

Advies voor richtlijnen voor het
milieueffectrapport Zeepoort IJmond

27 mei 1999

1015-74



commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. ir. B. Westerduin,
Directeur-Generaal Goederenvervoer,
Postbus 20904
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
G/A 9900 2806

uw brief
9 april 1999

ons kenmerk
U250-99/Sf/mw/1015-73

onderwerp
MER Zeepoort IJmond

doorkiesnummer
(030) 234 76 38


Utrecht,
27 mei 1999

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van besluitvorming over het project planstudie Zeepoort IJmond. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. Daarnaast vraagt de Commissie uw aandacht voor het volgende.

De planstudie Zeepoort IJmond en de evaluatie van het Masterplan Noordzeekanaalgebied vertonen een duidelijke samenhang. De onderlinge afstemming van verantwoordelijkheden en tijdsplanning en het interactieve communicatietraject tussen beide projecten acht de Commissie van belang. De Commissie zou willen aanbevelen in de vast te stellen richtlijnen voor het project Zeepoort IJmond deze onderlinge afstemming vooral ook in de tijd te verduidelijken. Dit is temeer van belang omdat de Commissie gewicht hecht aan de in dit advies voor richtlijnen genoemde scenario's die een rol zouden kunnen spelen bij de evaluatie van het Masterplan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag te zijner tijd de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

dr. D.K.J. Tommel,


voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Zeepoort IJmond

In afschrift aan: * Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
* Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Zeepoort IJmond

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over
Zeepoort IJmond,

uitgebracht aan de minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) door de
Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze,

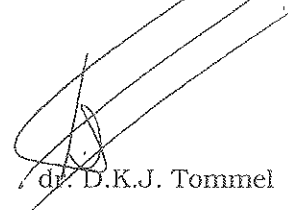
de werkgroep m.e.r. Zeepoort IJmond,

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter



dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 27 mei 1999

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Advies-richtlijnen voor het strategisch niveau	5
2.1 Scenario's /ontwikkelingsvisies	5
2.2 De zeetoeegang	6
2.3 Integratie binnen het planproces	6
2.4 Relatie met vigerend beleid en lopende planvorming	7
2.5 Toetsingskader	7
2.6 Conclusie	8
3. Advies-richtlijnen voor het concreet inrichtingsniveau	9
3.1 Algemeen	9
3.2 IJ-geul	9
3.3 Voorhaven, inclusief lichterren	9
3.4 Sluizencomplex	9
3.5 Noordzeekanaal	10
3.6 Meest milieuvriendelijke alternatief	10
3.7 Referentiesituatie en autonome ontwikkeling	11
3.8 Milieugevolgen op concreet inrichtingsniveau	11

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 9 april 1999, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 63 d.d. 31 maart 1999
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

In dit advies wordt voortgebouwd op de inhoud van de startnotitie Zeepoort IJmond en de notitie een tussenstand¹⁾, die samen een goed beeld geven van de beoogde werkwijze en de inhoud op hoofdlijnen van de planstudie annex MER. De volgende hoofdpunten verdienen bij de uitwerking bijzondere aandacht:

- ⊗ Een onderscheid is wenselijk in twee niveaus: een strategisch niveau en een concreet, projectgericht inrichtingsniveau.
- ⊗ Op strategisch niveau gaat het om de relatie (matrix) tussen omvang en capaciteit van de zeepoort en enkele visies op de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied (NZKG) in de tijd. Daarbij gaat het met name om de vraag in hoeverre deze visies een onderscheidende betekenis hebben voor de keuze uit oplossingsrichtingen voor de afmetingen (vooral breedte en diepte) en capaciteit van de sluis en welke combinaties met de andere bouwstenen daarbij zinvol zijn. De bijbehorende milieu-effecten binnen het NZKG dienen, zo mogelijk aan de hand van enkele milieu-indicatoren voor milieudruk en ruimtedruk, op hoofdlijnen in beeld gebracht te worden.
- ⊗ Aan tenminste de volgende scenario's voor de ontwikkelingsvisies wordt gedacht:
 - een scenario volgens het Masterplan, met een doorkijk naar de lange termijn (evaluatie);
 - een scenario met nadruk op 'verwerkingshaven';
 - een scenario met nadruk op 'brainport'.
- ⊗ Deze strategische fase zou moeten uitmonden in een selectie van de meest kansrijke combinaties van bouwstenen, alsmede in een nader toetsingskader voor het concrete inrichtingsniveau.
- ⊗ Over het algemeen geeft de startnotitie een goed overzicht van de van belang zijnde aspecten op het concrete inrichtingsniveau. De Commissie vestigt aanvullend nog de aandacht op enkele punten, gerangschikt per (mogelijke) bouwsteen.
- ⊗ Voor het concrete inrichtingsniveau zijn het best twee referentiesituaties te nemen: ① de huidige milieusituatie en ② de huidige situatie plus de vigerende autonome ontwikkeling. Daarbij zal zo veel mogelijk in de richtlijnen duidelijkheid moeten worden geschapen over wat wel en wat niet onder 'autonome ontwikkeling' kan worden verstaan.

