



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Startnotitie

Lichten Buitenhaven IJmuiden

Datum	26 januari 2010
Status	Definitief

Startnotitie
Lichteren Buitenhaven IJmuiden

Datum	26 januari 2010
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Noord-Holland, Directie Water, Scheepvaart en Realisatie Infrastructuur
Informatie	Yvonne de Keulenaar
Telefoon	023 – 5301312
Fax	023 – 5301731
Uitgevoerd door	Afdeling planvorming (WVP)
Datum	26 januari 2010
Status	Definitief

Inhoud

1	WAAROM DEZE STARTNOTITIE?	7
1.1	HET PROBLEEM: LICHTERLOCATIE OBSTAKEL VOOR DE SCHEEPVAART	8
1.2	VOORGESTELDE OPLOSSING PLANSTUDIE: DE AVERIJHAVENVARIANT	10
1.3	LEESWIJZER	11
2	DE HUIDIGE SITUATIE IN DE BUITENHAVEN VAN IJMUIDEN	12
2.1	DE LICHTERLOCATIE	12
2.2	HET AVERIJHAVENDEPOT	12
2.3	SCHEEPVAART EN INFRASTRUCTUUR	14
3	VAN BAGGERSPECIEDEPOT NAAR INSTEEKHAVEN: VOORGENOMEN ACTIVITEITEN EN VERANTWOORDING VAN DE GEKOZEN OPLOSSING	16
3.1	DE IN DE PLANSTUDIE TE ONDERZOEKEN OPLOSSING	16
3.2	VARIANTEN BINNEN DE VOORGESTELDE OPLOSSING	18
4	VAN BAGGERSPECIEDEPOT NAAR INSTEEKHAVEN: IN DE PLANSTUDIE TE ONDERZOEKEN GEVOLGEN VAN DEZE AANPASSING	19
4.1	ONDERZOEKSASPECTEN EN -METHODE	19
4.2	NAUTIEK EN VEILIGHEID	19
4.3	GEOTECHNIEK	21
4.4	NATUUR	21
4.5	WATER EN WATERBODEM	21
4.6	(LEEF)MILIEU: LUCHT, GELUID EN EXTERNE VEILIGHEID	23
4.7	DUURZAAMHEID	24
4.8	CULTUURHISTORIE (LANDSCHAP EN ARCHEOLOGIE)	24
4.9	EXPLOSIEVENONDERZOEK	24
4.10	RUIMTELIJKE ORDENING	24
4.11	KOSTEN EN BATEN	25
4.12	ONTOEREIKENDE RESULTATEN	25
4.13	EVALUATIE	25
5	RELEVANTE REGELGEVING EN RELEVANT BELEID	26
5.1	LANDELIJKE BELEIDSKADERS	26
5.2	REGIONALE BELEIDSKADERS	26
5.3	GEMEENTELIJKE BELEIDSKADERS	27
5.4	RELATIE VAN DE AANLEG VAN DE NIEUWE INSTEEKHAVEN MET ANDERE PROJECTEN	28
6	WETGEVING EN PROCEDURES	31
6.1	REGELGEVING EN EVENTUELE BENODIGDE VERGUNNINGEN	31
6.2	BETROKKEN PARTIJEN EN INSTANTIES	33
6.3	PLANNING EN STAPPEN IN DE PROCEDURE	34
6.4	INSpraak: HOE KUNT U OP DEZE STARTNOTITIE REAGEREN?	38
6.5	WAT GEBEURT ER MET DE INSpraakREACTIES OP DE STARTNOTITIE?	38
	BIJLAGE 1 VERKLARENDE WOORDENLIJST	39
	BIJLAGE 2 EERDER ONDERZOCHE VARIANTEN	42

BIJLAGE 3 LITERATUURLIJST.....	44
--------------------------------	----

1 Waarom deze startnotitie?

Voor u ligt de zogeheten startnotitie van de planstudie *Lichtenen Buitenhaven IJmuiden*. Deze notitie is het formele startpunt van een onderzoek naar het plan van het ministerie van Verkeer en Waterstaat om opnieuw een insteekhaven te maken van het baggerspeciedepot dat ligt tegenover het Forteiland in het Noorderbuitenkanaal van IJmuiden. Die insteekhaven zou moeten dienen voor het lichtenen* van grote kolenschepen. (Termen met een sterretje worden uitgelegd in Bijlage 1 '*Verklarende Woordenlijst*'). Lichtenen houdt in dat de lading van grote schepen gedeeltelijk in kleinere schepen wordt overgeslagen, zodat die grote schepen minder diep komen te liggen. De reden voor deze verandering is dat de plek waar de grote kolenschepen momenteel worden gelichter (de lichterlocatie) een obstakel voor het doorgaande scheepvaartverkeer vormt.

Het depot terugveranderen in een insteekhaven gaat niet zomaar. Wordt er ergens een besluit genomen over activiteiten die mogelijk nadelige gevolgen voor het milieu hebben, dan vereist de wet een zogeheten milieueffectrapport (MER). Dat is een rapport waarin staat wat die gevolgen zijn en hoe daar rekening mee wordt gehouden. Ook in dit geval is zo'n rapport vereist, omdat het gaat om de aanleg van een haven voor schepen van meer dan 1350 ton en omdat het baggerspeciedepot helemaal ontmanteld moet worden, met mogelijke gevolgen voor het milieu en de omgeving. De besluitvorming behoort in dergelijke gevallen volgens een vaste procedure te verlopen. Zo'n procedure heet een m.e.r.-procedure (milieueffectrapportageprocedure). Die geeft burgers en belangengroepen de gelegenheid inspraak te leveren en (onafhankelijke) deskundigen en overheidsinstanties de gelegenheid over het voorgenomen plan te adviseren. Op grond van hun bijdragen kan het ministerie van Verkeer en Waterstaat – de initiatiefnemer en verantwoordelijke partij voor de planstudie – het plan eventueel bijstellen.

Deze startnotitie geeft uitleg over alle aspecten van de m.e.r.-procedure. Hij gaat in op de problemen die komen kijken bij het terugbrengen van het baggerspeciedepot tot een insteekhaven, maar ook op de kansen die dat biedt, bijvoorbeeld voor natuur en recreatie. Verder wordt in de startnotitie beargumenteerd welke variant en welke gevolgen van de ingreep Verkeer en Waterstaat wil onderzoeken. De zogeheten Commissie m.e.r., een onafhankelijke commissie die toeziet op de milieuaspecten, geeft op basis van de startnotitie en de reacties daarop een advies aan het bevoegd gezag (de gemeente Velsen) over de aanpak van het milieuonderzoek. Het bevoegd gezag bepaalt uiteindelijk de richtlijnen waaraan het milieueffectrapport (MER) moet voldoen. De richtlijnen geven aan welke milieugevolgen in het MER moeten worden behandeld.

Iedereen, ook u, kan meedenken over het plan, er een advies over uitbrengen of er inspraak op plegen. Zie voor de manier waarop u dat kunt doen paragraaf 6.4.

1.1 Het probleem: lichterlocatie obstakel voor de scheepvaart

Lichtenen

De Buitenhaven van IJmuiden is bereikbaar voor schepen met een maximale diepgang van 17,80 meter. Schepen die naar Amsterdam willen doorvaren, mogen echter afhankelijk van de scheepsbreedte niet dieper steken dan 13,10 - 13,75 meter. De reden daarvoor is dat de Velsertunnel en de Coentunnel net onder de bodem van het Noordzeekanaal liggen en dat de oostelijke drempel van de Noordersluis (de grootste van de sluisen in IJmuiden) op een vergelijkbare hoogte ligt.

Voor bulkcarriers die zo veel lading (vooral steenkolen) met bestemming Amsterdam aanvoeren dat ze te diep voor het Noordzeekanaal zijn, heeft dat tot gevolg dat ze moeten worden gelichter. Dat betekent dat een deel van hun lading in de Buitenhaven wordt overgeslagen in binnenvaartschepen en duwbakken, waardoor ze minder diep komen te liggen. Nadat de bulkcarriers zijn gelichter, kunnen ze verder varen naar Amsterdam.



Kolenschip wordt gelichter aan de IJ-palen

Op dit moment kent de Buitenhaven van IJmuiden één voorziening voor het lichten. Die bestaat uit twee afmeerpalen, drie meerboeien en een dukdalf.* Tezamen vormen die de zogeheten IJ-palen. De haven van Amsterdam is exploitant van deze lichtervoorziening.

De lichterlocatie als obstakel

In juli 2007 is vastgesteld dat lichtenen aan de IJ-palen onder bepaalde omstandigheden 'nautische complicaties' oplevert, oftewel problematische situaties voor de scheepvaart. Die ontstaan doordat de lichtervoorziening op de grens van de vaargeul naar de Noordersluis en de Hoogovenhaven ligt (zie de kaart achterin deze startnotitie). Een schip dat aan de IJ-palen ligt afgemeerd, versmalt de vaarweg aanzienlijk. Daardoor wordt de doorvaart van bepaalde grote schepen bemoeilijkt.

Dat overkwam in juni 2001 bijvoorbeeld het 260 meter lange passagiersschip de Galaxy. De kiel, de schroeven en het bakboordroer en –schroef van het schip raakten bij slecht weer het talud van de noordoever van het Forteiland. De loods van de Galaxy verklaarde later dat hij vanwege de harde wind en de ligging van de bulkcarrier Leopardi aan de IJ-palen voortdurend had moeten opsturen en dat dit van invloed was geweest op het incident.

Incidenten zoals dat met de Galaxy zijn niet de enige problemen. In de afgelopen jaren zijn ook enkele keren trossen afgebroken van bulkcarriers die aan de IJ-palen lagen afgemeerd. De oorzaak daarvan was de zuigende werking van bepaalde typen passerende grote schepen, met name container- en passagiersschepen.

Dergelijke voorvallen maken duidelijk dat zich in dit deel van de Buitenhaven potentieel onveilige situaties kunnen voordoen, zowel voor de (bemanning van de) betrokken schepen als voor het personeel dat bij het lichtenen betrokken is. Daarom zijn – tijdelijke – maatregelen getroffen die zulke incidenten moeten voorkomen. Passerende grote zeeschepen matigen hun snelheid, eventueel met assistentie van sleepboten. Op die manier blijft de zuiging die op het afgemeerde schip wordt uitgeoefend binnen aanvaardbare grenzen en blijft het langzaam varende schip goed bestuurbaar.



Kolenschip afgemeerd aan meerboei

In 2007 zijn de problemen rond het lichtenen in de Buitenhaven onderzocht in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze zogeheten verkenning vormde onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport van het ministerie, een samenhangend programma voor grote infrastructuurprojecten, kortweg MIT. De verkenning bevatte ook een eerste aanzet tot mogelijke oplossingen. Voluit heet de verkenning *MIT-verkenning Lichtenen Buitenhaven IJmuiden*. In het vervolg van deze startnotitie wordt ernaar verwezen met 'de MIT-verkenning'.

Onderdeel van de MIT-verkenning was een analyse van de nautische veiligheid door het Rotterdamse ingenieursbureau Svašek Hydraulics. Het bureau trok de volgende conclusie: 'Bij uitvarend verkeer vanaf de sluizen is de bestaande lichterlocatie in de Buitenhaven van IJmuiden (IJ-palen) een knelpunt onder extreme omstandigheden (hoog spuidebiet* en/of slechte meteorologische omstandigheden) en twijfelachtig onder dagelijkse omstandigheden. Twijfelachtig betekent dat de nautische marges die er zijn onder normale omstandigheden al bijna dagelijks worden benut. Vooral uitgaande containerschepen geven overlast in de vorm van brekende trossen van een afgemeerde lichterboot.'

1.2 Voorgestelde oplossing planstudie: de Averijhavenvariant

De lichterlocatie bij de IJ-palen vormt dus een blijvend obstakel voor een veilige en vlotte doorvaart van zeeschepen in de Buitenhaven van IJmuiden. Hoe kan de veiligheid van bemanning, lichterspersoneel, schip, lading én infrastructuur worden gegarandeerd, ook in de minder nabije toekomst?

