

Ontwerp-projectplan Waterwet (rijkswaterstaatswerk)

Datum 27-03-2012
Nummer DNN/1168
Onderwerp projectplan voor drempelverwijdering in de vaarweg Boontjes

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu besluit, gelet op artikel 5.4, eerste lid, van de Waterwet, het onderhavige projectplan tot verwijdering van de drempel in de vaarweg Boontjes vast te stellen en uit te voeren in overeenstemming met het bepaalde in dit projectplan.

Ingevolge artikel 5.4, eerste lid van de Waterwet geschiedt de aanleg of wijziging van een waterstaatswerk door of vanwege de beheerder overeenkomstig een daartoe door hem vast te stellen projectplan. Op grond van het tweede lid van artikel 5.4 dient het plan ten minste een beschrijving te bevatten van het betrokken werk en de wijze waarop het wordt uitgevoerd, alsmede een beschrijving van de te treffen voorzieningen gericht op het ongedaan maken of beperken van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk.

Het onderzoek naar alternatieven en de inhoudelijke borging van het effectenonderzoek zijn geen onderdeel van het besluit projectplan Waterwet. Informatie met betrekking tot deze onderwerpen is te vinden in de rapportage 'Algemene projectinformatie drempelverwijdering vaarweg Boontjes' (Witteveen+Bos, 2012).

1 Projectbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt het project beschreven: de verwijdering van de drempel uit de vaarweg Boontjes. Allereerst wordt ingegaan op de aanleiding, probleemstelling en nut en noodzaak voor de drempelverwijdering. Vervolgens worden het ontwerp, de uitvoering en effecten toegelicht. Het hoofdstuk sluit af met informatie over beleidskaders en raakvlakprojecten.



1.1 Aanleiding en probleemstelling

Datum
27-03-2012

In de vaarweg Boontjes, tussen Harlingen en Kornwerderzand, bevindt zich een drempel in de bodem, die al vele jaren een probleem vormt voor het scheepvaartverkeer. De drempel creëert over een afstand van ongeveer 2 km een ondiepte in de vaarweg. Door deze ondiepte zijn de tijvensters waarbinnen (grotere) schepen de vaargeul kunnen gebruiken beperkt.

De drempel leidt tot wachttijden en beperking van de reistijdbetrouwbaarheid van en naar de haven van Harlingen. Ook uit het oogpunt van veiligheid vormt de drempel in Boontjes een knelpunt. In de beperkte tijvensters is er sprake van verweving van beroeps- en recreatievaart. Daarnaast leidt de drempel tot incidenten door het vastlopen van schepen. Er zijn geen realistische route alternatieven voor de scheepvaart naar Harlingen.

Op 1 november 2006 bracht toenmalig minister Peijs een bezoek aan Harlingen op uitnodiging van de Harlinger Seaport Business Association (HSBA). Tijdens dat bezoek is het initiatief genomen om na te gaan of het mogelijk is (1) de drempel uit Boontjes te verwijderen en (2) te streven naar een convenant tussen de havenondernemers en (met name) de Waddenvereniging als belangrijkste natuurbehoudorganisatie in dit gebied.

Van eind 2006 tot midden 2007 heeft een combinatie van opdrachtgevers, onder leiding van Projectbureau Westergozone met de provincie Fryslân, een studie laten uitvoeren naar de technische en ecologische haalbaarheid van de verwijdering van de drempel in de vaarweg Boontjes (de Voorstudie, 2007). Dit tegen de achtergrond van de volgende overwegingen:

1. de toenemende behoefte aan een minder getijafhankelijke vaarweg voor het scheepvaartverkeer;
2. de naar verwachting beperkte omvang van de ingreep, en
3. het feit dat er sinds 1988 geen onderhoudsbaggerwerk meer gedaan is, hetgeen de verwachting rechtvaardigt dat de onderhoudsinspanning bij drempelverwijdering beperkt zal zijn.

In de Voorstudie (2007) is op basis van technisch-wetenschappelijke overwegingen en berekeningen vastgesteld dat de drempelverwijdering haalbaar is en naar alle waarschijnlijkheid niet leidt tot significante negatieve effecten op het biotische of abiotische milieu. Daarnaast volgt uit een economische quick-scan (2007) dat de drempelverwijdering positieve economische effecten heeft die opwegen tegen de investerings- en (verwachte) beheerkosten.

Op grond van deze Voorstudie heeft de Tweede Kamer in 2008 via het amendement Cramer € 5 miljoen (inclusief BTW) vrijgemaakt voor de drempelverwijdering in de vaarweg Boontjes, tussen Kornwerderzand en Harlingen. In juni 2009 is in een bestuursovereenkomst vastgelegd hoe dit amendement wordt geoperationaliseerd en hoe het Rijk en provincie Fryslân gezamenlijk toewerken naar de uitvoering van de drempelverwijdering.

