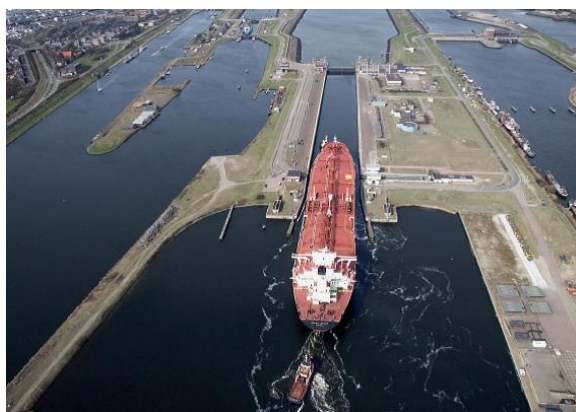


Startnotitie PIP Zeetogang IJmond

**Voornemen tot het opstellen van een Provinciaal
Inpassingplan ten behoeve van een nieuwe grote
Zeesluis in IJmuiden**

Augustus 2012



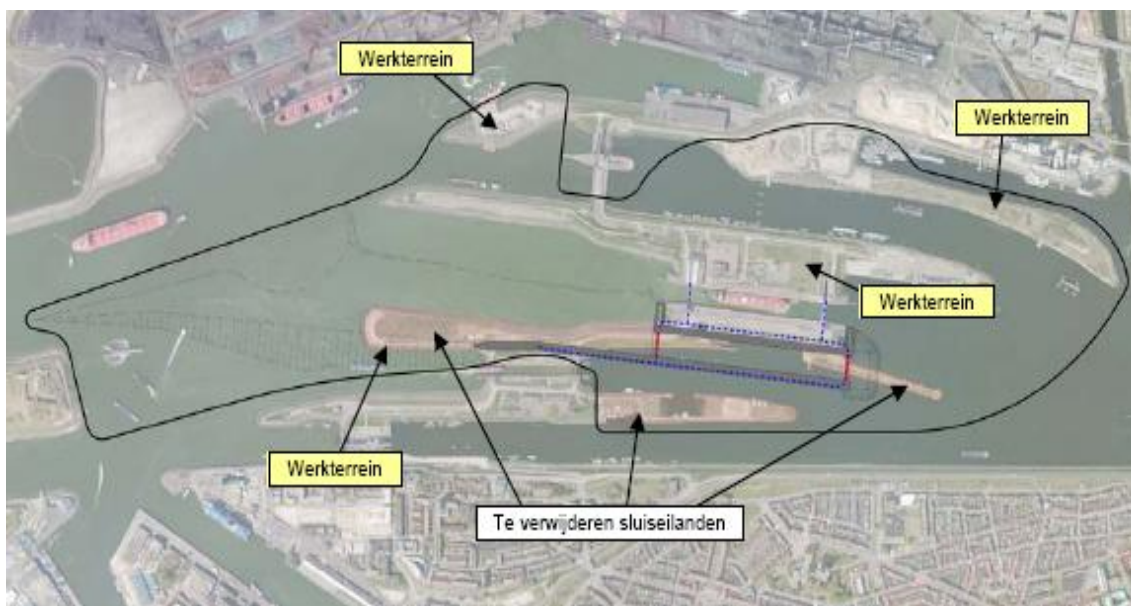
Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding.....	3
1.1 Introductie.....	3
1.2 Leeswijzer.....	3
2. Het Provinciaal Inpassingsplan	4
2.1 Inleiding	4
2.2 Voorgeschiedenis	4
2.3 Aanleiding	5
3. Beleidsuitgangspunten	6
3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	6
3.2 Coalitieakkoord provincie Noord-Holland.....	6
3.3 Structuurvisie Noord-Holland 2040.....	6
3.4 Economische Agenda 2011-2015.....	7
3.5 Beleidsontwikkelingen.....	7
4. Opzet Inpassingplan Zeetoegang IJmond:	9
4.1 Algemeen	9
4.2 Keuze instrumentarium.....	10
4.3 Crisis- en herstelwet	11
4.4 Vormgeving inpassingplan.....	11
4.5 Besluit MER, Flora en Faunawet, Natuurbeschermingswet, Waterwet	12
4.6 Exploitatie/financiële uitvoerbaarheid	13
5. Flankerende wettelijke proceselementen	13
5.1 Coördinatieregeling	13
5.2 Planschade	13
6. Betrokken partijen en communicatie.....	13
6.1 Betrokken partijen	13
6.2 Communicatie	13
7. Procedure, stappenplan en tijdschema	14

1. Inleiding

1.1 Introductie

Deze startnotitie beschrijft de inhoudelijke hoofdlijnen en uitgangspunten voor het Provinciaal Inpassingplan (PIP) voor een nieuwe grote zeesluis in IJmuiden. Met dit inpassingplan wordt de bouw van een nieuwe zeesluis ter vervanging van de Noordersluis planologisch mogelijk gemaakt. De Noordersluis en de te bouwen nieuwe sluis maken deel uit van het sluisencomplex in IJmuiden. De ligging van het plangebied is aangegeven op onderstaande kaart.



