

5.1 Alternatieven op hoofdlijnen

Voor de verkenning naar de oplossing op hoofdlijnen zijn zeven alternatieven in beschouwing genomen. Voor elk alternatief is een globale inschatting gegeven van de effecten op langere termijn, de bijdrage aan het nationaal verkeers- en vervoerbeleid, milieueffecten, kosten, draagvlak en (politieke) haalbaarheid.

a Niets doen

In het alternatief 'niets doen' worden geen investeringen meer gedaan in en aan de Zaan. Alleen het meest urgente baggerwerk wordt aanvankelijk nog uitgevoerd. Bedrijven aan de Zaan profiteren dan niet van de schaalvoordelen van de binnenvaart. Zij zullen na een aantal jaren een deel van hun transport over water noodgedwongen vervangen door wegvervoer. Door de toenemende congestie leidt dit tot bereikbaarheidsproblemen en extra kosten. Deze kostenstijging is op langere termijn van invloed op de concurrentiepositie van de Zaanse bedrijven. Ook zal door het verminderde ontwikkelingsperspectief de investeringsdrang teruglopen. De veelal internationaal georiënteerde bedrijven zouden hieruit conclusies kunnen trekken voor hun Nederlandse vestigingen in de Zaanstreek. Bij grootschalige reorganisaties kan een vertrek uit Nederland niet uitgesloten worden, met alle gevolgen voor de werkgelegenheid.

Het noodzakelijk onderhoud aan de vaarweg zal op termijn worden afgebouwd; de neerwaartse spiraal wordt doorgezet. Uit economisch onderzoek blijkt dat binnen vijftien jaar het vervoer over de Zaan daalt van 4 miljoen naar 2 miljoen ton. De werkgelegenheid in de procesindustrie en aanverwante sectoren daalt met ruim 2.000 arbeidsplaatsen.

In dit alternatief wordt het vervoer over water teruggedrongen. Het vervoer over de weg neemt aanvankelijk toe, maar met het vertrek van bedrijven is het effect uiteindelijk neutraal. Aan het alternatief 'niets doen' zijn vanzelfsprekend geen uitvoeringskosten verbonden. De afname in regionaal economisch product en aanvullende (overheids)inspanningen voor het behoud van werkgelegenheid zal daarentegen in de miljoenen lopen. De desinvesteringen in de Zaanstreek zullen in de periode tot 2015 vele honderden miljoenen bedragen. Voor het bedrijfsleven en de overheid is dit alternatief onaanvaardbaar. Het is door ondernemers zelfs getypeerd als doemscenario.

b Omvaren, lichter en overladen

Voor de vaarweg de Zaan als onderdeel van de noord-zuidroute door Noord-Holland bestaan verschillende alternatieve routes, afhankelijk van herkomst en bestemming. Zo kan voor het zuidelijk deel omgevaren worden over het Noord-Hollandsch Kanaal, via Purmerend en de Willemsluizen naar het Noordzeekanaal. Deze route is echter door diepgang, sluisafmeting en andere beperkingen slechts bevaarbaar voor schepen tot en met CEMT-klasse II (maximaal 600 ton). Voor het probleem van de bevaarbaarheid van de Zaan is dit derhalve geen oplossing, maar een mogelijkheid in geval van stremmingen. Naar het noorden kan eventueel gevaren worden via de Oranjesluizen en over het IJsselmeer. Via de Waddenzee en de Koopvaarderschutsluis bij Den Helder kunnen bestemmingen in Noord-Holland-Noord worden bereikt. Echter, niet alle binnenvaartschepen zijn geschikt om de Waddenzee te bevaren. Het goederenvervoer over water naar de bedrijven aan de Zaan kan alleen via de Zaan plaatsvinden. De fabrieken zijn immers direct gelegen aan de Zaan. Een mogelijkheid is het lichter en overladen van schepen voor de Zaan. Voor containers zou gebruik kunnen worden gemaakt van Container Terminal de Vrede, met natransport over de weg. Voor bulkgoederen bestaat deze mogelijkheid slechts in theorie. De extra overslaghandeling drukt namelijk zwaar op de prijs van het transport. De kosten voor het alternatief 'omvaren, lichter en overladen' zijn gering. Slechts een intensivering van het onderhoud op de uitwijkvaarwegen lijkt nodig (ca. f 10 miljoen). Investering in overslagfaciliteiten worden aan de markt overgelaten, maar zouden financieel kunnen worden ondersteund (ca. f 10 miljoen). Het merendeel van de kosten wordt door het verladend bedrijfsleven gedragen. De inschatting is dat het vervoer over water sterk krimpt en het vervoer over de weg aanvankelijk toeneemt om vervolgens te stabiliseren. De werkgelegenheid neemt op lange termijn sterk af. Dit alternatief verschilt per saldo weinig van het alternatief 'niets doen' en is hiermee even onaantrekkelijk. Voor zowel het bedrijfsleven, als de overheid is dit alternatief onaanvaardbaar.

c Geen verbetering vaarweg, maar verbeteren wegennet

Dit alternatief is deels gelijk aan het alternatief 'niets doen'. Met dit verschil dat de onbedoelde modal shift richting wegvervoer gepaard gaat

met extra investeringen in het hoofd- en onderliggende wegennet. Bedrijven zullen hierdoor minder snel de Zaanstreek verlaten. Dit zal naar verwachting resulteren in iets meer vervoer over water dan in alternatief a (tussen 2 en 2,5 miljoen ton). Ruim 1 miljoen ton zal verschoven worden naar vervoer over de weg, hetgeen overeenkomt met ruim 40.000 vrachtautoritten op jaarbasis. Dit staat haaks op het rijksbeleid voor verkeer en vervoer en milieu. Bovendien lijkt de grens al bereikt wat betreft omvang van het zware vrachtverkeer in het stedelijk gebied van de gemeente Zaanstad. De kosten voor extra investeringen en onderhoud in het onderliggend wegennet worden voorzichtig geraamd op f 7,5 miljoen op jaarbasis. Dit is een bedrag van f 100 tot 125 miljoen in de periode tot 2015. Ondanks deze inspanningen zal het aantal arbeidsplaatsen door de verminderde bereikbaarheid over water (en uiteindelijk de weg) teruglopen met circa 1.000 arbeidsplaatsen. Voor het bedrijfsleven en de gemeenten Zaanstad en Wormerland is dit alternatief onaanvaardbaar, evenals voor de provincie Noord-Holland.

