

Rapport

Projectnummer: 364532

Referentienummer: SWNL0258728

Datum: 26-07-2021

Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling

Renovatie Koopvaarderschutsluis en Boerenverdrietsluis Den Helder

Definitief

Opdrachtgever:
Provincie Noord-Holland

Verantwoording

Titel	Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling
Subtitel	Renovatie Koopvaarderschutsluis en Boerenverdrietsluis Den Helder
Projectnummer	364532
Referentienummer	SWNL0258728
Revisie	D2
Datum	26-07-2021

Auteur	Cor van Duin
E-mailadres	cor.vanduin@sweco.nl

Gecontroleerd door	Matthijs Vrij Peerdeman
--------------------	-------------------------

Paraaf gecontroleerd



Goedgekeurd door	Lourens Hogenbirk
------------------	-------------------

Paraaf goedgekeurd



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Waarom een m.e.r.-beoordeling?	6
1.3	Doel van de aanmeldingsnotitie	6
1.4	Te volgen procedure	7
1.5	Leeswijzer	7
2	Kenmerken van het project	8
3	Plaats van de activiteit	10
4	Kenmerken van het potentiële effect	11
4.1	Bodem en water	11
4.1.1	Bodem	11
4.1.2	Water	12
4.2	Cultuurhistorie en archeologie	13
4.3	Natuur	13
4.4	Verkeer	15
4.4.1	Nautisch verkeer	15
4.4.2	Wegverkeer	16
4.5	Geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid	18
4.5.1	Geluid	18
4.5.2	Luchtkwaliteit	18
4.5.3	Externe veiligheid	18
5	Conclusie	18

1 Inleiding

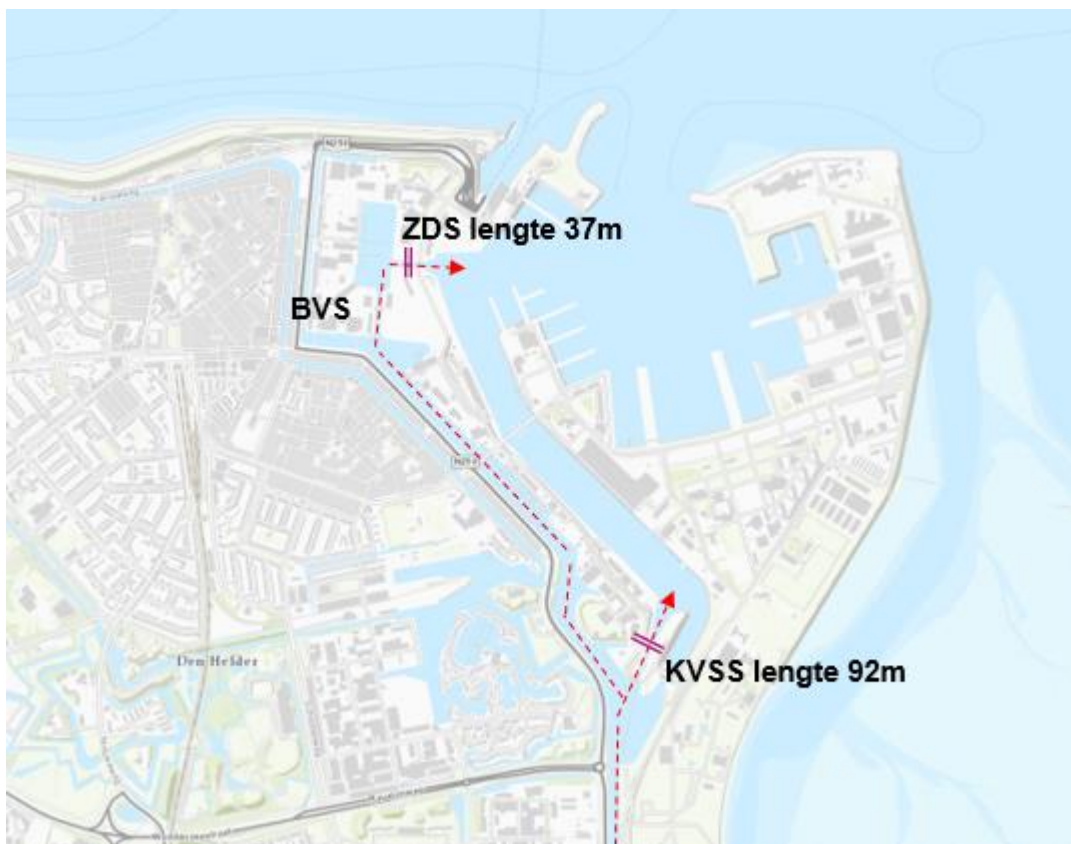
1.1 Aanleiding

Het Noordhollandsch Kanaal eindigt in Den Helder bij de Koopvaardersschutsluis (KVSS). Hier mondt het kanaal uit in de Waddenzee. De KVSS is in 1985 in gebruik genomen. Momenteel zijn de damwanden in de KVSS bijna aan het einde van de technische levensduur. Daarnaast is sprake van een versneld degradatieproces door anaerobe bacteriën (MIC). Dit betekent dat het staal van de damwanden en sluisdeuren langzaam wordt 'opgegeten'. Met deze wetenschap is de verwachte restlevensduur van de KVSS aanzienlijk verkort en moeten er tussentijdse herstelwerkzaamheden plaatsvinden. De damwanden van de Koopvaardersschutsluis dienen gerenoveerd te zijn voor het bezwijkmoment, uit onderzoek wordt verwacht dat dit moment 1 april 2023 is.

Diverse stakeholders pleiten niet alleen voor een gerenoveerde, maar ook langere en daardoor toekomstbestendigere KVSS. Dit verzoek is geaccepteerd door de provincie Noord-Holland, wat betekent dat de sluis van een CEMT IVa (RWS-klasse M6) naar een CEMT IVa (RWS-klasse M7) gaat. De kolk lengte van de sluis wordt daarmee verlengd van circa 93 meter (85 meter schutlengte) naar minimaal 115 meter, waardoor deze geschikt wordt voor schepen tot een lengte van 105 meter.

