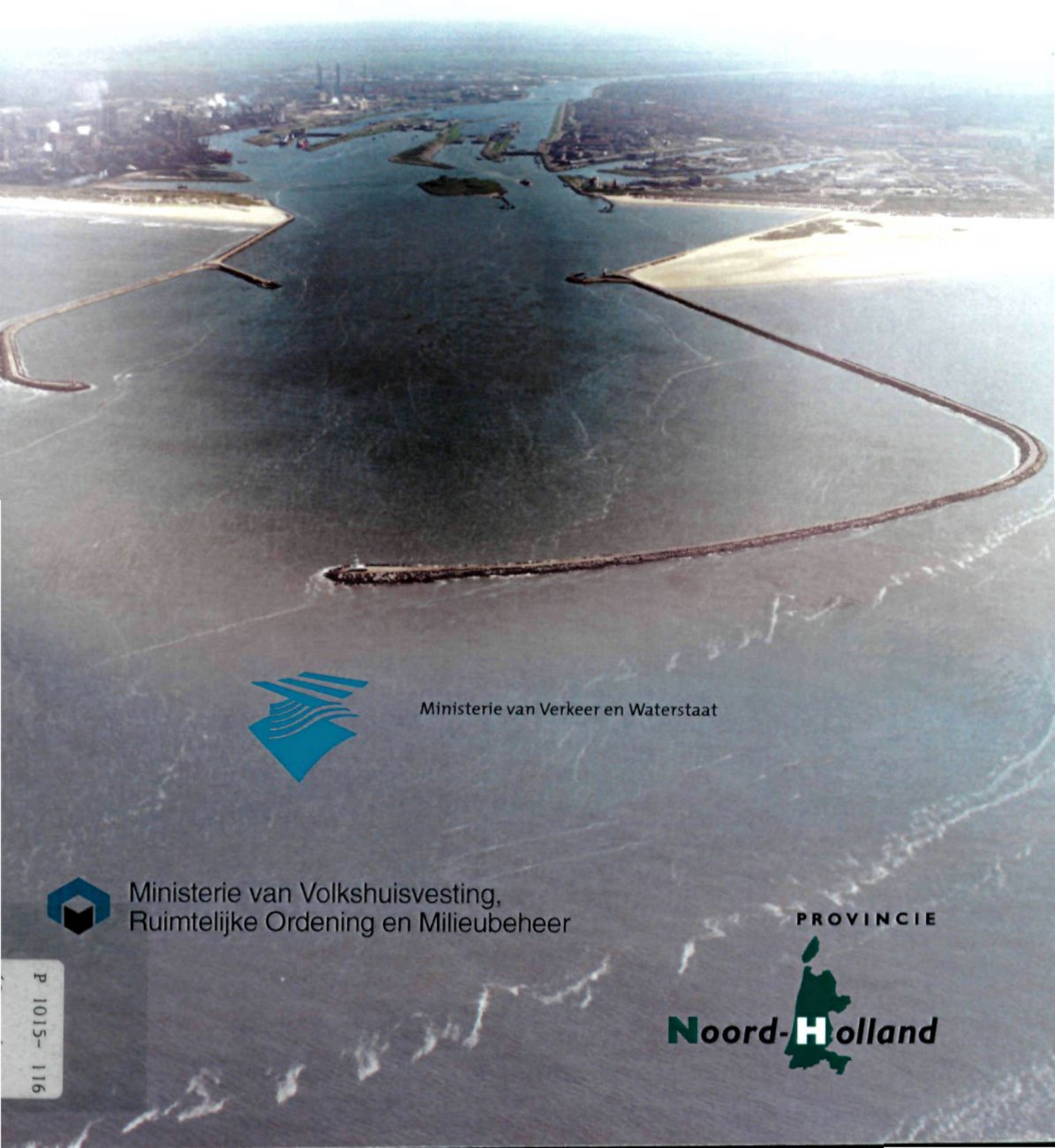


1015-116
(2e)

Richtlijnen voor de Trajectnota /MER Zeepoort IJmond



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

PROVINCIE



Richtlijnen voor de Trajectnota/MER Zeepoort IJmond

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer, in verband met besluitvorming ingevolge de Tracéwet,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,



T. Netelenbos

's-Gravenhage, maart 2000

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,



drs. J/P. Pronk

's-Gravenhage, maart 2000

Tevens vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, bevoegd gezag voor zover een besluit wordt genomen ex artikel 7 van de Wet op de Waterkering,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
namens deze,



drs. M.A. Wildekamp

Haarlem, maart 2000

Richtlijnen voor de Trajectnota /MER Zeepoort IJmond

Maart 2000

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Provincie Noord-Holland

.....
Colofon

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Goederenvervoer
Directie Algemeen Beleid
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Telefoon (070) 351 14 30
Telefax (070) 351 14 78

Ministerie van Volkshuisvesting
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Rijksplanologische Dienst IPC 362
Postbus 30940
2500 GX Den Haag

Telefoon (070) 339 33 31
Telefax (070) 339 13 24

Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 36 72
Telefax (023) 514 30 50

Grafische vormgeving en druk
Meetkundige Dienst, afdeling Multimedia, Delft

maart 2000

Inhoud

1	Inleiding	5
2	Richtlijnen voor het strategisch niveau	9
2.1	Scenario's / ontwikkelingsvisie	9
2.2	De zeetoegang	10
2.3	Toetsingskader	11
2.4	Conclusie	11
3	Richtlijnen voor het concreet inrichtingsniveau	13
3.1	Algemeen	13
3.2	IJ-geul	13
3.3	Voorhaven, inclusief lichten	13
3.4	Sluizencomplex	13
3.5	Noordzeekanaal	14
3.6	Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)	14
3.7	Referentiesituatie en autonome ontwikkeling	14
3.8	Milieugevolgen op concreet inrichtingsniveau	15
Bijlage	Reacties van het Bevoegd Gezag op de inspraak naar aanleiding van de terinzagelegging van de startnotitie Zeepoort IJmond	17

1 Inleiding

Probleem en doelstelling

Ondanks studies in het verleden is door de initiatiefnemer nog niet eenduidig vastgesteld wat de noodzaak is van aanpassingen aan de zee-toegang van het Noordzeekanaalgebied (NZKG). Het is derhalve van belang inzicht te hebben in de mate waarin de huidige toegang tot de zee voldoet. Dit is in de startnotitie uitgewerkt tot een driedelige vraagstelling:

- 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 economische (nippende) belemmeringen worden aangepakt?

Rijkswaterstaat heeft als beheerder van de zeetoegang de planstudie Zeepoort IJmond gestart

- om meer inzicht te verkrijgen in de mogelijke belemmeringen van de huidige zeetoegang en de noodzaak van aanpassingen;
- omdat een eventuele verbetering van de zeetoegang een aanzienlijke investering vraagt en
- omdat de keuze voor een alternatief gevolgen heeft voor de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied op langere termijn.

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 verder ontwikkeling van de economische activiteiten in het Noordzeekanaalgebied;
- deze oplossingen en hun (milieu-)effecten met elkaar te vergelijken en
- een tracé-besluit voor te bereiden.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland treedt namens de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) als initiatiefnemer op van een planstudie over de verbetering van de zeetoegang van het Noordzeekanaalgebied (NZKG). De zeetoegang bestaat uit een aantal bouwstenen: de IJ-geul, de voorhaven, het sluisencomplex en het Noordzeekanaal. Om de problematiek op te lossen zijn per element verschillende ingrepen denkbaar. Hiertoe dienen diverse besluiten te worden genomen waaraan mogelijk de m.e.r.-plicht dan wel de m.e.r.-beoordelingsplicht is verbonden. De procedure van de Tracéwet zal worden gevolgd. Als coördinerend bevoegd gezag treedt de Minister van Verkeer en Waterstaat op, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De laatste is bevoegd gezag op grond van besluitvorming ex artikel 7 van de Wet op de waterkering in verband met een eventuele wijziging in de zee- of deltadijk wanneer een nieuwe grote schutsluis wordt gerealiseerd.

De procedure

De bekendmaking van de start van de m.e.r.-procedure vond plaats in de Staatscourant van 31 maart 1999. De startnotitie heeft van 1 april tot en met 30 april 1999 ter inzage gelegen. Bij brief van 9 april 1999 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) verzocht om advies uit te brengen over richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER). Door de Commissie is nog een aantal aanvullende aandachtspunten geformuleerd. Het bevoegd gezag heeft voor de opstelling van de richtlijnen gebruik gemaakt van de informatie uit de startnotitie, ontvangen inspraakreacties, het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage, adviezen, commentaren en opmerkingen.

Planstudie op strategisch en inrichtingsniveau

De uitwerking van de planstudie vindt plaats op twee niveaus: een strategisch niveau en een concreet projectgericht inrichtingsniveau. Op strategisch niveau gaat het om de relatie tussen omvang en capaciteit van de zeepoort en enkele visies (in de vorm van economische scenario's) op de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied (NZKG) in de tijd. Het gaat met name om de vraag in hoeverre deze economische scenario's een onderscheidende betekenis hebben voor de keuze uit verschillende oplossingsrichtingen bij de verbetering van de zeetoegang tot het Noordzeekanaal gebied. Op inrichtingsniveau gaat het om een gedetailleerde beschrijving van de effecten die concrete ingrepen in de zeetoegang kunnen hebben. De uitwerking van de studie op zowel strategisch als op inrichtingsniveau kan tot op zekere hoogte parallel aan elkaar lopen. Het strategische deel van de studie moet uitmonden in een selectie van de meest kansrijke oplossingsrichtingen, alsmede in een nader toetsingskader voor het inrichtingsniveau.

Beleidsuitgangspunten

Voor de planstudie vormt het provinciaal ruimtelijk beleid voor het Noordzeekanaalgebied het uitgangspunt. Dit ruimtelijk beleid is vastgelegd in:

- het Structuurplan ANZKG voor het grondgebied van Amsterdam etc. d.d. 9/9 1996;
- het ROA structuurplan d.d. 24/6 1997;
- het Streekplan Kennemerland d.d. 14/12 1998; dit Streekplan moet op Rijksniveau nog geaccordeerd worden;
- de Passieve streekplanafwijking van Westzanerpolder; concept ontwerp-bestemmingsplan: dient nog door gemeente te worden vastgesteld voordat de provincie de procedure van afwijking kan starten.

De bovengenoemde provinciale plannen bepalen tezamen met de nationale plannen het beleidskader. Het vigerende rijksbeleid is neergelegd in de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid, het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2), de 4^e nota Waterhuishouding en het Nationaal Milieubeleidsplan 3 (NMP-3). Hoewel nog in ontwikkeling zal de planstudie ook rekening moeten houden met de 5^e Nota Ruimtelijke Ordening, de 2^e Voortgangsnota Zeehavenbeleid en het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan. Duidelijk dient te worden in hoeverre de ontwikkelingen met betrekking tot de zeetoegang passen binnen genoemde beleidskaders. Een eventuele uitbreiding van het havengebied in de Wijkmeerpolder is niet opgenomen in het SVV-2. Daarom wordt in de planstudie voortsnog rekening gehouden met zowel de situatie waarin er in de Wijkmeerpolder sprake zal zijn van grootschalige havenactiviteiten als met de situatie waarin dit niet het geval zal zijn. Afhankelijk van de verdere besluitvorming zal tussen bevoegd gezag en initiatiefnemer worden bepaald welke van de varianten moet worden gehandhaafd bij de uitwerking van het MER.

Relatie planstudie Zeepoort IJmond en evaluatie Masterplan

Voor het Masterplan NZKG is een evaluatie voorzien door het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied. De uitkomst van een dergelijke evaluatie leidt in 2000 tot een actualisering van het Masterplan. De planstudie Zeepoort IJmond en de evaluatie van het Masterplan zijn gescheiden processen met gescheiden verantwoordelijkheden. Er is echter een grote mate van samenhang tussen beide processen. De uitkomsten van de evaluatie van het Masterplan zullen zo mogelijk moeten worden benut in de planstudie. Bij de besluitvorming op basis van de planstudie zullen in ieder geval de resultaten van de evaluatie en de actualisering van het Masterplan betrokken worden, rekening houdend met de formele status van betreffende uitspraken.

2 Richtlijnen voor het strategisch niveau

Op strategisch niveau gaat het om de effecten van de omvang en capaciteit van de zeetoeegang beoordeeld vanuit de mogelijke visies op economische ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied op de lange termijn.

2.1 Scenario's / ontwikkelingsvisie

Het doel van de scenario's

De toekomst is onzeker. Toch zal de planstudie rekening moeten houden met de mogelijke ontwikkelingen op de lange termijn. Daarbij staat de economische ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied centraal. Hoe verder in de tijd, hoe groter de verschillen tussen de ontwikkelingsmogelijkheden kunnen worden. Om daarmee rekening te kunnen houden worden veronderstellingen over mogelijke toekomstige ontwikkelingen op consistente wijze uitgewerkt tot zogenoemde scenario's.

De planstudie dient inzicht te geven in de relatie tussen de economische ontwikkelingsmogelijkheden en de oplossingen ter verbetering van de zeetoeegang. Bij elk van de economische scenario's zijn verschillende oplossingen denkbaar. Deze oplossingen, of combinaties daarvan, kunnen verschillende effecten hebben op de ontwikkeling van de economische situatie in het Noordzeekanaalgebied.

Het ontwikkelen van scenario's

Bij de uitwerking van de scenario's dienen factoren die een significante impact (kunnen) hebben op de economische ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied (systematisch) in beeld te worden gebracht. Het gaat daarbij om technologische ontwikkelingen in het goederenvervoer voor zover deze gevolgen hebben voor de goederenstromen door het NZKG en voor de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in het gebied. Daarbij zal, in het bijzonder, aandacht besteed moeten worden aan de toekomstige positie van overslag en verwerking van bulkgoederen, en aan de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling van een diensteneconomie (inclusief de ontwikkeling van ICT) in het Noordzeekanaalgebied..

Bij de uitwerking zal voor elk van de scenario's aangegeven moeten worden wat de karakteristieken van de haven zullen zijn. De verhouding doorvoer/verwerking, de ruimtelijke invulling in de tijd, de behoefte aan infrastructuur, de mogelijkheden van werkgelegenheid voor verschillende groepen in de arbeidsmarkt zijn daarbij de belangrijkste elementen.

Scenario's en alternatieven

Om de relatie tussen mogelijke oplossing en ontwikkeling van het gebied weer te geven is in figuur 2.1 een matrix gemaakt met langs de ene as de ontwikkelingsscenario's en langs de andere as een viertal inrichtingsalternatieven, met de daaraan gekoppelde mogelijke maatregelen aan de IJ-geul, voorhaven en het Noordzeekanaal, inclusief vervoltransport.

In de planstudie dient een antwoord gegeven te worden op de vraag in hoeverre de scenario's een onderscheidende betekenis hebben voor de keuze uit de verschillende oplossingsrichtingen en combinaties van bouwstenen. De hierbij behorende milieu-effecten binnen het Noordzeekanaalgebied dienen op hoofdlijnen in beeld gebracht te worden. In § 2.3 wordt een aanzet voor het toetsingskader aangereikt.

Figuur 2.1

Scenario's en alternatieven

Alternatieven ¹	Scenario's ¹		
	A	B	C
Handhaven huidige complex	●	●	●
Aanpassen sluiscomplex ²	●	●	●
Nieuwe sluis	●	●	●
LLV ³	●	●	●

¹ In de Trajectnota/MER dienen alleen de reële varianten (combinaties van scenario's en inrichtingsalternatieven) te worden uitgewerkt

² Aanpassing van het sluiscomplex zodat wachttijden en kwetsbaarheid verminderen

³ LLV = Laden, lossen en vervoltransport

Bij het opstellen van de matrix wordt gevraagd naar een verheldering van de grenzen en de wisselwerkingen met de economische buitenwereld, enerzijds bepaald door de ambities en de competenties van het NZKG binnen de Hamburg-LeHavre range (Europese 'benchmarking') en anderzijds door de inzet van de diverse lokale, regionale en nationale overheden en het bedrijfsleven. Dit gebeurt in een economische onderbouwing met een concurrentie- en marktanalyse waarbij aandacht moet worden geschonken aan de relatie met andere havens zoals Rotterdam.

