

NOTA VAN ANTWOORD

Ontwerp bestemmingsplan Sluis Kornwerderzand, incl.
MER

2 MEI 2017

Contactpersonen

YVONNE SANDERS

**Projectleider/Jurist
omgevingsrecht**

T 0654693622

M 0654693622

E yvonne.sanders@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 1632

6201 BP Maastricht

Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
2	VOORLOPIG TOETSINGSADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.	5
3	ZIENSWIJZEN	11
3.1	Rijkswaterstaat Midden-Nederland	11
3.2	Watersportverbond	16
3.3	Koninklijke BLN-Schuttevaer	20
4	WIJZIGINGEN BESTEMMINGSPLAN EN MER	23
4.1	Proces	23
4.2	Producten	23
4.3	Conclusies	23
	BIJLAGE 1: ADVIES EN ZIENSWIJZEN	24
	BIJLAGE 2: OVERZICHT WIJZIGINGEN BESTEMMINGSPLAN	25

1 INLEIDING

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt plaats volgens de Wet ruimtelijke ordening. Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 14 februari 2017 tot en met 27 maart 2017 ter inzage gelegen. Gedurende deze inzage periode kon eenieder schriftelijk of mondeling zienswijzen indienen.

Ten behoeve van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is het ontwerpbestemmingsplan tevens digitaal aan de wettelijke overlegpartners ter kennis gesteld met het verzoek op de inhoud van het plan te reageren. Hierop is een voorlopig toetsingsadvies gegeven door de Commissie voor de m.e.r. en zijn er drie zienswijzen van Rijkswaterstaat, Watersportverbond en Koninklijke BLN-Schuttevaer ontvangen.

In de "Nota van antwoord" zijn de samenvattingen van de op het ontwerpbestemmingsplan 'Sluis Kornwerderzand' ingediende zienswijzen en overlegreacties en de reacties van gemeentewege hierop opgenomen.

2 VOORLOPIG TOETSINGSADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

Het voorlopig toetsingsadvies gegeven door de Commissie voor de m.e.r. is als bijlage 1 bijgevoegd. Onderstaand is de zienswijze kort en zakelijk samengevat en daarna van een inhoudelijk oordeel voorzien, waarbij een volledige en integrale beoordeling van de reacties heeft plaatsgevonden.

Zienswijze	Antwoord
Het MER is goed leesbaar en bevat overzichtelijk beeldmateriaal, waardoor het duidelijk is welke ingrepen waar gaan plaatsvinden. Ook laat het rapport zien welke doelen met het project bereikt worden en welke verschillende oplossingen voor de sluis mogelijk zijn. De milieueffecten daarvan zijn voor het grootste deel goed beschreven.	Wij zijn met de Commissie van mening dat het MER voldoende basis biedt voor het vaststellen van het bestemmingsplan.
Er is vooral veel aandacht besteed aan de gevolgen voor landschappelijke en cultuurhistorische waarden, omdat die sterk afhankelijk zijn van welke oplossing gekozen wordt. Het bouwen van een geheel nieuwe sluis betekent dat monumentale waarden verloren gaan, maar biedt ook kansen om nieuwe ruimtelijke kwaliteiten toe te voegen. Anderzijds gaat behoud van het gehele monumentale sluiscomplex ten koste van de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe inrichting.	Wij nemen hier kennis van.
De Commissie vindt dat in het MER nog informatie ontbreekt die essentieel is om het milieubelang goed te kunnen meenemen in de besluitvorming: Voor het besluit over het sluiscomplex is nog onvoldoende aandacht besteed aan de effecten van de aanlegwerkzaamheden op beschermde natuur. Dit geldt vooral voor watervogels en meervleermuizen Voor een besluit over verruiming van de vaargeulen zijn de effecten van het baggeren of onderzuigen zelf en van het storten van de baggerspecie nog onvoldoende beschreven. De Commissie adviseert om het MER op bovenstaande punten aan te vullen voordat een besluit wordt genomen over de aanpassing van het sluiscomplex respectievelijk het verruimen van de vaargeulen.	Om alsnog deze essentiële informatie te overleggen is er een natuuraanvulling opgesteld ten behoeve van het MER. Deze natuuraanvulling is getoetst door de Commissie voor de m.e.r. De natuuraanvulling en de toets zijn als bijlage opgenomen in het MER, dat bij het definitieve bestemmingsplan ter visie zal worden gelegd. Initiatiefnemer geeft aan dat de baggerspecie is af te zetten in diverse projecten. De effecten van deze toepassing is o.a. in milieueffectrapporten beschreven. Er zal geen baggerdepot worden aangelegd.
Trechtering van alternatieven voor het sluiscomplex In hoofdstuk 5 is het hoofddoel van het project beschreven: omzetting en werkgelegenheid creëren bij met name het scheepswervencluster aan het IJsselmeer en in Harlingen. Voor het bereiken van deze doelstelling is de aanpassing van het sluiscomplex Kornwerderzand niet de enig mogelijke oplossing. Daarom is in het MER een afweging op hoofdlijnen gepresenteerd van andere mogelijke oplossingen. De zogenaamde trechtering van alternatieven is gebaseerd op negen criteria, vooral gericht op haalbaarheid en draagvlak. De globale beoordeling van alternatieve oplossingen maakt duidelijk dat aanpassing van het sluiscomplex Kornwerderzand de meest voor de hand liggende optie is. De conclusie dat Kornwerderzand het enige redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief is, is volgens de Commissie weinig overtuigend onderbouwd. De argumenten om het alternatief Aanpassen vaarroute en schutcomplex Den Oever niet	Wij nemen hier kennis van.

verder te onderzoeken (juridische haalbaarheid, meekoppelkansen, bestuurlijk draagvlak en draagvlak onder belanghebbenden) lijken weinig 'hard'. Aan de andere kant lijkt het alternatief Den Oever geen evidente milieuvoordelen te hebben boven Kornwerderzand. Daarom beschouwt de Commissie het niet verder onderzoeken van dit alternatief niet als een essentiële tekortkoming van het MER. Mocht uit een nadere analyse blijken dat het alternatief Kornwerderzand tot onaanvaardbare (milieu)effecten op beschermde natuur leidt, dan zou het alternatief Den Oever alsnog in beeld kunnen komen.

Effecten in de realisatiefase

De Commissie constateert dat de ingrepen per variant in de realisatiefase niet in detail zijn beschreven in het MER. Tekeningen en kaartjes geven inzicht in ontwerp en locaties en in de tekst worden maatvoering en hoeveelheden (bijvoorbeeld verplaatsing van grond) vermeld. De benodigde tijd voor de uitvoering en de uitvoeringsperiode(s) wordt echter niet beschreven. Het ligt voor de hand dat de details van de realisatiefase pas bij de verdere detaillering van het project worden uitgewerkt. Hierdoor zijn de (tijdelijke) effecten in de realisatiefase nog in hoge mate onzeker. Op hoofdlijnen zijn de effecten wel te beoordelen, maar in de winterperiode kunnen vooral effecten op watervogels tegenvallen. Dit is van belang bij de toetsing van de gevolgen voor Natura 2000-gebieden.

Er is een natuuraanvulling opgesteld ten behoeve van het MER, waarin ook nadere informatie is opgenomen over de meest actueel bekende planning en bouwfasering. Deze aanvulling is getoetst door de Commissie. De natuuraanvulling en de toets zijn als bijlage opgenomen in het MER, dat bij het definitieve bestemmingsplan ter visie zal worden gelegd.

Gevolgen voor Natura 2000-gebieden

Het plangebied wordt begrensd door de Natura 2000-gebieden Waddenzee en IJsselmeer. De gevolgen van het project voor deze gebieden zijn beschreven in hoofdstuk 9 (Natuur) van het MER en Bijlage 3 (Passende beoordeling/Natuurtoets). Significante negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) van de Natura 2000-gebieden worden in de Passende beoordeling (PB) uitgesloten. De Commissie vindt de onderbouwing van deze conclusies niet goed navolgbaar. In de navolgende tekst licht ze dit nader toe.

In de PB wordt voor Waddenzee (p. 93) en IJsselmeer (p. 98) geconcludeerd dat geen significante effecten op watervogels optreden. De Commissie meent dat voor de onderbouwing van deze conclusie in ieder geval de volgende vragen beantwoord moeten worden:

- hoeveel exemplaren van de relevante soorten bevinden zich (ordegrootte) binnen de verstoringcontour?
- hoe wordt het gebied gebruikt door rustende en (overdag en/of 's nachts) foeragerende watervogels?
- wat zijn de gevolgen voor het leefgebied van deze watervogels van het project afzonderlijk en in cumulatie?
- wat is de effectiviteit van (mitigerende) maatregelen?
- wat zijn de (cumulatieve) gevolgen voor de IHD?

Vogels binnen de verstoringcontour

Op grond van de verstoringcontour volstaat het niet om alleen de watervogels in telgebied 39 (dat ca. 1.500m breed is, pag. 53) bij de beoordeling te betrekken. De daaraan grenzende telgebieden dienen eveneens in beschouwing te worden genomen. Van sommige soorten zoals Kuifeend, Topper en Wulp bevinden zich (overdag) betekenisvolle aantallen in de telgebieden, en daarmee (deels) binnen de verstoringcontour. Onduidelijk is hoe het gebied binnen de verstoringcontour 's nachts wordt

Wij hebben samen met de initiatiefnemer over deze bevindingen op 23 maart 2017 overleg gehad met de Commissie. Er is een natuuraanvulling opgesteld ten behoeve van het MER. Deze aanvulling is getoetst door de Commissie. De natuuraanvulling en de toets zijn als bijlage opgenomen in het MER, dat bij het definitieve bestemmingsplan ter visie zal worden gelegd.

gebruikt door watervogels. Dit klemmt omdat duikeenden vooral 's nachts naar voedsel (schelpdieren en andere kleine bodemorganismen) zoeken en omdat zich in het studiegebied ook een slaapplek van de Wulp bevindt. Deze soorten bevinden zich onder of rond de IHD.

Cumulatie

De gevolgen zijn niet navolgbaar (kwantitatief) beschouwd in samenhang met andere projecten in de directe omgeving waaronder Versterking Afsluitdijk, Windpark Fryslân en de Vismigratierivier. Ook hier gaat het ten dele om langlopende projecten. Gezamenlijk kan de doorlooptijd zo lang zijn dat, in het licht van de IHD, niet zonder nadere motivatie over een tijdelijke effect kan worden gesproken.

Uitwijkmogelijkheden

De Commissie volgt de redenering niet dat er bij verstoring voldoende uitwijkmogelijkheden zijn in het overige deel van de Waddenzee (pag. 94) en het IJsselmeer (pag. 98), waardoor er geen effecten optreden. Indien het gaat om het uitwijken van vogels kan het om een negatief effect gaan, omdat dan moet worden uitgeweken naar leefgebied van (veel) mindere kwaliteit, met gevolgen voor de conditie en winteroverleving van de soorten in kwestie.

Uitwijkmogelijkheden dienen derhalve te worden onderbouwd, rekening houdend met cumulatie.

Meervleermuis

Effecten voor de Meervleermuis worden uitgesloten omdat 's nachts niet wordt gewerkt. Deze soort is gevoelig voor verstoring door kunstlicht. Indien in de donkere uren inderdaad geen kunstlicht aanwezig is dan acht de Commissie dit afdoende gemotiveerd. Bij de effectbeoordeling op vogels wordt echter een verstoringscontour voor licht (0,1 Lux) gehanteerd. Indien 's nachts actieve watervogels of slaapplekken van vogels verstoord kunnen worden door kunstlicht dan zou dit bij Meervleermuizen ook het geval kunnen zijn.

De Commissie vindt het essentieel voor de besluitvorming over de aanpassing van het sluiscomplex dat in een aanvulling op het MER/de PB een nadere onderbouwing wordt gegeven van de conclusie dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied IJsselmeer kan worden uitgesloten. Speciale aandacht is daarbij nodig voor de tijdelijke effecten in de aanlegfase, in cumulatie met andere activiteiten.

Zoutindringing

Via de schutsluizen vindt in de huidige situatie een zekere mate van zoutindringing vanuit de Waddenzee naar het IJsselmeer plaats. Volgens pagina 130/131 van het MER leidt de aanpassing van het sluiscomplex tot een relatief sterke toename van de zoutindringing (89% volgens eerste berekeningen). Omdat een toename van het zoutbezwaar op het IJsselmeer ongewenst is, stelt het MER dat mitigerende maatregelen toegepast moeten worden. Omdat er van uit gegaan wordt dat mitigerende maatregelen genomen worden, worden de effecten van zoutindringing neutraal gescoord. De Commissie plaatst hierbij de volgende kanttekeningen:

- In beginsel is sprake van een toename van het zoutbezwaar. Het is methodisch onjuist om een neutrale score toe te kennen als mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Bovendien zijn de mitigerende maatregelen nog niet in het MER uitgewerkt en onderzocht

Het is een harde eis aan de voorkant dat toename van de zoutindringing wordt voorkomen vanuit de KRW-doelen. Dit zal in de aanbesteding naar de aannemerij nadrukkelijk aandacht krijgen. Het is in het MER om die reden als een ontwerpeis aan de voorkant behandeld, en niet als mitigatiemaatregel. Dit geldt overigens ook voor andere eisen, zoals een bepaalde aanpak van de bouw. Wij zijn het dan ook niet eens met de redenering van de Commissie dat de aanpak in het MER methodisch onjuist is.

Er is geen opgave gekoppeld aan de ombouw van sluis Kornwerderzand om de zoutindringing van Waddenzee naar IJsselmeer te verminderen. Bovendien is zoutindringing weliswaar vanuit landbouw- en drinkwaterbelang niet gewenst, maar vanuit natuurbelang kan geredeneerd worden dat dit juist wel gewenst is. Wij achten het te ver gaan om de initiatiefnemer voor sluis

op haalbaarheid en effectiviteit. De Commissie vindt het aannemelijk dat afdoende maatregelen voorhanden zijn, maar het is niet duidelijk welke omvang deze maatregelen zullen krijgen.

- Uitgangspunt van de effectbeoordeling is dat het zoutbezwaar niet mag toenemen. De Commissie mist hierbij een beschouwing over het zoutbezwaar op het IJsselmeer in breder perspectief. In samenhang met andere initiatieven in het studiegebied (zoals de vismigratierivier) zou gezocht kunnen worden naar mogelijkheden om het zoutbezwaar te verminderen. De Commissie adviseert om bovenstaande aandachtspunten mee te wegen bij de besluitvorming en de nadere uitwerking van de voorgenomen aanpassingen aan het sluiscomplex.

Ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie
Hoofdstuk 10 van het MER gaat uitgebreid in op de huidige situatie en effecten ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie. De beschrijving van de kernkwaliteiten van Kornwerderzand is gebaseerd op het Masterplan Beeldkwaliteit Afsluitdijk. Daarnaast zijn de monumentale waarden van het plangebied (objecten sluizen, kazematten, beschermd dorpsgezicht) uitvoerig geanalyseerd en gewaardeerd.

De effectbeschrijving is uitgevoerd op zowel structuurniveau (ruimtelijke kwaliteiten geheel, beschermd gezicht, Stelling van Kornwerderzand) als objectniveau (afzonderlijke bouwkundige objecten). Op structuurniveau is goed gekeken naar ruimtelijke relaties, zoals de zichtlijnen tussen de kazematten en de sluizen. Het spanningsveld tussen ruimtelijke kwaliteit (waarbij de kwaliteit van nieuwe inrichting verkozen wordt boven monumentale waarden) en cultuurhistorische waarden (waarbij de monumentale waarden de nadruk krijgen) komt in het MER duidelijk tot uitdrukking.

De analyse van de effecten leidt uiteindelijk tot een synthese in het MER waarin het spanningsveld tussen ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorische waarden nogmaals wordt benadrukt en waar aangegeven wordt dat het van belang is hier een balans in te vinden. Het MER geeft echter geen handvatten voor deze balans, bijvoorbeeld door mogelijkheden te benoemen het spanningsveld zoveel mogelijk op te lossen of tenminste tegenstrijdige waarden te prioriteren.

Effecten van verruiming van vaargeulen
Omdat het sluiscomplex geschikt gemaakt zal worden voor schepen met een grotere diepgang dienen ook de vaargeulen op het IJsselmeer deze diepgang te kunnen faciliteren. Daarvoor moeten enkele vaargeulen worden verdiept tot -5,50 meter NAP. Het MER beschrijft op hoofdlijnen de effecten van twee varianten voor deze verdieping: baggeren of onderzuigen.