Een directe consequentie van de reconstructie van de KVSS is een stremming van de sluis voor het scheepvaartverkeer. Naar verwachting duurt dit zo'n zes maanden tot een jaar, afhankelijk van de staat van de sluis en de wijze van reconstructie. De KVSS is de enige sluis in de kop van Noord-Holland met een doorgang naar zee, waardoor er (zonder verdere maatregelen) in deze periode geen scheepvaart mogelijk is vanaf de Waddenzee naar het Noordhollandsch Kanaal en vice versa. Daarnaast is de haven van Den Helder niet in alle richtingen bereikbaar. Deze situatie is na een inventarisatie van provincie Noord-Holland onder stakeholders, zoals Port of Den Helder, Peterson en NAM economisch niet wenselijk gebleken.

Om de negatieve gevolgen van een reconstructie van de KVSS voor stakeholders zoveel mogelijk te voorkomen, wordt eventueel een omvaarroute via de Boerenverdrietsluis (BVS) en de Zeedoksluis (ZDS) ingesteld (zie Figuur 1-1).



Figuur 1-1 Omvaarroute verbinding Noordhollandsch Kanaal en Waddenzee. Bij de KVSS en ZDS ligt een schutsluis en bij de BVS ligt een keersluis

Deze omvaarroute zorgt ervoor dat het Noordhollandsch Kanaal bereikbaar blijft vanaf de Waddenzee en vice versa. Hetzelfde geldt voor de haven van Den Helder. Om de omvaarroute mogelijk te maken, moet de BVS worden omgebouwd van een keersluis naar een schutsluis. De beoogde (tijdelijke) kolk lengte is minimaal 93 meter (schutlengte 85 meter), waardoor de BVS geschikt wordt gemaakt voor de beroepsvaart die nu gebruikmaakt van de KVSS. Dit is een tijdelijke situatie die voortduurt zolang de KVSS wordt gerenoveerd. In de definitieve situatie heeft de BVS een schutlengte van circa 40 meter om kleinere schuttingen mogelijk te maken voor met name de recreatievaart.

In de eindsituatie wordt de KVSS in principe alleen nog gebruikt voor de beroepsvaart en de BVS voor de recreatievaart. Het bevoegd gezag wil daarnaast, in geval van een calamiteit of renovatie, de mogelijkheid hebben dat de beide sluisen (onder nader te bepalen voorwaarden) elkaars functie deels over kunnen nemen.

Voor de aanpassingen aan de KVSS en de BVS wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over het bestemmingsplan voor de KVSS en de BVS, moet worden getoetst of in het kader van deze ontwikkeling een milieueffectrapportage nodig is. Uit het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) volgt dat voor deze ontwikkeling een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd.

Voorliggend document vormt de aanmeldingsnotitie van de benodigde m.e.r.-beoordeling voor de aanpassing van de KVSS en de BVS. In dit inleidende hoofdstuk wordt aangegeven

waarom een m.e.r.-beoordeling wordt uitgevoerd, wat het doel is van de aanmeldingsnotitie en hoe de procedure verloopt.

1.2 Waarom een m.e.r.-beoordeling?

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) geeft aan of voor een project een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht van toepassing is. Voor de activiteiten die zijn opgenomen in de C-lijst van het Besluit m.e.r. geldt de zogenoemde m.e.r.-plicht. Deze activiteiten worden gekenmerkt door het feit dat zij over het algemeen belangrijke nadelige milieugevolgen hebben. Voor de activiteiten die zijn opgenomen in de D-lijst van het Besluit m.e.r. geldt de zogenoemde m.e.r.-beoordelingsplicht. Voor deze activiteiten geldt dat zij, afhankelijk van de omstandigheden, nadelige milieugevolgen kunnen hebben.

Uit de bijlage van het Besluit m.e.r. (activiteit D3.1 en D3.2, zie hoofdstuk 2) volgt dat de vaststelling van een bestemmingsplan een m.e.r.-plichtig besluit is, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling verplicht is.

1.3 Doel van de aanmeldingsnotitie

De m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te bepalen of er bij de voorgenomen activiteit (aanpassing KVSS en BVS) mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. In het kader van een m.e.r.-beoordeling wordt een aanmeldingsnotitie opgesteld. In een aanmeldingsnotitie wordt op objectieve wijze de informatie verzameld en gepresenteerd die voor deze afweging noodzakelijk is. Op basis van de informatie in de aanmeldingsnotitie besluit het bevoegd gezag (in dit geval gemeente Den Helder) of een uitgebreide m.e.r.-procedure nodig is. Bij een m.e.r.-beoordeling dient het bevoegd gezag expliciet te beoordelen of zij het noodzakelijk acht om de m.e.r.-procedure te doorlopen. Er kunnen twee uitkomsten zijn:

- belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen niet worden uitgesloten → er dient een m.e.r.-procedure te worden doorlopen;
- belangrijke nadelige milieugevolgen treden niet op → er wordt gemotiveerd aangegeven dat geen m.e.r.-procedure wordt doorlopen.

Het uitgangspunt bij deze beoordeling is dat in beginsel geen m.e.r.-procedure doorlopen hoeft te worden, tenzij sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' voor het milieu op basis waarvan een dergelijke procedure wel noodzakelijk moet worden geacht.

Deze 'belangrijke nadelige gevolgen' moeten worden beoordeeld op basis van het toetsingskader van *Bijlage III EU richtlijn milieubeoordeling projecten*. Het project dient te worden getoetst aan:

1. Kenmerken van de activiteit
 - a: Omvang van het project
 - b: Cumulatie met andere projecten
 - c: Gebruik natuurlijke hulpbronnen
 - d: Productie afvalstoffen
 - e: Verontreiniging en hinder
 - f: Risico op ongevallen
2. Plaats van de activiteit
 - a: Bestaand grondgebruik
 - b: Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied
 - c: Opnamevermogen milieu met aandacht voor specifieke gevoelige gebieden

3. Kenmerken van het potentiële effect
 - a: Bereik van het effect
 - b: Grensoverschrijdend karakter
 - c: Orde van grootte en complexiteit effect
 - d: Waarschijnlijkheid effect
 - e: Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect

1.4 Te volgen procedure

Deze aanmeldingsnotitie geeft het bevoegd gezag (gemeente Den Helder) de informatie die nodig is om te beoordelen of een m.e.r. nodig is voor de aanpassing van de KVSS en de BVS. Op basis van deze aanmeldingsnotitie dient het bevoegd gezag een beslissing te nemen of voor deze activiteit, omwille van belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen.

