



# MIRT-verkenning zeetoegang IJmond

achtergrondrapport stakeholdersanalyse

1 oktober 2008

---

.....

## Colofon

**Uitgegeven door:** Witteveen+Bos  
Referentienummer: RW1664-10/dijw/076

**Informatie:** BDX-8656 project MIRT-verkenning zeetoegang IJmond  
**Telefoon:** 036 548 29 00  
**Fax:** 036 533 38 83

**Uitgevoerd door:** Witteveen+Bos

**Opmaak:** mevrouw mr. E. Buwalda

**Datum:** 1 oktober 2008

**Status:** definitief

**Versienummer:** 02

---

## Inhoudsopgave

---

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Doelstelling stakeholdersanalyse</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>Selectieproces stakeholders</b>	<b>7</b>
3.1	Inleiding	7
3.2	Selecteren van de stakeholders	7
3.3	Selecteren van de te interviewen stakeholders	8
<b>4.</b>	<b>Analyse stakeholders</b>	<b>10</b>
4.1	Inleiding	10
4.2	Niet geïnterviewde partijen	10
4.2.1.	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	11
4.2.2.	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer	12
4.2.3.	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	13
4.2.4.	Ministerie van Economische Zaken	14
4.2.5.	Ministerie van Financiën	15
4.2.6.	Provincie Noord-Holland	15
4.2.7.	Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude	17
4.2.8.	Gemeente Amsterdam	17
4.2.9.	Milieudienst IJmond	17
4.3	Geïnterviewde partijen	18
4.3.1.	Gemeente Beverwijk	19
4.3.2.	Gemeente Velsen	20
4.3.3.	Gemeente Zaanstad	21
4.3.4.	ORAM en diverse havenondernemingen	22
4.3.5.	Milieufederatie Noord-Holland	24
<b>5.</b>	<b>Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>26</b>
5.1	Conclusie	26
5.2	Aanbevelingen	27

---

# 1. Inleiding

---

Rijkswaterstaat is bezig met een MIRT-verkenning naar het congestievraagstuk bij de zeetoegang IJmuiden. Naar het zich laat aanzien (zie notitie Zeetoegang IJmuiden, tussentijdse visie, 2007) is de verwachting dat bij een gunstige ontwikkeling van de goederenstromen in de Haven Amsterdam congestie optreedt in de periode 2010 - 2020. In het document 'MIT-verkenning nieuwe stijl' wordt een MIT-verkenning nieuwe stijl<sup>1</sup> als volgt gedefinieerd:

'Een MIT-verkenning nieuwe stijl omvat het doorlopen van een proces en het opstellen van een rapport, waarin een (toekomstig) verkeers- en vervoersprobleem wordt geanalyseerd vanuit de verschillende invalshoeken van de belanghebbenden en waarin mogelijke en kansrijke oplossingsrichtingen voor het specifieke gebied in beeld worden gebracht. Ook worden de verantwoordelijkheden van de diverse betrokkenen duidelijk gemaakt. Op basis van de problematiek en de oplossingsrichtingen wordt beslist of, hoe en door wie de gesignaleerde problematiek het beste kan worden aangepakt<sup>2</sup>.

Een onderdeel van de MI(R)T-verkenning is een goede analyse van het probleem. Deze (stapsgewijze) probleemanalyse vindt in fase 1 van de MI(R)T-verkenning plaats. Een onderdeel van de probleemanalyse is het inventariseren van betrokken partijen en het analyseren van hun standpunt bij de mogelijke oplossingen. Dit wordt aangeduid met stakeholdersanalyse<sup>3</sup>. De stakeholdersanalyse is hierbij onderdeel van het cyclische proces tussen de analyse van relevante partijen, gebiedsafbakening en probleemanalyse.

---

<sup>1</sup> In 2007 is door de betrokken ministeries aangegeven dat aan het MIT ook een ruimtelijke component moet worden toegevoegd. Hier komt de naam 'MIRT-verkenning' uit voort.

<sup>2</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Dienst Weg- en Waterbouwkunde, Werkwijzer MIT-verkenning nieuwe stijl. Amsterdam, 2002, pagina 2.

<sup>3</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Dienst Weg- en Waterbouwkunde, Werkwijzer MIT-verkenning nieuwe stijl Amsterdam, 2002.

---

## 2. Doelstelling stakeholdersanalyse

---

Het doel van de stakeholdersanalyse is het in kaart brengen van de partijen die betrokken zijn dan wel een belang hebben bij de MI(R)T-verkenning en de mogelijke oplossingsrichtingen. Onderdelen van deze analyse zijn, naast het noemen van de betrokken partijen, het inventariseren van hun belangen en agenda's (bijvoorbeeld ook hidden-agenda's) en het analyseren van de wijze waarop en in welk stadium deze partijen bij het (besluitvormings)proces betrokken dienen te worden.

Naast het doel om een algemeen overzicht te krijgen van de betrokken partijen en hun betrokkenheid in het project, kan dit ook meer specifiek in beeld worden gebracht door aan te geven:

- wat de rollen zijn van de stakeholders in c.q. vanuit de verschillende invalshoeken (economie, goederenketens, infrastructuurnetwerk, ruimtegebruik, leefbaarheid en externe veiligheid);
- wat de rollen zijn van de stakeholders bij de mogelijke oplossingsrichtingen;
- wat de rollen van de stakeholders zijn bij het besluitvormingsproces;
- wat de rollen van de stakeholders zijn in het vervolgtraject.

---

## 3. Selectieproces stakeholders

---

### 3.1 Inleiding

Gelet op de doelstelling van de MI(R)T-verkenning, betekent dit dat bij de start van de stakeholdersanalyse de te analyseren partijen vanuit de verschillende invalshoeken bekeken dienen te worden. Gestart dient te worden met het selecteren van de partijen in het kader van de te onderzoeken situatie rondom de ontsluiting van de zeehavens in Amsterdam en het sluizencomplex. Naarmate de analyse van het probleem vordert, zal naar verwachting ook de groep partijen bij de analyse veranderen.

### 3.2 Selecteren van de stakeholders

Tijdens een tweetal plenaire bijeenkomsten is aan de hand van een lijst van stakeholders, aangeleverd door Rijkswaterstaat, besproken wat de belangen en standpunten van de op de lijst voorkomende stakeholders zijn. Bij deze bijeenkomst waren aanwezig vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat Noord-Holland, Haven Amsterdam, het Masterplan Noordzeekanaalgebied en Witteveen+Bos.

Daarnaast is aan de hand van een aantal criteria, te weten betrokkenheid, mate van beslissingsbevoegdheid, invloed op besluitvormingsproces (positief bijdragend of stimulerend tot vertragend) en afhankelijkheid van oplossingsrichting, nader bepaald of de betreffende partijen bij de stakeholdersanalyse betrokken dienen te worden.