Figuur 1 plangebied (binnen de zwarte lijn) en contouren nieuwe sluis (blauwe lijn)

Het PIP loopt parallel aan een project-MER, waarin de milieueffecten van de aanleg- en de gebruiksfase van de nieuwe grote zeesluis zullen worden beschreven. Het gewenste detailniveau van de MER wordt beschreven in bijgaande notitie Reikwijdte en Detailniveau.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een korte voorgeschiedenis en de aanleiding voor het opstellen van het PIP geschetst. Hoofdstuk 3 geeft de beleidsuitgangspunten weer waarbinnen het PIP valt. Hoofdstuk 4 beschrijft op hoofdlijnen de opzet en inhoud van het PIP. Hoofdstuk 5 geeft aan hoe er wordt omgegaan met de wettelijke regelingen die van belang zijn. Hoofdstuk 6 geeft aan welke partijen bij de totstandkoming van het Provinciaal Inpassingsplan betrokken worden en hoe er gecommuniceerd zal worden gedurende het traject. Tot slot, geeft hoofdstuk 7 de procedure weer, middels een tijdschema, voor de vaststelling van het PIP.

2. Het Provinciaal Inpassingsplan

2.1 Inleiding

De grootste sluis uit het sluisencomplex, de Noordersluis, loopt rond 2029 tegen het eind van zijn technische levensduur aan en is op dat moment vervanging nodig. Vervanging van de Noordersluis waarbij deze enkele jaren dicht zou moeten is vanwege de negatieve economische effecten niet acceptabel. De Noordersluis zal daarom dan ook vervangen worden door een sluis op een andere locatie binnen het sluisencomplex.

Het afgelopen decennium heeft de overslag in het Noordzeekanaalgebied een sterke groei laten zien. De verwachting is dat deze groei van de goederenstromen zich in de toekomst voortzet. Aan de hand van verschillende groeiscenario's, die mede door het CPB zijn opgesteld, is deze groei in beeld gebracht.

Daarnaast is sprake van schaalvergroting in de scheepvaart. Dit betekent dat de scheepsafmetingen groter worden en dat met grotere schepen gevaren wordt. Hierdoor neemt het ladingvolume per schip toe. De grote schepen van nu zijn het middensegment van morgen. De Midden- en Noordersluis zijn dan niet langer toereikend om deze schepen te ontvangen.

De schaalvergroting komt voort vanuit efficiency overwegingen, meer lading kan per schip vervoerd worden. Hierdoor worden de transportkosten verlaagd. Ook de verbreding en verdieping van het Suezkanaal en de vergroting van de nieuwe Panamasluizen zorgen voor een nieuwe en grotere maatvoering in de scheepvaart. De bestaande vloot wordt vervangen door steeds groter wordende schepen. Om nu en in de toekomst de haven toegankelijk te houden voor het (toekomstig) middensegment schepen is het eerder vervangen van de Noordersluis door een bredere, langere en diepere sluis noodzakelijk.

2.2 Voorgeschiedenis

Voor het project Zeetoegang IJmond is in de periode 2007 – 2008 een MIRT verkenning uitgevoerd. Deze verkenning heeft geleid tot het "*Convenant planstudie fase Zeetoegang IJmond*" van 27 november 2009, tussen de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur & Milieu), het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam. In het Convenant zijn de afspraken voor de Planstudie Zeetoegang IJmond vastgelegd. Met de gemeente Velsen is door de convenantpartijen een Intentieverklaring ondertekend.

De volgende uitgangspunten vormen de basis voor de Planstudie:

1. de door Rijkswaterstaat Noord-Holland uitgevoerd MIRT-verkenning in de periode november 2007 – oktober 2008;
2. de vervanging van de Noordersluis moet volgens het MIRT ultimo 2029 gerealiseerd zijn, om het reële risico van een instabiele zeevering te ondervangen en de haven van Amsterdam bereikbaar te houden;
3. het overleg tussen Partijen over het zicht op financiering voor de bouw van de nieuwe zeesluis op een locatie in het sluisencomplex ter vervanging van de Noordersluis;
4. de wens van Provincie en de Gemeente om de nieuwe zeesluis ruimer te bemeten dan de Noordersluis en eerder operationeel te laten zijn, waarbij zij bereid zijn de daarmee gepaard gaande hogere kosten te financieren;

5. de in opdracht van de Minister uitgevoerde, Public-Private Comparator (PPC) Zeetoegang IJmond waarin zij aanbeveelt om voor de nieuwe zeesluis de DBFM contractvariant (Design, Build, Finance, Maintain) nader uit te werken.

In de 1^e fase van de planstudie is nader onderzoek gedaan naar:

- de haalbaarheid van een viertal varianten in sluis afmetingen voor een nieuwe zeesluis in het Proof of Concept;
- de milieueffecten van een nieuwe zeesluis¹;
- de maatschappelijke kosten en baten van een nieuwe zeesluis²;
- de huidige technische staat van de Noordersluis middels het T0-onderzoek.

In de verschillende onderzoeken zijn ook de risico's geïnventariseerd DHV heeft in samenwerking met de convenantpartijen een risicoanalyse en een planning opgesteld.

De toekomstige ladingstromen door het sluisencomplex zijn door Dynamar geprognosticeerd, in haar rapport 'Toetsing Goederenstroomprognose. Noordzeekanaalgebied achter de zeesluis'. Ook heeft NEA, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, onderzoek gedaan naar de goederenstromen van en naar de Nederlandse zeehavens en een prognose gemaakt specifiek voor het Noordzeekanaalgebied achter de sluis, gegeven de aanleg van een nieuwe, grotere sluis in IJmuiden.