1 Notitie Zeepoort IJmond, een tussenstand van 6 mei 1999.

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland treedt namens de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V en W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) als initiatiefnemer op van een planstudie over de verbetering van de zeetoeegang van het Noordzeekanaalgebied. In dat kader zijn in onderlinge samenhang mogelijk ingrepen aan de IJ-geul, in de Voorhaven, aan het sluizencomplex en aan het Noordzeekanaal voorzien. Ten behoeve van deze verbetering 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 VROM en Gedeputeerde Staten van Noord-Holland dat bevoegd gezag is 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 zal worden gerealiseerd.

Bij brief van 9 april 1999²⁾ is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER). De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 31 maart 1999³⁾.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴⁾. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁵⁾, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie alleen dan naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieumomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

In dit advies wordt voortgebouwd op de inhoud van de startnotitie en de notitie Zeepoort IJmond, een tussenstand (van 6 mei 1999), die samen een goed beeld geven van de beoogde werkwijze en de inhoud op hoofdlijnen van de planstudie annex MER. De Commissie volstaat met het naar voren brengen van aanvullende, specifieke aandachtspunten. Daarnaast dient dit advies in samenhang te worden gelezen met het algemene deel van het richtlijnenadvies voor milieueffectrapporten (van maart 1999), waarin algemene aanwijzingen voor richtlijnen worden gegeven, en dat separaat is toegezonden.

2 Zie bijlage 1.

3 Zie bijlage 2.

4 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

5 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

Toelichting op de opzet van dit advies

De planstudie heeft betrekking op de problematiek van de zeetoeegang van het Noordzeekanaalgebied. Het beleidskader voor deze studie is onder meer vastgelegd in het (Plan van Aanpak) Masterplan Noordzeekanaal. De zeetoeegang bestaat op inrichtingsniveau uit een aantal elementen/ bouwstenen: de IJ-geul, de Voorhaven, het sluisencomplex en het Noordzeekanaal. Om de problematiek op te lossen is nu nog per element een forse bandbreedte aan ingrepen denkbaar. Om de verschillende oplossingen per bouwsteen ten opzichte van elkaar te kunnen beoordelen is een set criteria nodig, die zijn verankerd op een strategisch niveau. Het Masterplan is voor de concrete ingrepen op inrichtingsniveau te abstract om als basis te kunnen dienen voor het ontwikkelen van deze toetsingscriteria. Tevens lijkt het onontkoombaar om, zoals in de notitie tussenstand reeds aangegeven, om in of naast het Masterplan ook andere economische ontwikkelingsscenario's / visies te bezien om de alternatieven/varianten op inrichtingsniveau te kunnen traceren en groeperen. Het onderhavige advies voor richtlijnen gaat er dan ook van uit dat bij het opstellen van het MER (en dus ook de planstudie) voor het project Zeepoort IJmond een onderscheid wordt gemaakt tussen twee niveaus: een strategisch niveau en een concreet projectgericht inrichtingsniveau.

Strategisch niveau en inrichtingsniveau kunnen tot op zekere hoogte parallel aan elkaar worden ontwikkeld, al zal uiteindelijk de strategische verkenning wel het kader leveren voor het inrichtingsniveau.

2. ADVIES-RICHTLIJNEN VOOR HET STRATEGISCH NIVEAU

Op strategisch niveau gaat het om een matrix voor langs de ene as de omvang en capaciteit van de zeetoeegang en langs de andere as verschillende ontwikkelingsscenario's. Het gaat met name ook om de vraag in hoeverre deze een onderscheidende betekenis hebben voor de keuze uit verschillende oplossingsrichtingen en combinaties van bouwstenen. De hierbij behorende milieu-effecten binnen het NZKG dienen op hoofdlijnen in beeld gebracht te worden. Hiertoe zal in § 2.5 nog een aanzet voor een toetsingskader worden aangereikt.