2.2 De zeetoegang

Wat de inrichting van de zeetoegang betreft, dienen de volgende hoofdbenaderingen toegespitst op het sluisencomplex (het kernprobleem) aan de orde te komen:

- het handhaven van het huidige complex na lopende renovatie (= referentiesituatie);
- het aanpassen van het sluisencomplex ter vermindering van de wachttijden en van de kwetsbaarheid (oplossen verborgen wachttijden en tijpoortproblemen);
- het aanleggen van een nieuwe zeesluis, zonder een wezenlijk grotere waterdiepte in het Noordzeekanaal en dus wat de goederenschepen betreft meer faciliteiten om vóór de sluis te lichten en wellicht behoefte aan verdieping van de IJ-geul;
- een benadering waarbij de nadruk wordt gelegd op laden/lossen voor de sluis en vervoltransport (LLV).

Bij alle opties dient te worden uitgegaan van (zinvolle) combinaties met andere bouwstenen zoals IJ-geul, voorhaven, het Noordzeekanaal en het vervoltransport.

2.3 Toetsingskader

Ten behoeve van een vergelijking op hoofdlijnen van de milieu-effecten van economische scenario's en oplossingsrichtingen voor verbetering van de toegankelijkheid van de Zeepoort IJmond dient een toetsingskader ontwikkeld te worden. Bij de vergelijking dienen alleen reële oplossingen te worden betrokken. Daarom dienen allereerst de scenario's te worden uitgewerkt. Vervolgens moet er een selectie worden gemaakt uit denkbare combinaties van scenario's en oplossingsrichtingen (zie figuur 2.1). Alleen de zinvolle inrichtings-alternatieven binnen een daarmee samenhangend reëel scenario dienen te worden uitgewerkt in de planstudie.

De vergelijking van de milieu-effecten van economische scenario's en oplossingsrichtingen zal plaatsvinden aan de hand van een aantal indicatoren. Deze indicatoren moeten in de planstudie nader worden ontwikkeld. Het gaat daarbij niet om gedetailleerde berekeningen. Er kan gedacht worden aan aspecten als milieudruk (bijvoorbeeld geluid en/of andere emissies zoals (fijn) stof) en ruimtedruk (bijvoorbeeld areaal en kwaliteit van natuur en recreatie) en druk op het verkeer- en vervoernetwerk. Van belang hierbij is vooral dat er verschillen in effecten tussen de combinaties van scenario's en oplossingsrichtingen kunnen worden geconstateerd.

Dit (milieu)toetsingskader dient te worden ingebouwd in een integraal toetsingskader, waarin ook uit de doelstelling van het initiatief afgeleide indicatoren wordt opgenomen, zoals bijvoorbeeld verbetering van de toegankelijkheid. Ook economische en haalbaarheidscriteria kunnen in de afweging worden betrokken. Tenslotte dienen ook de kosten in de afweging te worden betrokken. Bij het opstellen van het toetsingskader zullen zo mogelijk de doelstellingen van het nationaal, provinciaal en gemeentelijk milieubeleid als referentie dienen.

2.4 Conclusie

Het strategische deel zal moeten uitmonden in een inperking van de keuzeruimte en een beschrijving van de uitgangspunten die aan het inrichtingsdeel ten grondslag liggen. Vanuit het strategisch deel moet een onderbouwde keuze worden gemaakt voor het uitwerken van zinvolle en reële alternatieven op inrichtingsniveau. De alternatieven zullen bestaan uit een combinatie van bouwstenen/ingrepen voor het totale plangebied. Dit wil zeggen dat per alternatief een logische combinatie van ingrepen vanaf de IJgeul tot en met het Noordzeekanaal wordt vastgesteld.

3 Richtlijnen voor het concreet inrichtingsniveau

3.1 Algemeen

Naast een toetsingskader op strategisch niveau, is ook een toetsingskader voor het inrichtingsniveau noodzakelijk. Voor de uitwerking hiervan dient als uitgangspunt het voor strategisch niveau ontwikkelde toetsingskader te worden gehanteerd. Dit wordt ook hier gedaan aan de hand van operationele doelstellingen en de referentiesituatie. Nu gaat het echter om een meer gedetailleerde beschrijving van nu vooral de directe effecten van de concrete ingrepen. Ook op dit niveau is van belang dat vooral duidelijk gemaakt moet worden welke effecten onderscheidend zijn tussen alternatieven.

De startnotitie noemt als reële, in onderlinge samenhang te onderzoeken bouwstenen:

- ingrepen in de IJ-geul;
- ingrepen in de voorhaven;
- ingrepen aan het sluisencomplex;
- ingrepen aan het Noordzeekanaal.

Over het algemeen geeft de startnotitie een goed overzicht van de daarbij van belang zijnde aspecten. In aanvulling hierop worden nog een aantal onderwerpen genoemd. Deze worden per bouwsteen besproken.

3.2 IJ-geul

Verdere verruiming moet passen binnen de betreffende variant in de (gekozen) ontwikkeling van de gehele zeetoegang.

3.3 Voorhaven, inclusief lichten

- Prognoses en routing voor scheepsbewegingen en transportstromen; welk deel daarvan door de sluisen (zou moeten) kunnen of bijvoorbeeld naar Hoogovens gaat, al dan niet na lichten.
- Nautische mogelijkheden en beperkingen.
- Maatregelen om stofhinder bij overslag te beperken.

3.4 Sluisencomplex

- In hoeverre kunnen met een voldoende diepe sluis (verborgen) wachttijden en tijpoortproblemen worden opgelost.
- Inzicht in de (benodigde) breedte en lengte van de sluis.
- In welke mate andere bouwstenen behoudens de capaciteit van de sluisen nautisch een kritieke belemmering kunnen vormen.
- Beschrijf de volgende mogelijkheden:
 - Bij een nieuwe sluis wordt de zouttoestand op het kanaal zo veel mogelijk hetzelfde gehouden. Hoeveel m³/sec. zoet water daar extra voor nodig zijn.

- De (momenteel) beschikbare hoeveelheid zoetwater blijft hetzelfde. In welke mate de zoutgradient naar verwachting zal opschuiven en meer verzilting op het land zal veroorzaken.
- Een zout- zoet scheidingssysteem dat dezelfde zoutindringing geeft als in de huidige situatie.

3.5 Noordzeekanaal

- Bijdrage door verbetering van de scheepvaartbegeleiding al dan niet in combinatie met één of enkele passeerplaatsen.
- Nut en noodzaak van een verbreding moeten worden aangetoond in het licht van de ontwikkeling van de totale zeetoegang.
- Een van de mogelijkheden is het met een damwand verbreden van de oevers van het Noordzeekanaal om meer ruimte voor de scheepvaart te maken. Geef aan hoe dit kan worden gecombineerd met bestaande en nieuwe natuurvriendelijke oevers en ecologische verbindingzones.

3.6 Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Op inrichtingsniveau dient een MMA te worden ontwikkeld, gericht op een duurzame ontwikkeling van het groene (natuur, landschap en recreatie) en grijze milieu (hinder, veiligheid, waterhuishouding) (vergelijk ook NMP 3), waarbij gemaakte keuzen worden gemotiveerd en eventuele tegenstrijdigheden worden aangegeven. Als mogelijke elementen (doelstellingen en maatregelen) worden genoemd:

- kustmorfologie en mariene processen;
- recreatieve en natuurlijke oevers voor het Noordzeekanaal en het bevorderen van ecologische verbindingzones;
- de mate waarin ingrepen passen in een kwalitatief hoogwaardige ruimtelijke structuur;
- duurzaam energie- en materiaalgebruik;
- aandacht voor compenserende en mitigerende maatregelen.

3.7 Referentiesituatie en autonome ontwikkeling

Voor het concrete inrichtingsniveau zijn het best twee referentiesituaties te nemen:

1. de huidige milieusituatie. Daarmee wordt duidelijk wat er ten opzichte van de huidige situatie verandert. Dit mede omdat de 'autonome ontwikkeling' nogal complex en onzeker is vanwege allerlei lopende en nog voorgenomen plannen rondom de zeetoegang IJmond;
2. de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling. Hierbij dient te worden gedacht aan de lopende plannen en de activiteiten voor beperkte aanpassing en verdieping van de IJ-geul, de (zoute) bagger-specieproblematiek, de vergroting van de spuicapaciteit, de ontwikkeling van de Wijkmeerpolder, de mogelijke versterking van de recreatieve kwaliteiten van het sluisencomplex mede in relatie tot de omgeving zoals Forteiland e.d. Als referentiejaar geldt 2030.

3.8 Milieugevolgen op concreet inrichtingsniveau

De volgende milieugevolgen moeten in de Trajectnota/MER aan de orde komen:

- **Verziltling.**
De gevolgen voor de kwalitatieve en kwantitatieve waterhuishouding (zoutbezwaar en zoutindringing) ten gevolge van de (eventuele) verdieping en verbreding van de toegangsgeul en van een nieuwe kolk (sluis).
- De gevolgen voor de kwaliteit van het woon- en leefmilieu.
Naast aspecten als geluid, (fijn) stof, externe veiligheid en bereikbaarheid gaat het ook om de kwaliteitsbeleving van de woon- en leefomgeving, de ruimtelijke kwaliteit in de regio. Een onderzoek naar de beleving van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu kan in dit kader nuttig zijn.

Daarnaast moet in de Trajectnota/MER aandacht worden besteed aan:

- Effecten van verdieping van de IJ-geul op de kustmorfologie en extra golfdoordringing bij de kust. Geulen kunnen onder bepaalde condities golfenergie geleiden, waardoor aan het landwaartse uiteinde de golf-energie aanmerkelijk hoger is dan de omgeving; ook moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid van resonantie van seiches bij een ongunstig gekozen plaats van de sluis;
- bij eventuele verdieping van de IJ-geul zullen de geohydrologische gevolgen hiervan moeten worden gezien, zoals verdroging in de duinzone en zoutbezwaar;
- bij vergroting van het vrij vanuit zee te bereiken gebied (voorhaven) aandacht voor extra zoutindringing;
- de gevolgen van extra benodigd grondverzet en baggeractiviteiten (hoeveel specie/grond, kwaliteit, transport, gebruik/toepassing, eventuele stortlocaties);
- stof-, geluid- en lichthinder ten gevolge van de (overslag) activiteiten in de voorhaven, alsmede andere transportactiviteiten;
- eventuele effecten tijdens de aanlegfase, zoals bouwheider en door bemaling van bouwputten;
- eventuele wijzigingen in stromingssnelheden en de mogelijke gevolgen daarvan: nautisch, voor koelwatervoorzieningen en passagemogelijkheden voor trekvis;
- duurzaamheidsaspecten ten aanzien van gebruik van energie en materialen;
- visueel-landschappelijke consequenties;
- de zoutbelasting op het Noordzeekanaal en daarmee in verbinding staande wateren door een nieuwe sluis en de doorwerking daarvan op het grondwater en de brakwatermilieus ten zuiden en ten noorden van het kanaal (zoals in natuurgebied polder Westzaan); dit mede in het licht van de plannen volgens het Masterplan om te streven naar uitbreiding van de (zeldzame) brakwatermilieus;
- bij eventuele verdieping van het kanaal zullen de geohydrologische gevolgen hiervan moeten worden gezien, zoals extra kwel en bijbehorende zoutbelasting in de het kanaal omringende polders en de ecologische effecten daarvan.
- veiligheidsrisico's op het kanaal;
- ligging van hoofd(gas)transportleidingen;
- mogelijk extra slibtoevoer door aanpassing sluiscomplex;
- archeologische en cultuurhistorische waarden.

Bijlage

Reacties van het Bevoegd Gezag op de inspraak naar aanleiding van de
ter inzagelegging van de Startnotitie Zeepoort IJmond

Volgnummer : 1

Afzender: Nederlands Genootschap van Insprekers
(J.C. Haije)
Henry Dunantlaan 71
1111 ZH Diemen

Kenmerk : -

Gedateerd : 4 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Het Noordzeekanaalgebied valt onder de werking van het Streekplan ANZKG 1987. Dit Streekplan is nog niet integraal herzien, zoals de Wet op de ruimtelijke ordening voorschrijft. Het is derhalve aanbevelenswaardig dat de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu-beheer (VROM) de richtlijn van tien jaar, waarbinnen een integrale herziening dient plaats te vinden, met vijf jaar verlengt. Om een Streekplan Kennemerland mogelijk te maken kan als onderdeel van de integrale herziening het Streekplan ANZKG wellicht worden gesplitst.	Het streekplan Kennemerland is officieel inderdaad een partiële herziening van het streekplan ANZKG uit 1987. Dit doet overigens niets af aan de geldigheid van de inhoud: het streekplan Kennemerland dekt het streekplan ANZKG voor het onderhavige gebied volledig af en is daarom vanaf heden het vigerende streekplan voor de regio IJmond.
Onderdeel van de planstudie Zeepoort IJmond is een visie op de oeververbindingen van het Noordzeekanaal. De relatie die hierdoor met de CRAAG-studie en de Gebiedsstudie Oostflank Noordvleugel Randstad bestaat, dient in acht te worden genomen.	Een visie op de oeververbindingen is geen onderdeel van de planstudie, maar levert slechts randvoorwaarden. We haken daarom niet aan op de CRAAG-studie en de Oostflankstudie.
Het is wenselijk de grenzen van de territoria van de regionale directies van Rijkswaterstaat samen te laten vallen met de grenzen van de drie Streekplannen ANZKG, Gooi- en Vechtstreek en Flevoland.	Omdat dit buiten de scope van het project Zeepoort IJmond valt, wordt deze opmerking doorgestuurd naar het hoofdkantoor van Rijkswaterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Vanuit waterhuishoudkundig oogpunt kan het verbinden van het IJmeer en het Merwedekanaal, door middel van een aftakking bij het PEN-eiland, als optie worden betrokken in de studie Zeepoort IJmond.	Zeepoort IJmond onderzoekt de effecten van verbetering van de zeetoegang bij IJmuiden. De effecten op de waterhuishouding zullen bij het PEN-eiland waarschijnlijk verwaarloosbaar zijn, waardoor geen grootschalige maatregelen worden verwacht.
In de economische scenario's dient rekening te worden gehouden met een toename van de verwerking van grondstoffen in tussen- of eindproducten in tropische gebieden. Door deze ontwikkeling zal een deel van de aanvoer van grondstoffen door de sluisen van IJmuiden wegvallen.	In de planstudie wordt nader onderzoek gedaan naar de aard en omvang van de diverse goederenstromen bij diverse economische en industriële scenario's. Daar komt uw reactie ten aanzien van de aanvoer van grondstoffen door de sluisen in beeld.