d Verbeteren bevaarbaarheid door verhogen waterpeil

Het probleem van beperkte diepgang zou technisch kunnen worden opgelost door het verhogen van de waterstand in de Zaan. Dit betekent dat alle dijken, waterkeringen en andere waterschapswerken verhoogd of aangepast moeten worden om het boezembeheer te kunnen uitvoeren. Deze investeringen beperken zich niet alleen tot de Zaanoevers, maar zijn noodzakelijk in een veel groter gebied, tot Purmerend en Den Helder aan toe. De hiervoor benodigde investeringen laten zich ramen op meer dan f 1 miljard. De gevolgen zijn ingrijpend. Huizen aan wateroevers dienen geamoveerd te worden. De gehele waterhuishouding wordt op zijn kop gezet, met verstrekende gevolgen voor bodemgesteldheid, flora en fauna. De effecten voor de bevaarbaarheid zijn evenwel kleiner dan verwacht mag worden. Immers de vaarhoogte bij de Coenbrug van rijksweg A8 wordt door het hogere waterpeil omgekeerd evenredig verlaagd, waarmee deze brug zonder opening voor veel schepen niet langer te passeren is. Niettemin zal het effect op verkeer en vervoer positief zijn. Deze oplossing is echter vanwege de zeer hoge kosten en vergaande effecten voor het Hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen, gemeenten Zaanstad en Wormerland en provincie Noord-Holland volstrekt onhaalbaar.

e Verbeteren vaarweg door bouw sluis op andere plek en baggeren

De bevaarbaarheid van de Zaan kan worden verbeterd door de bouw van een nieuwe sluis op een andere locatie. Hiervoor is een oriënterend onderzoek uitgevoerd in opdracht van de gemeente Zaanstad. Hoewel technisch uitvoerbaar zal het de nodige gevolgen hebben voor het waterpeil tussen het Noordzeekanaal en de nieuwe locatie van de sluis. Een nader milieutechnisch onderzoek dient uit te wijzen wat de effecten zijn. Met de bouw van een nieuwe sluis van voldoende grootte, bv ter hoogte van de Tapsloot, zou het waterpeil kunnen worden geregeld en de bevaarbaarheid vergroot. De vaarweg dient vervolgens in zijn geheel substantieel te worden gebaggerd. De oude Wilhelminasluis dient gesloopt te worden en de bestaande brughoofden moeten worden verbreed.

De kosten van de nieuwe sluis en overige waterschapswerken, het baggeren, sloop van de oude sluis en aanpassing van de brughoofden zullen ca. f 150 miljoen bedragen. Onduidelijk hierbij is het aantal mogelijke schadeclaims als gevolg van planschade. Met het volledig ontbreken van een waterkering en belemmering ter hoogte van de Voorzaan wordt de bevaarbaarheid uitstekend en kan een maximale groei van vervoer over water worden geacommodeerd. Dit kan in 2015 een vervoer van ca. 7 miljoen ton over water betekenen, met behoud of zelfs lichte groei van werkgelegenheid. Dit alternatief vormt een goede invulling van het rijksbeleid, maar kan zonder nader onderzoek niet rekenen op steun van het Hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen.

f Verwijderen sluis, verhogen boezempeil en baggeren

Het verwijderen van de oude Wilhelminasluis en de verbreding van beide brughoofden, het verhogen van het boezempeil met ca. 10 cm en substantieel baggeren heeft een vergelijkbaar effect op verkeer en vervoer als alternatief e. Het ontbreken van een waterkering heeft wel vergaande gevolgen voor de waterhuishouding en de waterkwaliteit. Nader onderzoek dient uit te wijzen in hoeverre dit voorstel haalbaar is. Het verhogen van het boezempeil leidt tot geringe aanpassingen aan dijken en waterschapswerken. De kosten worden geraamd op ca. f 100 miljoen. Dit alternatief kan zonder nader onderzoek niet rekenen op steun van het Hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen.

g Verbeteren kwaliteit vaarweg door verbeteren brugbediening, baggeren, verbouw sluis en verbreden bruggen

Bij dit alternatief wordt de Wilhelminasluis op de huidige locatie vervangen door een grotere sluis. Bruggen en brughoofden worden verbreed. Tevens worden de bruggen via een systeem van centrale bediening op afstand geregeld en wordt er substantieel gebaggerd. Het voordeel van dit alternatief is de combinatie van een minimaal nadelig effect op de waterhuishouding en het milieu en een positief effect in termen van meer vervoer over water en een versterking van de regionale economie. Deze relatief technisch eenvoudige oplossing is procedureel snel te realiseren. De kosten hiervan liggen in de orde

van grootte van f 100 tot f 200 miljoen²¹⁾. Gelet op de uitspraken van partijen naar aanleiding van het Plan van Aanpak heeft dit alternatief een breed draagvlak.

5.2 Meest voor de hand liggende oplossing

De alternatieven uit 5.1 worden in tabel 4 met elkaar vergeleken op een aantal belangrijke effecten. De effecten zijn indicatief weergegeven en kunnen door nader onderzoek worden vastgesteld. Op grond van een integrale beoordeling op hoofdlijnen kan een duidelijke voorkeur worden uitgesproken voor alternatief g. De alternatieven e en f dienen in het vervolgonderzoek nadrukkelijk te worden betrokken en op haalbaarheid worden getoetst. Als de meest voor de hand liggende oplossing wordt alternatief g aangemerkt:

- aanpassing Wilhelminasluis op huidige locatie;
- verbreden van bruggen;
- centrale brugbediening;
- baggeren van de Zaan.

²¹⁾ De kosten voor baggeren zijn ten opzichte van het Plan van Aanpak door de beschikbaarheid van goedkopere stortmogelijkheden en een herziening van het te baggeren volume naar beneden bijgesteld. De kosten voor de aanpassing van de Wilhelminasluis blijken daarentegen hoger dan eerder geraamd.

Tabel 4 Alternatieven op hoofdlijnen getoetst

	Economische effecten	Verkeer en Vervoer	Milieu	Kosten	Draagvlak
Alternatief a	--	--	-	++++	---
Alternatief b	--	--	-	+++	---
Alternatief c	-	--	-	+	---
Alternatief d	-	+++	--	---	---
Alternatief e	+++	+++	+	+	+/-
Alternatief f	+++	+++	+	+	+/-
Alternatief g	+++	+++	+++	+	+++
Toelichting:	-- = negatieve score, bijv. hoge kosten of geringe positieve effecten				

5.3 Uitwerkingsvarianten van de 'meest voor de hand liggende oplossing'

Twee ontwikkelingsvarianten voor een verbetering van de Zaan

Voor het meest voor de hand liggende alternatief, alternatief g zijn twee ontwikkelingsvarianten uitgewerkt. Bij elk van deze varianten is sprake van een structurele verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan. De varianten verschillen van elkaar wat betreft waterdiepte, breedte sluishoofd/bruggen en brugbediening. Als referentiepunt wordt gehanteerd het voortzetten van de huidige situatie. Dit betekent vasthouden aan het in 1997 verruimde bedieningsregime, in combinatie met minimaal onderhoud aan de vaargeul en geen aanpassing van de Wilhelminasluis.

