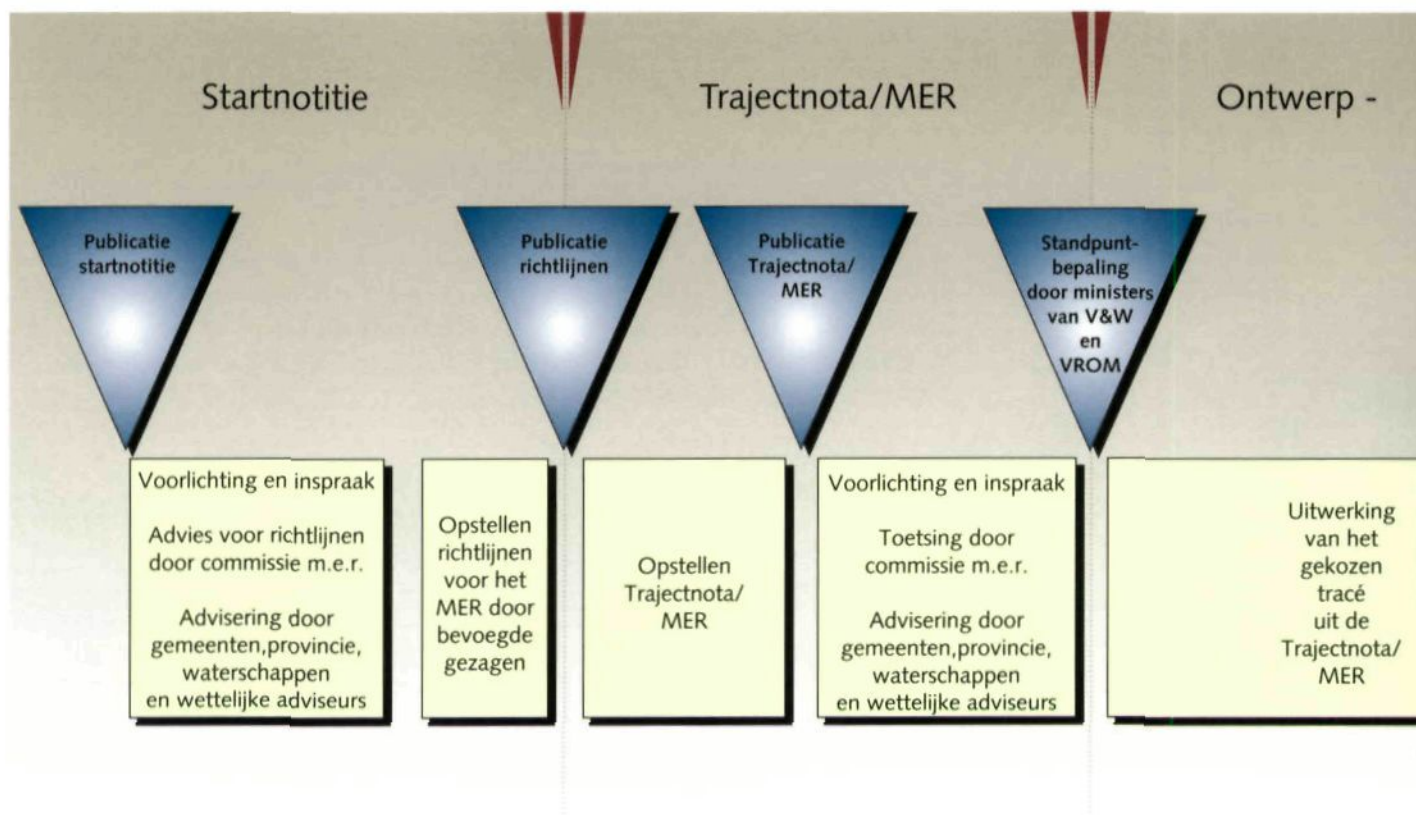
Wanneer het Tracébesluit en de overige besluiten zijn genomen, worden vervolgprocedures ingezet. Het kan daarbij gaan om aanpassingen van streek- of bestemmingsplannen, anders dan de wijziging waarover nu al een besluit wordt

voorzien. Ook zullen vergunningen en ontheffingen voor de realisatie worden aangevraagd.

Fase 6 Realisatie

Nadat alle besluiten definitief zijn en de benodigde vergunningen en ontheffingen zijn verkregen kunnen de voorziene maatregelen gerealiseerd worden.