Volgnummer : 1 vervolg

Afzender : Nederlands Genootschap van Insprekers

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Het is wenselijk na te denken over buisleidingen voor het vervoer van vloeibare producten.	Naast aanleg van een nieuwe sluis, is ook transport in buisleidingen een alternatief dat in de planstudie zal worden onderzocht.
Voor dubbelzijdige containeroverslag naar kade en Euroship komen alleen forse containerschepen, met volautomatisch laden en lossen op basis van geoptimaliseerde plaatsing van containers, in aanmerking.	Voor zover relevant wordt uw opmerking meegenomen in de planstudie.
In de Startnotitie staat vermeld dat de Afrika-haven wordt aangelegd. Dit is onjuist daar er nog geen besluit tot aanleg is. Het is derhalve beter te vermelden dat voor de geboorde Afrikatunnel reeds voorbereidende werkzaamheden zijn getroffen.	Van uw mening is kennis genomen. In de studie zal uitgegaan worden van de aanleg van de Afrikahaven in Amsterdam.
In het literatuuroverzicht ontbreken ten onrechte het rapport van McKinsey over het Noordzeekanaalgebied en de vigerende streek- en bestemmingsplannen. Andere ruimtelijke voornemens van onder andere de sociale werkplaats Stads-waterstaat in Amsterdam of de peuterspeelzaal ROA kunnen als studierapport ter kennisname worden toegevoegd aan het overzicht.	In de startnotitie worden de opvolgers van het rapport van McKinsey aangehaald.

Volgnummer : 2

Afzender : S.H.M. Boers en K. van Dijk
 Hazepad 81
 1544 PW Zaandijk

Kenmerk : -

Gedateerd : 11 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Een bredere sluis veroorzaakt een verhoogde instroming van zoutwater en verwezenlijkt een niet reëel plan om nog meer natte en droge kaden in het binnenland aan te leggen.	Extra zoutindringing op het Noordzeekanaal is niet per definitie positief of negatief. De effecten hiervan zullen tijdens de planstudie worden onderzocht. Het aanleggen van meer kaden valt onder de verantwoordelijkheid van het Masterplan Noordzeekanaalgebied, dat als uitgangspunt voor Zeepoort IJmond fungeert.
Het investeren in een uitbreiding van het sluizencomplex is gezien de huidige economische crisis, die - afgaande op de stijgende werkloosheid in Japan - geenszins voorbij is, onnodig.	De economische effecten van uitbreiding van het sluizencomplex worden in de planstudie in beeld gebracht.

Volgnummer : 3

Afzender : Gemeente Amsterdam
 (college van Burgemeester en Wethouders)
 Postbus 202
 1000 AE Amsterdam

Kenmerk : 99/03110

Gedateerd : 14 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
De verbetering van de zeetoegang is noodzakelijk. Het belang van havenontwikkeling voor de gemeente Amsterdam is groot, daar de Amsterdamse haven een onmisbare pijler onder de stedelijke economie is. De bestaande havens in het Noordzeekanaalgebied zijn zelfs van nationaal belang. Zowel Amsterdam als het Rijk hebben in de afgelopen periode belangrijke investeringen in dit gebied gedaan om op de actuele en toekomstige behoefte aan infrastructurele voorzieningen te kunnen inspelen. Voortzetting van dit beleid door de verbetering van de zeetoegang is tegen deze achtergrond vanzelfsprekend.	De noodzaak van verbetering van de zeetoegang blijkt ondanks de resultaten van de verkenningsfase, nog niet eenduidig vastgesteld. De economische deelstudie binnen de planstudie zal regionale en landelijke effecten van verbetering van de zeetoegang uitvoerig in beeld moeten brengen.
De verslechterde zeetoegang van het Noordzeekanaalgebied kent meerdere oorzaken. In de Startnotitie zijn deze slechts ten dele terug te vinden. De afhankelijkheid van de Noordersluis wordt voldoende verwoord. De problematiek rond de tijpoort (veel schepen kunnen slechts bij hoogwater het sluisencomplex passeren) en de wachttijden die ontstaan vanwege de dubbele afhankelijkheid (Noordersluis en tijpoort) worden ten onrechte niet in de Startnotitie genoemd.	Het belang van wachttijden en tijpoort wordt onderkend. In de planstudiefase zullen deze elementen nader in beeld worden gebracht.
In een verklaring d.d. 8 oktober 1998 is door de HID van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, en de voorzitter van het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied de afstemming tussen de planstudie Zeepoort IJmond en het Masterplan Noordzeekanaalgebied geregeld. Voor de planstudie is het huidige Masterplan - en in de toekomst het herijkte Masterplan - maatgevend voor het beschrijven van de economische betekenis van het gebied. In de Startnotitie komt dit onvoldoende terug en wordt zelfs gesproken over het zelfstandig verrichten van economisch onderzoek. Dit druist in tegen de verklaring en is om een tweetal andere redenen ongewenst:	De ruimtelijke reservering van het Masterplan Noordzeekanaalgebied, inmiddels vastgelegd in streek- en structuurplannen, is uitgangspunt voor de planstudie. Het economisch onderzoek als onderdeel van de planstudie houdt dit uitgangspunt vast. Om te komen tot een kabinetsstandpunt zal de trajectnota/MER een aantal onderscheidende scenario's moeten beschrijven waardoor de effecten van de mogelijke alternatieven (bijvoorbeeld verschillende sluismaten) voor verbetering van de zeetoegang in beeld komen. In de richtlijnen wordt dit nader aangegeven.

Volgnummer : 3 vervolg

Afzender : Gemeente Amsterdam
(college van Burgemeester en Wethouders)

Kernpunt(en) van de inspraak :

- sinds 1970 is een veelheid aan onderzoeken verricht naar de zeetoegang van het Noordzeekanaalgebied, waarmee Rijkswaterstaat heeft ingestemd dan wel welke bekend zijn bij Rijkswaterstaat. De conclusies van deze onderzoeken waren eensluidend met betrekking tot de noodzaak van een verbetering van de zeetoegang. De bestaande bedrijvigheid in de regio, het (geëvalueerde) Masterplan en deze onderzoeken dienen het fundament te vormen voor de economische paragraaf in de planstudie;
- in het kader van bovenstaande en de verklaring uit oktober 1998 behoort de regio c.q. het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied een voortrekkersrol te vervullen bij het opstellen van de economische onderbouwing.

Reactie van bevoegd gezag :

Het Centraal Planbureau heeft kritiek geuit op de wijze waarop de noodzaak van verbetering van de zeetoegang in de verkenning onderzocht is. We moeten daardoor vaststellen dat de noodzaak van verbetering van de zeetoegang nog niet eenduidig is vastgesteld. Het CPB heeft in opdracht van de initiatiefnemer van de planstudie advies uitgebracht over de aanpak van de deelstudie "economische onderbouwing" binnen de planstudie.

De werkgroep economie, bestaande uit deskundigen van diverse organisaties uit de regio die deels ook in het Bestuursplatform opgenomen zijn beoordeelt samen met Rijkswaterstaat als initiatiefnemer van de planstudie, het plan van aanpak voor deze deelstudie. Zij wordt daarin begeleid door een groep van drie hoogleraren economie.

De inbreng van de leden van het Bestuursplatform in de deelstudie zelf wordt georganiseerd middels workshops en interviews met de betreffende organisaties. Zodoende krijgt het Bestuursplatform een grote inbreng in de economische onderbouwing voor Zeepoort IJmond.

We benadrukken dat de economische scenario's als onderdeel van de economische onderbouwing uitsluitend bedoeld zijn om de effecten van de oplossingsrichtingen voor verbetering van de zeetoegang onderscheidend in beeld te brengen.

Volgnummer : 3 vervolg

Afzender : Gemeente Amsterdam
(college van Burgemeester en Wethouders)

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Gezien het belang van een aan de actuele en toekomstige scheepvaartssituatie aangepaste zee-toegang is een snelle doorlooptijd van de planstudie wenselijk. Vanwege de mogelijkheid dat meer dan 5 miljoen m³ grond in een waterweg wordt verzet wordt in de Startnotitie overwegend uitgegaan van de Tracéwetprocedure. Pas bij de Standpuntbepaling door de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM wordt duidelijk hoeveel grond verzet dient te worden en derhalve of de Tracéwetprocedure moet worden gevolgd. Zowel uit het oogpunt van urgentie als omwille van het zo volledig mogelijk informeren van alle betrokkenen is het wenselijk: • direct de andere vereiste procedures te volgen zodra redelijkerwijs kan worden aangenomen dat het uiteindelijke grondverzet de kritische grens niet zal overstijgen; • nu reeds aan te geven welke procedures dan moeten worden gevolgd en hoe deze procedures zijn ingericht (inhoudelijke vereisten, betrokken instanties, inspraak- en beroepsmogelijkheden, termijnen en moment waarop realisatie kan worden gestart).	Een versnelde duidelijkheid over de hoeveelheid grondverzet kan niet leiden tot een versnelling van de procedure in de fase tot aan de standpuntbepaling van het kabinet (gepland begin 2002). Aangezien de planstudie meerdere m.e.r.-plichtige activiteiten in zich heeft, moet in ieder geval een m.e.r.-procedure doorlopen worden. De planstudie kent een strakke planning (2 jaar studie, 1 jaar inspraak + standpuntbepaling kabinet) die in een tracewetprocedure niet verschilt van een m.e.r.-procedure. Pas bij de standpuntinname kan redelijkerwijs worden aangenomen of er al dan niet sprake is van een tracéwetverplichting. Het eerder afhechten van de procedure is risicovol en leidt bovendien om genoemde reden niet tot tijdswinst. In de fase ná het standpunt van het kabinet kan het niet doorlopen van de tracewetprocedure in principe leiden tot één jaar tijdswinst omdat er geen tracebesluit (OTB en TB) genomen hoeft te worden. De tracéwet is echter ook het sterkste instrument om vertraging in de daarna nog af te wikkelen procedures gedurende één jaar voor de vergunningen (wet Milieubeheer, etc.) te voorkomen. De tijdswinst is daarmee relatief en vooraf niet in te schatten. In theorie is de benodigde tijd mét tracewetprocedure tot 2004 en zonder tot 2003. De procedure zal niet de bepalende factor voor de "spa in de grond" van enig uit te voeren alternatief zijn. De technische voorbereiding van alternatieven bepaalt de doorlooptijd tot de realisatie. Door de technische voorbereiding in het PPS-spoor, parallel aan de planstudie, op te nemen, kan mogelijk tijdswinst worden geboekt.

Volgnummer : 4

Afzender : Vereniging Amsterdam-Noord,
Groene Stad aan het Water
(R. Poppe)
Oostzanerdijk 61
1033 AA Amsterdam

Kenmerk : -

Gedateerd : 26 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Het Masterplan Noordzeekanaalgebied biedt niet voldoende beleidsachtergrond voor de ingrijpende projecten die in de Startnotitie worden voorgesteld, daar: • het Masterplan als tijdshorizon het jaar 2010 heeft, terwijl de aanleg van de vierde zeesluis pas na 2010 aan de orde is; • het Masterplan is gebaseerd op globale en verouderde prognoses ten aanzien van economische ontwikkelingen; • voor het Masterplan geen onderzoek is gedaan naar de specifieke werkgelegenheidseffecten van een uitbreiding van verschillende soorten industrie en andere bedrijven; • het Masterplan louter vanuit een economische ontwikkelingsvisie is geschreven en een afweging tegen andere beleidsaspecten, zoals volkshuisvesting, recreatie, natuur en milieu en ecologie, niet aan de orde is geweest; • op het Masterplan geen inspraak mogelijk is geweest; • het Masterplan in 1999/2000 zal worden geëvalueerd, dit wederom niet openbaar zal geschieden en de provincie geen enkel initiatief toont om tot een maatschappelijke discussie te komen; • zelfs wanneer voor een meer evenwichtige en openbare evaluatieprocedure wordt gekozen, het de vraag is of zwaarwegende beslissingen, zoals een nieuwe, grotere sluis, kunnen worden genomen zonder dat de positionering van haven- en industrieontwikkeling in dit gebied worden beschouwd in het kader van het landelijke ruimtelijke ordeningsbeleid.	U stelt terecht dat de tijdshorizon van Zeepoort IJmond langer is dan die van het Masterplan Noordzeekanaalgebied. Zeepoort IJmond beschouwt het ruimtelijk kader van het Masterplan Noordzeekanaalgebied als de basis voor de te onderzoeken oplossingen voor verbetering van de zeetoegang op de korte of middellange termijn. Daarnaast wordt gemeld dat een doorkijk zal worden gegeven naar de verdere toekomst, dus voorbij de tijdshorizon van het Masterplan (2015). Wat werd voorgesteld voor de lange termijn was tijdens het schrijven van de startnotitie nog niet ingevuld. Daarvoor werd na het verschijnen van de startnotitie samen met de regionale organisaties (waaronder de Milieufederatie Noord-Holland) en de ministeries Economische Zaken, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en Verkeer en Waterstaat een workshop gehouden waarbij een aantal denkbare ruimtelijke ontwikkelingen voor de lange termijn besproken werden. Daaruit bleek dat voor de langere termijn ontwikkelingen slechts een doorgaande lijn vanuit het Masterplan als een realistische ruimtelijke ontwikkeling gezien werd. Industriële ontwikkeling van het gehele Noordzeekanaalgebied, dus inclusief het recreatiegebied Spaarnwoude, noch het grootschalig verplaatsen van industriële activiteiten vóór de sluisen werd bijvoorbeeld reëel geacht. Besluitvorming voor deze laatste ruimtelijke ontwikkeling werd bovendien als ver voorbij de tijdshorizon voor deze planstudie vallend, beschouwd. De planstudie Zeepoort IJmond gaat daarom ook na 2015 uit van het ruimtelijke kader van het Masterplan. Het ruimtelijk beleid is inmiddels vastgelegd in structuur- en streekplannen. Deze provinciale plannen bepalen tezamen met de nationale plannen het Ruimtelijke Orderings-beleidskader voor de planstudie. Voor exacte informatie over de provinciale en nationale plannen wordt u verwezen naar hoofdstuk 1 van de richtlijnen onder het kopje "Beleidsuitgangspunten". Omdat het streekplan Kennemerland de Wijkmeer-polder als havengebied gereserveerd heeft maar tot

Volgnummer : 4 vervolg

Afzender : Vereniging Amsterdam-Noord

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Hoewel de inspraak- en besluitvormingsprocedures in het kader van Zeepoort IJmond waardering verdienen, wordt het gebrek aan een veelzijdig beleidskader voor het gehele Noordzee-kanaalgebied hiermee niet goedgemaakt. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie VROM moeten met betrekking tot de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied, landelijke besluitvorming op - bijvoorbeeld - PKB niveau voorbereiden. Tevens kan de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, die naar verwachting gebiedsgericht wordt opgebouwd, het Noordzee-kanaalgebied behandelen. De evaluatie van het Masterplan en de in de Startnotitie voorgenomen onderzoeken kunnen dienen als voorbereiding hierop. Een landelijk besluit is tevens nodig omdat voor de afzonderlijke streekplannen te beperkte geo-grafische kaders worden gehanteerd en omdat het Masterplan slechts economisch is georiënteerd. Pas wanneer een adequate gebiedsgerichte en brede onderbouwing is bereikt is het zinvol de besluitvormingsprocedure voort te zetten.	de daadwerkelijke invulling pas in 2001 besloten zal worden zal de planstudie rekening houden met het al dan niet bestemmen van de Wijkermeerpolder als havengebied. In 1998 is middels een verklaring tussen Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland vastgelegd dat de provincie als voorzitter van het Bestuursplatform verantwoordelijk is voor het Masterplan en Rijkswaterstaat directie Noord-Holland als initiatiefnemer van de planstudie, voor Zeepoort IJmond. De manier waarop de provincie omgaat met zaken als inspraak is daardoor geen directe verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat Noord-Holland. Bij de besluitvorming zullen de resultaten van de evaluatie van het Masterplan echter wel betrokken worden. Het Rijk acht het volgen van een PKB-procedure niet noodzakelijk in dit stadium. Wij beschouwen participatie van het Rijk in een integrale gebiedsgerichte aanpak, behoudens in ROM-gebieden, niet tot de primaire taken van de centrale overheid. We zien daarbij veeleer een rol weggelegd voor de provincie in samenspraak met andere verantwoordelijke instanties. Het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied, waarin ook de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Holland in zijn functie van vaarwegenbeheerder zitting heeft, kan daarbij een initiërende en coördinerende rol vervullen. In genoemd platform zijn de ministeries van Economische Zaken en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening als ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat op adviesbasis betrokken, onder meer als bevoegd gezag bij grote projecten.
Uit de Startnotitie blijkt dat een sluis dieper dan de toegelaten diepgang van de Velsertunnel nutteloos is. Het gevolg is dat een vergrote sluis alleen van belang is voor het schutten van zeer grote schepen die tevoren zijn gelichter. Een oplossing voor het toelaten van zeer grote schepen geheel gebaseerd op faciliteiten in de voorhaven wordt daarmee aantrekkelijker en kansrijker.	De oplossing lossen, lichten en vervoltransport wordt als volwaardig alternatief beschouwd in de planstudie. Deze oplossing zal parallel aan een sluisoplossing worden uitgewerkt, waarmee een goede vergelijking mogelijk wordt.

