

1015-153

22

Trajectnota/MER Zeepoort IJmond

Samenvatting

**ZEE
POORT
IJ
MOND**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Noord-Holland

Inspraakwijzer

Inspraakwijzer

De trajectnota/MER Zeepoort IJmond

De Trajectnota/MER Zeepoort IJmond beschrijft de problematiek rond de zeetoegang bij IJmuiden. Met de huidige zeetoegang wordt de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied naar verwachting rond 2010 een knelpunt. In de Trajectnota/MER is een aantal alternatieven uitgewerkt, variërend van 'niets doen aan de zeetoegang' tot aanleg van een nieuwe, eventueel extra grote, sluis. Van deze alternatieven zijn de effecten op het gebied van scheepvaart, economie en milieu beschreven. Daarnaast bevat de Trajectnota/MER een kosten-batenanalyse van de verschillende alternatieven.

Uw reactie is welkom

Iedereen die dat wil, kan tijdens de inspraakperiode reageren op de inhoud van de Trajectnota/MER. De Trajectnota/MER ligt vanaf 29 oktober tijdens de reguliere openingstijden ter inzage op de volgende adressen:

- de gemeentehuizen van Beverwijk, Velsen, Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Amsterdam, Stadsdeel Amsterdam-Noord;
- de openbare bibliotheken van Beverwijk, IJmuiden, Velsen, Zaanstad, Spaarnwoude, Amsterdam, Stadsdeel Amsterdam-Noord;
- de bibliotheken van de Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland, beide in Haarlem;
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in Den Haag.
- U kunt de Trajectnota/MER ook inzien via <http://www.zeepoortijmond.nl>.

U kunt **schriftelijk reageren** op de Trajectnota/MER. Stuur uw reactie uiterlijk 24 december naar:

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

of via e-mail:
zeepoortijmond@dnh.rws.minvenw.nl

Op 29 november vindt een **informatie-bijeenkomst** met aansluitend een hoorzitting plaats. Tijdens deze bijeenkomst wordt de problematiek toegelicht. Ook bent u in de gelegenheid uw mondelinge inspraakreactie naar voren te brengen. De bijeenkomst vindt plaats op donderdag 29 november in het:

Thaliatheater
Breesaapstraat 52
1976 CB IJmuiden

De avond start om 19.30 uur, de zaal gaat open om 18.30 uur.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Begin 2002 zullen de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM hun standpunt bepalen over dit project. Zij maken daarbij gebruik van de informatie uit de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen van de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) en de wettelijk adviseurs. De Commissie voor de m.e.r. toetst of de Trajectnota/MER voldoende informatie bevat om een verantwoord besluit te kunnen nemen.

Zo spoedig mogelijk na 24 december kunt u alle inspraakreacties die zijn ontvangen en het verslag van de hoorzitting inzien op dezelfde locaties waar momenteel de Trajectnota/MER ter inzage ligt.

Nadere informatie

Van de Trajectnota/MER is een samenvatting gemaakt. Deze is gratis verkrijgbaar op de informatieavond en op de adressen waar de Trajectnota/MER ter inzage ligt. Voor het aanvragen van de samenvatting kunt u contact opnemen met:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland
Projectsecretariaat Zeepoort IJmond
Postbus 3119
2001 DC Haarlem
telefoon 023- 530 1860
e-mail: zeepoortijmond@dnh.rws.minvenw.nl

Een exemplaar van de hoofdnota of de volledige Trajectnota/MER kunt u aanvragen door overmaking van f 22,50 (€ 10,21) voor de hoofdnota en f 55,00 (€ 24,96) voor de volledige Trajectnota/MER op bankrekeningnummer 192323881 ten name van RWS Directie Noord-Holland onder vermelding van 'Zeepoort IJmond'

Meer informatie is ook te vinden op de internetsite van het project:

<http://www.zeepoortijmond.nl>



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Noord-Holland

Inspiraakwijzer

Inspiraakwijzer

De trajectnota/MER Zeepoort IJmond

De Trajectnota/MER Zeepoort IJmond beschrijft de problematiek rond de zeetoegang bij IJmuiden. Met de huidige zeetoegang wordt de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied naar verwachting rond 2010 een knelpunt. In de Trajectnota/MER is een aantal alternatieven uitgewerkt, variërend van 'niets doen aan de zeetoegang' tot aanleg van een nieuwe, eventueel extra grote, sluis. Van deze alternatieven zijn de effecten op het gebied van scheepvaart, economie en milieu beschreven. Daarnaast bevat de Trajectnota/MER een kosten-batenanalyse van de verschillende alternatieven.

Uw reactie is welkom

Iedereen die dat wil, kan tijdens de inspraakperiode reageren op de inhoud van de Trajectnota/MER. De Trajectnota/MER ligt vanaf 29 oktober tijdens de reguliere openingstijden ter inzage op de volgende adressen:

- de gemeentehuizen van Beverwijk, Velsen, Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Amsterdam, Stadsdeel Amsterdam-Noord;
- de openbare bibliotheken van Beverwijk, IJmuiden, Velsen, Zaanstad, Spaarnwoude, Amsterdam, Stadsdeel Amsterdam-Noord;
- de bibliotheken van de Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland, beide in Haarlem;
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in Den Haag.
- U kunt de Trajectnota/MER ook inzien via <http://www.zeepoortijmond.nl>.

U kunt **schriftelijk reageren** op de Trajectnota/MER. Stuur uw reactie uiterlijk 24 december naar:

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

of via e-mail:
zeepoortijmond@dnh.rws.minvenw.nl

Op 29 november vindt een **informatie-bijeenkomst** met aansluitend een hoorzitting plaats. Tijdens deze bijeenkomst wordt de problematiek toegelicht. Ook bent u in de gelegenheid uw mondelinge inspraakreactie naar voren te brengen. De bijeenkomst vindt plaats op donderdag 29 november in het:

Thaliatheater
Breesaapstraat 52
1976 CB IJmuiden

De avond start om 19.30 uur, de zaal gaat open om 18.30 uur.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Begin 2002 zullen de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM hun standpunt bepalen over dit project. Zij maken daarbij gebruik van de informatie uit de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen van de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) en de wettelijk adviseurs. De Commissie voor de m.e.r. toetst of de Trajectnota/MER voldoende informatie bevat om een verantwoord besluit te kunnen nemen.

Zo spoedig mogelijk na 24 december kunt u alle inspraakreacties die zijn ontvangen en het verslag van de hoorzitting inzien op dezelfde locaties waar momenteel de Trajectnota/MER ter inzage ligt.

Nadere informatie

Van de Trajectnota/MER is een samenvatting gemaakt. Deze is gratis verkrijgbaar op de informatieavond en op de adressen waar de Trajectnota/MER ter inzage ligt. Voor het aanvragen van de samenvatting kunt u contact opnemen met:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland
Projectsecretariaat Zeepoort IJmond
Postbus 3119
2001 DC Haarlem
telefoon 023- 530 1860
e-mail: zeepoortijmond@dnh.rws.minvenw.nl

Een exemplaar van de hoofdnota of de volledige Trajectnota/MER kunt u aanvragen door overmaking van f 22,50 (€ 10,21) voor de hoofdnota en f 55,00 (€ 24,96) voor de volledige Trajectnota/MER op bankrekeningnummer 192323881 ten name van RWS Directie Noord-Holland onder vermelding van 'Zeepoort IJmond'

Meer informatie is ook te vinden op de internetsite van het project:

<http://www.zeepoortijmond.nl>



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Noord-Holland

The background of the page features a photograph of a port scene. In the foreground, a large red and white ship is docked at a quay. To its left, another ship is partially visible. The water reflects the ships and the sky. The top of the page has a solid teal header bar. The text 'TRAJECTNOTA / MER • ZEEPOORT IJMOND' is printed in a small, dark, sans-serif font across the middle of the image.

TRAJECTNOTA / MER • ZEEPOORT IJMOND

Samenvatting

Colofon

De Trajectnota/MER Zeepoort IJmond is opgesteld door
Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland

Informatie

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland
Projectsecretariaat Zeepoort IJmond
Postbus 3119
2001 DC Haarlem
e-mail zeepoortijmond@dnh.rws.minvenw.nl
<http://www.zeepoortijmond.nl>

Vormgeving omslag

Kris Kras Design, Utrecht

Vormgeving en Prepress binnenwerk

Studio Daniëls BV, Den Haag

Druk

Opmeer Drukkerij bv, Den Haag

Fotografie

Foto Studio Honing, W. H. Klomp/Foto Natura

Illustraties

R. Meerbeek

Deze samenvatting is tot stand gekomen in samenwerking met DHV en tekstbureau Rinke Berkenbosch

Haarlem oktober 2001

Inhoudsopgave

1	Op weg naar een besluit	4
1.1	Aanleiding voor het onderzoek	4
1.2	Spelregels voor een zorgvuldig besluit	4
1.3	Onderwerpen in de Trajectnota/MER	7
1.4	Inspraak	7
1.5	Over deze samenvatting	8
2	Het probleem	10
2.1	Het Noordzeekanaalgebied: op dit moment een succesvolle haven	10
2.2	Mondiale trends: meer scheepvaartverkeer, grotere (bredere) schepen	12
2.3	Toenemende druk op de Noordersluis	13
2.4	Wat wil de regio?	15
2.5	Concrete knelpunten	16
3	Vier alternatieven	18
3.1	Verschillende ambitieniveaus	18
3.2	Het Nulalternatief	21
3.3	Het Nulplusalternatief	21
3.4	Het 2 ^e Noordersluis alternatief	22
3.5	Het Grote sluisalternatief	23
4	Overzicht van de effecten	24
4.1	Om welke effecten gaat het?	24
4.2	Verbeterd de zeetoegang? En wat kost dat?	26
4.3	Milieueffecten	27
5	De balans opgemaakt	32
5.1	De alternatieven en effecten in breder perspectief	32
5.2	Economische kosten en baten	33
5.3	Het milieu	35
5.4	De hamvraag: moet er een extra sluis komen?	36
6	Op weg naar een besluit	38

Op weg naar een b

De havens van het Noordzeekanaalgebied zijn op dit moment goed te bereiken voor de zeeschepen die de goederen aan- en afvoeren. Maar de goederenstroom groeit en er worden steeds grotere (bredere) schepen gebouwd. Is het daarom nodig de zeetoegang van het Noordzeekanaalgebied verbeteren? En zo ja: welke maatregelen komen daarvoor in aanmerking? De directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat heeft hiernaar onderzoek verricht. De resultaten van dit onderzoek zijn inmiddels geboekstaafd in een 'Trajectnota/MER'. De hoofdlijnen van deze nota vindt u terug in deze samenvatting.

1.1 Aanleiding voor het onderzoek

Het Noordzeekanaalgebied (NZKG) strekt zich uit van IJmuiden tot de Oranjesluizen bij Amsterdam. Het NZKG levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Het havencomplex in dit gebied – dat achter de sluizen bij IJmuiden ligt – heeft een goede concurrentiepositie ten opzichte van andere zeehavens in Noord-West Europa. En er zijn volop mogelijkheden voor verdere economische ontplooiing. Daarvoor is in de regio een Masterplan opgesteld met een aantal concrete projecten.

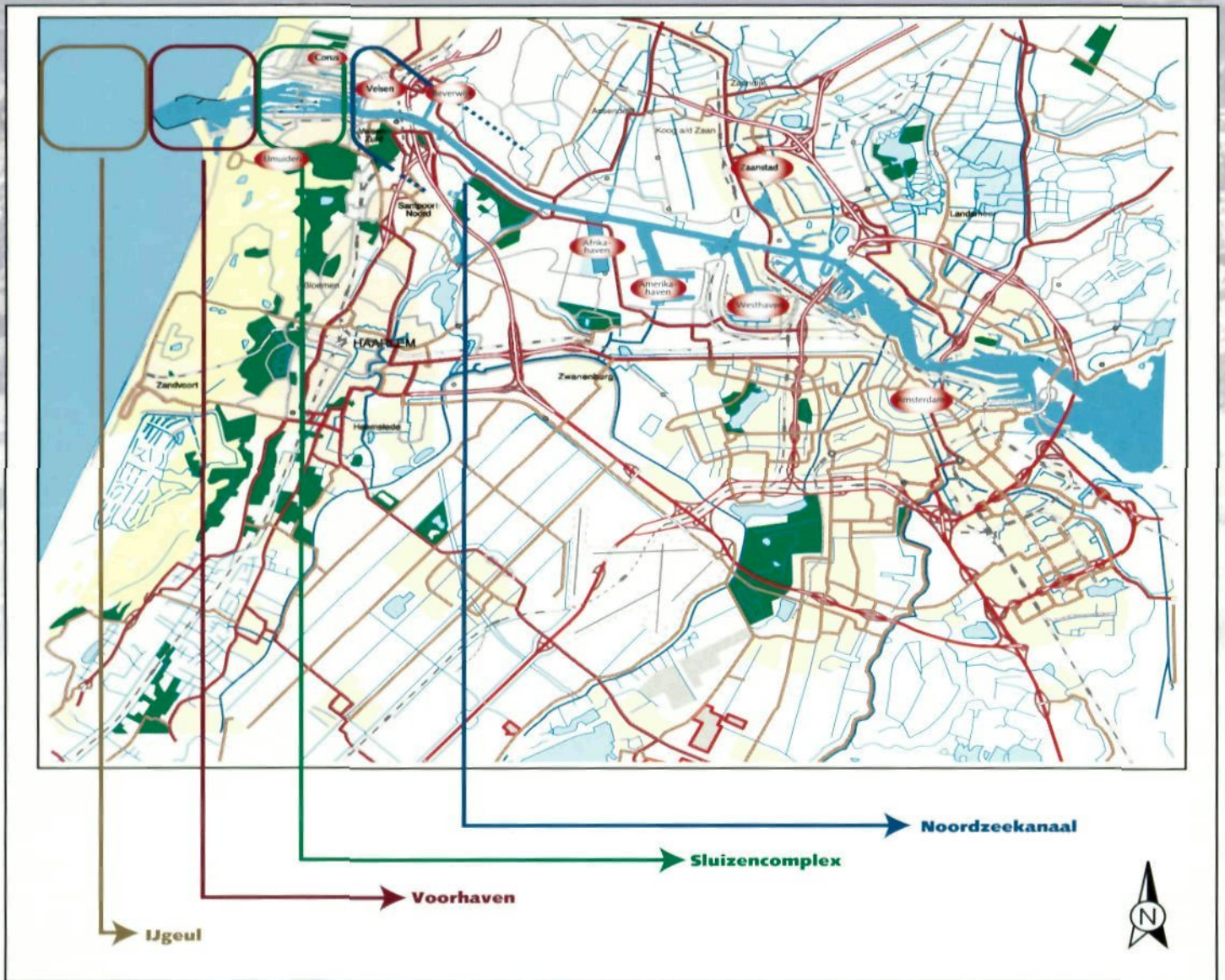
De bedrijven en overheden in de regio hebben geconstateerd dat de toegankelijkheid vanuit zee van het NZKG in de toekomst een beperkende factor gaat vormen. Er komt namelijk steeds meer goederenvervoer, met meer en grotere schepen. Het NZKG zou hiervan kunnen profiteren, mits het gebied goed bereikbaar blijft. Die bereikbaarheid kan op termijn echter problematisch worden, onder meer vanwege de capaciteit van het huidige sluizencomplex, de diepte van de IJgeul en de beschikbare ruimte in de Voorhaven. Blijven maatregelen achterwege, dan is er een gerede kans dat vervoerders gaan uitwijken naar concurrerende havens die beter bereikbaar zijn.

