

Raadsvragen

Beantwoording van de schriftelijke vragen, gesteld door de fractie Behoorlijk Bestuur voor Den Helder & Julianadorp betreffende omvaarroute

Aan de leden van de Gemeenteraad

Op 6 januari 2022 heeft de fractie Behoorlijk Bestuur voor Den Helder & Julianadorp onder verwijzing naar artikel 36 van het reglement van orde voor de vergaderingen van de raad, de navolgende vragen gesteld over omvaarroute, het antwoord vindt u onder de vraag:

- 1. *Wat is momenteel de stand van zaken met betrekking tot de voortgang van de inrichting van de omvaarroute?***

Op 28 oktober is door ons een vervolgoopdracht verstrekt aan PoDH in het kader van het door haar te verzorgen vaarwegmanagement ten tijde van de ingebruikname van de omvaarroute. Veel onderzoek is nodig vooruitlopend op de inrichting van die route. De opdracht concentreert zich op het Uitvoeren van proefvaarten; Het aanvragen van een Watervergunning voor de Zeedoksluis, Scheepvaartverkeersplanning (ivm dynamische bloktijden), Wegverkeerssessies (met het oog op de te waarborgen bereikbaarheid van de haven via de Van Kinsbergenbrug), Onderzoek naar uitspoeling Flaneerkade en Afstemming met het Bouwteam van de PNH. Dit laatste punt in verband met het onderzoek binnen dit bouwteam naar de verwachte duur en frequentie van de stremming van de Koopvaardersschutsluis ten tijde van de renovatie. Dit is van invloed op de treffen maatregelen op de omvaarroute.
- 2. *Hoe wordt de raad betrokken bij de besluitvorming over de renovatie van de Koopvaardersschutsluis en de daaraan gekoppelde verbouw van de Boerenverdrietsluis?***

Betrokkenheid van de raad zal plaatshebben via de vaststelling van het aan te passen bestemmingsplan.
- 3. *Graag vernemen wij de reden van stopzetten van de inrichting van de omvaarroute en op welke wijze en met welke opdracht de werkzaamheden worden hervat door de Port of Den Helder.***

Zie onder vraag 1.: Daar is derhalve geen sprake van.
- 4. *Komt er nog een investeringsbesluit over, van, voor de proefvaart langs het hele traject van de route en moet er nog een MER (milieueffectrapportage) komen?***

Uit eerder onderzoek is gebleken dat de aanpassingen niet leiden tot belangrijk nadelige milieueffecten. Er is daarom geen noodzaak tot het uitvoeren van een uitgebreide m.e.r.-procedure.
- 5. *Moet er dan ook een volledige risico analyse worden uitgevoerd?***

Zie beantwoording vraag 4.
- 6. *Is het bestemmingsplan (2012) voldoende om van de keersluis een schutsluis te gaan maken? Of moet er na 10 jaar een nieuw bestemmingsplan komen?***

In beginsel past de ombouw van de keersluis binnen de huidige bestemmingsplannen. Tegelijkertijd vallen de sluis en de kades onder 2 verschillende bestemmingsplannen met kleine onderlinge verschillen in de aanduidingen. Het vaststellen van één nieuw bestemmingsplan draagt bij aan een meer duidelijk planologisch kader.

7. Gaan er schepen door Den Helder varen die vanwege geïdentificeerde risico's en regelgeving niet door Alkmaar heen mogen?

Nee, de route voor de schepen via Den Helder is beter planbaar -vanwege het beperkte aantal bruggen met een voorrangpositie, zoals spoorbruggen- en is daarmee veiliger.

8. Wat zegt de haalbaarheidsstudie van Sweco en wat vertelt het onderzoek van AVIV over de risico's en de voorwaarden waaraan voldaan moet worden? Hoe zit het met een onbelemmerde doorvaart van Kegelschepen (alle bruggen en sluizen open)? En wat houdt dit in voor het wegverkeer?

Ingenieursbureau AVIV heeft onderzoek gedaan naar de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen op het Noordhollandsch Kanaal, op basis van de aantallen scheepsbewegingen en het soort vervoerde gevaarlijke stoffen. Daaruit is gebleken dat er geen sprake van een risicocontour en ligt het risico daarmee (ruim) onder de norm.

Wat dit betekent voor het wegverkeer is momenteel onderwerp van onderzoek in de door de projectleiding ingestelde Wegverkeerssessies.

9. Zijn er dan mogelijk periodes waarin Nieuwe Diep en Nieuwe Werk niet bereikbaar zijn omdat alle bruggen openstaan?

Het uitgangspunt is dat de Van Kinsbergenbrug en de Zeedoksluisbrug nooit tegelijk open staan. De vaarwegwegbeheerder kan echter niet uitsluiten dat zij zeer incidenteel wel tegelijk open staan.

10. Worden er nog meer bestemmingsplannen (Visbuurt en Grachtengordel) beïnvloed door het varen met Kegelschepen?

Nee, voor de kegelschepen zijn geen bestemmingsplanwijzigingen nodig.

11. Wat is de invloed van het toenemende vaarverkeer op de kades van Willemsoord, Flaneerkade en Buitenveld?

De stuwkracht van de schepen in de beroepsvaart die gebruik zullen maken van de omvaarroute is van dien aard dat de genoemde kades in goede conditie zullen moeten worden gebracht.

12. Kunnen de grotere schepen, 80 meter en meer, veilig de draai maken in het bassin van Willemsoord?

Zie de beantwoording onder punt 1: Dit is één van de redenen om de proefvaarten en/ of simulatie uit te voeren.

13. De bouw van het stadhuis en het inrichten van de omvaarroute coïncideren. De opdrachtgever voor de bouw van het stadhuis moet aanvullend onderzoek doen naar de veiligheid. Zij zijn immers verantwoordelijk voor de veiligheid. Als uit het onderzoek blijkt dat dit een belemmering oplevert heeft dit gevolgen voor of de bouw stadhuis of de bouw van de Boerenverdrietsluis vandaar dat het ons belangrijk lijkt om dit onderwerp nu te adresseren. Bent u dat met ons eens?

Onderbouw uw antwoord

Willemsoord ligt in de kernzone van het Maritiem Cluster en vanuit dat perspectief is het van belang om maatregelen ten opzichte van elkaar te blijven beschouwen. Veiligheid is bovendien een onderwerp dat in alle projecten voortdurend en ten opzichte van elkaar gemonitord wordt.

Wij gaan er van uit dat wij u voldoende hebben geïnformeerd.

Den Helder, 1 februari 2022.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en Wethouders van Den Helder,

J.A. (Jan) de Boer MSc.
burgemeester



H. Kaag – van der Boon
loco-secretaris