Volgnummer : 4 vervolg

Afzender : Vereniging Amsterdam-Noord

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Het is aanbevelenswaardig de absolute randvoorwaarde, die heeft te maken met de diepte van de Velsertunnel, na te gaan alvorens het onderzoek naar de consequenties van een oplossing wordt uitgevoerd. Het heeft geen nut de gevolgen van een diepe sluiskolk uitvoerig te onderzoeken indien deze optie door de absolute voorwaarde niet relevant is.	De planstudie gaat van globaal naar uitvoerig (diepgaand). Dit is een iteratief proces waarbij vermeden wordt gevolgen uitvoerig te onderzoeken zonder dat rekening gehouden wordt met de haalbaarheid door andere factoren. De beperking ten gevolge van de Velsertunnel zullen allereerst vastgesteld worden.
De mogelijkheden van lossen en lichten in de voorhaven en de vervoersmodaliteiten dienen in een vroeg stadium van het onderzoek te worden nagegaan. De aard van de transportstromen die door een dergelijke oplossing ontstaan, is van groot belang voor de bedrijvigheid in het gebied. Het vervoer in zeer grote schepen kan worden beperkt tot in de voorhaven, terwijl het natransport van bijvoorbeeld containers veel flexibeler wordt. Deze oplossing sluit beter aan bij het uitgangspunt van een bestemmingshaven, waarvan het zo snel mogelijk uitsplitsen naar bestemming onderdeel vormt. In dit verband lijken de investeringsplannen van de gemeente Amsterdam in een grote containerterminal prematuur.	De oplossing lossen, lichten en vervoltransport wordt als volwaardig alternatief beschouwd in de planstudie. Deze oplossing zal parallel aan een sluisoplossing worden uitgewerkt, waardoor een goede vergelijking mogelijk wordt.
De Startnotitie maakt niet duidelijk of en hoe de verschillende onderzoeken in relatie tot elkaar worden gezien. Tijdens de procedure dienen zo veel mogelijk openbare tussenrapportages te verschijnen opdat kan worden nagegaan hoe met de relatie tussen de verschillende onderzoeken wordt omgegaan.	Het belang van openbare tussenrapportages wordt onderkend. Zeepoort IJmond werkt via een zogenaamde 'open planproces', wat inhoudt dat gestreefd wordt naar optimale communicatie met de omgeving. De deelonderzoeken zullen middels aparte rapportages besproken worden in de betreffende werkgroepen (er zijn er vijf: economie, techniek, nautiek, milieu, waterhuishouding). Aan deze werkgroepen nemen vakdeskundigen uit de regio deel. Daarnaast is er een maatschappelijke klankbordgroep waarin deelonderzoeken besproken worden vanuit de belangen van de regionale organisaties.
Een onderzoek naar een scenario waarin intensiever ruimtegebruik en arbeidsintensievere bedrijvigheid worden geplaatst tegenover een optie met veel overslag en weinig werkgelegenheid is noodzakelijk. De vraag naar het nut en de noodzaak van een grotere sluis dient namelijk te worden gezien in dit bredere perspectief. Het is dan ook teleurstellend dat dit bredere perspectief in de Startnotitie wordt afgedaan met de mededeling dat dit niet past binnen het Masterplan (pagina 17).	Er wordt wel degelijk gewerkt met verschillende scenario's. Om inzicht te krijgen in de (toekomstige) problemen van de huidige zeetoegang wil Rijkswaterstaat verschillende scenario's ontwikkelen die binnen de ruimtelijke reservering van het Masterplan Noordzeekanaalgebied passen.

Volgnummer : 5

Afzender : Bewonersvereniging Wijkmeerpolder
(mw P.M. Dombrowski-Gaal en
drs B. Amelung)
Vonderweg 2
1566 NG Assendelft

Kenmerk : -

Gedateerd : 22 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
De zeetoegangsalternatieven zullen op twee typen effecten worden onderzocht, te weten de effecten van het alternatief en de effecten van de door het alternatief mogelijk gemaakte extra economische activiteit. Met betrekking tot het eerste type effecten wordt terecht de aandacht geconcentreerd op de negatieve bijeffecten van de aanleg en de exploitatie van het zeetoegangsalternatief. Een verandering van de zeetoegang zal immers weinig of geen positieve effecten opleveren. Met betrekking tot het tweede type effecten is ten onrechte slechts aandacht geschonken aan positieve (economische) effecten. Extra economische activiteit veroorzaakt echter ook aanzienlijke negatieve gevolgen, zoals onder andere ruimte-gebruik, uitstoot van schadelijke stoffen, geluid-hinder en congestie. In een kosten-batenanalyse moeten deze negatieve effecten worden betrokken.	De uitwerking van de planstudie vindt plaats op twee niveaus: een strategisch niveau en een concreet projectgericht inrichtingsniveau. Op strategisch niveau gaat het om de relatie tussen omvang en capaciteit van de zeepoort en enkele visies (in de vorm van economische scenario's) op de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied (NZKG) in de tijd. Het gaat met name om de vraag in hoeverre deze economische scenario's een onderscheidende betekenis hebben voor de keuze uit verschillende oplossingsrichtingen bij de verbetering van de zeetoegang tot het Noordzeekanaal gebied. Op inrichtingsniveau gaat het om een gedetailleerde beschrijving van de effecten die concrete ingrepen in de zeetoegang kunnen hebben. Ten behoeve van een vergelijking op hoofdlijnen van de milieu-effecten op strategisch niveau zal een toetsingskader ontwikkeld worden. Aan de hand van de in de deelstudie "economische onderbouwing" te ontwikkelen scenario's voor het Noordzeekanaalgebied en de mogelijke oplossingsrichtingen voor verbetering van de zeetoegang brengt Rijkswaterstaat in overleg met de regionale organisaties en andere deskundigen de daarbij mogelijke relevante en onderscheiden effecten in beeld. Gedacht kan worden aan aspecten als milieudruk (bijvoorbeeld geluid en/of andere emissies zoals (fijn) stof), ruimedruk (bijvoorbeeld areaal en kwaliteit van natuur en recreatie) en de druk op het verkeer- en vervoernetwerk. Dit (milieu)toetsingskader op strategisch niveau zal worden ingebouwd in een integraal toetsingskader, waarin ook uit de doelstelling van de planstudie afgeleide indicatoren worden opgenomen, zoals bijvoorbeeld de verbetering van de toegankelijkheid op zich. Ook economische en haalbaarheidscriteria kunnen in de afweging worden betrokken. Tenslotte zullen ook de kosten in de afweging worden betrokken. Bij het opstellen van het toetsingskader zullen zo mogelijk de doelstellingen van het nationaal, provinciaal en gemeentelijk milieubeleid als referentie dienen.

Volgnummer : 5 vervolg

Afzender : Bewonersvereniging Wijkermeerpolder

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Het is onjuist te veronderstellen dat een ingreep aan de zeetoegang voldoende voorwaarde is voor het totstandkomen van de extra economische activiteit. In dit kader is niet alleen een goede bereikbaarheid over zee van belang, maar ook over land. Bovendien moet de activiteit ruimtelijk kunnen worden geacommodeerd. De veronderstelling dat reeds genoeg ruimte en droge infrastructuur in de regio aanwezig zijn om deze extra economische activiteit mogelijk te maken is in tegenspraak met het Masterplan Noordzeekanaalgebied: voor de bestuurders in de regio was juist het tekort aan ruimte en infrastructuur een belangrijke aanleiding tot het opstellen van het regionale actieplan. Aangezien de planstudie Zeepoort IJmond het Masterplan als gegeven wil beschouwen, kan dit tekort niet worden genegeerd en dienen de voor de extra economische activiteit benodigde, additionele investeringen in ruimte en infrastructuur in ogenschouw te worden genomen.	
In een verklaring hebben Rijkswaterstaat en het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied de afhankelijkheid van het project Zeepoort IJmond en het Masterplan erkend. Naar verwachting zullen de nieuwe inzichten uit de evaluatie van het Masterplan te laat beschikbaar zijn om te kunnen worden gebruikt in de studie Zeepoort IJmond. Deze gang van zaken is onaanvaardbaar. Rijkswaterstaat en het Bestuursplatform moeten zich aan de gemaakte afspraak houden. Een zinvolle planstudie is niet mogelijk zonder een degelijke en actuele inbreng vanuit het Noordzeekanaalgebied.	In de besluitvorming zal de evaluatie van het Masterplan betrokken worden.

Volgnummer : 5 vervolg

Afzender : Bewonersvereniging Wijkmeerpolder

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
In paragraaf 3.1 wordt geconstateerd dat de vervoersstromen van en naar het Noordzeekanaalgebied sterk zijn gebonden aan de regionale industrie en dat derhalve oplossingen die afstemming met andere havens behelzen niet nader worden onderzocht. Vanuit een landelijk perspectief is het echter vanzelfsprekend dat afstemming tussen plannen van verschillende havengebieden plaatsvindt. De organisatorische oplossingen dienen derhalve nader te worden onderzocht. De suggestie van de nauwe band tussen de vervoersstromen en de regionale industrie is bovendien voor discussie vatbaar. Deze band is namelijk afhankelijk van het zeetoegangsalternatief dat wordt bekeken. In het geval van een grote sluis omvatten bedoelde vervoersstromen met name containers, welke momenteel geen belangrijke band met de regionale industrie hebben, en bulkvervoer. Een grootschalige doorvoer van bulk draagt relatief weinig bij aan de economische prestatie van het gebied, daar de activiteiten zijn gekenmerkt door een lage toegevoegde waarde en weinig werkgelegenheid.	In de economische onderbouwing, een deelstudie binnen de planstudie, wordt een concurrentie- en marktanalyse uitgevoerd waarbij ook de relatie met andere havens zoals Rotterdam onder de loep zal worden genomen.
Niet alleen de scheepvaart maar ook de effecten van de door de veranderde zeetoegang mogelijk gemaakte industriële activiteiten moeten worden getoetst aan de doelstellingen van het Nationaal Milieubeleidsplan 3.	Ik neem kennis van uw mening. Ik verwijs u naar de richtlijnen voor de beschrijving van de onderzoeks-aanpak. In hoofdstuk 2 "Richtlijnen voor het strategisch niveau" wordt beschreven hoe de alternatieven (oplossingen) ter verbetering van de zeetoegang gerelateerd worden aan de denkbare economische ontwikkeling (scenario's) van het Noordzeekanaalgebied. Bij de uitwerking van elk te ontwikkelen scenario (zoals beschreven in genoemd hoofdstuk) zal worden aangegeven wat de karakteristieken van de haven zullen zijn: de verhouding doorvoer/verwerking, de mogelijkheden van werkgelegenheid voor verschillende groepen in de arbeidsmarkt etc.
Paragraaf 3.3 is te vrijblijvend vanwege het ontbreken van een indicatie van het deel van de risico's dat private partijen geacht worden te dragen. Een nadere specificatie, bijvoorbeeld een minimumeis, is wenselijk.	In de startnotitie is aangegeven dat alleen de milieu-effecten direct rond de zeetoegang, dus op inrichtingsniveau, in kaart zullen worden gebracht. Inmiddels blijkt uit gesprekken met de regionale organisaties en het advies van de MER-commissie dat het voor een evenwichtige besluitvorming noodzakelijk is ook de milieu-effecten op strategisch niveau te bekijken, dat wil zeggen de extra effecten die in het Noordzeekanaalgebied ontstaan, louter door de verbetering van de zeetoegang. Aan de hand van milieu-indicatoren worden de milieu-effecten op hoofdlijnen voor het strategisch niveau in de planstudie uitgewerkt. PPS is binnen Zeepoort IJmond een apart spoor naast de planstudie. Uiteraard zal er interactie zijn. Het PPS spoor kan in de komende periode een beeld opleveren van welke risico's door private partijen kunnen worden opgebracht. PPS maakt geen onderdeel uit van de Tracewet-procedure.

Volgnummer : 5 vervolg

Afzender : Bewonersvereniging Wijkmeerpolder

Kernpunt(en) van de inspraak :**Reactie van bevoegd gezag :**

Behoort een goedkopere, middelgrote schutsluis (kleiner dan 500 x 70 meter) ook tot de mogelijkheden? Een dergelijke sluis zou tegemoet kunnen komen aan het wachttijdenprobleem zoals dat door de commissie Andriessen wordt beschreven zonder grootschalige doorvoeractiviteiten te accommoderen.

Het is onduidelijk wat de, in het nulalternatief genoemde, reeds vastgelegde ontwikkelingen in het gebied tot het jaar 2010 behelzen. Behoort bijvoorbeeld de ingebruikname van de Wijkmeerpolder als bedrijventerrein hiertoe?

Een middelgrote schutsluis behoort inderdaad tot de mogelijkheden en zal daarom worden onderzocht in de planstudie.

Omdat het streekplan Kennemerland de Wijkmeerpolder als havengebied gereserveerd heeft maar tot de daadwerkelijke invulling pas in 2001 besloten zal worden zal de planstudie rekening houden met het al dan niet bestemmen van de Wijkmeerpolder als havengebied.

In de planstudie zal daarom voor de autonome ontwikkelingen een gevoeligheidsanalyse worden gemaakt . De gevolgen voor Zeepoort IJmond van het wel en niet in gebruik nemen van de Wijkmeerpolder als bedrijventerrein wordt hierdoor inzichtelijk gemaakt.

Volgnummer : 6

Afzender : Hoogovens Staal BV
Postbus 10000
1970 CA IJmuiden

Kenmerk : JH9938

Gedateerd : 27 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Een verbetering van de zeetoegang is van groot belang voor de concurrentiepositie van bestaande bedrijven aan het Noordzeekanaal en in het Amsterdamse havengebied en voor een gezonde economische ontwikkeling van het hele Noordzeekanaalgebied.	De noodzaak van verbetering van de zeetoegang blijkt in de verkenningsfase nog niet eenduidig vastgesteld te zijn. Daarom blijft de economische onderbouwing een onderdeel in de planstudie.
Een belangrijk onderdeel van de verbetering van de zeetoegang betreft ingrepen in de voorhaven, zoals verruimen, lossen, lichten en vervolg-transport. In het onderzoek, met name betreffende het lichten, dienen tevens te worden betrokken: • de consequenties van het uitbreiden van de lichtercapaciteit voor de huidige en toekomstige nautiek; • de milieueffecten van de ingrepen en de consequenties voor de huidige milieuruimte van bestaande bedrijven.	De door u genoemde effecten van de ingrepen in de voorhaven zullen in de planstudie worden onderzocht.
De lange doorlooptijd van de planstudie baart zorgen. Gezien het bovengenoemde economische belang en de concurrentiepositie van het hele gebied ten opzichte van andere Europese regio's is het wenselijk al het mogelijke in het werk te stellen om het tijdstraject te versnellen.	De procedure zal niet de bepalende factor voor de "spa in de grond" van enig uit te voeren alternatief zijn. De technische voorbereiding van alternatieven bepaalt de doorlooptijd tot de realisatie. Door de technische voorbereiding in het PPS-spoor, parallel aan de planstudie, op te nemen, kan mogelijk tijdswinst worden. De planstudie zelf kent een strakke planning (2 jaar studie, 1 jaar inspraak + standpuntbepaling kabinet).

