

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3243

Vragen van het lid **Kuiken** (PvdA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie over *de nieuwe zeesluis bij IJmuiden* (ingezonden 13 juli 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (ontvangen 21 augustus 2012).

Vraag 1

Kunt u toelichten waarom u het financieel opportuun acht de geplande vervanging van de bestaande sluis in 2029 tien jaar naar voren te halen? Kunt u aangeven welke projecten in het MIRT tot 2020 geen doorgang kunnen vinden, omdat het budget nu wordt besteed aan een project dat pas in 2029 opgeleverd moest worden?

Antwoord 1

De Noordersluis zal eind 2029 vervangen moeten zijn om het risico op een instabiele zeevering te ondervangen. Naast het op orde houden van de toegankelijkheid van het Noordzeekanaal is dit een primaire reden voor deze investering door het Rijk. Het Rijksbudget voor vervanging van de Noordersluis staat daarom gepland in de periode 2025 – 2028. De provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam vinden het echter belangrijk dat de geplande Rijksinvestering in het kader van een verbeterde toegankelijkheid naar voren wordt gehaald. De bij die grotere en eerdere toegankelijkheid betrokken kosten komen voor rekening van de regio. Het bestuurlijk convenant uit 2009 en de bij het voorkeursbesluit gemaakte additionele afspraken zijn hier helder over. De ratio achter deze versnelde investering is gelegen in het feit dat de Amsterdamse haven ondanks de recessie groeit en deze voortzettende groei naar verwachting in 2019 kan leiden tot congestie in het sluisencomplex daar dan de maximale capaciteit van ca. 95 mln ton dan bereikt zal worden. Gezien de overeengekomen kostenverdeling ondervinden de MIRT-projecten tot 2020 dus geen enkele hinder van de eerdere aanleg van een nieuwe zeesluis in IJmuiden.

Vraag 2

Kunt u toelichten welke economische afweging u heeft gemaakt en welke economische motieven spelen bij de keuze voor vervroegde vervanging en welke onderbouwing u daarvoor heeft?

Antwoord 2

Gegeven de met de regio gemaakte afspraken dat het Rijk investeert in het op orde houden van het sluzencomplex en de regio voor een grotere sluis die eerder wordt gerealiseerd is de Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA) specifiek ingegaan op de kosten die zijn gemoeid met deze regionale wensen. Deze wensen vloeien voort uit het feit dat bij voortgaande groei op termijn knelpunten in de capaciteit van de huidige grote zeesluis, de Noordersluis, kunnen ontstaan. De wachttijden kunnen zodanig oplopen dat dit de concurrentiepositie van de haven van Amsterdam negatief kan beïnvloeden. Voorts worden de schepen door voortzettende schaalvergroting steeds groter, waarbij vooral de toenemende breedte de beperkende factor voor de Noordersluis is. De nieuwe, grotere Panamasluizen zullen in 2014 gereed zijn, dit heeft gevolgen voor de maatvoering in de scheepvaart. De toegang tot het Noordzeekanaal moet in die maatvoering meegroeien wil de haven van Amsterdam toegang blijven bieden aan de internationale handel. Ook de aanleg van een tweede 68 meter brede zeesluis in Antwerpen is van invloed op de concurrentiepositie van Amsterdam. Door het eerder aanleggen van een nieuwe grotere zeesluis in IJmuiden wordt de bereikbaarheid van de Amsterdamse havenregio op kortere termijn vergroot waardoor het Noordzeekanaalgebied meer gelijkwaardig blijft met andere havens achter sluisen. Deze grotere en eerder gerealiseerde toegangspoort tot het Noordzeekanaalgebied levert zo een belangrijke bijdrage aan verwerking van het groeiend zeevervoer door de regio en de afwikkeling naar het Europese achterland. De MKBA laat zien dat eerdere aanleg en grotere maatvoering maatschappelijk rendabel is bij twee van de drie groeiscenario's.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u de mislukking van de ACT terminal in de Amsterdamse haven, die sinds 2001 nauwelijks gebruikt wordt, nu grotendeels is ontmanteld en alleen nog dienst doet als overslagpunt voor binnenvaartschepen?