Manoeuvres aanpassen

De manoeuvres van passerende schepen kunnen telkens opnieuw met behulp van sleepboten worden aangepast, maar dat houdt een keer op omdat het scheepvaartverkeer steeds drukker wordt. Om het met het rapport van Svašek Hydraulics te zeggen: 'De rek is er bijna uit.' Er moet dus naar een andere oplossing worden gezocht.

De vaarweg verruimen

Svašek Hydraulics onderzocht ook maatregelen om de vaarweg te verruimen. Die bieden volgens het bedrijf geen structurele, duurzame oplossing: 'Het creëren van extra ruimte door het uitvoeren van de voorgenomen verbreding van de vaarweg geeft een verbetering, maar deze verbetering is bij het te verwachten groeiende aantal grote containerschepen zonder sleepbootassistentie waarschijnlijk onvoldoende om op langere termijn het knelpunt rond de lichterlocatie op te heffen.'

Een belangrijk aspect van het probleem is dat het knelpunt voor de scheepvaart pas is ontstaan nadat de huidige lichterplaats was gepland en aangelegd (tussen 1995 en 1998). Op dat moment was de containerterminal van Ceres in Amsterdam (die tegenwoordig Amsterdam Container Terminal heet) nog niet in bedrijf. Als gevolg van de bouw van die terminal zijn steeds meer en steeds grotere containerschepen de haven gaan aandoen. Ook zijn in de periode waarin de lichterlocatie werd aangelegd steeds grotere cruiseschepen op Amsterdam gaan varen en zijn zeeschepen in het algemeen groter geworden. In de tijd waarin de IJ-palen werden gebouwd, bestond daar bovendien nog maar weinig ervaring met de invloed van passerende schepen op de trossen van afgemeerde schepen. Pas de afgelopen jaren is het inzicht daarin dankzij uitvoerig onderzoek verbeterd en kan het verschijnsel van incidenteel brekende trossen door passerende schepen worden verklaard.

Geen kolentransport meer via Amsterdam

In theorie zou het probleem ook kunnen worden opgelost door geen kolen meer via Amsterdam te vervoeren. Maar dat is geen reële optie. Ten eerste wil en zal de markt het kolentransport over zee om strategische redenen altijd zowel via de haven van Rotterdam als die van Amsterdam laten verlopen. Een tweede reden is dat er steeds meer kolen over zee worden aangevoerd. Dat komt onder meer door

sluiting van de kolenmijnen in Polen en Tsjechië, die nu nog een deel van Duitsland per trein van kolen voorzien. Ten derde groeit de energiebehoefte nog steeds en groeit daardoor ook het kolenvervoer naar de energiecentrales in Amsterdam en het Ruhrgebied.

Verplaatsing van de lichterlocatie: Averijhavenvariant geniet de voorkeur

In de MIT-verkenning is naar mogelijke oplossingen voor het lichterprobleem gezocht. Toen de verkenning klaar was, is verder over die oplossingen nagedacht. Zo bleek de continuïteit van het lichten niet te kunnen worden gegarandeerd met de zogeheten Corusvariant die in de verkenning wordt geopperd. Een tweede alternatief was optimalisatie van de zogeheten Kustuitbreidingsvariant. Maar die variant doorsnijdt de aanwezige Ecologische Hoofdstructuur* en legde het in een kosten-batenanalyse af tegen de Averijhavenvariant. (Zie voor een uitleg van de Corusvariant en de Kustuitbreidingsvariant Bijlage 2).

Al met al bleek de Averijhavenvariant om maatschappelijke en economische redenen het gunstigst. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het voornemen om deze variant in de komende planstudie te onderzoeken. In deze Averijhavenvariant wordt het huidige baggerspeciedepot (Averijhavendepot) volledig ontmanteld en omgebouwd tot insteekhaven met een lichterlocatie voor grote bulkcarriers. De IJ-palen worden uit de vaargeul verwijderd en verplaatst naar deze nieuwe insteekhaven.

1.3 Leeswijzer

Deze startnotitie schetst een beeld van de planstudie naar de aanleg van een nieuwe insteekhaven met lichtervoorziening op de plaats van het Averijhavendepot. Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie in de Buitenhaven van IJmuiden, die wordt verduidelijkt aan de hand van de kaart achterin deze startnotitie. In hoofdstuk 3 wordt uitgebreid ingegaan op de voorgenomen activiteit en aangeven waarom de Averijhavenvariant de voorkeur geniet en onderwerp is van de planstudie. Hoofdstuk 4 beschrijft welke onderzoeken er in de planstudie nodig zijn om de gevolgen in kaart te brengen die optreden als het depot wordt ontmanteld en er een insteekhaven van wordt gemaakt. Hoofdstuk 5 behandelt de regelgeving en het beleid waaraan het voorgenomen plan onderhevig is en hoofdstuk 6 geeft een overzicht van de relevante wetgeving en benodigde vergunningen, inclusief de inspraakmogelijkheden.

Na het laatste hoofdstuk volgt een overzicht van (vak)termen die in deze startnotitie voorkomen, waarvan een definitie wordt gegeven. Het gaat om alle termen die de eerste keer dat ze in de notitie voorkomen van een sterretje zijn voorzien. De startnotitie besluit met een lijst met alle relevante publicaties die eerder over de oplossing van het huidige lichterprobleem zijn verschenen.

2 De huidige situatie in de Buitenhaven van IJmuiden

2.1 De lichterlocatie

Om het lichten van bulkcarriers die met kolen zijn geladen mogelijk te maken, werd in 1995 een plan gemaakt om in de Buitenhaven van IJmuiden een lichtervoorziening in te richten. Deze voorziening, de IJ-palen, is sinds 1998 in gebruik. De voorziening bestaat uit twee afmeerpalen, drie meerboeien en een dukdalf. Haven Amsterdam is eigenaar en verantwoordelijk voor het onderhoud van de voorziening.

De locatie van de IJ-palen is destijds bepaald aan de hand van inzichten die toen golden. Zoals in hoofdstuk 1 is opgemerkt, had men toen op die plaats nog weinig ervaring met de invloed die passerende grote zeeschepen met een groot motorvermogen en een bepaalde diepgang kunnen uitoefenen op de trossen van afgemeerde schepen. Indertijd zijn wel verschillende alternatieve locaties overwogen, onder andere een die een stuk westelijker lag. Uiteindelijk is de huidige locatie vooral gekozen op grond van operationele criteria, zoals de maximale golfhoogte, het aantal binnenvaartschepen en drijvende kranen en de afstand die bulkcarriers nodig hebben om tot stilstand te komen. Door hun diepgang zijn nagenoeg alle bulkcarriers aangewezen op de IJ-geul. Dat houdt in dat die schepen met een zogeheten tijpoortadvies* van het Centraal Nautisch Beheer (CNB*) door de IJ-geul varen.

De afgelopen jaren zijn er gemiddeld tussen de 61 en 65 schepen per jaar afgemeerd aan de IJ-palen om gelichter te worden. Afhankelijk van de hoeveelheid lading die moet worden overgeslagen, duurt het lichten 36 tot 48 uur. Voor de huidige lichterlocatie heeft de provincie Noord-Holland aan Haven Amsterdam een milieuvergunning verleend om jaarlijks maximaal 2 miljoen ton droge bulk lading over te slaan. Inmiddels worden er in de praktijk daadwerkelijk 2 miljoen ton kolen per jaar gelichter.

2.2 Het Averijhavendepot

Locatie

De baggerspeciéstortplaats Averijhaven Velsen (ook wel: Averijhavendepot) bevindt zich ten westen van de sluizen van IJmuiden, aan de noordzijde van het Noorderbuitenkanaal (zie de kaart achterin deze startnotitie). De stortplaats grenst aan het terrein van staalbedrijf Corus. De Averijhaven is eigendom van het Rijk, Rijkswaterstaat beheert het baggerspeciedepot.



Schip wordt gelichterd aan de IJ-palen, naast het Averijhavendepot

Geschiedenis

De Averijhaven is in 1967 gegraven voor het afmeren van schepen die in de problemen waren gekomen en op reparatie wachtten. De haven kreeg een bodemdiepte van 12,00 meter onder Normaal Amsterdams Peil* (NAP) en werd later verdiept tot 16,50 meter onder NAP.

Vanaf 1979 is verontreinigde baggerspecie in de Averijhaven gestort. De stortingen, die voornamelijk afkomstig waren van baggerwerk in de Hoogovenhaven, vonden indertijd plaats omdat het niet langer was toegestaan de specie op de Noordzee te verspreiden of een nuttige toepassing te geven, omdat de specie te sterk verontreinigd was. Technieken om sterk vervuilde baggerspecie te reinigen en er een bruikbare bouwstof te maken waren niet voorhanden voor zeer grote hoeveelheden baggerspecie. (Op dit moment is de enige kosteneffectieve manier om specie te verwerken het zand dat erin zit te scheiden en te hergebruiken.) De specie laten liggen zou de scheepvaart te zeer hebben belemmerd en zou meer nadelige gevolgen voor de ondergrond en het oppervlaktewater met zich hebben meegebracht dan wanneer de specie in de Averijhaven werd gestort.

Het baggerspeciedepot is in fasen in de vroegere Averijhaven ingericht. In 1985 is een drempel van staalslakken* in de mond van de haven gelegd. De bovenzijde van die drempel ligt op 6,00 meter onder NAP. Achter de drempel is baggerspecie gestort. In 1991 is de drempel met staalslakken verhoogd tot 5,00 meter boven NAP. Daardoor werd de Averijhaven afgesloten voor de scheepvaart.

Van haven naar baggerdepot

Eveneens in 1991 ontstond het idee om de Averijhaven in te richten als definitieve bergingslocatie voor verontreinigde baggerspecie met een capaciteit van 2 miljoen m³. Daartoe is in 1993 het milieueffectrapport *Baggerspeciestortplaats Averijhaven Velsen* afgerond. In 1995 maakte dat rapport het mogelijk dat op grond van de Wet Milieubeheer en de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren een vergunning werd verleend om de Averijhaven in Velsen daadwerkelijk als baggerspeciedepot in te

richten. Na vaststelling van het *Bestemmingsplan Averijhaven*, in 1998, werd een begin gemaakt met de voorbereiding en de aanleg van een 10 meter hoge dijk rond de Averijhaven, waardoor de capaciteit van het depot in 2000 was vergroot tot de gewenste 2 miljoen m³. Deze dijk, waarvan de kruin op 15,00 meter boven NAP ligt, bestaat uit staalslakken en is aan de binnenzijde van het depot afgedekt met waterdichte folie, die loopt van de kruin tot aan een diepte van 2,5 meter onder NAP. Tot 2009 is in totaal 1 miljoen m³ baggerspecie in het depot gestort.

Grondwatersituatie

Het maaiveld rond het Averijhavendepot ligt op circa 5 meter boven NAP. De ondergrond bestaat voornamelijk uit zand. Tot 18,00 meter onder NAP bestaat de ondergrond uit verschillende zandlagen die het water goed doorlaten. Met een geologische term worden deze lagen tezamen het 'duinpakket' genoemd. Op een diepte tussen 20,00 en 18,00 meter onder NAP bevindt zich een klei-/veenlaag. Deze laag vormt de scheidende laag tussen het duinpakket en de eronder liggende waterdoorlatende grondlagen, het zogeheten eerste watervoerende pakket.

2.3 Scheepvaart en infrastructuur

Scheepvaart

De Amsterdamse haven wordt door veel verschillende scheepstypen aangedaan, zoals bulkcarriers, tankers, container- en passagiersschepen. Er zijn grote verschillen in de lengte en de diepgang van al deze schepen. In de Buitenhaven van IJmuiden varen bovendien veel binnenvaartschepen en duwbakken. Met erts geladen bulkcarriers varen naar Corus. Ze keren vaak leeg terug.