In de Passende beoordeling (PB) is aangegeven dat verstoring kan optreden door verdieping van de vaargeul. Deze effecten zijn volgens de PB 'zeer tijdelijk en verwaarloosbaar klein' waardoor de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) niet negatief worden beïnvloed. Het baggeren kan ook vertroebeling veroorzaken. Zichtjagende watervogels, die zich ten dele onder de IHD bevinden zijn volgens de PB evenwel al verstoord en verdwenen. Aangegeven wordt dat er buiten

Kornwerderzand met dergelijk onderzoek, zeker in dit stadium, te belasten.

De technische haalbaarheid van de mogelijkheden om de zoutindringing te beheersen, wordt beschouwd als een feit op basis van ervaringen in andere projecten. Het zijn bestaande technieken, zoals die ook zullen worden toegepast bij de nieuwe zeesluizen in IJmuiden en Terneuzen.

Mede naar aanleiding van een discussie met deskundigen bij de provinsje, gemeente en RCE heeft de initiatiefnemer een nadere methodische beschouwing opgenomen over de methodische kant van de beoordeling van ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie. Deze aanvulling op het MER is opgenomen als bijlage in het MER.

Hoewel een dergelijke aanvulling niet door de Commissie voor de m.e.r. is gevraagd, werd dit zowel door initiatiefnemer als bevoegd gezag als een waardevolle toevoeging gezien.

Er is een natuuraanvulling opgesteld ten behoeve van het MER, waarin ook nadere informatie is opgenomen over de effecten vanwege het verruimen van de vaargeulen. Deze aanvulling is getoetst door de Commissie voor de m.e.r.

De natuuraanvulling en de toets zijn als bijlage opgenomen in het MER, dat bij het definitieve bestemmingsplan ter visie is gelegd.

De specie zal worden toegepast in andere projecten in het IJsselmeer. Het tijdelijk storten van baggerspecie in een depot is nadrukkelijk geen onderdeel van het project en daarom niet beoordeeld.

de verstoringscontour van de vaargeul voldoende alternatief voedselgebied voor vogels over is (p. 91). De doorlooptijd en de tijd van het jaar waarin de werkzaamheden (kunnen) plaatsvinden zijn echter niet beschreven (zie ook § 2.2.2 van dit advies). De conclusies over de gevolgen van het baggeren kan de Commissie daarmee niet goed beoordelen. Vrijkomende baggerspecie Bij de variant baggeren komt circa 1,64 miljoen m³ baggerspecie vrij. Mogelijk kan deze worden toegepast in de projecten vismigratierivier en Makkumer Noordwaard, maar mogelijk moet de baggerspecie (tijdelijk) elders gestort worden. Pagina 97 van het MER stelt dat de effecten van het verspreiden van de baggerspecie kwalitatief zijn beschouwd, maar dit is in het MER niet terug te vinden.

De Commissie vindt het essentieel voor de besluitvorming over verruiming van de vaargeulen dat in een aanvulling op het MER/de PB nader in wordt gegaan op de effecten van verruiming van de vaargeulen, inclusief de effecten van het storten van de baggerspecie. Ga bij onzekerheden uit van de 'worst case' en beschrijf maatregelen waarmee deze effecten gemitigeerd kunnen worden.

Van de variant onderzoigen wordt gesteld dat voor zandwinning door onderzuiging reeds een Natuurbeschermingswetvergunning aanwezig is. Het MER maakt niet inzichtelijk voor welke locaties en onder welke voorwaarden onderzuiging vergund is. Bovendien wil dit niet zeggen dat op de betreffende locaties geen (cumulatieve) effecten kunnen optreden.

Op 25 november 2011 is door Provinsje Fryslân een Vergunning ex art. 19d Natuurbeschermingswet 1998, verleend voor zandwinning in de vaargeul Urk-Makkum-Kornwerderzand (IJsselmeer). Deze vergunning is verleend aan de Nederlandse Vereniging van Zandwinners te Hoofddorp, voor het winnen van zand in de vaargeul Kornwerderzand-Urk tot een diepte van gemiddeld -10 meter NAP en maximaal -12 meter NAP. Deze vergunning is geldig tot 1 januari 2030. Ten behoeve van de vergunning is een voortoets opgesteld, en vervolgens een verstorings- en verslechteringstoets. Hieruit blijken significante gevolgen op kwalificerende soorten uit te sluiten (Vogelrichtlijn: 10 soorten broedvogels en 31 soorten niet-broedvogels; Habitatrichtlijn: 3 habitattypen (bijlage I) en 4 soorten (bijlage II)). Op grond van de voortoets en de voorgaande verstorings- en verslechteringstoets staat vast dat Zandwinning in de vaargeul Urk-Makkum-Kornwerderzand, inclusief aanleg zandvangen Hindeloopen en Workum op de door aanvrager aan gegeven wijze géén significante negatieve effecten zal veroorzaken op de beschermde natuurwaarden. Ook de landschappelijke waarden worden naar oordeel van Provinsje Fryslân niet op onacceptabele wijze aangetast. Door het stellen van voorschriften en beperkingen, worden de te verwachten schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied IJsselmeer voldoende voorkomen. Voor de zijgeul naar Makkum is door Rijkswaterstaat eerder een concessie voor zandwinning verleend aan Arcadis, die in 2018 afloopt en moet worden vernieuwd.

In het MER wordt ingegaan op gevolgen van de verruiming van de vaargeulen voor archeologische waarden. Voor de bodem van het IJsselmeer gelden hoge verwachtingswaarden (sporen uit de Steentijd, Middeleeuwen en Nieuwe tijd waaronder scheepswrakken en vliegtuigwrakken). Omdat de aanleg van de huidige vaargeulen al tot verstoring heeft geleid is de verwachtingswaarde bijgesteld naar middelhoog. Vanwege

Het vervolgonderzoek, dat uitgevoerd wordt i.h.k.v. de vergunningaanvraag, bestaat uit: KNA 4.0 conform bureauonderzoek naar het plangebied voor VKA vaargeul + onderzoeksgebied daaromheen (meestal 500 m). Hierin wordt o.b.v. alle beschikbare bronnen over bekende en historische vaarroutes en de opbouw van de IJsselmeerbodem, een archeologische verwachting van het plangebied opgesteld o.b.v. de

het ontbreken van gegevens wordt het effect van vaargeulverruiming als negatief beoordeeld.

De Commissie constateert dat de effecten op archeologische waarden nog onzeker zijn, waarmee de negatieve score terecht is. Er zijn geen alternatieven voor de te verdiepen vaargeulen, waardoor aanvullende informatie op dit moment niet noodzakelijk is voor de besluitvorming. In het MER wordt aanbevolen meer bureauonderzoek te doen en bij vervolgonderzoek de AMZ-cyclus te doorlopen. De Commissie acht aanvullend bureauonderzoek weinig zinvol. Zij adviseert om bij besluitvorming de AMZ-cyclus te verduidelijken, door aan te geven welke vervolgonderzoeken (bijvoorbeeld side scan sonar, booronderzoek etc) voor de vaargeulsegmenten worden uitgevoerd en wanneer deze worden ingezet.

verwachte intactheid van de bodem, de erosie of afdekking van het oude landschap door de IJsselmeerklei.

O.b.v. de resultaten van het bureauonderzoek wordt een advies opgesteld voor vervolgonderzoek, bijvoorbeeld met side scan sonaronderzoek naar de vaargeulsegmenten om de verwachting te toetsen.

Indien er een archeologische vindplaats (scheepswrak, vliegtuig, etc.) wordt aangetroffen is behoud in situ wenselijk door planaanpassing. Indien dit niet mogelijk is, dan zal een opgraving uitgevoerd moeten worden voor de uitvoering, of een archeologische begeleiding tijdens de uitvoering.

NB: In het bureauonderzoek worden alle opmerkingen op onderwaterarcheologie vanuit de RCE meegenomen. De opmerkingen veranderen niets aan de negatieve beoordeling op archeologie en een bureauonderzoek met eventuele opwaterfase zal in de vergunningverleningsfase het archeologische verwachtingsmodel nader specificeren.

3 ZIENSWIJZEN

3.1 Rijkswaterstaat Midden-Nederland

De zienswijze van RWS Midden-Nederland is als bijlage 1 bijgevoegd. Onderstaand is de zienswijze kort en zakelijk samengevat en daarna van een inhoudelijk oordeel voorzien, waarbij een volledige en integrale beoordeling van de reacties heeft plaatsgevonden.

Zienswijze	Antwoord
Uw gemeente heeft op 13 februari jl. bovenvermeld plan ter inzage gelegd. Met dit plan en enkele daarbij behorende documenten wordt een mogelijk in de toekomst aan te leggen nieuwe en bredere sluis planologisch geaccommodeerd. Het voornoemde bestemmingsplan is voor Rijkswaterstaat reden tot indiening van onderhavige zienswijze. Met deze zienswijze brengen wij een aantal aandachtspunten in beeld ten aanzien van vigerende regelgeving en een mogelijk vervolgproces in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT).	Wij nemen hier kennis van.
De regio heeft aangegeven groot belang te hechten aan de verbreding van de sluis en is bereid daarvoor substantiële financiële middelen vrij te maken. Vervolgens heeft de Tweede Kamer de minister van I&M in een motie opgeroepen om de regio de gelegenheid te geven "...vóór 1 oktober 2017 met een nieuw financieringsvoorstel te komen waarvan de overdracht Rijksareaal geen onderdeel uitmaakt en het Rijk niet garant staat voor onzekerheden dan wel (nieuwe) risico's." Ook werd de regering verzocht om tot 1 oktober 2017 een bedrag van maximaal 30 miljoen euro te reserveren als rijksbijdrage voor de nieuwe sluis bij Kornwerderzand.	Wij nemen hier kennis van.
Vergroten planologische oplossingsruimte Ik maak uw raad erop attent dat het sluisproject nog niet is aangemerkt als een uitvoerbaar en financieel haalbaar MIRT-project. Indien het zover komt zal dit, door Rijkswaterstaat, uit te voeren aanlegproject via gestandaardiseerde review en toetsmethoden nader worden beoordeeld om eventuele uitvoeringstechnische, financiële en andere risico's in beeld te brengen. Deze toetsingen kunnen aanleiding zijn om tot wijziging van de voorgestelde brug- en sluisconfiguratie te komen zoals opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan dan wel verkend in het milieueffectrapport.	Wij zijn tezamen met de initiatiefnemer over het project in gesprek met Rijkswaterstaat. Over de stappen in de MIRT-procedure vindt in dat kader ook afstemming plaats. Vooralsnog geeft dit voor ons nog geen aanleiding om in het voorliggende bestemmingsplan een andere brug- en/of sluisconfiguratie planologisch te faciliteren.
Dit heeft onder andere betrekking op de brugoplossing in de A7, waar nu nog geen specifieke brugoplossing planologisch wordt verankerd. Rijkswaterstaat is nu bezig met de afronding van onderzoek naar de technische haalbaarheid van bepaalde brugvarianten. Niet alleen spelen hier nautische, technische en ruimtelijke aspecten (inpassing ten opzichte van de A7) een rol, ook zaken ten aanzien van wegbeschikbaarheid, verkeershinder en doorstroming vormen punten van onderzoek en afweging.	Wij en de initiatiefnemer hebben deze informatie nog niet van Rijkswaterstaat ontvangen en dus ook niet kunnen verwerken. Het bestemmingsplan en het Rijksinpassingsplan (RIP) geven in gezamenlijkheid voldoende planologische ruimte aan de te kiezen brugoplossing. Dit bestemmingsplan vormt daarin derhalve geen enkele belemmering. Eventuele nieuwe, relevante informatie is ons inziens goed te verwerken binnen de kaders van het voorliggende bestemmingsplan.

Met betrekking tot de planologische oplossingsruimte voor een nieuwe en bredere sluis verzoek ik u raad om die ruimte ook aan de oostzijde van de grote schutkolk in het bestemmingsplan op te nemen.

Een dergelijke aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan zou volgens vaste jurisprudentie leiden tot een wezenlijk ander plan, waardoor het bestemmingsplan opnieuw als ontwerp in procedure zou moeten worden gebracht. Een dergelijke drastische ingreep achten wij alleen aanvaardbaar wanneer op voorhand de noodzakelijkheid van de extra ruimte wordt aangetoond. Omdat daarvan geen sprake is, zien wij geen noodzaak om het bestemmingsplan op dit onderdeel aan te passen.

Indien in een later stadium toch aanpassingen noodzakelijk blijken te zijn, dan kan daarvoor een separate procedure worden doorlopen.

Bestemmingsplan niet in lijn met het Barro
Alle waterbeheerders zijn op grond van de Waterwet verplicht om voor de bij hun in beheer zijnde waterstaatswerken een zogenaamde legger vast te stellen en bij te houden. Uit de legger blijkt de normatieve toestand van de beheerobjecten. Dat wil zeggen dat in de legger moet worden omschreven waaraan waterstaatswerken naar ligging, vorm, afmeting en constructie moeten voldoen. Ook voor de Afsluitdijk is een legger vastgesteld; de Legger Afsluitdijk.

Uit titel 2.11 Barro blijkt inderdaad dat aan gronden van een bestemmingsplan die betrekking hebben op gronden waarop een primaire waterkering ligt, de bestemming "waterkering" moet worden opgenomen, middels de dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering". Voor de eenduidigheid zal hierbij worden aangesloten bij de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering, zoals deze is opgenomen in het Rijksinpassingsplan Afsluitdijk.

Uit de Legger Afsluitdijk, zoals vastgesteld op 2 november 2009, volgt dat alle gronden van de dijk binnen het plangebied zijn aangewezen als kernzone. Ook het sluisencomplex van Kornwerderzand wordt tot de kernzone gerekend. Zie hiervoor specifiek de leggerkaarten 57-59. Ingevolge artikel 2.11.2, eerste lid, van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro) is de planwetgever — in dit geval de raad van de gemeente Súdwest-Fryslân — verplicht om deze gronden bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan te voorzien van de bestemming «waterkering». In dit kader wordt verwezen naar de uitspraak die de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 17 december 2014 heeft gewezen over de wijze van bestemmen van een primaire waterkering in een

bestemmingsplan (bp. "Zeezicht", nr. 201308135/1/R3, rechtsoverweging 8).

Passend is in dit geval de gronden van de kernzone te voorzien van de dubbelbestemming "Waterstaat — Waterkering". Concreet wordt verzocht om:

- a) het deel van het plangebied dat betrekking heeft op het sluisencomplex te voorzien van de dubbelbestemming "Waterstaat — Waterkering";
- b) in de regels bij de dubbelbestemming "Waterstaat — Waterkering" een passend beschermingsregime (met een vergunningvereiste voor aanlegwerkzaamheden) op te nemen. Ter illustratie wordt verwezen naar de wijze van bestemmen in het Rijksinpassingsplan Afsluitdijk, zoals vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu op 22 januari 2016.

Uit de door RWS genoemde kaarten uit de legger Afsluitdijk van 2 november 2009 blijkt dat het gebied met rode horizontale strepen deel uitmaakt van de kernzone van de primaire waterkering Afsluitdijk. Dit betreft het gehele plangebied. Het Barro brengt dan ook mee dat aan die gronden de bestemming "Waterstaat-Waterkering" moet worden toegekend.

Voor de eenduidigheid zal hierbij worden aangesloten bij de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering, zoals deze is opgenomen in het Rijksinpassingsplan Afsluitdijk.

Impact op de waterkering

In de paragraaf 4.6 van de Toelichting wordt aandacht besteed aan het aspect water, alleen wordt hier het onderwerp waterveiligheid niet benoemd. Ik verwijs in

Paragraaf 4.6 van de toelichting zal aangevuld worden met het onderwerp waterveiligheid. Onder verwijzing naar artikel 2.11.3 Barro (regels primaire waterkering en gronden in de beschermingszone).

dit verband op artikel 2.11.3 Barro, waaruit volgt dat een nieuw bestemmingsplan voor een primaire waterkering alleen mag worden vastgesteld, 'voor zover bij de verwezenlijking daarvan geen belemmeringen kunnen ontstaan voor het onderhoud, de instandhouding of de versterking van de primaire waterkering.' Naar aanleiding van dit voorschrift wijs ik uw raad erop dat er in de Toelichting van het bestemmingsplan bij het onderdeel Water (par. 4.6) geen informatie is opgenomen waaruit kan worden afgeleid dat er voor alle betrokken waterstaatkundige objecten geen risico's zijn voor de stabiliteit en de standzekerheid.

Geconcludeerd wordt dat onderhavige ontwikkeling op voorhand geen fysieke belemmering met zich brengt die ertoe kan leiden dat niet meer kan worden voldaan aan de waterveiligheidsnormen die gelden voor primaire waterkeringen c.q. dat de primaire waterkeringen in de toekomst niet meer kunnen worden versterkt.