Antwoord 3

Op de eerste plaats is dit een aangelegenheid voor de eigenaar van de ACT terminal zelf. Hoewel de terminal in deze economisch zware tijden minder wordt gebruikt heeft er tot 2009 een overslag plaatsgehad tot 480 000 TEU per jaar. De toestand van de ACT-Terminal kan niet los worden gezien van de algehele economische ontwikkelingen en schaalvergroting, waarbij de eigenaar van de terminal op grond van bedrijfseconomische overwegingen een keuze heeft gemaakt voor een voorlopige concentratie van containeractiviteiten in de haven van Rotterdam. ACT is overigens niet de enige terminal in de Amsterdamse havenregio die containers afhandelt. De container vrachtafhandeling is in Amsterdam het afgelopen half jaar gestegen met ca. 40%.

Vraag 4

Deelt u de ambitie van de gemeente Amsterdam om voor de tweede keer de markt van intercontinentale containeroverslag te betreden? Kunt u dit toelichten en hierbij ook aangeven hoe de internationale containeroverslagbedrijven denken over een containerterminal in Amsterdam, waar ook de allergrootste containerschepen ter wereld kunnen aanmeren?

Antwoord 4

De strategische positionering en marktorientatie van de haven van Amsterdam is primair de verantwoordelijkheid van het havenbedrijf van Amsterdam. De ambitie van de Amsterdamse haven is duurzame groei en die ambitie past prima in het zeehavenbeleid van het kabinet. De goederenvervoerprognoses laten voor de komende 30 jaar een sterke groei in containertransport naar Noordwest Europa zien, zodat een onderdeel van deze duurzame groei een groei in het containersegment zal zijn. Om deze groei in het containersegment te kunnen realiseren zet Amsterdam in op nichemarkten, waarbij vooral aandacht is voor het marktsegment met «short sea» routes en routes op de Noord-Zuid Atlantic (Afrika, Zuid-Amerika), en later mogelijk ook een deel van de Europa – Azië handel. Gegeven de doorzettende schaalvergroting in de zeescheepvaart zullen de huidige grootste containerschepen evolueren naar een nieuw middensegment. Het is dit toekomstige middensegment waar Amsterdam zich met

name op richt. Met deze insteek is de Amsterdamse haven complementair aan Rotterdam, zoals deze dat ook is voor droge en natte bulkvaart. Externe deskundigen hebben aangegeven dat de verwachtingen van Amsterdam over het aantrekken van fors toenemende additionele containerstromen reëel is, mits duidelijkheid over de toekomstige toegankelijkheid van het Noordzeekanaalgebied wordt geboden. De toekomstige ontwikkeling van de containermarkt -in de periode tot 2 040 wordt voor het containersegment een verdrievoudiging verwacht waarvan Amsterdam een bescheiden ambitie van 2,5% marktaandeel heeft- in Amsterdam blijft echter altijd een keuze van de markt.

Vraag 5

Welke ambitie heeft u met de Amsterdamse haven op langere termijn? Past containeroverslag daarin volgens u, dit mede in het licht van de groeiambitie van de Rotterdamse haven op dit vlak?

Antwoord 5

Doelstelling op grond van het zeehavenbeleid van het kabinet is dat de Nederlandse zeehavens het huidige marktaandeel van ca. 45% in de Hamburg – Le Havre range ten minste behouden of zo mogelijk uitbreiden. Daar is de volle potentie van de Amsterdamse haven, de vierde haven van Europa na Rotterdam, Antwerpen en Hamburg, bij nodig.

