

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Zeepoort IJmond

13 februari 2002

1015-237

ISBN 90-421-0911-4  
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>1</b>
<b>2. ALGEMEEN OORDEEL OVER DE TRAJECTNOTA/HET MER.....</b>	<b>2</b>
<b>3. AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING.....</b>	<b>4</b>
3.1 Probleemanalyse, bereikbaarheid en economie .....	4
3.2 Directe milieueffecten.....	4
3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	6
3.4 Onderlinge vergelijking van de alternatieven, multicriteria-analyse ...	7

## BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 6 november 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Kennisgeving in de Staatscourant nr. 208 d.d. 26 oktober 2001
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Werkdocument over de deelstudies “Wachttijden” (Sluizencomplex IJmuiden Toetsing capaciteitsberekeningen e.a.)



## 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 zeetoegang 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. De procedure van de Tracéwet wordt gevolgd. Als coördinerend bevoegd gezag treedt de Minister van V en W op, mede namens de Minister van VROM en Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland 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 zal worden gerealiseerd.

Bij brief van 6 november 2001<sup>1</sup> heeft het ministerie van V en W als coördinerend bevoegd gezag de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Van de Trajectnota/MER is op 26 oktober 2001<sup>2</sup> kennis gegeven in de Staatscourant.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup>. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft bij haar advisering betrokken de inspraakreacties die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen<sup>4</sup>. In de tekst van haar advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

De Commissie verwijst selectief naar inspraakreacties. Ook reacties die zij niet in haar advies noemt, kunnen relevant zijn voor het bevoegde gezag bij het motiveren van het besluit.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wet milieubeheer (Wm) toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER, zoals vastgesteld in maart 2000;
- op eventuele onjuistheden<sup>5</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>4</sup> Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

<sup>5</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>6</sup> Wm, artikel 7.10

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het (eerstkomende) besluit (de Standpuntbepaling). Tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

## 2. ALGEMEEN OORDEEL OVER DE TRAJECTNOTA/HET MER

De Commissie is van oordeel dat de **essentiële informatie aanwezig is in het MER** voor een volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming over het verbeteren van de zeetoeegang van het Noordzeekanaalgebied.

Het MER is goed gestructureerd, goed leesbaar en duidelijk. Er wordt goed gebruik gemaakt van illustraties en kaartmateriaal.

De samenvatting geeft de hoofdzaken uit de Trajectnota/MER en de achtergronddocumenten in grote lijnen helder weer. In Deel A van de Hoofdnota wordt de hoofdinformatie voor het te nemen besluit duidelijk samengevat. Voor een volledige beoordeling is soms nadere raadpleging van de onderbouwende basisinformatie in de achterliggende deelstudies onontbeerlijk.

Naar het oordeel van de Commissie geeft de (kengetallen)kosten-batenanalyse een betrouwbaar beeld van de te verwachten verschillen in economische effecten van de vier voorgestelde alternatieven van het project. Van belang is daarbij te vermelden, dat de marges breed in het onderzoek opgenomen zijn, waardoor veel onzekerheden - algemene onzekerheden met betrekking tot toekomstige ontwikkelingen, maar ook de inhoudelijke discussiepunten tussen de onderzoekers en het Centraal Planbureau (CPB) - binnen de marges zullen vallen. Toch lijkt de rentabiliteitsvolgorde van de voorgestelde alternatieven eenduidig vast te liggen.

Uit de deelstudie Nautiek/wachttijden en uit mondelinge informatie is gebleken, dat volgens de berekeningen in de toekomst de wachttijden voor het huidige sluiscomplex met name op zullen lopen doordat naar verwachting de goederenstroom in gemiddeld grotere schepen vervoerd zal worden en dit bij een -onafhankelijk van de vervoersvorm- constant veronderstelde goederenstroom. Alhoewel de verwachting is dat er ook een toename van de containerisatiegraad zal zijn, is het gebruikte wachttijdenmodel hiervoor vrij ongevoelig<sup>7</sup>. De Commissie vraagt zich af of deze aannamen en derhalve de berekende uitkomsten geheel reëel zijn (zie verder § 3.1 en bijlage 5).