De toekomstige ladingstromen door het sluisencomplex en de te onderzoeken alternatieven zijn gedefinieerd in het rapport Probleemanalyse en uitgangspunten Milieutoets en MKBA (PUMM).

De resultaten uit eerder genoemde studies en onderzoeken hebben er toe geleid dat de Minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) de Tweede Kamer heeft geïnformeerd over haar voorkeursbeslissing. De voorkeursbeslissing bestaat uit de voorkeursvariant van de sluis van L500xB 65x D18, een additioneel afsprakenkader op het Convenant uit 2009 en de overgang naar de tweede planstudiefase. Het convenant inclusief het taakstellend financiële budget blijven onverminderd van kracht.

2.3 Aanleiding

Op 24 november 2009 is door het Rijk, de Provincie en Gemeente Amsterdam het convenant Zeetoegang IJmuiden ondertekend. Tevens is door de convenantpartijen met Velsen een intentieverklaring ondertekend, met betrekking tot een efficiënte en zorgvuldige besluitvorming met betrekking tot de aanleg van de nieuwe sluis in IJmuiden. Aangezien de vergunning waterkering ook onderdeel is van het ruimtelijk ordeningsplan hebben partijen geconstateerd dat een *Provinciaal* Inpassingsplan de meest aangewezen procedure is. Dit doet ook recht aan de rol van de Provincie als gebiedsregisseur. Het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) past tevens in het beleid van de WRO om de verantwoordelijkheden en taken zo decentraal mogelijk neer te leggen.

¹ Rijkswaterstaat, 2012, Rapport Milieutoets, Haarlem.

² Rijkswaterstaat, 2012, Maatschappelijke Kosten Batenanalyse Zeetoegang, Haarlem.

3. Beleidsuitgangspunten

3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het ministerie van I&M vastgesteld, waarin wordt aangegeven dat voor het goederenvervoer over het water de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen, Vlissingen, Delfzijl, Eemshaven en Moerdijk van nationale betekenis zijn. In de structuurvisie staat vermeld dat de capaciteit van het hoofdvaarwegennet wordt vergroot, zodat het groeiende (inter-)nationale transport van de mainports en greenports over het water zonder oponthoud afgewikkeld kan worden. Het verzorgen van een adequate zeetoegang van de IJmond (Zeesluis IJmuiden) vormt hier een onderdeel van, op blz. 71 is te lezen;

“Het voor de lange termijn behouden van een adequate zeetoegang van de IJmond (Zeesluis IJmuiden)”.

In het hoofdstuk ‘Ruimte voor waterveiligheid’ wordt aangegeven dat bij ruimtelijke plannen rekening dient te worden gehouden met waterhuishoudkundige eisen op korte én lange termijn. In deze structuurvisie is eveneens aangegeven dat het Rijk en de regio voor 2015 zullen komen met een integrale visie op het Noordzeekanaalgebied (NZKG). In de visie NZKG zullen alle belangen waaronder economie en cultureel erfgoed worden afgewogen. Dit zal plaats vinden mede op basis van uitkomsten van de planstudie Zeetoegang IJmuiden (in 2012).

3.2 Coalitieakkoord provincie Noord-Holland

In het coalitieakkoord ‘Verantwoord en duidelijk gericht op de toekomst’ wordt het akkoord in twaalf punten samengevat, hierbij is punt 8 van belang voor de aanleg van een nieuwe grote zeesluis;

*“Wij kiezen voor een regionale benadering bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Noord-Holland. **Bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied** staat voor ons niet ter discussie. Wat ons betreft mag bestaande bedrijvigheid niet belemmerd worden door nieuw te bouwen woningen. Wij zetten ons in voor de aanleg van de 2e zeesluis bij IJmuiden. De daarvoor gereserveerde middelen blijven beschikbaar”.*

Daarnaast is punt 10 uit het hoofdstuk Infrastructuur in dit kader ook relevant;

“Wij zetten ons onverkort in voor de verbeterde bereikbaarheid van de zeetoegang IJmond (de 2e Zeesluis) bij IJmuiden. Voor de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied en om de noodzakelijke groei van de havenactiviteiten te ondersteunen (inclusief de cruiseterminal) is dit noodzakelijk. De hiertoe gereserveerde middelen blijven beschikbaar.”

Daarnaast wordt in het Provinciaal coalitieakkoord op blz. 18 vermeld dat de coalitie voorstander is van de verbeterde bereikbaarheid van de Zeetoegang IJmond (de 2e zeesluis) vanwege het economische belang voor de regio.

3.3 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 hebben de Provinciale Staten de ‘structuurvisie Noord-Holland 2040’ vastgesteld. Onderstaande tekst is te vinden op blz. 47 van deze structuurvisie:

“Voor de haven geldt, dat de Provincie inzet op de optimale benutting van het huidige haventerrein door verdichting, innovatie en herstructurering, in samenhang met de realisatie van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Samenwerking met de haven van Rotterdam wordt gestimuleerd.

