

Vergaderjaar 2005–2006

30 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2006

Nr. 17

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 november 2005

Op 20 februari 2004 heb ik u per brief¹ ingelicht over mijn voornemen de standpunt-inname conform artikel 9 lid 3 Tracéwet over het project Zeepoort IJmond aan te houden tot de afronding van een aanvullend onderzoek door de regio naar innovatieve en goedkopere oplossingen van de zeetoegang.

Tijdens het bestuurlijk overleg op 18 november 2004 heeft de regio de uitkomsten van het onderzoek gepresenteerd waaronder een door SEO Economisch Onderzoek verrichte Kentallen Kosten Baten Analyse (KKBA) van enkele van de uitvoeringsvarianten. In de daaropvolgende maanden is in samenwerking met de departementen van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Financiën een nadere analyse van de uitkomsten van het onderzoek uitgevoerd. Daarnaast heeft het Centraal Plan Bureau (CPB) in mijn opdracht een «second opinion» verricht naar de KKBA-studie.

Op basis van de onderzoeksgegevens en het oordeel van het CPB ben ik mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tot de volgende conclusies gekomen:

- De resultaten van de Kosten-Batenanalyses laten geen positief beeld zien om op dit moment over te gaan tot een investeringsbesluit.
- Uitstel van het realiseren van een oplossing tot na 2013 ligt meer in de rede. Ondertussen kan dan ook duidelijkheid ontstaan over de ontwikkeling van de containersector in Amsterdam. Dit is van belang omdat de ontwikkeling van deze sector zeer bepalend is voor de hoogte van de baten.
- Er wordt onderkend dat er congestie voor de sluis kan gaan optreden en er op langere termijn een nieuwe zeesluis nodig zal zijn. Het moment waarop een knelpunt ontstaat is sterk afhankelijk van de ontwikkeling van het vervoer, in het bijzonder het containervervoer. Om dit probleem aan te pakken dient de uitvoerbaarheid van alternatieven in de sfeer van capaciteitsmanagement en hun effect op het verbeteren van de zeetoegang te worden onderzocht, zoals bijvoor-

¹ Kamerstuk 29 200A, nr. 24, 2003–2004.

beeld prijsdifferentiatie of een ander schutregime. De kolenschepen zijn hierbij een expliciete doelgroep gezien het beslag dat zij leggen op de sluiscapaciteit. Ook valt te denken aan het lichter¹ en het overslaan van kolen vóór de sluis. Daarnaast zullen maatregelen ten behoeve van het beter benutten van de voorhavens en het huidige sluisencomplex genomen moeten worden en dient een technische studie uitgevoerd te worden naar de uitvalkansen van de Noordersluis.

Standpunt

Op basis van het voorafgaande constateren mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en ik, dat er op dit moment onvoldoende argumenten zijn die een verdere voortzetting van de voorbereiding van een m.e.r.- en tracéwetplichtige infrastructurele oplossing rechtvaardigen. Mede gezien het feit dat de genoemde maatregelen in het kader van capaciteitsmanagement en het beter benutten van de voorhavens en het huidige sluisencomplex niet tracéwetplichtig zijn zal ik daarom de lopende procedure beëindigen.

Het standpunt sluit niet uit dat op termijn weer een nieuwe procedure kan worden geopend indien voorzien wordt dat een infrastructurele oplossing nodig of wenselijk is die tracé- of in ieder geval m.e.r. plichtig is. In het licht van hetgeen in het kader van de lopende procedure alsmede in het aanvullend onderzoek van de regio al aan resultaten naar voren is gekomen, zal in die situatie het onderzoek voor wat betreft de oplossingsrichting een sluisoplossing als onderwerp hebben, alsmede varianten in de sfeer van volledig lichter en beperkte kustuitbreiding.

Op 14 april 2005 heb ik tijdens het bestuurlijk overleg met de regio het voorgenomen standpunt toegelicht en is overeengekomen dat ik uiterlijk begin 2008 met de regio zal bezien hoe de groei van het vervoer, waaronder het containervervoer zich heeft ontwikkeld. Afgesproken is dan vast te stellen welke maatregelen nodig zijn. Daarbij zijn onder meer de uitkomsten van het aanvullend onderzoek door de regio naar innovatieve en goedkopere oplossingen van de zeetoegang, zoals de «Grote groene kolk», van belang.

Daarnaast is afgesproken dat er in de komende jaren gewerkt wordt aan de verbetering van de doorstroming van schepen en goederen naar Amsterdam, en dat het effect hiervan op de bereikbaarheid zal worden gemonitord.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf werkt samen met Rijkswaterstaat aan een samenhangend pakket van maatregelen voor de betere benutting van het bestaande sluisencomplex en aangrenzende havenfaciliteiten. De realisatiekosten van het pakket van maatregelen zijn reeds deels in beeld gebracht en betrokken partijen maken afspraken over de uitvoering van het pakket.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

¹ NB het voor de sluisen gedeeltelijk ontladen van grote kolenschepen.