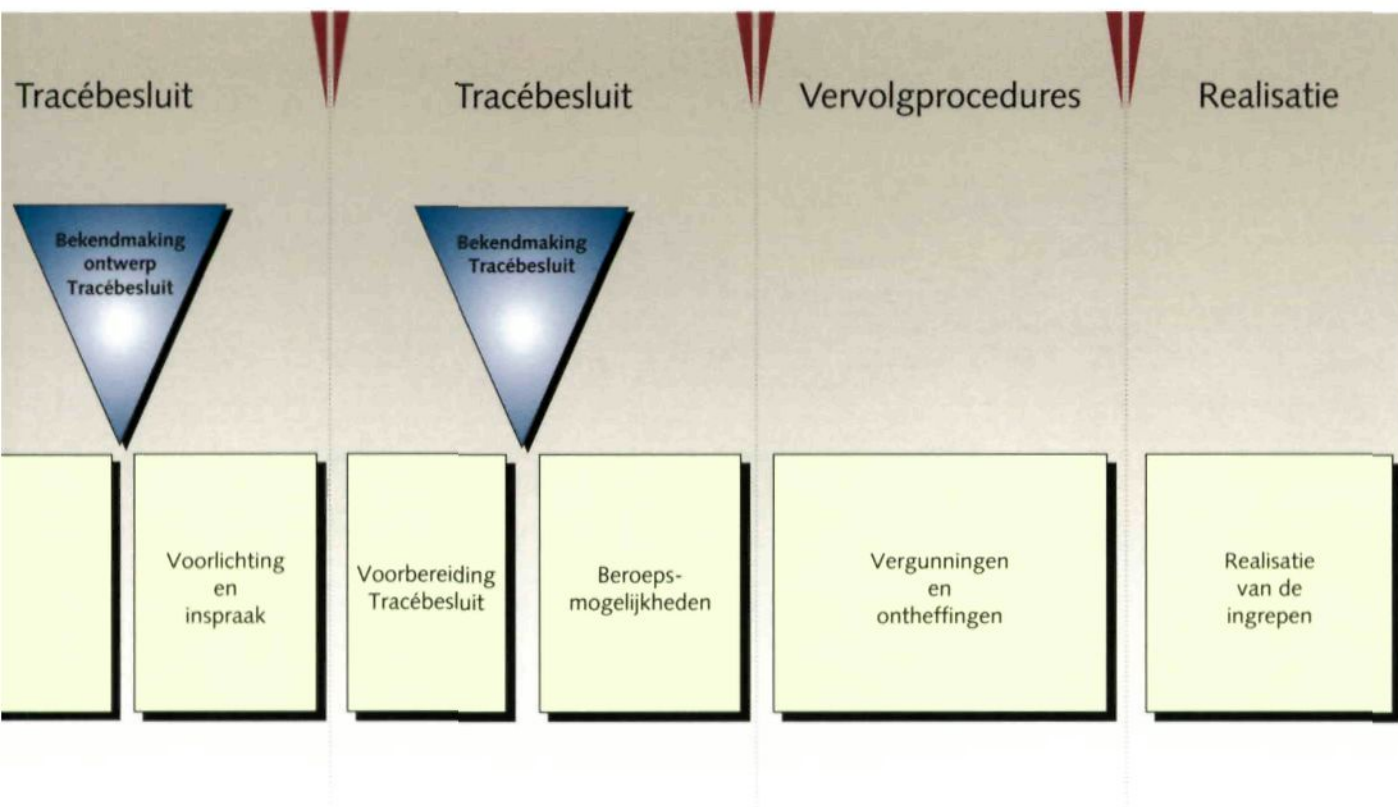
Het doorlopen van alle fasen kan circa 10 jaar in beslag nemen, waarvan ongeveer 5 jaar nodig is voor het afwickelen van de besluitvormingsprocedures. Een tijdsschema voor de gehele procedure is opgenomen in tabel 5.1.



Figuur 5.1 Overzicht van de procedure

Tabel 5.1 Tijdsschema voor besluitvormings-procedure	1	Publicatie startnotitie en richtlijnen	eerste helft 1999
	2	Opstellen Trajectnota/MER	1999-2000
		Publicatie en inspraak	eerste helft 2001
		Standpuntbepaling ministers V&W en VROM	begin 2002
	3	Ontwerp-Tracébesluit	eerste helft 2002
	4	Tracébesluit en overige m.e.r.-plichtige besluiten	tweede helft 2002
	5	Overige procedures	2003
	6	Realisatie	mogelijk vanaf 2004

Het is mogelijk dat de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM bij de standpuntbepaling de voorkeur geven aan een alternatief dat minder dan 5 miljoen m³ grondverzet met zich mee brengt. Wanneer dat zo is vervalt de noodzaak om een Tracébesluit te nemen en kan de procedure van de Tracéwet niet langer gevolgd worden. Dit betekent dat er geen Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit genomen kunnen worden. In dat geval zal fase 3 van de procedure volledig vervallen en fase 4 gedeeltelijk. De overige m.e.r.-plichtige besluiten die in fase 4 genomen moeten worden kunnen dan eerder dan in de tweede helft van het jaar 2002 genomen worden.