In de bestuursovereenkomst is vastgelegd dat de drempelverwijdering een Rijksproject is, maar dat de provincie verantwoordelijk is voor de uitvoering

van de planstudie ter onderbouwing van het besluit tot uitvoering. Daarna is Rijkswaterstaat, dienst Noord Nederland verantwoordelijk voor de uitvoering van het werk alsmede voor het beheer en onderhoud.

Datum
27-03-2012

1.2 Nut en noodzaak

Voor de havens van Harlingen en Kampen is de vaarweg Boontjes een belangrijke ontsluiting voor de beroepsvaart. Door de drempel in de vaarweg moeten schepen rekening houden met tijvensters om veilig Boontjes te kunnen bevaren. Bij ongunstige wind verkleint het tijvenster of is de geul helemaal niet te bevaren voor diepere schepen. Soms moeten schepen in Harlingen lading achter laten om hun diepgang te beperken. Een kleine vertraging kan voor schepen vanaf het IJsselmeer al snel tot grote vertraging leiden als een tijvenster wordt gemist. De provincie Fryslân heeft om deze redenen de verdieping van de Boontjes in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) opgenomen om de doorvaartmogelijkheden voor de scheepvaart te vergroten [provincie Fryslân, 2007].

Boontjes is onderdeel van de vaarroute tussen de Randstad en Harlingen/Franeker. Er is geen reëel alternatief beschikbaar voor deze vaarroute. Boontjes kan worden vermeden wanneer de vaarroute via het Prinses Margrietkanaal en het van Harinxmakanaal wordt gekozen. Deze route is echter langer en alleen geschikt voor schepen tot klasse CEMT IV.



In 2007 is een verkennende studie uitgevoerd naar het opwaarderen van het Van Harinxmakanaal (Grontmij, Ecorys, provincie Fryslân). De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) toont aan dat opwaardering van het kanaal in geen van de onderzochte varianten rendabel is. Geadviseerd wordt om daarom voorlopig uit te gaan van de referentiesituatie en een onderhoudsprogramma uit te voeren. Hiermee komt geen reëel alternatief voor de vaarroute via Boontjes beschikbaar.

Daarnaast wordt geadviseerd een aantal quick wins uit te voeren: maatregelen die mogelijk zijn op de korte termijn met positieve economische effecten en relatief weinig kosten. Drempelverwijdering Boontjes wordt genoemd als één van deze quick wins. Door Ecorys is in 2007 parallel aan de voorstudie een analyse uitgevoerd van de economische baten van drempelverwijdering Boontjes. Op basis van deze analyse is geconcludeerd dat de drempelverwijdering een positief kosten-batensaldo oplevert. In 2011 is door Witteveen+Bos een actualisatie uitgevoerd van de economische analyse met dezelfde conclusie.

1.3 Beschrijving van het werk

Datum
27-03-2012

Drempelverwijdering Boontjes betreft de volgende werkzaamheden:

- het realiseren van een vaarwegprofiel met nautische diepte van 3,80 m - NAP en bodembreedte van 100 m in de vaarweg Boontjes tussen Harlingen en Kornwerderzand;
- het transport van het vrijkomende materiaal bij de baggerwerkzaamheden.