---

<sup>7</sup> Nadere informatie van de initiatiefnemer.

In de Trajectnota/het MER<sup>8</sup> wordt gesteld, dat ook bij een nieuwe, grote sluis het beschikbare aanbod<sup>9</sup> van haventerreinen (inclusief Afrikahaven en Westzanerpolder) tot 2020 in 3 van de 4 scenario's voor de havenontwikkeling voldoende is<sup>10</sup>. Alleen in scenario 4, gericht op een prijsstrategie met maximale groei, zou er een tekort kunnen ontstaan aan kadegebonden terreinen.

Ook wordt in de Trajectnota/MER<sup>11</sup> duidelijk gemaakt dat bij maximale groei-scenario's er knelpunten kunnen worden verwacht bij de doorvoer van goederen naar het achterland over water, per spoor en weg. Deze zijn minder aan de orde bij de neutraalstrategie.

Er blijft een aantal onzekerheden bestaan die bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de ingrepen, in de aanlegfase en gebruikspraktijk invulling en bewaking behoeven. Monitoring van in hoeverre de gestelde doelen daadwerkelijk worden bereikt, hoe de milieueffecten feitelijk uitvallen en evaluatie van de resultaten daarvan zal dan ook geboden zijn, zodat zo nodig kan worden bijgestuurd.

Hoofdstuk 14 van de Hoofdnota bevat een goed overzicht van de huidige leemten in kennis en hoofdstuk 15 een aanzet tot een evaluatieprogramma. De Commissie kan zich hierin vinden.

Bij enkele onderdelen plaatst de Commissie kanttekeningen bij de informatie in het MER. De kanttekeningen worden in hoofdstuk 3 van dit advies besproken, leidende tot enkele feitelijke constatering en wel aanbevelingen. De Commissie hoopt hiermee een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

---

<sup>8</sup> Zie Hoofdnota pag. 127-130.

<sup>9</sup> Zijnde ca. 550 (500+50) ha. Zie ook de reactie van de Ondernemersvereniging SIVN (reactie nr. 25 bijlage 4) waarin wordt gesteld: "Enkele organisaties zijn bang dat de komst van de sluis zal leiden tot een ongebreidelde uitbreiding van de haven. Deze angst is echter ongegrond. Momenteel is binnen de huidige grenzen nog 250 hectare zeehaventerrein beschikbaar. Met de (bijna afgeronde) aanleg van de Afrikahaven verdubbelt dit aanbod. Bij een gematigde groei en een regionale neutraalstrategie (zoals regionaal is vastgesteld) zal er in ieder geval tot 2020 geen ruimtetekort ontstaan. Bij het Grote sluis alternatief wordt een tekort van 1 hectare voorspeld, indien alleen de ruimte in Amsterdam wordt meegerekend. De circa 50 hectare die door onder meer de ontwikkeling van de Westzanerpolder vrijkomt, wordt buiten de berekeningen gehouden. Wordt die ruimte wel meegerekend, dan is er in 2020 een overschot van 49 hectare."

<sup>10</sup> Volgens de reactie van het Bestuursplatform (zie reactie nr. 3 bijlage 4) heeft de regio inmiddels in principe gekozen voor een verwerkingsstrategie met een beperkte doorvoer, hetgeen overeenkomt met scenario 3, neutraal strategie volgens de Trajectnota/MER, inhoudend voortzetting van de koers van het Masterplan 1995. In deze reactie wordt tevens gesteld: "Aangezien de regio de komende jaren zwaar zal inzetten op ruimte-intensivering, gestreefd wordt naar 10 %, zal de vraag naar vestigingsruimte zo veel mogelijk binnen de bestaande ruimte worden opgevangen." (zie ook de reacties nr. 19 van de Kamer van Koophandel Amsterdam en nr. 25 van Ondernemersvereniging SIVN).

<sup>11</sup> Zie onder andere Hoofdnota pag. 132-134.

### **3. AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING**

In het volgende wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- het probleemoplossend vermogen wat betreft bereikbaarheid en economie van de alternatieven;
- de directe milieueffecten in de aanleg- en gebruiksfase;
- het meest milieuvriendelijke alternatief;
- de onderlinge vergelijking van de alternatieven, inclusief de toepassing van MCA.