Ook volgt uit paragraaf 6.1 van de Toelichting niet dat er afstemming heeft plaatsgevonden met Rijkswaterstaat, als beheerder van de waterkering. Dit vooroverleg is voorgeschreven in artikel 3.1.1 Bro. Omdat bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan geen overleg met Rijkswaterstaat, in de zin van art. 3.1.1 Bro heeft plaatsgevonden, maak ik via deze weg gebruik van de mogelijkheid om puntsgewijze op het Ontwerpbestemmingsplan te reageren. Hierbij verwijs ik naar de bijlage.

In het voortraject is er contact geweest met RWS over het voornemen en de planontwikkeling. Hieruit is, naar nu blijkt, onterecht de conclusie getrokken dat vooroverleg niet noodzakelijk werd geacht.

De puntsgewijze opmerkingen zijn zoals onderstaand onder "Opmerkingen planregels" per punt aangegeven verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

Financiële uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid onder f van het Besluit ruimtelijke ordening, moet de uitvoerbaarheid van het plan in de Toelichting inzichtelijk worden gemaakt. Ik wijs uw raad erop dat de financiële uitvoerbaarheid van het sluisproject op dit moment onvoldoende is onderbouwd.

Wij hebben tezamen met onze regionale partners, waaronder de provincie Fryslân, aan uw Minister een financieringsvoorstel gepresenteerd. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in het beschikbaar stellen van een Rijksbijdrage van € 30 mio. Er ligt ons inziens een voldoende solide basis om verder te gaan met de planvoorbereiding, gericht op de uiteindelijke uitvoering van zowel de brug als de sluis.

De MIRT3 projectbeslissing is het moment waarop het Rijk formeel o.a. de financiering vaststelt. Voor het vaststellen van de financiële uitvoerbaarheid in een bestemmingsplan wordt een ander beoordelingskader gebruikt.

Ik spreek de hoop én de verwachting uit dat uw raad in het bovenstaande en in de bijlage voldoende aanleiding ziet om het plan op de benoemde onderdelen bij te stellen.

In deze Nota van Antwoord hebben wij aangegeven welke onderdelen van uw zienswijze zijn verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

Opmerkingen planregels

In de omschrijving van de bestemming "Verkeer" (art. 3.1) wordt niet de ondergeschikte functie 'water' mogelijk gemaakt. RWS ziet dit graag wel plaatsvinden omdat hiermee meer ruimte wordt gecreëerd om een nieuwe brugoplossing in te passen (bijvoorbeeld twee losse bruggen met daartussen water) dan wel de brug integraal naar het noorden te verplaatsen (zodat er weer een deel water zonder brug erboven beschikbaar komt).

Aan artikel 3.1 is de ondergeschikte functie 'water' toegevoegd.

In de omschrijving van de bestemming "Verkeer — Verblijfsgebied" wordt gesproken over de functie 'woonstraten'. Voor RWS is onduidelijk wat dit betekent in relatie tot de opgave voor het sluiscomplex. Dit begrip wordt ook niet toegelicht in artikel 1 van de planregels; de begrippen. Ook in de

Voor wat betreft de bestemming "Verkeer — Verblijfsgebied" is aangesloten bij het onherroepelijke bestemmingsplan "Kornwerderzand". De bestemming laat "woonstraten" toe. Gelet op de aard van het onderhavige bestemmingsplan zal de term "woonstraten" worden

toelichting komt het begrip niet terug.

vervangen door “wegen met enkel een functie voor bestemmingsverkeer”.

Op grond van de bouwregels in artikel 4.2 sub a en onder 1 moeten gebouwen binnen het bouwvlak worden gebouwd, met uitzondering van het nieuw op te richten bedieningsgebouw. Waarom is dit het geval? Is het de bedoeling dat beide bedieningsgebouwen naast elkaar bestaan?

Het huidige sluisbedieningsgebouw zal moeten worden verwijderd omdat de nieuwe sluis breder wordt. Er zal dus een nieuw bedieningsgebouw naast de nieuwe sluis moeten worden geplaatst. Hiervoor is de exacte locatie nog niet bepaald. Omdat het bestaande bedieningsgebouw uit de jaren '90 de maximale bouwhoogte in het vigerende plan overschrijdt, wordt door middel van dit voorschrift de mogelijkheid gecreëerd om een vergelijkbaar gebouw terug te plaatsen.

Op grond van artikel 4.2, sub a en onder 2 mag de hoogte van een nieuw op te richten bedieningsgebouw maximaal 20 meter bedragen. Dit is niet in lijn met de maximum hoogte die voor de rest van de dijk wordt gehanteerd. In het Esthetisch Programma van Eisen (onderdeel DBFM contract) zijn in dit verband de volgende eisen opgenomen:

Bebouwingsregels Vormgevingsprincipe 6.2.3: Monument en heftorens zijn de enige beeldbepalende verticale gebouwde accenten.

Bebouwingsregels — uitwerking langs de dijk 6.2.4: De hoogte van de gebouwen blijft onder de kruin van de dijk, waardoor ze ondergeschikt blijven aan het dijklichaam zelf. Uitwerking van deze

‘bijgebouwen’ is in de geest van Roosenburg van ‘spectaculaire eenvoud

Bebouwingsregels - uitwerking op afstand van de dijk 6.2.4.:

Kornwerderzand: Het is van belang dat bebouwing op Kornwerderzand gezien vanuit beschermde gezichten en schootsvelden opgaat in het landschap en verhoudingsgewijs duidelijk ondergeschikt is aan de aanwezige monumenten. Daken zouden daarom kunnen overlopen in het landschap en bijvoorbeeld kunnen worden uitgevoerd als groen dak. De grondlichamen rond een gebouw zelf zouden het gebouw vanuit het dorp gezien ook significant aan het zicht kunnen onttrekken.

Is de afwijkende hoogte ingegeven door overwegingen van verkeersveiligheid? Hoe gaat de gemeente om met het Masterplan

Beeldkwaliteit? Hoe ziet de gemeente de doorwerking van dit plan in de uitwerking van het project Sluiscomplex KWZ geregeld? Wordt er een Esthetisch Programma van Eisen opgesteld? In paragraaf 2.4 en 4.3 van de Toelichting treft RWS hierover helaas geen informatie aan.

Het Masterplan Beeldkwaliteit is richtinggevend voor Rijk en gemeente. In dit geval gaat het om vervanging van het huidige sluisbedieningsgebouw. De hoogte van 20 meter sluit aan bij de hoogte van het bestaande bedieningsgebouw, omdat er vanuit is gegaan dat de huidige hoogte al door functionele eisen is ingegeven. Door het opnemen van deze hoogte creëren we voor Rijkswaterstaat als beheerder de maximale afwegingsruimte voor het vervangen van het gebouw. Daarbij is een lager gebouw altijd mogelijk.

Op grond van artikel 5.2, sub b onder 1, is de bouwhoogte niet meer dan 3 m. Ter hoogte van de aanduiding ‘sluis’ is de bouwhoogte 10 m.

Onduidelijk is welke toevoeging de 3m-hoogte heeft nu de aanduiding ‘sluis’ over al het water binnen het plangebied ligt.

De bouwhoogte van 3 meter, zoals opgenomen in artikel 5.2, sub b onder 1, komt te vervallen.

In artikel 6.3 wordt verwezen naar de gemeentelijke monumentencommissie. Dit is niet correct. Het gaat hier om een regeling gericht op het beschermen van de waterkering.

Voor wat betreft artikel 6 is aangesloten bij de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering, zoals deze is opgenomen in het Rijksinpassingsplan Afsluitdijk. Artikel

6.3 uit het ontwerpbestemmingsplan is hiermee komen te vervallen.

Artikel 11 geeft aan het college de bevoegdheid om het plan te wijzigen en zo een transformatorstation, gasdrukmeet- en regelstation, rioolgemaal en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwwerk van openbaar nut te bouwen (tot max. 400 m³ en 4 m hoog) RWS vraagt zich af waar (1) de noodzaak vandaan komt om artikel 11 op te nemen en (2) wat de impact is van dergelijke grote constructies in de waterkering. In de Toelichting wordt in het geheel geen aandacht besteed aan deze wijzigingsregel.

Voor wat betreft de Algemene wijzigingsregels is aangesloten bij het onherroepelijke bestemmingsplan "Kornwerderzand". Deze bepaling komt, gelet op de mogelijke impact op de waterkering, te vervallen.

Opmerkingen verbeelding

Er zijn op de verbeelding drie bouwvlakken ingetekend. Bij een van de bouwvlakken ontbreekt een hoogteaanduiding. Dit is niet in lijn met artikel 4.2, sub a en onder 2 van de planregels.

Dit bouwvlak is overgenomen conform het onherroepelijke bestemmingsplan "Kornwerderzand". In dit bestemmingsplan is ook geen hoogteaanduiding opgenomen.

In het vast te stellen bestemmingsplan zal aan dit bouwvlak een hoogte van 3,5 meter worden toegekend op de verbeelding.

Opmerkingen toelichting

In paragraaf 3.3 wordt een vrije doorvaarthoogte van 65 m als uitgangspunt genoemd. Hiermee wordt het achterland van de brede sluis verkleind tot het IJsselmeer omdat de geleiders (kabels) van de hoogspanningsverbinding over het Ketelmeer op + 35 m NAP hangen. Ook de doorvaartbreedte van de Ketelbrug (18 m) blijft een knelpunt voor bredere schepen/jachten.

Het achterland van de sluis bestaat uit de havens langs het IJsselmeer, het Markermeer en het Ketelmeer.

Voor het bepalen van de doorvaarthoogte is de bestaande staandemast route van Amsterdam via Lelystad en Kornwerderzand naar zee, bepalend. Een lagere hoogte zou een barrière in deze route vormen.

Voor de bedrijven achter het Ketelmeer is niet de hoogte, maar vooral de doorvaartbreedte bepalend voor het knelpunt. De doorvaartbreedte van het beweegbare deel van de Ketelbrug is maar 18 meter, maar de vaste openingen zijn 75 meter breed en hebben een doorvaarthoogte van 12 meter. De achterliggende scheepswerven en verladers hebben aangegeven dat dit voor hen de benodigde ontwikkelingsruimte biedt en dat de Ketelbrug door hen niet als toekomstig knelpunt wordt beschouwd.

In paragraaf 4.6 wordt uitgebreid ingegaan op de Leidraad Watertoets van het Wetterskip Fryslân. Deze aandacht kan RWS niet in overeenstemming brengen met het feit dat het Wetterskip geen enkele bevoegdheid uitoefent binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.

RWS is beheerder. De tekst is vervangen door een verwijzing naar het beleid van RWS.

In paragraaf 4.4.1 van de Toelichting (archeologie) wordt niet ingegaan op de in het gebied aanwezige sporen uit WO II.

Het plangebied is zeer beperkt tot een nieuwe sluiscolk en de brugopeningen. In de sluis zijn in WO II meerdere schepen tot zinken gebracht. De brug is opgeblazen. Het ruimen van alle wrakken, waarbij de sluiscolk zelfs deels is drooggezet, en het bergen van de bruggdelen is uitvoerig gedocumenteerd bij het naoorlogs herstel van de sluis en de draaibrug. Hier is ook veel fotomateriaal van beschikbaar. Er kan met zekerheid worden gezegd dat er zich binnen het plangebied geen resten zoals scheepswrakken uit WO II meer bevinden. Wel wordt

rekening gehouden met munitieresten. Voor zover met sporen gebouwen en bouwwerken worden bedoeld, deze zijn allemaal geïnventariseerd bij de aanwijzing van de Rijksmonumenten en het beschermd dorpsgezicht.

In paragraaf 5.2 is bij de bestemming "Verkeer — Verblijf" niet aangegeven dat het bedieningsgebouw ook buiten het bouwvlak mag worden opgericht.	In de tekst in paragraaf 5.2 is opgenomen dat het bedieningsgebouw ook buiten het bouwvlak mag worden opgericht.
De planologische mogelijkheden voor vlonders, steigers en meerpalen binnen de bestemming "Water" zijn in paragraaf 5.2 niet duidelijk toegelicht.	Met de bestemming "Water" wordt in dit bestemmingsplan de sluiskolk (doorvaartopening) van de sluis aangegeven. Het is nautisch absoluut ongewenst om in de sluis vlonders, steigers en meerpalen toe te staan. Deze zijn derhalve uit de bestemming "Water" van het onderhavige bestemmingsplan geschrapt. Immers de aangrenzende vigerende bestemmingsplannen voorzien reeds in de realisatie van nautische voorzieningen. Aanvullend zijn ook binnen de bestemming "Verkeer – Verblijfsgebied" voorzieningen ten behoeve van de schutsluis, met een bouwhoogte van maximaal 10 meter mogelijk gemaakt.
Er wordt in paragraaf 5.2 gesproken over de 'vrijwaringszone', maar het is de kernzone van de dijk die relevant is in het kader van dit bestemmingsplan.	De term vrijwaringszone is vervangen door kernzone, waarbij wordt verwezen naar paragraaf 2.2.2 van de toelichting.

3.2 Watersportverbond

De gezamenlijke zienswijze van het Watersportverbond, de Vereniging Wadvaarders en de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers is als bijlage 1 bijgevoegd. Onderstaand is de zienswijze kort en zakelijk samengevat en daarna van een inhoudelijk oordeel voorzien, waarbij een volledige en integrale beoordeling van de reacties heeft plaatsgevonden.

Zienswijze	Antwoord
Het Watersportverbond, de Vereniging Wadvaarders en de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers dienen hierbij gezamenlijk een zienswijze in voor de gedeeltelijke wijziging van het bestemmingsplan en /of de MER nr. NL.IMRO.1900.SluisKWDZ-ontw betreffende de sluis te Kornwerderzand.	Wij nemen hier kennis van.

Het doel van deze drie organisaties is het behartigen van de belangen en het bevorderen van de mogelijkheden voor het uitoefenen van de watersport en waterrecreatievaart in de ruimste zin van het woord. Zij willen hun doel bereiken door het geven van adviezen aan overheden en het bij hen aandringen op verbeteringen in zaken welke de watersport betreffen en de belangen van hun leden behartigen. Gezamenlijk vertegenwoordigen deze organisaties bijna 100.000 vaarrecreanten. Een groot deel van deze recreanten maakt gebruik van de sluisdoorgangen in de Afsluitdijk. Het initiatief voor de bouw van de nieuwe sluis te Kornwerderzand heeft onze aandacht getrokken en na kennisname van de bijbehorende projectstukken zijn wij van mening dat de vaarrecreanten in hun belang worden geschaad. Onze gezamenlijke zienswijze is in deze brief opgenomen.

Wij nemen hier kennis van .

Deze zienswijze gaat niet verder dan een reactie op het bouwplan dat in dit ontwerpplan wordt geschetst. Parallel aan deze zienswijze is overleg geweest tussen de vaarrecreatiesector en de projectleider van de sluisombouw. Uit dit overleg is gebleken dat in dit stadium nog vele problemen moeten worden opgelost. Problemen bijvoorbeeld over de (water)veiligheid van de zeekering en verkeersveiligheid bij de noordelijk liggende verkeersbruggen. Deze problemen kunnen grote invloed hebben op de variantkeuze van de sluisen, op de stremmingen tijdens de bouw en de bouwperiode. Deze zienswijze beperkt zich tot de gekozen variant in het ontwerpplan en staat los van de mogelijke varianten.

Uit de nu beschikbare gegevens komt naar voren dat de gekozen variant mogelijk is. Voor het bestemmingsplan is dat voldoende informatie om tot vaststelling over te kunnen gaan. Hierna volgen nog vele processtappen en de initiatiefnemer heeft gekozen voor maximale participatie en consultatie. In het stadium van contractvoorbereiding, aanbesteding en het verkrijgen van bouwvergunningen e.d. zal de detailinvulling verder gestalte krijgen. In uw reactie zitten diverse specifieke voorstellen, waarover de gemeente en de initiatiefnemer graag met u in overleg gaan om te bekijken hoe we die kunnen toepassen en/of combineren.

Het is op deze plaats dat het past verwondering uit te spreken dat een plan in de inspraakprocedure wordt gebracht terwijl er geen zekerheid bestaat over de dimensionering en de realisatiedatum van de naast gelegen stormvloedkering. De stormvloedkering zal naast de plangrens worden gerealiseerd. De dimensionering van deze stormvloedkering wordt mede bepaald door de afmeting van de toekomstige bruggen die wel in dit ontwerp plan zijn opgenomen of, omgekeerd, de bruggen worden gedimensioneerd door de ruimte die de toekomstige stormvloedkering toelaat. Voortijdige afstemming over deze wisselwerking zou te prefereren zijn.

Stormvloedkering en sluis worden in nauwe samenspraak tussen betrokken partijen met elkaar ontwikkeld. Voor de stormvloedkering is het Rijksinpassingsplan vorig jaar al vastgesteld. In dat plan is het uitgangspunt dat er 1 opening van tenminste 43 meter wordt gemaakt, waar zowel de huidige als de toekomstige situatie in past. Er is door het Rijk dus alvast ruimte gereserveerd voor de regionale ambitie om de bruggen te vervangen. Het ruimtebeslag van het brugontwerp is ook samen met Rijkswaterstaat bepaald. De exacte vormgeving en realisatie volgen later en hierover zijn wij met Rijkswaterstaat in overleg.

