

## Memo

---

Onderwerp: Vooroverleg reactie bestemmingsplan Koopvaardersschutsluis en Boerenverdrietsluis 2021  
Projectnummer: 364532  
Referentienummer: Memo vooroverlegreacties bp KVSS en BVS.docx  
Datum: 23-07-2021

---

Ten behoeve van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro is de conceptversie van het ontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan instanties. Gelet op het aantal betrokkenen bij de renovatie van de Koopvaardersschutsluis, is gekozen voor een brede inventarisatie. De volgende partijen zijn benaderd en in de gelegenheid gesteld om te reageren.

### Instantie

- Provincie Noord-Holland
- Hoogheemraadschap Noordhollands Noorderkwartier
- Veiligheidsregio Noord-Holland Noord
- Liander
- Gasunie
- PWN
- Rijkswaterstaat
- RCE
- RCE Daan
- Omgevingsdienst NHN
- Defensie
- NAM
- NAM 2
- Podh
- Havenmeester
- Rijkshavenmeester

De volgende partijen hebben te kennen gegeven geen inhoudelijke opmerkingen te hebben ten opzichte van het plan.

- Liander
- Gasunie

Van de instanties die een inhoudelijke reactie hebben gegeven, volgt hierna een samenvatting en een reactie.

### **Hoogheemraadschap**

#### *Toelichting*

Pagina 11/43: Er wordt gesteld dat het 'mogelijk' is dat de omvaarroute via de BVS en ZDS gaat. Dit staat vast toch?

#### *Reactie en consequentie voor het bestemmingsplan*

Dit is afhankelijk van de resultaten van de aanbesteding en het definitieve ontwerp. Als uit de bouwteamfase blijkt dat er een uitvoeringswijze bestaat, waarmee een omvaarroute niet benodigd is, dan kan het zo zijn dat de omvaarroute vervalt. Dit heeft geen consequenties voor het bestemmingsplan. Die gaat uit van het scenario dat een omvaarroute benodigd is en daarmee een aanpassing van de BVS noodzakelijk is. Indien de omvaarroute niet noodzakelijk is, en daarmee aanpassingen aan de BVS komen te vervallen, kan gemeente

Den Helder besluiten wijzingen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan terug te draaien. De opmerking leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

Pagina 13/43: De SVIR wordt genoemd als kader op rijksniveau. Naar mijn weten is deze per 11 september 2020 vervangen door de NOVI.

*Reactie en consequentie voor het bestemmingsplan*

Tot aan de invoering van de Omgevingswet blijft de SVIR van kracht. De opmerking leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

Pagina 34/43: Door de versmalling van de Boerenverdrietsluis zal een deel van de boezem gedempt worden. Er wordt gesteld dat dit niet leidt tot een verlies aan berging leidt. De vervolgens gegeven reden lijkt niet te kloppen. Graag zien wij die geschrapt, gevolgd door de tekst dat een mogelijke compensatie afhankelijk is van het uiteindelijke sluisontwerp.

*Reactie en consequentie voor het bestemmingsplan*

Deze wordt geschrapt. In de bouwteamfase wordt het ontwerp van de boerenverdrietsluis getoetst aan de effecten op eventuele waterdemping. Wanneer inzicht is in de gevolgen hiervan, zullen deze met HHNK worden besproken. Er zal in de bouwteamfase een strategie worden bedacht voor compensatie van de eventuele demping thv de BVS. De opmerking leidt tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Zie hieronder:

*Het versmallen van de kolk van de BVS heeft een demping van de watergang tot gevolg. Een mogelijke compensatie is afhankelijk van het uiteindelijke sluisontwerp en zal, na overleg met het hoogheemraadschap, in een watervergunning worden vastgelegd.*

Pagina 34/43: Er wordt gesteld: 'In de verschillende fasen van het project (bouwphase KVSS, alle scheepvaart via BVS; in de operationele fase alleen recreatievaart door de BVS) is sprake van een verschillende mate van zoutindringing'. Is de zoutindringing in elke verschillende fase onder de gestelde norm (huidige zoutindringing)? We zien graag opgenomen dat de zoutindringing in elke afzonderlijke fase van het project onder de norm blijft.