Hieronder is een opsomming weergegeven van de stakeholders die betrokken zijn bij de stakeholdersanalyse.

overheid:

- Rijkswaterstaat;
- ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- ministerie van Verkeer en Waterstaat - DGMLI;
- ministerie van VROM;
- ministerie van LNV;
- ministerie van Economische Zaken;
- ministerie van Financiën;
- provincie Noord-Holland;
- gemeente Amsterdam;
- gemeente Beverwijk;
- gemeente Haarlemmerliede;
- gemeente Velsen;
- gemeente Zaanstad;

- 
- Milieudienst IJmond;
  - bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied;
  - Noordvleugel-overleg.

exploitanten:

- Zeehaven IJmuiden N.V.;
- haven Amsterdam;
- R.O.N.

gebruikers:

- cacaoindustrie Zaandam;
- Corus;
- Ter Haak;
- Oil Tanking;
- Vopak;
- BP;
- Rietlanden;
- OBA;
- Graniet Import;
- voorbij Beton;
- KCT;
- PTA;
- Amsterdam Cruise Port;
- All Weatherterminal (Waterland);
- Ceres;
- Eurotank;
- KANEB;
- VCK.

overig:

- ORAM (Platform Regionale Havenstrategie);
- Amsterdam Cruise Port;
- Kamer van Koophandel;
- EVO;
- regionale Loodsencorporatie;
- ProRail;
- Milieufederatie Noord-Holland;
- stichting Noordzeekanaalgebied Sterk, Schoon en Slim;
- natuurorganisaties (bijvoorbeeld Recreatieschap Spaarnwoude);
- ANWB/HISWA.

### **3.3 Selecteren van de te interviewen stakeholders**

Op basis van wat aan informatie beschikbaar is van de stakeholders, in de vorm van beleids- of visie documenten, heeft het projectteam besloten dat nadere uitdieping van de informatie bij zes partijen via interviews moest worden verkregen. Een belangrijk criterium bij deze selectie is het gegeven dat deze partijen niet of in beperkte mate participeren in de diverse actieve overlegplatforms rond de gebiedsontwikkeling van de zeetoegang IJmond en havens Amsterdam en hun beleid en belangen en mogelijke standpunten niet (zonder meer) duidelijk zijn.

---

De geïnterviewde partijen zijn:

- de gemeenten Beverwijk, Velsen en Zaanstad;
- ORAM als platform voor gebruikers van de Havens Amsterdam in combinatie met vertegenwoordigers van Vopak, Ceres, Oil Tanking, Koopman Car Terminal (KCT), Passenger Terminal Amsterdam (PTA), VCK en Koninklijke Verenigde ScheepsAgenturen (KVSA);
- Milieufederatie Noord-Holland.



---

## 4. Analyse stakeholders

---

### 4.1 Inleiding

In hoofdstuk 3 is aangegeven hoe het selectieproces voor de stakeholders is verlopen. Dit selectieproces heeft geresulteerd in een lijst met stakeholders die bij de analyse betrokken dienen te worden. Op basis van beschikbare informatie en in overleg met het projectteam is geconcludeerd dat bepaalde partijen niet verder bij de analyse betrokken hoeven te worden omdat hun standpunt door andere stakeholders vertegenwoordigd wordt. Voor de categorie overig, met uitzondering van de ORAM, geldt eveneens dat deze niet verder onderzocht zijn. Dit omdat hun belangen divers zijn en de verwachting is dat zij voornamelijk hun specifieke belangen behartigen. Het selectieproces heeft tevens geresulteerd in een overzicht van partijen waarvan het beleid duidelijk is en waarvan bekend is wat hun belangen en mogelijke standpunten zijn (op basis van de beschikbare informatie en kennis (bij de opdrachtgever)). Daarnaast heeft dit geresulteerd in een overzicht van partijen die geïnterviewd dienen te worden omdat hun beleid en belangen en mogelijke standpunten niet (zonder meer) duidelijk zijn. In dit hoofdstuk worden de bevindingen ten aanzien van zowel de geïnterviewde als de niet geïnterviewde partijen nader uitgewerkt.

### 4.2 Niet geïnterviewde partijen

#### **algemeen**

Een onderdeel van het plan van aanpak dat Rijkswaterstaat dienst Noord-Holland heeft opgesteld ten behoeve van de MI(R)T-verkenning, is het samenvatten van het huidige beleidskader. Deze samenvatting is verwoord in de 'notitie beleid zeetoeegang IJmuiden'<sup>4</sup>. Voor het bepalen van de belangen en mogelijke standpunten van de niet geïnterviewde partijen (met uitzondering van het ministerie van Economische Zaken en het ministerie van Financiën) is gebruik gemaakt van dit document. Ten behoeve van de leesbaarheid van dit rapport wordt volstaan met het noemen van de beleidsdocumenten waarin elke partij (overheidsorgaan) haar beleid heeft vastgelegd en de belangrijkste pijlers van dat beleid met betrekking tot de zeetoeegang IJmond. Voor meer informatie inzake het vastgelegde beleid van de bij deze stakeholdersanalyse betrokken partijen wordt verwezen naar bijlage II van dit rapport waarin de 'notitie beleid zeetoeegang IJmuiden' is opgenomen.

---

<sup>4</sup> Rijkswaterstaat, dienst Noord-Holland (2007). Notitie beleid zeetoeegang IJmuiden.

---

Voor zowel het bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied en het Noordvleugel-overleg geldt dat deze organisaties bestaan uit bestuurders uit respectievelijk de regio en de Noordvleugel. Er is voor gekozen om de standpunten van dit overleg platforms niet afzonderlijk weer te geven, maar uit te gaan van de standpunten van de in het platform deelnemende partijen.

#### **4.2.1. Ministerie van Verkeer en Waterstaat**

De belangen en standpunten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, ten aanzien van de zeehavens en meer specifiek de zeetoegang IJmond, zijn verwoord in de nota zeehavens en de nota mobiliteit. Het Meerjaren Infrastructuurprogramma Ruimte en Transport (MIRT) en het Urgentieprogramma Randstad zijn meer op uitvoering gerichte programma's waarin eveneens de belangen en standpunten van (onder andere) het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn verwoord.

Als gevolg van het ontbreken van een voldoende overtuigende onderbouwing inzake de noodzaak voor een nieuwe sluis in de nota zeehavens (2004) zijn de nodige onderzoeken verricht om dit alsnog aan te tonen. Op basis van deze onderzoeken heeft de minister met betrekking tot de zeetoegang IJmond alsnog aangegeven dat de bereikbaarheid van de zeehavens Amsterdam gegarandeerd moest blijven en dat van de onderzochte alternatieven een nieuwe zeesluis de enige mogelijkheid was om dat te bereiken. Voor projecten ten behoeve van de zeehavens hanteert het Rijk een afwegingskader waarin het nationale belang voorop staat<sup>5</sup>.

In de Nota Ruimte is vastgelegd dat het Rijk prioriteit legt bij de verdere ontwikkeling van de economische kerngebieden. Het Rijk neemt in beginsel alleen bijdragen aan projecten in overweging, als de desbetreffende zeehaven in een economisch kerngebied is gelegen zoals de mainport Rotterdam, het Noordzeekanaalgebied en het Scheldebekken in Zeeland.

In de Nota Mobiliteit is naast specifiek beleid voor de Rotterdamse haven, voornamelijk het algemeen beleid voor de zeehavens geformuleerd. Het Rijk erkent dat de zeehavens bedrijvigheid aantrekken en een internationaal knooppunt vormen voor de transportketens die de Nederlandse economische sectoren verbinden met de wereldeconomie.