Een opmerking is hier op zijn plaats. Als er voor wordt gekozen om de stormvloedkering eerst aan te leggen en aansluitend de verkeersbruggen en de nieuwe sluisolk aan te leggen dan kan er in de winter worden doorgewerkt aan de sluis waarbij periodieke afsluitingen voor de scheepvaart door werkzaamheden aan de sluis en de brug aanzienlijk minder schade opleveren en de bouwwerkzaamheden zonder tijdsvertraging kunnen worden gerealiseerd. In de zienswijze 1 wordt aan deze volgorde gerefereerd.

Het werken in de winter alleen is een zinvolle gedachte. Dit is nu wettelijk niet mogelijk. De nieuwe stormvloedkering zou voldoende bescherming kunnen bieden, maar is niet voor aanvang van de werkzaamheden gereed. Het bedrijfsleven wil de sluis echter uiterlijk in 2022 klaar hebben en de geplande stormvloedkering zal eveneens uiterlijk in 2022 gereed zijn. Als de initiatiefnemers voor de sluisaanpassing op de stormvloedkering moeten wachten, dan zou dat een vertraging van zeker drie jaar voor het project betekenen en daarvoor is geen draagvlak bij de financiers. De initiatiefnemers hebben aangegeven het

beperken van hinder erg belangrijk te vinden en dit ook in de opdracht aan de aannemer mee te willen geven. In de verdere detaillering van de aanpak zal initiatiefnemer meer in detail gaan bekijken wanneer en op welke wijze de sluisaanpassing uit te voeren. Het streven is om dit te doen met zo weinig mogelijk overlast voor iedereen, natuurlijk ook voor de recreatievaart. Wij en de initiatiefnemer zullen zal ook met het Watersportverbond daarover contact blijven zoeken.

In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen dat de bouwperiode en de gevolgen voor de omgeving tijdens de bouwperiode geheel zijn opgenomen in de bijbehorende milieueffectrapportage. Deze zienswijze heeft dan ook betrekking op de inhoud van de MER.

In de huidige opstelling van de sluisen heeft de scheepvaart de beschikking over een grote kolk en een kleine kolk. Door deze dubbele beschikbaarheid is er de mogelijkheid de beroepsvaart gescheiden te schutten van de recreatievaart en bij grote drukte van de recreatievaart deze ook te laten schutten in de grote kolk. In het zomerseizoen is het aanbod van recreatievaartuigen aanzienlijk groter dan het aanbod bedrijfsvaartuigen. Vermenging tijdens het schutten is dan met dubbele kolken te voorkomen.

Tijdens de bouwperiode van de nieuwe sluis zal de grote kolk niet meer beschikbaar zijn daar het bouwwerk van de nieuwe kolk over de oude kolk zal reiken. Dit betekent, en het is in de MER ook opgenomen, dat tijdens de bouw het schutten van de grote beroepsvaart niet mogelijk is en het schutten van kleinere beroepsvaart slechts door de kleine kolk kan plaatsvinden. Een scheiding van beroepsvaart en recreatievaart is bij het schutten niet meer mogelijk of in ieder geval moeilijker. Ook het gescheiden houden van de recreatievaart en de beroepsvaart voor het schutten zal nu problemen geven door het ontbreken van goede en gescheiden afmeervoorzieningen voor beroepsvaart en recreatievaart. Tenzij in een uitbreiding van aanlegvoorzieningen is voorzien. Daar wordt niet over gesproken.

Het is niet te voorkomen dat tijdens de bouwperiode de recreatievaart, en ook de beroepsvaart, hinder zullen ondervinden. Er zal gezamenlijk worden geschut, zoals dat nu ook al vaak het geval is. Dit is ook beschreven in het MER.

De initiatiefnemer heeft aangegeven dat het een goed idee kan zijn om de aanlegvoorzieningen tijdelijk uit te breiden tijdens de bouwperiode. Hierover zal zij in gesprek gaan met het Watersportverbond.

Voor de recreatievaart is bij grote drukte geen uitwijk meer mogelijk naar de grote kolk. Verder is in de MER een uitspraak van een sluiswachter herhaald dat de beroepsvaart bij het schutten voorrang gaat krijgen. Dit zal leiden tot een filevorming bij tenminste de recreatievaart. Dat betekent voor zowel de beroepsvaart maar zeker voor de recreatievaart een toename van de wachttijden. Met name de toegenomen wachttijd voor de recreatievaart in het hoogseizoen baart ons grote zorg. Deze wachttijd zou het betamelijke kunnen overschrijden. In de MER is door de opstellers genoemd dat de wachttijden binnen de normtijden blijven die in de Nota Mobiliteit is opgenomen. Deze normtijd is voor de beroepsvaart 30 minuten op de tiende drukste dag en voor de recreatievaart 60 minuten op de tiende drukste dag. Deze laatste tijd, voor de recreatievaart, is niet in de Nota Mobiliteit gevonden. In het MER is

Het is tijdens de bouwperiode voor de scheepvaart niet mogelijk om uit te wijken naar de grote kolk, en tijdens de bouw zullen de wachttijden kunnen toenemen. Na realisatie is uitwijken naar de grote kolk gewoon weer mogelijk. De huidige wijze van schutten wordt dan gecontinueerd.

De berekening van de wachttijden vindt plaats overeenkomstig de nationale normen die zijn vastgelegd in de Richtlijn Vaarwegen 2011. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het programma SIVAK (Simulatiepakket voor afwikkeling van kunstwerken). Dit is speciaal hiervoor door Rijkswaterstaat ontwikkeld.

De normtijd voor de recreatievaart is inderdaad niet opgenomen in de Nota Mobiliteit, maar in de Richtlijn Vaarwegen 2011 (blz. 67).

Tussen de begrippen 'wachttijd' en 'passeertijd' zitten grote verschillen. Het begrip "wachttijd" en de

ook geen onderbouwing gegeven van de berekening van deze wachttijden. Er is geen opgave van de uitgangspunten als scheepsaantallen, schuttijden en er is geen weergave van de berekening zelf. Daarnaast zijn er vele mogelijkheden om deze normtijden te interpreteren. Is het de tijd die nodig is om te schutten, of is het de tijd die nodig is om te wachten en te schutten? Is de draaitijd van de bijbehorende bruggen meegenomen? Is het de tijd die gemiddeld gerekend wordt over het etmaal of is het de tijd die gedurende een etmaal de maximale wachttijd is geweest of zal zijn? Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de genoemde waarden in het MER meer een wens zijn dan het resultaat van een gedegen kansberekening.

rekenmethode zijn gedefinieerd in de Richtlijn Vaarwegen 2011 (blz. 66).

De sluis en de bruggen worden in de Richtlijn Vaarwegen 2011 als losstaande objecten beschouwd. De wacht- en passeertijden worden dus niet bij elkaar opgeteld.

De sluis is gelegen aan een getijdewater. Dit brengt met zich mee dat het aanbod aan schepen vrijwel altijd pulserend zal zijn. Dat veroorzaakt natuurlijk langere wachttijden. Daarnaast heeft de recreatievaart de voorkeur om bij daglicht te varen en te schutten. Dat komt de veiligheid ten goede maar dit veroorzaakt nu, bij slechts één kleine kolk, congestie bij de sluis. De schutcapaciteit van de overgebleven kleine sluis zal onvoldoende blijken te zijn.

Dit is correct, al deze factoren zijn daarom ook meegenomen in het rekenmodel SIVAK. In dit model, en dus ook in de MER, is overigens alleen de slechtste variant beoordeeld, waarbij in de eindsituatie beide sluisen zijn vervangen door 1 grote sluis. Dit is niet de bedoeling.

Nu de initiatiefnemer heeft gekozen voor een eindsituatie met 2 sluisen, zal juist een verbetering ten opzichte van de huidige situatie optreden. Beide sluisen zullen voor de recreatievaart beschikbaar zijn.

Wat is onze ervaring met de wachttijden? De ervaring van gebruikers van deze sluisen is dat bij herhaling in de zomerperiode lange wachttijden worden ondervonden van enkele uren. Dat is inclusief de passage van de verkeersbruggen. De schutcapaciteit is tot op heden veel groter dan tijdens de toekomstige bouwperiode. En die huidige capaciteit wordt als onvoldoende ervaren.

Deze ervaringen van de gebruikers komen overeen met het model. Door een langere wachttijd kan de passagetijd flink oplopen. In de bouwperiode zal er minder capaciteit beschikbaar zijn. Daarom streeft de initiatiefnemer ernaar om deze, indien mogelijk, niet in het hoogseizoen te laten plaatsvinden. Na voltooiing van de nieuwe grote sluis zal de schutcapaciteit zijn toegenomen.

Om de passage van de kleine sluis in de zomerperiode beter te laten verlopen willen wij vragen om extra voorzieningen in de vorm van voldoende wachtplaatsen, verlichte wachtplaatsen om bij nacht te kunnen schutten en aan de andere zijde te kunnen wachten. Dan kunnen recreatievaartuigen aangemoedigd worden in de donkere uren of voor de getijde stroom te schutten en op de wachtplaats het daglicht en/of het tij af te wachten. Voor een goed verloop zou het ook wenselijk zijn dat op de sluis in die periode maar ook tijdens daglicht extra mensen op de sluis te hebben die weten wat er speelt en een snelle doorvaart kunnen bewerkstelligen. De watersportorganisaties zijn gaarne bereid daar in te adviseren en mee te denken.

Dit is een prima suggestie die kan helpen om de druk tijdens de bouwperiode te verzachten. De initiatiefnemer zal dit meenemen naar de aannemer.

Resumerend:

Deze zienswijze omvat grote twijfels over de juistheid van de wachttijden die in de MER zijn opgenomen. Als er geen ingrijpende voorzieningen worden genomen tijdens de bouwperiode zal de wachttijd voor de recreatievaart in het vakantie seizoen en in de drukke weekends met vele uren worden overschreden. Schepen komen daarmee terecht in een verkeerde getijstroom of varen buiten de daglichtperiode naar hun bestemming. Hierdoor wordt de kans op gevaarlijke situaties voor de recreatievaart duidelijk verhoogd.

Zie antwoorden hiervóór.

Als deze omgeving zijn goede naam op het gebied van de waterrecreatie wil houden dan zullen tijdens de bouwperiode extra voorzieningen moeten worden getroffen voor de scheepsvaart.

Te overwegen valt om de bouw vooral in de winterperiode uit te voeren en daarmee de piekdruk te omzeilen. De gezamenlijke recreatievaart mag daarom terecht vragen de realisatie van de stormvloedkering eerst en de realisatie van de sluis en de bruggen aansluitend uit te voeren.

Het ontwerp bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid een grotere en bredere kolk te bouwen dan de huidige kolk. Een nadere inrichting van de kolk is in deze fase van het plan mogelijk niet aan de orde maar zal dit wel zijn zodra een aanbesteding van de bouw zijn beslag moet krijgen. De inrichting bepaalt in enige mate de kosten van de bouw. De nieuwe kolk zal ook in de toekomst ingericht worden als gemengde sluis, dat wil zeggen een sluis voor recreatievaart en voor beroepsvaart. Beide groepen hebben zo hun specifieke wensen.

In Nederland liggen vele sluizen, recent aangelegd of gerenoveerd. Kennis rond de juiste inrichting en voorzieningen zou eenvoudig beschikbaar moeten zijn. Toch zijn er vele voorbeelden van nieuwe inrichtingen van sluizen en bruggen waarbij na de uitvoering blijkt dat de voorzieningen hun doel missen of niet effectief zijn. Lang niet altijd is het een kwestie van kosten geweest, vaak is het een kwestie van ontwerp. Het betreft in dit plan bijvoorbeeld de aanleg voorzieningen voor de kolk als steigers, bevestigingspunten zoals bolders, informatieborden en de technische kwaliteit van omroepsystemen, al dan niet met gelijktijdig marifoongebruik. Wij zouden graag zien dat wij in een vroeg stadium betrokken worden bij de inrichting en afwerking van de sluis. Voor vragen kunt u contact opnemen met de heer C. van Roon (regiovertegenwoordiger Waddenzee van het Watersportverbond (06-23267961), de heer J. Klanderman van de Vereniging Wadvaarders (06-21591141) of de heer H. Altink van de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers (06-26130543).

Wij zijn het met uw zienswijze eens en ook de initiatiefnemer heeft hetzelfde standpunt. Waterrecreatie is al jarenlang een speerpunt in de Provincie Fryslân en de uitvoering van het Friese Merenproject is hier een voorbeeld van. Wij zijn benieuwd of de door u aangehaalde voorbeelden ook sluizen en bruggen in de provincie Fryslân betreffen. De initiatiefnemer zal contact opnemen met het Watersportverbond voor een afspraak om te bekijken welke klanteisen en -specificaties er nog toegevoegd zouden moeten worden, op het moment dat gestart wordt met de contractvoorbereidingen.

3.3 Koninklijke BLN-Schuttevaer

De zienswijze van Koninklijke BLN-Schuttevaer is als bijlage 1 bijgevoegd. Onderstaand is de zienswijze kort en zakelijk samengevat en daarna van een inhoudelijk oordeel voorzien, waarbij een volledige en integrale beoordeling van de reacties heeft plaatsgevonden.

Zienswijze	Antwoord
Koninklijke BLN-Schuttevaer heeft kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan en het Ontwerp Milieueffectrapport sluis Kornwerderzand. Wij behartigen namens alle vaarweggebruikers de vaarwegbelangen op het gebied van nautisch-technische zaken en de infrastructuur.	Wij nemen hier kennis van.

De plannen hebben wij vooral onderzocht op de gevolgen voor de scheepvaart en geven ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Recreatiesluis

Allereerst willen wij kenbaar maken dat wij tevreden zijn, dat gekozen is voor variant twee, waarbij de grote sluis verbreed wordt en de recreatiesluis behouden. De recreatiesluis behouden komt de veiligheid ten goede en bevordert de doorstroming van het verkeer op het water. Het scheiden van de beroeps- en recreatievaart is ook in lijn met het Rijksbeleid, zoals in het Beheerplan Rijkswateren ingevuld wordt.

Wij nemen hier kennis van.

Bruggen

De huidige draaibruggen worden vervangen door basculebruggen. De huidige bruggen kennen geen beperkingen bij harde wind. Bij elke wind wordt gedraaid, dat is betrouwbaar! Bij een basculebrug is dat geen garantie. Wij vinden de keuze voor een basculebrug ongelukkig omdat: basculebruggen veelal niet bij elke wind gedraaid kunnen worden i.v.m. de veiligheid van het brugsysteem; de omgeving van Kornwerderzand gedurende het gehele jaar vele perioden met harde wind kent; dit voor de beroepsvaart een onzeker beeld geeft voor passage van de Afsluitdijk.

Wij zijn met u eens dat een draaibrug betrouwbaarder is dan een basculebrug. Het is echter onmogelijk om op Kornwerderzand een draaibrug met doorvaartopeningen van 25 meter te realiseren. Daarvoor is niet genoeg ruimte aanwezig. De ontwerpeis voor de basculebruggen is dat deze moeten voldoen aan de Richtlijn Vaarwegen 2011, waarin staat dat gedraaid moet kunnen worden tot windkracht 9. Deze richtlijn geldt in principe voor alle bruggen in Nederland.

Wij vragen u geen bruggen te bouwen die beperkingen voor de scheepvaart met zich meebrengen bij extreme meteorologische omstandigheden en verwachten dat de nieuwe bruggen bij elke windkracht gedraaid gaan worden.

Overeenkomstig de Richtlijn Vaarwegen 2011 zijn de bruggen ontworpen om te draaien tot windkracht 9. De norm is vastgelegd in NEN 6786. Het exacte aantal niet beschikbare dagen per jaar dat voor Kornwerderzand acceptabel is, wordt bepaald door de beheerder, te weten Rijkswaterstaat.

Bediening bij mist

Bij mist en slecht zicht worden de bruggen nu niet bediend voor de scheepvaart, vanwege de veiligheidsrisico's voor het wegverkeer. Wij vinden dit een slechte ontwikkeling en menen dat dit met de huidige stand van de techniek ondervangen kan worden. De huidige max. snelheid is 70 km/u voor het wegverkeer. De ambitie bij de vernieuwing van de bruggen is dat de max. snelheid voor het wegverkeer verhoogd wordt naar 100 km/u. Dit zou een toename van de veiligheid betekenen, o.a. doordat de knik, die nu nog in de weg zit, eruit gehaald gaat worden. Wij vragen ons met zorg af wat deze nieuwe max. Snelheid van 100 km/u voor het wegverkeer voor gevolgen heeft op de betrouwbaarheid van bediening voor de scheepvaart bij slecht zicht en mist. Wij vragen garanties dat actief ingezet wordt op een verbeterde bediening bij mist en slecht zicht en dat de bediening niet verder verslechtert als gevolg van het verhogen van de maximum snelheid.