Tabel 5 geeft een overzicht van het referentiekader en beide ontwikkelingsvarianten.

Een midden ontwikkelingsvariant voor de Zaan

De midden ontwikkelingsvariant gaat uit van een waterdiepte in de Zaan van 4,20 meter. Hiertoe dient een omvangrijk pakket specie gebaggerd en geborgen te worden (186.000 m³ uit de hoofdgeul en 34.000 m³ uit de toegangsgoulen naar de laad- en losplaatsen). De Zaan wordt dan bevaarbaar voor schepen met een maximale diepgang van 3,80 meter. Voorwaarde hiervoor is wel dat de Bernhardbrug, met voor de doorvaart van grote schepen beperkende koppelbalken, ruimschoots voor 2005 wordt vervangen. Gelet op het

Tabel 5 Ontwikkelingsvarianten voor verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan

Knelpunt	Referentie	Midden variant	Maximum variant
Waterdiepte Zaan	3,70 meter (NAP - 4,20 m)	4,20 meter (NAP - 4,70 m)	4,70 meter (NAP - 5,20 m)
Diepgang Zaan ¹	2,65 (3,30) meter	3,00 (3,80) meter	3,35 (4,30) meter
Baggervolume	-	220.000 m ³	680.000 m ³
Waterdiepte sluis	3,20 meter (NAP - 3,70m)	4,20 meter (NAP - 4,70m)	4,70 meter (NAP - 5,20m)
Diepgang drempel	2,80 meter (max.)	3,80 meter (max.)	4,30 meter (max.)
Breedte sluishoofd	12 meter	14 meter	17 meter
Breedte bruggen	12 meter	14 meter	16/17 meter
Opening spoorbrug	2x 10 minuten opening per uur, m.u.v. spitsuren	2x 10 minuten opening per uur, incl. spitsuren	Ruimer dan 2x 10 minuten per uur
Brug- en sluisbediening	Ruimere bediening (6-22 uur op werkdagen)	Structureel ruimere bediening (6-22 uur op werkdagen)	Structureel ruimere bediening (6-22 uur) en weekend
Bevaarbaarheid Scheepvaart	Klasse IV Diepgang max 2,80m Bvrt ca. 1.500 ton Coasters 1.000 ton	Klasse IV/V Diepgang max 3,80m Bvrt ca. 3.000 ton Coasters 1.500 ton	Klasse V Diepgang max 4,10m Bvrt > 3.000 ton Coasters 2.300 ton

¹ Vermenigvuldigingsfactor 1,4 tussen diepgang en waterdiepte bij varen op ruim water. De tussen haakjes geplaatste waarde verwijst naar de toe te laten diepgang bij een minimale kielspeling van 0,40 meter bij de maximaal toegestane vaarsnelheid van 9 km/uur voor geladen schepen op de Zaan in een (brede) klasse V vaargeul.

Bron: Sectie Havens, Bruggen en Markten, Gemeente Zaanstad, 1996; Coördinatiegroep Plan van aanpak de Zaan 1999.

voornemen van de gemeente Zaanstad deze brug aan te passen, mede ten behoeve van het wegverkeer, is het reëel hiervan uit te gaan.

Een maximale bevaarbaarheid tot 3,80 meter betekent dat het merendeel van de binnenvaart-schepen kan worden ontvangen, inclusief een groot aantal duwbakken. Het aantal coasters dat kan worden ontvangen blijft echter gering, gelet op een maximaal scheepstonnage van ca. 1.500 ton. Om dit scheepstype te kunnen ontvangen dienen de sluishoofden van de Wilhelminasluis, alsmede de bruggen bij de sluis te worden verbreed tot 14 meter. De overige

bruggen over de Zaan hebben deze breedte al, met uitzondering van de Zaanbrug. Volgens de midden ontwikkelingsvariant moet de Zaanbrug bij de eerstvolgende vervanging op 14 meter breedte worden gebracht.

De midden ontwikkelingsvariant gaat uit van een verruimde brugbediening in de avonduren voor de Wilhelminasluis en de 11 bruggen (incl. spoorbrug) over de Zaan op werkdagen. In het zomerseizoen is voor de recreatievaart een verruiming in de weekenden van belang. Voor de spoorbrug wordt uitgegaan van een minimale openingsmogelijkheid van 2x 10 minuten per uur.

Een maximum ontwikkelingsvariant voor de Zaan

De maximum ontwikkelingsvariant gaat uit van een waterdiepte van 4,70 meter in de Zaan en Wilhelminasluis. Hiertoe dient ca. 680.000 m³ (460.000 m³ aanvullend ten op zichte van de midden ontwikkelingsvariant) specie te worden gebaggerd en geborgen. De bevaarbaarheid van de Zaan wordt verruimd tot schepen met een maximale diepgang van 4,30 meter. Behalve de aanpassing van de koppelbalken van de Bernhardbrug, is de ligging van de koppelbalk van de Willem-Alexanderbrug van belang.

De huidige koppelbalk beperkt de doorvaart tot een maximale diepgang van 4,10 meter. Aanpassing volgens de maximumvariant vereist een ligging op minimaal 4,70 meter diepte met bijbehorende bevaarbaarheid van maximaal 4,30 meter. Deze diepgang is voldoende om voorbereid te zijn op de huidige schaalvergroting in de binnenvaart. Het aantal coasters dat kan worden ontvangen wordt groter. Het scheepstonnage van te ontvangen coasters wordt verruimd tot ongeveer 2.300 ton.

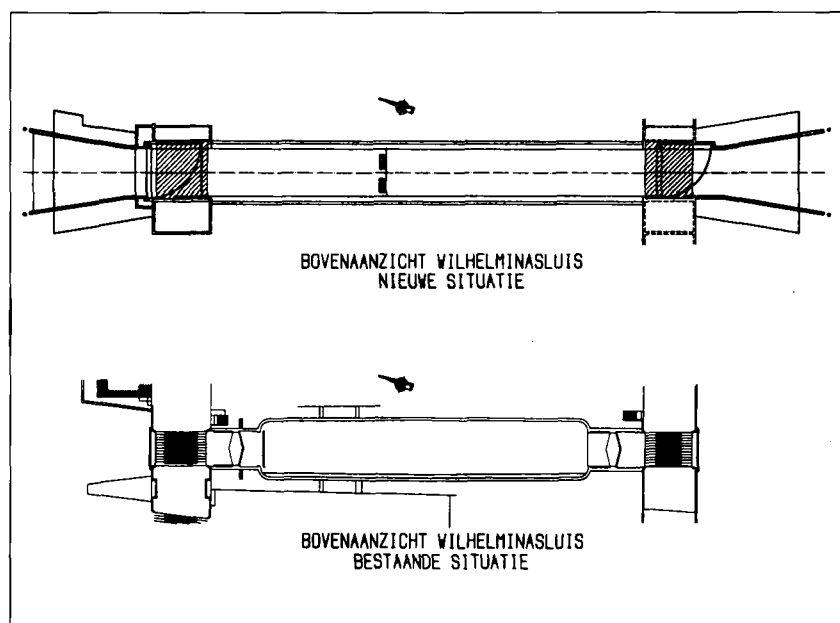
In de maximumvariant dienen de objecten in de Zaan, het sluiscomplex en de vele bruggen, in principe op 17 meter breedte te worden gebracht. Aanpassing van het sluiscomplex houdt in aanpassing van Wilhelminabrug, Bernhardbrug en en sluishoofden van de Wilhelminasluis tot 17 meter.