#### **3.1 Probleemanalyse, bereikbaarheid en economie**

Volgens de Commissie dient de in de kosten-batenanalyse veronderstelde ontwikkeling van het goederenvervoer in het vervolgtraject<sup>12</sup> nader te worden bezien op de indirecte gevolgen voor de capaciteit van het transportinfrastructuurnetwerk in het achterland. Dit betreft met name het Amsterdam-Rijnkanaal en het vervoer over de weg (de I/C verhouding; modal shift).

Verder constateert de Commissie naar aanleiding van de deelstudies over de wachttijden, uitgaande van de te verwachten toekomstige schaalvergroting van (grote) schepen dat in de toekomst de (berekende) wachttijden zullen oplopen omdat het percentage goederen dat in “Noordersluis gebonden schepen” wordt vervoerd zal toenemen.

Deze constatering wordt nader toegelicht in een werkdocument van de Commissie in bijlage 5.

In een inspraakreactie<sup>13</sup> wordt het wenselijk geacht dat aanleg van de grote sluisvariant plaats vindt onder de conditie dat het (huidige) verwerkingskarakter van de haven gehandhaafd blijft en dat de grootschalige bulkoverslag zich op de huidige locaties ontwikkelt.

De Commissie concludeert dat, ook bezien vanuit verschillende invalshoeken, dat een besluit over de eventuele capaciteitsvergroting van de sluisen niet los gezien kan worden van een eenduidige en integrale visie op het toekomstig functioneren van het gehele haven- en industriële complex en de daarbij horende achterlandverbindingen.

#### **3.2 Directe milieueffecten**

De uitwerking in het MER van de directe milieueffecten is voldoende voor de eerstkomende besluitvorming (Standpuntbepaling). Daarna komt nog een nadere uitwerking in de fase van het ontwerp-tracébesluit (OTB). In dit stadium volstaat de Commissie met de volgende opmerkingen.

---

<sup>12</sup> Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de lopende m.e.r. ten behoeve van de Strategienota Noord-Holland Zuid.

<sup>13</sup> Zie reactie nr. 11 (bijlage 4).



Op het gebied van de milieubelasting is het van belang dat er nieuwe normen volgens het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit voor NO<sub>2</sub> en fijn stof (PM 10) in juli 2001 van kracht zijn geworden als implementatie van de Europese Richtlijn 1999/30/EG. Dit met de bijbehorende monitoring- en rapportagetaken.

Vooraf het lichter in de Voorhaven is van invloed op de emissie van fijn stof. Mede gelet op de nieuwe, strengere regelgeving ten aanzien van fijn stof is het aan te bevelen nader te bezien of beschikbare lichtertechnieken die veel minder stof geven, kunnen worden toegepast. Verder is nader onderzoek wenselijk naar nieuwe veelbelovende overslagtechnieken die de (fijn) stofemissie terug kunnen dringen, zoals de genoemde Cleveland Cascade<sup>14</sup>. Dergelijke technieken dienen niet alleen als element van het MMA maar bij alle alternatieven in de beschouwing te worden betrokken. Dit temeer aangezien de nieuwe normen voor fijn stof (en NO<sub>x</sub>) tot 2010 mogelijk verder worden aangescherpt.

‡ De Commissie beveelt aan nader te bezien of lichtertechnieken die minder (fijn) stof geven, kunnen worden toegepast.

In de inspraak wordt door twee waterschappen<sup>15</sup> en Reliant Energie<sup>16</sup> met zorg gewezen op de toename van de verzilting op het Noordzeekanaal en toename van de zoute kwel naar aangrenzende polders, met ook gevolgen voor het inlaten van water via de Spaarndammersluis, voor het koelwater voor de centrale Velsen en voor het koel- en proceswater van de Hemwegcentrale. Daarnaast gaat het ook om het koelwater van 18 andere bedrijven.