Volgnummer : 7

Afzender : M. Verduijn
 Vierkante Bos 84
 1974 LR IJmuiden

Kenmerk : -

Gedateerd : 24 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
De verbetering van de bereikbaarheid van het gehele havengebied voor grotere schepen door middel van onder andere een nieuwe, grotere schutsluis van 70 meter breed en 500 meter lang is zeer belangrijk en urgent. De andere havens in Europa ontwikkelen zich en lopen steeds verder vooruit op Amsterdam en Zeepoort IJmond. Door het opont-houd bij IJmuiden zullen veel reders als klant van de in dit gebied gevestigde terminals afhaken. De vernieuwing van Zeepoort IJmond is tevens van belang voor de economische ontwikkeling van Nederland. De procedures dienen dan ook te worden bekort, opdat deze sluis eerder wordt gerealiseerd dan momenteel gepland en de ontwikkeling van het havengebied en de inkomsten van 16.000 mensen worden veiliggesteld. De gang van zaken mag niet worden vertraagd door bijvoorbeeld langdurige evaluaties op landelijk niveau en het instellen van praatgroepen. Voor de verdere ontplooiing van Zeepoort IJmond is het van belang ook de volgende mogelijkheden te betrekken in het onderzoek: • het verder uitdiepen van de toegangseul naar 18,5 meter; • het uitbreiden van de lichtermogelijkheden in de voorhaven in IJmuiden; • het aanpakken van het Noordzeekanaal, zoals het verwijderen van de grondafdekking van de Velsertunnel en de Wijkertunnel. De fracties in de Tweede Kamer besteden ten onrechte niet of nauwelijks aandacht aan de belangen die voor Zeepoort IJmond op het spel staan.	De procedure zal niet de bepalende factor voor de "spa in de grond" van enig uit te voeren alternatief zijn. De technische voorbereiding van alternatieven bepaalt de doorlooptijd tot de realisatie. Door de technische voorbereiding in het PPS-spoor, parallel aan de planstudie, op te nemen, kan mogelijk tijdswinst worden geboekt De drie door u genoemde onderwerpen zullen in de planstudie worden onderzocht. Het kabinet zal haar standpunt bepalen aan de hand van de trajectnota/MER. Dan zal Zeepoort IJmond politieke aandacht krijgen. Tussentijdse ontwikkelingen zoals onlangs de aanbidding van een rapport door de Commissaris der Koningin aan de minister waarin de belanghebbenden van verbetering van de zeetoegang uit de regio positief reageren op medefinanciering zullen ook zorgen voor politieke aandacht.

Volgnummer : 8

Afzender : Rijksdienst voor het Oudheidkundig
Bodemonderzoek
(drs J.P. ter Brugge)
Postbus 1600
3800 BP Amersfoort

Kenmerk : u.99-670

Gedateerd : 28 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :

Reactie van bevoegd gezag :

In de Startnotitie en de Richtlijnen voor het MER moet aandacht worden besteed aan de binnen het zoekgebied van de alternatieven gelegen archeologische waarden en verwachtingen. Hierbij dient geanalyseerd te worden welke bekende archeologische waarden zich binnen het plangebied bevinden en of er nog meer archeologische vindplaatsen van een hoge en middelhoge archeologische indicatieve waarde zijn. Dit laatste dient door middel van een archeologische kartering te worden vastgesteld.

De resultaten van de inventarisatie dienen als basis te worden gehanteerd bij het bepalen van de effecten van de alternatieven. Tevens dient te worden bepaald of de vindplaatsen behoudenswaardig zijn, dan wel nader onderzoek behoeven. Voor nadere inlichtingen hieromtrent kan met ondergetekende contact worden opgenomen.

Archeologie en cultuurhistorie zijn onderdelen die in de trajectnota-m.e.r. worden onderzocht. Uw aanbod betreffende het geven van nadere inlichtingen is welkom. Zodra de noodzaak zich voordoet, zal de initiatiefnemer van de planstudie contact met u opnemen.

Volgnummer : 9

Afzender : Nederlandse Gasunie NV
(ing. W.J. Kolff)
Postbus 19
9700 MA Groningen

Kenmerk : TN/G 99.161

Gedateerd : 28 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Bij ingrepen aan het Noordzeekanaalgebied zijn gastransportleidingen van de Nederlandse Gasunie NV betrokken, te weten: • ten oosten van de Velsertunnel liggen 2 gas-transportleidingen met diameters van 200 respectievelijk 900 millimeter en een bedrijfsdruk van 66,2 bar; • ten oosten van de Wijkertunnel ter hoogte van PI16 kruisen 2 hoofdaardgastransportleidingen, met diameters van 1050 respectievelijk 900 millimeter en een bedrijfsdruk van 66,2 bar, het Noordzeekanaal. Wijziging van het profiel van het kanaal heeft grote invloed op de veilige en ongestoorde ligging van deze leidingen.	De door u verstrekte gegevens worden opgenomen in de planstudie.
Bij de ingrepen aan de IJ-geul is mogelijk ook een olietransportleiding van Unocal Transportation BV betrokken.	Bij ingrepen aan de IJ-geul wordt de mogelijke betrokkenheid van een olietransportleiding van Unocal Transportation BV onderzocht en Rijkswaterstaat Noord-Holland zal eventueel contact opnemen met dit bedrijf. Wij stellen het op prijs dat u met ons meedenkt over mogelijke op onze weg liggende problemen bij de te onderzoeken ingrepen.
<i>Bij de planontwikkelingen dienen de buisleidingen te worden beschouwd als een transportmodaliteit die gelijkwaardig is aan het vervoer over de weg, via het spoor of per schip.</i>	<i>De oplossing lossen, lichter en vervoltransport wordt als volwaardig alternatief beschouwd in de planstudie. Deze oplossing zal parallel aan een sluisoplossing worden uitgewerkt, waarmee een goede vergelijking mogelijk wordt.</i>
Voor het inzichtelijk maken van de consequenties en de te treffen maatregelen is het noodzakelijk bij het opstellen van het MER overleg te voeren met de Nederlandse Gasunie NV.	Rijkswaterstaat neemt contact met u op om de consequenties en de mogelijk te treffen maatregelen voor de gastransportleidingen met u door te nemen in het kader van de in de planstudie te onderzoeken ingrepen in het Noordzeekanaalgebied.

Volgnummer : 10

Afzender : Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied
(drs H.S. de Boer en W.C.M. Hoogeboom)
Postbus 19406
1000 GK Amsterdam

Kenmerk : 990025

Gedateerd : 28 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :

Reactie van bevoegd gezag :

De Startnotitie onderstreept dat ook op Rijks-niveau het belang van een goede zeetoegang wordt erkend. Het initiatief past in het beleid zoals voor de regio is vastgelegd in het Masterplan Noordzeekanaalgebied, waarover de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de minister van Economische Zaken en de minister van VROM, heeft verklaard dat het als basis voor verder Rijksbeleid zal gelden. Verbetering van de zeetoegang is een essentieel element in de uitvoering van dit plan.

Wij nemen kennis van uw standpunt.

De voorziene tijdsduur van het project baart zorgen. Vanaf het einde van de jaren zestig heeft de regio gepleit voor een verruiming van de capaciteit van het sluizencomplex. Meerdere studies, enkele onder verantwoording van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, tonen de noodzaak hiervan keer op keer aan. Bovendien is gebleken dat de investering ook voor het Rijk een hoog financieel rendement heeft en het Rijkszeehavenbeleid ondersteunt. Met name het behoud van de bestaande bedrijvigheid in de kanaalzone maakt de verbetering van de zeetoegang urgent.

Ondanks meerdere studies in het verleden is er met name discussie ontstaan over de methode waarop de verkenningfase voor Zeepoort IJmond is uitgevoerd. Het Centraal Planbureau heeft kritiek geuit op de wijze waarop de noodzaak van verbetering van de zeetoegang in de verkenning onderzocht is. We moeten daardoor vaststellen dat de noodzaak van verbetering van de zeetoegang nog niet eenduidig is vastgesteld.

Volgnummer : 10 vervolg

Afzender : Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Rijkswaterstaat volgt de Tracéwetprocedure daar de kans bestaat dat bij de uitvoering van alle elementen van het project meer dan 5 miljoen m³ grond moet worden verzet in de hoofdvaarweg. Deze kans wordt in belangrijke mate bepaald door de vraag of het nodig is het Noordzeekanaal over een grote lengte te verbreden ten behoeve van de passeermogelijkheid van schepen van de breedste categorie (die door een nieuwe brede sluis het kanaal kunnen bevaren). Wellicht kan met een adequate scheepvaartbegeleiding, al dan niet in combinatie met de realisering van een enkele passeerplek, het eventuele probleem afdoende worden opgelost. De te volgen procedure dient te worden verkort en zodra in het proces van de planstudie blijkt dat geen 5 miljoen m³ grond zal worden verzet dienen direct de andere procedures te worden gevolgd.	Een versnelde duidelijkheid over de hoeveelheid grondverzet kan niet leiden tot een versnelling van de procedure in de fase tot aan de standpuntbepaling van het kabinet (gepland begin 2002). Aangezien de planstudie meerdere m.e.r.-plichtige activiteiten in zich heeft, moet in ieder geval een m.e.r.-procedure doorlopen worden. De planstudie kent een strakke planning (2 jaar studie, 1 jaar inspraak + standpuntbepaling kabinet) die in een tracéwetprocedure niet verschilt van een m.e.r.-procedure. Pas bij de standpuntinname kan redelijkerwijs worden aangenomen of er al dan niet sprake is van een tracéwetverplichting. Het eerder afhechten van de procedure is risicovol en leidt bovendien om genoemde reden niet tot tijdwinst. In de fase ná het standpunt van het kabinet kan het niet doorlopen van de tracéwetprocedure in principe leiden tot één jaar tijdwinst omdat er geen tracebesluit (OTB en TB) genomen hoeft te worden. De tracéwet is echter ook het sterkste instrument om vertraging in de daarna nog af te wikkelen procedures gedurende één jaar voor de vergunningen (wet Milieubeheer, etc.) te voorkomen. De tijdwinst is daarmee relatief en vooraf niet in te schatten. In theorie is de benodigde tijd mét tracéwetprocedure tot 2004 en zonder tot 2003. De procedure zal niet de bepalende factor voor de "spa in de grond" van enig uit te voeren alternatief zijn. De technische voorbereiding van alternatieven bepaalt de doorlooptijd tot de realisatie. Door de technische voorbereiding in het PPS-spoor, parallel aan de planstudie, op te nemen, kan mogelijk tijdwinst worden geboekt. Of verbreding van het Noordzeekanaal ten behoeve van de passeermogelijkheid van schepen noodzakelijk is is een onderdeel van de planstudie. De door u genoemde oplossingsmogelijkheden worden hierin meegenomen.

Volgnummer : 10 vervolg

Afzender : Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
De noodzaak van een economische onderbouwing voor de keuze van de te nemen maatregelen wordt onderschreven. De Startnotitie is echter niet duidelijk over hetgeen vaststaat als gewenste economische ontwikkeling voor het gebied en hetgeen nader moet worden onderzocht. Mede gezien de gemaakte afspraken over Zeepoort IJmond tussen het Bestuursplatform en Rijkswaterstaat moet worden voorkomen dat de planstudie wordt belast met de onder de verantwoordelijkheid van het Bestuursplatform te verrichten actualisering van het Masterplan. De economische onderbouwing dient een drietal onderwerpen te behandelen: • de urgentie van een verbetering van de zee-toegang voor het goed kunnen functioneren van het huidige haven- en industriecomplex; • de noodzaak van een uitbreiding van het zee-havengebied conform het Masterplan; • een doorkijk van de economische ontwikkeling (havenontwikkeling) in het gebied na de planperiode van het Masterplan, te weten na 2015.	De ruimtelijke reservering van het Masterplan Noordzeekanaalgebied, inmiddels vastgelegd in streek- en structuurplannen is uitgangspunt voor de planstudie. Het economisch onderzoek als onderdeel van de planstudie houdt dit uitgangspunt vast. Om te komen tot een standpuntbepaling van het kabinet zal de trajectnota/MER een aantal onderscheidende scenario's moeten beschrijven waardoor de effecten van de mogelijke alternatieven (bijvoorbeeld verschillende sluismaten) voor verbetering van de zeetoegang in beeld komen. In de richtlijnen wordt dit nader aangegeven. Hiermee zal bij de uitwerking van de scenario's rekening worden gehouden.
De aanpak van de economische onderbouwing moet worden verhelderd en het Bestuursplatform dient in deze een leidende rol te vervullen.	Het CPB heeft in opdracht van de initiatiefnemer van de planstudie advies uitgebracht over de aanpak van de deelstudie "economische onderbouwing" binnen de planstudie. De werkgroep economie, bestaande uit deskundigen van diverse organisaties uit de regio die deels ook in het Bestuursplatform opgenomen zijn beoordeelt samen met Rijkswaterstaat als initiatiefnemer van de planstudie, het plan van aanpak voor deze deelstudie. Zij wordt daarin begeleid door een groep van drie hoogleraren economie. De inbreng van de leden van het Bestuursplatform in de deelstudie zelf wordt georganiseerd middels workshops en interviews met de betreffende organisaties. Zodoende krijgt het Bestuursplatform een grote inbreng in de economische onderbouwing voor Zeepoort IJmond. We benadrukken dat de economische scenario's als onderdeel van de economische onderbouwing uitsluitend bedoeld zijn om de effecten van de oplossingsrichtingen voor verbetering van de zeetoegang onderscheidend in beeld te brengen.

Volgnummer : 10 vervolg

Afzender : Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
In de beschrijving van de problematiek van de capaciteit van het huidige sluizencomplex ontbreekt een tweetal elementen, te weten: • de tijpoort: vanwege de drempelhoogte van de Noordersluis is het sluizencomplex slechts geschikt om gedurende 12 uur per etmaal schepen te schutten. Een sluis met voldoende lage drempel maakt het mogelijk 24 uur per etmaal gebruik te maken van de diepte van het Noordzeekanaal; Volgnummer: 10 vervolg Afzender: Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied • de verborgen wachttijden: de huidige capaciteit van het sluizencomplex wordt in steeds hogere mate bepaald door de grootste sluis. De sluisdienst probeert door een gedegen schutplanning de capaciteit van het complex zo veel mogelijk op te rekken. Schepen passen vervolgens de vaarplanning aan aan deze schutplanning. De vaarplanning wordt hierdoor suboptimaal en feitelijk ontstaan er wachttijden die niet als zodanig worden geregistreerd. Gezien het toenemende belang van varen overeenkomstig het just-in-time-principe, leidt een dergelijke verborgen vertraging tot een verslechtering van de concurrentiepositie.	Het belang van wachttijden en tijpoort wordt onderkend. In de planstudiefase zullen deze elementen nader in beeld worden gebracht.

Volgnummer : 11

Afzender : Provincie Noord-Holland
 (C.J.N. Versteden en J.A. van Kemenade)
 Postbus 123
 2000 MD Haarlem

Kenmerk : 27 april 1999

Gedateerd : 99-916320

Kernpunt(en) van de inspraak :

Het lijkt mogelijk om eerder dan in 2002 te besluiten over de wenselijkheid van een verbreding van de vaargeul in het Noordzeekanaal-gebied. Waar mogelijk dient de procedure dan ook te worden versneld, bijvoorbeeld door snel duidelijkheid te verkrijgen over de hoeveelheid grondverzet in de hoofdvaarweg.