De signalering op de weg zal worden aangepast aan de hogere snelheid, zodat de situatie niet zal verslechteren. Het huidige beleid voor bediening van de bruggen bij slecht zicht is vastgesteld door de huidige beheerder, zijnde Rijkswaterstaat. Dit zal volgens onze verwachting ongewijzigd blijven. De initiatiefnemer zal dit punt als wens inbrengen bij de beheerder.

Bediening brug

Er zijn diverse punten met betrekking tot het ontwerp van de nieuwe brug en de voorhaven van sluis Kornwerderzand die wij u graag meegeven om de efficiëntie te vergroten. Zorg dat de nieuwe brug niet altijd geheel geopend moet worden tot de eindstand, maar ook in een tussenstand kan stoppen.

U dient zich hiervoor te richten tot de beheerder van de bruggen, te weten Rijkswaterstaat. Het half openen van de bruggen past voor zover wij weten niet in de bedienings- en ontwerprichtlijnen voor de bruggen.

- De brug hoeft niet voor elk schip in de hoogste stand te worden geopend. Dit geeft minder overlast voor het wegverkeer omdat de brug korter geopend kan worden.
 - Bij harde wind heeft het brugdek minder windvang en kan daardoor langer draaien bij harde wind, dit bevordert de betrouwbaarheid van de scheepvaart.
- Bouw de brug zou "dun" mogelijk.
- Door voor een "dun" brugdek te kiezen neemt de doorvaarthoogte voor de scheepvaart toe. Hierdoor zijn minder brugopeningen nodig, met als gevolg minder verliesuren voor voertuigen en dat is winst voor het milieu.

Samenvattend

Zie eerdere antwoorden.

Samenvattend kunnen we stellen dat deze nieuwe ambitie, een grotere sluis en nieuwe bruggen, kansen biedt voor de beroepsvaart en de scheepsbouw rond het IJsselmeer, maar we zien ook enkele bedreigingen voor de betrouwbaarheid van de binnenvaart, zoals:
basculebruggen i.p.v. draaibruggen;
risico op verslechterde bediening bij mist en slecht zicht door verhoging max. snelheid autoverkeer.

Wij vragen:

Zie eerdere antwoorden.

geen bruggen te bouwen die beperkingen voor de scheepvaart met zich meebrengen;
garanties dat de bediening bij mist en slecht zicht continueert;
bruggen bij elke windkracht te draaien.

Wij hopen en vertrouwen erop dat u bij de vaststelling van de definitieve plannen in voldoende mate rekening zult houden met onze wensen. Wij verzoeken u ons van uw aanpassingen, naar aanleiding van onze zienswijze, in kennis te stellen.

4 WIJZIGINGEN BESTEMMINGSPLAN EN MER

4.1 Proces

Naar aanleiding van de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan Sluis Kornwerderzand met het bijbehorende MER, is het volgende ondernomen:

- Toetsing van het MER en gesprek met de Commissie voor de m.e.r.
- Ontvangst van drie zienswijzen op bestemmingsplan en MER, te weten van Rijkswaterstaat, Schuttevaer en Watersportverbond.
- Overleg met Rijkswaterstaat. Met specialisten van Rijkswaterstaat is vervolgens veelvuldig contact onderhouden, en zij hebben o.a. ook concepten van nieuwe documenten becommentarieerd.
- Overleg met deskundigen op het vlak van ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie, van Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, provincie Fryslân en de gemeente.

4.2 Producten

Voorkomend uit bovenstaande is een aantal producten bijgesteld/opgesteld:

- Het bestemmingsplan is op enkele onderdelen aangepast (zie bijlage 2).
- De Commissie voor de m.e.r. heeft een voorlopig toetsingsadvies over het MER gepubliceerd, vergezeld van een persbericht. Zij constateerde twee essentiële tekortkomingen in het MER en adviseerde die alsnog op te lossen.
- Er zijn twee separate aanvullingen opgesteld door Arcadis:
 - Nadere uitwerking van de effecten op Natura 2000 en vanwege het baggeren van de vaargeulen. Dit is vervat in een zogenaamde 'natuuraanvulling' en deze was bedoeld om tegemoet te komen aan essentiële tekortkomingen, die de Commissie voor de m.e.r. signaleerde in het MER.
 - Uitwerking en beoordeling in een tweede aanvulling van een vierde sluisvariant (ingebracht door Rijkswaterstaat) en een beschouwing over de benadering van ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie.
- De natuuraanvulling is getoetst door de Commissie voor de m.e.r. en zij constateert dat de essentiële informatie ten behoeve van de besluitvorming nu wel aanwezig is. De Commissie vond toetsing van de andere aanvulling niet noodzakelijk.
- Er is een Nota van Antwoord opgesteld, die ingaat op de drie zienswijzen.

4.3 Conclusies

- Naar aanleiding van de ter visie legging is met relevante partijen en instanties overleg gevoerd en verder commitment verkregen voor de sluisaanpassingen.

De informatie voor vaststelling van het bestemmingsplan is nu actueel en compleet aanwezig.

BIJLAGE 1: ADVIES EN ZIENSWIJZEN

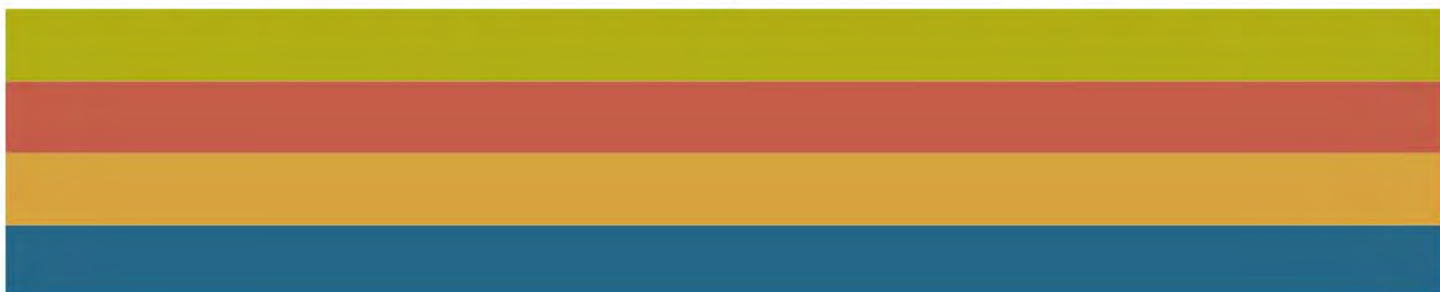
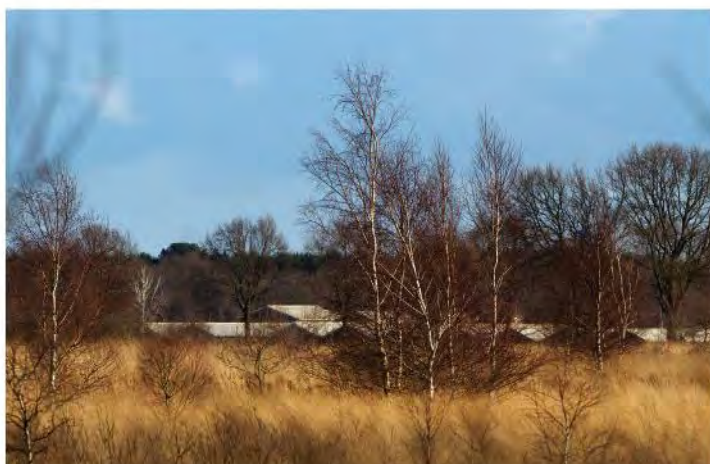


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Sluis Kornwerderzand

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

3 april 2017 / projectnummer: 3061



1. Oordeel over het MER

Het sluiscomplex in de Afsluitdijk bij Kornwerderzand is niet breed en diep genoeg om grote schepen (luxueuze jachten, kustvaart, binnenvaart) te laten passeren. De Provincie Fryslân wil, mede namens een aantal andere publieke en private partijen¹, het sluiscomplex aanpassen en een aantal vaargeulen in het IJsselmeer verdiepen. Het belangrijkste doel daarvan is de omzet en werkgelegenheid bij scheepswerven langs het IJsselmeer en in Harlingen te vergroten. De aanpassing van de sluis biedt ook kansen voor verbetering van recreatieve voorzieningen en de verkeersveiligheid.

In dit advies geeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder 'de Commissie')² aan of het milieueffectrapport (MER) voldoende informatie geeft om goed onderbouwde besluiten te kunnen nemen, die nodig zijn om de sluis te vergroten en de vaargeulen te verdiepen.

Het MER is goed leesbaar en bevat overzichtelijk beeldmateriaal, waardoor het duidelijk is welke ingrepen waar gaan plaatsvinden. Ook laat het rapport zien welke doelen met het project bereikt worden en welke verschillende oplossingen voor de sluis mogelijk zijn. De milieueffecten daarvan zijn voor het grootste deel goed beschreven. Er is vooral veel aandacht besteed aan de gevolgen voor landschappelijke en cultuurhistorische waarden, omdat die sterk afhankelijk zijn van welke oplossing gekozen wordt. Het bouwen van een geheel nieuwe sluis betekent dat monumentale waarden verloren gaan, maar biedt ook kansen om nieuwe ruimtelijke kwaliteiten toe te voegen. Anderzijds gaat behoud van het gehele monumentale sluiscomplex ten koste van de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe inrichting.

De Commissie vindt dat in het MER nog informatie ontbreekt die essentieel is om het milieubelang goed te kunnen meenemen in de besluitvorming:

- Voor het besluit over het sluiscomplex is nog onvoldoende aandacht besteed aan de effecten van de aanlegwerkzaamheden op beschermde natuur. Dit geldt vooral voor watervogels en meervleermuizen.
- Voor een besluit over verruiming van de vaargeulen zijn de effecten van het baggeren of onderzuigen zelf en van het storten van de baggerspecie nog onvoldoende beschreven.

De Commissie adviseert om het MER op bovenstaande punten aan te vullen voordat een besluit wordt genomen over de aanpassing van het sluiscomplex respectievelijk het verruimen van de vaargeulen. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en doet zij aanbevelingen voor de op te stellen aanvulling. Deze aanbevelingen zijn opgenomen in een tekstka-der.

¹ Provincies Flevoland, Overijssel en Drenthe, gemeenten Súdwest-Fryslân, Harlingen, Fryske Marren, Urk, Kampen, Zwolle en Meppel en de scheepswerven en verladers rondom het IJsselmeer.

² De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, via de link [3061](#) of door dit nummer op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Waarom m.e.r. en toetsing door de Commissie?

Het project bestaat uit het vergroten van de capaciteit van de sluizen, het verdiepen van een aantal vaargeulen in het IJsselmeer en een aantal overige aanpassingen, zoals het vervangen van de bruggen in de A7. Voor de aanpassingen aan het sluiscomplex is een besluit nodig van de gemeente Sudwest-Fryslân over een nieuw bestemmingsplan. Naast het bestemmingsplan zijn diverse andere besluiten en vergunningen nodig.³

Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan is een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld. De gemeenteraad van Sudwest-Fryslân heeft de Commissie gevraagd een toetsingsadvies uit te brengen over het MER ten behoeve van het besluit over het bestemmingsplan. Mogelijk wordt het MER in een volgende fase ook gebruikt voor andere besluiten. In het MER (p. 63–64) is aangegeven dat het MER voor deze besluiten ook de noodzakelijke informatie dient te bevatten. De Commissie heeft daarom beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat voor alle benodigde besluiten. Omdat de benodigde informatie voor de te nemen besluiten verschilt is in de volgende paragrafen onderscheid gemaakt tussen de besluitvorming over het sluiscomplex (§ 2.2) en over de vaargeulen (§ 2.3).

2.2 Aanpassing sluiscomplex Kornwerderzand

In deze paragraaf licht de Commissie haar oordeel over het MER toe voor zover relevant voor de besluitvorming over het sluiscomplex. § 2.2.3 heeft betrekking op informatie die volgens de Commissie essentieel is voor de besluitvorming.

2.2.1 Trechtering van alternatieven voor het sluiscomplex

In hoofdstuk 5 is het hoofddoel van het project beschreven: omzetting en werkgelegenheid creëren bij met name het scheepswervencluster aan het IJsselmeer en in Harlingen⁴. Voor het bereiken van deze doelstelling is de aanpassing van het sluiscomplex Kornwerderzand niet de enig mogelijke oplossing. Daarom is in het MER een afweging op hoofdlijnen gepresenteerd van andere mogelijke oplossingen. De zogenaamde trechtering van alternatieven is gebaseerd op negen criteria, vooral gericht op haalbaarheid en draagvlak.

De globale beoordeling van alternatieve oplossingen maakt duidelijk dat aanpassing van het sluiscomplex Kornwerderzand de meest voor de hand liggende optie is. De conclusie dat *Kornwerderzand* het enige redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief is, is volgens de Commissie weinig overtuigend onderbouwd. De argumenten om het alternatief *Aanpassen vaarroute en schutcomplex Den Oever* niet verder te onderzoeken (juridische haalbaarheid,

³ Voor aanpassing van de sluizen moet een Projectplan Waterwet worden opgesteld door de waterbeheerder (Rijkswaterstaat). Dit Projectplan moet worden goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân. Verder zullen vergunningen of ontheffingen nodig zijn in het kader van de Wet natuurbescherming en mogelijk in het kader van de Ontgrondingenwet en/of de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

⁴ Dit is de verkorte weergave van de doelstelling. Voor de uitgebreide beschrijving van de hoofddoelstelling en nevendoelelen zie pagina 68 van het MER.

meekoppelkansen, bestuurlijk draagvlak en draagvlak onder belanghebbenden) lijken weinig 'hard'. Aan de andere kant lijkt het alternatief Den Oever geen evidente milieuvoordelen te hebben boven Kornwerderzand. Daarom beschouwt de Commissie het niet verder onderzoeken van dit alternatief niet als een essentiële tekortkoming van het MER. Mocht uit een nadere analyse blijken dat het alternatief Kornwerderzand tot onaanvaardbare (milieu)effecten op beschermde natuur leidt, dan zou het alternatief Den Oever alsnog in beeld kunnen komen. Zie § 2.2.3 van dit advies.

2.2.2 Effecten in de realisatiefase

De Commissie constateert dat de ingrepen per variant in de realisatiefase niet in detail zijn beschreven in het MER. Tekeningen en kaartjes geven inzicht in ontwerp en locaties en in de tekst worden maatvoering en hoeveelheden (bijvoorbeeld verplaatsing van grond) vermeld. De benodigde tijd voor de uitvoering en de uitvoeringsperiode(s) wordt echter niet beschreven. Het ligt voor de hand dat de details van de realisatiefase pas bij de verdere detaillering van het project worden uitgewerkt. Hierdoor zijn de (tijdelijke) effecten in de realisatiefase nog in hoge mate onzeker. Op hoofdlijnen zijn de effecten wel te beoordelen, maar in de winterperiode kunnen vooral effecten op watervogels tegenvallen. Dit is van belang bij de toetsing van de gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Zie verder § 2.2.3 en § 2.3.

2.2.3 Gevolgen voor Natura 2000-gebieden

Het plangebied wordt begrensd door de Natura 2000-gebieden Waddenzee en IJsselmeer. De gevolgen van het project voor deze gebieden zijn beschreven in hoofdstuk 9 (Natuur) van het MER en Bijlage 3 (Passende beoordeling/Natuurtoets). Significante negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) van de Natura 2000-gebieden worden in de Passende beoordeling (PB) uitgesloten. De Commissie vindt de onderbouwing van deze conclusies niet goed navolgbaar. In de navolgende tekst licht ze dit nader toe.

Benodigde kerninformatie

In de PB wordt voor Waddenzee (p. 93) en IJsselmeer (p. 98) geconcludeerd dat geen significante effecten op watervogels optreden. De Commissie meent dat voor de onderbouwing van deze conclusie in ieder geval de volgende vragen beantwoord moeten worden:

- a) hoeveel exemplaren van de relevante soorten bevinden zich (ordegrootte) binnen de verstoringscontour?
- b) hoe wordt het gebied gebruikt door rustende en (overdag en/of 's nachts) foeragerende watervogels?
- c) Wat zijn de gevolgen voor het leefgebied van deze watervogels van het project afzonderlijk en in cumulatie?
- d) wat is de effectiviteit van (mitigerende) maatregelen?
- e) wat zijn de (cumulatieve) gevolgen voor de IHD?