Het Rijk wil de maatschappelijke meerwaarde van de Nederlandse zeehavens als vervoersknooppunten en als vestigingsplaats voor industrie en dienstverlening voor Nederland optimaliseren. Verder wil het Rijk de havencapaciteit in stand houden en zo nodig verbeteren. Daarbij verwacht het kabinet dat rekening wordt gehouden met alle relevante belangen, waaronder vigerende normen voor milieuoverlast (emissies, geluid), veiligheid van omwonenden (externe veiligheid) en

---

<sup>5</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004). Nota Zeehavens, Nationaal zeehavenbeleid 2005 - 2010, bladzijde 54, paragraaf 5.3.2.

---

natuurwetgeving (onder meer naleving van de Vogel- en Habitatrichtlijn). Specifiek met betrekking tot het Noordzeekanaalgebied is opgenomen dat van de lagere overheden verwacht wordt dat zij in de streekplannen en bestemmingsplannen voldoende ruimte bieden voor de ontwikkeling van zeehavenactiviteiten en een eventuele aanpassing van het zeesluizencomplex.

Verder sluit het Rijk voor de hoofdverbindingen naar het Europese achterland aan bij de Trans European Networks, inclusief de Motorways of the Sea. Het Noordzeekanaal maakt onderdeel uit van de TEN's. Doorvoer via Nederland zal geacommodeerd blijven worden<sup>6</sup>.

In het MIRT 2008, is met betrekking tot specifiek het Noordzeekanaalgebied, ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid van de natte bedrijventerreinen middels het baggeren van het Noordzeekanaal en het rooien van de Noordzeesluizen.

In het Urgentieprogramma Randstad zijn geen projecten en besluiten geformuleerd in de IJmond of langs het Noordzeekanaal<sup>7</sup>.

#### **rol ministerie van Verkeer en Waterstaat**

Het ministerie zal ontwikkelingen beoordelen met als belang economisch groei en maatschappelijke meerwaarde. De positie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het besluitvormingsproces is die van medebeslissers. De betrokkenheid van het ministerie is neutraal, dat wil zeggen dat het ministerie zich bij de besluitvorming zal laten beïnvloeden door de onderbouwing van de MI(R)T-verkenning en met name de voorgestelde oplossingen in relatie tot het beleidskader.

De invloed op het besluitvormingsproces is groot aangezien hier het uiteindelijke besluit wordt genomen. Het ministerie is niet direct afhankelijk van de baten en lasten uit aanpassingen van het sluiscomplex. Het definitieve besluit heeft gevolgen voor andere beleidsbeslissingen met betrekking tot infrastructuur, zeehavens en vervoer. Van belang is dat het ministerie op de juiste manier gevoed wordt met informatie inzake de zeetoegang IJmond en de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied.

#### **4.2.2. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer**

Het beleid van het ministerie van VROM is met name verwoord in de nota ruimte. Het MIRT en het Urgentieprogramma Randstad zijn meer op uitvoering gerichte programma's waarin eveneens de belangen en standpunten van (onder andere) het ministerie van VROM zijn

---

<sup>6</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). Nota Mobiliteit: deel IV, bladzijde 20.

<sup>7</sup> In de Noordvleugel zijn wel andere projecten geformuleerd, zoals: de wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, OV Schiphol-Amsterdam-Almere, A4 Schiphol, ontwikkelingsmogelijkheden Schiphol op lange termijn, werkstad A4 en de realisatie van een aantrekkelijker woon-, werk- en klimaat in de Haarlemmermeer.

---

verwoord. In de nota ruimte is het Noordzeekanaal aangeduid als een hoofdverbindingssas. Deze kwalificatie brengt met zich mee dat het Rijk met betrekking tot het Noordzeekanaal een basiskwaliteit wil bieden. Voor de hoofdverbindingssassen worden aanvullende regels opgesteld met het oog op het verkrijgen van een acceptabele balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en de ruimtelijke ontwikkeling.

De (haven)activiteiten in het Noordzeekanaalgebied worden van internationale betekenis geacht. Specifiek met betrekking tot de zeehavens is het beleid gericht op versterking van de maatschappelijke meerwaarde voor de Nederlandse economie. Hierbij geldt dat investeringen in de mainport Rotterdam voor gaan op investeringen in andere havens, indien blijkt dat gelijk gescoord wordt op de randvoorwaarden inzake positief maatschappelijk rendement en additionaliteit.

De aanwijzing van (een deel van) de Wijkermeerpolder (de Stelling van Amsterdam) als werelderfgoed brengt beperkingen met zich mee voor de ontwikkeling van het gebied.

Met betrekking tot de economie is voor het Rijk van belang dat het Nederlandse bedrijfsleven kan concurreren met buitenlandse bedrijven. Daarnaast wordt bevorderd dat de havens op nationaal en internationaal niveau kunnen samenwerken.

Voor de passage inzake het MIRT wordt verwezen naar hetgeen reeds beschreven bij het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

#### **rol ministerie van VROM**

Het ministerie van VROM heeft vanuit haar beleidstaak belang bij het verbeteren van de leefomgeving en het intensiveren van het ruimtegebruik door duurzame ontwikkeling. In het besluitvormingsproces heeft het ministerie een adviserende rol richting het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het is aan het ministerie van VROM om te beoordelen of in de MI(R)T-verkenning afdoende aandacht is besteed aan het component ruimte. De invulling van het ruimtecomponent in de MI(R)T-verkenning is daarmee een kans met betrekking tot het advies van het ministerie. Een bedreiging is dat niet duidelijk is wat het ministerie precies verwacht met betrekking tot de invulling van het ruimtecomponent.

#### **4.2.3. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit**

Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit houdt zich onder andere bezig met natuurbeleid. Dit wordt vormgegeven in soorten- en gebiedsbescherming, het behoud en bevorderen van biodiversiteit en natuurbeheer.

Rondom het sluizencomplex en in de nabijheid van het Noordzeekanaal komen diverse beschermde natuurgebieden voor. Ook maken delen van het gebied rondom het Noordzeekanaal en de zeetoegang IJmond deel uit van de ecologisch hoofdstructuur. Voor beschermde gebieden

---

geldt een verplichting tot instandhouding van de wezenlijke kenmerken en waarden. Tevens geldt een 'nee, tenzij-regime'.

Voor de soortenbescherming is de flora- en faunawet leidend. In Nederland is de soortenbescherming (van flora en fauna) geïmplementeerd in de flora- en faunawet.

#### **rol ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit**

Het ministerie is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het natuurbeleid, de bescherming van soorten en gebieden en het behoud en bevorderen van biodiversiteit. Het ministerie heeft in het voortraject een adviserende rol en kan vanuit die positie invloed uitoefenen op de besluitvorming. In die hoedanigheid beoordeelt het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit wat de ontwikkelingen in het gebied betekenen voor de natuurwaarden van de diverse voorkomende beschermde gebieden en voor eventueel voorkomende beschermde soorten. De werkwijzer MIT-verkenning nieuwe stijl geeft aan dat de focus bij een MIT-verkenning niet alleen een verkeers- en vervoersprobleem is maar ook aspecten van leefbaarheid kan betreffen, zoals bijvoorbeeld natuur vanwege verkeer en vervoer. Een kans is dus het tijdig onderkennen in hoeverre hiervan sprake is in deze MI(R)T-verkenning. Een bedreiging is dat hier te weinig aandacht aan wordt besteed.

De verwachting is dat het ministerie geen positie zal innemen met betrekking tot een gewenste uitkomst, anders dan in de rol van voorstander voor een oplossing, en zich in haar advies beperkt tot hetgeen uit de MI(R)T-verkenning naar voren komt en dit toetst aan haar beleidsdoelstellingen.