Ten behoeve van de optimale benutting van het haventerrein wordt samen met de gemeente Amsterdam en de andere partners uit het Noordzeekanaalgebied een onderzoek uitgevoerd

voor een besluit wordt genomen over eventuele noodzaak van uitbreidingsruimte voor de Amsterdamse haven. Bij dat onderzoek wordt de mogelijkheid van bedrijventerreinen betrokken. In de tussentijd kunnen in de Wijkermeerpolder en de Houtrakpolder (Rijksbufferzone) geen onomkeerbare ontwikkelingen plaatsvinden die een eventuele uitbreiding van de haven onmogelijk maken.”

De provincie heeft samen met de partners uit het Noordzeekanaalgebied een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor verdichting, innovatie en herstructurering binnen het bestaand havengebied het onderzoek getiteld; *Optimale benutting bestaand havengebied Noordzeekanaal*. Hiermee heeft zij de fysieke- en milieusituatie van de bestaande haventerreinen in het Noordzeekanaalgebied in beeld gebracht.

3.4 Economische Agenda 2011-2015

In de provinciale Economische Agenda 2011-2015 is vastgesteld dat het Noordzeekanaalgebied niet alleen belangrijk is voor de economie in Noord-Holland, maar ook voor de Nederlandse economie als geheel en voor die van Europa. De regio vervult immers een grote rol in de verbinding met het Europese achterland. Een nieuwe grote zeesluis is cruciaal voor de ontwikkeling van de Amsterdamse havenregio en van groot belang voor het nationale en internationale goederentransport. Het vervoer van goederen via zee en binnenvaart neemt toe. Daarbij geldt dat zeeschepen steeds groter en vooral breder worden. De Noordersluis dateert uit 1929 en is op termijn om technische en economische redenen toe aan vervanging. Deze sluis is voor zeeschepen de toegangspoort tot de Amsterdamse havenregio.

In de Economische Agenda 2011-2015 staat vermeld dat de Provincie zich de komende jaren, naast de ontwikkeling van de visie NZKG 2040, zich onder andere richt op verdere optimalisering van de milieu- en fysieke ruimte op de bestaande Masterplan-terreinen. Ook richt zij zich op het stimuleren van vervoer over water en verbetering van de bereikbaarheid over de weg, het water en rail, door de aanleg van een nieuwe grote zeesluis en de verbinding A8/A9. (zie paragraaf 4.2 van de Economische Agenda).

3.5 Beleidsontwikkelingen

Visie Noordzeekanaalgebied 2040

Onder regie van de provincie wordt in samenwerking met het Rijk en de betrokken gemeenten een gezamenlijk ‘Visie Noordzeekanaalgebied 2040’ ontwikkeld. Deze visie is een breed gedragen integrale, ruimtelijk-economische visie op de toekomstige ontwikkeling van het NZKG met een afweging van alle aanwezige belangen. Met als doel een aantrekkelijke en internationaal concurrerende metropoolregio te ontwikkelen. De uitkomsten van deze visie zijn een bouwsteen voor de uitwerking van de structuurvisie van de Provincie Noord-Holland.

Aanpassing geluidszone Westpoort

De eventuele aanpassing van de geluidzone van het Amsterdamse havengebied wordt uitgewerkt in het traject ‘*Geluidszone Westpoort*’. In een bestuurlijk overleg tussen de betrokken partijen is afgesproken dat de besluitvorming over de geluidzone van het havengebied van Amsterdam (Westpoort), parallel loopt aan het opstellen van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040.

Milieuruimte IJmond

In de Milieutoets, die uitgevoerd is in het kader van de planstudie, is onderzoek gedaan naar de beschikbare milieuruimte in het havengebied en de IJmond. De conclusie uit de samenvatting van de Milieutoets Zeetoeegang IJmond is in het hieronder cursief weergegeven.

“Conclusie:

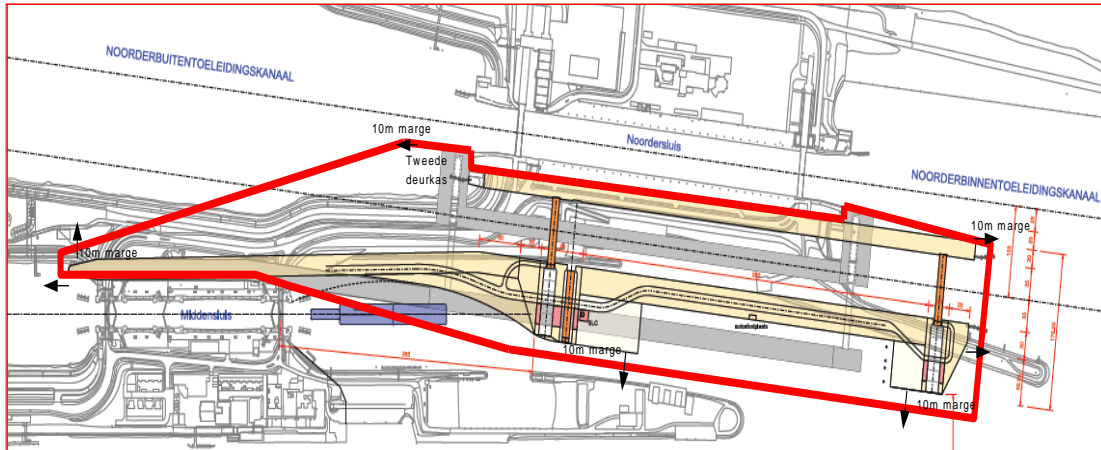
- De milieueffecten door toename van verkeer en vervoer in het Noordzeekanaal en langs de achterlandverbindingen als gevolg van de nieuwe sluis zijn beperkt.*
- Het verschil tussen de alternatieven is beperkt, het 140 Mton-alternatief scoort negatiever dan het Projectalternatief (125 miljoen ton), wat gezien de grotere ladingstroom is te verwachten.*
- Bij de optimalisatiestudie geldt dat als gevolg van op- en overslag en verwerking van goederen in het havengebied, een verdere groei naar 125 miljoen ton en 140 miljoen ton leidt tot het vergroten van bestaande knelpunten en het ontstaan van nieuwe knelpunten op het gebied van de fysieke ruimte en het milieu. De belangrijkste beperkende factor voor een verdere groei is de geluidzone van Westpoort, die in de huidige situatie reeds volledig vergund is. Aanpassing van de geluidzone is in bestuurlijke en maatschappelijke zin veel omvattend.”*