*Reactie en consequentie voor het bestemmingsplan*

Correct, dit is vastgelegd als eis. De haalbaarheid hiervan is aangetoond in de notitie zoutindringing, de daadwerkelijke uitvoering hiervan wordt in de bouwteamfase uitgewerkt. Hier ligt een kans om in overleg met HHNK de zoutindringing verder terug te dringen in plaats van enkel de huidige zoutindringing te behouden, bijvoorbeeld door maatregelen te nemen bij beide sluisen. De opmerking leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

Opmerking 2:

De eenheden in deze bijlage lijken met regelmaat niet te kloppen. De zoutindringing van rond de 100.000 m3 wordt op pagina 8 onder kopje 3.1 gesuggereerd als een volume per zomer. Later in de document blijkt het om een volume per tij te gaan. 100.000 m3/tij Is de juiste eenheid.

*Reactie en consequentie voor het bestemmingsplan*

Correct, het is inderdaad per tij. In de tabel in bijlage 2 waar naar wordt verwezen staat het wel goed. Het rapport van de zoutindringing is in juli 2020 reeds afgestemd met het waterschap. Voornoemde leidt tot geen aanpassingen aan het bestemmingsplan.

Algemeen 1: Er wordt gesteld dat indien de zoutindringing te hoog blijkt, de belangen dan afgewogen worden om vervolgens te besluiten in hoeverre schutten nog mogelijk is. Ik denk dat hier vooraf afspraken over gemaakt moeten worden. De belangen staan daar recht tegenover elkaar, het is goed om dan een plan van aanpak te hebben.

*Reactie en consequentie voor het bestemmingsplan*

De opmerking wordt ten aanzien van het bestemmingsplan voor kennisgeving aangenomen. Hierover worden in de bouwteamfase afspraken gemaakt met het Hoogheemraadschap. De opmerking leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

Algemeen 2: Er is geen plankaart opgenomen in het huidige bestemmingsplan voor de toekomstige situatie omdat er nog een ontwerp gemaakt moet worden. Op deze plankaart dienen de bestemming water en waterkering opgenomen te worden zoals ze nu beschreven in huidig vigerend beleid.

*Reactie en consequentie voor het bestemmingsplan*

HHNK is betrokken bij de implementatie van de omvaarroute. Tijdens de bouwteamfase zal het ontwerp nader uitgewerkt worden. Het resultaat kan aan HHNK worden voorgelegd. Voor het planologisch kader is slechts van belang dat er zicht bestaat op verschillende mogelijke oplossingen om de zoutindringing te reguleren. Hierin is uitgegaan van enige flexibiliteit, zodat wij afwijkende ontwerpen niet opnieuw een ruimtelijke procedure doorlopen hoeft te worden. De opmerking leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

**Rijkshavenmeester**

Pagina 1: Waarschijnlijk zal in de definitieve situatie, na aanpassing van de KVSS, de recreatievaart via de BVS blijven varen. De te varen routes zijn aangegeven in Figuur 1-1). Een besluit hierover is nog niet genomen. Op pagina 6 staat echter: *2.2.3 Toekomstige situatie: In de toekomstige situatie wordt de 'huidige route' door de nieuwe Koopvaarderschluis alleen nog maar toegankelijk voor beroepsvaart. De recreatievaart zal voortaan door de 'omvaarroute' nieuwe Boerenverdrietsluis – Zeedoksluis varen.* Dit spreekt elkaar dus tegen.

Het is v.w.b. de nautische veiligheid onwenselijk dat de recreatie alleen nog via de ZDS zou kunnen varen. Recreatie die de ZDS uitvaart komt in een onoverzichtelijke 90 graden bocht aan de verkeerde kant het vaarwater op en dan ook op een plek waar diverse offshore schepen veel van steiger wisselen.

Verder heeft Sweco het aantal scheepvaartbewegingen erg laag ingeschat: Met de radarteller kom ik op ruim 18.000 scheepvaartpassages t.h.v. de Moormanbrug per jaar. Daarvan zijn er in 2020 globaal 3100 passages geweest bij de Koopvaarderschluis van schepen die > 32 meter (overwegend beroepsvaart). Voor de stadszijde betekent dit een forse toename van brugopeningen.

*Reactie en consequentie voor het bestemmingsplan*

Het bestemmingsplan schrijft niet voor dat in de toekomst recreatievaart alleen nog via de Boerenverdrietsluis mag passeren. Beide sluisen blijven in planologisch opzicht bevaarbaar voor de recreatievaart. Net als HHNK is de Rijkshavenmeester betrokken bij het

implementatieplan voor de omvaarroute. Zorgen omtrent de nautische veiligheid worden in dat kader geborgd.

