

INGEKOMEN 20 MAART 1997

866-2

2<sup>e</sup>

# Startnotitie Naviduct Krabbersgatsluis

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Directie IJsselmeergebied

P 866-02

(70 av)

# Startnotitie

## Naviduct Krabbersgatsluis

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Directie IJsselmeergebied

Februari 1997

---

---

---

# INHOUD

---

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. INLEIDING</b>   | <b>5</b>  |
| 1.1 Voorgeschiedenis  | 5         |
| <b>2. DOELSTELLINGEN</b>  | <b>7</b>  |
| 2.1 Doelstelling van deze startnotitie                            | 7         |
| 2.2 Doelstelling van het concept-MER<br>Naviduct Krabbersgatsluis | 7         |
| <b>3. JURIDISCH KADER</b>   | <b>9</b>  |
| 3.1 Reeds genomen besluiten                                       | 9         |
| 3.2 M.e.r.-plichtig besluit                                       | 9         |
| 3.3 Overige besluiten   | 10        |
| 3.4 Initiatiefnemer en bevoegd gezag voor MER                     | 10        |
| <b>4. PROCEDURESHEMA</b>  | <b>13</b> |

---

1

---

---

# 1. INLEIDING

---

De Krabbersgatsluis bij Enkhuizen, die de scheepvaartverbinding vormt tussen het Markermeer en het IJsselmeer, vormt heden ten dage een ernstig knelpunt voor de scheepvaart. Door het grote aanbod van recreatievaartuigen in het voorjaar en de zomer ontstaan regelmatig wachtrijen voor de sluis die aanleiding geven tot vertragingen van vier uur of meer. Door het grote aantal schuttingen op dergelijke dagen dient de brug over de sluis regelmatig voor langere tijd opengedraaid te worden, waardoor ook lange wachtrijen op de weg ontstaan.

Het past in het rijksbeleid (Structuurschema Verkeer en Vervoer, Vierde Nota Ruimtelijke Ordening) om de vertragingen op het water en de weg te lijf te gaan met gerichte beheersmaatregelen en waar nodig capaciteitsuitbreiding.

Daarom is studie verricht naar een oplossing voor dit capaciteitsknelpunt voor de scheepvaart. Randvoorwaarde was daarbij dat de situatie voor het wegverkeer zeker niet mocht verslechteren. De studie kwam tot de conclusie dat de meest effectieve oplossing op de langere termijn zou zijn de aanleg van een dubbele sluis met onderdoorgang voor het wegverkeer. Dit verzekert acceptabele wachttijden voor de scheepvaart tot ver in de 21e eeuw en wachttijden voor het wegverkeer zijn tot een minimum beperkt. Intussen is een gedetailleerd voorontwerp opgeleverd van een sluis-tunnel complex in de Houtribdijk, op ongeveer 1 kilometer van de bestaande sluis. Op basis van dit voorontwerp zijn of worden een aantal vergunningen aangevraagd.

## 1.1 Voorgeschiedenis

Op 15 september 1994 is door Rijkswaterstaat directie IJsselmeergebied (toen nog directie Flevoland geheten) een projectnota gepubliceerd met een afweging van oplossingen voor het knelpunt dat de Krabbersgatsluis bij Enkhuizen vormt voor het verkeer.

Na afweging van de effecten van de verschillende oplossingen op beroepsvaart, recreatievaart, wegverkeer, regionale economie en werkgelegenheid, waterhuishouding en waterkering, natuur, milieu, geohydrologie, landschap en stedenbouw, en uiteindelijk ook de kosten, werd gekozen voor aanleg van een *naviduct*, dat wil zeggen een dubbele sluis in de Houtribdijk, met een onderdoorgang voor het wegverkeer. Het geheel zou aangelegd worden in een kleine polder ofwel tunnelbak (zie figuur 1).

De projectnota doorliep de uitgebreide procedure volgens afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). De inspraakreacties waren positief, er werd aangedrongen op een spoedige uitvoering van het project.

Wel werd nog gevraagd om een goede landschappelijke inpassing van de gekozen oplossing, en tevens werd gesteld dat natuurbouw zeer wenselijk was. In reactie hierop heeft Rijkswaterstaat toegezegd met deze aspecten rekening te houden bij de uitwerking van het ontwerp.

