

Richtlijnen voor het MER Lichtenen Buitenhaven IJmuiden

Gemeente Velsen, 1 juli 2010

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Uitgangspunten
3. Hoofdpunten van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage
4. Inhoud van het milieueffectrapport (MER)

Bijlagen:

1. Samenvatting van inspraakreacties en adviezen
2. Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Commissie voor de milieueffectrapportage 3 mei 2010 / rapportnummer 2394-34

1. Inleiding

Op 8 februari 2010 heeft de gemeente Velsen van Rijkswaterstaat Noord-Holland het verzoek ontvangen het Bestemmingsplan Averijhaven te wijzigen en een besluit-MER-procedure op te starten. Rijkswaterstaat heeft het voornemen het baggerspeciedepot gelegen aan het Noorderbuitenkanaal - de Averijhaven – om te vormen tot insteekhaven. Bulkcarriërs, op weg naar de haven van Amsterdam, worden in IJmuiden gedeeltelijk ontdaan van hun lading (o.a. kolen en agribulk) voordat zij het sluiscomplex kunnen passeren. Dit lichten vindt op dit moment plaats aan de Lichtervoorziening IJpalen. Mogelijke verplaatsing van deze activiteiten naar de Averijhaven en opheffing van de Lichtervoorziening IJpalen moet leiden tot een veiligere afhandeling van het scheepvaartverkeer.

Voordat het Bestemmingsplan Averijhaven kan worden vastgesteld, worden de milieueffecten van dit initiatief met diverse varianten onderzocht in een milieueffectrapport (MER). De richtlijnen geven richting aan de inhoud van dit MER. Bij de opstelling van deze richtlijnen zijn het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) en inspraakreacties betrokken. Het Startdocument Bestemmingsplan Averijhaven bevat de gemeentelijke uitgangspunten voor het op te stellen bestemmingsplan.

De Startnotitie Lichten Buitenhaven IJmuiden bevat reeds onderwerpen die in het MER worden onderzocht. Deze richtlijnen gaan dus niet in op de punten die in deze startnotitie reeds aan bod komen. De richtlijnen richten zich op wel- of niet in de startnotitie genoemde informatie die in het MER een nadere uitwerking behoeft. Voor alle niet in deze richtlijnen genoemde onderwerpen, is voor het MER-onderzoek de startnotitie dus leidend.

2. Uitgangspunten

In het Startdocument Bestemmingsplan Averijhaven zijn de uitgangspunten voor het Bestemmingsplan Averijhaven opgenomen. Onderzoek in het MER het voornemen en alternatieven binnen en in relatie tot deze uitgangspunten en wettelijke randvoorwaarden, zoals grenswaarden in gevolge de Wet geluidhinder en Wet milieubeheer.

3. Hoofdpunten van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie m.e.r. heeft opgemerkt dat het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een helder beeld van de aard en omvang van de reguliere havenactiviteiten die met het initiatief mogelijk worden gemaakt, en van het gebruik van de haven bij calamiteiten;
- een onderbouwd inzicht in de effecten van het initiatief op de nautische veiligheid, de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting en in mogelijke maatregelen die de risico's en/of de effecten reduceren;
- de grondbalans voor de drie projectstappen (verwijdering van de verontreinigde specie, van de drempel en van de dijk met staalslakken; inrichting van de haven en aanpassing van de vaargeul); hoe en waar materiaal van verschillende kwaliteit zal worden verwerkt, de effecten die met de verwerking van het materiaal samenhangen en de maatregelen die worden genomen om deze effecten te beperken en
- een zelfstandig leesbare en publieksvriendelijke samenvatting.

De Commissie m.e.r. beschouwt deze punten als essentiële informatie in het MER. Voor het zorgvuldig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het Bestemmingsplan Averijhaven, moet het MER in ieder geval deze informatie bevatten.

4. Inhoud van het milieueffectrapport (MER)

Om zich als bevoegd gezag, initiatiefnemer, adviseurs, insprekers en/of andere belanghebbenden een beeld te kunnen vormen van de milieuconsequenties die met de voorgenoemde activiteit en alternatieven gemoeid zijn, moet het MER navolgende informatie bevatten.