#### **4.2.4. Ministerie van Economische Zaken**

In de Nota Pieken in de Delta heeft het ministerie van Economische Zaken het regionaal economisch beleid vastgelegd. Het centrale uitgangspunt binnen Pieken in de Delta is het stimuleren van gebiedsspecifieke economische ontwikkelingen door kansen te benutten en knelpunten weg te nemen<sup>8</sup>. Voor de Noordvleugel van de randstad is een uitvoeringsprogramma opgesteld, Pieken in de Delta-Noordvleugel Randstad. Het uitvoeringsprogramma richt zich met name op thema's die van een grote strategische waarde zijn voor de groeipotentie van de Noordvleugel van de Randstad met een internationale uitstraling. De zeehavens worden genoemd als locatie rondom welke zich een sterk logistiek cluster concentreert.

Om te kunnen concurreren wordt ingezet op het versterken en geven van een nieuwe impuls aan de internationale logistieke centrumfunctie van de Noordvleugel<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Ministerie van Economische Zaken (2004). Pieken in de Delta: Noordvleugel Randstad.

<sup>9</sup> Ministerie van Economische Zaken (2004). Pieken in de Delta: Noordvleugel Randstad, bladzijde 16.

---

### **rol ministerie van Economische Zaken**

Het ministerie van Economische Zaken heeft belang bij het bevorderen van de economisch ontwikkeling in de Noordvleugel. Het ministerie beoordeelt in het kader van de MI(R)T-verkenning dan ook met name in hoeverre oplossingsrichtingen bijdragen aan de economische ontwikkeling. Een kans hierbij is dat het aanpassen van het sluizencomplex kan bijdragen aan het bevorderen van de economische groei. Daar tegenover staat dat als de investeringen te groot worden ervaren in relatie tot de verwachte economische groei, de investeringen niet zullen plaatsvinden. Het ministerie zal tijdens het voortraject en tijdens de besluitvormingsprocedure optreden als een kritische adviseur, waarbij de kritische houding met name betrekking heeft op in hoeverre de ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied bijdragen aan het bereiken van de beleidsdoelstellingen. Het ministerie heeft belang bij een goede regionale economische ontwikkeling. Naar verwachting heeft het ministerie geen specifieke voorkeur voor de uitkomst van de MI(R)T-verkenning niet anders dan het belang van het bevorderen van de economische ontwikkeling in de Noordvleugel. Noch is het ministerie niet direct afhankelijk van een oplossingsrichting.

### **4.2.5. Ministerie van Financiën**

Het ministerie van Financiën heeft als missie het bewaken van de schatkist en het werken aan een financieel gezond en welvend Nederland. De Staat der Nederlanden heeft een belang (33,3 %) in het Havenbedrijf Rotterdam. De staatsdeelnemingen zijn ondergebracht in de portefeuille van het ministerie van Financiën. Bij eventuele investeringen in het Noordzeekanaalgebied zal het ministerie kritisch kijken naar wat dit betekent voor het Havenbedrijf Rotterdam.

### **rol ministerie van Financiën**

Het ministerie van Financiën beheert de staatsdeelneming van de Staat der Nederlanden in Haven Rotterdam. Bij eventuele investeringen in het Noordzeekanaalgebied zal het ministerie kritisch kijken naar wat dit betekent voor het Havenbedrijf Rotterdam. Een kans hierbij is naar voren brengen dat Amsterdam en Rotterdam als één gebied gezien dienen te worden en dat Amsterdam niet als concurrent van Rotterdam wordt beschouwd. In het besluitvormingstraject zal het ministerie optreden als beslisser ten aanzien van de financiële aspecten van de MI(R)T-verkenning en de uiteindelijke oplossingsrichting. De verwachting is dat het ministerie hierbij een kritische houding aanneemt ten aanzien van eventuele investeringen in het havengebied.

### **4.2.6. Provincie Noord-Holland**

Het ruimtelijk beleid van de provincie Noord-Holland is voornamelijk vastgelegd in het streekplan Noord-Holland Zuid uit 2003. Andere beleidsdocumenten die betrekking hebben op het Noordzeekanaalgebied betreffen het Masterplan Noordzeekanaalgebied uit 1995 en de visie 'Kracht door diversiteit' uit 2004. Deze laatste twee documenten zijn eveneens vastgesteld door het bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied.

---

De provincie heeft in het Streekplan vastgelegd dat het ruimte wil bieden voor een versterking van de nationale en internationale concurrentiepositie, waarbij Schiphol voldoende ruimte wordt geboden voor het handhaven van haar positie als mainport. Het Noordzeekanaalgebied wordt in het streekplan neergezet als afzonderlijke pijler van de regionale economie waarin voor de uitbreiding van de haven en industrieel complex de Wijkermeerpolder (onder voorwaarden) als strategische reserve wordt aangewezen. Voor wat betreft landschap in de IJmond wordt in het kader van het groen- en waterplan ingezet op herstel van de samenhang tussen de resterende groene gebieden. Cultuurhistorisch gezien is de Stelling van Amsterdam van belang.

Het Masterplan Noordzeekanaalgebied heeft als belangrijke doelstelling het versterken van de economische structuur van het Noordzeekanaalgebied waarbij het gaat om de economische activiteiten in de pas te laten lopen met de groei van de regionale bevolking en de concurrentiepositie van het Noordzeekanaalgebied veilig te stellen<sup>10</sup>.

De visie 'kracht door diversiteit' is voortgevloeid uit een studie naar alternatieven voor een betere zeetoegang en een ruimtelijk economische visie voor het Noordzeekanaalgebied voor 2020. Conclusies van deze onderzoeken luiden dat de zeehavens Amsterdam onmisbaar zijn voor de economie en werkgelegenheid van de Noordvleugel en voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Ook is gebleken dat Amsterdam en Rotterdam eigen identiteiten hebben en Amsterdam in dat opzicht geen tweede Rotterdam is<sup>11</sup>.

### **rol provincie Noord-Holland**

De provincie heeft onder meer tot doel het bevorderen van een duurzame ontwikkeling en het verbeteren van de leefomgeving. Daarnaast is het bevorderen van de economische groei een belangrijke pijler. Een kans hierbij is dat investeringen in de zeetoegang IJmond (in de vorm van een tweede zeesluis) kunnen bij dragen aan de economische ontwikkeling van de Noordvleugel. De provincie is voorstander van het ontwikkelen van de Noordvleugel van de randstad tot economisch robuuste motor, maar wil tegelijkertijd de leefomgeving verbeteren en duurzame ontwikkeling stimuleren.

De provincie Noord-Holland is in het voortraject, vanwege zijn positie, betrokken als adviseur in het besluitvormingsproces. Tevens is de provincie medefinancier. In het vervoltraject, bij uitvoeringsbesluiten zal de provincie als beslisser een rol spelen. De uiteindelijk gekozen oplossingsrichting is van belang voor de provincie aangezien de provincie voorstander is van het aanleggen van een tweede grote zeesluis.

---

<sup>10</sup> Rijkswaterstaat, Dienst Noord-Holland (2007). Notitie beleid zeetoegang IJmuiden, bladzijde 10.

<sup>11</sup> Rijkswaterstaat, Dienst Noord-Holland (2007). Notitie beleid zeetoegang IJmuiden, bladzijde 11.