Vogels binnen de verstoringscontour

Op grond van de verstoringscontour^{5, 6} volstaat het niet om alleen de watervogels in telgebied 39 (dat ca. 1.500m breed is, pag. 53) bij de beoordeling te betrekken. De daaraan grenzende telgebieden dienen eveneens in beschouwing te worden genomen. Van sommige soorten zoals Kuifeend, Topper en Wulp bevinden zich (overdag) betekenisvolle aantallen in de telgebieden⁷, en daarmee (deels) binnen de verstoringscontour. Onduidelijk is hoe het gebied binnen de verstoringscontour 's nachts wordt gebruikt door watervogels. Dit klemmt omdat duikeenden vooral 's nachts naar voedsel (schelpdieren en andere kleine bodemorganismen) zoeken en omdat zich in het studiegebied ook een slaappleats van de Wulp bevindt. Deze soorten bevinden zich onder of rond de IHD.

Cumulatie

De gevolgen zijn niet navolgbaar (kwantitatief) beschouwd in samenhang met andere projecten in de directe omgeving waaronder Versterking Afsluitdijk, Windpark Fryslân en de Vis-migratierivier. Ook hier gaat het ten dele om langlopende projecten. Gezamenlijk kan de doorlooptijd zo lang zijn dat, in het licht van de IHD, niet zonder nadere motivatie over een tijdelijke effect kan worden gesproken.

Uitwijkmogelijkheden

De Commissie volgt de redenering niet dat er bij verstoring voldoende uitwijkmogelijkheden zijn in het overige deel van de Waddenzee (pag. 94) en het IJsselmeer (pag. 98), waardoor er geen effecten optreden. Indien het gaat om het uitwijken van vogels kan het om een negatief effect gaan, omdat dan moet worden uitgeweken naar leefgebied van (veel) mindere kwaliteit, met gevolgen voor de conditie en winteroverleving van de soorten in kwestie. Uitwijkmogelijkheden dienen derhalve te worden onderbouwd⁸, rekening houdend met cumulatie.

Meervleermuis

Effecten voor de Meervleermuis worden uitgesloten omdat 's nachts niet wordt gewerkt. Deze soort is gevoelig voor verstoring door kunstlicht. Indien in de donkere uren inderdaad geen kunstlicht aanwezig is dan acht de Commissie dit afdoende gemotiveerd. Bij de effectbeoordeling op vogels wordt echter een verstoringscontour voor licht (0,1 Lux) gehanteerd. Indien 's nachts actieve watervogels of slaappleatsen van vogels verstoord kunnen worden door kunstlicht dan zou dit bij Meervleermuizen ook het geval kunnen zijn.

De Commissie vindt het essentieel voor de besluitvorming over de aanpassing van het sluiscomplex dat in een aanvulling op het MER/de PB een nadere onderbouwing wordt gegeven van de conclusie dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied IJsselmeer kan worden uitgesloten. Speciale aandacht is daarbij nodig voor de tijdelijke effecten in de aanlegfase, in cumulatie met andere activiteiten.

⁵ Op pag. 42 wordt een verstoringscontour van 200m rondom de bouwlampen berekend. De berekening kan de Commissie niet goed volgen. Voorts wordt 'een extra grote contour' (straal?) van 400m genoemd voor lichtverstoring door de sluis (pag 72) en 250m voor werkzaamheden aan de infrastructuur. De Commissie interpreteert de informatie zo dat een straal van 400m als verstoringscontour voor licht wordt gehanteerd.

⁶ De 65 dB(A) is aangehouden als ondergrens voor verstoring van watervogels door heiwerkzaamheden (piekgeluiden). Dit werpt de vraag op wat de bovengrens is. Op grond van de figuur op pag. 86 ligt die mogelijk op 1.000m.

⁷ Althans in de periode 2007-2012.

⁸ Rekening houdend met voedselbeschikbaarheid, rust- en slaappleatsen en daarmee verband houdende energetische aspecten.

2.2.4 Zoutindringing

Via de schutsluizen vindt in de huidige situatie een zekere mate van zoutindringing vanuit de Waddenzee naar het IJsselmeer plaats. Volgens pagina 130/131 van het MER leidt de aanpassing van het sluiscomplex tot een relatief sterke toename van de zoutindringing (89% volgens eerste berekeningen). Omdat een toename van het zoutbezwaar op het IJsselmeer ongewenst is, stelt het MER dat mitigerende maatregelen toegepast moeten worden. Omdat er van uit gegaan wordt dat mitigerende maatregelen genomen worden, worden de effecten van zoutindringing neutraal gescoord. De Commissie plaatst hierbij de volgende kanttekeningen:

- In beginsel is sprake van een toename van het zoutbezwaar. Het is methodisch onjuist om een neutrale score toe te kennen als mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Bovendien zijn de mitigerende maatregelen nog niet in het MER uitgewerkt en onderzocht op haalbaarheid en effectiviteit. De Commissie vindt het aannemelijk dat afdoende maatregelen voorhanden zijn, maar het is niet duidelijk welke omvang deze maatregelen zullen krijgen.
- Uitgangspunt van de effectbeoordeling is dat het zoutbezwaar niet mag toenemen. De Commissie mist hierbij een beschouwing over het zoutbezwaar op het IJsselmeer in breder perspectief. In samenhang met andere initiatieven in het studiegebied (zoals de vis-migratierivier) zou gezocht kunnen worden naar mogelijkheden om het zoutbezwaar te verminderen.

De Commissie adviseert om bovenstaande aandachtspunten mee te wegen bij de besluitvorming en de nadere uitwerking van de voorgenomen aanpassingen aan het sluiscomplex.

2.2.5 Ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie

Hoofdstuk 10 van het MER gaat uitgebreid in op de huidige situatie en effecten ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie. De beschrijving van de kernkwaliteiten van Kornwerderzand is gebaseerd op het Masterplan Beeldkwaliteit Afsluitdijk. Daarnaast zijn de monumentale waarden van het plangebied (objecten sluizen, kazematten, beschermd dorpsgezicht) uitvoerig geanalyseerd en gewaardeerd.

De effectbeschrijving is uitgevoerd op zowel structuurniveau (ruimtelijke kwaliteiten geheel, beschermd gezicht, Stelling van Kornwerderzand) als objectniveau (afzonderlijke bouwkundige objecten). Op structuurniveau is goed gekeken naar ruimtelijke relaties, zoals de zichtlijnen tussen de kazematten en de sluizen. Het spanningsveld tussen ruimtelijke kwaliteit (waarbij de kwaliteit van nieuwe inrichting verkozen wordt boven monumentale waarden) en cultuurhistorische waarden (waarbij de monumentale waarden de nadruk krijgen) komt in het MER duidelijk tot uitdrukking.

De analyse van de effecten leidt uiteindelijk tot een synthese in het MER waarin het spanningsveld tussen ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorische waarden nogmaals wordt benadrukt en waar aangegeven wordt dat het van belang is hier een balans in te vinden. Het MER geeft echter geen handvatten voor deze balans, bijvoorbeeld door mogelijkheden te benoemen het spanningsveld zoveel mogelijk op te lossen of tenminste tegenstrijdige waarden te prioriteren.

Uit het ontwerp-bestemmingsplan blijkt dat gekozen is voor de variant "verbreding grote schutsluis". De afweging die daarbij is gemaakt over het benoemde spanningsveld tussen

ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorische waarden is daarin niet onderbouwd. De Commissie adviseert om in het definitieve besluit te motiveren hoe de effecten op landschap en cultuurhistorie daarin zijn meegewogen.

2.3 Effecten van verruiming van vaargeulen

Omdat het sluiscomplex geschikt gemaakt zal worden voor schepen met een grotere diepgang dienen ook de vaargeulen op het IJsselmeer deze diepgang te kunnen faciliteren. Daarvoor moeten enkele vaargeulen worden verdiept tot –5,50 meter NAP. Het MER beschrijft op hoofdlijnen de effecten van twee varianten voor deze verdieping: baggeren of onderzuigen.

Baggerwerkzaamheden

In de Passende beoordeling (PB) is aangegeven dat verstoring kan optreden door verdieping van de vaargeul. Deze effecten zijn volgens de PB ‘zeer tijdelijk en verwaarloosbaar klein’ waardoor de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) niet negatief worden beïnvloed. Het baggeren kan ook vertroebeling veroorzaken. Zichtjagende watervogels, die zich ten dele onder de IHD bevinden zijn volgens de PB evenwel al verstoord en verdwenen. Aangegeven wordt dat er buiten de verstoringcontour van de vaargeul voldoende alternatief voedselgebied voor vogels over is (p. 91). De doorlooptijd en de tijd van het jaar waarin de werkzaamheden (kunnen) plaatsvinden zijn echter niet beschreven (zie ook § 2.2.2 van dit advies). De conclusies over de gevolgen van het baggeren kan de Commissie daarmee niet goed beoordelen.

Vrijkomende baggerspecie

Bij de variant *baggeren* komt circa 1,64 miljoen m³ baggerspecie vrij. Mogelijk kan deze worden toegepast in de projecten vismigratierivier en Makkumer Noordwaard, maar mogelijk moet de baggerspecie (tijdelijk) elders gestort worden. Pagina 97 van het MER stelt dat de effecten van het verspreiden van de baggerspecie kwalitatief zijn beschouwd, maar dit is in het MER niet terug te vinden.

Van de variant *onderzuigen* wordt gesteld dat voor zandwinning door onderzuiging reeds een Natuurbeschermingswetvergunning aanwezig is. Het MER maakt niet inzichtelijk voor welke locaties en onder welke voorwaarden onderzuiging vergund is. Bovendien wil dit niet zeggen dat op de betreffende locaties geen (cumulatieve) effecten kunnen optreden.

De Commissie vindt het essentieel voor de besluitvorming over verruiming van de vaargeulen dat in een aanvulling op het MER/de PB nader in wordt gegaan op de effecten van verruiming van de vaargeulen, inclusief de effecten van het storten van de baggerspecie. Ga bij onzekerheden uit van de ‘worst case’⁹ en beschrijf maatregelen waarmee deze effecten gemitigeerd kunnen worden.

⁹ Pagina 64 van het MER stelt: *In dit MER is voor een volledig beeld van de effecten van het totale project, uitgaande van de slechtst mogelijke situatie, rekening gehouden met het ruimtebeslag en de effecten van de werkzaamheden aan de vaargeul.*

Archeologie

In het MER wordt ingegaan op gevolgen van de verruiming van de vaargeulen voor archeologische waarden. Voor de bodem van het IJsselmeer gelden hoge verwachtingswaarden (sporen uit de Steentijd, Middeleeuwen en Nieuwe tijd waaronder scheepswrakken en vliegtuigwrakken). Omdat de aanleg van de huidige vaargeulen al tot verstoring heeft geleid is de verwachtingswaarde bijgesteld naar middelhoog. Vanwege het ontbreken van gegevens wordt het effect van vaargeulverruiming als negatief beoordeeld.

De Commissie constateert dat de effecten op archeologische waarden nog onzeker zijn, waarmee de negatieve score terecht is. Er zijn geen alternatieven voor de te verdiepen vaargeulen, waardoor aanvullende informatie op dit moment niet noodzakelijk is voor de besluitvorming. In het MER wordt aanbevolen meer bureauonderzoek te doen en bij vervolgonderzoek de AMZ-cyclus te doorlopen.¹⁰ De Commissie acht aanvullend bureauonderzoek weinig zinvol. Zij adviseert om bij besluitvorming de AMZ-cyclus te verduidelijken, door aan te geven welke vervolgonderzoeken (bijvoorbeeld side scan sonar, booronderzoek etc) voor de vaargeulsegmenten worden uitgevoerd en wanneer deze worden ingezet.

¹⁰ De AMZ-cyclus is een procedure binnen de archeologische monumentenzorg (AMZ) in Nederland. De cyclus is veranderd in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA) als een verplicht werkproces. De cyclus omvat drie stadia, namelijk inventariseren/waarderen, selecteren en maatregelen nemen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Provincie Fryslân (mede namens de provincies Flevoland, Overijssel en Drenthe, de gemeenten Súdwest-Fryslân, Harlingen, Fryske Marren, Urk, Kampen, Zwolle en Mepel en de scheepswerven en verladers rondom het IJsselmeer)

Bevoegd gezag: Gemeente Súdwest Fryslân

Besluit: Vaststelling van bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: D3.1

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie D3.1

plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

Activiteit: De Provincie Fryslân is initiatiefnemer voor de realisatie van uitbreiding van het sluiscomplex in de Afsluitdijk bij Kornwerderzand. Daarmee zal de sluis geschikt worden voor grotere schepen (beroepsvaart en grote jachten). De aanpassing van de sluis gaat gepaard met verdieping van een aantal vaargeulen in het IJsselmeer. Voor de aanpassingen aan het sluiscomplex is een wijziging van het bestemmingsplan van de gemeente Súdwest-Fryslân nodig. Voor de besluitvorming hierover wordt de m.e.r.-procedure doorlopen. Het MER wordt mogelijk in een later stadium ook gebruikt voor vergunningsverlening over de verruiming van de vaargeulen.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van: 24 juli 2015

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 27 juli tot en met 7 september 2015

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 14 juli 2015

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 24 september 2015

Ter inzage legging MER: 10 februari 2017

Voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 3 april 2017

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. ir. A.J. Blik

dhr. ir. C. van der Giessen

dhr. drs. P.J. Jongejans (secretaris)

dhr. drs. M.A. Kooiman

mw. M.A.J. van der Tas (voorzitter)

dhr. ing. R.L. Vogel

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende

informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Betrokken documenten:

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3061](#) in te vullen in het zoekvak.

De Commissie heeft kennis genomen van 3 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 29 maart 2017 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e mer@eia.nl

w commissiemer.nl



Retouradres Postbus 2232 3500 GE Utrecht

RWS BEDRIJFSINFORMATIE

Aan de gemeenteraad van Súdwest-Fryslân
Postbus 10.000
8600 HA SNEEK

Rijkswaterstaat Midden-Nederland

Netwerkontwikkeling

Zuiderwagenplein 2
8224 AD Lelystad
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088-7973700
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Atze Kamma
Senior adviseur

T 06-25519288
atze.kamma@rws.nl

Datum 23 maart 2017
Onderwerp Zienswijze tegen Ontwerpbestemmingsplan sluiscomplex
Kornwerderzand

Ons kenmerk
RWS-2017/10655

Uw kenmerk
-

Bijlage(n)
1

Aan de leden van de raad,

Uw gemeente heeft op 13 februari jl. bovenvermeld plan ter inzage gelegd. Met dit plan en enkele daarbij behorende documenten wordt een mogelijk in de toekomst aan te leggen nieuwe en bredere sluis planologisch geacommodeerd. Het voornoemde bestemmingsplan is voor Rijkswaterstaat reden tot indiening van onderhavige zienswijze. Met deze zienswijze brengen wij een aantal aandachtspunten in beeld ten aanzien van vigerende regelgeving en een mogelijk vervolproces in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport(MIRT).

De regio heeft aangegeven groot belang te hechten aan de verbreding van de sluis en is bereid daarvoor substantiële financiële middelen vrij te maken. Vervolgens heeft de Tweede Kamer de minister van I&M in een motie opgeroepen om de regio de gelegenheid te geven "...vóór 1 oktober 2017 met een nieuw financieringsvoorstel te komen waarvan de overdracht Rijksareaal geen onderdeel uitmaakt en het Rijk niet garant staat voor onzekerheden dan wel (nieuwe) risico's." Ook werd de regering verzocht om tot 1 oktober 2017 een bedrag van maximaal 30 miljoen euro te reserveren als rijksbijdrage voor de nieuwe sluis bij Kornwerderzand.

Vergroten planologische oplossingsruimte

Ik maak uw raad erop attent dat het sluisproject nog niet is aangemerkt als een uitvoerbaar en financieel haalbaar MIRT-project. Indien het zover komt zal dit, door Rijkswaterstaat, uit te voeren aanlegproject via gestandaardiseerde review- en toetsmethoden nader worden beoordeeld om eventuele uitvoeringstechnische, financiële en andere risico's in beeld te brengen. Deze toetsingen kunnen aanleiding zijn om tot wijziging van de voorgestelde brug- en sluisconfiguratie te komen zoals opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan dan wel verkend in het milieueffectrapport.

Dit heeft onder andere betrekking op de brugoplossing in de A7, waar nu nog geen specifieke brugoplossing planologisch wordt verankerd. Rijkswaterstaat is nu bezig met de afronding van onderzoek naar de technische haalbaarheid van bepaalde brugvarianten. Niet alleen spelen hier nautische, technische en ruimtelijke aspecten (inpassing ten opzichte van de A7) een rol, ook zaken ten aanzien wegbeschikbaarheid, verkeershinder en doorstroming vormen punten van

onderzoek en afweging.