2.1 Scenario's /ontwikkelingsvisies

De Commissie adviseert tenminste een drietal scenario's voor visies op de sociaal-economische ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied ("de Amsterdamse havenregio") uit te werken en te toetsen op de gevolgen daarvan voor de kwaliteit van de leefomgeving. Het spectrum van deze sociaal-economische visies kan worden gevormd door aan de ene kant het Masterplan NZKG, waarin de functie van de havenregio als 'mainport' sterk wordt benadrukt, en aan de andere kant een scenario waarin het accent veel meer valt op de functie van de havenregio als 'brainport' (gelijkend op het MMA in de startnotitie).

- ① Het scenario volgens het vigerende Masterplan, dat primair uit gaat van het scheppen binnen een termijn van een beperkt aantal jaren van een zo groot mogelijke compensatie voor de in de regio naar verwachting verdwijnende werkgelegenheid, vooral bedoeld voor de onderkant van de arbeidsmarkt. Dat sociale belang wordt zo groot geacht, dat het enige aantasting van de leefomgeving rechtvaardigt. Het scenario gaat uit van het voortbouwen op bewezen sterkte. Inmiddels wordt gewerkt aan een actualisering en evaluatie van het Masterplan. Daarin zal aan de orde moeten komen hoe tijdsbestendig dit scenario feitelijk is. De sterkte ervan, het extrapoleren van historische reeksen, kan ook zijn zwakte zijn. In een snel veranderende wereld zal "meer van hetzelfde" op zijn best slechts een tijdelijke oplossing kunnen bieden. Het Masterplan legt nogal een accent op de groei van de goederenstromen. Die groei zal voor een flink deel bestaan uit vergroting van de doorvoer. Dat geeft strijdigheid met de veel gebruikte aanduiding "verwerkingshaven".
- ② Een scenario met nadruk op verwerking, bijvoorbeeld in de vorm van Value Added Logistics), dat meer dan de doorvoer de nagestreefde werkgelegenheid en economische meerwaarde oplevert, terwijl de doorvoer een flinke belasting oplevert voor ruimte en milieu en van de infrastructuur aan de landkant. Bij de evaluatie van het Masterplan zal ongetwijfeld aan de met elkaar samenhangende tijdsbestendigheid van dit scenario en de onderlinge afwijking tussen accentuering van de doorvoer en onduidelijkheid over de positiebepaling op de 'vestigingsmarkt' aandacht besteed worden.
- ③ Een scenario met nadruk op 'brainport'. Het zou uit moeten gaan van het zich in toenemende mate richten op het wezenlijk hoger opvoeren van de kennisinhoud van de geleverde 'producten', een overgang van fysieke producten naar dienstverlening. Het gaat dus verder dan VAL, meer in de richting van een betere regie binnen het logistieke proces en andere 'value

added services'. Dit scenario gaat aanzienlijk verder dan wat bij een evaluatie van het Masterplan een soort 'minimum-variant' is. In dit scenario zal aan de orde moeten komen in welk tempo de overgang van 'mainport' naar 'brainport' mogelijk en wenselijk is, in de wetenschap dat voor elke 'commodity' die overgang weer andere karakteristieken zal vertonen en dat een te snelle en te geforceerde overgang, maar ook een te trage en te behoudzuchtige, tot problemen zal leiden.

2.2 De zeetoegang

Wat de inrichting van de zeetoegang betreft zijn, toegespitst op het sluisencomplex (het kernprobleem), drie hoofdbenaderingen mogelijk:

- het handhaven van het huidige complex (na lopende renovatie);
- het aanpassen van het sluisencomplex (diepere sluis) ter reductie van wachttijden en ter vermindering van kwetsbaarheid (oplossen verborgen wachttijden⁶] en tijpoortproblemen⁷]);
- het aanpassen van het complex ter accommodatie van langere en bredere schepen, zoals 'cape size' kolenschepen, Post Panamax containerschepen en toekomstige cruiseschepen, zonder een wezenlijk grotere diepgang bij het varen door het Noordzeekanaal en dus wat de goederenschepen betreft meer faciliteiten om vóór de sluis te lichter en wellicht behoefte aan verdieping van de IJ-geul.

Bij alle drie opties dient te worden uitgegaan van (zinvolle) combinaties met andere bouwstenen zoals IJ-geul, Voorhaven en het Noordzeekanaal, inclusief logistiek transport.