Doordat de schepen de afgelopen jaren over het algemeen groter zijn geworden, concentreert de druk van de zeevaart zich meer op de noordzijde van de Buitenhaven en het Noorderbuitenkanaal. Grote schepen als bulkcarriers en container- en cruiseschepen kunnen namelijk alleen via deze wateren richting het sluizencomplex varen. De overige routes zijn daarvoor niet diep genoeg. Het gevolg is dat er meer van die schepen langs de IJ-palen varen. Het aantal schepen dat aan de IJ-palen wordt gelichter, is in de afgelopen jaren ongeveer gelijk gebleven, maar ook die schepen zijn groter geworden. Sinds de verdieping van de vaargeul (de IJ-geul) kunnen ze bovendien dieper worden afgeladen.

Het totaal aantal zeescheepsbewegingen in de Buitenhaven bedraagt ongeveer 21.500 per jaar. Ongeveer 1900 zeeschepen bezoeken jaarlijks Corus of Zeehaven IJmuiden en passeren de sluizen niet. De IJ-geul en de ligplaats aan de IJ-palen zijn geschikt voor schepen met een diepgang tot 17,80 meter.

Infrastructuur

Zie voor een overzicht van de infrastructuur van de Buitenhaven van IJmuiden de kaart achterin deze startnotitie. De IJ-geul begint op kilometer 0 tussen de havenmond (ook wel 'de pieren') en strekt zich 43 kilometer in zeewaartse richting uit.

Aan het einde van de jaren zestig zijn de havenhoofden van IJmuiden met circa 2 kilometer verlengd. De nieuwe havenhoofden omsluiten de Nieuwe Buitenhaven, de oude havenhoofden omsluiten de Oude Buitenhaven. In de Oude Buitenhaven splitst de vaargeul zich in een noordelijk en een zuidelijk deel. De bodemdiepte in het

Zuiderbuitenkanaal bedraagt 11,00 meter onder NAP en die in het Noorderbuitenkanaal 20,00 meter onder NAP. Vandaar dat die laatste geschikt is voor grote schepen. Aan de zuidkant van het havencomplex bevinden zich Seaport Marina en de IJmondhaven. De Oude Buitenhaven wordt in het oosten begrensd door het Forteiland, een onderdeel van de Stelling van Amsterdam, die in zijn geheel op de Werelderfgoedlijst van de UNESCO staat.

Tussen het Noorderbuitentoeleidingskanaal naar de Noordersluis en de Hoogovenhaven ligt een maal- en spuicomplex. De spuisluis en het gemaal voeren tezamen het overtollige water uit West-Nederland af. Spuien met de spuisluis kan alleen bij eb, als het waterpeil van de Buitenhaven lager is dan op het Noordzeekanaal. Met de spuisluis wordt tot ongeveer 500 m³ per seconde gespuid. Het gemaal kan tot 260 m³ water per seconde naar zee pompen (bij vloed).

Door het spuien ontstaat ter hoogte van de huidige lichterlocatie een dwarsstroom van 0,2 tot maximaal 1 knoop (1 knoop = 1,852 km/u). Een sterke spuistroom kan manoeuvrerende schepen in de Buitenhaven hinderen. De waterafvoer heeft in noodgevallen prioriteit, maar dat heeft in IJmuiden nog niet geleid tot een stremming van het scheepvaartverkeer. Het bleek in alle gevallen mogelijk de spuistroom te matigen op momenten waarop er schepen aan de IJ-palen of in de Hoogovenhaven afmeerden.

3 Van baggerspeciedepot naar insteekhaven: voorgenomen activiteiten en verantwoording van de gekozen oplossing

3.1 De in de planstudie te onderzoeken oplossing

In de toekomst moeten de nautische veiligheid en een vlotte doorvaart in het gebied rondom de huidige lichterlocatie kunnen worden gegarandeerd. Daarom heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat het voornemen om in de planstudie de oplossing uit te werken waarin het huidige baggerspeciedepot wordt omgebouwd tot insteekhaven met lichtervoorziening: de Averijhavenvariant. In het verleden zijn verschillende andere oplossingen voor het lichterprobleem onderzocht. Uit de MIT-verkenning en de daaraan gekoppelde analyse van de maatschappelijke kosten en baten van potentiële nieuwe lichterlocaties, is geconcludeerd dat het de meeste voordelen biedt om het huidige baggerspeciedepot om te bouwen tot insteekhaven. Andere mogelijke oplossingen die in de verkenning werden onderzocht, zouden zoveel beslag op het duin- en strandgebied in Velsen-Noord leggen dat er bij lokale en regionale overheden geen draagvlak voor lijkt te bestaan. Alternatieve locaties elders worden vanwege ruimtelijke, wettelijke, technische of nautische belemmeringen als onhaalbaar, niet realistisch of onveilig ingeschat.

Destijds is in de MIT-verkenning niet alleen gezocht naar een oplossing voor het nautische knelpunt, maar is ook gekeken naar een nieuwe locatie met twee lichterfaciliteiten. Om die reden werden in de verkenning oplossingen aangedragen die rekening hielden met een capaciteitsuitbreiding van de kolenoverslag. In tegenstelling tot de MIT-verkenning onderzoekt de huidige planstudie uitdrukkelijk alleen de verplaatsing van de huidige lichterlocatie (met een vergunning voor de jaarlijkse overslag van maximaal 2 miljoen ton kolen). Het is niet de bedoeling een eventuele (wens tot) capaciteitsuitbreiding deel van de planstudie te laten uitmaken. Het uitgangspunt voor Verkeer en Waterstaat is namelijk dat de veiligheid van de scheepvaart in Rijkswateren wordt gegarandeerd. Is het gewenst om de capaciteit van de kolenoverslag uit te breiden, dan moet Haven Amsterdam daarvoor de gebruikelijke milieuprocedure doorlopen, waartoe een vergunning moet worden aangevraagd bij de provincie Noord-Holland.

In de planstudie wordt de Averijhavenvariant dus verder onderzocht. Bijlage 2 geeft een korte beschrijving van eerder onderzochte (en afgevalen) varianten en een vergelijking met de Averijhavenvariant.

De Averijhavenvariant

Het gebied waar het bij de Averijhavenvariant om gaat, is het gebied dat is omschreven in paragraaf 2.2: het huidige baggerspeciedepot (Averijhavendepot) in IJmuiden, inclusief de omkading (dijk) van staalslakken. Het depot zal geheel worden ontmanteld en heringericht tot een insteekhaven met een diepte van circa 20 meter onder NAP. De haven kan ook worden gebruikt als zogeheten *place of refuge**. In de insteekhaven komt een adequate lichterlocatie met bijbehorende voorzieningen (zoals ligplaatsen voor de binnenvaart). De insteekhaven wordt langs de kanten afgewerkt met een afdoende oeverbescherming. In het geval van calamiteiten moet hij goed bereikbaar zijn voor hulpdiensten. De locatie van de insteekhaven staat vast; er wordt uitgegaan van de geldende kadastrale begrenzing

en van de huidige bestemmingsplangrenzen (zie kaartje 'Plangebied en directe omgeving' op pagina 29).

De ingreep bestaat uit drie stappen. Ten eerste zal het baggerspeciedepot worden ontmanteld volgens de richtlijnen van de provincie, die zijn gebaseerd op de Wet Milieubeheer. Dat houdt in dat de vervuilde baggerspecie uit het depot zal worden gehaald en naar een ander depot (het Slufterdepot in Rotterdam) zal worden overgebracht. Ook worden de van staalslakken gemaakte dammen verwijderd. Voor deze eerste stap wordt tijdens de planstudie een plan van aanpak gemaakt, dat door de provincie moet worden goedgekeurd. Ten tweede zal de insteekhaven worden ingericht. Daartoe worden in de planstudie randvoorwaarden opgesteld die betrekking hebben op de breedte van de bodem en op de inrichting van de haven, waartoe de oevers, de afmeervoorzieningen voor het lichtenen, een loswal voor het onderhoud van de havenhoofden en overige voorzieningen behoren. Ten derde is voor een veilige en vlotte in- en uitvaart een aanpassing nodig van de vaargeul in de Buitenhaven, omdat die moet aansluiten op de insteekhaven. Daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat het Forteiland (onderdeel van de Stelling van Amsterdam; Unesco Werelderfgoed) niet wordt aangetast.



Schip wordt gelichterd, met op de achtergrond staalconcern Corus en links het Averijhavendepot

De Averijhavenvariant strookt met het Convenant Averijhaven. De gemeente Velsen, de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat Noord-Holland hebben dat convenant in 1996 ondertekend en in 2004 verlengd. Er staat in dat het Rijk tot uiterlijk 1 januari 2012 zal toestaan dat er baggerspecie in de Averijhaven wordt verwerkt en gestort. Na die datum kan het depot volgens het Convenant worden teruggebracht in zijn oorspronkelijke staat (en dus een insteekhaven worden) of geschikt worden gemaakt voor haven- en bedrijfsactiviteiten.

Realisatie van de Averijhavenvariant strookt evenwel niet met het bestaande bestemmingsplan van de Averijhaven. Dat bestemmingsplan voorziet erin dat het

depot wordt teruggebracht tot een insteekhaven, inclusief overslag van stukgoed en containers. Overslag van droge bulk, zoals steenkool, is volgens het bestemmingsplan nu niet toegestaan. Daarvoor moet het bestemmingsplan dus worden aangepast.

Planstudiegebied

Het planstudiegebied omvat in principe het hele havengebied van IJmuiden buiten de sluizen, met de nadruk op de Buitenhaven, de west- en de noordoever van het Forteiland, het Noorderbuitenkanaal en het Averijhavendepot (zie de kaart achterin deze startnotitie).

3.2 Varianten binnen de voorgestelde oplossing

De inrichting van de nieuwe insteekhaven biedt mogelijk kansen om bijzondere kust- en zeenatuur een kans te geven en de recreatie aan de kust uit te breiden. In de planstudie zal daarom ook worden onderzocht welke mogelijkheden op die punten haalbaar zijn, zonder dat de hoofdfunctie van de insteekhaven erdoor wordt aangetast. Daartoe zal rekening worden gehouden met de aanwezige natuur en met ontwikkelingen op het gebied van recreatie in de omgeving van de insteekhaven.

Er zullen verschillende varianten voor de inrichting van de insteekhaven worden onderzocht. De wensen van betrokkenen uit de omgeving en de nautische en operationele eisen dienen daarbij als uitgangspunt. Voordat die varianten kunnen worden uitgewerkt, zullen eerst alle relevante omgevingsfactoren worden geïnventariseerd en in kaart worden gebracht. Dat gebeurt door middel van zogeheten omgevingsfactorenonderzoeken. De te onderzoeken factoren zijn golven, deining, wind, stromingen, aanslibbing, bodemgesteldheid, bodemkwaliteit, stabiliteit van de oevers en de grondwatersituatie. De uitkomsten van de omgevingsfactorenonderzoeken zullen worden gebruikt voor de uitwerking van de varianten.

De varianten die nautisch, technisch en operationeel zijn uitgewerkt en een kans maken te worden uitgevoerd, zullen vervolgens worden onderzocht op de invloed die ze op de omgeving uitoefenen. Indien nodig zal worden nagegaan of er maatregelen moeten worden getroffen om die te compenseren. Omdat het gaat om de verplaatsing van een bestaande activiteit, wordt er vooralsnog van uitgegaan dat de algehele milieubelasting in alle varianten niet zal toenemen.

Na een interactief proces van inspraak en afstemming met gebruikers van de uiteindelijke insteekhaven en belanghebbenden zal er uiteindelijk een definitieve variant worden gekozen (zie ook 6.2).

4 Van baggerspeciedepot naar insteekhaven: in de planstudie te onderzoeken gevolgen van deze aanpassing

4.1 Onderzoeksaspecten en -methode

Het onderzoek dat Rijkswaterstaat gaat uitvoeren naar de gevolgen van het terugbrengen van het baggerspeciedepot tot een insteekhaven, maakt het mogelijk te beoordelen of deze ingreep aan de doelstelling voldoet. De Averijhavenvariant wordt getoetst aan het doel van de ingreep: worden de problemen met de huidige lichtervoorziening in de toekomstige situatie opgelost? Het is daarbij bovendien de vraag of de nieuwe insteekhaven zich verhoudt tot de normen en de criteria uit relevante wetten en beleidsnota's. Een overzicht daarvan is te vinden in hoofdstuk 5 en 6.

