

## Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Water & Maritime

Aan: Linda van Bijlevelt  
Van: Hans Vermij  
Datum: 16 oktober 2024  
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)  
Ons kenmerk: BJ8289-101-100-RHD-XX-XX-ME-X-0001  
Classificatie: Beperkt verspreid  
Gecontroleerd door [Click or tap here to enter text.](#)

**Onderwerp: Conclusies en advies verlenging Koopvaardersschutsluis**

---

Geachte mevrouw van Bijlevelt, beste Linda.

In het kader van de afronding van het onderzoek: Mogelijkheden ontwikkeling Kernnet op provinciale vaarwegen in Noord-Holland en het afsluitende Rondetafelgesprek op 6 september jl. sturen wij u hierbij onze bevindingen en conclusies over het wel of niet verlengen van de Koopvaardersschutsluis (KVSS).

Op basis van de Kernnet studie (Prov. Noord-Holland: Kernnet: Een eerste proeve), ons onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van het Kernnet en het recent gehouden rondetafelgesprek hebben wij de bevindingen en conclusies op een rij gezet. Deze worden in dit memo samengevat en gepresenteerd. De memo is als volgt opgebouwd:

1. Aanleiding;
2. Verkenning draagvlak verlenging Koopvaardersschutsluis, en
3. Conclusies en advies.

### 1. Aanleiding.

In het coalitieakkoord 2023-2027 'Verbindend vooruit!' is opgenomen dat in deze periode er een onderzoek komt naar de realisatie van Kernnet (vaarroutes waar een goede doorvaart voor het goederenvervoer over water wordt gegarandeerd) en duidelijkheid wordt gegeven over het verlengen van de KVSS in Den Helder.

De aangekondigde studie is in de periode april tot en met september 2024 door ons uitgevoerd. In het Interim rapport "Mogelijkheden ontwikkeling Kernnet provinciale vaarwegen" (d.d. 25 juli 2024) wordt aangegeven wat deze mogelijkheden zijn, onder meer op basis van gesprekken met 25 betrokken partijen. Zij vinden het onderzoek een goed initiatief van de provincie om het Kernnet verder te ontwikkelen en zien verder graag een aantal langlopende kwesties opgelost, zoals het wel of niet verlengen van de KVSS tot 115 m, zodat langere schepen via het Noord-Hollands kanaal richting Amsterdam kunnen varen.

Ter voorbereiding op dit verleningsbesluit heeft de provincie op 6 september jl. een rondetafelgesprek gehouden onder leiding van dhr. Jeroen Olthof, gedeputeerde voor Mobiliteit en Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu, (regionale) Luchtvaart, OV-knooppunten, Voorzieningen, Cultuur & Sport. Aan het rondetafelgesprek heeft een representatieve vertegenwoordiging van stakeholders en het bedrijfsleven deelgenomen. In dit gesprek zijn stakeholders uitgenodigd om mee te denken over de ontwikkeling van het Kernnet in algemene zin, en de verlenging van de KVSS in het bijzonder, en zijn realistische toekomstverwachtingen van het vervoer besproken.

Aan het rondetafelgesprek hebben belangrijke stakeholders en verladers deelgenomen die grote vervoerstromen in Noord-Holland hebben of specifiek zijn betrokken bij de mogelijke vervanging en verlenging van KVVS. Dat zijn Oostwouder Silobouw, GP-Groot, TMA Logistics, Boat & Bike, Koninklijke Binnenvaart Nederland, Avia Marees, Spaansen, Port of Den Helder, Gemeente Den Helder en Cargill. Het verslag van het rondetafelgesprek is opgenomen in de bijlage van deze memo.

## 2. Verkenning draagvlak verlenging Koopvaarderschluis

Aan de hand van de uitkomsten van het Interim rapport en achtergrond informatie van de provincie heeft Royal HaskoningDHV een quick scan KVSS opgesteld en besproken tijdens het rondetafelgesprek.