Het advies voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport van de Commissie m.e.r. 3 mei 2010 / rapportnummer 2394-34 wordt volledig overgenomen en maakt volledig onderdeel uit van deze richtlijnen.

In aanvulling hierop, is het van belang dat de volgende informatie in het MER wordt onderzocht:

Varianten

De inspraakreacties hebben voorgesteld onderzoek te doen naar extra inrichtingsvarianten waarin mogelijk medegebruik mogelijk wordt gemaakt. Dit betreffen:

- de Inrichtingsvariant basis plus (versie 2) zoals aangeduid in het rapport “Gebruik en medegebruik nieuwe insteekhaven IJmuiden” en
- de variant met een zuidoostelijke insteek van de Averijhaven, zoals aangeduid in de inspraakreactie van Combinatie de Vries en van de Wiel Kust- en Oeverwerken B.V & Raadgevend Ingenieursbureau Lievense B.V.

Laatstgenoemde variant betreft twee fases: een eerste schets (bijlage 1, fase 1) omvattend een insteekhaven in zuidoostelijke richting op het Averijhaventerrein en gedeeltelijke Corus-terrein, mede ingezet voor de bouwindustrie van windmolens en een tweede schets (bijlage 2, fase 2) tevens omvattend een kustuitbreiding waarbij ter compensatie/natuurbouw nieuwe duinen en nieuw strand wordt gevormd.

Onderzoek in het MER in aansluiting op de door de Commissie m.e.r. aangeduide maximum variant en gebruiksscenario's de Inrichtingsvariant basis plus (versie 2) zoals aangeduid in het rapport “Gebruik en medegebruik nieuwe insteekhaven IJmuiden”. De variant (2 fases) met een zuidoostelijke insteek van de Averijhaven, zoals aangeduid in de inspraakreactie van Combinatie de Vries en van de Wiel Kust- en Oeverwerken B.V & Raadgevend Ingenieursbureau Lievense B.V. hoeft niet te worden onderzocht, dit omdat delen van beide fases van deze variant buiten het plangebied liggen en daarmee de onderzoeksresultaten niet van waarde zijn voor de besluitvorming over het bestemmingsplan.

Bij het in kaart brengen van deze varianten moet niet slechts aandacht worden besteed aan de inherente milieubelasting, maar uitdrukkelijk ook aandacht worden besteed aan duurzame inrichting van de kades, kansen voor relevante duurzame energievormen (zonne-, windenergie en restwarmte) en, zoals initiatiefnemer heeft aangegeven, toepassing van het cradle tot cradle concept.

Geluidzonerings

Het is van groot belang de gevolgen op beschikbare geluidruimte in relatie tot en binnen de uitgangspunten en milieuwettelijke randvoorwaarden zorgvuldig in kaart te brengen.

In het MER moet onderzoek worden gedaan naar de consequenties van het aanpassen van de begrenzing van het Industrierrein IJmond en het opnemen van de in de Averijhaven te ontplooiën activiteiten in de bestaande geluidzone rondom het Industrierrein IJmond. Daarnaast moeten de consequenties van de eventuele vaststelling van een separate zone voor het Industrierrein Averijhaven worden onderzocht. Hierbij moeten ook bronmaatregelen (best bestaande technieken) worden betrokken die (mogelijk) noodzakelijk zijn om de thans heersende geluidsbelasting en de vastgestelde Maximaal Toelaatbare Geluidsbelasting (MTG) in het kader van de uitgevoerde geluidssanering, veroorzaakt door de opnemings van de Averijhaven in de bestaande zone, niet te verhogen. Dit geldt eveneens voor een situatie bij vaststelling van een separate zone Averijhaven, waarbij het effect van een cumulerende geluidsbelasting in beeld moet worden gebracht. Indien sprake is van een cumulatie van meerdere geluidsoorten dient dit eveneens in beeld te worden gebracht.