Reactie van bevoegd gezag :

Een versnelde duidelijkheid over de hoeveelheid grondverzet kan niet leiden tot een versnelling van de procedure in de fase tot aan de standpuntbepaling van het kabinet (gepland begin 2002). Aangezien de planstudie meerdere m.e.r.-plichtige activiteiten in zich heeft, moet in ieder geval een m.e.r.-procedure doorlopen worden. De planstudie kent een strakke planning (2 jaar studie, 1 jaar inspraak + standpuntbepaling kabinet) die in een tracéwetprocedure niet verschilt van een m.e.r.-procedure. Pas bij de standpuntinname kan redelijkerwijs worden aangenomen of er al dan niet sprake is van een tracéwetverplichting. Het eerder afhechten van de procedure is risicovol en leidt bovendien om genoemde reden niet tot tijdswinst. In de fase ná het standpunt van het kabinet kan het niet doorlopen van de tracéwetprocedure in principe leiden tot één jaar tijdswinst omdat er geen tracébesluit (OTB en TB) genomen hoeft te worden. De tracéwet is echter ook het sterkste instrument om vertraging in de daarna nog af te wikkelen procedures gedurende één jaar voor de vergunningen (wet Milieubeheer, etc.) te voorkomen. De tijdswinst is daarmee relatief en vooraf niet in te schatten. In theorie is de benodigde tijd mét tracéwetprocedure tot 2004 en zonder tot 2003.

De procedure zal niet de bepalende factor voor de "spa in de grond" van enig uit te voeren alternatief zijn. De technische voorbereiding van alternatieven bepaalt de doorlooptijd tot de realisatie. Door de technische voorbereiding in het PPS-spoor, parallel aan de planstudie, op te nemen, kan mogelijk tijdswinst worden geboekt.

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
De Startnotitie is niet duidelijk over de uitgangssituatie van de economische onderbouwing. Om de planstudie niet te belasten met de actualisering van het Masterplan Noordzeekanaalgebied zijn in oktober 1998 afspraken tussen het Rijk en de regio gemaakt. De economische onderbouwing van Zeepoort IJmond dient zich te richten op: • de urgentie van een verbetering van de zeetoegang voor het goed kunnen functioneren van het huidige haven- en industriecomplex; • de noodzaak van een verbetering teneinde het Masterplan te kunnen uitvoeren; • indien Rijkswaterstaat dit met het oog op het rendement nodig acht, een doorkijk van de economische ontwikkeling in het gebied na 2015 (dit dient te geschieden onder verantwoordelijkheid van het Bestuursplatform).	De ruimtelijke reservering van het Masterplan Noordzeekanaalgebied, inmiddels vastgelegd in structuur- en streekplannen (zie richtlijnen), is uitgangspunt voor de planstudie. Het economisch onderzoek als onderdeel van de planstudie houdt dit uitgangspunt vast. Om te komen tot een standpuntbepaling van het kabinet zal de trajectnota/MER een aantal onderscheidende scenario's moeten beschrijven waardoor de effecten van de mogelijke alternatieven (bijvoorbeeld verschillende sluismaten) voor verbetering van de zeetoegang in beeld komen. In de richtlijnen wordt hier nader op ingegaan. Het Centraal Planbureau heeft kritiek geuit op de wijze waarop de noodzaak van verbetering van de zeetoegang in de verkenning onderzocht is. We moeten daardoor vaststellen dat de noodzaak van verbetering van de zeetoegang nog niet eenduidig is vastgesteld. Het CPB heeft in opdracht van de initiatiefnemer van de planstudie advies uitgebracht over de aanpak van de deelstudie "economische onderbouwing" binnen de planstudie. De werkgroep economie, bestaande uit deskundigen van diverse organisaties uit de regio die deels ook in het Bestuursplatform opgenomen zijn beoordeelt samen met Rijkswaterstaat als initiatiefnemer van de planstudie, het plan van aanpak voor deze deelstudie. Zij wordt daarin begeleid door een groep van drie hoogleraren economie. De inbreng van de leden van het Bestuursplatform in de deelstudie zelf wordt georganiseerd middels workshops en interviews met de betreffende organisaties. Zodoende krijgt het Bestuursplatform een grote inbreng in de economische onderbouwing voor Zeepoort IJmond. We benadrukken dat de economische scenario's als onderdeel van de economische onderbouwing uitsluitend bedoeld zijn om de effecten van de oplossingsrichtingen voor verbetering van de zeetoegang onderscheidend in beeld te brengen.
Door de drempel in de Noordersluis kan de maximaal toelaatbare diepgang van zeeschepen in het Noordzeekanaal slechts 12 uur per etmaal worden benut. Bovendien wordt de vaarplanning van schepen aangepast aan de capaciteit van het sluisencomplex, waardoor de schepen niet just-in-time varen. Deze situatie verslechtert de concurrentiepositie van het Noordzeekanaalgebied. Beide knelpunten dienen in de planstudie te worden betrokken.	Het belang van wachttijden en tijpoort wordt onderkend. In de planstudiefase zullen deze elementen nader in beeld worden gebracht.

Volgnummer : 12

Afzender : Energieproductiebedrijf UNA NV
(mr P.J. Witvliet)
Postbus 8475
3503 RL Utrecht

Kenmerk : SHA-jz/99040059

Gedateerd : 28 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :

Reactie van bevoegd gezag :

In de Startnotitie wordt weliswaar rekening gehouden met de koelwaterfunctie van het Noordzeekanaal, echter het effect van het inkorten van de landtong tussen Rijksbinnenhaven 1 en 2 en eventueel tussen 2 en 3 op deze functie is niet meegenomen. De inkorting van de landtong kan negatieve gevolgen voor het koelend wateroppervlak veroorzaken.

Tot op heden is het bilaterale contact tussen Rijkswaterstaat en NV Energieproductiebedrijf UNA, dat werd toegezegd op de informatie-avond, niet tot stand gekomen.

Uw opmerkingen over de mogelijke gevolgen voor het koelend wateroppervlak worden meegenomen in de planstudie.

Inmiddels heeft Rijkswaterstaat als initiatiefnemer van de planstudie telefonisch contact met u gehad. U bent naderhand schriftelijk op de hoogte gesteld over de planning en werkzaamheden binnen de planstudie met het voorstel met u op een geschikt tijdstip binnen deze planning nader overleg te hebben over de gevolgen van een eventuele inkorting van de landtong op het koelend wateroppervlak.

Volgnummer : 13

Afzender : Milieufederatie Noord-Holland
mede namens Vereniging Milieudefensie
en Milieucentrum Amsterdam
(dr H.P. Gallacher)
Stationsstraat 38
1506 DH Zaandam

Kenmerk : -

Gedateerd : 28 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Een van de belangrijkste aspecten die uit de vraag- en doelstelling van het project naar voren komen, is de noodzaak tot afstemming met de resultaten van de evaluatie van het Masterplan Noordzeekanaalgebied. Ook in de Richtlijnen dient een tijdige afstemming als voorwaarde te worden opgenomen. Dit is eens te meer van belang daar de gegevens waarop het Masterplan is gebaseerd dateren uit het begin van de jaren negentig of eerder. Een actualisering van de basisgegevens is noodzakelijk. Uit de evaluatie van het Masterplan kan essentiële informatie over de gewenste bedrijvigheid worden verwacht. Vervolgens dient dan te worden gezien welke haven- en industrievoorzieningen hiertoe moeten worden geaccommodeerd. Pas hierna kan duidelijk worden welke aanpassingen aan de zeetoegang nodig zijn.	In oktober 1998 is middels een verklaring tussen Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland vastgelegd dat de provincie als voorzitter van het Bestuursplatform verantwoordelijk is voor het Masterplan Noordzeekanaalgebied en Rijkswaterstaat directie Noord-Holland als initiatiefnemer van de planstudie, voor Zeepoort IJmond. Voor het Masterplan Noordzeekanaalgebied is een evaluatie voorzien door de Provincie Noord-Holland als voorzitter van het Bestuursplatform Masterplan. De ruimtelijke reservering van het Masterplan Noordzeekanaalgebied, inmiddels vastgelegd in streek- en structuurplannen is uitgangspunt voor de planstudie. De evaluatie van het Masterplan zal bij de uiteindelijke besluitvorming betrokken worden. De voor Zeepoort IJmond relevante actuele gegevens zullen in overleg met het Bestuursplatform gegenereerd worden.
Uit tabel 2.1 blijkt dat alleen het vervoer van droge bulk een gestage groei kent. Een grotere sluis maakt met name een verdere groei van het bulk- en containervervoer mogelijk, hetgeen neerkomt op meer doorvoeractiviteiten. Een ontwikkeling in de richting van een doorvoerhaven is echter niet in overeenstemming met de intentie van het Masterplan.	Om inzicht te krijgen in de (toekomstige) problemen van de huidige zeetoegang dient in de Trajectnota/ MER een aantal scenario's voor de economische ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied uitgewerkt te worden. Op basis van deze scenario's zal inzicht verkregen worden in het effect van verschillende oplossingsrichtingen op de ontwikkeling van verschillende goederenstromen.
Bovendien staat een dergelijke ontwikkeling haaks op een duurzame ontwikkeling, daar een doorvoerhaven weinig extra arbeidsplaatsen en toegevoegde waarde oplevert en veel ruimtegebruik en milieuschade veroorzaakt.	Bij de uitwerking zal voor elk van de scenario's aangegeven moeten worden wat de karakteristieken van de haven zullen zijn. De verhouding doorvoer/verwerking, de mogelijkheden van werkgelegenheid voor verschillende groepen in de arbeidsmarkt etc.

Volgnummer : 13 vervolg

Afzender : Milieufederatie Noord-Holland

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
De Voortgangsnota Zeehavenbeleid en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening dienen als beleidskaders voor dit project te gelden, daar de discussie over de afstemming van havens slechts één keer kan worden gevoerd. In dit verband dienen de besluiten over de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte en het Noordzeekanaal-gebied te worden gekoppeld.	De Voortgangsnota Zeehavenbeleid en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening zijn inderdaad belangrijke beleidskaders voor de komende periode. Voor de planstudie vormt het provinciaal ruimtelijk beleid voor het Noordzeekanaalgebied het uitgangspunt. Dit ruimtelijk beleid is vastgelegd in streek- en structuurplannen (zie hiervoor de richtlijnen). De provinciale plannen bepalen echter tezamen met de nationale plannen het beleidskader. In de planstudie zal de relatie met de 4e Nota Waterhuishouding en het Nationaal Milieubeleidsplan 3 (NMP3) worden aangegeven. Hoewel nog in ontwikkeling zal de planstudie ook rekening houden met de 5e Nota Ruimtelijke Ordening en het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (NVVP). In het NVVP zal tevens de in ontwikkeling zijnde 2de Voortgangsnota Zeehavenbeleid worden opgenomen. Duidelijk dient te worden in hoeverre de ontwikkelingen met betrekking tot de zeetoe-gang passen binnen genoemde beleidskaders. Omdat het streekplan Kennemerland de Wijkmeerpolder als havengebied gereserveerd heeft maar tot de daadwerkelijke invulling pas in 2001 besloten zal worden dient de planstudie rekening te houden met het al dan niet bestemmen van de Wijkmeerpolder als havengebied.
In de studie moet de relatie met andere havens, in de range Hamburg - Le Havre, worden onderzocht, daar dit van belang is voor het tegengaan van oneigenlijke concurrentie, kapitaalverlies, onnodig ruimtebeslag en andere milieueffecten in de verschillende havengebieden. Berichten over een volgend jaar te verwachten overcapaciteit in de Europese havens (N. Kinnock, Europees Groenboek voor zeehavens en maritieme infrastructuur) ondersteunen deze noodzaak.	In de economische onderbouwing als deelstudie van de planstudie zal ondermeer de concurrentiepositie van de Amsterdamse haven in beeld worden gebracht.
De sterke binding van vervoersstromen van en naar het Noordzeekanaalgebied aan de regionale industrie kan niet uitsluiten dat de organisatorisch getinte oplossingen moeten worden onderzocht.	In de genoemde economische onderbouwing wordt een concurrentie- en marktanalyse uitgevoerd waarbij de relatie met andere havens zoals Rotterdam onder de loep zal worden genomen.

Volgnummer : 13 vervolg

Afzender : Milieufederatie Noord-Holland

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Het is niet duidelijk wanneer de formulering van de probleemstelling van de planstudie (pagina 11) zal worden vastgesteld, hoe deze wordt bepaald en wat daarmee wordt toegevoegd ten opzichte van de vraag- en doelstelling.	De deelstudie economische onderbouwing zal de probleemstelling nader gaan definiëren. Deze deelstudie zal in de eerste helft van 2000 worden afgerond. Het CPB heeft in opdracht van de initiatiefnemer van de planstudie advies uitgebracht over de aanpak van de economische onderbouwing en daarmee over de bepaling van de probleemstelling.
In de Startnotitie dient duidelijker - zo nodig per aspect - te worden aangegeven waar de begrenzing van het studiegebied ligt.	De begrenzing van het studiegebied is afhankelijk van de reikwijdte van de diverse effecten. De omvang hiervan blijkt in de loop van het onderzoek. De verschillende studie-onderdelen (zoals economie, milieu, waterhuishouding) zullen verschillende effecten met verschillende reikwijdte en dus verschillende studiegebieden te zien geven. Dit zal in het onderzoek inzichtelijk worden gemaakt.
De kosten en de baten van de verschillende alternatieven dienen zowel in financieel als in ecologisch opzicht gelijkwaardig te worden behandeld. In de Startnotitie wordt bij de economische baten rekening gehouden met de volledige uitvoering van het Masterplan, bij de ecologische kosten wordt ten onrechte alleen rekening gehouden met de sluis zelf.	Anders dan in de startnotitie staat vermeld, zullen ook milieu-indicatoren op strategisch niveau worden ontwikkeld, om de gevolgen van verbetering van de zeetoegang in het Noordzeekanaalgebied in beeld te brengen.
Het toetsingskader voor de milieueffecten dient expliciet in de Richtlijnen te worden aangegeven.	De milieu-indicatoren op strategisch niveau zullen in de tweede helft van 1999 ontwikkeld worden met deskundigen uit de regio en adviesbureaus. In de richtlijnen kan daardoor slechts aangegeven worden dat een toetsingskader ontwikkeld moet worden.
In het momenteel opgenomen beleidskader wordt onder andere het Nationaal Milieubeleidsplan 3 genoemd. Als te toetsen element wordt ten onrechte alleen de scheepvaart vermeld. In dit verband dienen ook de industriële activiteiten, die door de verandering van de zeetoegang worden mogelijk gemaakt, te worden bekeken.	We nemen kennis van uw opmerkingen. Ten aanzien van uw opmerking over de te onderzoeken industriële activiteiten is het volgende op te merken: de te ontwikkelen scenario's voor de economische ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied geven inzicht in de gewenste oplossingsrichting. Omgekeerd zal de oplossingsrichting effect hebben op de economische ontwikkeling in het Noordzeekanaalgebied en daarmee ook op de industriële activiteit.