2.3 Integratie binnen het planproces

Er verschijnt aldus een matrix, met langs de ene as de scenario's en langs de andere as de drie inrichtingsvarianten, met eventueel de daaraan gekoppelde mogelijke maatregelen aan de IJ-geul, Voorhaven en het Noordzeekanaal, inclusief logistiek transport.

De matrix vertoont een dubbel tijdsprobleem. Langs de scenario-as speelt de behoefte om snel iets te doen aan de werkgelegenheidsproblematiek, dus snel iets te doen aan de concurrentiepositie, snel het Masterplan te effectueren en daartoe snel de Zeepoort te verbeteren. Maar ook beseffend dat die 'oplossing' niet blijvend kan zijn. En langs de inrichtingsas de benodigde voorbereidings- en bouwtijd van de te maken voorzieningen van een flink aantal jaren en -eenmaal gebouwd- met een technische levensduur van vele decennia.

Dit zal moeten leiden tot realistische criteria in het spanningsveld tussen zo veel mogelijk flexibiliteit en de kosten daarvan. Daarbij moet worden aangegeven in hoeverre daardoor het trechteren van oplossingen wordt gecompliceerd.

6 Zie reacties nr. 3, 10, 11, 14 (bijlage 4).

7 Zie reacties nr. 3, 10, 11, 14, 17 (bijlage 4).

Deze sociaal-economische (maatschappelijk rendement) en bedrijfseconomische risico's dienen helder aan de orde te komen.

Het zoekpatroon van de matrix vraagt daarenboven om 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.

Volgens de Commissie dienen daarbij voor bulkdoorvoer ook de mogelijkheden van logistieke afstemming met de havens van Rotterdam (de zogenoemde 'organisatorische oplossingen') te worden betrokken⁸⁾.

2.4 Relatie met vigerend beleid en lopende planvorming

De Commissie beveelt aan om in het strategisch deel een koppeling te leggen met de lopende evaluatie van het Masterplan NZKG. Deze zal mogelijk uitspraken opleveren over de wenselijkheid om in te spelen op een specifiek economisch ontwikkelingsscenario.

In de inspraak komt de wens naar voren de samenhang en afstemming, ook in de tijd, te verduidelijken tussen evaluatie van het Masterplan en de actualisatie van de informatie benodigd om het doel en belang (nut en noodzaak) van verbetering van de zeetoegang te onderbouwen.

De benodigde samenhang en afstemming zullen in de te vast te stellen richtlijnen moeten worden verduidelijkt en vastgelegd.

Ook de relatie met provinciaal en nationaal ruimtelijk, milieu- en verkeers- en vervoersbeleid (in voorbereiding) zoals een startnota 5e Nota Ruimtelijke Ordening, het NMP 3 en de Perspectievennota Verkeer en Vervoer dient te worden aangegeven.

2.5 Toetsingskader

Ten behoeve van een vergelijking op hoofdlijnen tussen de milieu-effecten van economische ontwikkelingsscenario's en oplossingsrichtingen voor verbetering van de toegankelijkheid van de Zeepoort IJmond dient een toetsingskader ontwikkeld te worden. De Commissie onderstreept dat het hierbij gaat om een indicatieve vergelijking die zich vooral zal moeten richten op die effecten die voor verschillende scenario's en verschillende oplossingsrichtingen tot significant andere effecten leiden. Het gaat op dit strategische niveau dus zeker niet om gedetailleerde berekeningen.

De uitwerking dient waar mogelijk wel in kwantitatieve scores voor representatieve kengetallen/ parameters voor enkele indicatoren van de kwaliteit van de leefomgeving te geschieden.

8 Zie reacties nr. 5 en 13 (bijlage 4).

De Commissie stelt voor in het toetsingskader in elk geval de aspecten milieudruk (bijvoorbeeld geluid en andere emissies zoals (fijn) stof) en ruimtedruk (gericht op areaal en kwaliteit van natuur en recreatie mede gekoppeld aan de gebruikintensiteit van bedrijventerreinen) op te nemen en daarbij ook aan te sluiten op de doelstellingen van integraal waterbeheer (de Vierde Nota Waterhuishouding). Verder kunnen ook duurzaamheidsaspecten zoals energieverbruik aan de orde komen.

Indicatoren en kengetallen daarvoor dienen in de planstudie nader te worden ontwikkeld en uitgewerkt. Daarbij kan mogelijk nuttig gebruik gemaakt worden van elementen uit de (ontwerp-) richtlijnen voor het project Mainportontwikkeling Rotterdam.