1.5 Leeswijzer

In deze aanmeldingsnotitie is de benodigde informatie opgenomen die nodig is voor de m.e.r.-beoordeling voor de aanpassing van de KVSS en de BVS. In deze inleiding is uitgelegd waarom een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd, wat het doel is van deze aanmeldingsnotitie en hoe de procedure verloopt voor de m.e.r.-beoordeling. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste kenmerken van het project beschreven. De ligging van het project wordt beschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt beschreven of het project nadelige milieugevolgen met zich meebrengt. Dit gebeurt door een beschrijving van de te verwachten effecten voor de thema's bodem, water, cultuurhistorie & archeologie, natuur, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Deze beoordeling leidt tot de conclusie of er aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn en of dit leidt tot het moeten opstellen van een milieueffectrapport. Deze conclusie is opgenomen in hoofdstuk 5.

2 Kenmerken van het project

Criteria	Beschrijving
Omvang van het project (relatie met drempel D lijst)	<p>Het voornemen (de aanpassing van de KVSS en de BVS) heeft betrekking op de volgende activiteiten uit het Besluit m.e.r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - activiteit D3.1 (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een binnenvaarweg), dit geldt voor beide sluisen. - activiteit D3.2 (de aanleg, wijziging of uitbreiding van werken inzake kanalisering of ter beperking van overstromingen, met inbegrip van primaire waterkeringen en rivierdijken), dit geldt alleen voor de KVSS. <p>Drempelwaarden activiteit D3.1 zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1°. kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer of 2°. een oppervlakte van 25 hectare of meer heeft. <p>Voor activiteit D3.1 geldt dat het gaat om een wijziging van een binnenvaarweg (er worden sluisdeuren toegevoegd/verplaatst en bij de KVSS is aan de noordzijde sprake van demping van water) die bevaren kan worden door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer.</p> <p>Voor activiteit D3.2 geldt geen drempelwaarde, waardoor de activiteit direct m.e.r.-beoordelingsplichtig is.</p> <p>Conclusie: het bovenstaande leidt tot de conclusie dat het project boven de drempelwaarden ligt. Voor dit project is daarom een 'formele' m.e.r.-beoordeling nodig.</p>
Cumulatie met andere projecten	In de directe omgeving zijn geen projecten bekend waarmee effecten kunnen cumuleren.
Gebruik natuurlijke hulpbronnen ¹	Er zijn geen natuurlijke hulpbronnen in het gebied aanwezig die invloed ondervinden van de voorgenomen activiteit. Voor het project wordt gebruik gemaakt van vernieuwbare natuurlijke hulpbronnen die van buiten het plangebied worden aangevoerd, zoals staal, (bak)steen en grond. Een andere locatie zal niet leiden tot minder gebruik van natuurlijke hulpbronnen.
Productie afvalstoffen ²	Bij de aanpassing van de KVSS en de BVS komt afval vrij. Dit materiaal wordt conform geldende wet- en regelgeving afgevoerd. In de gebruiksfase komen er bij de twee sluisen geen afvalstoffen vrij.

¹ Toelichting: Van gebruik van natuurlijke hulpbronnen kan sprake zijn als een ontwikkeling gevolgen heeft voor op, of in de nabijheid van, de locatie aanwezige natuurlijke hulpbronnen. Denk bijvoorbeeld aan de onttrekking van grondwater of het delven van grondstoffen zoals zand of klei. Ook het kappen van bos als leefomgeving voor dieren of recreatiegebied voor mensen valt hieronder. Dit criterium is vooral van belang bij industriële activiteiten.

² Afvalstoffen zijn stoffen (preparaten of voorwerpen) waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen (artikel 1.1, lid 1 Wet milieubeheer). Nadelige milieugevolgen kunnen ontstaan bij het vrijkomen van gevaarlijke afvalstoffen.

Criteria	Beschrijving
Verontreiniging en hinder	<p><u>Verontreiniging:</u> Tijdens de aanpassing van de KVSS en de BVS kan als gevolg van het bouwverkeer (aan- en afvoer van materiaal en materieel) en de werkzaamheden tijdelijk een beperkte en lokale verslechtering van de luchtkwaliteit optreden. De ontwikkeling zal verder niet leiden tot een andere vorm van verontreiniging.</p> <p><u>Hinder:</u> Tijdens de aanpassing van de KVSS en de BVS kan als gevolg van het bouwverkeer (aan- en afvoer van materiaal en materieel) en de werkzaamheden lokaal een beperkte verkeershinder, geluidhinder en trillingshinder optreden.</p> <p>In de periode dat de KVSS en de BVS worden aangepast zal het scheepvaartverkeer (beroepsvaart en recreatievaart) gebruik maken van de omvaarroute via de BVS. Het scheepvaartverkeer neemt niet toe, maar verplaatst zich circa 150 meter in westelijke richting. In de eindsituatie zal de recreatievaart gebruik maken van de BVS en de beroepsvaart van de KVSS. Omdat het totale scheepvaartverkeer niet toeneemt (wel vindt er een kleine verschuiving plaats in westelijke richting), zijn effecten op luchtkwaliteit en geluid beperkt.</p>
Risico op ongevallen	<p>Het voornemen heeft geen betrekking op en bevindt zich niet in de buurt van activiteiten en/of inrichtingen die extra risico's met zich meebrengen in het kader van externe veiligheid. Wel bevindt de KVSS zich binnen een militaire belemmeringszone. Binnen deze zone zijn nieuwe gebouwen niet toegestaan, werkzaamheden aan de KVSS zijn wel toegestaan. Er wordt daarom geen toename van het risico op ongevallen verwacht.</p>

3 Plaats van de activiteit

In de onderstaande tabel is, aan de hand van de criteria uit Bijlage III van de Europese Richtlijn, een overzicht gegeven van de locatietekens van het project.