---

In januari 1996 is het aanlegbesluit gepubliceerd, terwijl ondertussen al gewerkt werd aan een gedetailleerd ontwerp van het naviduct. Op het aanlegbesluit zijn in het geheel geen reacties geweest.

Bij het vooroverleg over de diverse vergunningen bleek dat er sinds de aanvang van de studie het nodige gewijzigd was in de wetgeving. Het onlangs gewijzigde besluit milieu-effect-rapportage 1994 schrijft voor dat voor een besluit over een wijziging van een primaire waterkering volgens de Wet op de Waterkering een MER nodig is. Daar de Houtribdijk een primaire waterkering is, is goedkeuring van het plan voor het naviduct een MER-plichtig besluit. Voordat tot aanleg van het naviduct overgegaan kan worden dient dus een m.e.r.-procedure doorlopen te worden.

---

## 2. DOELSTELLINGEN

---

Om de besluitvorming transparant te houden is besloten om bij deze startnotitie voor het MER de projectnota uit 1994 in gewijzigde vorm weer ter inzage te leggen, maar nu als concept-MER. Er zijn wijzigingen aangebracht om het rapport weer voldoende actueel te maken, en er zijn twee extra hoofdstukken toegevoegd met de uitwerking van het voorkeursalternatief en een inventarisatie van de leemten in kennis die er zijn omtrent de te verwachten milieu-effecten.

### 2.1 Doelstelling van deze startnotitie

Deze startnotitie is het formele begin van een procedure voor milieu-effectrapportage als deel van de voorbereidingen voor het eerdergenoemde sluis-tunnel complex.

Het doel van deze notitie wijkt af van wat gebruikelijk is, omdat een concept-MER reeds geschreven is en bijlage is bij deze startnotitie. Het heeft dus weinig meerwaarde hier de voorgestelde opzet van het MER uit te leggen. Het doel en de aanpak van het concept-MER worden in het navolgende kort omschreven, voor details wordt verwezen naar het concept-MER zelf.

In het volgende wordt het juridisch kader geschetst waarin de te nemen m.e.r.-plichtige en niet-m.e.r.-plichtige besluiten worden vastgesteld. Tevens worden initiatiefnemer en bevoegd gezag voor het MER vastgesteld. Als laatste wordt een procedureschema gepresenteerd waarin een globale planning is opgenomen voor de MER en het m.e.r.-plichtige besluit.

### 2.2 Doelstelling van het concept-MER Naviduct Krabbersgatsluis

Gewoonlijk wordt een milieu-effectrapport opgesteld in een vrij vroeg stadium van de planvorming. De m.e.r.-procedure fungeert dan vaak als een middel om richting te geven aan het planvormingsproces. Zoals aangegeven wijken de ontwikkelingen bij dit project af van het gebruikelijke. Er zijn al besluiten genomen omtrent de aanleg van de voorkeursvariant, en verscheidene vergunningen zijn al aangevraagd.

De concept-MER heeft dan ook als doel inzicht te geven in de milieu-effecten van de gekozen oplossing en de afwegingen van de initiatiefnemer. Op grond van het gepresenteerde in de concept-MER kunnen adviseurs, bevoegd gezag en insprekers vragen om uitwerking van onderdelen van het concept-MER die voor de m.e.r.-plichtige besluiten relevant zijn.

Het concept-MER analyseert het verkeerskundig probleem bij de Krabbersgatsluis alsmede de randvoorwaarden die vanuit het beleid en de omgeving gesteld worden aan eventuele oplossingen. In samenhang daarmee worden mogelijke alternatieven ontwikkeld en geëvalueerd volgens diverse criteria, waaronder die van natuur, milieu en landschap. Het concept-MER zelf gaat verder in op doelstelling van de studie en het project in het algemeen.

In de concept-MER zijn de projectlocatie, de doelstellingen van het project



---

(hoofdstuk 3 en 4), de diverse alternatieven (hoofdstuk 5 en 6) en de effecten op de omgeving (hoofdstuk 7, 8 en 9) reeds in detail omschreven, reden om deze onderwerpen in de startnotitie achterwege te laten.