In een aantal achtergronddocumenten<sup>17</sup> wordt de zoutproblematiek wat betreft mogelijke gevolgen duidelijk uit de doeken gedaan en worden mogelijk te nemen mitigerende maatregelen genoemd. De constatering in het MER dat de chloride-effecten ten gevolge van een nieuwe (grote) sluis in verhouding met de te verwachten autonome ontwikkelingen (door economische groei en verzilting uit zee) beperkt zijn, wordt voldoende waar gemaakt. Niettemin verdient het aspect van de zoutindringing nadere aandacht.

‡ De Commissie beveelt aan het zoutbezwaar en de noodzaak van maatregelen ter beperking van de zoutindringing via de sluisen in het vervolgetraject nader te onderzoeken.

De waterkwaliteit in het bassin direct achter de sluis (zeewaarts gezien), met name de thermische belasting, wordt in belangrijke mate bepaald door de koelwatercirculatie in en rond de Rijksbinnenhavens en de Hoogovenhaven. Deze kan worden beïnvloed door de verwijdering van (delen van) de afscheidingen rond deze havens.

---

<sup>14</sup> Zie ook de reactie van het Bestuursplatform (reactie nr. 3 bijlage 4) en van de Kamer van Koophandel Amsterdam (reactie nr. 19 bijlage 4) op dit punt.

<sup>15</sup> Zie reacties nr. 10, 18 (bijlage 4).

<sup>16</sup> Zie reactie nr. 14 (bijlage 4).

<sup>17</sup> Met name de Voorstudie zoute kwel in het kader van Zeepoort IJmond (KIWA) en het rapport Waterkwaliteit Zeepoort IJmond, Samenvoeging van bestaande brondocumenten omtrent Waterkwaliteit (concept van 7 maart 2001) van Rijkswaterstaat.

- ‡ De Commissie beveelt aan in het vervolgtraject de huidige situatie, de situatie na de aanpassing van het sluizencomplex en eventuele mitigerende maatregelen met betrekking tot het koelwatergebruik nader te onderzoeken.

Bij aanleg van een nieuwe sluis zullen de bestaande sluisseilanden deels worden afgegraven. De archeologische verwachtingswaarde van de betrokken sluisseilanden wordt als hoog tot zeer hoog gekarakteriseerd. Er zal voorafgaande aan (grond)werkzaamheden eerst een Aanvullende Archeologische Inventarisatie moeten plaatsvinden zodat passend met de vereiste bescherming van het bodemarchief kan worden omgegaan.

In het MER wordt voldoende ingegaan op het aspect natuur op het sluizencomplex. Daarbij komen beschermde vogelsoorten, zoals de 50-100 broedparen Visdief, en aanwezige Rode lijst plantensoorten aan de orde. Door de vergravingen van de sluisseilanden zal het leefgebied van de Visdief worden aangetast. In het achtergronddocument milieu wordt een aantal mogelijkheden voor vervangend broed- en leefgebied aangestipt. Deze vervangingsmogelijkheden dienen niet zozeer als een mogelijk element van het MMA te worden beschouwd maar als een standaardonderdeel van elk alternatief.

- ‡ De Commissie beveelt aan de vervangingsmogelijkheden voor het verlies aan leefgebied voor vogels een nadere uitwerking te geven.

### 3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief wordt in het MER niet gekoppeld aan een keuze voor één alternatief maar uitgewerkt als een pakket extra maatregelen dat in verschillende varianten bij elk van de alternatieven kan worden ingezet.

In het kader van het MMA voor het directe projectniveau denkt de Commissie, behoudens aan de bouwstenen die reeds in het MER staan en in de voorafgaande paragraaf 3.2 zijn genoemd verder aan de volgende:

- Het Noordzeekanaal vormt een van de weinige aquatische overgangsmilieus tussen zout en zoet in de Nederlandse kustzone. Het MER bevat voorstellen voor een natuurvriendelijke oever bij de Zuiderpolder als onderdeel van de ecologische verbindingszone ter hoogte van Spaarnwoude. Er dient te worden nagegaan in hoeverre ook nog andere mogelijkheden tot ondiep water en oevermilieu in de brakwaterzone tot de mogelijkheden behoren.
- De landschappelijke vormgeving van de ingrepen.  
Naast extra aandacht voor de architectuur van de gebouwen op het sluizencomplex, dient ook extra aandacht te worden besteed aan de landschappelijke vormgeving van de ingrepen. De negatief beoordeelde landschappelijke effecten van de ingrepen kunnen mogelijk volledig gecompenseerd worden door een zorgvuldig landschapsarchitectonisch ontwerp en een inzet van kwalitatief hoogwaardige materialen.  
Als voorbeeld mag genoemd worden het verlies aan leesbaarheid en herkenbaarheid van de zeezijde van het sluizencomplex ten opzichte van de landzijde door het weggraven van de lange geleidepijlers aan de zee kant. Door in het ontwerp aan de zeezijde andere taluds en materialen toe te passen dan aan de landzijde, wordt de mogelijkheid om zich goed te kun-

nen oriënteren op het nieuwe sluisencomplex vergroot en wordt inhoud gegeven aan de invulling van het begrip ruimtelijke kwaliteit.

- | De Commissie beveelt aan extra aandacht te besteden aan de landschappelijke vormgeving van de ingrepen.

### 3.4 Onderlinge vergelijking van de alternatieven, multicriteria-analyse

Uit het MER blijkt dat de alternatieven vooral verschillen in probleemoplossend vermogen en in mogelijke indirecte gevolgen. De directe milieugevolgen van de fysieke ingrepen kunnen als van een geringere orde worden beschouwd, hoewel ze niet mogen worden verwaarloosd. Ook wordt in het MER duidelijk gemaakt, dat indien er besloten wordt een nieuwe sluis aan te leggen er in de vervolgfase van het OTB nog een nadere uitwerking komt van de (omvang) van de effecten en daarbij toe te passen mitigerende en compenserende maatregelen.

Voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven is gebruik gemaakt van multicriteria-analyse (MCA), met een gewogen somming van gestandaardiseerde en geschaalde scores in een aantal slagen (subcriteria, criteria, aspecten, thema's). De methode is in grote lijnen correct toegepast. Wel heeft de Commissie als kanttekening dat de gehanteerde procedure, met clustering in meerdere slagen, ertoe kan leiden dat bepaalde effecten wegvallen.

De Commissie geeft als illustratie van wat ze bedoelt twee voorbeelden: het aspect bereikbaarheid achter de sluisen en de effecten op de (land)bodem<sup>18</sup>.

De Commissie heeft geconstateerd dat in de Trajectnota/MER en in de achtergronddocumenten tezamen met de diverse deelstudies de benodigde informatie aanwezig is voor de besluitvorming. Voor een daartoe voldoende overzicht dienen wel alle documenten grondig bestudeerd en in samenhang bezien te worden.

Achteraf gezien heeft de toepassing van MCA in het voorliggende geval (beperkt aantal alternatieven binnen nogal verschillende scenario's en met nauwelijks sterk onderscheidende directe milieueffecten) weinig meerwaarde gehad en wegen de nadelen (zoals ontoegankelijkheid voor buitenstaanders,

---

<sup>18</sup> In de afwegingstabel op bladzijde 83 van het achtergronddocument Nautiek is voor het criterium "scheepsafmetingen en wachttijd" bij het aspect bereikbaarheid achter de sluis voor het alternatief "2e Noordersluis" de score + gegeven, en voor de "Grote Sluis" ++/+++. Gegeven het gewicht van dit aspect (75%; zie ook de gekwalificeerde scores op pag. 200 van de Hoofdnota) is deze waardering doorslaggevend. Aangezien blijkens de stukken de congestievermindering door overgang van "nulplus" naar "2e Noordersluis" veel groter is dan de overgang van "2e Noordersluis" naar "Grote Sluis" is dit mogelijk een overwaardering van de voordelen van de Grote Sluis voor dit aspect. Een meer voor de hand liggende score zou zijn "2e Noordersluis" ++ en "Grote Sluis" +++. In de samenvatting (pag. 34) en in de Hoofdnota is dit omgezet in een + voor de 2 Noordersluis (lichte verbetering) en een ++ voor de Grote Sluis (aanzienlijke verbetering).