Het beleid van het kabinet, dat is gericht op samenwerking tussen zeehavens, kan dit ondersteunen en kan leiden tot een grotere efficiency voor de afwikkeling van goederenstromen via Nederland Europa in. Amsterdam is in het TEN-T beleid van de EU één van de belangrijke core network havens, mede gezien de goede ontsluiting naar het achterland. De Amsterdamse haven ligt samen met de havens van Rotterdam en Antwerpen op een viertal belangrijke internationale corridors in het TEN-T-netwerk. Amsterdam vervult daarbij een complementaire en versterkende rol ten opzichte van Rotterdam. Samenwerking tussen beide havens heeft de afgelopen jaren goede vormen aangenomen en zal verder worden uitgebouwd. Het havencomplex van Amsterdam en Rotterdam draagt daardoor bij aan de versterking van de rol van Nederland als logistieke hub in Europa.

Overigens dient hierbij te worden aangegeven dat de haven van Amsterdam meer is dan containers. Zo is Amsterdam nu al de grootste cacao- en benzinehaven ter wereld en met een overslag van 75 miljoen ton in 2011 achter de sluis.

Vraag 6

Kunt u toelichten op welke economische prognose de toekomstige groei van de Amsterdamse haven is gebaseerd en in hoeverre eventuele containeroverslag in Amsterdam de capaciteit van de Rotterdamse haven kan kannibaliseren, waar dan twee Maasvlaktes liggen die ideaal geschikt zijn voor de allergrootste containerschepen en ideaal zijn ontsloten voor het Europese achterland?

Antwoord 6

In de MKBA zijn als vertrekpunt voor de prognoses de WLO scenario's van het CPB uit 2006 gebruikt. Deze zijn uitgewerkt voor de specifieke regionale karakteristieken en bijgesteld voor de meeste recente economische ontwikkelingen voor de groei van het zeevervoer en zijn afgestemd met het CPB. Het betreft de scenario's Global Economy (GE»), High Oil Prices (HOP) en Regional Communities (RC»)

Zoals bij het antwoord op vraag 4 is aangegeven is de verwachting dat containeroverslag in Amsterdam complementair zal zijn aan de Rotterdamse containeroverslag. De transportcapaciteit van het gehele sluisencomplex waarin de Noordersluis is vervangen door een de nieuwe zeesluis, is geprognoseerd op 125 miljoen ton aan goederen. Gezien de verwachte groei van de containeroverslag in combinatie met de containerstrategie van Haven Amsterdam is het niet aannemelijk dat er verdringing zal optreden van de goederenstromen naar Rotterdam. Beide havens richten zich op andere marktsegmenten en daardoor andere scheepssegmenten. Rotterdam richt zich met de komst van de Maasvlakte 2 op de allergrootste schepen; Amsterdam richt zich met de nieuwe sluis op het toekomstig middensegment. Door spreiding van de groei over twee havens kan ook beter gebruik

worden gemaakt van de beschikbare capaciteit van de achterlandverbindingen. De geprognosticeerde groei van de containeroverslag in de Hamburg – Le Havre range is bovendien van voldoende omvang om beide havens te laten groeien.

Vraag 7

Kunt u schetsen welke overige infrastructurele aanpassingen benodigd zijn om een intercontinentale containerterminal in de Amsterdamse haven, vergelijkbaar met de terminals op de Maasvlaktes (gemiddeld 2,5 miljoen teu jaarlijks) en toegankelijk voor containerschepen die qua maatvoering net nog in de geplande nieuwe sluis en Noordzeekanaal passen, zodanig te ontsluiten dat deze kan wedijveren met concurrerende terminals in Noordwest Europa? Is daar naar uw weten al informatie over beschikbaar, waaronder ook informatie over de te verwachten extra vervoersbewegingen op het spoor- en wegennet rond Amsterdam? Zo ja, zou u dergelijke verkenningen c.q. rapportages aan de Kamer willen toezenden?