Probleemanalyse

Het Noordzeekanaalgebied (NZKG) strekt zich uit van IJmuiden tot de Oranjesluizen bij Amsterdam. Het NZKG levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Het havencomplex in dit gebied, dat achter de sluizen bij IJmuiden ligt, heeft een goede concurrentiepositie ten opzichte van andere zeehavens in Noord-West Europa. De bedrijven en overheden in de regio hebben geconstateerd dat de toegankelijkheid vanuit zee van het NZKG in de toekomst een beperkende factor gaat vormen. Er komt namelijk steeds meer goederenvervoer, met meer en grotere schepen. Het NZKG zou hiervan kunnen profiteren, mits het gebied goed bereikbaar blijft. De bereikbaarheid kan op termijn echter problematisch worden, onder meer vanwege de capaciteit van het huidige sluisencomplex, de diepte van de IJgeul en de beschikbare ruimte in de voorhaven.

Probleemstelling

In de studie Zeepoort IJmond is onderzocht op welke wijze de zeetoegang tot het NZKG op duurzame en maatschappelijk verantwoorde wijze verbeterd kan worden, zodat voorwaarden worden geboden voor continuering en verdere ontwikkeling van de economische activiteiten in het NZKG.

De historie van de besluitvorming

In de afgelopen jaren is de besluitvorming over project Zeepoort IJmond voorbereid. Op basis van de studies is op 29 oktober 2001 de «Trajectnota/Milieu-effectrapportage Zeepoort IJmond» ter visie gelegd. Op deze Trajectnota/MER is vervolgens inspraak en advies mogelijk geweest. In de Trajectnota/MER zijn voor het verbeteren van de zeetoegang vier alternatieven in kaart gebracht. Er is geen zelfstandig «Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)» ontwikkeld. Wel is een pakket aan extra maatregelen ontwikkeld gericht op het benutten van kansen voor natuur, milieu en recreatie. Dit MMA-pakket kan aan elk van de alternatieven worden toegevoegd. De vier onderzochte alternatieven zijn:

- Nulalternatief
Bij dit alternatief worden geen maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van het NZKG getroffen maar wordt het vigerend beleid en de daarbij behorende projecten onverkort uitgevoerd.
- Nulplusalternatief
Dit alternatief, met als meest bepalende ingrepen het uitdiepen van de IJgeul en aanpassingen in de Voorhaven, leidt tot een betere bereikbaarheid van het gebied vóór de sluizen; de bereikbaarheid achter de sluizen verbetert niet. Schepen met een grotere diepgang kunnen dan de voorhaven bereiken en kunnen na te zijn gelichter toegang verkrijgen tot het NZKG.
- Tweede Noordersluis
De aanleg van een tweede Noordersluis vergroot de capaciteit van het sluisencomplex en neemt een groot deel van de beperkingen weg. Dit alternatief omvat tevens de maatregelen van het nulplusalternatief. Deze oplossingsvariant vormt echter geen oplossing voor het, in de toekomst naar verwachting toenemende, probleem van de toegang tot het NZKG door de grootste schepen.
- Grote sluis
Maximale verbetering van de toegankelijkheid van het NZKG wordt bereikt met de aanleg van een Grote Sluis, inclusief de maatregelen van het nulplusalternatief. Hiermee worden zowel capaciteitsproblemen als de breedtebeperking opgelost. In geval van een Grote

Sluis kunnen niet alleen grotere schepen, maar ook meer combinaties van middelgrote schepen tegelijkertijd worden geschut.

De Trajectnota/MER is op 29 oktober 2001 gepubliceerd en vervolgens hebben voorlichting en inspraak plaatsgevonden. Tevens is de trajectnota besproken in het Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV) en het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) en heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) geadviseerd over de bruikbaarheid van de Trajectnota ten behoeve van de besluitvorming.

In april 2002 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer laten weten de besluitvorming omtrent het project Zeepoort IJmond aan te houden in afwachting van een samen met de regio uit te voeren financiële verkenning. Deze verkenning is in de zomer van 2002 afgerond. Het kabinet was op dat moment demissionair, waardoor de besluitvorming opnieuw is aangehouden. In de periode van eind 2002–juni 2003 is daarna nog een aantal onderzoeken uitgevoerd om het inzicht te vergroten dan wel te actualiseren.