1.3.1 Het vaarwegprofiel

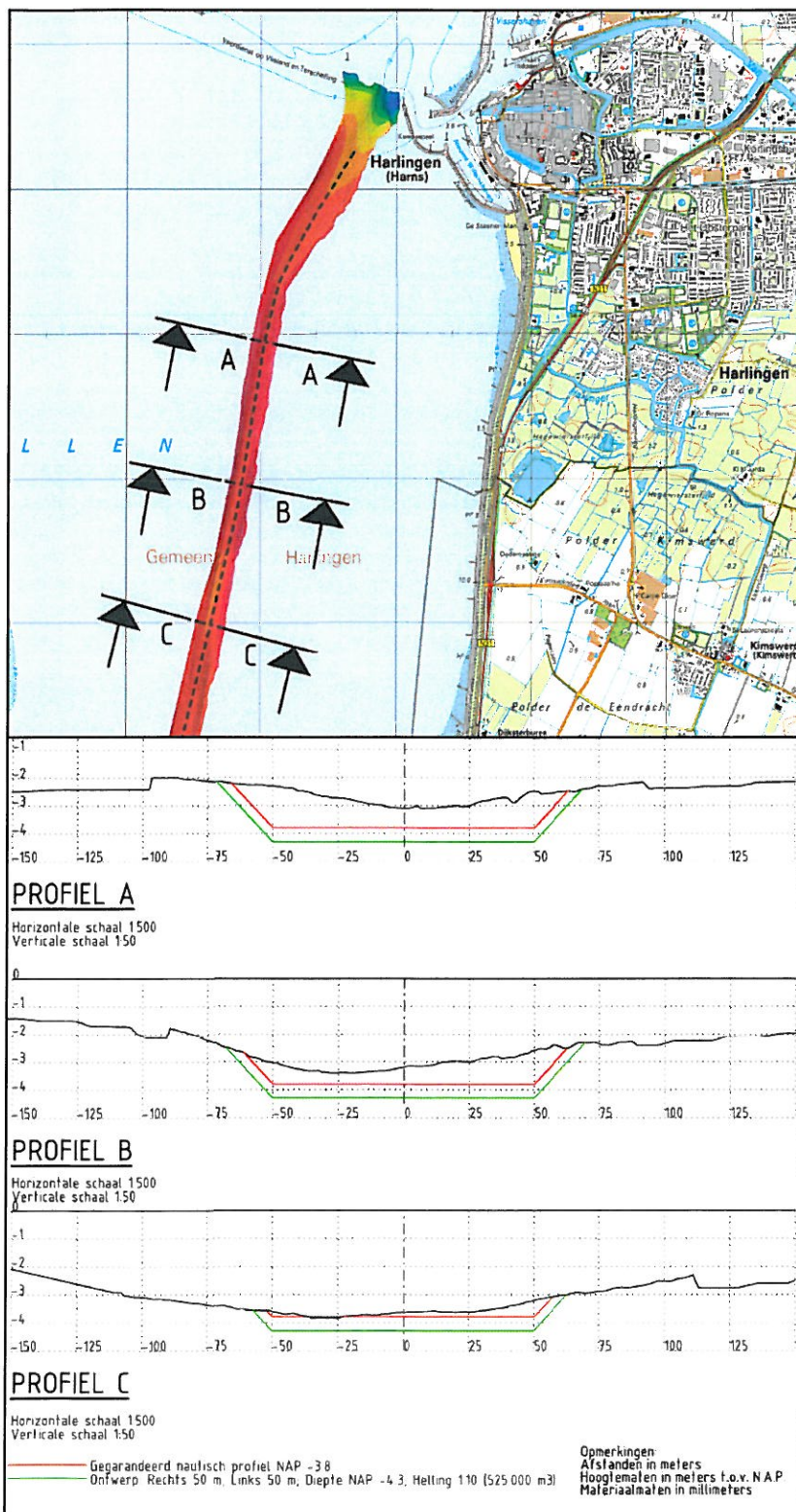
Het toekomstige vaarwegprofiel, heeft een nautische streefdiepte van NAP - 3,80 m, een nautische breedte van 100 m en taluds van 1:10. De drempel wordt over een lengte van ongeveer 5 km verwijderd, waarbij over een afstand van ongeveer 2 km sprake is van een aanzienlijke aanpassing van de bodemdiepte en voor de rest van de afstand van het 'afschrapen' van de bodem. De breedte van 100 m sluit aan op de gemiddelde breedte van de vaarweg Boontjes, er is geen sprake van verbreding van de vaargeul buiten het verwijderen van de drempel. Een verdere verbreding naar 150 meter - conform de Richtlijn Vaarwegen 2005 - is vanwege de beperkingen die voortvloeien uit de PKB Waddenzee niet toegestaan. In de PKB is vastgelegd dat verbreding van vaargeulen in de Waddenzee niet is toegestaan.

De initiële bodemdiepte direct na baggeren bedraagt NAP - 4,30 m (ontwerpdiepte). Aangezien in een dynamisch systeem als de Waddenzee sprake is van erosie en sedimentatie kan het nautische profiel van Boontjes na drempelverwijdering alleen gegarandeerd worden als bij het baggeren een zekere overdimensionering wordt aangehouden. Daarmee ontstaat ruimte voor (de verwachte) sedimentatie, zodat niet voortdurend onderhoudsbaggerwerk hoeft plaats te vinden, maar dit incidenteel kan worden uitgevoerd. De initiële baggerhoeveelheid bedraagt 525.000 m³.

Afbeelding 1.1 laat de locatie en het ontwerp voor de drempelverwijdering zien. In deze afbeelding zijn het huidige bodemprofiel (zwarte lijn), het te realiseren nautische vaarwegprofiel (rode lijn) en het initiële baggerprofiel (groene lijn) weergegeven voor drie doorsnedes. Het baggerprofiel is geoptimaliseerd binnen de bestaande geul om het totale baggervolume te minimaliseren en te voldoen aan de uitgangspunten van de PKB Waddenzee.