---

## 3. JURIDISCH KADER

---

### 3.1 Reeds genomen besluiten

Het interprovinciaal beleidsplan Markermeer is opgesteld door de provincies Flevoland en Noord-Holland, en is door beide provincies als onderdeel van hun streekplannen geaccepteerd. Dit plan heeft als een van de hoofddoelstellingen voor het Markermeer dat "functies ..... met een economische betekenis, waaronder met name toerisme en scheepvaart, verder ontwikkeld kunnen worden op voorwaarde dat de gestelde normen voor de waterkwaliteit gehandhaafd blijven." op blz 21 stelt het interprovinciaal beleidsplan dat verbetering van sluzen de recreatie kan helpen bevorderen. Voorts is Enkhuizen aangewezen als een van de speerpunten voor recreatie-ontwikkeling in zowel het interprovinciaal beleidsplan voor het Markermeer als dat voor het IJsselmeer.

In februari 1996 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat op grond van een eerder ter inzage gelegde projectnota het besluit genomen om een naviduct aan te leggen. Dit besluit is ook gepubliceerd, en een beroepstermijn van 6 weken werd in acht genomen.

Voor het gebied rond het huidige sluzencomplex dat gelegen is in de gemeente Enkhuizen, is reeds een voorbereidingsbesluit ex art. 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) genomen op 13 mei 1996. Een procedure voor vrijstelling ex. art. 19 WRO en aanlegvergunning moet nog doorlopen worden.

Voor het gebied rond het huidige sluzencomplex in het Markermeer gelegen in de gemeente Lelystad is geen bestemmingsplan van kracht. Er kan dus volstaan worden met het aanvragen van een bouwvergunning. In december 1996 heeft de welstandscommissie van de gemeente Lelystad in consultatie met de gemeente Enkhuizen positief geadviseerd over het ontwerp-bouwplan van het naviduct.

De provincie Flevoland heeft vastgesteld dat voor het voorkeursalternatief zoals dat in hoofdstuk 10 van de concept-MER is uitgewerkt geen vergunning volgens de Wet milieubeheer (Wm) van de provincie noodzakelijk is, tenzij zeer grote machinevermogens ingezet worden bij de bouw van het complex.

### 3.2 M.e.r.-plichtig besluit

De Houtribdijk is een primaire waterkering volgens artikel 2 lid 1 van de Wet op de waterkering (Wwk). Zoals eerder al is aangegeven is de aanleg van het naviduct een wijziging van de constructie van deze primaire waterkering. Artikel 7 lid 1 van de Wwk schrijft voor dat de provincie een door de beheerder in te dienen plan moet goedkeuren alvorens het mag worden uitgevoerd. Het besluit milieu-effect-rapportage 1994 stelt in bijlage C onder 12.1 dat voor een dergelijke goedkeuring een MER-procedure doorlopen moet worden.

### 3.3 Overige besluiten

Daar de voorkeursvariant al in zekere mate van detail is uitgewerkt is het mogelijk diverse vergunningen al aan te vragen.

Ter informatie wordt in tabel 1 aangegeven welke overige procedures parallel aan de MER-procedure ingezet zijn of op korte termijn ingezet zullen worden. Voor geen van deze besluiten is in dit geval een MER noodzakelijk. Naast de diverse publieksrechtelijke procedures zullen ook in het aanbestedingstraject stappen genomen worden om bouw van het project te kunnen opdragen zo spoedig mogelijk na afronding van de besluitvorming volgens de Wet op de waterkering. Dit betekent dat in het kader van de aanbestedingsprocedure aannemers verzocht kan worden om hun interesse in aanleg van het naviduct kenbaar te maken nog voordat de besluitvorming is afgerond. Rijkswaterstaat zal er echter voor waken dat vergunningplichtige activiteiten worden opgedragen voordat de relevante besluiten genomen zijn.

Tabel 1: Overzicht van te nemen niet-m.e.r.-plichtige besluiten

| Activiteit                                | Besluit   | Bevoegd gezag                 |
|---|---|-------------------------------|
| aanleg voorhavendam                       | Aanlegvergunning, besluit ex. art. 19 W.R.O.              | Gem. Enkhuizen                |
| Aanleg voorhavendam en polder             | Aanlegvergunning  | Gem. Lelystad                 |
| Bouw sluis/tunnelcomplex                  | Bouwvergunning  | Gem. Lelystad                 |
| Lozing afvalwater tijdens exploitatiefase | Vergunning volgens Wet verontreiniging oppervlaktewateren | Hoofddirectie Rijkswaterstaat |
| Exploitatie sluiscomplex                  | Vergunning volgens Wet milieubeheer                       | Gemeente Lelystad             |
| Baggerwerkzaamheden tijdens aanleg        | Vergunning volgens Wet verontreiniging oppervlaktewateren | Hoofddirectie Rijkswaterstaat |
| Onttrekken van grondwater rond de tunnel  | Vergunning volgens grondwaterwet                          | Provincie Flevoland           |