De gevolgen van de verplaatsing van de lichteractiviteit worden in beeld gebracht. De belangrijkste gevolgen van verplaatsing zijn die voor de woon-, recreatie- en natuurgebieden in de nabije omgeving. De belangrijkste gevolgen van een mogelijke aanpassing (verbreding) van de vaargeul in de Buitenhaven zijn die voor de bereikbaarheid van de nieuwe insteekhaven voor vaartuigen die daar gebruik van zullen gaan maken (waaronder bulkcarriers, loskranen en binnenvaartschepen).

Om de gevolgen te kunnen afwegen en keuzes te kunnen maken, worden alle te onderzoeken gevolgen zoveel mogelijk op kwaliteit beoordeeld. Waar nodig en mogelijk zullen de gevolgen ook worden beoordeeld op de kosten die ermee zijn gemoeid. Zie voor de onderzoeken zelf de beschrijving in de overige paragrafen van dit hoofdstuk.

Mitigatie en compensatie

Op basis van de milieueffectrapportage wordt bepaald welke maatregelen noodzakelijk zijn om aan wettelijke en beleidsmatige doelstellingen te voldoen. Het gaat daarbij onder andere om geluidsmaatregelen, natuurcompensatie en maatregelen om de gevolgen van slechte luchtkwaliteit terug te dringen.

Mitigerende maatregelen* kunnen aantasting van bijvoorbeeld natuur en recreatie voorkomen of beperken. Zijn zulke maatregelen niet mogelijk, dan zullen maatregelen moeten worden getroffen die de aantasting compenseren (compenserende maatregelen*).

4.2 Nautiek en veiligheid

Op het gebied van nautische veiligheid wordt gekeken naar de volgende aspecten van de ingreep:

- de gevolgen voor de scheepvaart (zowel te lichten schepen als doorgaande schepen);
- de gevolgen voor de in- en uitvaart van de insteekhaven, waarbij wordt gekeken naar kruisend verkeer, manoeuvreergedrag, de invloed van de spuistroom op het in- en uitvaren en stremming van de hoofdvaarweg;

- de eisen die worden gesteld aan de place of refuge, zoals afmeervoorzieningen, bereikbaarheid door hulpdiensten (over de weg en via het water) en afsluitbaarheid van de havenmond (bijvoorbeeld met een oilboom*) om verspreiding en verontreiniging door lekken of morsen van olie in te dammen en op te lossen.



Kolenschip aan de dukdalf van de lichterlocatie

Om deze gevolgen te bestuderen, is een opeenvolgende reeks onderzoeken gepland naar:

1. de operationele omstandigheden voor en in de nieuwe insteekhaven;
2. de invloed van deze omstandigheden op de scheepvaart, zowel tijdens het in- en uitvaren, het manoeuvreren en het afgemeerd liggen van te lichtenen bulkcarriers, drijvende kranen, binnenvaartschepen, duwbakken en werkschepen (sleepboten);
3. de gevolgen van omgevingsfactoren op de scheepvaart, zoals kruisende scheepvaart, stroming, invloed van de spuistroom, slibtransport, golven en wind, die onder meer kunnen worden onderzocht door middel van vaarbaanonderzoek en *real time* (brug)simulaties;
4. de optimale vorm en inrichting van de nieuwe haven, inclusief de aanloop- en de vertrekroute en afhankelijk van de uitkomsten van 1 tot en met 3. Daarbij wordt speciaal gekeken naar aanpassing van de invaarroute van de insteekhaven, bijvoorbeeld door de vaargeul ten westen van het Forteiland en de vaarweg ten noorden van het Forteiland te verbreden, zonder het eiland te beschadigen;
5. inpassing van de expliciete eisen die voortkomen uit de behoefte aan een place of refuge.

Uiteindelijk wordt op grond van de uitkomsten van al deze onderzoeken één optimaal ontwerp van de insteekhaven geschetst, inclusief aanpassingen aan de vaargeul.

4.3 Geotechniek

Behalve omgevingsfactoren spelen ook grondmechanische factoren een rol bij het ontwerp van de oevers en de lichtervoorziening in de nieuwe insteekhaven.

Grondmechanische omgevingsfactoren die voor het project van belang zijn, zijn de stabiliteit van de nieuwe oevers, de draagkracht van de ondergrond, de mogelijkheid om het af te graven materiaal te baggeren en de grondwaterstroming. Deze factoren zullen door middel van archiefonderzoek, eventueel aangevuld met boringen en sonderingen, op de locatie zelf worden onderzocht.

Milieutechnische omgevingsfactoren die in dit verband een rol spelen, zijn onder andere:

- de grondwatersituatie en het verloop van de grondwaterstanden in het gebied;
- eventuele verontreiniging van het grondwater, zowel binnen het plangebied van de Averijhaven als daarbuiten. Tijdens de inrichting van het baggerdepot is een systeem opgezet om de kwaliteit van het grondwater in de gaten te houden. Dat systeem zal naar verwachting de benodigde informatie voor de planstudie leveren;
- de milieukwaliteit van die delen van de waterbodem in de Buitenhaven van IJmuiden die vanwege de benodigde aanpassingen van de vaarweg uitgebaggerd zullen moeten worden. Er zal worden onderzocht of daarin verontreiniging is opgetreden en in hoeverre het niet voor de (zand)handel bruikbare deel van de bagger elders gestort of anderszins toegepast kan worden (zie ook 4.5).

4.4 Natuur

De gevolgen voor de beschermde flora en fauna die zich binnen de invloedssfeer van het project bevinden, zullen worden onderzocht. Ook zal worden gekeken naar eventuele gevolgen voor de nabijgelegen Natura 2000-gebieden*: Kennemerland-Zuid en het Noord-Hollands Duinreservaat. Daarnaast zullen de gevolgen voor de Ecologische Hoofdstructuur* worden getoetst, waaronder de duinen ten westen van de Reyndersweg (zie de kaart achterin deze startnotitie). Dat kan ertoe leiden dat er mitigerende en/of compenserende maatregelen zullen moeten worden getroffen, die in dat geval in de planstudie aan de orde zullen komen.

4.5 Water en waterbodem

De omvorming van het Averijhavendepot tot een nieuwe insteekhaven gaat gepaard met de verwijdering en de afgraving van grote partijen specie en grond. Die kunnen in de verschillende (aanleg)fasen gevolgen hebben voor de waterkwaliteit en de waterbodemkwaliteit van de Buitenhaven. Mogelijk zal dat allereerst het geval zijn als de specie uit het Averijhavendepot wordt gehaald en de dam van het depot wordt verwijderd. Een tweede fase waarin dat kan gebeuren is de verdere uitdieping van de haven en de inrichting van de lichterlocatie. Tot slot kunnen die gevolgen optreden als de lichterlocatie eenmaal in bedrijf is. In de planstudie moet daarnaast gekeken worden naar de invloed van de golven/getijstrooming op het

sluizencomplex, dat een primaire waterkering* is.

Verwijdering van specie uit de Averijhaven

Het Averijhavendepot is gedeeltelijk volgestort met ernstig verontreinigde specie. Die moet op een veilige manier worden afgevoerd naar een andere stortlocatie. Daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat er een beschermende folie is aangebracht tot een diepte van 2,5 meter onder NAP. De meest voor de hand liggende nieuwe stortlocatie is het Rotterdamse Slufterdepot. De specie zal daar in schepen naartoe worden gebracht. Het milieueffectrapport zal een beschrijving geven van de huidige kwaliteit van de specie en van de mogelijkheden die er zijn om die af te voeren zonder het water en milieu negatief te beïnvloeden.

Verwijdering van de dam

De dam die het depot van de Buitenhaven afsluit, bestaat bijna geheel uit staalslakken. Hij moet zo worden verwijderd dat er geen nadelige gevolgen voor de waterkwaliteit optreden. Het milieueffectrapport zal beschrijven of er stoffen bij de verwijdering van de dam kunnen vrijkomen, zo ja welke dat zijn en in hoeverre die van invloed kunnen zijn op de water- en de waterbodembodemkwaliteit in de Buitenhaven.

De aanleg van de insteekhaven

De nieuwe insteekhaven zal worden afgegraven tot 20,00 meter onder NAP. De definitieve vorm en de definitieve afmetingen worden tijdens de planstudie bepaald. De verwachting is dat er extra grond moet worden afgegraven om te lichtenen schepen in de haven af te kunnen meren. De kwaliteit van deze grond zal tijdens de planstudie worden bepaald om de mogelijkheid van hergebruik en de eventuele vervuiling van het water tijdens het ontgraven te kunnen onderzoeken



Buitenhaven IJmuiden

Aanpassing vaargeul Buitenhaven

Voor de veranderingen in de Buitenhaven moet de bodemkwaliteit van het aan te passen deel van de Buitenhaven worden onderzocht.

De nieuwe lichterlocatie in gebruik

De Buitenhaven is een dynamisch gebied met eb en vloed. Door deze getijdenbewegingen krijgt de Buitenhaven slib te verwerken, evenals stoffen die in het water zweven. De verandering van stromingspatronen en de verspreiding van slib als gevolg van de aanleg van de insteekhaven maken deel uit van het onderzoek naar de nautische veiligheid. In het milieueffectrapport zullen de resultaten van dat onderzoek ook worden gebruikt om een voorspelling te doen over de verspreiding van slib en de gevolgen daarvan voor de waterkwaliteit, de vis en de aquatische fauna, zowel tijdens de aanleg als de exploitatie.

Zie voor de relevante wetgeving op watergebied hoofdstuk 6.

4.6 (Leef)milieu: lucht, geluid en externe veiligheid

Luchtkwaliteit

Als onderdeel van de milieueffectrapportage wordt onderzocht welke gevolgen de verplaatsing van de lichterlocatie heeft voor de luchtkwaliteit. Voor de inschatting van die gevolgen zijn fijnstof (PM₁₀)* en in mindere mate stikstofdioxide (NO₂) maatgevend. Er zal worden gekeken of verplaatsing van de lichterlocatie gevolgen heeft voor de uitstoot van die stoffen door schepen en door het gebruik van kranen voor de kolenoverslag. Ook zal worden onderzocht of innovaties van de te gebruiken overslagtechniek de druk op het milieu kunnen verminderen. De concentraties van de stoffen worden getoetst aan de grenswaarden die staan vermeld in de Wet Milieubeheer (waaronder de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit valt). Daarnaast vindt vergelijking met de huidige vergunning plaats. Bij de bepaling en de toetsing van de gevolgen wordt rekening gehouden met eventuele tussentijdse wijzigingen in de wet- en regelgeving.

Geluid

Geluidsbronnen nabij het gebied waarop de planstudie betrekking heeft of die van invloed zijn op de planstudie, zijn onder andere het scheepvaartverkeer in de Buitenhaven, de schepen die van en naar Corus varen en de schepen in de havens van IJmuiden (onderdeel van het industrieterrein IJmond). Aan de zuidkant van het gebied liggen in IJmuiden (gemeente Velsen) geluidsgevoelige locaties.

In de milieueffectrapportage zal worden onderzocht wat de gevolgen van de aanleg en het gebruik van de insteekhaven zijn voor de geluidhinder op geluidsgevoelige locaties in de omgeving. Omdat lichten een zogeheten 'zoneplichtige activiteit'* is (die binnen een vastgestelde geluidszone moet worden uitgevoerd), wordt de insteekhaven opgenomen in het gezoneerde industrieterrein* IJmond. De consequenties van wettelijke beperkingen op het gebied van geluidhinder zullen in kaart worden gebracht. Zo nodig vermeldt het rapport welke maatregelen er nodig zijn om aan de wettelijke geluidsnormen te voldoen.

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's en de gevolgen van transport van gevaarlijke stoffen voor de omgeving. Ook de omgang met niet-gevaarlijke stoffen ter plaatse valt onder de externe veiligheid. Er zal worden gekeken of verplaatsing van de lichterfaciliteit gevolgen heeft voor de externe veiligheid.