Interim rapport. Uit de interviews met de belangrijkste gebruikers blijkt dat het gebruik van een verlengde KVSS nauwelijks nieuwe vervoerstromen over water zal genereren, anders dan groei in de bestaande stromen. Deze stromen groeien autonoom, d.w.z. in lijn met de economische groei. De gebruikers geven aan bij verlenging grotere schepen in zetten en daardoor meer kosten-efficiënt opereren (lagere transportkosten per eenheid en minder transporten). Daarnaast kan de verlenging van de KVSS van invloed zijn op de regionale ontwikkeling en bereikbaarheid haven van Den Helder (Kooyhaven), maar de impact daarvan is niet verder onderzocht of vastgesteld. Verlenging van de KVSS maakt het mogelijk grotere schepen in te zetten, maar vooralsnog met aflaaddiepte beperkingen want de diepgang van het Noord-Hollands kanaal en een bocht in de vaarweg bij Alkmaar beperken de doorgang.

Rondetafelgesprek. In het Rondetafelgesprek zijn de belangrijkste stakeholders opnieuw geconsulteerd. De aanwezige partijen hebben hun betrokkenheid en wensen van de KVSS nader toegelicht en met de gedeputeerde besproken, als volgt:

- GP Groot: Een verlengde KVSS biedt mogelijkheden om vanaf Alkmaar via het Noord-Hollands kanaal en de Waddenzee, Noord-Duitsland te bereiken voor 110m schepen. Dit als alternatief voor de huidige vaarroute via de Oranjesluizen, die regelmatig storingen kennen. Als de KVSS wordt verlengd, moet ook het Noord-Hollandskanaal worden aangepast. Nu is het Kanaal een CEMT IV klasse vaarweg (onthefing tot 110m wordt onder voorwaarden gegeven). Het structureel toestaan van CEMT IV scheepvaart veel impact op de layout en inrichting van het kanaal. (Meer dan het verbreden van de bocht in Alkmaar) Voor GP Groot geniet de vaarroute via de Oranjesluizen de voorkeur. In algemene zin geldt dat bedrijven ten zuiden van de Leeghwaterbrug in Alkmaar eenzelfde voorkeur hebben. Het verlengen van de KVSS richt zich meer op het havengebied achter de sluis tot aan de Kooyhaven..
- Van april tot november vaart Boat & Bike met fietsers, en in januari en februari zonder, over het Noord-Hollands kanaal en naar Den Helder via de KVSS. De verwachting is afgegeven dat dit vervoer met 30 tot 40% zal groeien. Fietsvakanties zijn populair. Zij varen met een klein schip van 91,5 meter, maar deze schepen zijn bijna niet meer te charteren; grotere schepen wel (bijv. 110 m.). Als de KVSS wordt verlengd, verwachten zij dat het Noord-Hollandskanaal door meer touroperators gebruikt zal worden. Maar dan zijn nieuwe afmeerplekken nodig. Boat & Bike is bereid met de provincie Noord-Holland te investeren.
- KBN is een voorstander van het verlengen van de KVSS, want het aard binnenvaartschip in de toekomst 110 m lang is. Deze schepen varen allemaal via de zuidkant van Noord-Holland (Oranjesluizen/Prins Willem Alexandersluis), omdat ze in het noorden met deze afmetingen niet door de KVSS kunnen. KBN vindt dat niet alleen naar de vervoerprestatie in gewicht (tonnen) maar ook in volume (m3) moet worden gekeken. Dit is relevant voor Oostwouder tankbouw. KBN adviseert een schutmogelijkheid van 30 m te maken, zodat zoutindringing vermindert als alleen een klein schip wordt geschut. De sluis kan dan drie schutlengtes bedienen, namelijk 30m, 90m en 110. Dit kan door een extra set deuren aan te brengen.
- Avia Marees is gevestigd in Kolhorn en bezit een duwbak in de Kooyhaven, dat nu als drijvende opslag dient. Het plan is om een dieseldepot aan land in de Kooyhaven te realiseren. In de brandstoffenhandel

worden schepen van 86 m als klein beschouwd. Het liefst maakt Avia Marees gebruik van een schip met een lengte van 110 m of 135 m, omdat deze grote volumes in één keer vervoeren. Deze schepen kunnen dan via het IJsselmeer en de KVSS naar Kooyhaven varen als de KVSS wordt verlengd.