Met deze verruiming wordt geanticipeerd op toekomstige ontwikkelingen.

De schaalvergroting in de binnenvaart gaat het komend decennium immers nog gestaag door. Voor de Willem Alexanderbrug, de Julianabrug, de Clausbrug en de Beatrixbrug (Tapsloot) dient de huidige breedte van circa 14 meter te worden gebracht op 17 meter. Naar gelang de ouderdom en staat van dienst van de brug kan dit een volledige vervanging betekenen of een gedeeltelijke verbouw van de fundering, koppelbalken en het beweegbare brugdeel. Voor de spoorbrug en Coenbrug wordt de huidige breedte van 16 meter als acceptabel beschouwd. Hiermee wordt de bevaarbaarheid over de gehele route verruimd tot 16 meter gegarandeerd. Een verbreding van de sluishoofden naar

17 meter voorziet bovendien in een ruimere en veilige doorvaart. Tevens wordt het manoeuvreren door de sluis eenvoudiger, waarmee een kortere openingstijd van de Wilhelmina- en Beatrixbrug kan worden bereikt. De sluisdeuren worden onder de verbrede bruggen gepositioneerd, waardoor de lengte van de sluiscolk met ca. 30 meter toeneemt (zie afbeelding 7). Pas nadat alle bruggen over de Zaan op een breedte van minimaal 16 meter zijn gebracht, zal de gehele Zaan geschikt zijn voor bredere schepen (volwaardige klasse V).

Afbeelding 7 Afmetingen van de Wilhelminasluis



Bron: *Bouwtechnisch rapport aanpassing Wilhelminasluis, Bouwdienst RWS 1999*

Voor de maximum ontwikkelingsvariant wordt uitgegaan van een aanzienlijk ruimere bediening van de Wilhelminasluis en bruggen over de Zaan. De bediening kan plaats vinden door de inzet van extra personeel of een systeem van centrale afstandsbediening. Een systeem van centrale afstandsbediening dient serieus overwogen te worden. Met het oog op de groei van het scheepvaartverkeer over de Zaan die dan gerealiseerd kan worden, wordt een verruiming van de openingsmogelijkheden van de spoorbrug absoluut noodzakelijk geacht. In deze variant wordt derhalve uitgegaan van een forse verruiming van de minimale openingsmogelijkheid van 2x 10 minuten per uur.

S.4 Verwachte effecten

Het doel van het Plan van Aanpak is een verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan. Enerzijds om het goederenvervoer over de Zaan te continueren en zo mogelijk te vergroten, anderzijds om voorwaarden te scheppen voor economische groei voor de op de Zaan georiënteerde bedrijven.



In een onderzoek naar de relatie tussen de Zaan en de regionale economie zijn voor beide ontwikkelingsvarianten de economische implicaties nagegaan²²⁾. Hiervoor zijn gesprekken gevoerd met het verladend en vervoerend bedrijfsleven in de Zaanstreek (en daarbuiten) over de logistiek, de knelpunten rond de Zaan en de groeipotentie bij uitvoering van diverse verbeteringsmaatregelen. De bevindingen zijn vervolgens getoetst aan de visie van het regionale bedrijfsleven.

Bedrijven langs de Zaan kijken bij investeringen in de logistiek nadrukkelijk naar het lange termijn perspectief voor het grootschalig goederen-transport over de Zaan. Met name de onzekerheid over feitelijk te nemen maatregelen, leidt volgens het Zaanse bedrijfsleven tot gemiste kansen waar het gaat om meer vervoer over water. Alhoewel het vervoer over de Zaan de laatste jaren

toeneemt, voorzien enkele bedrijven een daling op termijn, indien maatregelen uitblijven.

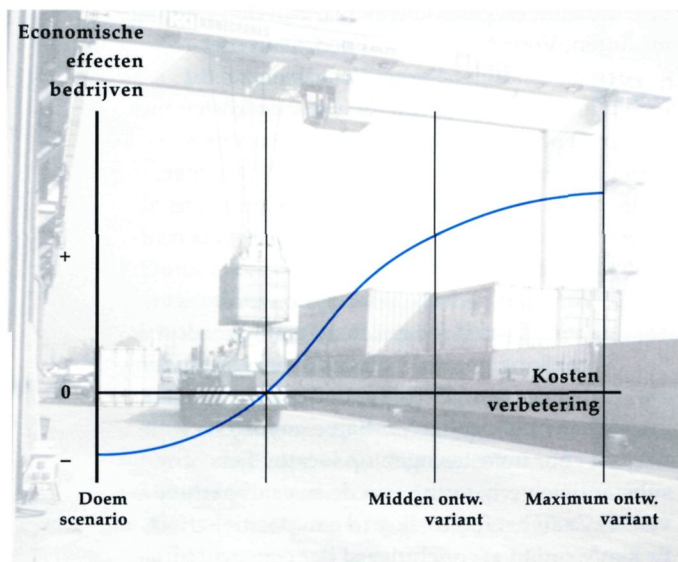
Voor de midden- en maximale ontwikkelings-variant kunnen de economische implicaties worden geschetst. Deze worden gerelateerd aan het zogenaamde doemscenario. Dit alternatief van 'niets doen' leidt op langere termijn tot een 'verwaarlozing' van het onderhoud aan de Zaan en mogelijk het niet meer bedienen van de spoorbrug over de Zaan. In afbeelding 8 zijn de verwachte economische effecten van beide varianten schematisch weergegeven.

Veel bedrijven geven aan dat een verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan de keuze voor de binnenvaart kan beïnvloeden. Een schaalvergroting in het transport kan zorgen voor een verlaging van de transportkosten met 10 tot 20%. Op termijn betekent dit een rentabiliteitsverbetering en een verbetering van de concurrentiepositie. Dit kan resulteren in een toename van de goederenstromen over de Zaan. Enkele recent gestarte investeringsprojecten door bedrijven zijn nog niet afhankelijk gesteld van uitvoering van de maatregelen uit het Plan van Aanpak. Niettemin komen vervolprojecten bij het uitblijven van positieve signalen geleidelijk aan onder druk te staan.