---

#### **4.2.7. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude**

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ligt geografisch gezien tussen de gemeente Haarlem en de gemeente Amsterdam en grenst aan het Noordzeekanaal. De Houtrakpolder is gelegen in Haarlemmerliede. Vanwege het beperkte belang van de gemeente bij de MI(R)T-verkenning is deze gemeente niet geïnterviewd. Volstaan wordt met de constatering dat voor de gemeente het behoud van Spaarnwoude als recreatiegebied voorop staat en de gemeente een verslechtering van de leefbaarheid wil voorkomen.

##### **rol gemeente Haarlemmerliede**

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft belang bij het voorkomen van verslechtering van de luchtkwaliteit. De Houtrakpolder is in deze gemeente gelegen. De verwachting is dat voor deze gemeente van belang is dat de Houtrakpolder open blijft en dat een verslechtering van de luchtkwaliteit voorkomen dient te worden. De verwachting is dat de gemeente tijdens de openbare procedure kritisch de ontwikkelingen inzake de MI(R)T-verkenning volgt. Dit betekent dat er mogelijk een vertragend effect op de besluitvormingsprocedure kan zijn. De gemeente is niet direct afhankelijk van de oplossingsrichting.

#### **4.2.8. Gemeente Amsterdam**

De gemeente Amsterdam heeft tot doel het bevorderen van de economische ontwikkeling op duurzame verantwoorde wijze. Het bevorderen van toerisme kan hierop aansluiten. Ten tijde van het opstellen van de MI(R)T-verkenning werkt Haven Amsterdam aan een havenvisie. Deze is echter niet beschikbaar voor onderhavige stakeholderanalyse. De meeste bedrijven die gebruik maken van de sluisen zijn gevestigd in Amsterdam. Een goed werkend sluisencomplex is daarom belangrijk voor Haven Amsterdam.

##### **rol gemeente Amsterdam**

Voor de gemeente Amsterdam is uitbreiding van de zeesluisen van belang, omdat zonder deze uitbreiding geen groei van Haven Amsterdam mogelijk is. De gemeente staat positief tegenover het realiseren van een tweede zeesluis en zal derhalve de besluitvormingsprocedure met betrekking tot de realisatie van een tweede zeesluis positief proberen te beïnvloeden. Bij het achterwege blijven van een uitbreiding van de sluisen, is de kans aanwezig dat bedrijven wegtrekken uit Haven Amsterdam (en Nederland), omdat geen groei meer mogelijk is.

De gemeente Amsterdam is in het voortraject bij het besluitvormingsproces betrokken als adviseur. Bij uitvoeringsbesluiten, zoals bijvoorbeeld het bevorderen van de intensivering van het ruimtegebruik, is de gemeente beslissend.

#### **4.2.9. Milieudienst IJmond**

De Milieudienst IJmond is de gezamenlijke Milieudienst van de gemeenten Beverwijk, Velsen, Heemskerk en Uitgeest. De Milieudienst houdt zich bezig met het verlenen van vergunningen, maar is ook verantwoordelijk voor het milieubeleid in de vier gemeenten. Voor de



---

Milieudienst is met name van belang dat de ontwikkelingen milieutechnisch inpasbaar zijn.

#### **rol Milieudienst IJmond**

De Milieudienst is voornamelijk een uitvoerende orgaan voor vier gemeenten in het Noordzeekanaalgebied en zal zich in die hoedanigheid voornamelijk bezig houden met milieutechnische inpassing en de gevolgen van ontwikkelingen voor onder andere de luchtkwaliteit en geluidbelasting. In het voortraject is de Milieudienst als adviseur bij het besluitvormingsproces betrokken als het orgaan met meeste kennis inzake de stand zaken met betrekking tot de milieuaspecten bij de IJmond. Bij uitvoeringsbesluiten is de Milieudienst adviseur van de betrokken gemeenten.

De Milieudienst heeft niet een direct betrokken belang bij een oplossingsrichting. Wel neemt de Milieudienst naar verwachting een kritische houding aan ten opzichte van oplossingsrichtingen en kan in die hoedanigheid, via de gemeenten, tijdens de openbare voorbereidingsprocedure een vertragend effect hebben op de besluitvorming.

### **4.3 Geïnterviewde partijen**

#### **algemeen**

Voorafgaand aan het afnemen van de interviews zijn vragenlijsten opgesteld. Aan de hand van deze vragenlijsten en door het benoemen van sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen zijn de gesprekken gevoerd met de geïnterviewde partijen. Met name de onderwerpen wonen en leefomgeving, de milieuaspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid en infrastructuur, zijn tijdens de interviews aan bod gekomen.

Hierna volgend is per geïnterviewde partij kort samengevat hetgeen door de geïnterviewde tijdens het gesprek naar voren is gebracht. Een volledige weergave hiervan is vastgelegd in afzonderlijke verslagen die als bijlage bij dit rapport zijn opgenomen. Met betrekking tot de verslagen is de volgende werkwijze gehanteerd. De opgestelde verslagen zijn aan de geïnterviewden toegezonden voor een commentaar. De verslagen zijn vervolgens aangepast naar aanleiding van opmerkingen die uit de commentaar naar voren kwamen. De aangepaste verslagen zijn eveneens weer toegezonden aan de geïnterviewde partijen. Opgemerkt wordt dat niet getoetst is of tijdens het interview naar voren gebrachte feitelijkheden juist zijn. In de 'Werkwijzer MIT-verkenning' nieuwe stijl is, ten aanzien van de stakeholdersanalyse, aangegeven dat het doel van een stakeholdersanalyse is: het in beeld brengen welke partijen op welke wijze betrokken zijn bij de in de verkenning onderzochte problematiek<sup>12</sup>. Van belang is dat het gehele krachtenveld dat zich rondom de problematiek, de verkenning en het verdere verloop van het

---

<sup>12</sup> Werkwijzer MIT-verkenning nieuwe stijl, bladzijde 9.

---

project<sup>13</sup>, wordt vastgelegd. Met inachtneming van die toelichting is ten behoeve van deze stakeholdersanalyse en ten aanzien van de geïnterviewde partijen, gekozen voor het in beeld brengen van de betrokkenheid van de partijen zoals deze door hen naar voren is gebracht tijdens het interview.

#### **4.3.1. Gemeente Beverwijk**

##### **samenvatting verslag**

De betrokkenheid van de gemeente bij de ontwikkelingen met betrekking tot de zeetoegang is groot. Eventueel economisch gewin, als gevolg van de uitbreiding bij de zeesluizen, wordt primair verwacht voor de kustvaart. Deze kunnen echter door de bestaande sluis, waardoor er niet directe behoefte is aan uitbreiding. De bedrijvigheid in Beverwijk in verband met de zeevaart is beperkt. Een toename van deze bedrijvigheid is welkom, echter dit is geen speerpunt voor de gemeente. Er zijn plannen om aan de oostkant van de A9 een bedrijventerrein te ontwikkelen.

Ontwikkelingen bij de sluisen, met name als dat uitbreiding van de sluisen betreft, kunnen gevolgen hebben voor achterlandverbindingen. Gelet op mogelijke gevolgen voor de infrastructuur is de gemeente Beverwijk terughoudend ten aanzien van eventuele ontwikkelingen bij het sluisencomplex waarbij de verkeersdruk toeneemt.