- De haven van Den Helder (Port of Den Helder-PoDH) heeft beperkte ruimte voor alle ontwikkelingen die plaatsvinden. Daarom houdt PoDH zich druk bezig met de ontwikkeling van de Kooyhaven. De transitie van olie en gas naar wind op zee is goed zichtbaar in Den Helder. PoDH is bezig met het faciliteren van onderhoud voor windparken op zee. Dit vergt veel ruimte, welke in de buitenhaven niet beschikbaar is maar wel in de Kooyhaven. Onderhoud van windparken wordt gedaan met schepen van 110 m. Zodra deze vanuit de Kooyhaven zouden komen, is een verlenging van de KVSS noodzakelijk. Alle toekomstige ontwikkelingen worden nu beperkt omdat de KVSS niet langer is.
- Oostwouder Tank- & Silobouw vervoert 60 tot 80 tanks per jaar op pontons van een lengte van 55 meter. De lading is over-gedimensioneerde breedte (steekt uit in de sluis, maar ligt hoog). Sinds 2020-2021 kan het bedrijf niet meer via de zuidkant van Noord-Holland varen doordat de Coenbrug dicht is. Het bedrijf is nu afhankelijk van de ontsluiting via de noordkant van Noord-Holland. Wanneer de Coenbrug weer toegankelijk is en de KVSS wordt verlengd, heeft het bedrijf de voorkeur voor de vaarroute via de KVSS, omdat varen met een pontonverband van 110 meter mogelijk wordt. Het bedrijf gaat groeien, levert nu werk aan 75 -100 mensen en heeft meer dan 200 toeleveranciers in Noord-Holland.
- De Gemeente Den Helder is actief bezig met het maritiem cluster, maar neemt nog geen standpunt in over de verlenging van de KVSS. Een vervolgesprek met de maritieme cluster wordt op prijs gesteld.
- Voor Spaansen heeft de verlenging van de KVSS geen prioriteit.
- Verlenging van de KVSS is voor TMA Logistics niet van belang.
- Cargill maakt geen gebruik van de KVSS en hebben geen belangen bij het verlengen.

#### Kosten verlenging KVSS.

De KVSS wordt gerenoveerd vanwege de aantasting van de stalen damwanden in de sluiskolk door een corrosie versnellende bacterie, die de dragende constructie in de sluiskolk verzwakt. Gelijktijdig met deze renovatie kan de kolk worden verlengd tot 115 meter, zodat langere schepen via het Noord-Hollands Kanaal richting Amsterdam kunnen varen. De verlengingsopgave is uitgesteld en wordt mogelijk later gerealiseerd. Deze opgave is afhankelijk van het toekomstig gebruik dat onderwerp van studie is binnen de ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder.

De meest recente schatting van de kosten om de KVSS te verlengen komt uit de kredietverhogingsaanvraag met Maatregelcode en naam: 9D07-90 Vervanging Kolk en damwand Koopvaardersschutsluis en K20-07 Verlenging Koopvaardersschutsluis. Hieruit hebben wij afgeleid dat het onderdeel verlenging van de KVSS circa euro 30 miljoen zal bedragen. Dit bedrag is geschat op basis van een schetsontwerpraming (SSK) met prijspeil februari 2022 en een onzekerheidsmarge van 30%. Inmiddels zijn de prijzen van grondstoffen in de periode 2022 – 2024 sterk gestegen zal het geraamde bedrag niet toereikend meer zijn. Het exacte investeringsbedrag anno 2024 is niet bekend zal opnieuw moeten worden berekend.

### **3. Conclusies en advies**

Uit de gespreksverslagen van het Interim rapport blijkt dat een aantal vaste gebruikers van de KVSS graag ziet dat de sluis wordt verlengd van de toegestane scheepslengte (met ontheffing 91.5 meter) naar 110 of 115 meter. Daar staat tegenover dat de sluis maar enkele keren per dag wordt gebruikt (2024 zal dat 420 keer zijn en 1.200 keer voor de recreatievaart). Uit het onderzoek en het rondetafelgesprek zijn vrijwel geen nieuw vervoerstromen geïdentificeerd die tot significant meer gebruik van de KVSS en de vaarweg leiden.

De verlenging van de KVVSS naar 115 meter zal circa euro 30 miljoen kosten. Wij verwachten dat zelfs als het scheepvaartverkeer door de verlengde KVVSS verdubbelt, vanuit maatschappelijke kosten-batenoverwegingen gezien de verlenging van de KVVSS niet te rechtvaardigen is. Opgemerkt wordt dat verlenging KVVSS vanuit strategische overwegingen en regionale ontwikkelingsperspectieven wenselijk kan zijn, maar daarvoor ontbreekt voldoende inzicht in de economische meerwaarde op dit moment.