Volgnummer : 13 vervolg

Afzender : Milieufederatie Noord-Holland

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
De Richtlijnen dienen, naast de in hoofdstuk 4 genoemde effecten, onderzoek verplicht te stellen naar de gevolgen van: • de te verwachten extra aan- en afvoer van water voor de natuur en het milieu in het Noordzeekanaal gebied en het aangrenzende gebied; • de te verwachten extra baggerlast, zowel wat betreft volume als wat betreft kwaliteit; • de te verwachten veranderende stroomsnelheid van het water in het Noordzeekanaal voor onder meer de koelwatervoorziening van aanliggende bedrijven; • de scheepvaarttoename voor veiligheids-risico's, luchtverontreiniging en (grond)waterverontreiniging; • aantasting van natuurontwikkelingsprojecten door bijvoorbeeld het aanbrengen van damwanden.	De 5 aspecten die u aandraagt voor onderzoek zijn in de richtlijnen onder hoofdstuk 3 "Richtlijnen voor het concreet inrichtingsniveau" in soms iets andere bewoordingen opgenomen. In de startnotitie is aangegeven dat alleen de milieu-effecten direct rond de zeetoeegang, dus op inrichtingsniveau, in kaart zullen worden gebracht. Inmiddels blijkt uit gesprekken met de regionale organisaties en het advies van de MER-commissie dat het voor een evenwichtige besluitvorming noodzakelijk is ook de milieu-effecten op strategisch niveau te bekijken, dat wil zeggen de extra effecten die in het Noordzeekanaalgebied ontstaan, louter door de verbetering van de zeetoeegang. Daarvoor zullen milieu-indicatoren worden ontwikkeld die onderscheidend inzicht geven in de milieu-effecten per alternatief.
In de Richtlijnen moet duidelijk worden aangegeven wat de reeds vastgestelde ontwikkelingen in het gebied tot het jaar 2010, zoals vermeld in het nulalternatief, inhouden. De ontwikkeling van de Wijkerveerpolder behoort hier bijvoorbeeld niet toe, omdat het streekplan Kennemerland nog niet is goedgekeurd en het beleid voor de polder in 2001 moet worden herijkt.	De ruimtelijke reservering van het Masterplan Noordzeekanaalgebied, inmiddels vastgelegd in streek- en structuurplannen is uitgangspunt voor de planstudie. De studie hanteert deze plannen (zie voor de betreffende plannen de richtlijnen zelf) voor de ruimtelijke ontwikkeling in de toekomst, dus ook voor het nul-alternatief ("het niets-doen"). Omdat het streekplan Kennemerland de Wijkerveerpolder als havengebied gereserveerd heeft maar tot de daadwerkelijke invulling pas in 2001 besloten zal worden dient de planstudie rekening te houden met het al dan niet bestemmen van de Wijkerveerpolder als havengebied. In de planstudie zal daarom voor de autonome ontwikkelingen een gevoeligheidsanalyse worden gemaakt. De gevolgen voor Zeepoort IJmond van het wel en niet in gebruik nemen van de Wijkerveerpolder als bedrijventerrein wordt hierdoor inzichtelijk gemaakt.
In het meest milieuvriendelijke alternatief dient nader te worden uitgewerkt wat onder bestemmings-/verwerkingshavens wordt verstaan.	Het MMA zal gaandeweg ontwikkeld worden conform de richtlijnen. Wat onder termen als doorvoer en verwerking moet worden verstaan zal in de deelstudie economische onderbouwing duidelijk worden.

Volgnummer : 13 vervolg

Afzender : Milieufederatie Noord-Holland

Kernpunt(en) van de inspraak :

Reactie van bevoegd gezag :

Een brede maatschappelijke discussie over de gewenste ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied is noodzakelijk.

De open ruimte en natuurwaarden in het Noordzeekanaalgebied moeten worden beschermd tegen onnodige en ongewenste havenaanleg en industriële activiteiten.

Het initiatief hiertoe ligt niet bij Zeepoort IJmond. In de eerder genoemde verklaring is opgenomen dat de Provincie in zaken die met het Masterplan verband houden een trekkersrol vervult.

De ruimtelijke reservering van het Masterplan Noordzeekanaalgebied, inmiddels vastgelegd in streek- en structuurplannen, is uitgangspunt voor de planstudie.

Volgnummer : 14

Afzender : Kamer van Koophandel Amsterdam
(mr J. Bevaart en T.H. Woltman)
Postbus 2852
1000 CW Amsterdam

Kenmerk : 99U.130

Gedateerd : 29 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
De noodzaak van het onderzoek naar de mogelijkheden om de zeetoegang tot het Noordzeekanaalgebied te verbeteren vloeit voort uit enerzijds de ambities die in het Masterplan Havens voor deze regio zijn neergelegd (met name aantrekken van bedrijvigheid en groei van werkgelegenheid) en anderzijds uit de kwetsbaarheid die de huidige infrastructuur kent, zowel voor het reeds aanwezige bedrijfsleven als voor de potentiële vestigingskandidaten. In de vraagstelling komt onvoldoende tot uitdrukking dat een trend naar steeds breder wordende schepen gaande is, die gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied. Dit aspect moet alsnog worden betrokken. De inkadering van het aantal te onderzoeken alternatieven tot een viertal mogelijkheden draagt de goedkeuring weg: het getuigt van pragmatisme om slechts de realistische ingrepen aan een nader onderzoek te onderwerpen. De procedures die een verdieping van de IJ-geul tot 17,5 meter beogen en momenteel worden voorbereid, dienen los te staan van de procedure zoals omschreven in de Startnotitie. Het onderzoek naar PPS moet zodanig worden vormgegeven dat het geen vertragende factor in de besluitvorming wordt. Er moet zelfs worden bekeken in hoeverre PPS kan bijdragen tot een versnelling van het gehele proces. Dit betekent dat in een zo vroeg mogelijk stadium private partijen bij het proces moeten worden betrokken en dat alleen voor realistische alternatieven PPS-constructies worden uitgewerkt. Bij de vormgeving van PPS moet worden gewaakt voor het middels een eventuele lastenverhoging verslechteren van de concurrentiepositie van het Noordzeekanaalgebied op de internationale markt.	Uw zorg nemen we op dit moment voor kennisgeving aan. De ruimtelijke reservering van het Masterplan Noordzeekanaalgebied, inmiddels vastgelegd in streek- en structuurplannen (voor exacte informatie verwijs ik naar de richtlijnen), is inderdaad uitgangspunt voor de planstudie. De kwetsbaarheid van de huidige infrastructuur, gekenmerkt door wachttijden en diepgangsproblemen, zullen in de planstudie in beeld worden gebracht. Het door u genoemde aspect is onderdeel van de planstudie. In de planstudie wordt eveneens deze pragmatische aanpak voorgesteld. Door in de planstudie in een iteratief proces van globaal naar uitvoerig (diepgaand) te gaan, wordt niet zinvol onderzoek voorkomen. De planstudie houdt er rekening mee dat de verdieping van de IJ-geul tot 17,5 m. onderdeel uitmaakt van de autonome ontwikkeling. Mocht echter, naarmate de studie vordert, de uitvoering niet opgepakt worden, dan zal deze alsnog in de planstudie worden opgenomen. Uw opmerking wordt meegenomen in het PPS-spoor dat parallel aan de planstudie zal lopen.

Volgnummer : 14 vervolg

Afzender : Kamer van Koophandel Amsterdam

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Het bestaande initiatief om de technische voorbereiding van een tweede grote sluis eerder te kunnen laten starten alsmede de mogelijkheden van een PPS-constructie voor deze sluis in kaart te brengen zijn aanbevelenswaardig.	De technische uitwerking van een grote sluis tot aan het bestek kan worden opgepakt in het kader van de PPS-ontwikkelingen.
Bij de beschrijving van de effecten wordt uitvoerig stilgestaan bij de mogelijke effecten op het milieu en de natuur. De economische effecten en de ontwikkelingen in de scheepvaart zijn echter minder uitgebreid beschreven. Gezien het feit dat deze laatst genoemde effecten van cruciaal belang zijn voor het gehele proces is een uitgebreidere beschrijving op zijn plaats.	De door u genoemde effecten zullen in de planstudie uitvoerig worden onderzocht.
Voor het opstellen van verschillende vervoers-scenario's is een duidelijke inbreng vanuit het bedrijfsleven wenselijk, daar dat veel kennis over (internationale) marktontwikkelingen en de daaraan gelieerde vervoersstromen bezit.	Binnen de werkgroep economie worden de vervoersscenario's besproken. Deze werkgroep bestaat uit deskundigen uit de regio (inclusief Rijkswaterstaat). Op deze manier hopen we de aanwezige deskundigheid maximaal te benutten.
Bij de beschrijving van de scheepvaartaspecten dient een duidelijk inzicht te worden verkregen in de huidige problemen die worden ondervonden ten aanzien van onder andere de breedte- en dieptebeperkingen en de wachttijden (mede in relatie tot de beperkingen die het tij oplegt).	Het belang van wachttijden en tijpoort wordt onderkend. In de planstudiefase zullen deze elementen nader in beeld worden gebracht.
In de beschrijving van de procedure en de planning moet worden weergegeven wanneer de eventuele PPS-constructies verder kunnen worden uitgewerkt.	Uw opmerking wordt meegenomen in het PPS-spoor. Er zal wel interactie zijn tussen planstudie en PPS-spoor. Op dit moment kan de planning voor PPS echter nog niet worden geconcretiseerd.
Gezien de urgentie van een verbeterde toegang tot het Noordzeekanaalgebied moet waar mogelijk een versnelling van de planstudie plaatsvinden, hetgeen met name kan worden bereikt door het zoveel mogelijk parallel doorlopen van procedures.	Gezien de sterke samenhang tussen mogelijke ingrepen en de ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied (met de wederzijdse beïnvloeding) kunnen de te onderzoeken ingrepen voor een verbeterde toegang niet los van elkaar worden gezien en wordt een integrale tracé/MER opgesteld. Daarbij vraagt een eventuele verbetering van de zeetoegang een aanzienlijke (financiële) investering. Een investering waar het rijk een integrale MER als onderbouwing voor nodig heeft. Het parallel doorlopen van procedures is in deze dus niet mogelijk.

Volgnummer : 15

Afzender : Federatie Ondernemersverenigingen
 Noordzeekanaal
 (J. Lokhorst)
 Postbus 79
 1940 AB Beverwijk

Kenmerk : Joh.L

Gedateerd : 29 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Een verbetering van de zeetoegang van het Noordzeekanaalgebied is van groot belang. Door de steeds breder wordende schepen heeft het huidige sluisencomplex haar capaciteitsgrenzen bereikt en ondervindt de scheepvaart naar de achterliggende havens een steeds grotere hinder.	De noodzaak van verbetering van de zeetoegang blijkt in de verkenningsfase nog niet eenduidig vastgesteld te zijn. Daardoor is de "economische onderbouwing" een belangrijk onderdeel in de planstudie.
Vanuit de lokale en provinciale overheden en de verschillende ondernemersorganisaties binnen het gebied wordt gewerkt aan de versterking van de economische bedrijvigheid en de dynamiek. Het verbeteren van de concurrentiepositie in het Noordzeekanaalgebied is van nationaal belang en verdient derhalve een gezamenlijke aanpak van overheid en bedrijfsleven.	Zeepoort IJmond werkt volgens het zogenaamde "open planproces". Dit betekent ook, dat lokale overheden en ondernemersorganisaties in verschillende werkgroepen meewerken aan de planstudie.
Naast het onderzoek naar een verdieping van het kanaal is het van belang de aanleg van de tweede zeesluis prioriteit te geven. De verdieping van de IJgeul kan aansluitend aan deze werkzaamheden worden uitgevoerd.	Aanleg van een tweede grote zeesluis is één van de alternatieven van de planstudie. De technische uitwerking van de sluis tot aan het bestek kan worden opgenomen in het kader van de PPS-ontwikkelingen.
Het onderzoek naar lichterfaciliteiten dient tevens prioriteit te krijgen, daar ook na aanleg van een tweede grote sluis, rekening houdend met de beperking van de diepte door de aanwezige tunnels, diep stekende zeeschepen altijd moeten worden gelichter.	Onderzoek naar lichterfaciliteiten maakt deel uit van de planstudie.
De mogelijkheden tot publiek-private samenwerking dienen te worden benut, daar deze, zoals uit de Startnotitie blijkt, kunnen leiden tot lagere kosten en/of hogere opbrengsten.	De mogelijkheden tot publiek-private samenwerking worden in een apart spoor parallel aan de planstudie verder uitgewerkt.
De federatie onderschrijft de inspraakreactie van de Kamer van Koophandel Amsterdam (zie reactie-nummer 14).	

Volgnummer : 16

Afzender : Gemeente Velsen
 (college van Burgemeester en Wethouders)
 Postbus 465
 1970 AL IJmuiden

Kenmerk : -

Gedateerd : 6 mei 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
De benadering van de aspecten cultuurhistorie en archeologie, zoals omschreven in de paragraaf woon- en leefmilieu van de Startnotitie, doet recht aan de waarden die in het geding zijn.	
Hoewel de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) in deze het belangrijkste aanspreekpunt is, is specifieke en meer actuele kennis van het archeologisch bodemarchief van het gebied voorhanden bij de gemeentelijke archeoloog.	
De ROB staat borg voor een goede afweging van de archeologische belangen. De door deze dienst gehanteerde criteria hebben echter als primair uitgangspunt het (boven)nationaal belang. Deze benadering zal niet in alle gevallen overeenkomen met een waardestelling op provinciaal, regionaal of lokaal niveau.	Bij de ontwikkeling van milieucriteria zal nader ingegaan worden op regionale en lokale belangen.
Het betrekken van de aanwezige lokale deskundigheid, naast en samen met de deskundigheid van de ROB, is wenselijk.	Rijkswaterstaat als initiatiefnemer van de planstudie zal graag gebruik maken van uw aanbod en zal in de planstudiefase contact met u opnemen.

Volgnummer : 17

Afzender : Scheepvaart & Industrie Vereniging
 Noordzeekanaalgebied
 (ir E.M. Storm)
 Postbus 19405
 1000 GK Amsterdam

Kenmerk : -

Gedateerd : 7 mei 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Het project Zeepoort IJmond is urgent. Dat de eerste fase van de planstudie 14 maanden heeft geduurd voorspelt weinig goeds voor het vervolg. Indien de realisatie nog enkele tientallen jaren op zich laat wachten, is de aanpassing door de wereldwijde veranderingen en de Europese concurrentie niet meer nodig.	De planstudie kent een strakke planning en is begin 1999 gestart. (2 jaar studie, 1 jaar inspraak + standpuntbepaling kabinet) . De technische voorbereiding van alternatieven bepaalt de doorlooptijd tot de realisatie. Door de technische voorbereiding in het PPS-spoor, parallel aan de planstudie, op te nemen, kan mogelijk tijdswinst worden geboekt.
Uit een recent onderzoek onder een aantal overslag-bedrijven in Amsterdam blijkt dat zij, door de toename van de omvang van zeeschepen, voor 90% afhankelijk zijn van de Noordersluis. De gevolgen van het feit dat steeds meer schepen zijn aangewezen op deze grootste sluis worden in de Startnotitie slechts summier toegelicht.	Afhankelijkheid van de Noordersluis erkennen wij als één van de mogelijke knelpunten aan de zee-toegang. In de probleemstelling wordt in dit kader gesproken over kwetsbaarheid en wachttijden. Het niet uitsluiten van aanleg van een tweede Noordersluis, in plaats van een grotere sluis, geeft aan dat deze afhankelijkheid een belangrijke rol speelt in de planstudie.
Door het gebruik van abstracte termen, zoals bereikbaarheidsprobleem en zeepoort, dreigt de studie vele jaren van nader onderzoek te legitimeren naar onder andere de in de toekomst wenselijk geachte industriële bedrijvigheid. Overigens is deze wenselijkheid voor de komende eeuw, de periode waarvoor de sluis wordt aangelegd, niet voorspelbaar. Het enige doel van de studie dient de kern van het onderzoek te zijn: 'wanneer het sluizen-complex 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 nieuwe sluis'. Echter: 'wanneer' dient te worden vervangen door 'nu'.	De noodzaak van verbetering van de zeetoegang blijkt in de verkenningsfase nog niet eenduidig vastgesteld te zijn. Daardoor is de "economische onderbouwing" een noodzakelijk onderdeel van de planstudie.
De Startnotitie compliceert het project door allerlei andere onderwerpen, die niets met het aanpassen van het sluizencomplex van doen hebben, te willen onderzoeken. Het onderzoek naar de verruiming van de IJ-geul wordt niet gerechtvaardigd door het voor de regio relevante scheepvaartverkeer. Bovendien is het onderzoek een overbodige ballast voor het project Zeepoort IJmond.	Zeepoort IJmond heeft als opdracht te onderzoeken of een verbetering van de zeetoegang van het Noordzeekanaalgebied in brede zin wenselijk is. Dit gaat veel verder dan het sec onderzoeken van een aanpassing van het sluizencomplex. De in de planstudie mee te nemen alternatieven zijn combinaties van ingrepen. De aanleg van een grote zeesluis met de verdieping van de IJ-geul, uitbreiding van de lichtercapaciteit voor de sluis en verbreding van het Noordzeekanaal (alleen onderwaterprofiel) is zo'n combinatie. Het onderzoek naar de verruiming van de IJ-geul is hiermee zeker geen overbodige ballast.