1.2 Spelregels voor een zorgvuldig besluit

Er zijn verschillende maatregelen mogelijk om de zeetoegang te verbeteren, met uiteenlopende kosten en baten en verschillende effecten voor mens en milieu. Bij de besluitvorming zal een keuze gemaakt moeten worden of de zeetoegang verbeterd moet worden en op welke manier. Zo'n besluit vereist een zorgvuldige voorbereiding. De spelregels daarvoor zijn vastgelegd in de Tracéwet.

Eén van deze spelregels houdt in dat er een uitgebreide studie aan de besluitvorming voorafgaat. De resultaten daarvan worden gepresenteerd in een openbaar document: de Trajectnota/MER ('MER' is een afkorting voor 'milieueffectrapport'). Naar aanleiding van deze nota is er een inspraakronde en overleg met de betrokken partijen in de regio: de provincie, de gemeenten, het bedrijfsleven en maatschappelijke partijen. Ook zijn er verschillende instanties die advies uitbrengen. Pas daarna vindt er besluitvorming plaats.

esluit



Figuur 1.1 Overzicht Noordzeekanaalgebied



Formeel is de minister van Verkeer & Waterstaat samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer eindverantwoordelijk voor het besluit over de verbetering van de zeetoegang. Zij hebben in de procedure de rol van bevoegd gezag. Omdat het sluisencomplex (als 'primaire waterkering') ook het achterliggende gebied tegen overstromingen vanuit zee moet beschermen, is het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland eveneens bevoegd gezag. Los van de formele rolverdeling geldt voor het project Zeepoort IJmond overigens dat een eventuele verbetering van de zeetoegang alleen gerealiseerd kan worden in nauwe samenwerking (met name ook financieel) met regionale partijen. De regio zelf zal dan ook een grote rol in de besluitvorming gaan spelen.

Noorderbuitenkanaal

Fort bij de sluis

Zuiderbuiten

Zuiderbuitenkanaal



3e Haven



1.3 Onderwerpen in de Trajectnota/MER

De drie belangrijkste onderwerpen in de Trajectnota/MER over het project Zeepoort IJmond zijn:

- een analyse van de huidige situatie en de problemen die in de toekomst kunnen ontstaan indien maatregelen om de zeetoegang te verbeteren achterwege blijven;
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen (de alternatieven) waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden;
- een overzicht van de effecten van elk van deze oplossingen (daarbij gaat het om de financiële kant van de zaak en om de economische effecten, maar ook om de gevolgen voor mens en milieu).

Op dit moment is er nog geen keuze gemaakt. De nota geeft, zoals gebruikelijk, een overzicht van wat er zoal mogelijk is, en is geen pleidooi voor één specifieke oplossing.

Belangrijk is verder dat de Trajectnota/MER de alternatieven slechts op hoofdlijnen beschrijft. Na de besluitvorming-ten-principale krijgt het uitverkoren alternatief in een volgend stadium een veel gedetailleerdere uitwerking. Dat is natuurlijk niet nodig wanneer besloten wordt dat maatregelen achterwege kunnen blijven.

1.4 Inspraak

Nu de Trajectnota/MER gereed is, is het woord aan u. Tijdens een inspraakronde, die acht weken duurt, kunt u op de nota reageren. Dat kan schriftelijk en desgewenst ook mondeling. Tijdens de inspraak staan twee vragen centraal:

- Bevat de Trajectnota/MER voldoende informatie om een verantwoord besluit te kunnen nemen?
- Welke oplossing moet volgens u de voorkeur krijgen en welke argumenten zijn daarvoor van belang?

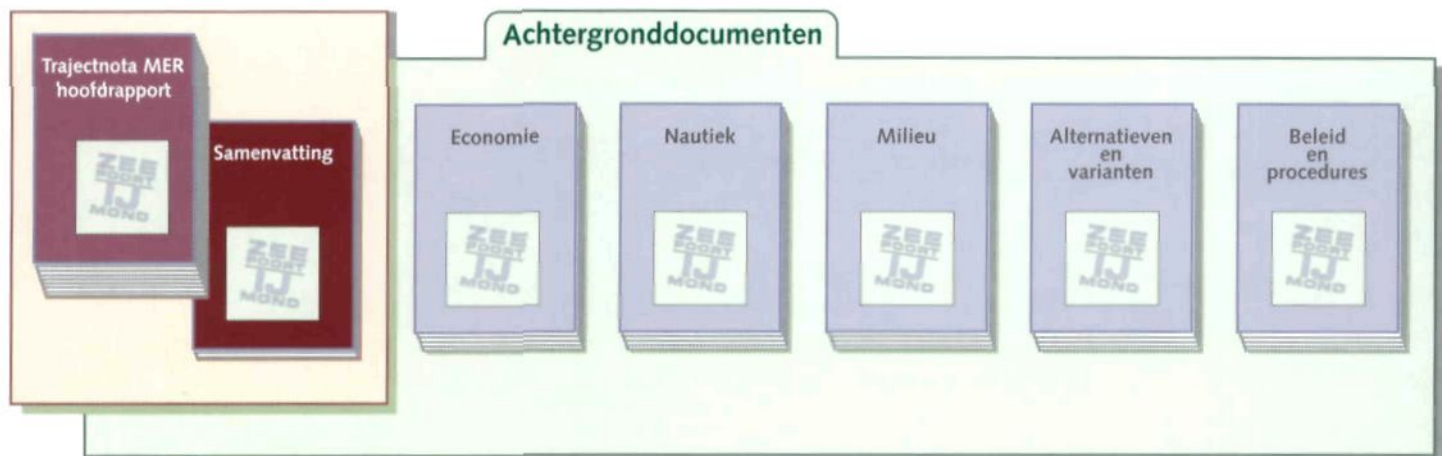
Bij deze samenvatting is een aparte 'inspraakwijzer' gevoegd. Daarin vindt u de praktische informatie die u nodig hebt wanneer u wilt reageren. Bijvoorbeeld de adressen waar u de nota kunt inzien, de termijn waarop uw reactie binnen moet zijn en het adres waarnaar u deze reactie moet toesturen.

Uw reactie is van harte welkom. Want die maakt het voor de ministers en de provincie mogelijk hun besluit mede te baseren op inzicht in de wensen en opvattingen van betrokkenen en belanghebbenden.



1.5 Over deze samenvatting

De Trajectnota/MER is noodzakelijkerwijs een omvangrijk en vrij technisch document. Wilt u snel zicht krijgen op de hoofdlijnen, of stelt u prijs op een eerste kennismaking voordat u eventueel dieper in de materie duikt, dan kan deze samenvatting u daarbij helpen.



Figuur 1.2
Overzicht van de documenten die deel
uitmaken van de Trajectnota/MER

De samenvatting is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 bevat de analyse van het probleem. Het gaat daarbij om de economische betekenis van het NZKG, over de ontwikkelingen in de goederenstromen in de komende jaren, en over de mogelijke consequenties die dit heeft voor de bereikbaarheid van het NZKG.
- Hoofdstuk 3 beschrijft vier alternatieven: (1) 'niets doen', (2) de IJgeul verdiepen en maatregelen in de Voorhaven nemen om daar meer ruimte voor de zeeschepen te creëren, (3) aanleg van een 2^e Noordersluis en (4) aanleg van een Grote Sluis.
- Hoofdstuk 4 laat zien wat de belangrijkste verschillen zijn in de effecten die de alternatieven hebben voor de economie en het milieu.
- In hoofdstuk 5 wordt de balans opgemaakt. Wat valt er te zeggen over het rendement van de alternatieven (de verhouding van de financieel-economische kosten en baten)? Welke voor- en nadelen hebben de alternatieven voor het milieu? Wat zijn – al met al – belangrijke aandachtspunten bij de besluitvorming?
- Hoofdstuk 6 ten slotte beschrijft de procedurestappen die in de komende periode aan de orde komen.



Betrokken partijen

- De minister van Verkeer & Waterstaat neemt, samen met de minister van VROM, de uiteindelijke beslissing over een eventuele verbetering van de zeetoegang. Zij hebben in de procedure de rol van bevoegd gezag. Omdat het sluisencomplex ook onderdeel is van een 'primaire waterkering' (dit valt onder verantwoordelijkheid van de provincie) is het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland eveneens bevoegd gezag.
- Rijkswaterstaat directie Noord-Holland is initiatiefnemer van het project en verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota/MER.
- Tijdens de studie hebben tal van instanties en organisaties meegedacht: de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Velsen en Beverwijk, het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, het bedrijfsleven, en bijvoorbeeld ook belangen- en bewonersgroeperingen als de Scheepvaart & Industrie Vereniging Noordzeekanaalgebied (SIVN), de Milieufederatie Noord-Holland en de Stichting Belangencollectief Velsen.
- Insprekers kunnen tijdens een inspraakronde schriftelijk en/of mondeling reageren op de Trajectnota/MER.
- Adviesinstanties zoals het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur en de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage brengen voorafgaand aan de besluitvorming (en mede op basis van de inspraakreacties) een advies uit.

Het probleem

De havens van het Noordzeekanaalgebied doen het goed. Ze zorgen voor 37.000 arbeidsplaatsen en zo'n zes miljard gulden aan inkomsten op jaarbasis. Maar blijft dat ook zo? 'Niets doen' is een optie, maar daarmee komt de concurrentiepositie van het havencomplex op termijn wel onder druk te staan. Verdere economische ontplooiing is mogelijk; de kansen zijn aanwezig. Verbetering van de bereikbaarheid van het havencomplex achter de sluizen is een van de voorwaarden om deze kansen te kunnen benutten.

2.1 Het Noordzeekanaalgebied: op dit moment een succesvolle haven

De economische betekenis van het NZKG

Economisch gezien is het Noordzeekanaalgebied (NZKG) op dit moment succesvol. Een belangrijke reden daarvoor is dat ruim twee derde van de goederenstroom op de een of andere manier een bewerking ondergaat voordat de goederen op weg gaan naar hun volgende bestemming. Zo zijn er in het NZKG bedrijven die van landbouwgrondstoffen veevoer maken, of bijvoorbeeld cacao verwerken. Dat betaalt zich uit in inkomsten en werkgelegenheid.

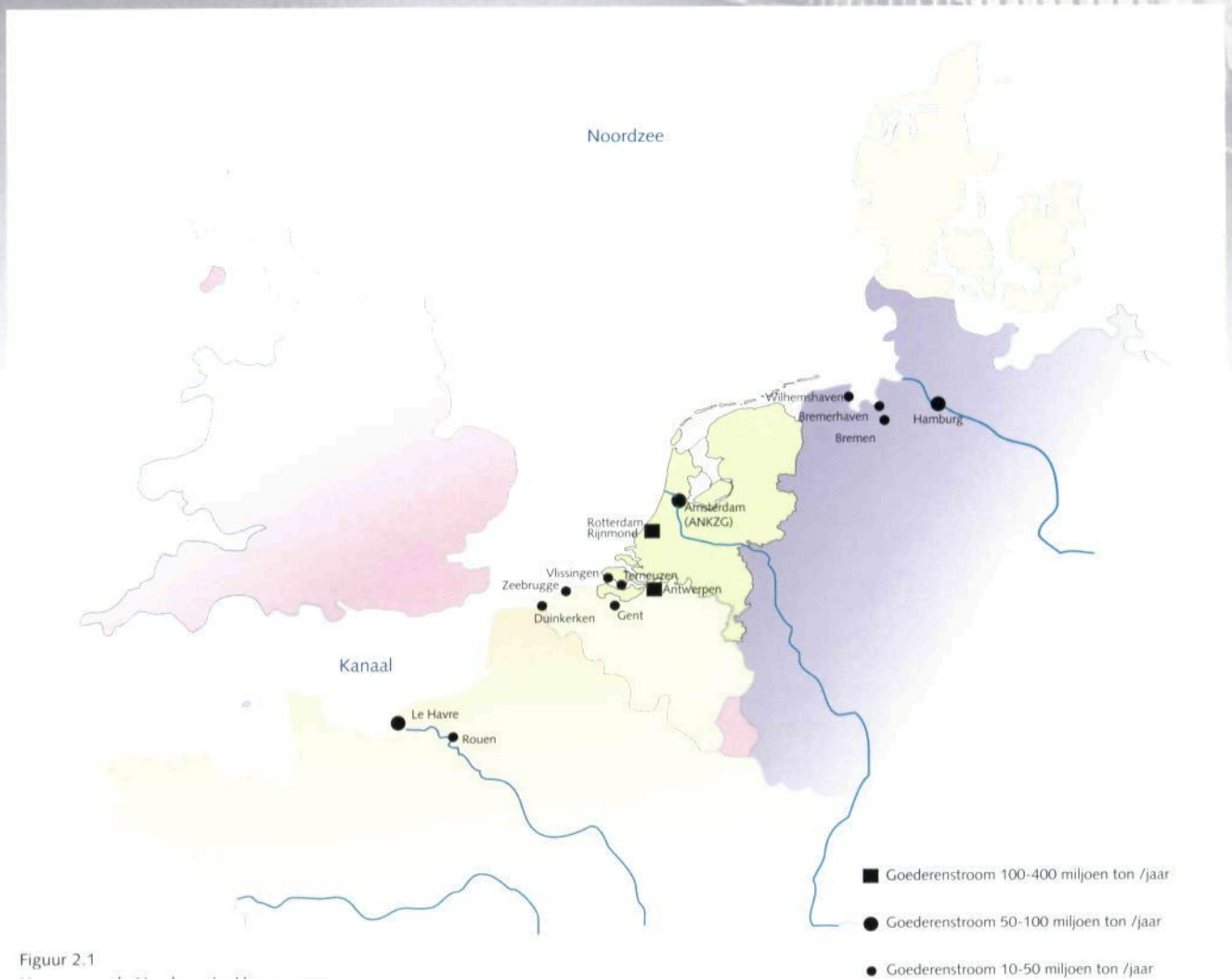
Kijken we naar het totaal aan goederenoverslag in Nederlandse zeehavens, dan neemt het NZKG daarvan 14% voor zijn rekening. Maar tegelijkertijd, over heel Nederland gezien, is het NZKG goed voor een kwart van de havengebonden werkgelegenheid en nagenoeg een kwart van hetgeen Nederland met havengebonden activiteiten verdient. Het NZKG zorgt op dit moment voor ruim 37.000 arbeidsplaatsen en heeft op jaarbasis een toegevoegde waarde van meer dan zes miljard gulden.