Luchtkwaliteit

Ter uitvoering van Europese regelgeving zijn in de Wet milieubeheer grenswaarden opgenomen voor o.a. zwaveldioxide, stikstofdioxiden, zwevende deeltjes (PM10 en PM2,5) en benzeen. Deze grenswaarden mogen niet worden overschreden. In voorkomende gevallen kan saldering worden toegepast. Voor niet in het NSL opgenomen activiteiten die in betekende mate een bijdrage leveren aan de verslechtering van luchtkwaliteit, moet het bestemmingsplan salderingsmaatregelen verzekeren. Ga na of eventuele salderingsmaatregelen aan de orde kunnen zijn. Onderzoek in het MER tevens bij de toetsing van gevolgen op toelaatbare emissie- en immissieniveaus, de relatie met het instrument NSL. Onderzoek met welke voorzieningen – best bestaande technieken - emissies kunnen worden gereduceerd.

De Provincie Noord-Holland (o.a. in haar NSL-regierol voor luchtkwaliteit) heeft in haar inspraakreactie voor luchtkwaliteit aandachtspunten ingebracht. Dit betreft de punten 14 t/m 22 (zie bijlage). In aanvulling en ter concretisering van het advies van de Commissie m.e.r. moeten deze punten in het MER worden onderzocht.

Monitoring en evaluatie

Het is van belang de daadwerkelijke milieueffecten op geluid en luchtkwaliteit te monitoren.

Geef in het MER aanbevelingen op welke wijze deze monitoring plaats kan vinden, waarbij wordt aangesloten op in opdracht van de Provincie Noord-Holland te verrichten onderzoek naar de ontwikkeling van een geluidsbeheersplan voor het Industrierrein IJmond.

Voor luchtkwaliteit is het volgende van belang. Het RIVM heeft in 2009 een rapportage uitgebracht over de relatie tussen kankerpatronen en luchtkwaliteit in de IJmond. Als een gevolg van dit onderzoek wordt een

meetpunt geplaatst om luchtkwaliteit te monitoren. Emissies van bezoekende schepen worden voor zover mogelijk gemonitord. Ga in het MER na of deze meetresultaten kunnen worden gebruikt voor de evaluatie.

Bijlage 1: Inspraakreacties en adviezen

Provincie Noord-Holland

D.d. 6 april 2010; verzonden 8 april 2010; ontvangen 9 april 2010

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland merken op dat het initiatief past in het Streekplan Noord-Holland (thans geldend als structuurvisie), het Overgangsdokument geldend streekplanbeleid en het ontwerp van de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Het lichter en te bouwen voorzieningen (gebouwen, geluidschermen e.d.) om aan de milieuvorschriften te kunnen doen, moet in het op te stellen bestemmingsplan passen. Knellende milieuruimte biedt volgens inspreker kans te zoeken naar vergaande emissiebeperkende maatregelen die kansrijke oplossingen mogelijk maken. Inspreker merkt op dat volgens haar de startnotitie niet toereikend is voor de provinciale belangen: duurzame ontwikkeling van Haven Amsterdam en de economische ontwikkeling van de IJmond en het Noordzeekanaalgebied.

Inspreker geeft suggesties (26 in totaal) voor elementen die in de richtlijnen voor het milieueffectrapport kunnen worden onderzocht. De suggesties betreffen de taakvelden bodem en water, externe veiligheid, geluid, kustveiligheid, luchtkwaliteit en natuur.

In algemene zin gaat inspreker o.a. tevens in op betrokkenheid bij het milieueffectrapport van andere mogelijke activiteiten, zoals de Tweede zeesluis en Corus Warmtekrachtcentrale; de huidige milieusituatie en nu reeds knellende fijn-stof en geluidsproblematiek; het inzichtelijk maken of met de toepassing van best beschikbare milieutechnieken (BBT) en verdergaande technieken (BBTplus) optimale benutting van milieuruimte mogelijk is; onderzoek naar de mogelijkheden die aanleg van de place of refuge en scheepreparatiefaciliteiten bieden voor uitplaatsing van elders gevestigde milieuhinderlijke bedrijven en het rekening houden met op het strand aanwezige jaarrond paviljoens en plaatsvindende recreatieve activiteiten.