Tabel 3-1 Locatietekens van het project

Criteria	Beschrijving
Bestaande grondgebruik	Het plangebied ligt binnen het stedelijk gebied van Den Helder, grenzend aan de Waddenzee. Momenteel wordt al het vaarverkeer naar het binnenwater (Noordhollandsch Kanaal) gesloten via de KVSS. De BVS functioneert in de huidige situatie als keersluis, bestaande uit twee kadeconstructies van stalen damwanden en metselwerk met aan de noordzijde een keersluis.
Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied	Er zijn op de plaats van het project geen bijzondere niet hernieuwbare natuurlijke hulpbronnen aanwezig.
Opnamevermogen milieu met aandacht voor wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, H/V richtlijngebieden, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingsdichtheid, landschappelijk historisch cultureel of archeologische gebieden van belang.	<p><i>Natuur</i></p> <p>Het plangebied ligt nabij het Natura 2000-gebied 'Waddenzee'. De KVSS ligt op circa 400 m afstand van de Waddenzee en de BVS ligt op circa 650 meter afstand van de Waddenzee. De Waddenzee bestaat uit een complex van diepe geulen en ondiep water met zand- en slibbanken waarvan grote delen bij eb droog vallen. Deze banken worden doorsneden door een fijn vertakt stelsel van geulen. Langs het vasteland en de eilanden liggen verspreid kweldergebieden, die door grote verschillen in vocht- en zoutgehalte bijdragen aan een zeer diverse flora en fauna.</p> <p><i>Landschap en cultuurhistorie</i></p> <p>Het plangebied van de KVSS herbergt geen bijzondere landschappelijke en geen cultuurhistorische waarden. Het plangebied van de BVS herbergt geen bijzondere landschappelijke waarden, wel heeft het bestaande sluishoofd architectonische en cultuurhistorische waarde.</p> <p><i>Archeologie</i></p> <p>De bodem in het plangebied (bij de kades/sluizen) is naar verwachting dusdanig verstoord in het verleden dat daar geen archeologische waarden meer te verwachten zijn.</p>

4 Kenmerken van het potentiële effect

4.1 Bodem en water

4.1.1 Bodem

Koopvaardersschutsluis

Bodem

Uit de resultaten van het verkennend bodemonderzoek (Sweco, 21-08-2019) blijkt dat aan weerszijden van de KVSS, zowel in de boven- als ondergrond als in het grondwater, geen verontreinigingen met de onderzochte stoffen zijn aangetoond die zijn genormeerd in de Wet bodembescherming (achtergrondwaarden/streefwaarden/interventiewaarden). De reconstructie zelf heeft geen negatief effect op de bodem. Belangrijk nadelige effecten op de bodem en het grondwater kunnen daardoor worden uitgesloten.

Waterbodem

Uit de resultaten van het waterbodemonderzoek (Sweco, 21-08-2019) kan worden geconcludeerd dat de waterbodemkwaliteit kan worden ingedeeld in klasse A of B. Op basis van de milieuhygiënische kwaliteit van de waterbodem is er geen noodzaak om baggerwerkzaamheden uit te voeren. Indien vanwege de reconstructie van de sluis het noodzakelijk is om de baggerspecie te verwijderen, dan moet rekening worden gehouden met de kwaliteit van de baggerspecie. Zowel de sliblaag als de vaste waterbodem zijn (overwegend) niet toepasbaar op landbodem. Maatgevende stoffen zijn tributyltin, minerale olie en/of PFAS.

In het opgeboorde slib en in de vaste bodem is geen asbestverdacht materiaal waargenomen; hierdoor wordt het niet waarschijnlijk geacht dat het slib asbest bevat in concentraties hoger dan 100 mg/kg.ds (interventiewaarde voor asbest). Omdat in de sliblaag en in de opgeboorde vaste bodem geen enkele bijmenging is waargenomen die kan duiden op de aanwezigheid van asbest, is het niet aannemelijk dat de sliblaag of vaste bodem verontreinigd is met asbest.

Indien voor de reconstructie van de KVSS baggerwerkzaamheden nodig zijn, dan wordt de vrijkomende baggerspecie afgevoerd/verwerkt conform de vigerende wet- en regelgeving. De reconstructie zelf heeft geen negatief effect invloed op de waterbodem. Belangrijk nadelige effecten op of als gevolg van het verwijderen van waterbodem kunnen daardoor worden uitgesloten.

Boerenverdietsluis

Bodem

Uit de resultaten van het verkennend bodemonderzoek (Sweco, 21-08-2019) blijkt dat aan weerszijden van het Boerenverdriet de bodemkwaliteit gelijk is. De opgebrachte zandlagen zijn niet verontreinigd. De geroerde ondergrond is overwegend licht tot matig verontreinigd met zware metalen. Aan weerszijden van het Boerenverdriet is een kleilaag in de ondergrond aanwezig. Deze kleilaag is sterk verontreinigd met lood. Tijdens het onderzoek zijn geen asbestverdachte bodemlagen aangetroffen. Het aanwezig betongranulaat bevat geen asbest. Het grondwater is licht tot matig verontreinigd met zware metalen (zink en lood).

Indien voor de reconstructie van de BVS grond wordt afgegraven, dan wordt de vrijkomende grond afgevoerd/verwerkt conform de vigerende wet- en regelgeving. De reconstructie zelf heeft geen negatief effect invloed op de bodem. Belangrijk nadelige effecten op de bodem en het grondwater kunnen daardoor worden uitgesloten.

Waterbodem

Uit de resultaten van het waterbodemonderzoek (Sweco, 28-08-2019) kan worden geconcludeerd dat zowel de sliblaag als de vaste waterbodem (overwegend) sterk zijn verontreinigd met zware metalen en/of PCB's. In de sliblaag en in de vaste bodem is geen PFAS gemeten. Het was fysiek niet mogelijk om de sliblaag op een zinvolle manier te onderzoeken op asbest. Visueel is in het opgeboorde slib en in de vaste bodem geen asbestverdacht materiaal waargenomen. Omdat elders in de aangrenzende Jachthaven Willemsoord wel asbest in de sliblaag aanwezig is, is het aannemelijk dat ook in het slib ter plaatse van de BVS asbest aanwezig is. De sliblaag in het Boerenverdriet dient als asbestverdacht te worden beschouwd.