Antwoord 7

Zowel ten behoeve van de MKBA als de Milieutoets is onderzoek gedaan naar de effecten op de achterlandverbindingen rond Amsterdam van een groei van de ladingstromen naar 125 miljoen ton (gerelateerd aan de toekomstige maximale doorvoercapaciteit van het sluiscomplex). Hierbij is uitgegaan van het hoogste groeiscenario GE» om het maximale effect op de ontsluitende infrastructuur in kaart te brengen. Hiervoor zijn per type ladingstroom de belangrijkste bestemmingen en modal split in beeld gebracht. *Dit is afgezet tegen de beschikbare infrastructuurcapaciteit in 2030, waarbij rekening is gehouden met projecten die de komende jaren gerealiseerd worden.* De gevolgen voor de achterlandverbindingen zijn voor de totale ladingstroom bekeken, *dus niet* specifiek voor containerstromen. Deze analyse laat zien dat de groei van ladingstromen geen significant effect zal hebben op de mate van congestie op de achterlandverbindingen. Dit geldt dus ook voor het effect van extra vervoersbewegingen in verband met groei van het aantal containers. Hierbij zij opgemerkt dat het containervolume in vergelijking met Rotterdam bescheiden is; in het maximale scenario is dit in 2040 nog geen 10% van het volume in Rotterdam.

De capaciteit van de achterlandverbindingen wordt in de autonome ontwikkeling verruimd. Voor de binnenvaart *wordt* op de binnenvaartverbindingen *al een* infrastructurele aanpassing gedaan op het Amsterdam-Rijnkanaal, waarbij de bruggen over het kanaal worden verhoogd om duurzame vierlaags containervaart met binnenvaartschepen mogelijk te maken. Ook de uitbreiding van de Beatrixsluizen in het Lekkanaal en het Programma Hoogfrequent Spoor kunnen hierbij worden genoemd. *Deze investeringen zijn niet alleen nodig vanwege de groei van de Amsterdamse haven, maar bijvoorbeeld ook voor die van Rotterdam.*

De rapportages van de MKBA en de Milieutoets stuur ik u bijgaand¹.

Vraag 8

Kunt u aangeven welke categorieën schepen de Amsterdamse haven nu kunnen aandoen, gebaseerd op de maatvoering van de huidige Noordersluis, en welke in dat in de toekomst zouden kunnen, gebaseerd op de nieuwe maatvoering van de nieuwe sluis en de huidige maatvoering van het Noordzeekanaal?

Antwoord 8

De huidige grootste sluis de Noordersluis is 400m lang, 50m breed en 15m diep en is geschikt om schepen uit alle categorieën tot maximaal 45 meter breed schutten. Met name in de containervaart, maar ook in de bulkvaart en in toenemende mate in de cruisevaart staat deze breedtegrens onder druk. Alle schepen op het Noordzeekanaal mogen vanwege de drempel van de tunnels onder het kanaal een maximale diepgang van 13,75 meter hebben. Dieper stekende bulkschepen, de IJ-geul laat een diepgang van maximaal 17.80 meter toe, worden voor de sluis gedeeltelijk gelost (gelichter) om op de gewenste diepgang verder naar de haven van Amsterdam te varen. Cruiseschepen steken uit de aard van hun vaart niet zo diep en container-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

schepen kunnen door het vervoer van lege containers worden afgeregeld op de gewenste diepgang. Dit is vergelijkbaar met bijvoorbeeld de vaart van grote containerschepen op de Westerschelde.

De nieuwe zeesluis in IJmuiden wordt in de voorkeursvariant van 65 meter breed toch 18 meter diep om een snellere waterverplaatsing te creëren als een groot schip de sluis invaart. Een veilige en vlotte vaart is hiermee gegarandeerd. Met deze diepte van de sluis hoeft de scheepvaart bovendien geen rekening meer te houden met laag water in IJmuiden en kunnen de schepen het Noordzeekanaal 24 uur per dag bereiken. De in de planstudie Zeetoegang IJmond uitgevoerde modelsimulaties laten zien dat de huidige generatie grote containerschepen (het toekomstig middensegment) veilig door de nieuwe sluis kan en met afdoende verkeersmanagementmaatregelen via het huidige Noordzeekanaal de Amsterdamse haven veilig en vlot kan bereiken.