Het Noordzeekanaal is een aanvoerroute voor diverse gevaarlijke stoffen, vooral vloeibare brandstoffen. In de planstudie wordt daarom ook gekeken of hulpdiensten snel genoeg ter plaatse kunnen zijn wanneer zich een incident voordoet waarbij mogelijk een gevaarlijke stof uitstroomt.

4.7 Duurzaamheid

Tijdens de uitvoering van de planstudie krijgt het thema duurzaamheid specifieke aandacht. Daarbij valt te denken aan het gebruik van duurzame grondstoffen en het hergebruik van vrijkomende bouwstoffen (volgens het principe van *cradle to cradle**). Ook zal worden onderzocht hoe het energieverbruik tijdens de aanleg en het gebruik van de insteekhaven zo laag mogelijk kan worden gehouden en of het mogelijk is de installaties in de insteekhaven te voorzien van duurzame energiebronnen.

4.8 Cultuurhistorie (landschap en archeologie)

Cultuurhistorie is een verzamelnaam voor alle sporen van menselijke activiteit in het verleden, zowel in het landschap als onder de grond of onder water (archeologie). Landschap en archeologie hangen nauw met elkaar samen. Daarom zullen de gevolgen die de aanleg van de insteekhaven voor beide heeft in samenhang in de planstudie worden beschreven.

Onderdeel van het plan is een aanpassing van de vaargeul, die mogelijk archeologische resten aantast. De effecten op deze archeologische waarden en mogelijk te nemen maatregelen zullen in beeld worden gebracht.

De gevolgen van het plan voor cultuurhistorische en landschappelijke waarden (bijvoorbeeld het Forteiland) worden onderzocht.

4.9 Explosievenonderzoek

Tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben de geallieerden de (Duitse) stellingen op en rond het Forteiland bestookt. Tijdens die bombardementen zijn sommige projectielen niet ontploft. Daardoor bestaat het risico dat bij aanpassing van de vaargeul niet-geëxplodeerde munitie wordt aangetroffen (wat ook is gebeurd bij de recente afgraving van het Middensluiseland). Er is daarom een explosievenonderzoek nodig voorafgaand aan de aanpassing van de vaargeul.

4.10 Ruimtelijke ordening

Verandering van het baggerdepot in een insteekhaven kan gevolgen hebben voor degenen die in het omliggende gebied wonen, recreëren of werken. Zo liggen Wijk aan Zee en IJmuiden relatief dicht bij het huidige baggerdepot. Daarentegen ontstaan er ook kansen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals natuur en recreatie. Verder moet worden vastgesteld wat de gevolgen van het plan zijn voor de windmolens in de directe omgeving van het baggerdepot. Al deze gevolgen zullen in de planstudie worden onderzocht (zie ook 5.3).



Lichterlocatie met op de achtergrond het Forteiland , IJmuiden en havens

4.11 Kosten en baten

In de planstudiefase kan het gebruikte kosten-batenonderzoek dat is beschreven in paragraaf 3.1 van nut zijn om te bekijken welke variant economisch gezien het gunstigst is en om de efficiëntie van eventuele compenserende maatregelen door te rekenen. Er zal nog worden bepaald hoe eventueel diepgravender vervolgonderzoek wordt uitgevoerd.

4.12 Ontoereikende resultaten

Het kan gebeuren dat de gegevens die in de projectnota en het bijbehorende milieueffectrapport worden gepresenteerd ontoereikend zijn. Bevat de planstudie uiteindelijk cruciale leemten, dan kan er geen besluit over de aanleg van de insteekhaven worden genomen en moet nader onderzoek worden verricht. De nota en het rapport zullen daar in dat geval expliciet melding van maken en suggesties doen voor vervolgonderzoek.

4.13 Evaluatie

De projectnota en het milieueffectrapport zullen ook een evaluatie bevatten. Die vormt de eerste aanzet tot een evaluatieprogramma waarin staat wat er precies wordt geëvalueerd, waarom en hoe dat gebeurt, wie de evaluatie uitvoert en wanneer dat zal gebeuren.

5 Relevante regelgeving en relevant beleid

5.1 Landelijke beleidskaders

Nota Zeehavens

De nota *Zeehavens, ankers van de economie: nationaal zeehavenbeleid 2005-2010*, ook wel de 'nota *Zeehavens*' genoemd, is een uitwerking van de nota *Mobiliteit*, het nationale verkeers- en vervoersplan van de overheid tot 2020. Behalve het nationale zeehavenbeleid voor de jaren 2005 tot 2010 bevat de nota *Zeehavens* ook een vooruitblik op de periode tot 2020. Daarin staat dat 'het kabinet kiest voor het versterken van de maatschappelijke meerwaarde van de Nederlandse zeehavens door het creëren van gunstige marktomstandigheden'. Het kabinet doet dat 'door te zorgen voor een goede bereikbaarheid en voldoende ruimte'. Het plan om van het baggerspeciedepot een insteekhaven te maken past in dat streven omdat de veiligheid erdoor verbetert en schepen vlotter kunnen doorvaren.

Over het Noordzeekanaalgebied merkt de nota op: 'Het Amsterdamse Noordzeekanaalgebied maakt deel uit van het economische kerngebied Noordvleugel Randstad. De goede beschikbaarheid van ruimte en de capaciteit van overslagfaciliteiten voor diverse typen lading bieden veel mogelijkheden om in te spelen op groei markten en nieuwe markten.'

Het belang van doorvoer naar het achterland staat niet ter discussie: 'De Nederlandse havens hebben een zeer belangrijke functie als doorvoerhaven naar het Europese achterland. Het rijk is voornemens om de doorvoer die via de Nederlandse zeehavens plaatsvindt te blijven accommoderen. De groei van de goederenstromen van natte en droge bulkgoederen zal met name optreden in de bulkstromen met Azië. Naast deze trend is er een kans dat nieuwe bulkstromen tot ontwikkeling komen.' Het planstudiegebied geldt dus als aandachtsgebied van de overheid, doorvoer van kolen naar het achterland blijft volgens het kabinet noodzakelijk en de lichterlocatie is nodig om de kolenmarkt in de Amsterdamse haven te kunnen bedienen.

5.2 Regionale beleidskaders

Ontwerp-structuurvisie Noord-Holland 2040

De provincie Noord-Holland heeft onlangs haar ontwerp-structuurvisie 2040, *Kwaliteit door veelzijdigheid*, gepubliceerd. Volgens die visie zal het aantal bedrijventerreinen in 2040 nauwelijks zijn uitgebreid ten opzichte van het huidige aantal. Door bedrijventerreinen te herstructureren, duurzamer in te richten en te intensiveren (beter benutten van de beschikbare ruimte) zal beter gebruik worden gemaakt van de bestaande voorraad.

Duurzaam ruimtegebruik is naast ruimtelijke kwaliteit en klimaatbestendigheid één van de drie hoofdbelangen in de nieuwe structuurvisie. De provincie verstaat onder zulk ruimtegebruik de vestiging van functies op een locatie die daarvoor geschikt is. Uitgangspunt voor mogelijke vestiging is een zorgvuldige afweging tussen verschillende belangen, waarbij milieukwaliteiten als (externe) veiligheid, lucht-, water- en bodemkwaliteit, geur en geluid als randvoorwaarden gelden.

De provincie vraagt gemeenten stedelijke opgaven (woningbouw en aanleg van bedrijventerreinen, maar ook van sportvoorzieningen en dergelijke) binnen eigen grenzen op te lossen door te intensiveren en te herstructureren. Lukt dat een gemeente niet, dan moet ze het nut en de noodzaak van nieuwbouw buiten bestaand bebouwd gebied aantonen en moet die ontwikkeling voldoen aan de eisen die gesteld worden in het beeldkwaliteitsplan.

Verstedelijking buiten bestaand bebouwd gebied wordt onderworpen aan een provinciale toets op nut en noodzaak om in landelijk gebied te bouwen en aan een ruimtelijke kwaliteitstoets. Staat de provincie bouwen buiten bestaand gebied toe, dan verleent ze ontheffing op grond van de provinciale verordening.

De Provincie zet in op de optimale benutting van het huidige haventerrein door verdichting, innovatie en herstructurering, bij voorkeur in samenhang met de realisatie van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Samenwerking met de haven van Rotterdam wordt gestimuleerd. Ten behoeve van de optimale benutting van het haventerrein kiest de Provincie ervoor het bestaande havengebied voor 2020 niet uit te breiden. Voor de periode na 2020 zal opnieuw een afweging gemaakt worden of uitbreiding van het bestaande havengebied gewenst is en de wijze waarop.

De herontwikkeling van het Averijhavendepot tot insteekhaven is nog niet in de ontwerp-structuurvisie van de provincie opgenomen. De locatie ligt binnen het afgebakende havengebied.

Ruimte vraag naar bedrijventerreinen

In het totale Noordzeekanaalgebied bedraagt de ruimte vraag tot 2040 nog 300 hectare voor havengebonden bedrijvigheid. De inzet van de provincie is vooral gericht op herstructurering en waar nodig uitgifte van extra bedrijventerrein bij voorkeur in samenhang met de aanleg van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden. In die zin past het uitgeven van de Averijhaven met meer bedrijvigheid dan alleen lichten in die lijn.

Stelling van Amsterdam

Aan de zuidzijde van het Averijhavendepot bevindt zich het Forteiland, dat deel uitmaakt van de Stelling van Amsterdam. De aanleg van de insteekhaven vindt buiten de contouren van het fort plaats. Toch zullen de consequenties daarvan voor het Forteiland in de planstudie worden onderzocht. Zie paragraaf 3.1.

5.3 Gemeentelijke beleidskaders

Structuurvisie Velsen 2015

De structuurvisie Velsen 2015 schept een actueel en samenhangend kader voor ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente tot aan 2015. De visie moet leiden tot een versterking van de leef- en de ruimtelijke kwaliteit in de gemeente.

In de structuurvisie staat dat de industrie in de IJmond een prominente plaats in de regio inneemt en dat het milieu een 'kritische factor' vormt voor de ontwikkeling van die industrie. Het naast het plangebied gelegen Noorderstrand (bij de Noorderpier) is aangewezen als recreatiegebied en vraagt om verbetering, vooral van de bereikbaarheid en de parkeergelegenheid. Daarnaast heeft de gemeente de ambitie om de woonfunctie van Oud-IJmuiden te 'revitaliseren' (zie 5.4).

Het gebied dat onderwerp vormt van de planstudie is aangeduid als bestaand werkgebied. Dat houdt in dat zowel de inrichting als het gebruik van het gebied een werkbestemming heeft. Aan de westkant grenst het plangebied aan een natuur- en recreatiegebied, waarvan het recreatieve gebruik moet worden versterkt.

In de structuurvisie wordt geconstateerd dat de gemeentelijke ambities de overheid en de industrie voor de uitdaging stellen de ontwikkeling van de industrie en de versterking van de leef- en de ruimtelijke kwaliteit met elkaar te verenigen. In de planstudie moet daarom worden aangegeven in hoeverre de gevolgen van aanleg van de insteekhaven passen bij dan wel strijdig zijn met de ambities op gebied van wonen en recreatie. Zijn die gevolgen daar inderdaad mee in strijd, dan moet worden bekeken hoe rekening met die ambities kan worden gehouden.

Bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan *Averijhaven* uit 1998. Gedeputeerde Staten hebben op grond van artikel 33 van de Wet ruimtelijke ordening tot 1 januari 2018 vrijstelling van de herzieningsplicht van het bestemmingsplan verleend. Dat betekent dat het bestemmingsplan niet vóór 2018 hoeft te worden herzien als de planstudie niet zou worden uitgevoerd.

Volgens het bestemmingsplan is de bestemming van de Averijhaven die van een tijdelijk slibdepot en mag die plaats bieden aan haven- en kadegebonden bedrijven. Na beëindiging van het gebruik als baggerdepot kan de Averijhaven (opnieuw) voor zulke bedrijven worden ingericht. Aan de inrichting van de Averijhaven worden in het huidige bestemmingsplan eisen gesteld die het lichtenen van droge en natte bulk in de haven onmogelijk maken. Om lichtactiviteiten daar alsnog mogelijk te maken, moet het bestemmingsplan dus worden gewijzigd.