²²⁾ Economische betekenis van de Zaan, Buck Consultants International, 1997.

Afbeelding 8 Indicatief overzicht economische implicaties en varianten



Wanneer de gesignaleerde knelpunten niet worden aangepakt zal er een verlies optreden van vervoervolume. Volgens het doemscenario zal de groei bij de grote verladers volledig stil vallen, terwijl enkele grote bedrijven hun activiteiten op termijn gaandeweg zullen beëindigen. Het is onduidelijk in welk tempo dit gebeurt, zodat de jaarlijkse negatieve groei niet bepaald kan worden. Het onderzoek van Buck houdt rekening met een terugval in vervoerd volume over de Zaan van 4,0 mln. ton nu tot circa 2 miljoen op langere termijn (zie tabel 6). Wanneer de knelpunten rond de Zaan niet worden aangepakt zal het aantal vrachtautoritten toenemen. Een toename met 40.000 vrachtautoritten per jaar op een nu reeds overvol wegennet is niet denkbeeldig. Gelet op de situering van bedrijven leidt dit tot een forse toename van verkeersoverlast in het stedelijk gebied.

De huidige situatie geldt als referentiepunt. Op basis van het in 1997 uitgevoerde baggerwerk kan slechts een stabilisatie worden verwacht. Een groei in het vervoerd volume over de Zaan is dan niet aan de orde (zie tabel 6).

Voor de midden- en maximum ontwikkelingsvariant geven de ondernemers aan kansen te zien voor een toename in vervoerstromen over de Zaan. Een exacte calculatie van deze groei op lange termijn kan niet worden gegeven. Het onderzoek schetst wel een bandbreedte. Voor de midden variant is uitgegaan van een groei tussen

de gemiddelde groei voor het goederenvervoer per binnenvaartschip voor de Randstad en de (hogere potentiële) groei voor de Zaanstreek. Met een jaarlijkse groei van 2,4% tot 3,6% zal het uiteindelijk vervoerd volume over de Zaan uitkomen op 5,8 tot 7,3 miljoen ton.

In de maximum ontwikkelingsvariant wordt verondersteld dat geen enkele belemmering de groei over de Zaan in de weg staat. Bedrijven in de Zaanstreek worden geacht op grond van structureel lagere transportkosten, een groter aandeel in de marktgroei naar zich toe te trekken. Met een jaarlijkse groei van 3% tot 4% zal het vervoerd volume over de Zaan toenemen tot 6,5-7,9 miljoen ton

Voor de midden en maximum ontwikkelingsvarianten kan op basis van de vervoerd tonnage na 2000, resp. het aantal containers worden voldaan aan het criterium van hoofdvaarweg²³⁾, mits de verbeteringen daadkrachtig ter hand worden genomen.

Tabel 6 Vervoervolume over de Zaan, per variant

Varianten	Vervoervolume in 2015 (in miljoen ton per jaar)
Doemscenario (alternatief 'niets doen')	Ca. 2,0
Referentie	4,0
Midden ontwikkelingsvariant	6,6 (range 5,8-7,3)
Maximum ontwikkelingsvariant	7,2 (range 6,5-7,9)

Bron: *Economische betekenis van de Zaan*, Buck Consultants International, 1997
Verslag Werkgroep Economische betekenis van de Zaan, 1999
Coördinatiegroep Plan van aanpak de Zaan, 1999

Bij bulkgoederen vormen de transportkosten een belangrijk onderdeel van de prijs van het eindproduct. Een (forse) kostenreductie in het bulktransport kan aldus bijdragen aan het verbeteren van de marktpositie. Omgekeerd leiden hogere transportkosten tot een verslechtering van de marktpositie. Indien op termijn geen grootschalig binnenvaarttransport meer mogelijk is (het doemscenario 'niets doen'),

²³⁾ Als criterium voor hoofdvaarweg geldt een minimaal vervoerd tonnage van 5 miljoen of minimaal 10.000 containers.

zullen enkele bedrijven worden genoodzaakt de vestiging te sluiten. Dit betekent een direct verlies aan arbeidsplaatsen voor de bedrijven die in afhankelijk zijn van de Zaan. Maar, indirect zal dit ook gevolgen hebben voor de werkgelegenheid van toeleveringsbedrijven. Op basis van de interviews met de bedrijven is een inschatting gegeven van de te verwachten werkgelegenheidseffecten (zie tabel 7).

Tabel 7 Gevolgen voor de werkgelegenheid in de Zaanstreek, naar variant

Variant	Werkgelegenheid		
	Direct	Indirect	Totaal
Doemscenario (alternatief 'niets doen')	-1.600	-600	-2.200
Referentie	0	0	0
Midden ontwikkelingsvariant	+ 200	+ 100	+ 300
Maximum ontwikkelingsvariant	+ 300	+ 200	+ 500

Bron: Economische betekenis van de Zaan, Buck Consultants International, 1997
 Coördinatiegroep Plan van aanpak de Zaan, 1999



Acht bedrijven met in totaal duizend arbeidsplaatsen hebben aangegeven dat zonder binnenvaart over de Zaan de onderneming niet kan functioneren en genoodzaakt zal zijn de vestiging te sluiten. Voor nog eens vijf bedrijven met ongeveer zeshonderd arbeidsplaatsen zal dit leiden tot een stijging van de transportkosten met soms wel 50%. Dit betekent een aanzienlijke verslechtering van de concurrentiepositie, met wellicht op termijn inkringing of sluiting. De meeste grote verladingsbedrijven zijn onderdeel van een groter concern. Bij de beoordeling van de rentabiliteit van bedrijfsonderdelen wordt niet naar de rentabiliteit sec gekeken, maar wordt ook een vergelijking gemaakt met andere vestigingen binnen het concern. Teruglopende rendementen in de Zaanstreek zullen derhalve gevolgen hebben voor investeringen op locatie. Een substantiele verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan heeft omgekeerd een positief effect. Er kan worden geconcludeerd dat een structurele verbetering van de Zaan noodzakelijk is om de werkgelegenheid bij een aantal grote bedrijven in de Zaanstreek te behouden. Zelfs een kleine groei van werkgelegenheid is dan mogelijk.

Deze werkgelegenheidsgroei is toe te schrijven aan bestaande bedrijven. Wanneer in de Zaanstreek en de regio Alkmaar ruimte wordt geboden aan nieuwe binnenvaartgebonden bedrijfsvestigingen, zou een additionele groei in werkgelegenheid gerealiseerd kunnen worden. Ruimtelijke mogelijkheden hiervoor langs de Zaan en het Noord-Hollandsch Kanaal zijn beperkt. Te denken valt aan het terrein Noorderveld (Zaanstad) en toekomstige uitbreidingen in de Boekelermeer (Heiloo/Alkmaar). De aantrekkingskracht van dergelijke natte kavels voor nieuwvestiging zal mede worden bepaald door het concurrerende aanbod van deze terreinen elders in Nederland. Over het effect op de werkgelegenheid kan derhalve in het kader van deze verkenning geen uitspraak worden gedaan.

