



Aan de leden van de gemeenteraad.

## Raadsinformatiebrief 88

Helmond, 12 oktober 2018

Onderwerp: Keuze uitvoeringsvariant sluizen 8 en 9

Zaaknummer:

Uw kenmerk:

Telefoon.: 0492-587805

Uw brief d.d.:

Geachte raadsleden,

De gemeente Helmond is sinds de 90-er jaren van de vorige eeuw eigenaar van sluizen 8 en 9. Deze sluizen zijn inmiddels bijna 200 jaar oud. In de loop de jaren zijn er verschillende wijzigingen aangebracht aan de sluizen. Ondergronds echter is de constructie, met name de fundering, min of meer ongewijzigd gebleven.

Na onderzoek is gebleken dat bij sluizen 8 en 9 de houten funderingspalen en de kwelschermen onder de sluishoofden aangetast zijn door bacteriën. Beide sluizen zijn constructief herberekend en voldoen niet meer aan de normen. Omdat de sluizen ook een waterkerende functie hebben, kan de schade bij verzakking of bezwijken van de sluizen aanzienlijk zijn en in de tientallen miljoenen euro's lopen. Op basis hiervan heeft uw raad middelen beschikbaar gesteld om de sluizen te vervangen of te renoveren.

### Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse voor de sluisfunctie

In het planvormingstraject zijn met de bedrijven die nu gebruik maken van de sluizen, gesprekken gevoerd over het toekomstperspectief op hun huidige bedrijfslocatie. In nauw overleg met deze bedrijven zijn de mogelijkheden onderzocht om de beroepsscheepvaartfunctie te laten vervallen. Hiervoor is een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) opgesteld, waarin de volgende opties zijn onderzocht:

1. óf investeren in de nieuwe sluizen 8 en 9, waarmee de binnenvaartfunctie behouden blijft (geraamde kosten orde € 7 miljoen euro per sluis)
2. óf investeren in goedkopere sluisalternatieven (uitsluitend voor recreatievaart of in de vorm van een stuw) en bijdragen aan verplaatsing van de betreffende bedrijven.

De conclusie van de MKBA is tweeledig. In de eerste plaats is geconcludeerd dat optie 2 aantrekkelijker is dan de instandhouding van de binnenvaartfunctie omdat de maatschappelijke baten hoger zijn dan de maatschappelijke kosten. Daar staat tegenover dat de verplaatsing van de bedrijven economisch niet rendabel te maken is zonder financiële steun aan deze bedrijven. Tot op heden is er met de betrokken bedrijven geen overeenstemming bereikt over de financiële steun die voldoende is om de bedrijven te verplaatsen.

De huidige technische staat van de sluizen duldt geen verder uitstel, waarop het college heeft besloten om te kiezen voor vervanging/renovatie van de sluizen met behoud van de functie voor beroepsscheepvaart.

### Uitvoeringsvariant sluizen 8 en 9

Met als uitgangspunt om sluizen te behouden voor de beroepsscheepvaart, is een studie uitgevoerd naar mogelijke vervangings- en renovatievarianten. De varianten bestaan voor beide sluizen uit twee nieuwbouwvarianten en een renovatievariant.



De nieuwbouwvarianten zijn:

- bouw van een nieuwe sluis deels in de bestaande sluiskolk. De sluisen schuiven daarmee circa 20 tot 30 meter zuidwaarts op ten opzichte van hun huidige locatie. Deze aanpak is vergelijkbaar met de aanpak van sluis 7.
- Bouw van een nieuwe sluis volledig buiten de bestaande sluiskolk. De sluisen schuiven daarmee 60 tot 80 meter zuidwaarts op ten opzichte van hun huidige locatie.

Bij de renovatievariant wordt de fundering van de bestaande constructie overgenomen door een nieuwe dragende constructie. De bovengrondse onderdelen van de sluis worden gerenoveerd. De bestaande sluis blijft dus behouden.

## Voor- en nadelen varianten

Alle varianten hebben voor- en nadelen op het gebied van ruimtelijke inpassing, mogelijkheden voor behoud van cultuurhistorisch waardevolle elementen, risico's in de uitvoeringsfase (waaronder stremmingstijd) en toekomstig beheer. In kosten verschillen de varianten niet veel van elkaar. De renovatievariant is in eerste instantie goedkoper, maar vraagt periodiek forse extra investeringen, waardoor de totale kosten gedurende de levensduur van de sluisen vergelijkbaar zijn met de twee nieuwbouwvarianten. Daarnaast heeft de renovatievariant een kortere ontwerplevensduur (30 tot 50 jaar ten opzichte van 100 jaar voor nieuwbouw).