De reders die goederen vervoeren, hebben in het noordwesten van Europa een ruime keus uit de zeehavens vanaf het Franse Le Havre tot aan Hamburg in het noorden van Duitsland. Gemeten naar de totale omvang van de goederenstromen, neemt het NZKG in deze 'Hamburg-Le Havre range' de vijfde plaats in, na Rotterdam, Antwerpen, Hamburg en Le Havre.

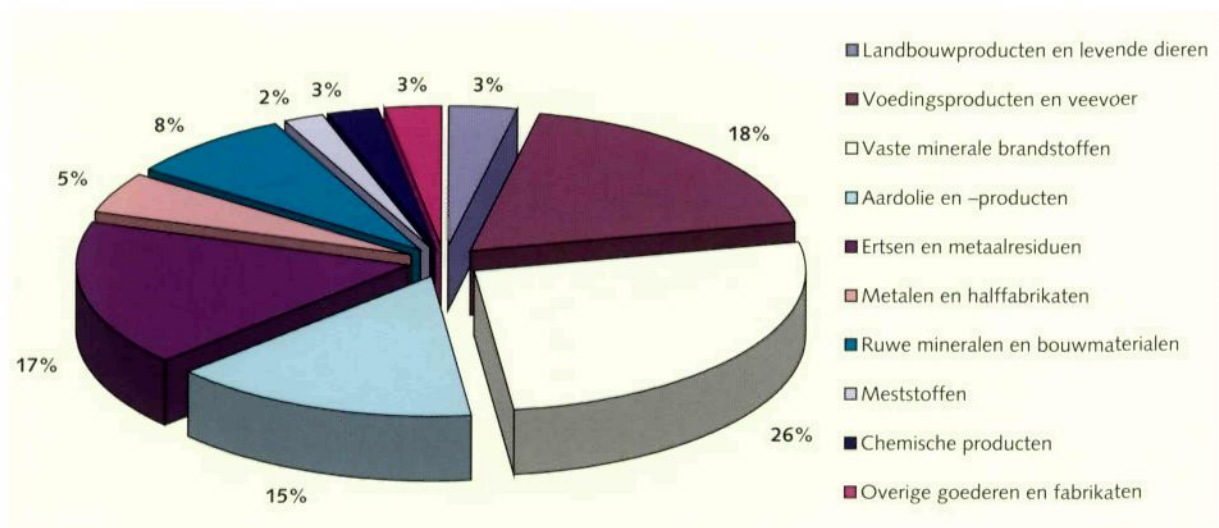
Hoeveel goederen, hoeveel schepen?

Op dit moment is het havencomplex in het NZKG vooral een bestemmings- en verwerkingshaven: er worden bijna vijf keer zoveel goederen aangevoerd als afgevoerd. De totale omvang van de goederenstroom is ongeveer 55 miljoen ton per jaar. Daar zijn circa 8.100 zeeschepen voor nodig. Een derde van deze schepen blijft vóór de sluizen. Qua hoeveelheid gaat het vooral om erts en kolen. Deze schepen lossen hun lading in de Voorhaven. De overige schepen passeren de sluizen en worden gelost en/of geladen in het NZKG zelf. Het gaat hier om 36 miljoen ton die vooral bestaan uit grondstoffen voor de landbouw en de voedingsmiddelenindustrie ('agribulk'), steenkool, vloeibare brandstoffen en zand en grind voor de bouwsector vervoeren.

geheel



Figuur 2.1
Havens van de Hamburg-Le Havre range



Figuur 2.2
Samenstelling van de
totale goederenstroom
naar het Noordzeekanaal-
gebied in 1998, weer-
gegeven in procenten
per goederengroep

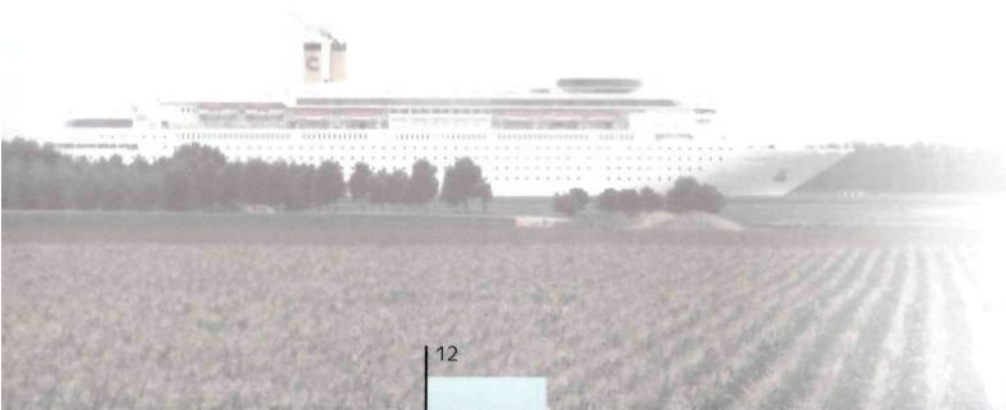
Natuurlijk zijn er, behalve de zeeschepen die goederen aan- en afvoeren, veel meer schepen die de sluisen van IJmuiden passeren: binnenvaartschepen, zeilboten en andere pleziervaartuigen, veerboten, enzovoort. In totaal vinden er jaarlijks zo'n 50.000 scheepsbewegingen plaats door het sluisencomplex. Maar voor de problematiek waar het in het project Zeepoort IJmond om draait, zijn vooral de grotere zeeschepen van belang.

2.2 Mondiale trends: meer scheepvaartverkeer, grotere (bredere) schepen

Wat de toekomst gaat brengen voor het NZKG, hangt voor een belangrijk deel af van economische ontwikkelingen op Europees en mondiaal niveau. Vergelijk het met een grote luchthaven zoals Schiphol: economische bloei betekent meer vliegverkeer; stagneert de economie dan wordt er ook minder gevlogen. Op dezelfde manier is het economische klimaat maatgevend voor de aard en omvang van het goederenvervoer via zeeschepen in de komende decennia. Daar kan een havencomplex zoals het NZKG zelf helemaal niets aan doen. Macro-economische ontwikkelingen overkomen je.

Het Centraal Planbureau (het CPB) heeft voor de toekomst drie verkenningen opgesteld: een krachtige economische groei (Global Competition), een lage groei (Divided Europe), en iets daar tussenin (European Coördination). Elk van deze verkenningen – zelfs de meest sombere – laat zien dat het goederenvervoer via zeeschepen toeneemt. Het NZKG kan daarvan profiteren.

En dan is er nog een tweede ontwikkeling, die het NZKG zelf evenmin kan beïnvloeden, maar die wel belangrijk is voor de toekomst van de haven: schaalvergroting van de zeevloot. Om redenen van efficiency worden nieuwe zeeschepen steeds groter, opdat ze per reis meer lading kunnen vervoeren, tegen geringere kosten. Veel zeehavens hebben beperkingen voor de diepgang van schepen. Daarom bouwen scheepswerven tegenwoordig vooral bredere schepen. Een breed schip ligt bij gelijke lading namelijk minder diep dan een smaller en langer schip.



De trend van meer goederenvervoer met meer en grotere/bredere schepen is juist voor een haven zoals het NZKG cruciaal. Immers, het grootste deel van de havengebonden bedrijvigheid vindt plaats achter de sluisen. In dit opzicht is het NZKG kwetsbaarder dan havens zoals Hamburg en Rotterdam. Die hebben een open verbinding met de zee. Anders dan het NZKG hebben deze concurrerende havens dus geen sluisencomplex als obstakel.



De Noordersluis is soms aan de krappe kant

2.3 Toenemende druk op de Noordersluis

Het IJmuidense sluisencomplex bestaat uit vier sluisen. De Noordersluis is de grootste. Hier kunnen schepen terecht met een lengte van 320 meter, een breedte van 45 meter en een diepgang van maximaal circa 14 meter. De één na grootste sluis, de Middensluis, kan schepen schutten tot 185 meter lang en 24 meter breed. Schepen met een grotere diepgang kunnen niet doorvaren naar Amsterdam vanwege de diepgangbeperkingen die de tunnels onder het Noordzeekanaal opleggen. Schepen die dieper steken, kunnen in de Voorhaven 'gelichter' worden. Dat wil zeggen dat een deel van hun lading word overgeslagen op binnenvaartschepen, waarna het gelichterde schip met minder diepgang toch door de sluisen richting Amsterdam kan varen.



Lichten aan de IJpalen

Doordat de laatste jaren de schepen groter zijn geworden, komt het steeds vaker voor dat schepen niet meer in de Middensluis passen en dus in de Noordersluis geschut moeten worden voordat ze hun bestemming in het NZKG kunnen aandoen. Zet deze trend zich door, dan gaan de wachttijden voor de Noordersluis onvermijdelijk toenemen.



Figuur 2.3 Sluizencomplex

Wachttijden zijn een belangrijke (kosten)factor voor de scheepvaart: het kost eenvoudigweg geld wanneer schepen stilliggen. De studie heeft uitgewezen dat de wachttijden in het IJmuidense sluizencomplex aanzienlijk oplopen indien maatregelen achterwege blijven. Dat zal voor reders die nu nog de voorkeur geven aan het NZKG op termijn reden kunnen zijn om uit te wijken naar concurrerende havens. Ook voor de bedrijven in het havengebied die de goederen verwerken, kan een verminderde bereikbaarheid aanleiding zijn om te vertrekken of af te zien van nieuwe vestigingen.

Al met al: verbetert de bereikbaarheid niet, dan gaan de goederen die nu nog aan- en afgevoerd worden in het NZKG waarschijnlijk 'weglekken' naar het buitenland. In een situatie waarin er slechts één grote sluis is (de Noordersluis) komt de concurrentiepositie van het gebied achter de sluizen in de komende jaren steeds meer onder druk te staan.

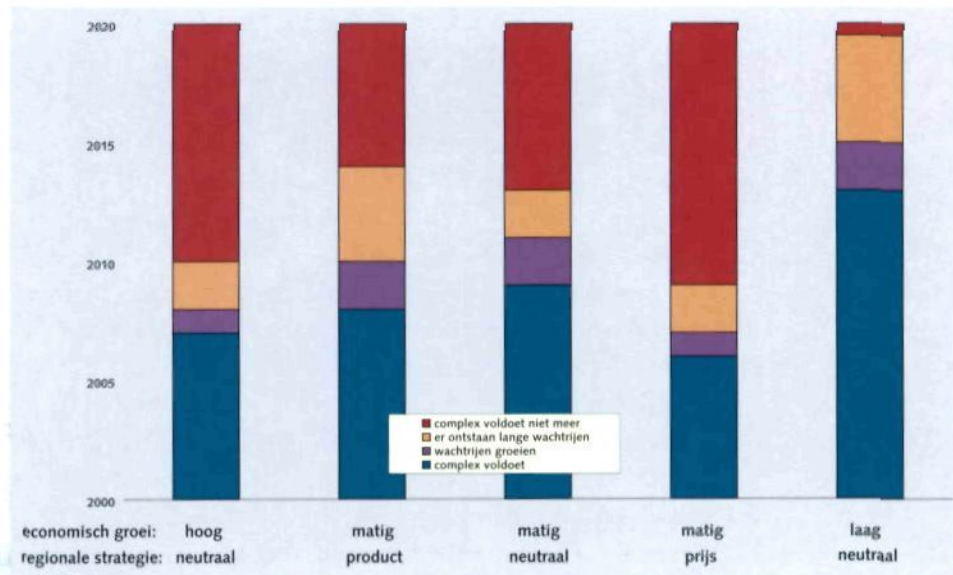
2.4 Wat wil de regio?

De ambitie is de internationale concurrentiepositie van het NZKG op z'n minst te handhaven en zo mogelijk te versterken. Stilstand is achteruitgang, duurzame economische groei is het streven. Kansen voor een verdere economische ontplooiing zijn volop aanwezig, maar in een klimaat van internationale concurrentie krijg je die kansen niet *in de schoot* geworpen. Om kansen te benutten zijn verschillende soorten maatregelen nodig en mogelijk. Verbetering van de zeetoegang – en daarmee een verbetering van de bereikbaarheid van het gebied achter de sluizen – is er daar één van.

Blijven maatregelen achterwege, dan wordt de bereikbaarheid van het havencomplex vroeg of laat een knelpunt. Het lastige is dat niet precies valt aan te geven op welk moment bereikbaarheidsbeperkingen de haven parten gaan spelen en wat de exacte consequenties daarvan zijn in termen van verlies aan inkomsten en werkgelegenheid, of gemiste kansen om meer banen te scheppen en meer geld te verdienen. Dat hangt, als gezegd, af van de ongewisse macro-economische ontwikkelingen en de ontwikkelingen in de zeevloot. Daarnaast is van belang welke economische strategie de regio gaat voeren in de komende jaren. Op dat punt is op dit moment nog geen keuze gemaakt. Wel blijkt uit de studie dat wachttijden voor het sluizencomplex reeds rond 2010, afhankelijk van de economische ontwikkeling, een probleem gaan vormen.

In de Trajectnota/MER zijn drie mogelijke regionale strategieën beschouwd:

- een productstrategie, waarbij de regio inzet op het verder versterken van het NZKG als verwerkingshaven en daarmee meer toegevoegde waarde (inkomsten en werkgelegenheid) in het havengebied creëert;
- een prijsstrategie, waarbij de regio erop aanstuurt vooral meer goederenstromen aan te trekken en het NZKG meer het karakter van een doorvoerhaven te geven;
- een neutraalstrategie, een optimale mix van doorvoer en verwerking.