In 1999 is het economisch onderzoek uit 1996 geactualiseerd. Een 15-tal bedrijven is geconsulteerd over de volgende aspecten:

- Ervaringen op grond van de eerste verbeteringsmaatregelen uit het Plan van Aanpak;
- Huidig vervoerd tonnage, recente ontwikkelingen en factoren die van invloed kunnen zijn op het toekomstig vervoer over water;

- De invloed van een aanpassing van de Wilhelminasluis;
- Bereidheid om te participeren in lobby en eventueel (mede)-financiering van maatregelen.

In grote lijnen zijn de resultaten van het onderzoek uit 1996 nog valide. Duidelijk is dat vele bedrijven reeds anticiperen op een integrale uitvoering van het Plan van Aanpak. Een aanpassing van de Wilhelminasluis en bediening van sluis en bruggen op zondag zijn harde randvoorwaarden voor een substantiële groei van het vervoer over water. Voor een volledig overzicht van de actualisatie wordt verwezen naar bijlage 3.

De economische betekenis van de Zaan voor de recreatievaart is beperkter van omvang dan die voor de binnenvaart. De recreatievaart is evenwel een groeisector, die voor Zaanse bedrijven in met name de detailhandel en horeca extra omzet oplevert als gevolg van bestedingen van toervaarders aan de wal. Een verruiming van de openingstijden van bruggen en Wilhelminasluis kan tot een zekere groei in de recreatievaart over de Zaan leiden. De midden- en de maximum ontwikkelingsvariant komen beide tegemoet aan deze wensen. Indien bovendien de aanlegvoorzieningen langs de Zaan en de informatie aan bezoekers verbeterd worden, kan het aantal



bezoekers en de verblijfsduur van passanten flink toenemen. De economische neerslag van de uitvoering van het Plan van Aanpak (volgens de midden of maximumvariant) op de recreatievaart zou kunnen toenemen tot circa 1 miljoen gulden (bestedingen) en mogelijk enkele tientallen arbeidsplaatsen per jaar. Dit past uitstekend binnen het Toeristisch Plan Zaanstad met als kernthema watersport.

5.5 Globale kostenraming en planning

Kosten voor een verruimde bediening van bruggen en sluis

Een verruiming van de brug- en sluisbediening leidt tot hogere operationele kosten. In 1997 is de brugbediening verruimd. De hiervoor benodigde extra personele inzet leidt tot f 200.000,- aan jaarlijkse kosten. De midden ontwikkelingsvariant gaat ervan uit dat deze situatie wordt gecontinueerd. Het jaarlijks benodigde bedrag is voor het overzicht in tabel 8 gekapitaliseerd tegen een rentevoet van 6%, zijnde circa f 3 miljoen.



Tabel 8 Globale kostenraming van ontwikkelingsvarianten (in miljoenen)

	Midden variant	Maximum variant
Brugbediening ¹⁾	f 3	f 7 ²
Baggeren	f 7	f 20
Sluiscomplex		
• Wilhelminasluis	f 56	f 61
• Wilhelminabrug		
• Beatrixbrug		
Zaanbrug	f 28	f 30
Overige bruggen		
• W. Alexanderbrug	-	f 10
• Julianabrug	f 5	f 10
• Clausbrug	-	f 10
• Beatrixbrug (T)	-	f 30
Zinkers en duikers	-	f 10
Totaal	f 99	f 188

¹⁾ jaarlijkse kosten van inzet extra personeel zijn contant gemaakt
²⁾ bij invoering van een systeem van centrale brugbediening kan dit bedrag hoger worden

De meerkosten van een verruimde bediening volgens de maximum ontwikkelingsvariant zijn berekend op basis van de inzet van extra personeel. Dit betekent circa f 450.000,- extra jaarlijkse kosten. Gekapitaliseerd is dit f 7 miljoen. Indien door de betrokken partijen wordt besloten tot de invoering van een volledige centrale bediening op afstand, vervallen de extra arbeidskosten. Wel dient rekening te worden gehouden met een forse investering in het systeem van centrale bediening. Berekeningen uit 1997 duiden op een bedrag van circa f 8 miljoen. Uitbreiding in de richting van nachtbediening (24uursbediening) behoort dan tot de mogelijkheden. Nadere studie dient uit te wijzen of door technische innovaties een systeem van centrale bediening tegen lagere kosten mogelijk is.

Kosten voor oplossing van de baggerproblematiek

In 1997 heeft een eerste baggeronde plaatsgevonden voor een bedrag van f 4 miljoen. Dit is volledig door de regio gefinancierd. Hiervoor is

het meest urgente baggerwerk uitgevoerd. Dit vormt onderdeel van de referentiesituatie. Het ging hier niet om een integrale verbetering van de bevaarbaarheid. Het betrof achterstallig onderhoud.

Voor het baggeren in de midden of maximum ontwikkelingsvariant zal een aanzienlijk volume baggerspecie moeten worden geborgen. De kosten hiervan worden bepaald door de beschikbare stortlocatie. Uitgaande van de mogelijkheid van goedkope baggerstort (in het Plan van Aanpak is nog rekening gehouden met hoge kosten van een verwerking te Nauerna) worden de kosten geraamd op ca. f 7 miljoen voor de midden- en f 20 miljoen voor de maximum ontwikkelingsvariant.

Kosten van aanpassing van het sluiscomplex

De kosten voor aanpassing van het sluiscomplex van de Wilhelminasluis, de Wilhelminabrug en Beatrixbrug zijn gebaseerd op de kostenraming uit de technische verkenning van de Bouwdienst Rijkswaterstaat. In deze studie is de maximum ontwikkelingsvariant uitgewerkt. De kosten voor aanpassing bedragen ca. f 61 miljoen (inclusief BTW ²⁴⁾). Uitvoering volgens de midden ontwikkelingsvariant kost ± f 5 miljoen minder. Met de mogelijke toepassing van een lager BTW-tarief voor de gemeente Zaanstad is geen rekening gehouden. Dit zou kunnen leiden tot een kostenbesparing van om en nabij 10%.

Zaanbrug

De Zaanbrug betreft een gemeentelijke brug die in de periode tot 2010 voor groot onderhoud of vervanging in aanmerking komt. Een aanpassing in de zin van de midden- of maximumvariant betekent een ingrijpende inpassing die logischerwijs zou samenvallen met grootschalig onderhoud of zelfs volledige vervanging. Per saldo betekent dit een ingrijpende aanpassing ter plaatse waarbij een gedeeltelijke verplaatsing van brug en/of vaargeul in verband met de complexe Zaanbocht niet is uitgesloten. Aanpassing wordt voorlopig geraamd op f 30 miljoen. Het verschil tussen een uitvoering als midden- of maximumvariant is ongeveer f 2 miljoen.