Met betrekking tot de planologische oplossingsruimte voor een nieuwe en bredere sluis verzoek ik u uw raad om die ruimte ook aan de oostzijde van de grote schutkolk in het bestemmingsplan op te nemen.

Datum

23 maart 2017

Ons kenmerk

RWS-2017/10655

Bestemmingsplan niet in lijn met het Barro

Alle waterbeheerders zijn op grond van de Waterwet verplicht om voor de bij hun in beheer zijnde waterstaatswerken een zogenaamde legger vast te stellen en bij te houden. Uit de legger blijkt de normatieve toestand van de beheerobjecten. Dat wil zeggen dat in de legger moet worden omschreven waaraan waterstaatswerken naar ligging, vorm, afmeting en constructie moeten voldoen. Ook voor de Afsluitdijk is een legger vastgesteld; de Legger Afsluitdijk.

Uit de Legger Afsluitdijk, zoals vastgesteld op 2 november 2009, volgt dat alle gronden van de dijk binnen het plangebied zijn aangewezen als kernzone. Ook het sluizencomplex van Kornwerderzand wordt tot de kernzone gerekend. Zie hiervoor specifiek de leggerkaarten 57-59. Ingevolge artikel 2.11.2, eerste lid, van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro) is de planwetgever – in dit geval de raad van de gemeente Súdwest-Fryslân – verplicht om deze gronden bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan te voorzien van de bestemming «waterkering». In dit kader wordt verwezen naar de uitspraak die de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 17 december 2014 heeft gewezen over de wijze van bestemmen van een primaire waterkering in een bestemmingsplan (bp. “Zeezicht”, nr. 201308135/1/R3, rechtsoverweging 8). Passend is in dit geval de gronden van de kernzone te voorzien van de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterkering”. Concreet wordt verzocht om:

- a) het deel van het plangebied dat betrekking heeft op het sluizencomplex te voorzien van de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterkering”;
- b) in de regels bij de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterkering” een passend beschermingsregime (met een vergunningvereiste voor aanlegwerkzaamheden) op te nemen. Ter illustratie wordt verwezen naar de wijze van bestemmen in het Rijksinpassingsplan Afsluitdijk, zoals vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu op 22 januari 2016.

Impact op de waterkering

In de paragraaf 4.6 van de Toelichting wordt aandacht besteed aan het aspect water, alleen wordt hier het onderwerp waterveiligheid niet benoemd. Ik verwijs in dit verband op artikel 2.11.3 Barro, waaruit volgt dat een nieuw bestemmingsplan voor een primaire waterkering alleen mag worden vastgesteld, ‘voor zover bij de verwezenlijking daarvan geen belemmeringen kunnen ontstaan voor het onderhoud, de instandhouding of de versterking van de primaire waterkering.’ Naar aanleiding van dit voorschrift wijs ik uw raad erop dat er in de Toelichting van het bestemmingsplan bij het onderdeel Water (par. 4.6) geen informatie is opgenomen waaruit kan worden afgeleid dat er voor alle betrokken waterstaatkundige objecten geen risico’s zijn voor de stabiliteit en de standzekerheid.

Ook volgt uit paragraaf 6.1 van de Toelichting niet dat er afstemming heeft plaatsgevonden met Rijkswaterstaat, als beheerder van de waterkering. Dit vooroverleg is voorgeschreven in artikel 3.1.1 Bro. Omdat bij de voorbereiding van

dit bestemmingsplan geen overleg met Rijkswaterstaat, in de zin van art. 3.1.1 Bro heeft plaatsgevonden, maak ik via deze weg gebruik van de mogelijkheid om puntsgewijze op het Ontwerpbestemmingsplan te reageren. Hierbij verwijs ik naar de bijlage.

Datum
23 maart 2017

Ons kenmerk
RWS-2017/10655

Financiële uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid onder f van het Besluit ruimtelijke ordening, moet de uitvoerbaarheid van het plan in de Toelichting inzichtelijk worden gemaakt. Ik wijs uw raad erop dat de financiële uitvoerbaarheid van het sluisproject op dit moment onvoldoende is onderbouwd.

Ik spreek de hoop én de verwachting uit dat uw raad in het bovenstaande en in de bijlage voldoende aanleiding ziet om het plan op de benoemde onderdelen bij te stellen.

Met vriendelijke groet,

De minister van Infrastructuur en Milieu,
namens deze,
hoofd van de afdeling Netwerkontwikkeling en Visie, Rijkswaterstaat
Midden-Nederland



drs. J.A. Eekman

BIJLAGE**Opmerkingen Planregels**

- In de omschrijving van de bestemming "Verkeer" (art. 3.1) wordt niet de ondergeschikte functie 'water' mogelijk gemaakt. RWS ziet dit graag wel plaatsvinden omdat hiermee meer ruimte wordt gecreëerd om een nieuwe brugoplossing in te passen (bijvoorbeeld twee losse bruggdelen met daartussen water) dan wel de brug integraal naar het noorden te verplaatsen (zodat er weer een deel water zonder brug erboven beschikbaar komt).
- In de omschrijving van de bestemming "Verkeer – Verblijfsgebied" wordt gesproken over de functie 'woonstraten'. Voor RWS is onduidelijk wat dit betekent in relatie tot de opgave voor het sluiscomplex. Dit begrip wordt ook niet toegelicht in artikel 1 van de planregels; de begrippen. Ook in de toelichting komt het begrip niet terug.
- Op grond van de bouwregels in artikel 4.2 sub a en onder 1 moeten gebouwen binnen het bouwvlak worden gebouwd, met uitzondering van het nieuw op te richten bedieningsgebouw. Waarom is dit het geval? Is het de bedoeling dat beide bedieningsgebouwen naast elkaar bestaan?
- Op grond van artikel 4.2, sub a en onder 2 mag de hoogte van een nieuw op te richten bedieningsgebouw maximaal 20 meter bedragen. Dit is niet in lijn met de maximum hoogte die voor de rest van de dijk wordt gehanteerd. In het Esthetisch Programma van Eisen (onderdeel DBFM-contract) zijn in dit verband de volgende eisen opgenomen:

Bebouwingsregels Vormgevingsprincipe 6.2.3: Monument en heftorens zijn de enige beeldbepalende verticale gebouwde accenten.

Bebouwingsregels – uitwerking langs de dijk 6.2.4: De hoogte van de gebouwen blijft onder de kruin van de dijk, waardoor ze ondergeschikt blijven aan het dijklichaam zelf. Uitwerking van deze 'bijgebouwen' is in de geest van Roosenburg van 'spectaculaire eenvoud'.

Bebouwingsregels - uitwerking op afstand van de dijk 6.2.4.: Kornwerderzand: Het is van belang dat bebouwing op Kornwerderzand gezien vanuit beschermde gezichten en schootsvelden opgaat in het landschap en verhoudingsgewijs duidelijk ondergeschikt is aan de aanwezige monumenten. Daken zouden daarom kunnen overlopen in het landschap en bijvoorbeeld kunnen worden uitgevoerd als groen dak. De grondlichamen rond een gebouw zelf zouden het gebouw vanuit het dorp gezien ook significant aan het zicht kunnen onttrekken.

Is de afwijkende hoogte ingegeven door overwegingen van verkeersveiligheid? Hoe gaat de gemeente om met het Masterplan Beeldkwaliteit? Hoe ziet de gemeente de doorwerking van dit plan in de

uitwerking van het project Sluiscomplex KWZ geregeld? Wordt er een Esthetisch Programma van Eisen opgesteld? In paragraaf 2.4 en 4.3 van de Toelichting treft RWS hierover helaas geen informatie aan.

- Op grond van artikel 5.2, sub b onder 1, is de bouwhoogte niet meer dan 3 m. Ter hoogte van de aanduiding 'sluis' is de bouwhoogte 10 m. Onduidelijk is welke toevoeging de 3m-hoogte heeft nu de aanduiding 'sluis' over al het water binnen het plangebied ligt.
- In artikel 6.3 wordt verwezen naar de gemeentelijke monumentencommissie. Dit is niet correct. Het gaat hier om een regeling gericht op het beschermen van de waterkering.
- Artikel 11 geeft aan het college de bevoegdheid om het plan te wijzigen en zo een transformatorstation, gasdrukmeet- en regelstation, rioolgemaal en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwwerk van openbaar nut te bouwen (tot max. 400 m³ en 4 m hoog) RWS vraagt zich af waar (1) de noodzaak vandaan komt om artikel 11 op te nemen en (2) wat de impact is van dergelijke grote constructies in de waterkering. In de Toelichting wordt in het geheel geen aandacht besteed aan deze wijzigingsregel.

Datum
23 maart 2017

Ons kenmerk
RWS-2017/10655

Opmerkingen Verbeelding

- Er zijn op de verbeelding drie bouwvlakken ingetekend. Bij een van de bouwvlakken ontbreekt een hoogteaanduiding. Dit is niet in lijn met artikel 4.2, sub a en onder 2 van de planregels.

Opmerkingen Toelichting

- In paragraaf 3.3 wordt een vrije doorvaarthoogte van 65 m als uitgangspunt genoemd. Hiermee wordt het achterland van de brede sluis verkleind tot het IJsselmeer omdat de geleiders (kabels) van de hoogspanningsverbinding over het Ketelmeer op + 35 m NAP hangen. Ook de doorvaartbreedte van de Ketelbrug (18 m) blijft een knelpunt voor bredere schepen/jachten.
- In paragraaf 4.6 wordt uitgebreid ingegaan op de Leidraad Watertoets van het Wetterskip Fryslân. Deze aandacht kan RWS niet in overeenstemming brengen met het feit dat het Wetterskip geen enkele bevoegdheid uitoefent binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.
- In paragraaf 4.4.1 van de Toelichting (archeologie) wordt niet ingegaan op de in het gebied aanwezige sporten uit WO II.
- In paragraaf 5.2 is bij de bestemming "Verkeer – Verblijf" niet aangegeven dat het bedieningsgebouw ook buiten het bouwvlak mag worden opgericht.
- De planologische mogelijkheden voor vlonders, steigers en meerpalen binnen de bestemming "Water" zijn in paragraaf 5.2 niet duidelijk toegelicht.
- Er wordt in paragraaf 5.2 gesproken over de 'vrijwaringszone', maar het is de kernzone van de dijk die relevant is in het kader van dit bestemmingsplan.

RWS BEDRIJFSINFORMATIE

**Rijkswaterstaat Midden-
Nederland**
Netwerkontwikkeling

Datum

23 maart 2017

Ons kenmerk

RWS-2017/10655

Gemeenteraad Súdwest-Fryslân
Postbus 10000
8600 HA Sneek

Zwijndrecht, 21 maart 2017

Onze referentie: Briefnummer 1141

Onderwerp: Zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het Ontwerp Milieueffectrapport sluis Kornwerderzand.

Geacht college,

Koninklijke BLN-Schuttevaer heeft kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan en het Ontwerp Milieueffectrapport sluis Kornwerderzand. Wij behartigen namens alle vaarweggebruikers de vaarwegbelangen op het gebied van nautisch-technische zaken en de infrastructuur.

De plannen hebben wij vooral onderzocht op de gevolgen voor de scheepvaart en geven ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Recreatiesluis

Allereerst willen wij kenbaar maken dat wij tevreden zijn, dat gekozen is voor variant twee, waarbij de grote sluis verbreed wordt en de recreatiesluis behouden. De recreatiesluis behouden komt de veiligheid ten goede en bevordert de doorstroming van het verkeer op het water. Het scheiden van de beroeps- en recreatievaart is ook in lijn met het Rijksbeleid, zoals in het Beheerplan Rijkswateren ingevuld wordt.

Bruggen

De huidige draaibruggen worden vervangen door basculebruggen. De huidige bruggen kennen geen beperkingen bij harde wind. Bij elke wind wordt gedraaid, dat is betrouwbaar! Bij een basculebrug is dat geen garantie. Wij vinden de keuze voor een basculebrug ongelukkig omdat:

- basculebruggen veelal niet bij elke wind gedraaid kunnen worden i.v.m. de veiligheid van het brugsysteem;
- de omgeving van Kornwerderzand gedurende het gehele jaar vele perioden met harde wind kent;
- dit voor de beroepsvaart een onzeker beeld geeft voor passage van de Afsluitdijk.

Wij vragen u geen bruggen te bouwen die beperkingen voor de scheepvaart met zich meebrengen bij extreme meteorologische omstandigheden en verwachten dat de nieuwe bruggen bij elke windkracht gedraaid gaan worden.

Bediening bij mist

Bij misten slecht zicht worden de bruggen nu niet bediend voor de scheepvaart, vanwege de veiligheidsrisico's voor het wegverkeer. Wij vinden dit een slechte ontwikkeling en menen dat dit met de huidige stand van de techniek ondervangen kan worden. De huidige max. snelheid is 70 km/u voor het wegverkeer. De ambitie bij de vernieuwing van de bruggen is dat de max. snelheid voor het wegverkeer verhoogd wordt naar 100 km/u. Dit zou een toename van de veiligheid betekenen, o.a. doordat de knik, die nu nog in de weg zit, eruit gehaald gaat worden. Wij vragen ons met zorg af wat deze nieuwe max. snelheid

van 100 km/u voor het wegverkeer voor gevolgen heeft op de betrouwbaarheid van bediening voor de scheepvaart bij slecht zicht en mist.

Wij vragen garanties dat actief ingezet wordt op een verbeterde bediening bij mist en slecht zicht en dat de bediening niet verder verslechtert als gevolg van het verhogen van de maximum snelheid.

Bediening brug

Er zijn diverse punten met betrekking tot het ontwerp van de nieuwe brug en de voorhaven van sluis Kornwerderzand die wij u graag meegeven om de efficiëntie te vergroten.

- Zorg dat de nieuwe brug niet altijd geheel geopend moet worden tot de eindstand, maar ook in een tussenstand kan stoppen.
 - De brug hoeft niet voor elk schip in de hoogste stand te worden geopend. Dit geeft minder overlast voor het wegverkeer omdat de brug korter geopend kan worden.
 - Bij harde wind heeft het brugdek minder windvang en kan daardoor langer draaien bij harde wind, dit bevordert de betrouwbaarheid van de scheepvaart.
- Bouw de brug zou "dun" mogelijk.
 - Door voor een "dun" brugdek te kiezen neemt de doorvaarthoogte voor de scheepvaart toe. Hierdoor zijn minder brugopeningen nodig, met als gevolg minder verliesuren voor voertuigen en dat is winst voor het milieu.

Samenvattend

Samenvattend kunnen we stellen dat deze nieuwe ambitie, een grotere sluis en nieuwe bruggen, kansen biedt voor de beroepsvaart en de scheepsbouw rond het IJsselmeer, maar we zien ook enkele bedreigingen voor de betrouwbaarheid van de binnenvaart, zoals:

- basculebruggen i.p.v. draaibruggen;
- risico op verslechterde bediening bij mist en slecht zicht door verhoging max. snelheid autoverkeer.

Wij vragen:

- geen bruggen te bouwen die beperkingen voor de scheepvaart met zich meebrengen;
- garanties dat de bediening bij mist en slecht zicht continueert;
- bruggen bij elke windkracht te draaien.

Wij hopen en vertrouwen erop dat u bij de vaststelling van de definitieve plannen in voldoende mate rekening zult houden met onze wensen. Wij verzoeken u ons van uw aanpassingen, naar aanleiding van onze zienswijze, in kennis te stellen.

Hoogachtend,
Koninklijke BLN-Schuttevaer



Dhr. E.L. Schultz
Vicevoorzitter Koninklijke BLN-Schuttevaer



i17.006466

Wattbaan 31-49
Postbus 2658
3430 GB Nieuwegein

Tel. 030-751 37 00
www.watersportverbond.nl
info@watersportverbond.nl

24 MRT 2017

Gemeente Súdwest-Fryslân
Ter attentie van de gemeenteraad
Postbus 10.000
8600 HA Sneek
griffie@sudwestfryslan.nl

Nieuwegein 23 maart 2017

Kenmerk : U47210-027/17
Contactpersoon : heer C. van Roon (regiovertegenwoordiger Waddenzee, 06-23267961)
Betreft : Zienswijze procedure NL.IMRO.1900.SluisKWDZ-ontw

Geachte leden van de raad,

Het Watersportverbond, de Vereniging Wadvaarders en de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers dienen hierbij gezamenlijk een zienswijze in voor de gedeeltelijke wijziging van het bestemmingsplan en /of de MER nr. NL.IMRO.1900.SluisKWDZ-ontw betreffende de sluis te Kornwerderzand.