Indien voor de reconstructie van de BVS baggerwerkzaamheden nodig zijn, dan wordt de vrijkomende baggerspecie afgevoerd/verwerkt conform de vigerende wet- en regelgeving. De reconstructie zelf heeft geen negatief effect invloed op de waterbodem. Belangrijk nadelige effecten op of als gevolg van het verwijderen van waterbodem kunnen daardoor worden uitgesloten.

4.1.2 Water

Sinds 1 november 2003 is het verplicht plannen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening te toetsen op water. Het doel van deze watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen. In de uitgevoerde watertoets (Sweco, 08-01-2021) is onder andere ingegaan op de aspecten oppervlaktewater en grondwater. Onderstaand zijn de belangrijkste conclusies weergegeven.

Waterveiligheid

De KVSS is onderdeel van de primaire waterkering en heeft daarmee ook een waterkerende functie. Tijdens de werkzaamheden wordt de primaire kerende functie van de KVSS gewaarborgd. Dit wordt gedaan door de bouwkuipwand zodanig hoog uit te voeren dat extreme situaties kunnen worden gekeerd. De exacte hoogte wordt afgestemd met het waterschap. Belangrijk nadelige effecten kunnen daardoor worden uitgesloten.

Oppervlaktewater (zoutindringing)

Koopvaardersschutsluis

In de toekomstige situatie is de KVSS minimaal 30 meter langer en zal er per schutting meer zout water worden meegevoerd naar het Noordhollandsch kanaal. Het aantal schuttingen neemt echter af omdat de recreatievaart via de BVS wordt geschat. Netto zal dit naar verwachting gunstig uitwerken voor de zoutindringing richting de Kooybrug, eveneens vanwege de grotere onderlinge afstand tussen de Kooybrug en de BVS (Sweco, 8 januari 2021).

Boerenverdrietsluis

Tijdens de renovatiefase (beroepsvaart en recreatievaart) en in de toekomstige gebruikssituatie (alleen recreatievaart) is sprake van verschillende mate van zoutindringing. Om de zoutindringing te beperken wordt de BVS smaller uitgevoerd, daarbij wordt wel rekening gehouden met de minimale doorvaartbreedte van de beroepsvaart die afhankelijk is van de BVS. Om negatieve effecten van zoutindringing, met name in relatie tot de zoetwatervoorziening van het bollengebied, te voorkomen wordt een intensief monitoringsprogramma opgezet. Mochten negatieve effecten optreden, dan zal naar bevinding van zaken worden gehandeld. Mogelijke oplossingen zijn in dat geval:

- spuien via BVS ter terugdringing zoutindringing;
- schutten met pompen: zoet water in de sluisolk pompen en/of sluisolk leegpompen naar buitenwaterzijde;

- ZDS als zoutschut buffer gebruiken;
- bellenscherm (in het verleden bij KVSS aanwezig geweest, maar buiten gebruik gesteld).

De meest geschikte oplossing wordt in samenspraak met HHNK gezocht indien zich onverhoopt negatieve effecten voordoen. Belangrijk nadelige effecten op de waterkwaliteit kunnen, eventueel door het nemen van maatregelen, worden uitgesloten.

4.2 Cultuurhistorie en archeologie

Koopvaardersschutsluis

De huidige KVSS is op 8 mei 1985 in gebruik genomen en is niet aangemerkt als object van cultuurhistorische waarde. De KVSS ligt in het gebied dat tot aan de jaren 60 deel uitmaakte van het water van het Nieuwe Diep. Ter plaatse van de KVSS bestaat de bodem uit opgespoten, geroerde grond. Binnen het plangebied zijn de relevante archeologische niveaus naar verwachting reeds 'opgeruimd', eerst door de eroderende werking van het water, en vervolgens door de velerlei werkzaamheden ten tijde van de aanleg van de sluis. Belangrijk nadelige effecten op cultuurhistorische en archeologische waarden kunnen daardoor worden uitgesloten.

Boerenverdietsluis

De zone rond het bestaande sluishoofd van de BVS is reeds volledig vergraven. Er worden daarom geen archeologische waarden meer verwacht. Het bestaande sluishoofd (de gemetselde muren met gedenkstenen) heeft architectonische en cultuurhistorische waarde. Deze waarden worden zoveel mogelijk in stand gehouden. Indien de ingrepen ten zuiden van het sluishoofd slechts bestaan uit het vervangen van de bestaande kade, dan worden ook daar geen effecten verwacht. De bodem bij de kades is naar verwachting reeds door eerdere vervangingen verstoord zodat daar geen archeologische waarden meer te verwachten zijn. Belangrijk nadelige effecten op cultuurhistorische en archeologische waarden kunnen daardoor worden uitgesloten.

4.3 Natuur

Om de effecten van de aanpassing van de KVSS en de BVS op natuur in beeld te brengen is een verkennend natuuronderzoek (Sweco, 18-01-2021) uitgevoerd. Onderstaand zijn de belangrijkste conclusies weergegeven.