De overige suggesties betreffen de taakvelden bodem en water, externe veiligheid, geluid, kustveiligheid, luchtkwaliteit en natuur. Voor een volledige weergave wordt verwezen naar de bijlage. Hierna worden enkele suggesties voor de richtlijnen en het milieueffectrapport belicht:

- Bodem en water: het inzichtelijk maken van de gevolgen van de voorgenomen activiteiten voor de kwaliteit van oppervlakte-, grond- en drinkwater;
- Externe veiligheid: onderzoek naar andere mogelijke activiteiten zoals het overslaan van natte bulk w.o. olieproducten of andere brandbare vloeistoffen;
- Geluid: onderzoek naar de akoestische gevolgen van de activiteit en de te verwachten ontwikkeling daarvan waarbij rekening wordt gehouden met de geluidzone van het Industrierrein IJmond;
- Kustveiligheid: onderzoek naar de gevolgen van het ontmantelen van het baggerdepot en aanleg van de Averijhaven voor kustveiligheid;
- Luchtkwaliteit: het gebruik maken van de huidige vergunning voor de Lichtervoorziening IJpalen (1998) om de huidige situatie in het milieueffectrapport in kaart te brengen; onderzoek naar andere mogelijke activiteiten zoals het overslaan van natte bulk; het in het milieueffectrapport onderzoeken van de doorzet waarvoor Haven Amsterdam een milieuvergunning heeft aangevraagd (5 mln ton); het bepalen van verschillende varianten om emissies te reduceren voor de nieuwe locatie, zoals toepassing van walstroom, windschermen alsmede overkapping; onderzoek naar de effecten van scheepvaartverkeer en een prognose voor te verwachten ontwikkelingen in elkaars nabijheid gelegen die van invloed zijn in het zelfde effectgebied.
- Natuur: het inzichtelijk maken van de effecten op de natuurgebieden "Kennemerland-Zuid: en "Noord-Hollands Duinreservaat" en ecologische hoofdstructuur.

Wijkplatform IJmuiden-Noord

D.d. 7 april 2010; ontvangen: 12 april 2010

Het Wijkplatform IJmuiden-Noord ondersteunt de inrichting van de Averijhaven voor het lichten van kolenschepen. Hiermee kunnen de IJ-palen verdwijnen, wat de veiligheid ten goede komt. Het Wijkplatform heeft grote bezwaren tegen eventuele uitbreiding van de overslagcapaciteit. Reeds nu geeft bij ongunstige wind de overslag van kolen volgens inspreker veel stofoverlast. Dit zal bij uitbreiding van de capaciteit volgens deze inspreker verergeren. Het Wijkplatform IJmuiden-Noord verzoekt de gemeente Velsen nu al aan te geven dat een eventuele uitbreiding van de milieuvergunning niet geaccepteerd zal worden. In het milieueffectrapport moeten de milieutechnische gevolgen van een eventuele capaciteitsuitbreiding worden onderzocht.

Tegen het gebruik van de insteekhaven voor andere doeleinden, is geen bezwaar, mits dit het milieu (o.a. stof en geluid) niet extra belast. De grootste zorg van deze inspreker gaat uit naar de kansen die de nieuwe insteekhaven aan Corus zou bieden schrot over te slaan. Overslaan van schrot op twee plaatsen in de gemeente Velsen – op de locaties Velserkom en nieuwe insteekhaven – is onacceptabel gezien geluidsoverlast. In het milieueffectrapport moet aandacht worden besteed aan de overslag van andere goederen dan kolen.

Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM)

D.d. 12 april 2010; ontvangen: 13 april 2010

De volledig vergunde capaciteit van de huidige locatie IJ-palen is volgens de ORAM benut en nautische knelpunten kunnen niet langer bestaan. Het opnieuw voor de scheepvaart geschikt maken van de Averijhaven moet dit oplossen.

De Crisis- en herstelwet maakt het mogelijk rijksbudgetten naar voren te halen en procedures te versnellen. De Averijhaven als nieuwe locatie voor lichteractiviteiten is volgens deze inspreker een forse stap voorwaarts voor de overslag in de Amsterdamse zeehavens. De aanloop naar de sluis in de havenmond krijgt minder beperkingen en kan veiliger en vlotter verlopen waardoor een bijdrage wordt geleverd aan de realisatie van optimale omstandigheden voor een nieuwe sluiscolk.