Een andere, onduidelijke afweging is te zien bij het criterium land- en waterbodem (zie Hoofdnota pag. 149). Bij de grote sluis, ligging zuid moet bijvoorbeeld 526.000 m<sup>3</sup> verontreinigde bodem worden verwijderd en 10.826.000 m<sup>3</sup> niet-verontreinigde bodem. Het afgraven (en vervolgens reinigen/verwerken) van verontreinigde bodem wordt positief beoordeeld en het afgraven van schone bodem negatief. Ondanks grote verschillen in omvang van beide stromen leidt dit tot een totaalscore neutraal (0).

schijn-exactheid, 'vervagen' van verschillen) zwaarder dan de voordelen (systematisch ordenen van grote hoeveelheden ongelijke informatie en alternatieven).

- | De Commissie beveelt aan bij de besluitvorming vooral gebruik te maken van de (kwalitatieve, typerende) beschrijving van de werkelijke omvang van de gunstige en nadelige (milieu)effecten die per alternatief onderscheidend zijn.

## BIJLAGE 5

### Werkdocument over de deelstudies “Wachttijden”

In de deelstudies<sup>1</sup> zijn 3 situaties bekeken:

1. huidig complex met huidige vlootmix (benchmark scenario)
2. huidig complex met verwachte schaalvergroting schepen (EC-nulscenario)
3. toevoeging van ‘Grote Sluis’ met verwachte schaalvergroting schepen (EC-sluis scenario).

Daarnaast is onderzocht wat de verschillen zijn tussen de onderzochte situatie “Grote Sluis” en een “Tweede Noordersluis”. De verschillen tussen deze twee varianten zijn een orde kleiner dan tussen “Huidig Complex” en “Grote Sluis”.

In onderstaande tabel heeft de Commissie de wachttijden (in minuten) bij een aanbod van 80 miljoen ton samengevat.

	gemiddeld	binnenvaart	containeervaart
benchmark 1995	90	80	130*
EC (nul)	350	150	1150
EC (sluis)	50**	50**	50**

\* Zonder (CERES)containerterminal

\*\* Een wachttijd van 50 minuten komt overeen met ongeveer een halve sluis-cyclustijd en is derhalve als een minimum te beschouwen (op de terugweg zal een groot schip ongeveer dezelfde sluisstijd nodig hebben.)

Het PMMS rapport stelt letterlijk: “Wachttijden van het benchmarkmodel zijn aanzienlijk lager dan wachttijden bij het EC neutraal model bij gelijke doorvoer. Het is gebleken dat dit wordt veroorzaakt door de schaalvergroting in de vlootmix. In het EC neutraal scenario komen er met name veel meer grote containerschepen voor, die alleen via de Noordersluis het complex kunnen passeren. Hierdoor wordt de Noordersluis meer dan evenredig zwaar belast, waardoor de wachttijden aanzienlijk kunnen oplopen.”

Gezien de deelstudies wachttijden zullen in de toekomst de wachttijden voor het huidige sluiscomplex met name oplopen door een groter aantal grote containerschepen dat de sluis wil passeren. Volgens nadere informatie van de initiatiefnemer treedt die toename ook op zonder verdergaande containerisatie, omdat de verwachting is dat ook conventionele schepen zo groot zullen worden dat ze in meerderheid gebruik zullen moeten maken van de Noordersluis. Het is echter logisch om te veronderstellen dat deze schaalvergroting