## **Keuze**

Op basis van de uitkomsten van de variantenstudie kiest het college voor de variant waarbij nieuwe sluisen volledig buiten de bestaande sluiskolk worden gebouwd.

De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Er kan een volledig nieuwe sluis gebouwd worden met een bijbehorende ontwerplevensduur (100 jaar). De kans op tussentijdse ingrijpende en kostbare beheermaatregelen is veel kleiner dan bij renovatie.
- De bouwwerkzaamheden vinden volledig buiten de ruimte van de bestaande sluis plaats, waardoor het risico ten aanzien van onbekende bodemobjecten kleiner is.
- Deze variant heeft een relatief korte stremmingstijd voor de scheepvaart, omdat het grootste deel van de bouwactiviteiten kan plaatsvinden terwijl de bestaande sluis nog in gebruik is.
- De sluisen worden ontworpen conform de richtlijn Vaarwegen. Daarmee blijven de mogelijkheden voor toekomstige bediening op afstand aanwezig. Tevens kunnen de schepen voller geladen van en naar Helmond komen.

## Nadelen beperken

De gekozen variant kent ook nadelen. Die worden zo veel mogelijk beperkt:

- De omgevingshinder is relatief groot door funderingswerkzaamheden. We kiezen voor een zoveel mogelijk trillingsarme uitvoeringsmethode voor het plaatsen van damwanden en overige fundering, vergelijkbaar met de aanpak bij sluis 7.
- Er is een klein risico op blijvende grondwaterstandseffecten in de omgeving. Dit risico beperken we door de kolkwanden en bodem van de nieuwe sluis nagenoeg waterdicht te maken. Daarmee wordt het restrisico verwaarloosbaar.
- Een aantal cultuurhistorische elementen kan niet behouden blijven. Helaas is dit de consequentie van deze variant. Daar staat tegenover dat de sluisen niet zijn aangemerkt als monument. Het belangrijkste cultuurhistorische element bij sluis 8, de kolkwand, blijft wel behouden.
- Deze variant scoort minder gunstig op ruimtelijke inpassing omdat door verplaatsing van de sluis de relatie tussen de sluis en bijbehorende sluiswachterswoning(en) minder duidelijk wordt.  
De verwachting is dat dit voor sluis 9 minder negatief uitpakt, omdat de nieuwe sluis nog altijd in de directe omgeving van de woningen komt te liggen. De zichtbaarheid als landschappelijke markering/entree van de stad zal behouden blijven.  
Voor sluis 8 wordt de relatie tussen sluis en woningen meer losgekoppeld. Daar staat tegenover dat de sluis op dit moment sowieso weinig zichtbaar is in het landschap en omringd is met visueel meer bepalende (landschaps)elementen dan de sluis zelf.



## Brug bij sluis 9

De brug bij sluis 9 ligt op de sluishoofden. Bij verplaatsing van de sluis, moet de brug mee verplaatst worden. Op korte termijn wordt overleg opgestart met de aanwonenden van sluis 9 om te bekijken of het mogelijk is de brug bij sluis 9 aan het autoverkeer te onttrekken. In eerdere besluitvorming heeft de provincie aangegeven de afslagbewegingen bij de sluis ongewenst te vinden in verband met verkeersveiligheid en doorstroming op de Kanaaldijk. Daarnaast is er nu veel overlast van sluipverkeer op de Veldbeemd. Dit kan betekenen dat de kruising Rochadeweg-Veldbeemd aangepast moet worden om een veilige toegang naar de woningen te kunnen realiseren. Dit wordt verder uitgewerkt en besproken met de bewoners. De brug wordt alleen aan het autoverkeer onttrokken als daarvoor draagvlak is bij de bewoners. De brug blijft sowieso behouden voor langzaam verkeer (fietsers en wandelaars).

## Gelijktijdige aanpak sluisen 8 en 9

Sluisen 8 en 9 worden gelijktijdig aangepakt. Dit vermindert de duur van de stremming en daarmee de overlast voor de bedrijven. Daarnaast zien we toenemende schade optreden bij sluis 9 als gevolg van de technische staat, waardoor we deze sluis ook zo snel mogelijk willen aanpakken. De uitvoering start in 2019, de verwachte uitvoeringstermijn is circa 1,5 tot 2 jaar en daarmee passend binnen de jaarschijven waarin de middelen beschikbaar zijn.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Helmond  
de burgemeester                      de secretaris