Er wordt gestudeerd op een verbetering van de oost-west verbinding (tussen de A9 en de A8). Ook komt er een westelijke rondweg, zodat doorgaand verkeer om Beverwijk heen rijdt en Corus beter ontsloten wordt. Een betere verbinding met de Randstad ontbreekt. De sluisenroute blijft wel in zijn huidige omvang bestaan.

Er bestaat een afspraak tussen de gemeente Zaanstad en gemeente Beverwijk om het bedrijventerrein HoogTij te Zaanstad te ontwikkelen en de Wijkermeerpolder tot 2020 als agrarisch gebied te behouden.

De gevolgen voor het milieu zijn een belangrijk punt van aandacht, het milieuvraagstuk wordt mede ingegeven door het werkgelegenheidsvraagstuk, dat ook een belangrijk aspect is.

##### **analyse belangen en standpunten gemeente Beverwijk**

Uit het voorgaande wordt afgeleid dat de betrokkenheid van de gemeente Beverwijk bij de ontwikkelingen met betrekking tot de zeetoegang, groot is. De door de gemeente Beverwijk aan deze ontwikkelingen verbonden belangen, met name als dat uitbreiding van de sluisen betreft, betreffen het voorkomen van een toename van de verkeersdruk en de gevolgen voor het milieu. Ook zijn gevolgen voor de werkgelegenheid een belangrijk aandachtspunt. Een kans hierbij is dat de gemeente het belangrijk vindt dat bij de inventarisatie van oplossingsrichtingen verder wordt gekeken dan alleen naar de

---

<sup>13</sup> Werkwijzer MIT-verkenning nieuwe stijl, bladzijde 9.

---

zeesluizen. Een mogelijke bedreiging is dat de gemeente (nog) geen standpunt heeft ingenomen ten aanzien problematiek bij de zeetoegang.

De Wijkermeerpolder is (tot 2020) niet beschikbaar om ontwikkeld te worden tot bedrijventerrein. Verder stelt de gemeente Beverwijk met betrekking tot eventuele ontwikkelingen, nu geen standpunt in te nemen ten aanzien van eventuele ontwikkelingen bij het sluisencomplex of de komst van een tweede sluis.

#### **rol gemeente Beverwijk**

De gemeente Beverwijk is geen beslisser in het proces en zal met name als belanghebbende partij een rol innemen tijdens het besluitvormingsproces. De gemeente Beverwijk is niet direct afhankelijk van de ontwikkelingen bij sluisencomplex. De belangen van de gemeente Beverwijk betreffen het voorkomen van een toename van de verkeersdruk, de gevolgen voor het milieu en de werkgelegenheid.

#### **4.3.2. Gemeente Velsen**

De zeesluizen zijn gelegen op het grondgebied van de gemeente Velsen. De komst van een tweede zeesluis is een beladen onderwerp voor de gemeente. Leefbaarheid is een belangrijk speerpunt. Er vinden veel activiteiten plaats (wonen, werken en verkeer) op een relatief klein oppervlak.

Hoewel een groot deel van de bevolking leeft van het Noordzeekanaal en ook wordt ingezien dat groei van de Haven Amsterdam ook positieve gevolgen heeft voor bedrijvigheid van haven IJmuiden, levert in veel ogen van de inwoners van de gemeente Velsen het uitbreiden van de zeesluizen alleen voordeel op voor Haven Amsterdam. De gemeente Velsen onderschrijft de noodzaak van een tweede zeesluis en de economische betekenis van Haven Amsterdam, maar niet ten koste van alles.

De milieuruimte van de diverse bedrijven en de milieugevolgen daarvan voor de omgeving, zijn de belangrijkste oorzaken voor de knelpunten in de gemeente. De gemeente Velsen wil geen verslechtering van de milieu- en leefkwaliteit, ook niet door eventuele uitplaatsing van milieubelastende activiteiten naar vóór de sluisen.

Met betrekking tot de infrastructuur kent de gemeente Velsen de nodige knelpunten. Van belang is een goede bereikbaarheid van het achterland via een oost-west verbinding. De route over het sluisencomplex dient behouden te blijven omdat veel automobilisten naar deze route uitwijken bij problemen in de Velsertunnel.

Met betrekking tot de woningbouw wil de gemeente Velsen de zekerheid of garantie hebben dat de geplande woningbouwlocaties in de gemeente doorgang kunnen vinden. De komst van een tweede zeesluis mag dan ook geen belemmering vormen voor de nu al aanwezige woningen en toekomstige uitbreidingen.

---

### **analyse belangen en standpunten van de gemeente Velsen**

De gemeente Velsen heeft belang bij het voorkomen van een verslechtering van de milieu- en leefkwaliteit en het bewerkstelligen van een goede bereikbaarheid van het achterland. De noodzaak van de komst van een tweede zeesluis en de economische betekenis van Haven Amsterdam wordt onderschreven, echter niet ten koste van alles.

De komst van een tweede zeesluis mag dan ook geen belemmering vormen voor de nu al aanwezige woningen en toekomstige uitbreidingen.

### **rol gemeente Velsen**

De gemeente Velsen zal de ontwikkelingen in het besluitvormingsproces als belanghebbende partij volgen. De gemeente is vertegenwoordigd in de regionale stuurgroep en is op die manier in het voortraject betrokken bij het besluitvormingsproces. De gemeente is voor de economische ontwikkeling niet direct afhankelijk van een oplossingsrichting. De gemeente kan een vertragende factor vormen in het besluitvormingsproces als de ontwikkelingen bij het sluisencomplex tot gevolg hebben dat de leefkwaliteit verslechterd in de gemeente.

### **4.3.3. Gemeente Zaanstad**

De gemeente Zaanstad heeft begrip voor het standpunt dat de sluisen bij IJmond uitgebreid dienen te worden in verband met het laden en lossen en de risico's die dit met zich meebrengt omdat maar één sluis beschikbaar is.

Echter, voorkomen moet worden dat de gevolgen van het uitbreiden van de haven naar het binnenland wordt verplaatst. Verrommeling van het landschap moet voorkomen worden. De gemeente Zaanstad wil in principe geen nieuwe bedrijventerreinen meer en geeft de voorkeur aan herstructurering. De gemeente Zaanstad heeft met de gemeente Beverwijk de afspraak gemaakt dat de Wijkermeerpolder tot 2020 niet ontwikkeld zal worden tot haventerrein. Daarnaast is het nog maar de vraag of de ontwikkeling van de Wijkermeerpolder op lange termijn voldoende ruimte kan geven voor de gewenste ontwikkelingen.

De milieucontouren hebben gevolgen voor de economische groei en (de groei van) bedrijvigheid. De industrie langs het Noordzeekanaal loopt tegen de grens aan met betrekking tot de milieucontouren.

Met betrekking tot infrastructuur wordt vervoer over het water door de gemeente Zaanstad bevorderd. Knelpunten in de infrastructuur zijn voornamelijk de noord-zuidverbinding, omdat A8 en A9 niet zijn doorgetrokken en de oost-west verbinding tussen de gemeente Beverwijk en de gemeente Zaanstad.

In de gemeente Zaanstad is een goede werkgelegenheid. Er wordt wel gestreefd naar groei omdat de gemeente Zaanstad van oorsprong altijd een woon/werk-stad is geweest. Met de komst van enkele

---

herstructureringsprojecten in de binnenstad is er de komende jaren meer ruimte voor woningbouw in de gemeente Zaanstad.