De Commissie kan zich goed voorstellen dat dit toetsingskader wordt ingebouwd in een integraal toetsingskader, waarin met name ook uit de doelstelling van het initiatief afgeleide indicatoren kunnen worden opgenomen (verbetering van de toegankelijkheid), alsmede sociaal-economische indicatoren (werkgelegenheid: arbeidsplaatsen, opleidingsniveau, bruto regionaal product en invloed op lokale economie; bovenregionaal/(inter)nationaal). Tenslotte kunnen ook haalbaarheids-criteria in de afweging worden betrokken (kosten, maatschappelijke en politieke haalbaarheid).

De Commissie stelt verder voor hierbij de doelstellingen van het nationaal, provinciaal en gemeentelijk milieubeleid als referentie te nemen. De Commissie geeft de voorkeur aan doelstellingen boven randvoorwaarden, omdat van de eerste vooral een prikkel uitgaat om maatregelen in verschillende oplossingsrichtingen in te bouwen die daadwerkelijk bijdragen aan de realisatie van deze doelstellingen. Omgekeerd kunnen randvoorwaarden (zoals wettelijke normen) onbedoeld uitnodigen tot het "opvullen" van milieuruimte. De doelstellingen zullen met behulp van indicatoren toetsbaar gemaakt moeten worden. Praktische overwegingen, zoals de feitelijke beschikbaarheid van gegevens en het onderscheidend vermogen, zullen daarbij een belangrijke rol spelen.

2.6 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.

3. ADVIES-RICHTLIJNEN VOOR HET CONCREET INRICHTINGSNIVEAU

3.1 Algemeen

De Commissie beveelt aan een bij het inrichtingsniveau passend toetsingskader te ontwikkelen. Daarbij kan uiteraard het voor het strategisch niveau ontwikkelde toetsingskader als uitgangspunt worden gehanteerd, zij het dat het nu gaat om een meer gedetailleerde beschrijving (ook hier aan de hand van operationele doelstellingen en de referentiesituatie) 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 en de nota "Voorselectie van alternatieven" noemen als reëel, 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. De Commissie vestigt - zonder de pretentie van volledigheid- in aanvulling op wat hierboven al gezegd is over de matrix van scenario's en sluisvarianten graag nog de aandacht op enkele onderwerpen, gerangschikt per bouwsteen.

3.2 IJ-geul

- Nut en noodzaak van (verdere) verruiming moeten worden aangetoond in het licht van de ontwikkeling van de gehele zeetoegang⁹].

3.3 Voorhaven, inclusief lichterem

- 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 lichterem.
- 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 van de sluis.

9 Zie reactie nr. 17 (bijlage 4).

- In welke mate andere bouwstenen behoudens de capaciteit van de sluisen nautisch een kritieke belemmering kunnen vormen¹⁰].
- Beschrijf de volgende mogelijkheden:
 - Bij een nieuwe sluis wordt de zouttoestand op het kanaal zo veel mogelijk hetzelfde gehouden. Hoeveel m³ per 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. De kosten en baten daarvan dienen te worden afgezet tegen die van de extra hoeveelheid benodigd zoet water of de extra zoutindringing die dat veroorzaakt.

3.5 Noordzeekanaal

- Bijdrage door verbetering van de scheepvaartbegeleiding al dan niet in combinatie met een of enkele passeerplaatsen¹¹].
- Nut en noodzaak van een verbreding moeten worden aangetoond in het licht van de ontwikkeling van de totale zeetoegang¹²].
- 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

Volgens de Commissie dient op concreet inrichtingsniveau actief 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)¹³], waarbij gemaakte keuzen worden gemotiveerd en eventuele tegenstrijdigheden worden aangegeven. Als mogelijke elementen (doelstellingen en maatregelen) ziet de Commissie met name:

- Duurzame kustmorfologie en mariene processen;
- versterking van de recreatieve kwaliteiten van het sluisencomplex, mede in relatie tot de omgeving (fiets- en autoroutes), zoals behoud en versterking van de recreatieve waarde van het Forteiland als onderdeel van de stelling van Amsterdam;
- meer recreatieve en natuurlijke oevers voor het Noordzeekanaal en het bevorderen van ecologische verbindingzones;

10 Zie reactie nr. 17 (bijlage 4).

11 Zie reactie nr. 10 (bijlage 4).

12 Zie reactie nr. 17 (bijlage 4).

13 Zie reacties 5, 13 (bijlage 4). Reactie 5 bevat de volgende passage: "Economische groei, versterking van de concurrentiekracht en toename van de werkgelegenheid moeten hand in hand gaan met een absolute daling van de milieubelastende emissies en een beter beheer van ruimte, natuur en biodiversiteit."