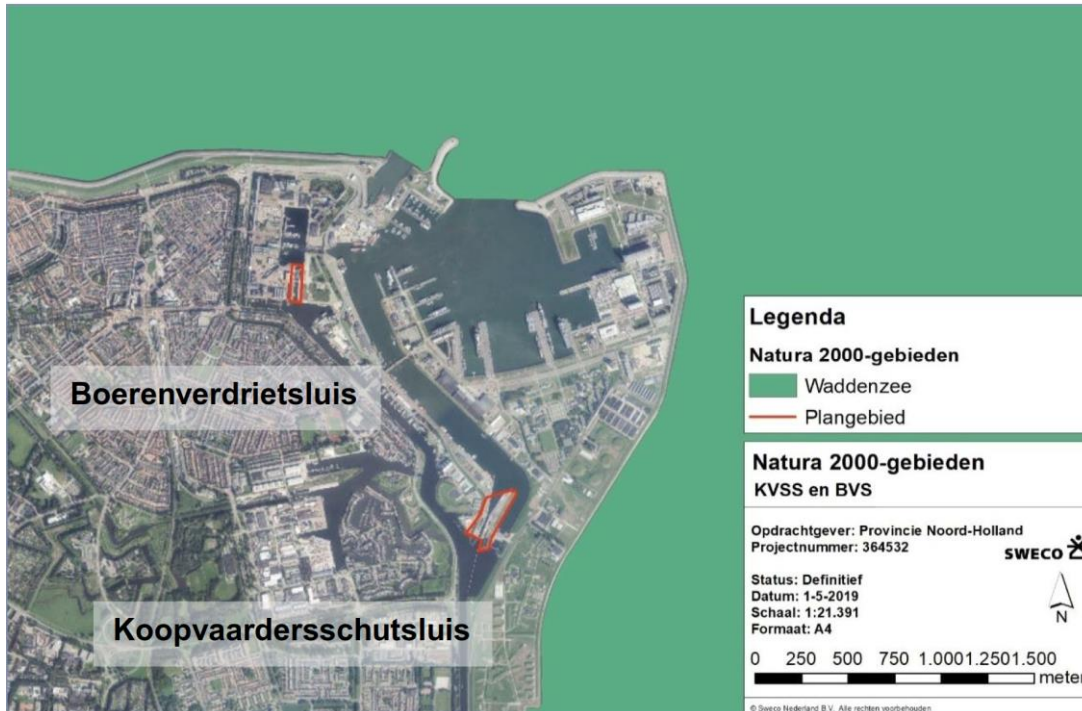
Wet natuurbescherming

Natura 2000-gebieden

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied, wel ligt het plangebied in de nabijheid van Natura 2000-gebieden. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied betreft de Waddenzee (zie Figuur 4-1). De voorgenomen werkzaamheden hebben mogelijk effect op beschermde natuurwaarden van het Natura 2000-gebied als gevolg van een verandering in stikstofdepositie in de realisatiefase. Om het effect van de werkzaamheden en het gewijzigde vaarverkeer (uiteindelijke plansituatie en tijdelijke omvaarroute) op het Natura 2000-gebied in kaart te brengen is een AERIUS-berekening en een ecologische beoordeling (Sweco, 29-01-2021) uitgevoerd. Uit de ecologische beoordeling blijkt dat er geen sprake is van permanente effecten (deze komen niet boven een depositiewaarde van 0,00 mol N/ha/jr uit). Wel is sprake van tijdelijke stikstofdepositie van 0,06 mol N/ha/jr op enkele habitattypen in nabijgelegen Natura 2000-gebied. Geconcludeerd wordt dat deze stikstofdepositie niet leidt tot een ecologisch aantoonbare aantasting van de kwaliteit of tot oppervlakteverlies van stikstofgevoelige habitattypen. Significant negatieve effecten zijn daarmee uitgesloten.

Bovendien geldt dat per 1 juli 2021 de Stikstofwet van kracht is geworden. Als gevolg daarvan worden bouw- en sloopwerkzaamheden en werkzaamheden voor het aanleggen,

veranderen en verwijderen van een werk, vrijgesteld van natuurvergunningplicht voor het aspect stikstofdepositie. De vrijstelling geldt voor tijdelijke stikstofemissies en niet voor structurele stikstofemissies in de gebruiksfase. Derhalve is het voornemen niet vergunningplichtig in het kader van de Wnb.



Figuur 4-1 Ligging van het plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebied Waddenzee

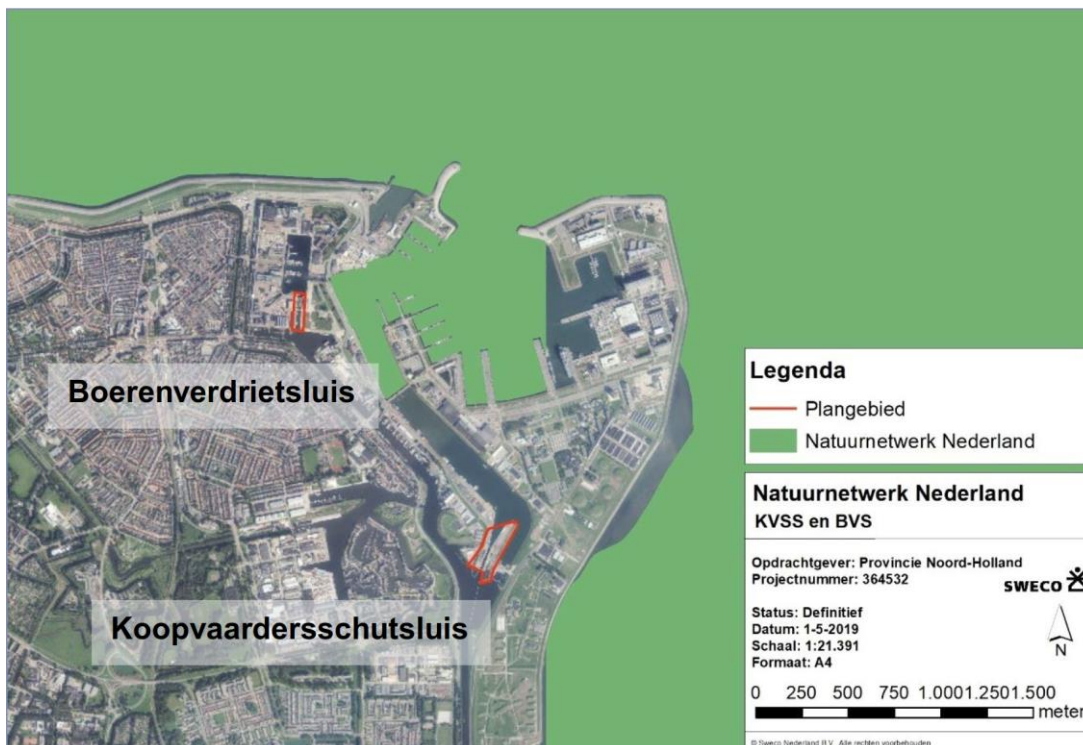
Soortenbescherming

De sluisen (KVSS en BVS) en het kanaal zijn mogelijk geschikt als foerageergebied en/of vliegroute van onder andere de meervleermuis, watervleermuis en ruige dwergvleermuis. De voorgenomen werkzaamheden hebben daardoor mogelijk effect op beschermde vleermuissoorten. Nader onderzoek wordt uitgevoerd naar de aanwezigheid van foerageergebieden en/of vliegroutes van vleermuizen. Mogelijk negatieve effecten op broedvogels worden met maatregelen voorkomen. Dit betreft een broedvogelcontrole op het moment dat tijdens het broedseizoen werkzaamheden plaatsvinden aan bomen en struweel in het plangebied. In geval van heiwerkzaamheden wordt een zogenoemde zachte start toegepast bij het heien van iedere paal of iedere keer dat de heihamer opnieuw in bedrijf gaat. Er wordt dan gestart met een laag vermogen dat geleidelijk toeneemt. Hierdoor krijgen de aanwezige zeezoogdieren en vissen de mogelijkheid het gebied te ontvluchten. Door de werkzaamheden uit te voeren volgens een ecologisch werkprotocol worden effecten voorkomen.