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Ook een onderzoek naar de breedte van het Noordzeekanaal staat los van de noodzakelijke verruiming van de zeetoegang. Het toevoegen van een bredere sluis heeft primair tot doel de capaciteit en de bedrijfszekerheid van de zeetoegang aan te passen aan ontwikkelingen in scheepsgrootte. Doordat het gebied altijd beperkingen zal kennen die door de sluisen en de tunnels worden veroorzaakt is het zinloos aan het project voor een bredere sluis het optrekken van het hele kanaal te koppelen. Bovendien is het Noordzeekanaalgebied breder dan het Suezkanaal en het Panamakanaal tezamen.	In het project Zeepoort IJmond wordt de zeetoegang van het Noordzeekanaalgebied in brede zin onderzocht. Eventuele knelpunten in passages op het kanaal horen daar ook toe. Overigens richt het onderzoek hiernaar zich op het bevaarbare profiel en eventuele verbreding daarvan. Het kanaal zal dus binnen de huidige bedijkingen blijven liggen.
Tevens is een onderzoek naar het volledig lossen van schepen in de voorhaven overbodige ballast voor het project. De voorhaven is veel te klein, derhalve zal gedacht worden aan een soort IJ-vlakte. Het plan 'Voorhaven' toont echter aan waar een dergelijk onderzoek op stuit. Bovendien is het maatschappelijk en economisch volstrekt ondenkbaar dat de havens langs het Noordzeekanaal worden opgeheven en vervangen door nieuwe havens buitengaats.	De grootte van de voorhaven, dat wil zeggen de buitengaats haven in de huidige en autonome situatie, blijkt, getuige verkennende studies, geen beperkingen op te leveren voor het volledig lossen van schepen. In de planstudie zal het alternatief lossen en vervoltransport parallel aan een nieuwe grote sluis worden uitgewerkt. Uitgangspunt van de planstudie, en dus ook van lossen en vervoltransport, is dat de havenactiviteiten op hun huidige lokatie, <i>dus achter het sluisencomplex gesitueerd</i> blijven. Nieuw aan te leggen havens buitengaats worden in de planstudie dus niet onderzocht.
De overwegingen om te kiezen voor het snel aanpassen van het sluisencomplex zijn: • het sluisencomplex is kwetsbaar: door de schaalvergroting heeft het huidige complex geen passende maatvoering meer. Hierdoor is de druk op de Noordersluis onaanvaardbaar hoog en wordt de regio kwetsbaar; • de veiligheid en de capaciteit: door een te hoge druk op de Noordersluis komt de veiligheid in het geding; • de huidige en toekomstige generatie schepen: een toenemend deel van de huidige scheepvaart kan de sluis niet of slechts bij een waterstand van minimaal NAP passeren. Binnen 10 jaar zal zelfs een belangrijk deel van de schepen die momenteel de regio aandoen vervangen zijn door grotere schepen; • de internationale positie: de concurrentie-positie van het Noordzeekanaalgebied wordt ernstig bedreigd, daar andere havens de beperkingen in de zeetoegang reeds hebben weggenomen;	De 10 door u genoemde argumenten voor het snel aanpassen van het sluisencomplex nemen wij voor kennisgeving aan. De opdracht van Zeepoort IJmond is te onderzoeken of een verbetering van de zeetoegang wenselijk is. Dit geeft aan dat niet alleen gedacht wordt aan een nieuwe grotere sluis, maar dat ook andere mogelijkheden in de studie worden meegenomen. Lossen en vervoltransport is daar één van. Deze oplossing is naar verwachting binnen het huidige sluisencomplex te realiseren; er zal geen sprake zijn van het sluiten van havens.

Volgnummer : 17 vervolg

Afzender : Scheepvaart & Industrie Vereniging

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
• de toename van overslag: om de gunstige ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied (bestaande bedrijven breiden uit en nieuw bedrijven kiezen de regio als vestigingsplaats) te handhaven is uitbreiding van de natte infrastructuur en vereiste; • kapitaalvernietiging: de regio bezit een unieke natte infrastructuur met het Noordzeekanaal en de routes naar het Duitse achterland, Noord-Holland, Haarlemmermeer en Schiphol. Deze trajecten zijn afhankelijk van moederschepen die de haven aandoen; • om rail- en binnenvaartverbindingen rendabel te houden is een 'basisvolume' goederen nodig, dat alleen is te realiseren als grote schepen de haven vlot en veilig kunnen bereiken; • de maatschappelijke gevolgen: de regio biedt momenteel werk aan 39.000 mensen en kent een toegevoegde waarde van jaarlijks 8 miljard gulden. Nalatigheid in een aanpassing van de toegang tot het gebied legt dit alles in de weegschaal; • de rol in het Nationale Zeehavennetwerk: een recente studie in opdracht de Nationale Havenraad toont aan dat het Noordzeekanaalgebied naast Rijnmond (Rotterdam) het belangrijkste onderdeel kan en moet blijven van het samenspel tussen het nationale zeehavennetwerk langs de Nederlandse kust en de inlandse distributiecentra; • in het SVV II is vastgelegd dat het Noordzeekanaal een hoofdtransportas is. Aan (de verbetering van) dergelijke verbindingen wordt in het SVV hoge prioriteit toegekend. Investeringsrichtingen richten zich op schaalvergroting, vervanging en modernisering van verouderde infrastructurele elementen en een verhoging van betrouwbaarheid, kwaliteit en veiligheid. Het SVV-II acht doorgroei van het Noordzeekanaalgebied noodzakelijk. Het streekplan en de bestemmingsplannen bevestigen bovendien de planologische mogelijkheid daartoe.	

Volgnummer : 17 vervolg

Afzender : Scheepvaart & Industrie Vereniging

Kernpunt(en) van de inspraak :**Reactie van bevoegd gezag :**

Naast de kern van het onderzoek is tevens onderzoek wenselijk naar:

- het verruimen van de voorhaven en de capaciteit van de lichterfaciliteit: de voorhaven en de lichter-capaciteit zijn met enkele relatief eenvoudige aanpassingen op het niveau te brengen dat voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer wenselijk is. Daar beide maatregelen niet veel geld en bouwtijd vergen en ook geen lange procedures dienen te doorlopen, kunnen deze lang voor de feitelijke aanleg van een nieuwe sluis voltooid zijn;
- de mogelijkheden voor een moderne verkeersbegeleiding: het Noordzeekanaal is een hoofdvaarweg waarop het veilig en vlot afwikkelen van het scheepvaartverkeer een moderne verkeersbegeleiding wenselijk maakt. Dat momenteel geen structurele radarverkeers-begeleiding bestaat is, evenals de verkenning daartoe binnen het kader van de planstudie Zeepoort IJmond, vreemd.

Door het verruimen van de toegangsgeul en van het Noordzeekanaal bij de planstudie te betrekken worden volstrekt overbodige complicaties geïntroduceerd met betrekking tot morfologische veranderingen in de zeebodem, eventueel vrijkomende vervuilde grond van de waterbodem en het brak-watmilieu. Tevens worden veel aspecten met betrekking tot natuur, landschap en cultuurhistorie ten overvloede bij het project betrokken.

In het kader van duurzaamheid wordt mogelijk het ontwikkelen van economische functies voor de sluizen bij het opstellen van toekomstbeelden betrokken. Het is onduidelijk wat met deze toekomstbeelden wordt bedoeld. Indien hiermee een luchthaven in zee wordt bedoeld, betekent dit dat de planstudiefase van de sluis wordt gekoppeld aan een veel gecompliceerder project, waarover minimaal de eerste vijf jaar geen uitspraak valt te verwachten. Deze situatie is zeer bezwaarlijk.

De door u genoemde punten maken deel uit van de planstudie en zullen dus worden onderzocht.

Onderzoek naar de wenselijkheid van een betere bereikbaarheid brengt diverse alternatieven (als combinaties van mogelijke ingrepen) in beeld die op hun effecten zullen worden bekeken. Daarbij komen dan ook de door u genoemde aspecten in beeld. De studie is echter iteratief van opzet, dat impliceert dat eerst globaal de effecten op hun importantie worden bekeken en vervolgens alleen de relevante effecten nader worden onderzocht. Op deze wijze wordt overbodig onderzoek voorkomen.

Het is niet de bedoeling een mogelijke luchthaven in zee bij de toekomstbeelden te betrekken. Ook het realiseren van grootschalige industriële activiteiten voor de sluizen zal niet worden meegenomen in de studie.

Volgnummer : 17 vervolg

Afzender : Scheepvaart & Industrie Vereniging

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Waterbeheerprojecten (met name de vergroting van de capaciteit van het spuigemaal IJmuiden en de verbetering van de waterhuishouding West-Nederland) dienen rekening te houden met de eventuele effecten op het functioneren van de scheepvaart en de havens. Kosten (van gevolgen) van dergelijke projecten mogen niet ten laste worden gebracht van het project Zeepoort IJmond.	De uitbreiding van het gemaal IJmuiden is een apart project. Het spreekt voor zich dat kosten die hieruit voortvloeien niet voor rekening van Zeepoort IJmond komen.
Het is niet noodzakelijk en niet wenselijk de procedures uit de Tracéwet te volgen. Voor de aanpassing van het sluisencomplex is een MER niet nodig. Het sluisencomplex is in zijn geheel bestemd voor waterstaatsdoeleinden. Evenals de ingrijpende renovaties past de toevoeging van een brede sluis zonder moeizame procedures binnen deze bestemming. Door zonder technische of bestuurlijke noodzaak te kiezen voor de Tracéwetprocedure wordt de aanpassing onnodig vertraagd.	U stelt dat voor de aanpassing van het sluisencomplex niet alleen de tracéwetprocedure overbodig is maar ook geen Milieu-effectrapportage (MER) opgesteld hoeft te worden. Het Besluit m.e.r. benoemt een wijziging of uitbreiding van een zee- of deltadijk wel degelijk als m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit (categorie D12.1). Ook speelt de sterke samenhang tussen een vergroting van de sluis en de overige ontwikkelingen in het gebied (vergroting lichterfaciliteit, verdieping vaargeul (welke tracéwetplichtig is)) een belangrijke rol bij de bepaling van de procedure. Gezien deze samenhang en de wederzijdse beïnvloeding kunnen genoemde onderdelen niet los van elkaar worden gezien en wordt een integrale tracé/MER opgesteld. Daarbij vraagt een eventuele verbetering van de zeetoegang een aanzienlijke (financiële) investering. Een investering waar het rijk een integrale MER als onderbouwing voor nodig heeft.
	Indien bij de standpuntinname op basis van de tracéwet/MER (gepland begin 2002) wordt gekozen voor een tracéwetplichtige oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem (zie hierboven) dan is sprake van een tracé/m.e.r.-procedure. Het is evenwel ook mogelijk dat wordt gekozen voor een oplossing die niet tracéwetplichtig is. In dat geval kan de tracéwetprocedure na de standpuntinname worden stopgezet en zullen de benodigde uitvoeringsbesluiten (bouw, milieu, etc.) moeten worden genomen. Voor termijnen en inspraak maakt het tot aan de standpuntbepaling niet uit of de tracéwetprocedure wel of niet wordt doorlopen; immers: tot aan de standpuntinname is de tracéwetprocedure dezelfde als de m.e.r.-procedure. Ook in een m.e.r.-procedure moet een planstudie uitgevoerd worden waarop dezelfde termijnen van inspraak rusten. Daarmee kan het niet doorlopen van een tracéwetprocedure in principe leiden tot één jaar tijdswinst omdat er geen tracébesluit (OTB en TB) genomen hoeft te worden.

Volgnummer : 17 vervolg

Afzender : Scheepvaart & Industrie Vereniging

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
Door de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde in de regio is het project van nationaal belang. Het is dan ook strategisch onjuist dat het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport financiering pas na 2010 mogelijk acht. Door PPS wordt getracht de aanleg versneld mogelijk te maken, echter tegelijkertijd wordt dit door een veel te veel omvattend en langdurig studietraject onmogelijk gemaakt. Vanwege de urgentie is de regio bereid in nauw overleg met het rijk de verbetering van de zee-toegang via een PPS-constructie op een alternatieve manier aan te pakken, met als doel een snelle realisatie.	De keuze voor de tracéwetprocedure is echter ook het sterkste instrument om vertraging in de daarna nog af te wikkelen procedures voor de vergunningen (Wet Milieubeheer, etc.) te voorkomen. De tijdswinst is daarmee relatief en vooraf niet in te schatten (hangt af van bezwaarschriften op de te verlenen vergunningen). In theorie is de benodigde tijd met tracéwetprocedure tot 2004 en zonder tot 2003. In een overleg tussen het coördinerend bevoegd gezag en de regionale partners is eventuele realisatie mede afhankelijk gesteld van financiering van andere partijen. Ook in de opdracht voor de planstudie aan RWS NH stelt het kabinet inzicht te willen hebben in de mogelijke financiering van de alternatieven zoals voorgelegd in de trajectnota/MER. Naast het planstudiespoor zal daartoe een PPS-spoor ingezet moeten worden. Dit PPS-spoor kan ook de mogelijkheid bieden de uitwerking van een aantal alternatieven al in een vroeg stadium op te pakken.

Volgnummer : 18

Afzender : T. Butter
 Jupiterstraat 79
 1562 WN Krommenie

Kenmerk : -

Gedateerd : 30 april 1999

Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van bevoegd gezag :
De Amsterdamse haven moet niet verder worden uitgebreid, daar dan miljarden guldens worden verspild aan onder andere: • het uitdiepen en op diepte houden van de IJ-geul; een nieuwe zeesluis, terwijl alles net is gerenoveerd; • een nieuwe spuisluis, terwijl deze onlangs is gerenoveerd; • de Wijker- en de Velsertunnel (ten aanzien van de Wijkertunnel hadden allang maatregelen kunnen worden getroffen in de aanleg-fase); • het dempen van het IJ-meer; • het omzetten van natuurgebieden in haven (er is reeds voldoende capaciteit in de havens beschikbaar). Alle middelen moeten worden gereserveerd voor een eiland voor de kust met haven- en luchtvaart-faciliteiten en/of een tweede Maasvlakte. De ruimte die in Amsterdam vrijkomt, kan worden gebruikt voor de bouw van woningen.	De visie van het Masterplan houdt in dat de economische ontwikkeling achter de sluizen plaats kan en zal vinden. De ruimtelijke reservering van het Masterplan Noordzeekanaalgebied, inmiddels vastgelegd in streek- en structuurplannen (voor exacte informatie verwijs ik naar de richtlijnen), is uitgangspunt voor de planstudie. De renovatie van de sluizen blijft noodzakelijk en staat los van de planstudie.