Kiest de regio voor de prijsstrategie, dan gaan bereikbaarheidsbeperkingen en daardoor veroorzaakte wachttijden eerder knellen dan wanneer bijvoorbeeld de productstrategie de voorkeur krijgt. Maar ook bij een keuze voor de productstrategie – en zelfs in een



situatie met lage economische groei – gaan bereikbaarheidsbeperkingen en wachttijden op termijn een obstakel vormen voor verdere economische ontwikkeling van het NZKG.

2.5 Concrete knelpunten

Het project Zeepoort IJmond draait om een bereikbaarheidsvraagstuk. Wat zijn in dit verband de concrete problemen?

Voor een zeehaven zoals het NZKG geldt hetzelfde als voor een groot warenhuis: je moet er kunnen komen (via het voorportaal), je moet er naar binnen kunnen (via de voordeur), en eenmaal binnen moet je er iets van je gading kunnen vinden. De binnenkant (het assortiment) blijft in de Trajectnota/MER over Zeepoort IJmond buiten beschouwing. Daar gaat het Masterplan over. De nota richt zich op het voorportaal (kun je er komen?) en de voordeur (kun je er naarbinnen?). Die zijn in de huidige situatie ruim genoeg, maar met het oog op toekomstige ontwikkelingen wellicht te krap bemeten.

Kun je er komen?

De diepte van de IJgeul (circa 23 kilometer vanuit de kop van de pieren) en de vaargeul in de Voorhaven is beperkt. De grootste schepen die nu de havens vóór de sluis aandoen, kunnen slechts tot 85% beladen zijn. Door de geulen dieper te maken, kan de capaciteit van deze schepen volledig worden benut. Een bijkomend voordeel in dat geval is dat meer schepen onafhankelijk van eb en vloed kunnen binnenlopen.

De vaargeul in de Voorhaven en langs het Forteiland is aan de smalle kant. Breedte is belangrijk voor een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Baggeren kan de breedte in de Voorhaven met maximaal 50 meter en bij het Forteiland met maximaal 75 meter vergroten. De bestaande beperkingen verdwijnen daarmee.



Ontwikkelingen in de vloot maken het waarschijnlijk dat de vraag naar lichter capaciteit de komende jaren groter wordt dan het nu bestaande aanbod. Aanleg van een nieuwe lichterkade kan in deze groeiende vraag voorzien. Een bijkomend voordeel daarvan is dat de lichterende schepen de vaarweg richting Noordersluis dan niet meer kunnen versmallen.

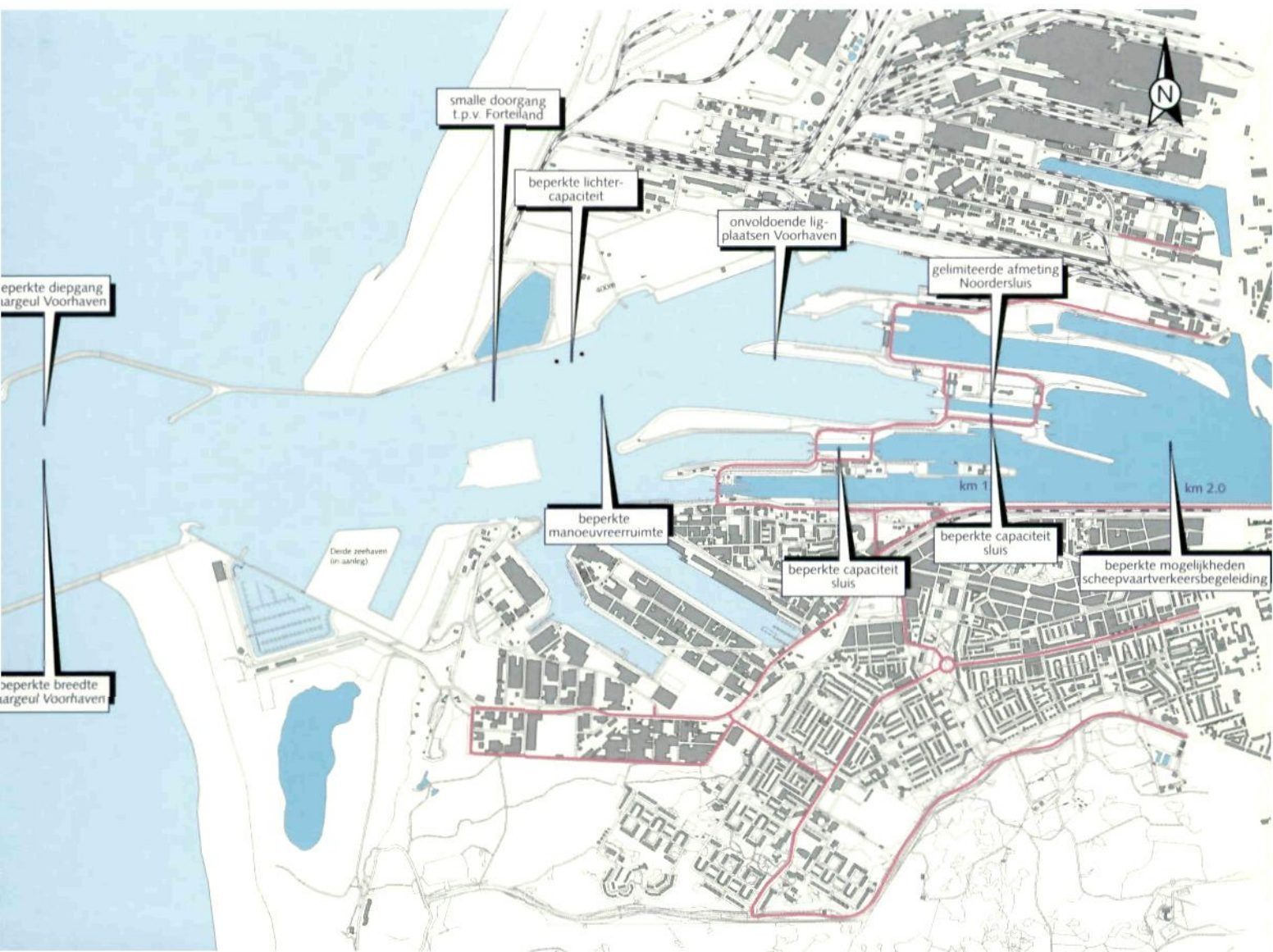
Eilanden en landtongen kunnen de manoeuvreerruimte voor schepen in de haven beperken. Bij een toenemend aantal grotere schepen, maar ook bij eventuele aanleg van een nieuwe sluis, zullen deze beperkingen sterker worden gevoeld. Grotere manoeuvreerruimte is te verkrijgen door eilanden en landtongen geheel of deels te verwijderen.

Kun je er naar binnen?

Komen er meer en grotere (bredere) schepen, dan nemen op termijn, rond 2010, de wachttijden bij de sluisen toe. De capaciteit van het huidige sluisencomplex loopt dan tegen de grenzen aan. De aanleg van een nieuwe sluis geeft lucht voor een verdere groei van het aantal schepen dat de haven aandoet.

Door de tendens om grotere (bredere) schepen in te zetten, wordt de grens die de Noordersluis aan de scheepsafmetingen stelt bereikt. Er kan een situatie ontstaan dat steeds meer schepen niet het NZKG kunnen bereiken. Uitbreiding van het sluisencomplex met een grotere sluis neemt deze belemmering weg.

Figuur 2.5 Knelpunten



Vier alternatieven

Vroeg of laat worden de toegankelijkheid, de capaciteit en de schaal-grootte (de afmetingen) van het IJmuidense sluisencomplex een probleem. Er zijn verschillende oplossingen mogelijk: meer ruimte maken in de IJgeul en de Voorhaven, aanvullend daarop een 2e Noordersluis aanleggen of – nog een stap verder – de bouw van een nieuwe Grote Sluis, pal naast de huidige Noordersluis. Verder is het Nulalternatief beschreven. In dat geval worden de problemen niet opgelost. Het Meest milieuvriendelijke alternatief bestaat uit een set extra milieumaatregelen. Wat houden de alternatieven concreet in?

3.1 Verschillende ambitieniveaus

Twee soorten oplossingen

Een Trajectnota/MER beschrijft altijd verschillende mogelijke oplossingen voor een probleem: de alternatieven. In het geval van het project Zeepoort IJmond staat een toekomstig bereikbaarheidsprobleem centraal. De onderscheiden alternatieven zijn dan ook pakketten met maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren. Daarbij verschillen de alternatieven in ambitieniveau: het ene alternatief pakt meer knelpunten aan – en rigoureuzer – dan het andere.

Voor Zeepoort IJmond zijn er twee soorten oplossingen: oplossingen die voorzien in de bouw van een nieuwe sluis, en oplossingen waarin er geen nieuwe sluis komt.

Om met het laatste te beginnen: in het Nulalternatief worden geen maatregelen genomen, terwijl het Nulplusalternatief zich uitsluitend op het voorportaal van de haven richt, op de IJgeul en de Voorhaven. Obstakels die zich daar op dit moment nog bevinden, worden verwijderd of eenvoudiger passeerbaar gemaakt.

In de sluisalternatieven wordt behalve het voorportaal ook de ingang van het havencomplex aangepakt. In het alternatief 2^e Noordersluis komt er naast de huidige Noordersluis een nieuwe sluis met dezelfde afmetingen, een extra voordeur. In het Grote sluisalternatief komt er naast de Noordersluis een nieuwe die veel groter is; de grootste zeesluis ter wereld.

In de studie is ook het zogenoemde Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) beschouwd. Het MMA bestaat uit een set extra milieumaatregelen. Deze zijn gericht op het benutten van kansen in het gebied. Nadere informatie daarover is te vinden in hoofdstuk 4.

Wat voor alle alternatieven geldt...

Welk alternatief uiteindelijk ook gekozen wordt, in alle gevallen zijn er een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden van toepassing. De belangrijkste daarvan:

- Het sluisencomplex beschermt het gebied achter de sluisen tegen overstromingen vanuit zee. Daaraan mogen eventuele aanpassingen van het sluisencomplex geen afbreuk doen.
- De bereikbaarheid van het NZKG mag tijdens de uitvoering van de werkzaamheden niet ernstig belemmerd worden.
- De tunnels onder het Noordzeekanaal moeten ook tijdens de werkzaamheden in gebruik kunnen blijven.
- De wegen over het complex blijven in stand.

Alternatieven			Nulplus	Grote sluis		2e Noordersluis		
Varianten				N	Z	N	Z	
Bouwstenen Ingrepen	IJgeul Voorhaven	Verdiepen IJgeul voor 57 ft. schepen						
		Verdiepen IJgeul voor 57 ft. schepen						
		Verbreden geul						
		Verbreden t.p.v. Forteiland						
		Lossen en vervolgtransport						
		Aanleg lichterkade						
	Sluisencomplex	Wachtplaatsen binnenvaart reconstrueren						
		Deels verwijderen Middensluiseland						
		Aanleg sluis	Grote zeesluis	Noordligging				
				Zuidligging				
		2e Noordersluis	Noordligging					
			Zuidligging					
		Verwijderen sluiselanden t.b.v. aanleg sluis	Geheel Noordersluiseland					
				Gedeelte Spuisluiseland, 1e en 2e R.B.H.				
				Geheel Middensluiseland				
				Gedeelte Zuidersluiseland Oost				
		Kanaal	Wachtplaatsen binnenvaart uitbreiden					
		MMA Ingrepen	Natuur	optie	optie	optie	optie	optie
	Recreatie		optie	optie	optie	optie	optie	
Vormgeving	optie		optie	optie	optie	optie		

Figuur 3.1
Overzicht van alternatieven en ingrepen



Wijkertunnel en Noordzeekanaal

Alternatieven die zijn afgefallen

Bij de start van de studie is samen met deskundigen en lokale betrokkenen een inventarisatie van mogelijke oplossingen gemaakt. Uit het totaal aan mogelijkheden is een selectie gemaakt, met als belangrijkste criteria:

- Wordt het probleem in voldoende mate opgelost?
- Is de oplossing in kwestie realistisch?
- Sluit de oplossing aan bij het Masterplan?
- Blijft de bescherming tegen overstromingen vanuit zee gewaarborgd?
- Is de oplossing tijdig te realiseren, en zonder grote overlast zoals langdurige stremmingen in de zeetoegang of in de tunnels onder het Noordzeekanaal?

Gedurende de studie is bij nadere beschouwing en toetsing 'Laden, Lossen, Vervoltransport', het LLV-alternatief, afgefallen. Dit zou inhouden dat bulkschepen op grote schaal vóór de sluisen gelost worden, waarna de lading via transportbanden langs de sluisen wordt gevoerd en achter de sluisen in binnenschepen wordt geladen. Deze oplossing blijkt niet realistisch, onder meer omdat ze slechts voor een deel van de goederenstroom bruikbaar is (bulk) én omdat bij vervoerders de vrees leeft dat de vervoerde stoffen besmet raken met verontreinigingen die na eerdere transporten op de transportbanden zijn achtergebleven. Het onderzoek heeft uitgewezen dat slechts weinig vervoerders daadwerkelijk gebruik van dergelijke faciliteiten zouden willen maken, te weinig om de druk op de Noordersluis te verlichten.

Verder zijn de perspectieven van een zogenoemde Just-In-Time-sluis (JIT-sluis) verkend. In dat geval zou er een extra sluis komen waarin schepen op een vooraf afgesproken tijdstip geschut kunnen worden, zodat er zekerheid is dat deze schepen niet met wachttijden te maken krijgen.





Zo'n JIT-sluis zou in de praktijk echter vrijwel net zo groot moeten zijn als de huidige Noordersluis. Mede daarom heeft deze oplossing geen toegevoegde waarde ten opzichte van het alternatief waarin er een 2^e Noordersluis komt.