Natuurbeleidskaders

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied ligt niet in Natuurnetwerk Nederland (NNN). De KVSS ligt op circa 400 m afstand van het NNN en de BVS ligt op circa 160 m van een natuurgebied binnen het NNN (zie Figuur 4-2). Het NNN kent in de provincie Noord-Holland geen externe werking. Een nee-tenzij toets is daarom niet noodzakelijk.



Figuur 4-2 Ligging van het plangebied ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland

Gebieden met natuurwaarden buiten het NNN

De voorgenomen werkzaamheden hebben geen effect op beschermde gebieden met natuurwaarden buiten het NNN gelegen. Er is geen nader veldonderzoek en/of effectonderzoek noodzakelijk.

4.4 Verkeer

4.4.1 Nautisch verkeer

Door de renovatie van de KVSS (incl. verlenging naar CEMT klasse 4 scheepvaart) en de BVS wijzigen de vaarroutes van de scheepvaart (zie Figuur 4-3). Na renovatie wijzigt ook de vaarroute voor de recreatievaart. Deze gaat in de eindsituatie via de Van Kinsbergenbrug, de jachthaven Willemsoord en de Zeedoksluis (zie oranje lijn in Figuur 4-3). Met het SIVAK-model is onderzocht wat de passeertijd is van bovenstaande routes, en wanneer bruggen die de vaarwegen kruisen open gaan voor de scheepvaart, wat hinder oplevert voor het wegverkeer.



Figuur 4-3 Vaarroutes scheepvaart

Parallel aan het nautisch verkeersonderzoek, is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de omvaarroute op het wegverkeer en mogelijke oplossingsrichtingen (zie paragraaf 4.4.2). Bij het wegverkeersonderzoek zijn de brugopeningen gehanteerd die voortkomen uit het onderzoek nautisch verkeer. Het wegverkeersonderzoek bekijkt wat de impact is van het aantal brugopeningen en de duur ervan op het verkeer en de doorstroming van het wegverkeer door Den Helder.

Renovatiefase

Om de omvaarroute te kunnen gebruiken dienen de ligplaatsen in de Jachthaven Willemsoord tijdelijk te worden verplaatst of afgeschermd. Door het gebruik van hoofd- en boegschroeven zullen namelijk dermate hoge golven en stroming ontstaan, dat veilig afmeren van recreatievaart niet verantwoord is. In het onderzoek is ook gekeken naar de bevaarbaarheid van de vaarweg Koopvaardersbinnenhaven Zuid en Koopvaardersbinnenhaven Noord. Hierbij is geconcludeerd dat deze vaarwegen niet geschikt zijn voor recreatievaart (in verband met de veiligheid; voor de beroepsvaart gelden deze binnenhavens als enkelstrooksprofiel waarbij oplopen of kruisen/passeren niet mogelijk is). Door het instellen van een omvaarroute wordt een doorgang gecreëerd voor zowel beroeps- als recreatievaart. In een normale situatie (reguliere week) heeft de beroepsvaart gemiddeld 54 minuten nodig om de KVSS en de Vice Admiraal Moormanbrug te passeren. Bij het gebruik van de omvaarroute wordt dit 164 minuten voor het passeren van de bruggen Zeedoksluisbrug en Van Kinsbergenbrug, en de Zeedoksluis en BVS. De vertraging is, naast het passeren van objecten, ook te wijten aan de nauwe doorvaart, waardoor er op de vaarwegvakken niet gepasseerd mag worden door beroepsvaart. Ook voor de recreatievaart wordt de omvaarroute langer. Aangezien de recreatievaart en beroepsvaart elkaar op de vaarwegvakken wel kunnen passeren, is voor de recreatievaart de vertraging gedurende een reguliere week gemiddeld tweemaal zo lang (van 53 naar 98 minuten).

Toekomstige gebruikssituatie

In de toekomstige situatie (na renovatie) worden de beroepsvaart en recreatievaart gescheiden. De recreatievaart gaat in de toekomst via de BVS en Zeedoksluis naar het Nieuwe Diep en de beroepsvaart gaat via de KVSS naar het Nieuwe Diep. De vaartijd voor de beroepsvaart wordt daardoor gemiddeld circa 6 minuten korter ten opzichte van de huidige situatie. Voor de recreatievaart neemt de vaartijd met gemiddeld 15 minuten toe door de langere vaarroute. De toename van de vaartijd is te wijten aan het passeren van meer objecten, namelijk de Van Kinsbergenbrug, Boerenverdrietsluis, Zeedoksluis en Zeedoksluisbrug.

Samenvattend kan worden gesteld dat tijdens de renovatiefase er een aanzienlijke vertraging optreedt voor zowel de beroeps- als recreatievaart. Dit is echter een tijdelijk effect. In de toekomstige situatie treedt er voor de (tijdsgebonden) beroepsvaart een tijdswinst op van circa 6 minuten. Voor de (niet tijdsgebonden) recreatievaart neemt de vaartijd met circa 15 minuten toe door de langere vaarroute. Al met al kan daardoor geconcludeerd worden dat belangrijk nadelige effecten op het nautisch verkeer naar verwachting niet optreden.

4.4.2 Wegverkeer

Om de mate van hinder voor auto- en vrachtverkeer te onderzoeken is een verkeersonderzoek uitgevoerd (Sweco, 04-09-2019). In het verkeersonderzoek is met behulp van een model onderzocht wat de effecten zijn van de situaties zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Renovatiefase

In de huidige situatie is de N250 een drukke verbinding tussen de N99, N9 en de TESO veerhaven. Voor de reguliere werkdagen is onderzoek gedaan naar de ochtend- en de avondspitsperiode. Hieruit blijkt dat het wegennet voldoende restcapaciteit kent om de extra brugopeningen op te kunnen vangen. Weliswaar kan tijdens een brugopening de rijtijd met enkele minuten oplopen, de gemiddelde rijtijd in de spitsperiode neemt met maximaal 2 minuten toe.