Het is van belang om hierbij op te merken dat het plangebied geen deel uitmaakt van het gezonde industrieterrein IJmond. Maar lichtenen is, zoals eerder opgemerkt, een activiteit die alleen mag plaatsvinden in een geluidsgezoneerd gebied. Dat betekent dat lichtenen op dit moment niet tot de bedrijfsactiviteiten behoort die volgens het bestemmingsplan zijn toegestaan. Om de aanleg van een lichtlocatie in de nieuwe insteekhaven mogelijk te maken, is daarom een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk, inclusief het opnemen van een geluidszone.

5.4 Relatie van de aanleg van de nieuwe insteekhaven met andere projecten

Nieuwe zeesluis IJmuiden

Er is geen directe relatie tussen het plan om van het baggerdepot een insteekhaven te maken en de eventuele aanleg van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Maar de aanleg van een nieuwe, grote sluis maakt wel meer scheepvaartverkeer mogelijk. Dus komt zo'n sluis er, dan zal er meer interactie plaatsvinden tussen dat verkeer en het scheepvaartverkeer van en naar de insteekhaven.

Mogelijk zullen er door een grotere nieuwe zeesluis ook grotere bulkcarriers naar Amsterdam komen, waardoor de te lichten hoeveelheid kolen per schip toeneemt en er meer tijd nodig is om een schip te lichten.

Invaart derde Zee- of IJmondhaven

Tegelijk met de verplaatsing van de lichterlocatie zou eventueel de invaart van de derde Zee- of IJmondhaven verbeterd kunnen worden. Het gaat hierbij om de eventuele verruiming van de draaicirkel naar de IJmondhaven, een wens van Zeehaven IJmuiden N.V..

Onderhoud havenmond

De aanpassing van de lichterlocatie kan het jaarlijkse baggerwerk voor het onderhoud van de havenmond verstoren, omdat beide activiteiten naast elkaar plaatsvinden. Er zal worden onderzocht of de toename van het waterbodempoppervlak van de Buitenhaven van IJmuiden door de aanleg van de insteekhaven invloed heeft op het totale onderhoud.

Oud-IJmuiden

De gemeente Velsen werkt samen met andere partijen aan de metamorfose van Oud-IJmuiden en aan de bouw van nieuwe koop- en huurwoningen. De historische omgeving, de oude vissershaven en het uitzicht op de sluizen vormen de inspiratiebron voor een geheel vernieuwde wijk, waarvan het karakter ondanks die vernieuwing behouden blijft. De herontwikkeling is mogelijk dankzij de intentieovereenkomst Ruimte voor wonen en werken in de IJmond (het zogeheten Waterlandakkoord). Dat akkoord is de uitkomst van het bestuurlijke overleg dat medio 2005 door de provincie, de drie IJmondgemeenten en Corus is gestart. De reden voor het overleg was de impasse te doorbreken die in de IJmond was ontstaan. Wonen, werken, milieu en veiligheid verkeren daar namelijk op gespannen voet met elkaar.

De gemeenteraad van Velsen heeft voor het plangebied Oud-IJmuiden een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. De bouwwerkzaamheden beginnen in het najaar van 2009. In de planstudie zal rekening moeten worden gehouden met de nieuwe functie van het gebied.

Kustvisie

De herziening van de *Kustvisie IJmuiden* van de gemeente Velsen heeft betrekking op IJmuiden aan Zee en de ontwikkeling van woningen, een haven en recreatieve voorzieningen tegen de zuidpier aan. Doelstelling van de herziening is de potentie van het strand op het gebied van toerisme, economie en wonen beter te benutten, uiteraard binnen de randvoorwaarden veiligheid en natuurwetgeving. Daartoe wordt in de visie de mogelijkheid geopperd het strandseizoen te verlengen, zodat de paviljoens het hele jaar door kunnen worden geëxploiteerd. Om IJmuiden aan Zee een impuls te geven, wordt erover gedacht het aantal (recreatie)woningen, horeca-, amusements- en slechtweervoorzieningen uit te breiden. Het strand zal daardoor minder afhankelijk worden van het zomerweer en zal een groter deel van het jaar aantrekkelijker worden voor recreatie. De planstudie houdt rekening met deze nieuwe functies van het strand.

Noorderstrand

Pal naast het plangebied Averijhaven ligt het Noorderstrand, waar in 2009 een bestemmingplan voor in werking is getreden. De structuurvisie Velsen 2015 (zie 5.3) is vertaald naar dit plan. waardoor het zwaartepunt van het bestemmingsplan op recreatieve en natuurfuncties is komen te liggen. In het gebied liggen twee strandpaviljoens (die het hele jaar door geëxploiteerd kunnen worden), een water-

en surfcentrum en een horecagelegenheid in de vorm van een restaurant. Deze voorzieningen zijn stuk voor stuk positief bestemd, wat betekent dat er bij veranderingen in de omgeving rekening moet worden gehouden met deze voorzieningen. Daarom moet in de planstudie bekeken worden welke gevolgen de voorzieningen kunnen ondervinden van de aanleg van de insteekhaven.



Plangebied en directe omgeving

6 Wetgeving en procedures

6.1 Regelgeving en eventuele benodigde vergunningen

Relevante regelgeving

Er zijn verschillende vergunningen nodig om het Averijhavendepot terug te kunnen brengen tot een insteekhaven. Daarnaast moeten de benodigde aanpassingen in de Buitenhaven worden getoetst aan wet- en regelgeving. De volgende wetgeving is in dat verband relevant:

- Bij de inrichting van de insteekhaven en de aanpassingen in de Buitenhaven moet rekening worden gehouden met de doelstellingen van de zogeheten Kaderrichtlijn Water* (KRW).
- Het Besluit Bodemkwaliteit geeft algemene regels voor de toepassing van grond en baggerspecie.
- Per 1 juli 2010 is het Besluit Lozing Buiten Inrichtingen van kracht op het baggeren van verontreinigde waterbodems. Dat betekent dat Rijkswaterstaat door middel van een werkplan bij het bevoegd gezag moet aangeven hoe ze de verspreiding van verontreinigingen in het watersysteem denkt tegen te gaan. Het besluit bevat regels die moeten voorkomen dat de verontreinigingen zich verspreiden.
- De Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen vereist een vergunning voor de afvoer van gevaarlijke stoffen tijdens de aanleg van de haven.
- De Flora- en Faunawet beschermt bepaalde planten en dieren en kent daarnaast een algemene zorgplicht. Ondervinden beschermde planten en dieren schade van een bepaalde ingreep, dan kan dat betekenen dat daar ontheffing voor is vereist. Die ontheffing moet worden verleend door het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit.
- Voor een voorziening waar goederen van schip tot schip worden overgeslagen is op grond van de Wet Milieubeheer een speciale vergunning nodig. (In 2010 verandert de naam van een dergelijke vergunning in Omgevingsvergunning; zie hierna onder Wet Administratieve Bepalingen Omgevingsrecht).
- Tijdens de aanleg van de lichterlocatie zullen verkeersmaatregelen voor de scheepvaart moeten worden genomen. Het Centraal Nautisch Beheer is ertoe bevoegd om dat te doen, op grond van een door de minister van Verkeer en Waterstaat verleend mandaat. De Scheepvaartverkeerswet is in dit geval van toepassing.
- Er is een zogeheten Habitattoets nodig op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. Die houdt in dat onderzoek moet worden of de aanleg van de insteekhaven gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden in de omgeving. Blijkt uit het onderzoek een mogelijk negatief gevolg, dan moet er een vergunning worden aangevraagd bij de provincie. In de vergunning worden voorschriften opgenomen die het natura-gebied beschermen.
- De Provinciale Milieuverordening Noord-Holland bevat regels voor afvalstoffen, milieubeschermingsgebieden en bodemsanering.
- De Averijhaven grenst aan het beheersgebied van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het Hoogheemraadschap heeft eigen regels

vastgelegd in een zogeheten keur, waaraan in het geval van de aanleg van de insteekhaven moet worden voldaan.

- De overslag van kolen is niet in het huidige bestemmingsplan Averijhaven vastgelegd (zie 5.3). Op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening moet de gemeente Velsen de mogelijkheid daartoe planologisch inpassen door het bestemmingsplan te wijzigen. Daarvoor is op grond van het Besluit MER 1994 een m.e.r.-procedure noodzakelijk, omdat het gaat om de aanleg van een zeehandelshaven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1350 ton of meer.
- De gemeentelijke havenverordening van de gemeente Velsen is van toepassing.

Nieuwe regelgeving

◇ De Waterwet

De procedures voor de aanvraag van alle benodigde vergunningen zullen op z'n vroegst in 2010 in gang worden gezet. In de planstudie zal daarom worden uitgegaan van de regelgeving die op dat moment geldt. Zo treedt de nieuwe Waterwet in werking (de wet is op 22 december 2009 van kracht geworden). De Waterwet kent een integrale watervergunning, die de vergunningen vervangt die vallen onder de volgende wetten:

- Wet op de Waterhuishouding,
- Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren,
- Wet Verontreiniging zeewater,
- Grondwaterwet,
- Wet Droogmakerijen en Indijkingen,
- Wet op de Waterkering,
- Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken (de 'natte' delen daarvan),
- Waterstaatswet 1900 (het 'natte' gedeelte ervan).

Ook wordt in de Waterwet een regeling voor waterbodems opgenomen, waardoor de Wet Bodembescherming daar niet langer op van toepassing is.

Het Averijhavendepot valt onder het beheer van Rijkswaterstaat Noord-Holland, die daarmee verantwoordelijk is voor de waterkwaliteit (inclusief de waterbodem).

◇ Crisis- en Herstelwet

In het eerste kwartaal van 2010 treedt naar verwachting de Crisis- en Herstelwet (CHW) in werking. Het project Lichtenen Buitenhaven IJmuiden is één van de projecten waarvoor een vereenvoudiging van procedures van toepassing is op grond van deze CHW. Dit betekent onder andere dat als er beroep wordt ingesteld, de rechter een kortere tijd krijgt om te beslissen. Ook kunnen lichte gebreken in het besluit makkelijker door de rechter worden gepasseerd (zonder het besluit te vernietigen). Bovendien hoeft het milieueffectrapport geen alternatieven meer te bevatten.



Kolen worden d.m.v. mobiele kranen overgeslagen in een binnenvaartschip

♦ *De Watertoets*

Een procedure op grond van de Watertoets is juridisch verplicht bij wijziging van een bestemmingsplan. In dit geval zal er dus ook een Watertoets moeten worden uitgevoerd. De Watertoets en het milieueffectrapport zullen elkaar deels overlappen voor wat betreft de waterkwaliteits- en waterbodemaspecten. Waar mogelijk wordt deze informatie met elkaar verweven.

♦ *Wet Administratieve Bepalingen Omgevingsrecht*

Naar verwachting treedt in de loop van 2010 de Wet Administratieve Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) in werking. De Wabo regelt de omgevingsvergunning: één geïntegreerde vergunning voor bouwen, wonen, monumenten, ruimte, natuur en milieu. De omgevingsvergunning vervangt onder andere de vergunningen op grond van de Wet Milieubeheer en de bouwvergunning. Voor de lichterfaciliteit is een dergelijke vergunning nodig.

6.2 Betrokken partijen en instanties

Bij het onderzoek naar de gevolgen van de aanleg van de insteekhaven zijn zes partijen rechtstreeks betrokken:

- Rijkswaterstaat, als scheepvaarttechnisch beheerder van de vaarweg, waterkwaliteitsbeheerder en beheerder van het Averijhavendepot. Daarnaast is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de uitvoering van de planstudie *Lichtenen Buitenhaven IJmuiden*, waarvan het ministerie van Verkeer en Waterstaat initiatiefnemer is;
- Haven Amsterdam (onderdeel van de gemeente Amsterdam), als vergunninghouder, exploitant en beheerder van de huidige lichtervoorziening;
- de Gemeente Velsen, als belanghebbende uit de leefomgeving en als bevoegd gezag voor de wijziging van het bestemmingsplan Averijhaven;
- de Provincie Noord-Holland, als verantwoordelijke voor de toetsing en de

handhaving van huidige vergunningen op grond van de Wet Milieubeheer en eventueel de Waterwet;

- het staalconcern Corus, dat grenst aan het Averijhavendepot;
- het Centraal Nautisch Beheer (CNB), als verantwoordelijke voor de nautische veiligheid en de handhaving daarvan.