De aanbevelingen van de Commissie MER op de milieutoets worden overgenomen en nader uitgewerkt in de MER procedure in planstudiefase 2.

4. Opzet Inpassingplan Zeetoeegang IJmond:

4.1 Algemeen

Het Provinciaal inpassingplan heeft als doel een planologisch-juridische regeling te bieden voor de aanleg van een nieuwe zeesluis, ter vervanging van de Noordersluis in het sluiscomplex in IJmuiden. Het indicatieve gebied is hieronder in de kaart weergegeven.



Figuur 2: indicatieve begrenzing ruimtelijk vlak nieuwe sluis

Ten behoeve van de bouw van de sluis zullen infrastructurele ingrepen moeten worden gedaan, zoals bijvoorbeeld; het aanpassen van de noord-zuid wegverbinding, aanpassing van de primaire waterkering en de inpassing in het sluisencomplex inclusief de vaargeul. De plannen hiervoor zijn conform de Planstudie Zeetoeegang IJmond. Ook voor deze aspecten zal het inpassingsplan een planologische juridische basis geven.

De voorkeursbeslissing van de minister van I&M gaat uit van een sluis met de afmetingen van 500 x 65 x 18 meter ($l \cdot b \cdot d$) en rechte roldeuren gelegen tussen de Middensluis en de Noordersluis in het sluisencomplex. In verband met optimalisering van de situering van de nieuwe sluis tegen de Noordersluis aan, bestaat de mogelijkheid dat de kolk lengte langer wordt dan het huidige zoekgebied.

De markt zal in de uitvraag uitgedaagd worden om binnen het taakstellende budget een grotere sluis van 70 meter breed aan te bieden. Een sluis van 70 meter breed is de maximale sluisbreedte die tussen de Noorder- en Middensluis kan worden ingepast.

In verband met de betrouwbaarheid voor de kerende functie wordt de sluis in zijn geheel als primaire waterkering uitgevoerd. De gehele sluis wordt op kerende hoogte aangelegd. Een van de deuren is altijd gesloten, waarmee de kerende functie te allen tijde gewaarborgd is.

Bij de afsluiting van het DBFM contract ('financial close', voorzien medio 2015) zal, afhankelijk van de aanbieder(en) van de beoogde contractpartner, een definitieve keuze worden gemaakt over de afmetingen en de constructie van de nieuwe sluis. De exacte ligging zal door Rijkswaterstaat in overleg met de gemeente Velsen, gemeente Amsterdam en de Provincie worden bepaald.

De Noordersluis wordt bij ingebruikname van de nieuwe zeesluis buiten gebruik gesteld.

4.2 Keuze instrumentarium

Voor de ruimtelijke inpassing van de nieuwe sluis zijn de mogelijke procedures in kaart gebracht. Bij de afweging tussen de verschillende procedures is het uitgangspunt van het convenant Zeetoeegang IJmond leidend geweest (2009): *'het tijdig tot stand komen van de nieuwe grote sluis'*. Onderstaand een overzicht van de mogelijke procedures met daarbij de afweging waarom de procedure wel of niet geschikt wordt geacht.