3.2 Het Nulalternatief

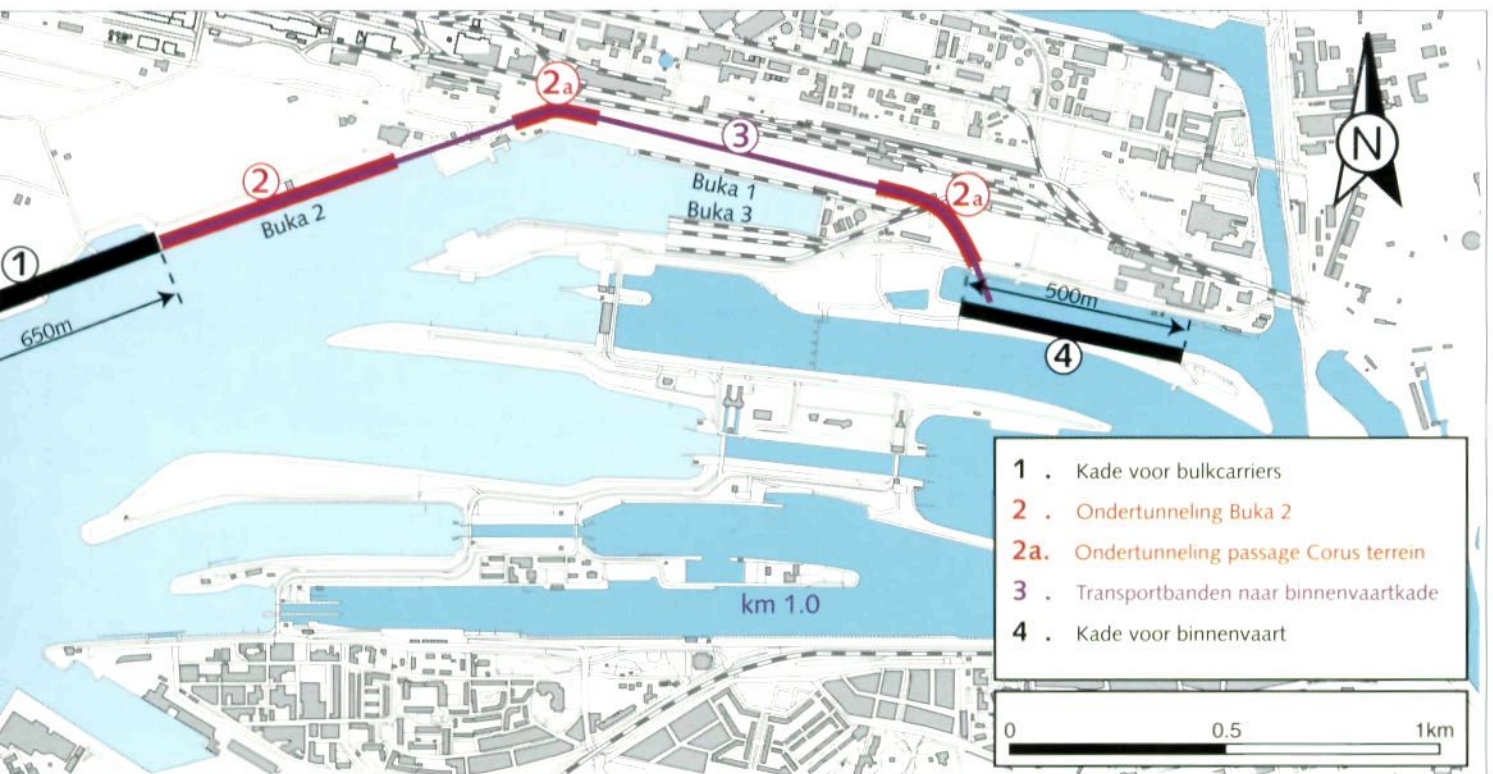
Het Nulalternatief houdt in dat er geen extra maatregelen worden genomen om de zee-toegang te verbeteren. Alleen maatregelen waarover al eerder besluitvorming heeft plaatsgevonden worden uitgevoerd. Het gaat daarbij om de autonome ontwikkeling zoals bijvoorbeeld de reeds lopende renovatie van het sluisencomplex, het in gebruik nemen van de Derde Haven en het uitdiepen van het Noordzeekanaal (tot op ontwerpdiepte).

Het Nulalternatief is een van de keuzemogelijkheden bij de besluitvorming. Daarnaast heeft dit alternatief een methodologische functie. Het vormt namelijk het uitgangspunt voor de beschrijving van de effecten van de andere alternatieven. Die alternatieven worden in de effectbeschrijving dus steeds afgezet tegen een en dezelfde referentiesituatie. Op die manier komen de effecten van de alternatieven zo zuiver mogelijk in beeld.

3.3 Het Nulplusalternatief

Het Nulplusalternatief omvat alle ingrepen die de knelpunten (zie paragraaf 2.5) in de IJgeul en de Voorhaven kunnen wegnemen. Alleen de verbreding van de vaargeul bij het Forteiland blijft achterwege: omdat het Nulplusalternatief de capaciteit van de sluisen niet vergroot, is die breedte dan geen knelpunt. Verder wordt in dit alternatief een aantal aanlegplaatsen aan de oostzijde van de sluisen gerealiseerd.

Figuur 3.2 Voorbeelduitwerking LLV





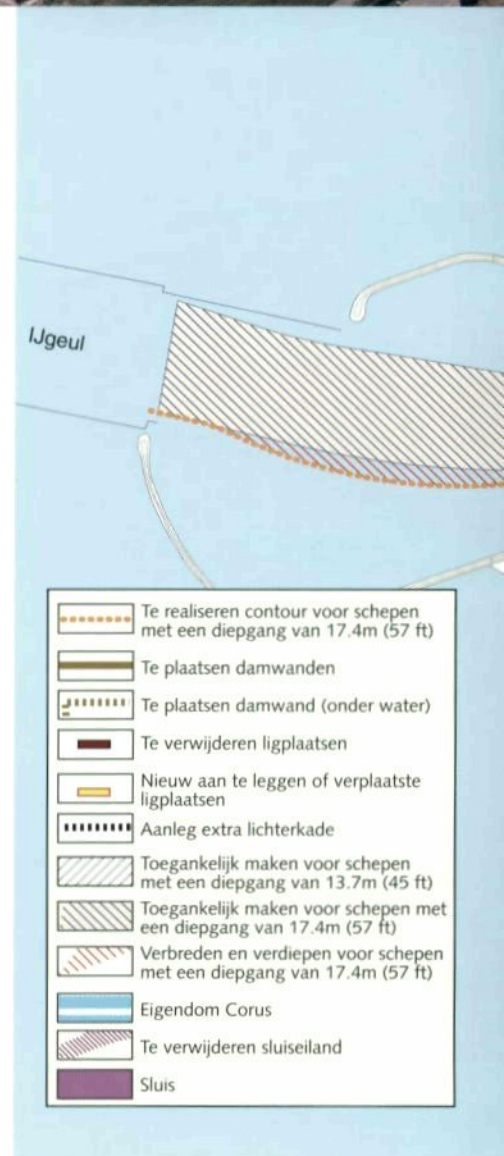
Sluizencomplex

Voor de havenbedrijvigheid vóór de sluizen is het Nulplusalternatief ten opzichte van de huidige situatie voordelig. Maar voor het gebied achter de sluizen heeft het Nulplusalternatief betrekkelijk weinig te bieden. De beperkingen ten aanzien van de capaciteit en de schaalgrootte van het sluizencomplex blijven immers bestaan.

3.4 Het alternatief 2e Noordersluis

Het alternatief 2^e Noordersluis bestaat uit dezelfde maatregelen als het Nulplusalternatief, maar nu met inbegrip van het verbreden van de vaargeul bij het Forteiland. Daar wordt – de naam van het alternatief zegt het al – nog een belangrijke maatregel aan toegevoegd: de aanleg van een 2^e Noordersluis. Die krijgt ongeveer dezelfde afmetingen als de huidige: 400 meter lang en 50 meter breed.

Zo'n 2^e Noordersluis maakt de capaciteit van het sluizencomplex een stuk groter. Het scheepvaartverkeer zal nauwelijks te maken krijgen met wachttijden. De kans dat schepen achter de sluizen 'opgesloten' raken, wordt voorts tot bijna nul gereduceerd. Immers, het is erg onwaarschijnlijk dat twee sluizen door technische mankementen tegelijk uitvallen.

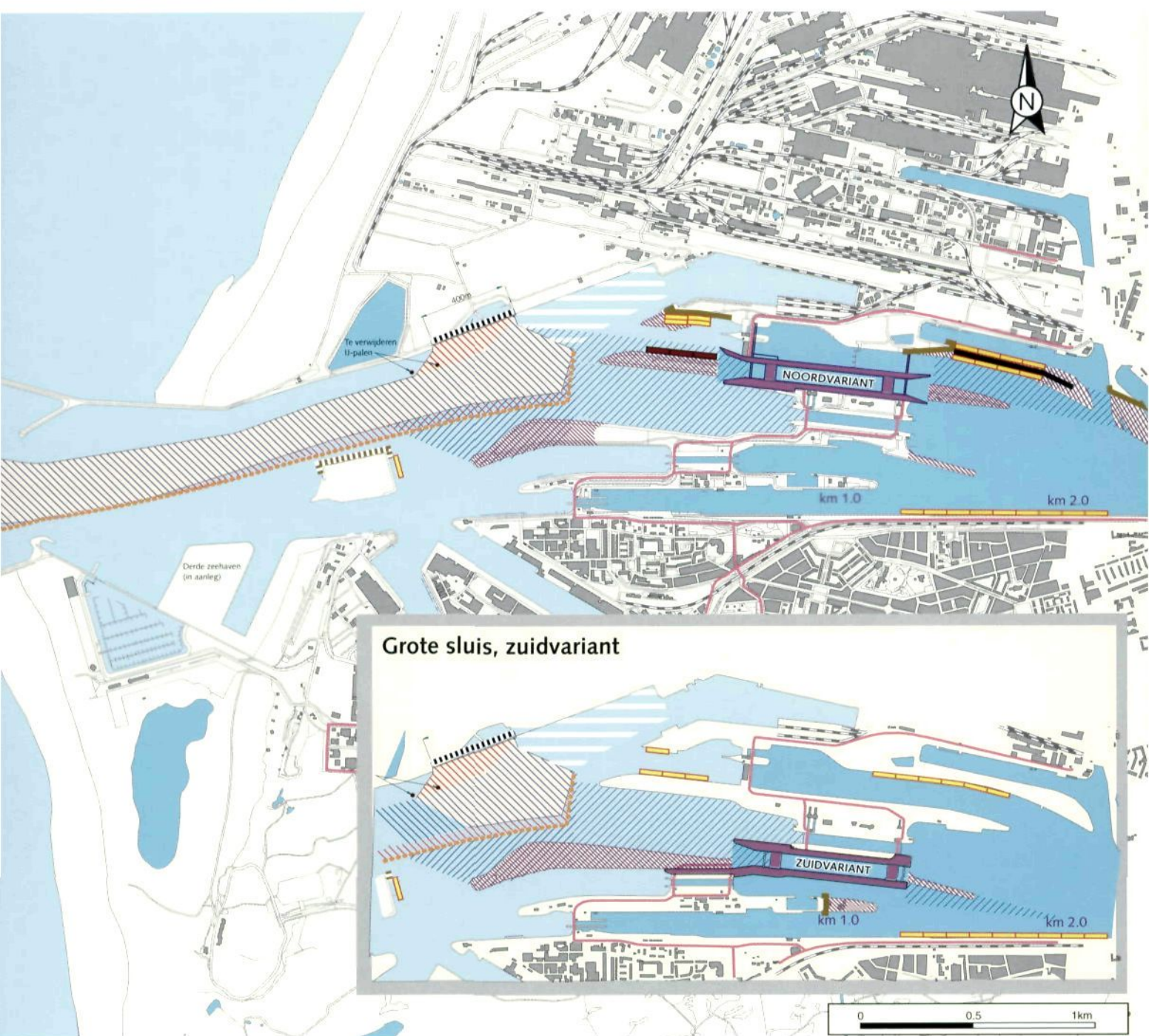


De 2^e Noordersluis kan zowel ten noorden als ten zuiden van de huidige Noordersluis gebouwd worden. Nieuwbouw van een sluis moet in beide varianten binnen het bestaande complex worden ingepast.

3.5 Het Grote sluisalternatief

Het alternatief 2^e Noordersluis voorkomt dat er capaciteitsproblemen optreden, maar komt niet tegemoet aan de trend dat schepen steeds groter (breder) worden. Het Grote sluisalternatief doet dat wél. In dat geval komt er naast de Noordersluis namelijk een nieuwe en grotere sluis: 500 meter lang, 70 meter breed. Ook deze Grote Sluis kan zowel ten noorden als ten zuiden van de huidige Noordersluis gebouwd worden. De nieuwe sluis moet in beide varianten wederom binnen het bestaande complex worden ingepast.

Figuur 3.3 Grote sluisalternatief, noord- en zuidvariant



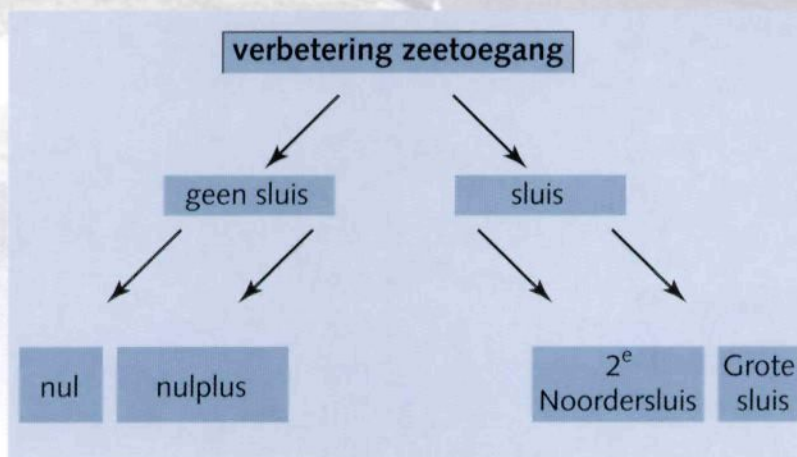
Overzicht van de effecten

Het project Zeepoort IJmond draait om een toekomstig bereikbaarheidsprobleem. Bij de beschrijving van de effecten van de alternatieven is dan ook vanzelfsprekend gekeken naar de mate waarin de alternatieven dit probleem oplossen. Eveneens vanzelfsprekend is dat de feitelijke aanlegkosten van de alternatieven bij de besluitvorming een rol gaan spelen. Maar ook de milieueffecten zijn in kaart gebracht. Wat betekenen de alternatieven bijvoorbeeld voor het toekomstige ruimtegebruik in het NZKG? En wat is de milieubelasting van de aan- en afvoer van goederen en van het woon-werkverkeer?