²⁴⁾ Bron: Onderzoek verbouwing Wilhelminasluis, Bouwdienst RWS, 1999.

Overige bruggen

De overige bruggen voldoen in hun huidige afmetingen aan een uitvoering volgens de middenvariant. Groot onderhoud bij de Julianabrug leidt op korte termijn tot een investeringsopgave van *f* 5 miljoen. Uitvoering volgens de maximumvariant betekent verbreding en aanpassing van enkele koppelbalken van in ieder geval de Willem Alexanderbrug, Julianabrug, Clausbrug en Beatrixbrug (Tapsloot). Voor de Beatrixbrug lijkt op de middellange termijn een grootschalig verbouw aan de orde, tegen vergelijkbare kosten als de Zaanbrug. Voor de overige aanpassingen (verbreding van het beweegbare brugdeel en de fundering) kan met *f* 10 miljoen per object worden volstaan. Voor de spoorbrug en Coenbrug wordt de huidige breedte van 16 meter als acceptabel beschouwd.

Zinkers en duikers

De meerkosten voor het op diepte brengen van gas-, kabel- en waterzinkers spelen vooral in de maximumvariant. De kosten hiervoor bedragen circa *f* 600.000 tot *f* 800.000 per verdieping. In totaal wordt rekening gehouden met een bedrag van maximaal *f* 10 miljoen.

De eventuele uitbreiding van wacht- en ligplaatsen voor binnenvaartschepen is niet meegenomen in het kostenoverzicht.

Conclusie

Afhankelijk van de keuze voor één van beide ontwikkelingsvarianten, variëren de investeringskosten tussen *f* 99 miljoen en *f* 188 miljoen.

5.6 Voorkeursvariant

In de vorige paragraaf is een globaal kostenoverzicht gepresenteerd van de maatregelen, volgens de midden- en maximumvariant. De maatregelen richten zich op uiteenlopende deelproblemen rond de bevaarbaarheid van de Zaan. Gelet op de omvang van de benodigde investeringen lijkt een gefaseerde aanpak welhaast onontkoombaar. Voor de noodzakelijke prioriteitenstelling is al in het Plan van Aanpak 'Vaart in de Zaan!' een gemeenschappelijk streefbeeld vastgelegd.

De aanpassing van de Wilhelminasluis is van cruciaal belang in het geheel. De sluis ligt tussen de Voorzaan en de Zaan en is na de Dr. J.M. den Uijlbrug het eerste kunstwerk dat wordt gepasseerd, op weg naar de bedrijfslocaties aan

de Zaan. Het rendement in termen van voordelen voor passerende schepen is met andere woorden groot. Temeer daar de Wilhelminasluis momenteel, samen met de Zaanbrug het grootste knelpunt vormt. De doorvaarbreedte bij de sluishoofden en beide bruggen direct voor en na de sluis is 12 meter en is daarmee beperkter dan bij de overige bruggen. De kosten van een verbouw van de Wilhelminasluis zijn relatief hoog, maar hierbij is wel inbegrepen de vernieuwing van de Wilhelminabrug en Beatrixbrug. Het vormt daarmee een oplossing van drie knelpunten: zowel de sluis, als haar beide bruggen.

Een verbreding van de sluis voorziet in een ruimere en veilige doorvaart. Tevens wordt het manoeuvreren naar en in de sluis eenvoudiger. Dit resulteert niet alleen in een kortere openings-tijd, maar ook een grotere schutcapaciteit. Als gevolg van een beter toegankelijke én langere sluis-kolk kan een groter aantal schepen in één keer worden geschut. Dit betekent dat bij een groei van het vervoer over water de overlast voor het wegverkeer niet hoeft toe te nemen. Gelet op de lange levensduur van een infra-structureel kunstwerk als een sluis, dient bij een aanpassing voldoende geanticipeerd te worden op toekomstige ontwikkelingen. Het gaat om een investering voor een periode van minimaal 50 jaar. De meerkosten van een verbreding van sluis en bruggen tot 17 meter, ten opzichte van de 14 meter variant, zijn derhalve op jaarbasis betrekkelijk laag en worden gerechtvaardigd door de verwachte verdergaande schaalvergroting in de binnenvaart. Voor de Wilhelminasluis zijn er al met al voldoende argumenten om in de voorkeursvariant te kiezen voor een verbreding tot 17 meter en een waterdiepte van 4,70 meter. Investeren in de Wilhelminasluis op basis van een toekomstgerichte visie zal bijdragen in het vertrouwen van de regio in de (rijks)overheid en zal bijdragen in een gezond investeringsklimaat bij het regionale bedrijfsleven.

Bij de overige bruggen en de spoorbrug zijn er twee belangen in het geding. Naast vervoer over water gaat het hierbij om vervoer over de weg en per spoor. De gewenste ruimere doorvaarbreedte kan het beste worden ingepast in het bestaande programma voor onderhoud en vervanging. Vanuit het beleid te komen tot meer vervoer over water kan vervolgens worden bijgedragen in de kosten van een bredere oeververbinding.

Na de Wilhelminasluis vormt de Zaanbrug met een breedte van 12 meter de grootste belemmering voor een onbelemmerde doorvaart van de scheepvaart. Deze brug is technisch verouderd. Door de gemeente Zaanstad wordt momenteel gewerkt aan een kostenraming voor een nieuwe brug. Gelet op de breedte van de andere bruggen over de Zaan, bestaat er een voorkeur voor een doorvaarbreedte van 14 meter, overeenkomende met de middenvariant (zie tabel 8). De standaardkosten van een nieuwe Zaanbrug behoren, als gevolg van de urgente vervangingsnoodzaak, te worden gefinancierd uit de hiervoor gereserveerde middelen van de beherende instantie. Immers de bestaande Zaanbrug is financieel al volledig afgeschreven.

Alhoewel de Beatrixbrug bij de Tapsloot technisch gezien nog wel even meekan, is een aanpassing van de doorvaarbreedte van 14 naar 17 meter en verdieping van de koppelbalken niet mogelijk. Deze ingreep betekent de bouw van een volledig nieuwe brug. De vervanging zal dan ook gedekt moeten worden uit hiertoe gereserveerde middelen van de beherende instantie. Een volledige vervanging is niet op korte termijn aan de orde. Voor deze verkenning wordt voor de Beatrixbrug uitgegaan van de midden ontwikkelingsvariant.