- **Omgevingsvergunning:** deze procedure wordt ongeschikt geacht omdat nog onduidelijk is wat de exacte omvang van het project is. De omgevingsvergunning is bedoeld voor een concreet bouwvoornemen dat verwezenlijkt moet gaan worden. Dit verhoudt zich niet tot het voornemen om realisatie via een DBFM contract te laten plaatsvinden, waarbij de markt het uiteindelijk ontwerp bepaalt en de realisatie daarvan uitvoert. De omgevingsvergunning fungeert dan tevens als toestemming voor afwijking van het bestemmingsplan voor concrete bouwvoornemen en mag niet ruimer zijn dan dat. Deze afwijking moet vaststaan op het moment van het indienen van de aanvraag en deze aanvraag kan pas worden ingediend als het DBFM contract gesloten is. Bij toepassing van de omgevingsvergunning zal ook een projectplan in de zin van de Waterwet opgesteld moeten worden.
- **Bestemmingsplan:** deze procedure is minder geschikt vanwege haar afhankelijkheid van andere mogelijke bestemmingsplannen (Zeezicht). Coördinatie tussen verschillende overheden en het voeren van verschillende procedures biedt bij gemeentelijke coördinatie niet de mogelijkheid om (indien nodig) het bevoegd gezag van een hogere overheid over te nemen. Er is dan een aparte procedure op grond van de Waterwet nodig. Verder kan de afhankelijkheid met het in procedure zijnde Bestemmingsplan Zeezicht mogelijk vertraging in de procedure opleveren.
- **Tracébesluit:** bij de vervanging en vergroting van de Noordersluis wordt een aantal sluseilanden (deels) afgegraven om het ruimteoppervlak te vergroten. De vergroting van het ruimteoppervlak afgezet tegen het hele ruimteoppervlak van het Noordzeekanaal bedraagt nog geen één procent, laat staan de wettelijk vereiste twintig procent. Tevens wordt de hoofdvaarweg blijvend verdiept. De blijvende verdieping levert een grondverzet op van waarschijnlijk rond de twee miljoen kubieke meter, in ieder geval ruim onder de grens van vijf miljoen kubieke meter. Het project voldoet daardoor niet aan zowel de eerste als de tweede drempel van artikel 8, onder e, sub 1 van de Tracéwet (vergroting / verdieping) en is derhalve niet tracéwetplichtig.
- **Provinciaal inpassingplan (PIP):** ligt als procedure het meest voor de hand gelet op de hiervoor omschreven regionale belangen. Bovendien is een afzonderlijk projectplan o.g.v. de Waterwet niet nodig. Er is een mogelijkheid tot toepassing van de coördinatieregeling en overname van het bevoegd gezag t.b.v. de vergunningverlening.
- **Het Rijksinpassingplan (RIP):** is als procedure geschikt want een afzonderlijk projectplan o.g.v. de Waterwet is niet nodig. Er is een mogelijkheid tot toepassing van

de coördinatie­regeling en overname van het bevoegd gezag t.b.v. de vergunningver­lening.

Van de zijde van de project­leiding van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is gevraagd of de provincie bereid is op te treden als bevoegd gezag voor de ruimtelijke in­passing van de Zeetogang IJmond en de coördinatie van de vergunningver­lening op zich te nemen.

De in het regeerakkoord aangekondigde voorstellen om de ruimtelijke ordening meer over te laten aan provincies en gemeenten, zijn overgenomen in de structuurvisie door Provinciale Staten. Het Rijk stelt alleen kaders waar dat nodig is. De provincie maakt haar regierol waar en zorgt voor een integrale benadering en combinatie van functies. In de door Provinciale Staten vastgestelde kaderstellende notitie 'provinciale sturings­filosofie en provinciaal belang voor de ruimtelijke ordening' is vastgesteld welke criteria aanleiding kunnen geven tot het benoemen van een provinciaal belang. Hieruit zijn drie hoofdbelangen afgeleid; ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid.

Op basis van het deregulerings­principe is ook het college van B&W van de gemeente Velsen door het ministerie benaderd met de vraag welke planologische procedure de voorkeur heeft. Het college van B&W heeft uitgesproken dat zij de voorkeur geeft aan een provinciaal in­passingplan. Met de brief (nr. 2011-43586) d.d. 8 augustus 2011 hebben Gedeputeerde Staten zich, onder voorwaarden, in principe bereid verklaart om ten behoeve van de ruimtelijke in­passing van de Zeetogang IJmond de procedure voor het opstellen van een Provinciaal In­passingplan in gang te zetten. Genoemde voorwaarden zijn uitgewerkt in de PIP brief d.d. 8 augustus 2011 en houden kort gezegd in dat met uitzondering van verwijtbare fouten door de Provincie, de risico's en kosten bij het Rijk worden neergelegd. In de vergadering van de Commissie M&W d.d. 12 september 2011 is de 1^e fase van voorbereiding van een Provinciaal In­passingplan met onderliggend Milieueffectrapport (MER) en gecoördineerde vergunningver­lening geaccordeerd.

4.3 Crisis- en herstelwet

Op dit project is (op grond van artikel 7.3: aanleg of wijziging van waterstaatswerken als bedoelt in artikel 5.4 lid 1 Waterwet) de Crisis-en Herstelwet van toepassing. De belangrijkste gevolgen hiervan hebben betrekking op een snellere afwikkeling van beroepsprocedures (afdeling 2 van de Crisis-en herstelwet) en liggen in het traject na vaststelling van het in­passingplan.

4.4 Vormgeving in­passingplan

De opzet van het in­passingplan zal sober en functioneel zijn. In de toelichting wordt ingegaan op de ruimtelijk relevante onderdelen, alsmede op ander relevante ruimtelijke plannen en beleidsnota's en de diverse (milieu-)technische onderzoeken die in het kader van de planontwikkeling zijn of worden verricht. Ook de bruggen en de kunstwerken zullen worden ingepast. De beschrijving wordt geënt op basis van de reeds beschikbare en in fase 2 van de Planstudie vrijkomende gegevens.