4.1 Om welke effecten gaat het?

In het vorige hoofdstuk zijn de vier alternatieven voor het project Zeepoort IJmond gepresenteerd:

- geen nieuwe sluis:
 - het Nulalternatief ('niets doen');
 - het Nulplusalternatief (meer ruimte maken in de IJgeul en de Voorhaven);
- bouw van een nieuwe sluis:
 - het 2^e Noordersluisalternatief (een extra sluis met dezelfde afmetingen als de Noordersluis);
 - het Grote sluisalternatief (een extra sluis die langer en breder is dan de Noordersluis).



Figuur 4.1 Beslisboom

Om deze alternatieven te kunnen beoordelen, is inzicht nodig in de effecten die ze teweegbrengen. Daarbij gaat het om effecten voor de bereikbaarheid, de economie en voor het milieu.

et milieu?

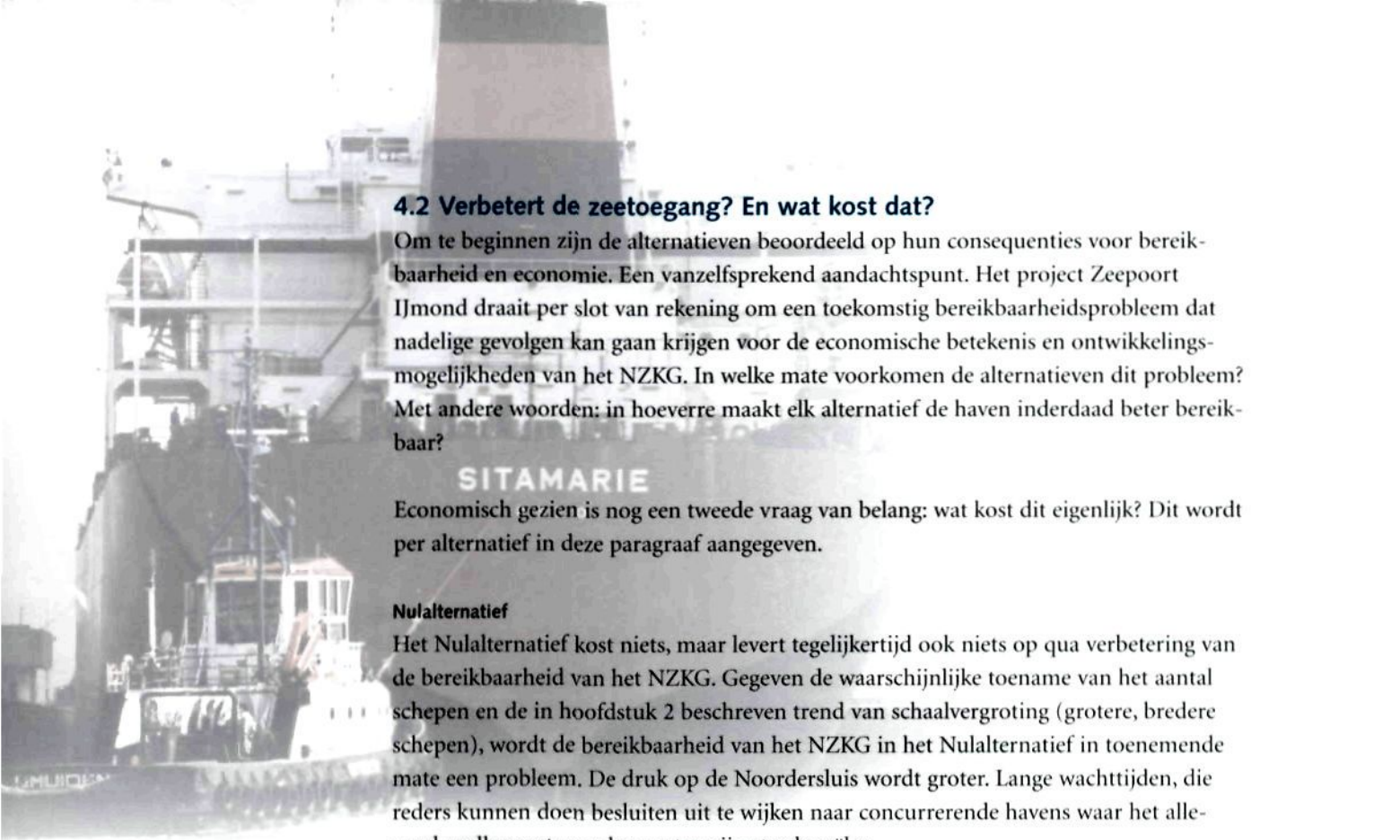
ecten



Bij de alternatieven is er een duidelijke tweedeling tussen het wel of niet aanleggen van een nieuwe sluis. Bij de effecten is die tweedeling minder uitgesproken. Zoals hieronder zal blijken, zit het 'omslagpunt' van effecten (het verschil tussen een beetje effect en veel effect) bijna steeds tussen de alternatieven 2^e Noordersluis en Grote Sluis. Het verschil in de grootte van effecten tussen het Nulplusalternatief en het alternatief 2^e Noordersluis is meestal veel kleiner.

De concrete betekenis van de vier alternatieven voor het milieu en de economie is sterk afhankelijk van macro-economische ontwikkelingen, maar ook van strategische keuzes die de regio nog moet gaan maken. We stipten het al aan in hoofdstuk 2: het NZKG kan inzetten op een mix van doorvoer en verwerking (de 'neutraalstrategie'), maar het is ook mogelijk in te zetten op meer verwerking (de 'productstrategie') of juist meer doorvoer (de 'prijsstrategie'). Dergelijke regionale keuzes hebben samen met de macro-economische ontwikkelingen belangrijke consequenties voor de aard en omvang van de economische en milieueffecten van verbetering van de zeetoegang. Daar komen we in hoofdstuk 5 op terug.

Het overzicht van de effecten heeft in dit hoofdstuk noodzakelijkerwijs een 'kwalitatief' karakter. Exacte getallen zouden een precisie suggereren die een illusie is. Uitgangspunt bij de beschrijving van de alternatieven is steeds het European Coördination scenario voor economische groei van het Centraal Planbureau (CPB) en de keuze van de regio voor de neutraalstrategie.



4.2 Verbeterd de zeetoeegang? En wat kost dat?

Om te beginnen zijn de alternatieven beoordeeld op hun consequenties voor bereikbaarheid en economie. Een vanzelfsprekend aandachtspunt. Het project Zeepoort IJmond draait per slot van rekening om een toekomstig bereikbaarheidsprobleem dat nadelige gevolgen kan gaan krijgen voor de economische betekenis en ontwikkelingsmogelijkheden van het NZKG. In welke mate voorkomen de alternatieven dit probleem? Met andere woorden: in hoeverre maakt elk alternatief de haven inderdaad beter bereikbaar?

SITAMARIE

Economisch gezien is nog een tweede vraag van belang: wat kost dit eigenlijk? Dit wordt per alternatief in deze paragraaf aangegeven.

Nulalternatief

Het Nulalternatief kost niets, maar levert tegelijkertijd ook niets op qua verbetering van de bereikbaarheid van het NZKG. Gegeven de waarschijnlijke toename van het aantal schepen en de in hoofdstuk 2 beschreven trend van schaalvergroting (grotere, bredere schepen), wordt de bereikbaarheid van het NZKG in het Nulalternatief in toenemende mate een probleem. De druk op de Noordersluis wordt groter. Lange wachttijden, die reders kunnen doen besluiten uit te wijken naar concurrerende havens waar het allemaal sneller gaat, worden op termijn steeds reëler.

Met slechts één grote sluis wordt het NZKG in de loop der jaren allengs ook kwetsbaarder. Want als de Noordersluis om welke reden dan ook tijdelijk buiten gebruik moet worden gesteld, is daarmee ook het gebied achter de sluisen verstoken van aan- en afvoer via grote schepen.

Nulplusalternatief

De realisatie van het Nulplusalternatief kost ongeveer 112 miljoen gulden. Daarnaast is 35 miljoen gulden nodig voor de aanpassing van de buitenkades.

De kern van de zaak voor het Nulplusalternatief is dat het voorportaal een opknapbeurt krijgt. Dat maakt het gebied vóór de sluisen beter bereikbaar en veiliger. Van het Nulplusalternatief profiteren vooral de schepen die hun goederen vóór de sluisen lossen en laden. Maar dit heeft nauwelijks effect voor het gebied achter de sluisen.

De alternatieven 2e Noordersluis en Grote Sluis

De aanleg van een 2^e Noordersluis kost ongeveer 1,4 miljard gulden. De aanleg van een Grote Sluis kost ongeveer 1,7 miljard gulden. De maatregelen uit het Nulplusalternatief (in de IJgeul en de Voorhaven) zijn in deze ramingen inbegrepen.

Een 2^e Noordersluis en een Grote Sluis verbeteren beide de bereikbaarheid van het gebied voor en achter de sluisen. Een extra sluis maakt het NZKG ook minder kwetsbaar voor storingen waardoor een sluis tijdelijk buiten gebruik gesteld moet worden.

Het verschil betreft vooral de langere termijn. Een nieuwe Grote Sluis kan meer schepen en grotere schepen verwerken dan een 2^e Noordersluis. Een Grote Sluis is ook beter geschikt om bij een verdere schaalvergroting van de scheepvaart de bereikbaarheid van het gebied achter de sluisen op peil te houden. De Grote Sluis is, met andere woorden, meer toekomstvast.

4.3 Milieueffecten

Onderscheid tussen indirecte en directe milieueffecten

Verbetering van de zeetoegang schept voorwaarden voor een verdere economische ontwikkeling. Die economische ontwikkeling, zo zij zich voordoet, veroorzaakt op haar beurt milieueffecten. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het ruimtegebruik in het havengebied, en de milieubelasting van op- en overslag en verwerking van goederen en het woonwerkverkeer.

Dit zijn *indirecte milieueffecten*. Ze worden immers niet rechtstreeks veroorzaakt door concrete maatregelen zoals het uitdiepen van de IJgeul of de aanleg van een nieuwe sluis. In plaats daarvan zijn de indirecte effecten het gevolg van groei van bedrijvigheid, veroorzaakt door extra goederenstromen die de haven mogelijk gaan bereiken. Hierbij is van belang hoe het NZKG zich verder zal ontwikkelen. Het gaat dan vooral om de verhouding tussen doorvoer en verwerking. De invulling hiervan wordt in belangrijke mate door de regio bepaald.

Behalve indirecte milieueffecten zijn er ook *directe milieueffecten*: de tijdelijke gevolgen voor het milieu van de mogelijke concrete maatregelen bij de aanleg en de blijvende effecten in de fase van het gebruik. Denk bijvoorbeeld aan aantasting van broedgebied van vogels en geluidhinder.

De directe milieueffecten worden veroorzaakt door concrete maatregelen: verdieping van de IJgeul, verruiming van de Voorhaven, eventueel de aanleg van een nieuwe sluis. Ook het grotere aantal langsvarende schepen als gevolg van deze maatregelen en de laad-, los- en lichteractiviteiten die met deze extra scheepvaart verbonden zijn, zorgen voor milieueffecten.

Het Noorzeekanaal ter hoogte van Spaarnwoude





Een belangrijke kanttekening bij de indirecte en directe milieueffecten is overigens dat het NZKG op dit moment allesbehalve een 'maagdelijk natuurgebied' is. We hebben het hier over een sterk geïndustrialiseerde regio, die ook al in de huidige situatie met veel milieuproblemen te kampen heeft.

Indirecte milieueffecten

KLIMAAT EN LUCHTKWALITEIT

Het Grote sluisalternatief maakt een aanzienlijke toename van de goederenstroom naar het NZKG mogelijk, en daarmee ook toenemende bedrijvigheid. Meer goederen en meer bedrijvigheid betekenen een merkbare toename van de emissies van CO₂, NO_x en van fijn stof ten opzichte van het Nulalternatief.

Ook het alternatief 2^e Noordersluis en het Nulplusalternatief leiden waarschijnlijk tot meer bedrijvigheid in het NZKG, maar de indirecte milieueffecten daarvan zijn geringer dan die van het Grote sluisalternatief.

RUIMTEGEBRUIK

Als de goederenstroom groeit, neemt ook de behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid in het havengebied toe. Het gaat daarbij om *kadegebonden* bedrijvigheid (bijvoorbeeld op- en overslagbedrijven) en *havengebonden* bedrijvigheid (verwerkende bedrijven die een sterke relatie met de haven hebben). In het Nulalternatief is circa 500 hectare beschikbaar voor nieuwe bedrijvigheid. Dit betreft voornamelijk de Afrikahaven; de Wijkermeerpolder is bij deze 500 hectare niet meegeteld.

Vormen het European Coördination scenario en de keuze van de regio voor de neutraalstrategie het uitgangspunt, dan is de verwachting dat er bij het Nulplusalternatief en het alternatief 2^e Noordersluis geen ruimte tekort in het havengebied ontstaat. Het Grote sluisalternatief zou wel tot





een beperkt ruimtetekort kunnen leiden. Dit is afhankelijk van de economische ontwikkeling in het gebied.

MOBILITEIT

Meer aanvoer van goederen naar het NZKG betekent automatisch ook dat de omvang van de goederenstroom naar het achterland groeit. Dat gaat vooral per schip en per vrachtauto. Het Nulplusalternatief en de beide sluisalternatieven geven echter waarschijnlijk geen problemen voor de belasting van het huidige (vaar)wegennet.

Meer bedrijvigheid biedt meer werkgelegenheid en leidt daarmee ook tot meer woonwerkverkeer. De regio houdt echter hoe dan ook al rekening met een stevige toename van het woonwerkverkeer in de toekomst. Verbetering van de zeetoegang zal aan deze autonome groei geen belangrijke extra toename toevoegen, zo is de verwachting.

Directe milieueffecten

WOON- EN LEEFMILIEU

Werkzaamheden aan verbetering van de zeetoegang kunnen hinder voor de omgeving opleveren door bijvoorbeeld het plaatsen van damwanden, hei-activiteiten en bouwverkeer. De bouw van een nieuwe sluis vraagt (veel) meer tijd dan de uitvoering van maatregelen in het Nulplusalternatief. De hinder voor de omgeving zal dan ook bij de sluisalternatieven groter zijn dan bij het Nulplusalternatief.

Belangrijk is overigens wel dat als uitgangspunt geldt dat bestaande verbindingen onder het Noordzeekanaal door of over de sluizen gehandhaafd blijven. Bereikbaarheid voor het wegverkeer wordt dus geen probleem, ongeacht welk alternatief de voorkeur krijgt.