### 3.4 Initiatiefnemer en bevoegd gezag voor MER

Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied is de initiatiefnemer voor dit project (zie tabel 2)

Tabel 2: Initiatiefnemer MER

| Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied |                    |
|--|--------------------|
| Correspondentie-adres  | Bezoekadres        |
| Postbus 600  | Zuiderwagenplein 2 |
| 8200 AP Lelystad   | 8224 AC Lelystad   |

In de Wwk worden Gedeputeerde Staten aangewezen als het bevoegd gezag voor de primaire waterkeringen in hun provincie. Op Figuur 1 is te zien dat het grootste deel van de uitwerking van de voorkeursvariant in de provincie Flevoland ligt. Echter, ten behoeve van de bereikbaarheid van de sluishoofden worden enige wegen aangelegd. Daarvoor is een wijziging nodig van de taluds en ligging van de Houtribdijk in Noord-Holland. Ook hiervoor is een goedkeuring volgens artikel 7 eerste lid van de Wwk nodig.

---

Beide provincies zijn dus bevoegd gezag volgens de Wwk, en beide provincies zijn dus ook bevoegd gezag voor deze MER. Vastgesteld is, dat de Provincie Flevoland zal optreden als coördinerend bevoegd gezag volgens artikel 14.5 lid 2 van de Wet milieubeheer (Wm) voor de m.e.r.-procedure. In onderling overleg is afgesproken dat de provincie Flevoland, conform artikel 20 van de Wwk, ook coördinerend bevoegd gezag zal zijn voor de goedkeuring volgens de Wwk.

Tabel 3: Coördinerend bevoegd gezag  
MER en Wwk

| Gedeputeerde Staten van de Provincie Flevoland |                  |
|--|------------------|
| Correspondentie-adres                          | Bezoekadres      |
| Postbus 55                                     | Visarenddreef 1  |
| 8200 AB Lelystad                               | 8232 PH Lelystad |

---

---

## 4. PROCEDURESHEMA

Dit procedureschema geeft het tijdpad en de verschillende activiteiten die moeten leiden tot goedkeuring van het plan voor het naviduct volgens de Wwk. Overige procedures voor vergunningen worden niet in detail beschreven, maar lopen alle af vóór een besluit volgens de Wwk genomen kan zijn. De aanbestedingsprocedure zal wel gestart zijn voordat de besluitvorming is afgerond, maar aanbiedingen worden pas gevraagd nadat goedkeuring van de plannen conform de Wwk is gegeven.

| Datum           | Milieu-effectrapportage              |                                 |                                  | Wet op de Waterkering                           |                     |                |
|-----------------|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|---|---------------------|----------------|
|                 | Rijkswaterstaat                      | Provincie Flevoland             | Anderen                          | Rijkswaterstaat                                 | Provincie Flevoland | Anderen        |
| begin februari  | Indienen startnotitie en concept-MER | Bekendmaking                    |                                  |   |                     |                |
| begin maart     |                                      |                                 | einde inspraak                   |   |                     |                |
| medio april     |                                      |                                 | Adv. Richtlijnen Com.-mer gereed |   |                     |                |
| begin mei       |                                      | vaststelling richtlijnen        |                                  |   |                     |                |
| eind mei        | indienen aanvulling MER              |                                 |                                  | indienen plan voor wijziging prim. waterkering. |                     |                |
| begin juli      |                                      | aanvaarding MER en bekendmaking |                                  | Bekendmaking ontwerpplan                        |                     |                |
| begin augustus  |                                      |                                 | einde inspraak                   |   |                     | einde inspraak |
| medio september |                                      |                                 | Toetsingsadvies C-MER gereed     |   |                     |                |
| eind september  |                                      |                                 |                                  | Vaststelling plan, toezending aan GS            |                     |                |
| begin november  |                                      |                                 |                                  | goedkeuring plan                                |                     |                |

ISBN 90-369-1205-9