In perioden met grote toe- en afstroom van recreatief verkeer richting TESO is er sprake van een 'veerbootproblematiek' en een bereikbaarheidsprobleem voor Den Helder. Het onderzoek toont aan dat door de alternatieve vaarroute die tijdens de renovatie van de KVSS is ingesteld via de BVS, meer vertraging ontstaat op de N250. Dit is het geval op de traditioneel drukke momenten, zoals een zomerdag en een vrijdagmiddag voor Pinksteren of Pasen. De toe- en afstroom van en naar TESO zorgt op deze momenten voor veel extra verkeer op de N250. Dit extra verkeer, samen met de extra openingen van de Van Kinsbergenbrug, dragen bij aan de extra vertraging die kan oplopen tot gemiddeld 30 minuten waarbij de maximale vertraging uitkomt op een uur. De meeste vertraging wordt waargenomen in de rijrichting van zuid naar noord.

Gemiddelde vertraging in minuten N250

	Noord-Zuid		Zuid-Noord	
	0-situatie	Omvaarsituatie	0-situatie	Omvaarsituatie
Vrijdagmiddag regulier (14:00-16:00)	3	3	5	6
Ochtendspits regulier (07:00-09:00)	3	3	2	4
Zomermiddag (14:00-16:00)	7	22	6	30
Avondspits regulier (16:00-18:00)	4	4	3	3
Vrijdagmiddag voor Pinksteren (14:00-16:00)	9	11	15	30

De wachtrijen vanuit het Havengebied (Nieuwe Diep) tot aan de N250 nemen ook toe in lengte. Het verkeer vanuit de Haven ondervindt ook hier extra hinder van de extra openingen van de Van Kinsbergenbrug. Toename van de vertraging is met name te verwachten in de drukke perioden (vrijdagmiddag en zomerdag). De extra vertraging loopt op met 7 minuten tot gemiddeld 10 minuten.

Toekomstige gebruikssituatie

Door het wijzigen van de vaarroute van het recreatieve scheepvaartverkeer verslechtert door de brugopeningen de doorstroming op de N250 ten opzichte van de huidige vaarroute. Dit komt voornamelijk tot uiting op de drukke 'recreatiedagen' met veel vaarverkeer en recreatief wegverkeer (onder andere richting TESO). De gemiddelde vertraging kan hierdoor toenemen met ruim 10 minuten tot gemiddeld 26 minuten in de meest drukke periode (vrijdag voor Pinksteren). In de spitsperioden op reguliere werkdagen is het verschil in vertraging door de gewijzigde vaarroutes nauwelijks merkbaar.

Samenvattend kan worden gesteld dat tijdens de renovatiefase er met name vertraging optreedt op de traditioneel drukke momenten, zoals een zomerdag en een vrijdagmiddag voor Pinksteren of Pasen. De vertraging kan dan oplopen tot gemiddeld 30 minuten. Tijdens de gebruikssituatie kan de vertraging in de meest drukke periode toenemen met ruim 10 minuten. Al met al kan daardoor geconcludeerd worden dat belangrijk nadelige effecten op het verkeer naar verwachting niet optreden.

4.5 Geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid

4.5.1 Geluid

Tijdens de renovatiefase gaat zowel de beroeps- als recreatievaart tijdelijk via de BVS. Door de toename van het scheepvaartverkeer zal de geluidbelasting op de woningen aan de westzijde van de N250 (Binnenhaven) vermoedelijk licht toenemen. In de huidige situatie wordt de Koopvaardersbinnenhaven echter ook al gebruikt door beroeps- en recreatievaart, gezien de nautische bedrijvigheid en jachthavens/watersportverenigingen in het gebied. In de toekomstige situatie gaat alleen de recreatievaart via de BVS, ook in dat geval zal sprake zijn van een lichte toename van de geluidbelasting op de naastgelegen woningen. De toename van de geluidbelasting is naar verwachting beperkt en zal daardoor naar verwachting niet leiden tot belangrijk nadelige milieueffecten.

4.5.2 Luchtkwaliteit

De achtergrondwaarden van stoffen waaraan getoetst wordt in het kader van luchtkwaliteit liggen in Den Helder en omgeving ruimschoots onder de grenswaarden. Voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (Pm₁₀) geldt een grenswaarde van 40 µgr/m³. Voor ultra fijnstof (Pm_{2,5}) geldt een grenswaarde van 25 µgr/m³. Volgens de Atlas van de leefomgeving (www.atlasleefomgeving.nl) liggen de actuele concentraties van NO₂ en Pm₁₀ in het plangebied achtereenvolgens op de 25 µgr/m³ en op 4.7 µgr/m³ (d.d. 12 november 2019). Voor Pm_{2,5} zijn alleen de concentraties uit 2017 beschikbaar. Toen gold een achtergrondwaarde van 9.1 µgr/m³. Met het oog op het verschil tussen de grenswaarden van bovengenoemde categorieën stoffen en de achtergrond waarden, kan worden gesteld dat de omvaarroute en de toekomstige situatie naar verwachting niet zullen leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied. Belangrijk nadelige effecten op de luchtkwaliteit worden niet verwacht.

4.5.3 Externe veiligheid

De ontwikkeling ziet niet op het realiseren van een risicobron of een risicogevoelig object. Het is momenteel al toegestaan om kegelschepen (gevaarlijke stoffen) via de BVS en de KVSS te transporteren. De gemeente Den Helder heeft al in een eerder stadium geconcludeerd dat dit risico aanvaardbaar is. Op het gebied van externe veiligheid worden daarom geen belangrijk nadelige effecten verwacht.

5 Conclusie

In deze notitie zijn de milieueffecten als gevolg van de aanpassing van de KVSS en de BVS beschreven. Uit de effectbeschrijving blijkt dat de aanpassingen niet leiden tot belangrijk nadelige milieueffecten. Er is daarom geen noodzaak tot het uitvoeren van een uitgebreide m.e.r.-procedure.