Nadat de maatregelen zijn genomen worden er meer schepen gelichter, vooral in het Grote sluisalternatief. Deze activiteit zorgt ervoor dat in dit alternatief de stofhinder toeneemt in vergelijking met het Nulalternatief. Dit kan een probleem zijn, omdat nu al de concentraties stof op of boven de landelijke normen liggen. In de overige alternatieven neemt het gebruik van de nieuwe zeetoegang (veel) minder toe, en zijn er dus ook minder effecten.

De kans op slachtoffers als gevolg van ongevallen met schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren (externe veiligheid) blijft in elk alternatief ruim onder de gestelde normwaarden. Dit geldt ook voor de geluidbelasting in en om het havengebied. Wel neemt in het Grote sluisalternatief de periode toe waarin geluidhinder als gevolg van het lichtenen wordt ondervonden.

BODEM EN WATER

Bij alle maatregelen die de zeetoeegang verbeteren is grondverzet nodig. Omdat een deel van de grond in Zeepoort IJmond verontreinigd is, en te vergraven verontreinigde grond op een verantwoorde wijze (daar zijn wettelijke regels voor) wordt opgeborgen en/of verwerkt, zal uiteindelijk de bodemkwaliteit in Zeepoort IJmond verbeteren. Zowel de omvang van het grondverzet als de verbetering van de bodemkwaliteit zijn het grootst wanneer een nieuwe sluis aan de noordzijde van het bestaande complex wordt aangelegd.

Er kunnen zich enkele effecten op het oppervlaktewater in de gebruiksfase voordoen. Het Noordzeekanaal ontvangt als er een nieuwe sluis in bedrijf is, meer zout water als gevolg van het schutten. Dit leidt echter niet tot merkbare effecten op de kwaliteit van oppervlakte- en grondwater.

Meer scheepvaart op het kanaal leidt wel tot meer waterverontreiniging: slijtage en uitloging zorgen ervoor dat conserveringsmiddelen die op scheepsrompen worden toegepast in het oppervlaktewater terechtkomen. Vergeleken met de effecten die de scheepvaart nu al heeft, levert extra scheepvaartverkeer na de eventuele aanleg van een nieuwe sluis evenwel geen merkbare extra toename van de waterverontreiniging op.

NATUUR EN LANDSCHAP

Vooraf het verwijderen van (delen van) landtongen voor de aanleg van een nieuwe sluis heeft gevolgen voor natuur, landschap, archeologie en cultuurhistorie in het gebied, al zijn deze gevolgen niet bijzonder groot door de beperkte kwaliteiten die het gebied nu heeft. Effecten op natuur kunnen optreden door verkleining van het broedgebied van vogels, met name het visdiefje. Het totale effect op natuur en landschap is in vergelijking met het Nulalternatief nauwelijks merkbaar. Gezien de ver teruggaande bewoningsgeschiedenis van IJmond is aannemelijk dat grondverzet het bodemarchief verstoort. Daarom leiden alle alternatieven, ook het Nulplusalternatief, tot een verslechtering van de situatie voor archeologie ten opzichte van het Nulalternatief.

De aanleg van een nieuwe sluis (2^e Noordersluis, Grote sluis) zorgt voor enige negatieve effecten op landschap en cultuurhistorie. Dit heeft ook te maken met aantasting van monumenten van nieuwe bouwkunst in het gebied.



Het meest milieuvriendelijke alternatief

Het is een wettelijke verplichting in een Trajectnota/MER een zogenoemd meest milieuvriendelijk alternatief te beschrijven. Het gaat bij zo'n MMA om een oplossing die op milieugebied het onderste uit de kan haalt, maar tegelijkertijd wél realistisch en dus ook betaalbaar is.

In het geval van het project Zeepoort IJmond is het nauwelijks mogelijk gebleken een zelfstandig, op zichzelf staand MMA uit te werken. Het Nulplusalternatief geeft de minste milieubelasting, maar dit is tegelijkertijd de oplossing met het laagste ambitieniveau. In het geval van het project Zeepoort IJmond vormt een milieuprobleem niet de directe aanleiding voor een verkenning van mogelijke oplossingen. En dan heeft het weinig zin uitsluitend een milieubeoordeling in strikte zin maatgevend te maken voor de omschrijving van het MMA. Met het MMA voor Zeepoort IJmond kunnen kansen benut worden die zich voordoen bij de realisatie van het gewenste alternatief.



Visdiefjes (W.H.Klomp/Foto Natura)

In deze studie is erkend dat het ambitieniveau – hoe ver willen we gaan en hoeveel geld hebben we er voor over? – doorslaggevend is bij de besluitvorming. De ham-vraag is in dit geval: moet er wel of niet een nieuwe sluis komen? En zo ja: moet dit dan een nieuwe sluis worden met dezelfde afmetingen als de Noordersluis, of een grotere? Is deze knoop eenmaal doorgehakt, dan zijn er verschillende mogelijkheden om, gekoppeld aan de werkzaamheden voor het uitverkoren alternatief, aanvullende milieumaatregelen uit te voeren. Een kleine greep daaruit:

- aanleg van natuurvriendelijke oevers ter hoogte van de Zuiderpolder;
- creatie van nieuwe ruimte voor broedvogels;
- versterking van de beleevingswaarde voor recreanten van het sluisencomplex en de omgeving ervan;
- extra aandacht voor de architectonische vormgeving van eventuele nieuwe bouwwerken.

Bij de aanstaande besluitvorming zijn dit soort mogelijke aanvullende maatregelen een belangrijk aandachtspunt.

De balans opgemaakt

Wat gaat het worden? 'Niets doen', het Nulplusalternatief, een 2e Noordersluis of een Grote Sluis? Elk alternatief heeft zo z'n eigen voor- en nadelen. De alternatieven zijn bovendien erg ongelijksoortig. Vooral de verschillen tussen het Nulalternatief en het Nulplusalternatief aan de ene kant en de twee sluisalternatieven aan de andere kant zijn erg groot. Dit betekent dat er appels met peren vergeleken moeten worden om tot een keuze te komen. Die keuze zal dan ook allerminst eenvoudig zijn. Dit hoofdstuk maakt de balans op, inclusief een economische kosten-batenanalyse. De hamvraag bij de besluitvorming is: moet er wel of geen nieuwe sluis gebouwd worden?

5.1 De alternatieven en effecten in breder perspectief

In dit hoofdstuk komen de alternatieven en hun economische en milieueffecten nogmaals aan de orde, maar nu in een breder perspectief.

In het vorige hoofdstuk is een overzicht gegeven van de mate waarin de alternatieven de zeetoegang verbeteren. Voor de besluitvorming is echter van belang dat verbetering van de zeetoegang geen doel op zich is. Of zo'n verbetering zinvol is, en in welke mate, is alleen te beoordelen in de context van mondiale en regionale ontwikkelingen die voor het uiteindelijke succes van het NZKG minstens zo belangrijk zijn.

Voor het project Zeepoort IJmond is een economische kosten-batenanalyse uitgevoerd: wat kost een alternatief en wat kunnen de regio en Nederland eraan verdienen? Uit deze kosten-batenanalyse blijkt onder meer dat het rendement van investeringen – behalve van onbeïnvloedbare macro-economische ontwikkelingen – ook afhankelijk is van de economische strategie waarop de regio gaat inzetten. Voor de aard en omvang van de milieueffecten geldt hetzelfde.



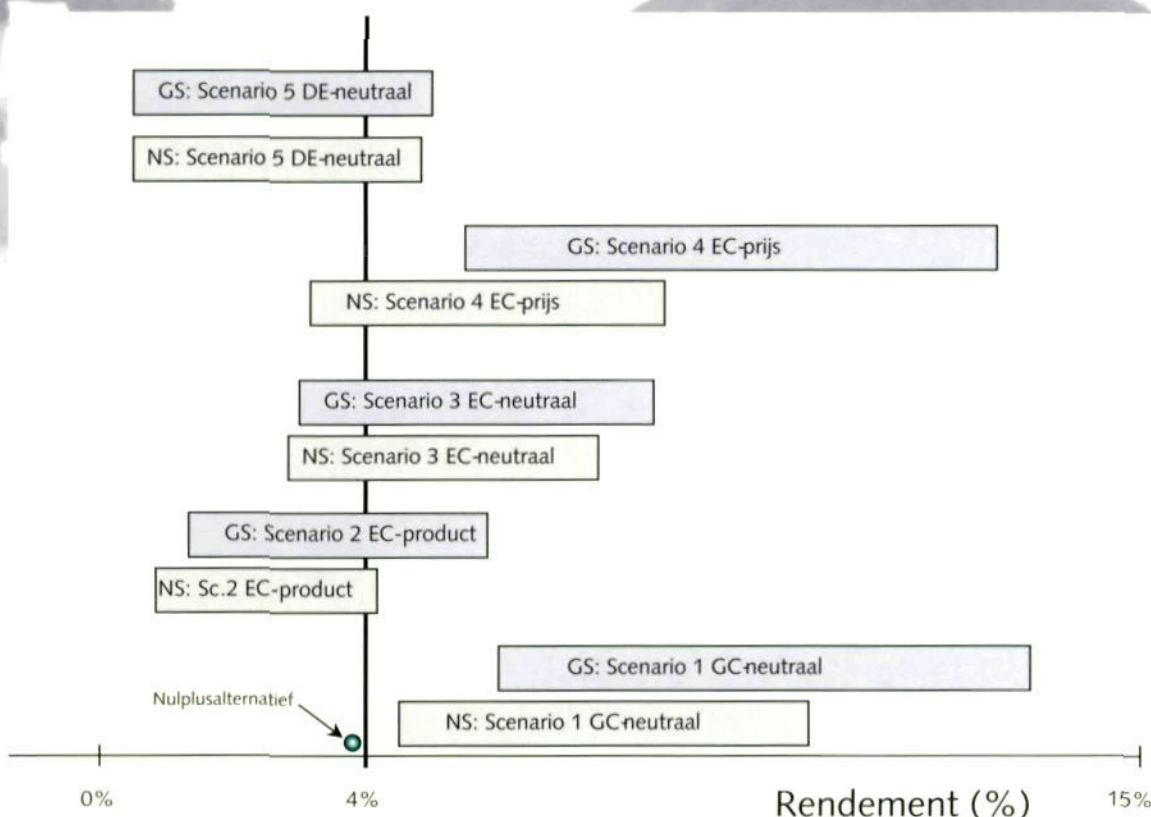
5.2 Economische kosten en baten

Verbetering van de zeetoegang schept de voorwaarden voor een verdere groei van doorvoer en verwerking van goederen in het NZKG. Als deze groei zich vervolgens inderdaad gaat voordoen, dan is dit gunstig voor de regio en voor de Nederlandse economie. Zonder verbetering van de zeetoegang (het Nulalternatief) komt een deel van de goederenstroom op den duur niet via het NZKG aan land, maar via andere havens in Nederland of elders in Europa. Wanneer een belangrijk deel van de goederenstroom zich verplaatst naar andere Nederlandse havens, dan zijn er voor de Nederlandse economie geen verliezen. Die ontstaan er wél als goederenstromen deels naar buitenlandse havens weglekken.

De uitkomsten van de economische kosten-batenanalyse die voor het project Zeepoort IJmond is gemaakt, komen in essentie neer op het saldo van de kosten van de verbetering (wat moet je ervoor betalen?) en de baten van deze verbetering (wat verdien je ermee?). Het uitgangspunt voor de rekensommen is dat de investeringen plaatsvinden tussen 2006 en 2010 en dat de baten geïnd worden in een exploitatieperiode van 25 jaar, vanaf 2010 tot 2035.

In de beoordeling van de berekeningen is rekening gehouden met een maatschappelijke rendementseis van 4%. Als het rendement hoger is dan 4%, dan kan het alternatief als

Figuur 5.1
Rendement van de
sluisalternatieven bin-
nen een bandbreedte
en bij verschillende
scenario's, en van het
Nulplusalternatief





een maatschappelijk verantwoorde investering worden gezien. Zoals de figuur laat zien, is de spreiding in het berekende rendement groot. Al te stellige voorspellingen over het terugverdienen van de investeringen in de zeetoegang zijn dus niet mogelijk. De figuur laat ook zien dat verschillende aannames over economische ontwikkelingen grote invloed kunnen hebben op het berekende rendement.

Kijken we naar de twee sluisalternatieven, dan kan een Grote Sluis in principe rendabeler zijn dan een 2^e Noordersluis. Een kanttekening hierbij is wel dat het rendement van een Grote Sluis gevoeliger is voor mondiale en regionale economische ontwikkelingen dan het rendement van een 2^e Noordersluis. De investeringen in een Grote Sluis worden sneller en royaler terugverdiend bij een sterkere mondiale economische groei en wanneer de regio kiest voor de prijsstrategie (meer accent op doorvoer van goederen) dan bij de 2^e Noordersluis. Maar de mondiale economische groei kan ook achterblijven, en de regio kan ook kiezen voor een productstrategie, wat betekent dat er meer nadruk

		Verbetering zeetoegang																					
		Geen sluis		Sluis																			
Thema	aspect	Nul	Nulplus	2e Noordersluis	Grote sluis																		
Scheepvaart																							
	Bereikbaarheid voor sluizen	0	+	+	+																		
	Bereikbaarheid achter sluizen	0	0	+	++																		
	Betrouwbaarheid	0	0	+	+																		
	Nautische veiligheid	0	+	0	0																		
Totaal scheepvaart		0	0	+	++																		
Economie																							
	Vermindering transportkosten *)	0	61	89-122	112-159																		
	Bedrijvigheidseffecten *)	0	4	176-447	277-672																		
	Imago	0	0	+	++																		
	Investeringskosten (in mln EURO)**)	0	51	614	760																		
*) netto contante waarde, in miljoen EURO, scenario 3, berekend vanaf 2035 **) gemiddelde investeringskosten van noordelijke en zuidelijke ligging																							
Score ten opzichte van het Nulalternatief bij een matige economische groei en een neutrale regionale strategie <table> <tr> <td>+++</td><td>Zeer positief, sterke verbetering</td> <td>0</td><td>Neutraal/geen tot beperkt effect</td> <td>-</td><td>Matig negatief, lichte verslechtering</td> </tr> <tr> <td>++</td><td>Positief, aanzienlijke verbetering</td> <td></td><td></td> <td>--</td><td>Negatief, aanzienlijke verslechtering</td> </tr> <tr> <td>+</td><td>Matig positief, lichte verbetering</td> <td></td><td></td> <td>---</td><td>Zeer negatief, sterke verslechtering</td> </tr> </table>						+++	Zeer positief, sterke verbetering	0	Neutraal/geen tot beperkt effect	-	Matig negatief, lichte verslechtering	++	Positief, aanzienlijke verbetering			--	Negatief, aanzienlijke verslechtering	+	Matig positief, lichte verbetering			---	Zeer negatief, sterke verslechtering
+++	Zeer positief, sterke verbetering	0	Neutraal/geen tot beperkt effect	-	Matig negatief, lichte verslechtering																		
++	Positief, aanzienlijke verbetering			--	Negatief, aanzienlijke verslechtering																		
+	Matig positief, lichte verbetering			---	Zeer negatief, sterke verslechtering																		

Tabel 5.1 Beoordeling van de effecten op bereikbaarheid en economie

komt te liggen op verwerking van de aangevoerde goederen (en minder op de omvang van de goederenstroom). Investeren in de aanleg van een Grote Sluis of een 2^e Noordersluis is in dat geval minder rendabel (het knelpunt is dan ook minder), maar er is dan nog geenszins sprake van ‘weggegooid geld’.