Het juridisch bindende gedeelte van dit in­passingplan zal bestaan uit verbeelding < plan­kaart(en)> en planregels. De bestemmingen die op de verbeelding zijn ingetekend zullen van een toelichting worden voorzien. Naast de bestemmingen zal het plan een aantal algemene regels bevatten, zoals o.a. begrips- en gebruiksregels en regels omtrent wijze van meten.

Per 1 januari 2013 dient een in­passingplan digitaal op-, vast- en beschikbaar gesteld te worden volgens de landelijke RO-standaarden (IMRO 2012). Onderdeel van deze standaardset is de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbaarheid Bestemmingsplannen). Dat wil zeggen dat er een vaste

indeling van verbeelding en planregels moet worden aangehouden en dat de verbeelding geschikt is voor digitale toepassingen en uitwisseling met andere instanties.

4.5 Besluit MER, Flora en Faunawet, Natuurbeschermingswet, Waterwet

De MER zal nader ingaan op milieueffecten en onderzoeksverplichtingen in het kader van de Waterwet en de Natuurbeschermingswet.

Milieueffectrapportage (MER)

De milieueffecten van de nieuwe sluis zullen worden beschreven in een zogenaamde project-MER. Het gaat om de effecten van zowel de aanlegfase als de gebruiksfase van het sluizencomplex. Ook wordt gekeken naar het transport van en naar de terminals.

In de notitie Reikwijdte en Detailniveau MER *'Inpassing Zeetoegang IJmond'* genoemde thema's zijn o.a.:

- Veiligheid
- Geluid
- Lucht
- Bodem en Water
- Natuur
- Duurzaamheid en toekomstvastheid
- Ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie
- Woon- en leefomgeving
- Verkeer

Flora en Faunawet

In relatie tot het project gaat het om de bescherming van flora en fauna van het duingebied, ten noorden en ten zuiden van het sluizencomplex, maar ook van Natura 2000 gebieden en delen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) langs het Noordzeekanaal.

Natuurbeschermingswet

Uit de voortoets zal moeten blijken of er sprake is van significante gevolgen op grond van de Natuurbeschermingswet (NB-Wet). Wanneer dit het geval is, dient een Passende Beoordeling te worden gemaakt. Deze Passende Beoordeling maakt deel uit van de MER.

Het bevoegd gezag voor wat betreft een eventuele NB-wet vergunning voor het duingebied langs de hoofdvaarweg is het ministerie van Economie, Landbouw & Innovatie.

Waterwet

Het Provinciaal Inpassingplan zal naast bestemmingen, planregels en verbeeldingen tevens elementen bevatten die op grond van art. 5.4 lid 1 Waterwet in een projectplan moeten worden opgenomen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om een beschrijving van het project, de wijze waarop het project zal worden uitgevoerd en op welke wijze de nadelige gevolgen met betrekking tot wateraspecten van het project ongedaan worden gemaakt of beperkt."

Naast de effecten die direct met de aanleg van de nieuwe sluis verband houden, zal inzichtelijk gemaakt moeten worden dat gedurende de gehele bouw- en gebruiksfase van de sluis de veiligheid gegarandeerd blijft.

4.6 Exploitatie / financiële uitvoerbaarheid

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald dat bij de vaststelling van een inpassingplan de financiële uitvoerbaarheid voldoende verzekerd moet zijn. Op basis van het Convenant Planstudie fase Zeetoeegang IJmond, d.d. 21 november 2009 is er zicht op financiering van de bouw van de sluis. Dit is medio juni bevestigd door de minister van Infrastructuur en Milieu in het MIRT overleg met de betrokken Kamercommissie aan de Tweede Kamer.

5 Flankerende wettelijke proceselementen

5.1 Coördinatieregeling

Op grond van artikel 3.33 lid 1 onder a Wro kunnen door provinciale staten gevallen of categorieën van gevallen worden aangewezen waarin de verwezenlijking van een onderdeel van het provinciaal ruimtelijk beleid het wenselijk maakt dat de voorbereiding en bekendmaking van nader aan te duiden, op aanvraag of ambtshalve te nemen besluiten worden gecoördineerd. Over mogelijke coördinatie zal door Provinciale Staten worden besloten nadat het PIP is vastgesteld en het definitief ontwerp van de sluis bekend is.

5.2 Planschade

Het is denkbaar dat de beoogde aanleg van de sluis leidt tot planschade voor belanghebbenden. Om inzicht te krijgen in de vraag waar zich planschade voordoet en welke financiële gevolgen dit zal hebben, zal een planschade-analyse worden gemaakt.

Conform de tussen Rijk en Provincie gemaakte afspraken over de voorwaarden waaronder de Provincie een PIP procedure zal uitvoeren, is het Rijk aansprakelijk voor deze planschade en sluit hiertoe en planschadeovereenkomst af met de Provincie.

6 Betrokken partijen en communicatie

6.1 Betrokken partijen

De planstudie wordt gezamenlijk uitgevoerd door drie partijen; het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gemeente Amsterdam en de provincie. Het Rijk is initiatiefnemer van het project. De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor het inpassingsplan en de project MER. Voor wat betreft de ruimtelijke inpassing van de sluis zal de gemeente Velsen als wettelijk adviseur optreden.

6.2 Communicatie

Bij de verschillende stappen van de totstandkoming van het inpassingplan en de MER is de Provincie het aanspreekpunt.