Voor de scheepvaartpassages zijn gegevens gebruikt die komen uit RWS IVS90 model van 2018 en 2017 jaar voor KVSS. In 2018 waren er 12.951 scheepvaartpassages en in 2017: 12.321. Dit klopt ook met de telgegevens. Mogelijk zijn in de gegevens van de Rijkshavenmeester meer bewegingen bij de Moormanbrug meegenomen. Dit betreft de schepen die gebruiken maken van de kades langs Het Nieuwe Diep maar niet doorvaren naar de KVSS. Deze bewegingen waren niet bekend tijdens uitvoering van het onderzoek en zijn niet mee genomen in het SIVAK model. Verder zijn in SIVAK drie verschillende periodes van het jaar uitgevoerd en geen heel jaar. Dit kan mogelijk een vertekend beeld oproepen hebben, maar deze werkwijze is nog wel representatief. De Rijkshavenmeester is betrokken bij het implementatieplan voor de omvaarroute. Voorgaande wordt echter niet planologisch geregeld. De opmerking leidt derhalve niet tot aanpassingen aan het bestemmingsplan.

### **Omgevingsdienst**

Landbodem: de opsomming van de onderzoeken is niet volledig.

#### *Verkennd landbodemonderzoek*

De opsomming van uitgevoerde bodemonderzoeken en saneringen is niet volledig. De genoemde VOCl-verontreiniging is inderdaad vóór het aanbrengen van de sluisdeuren uitgevoerd. Hiervan is een evaluatierapport opgesteld door Grondslag (03-11-2015, 23134). De verontreiniging is geheel ontgraven.

In 2018 is een gedeelte van de oostelijke kade uitgespoeld in het Boerenverdriet. Infrasoil heeft met een notitie bodemkwaliteit Buitenveld van 15 oktober 2018 de verwachte bodemkwaliteit van het uitgespelde materiaal aangegeven: licht tot sterke verontreiniging met zware metalen; er wordt geen asbest verwacht. De kade is hersteld met nieuwe grond. Het weggespoelde materiaal is waterbodem geworden.

#### *Waterbodem*

Aanvullende sanering. Conclusie tekst is akkoord.

#### *Ecologie:*

Op dit moment lopen er twee procedures.

1. De vergunning Wet natuurbescherming bij de provincie Noord Holland (gemandateerd aan de OD NHN).
2. De bestemmingsplanwijziging bij de gemeente Den Helder

#### Ad 1)

Uit de aangeleverde stukken blijkt dat in de aanlegfase de berekende depositie waarde hoger is dan de norm, namelijk 0,06 mol/ha/jaar. Voor het verlenen van een vergunning Wet natuurbescherming kan een beroep gedaan worden op de zogenaamde "Lijn 1 redeneerlijn". *"De inzet van materieel gedurende het jaar betreft in feite het telkens verschuiven van bestaande bronnen naar nieuwe locaties. Het inzetten van dit materieel op een nieuwe locatie in Nederland kan op zichzelf tot een minieme lokale tijdelijke depositieverhoging leiden, maar dergelijk lage deposities zijn niet te lokaliseren (RIVM, 2019). Een beperkte tijdelijke toename van 0,05 mol/ha/jaar of minder gedurende maximaal 2 jaar kan nooit van invloed zijn op de omvang en ruimtelijke verdeling van de depositiedeken als gevolg van de jaarlijkse inzet van al het zich in Nederland bevindende materieel. Een tijdelijke toename van 0,05 mol/ha/jaar of minder kan daarmee geen*

*significante gevolgen hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van stikstofgevoelige habitats.*

De berekende depositiewaarde is lager dan bovenstaande toename van 0,05 mol/ha/jaar gedurende twee jaar. Het bevoegd gezag geeft naar verwachting op basis van de "Lijn 1 redeneerlijn" een positieve afwijzing bij de vergunningaanvraag. Bovenstaande redeneerlijn is nog niet getoetst door de rechter, waardoor er een juridische onzekerheid is of deze lijn standhoud.