- een zodanige verandering van het zoutgehalte dat deze bijdraagt aan de ontwikkeling van specifieke brakwatermilieus in de zone rondom het Noordzeekanaal.
- de mate waarin ingrepen passen in een kwalitatief hoogwaardige ruimtelijke structuur;
- duurzaam energie- en materiaalgebruik.

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 vigerende autonome ontwikkeling. Daarbij zal zo veel mogelijk in de richtlijnen duidelijkheid moeten worden geschapen over wat wel en wat niet onder 'autonome ontwikkeling' kan worden verstaan, zoals ten aanzien van lopende plannen en activiteiten voor beperkte aanpassing en verdieping van de IJ-geul, de (zoute) baggerspecieproblematiek, de vergroting van de spuicapaciteit, de ontwikkeling van de Wijkermeerpolder e.d.
- Ligging van (gas)transportleidingen¹⁴].
 - Archeologische en cultuurhistorische waarden in het plangebied die mogelijk in het geding komen¹⁵].

3.8 Milieugevolgen op concreet inrichtingsniveau

De volgende milieugevolgen acht de Commissie het meest van belang:

- Verzilting.
De gevolgen voor de kwalitatieve en kwantitatieve waterhuishouding (zoutbezwaar en zoutindringing) ten gevolge van de (eventuele) verdieping en verbreding van de toegangsheuvel 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 vraagt de Commissie aandacht voor:

- 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 golfenergie aanmerkelijk hoger is dan de omgeving; ook moet rekening worden gehouden

14 Zie reactie nr. 9 (bijlage 4).

15 Zie reacties nr. 8, 16 (bijlage 4).

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 zoutbe-
zwaar;
- 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 stortloca-
ties);
- stof-, geluid- en lichthinder ten gevolge van de (overslag) activiteiten in de
Voorhaven, alsmede andere transportactiviteiten;
- eventuele effecten tijdens de aanlegfase, zoals bouwhinder en door bemaling
van bouwputten;
- eventuele wijzigingen in stromingssnelheden en de mogelijke gevolgen
daarvan: nautisch, voor koelwatervoorzieningen¹⁶⁾ 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) brakwater-
milieus;
- bij eventuele verdieping van het kanaal zullen de geohydrologische gevolgen
hervan moeten worden gezien, zoals extra kwel en bijbehorende zoutbelas-
ting in de het kanaal omringende polders en de ecologische effecten daarvan.
- de gevolgen voor aanleg van natuurvriendelijke oevers en ecologische ver-
bindingszones in relatie tot de mogelijke verbreding van het kanaal;
- veiligheidsrisico's op het kanaal.

16 Zie reacties nr. 12, 13 (bijlage 4).

BIJLAGEN

bij het Advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Zeepoort IJmond

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 9 april 1999 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directie Algemeen Beleid

Aan
Commissie voor de Milieu-
effectrapportage
t.a.v. de secretaris, de heer R.I. Sijffers
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	13 APR. 1999
nummer :	334-99
dossier :	1015-2
kopie naar :	S / se / w / hi / bibl m w

Contactpersoon drs Annemarie Houtman	Doorkiesnummer 1458
Datum 9 april 1999	Bijlage(n) -
Ons kenmerk G/A 9900 2806	Uw kenmerk -
Onderwerp adviesaanvraag richtlijnen Tracéwet/m.e.r. procedure betreffende Panstudie Zeepoort IJmond	

Geachte heer Sijffers,

Ten behoeve van de voorbereiding van een Tracébesluit over Zeepoort IJmond zal de procedure voor de milieu-effecten-rapportage worden gevolgd. De openbare kennisgeving van dit voornemen heeft plaatsgevonden in de Staatscourant van 1 april 1999. In deze procedure zal de Directeur-Generaal Goederenvervoer namens mij, namens de minister van VROM en mij gezamenlijk en namens de provincie Noord-Holland optreden als coördinerend bevoegd gezag.


Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer stel ik u hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Gelet op de datum van de openbare kennisgeving verzoek ik u uw advies uiterlijk negen weken na de ter visie legging toe te zenden aan voornoemde Directeur-Generaal, de heer ir. B. Westerduin.