---

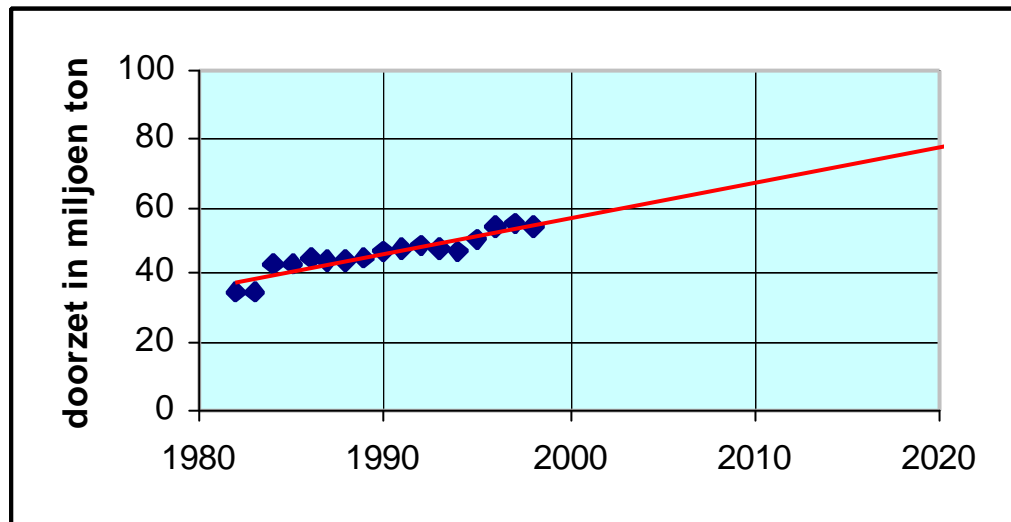
<sup>1</sup> Port and Maritime Systems Simulation (PMSS) en Arcadis: Sluizencomplex IJmuiden Toetsing capaciteitsberekeningen, definitieve versie van 26 juli 2001, alsmede een aantal deelrapporten over het gebruikte model.

ook tot verdergaande containerisatie leidt. Er is dan ook in het model een toename van grote containerschepen per jaar aangenomen van 19 schepen nu tot 785 in 2020 (European Coördination nulscenario).

Echter, als die 785 schepen echt komen en er wordt geen nieuwe sluis aangelegd, zullen voor deze schepen zeer lange wachttijden ontstaan. Reders zullen dit niet accepteren en een andere haven kiezen. Het aantal van 785 grote containerschepen in 2020 zonder aanleg van een nieuwe sluis zal dus nooit gerealiseerd kunnen worden.

Uit figuur 3.1 van het PMSS-rapport blijkt dat bij het benchmarkscenario (zonder containerterminal) bij een autonome groei van de goederenstroom tot ongeveer 1.7 maal de huidige doorzet (dat is 87 miljoen ton) de wachttijden gaan oplopen van drie kwartier nu tot anderhalf uur in 2020.

In onderstaande grafiek is door de Commissie fig. 3.1 uit de Hoofdnota anders weergegeven.



Uit deze grafiek valt af te leiden, dat de 87 miljoen ton dan na 2020 wordt bereikt. Dit zou betekenen, dat bij een autonome groei van de haven van Amsterdam de capaciteit van het huidige sluiscomplex tot 2020 mogelijk voldoende zou zijn geweest als deze goederenstroom in de nu gangbare schepen wordt aangevoerd.

De verdere containerisatie zal leiden tot grotere schepen. Andersom betekent dit dat door de verdere containerisatie (mede gestimuleerd door de aanwezigheid van de CERES-terminal) de scheepsafhandeling in het huidige sluiscomplex zodanig verstoord wordt dat dit leidt tot congestie.

Uit grafiek 3.2 in het PMSS rapport blijkt, dat deze containerschepen reeds vanaf het begin een relatief lange wachttijd bij de sluis hebben (bijna drie uur), die bij toename van de doorzet snel toeneemt (in 2020 wordt voor de

containerschepen een theoretische wachttijd van 9 uur berekend<sup>2</sup>). De wachtende containerschepen zouden dan ook extra wachttijden voor andere schepen kunnen veroorzaken.

Uit het voorgaande valt af te leiden, dat:

- indien de nieuwe containerterminal volledig operationeel zou worden, dit theoretisch leidt tot lange wachttijden voor de bestaande sluisen;
- indien er geen extra sluiscapaciteit wordt gecreëerd, de kans is groot dat deze terminal niet op volle capaciteit kan draaien.

Dit betekent tevens, dat tot 2020 de wenselijkheid van de aanleg van een nieuwe (grote) sluis eerder wordt bepaald door de wachttijden ten gevolge van de aanvoer van containers met grote schepen dan door grote schepen voor bijvoorbeeld de bulkstoffen kolen en agribulk.

---

<sup>2</sup> In werkelijkheid zal de reder dan zijn schepen niet naar Amsterdam sturen. Een dergelijke terugkoppeling is niet in de modellen opgenomen.