Verder zijn betrokken:

- de Gemeente Beverwijk, vanwege de belangen van het dorp Wijk aan Zee;
- het Loodswezen, vanwege advisering van kapiteins van loodsplichtige zeeschepen;
- vletterlieden/sleepdiensten, omdat die de zeeschepen bij de lichtervoorzieningen vastleggen;
- het bedrijfsleven en ondernemers, zoals verenigd in de Federatie Ondernemend IJmond en de Haven- en ondernemingsvereniging IJmond;
- de dorpsraad van Wijk aan Zee en de bewonersverenigingen (de wijkplatformen) van IJmuiden-Noord, IJmuiden-West en Velsen-Noord van de gemeente Velsen;
- de nabij het Averijhavendepot gelegen horeca- en recreatievoorzieningen;
- de Milieudienst IJmond, omdat die de gemeentebesturen van Velsen en Beverwijk adviseert over de kwaliteit van het milieu;
- energiebedrijf NUON, vanwege de windmolens in de directe omgeving van de Averijhaven;
- Milieufederatie Noord-Holland, vanwege de regionale milieubelangen;
- Koninklijke Schuttevaer (belangenbehartiging beroepsbinnenvaart).

Met deze betrokkenen zal via een interactief proces van inspraak en afstemming (met specialistenteams en een maatschappelijke klankbordgroep) uiteindelijk voor een definitieve variant van de insteekhaven worden gekozen (zie ook 3.2). Waar mogelijk wordt ook rekening gehouden met wensen van het regionale (haven)bedrijfsleven en de gemeente Velsen voor wat betreft eventueel medegebruik van de nieuwe insteekhaven (voor andere activiteiten dan lichten). Vanzelfsprekend speelt ook het advies van deskundigen en de Commissie m.e.r. een belangrijke rol. Deze commissie van onafhankelijke milieudeskundigen adviseert het bevoegd gezag niet alleen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport, maar geeft ook een zogeheten toetsingsadvies (zie 6.3).

6.3 Planning en stappen in de procedure

De gemeente Velsen is het bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure en de vaststelling van het bestemmingsplan.

Projectnota/m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure kent de volgende fasen:

Voorfase:

De initiatiefnemer (het ministerie van Verkeer en Waterstaat) meldt de activiteit (in dit geval het terugbrengen van het baggerspeciedepot tot een insteekhaven met lichtervoorziening) aan bij het bevoegd gezag, in dit geval de gemeente Velsen. Het doet dat door middel van deze startnotitie. Het bevoegd gezag, de initiatiefnemer en de Commissie m.e.r. hebben informeel vooroverleg. Het bevoegd gezag publiceert de startnotitie en legt die ter inzage.

Inspraak en vooroverleg:

Iedereen heeft de mogelijkheid zijn visie op de startnotitie te geven. Wettelijke adviseurs en de Commissie m.e.r. geven advies over de richtlijnen voor het milieueffectrapport, mede gebaseerd op de startnotitie. Uiteindelijk formuleert het bevoegd gezag richtlijnen voor de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport.

Opstellen Projectnota/MER:

De initiatiefnemer stelt het MER op, geeft daarin aan wat de gevolgen van het voorgestelde plan voor het milieu zijn en dient het MER in bij het bevoegd gezag.

Aanvaardbaarheidsbeoordeling:

Het bevoegd gezag beoordeelt of het MER voldoet aan de wettelijke eisen en de door het bevoegd gezag opgestelde richtlijnen.

Inspraak, advies en toetsing:

Het bevoegd gezag legt het MER ter inzage, waarna iedereen mondeling of schriftelijk zijn visie kan geven op onjuistheden in het rapport of op gestelde wetten of richtlijnen. Eventuele adviseurs komen met hun advies. De Commissie m.e.r. geeft een toetsingsadvies: ze toetst of het niveau van het MER voor het bevoegd gezag hoog genoeg is om een beslissing te kunnen nemen en betreft de gegeven adviezen en de ingediende visies daarin.

Besluitvorming:

Na afronding van de m.e.r.-procedure geeft het college het ontwerpbesluit (ontwerpbestemmingsplan) vrij voor inzage. Op dat besluit kan opnieuw inspraak worden gepleegd. De gemeenteraad van Velsen houdt bij de besluitvorming rekening met de gevolgen voor het milieu, met de opmerkingen op het ontwerpbesluit en de op het MER ingediende reacties. Belanghebbenden kunnen eventueel tegen het bestemmingsplan in beroep gaan bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Evaluatie:

Nadat het plan is uitgevoerd, draagt het bevoegd gezag zorg voor een evaluatieprogramma.

Planning Projectnota/MER – Bestemmingsplanprocedure:

Onderdeel	Activiteiten	Planning
Startnotitie en richtlijnen	Initiatiefnemer stelt de startnotitie op	Voltooid
	B&W Velsen (het bevoegd gezag/BG) publiceert startnotitie	Februari 2010
	Inspraak over richtlijnen m.e.r.	Februari – maart 2010
	Indienen initiatieven van derden t.b.v. bestemmingsplan	Februari – maart 2010
	Commissie(s) adviseren over richtlijnen voor MER	April – mei 2010

	BG stelt richtlijnen op en vast	Augustus 2010
Opstellen projectnota/MER	Initiatiefnemer stelt MER op en dient het in bij het BG	Oktober 2010 – september 2011
	BG beoordeelt of het MER aanvaardbaar is	September – november 2011
Inspraak, advies en toetsing	Commissie m.e.r. geeft toetsingsadvies	November 2011
	BG publiceert MER en geeft voorontwerp bestemmingsplan vrij voor inzage	December 2011 – januari 2012
	Indienen zienswijzen	December 2011 – februari 2012
	Wettelijke adviseurs adviseren BG over de kwaliteit van het MER	December 2011 – Maart 2012
Besluitvorming	BG legt concept ontwerp bestemmingsplan ter inzage	April – mei 2012
	De gemeenteraad van Velsen stelt het ontwerp bestemmingsplan vast	September 2012
	Via beroepsprocedures kan bezwaar worden aangetekend tegen het bestemmingsplan	Oktober 2012
	Bestemmingsplan in werking	November – december 2012
Uitvoering en evaluatie	Uitvoering project	Nog nader te bepalen
	Evaluatie milieugevolgen	Nog nader te bepalen



Kolen worden van kolenschip overgeslagen in binnenvaartschip op lichterlocatie

Bestemmingsplanprocedure

Het bestemmingsplan voorziet op dit moment niet in de overslag van kolen in de insteekhaven. Om het lichtenen van kolenschepen in de insteekhaven mogelijk te maken, zal die activiteit dus in een aangepast bestemmingsplan moeten worden opgenomen. De gemeente Velsen is het daartoe bevoegde gezag.

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is, naast enkele artikelen uit de Wet Ruimtelijke Ordening, afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht van toepassing.

Procedure bestemmingsplan, inclusief geschatte tijdsduur:

Product	Tijdsduur
Startdocument opstellen (inclusief initiatieven, onderzoeken, B&W en consultatie raad)	16 weken
Opstellen voorontwerp bestemmingsplan (+ inspraak: 6 weken)	14 weken
Inspiraakrapportage en rapportage overleg artikel 3.1.1. Bro-instanties (de wettelijke overlegpartners van de gemeente, zoals de rijksinspecteur Ruimtelijk Ordening, de Provincie en waterschappen en grote instanties als nutsmaatschappijen, leidingbeheerders, veiligheidsregio, defensie enzovoort)	8 weken
Opstellen ontwerpbestemmingsplan	6 weken
Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan	6 weken
Nota van zienswijzen/raadsvoorstel	-
Vaststelling plan	12 weken na einde ter visie
Bekendmaking	2 weken

Mogelijkheid tot beroep (Raad van State)	6 weken
Onherroepelijk na uitspraak Raad van State (termijn van orde 12 maanden)	
Totaal	min. 70 weken

Vervlechting procedures

Om de overgang van de planstudie naar de uitvoeringsfase van het project zo efficiënt mogelijk te laten verlopen, is het de bedoeling de m.e.r.- en de bestemmingsplanprocedure te vervlechten. In de planstudie wordt er daarom naar gestreefd de procedures zoveel mogelijk parallel aan elkaar te laten lopen. De twee procedures worden echter niet helemaal gelijktijdig doorlopen; als het ontwerpbestemmingsplan ter inspraak wordt voorgelegd, moet de m.e.r.-procedure volledig zijn afgerond.

6.4 Inspraak: hoe kunt u op deze startnotitie reageren?

In deze startnotitie staat de voorgestelde oplossing voor het lichterprobleem in de Buitenhaven van IJmuiden beschreven die het ministerie van Verkeer en Waterstaat middels een planstudie wil onderzoeken. Rijkswaterstaat zal tijdens de inspraaktermijn samen met het bevoegd gezag (de gemeente Velsen) een informatieavond organiseren om de inhoud en het verloop van de verdere procedure toe te lichten. De plaats en het tijdstip zullen worden vermeld in de advertentie waarmee deze startnotitie onder de aandacht van het publiek zal worden gebracht. Belanghebbenden kunnen mondeling én schriftelijk op het voorstel reageren.

De inspraak is in dit stadium van de procedure vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën die bij belangstellenden en betrokkenen leven over de gevolgen van de aanleg en het gebruik van een nieuwe insteekhaven. De vraag welk besluit het bevoegd gezag moet nemen, komt pas later aan de orde, namelijk na publicatie van de projectnota en het milieueffectrapport. Inspraakreacties naar aanleiding van deze startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en gevolgen.

De inspraaktermijn start na bekendmaking en publicatie van de startnotitie (door het bevoegd gezag; gemeente Velsen) en eindigt 6 weken daarna. Uw inspraakreactie kunt u binnen deze termijn indienen bij de Raad van de gemeente Velsen, Postbus 465, 1970 AL IJmuiden.

6.5 Wat gebeurt er met de inspraakreacties op de startnotitie?

De inspraakreacties worden gebundeld, ter inzage gelegd en overhandigd aan de Commissie m.e.r. Rijkswaterstaat stelt een nota van beantwoording op, die ingaat op alle reacties en adviezen over de startnotitie. Iedereen die op de startnotitie heeft gereageerd, ontvangt een exemplaar van deze antwoordnota, zodat hij kennis kan nemen van de reactie van Rijkswaterstaat. De nota van beantwoording verschijnt naar verwachting in de zomer van 2010.

Bijlage 1 Verklarende woordenlijst

Centraal Nautisch Beheer (CNB) Het Centraal Nautisch Beheer (CNB)

Noordzeekanaalgebied is een in 1994 gevormd samenwerkingsverband van de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad. Doel van het CNB is het realiseren van eenheid van beleid en uitvoering van het nautisch beheer in het Noordzeekanaalgebied. Nautisch beheer is de veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer. De bestuurlijke en organisatorische vorm van het CNB is vastgelegd in een gemeenschappelijke regeling. Naast de gemeenschappelijke regeling heeft het CNB een overeenkomst met het Rijk gesloten. Op grond van deze overeenkomst draagt het CNB ook zorg voor het uitvoeren van nautische rijkstaken, zoals de bediening van het sluizencomplex in IJmuiden. Het beheergebied van het CNB loopt daarmee vanaf 12 mijl (inclusief IJ-geul, 24 mijl) voor de sluizen in IJmuiden tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam en de daarop uitkomende havenbekkens. De Nautische Sector van Haven Amsterdam verzorgt de uitvoering van de taken van het CNB, waardoor de scheepvaart steeds met één loket te maken heeft.