De benodigde aantallen startnotities zijn u reeds door de initiatiefnemer toegezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

namens deze,
DE DIRECTEUR-GENERAAL GOEDERENVERVOER-PLV,


Drs F.J.P. Heuer

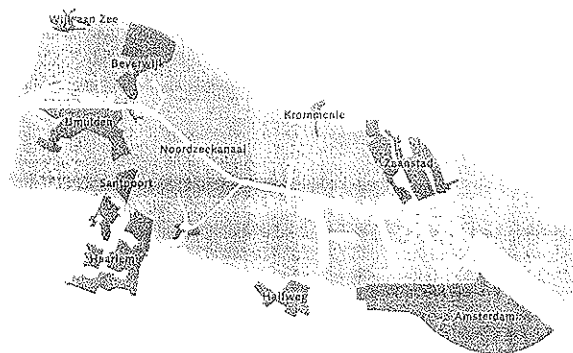
Afdeling Infrastructuur, Havens & Intermodaal
Postbus 20904, 2500 EX DEN HAAG
Artillerie, Nieuwe Luitleg 1, 2514 BP Den Haag

Telefoon (070) 351 6171
Telefax (070) 351 1478

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de ter inzagelegging van de startnotitie in Staatscourant nr. Staatscourant d.d. 31 maart 1999

Inspraak Startnotitie Zeepoort IJmond



gedurende de periode 1 april tot en met 30 april 1999 ligt de Startnotitie Zeepoort IJmond ter inzage. De Startnotitie openbaart een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet milieubeheer en de Traréwet. Op grond daarvan kunt u tot laatstgenoemde datum uw mening over de inhoud van de Startnotitie kenbaar maken.

Zeepoort IJmond

Met het uitbrengen van de Startnotitie Zeepoort IJmond maakt de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenwerking met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en de provincie Noord-Holland, het voornemen bekend een studie te starten naar de zeeoetgang van het Noordzeekanaalgebied. Deze studie is het project Zeepoort IJmond genoemd.

Het haven- en industriegebied rond het Noordzeekanaal levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. In dit gebied zijn bovendien goede kansen aanwezig voor verdere economische ontwikkeling. Om deze kansen te realiseren is voor het gebied een Masterplan opgesteld. Een goede zeeoetgang tot Noordzeekanaalgebied is voor het realiseren van de in het Masterplan getrouwde economische ambities onontbeerlijk. Met name vanwege de afmeting van de schepen kent de zeeoetgang een aantal knelpunten. Namens het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, het initiatief genomen om het bereikbaarheidsaspect te onderzoeken.

De Startnotitie

De Startnotitie zet de achtergronden en uitgangspunten van het project Zeepoort IJmond op een rij en beschrijft de onderzoeksvragen. De Startnotitie geeft bovendien aan welke oplossingsrichtingen in ogenschouw worden genomen en op welke (milieu)effecten deze mogelijke oplossingen worden onderzocht.

Waar kunt u de Startnotitie inzien?

De Startnotitie Zeepoort IJmond kunt u van 1 april tot en met 30 april 1999 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Amsterdam, Beverwijk, Haarlemmerliede/Spaarndam, Weisen, Zaanstad;
- het stadsdeelkantoor van Amsterdam-Noord;
- de huisvestingen van de openbare bibliotheken in Amsterdam (Prinsengracht 587), Amsterdam-Noord, Beverwijk, Velsen, IJmuiden en Zaandam en bibliotheek Dorpshuis in Spaarndam;
- het provinciehuis van Noord-Holland in Haarlem;
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, in Haarlem;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de bibliotheek van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide gevestigd in Den Haag.

De Startnotitie Zeepoort IJmond blijft na 30 april 1999 voor inzage beschikbaar in het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland. Hier kunt u ook kennis nemen van de aan de Startnotitie ten grondslag liggende werkdocumenten.

Informatieavond

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Startnotitie organiseert Rijkswaterstaat een informatieavond. De avond begint met een toelichting van de projectleider op de Startnotitie. Hierna bestaat de mogelijkheid tot het stellen van vragen. De avond begint om 19.30 uur, duurt tot circa 21.30 uur en vindt plaats op:

dinsdag 13 april 1999 IJmuiden
en Theater Thelma
Breespraakstraat 52

Hoe kunt u inspreken?