Het bedrijfsleven en de markt vragen de capaciteit in de toekomst in de Averijhaven te vergroten. In het milieueffectrapport moeten de mogelijkheden en onmogelijkheden hiervan worden onderzocht. Druk op ruimtegebruik vraagt volgens de ORAM bestudering van toekomstige gebruiksmogelijkheden. De ORAM ondersteunt het pleidooi van Corus, Zeehaven IJmuiden, HOV IJmond en Haven Amsterdam voor de Basis plus variant. Vergroting van het wateroppervlak in de Averijhaven creëert volgens deze inspreker ruimte voor meer activiteiten dan slechts het verplaatsen van de huidige lichtervoorziening en calamiteitlocatie.

Combinatie de Vries en van de Wiel Kust- en Oeverwerken B.V & Raadgevend Ingenieursbureau Lieveense B.V.

D.d. 12 april 2010; ontvangen: 13 april 2010

Inspreker schetst de in de startnotitie aangeduide oplossing – herinrichting van de Averijhaven - voor de veiligheid van de toegang welke het lichter zou beperken. Inspreker uit zijn bedenkingen tegen de uitvoering van deze oplossing binnen een beperkt plangebied en vraagt aandacht voor integraliteit voor problemen en kansen in het IJmond-gebied.

De Combinatie de Vries en van de Wiel Kust- en Oeverwerken B.V & Raadgevend Ingenieursbureau Lieveense B.V. verwijst naar een opkomende behoefte aan haventerrein buiten de sluisen om de bouw- en onderhoud van windmolenparken op zee te accommoderen. Het aantal scheepsbewegingen, tijd en kosten, weersomstandigheden e.d. in aanmerking genomen, raamt inspreker dat een werkruimte van tweemaal de IJmond haven noodzakelijk zal zijn voor ca drie werkspreads welke windparken op zee zullen bouwen. Volgens inspreker is de Averijhaven de enige in IJmuiden beschikbare locatie die hiervoor in aanmerking komt.

De Combinatie de Vries en van de Wiel Kust- en Oeverwerken B.V & Raadgevend Ingenieursbureau Lieveense B.V. pleit, gezien manoeuvreerruimte voor schepen en veilige/rustige ligplaatsen, voor een insteekhaven met een opening naar het zuidoosten – hetgeen volgens inspreker niet kan in het huidig plangebied - waarbij het naastliggende terrein van Corus wordt gebruikt.

Bij de inspraakreactie zijn 2 bijlagen (schetsen/tekeningen) gevoegd. De eerste schets (bijlage 1, fase 1) omvat een insteekhaven in zuidoostelijke richting op het Averijhaventerrein en gedeeltelijke Corus-terrein, mede ingezet voor de bouwindustrie van windmolens. De tweede schets (bijlage 2, fase 2) beoogt volgens inspreker ook voor Corus faciliteiten te scheppen diepgaande schepen te lossen en beoogt tevens een kustuitbreiding waarbij voor compensatie/natuurbouw nieuwe duinen en nieuw strand wordt gevormd.

De bouwindustrie van windparken kan volgens inspreker bijdragen aan economische haalbaarheid van de investeringen in de Averijhaven. Een beperkte inrichting voor het lichter van ca 60 zeeschepen lijkt volgens inspreker niet economisch haalbaar.

Inspreker verzoekt in het milieueffectrapport de mogelijkheden van immobilisatie- en gebruik als bouw materiaal van vervuild slib als variant mede te onderzoeken.

Tenslotte geeft inspreker in overweging in het milieueffectrapport ook maatregelen te onderzoeken die de milieubelasting verminderen.