#### Ad 2)

Wanneer de Handreiking Voortoets Stikstof van BIJ 12 als leidraad wordt genomen voor het toetsen van het bestemmingsplan geldt onderstaande

*Op grond van de AERIUS-resultaten kunnen significant negatieve gevolgen van een plan of project op voorhand uitgesloten worden als het plan of project niet leidt tot een depositietoename op een stikstofgevoelig habitatype of leefgebiedtype waar de KDW (bijna) wordt overschreden. De Voortoets bestaat dan enkel uit een beschrijving van de uitgangspunten van de emissieberekening, de AERIUS-resultaten en de conclusie dat significante gevolgen zijn uitgesloten.*

*Indien er wel sprake is van stikstofdepositie als gevolg van het plan of project op stikstofgevoelige habitats, met een (naderende) overschrijding van de KDW, geeft de AERIUS-berekening alleen niet altijd uitsluitel. Er kunnen situaties zijn waarbij toch eveneens op voorhand geconcludeerd kan worden dat significante effecten zijn uitgesloten. Daarom kan na interpretatie van de AERIUSresultaten, de Voortoets aangevuld worden met een analyse van aanvullende, objectieve gegevens.*

In dit geval is er sprake van stikstofdepositie op gevoelige habitats met een overschrijding van de KWD (namelijk 0,06 mol/ha/jaar voor de Duinen Den Helder-Callantsoog en 0,03 mol/ha/jaar voor de Waddenzee) en zijn significante effecten niet uitgesloten. De AERIUS resultaten dienen dus aangevuld te worden tot een volwaarde voortoets. In een voortoets mogen alleen definitieve conclusies over het ontbreken van significante gevolgen worden getrokken op basis van objectieve gegevens zoals gegevens en conclusies uit beheerplannen en de daarin opgenomen gebiedsanalyses, kennisdocumenten voor Natura. Gezien de juridische onzekerheid is voor de besluitvorming met betrekking tot de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan een ecologische beoordeling noodzakelijk.

Echter op pagina 12 van dezelfde Handreiking Voortoets Stikstof staat in voorbeeld 6 vermeld dat de vuistregel<sup>\*)</sup> zowel bij projecten als bij plannen (zoals bestemmingsplannen en provinciale inpassingsplannen) toepasbaar is.

<sup>\*)</sup>Vuistregel; De analyse kan worden beschreven in de Voortoets indien het gaat om tijdelijke depositie - op een (naderend) overbelast stikstofgevoelig habitat - ten gevolge van de inzet van materieel ten behoeve van de aanlegfase, van ten hoogste 0,05 mol stikstof per hectare per jaar, gedurende maximaal 2 jaar, of een equivalent hiervan. Dat betekent dat de totale stikstofvracht als gevolg van het project nooit meer dan 0,1 mol stikstof per hectare kan bedragen gedurende de looptijd van het project. Met 'equivalent' wordt bedoeld dat het project ook bijvoorbeeld 0,03 mol/ha/j gedurende 3 jaar of 0,1 mol/ha/j gedurende 1 jaar mag veroorzaken. In alle andere gevallen ligt een Passende Beoordeling voor de hand.

#### Kortom

Op basis van de Handreiking Voortoets Stikstof is voor de tijdelijke depositie de gehanteerd redeneerlijn voldoende, de houdbaarheid is juridisch onzeker. Voor een zorgvuldige besluitvorming met betrekking tot de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is mijn inziens een voortoets met ecologische beoordeling noodzakelijk

*Reactie en consequentie voor het bestemmingsplan*

De opmerkingen ten aanzien van het verkennend landbodemonderzoek zijn verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan. De tekst is gewijzigd in:

*In een eerder stadium heeft het bureau Grondslag onderzoek verricht naar het voorkomen van vluchtige organische chloorkoolwaterstoffen in de bodem. Deze verontreiniging is in zijn geheel ontgraven. Hiervan heeft zij een evaluatierapport opgesteld (kenmerk 23134, d.d. 03-11-2015). In 2018 is een gedeelte van de oostelijke kade van de BVS uitgespoeld in het Boerenverdriet. Infrasoil heeft met een notitie bodemkwaliteit Buitenveld van 15 oktober 2018 de verwachte bodemkwaliteit van het uitgespoelde materiaal aangegeven: licht tot sterke verontreiniging met zware metalen; er wordt geen asbest verwacht. De kade is hersteld met nieuwe grond. Het weggespoelde materiaal is waterbodem geworden. Ten behoeve van de werkzaamheden aan de BVS is opnieuw beoordeeld of de milieuhygiënische bodemkwaliteit van het plangebied voldoet aan de eis van financiële uitvoerbaarheid en uit oogpunt van volksgezondheid en milieu aanvaardbaar mag worden geacht voor het beoogde gebruik.*

De opmerking ten aanzien van de waterbodem wordt ter kennisgeving aangenomen en leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Naar aanleiding van de opmerkingen van de Omgevingsdienst op het stikstofonderzoek, is een voortoets uitgevoerd. Op 7 juli 2021 heeft de Omgevingsdienst hier een reactie op gegeven en die luidt als volgt:

*“De ecologische beoordeling voor dit project is onvoldoende bevonden om op basis hiervan te concluderen dat er geen significant negatieve effecten zijn en dat er een vergunning verleend kan worden. Er wordt in het rapport bijna overal gesteld dat de kwaliteit van het habitatype goed is en dat de toename zo klein is dat er geen effecten kunnen optreden. Dit is echter onvoldoende.*

*Aan de andere kant is er geen vergunning nodig voor dit project omdat er alleen in de aanlegfase gedurende 1 jaar sprake is van een kleine, tijdelijke toename van 0,06mol. Hierdoor valt het project onder lijn 1 en ook met ingang van de nieuwe wetwijziging geldt er geen vergunningplicht voor dit project.*

*Op basis van de overgelegde informatie en onze overwegingen stellen wij aldus vast dat er geen vergunning noodzakelijk is voor wat betreft het onderdeel Stikstof cq. Gebiedenbescherming van de Wnb.”*

Voorname opmerkingen worden besproken met de Omgevingsdienst. Voor nu worden geen wijzigingen doorgevoerd in de Voortoets 1) omdat deze besproken wordt met de Omgevingsdienst en 2) omdat deze overbodig is geworden met de inwerkingtreding van de Stikstofwet per 1 juli 2021. Het volgende is dan ook opgenomen in het bestemmingsplan:

*Voorts 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 en wordt het project uitvoerbaar geacht.*



## RCE

- Neem tijdelijke mechanisatie als uitgangspunt voor de bestaande deuren
- Mocht er toch permanent gemechaniseerd moeten worden heeft het zeker voor de cultuurhistorisch waardevolle geklonken ebeuren de nadrukkelijke voorkeur dit via de bestaande constructie (bovengrond) te doen. (dus optie 1 niet optie 2)

### Electrificering van de bestaande sluisdeuren

Voor de electrificering van de bestaande sluisdeuren staat nog een vraag open of deze aanpassing in de eindsituatie ook noodzakelijk is. Dit is afhankelijk van het aantal grote schepen dat dan gebruik zal maken van de sluis en dus de historische deuren gebruikt zullen moeten worden.

Het electrificeren van de historische deuren kan op twee manieren:

1. De eerste optie is een motor te plaatsen op bestaande aandrijving plaatsen. Daarbij moet aandacht zijn voor veiligheidsaspecten in verband met bewegende delen. Extra hekwerken, afdekkappen zorgen daarmee voor extra verrommeling. Het advies zou daarbij zijn om hekwerken toe te passen die passend zijn bij de uitstraling van de historische sluisdeuren.
  2. de tweede optie is ombouwen met een drijfstaag die lager ligt en mechanisering onder maaiveld zoals bij de nieuwe sluishoofden. Daarbij zou de aandrijving op maaiveld overbodig worden. Deze optie is vanuit cultuurhistorisch opzicht minder wenselijk.
- Heldere afleesbaarheid tussen oud en nieuw, was vanaf het begin het uitgangspunt in onze adviezen. Dat zie ik ook terug in het stuk. Tegelijkertijd wordt inkleding van de nieuwe verhoging 'in materiaal als bestaand' genoemd. Nogmaals het advies hier mee op te passen, juist deze materiaal keuze kan het oud/nieuw onderscheid vertroebelen en het robuuste werf karakter aantasten.



algemeen: onderscheid tussen oud en nieuw



hoogteverschil naar kolkwanden in zelfde materiaal als bestaand maaiveld

- Nogmaals het advies bij het zoeken naar oplossingen voor dit soort ontwerpvragestukken en materialisering keuzes, aansluiting te zoeken bij keuzes die elders op Willemsoord worden gemaakt. In dat verband: Inge heeft een nieuwe impuls gegeven aan het expliciet maken van 'Willemsoord principes' die hier hopelijk handvatten in kunnen bieden. Ik adviseer bij de uitvraag in elk geval de voorwaarde op te nemen dat bij keuzes voor materialisering en precieze vormgeving afstemming wordt gezocht met wat er elders op de werf gebeurt.

### Reactie en consequentie voor het bestemmingsplan

Voorgaande opmerkingen hebben geleid tot aanpassingen aan de bijlage 'Cultuurhistorisch onderzoek BVS'. Deze is opnieuw als bijlage bijgevoegd bij het bestemmingsplan.