Het doel van deze drie organisaties is het behartigen van de belangen en het bevorderen van de mogelijkheden voor het uitoefenen van de watersport en waterrecreatievaart in de ruimste zin van het woord. Zij willen hun doel bereiken door het geven van adviezen aan overheden en het bij hen aandringen op verbeteringen in zaken welke de watersport betreffen en de belangen van hun leden behartigen. Gezamenlijk vertegenwoordigen deze organisaties bijna 100.000 vaarrecreanten. Een groot deel van deze recreanten maakt gebruik van de sluisdoorgangen in de Afsluitdijk. Het initiatief voor de bouw van de nieuwe sluis te Kornwerderzand heeft onze aandacht getrokken en na kennisname van de bijbehorende projectstukken zijn wij van mening dat de vaarrecreanten in hun belang worden geschaad. Onze gezamenlijke zienswijze is in deze brief opgenomen.

Beperking zienswijze

Deze zienswijze gaat niet verder dan een reactie op het bouwplan dat in dit ontwerpplan wordt geschetst. Parallel aan deze zienswijze is overleg geweest tussen de vaarrecreatiesector en de projectleider van de sluisombouw. Uit dit overleg is gebleken dat in dit stadium nog vele problemen moeten worden opgelost. Problemen bijvoorbeeld over de (water)veiligheid van de zeewering en verkeersveiligheid bij de noordelijk liggende verkeersbruggen. Deze problemen kunnen grote invloed hebben op de variantkeuze van de sluizen, op de stroomingen tijdens de bouw en de bouwperiode. Deze zienswijze beperkt zich tot de gekozen variant in het ontwerpplan en staat los van de mogelijke varianten.

Het is op deze plaats dat het past verwondering uit te spreken dat een plan in de inspraakprocedure wordt gebracht terwijl er geen zekerheid bestaat over de dimensionering en de realisatiedatum van de naast gelegen stormvloedkering. De stormvloedkering zal naast de plangrens worden gerealiseerd. De dimensionering van deze stormvloedkering wordt mede bepaald door de afmeting van de toekomstige bruggen die wel in dit ontwerp plan zijn opgenomen of, omgekeerd, de bruggen worden gedimensioneerd door de ruimte die de toekomstige stormvloedkering toelaat. Voortijdige afstemming over deze wisselwerking zou te prefereren zijn.

Een opmerking is hier op zijn plaats. Als er voor wordt gekozen om de stormvloedkering eerst aan te leggen en aansluitend de verkeersbruggen en de nieuwe sluis kolk aan te leggen dan kan er in de winter worden doorgewerkt aan de sluis waarbij periodieke afsluitingen voor de scheepvaart door werkzaamheden aan de sluis en de brug aanzienlijk minder schade opleveren en de bouwwerkzaamheden zonder tijdsvertraging kunnen worden gerealiseerd. In de zienswijze 1 wordt aan deze volgorde gerefereerd.

Zienswijzen

Onze zienswijze is tweeledig, zij omvat 1) de stremmingen tijdens de bouwperiode van de nieuwe sluis en 2) de inrichting van de nieuwe sluis bij de ingebruikname.

Zienswijze 1

Voorzieningen tijdens de bouw voor de Recreatievaart; wachttijden en aanlegvoorzieningen

In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen dat de bouwperiode en de gevolgen voor de omgeving tijdens de bouwperiode geheel zijn opgenomen in de bijbehorende milieueffectrapportage. Deze zienswijze heeft dan ook betrekking op de inhoud van de MER.

In de huidige opstelling van de sluisen heeft de scheepvaart de beschikking over een grote kolk en een kleine kolk. Door deze dubbele beschikbaarheid is er de mogelijkheid de beroepsvaart gescheiden te schutten van de recreatievaart en bij grote drukte van de recreatievaart deze ook te laten schutten in de grote kolk. In het zomerseizoen is het aanbod van recreatievaartuigen aanzienlijk groter dan het aanbod bedrijfsvaartuigen. Vermenging tijdens het schutten is dan met dubbele kolken te voorkomen.

Tijdens de bouwperiode van de nieuwe sluis zal de grote kolk niet meer beschikbaar zijn daar het bouwwerk van de nieuwe kolk over de oude kolk zal reiken. Dit betekent, en het is in de MER ook opgenomen, dat tijdens de bouw het schutten van de grote beroepsvaart niet mogelijk is en het schutten van kleinere beroepsvaart slechts door de kleine kolk kan plaatsvinden. Een scheiding van beroepsvaart en recreatievaart is bij het schutten niet meer mogelijk of in ieder geval moeilijker. Ook het gescheiden houden van de recreatievaart en de beroepsvaart voor het schutten zal nu problemen geven door het ontbreken van goede en gescheiden afmeervoorzieningen voor beroepsvaart en recreatievaart. Tenzij in een uitbreiding van aanlegvoorzieningen is voorzien. Daar wordt niet over gesproken.

Voor de recreatievaart is bij grote drukte geen uitwijk meer mogelijk naar de grote kolk. Verder is in de MER een uitspraak van een sluiswachter herhaald dat de beroepsvaart bij het schutten voorrang gaat krijgen. Dit zal leiden tot een filevorming bij tenminste de recreatievaart. Dat betekent voor zowel de beroepsvaart maar zeker voor de recreatievaart een toename van de wachttijden. Met name de toegenomen wachttijd voor de recreatievaart in het hoogseizoen baart ons grote zorg. Deze wachttijd zou het betamelijke kunnen overschrijden. In de MER is door de opstellers genoemd dat de wachttijden binnen de normtijden blijven die in de Nota Mobiliteit is opgenomen. Deze normtijd is voor de beroepsvaart 30 minuten op de tiende drukste dag en voor de recreatievaart 60 minuten op de tiende drukste dag. Deze laatste tijd, voor de recreatievaart, is niet in de Nota Mobiliteit gevonden. In het MER is ook geen onderbouwing gegeven van de berekening van deze wachttijden. Er is geen opgave van de uitgangspunten als scheepsaantallen, schuttijden en er is geen weergave van de berekening zelf. Daarnaast zijn er vele mogelijkheden om deze normtijden te interpreteren. Is het de tijd die nodig is om te schutten, of is het de tijd die nodig is om te wachten en te schutten? Is de draaitijd van de bijbehorende bruggen meegenomen? Is het de tijd die gemiddeld gerekend wordt over het etmaal of is het de tijd die gedurende een etmaal de maximale wachttijd is geweest of zal zijn? Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de genoemde waarden in het MER meer een wens zijn dan het resultaat van een gedegen kansberekening.

De sluis is gelegen aan een getijdewater. Dit brengt met zich mee dat het aanbod aan schepen vrijwel altijd pulserend zal zijn. Dat veroorzaakt natuurlijk langere wachttijden. Daarnaast heeft de recreatievaart de voorkeur om bij daglicht te varen en te schutten. Dat komt de veiligheid ten goede maar dit veroorzaakt nu, bij slechts één kleine kolk, congestie bij de sluis. De schutcapaciteit van de overgebleven kleine sluis zal onvoldoende blijken te zijn.

Wat is onze ervaring met de wachttijden? De ervaring van gebruikers van deze sluisen is dat bij herhaling in de zomerperiode lange wachttijden worden ondervonden van enkele uren. Dat is inclusief de passage

van de verkeersbruggen. De schutcapaciteit is tot op heden veel groter dan tijdens de toekomstige bouwperiode. En die huidige capaciteit wordt als onvoldoende ervaren.

Om de passage van de kleine sluis in de zomerperiode beter te laten verlopen willen wij vragen om extra voorzieningen in de vorm van voldoende wachtplaatsen, verlichte wachtplaatsen om bij nacht te kunnen schutten en aan de andere zijde te kunnen wachten. Dan kunnen recreatievaartuigen aangemoedigd worden in de donkere uren of voor de getijde stroom te schutten en op de wachtplaats het daglicht en/of het tij af te wachten. Voor een goed verloop zou het ook wenselijk zijn dat op de sluis in die periode maar ook tijdens daglicht extra mensen op de sluis te hebben die weten wat er speelt en een snelle doorvaart kunnen bewerkstelligen. De watersportorganisaties zijn gaarne bereid daar in te adviseren en mee te denken.

Resumerend:

Deze zienswijze omvat grote twijfels over de juistheid van de wachttijden die in de MER zijn opgenomen. Als er geen ingrijpende voorzieningen worden genomen tijdens de bouwperiode zal de wachttijd voor de recreatievaart in het vakantie seizoen en in de drukke weekends met vele uren worden overschreden. Schepen komen daarmee terecht in een verkeerde getijstroom of varen buiten de daglichtperiode naar hun bestemming. Hierdoor wordt de kans op gevaarlijke situaties voor de recreatievaart duidelijk verhoogd.

Als deze omgeving zijn goede naam op het gebied van de waterrecreatie wil houden dan zullen tijdens de bouwperiode extra voorzieningen moeten worden getroffen voor de scheepsvaart.

Te overwegen valt om de bouw vooral in de winterperiode uit te voeren en daarmee de piekdruk te omzeilen. De gezamenlijke recreatievaart mag daarom terecht vragen de realisatie van de stormvloedkering eerst en de realisatie van de sluis en de bruggen aansluitend uit te voeren.

Zienswijze 2

Inrichting van de toekomstige kolk

Het ontwerp bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid een grotere en bredere kolk te bouwen dan de huidige kolk. Een nadere inrichting van de kolk is in deze fase van het plan mogelijk niet aan de orde maar zal dit wel zijn zodra een aanbesteding van de bouw zijn beslag moet krijgen. De inrichting bepaalt in enige mate de kosten van de bouw. De nieuwe kolk zal ook in de toekomst ingericht worden als gemengde sluis, dat wil zeggen een sluis voor recreatievaart en voor beroepsvaart. Beide groepen hebben zo hun specifieke wensen.

In Nederland liggen vele sluizen, recent aangelegd of gerenoveerd. Kennis rond de juiste inrichting en voorzieningen zou eenvoudig beschikbaar moeten zijn. Toch zijn er vele voorbeelden van nieuwe inrichtingen van sluizen en bruggen waarbij na de uitvoering blijkt dat de voorzieningen hun doel missen of niet effectief zijn. Lang niet altijd is het een kwestie van kosten geweest, vaak is het een kwestie van ontwerp. Het betreft in dit plan bijvoorbeeld de aanleg voorzieningen voor de kolk als steigers, bevestigingspunten zoals bolders, informatieborden en de technische kwaliteit van omroepsystemen, al dan niet met gelijktijdig marifoongebruik. Wij zouden graag zien dat wij in een vroeg stadium betrokken worden bij de inrichting en afwerking van de sluis.

Voor vragen kunt u contact opnemen met de heer C. van Roon (regiovertegenwoordiger Waddenzee van het Watersportverbond (06-23267961), de heer J. Klanderman van de Vereniging Wadvaarders (06-21591141) of de heer H. Altink van de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers (06-26130543).

Met vriendelijke groet,


Maurice Leester
Directeur

Mede namens de heer K. Wijngaarden (voorzitter Vereniging Wadvaarders, machtiging volgt zo spoedig mogelijk) en de heren H.M. van Duijne en A. Koorn (Nederlandse Vereniging van Toerzeilers, machtiging bijgevoegd).

Machtigingsformulier

Hierbij machtigen wij, A. Koorn, Voorzitter en H.M. van Duijne, secretaris, namens De Toerzeilers, gevestigd te Vianen:

Gemachtigde:

Naam: De heer M. Leeser
Van: Watersportverbond
Gevestigd: Wattbaan te Nieuwegein

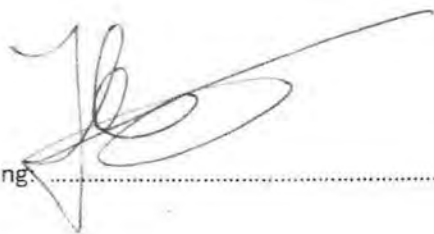
De machtiging behelst het opstellen en indienen van een schriftelijke zienswijze bij de gemeente Sud west Fryslan betreffende de het ontwerpbestemmingsplan en/of ontwerp MER met planidentificatienummer : NL.IMRO.1900.SluisKWDZ-ontw inzake de gedeeltelijke bestemmingswijziging van het bestemmingsplan Kornwerderzand door het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Sud west Fryslan.

Datum: 24 maart 2017

Naam: Namens het bestuur van De Toerzeilers
H.M. van Duijne
Secretaris
Vianen

A. Koorn
Voorzitter
Heemskerk

Handtekening





Machtigingsformulier

Vereniging Wadvaarders
Postbus 6139
9702 HC Groningen

Hierbij machtig ik:

Naam: Kor Wijngaarden
Namens: Vereniging Wadvaarders
Gevestigd te: Groningen

Naam: De heer M. Leaser
Van: Watersportverbond
Gevestigd te: Nieuwegein

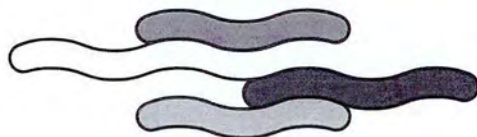
De machtiging behelst het opstellen en indienen van een schriftelijke zienswijze bij de gemeente Sud west Fryslan betreffende het ontwerpbestemmingsplan en/of ontwerp MER met planidentificatienummer: NL.IMRO.1900.SluisKWDZ-ontw inzake de gedeeltelijke bestemmingswijziging van het bestemmingsplan Kornwerderzand door het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Sud west Fryslan.

Datum: 24 maart 2017

Naam: Kor Wijngaarden Voorzitter

Handtekening:

Koninklijk
Nederlands
Watersport
Verbond



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

 **watersportverbond**

Wattbaan 31-49
Postbus 2658
3430 GB Nieuwegein



NC2UU #8440X0X#0

BIJLAGE 2: OVERZICHT WIJZIGINGEN BESTEMMINGSPLAN

Toelichting	
Paragraaf 2.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2016)	Is aangevuld naar aanleiding van titel 2.11 Barro de Legger Afsluitdijk, zoals vastgesteld op 2 november 2009.
Paragraaf 4.2 MER Sluis Kornwerderzand is aangevuld met paragraaf 4.2.1 Aanvulling MER	Naar aanleiding van de ter visielegging van het ontwerpbestemmingsplan en het MER zijn er twee aanvullingen op het MER geschreven. Een korte toelichting is opgenomen in het bestemmingsplan. Daarnaast zijn beide aanvullingen als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.
Paragraaf 4.6 Water, subparagraaf 4.6.1 Wet- en regelgeving	De tekst onder Leidraad Watertoets is geschrapt en vervangen door "Rijkswaterstaat en ruimtelijke plannen van gemeenten – Watertoets".
Paragraaf 4.6 Water, subparagraaf 4.6.2 Onderzoek	Paragraaf 4.6 van de toelichting is aangevuld met het onderwerp waterveiligheid. Onder verwijzing naar artikel 2.11.3 Barro (regels primaire waterkering en gronden in de beschermingszone). Geconcludeerd wordt dat onderhavige ontwikkeling op voorhand geen fysieke belemmering met zich brengt die ertoe kan leiden dat niet meer kan worden voldaan aan de waterveiligheidsnormen die gelden voor primaire waterkeringen c.q. dat de primaire waterkeringen in de toekomst niet meer kunnen worden versterkt.
Paragraaf 4.8 Geluid, 4.8.3 Effecten wegassverschuiving en snelheidsverhoging	De tekst inzake het Geluid Productie Plafond (GPP) is aangepast.
Paragraaf 5.2 Toelichting op de bestemmingen	De tekst is aangepast naar aanleiding van de doorgevoerde aanpassingen in de betreffende bestemmingen.
Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	De tekst inzake het vooroverleg en de vaststellingsprocedure is aangepast.
Regels	
Artikel 1.1	Het IMRO-nummer is aangepast naar NL.IMRO.1900.SluisKWDZ-vast.
Artikel 3.1	Aan artikel 3.1 is de ondergeschikte functie 'water' toegevoegd.
Artikel 4.1	De term woonstraten is vervangen door "wegen met enkel een functie voor bestemmingsverkeer".
Artikel 4.1 en 4.2	Voorzieningen ten behoeve van de schutsluis zijn toegevoegd aan de bestemmingsregels. De bouwhoogte die niet meer dan 10 m mag bedragen is toegevoegd aan artikel 4.2.
Artikel 5	Steigers, vlonders en meerpalen zijn niet toegestaan en geschrapt uit de regels.
Artikel 5.2	De bouwhoogte van 3 meter, zoals opgenomen in artikel 5.2, sub b onder 1, komt te vervallen.
Artikel 6	Is aangepast conform de bestemming "Waterstaat – Waterkering" uit het Rijksinpassingsplan Afsluitdijk
Artikel 11	Artikel 11 algemene wijzigingsregels is komen te vervallen.
Verbeelding	
Bij een van de bouwvlakken ontbreekt een hoogte aanduiding.	In het vast te stellen bestemmingsplan zal aan dit bouwvlak een hoogte van 3,5 meter worden toegekend op de verbeelding.

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 1632
6201 BP Maastricht
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com

Projectnummer: C05058.000162.0100
Onze referentie: 079397203 A