Haven Amsterdam

D.d. 12 april 2010; ontvangen: 13 april 2010

Haven Amsterdam ondersteunt onderzoek naar verplaatsing van de lichtervoorziening IJ-palen naar de Averijhaven en is bekend met het gemeentelijk standpunt inzake uitbreiding van het lichter op deze bestaande

locatie. Haven Amsterdam heeft enkele jaren geleden vergunning aangevraagd voor meer dan 2 miljoen ton overslag. Volgens Haven Amsterdam kan extra overslag binnen de bestaande milieuruimte worden uitgevoerd. Haven Amsterdam heeft het voornemen een aanvraag in te dienen voor uitbreiding van de lichtercapaciteit op de nieuwe locatie en geeft de gemeente in overweging in het milieueffectrapport ook de milieueffecten van eventuele uitbreiding te onderzoeken. Zij verzoekt een variant te onderzoeken waarbij binnen de lokaal beschikbare milieuruimte, een extra lichtervoorziening wordt ingepast ten behoeve van het lichten van meer S3-, S4- en S5-producten (w.o. kolen, ertsen, agribulk en graniet). Over eventueel medegebruik bij deze inrichtingsvariant heeft volgens deze inspreker overleg met Zeehaven IJmuiden, Gemeente Velsen, Havenondernemersvereniging Velsen en Corus plaatsgevonden. Het is volgens Haven Amsterdam ook mogelijk op één ligplaats een hogere overslagcapaciteit dan 2 miljoen ton te realiseren. Er is geen bezwaar tegen het opnemen van de nieuwe activiteiten in de Averijhaven in de geluidzone van het Industrieterrain IJmond, mits voor deze activiteiten voldoende geluidruimte beschikbaar gesteld wordt. Indien dit niet het geval is, is het volgens Haven Amsterdam wellicht beter rond de Averijhaven een eigen geluidzone vast te stellen.

Gemeente Beverwijk

D.d.: 13 april 2010; verzonden: 15 april 2010; ontvangen: 16 april 2010

Gelet op het belang van de burgers van Wijk aan Zee, vinden burgemeester en wethouders van Beverwijk het wenselijk ook formeel in te spreken naast haar bevoegdheid ook advies uit te brengen.

Het is van belang in de milieueffectrapportage te onderzoeken de effecten op luchtkwaliteit en geluid, de effecten voor Wijk aan Zee, o.a. het vrachtverkeer door deze plaats, de effecten voor flora en fauna en de omgang met in de haven gestort slib.

Indien de geschetste ontwikkelingen doorgaan, vertrouwt de gemeente erop dat vooraf afspraken worden gemaakt over compenserende en mitigerende maatregelen, w.o. de bereikbaarheid van Wijk aan Zee, het parkeren, economie en natuurwaarden.

Het op te stellen bestemmingsplan mag geen belemmeringen opleveren voor de voortgang van het bestemmingsplan voor het totale Corus-terrein. Afstemming met Corus is wenselijk. De gemeente ontvangt graag in een vroeg stadium het voorontwerp-bestemmingsplan en stelt overleg voor.

Havenondernemersvereniging IJmond (HOV)

D.d.: 9 april 2010, ontvangen: 13 april 2010

De HOV verzoekt het medegebruik van de Averijhaven door regionale partijen, i.c. Corus Staal, Zeehaven IJmuiden NV, HOV IJmond en Haven Amsterdam, te onderzoeken. De HOV refereert hiertoe naar het de inspraakreactie begeleidende memo "Gebruik en medegebruik nieuwe insteekhaven IJmuiden" d.d. maart 2010 en begeleidend aan Rijkswaterstaat Noord-Holland gericht schrijven van 6 april 2010.

Uit het schrijven d.d. 6 april 2010 blijkt dat voornoemde partijen van oordeel zijn dat de Inrichtingsvariant basis plus (versie 2, zoals in de memo weergegeven in figuur 4) goede gebruiks- en medegebruiksmogelijkheden en beste economische kansen biedt. Deze inrichtingsvariant gaat uit van verruiming van het oorspronkelijke waterbassin en is volgens de HOV afgestemd met Haven Amsterdam.

Het Strand Noordpier is volgens inspreker een hotspot voor wind- en watersport. De planstudie biedt volgens deze inspreker mogelijkheden een goede ontwikkeling van een recreatief-toeristische- en havenfunctie te bevorderen. Voorwaarde is dat een overgangszone van voldoende omvang en kwaliteit waar haven- en strandfuncties samenkomen. Inspreker verwijst naar het uitzichtpunt en watertaxi-verbinding.