Vervoltraject, een aanvullend onderzoek

Op 20 februari 2004 is de Kamer per brief¹ ingelicht over het voornemen de standpuntinname conform artikel 9 lid 3 Tracéwet over het project Zeepoort IJmond aan te houden tot de afronding van een aanvullend onderzoek door de regio naar innovatieve en goedkopere oplossingen van de zeetoegang.

Tijdens het bestuurlijk overleg op 18 november 2004 heeft de regio de uitkomsten van het onderzoek gepresenteerd waaronder een door SEO Economisch Onderzoek verrichte Kentallen Kosten Baten Analyse (KKBA) van enkele van de uitvoeringsvarianten (bijlage 2). In de daaropvolgende maanden is in samenwerking met de departementen van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Financiën een nadere analyse van de uitkomsten van het onderzoek uitgevoerd. Daarnaast heeft het Centraal Plan Bureau (CPB) nog een «second opinion» verricht naar de KKBA-studie.

Standpuntbepaling

Op basis van deze laatste aanvullende informatie is het standpunt ingenomen dat er op dit moment niet voldoende argumenten zijn die een verdere voortzetting van de voorbereiding van een m.e.r.- en tracéwetplichtige infrastructurele oplossing rechtvaardigen. Wel wordt onderkend dat er congestie voor de sluis kan gaan optreden, en er op langere termijn een nieuwe zeesluis nodig is. Om dit probleem aan te pakken dient de uitvoerbaarheid van alternatieven in de sfeer van capaciteitsmanagement en hun effect op het verbeteren van de zeetoegang te worden onderzocht, zoals bijvoorbeeld prijsdifferentiatie of een ander schutregime. Daarnaast zullen maatregelen ten behoeve van het beter benutten van de voorhaven en het huidige sluisencomplex genomen moeten worden en dient een technische studie uitgevoerd te worden naar de uitvalkansen van de Noordersluis. Het effect hiervan op de bereikbaarheid zal worden gemonitord. Mede gezien het feit dat de genoemde maatregelen in het kader van capaciteitsmanagement en het beter benutten van de voorhaven en het huidige sluisencomplex niet tracéwetplichtig zijn zal daarom de lopende procedure worden beëindigd.

¹ Kamerstuk 29 200A, nr. 24, 2003–2004.

Afspraken bestuurlijk overleg

Tijdens het bestuurlijk overleg met de regio op 14 april 2005 is het voorgenomen standpunt toegelicht en is overeengekomen dat uiterlijk begin 2008 samen met de regio zal worden bezien hoe de groei van het vervoer, waaronder het containervervoer zich heeft ontwikkeld. Afgesproken is dan vast te stellen of er gezien de ontwikkeling van de vervoersprognoses een sluis moet komen en zo ja, wanneer. Daarbij zijn onder meer de uitkomsten van het aanvullend onderzoek door de regio naar innovatieve en goedkopere oplossingen van de zeetoegang, zoals de «Grote groene kolk», van belang. Daarnaast is afgesproken dat er in de komende jaren samengewerkt wordt aan een samenhangend pakket van maatregelen voor de betere benutting van het bestaande sluisencomplex en aangrenzende havenfaciliteiten ter verbetering van de doorstroming van schepen en goederen van en naar Amsterdam. Het effect hiervan op de bereikbaarheid zal worden gemonitord.

Tijdens het vervoltraject in 2004 is door de regio een aanvullend onderzoek verricht naar een aantal innovatieve en goedkopere uitvoeringsvarianten:

- Grote sluis naast de huidige sluisen;
- Grote sluis naast de huidige sluisen met kostenbesparing en PPS (Hollandse poort van ECORYS/Ballast Nedam);
- Grote sluis in plaats van de Middensluis met kostenbesparing, verschuiving in de tijd en PPS (Fast Forward van Bam/Van Oord);
- Grote sluis met aflopende zijwanden in plaats van Middensluis (Grote groene kolk);
- Grote sluis in plaats van de Middenssluis met kostenbesparing en zandwinning (nieuwe sluis van zand van Lievense B.V.);
- Vergrote Noordersluis (Arcadis/NIB/CFE Beton);
- Beweegbare Hoogwaterkering in plaats van de Middensluis, 70% open (van de totale tijd), met een extra sluis voor Amsterdam;
- Creatie van een voorhaven door Kustuitbreiding in twee fasen.

Daarnaast heeft SEO Economisch Onderzoek op eigen initiatief de volgende varianten geanalyseerd:

- Middelgrote sluis met aflopende zijwanden naast de huidige sluisen (Middelgrote groene kolk);
- Beweegbare Hoogwaterkering in plaats van de Middensluis;
- Volledig lichteren (overladen) van schepen die daarna door het sluisencomplex gaan;
- Andere timing van de groene kolk uitstel tot 2013.