#### **analyse belangen en standpunten van de gemeente Zaanstad**

Voor de gemeente Zaanstad is van belang dat verrommeling van het landschap wordt voorkomen en dat geen uitbreiding van bedrijventerreinen plaatsvindt. Tevens is de milieubelasting in het gebied een belangrijk aandachtspunt.

Met betrekking tot de zeetoegang IJmond neemt de gemeente Zaanstad duidelijk stelling in de discussie inzake een tweede sluis bij de zeetoegang IJmond. De gemeente Zaanstad is vóór uitbreiding van de zeesluizen (in verband met het oplopen van de wachttijden en het verbeteren van de zeetoegang), maar dit betekent niet dat ook nieuwe bedrijventerreinen gerealiseerd moeten worden. De discussie moet worden gestart of op lange termijn (30 tot 50 jaar) de haven niet buitengaats moet worden geplaatst. De gemeente Zaanstad is dan ook positief onder voorwaarde dat meer intensivering van de bestaande bedrijventerreinen plaatsvindt.

#### **rol gemeente Zaanstad**

De gemeente Zaanstad zal de ontwikkelingen in het besluitvormingsproces als belanghebbende partij volgen. Gelet op de stelling name mag verwacht worden dat de gemeente Zaanstad tijdens het besluitvormingsproces kritisch zal bekijken wat de ontwikkelingen betekenen voor het ruimtegebruik en het milieu. De gemeente Zaanstad is evenwel niet direct afhankelijk van de ontwikkelingen bij het sluisencomplex. De gemeente Zaanstad zal proberen het besluitvormingsproces positief te beïnvloeden onder de voorwaarde dat intensivering van de bestaande bedrijventerrein plaatsvindt.

#### **4.3.4. ORAM en diverse havenondernemingen**

Voor de meeste havenondernemingen geldt dat de Noordersluis bij groei zeker problemen zal geven voor de doorvoer naar Haven Amsterdam. De huidige situatie, een verouderde sluis met slechts één doorgang, is nu al een risico omdat nu al vertragingen voorkomen. Dit wordt niet alleen zo door de bedrijven in de haven Amsterdam ervaren, maar ook door buitenlandse bedrijven. De havenondernemingen die met name gebruik maken van de Noordersluis en die geconfronteerd worden met het toenemen van de scheepsgroottes lopen bovendien tegen het probleem aan dat de schepen vanwege hun afmetingen de sluis niet meer in kunnen.

Haven Amsterdam vervult een tweetal rollen, te weten als doorvoerhaven naar het noorden en midden van Nederland en naar Duitsland, en als eindhaven. Om goed te kunnen functioneren als doorvoerhaven is van belang dat de achterlandverbindingen goed genoeg zijn om de doorvoer te kunnen realiseren. Volgens de havenondernemingen kan het vervoer per spoor geïntensiveerd worden, waarmee het vervoer per weg verminderd zou kunnen worden. Overigens wordt van de files weinig hinder ondervonden, omdat zoveel mogelijk buiten de spitsuren de ritten worden ingepland.

---

Een belangrijk punt van aandacht betreft de wijze waarop internationale reders naar de havens in West-Europa kijken. In het geval dat haven Amsterdam geen optie meer is om aan te doen, dan betekent dit niet dat automatisch Rotterdam in beeld komt, maar dat de gehele Hamburg-Le Havre range in ogenschouw wordt genomen. Derhalve bestaat de kans dat de bedrijven dan wegtrekken naar het buitenland.

In Europees verband werkt Nederland mee aan het project Motorways of the Sea. Het doel hiervan is de bevordering van het vervoer via de scheepvaart om zo het transport over de weg te kunnen verminderen. Er is sprake van een zeker, tegenstrijdigheid wanneer de rijksoverheid aan de ene kant meewerkt aan dit project en tegelijkertijd aan de andere kant niet bereid is de toegang naar de haven Amsterdam te verbeteren, waardoor het vervoer via de scheepvaart niet kan toenemen.

Met betrekking tot de milieueisen is een convenant gesloten met de gemeente Amsterdam inzake de uitstoot van fijn stof. De bedrijven geven aan te voldoen aan de verplichtingen inzake milieueisen die dwingend worden opgelegd (zoals het treffen van voorzieningen aan materieel dat gebruikt wordt). De verwachting is dat als er een tweede sluis komt, de milieuproblemen ook meerdere oplossingsrichtingen hebben.

Er is een grote investeringsbereidheid bij de ondernemers in de Haven Amsterdam. Dit wordt ingegeven door de verwachting dat over een aantal jaren een nieuwe sluis wordt gerealiseerd en de exploitatiemogelijkheden die dit met zich meebrengt. De investeringsbereidheid neemt af als blijkt dat geen nieuwe sluis wordt gerealiseerd, omdat dan geen groei meer mogelijk is.

#### **analyse belangen en standpunten ORAM en diverse havenondernemingen**

In de huidige situatie wordt de (verouderde) sluis al als een risico ervaren. Bij complicaties bij de sluis wordt al hinder ondervonden in de vorm van vertragingen die extra kosten met zich mee brengen. Dit wordt ook zo ervaren door bedrijven in het buitenland. Van belang is dat de sluisen geen beperking vormen voor de bedrijvigheid. Voor de meeste ondernemingen geldt echter dat de Noordersluis bij groei zeker problemen zal geven voor de doorvoer naar Haven Amsterdam.

De investeringsbereidheid is nu groot, omdat de verwachting is dat de realisatie van een nieuwe sluis over een aantal jaren meer exploitatiemogelijkheden met zich meebrengt. Deze investeringsbereidheid neemt af als blijkt dat geen nieuwe sluis wordt gerealiseerd, omdat dan geen groei meer mogelijk is.

---

### **rol ORAM en diverse havenondernemingen**

De ORAM is een belangenbehartiger van de aangesloten bedrijven in de regio Amsterdam. Voor zowel de ORAM als de afzonderlijke havenbedrijven geldt dat zij geen invloed hebben op de uiteindelijke besluitvorming anders dan in de rol van belanghebbende. De havenondernemingen zijn als speler in het veld op de hoogte van de ontwikkelingen onder meer op mondiaal niveau. Vanuit die positie kunnen zij kennis inbrengen die van belang kan zijn voor de besluitvorming.

De ORAM is een belangenbehartiger van de aangesloten bedrijven in de regio Amsterdam. Voor zowel de ORAM als de afzonderlijke havenbedrijven geldt dat zij geen invloed hebben op de uiteindelijke besluitvorming anders dan in de rol van belanghebbende. Het verbeteren van de zeesluizen is belangrijk voor de havenbedrijven, zij zijn afhankelijk van een goed werkend sluisencomplex. Voor alle partijen geldt dat zij een positieve invloed zullen uitoefenen op het besluitvormingsproces wanneer gekozen wordt voor het realiseren van een tweede zeesluis.

### **4.3.5. Milieufederatie Noord-Holland**

De ambitie van de Milieufederatie is van Haven Amsterdam een duurzame haven te maken. Dit betekent minder milieubelasting en het verbeteren van de leefomgeving. De belangrijkste vraag is wat voor haven Amsterdam wil zijn, bijvoorbeeld een doorvoerhaven of verwerkingshaven, het verwerken van bulkgoederen of juist goederen met toegevoegde waarde, opslag of overslag. Op welke producten richt men zich en op welke processen. Voordat een antwoord gegeven kan worden op het vraagstuk met betrekking tot het sluisencomplex dient deze vraag beantwoord te worden. Afhankelijk van het standpunt dat wordt ingenomen met betrekking tot de Haven Amsterdam en de havens in Nederland kan vervolgens bepaald worden hoe het probleem bij het sluisencomplex opgelost kan worden en welke oplossing voor het sluisencomplex gekozen wordt.