5.3 Het milieu

Als keerzijde van de economische bedrijvigheid hebben bewoners van het NZKG al vele jaren te kampen met problemen met de kwaliteit van de leefomgeving. De belangrijkste problemen zijn stofemissies vanuit de industrie en de milieueffecten van een sterk toegenomen mobiliteit. Deze problemen zullen in de toekomst de lokale milieuaagenda blijven bepalen.

De toename van goederenstromen na aanleg van een Grote Sluis zal de CO₂-uitstoot in de regio doen toenemen. Wanneer de regio via de prijsstrategie streeft naar een grotere doorvoer van goederen, neemt ook de uitstoot van NO_x en SO₂ toe. Een kleinere toename van NO_x-uitstoot doet zich in deze strategie voor wanneer in plaats van een Grote Sluis een 2^e Noordersluis wordt gebouwd.

In het European Coördination scenario, gecombineerd met de neutraalstrategie, leidt alleen het Grote sluisalternatief wellicht tot een beperkt ruimtetekort. Groeit de goederenstroom sterker – vanwege mondiale economische ontwikkelingen en/of omdat de regio ervoor kiest het NZKG meer het karakter van een doorvoerhaven te geven – dan kan er ook in het alternatief 2^e Noordersluis een ruimtetekort ontstaan.

		Verbetering zeetoegang			
		Geen sluis		Sluis	
Thema	Aspect	Nul	Nulplus	2e Noordersluis	Grote sluis
Milieu	Klimaat	0	0	0	0
	Lucht	0	0	0	0
	Stof	0	0	0	-
	Totaal milieu	0	0	0	0
Ruimte	Ruimtedruk	0	0	0	-
	Totaal ruimte	0	0	0	-
Mobiliteit	Personenmobiliteit	0	0	-	-
	Goederentransport	0	0	-	---
	Totaal mobiliteit	0	0	-	-

Score ten opzichte van het Nulalternatief bij een matige economische groei en een neutrale regionale strategie			
+++	Zeer positief, sterke verbetering	0	Neutraal/geen tot beperkt effect
++	Positief, aanzienlijke verbetering		
+	Matig positief, lichte verbetering		
-	Matig negatief, lichte verslechtering		
---	Negatief, aanzienlijke verslechtering		
---	Zeer negatief, sterke verslechtering		

Tabel 5.2 Beoordeling van de indirecte milieueffecten



Stof bij overslag

Het milieubeeld wordt niet ingrijpend beïnvloed als gevolg van een keuze voor een van de alternatieven die de bereikbaarheid van het NZKG verbeteren. Bewoners zullen in hun leefomgeving wel het nodige merken van veranderingen in economische ontwikkelingen in de regio, maar betrekkelijk weinig van milieueffecten die het gevolg zijn van veranderingen in de kwaliteit van de zeetoegang. Effecten van werkzaamheden bij de aanleg van een nieuwe sluis kunnen voor bewoners plaatselijk en tijdelijk merkbaar zijn, maar treden op in een omgeving die ook nu al een dynamisch karakter heeft. Wel kunnen maatregelen die in het meest milieuvriendelijk alternatief voorzien zijn, ertoe bijdragen dat de kwaliteit van de leefomgeving juist verbetert.

De meest vergaande verandering in de kwaliteit van de zeetoegang, namelijk de bouw van een Grote Sluis, leidt er echter wel toe dat in de prijsstrategie de stofproblematiek verergerd door toename van stofemissies, met als gevolg een grotere kans op overschrijding van de landelijke norm voor fijn-stofgehalte in de lucht. Dit komt door een fors toenemende overslag en doorvoer van goederenstromen. Bij een productstrategie leidt de bouw van een Grote Sluis indirect tot meer mobiliteitsproblemen. Verwacht wordt dan een forse ontwikkeling van niet-havengebonden bedrijvigheid, bijvoorbeeld dienstverlening. Dit levert meer woonwerkverkeer op, en daarmee meer problemen met de mobiliteit in de regio dan in het Nulalternatief.

5.4 De hamvraag: moet er een extra sluis komen?

Bij veel infrastructuurprojecten valt er te kiezen uit 'een beetje meer' of 'een beetje minder', bijvoorbeeld: wel of geen verdiepte ligging ter hoogte van locatie X, wel of geen omleiding bij woonkern Y, wel of geen extra natuurontwikkeling langs de oevers in traject Z?. Bij het project Zeepoort IJmond daarentegen gaat het – enigszins geforceerd gesteld – om een keuze tussen 'alles of (bijna) niets'. Waarbij 'alles' gelijk staat aan een extra sluis, en '(bijna) niets' aan het Nulalternatief of het Nulplusalternatief.

		Verbetering zeetoegang			
		Geen sluis		Sluis	
Thema	Aspect	Nul	Nulplus	2e Noorder-sluis	Grote sluis
Woon- en leefmilieu					
	Geluid	0	0	0	0
	Luchtkwaliteit	0	0	-	---
	Externe veiligheid	0	0	0	0
	Aanlegfase	0	0	0	0
Totaal woon- en leefmilieu		0	0	0	-
Bodem en water					
	Waterbodem en landbodem	0	0	0	0
	Oppervlaktewaterkwaliteit	0	0	0	-
	Grondwater	0	0	0	0
Totaal bodem en water		0	0	0	0
Natuur en landschap					
	Natuur nat	0	0	0	0
	Natuur droog	0	0	---	---
	Landschap	0	0	0	0
	Cultuurhistorie	0	0	-	-
	Archeologie	0	-	---	---
Totaal natuur en landschap		0	0	-	-

Score ten opzichte van het Nulalternatief bij een matige economische groei en een neutrale regionale strategie			
+++	Zeer positief, sterke verbetering	0	Neutraal/geen tot beperkt effect
++	Positief, aanzienlijke verbetering		
+	Matig positief, lichte verbetering		
-	Matig negatief, lichte verslechtering		
---	Negatief, aanzienlijke verslechtering		
---	Zeer negatief, sterke verslechtering		

Tabel 5.3 Beoordeling van de directe milieueffecten

De verschillen tussen het Nulalternatief en het Nulplusalternatief aan de ene kant en de twee sluisalternatieven aan de andere kant zijn erg groot. Alleen al als het om de aanlegkosten gaat: het Nulalternatief kost niets en het Nulplusalternatief kost 'slechts' circa 112 miljoen gulden, terwijl bij de aanleg van een tweede sluis ineens een sprong gemaakt wordt naar een investering van minimaal 1,4 miljard gulden. En daar zit niets tussenin: een tussenoplossing zoals een kleinere en goedkopere extra sluis heeft geen zin.

De hamvraag bij de besluitvorming is: moet er een extra sluis komen? Luidt de conclusie dat dit niet nodig, niet haalbaar, niet betaalbaar of op grond van milieueffecten niet wenselijk is, dan gaat de keuze tussen het Nulalternatief en het Nulplusalternatief. Komen de betrokken partijen tot de slotsom dat er wél een extra sluis gebouwd moet worden, dan zijn er opnieuw twee mogelijkheden: een 2^e Noordersluis van 1,4 miljard gulden of een Grote Sluis van 1,7 miljard gulden.

Op weg naar een b

De publicatie van de Trajectnota/MER is het startsein voor een inspraakronde die acht weken duurt. Verder vormt de nota de basis voor overleg met de overheden en het bedrijfsleven in de regio. Hoe kunt u reageren? Wat gebeurt er met uw reactie? En wat zijn de volgende stappen in de procedure?

Inspraak, advies en overleg

Bij de inspraak staan twee vragen centraal:

- Bevat de Trajectnota/MER voldoende informatie om een verantwoord besluit te kunnen nemen?
- Welke oplossing moet volgens u de voorkeur krijgen en welke argumenten zijn daarvoor van belang?

De Trajectnota/MER ligt gedurende acht weken ter inzage op een groot aantal adressen in de regio. In deze periode kunt u schriftelijk reageren, en desgewenst ook mondeling tijdens een inspraakavond die tegen het einde van de inspraakperiode plaatsvindt.

Allerlei praktische gegevens (adressen, data, locaties, termijnen) zijn te vinden in de losbladige 'inspraakwijzer' en in advertenties in lokale en regionale media.

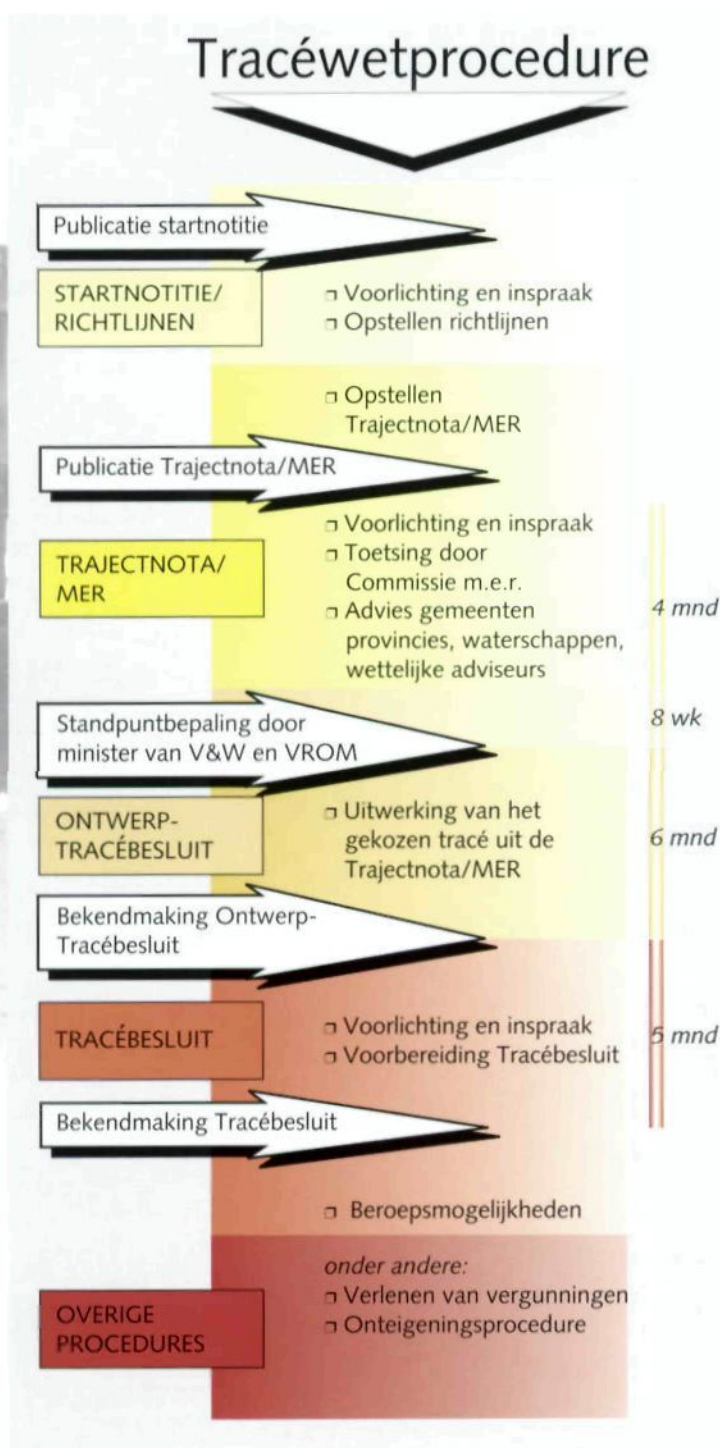
Behalve voor de inspraak wordt de Trajectnota/MER ook gebruikt voor uitgebreid overleg met de betrokken overheden in de regio en het bedrijfsleven. Immers, een eventuele verbetering van de zeetoegang kan alleen in nauwe samenwerking en met medewerking van de regio gerealiseerd worden.

Verder zijn er verschillende instanties die adviezen uitbrengen aan het bevoegd gezag.

Wat gebeurt er met uw reactie?

De inspraakreacties spelen op verschillende manieren een rol bij de procedurestappen die na de inspraak volgen. Om te beginnen worden afschriften van alle reacties toegezonden aan het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur en de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze instanties gebruiken de reacties voor hun advies dat zij voorafgaand aan de besluitvorming aan het bevoegd gezag aanbieden. Verder zullen de ministers van V&W en VROM (en het bestuur van de provincie) de reacties bij hun standpuntbepaling betrekken.

sluit



Figuur 6.1
Trajectnota/MER procedure

Standpunt

Op basis van de Trajectnota/MER, de inspraakreacties, de adviezen en de uitkomsten van het overleg in de regio, besluit het bevoegd gezag welk alternatief voor het project Zeepoort IJmond de voorkeur krijgt. Dit wordt kenbaar gemaakt in een 'standpunt'. Volgens de huidige planning verschijnt dit standpunt eind van dit jaar.

Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit

De oplossing die de voorkeur krijgt wordt gedetailleerd uitgewerkt in een zogenoemd ontwerp-Tracébesluit. Als dit gereed is, is er opnieuw inspraak, advies en bestuurlijk overleg. Daarna wordt een definitief Tracébesluit vastgesteld. Daartegen is beroep mogelijk bij de Raad van State.

Aan de slag?

Op welk moment de eventuele werkzaamheden beginnen, is op dit moment nauwelijks aan te geven. Dat hangt onder meer sterk af van welke oplossing de voorkeur krijgt. Ook de financiering van de maatregelen zal nog veel tijd vragen. Wordt er gekozen voor een nieuwe sluis, dan zal de aanleg daarvan hoogstwaarschijnlijk niet vóór 2004 van start gaan.