Bij de overige bruggen is de huidige doorvaarbreedte 14 meter, waarmee zij voldoen aan de gewenste uitvoering volgens de middenvariant. Technisch gezien zijn de bruggen, met uitzondering van de Julianabrug, binnen de planperiode niet aan vernieuwing toe. De vervangingsbehoefte ligt verder in de toekomst. Een verbreding naar een doorvaarbreedte van 17 meter is bij deze bruggen nog wel technisch mogelijk. De hiervoor benodigde investeringen gaan, gelet op de omvang ervan, evenwel de draagkracht van het verkenningenrapport te boven. In de voorkeursvariant wordt voor deze bruggen derhalve uitgegaan van de een doorvaarbreedte van 14 meter.

Het baggeren in de middenvariant gaat uit van 1 meter baggeren, de maximumvariant van 1,5 meter. Baggeren volgens de maximumvariant rendeert op het moment dat de overige maatregelen uit het maximumvariant haar beslag heeft gekregen. Naar verwachting zal dit nog niet op korte- en middellange termijn het geval zijn. Het is derhalve niet zinvol om het baggeren volgens de maximumvariant op te nemen in de voorkeursvariant. Hetzelfde geldt voor de zinkers en duikers.

Een verbetering van de Zaan levert in termen van meer vervoer over water een hoog rendement. De economische baten voor de regio zijn aanzienlijk. Dit perspectief heeft bij alle bij het project betrokken partijen geleid tot de overtuiging dat gestreefd moet worden naar een gefaseerde uitvoering van het maximaal haalbare.

Samenvattend kan de voorkeursvariant als volgt worden samengesteld: verbouw van de Wilhelminasluis volgens de maximumvariant (17 meter brede doorvaart en waterdiepte van 4,70 meter). De Zaanbrug zal bij de komende vervanging worden verbreed tot 14 meter. Voor het baggeren wordt binnen de planperiode tot 2015 uitgegaan van de middenvariant. Voor verruiming van de brugbediening is eveneens de middenvariant het uitgangspunt. Het investeringsniveau volgens de voorkeursvariant komt hiermee op een bedrag van *f* 104 miljoen.

5.7 Relaties andere beleidsvelden

De beperkte bevaarbaarheid van de Zaan is niet alleen een verkeers- en vervoerprobleem, maar ook een economisch probleem. De verbeteringen in infrastructuur zijn voorwaardenscheppend voor de economische ontwikkeling. Deze relatie is ruimschoots verkend en in beeld gebracht. Daarnaast voorziet het project in de oplossing van een milieuprobleem. Een modal shift, ofwel een verschuiving van vervoer per vrachtauto naar vervoer per binnenvaartschip dringt tevens de uitstoot van schadelijke stoffen als NO_x, SO_x terug. Het baggeren in de Zaan levert een bijdrage aan de verwijdering van vervuild slib. Het aspect ruimtelijke ordening komt eveneens nadrukkelijk in beeld. Hierbij gaat het om de handhaving, reservering en planning van ruimte voor bedrijvigheid langs de Zaan en langs andere vaarwegen van het basisnet beroepsvaart in Noord-Holland (zie ook hoofdstuk 4.5).

Hiermee wordt verklaard waarom het project hoog op de agenda staat in de beleidsplannen verkeer en vervoer, economie, milieu en ruimtelijke ordening van rijk, provincie en gemeenten. De verantwoordelijkheden op deze deelterreinen zijn nogal divers. Er is gekozen voor een gezamenlijke aanpak vanuit de beleidsvelden verkeer en vervoer en economie. De omvang van de problematiek gaat de gemeentelijke verantwoordelijkheid als nautisch vaarwegbeheerder te boven. Bij de opstelling van

het Plan van Aanpak en dit Verkenningenrapport heeft de provincie een coördinerende rol. Inzet van de andere partners is vereist om een oplossing binnen bereik te brengen. Het bedrijfsleven heeft aangegeven bereid te zijn tot het maken van afspraken over benutting van de door de overheid gerealiseerde vaarwegverbetering. Uit economisch onderzoek blijkt dat de door het bedrijfsleven te verrichten investeringen in de periode tot 2015 een veelvoud bedragen van de kosten van de verbeteringen.

5.8 Procedures

Voor de dekking van de kosten van het project gelden bij de diverse betrokken organisaties verschillende financiële regelingen en procedures. Ten behoeve van dit Verkenningenrapport is de rijksprocedure maatgevend. In dit kader kan pas een principe (en hierna uitvoeringsbesluit) worden genomen, nadat een project is verkend en als planstudie onderzocht. Dit document dient ter promotie van de verkenning naar de planstudiefase.

Een aanpassing van de vaarweg (baggeren) en een aanpassing van de sluis kan binnen vigerende streekplankaders worden uitgevoerd. Voor zover het huidige bestemmingsplan een aanpassing zoals omschreven in de meest voor de hand liggende oplossing (midden- of maximum variant) niet mogelijk maakt, moet een Artikel 19 procedure Wet Ruimtelijke Ordening worden gevolgd.

Het Besluit Milieueffectrapportage (gewijzigd besluit 7 mei 1999, Staatsblad nr. 224) regelt welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn. In onderdeel C wordt in artikel 3.2 melding gemaakt van de activiteit 'Vergroting of verdieping van een hoofdwaterweg'. De Zaan is geen hoofdvaarweg en hiermee formeel niet m.e.r.-plichtig. Gelet op de bijzondere status van potentiële hoofdvaarweg is een ruimere opvatting in dit geval op zijn plaats. De m.e.r.-plicht geldt voor hoofdvaarwegen in geval dat of sprake is van een vergroting van het ruimteoppervlak met 20 procent of meer, of een structurele verdieping waarbij meer dan 5 miljoen meter³ grond wordt verzet. Aan geen van beide voorwaarden wordt voldaan. Ook in de ruimere interpretatie van de Wet zijn het verbouwen van de Wilhelminasluis en het baggeren van de Zaan geen m.e.r.-plichtige activiteiten.

In onderdeel D (opsomming m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten) wordt onder artikel 3 genoemd 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een vaarweg geschikt voor schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer'. Dit is voor de Zaan van toepassing. De beoordelingsplicht geldt voor de vaststelling van het eerste ruimtelijk plan dat in een aanleg, wijziging of uitbreiding voorziet. Het gaat hierbij om het bestemmingsplan, waarvoor het gemeentebestuur van Zaanstad het bevoegd gezag is.

De eventuele inrichting van de Poel als baggerstortlocatie is niet m.e.r.-plichtig. De oprichting van een inrichting bestemd voor het storten van baggerspecie is volgens artikel 18.3 van onderdeel C slechts m.e.r.-plichtig in die gevallen dat er sprake is van baggerspecie van klasse 3 of en 4 is én 500.000 m³ baggerspecie. Dit laatste is niet van toepassing. De capaciteit van het depot blijft onder de genoemde hoeveelheid.