De havens in Nederland dienen vanuit één centrale regie benaderd te worden. Daarbinnen kan dan onderscheiden worden wie wat doet. Op wereldschaal kunnen de Nederlandse havens als één concept neergezet worden.

Beprijzing van de toegang tot de sluis, om congestie tegen te gaan, is een belangrijk instrument. Ook zijn de technische mogelijkheden zeer belangrijk voor de Milieufederatie. Als oplossingen mogelijk zijn, met betrekking tot de beprijzing en technische mogelijkheden, dan geeft de Milieufederatie de voorkeur aan deze oplossingen.

In het verkeer vormen de weg-, water- en spoorverbindingen van achter Amsterdam naar het achterland een knelpunt, met name het vervoer over de weg. Uit een steekproef van de Universiteit van Amsterdam onder inwoners van Amsterdam blijkt ook dat door de inwoners hier op gewezen wordt, met name met betrekking tot het vervoer van goederen (vrachtwagens met containers).

---

De Milieufederatie is van mening dat een goede balans gevonden moet worden tussen rood en groen in het Noordzeekanaalgebied en het behoud van diverse in het Noordzeekanaalgebied (mozaïek). Door het behoud van het groen in het gebied dat aan de noordkant begrensd wordt door het Alkmaardermeer, aan de west- en oostkant door de bebouwing van respectievelijk Beverwijk en Zaanstad en aan de zuidkant door recreatiegebied Spaarnwoude en dat onder meer de Wijkermeerpolder en de Houtrakpolder omvat, kan een groene buffer gecreëerd worden. De Wijkermeerpolder ligt centraal binnen het IJ-gebied.

Er dient gekeken te worden naar selectief vestigingsbeleid.

#### **analyse belangen en standpunten Milieufederatie**

Voor de Milieufederatie is van belang dat de Haven Amsterdam wordt ontwikkeld tot een duurzame haven en dat het vraagstuk met betrekking tot de zeesluizen mede wordt ingegeven door de beantwoording van de vraag wat voor Haven Amsterdam wil zijn. Ook het verbeteren van de verkeerssituatie is van belang.

De Milieufederatie zet in op een goede balans tussen rood en groen en behoud van het mozaïek van het Noordzeekanaalgebied. Het behoud van een groene buffer (een gebied dat groter is dan de Wijkermeerpolder en de Houtrakpolder) kan hiertoe bijdragen.

#### **rol Milieufederatie Noord-Holland**

De Milieufederatie Noord-Holland is niet afhankelijk van een oplossingsrichting. In het besluitvormingsproces zal de Milieufederatie de ontwikkelingen kritisch blijven volgen waarbij een goede balans tussen rood en groen en behoud van het mozaïek in het Noordzeekanaalgebied een voorwaarde is.



---

## 5. Conclusies en aanbevelingen

---

### 5.1 Conclusie

De partijen in de regio zijn van mening dat de huidige situatie achter de sluizen van IJmuiden verre van gunstig is vanwege de kwetsbaarheid. De kwetsbaarheid treft vanzelfsprekend primair de reders en bedrijven in de haven, maar ook de gehele markt die vanuit deze zeetoegang wordt bediend. De wijze van het benaderen van eventuele oplossingen verschilt echter per partij. Belangrijke aspecten bij het probleem zijn het ruimtegebruik, de leefbaarheid, de milieukwaliteit en de bereikbaarheid.

Deze aspecten worden verschillend beleefd door de diverse partijen. De ministeries zullen het probleem met name beoordelen met in achtname van hun beleidsdoelen. De overheden in de regio leggen een duidelijke koppeling tussen de ontwikkelingen bij de zeesluizen, de gevolgen voor de milieukwaliteit en het intensiveren van de huidige ruimte die de huidige bedrijventerreinen beslaan. De gemeente Zaanstad neemt hierin duidelijk het standpunt in dat ze vóór uitbreiding van de zeesluizen zijn (in verband met het oplossen van de wachttijden en het verbeteren van de zeetoegang), maar dat dit niet betekent dat ook nieuwe bedrijventerreinen gerealiseerd moeten worden. Voor de gemeente Velsen ligt het zwaartepunt meer bij de kwaliteit van leefomgeving. De komst van een tweede zeesluis mag geen belemmering vormen voor de nu al aanwezige woningen en toekomstige uitbreidingen. De gemeente Beverwijk heeft geen standpunt ingenomen met betrekking tot het al dan niet uitbreiden met een sluis. Wel heeft ook zij te maken met beperkingen als gevolg van milieusituaties. Voor de gemeenten Beverwijk en Velsen geldt tevens dat in de huidige situatie al knelpunten voorkomen in de infrastructuur. De komst van een tweede zeesluis mag niet tot gevolg hebben dat hierin verslechtering ontstaat. De havenondernemingen willen kunnen doorgroeien, want zonder groei is er geen toekomst. Zij zien de noodzaak van een goede leefbaarheid, maar vertrouwen erop dat overheidsmaatregelen voldoende effectief zijn om groei in de regio mogelijk te laten zijn. Als belangenorganisatie is de Milieufederatie een inhoudelijk onafhankelijk organisatie die primair inzet op de aspecten natuur, milieu en landschap als basis voor de inrichting van leefomgeving. De Milieufederatie is een voorstander van een benadering van het probleem vanuit de vraag wat voor soort haven de Haven Amsterdam wil zijn. Dit kan vervolgens de basis zijn voor het zoeken naar oplossingen. Een goede balans tussen rood en groen en het behoud van het mozaïek (van functies) is belangrijk bij het zoeken naar oplossingen.

---

## 5.2 Aanbevelingen

Aanbevolen wordt om bij het invullen van het ruimtecomponent verzekerd te zijn van een goede afstemming met het ministerie van VROM. Met betrekking tot de milieuaspecten wordt geadviseerd voldoende aandacht te bieden aan de huidige situatie alsmede aan de consequenties bij mogelijke oplossingsrichtingen. Omdat partijen in de regio zich bewust zijn van de problematiek is er begrip voor het feit dat gezocht wordt naar oplossingen. Echter, hierbij wordt duidelijk de voorwaarde gesteld dat dit geen verslechtering van de kwaliteit van de leefomgeving tot gevolg mag hebben, zowel niet met betrekking tot de milieusituatie als het gebruik van de ruimte. Dit geldt met name voor de gemeenten Velsen, Zaanstad en Beverwijk. Van belang is daarom de gemeenten actief te betrekken bij het besluitvormingsproces. Vanwege hun kennis over de ontwikkelingen in de sector (ook op mondiaal niveau) kunnen de havenondernemingen een meerwaarde toevoegen aan de discussie. De Milieufederatie neemt, als inhoudelijk onafhankelijke partij, in deze discussie een andere rol in dan voorgaande partijen. Aanbevolen wordt om de havenondernemingen en de Milieufederatie bij het besluitvormingsproces te betrekken juist vanwege hun specifieke kennis c.q. andere benadering van de problematiek.