U kunt schriftelijk op de Startnotitie Zeepoort IJmond reageren. Uw inspraakreactie dient u uiterlijk 30 april 1999 te sturen naar:

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

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van VROM, de provincie Noord-Holland en de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze Commissie adviseert beide ministers en de provincie over de Richtlijnen voor de inhoud van het Milieu-Effectrapport (MER). Mede op basis van dit advies en de inspraakreacties, stellen de ministers, samen met de provincie, vervolgens de Richtlijnen vast. Deze Richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het onderzoek. De resultaten van het onderzoek worden in een Trajectnota/MER beschreven. De Trajectnota/MER Zeepoort IJmond is naar verwachting begin 2001 gereed. Op deze Trajectnota/MER kunt u te zijner tijd wederom inspreken.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ontvangen inspraakreacties inzien op de locaties waar momenteel de Startnotitie ter inzage ligt.

Nadere informatie

De Startnotitie Zeepoort IJmond is gratis verkrijgbaar op de informatieavond. Ook is de Startnotitie aan te vragen bij Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland. Hierfor kunt u contact opnemen met Hans Oomens, telefoon (023) 530 10 57. Het Projectbureau Zeepoort IJmond geeft bovendien vier keer per jaar een nieuwsbrief uit. Een gratis abonnement op deze nieuwsbrief is ook aan te vragen bij Hans Oomens.

Voor het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud van de Startnotitie kunt u eveneens contact opnemen met Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, en wel met Paul Overtoom, telefoon (023) 530 15 65 of Bert van Anel, telefoon (023) 530 15 50.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 361 87 78.



Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland namens de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) en Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (Tracéwet) en Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (Wet op de Waterkering).

Besluit: volgens de Tracéwet en besluitvorming ex artikel 7 van de Wet op de waterkering.

Categorie Besluit m.e.r. 1994: C2.2, C3.2, C4 en D12.1

Activiteit: Het gaat om een planstudie over de verbetering van de zeetoegang (de poort) van het Noordzeekanaalgebied. In dat kader zijn in onderlinge samenhang mogelijk ingrepen aan de IJgeul, in de voorhaven, aan het sluizencomplex en aan het Noordzeekanaal voorzien.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 31 maart 1999

richtlijnenadvies uitgebracht op: 27 mei 1999

Bijzonderheden: De planstudie Zeepoort IJmond vertoont een duidelijke samenhang met (de evaluatie van) het Masterplan Noordzeekanaalgebied. Het gaat niet alleen om de concrete uitvoeringsaspecten op inrichtingsniveau van mogelijk zinvolle combinaties van bouwstenen en de gevolgen voor het milieu daarvan. Tevens is een strategisch niveau gewenst met enkele scenario's voor visies op de duurzame ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied voor zover in relatie tot de zeetoegang en de bijbehorende milieu-effecten op hoofdlijnen. Het een en ander zou moeten uitmonden in een selectie van de meest kansrijke combinaties van bouwstenen en een toetsingskader voor het concrete inrichtingsniveau.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. W. van Duijvenbooden

prof.ir. H. Molenaar

ir. L. van Nieuwenhuijze

ir. G.J. Schiereck

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

prof.dr.ir. H.J. de Vriend

ir. H.A.P. Zinger

Secretaris van de werkgroep: ir. R.I. Seijffers

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	19990404	J.C. Haije	Diemen	19990504
2.	19990411	S.H.M. Boer en K. van Dijk	Zaandijk	19990504
3.	19990414	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam	Amsterdam	19990504
4.	19990426	Vereniging Amsterdam-Noord, Groene Stad aan het Water	Amsterdam	19990504
5.	19990422	Bewonersvereniging Wijkermeerpolder Assendelft	Assendelft	19990504
6.	19990427	Hoogovens Staal BV	IJmuiden	19990504
7.	19990424	M. Verduijn	IJmuiden	19990504
8.	19990428	Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	19990504
9.	19990428	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen	19990504
10.	19990428	Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied	Zaandam	19990511
11.	19990427	Gedeputeerde Staten van Noord-Holland	Haarlem	19990511
12.	19990428	NV Energieproductiebedrijf UNA	Utrecht	19990511
13.	19990429	Milieufederatie Noord-Holland	Zaandam	19990511
14.	19990429	Kamer van Koophandel Amsterdam	Amsterdam	19990511
15.	19990429	Federatie Ondernemersverenigingen Noordzeekanaal (FON)	Beverwijk	19990511
16.	19990506	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Velsen	IJmuiden	19990511
17.	19990507	Scheepvaart & Industrie Vereniging Noordzeekanaalgebied	Amsterdam	19990511