Cradle to cradle 'Van de wieg tot wieg': een filosofie met als centrale gedachte dat alle materialen die voor een product worden gebruikt na gebruik nuttig worden ingezet in een ander product.

Compenserende maatregel Een maatregel die schade aan natuur en landschap compenseert die is ontstaan door (bijvoorbeeld) een infrastructuurproject. Veelal betreft het een fysieke maatregel, gericht op (gedeeltelijk) herstel van de schade toegebracht door de ingreep.

Dukdalf Voorziening voor het afmeren van schepen die bestaat uit een of meer aanlegpalen met schoren (schuine steunbalken).

Ecologische Hoofdstructuur (EHS) Het door de overheid vastgestelde landelijke netwerk van natuurgebieden en verbindingzones daartussen.

Fijnstof Een vorm van luchtvervuiling door in de lucht zwevende, kleine deeltjes. De grootste van deze deeltjes zijn kleiner dan 10 micrometer en krijgen de aanduiding PM10, waarbij PM staat voor *particulate matter*.

Geluidszone Een gebied, vastgelegd in een bestemmingsplan, waarin

"lawaaimakers" mogen zitten. Het geluid dat deze "lawaaimakers" gezamenlijk produceren, mag niet meer lawaai maken voor de omwonenden dan wettelijk is toegestaan en is dus aan een maximum gebonden.

Met zonering wordt rechtszekerheid geboden aan zowel bedrijven als aan bewoners/gebruikers van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Bedrijven kunnen aan de ene kant hun geluidsproducerende activiteiten niet onbeperkt uitbreiden, ter bescherming van woningen e.d.. Aan de andere kant wordt, ter bescherming van hun akoestische ruimte, voorkomen dat woningen e.d. te veel oprukken naar de bedrijven toe.

Gezoneerd industrieterrein Een industrieterrein waar (grote) lawaai veroorzakende industriële activiteiten op zijn ondergebracht en dat daarom is gescheiden van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen.

Kaderrichtlijn Water (KRW) Europese richtlijn met als doel de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater in Europa op een goed peil te krijgen en te houden.

Lichten Het gedeeltelijk overslaan van de lading van grote bulkcarriers in kleinere schepen (binnenvaartschepen en duwbakken), waardoor de bulkcarriers minder diep komen te liggen.

Milieueffectrapport (MER) Een rapport waarin de mogelijke gevolgen van (bijvoorbeeld) een infrastructuurproject op het milieu worden beschreven en varianten worden geëvalueerd.

Mitigerende maatregel Maatregel die ecologische schade door een ingreep (een verandering door de uitvoering van een project) voorkomt of vermindert.

Natura 2000 Een netwerk van beschermde natuurgebieden dat door de lidstaten van de Europese Unie wordt opgezet. Het netwerk dient zowel ter bescherming van de gebieden (de natuurlijke habitats) als van de wilde flora en fauna op het Europese grondgebied van de lidstaten.

Normaal Amsterdams Peil (NAP) De referentiehoogte waaraan hoogtemetingen in Nederland worden gerelateerd. Voor het gemak wordt het NAP gelijkgesteld aan het gemiddelde zeeniveau. In werkelijkheid is het hoger.

Oilboom Een drijvende kunststof slang om een deel van een wateroppervlak af te sluiten, zodat (gevaarlijke) vloeistoffen kunnen worden ingedamd.

Place of refuge Toevluchtshaven: een beschutte plaats waar schepen die hulp behoeven kunnen verblijven in afwachting van verdere ontwikkelingen.

Primaire waterkering In Nederland een dijk, dam of andere constructie die bescherming biedt tegen het buitenwater. Nederland telde in 2001 3585 kilometer primaire waterkeringen. Het beheer van deze dijken is in Nederland geregeld in de Wet op de Waterkering van 15 januari 1996. Daarin is Nederland ingedeeld in 57 dijkkringgebieden en 27 verbindende waterkeringen.

Rijkswaterstaat Duurzaam Een programma van Rijkswaterstaat met als uitgangspunt dat alle materialen die gedurende een bepaalde periode voor een weg- of waterbouwkundig project zijn gebruikt na die periode ergens anders voor worden gebruikt. Het verschil met conventioneel hergebruik is dat er geen kwaliteitsverlies is en dat er geen restproducten overblijven die alsnog worden gestort.

Spuidebiet De hoeveelheid water per tijdseenheid die via een spuisluis of dergelijke onder vrij verval [de term 'vrij verval' is een vakterm die sommige lezers niet zullen begrijpen. Uitleggen of weglaten.] wordt geloosd.

Staalslak Een nevenproduct dat vrijkomt bij de productie van staal, gevormd door niet in het staal gewenste stoffen die zich in het vloeibare ruwijzer bevinden en bij verhitting oxideren, samen met toegevoegde kalk.

Verbindende waterkering Dijk, dam of andere constructie die verder landinwaarts gelegen dijkkringgebieden beschermt. Voorbeelden zijn de Afsluitdijk en de Maeslantkering.

Tijpoortadvies Dit is de tijdsperiode waarin grote diepstekende schepen de vaargeul kunnen op- of afvaren. Dit is afhankelijk van hun diepgang en van het getij. De tijpoort is de periode rond hoog water en met gunstige stroming, welke beschikbaar is voor een veilige vaart. Het Centraal Nautisch Beheer berekent de tijpoorten voor de IJ-geul en geeft per schip toelating om op of af te varen. Aangezien het tij elke dag anders is, gelden er ook elke dag andere tijpoorten.

Zoneplichtige activiteit: een activiteit (zoals het lichtenen van kolen) die alleen mag plaatsvinden in een "geluidszone" (zie ook geluidszone).

Bijlage 2 Eerder onderzochte varianten

Corusvariant

Een variant waar in het verleden naar is gekeken is de zogeheten Corusvariant. Deze variant hield in dat de lichtactiviteiten van Haven Amsterdam zouden worden gecombineerd met het lossen van bulkcarriers die erts en kolen naar Corus brengen. Dat zou moeten gebeuren aan BuitenKade 2 van het staalconcern. Maar deze optie viel af omdat de manier waarop het kolentransport over zee en vervolgens het lichten bij Corus zouden plaatsvinden niet aansloten bij de eisen en de belangen van alle betrokken partijen (Corus, Haven Amsterdam en de kolenmarkt). Dat betekende in de praktijk dat de continuïteit van het lichten van bulkcarriers met Amsterdam als bestemming niet kon worden gegarandeerd.

Optimalisatie van de Kustuitbreidingsvariant

Een andere variant droeg de naam 'Optimalisatie Kustuitbreidingsvariant'. Die hield in dat de huidige lichtpalen zouden worden vervangen door twee lichtfaciliteiten. Die faciliteiten zouden worden ondergebracht in een zuidoostelijk lopende insteekhaven ten noorden van het Noorderbuitenkanaal. In deze variant zou het baggerspeciedepot gedeeltelijk worden ontmanteld en worden verkleind. Uit een kosten-batenanalyse bleek deze variant echter minder gunstig dan de Averijhavenvariant.

Vergelijking van varianten

De aanleg van infrastructuur, dus ook die van de insteekhaven, legt beslag op beschikbare overheidsmiddelen. Om de samenleving te laten zien waarom bepaalde infrastructurele projecten nuttig en nodig zijn, heeft de overheid de zogeheten OEI-leidraad in het leven geroepen (OEI staat voor Onderzoeksprogramma (Economische) Effecten van Infrastructuur.) In juli 2008 is op grond van dat programma een onderzoek gedaan naar de kosten en baten van een nieuwe insteekhaven op de plaats van het huidige baggerdepot. In deze analyse zijn de economische gevolgen en de maatschappelijke kosten en baten van de nieuwe lichtlocatie voor belanghebbenden inzichtelijk gemaakt.

In de kosten-batenanalyse zijn de Averijhavenvariant en de Kustuitbreidingsvariant met elkaar vergeleken. Daarbij is gekeken naar de directe kosten, de directe gevolgen en de externe gevolgen. De directe kosten zijn investeringen die zijn gemoeid met de nieuwe lichtfaciliteit en de beheers- en onderhoudskosten daarvan. De directe gevolgen zijn (1) de gevolgen van de ingreep voor de nautische veiligheid van het Noorderbuitenkanaal en het tweerichtingsverkeer in het Noorderbuitenkanaal, (2) kosten die niet hoeven te worden gemaakt omdat het Noorderbuitenkanaal mogelijk minder gestremd raakt, (3) kosten die niet hoeven te worden gemaakt om de snelheid van passerende schepen te beperken, (4) de manoeuvreertijd van lichterende bulkschepen, (5) verminderde sleepbootassistentie voor passerende schepen en (6) uitgebreidere sleepbootassistentie voor bulkschepen aan de lichtpalen. De externe gevolgen, tot slot, zijn de gevolgen voor de geluidsoverlast, de luchtkwaliteit en de ecologie plus de gevolgen voor de nautische veiligheid in het geval van calamiteiten of in het geval de haven wordt ingericht om schepen in nood te ontvangen. In dat laatste geval dient de insteekhaven als place of refuge.

Uit de analyse volgde dat de Averijhavenvariant vanuit maatschappelijk-economisch oogpunt de voorkeur geniet boven de Kustuitbreidingsvariant. De analyse toont aan dat tegenover de aanzienlijke kosten van de Averijhavenvariant ook omvangrijke baten staan. Allereerst zorgt de nieuwe insteekhaven voor minder stremming van het Noorderbuitenkanaal en maakt hij daar tweerichtingsverkeer mogelijk. Daarnaast heeft het scheepvaartverkeer minder sleepbootassistentie nodig en zal de nautische veiligheid toenemen. De grootste winst ligt in het feit dat passerende zeeschepen minder assistentie van sleepboten nodig hebben. Wel hebben te lichten bulkschepen iets meer tijd nodig om de nieuwe insteekhaven in te varen.

Niet alleen geniet de Averijhavenvariant de voorkeur, de Kustuitbreidingsvariant zou er bovendien toe leiden dat een deel van de Ecologische Hoofdstructuur zou worden aangetast. Daarnaast is het een voordeel dat de Averijhavenvariant sneller aangelegd kan worden.

Snelle aanleg strookt met het Convenant Averijhaven. De gemeente Velsen, de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat Noord-Holland hebben dat convenant in 1996 ondertekend en in 2004 verlengd. Er staat in dat het Rijk tot uiterlijk 1 januari 2012 zal toestaan dat er baggerspecie in de Averijhaven wordt verwerkt en gestort. Na die datum kan het depot volgens het Convenant worden teruggebracht in zijn oorspronkelijke staat (en dus een insteekhaven worden) of geschikt worden gemaakt voor haven- en bedrijfsactiviteiten.

De locatie van de in deze startnotitie voorgestelde oplossing lijkt daarmee de enige aanvaardbare optie. Hij komt als gunstigste optie uit de kostenbaten-analyse naar voren. Daarnaast bestaat er in de regio in grote lijnen consensus over, omdat de Corus- en de kustuitbreidingsvariant geen oplossing bieden. Tot slot is hij in overeenstemming met het convenant, maar niet met het bestaande bestemmingsplan van de Averijhaven. Dat bestemmingsplan voorziet erin dat het depot wordt teruggebracht tot een insteekhaven, inclusief overslag van stukgoed en containers. Overslag van droge bulk, zoals steenkool, is volgens het bestemmingsplan nu niet toegestaan. Daarvoor moet het bestemmingsplan dus worden aangepast.

Bijlage 3 Literatuurlijst

Ecorys, Research and Consulting, *"Quick scan KKBA nieuwe lichtlocatie IJmond. Analyse van de maatschappelijke kosten en baten van een nieuwe lichtlocatie IJmond. Eindrapport"*, juli 2008

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, *"MIT-verkenning Lichten buitenhaven IJmuiden. Nautische veiligheid: de rek is er bijna uit"*, juli 2007

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *"Zeehavens: ankers van de economie. Nationaal Zeehavenbeleid 2005 – 2010"*, november 2004

Svasek Hydraulics, *"Lichtlocatie IJmuiden; Analyse nautische veiligheid"*, juni 2007