7 Procedure, stappenplan en tijdschema

Dit voornemen tot het opstellen van een Provinciaal Inpassingplan ten behoeve van een vervangende Zeesluis te IJmuiden is het zogenaamde 0 moment of stap 3 in het proces van de totstandkoming van het Provinciaal Inpassingplan Zeetoegang IJmond met de onderliggende Milieu Effect Rapportage. De te nemen stappen zijn geënt op het stappenplan “Een inpassingsplan van Provincie Noord-Holland in 10 stappen” (bestuurlijke handleiding als GS-reactie op advies AKD d.d. 28 april 2010), vastgesteld bij PS besluit d.d. 5 maart 2012).

Stap 1: het initiatief tot de Planstudie is vastgelegd in het convenant 2009.

Stap 2: ‘andere instrumenten’, was onderdeel van de Planstudie. (zie 4.2 keuze instrumentarium) De verdere procedure voor het vaststellen van het inpassingplan is hieronder aangegeven.

De te nemen vervolgstappen zijn geënt op het stappenplan “Een inpassingsplan van Provincie Noord-Holland in 10 stappen” (bestuurlijke handleiding als GS-reactie op advies AKD d.d. 28 april 2010), vastgesteld bij PS besluit d.d. 5 maart 2012.

<p>Stap 3 Bestuurlijk voornemen/start planvorming (Awb)</p> <ul style="list-style-type: none"> - GS nemen een principebesluit over het voorbereiden van een inpassingsplan en formuleren van overwegingen, alternatieven, planning, etc in een conceptvoornemen - PS (commissie) behandelt eerst het conceptvoornemen met voorstellen/keuzes - Wanneer PS instemmen met het voornemen, zijn zij zich bewust dat zij na het doorlopen van de procedure een wettelijk besluit over het inpassingsplan nemen - het bestuursorgaan (de provincie) geeft kennis van het voornemen (art. 1.3.1 Bro) - PS horen schriftelijk de raden (art. 3.26, lid 1 Wro), tenzij anders in het voornemen is vastgelegd 	<p>moment 0</p>
<p>Stap 4. Ontwerp inpassingsplan</p> <ul style="list-style-type: none"> - GS stellen een ontwerp op (verbeelding, bestemmingen, regels en toelichting) - GS overleggen met wettelijke overlegpartners (art. 3.1.1 Bro), eventueel in combinatie met het horen der raad/raden, e.e.a. als bepaald in het voornemen - GS verzorgen communicatie met belanghebbende organisaties en burgers - GS vragen en betrekken het advies van de Commissie - Commissie geeft aan of zij eventuele indieners van zienswijzen fysiek wil horen - GS leggen het ontwerp inpassingsplan ter inzage (art. 3.8 Wro, afd. 3.4 Awb en Chw) met mogelijkheid tot naar voren brengen van zienswijzen door een ieder - GS geven actief kennis aan direct belanghebbenden, bv. geregistreerde eigenaren in geval van versnelde onteigening 	<p>4 – 25 weken (streeftijd)</p> <p>6 weken (wettelijke termijn)</p>
<p>Stap 5 . Vaststellen</p> <ul style="list-style-type: none"> - GS behandelen zienswijzen (art. 3:14 t/m 3:17 Awb), verwerken die in een nota van antwoord en verwerken eventuele aanpassingen in het ontwerp inpassingsplan - Commissie adviseert over zienswijzen, antwoorden en aanpassingen en hoort desgewenst de indieners van de zienswijzen - PS stellen de nota van zienswijzen en beantwoording (samenvatting en brieven) vast en het al dan niet gewijzigde inpassingsplan (wettelijke termijn na termijn van ter inzage legging is maximaal 12 weken, zie art. 3.26 en 3.8 Wro) 	<p>12 weken (wettelijke termijn)</p>
<p>Stap 6. Bekendmaken</p> <ul style="list-style-type: none"> - GS doen mededeling aan indieners van zienswijzen en andere belanghebbenden - het bestuursorgaan (de provincie) geeft kennis van (publiceert) het besluit: <ul style="list-style-type: none"> > binnen 2 weken na vaststelling (art. 3.8, lid 3 Wro) > binnen 6 weken na vaststelling bij zienswijzen door de inspecteur of bij wijzigingen, anders dan op grond van een zienswijze van de inspecteur > binnen 7 weken bij een reactieve aanwijzing door Onze Minister (art. 3.8, lid 6) 	<p>2 tot 7 weken (wettelijke termijn)</p>
<p>Stap 7. Beroep</p> <ul style="list-style-type: none"> - GS handelen het vervolg van de procedure af - indieners van zienswijzen kunnen desgewenst beroep instellen (art. 8.2 Wro) bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State 	<p>6 weken (wettelijke termijn)</p>

<p>Stap 8. Van kracht en in werking</p> <ul style="list-style-type: none"> - het besluit tot vaststellen van het inpassingsplan treedt in werking na afloop van de beroepstermijn (art. 3.8, lid 5 Wro) of, ingeval van een verzoek om een voorlopige voorziening, op het moment dat dit verzoek is afgewezen <p>het besluit treedt niet in werking bij een reactieve aanwijzing van het Rijk</p>	<p>binnen 6 maanden (wettelijke termijn)</p>
<p>Stap 9. Uitvoering – start realisatie</p>	