5.4 Informatie en inspraakmogelijkheden

De startnotitie ligt van 1 tot en met 30 april 1999 op de volgende plaatsen ter inzage:

- het kantoor van Rijkswaterstaat in Haarlem,
- de gemeentehuizen van de gemeenten Velsen, Beverwijk, Zaanstad, Haarlemmerliede/Spaarnwoude en Amsterdam en het stadsdeelkantoor Amsterdam-Noord,
- de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten en in IJmuiden,
- het provinciehuis van de provincie Noord-Holland in Haarlem,
- het kantoor van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag,
- het kantoor van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in Den Haag.

Tijdens de reguliere openingstijden kan een ieder de startnotitie op deze plaatsen inzien.

Op 13 april 1999 zal een informatieavond plaatsvinden. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland geeft op deze avond meer informatie over de plannen en de procedure. In onderstaand kader is datum, plaats en tijd van de informatieavond aangegeven.

Informatieavond over de startnotitie

datum: 13 april 1999
plaats: Thalia, Breesaapstraat 52, IJmuiden
aanvang: 19.30 uur

Meer informatie over het project is te verkrijgen bij de initiatiefnemer van de studie. Bij de initiatiefnemer kan tevens een exemplaar van de startnotitie worden aangevraagd.

Het adres van de initiatiefnemer luidt:

Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
Projectbureau Zeepoort IJmond
Postbus 3119
2001 DC Haarlem

Inspraakreacties kunnen tot uiterlijk 30 april 1999 schriftelijk worden gericht aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat. Ook kan hier meer informatie over de besluitvormingsprocedure worden verkregen.

Het adres van het Inspraakpunt luidt:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Zeepoort IJmond
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Bijlage 1 Afkortingen en begrippen

bevoegd gezag	overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van een bepaald besluit
bulkcarrier	schip dat losse bulkgoederen, zoals kolen of tapioca vervoert
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
initiatiefnemer	degene die een m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen
getijkromme	grafiek die de relatie weergeeft tussen waterstanden en het tijdstip dat deze waterstanden optreden
keersluis	beweegbare constructie die in principe geschikt is voor het doorlaten van schepen bij gelijke waterstanden aan weerszijden van de constructie
kielvlak kunstwerk	onderzijde van een schip civieltechnische constructie
lichteren	gedeeltelijk lossen van schepen om de diepgang van de schepen te verminderen
MER m.e.r. m.e.r.-plichtig besluit	milieu-effectrapport milieu-effectrapportage, de procedure besluit dat pas genomen kan worden als de milieu-effecten van het voornemen in een milieu-effectrapport zijn beschreven en de procedure van de milieu-effectrapportage is gevolgd
mitigerende maatregelen	maatregelen om de nadelige effecten van een alternatief te voorkomen, of zoveel mogelijk te beperken
MMA	meest milieuvriendelijk alternatief, het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, of zoveel mogelijk worden beperkt
morfologische veranderingen	veranderingen op het gebied van bodemligging, zand- en slibbewegingen
nautisch NMP3 NW4	scheepvaartkundig Derde Nationaal Milieubeleidsplan Vierde Nota Waterhuishouding
Panamax	schepen waarvan de afmetingen bepaald zijn door de afmetingen van het Panamakanaal
PEHS	Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

schutsluis	beweegbare constructie om schepen in staat te stellen niveauverschillen tussen vaarwegen te overbruggen
SGR	<i>Structuurschema Groene Ruimte</i>
spuisluis	beweegbare constructie ten behoeve van het lozen van oppervlaktewater
SVV II	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra
VINAC	actualisering van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra
V&W	Verkeer en Waterstaat
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Bijlage 2 Geraadpleegde literatuur

Policy Research Corporation (PRC) N.V, 1997. Kwaliteit Zeetoegangsweg Noordzeekanaalgebied. Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse

Projectgroep Uitwerking Masterplan, 1995. Plan van Aanpak Masterplan Noordzeekanaalgebied

Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, 1999. Project Zeepoort IJmond Voorselectie van alternatieven. Documentnummer SZN-PB-98.217-U

Centraal Planbureau, Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Sociaal en Cultureel Planbureau en Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 1998. Kiezen of delen: ICES-maatregelen tegen het licht.

Frederic R. Harris B.V. Raadgevende Ingenieurs, Waterloopkundig laboratorium, 1990. Studie naar de betekenis van het Sluizencomplex IJmuiden.

Nederlands Economisch Instituut (NEI), 1995. Kwaliteit Zeetoegangsweg Noordzeekanaalgebied. Regionale en transport-economische analyse.