Inspreker merkt op zich in te willen zetten huidige en toekomstige havenactiviteiten met minder beslag op milieuruimte af te willen wikkelen, waarbij het van groot belang wordt geacht huidige en toekomstige milieuruimte van de bestaande bedrijvigheid, w.o. Corus, niet in het geding te laten komen. Inspreker vraagt tenslotte aandacht voor de noodzaak van onderzoek naar verruiming van de vaarweg (draaicircel) ten westen van het Forteiland. Ter hoogte van de IJmond-haven zou deze verruiming in het belang van economische ontwikkeling van het gebied en mogelijkheden cruisevaart te accommoderen, reeds kunnen worden aangebracht. In de memo "Gebruik en medegebruik nieuwe insteekhaven IJmuiden" d.d. maart 2010 zijn behoeften van Rijkswaterstaat Noord-Holland en het bedrijfsleven van IJmuiden en Amsterdam verkend. In het memo zijn o.a. de volgende behoeften geuit: verplaatsing van de huidige lichtercapaciteit ter verbetering van nautische veiligheid; verschaffen van een place of refuge; verschaffing van een adequate lichtervoorziening en mogelijke accommodatie van groei; verschaffing van voldoende lig- en opstelplaatsen voor de binnenvaart; verschaffing van kadefaciliteiten ten behoeve van eventuele kortdurende opslag van stukgoedlading (bijvoorbeeld onderdelen voor offshore rigs en windturbines) en kadefaciliteiten voor overslag van droge bulk voor de staalindustrie (Corus). Het memo gaat uit van gezamenlijk gebruik van de faciliteiten.

Op basis hiervan zijn mogelijke inrichtingsvarianten geschetst met als doel te komen tot één of meer voorkeursvarianten en het verzoek aan Rijkswaterstaat Noord-Holland deze te onderzoeken in het milieueffectrapport.

Binnen de in het plangebied beschikbare ruimte (voor o.a. manoeuvreren van schepen) zijn globale inrichtingsvarianten geschetst: “basisvarianten” waarbij het bassin de bestaande waterlijn volgt en “basis plusvarianten” met een ruimer bassin waarbij een deel van de omliggende grond wordt afgegraven. Voor de inhoud van de aangedragen varianten wordt verwezen naar de bijlage.

De door de HOV en regionale partijen geprefereerde inrichtingsvariant basis plus (versie 2, zoals in de memo weergegeven in figuur 4) behelst o.a. een vergroting van de ligplaatsen aan oost- en westzijde. Het mogelijk bij deze variant behorende gebruik zou betreffen: lichter en place of refuge; overslag en kortdurende opslag van stukgoed, projectlading voor de offshore en industriële mineralen en overslag van droge bulk voor Corus en een eventuele 2^e ligplaats. De memo merkt op dat het de vraag is of voldoende ruimte voor ligplaatsen voor de binnenvaart kan worden gefaciliteerd. Hiervoor zou een plek moeten worden gevonden ter hoogte van de huidige lichtervoorziening (niet ideaal) of elders in de voorhaven. De memo wordt afgesloten met een globale kostenraming.

Kamer van Koophandel Amsterdam

D.d.: 9 april 2010, ontvangen: ... **p.m.**

De nieuwe insteekhaven moet volgens de Kamer van Koophandel toekomstvast zijn en medegebruik voor andere havenactiviteiten dan verplaatsing van de huidige lichtercapaciteit, mogelijk maken. Ruimte moet worden gecreëerd om gelijktijdig twee zeeschepen af te kunnen handelen. De Kamer van Koophandel ondersteunt voornoemde reactie van de Havenondernemersvereniging IJmond.

Toekomstig te ontplooiën activiteiten worden via vergunningverlening getoetst of zij binnen de wettelijke mogelijkheden liggen. Gezien het economisch belang, dringt deze inspreker aan op het spoedig in procedure brengen van de bestemmingsplanwijziging.