**Afbeelding 1.1. Ontwerp drempelverwijdering
(drie doorsnedes met huidig, nautisch en initieel profiel)**

Datum
27-03-2012



1.3.2 Verspreiding vrijkomend materiaal

Het vrijkomend materiaal wordt conform het Bbk(besluit bodemkwaliteit) verspreid in de Waddenzee. In het onderzoek tijdens de planstudie voor de drempelverwijdering zijn verschillende verspreidingslocaties onderzocht. De keuze is met name afhankelijk van de voorwaarden in de vergunning voor dit project op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw).

1.4 Uitvoeringswijze

Methode en materieel

De baggerwerkzaamheden worden uitgevoerd door een sleephopperzuiger. Bij het verwijderen van de drempel wordt gebruik gemaakt van doorladen als methode. De zwaardere deeltjes (met name zand) bezinken in de beun. Bij het doorladen stroomt het water (met de lichtere slibdeeltjes) over de beun en neemt het percentage zand in de beun toe. Voordeel van deze methode is het efficiëntere transport naar de verspreidingslocaties en daarmee beperking van transportbewegingen en kosten.

De sleephopperzuigers gedragen zich tijdens de baggerwerkzaamheden als langzaam varende schepen. Afmetingen van deze schepen zijn in lijn met de vrachtschepen die gebruik maken van het kanaal (breedte is ca. 12 m, lengte ca. 70 m). Tijdens de werkzaamheden kunnen andere schepen de sleephopperzuiger passeren, alleen op momenten dat het middendeel van de vaargeul wordt verdiept kan dit tijdelijk worden verhinderd. Als de zijstroken al zijn verdiept is passeren langs een door de zuiger aan te geven zijde dan wel mogelijk.

Het opgebaggerde materiaal wordt op de verspreidingslocatie in het water gebracht door onderlossen. De vaarafstand naar de onderzochte locaties is 5 tot 15 km.

Hoeveelheid en milieuhygiënische kwaliteit

De totaal vrijkomende hoeveelheid baggermateriaal bedraagt 525.000 m³. Het baggermateriaal bestaat voor ongeveer 55 % uit zand, 35 % uit klei en 10 % uit leem. In 2007 is oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd waarin is vastgesteld dat er geen indicatie is voor bodemverontreiniging in de drempel.

In de voorbereiding op de uitvoering dient door de aannemer aanvullend bodemonderzoek conform NEN 5717/5720 te worden uitgevoerd ten behoeve van de Bbk melding. Daarnaast moet conform artikel 3.17 van het Besluit lozen buiten inrichtingen (Blbi) de zorgplicht met betrekking tot nadelige gevolgen voor het milieu door vertroebeling in acht worden genomen.

Productiesnelheid

De drempel is opgebouwd uit dunne lagen van de verschillende grondsoorten, waardoor het lastig is de grondsoorten gescheiden te ontgraven. De grondsoorten worden daarom grotendeels gemengd ontgraven en ook als mengsel verspreid. Een gedeelte van het materiaal (met name zand) zal voor de korte termijn op de verspreidingslocatie achterblijven. Tabel 1.1 geeft een

overzicht van productiesnelheden voor de werkzaamheden (bij een 50-urige werkweek).

Datum
27-03-2012

Tabel 1.1. Kenmerken productie

	productie (m³/week/schip)
Baggeren zandig materiaal en verspreiden in diepste deel Boontjes	~ 22.000
Baggeren klei/leem en verspreiden in diepste deel Boontjes	~ 18.000

Op basis van de productiesnelheden in tabel 1.1 bedraagt de uitvoeringsduur naar verwachting 26 weken met één schip en 13 weken wanneer twee schepen worden ingezet.

Uitvoeringsperiode

Mogelijke uitvoeringsperiodes (op basis van ecologie, recreatie en techniek) voor de werkzaamheden zijn:

- najaarperiode: oktober tot en met december (10-12 weken);
- zomerperiode: juni tot half juli (6 weken, eventuele uitwijkmogelijkheid).

De uitvoering van de drempelverwijdering vindt plaats in het najaar in de periode tussen 1 oktober en 31 december, omdat dan de minste effecten op beschermde natuur worden verwacht. Voor uitvoering gedurende deze periode kan een vergunning op grond van de Nbw worden verkregen.

1.5 Milieueffecten

Effecten hydrodynamica en morfologie

Tabel 1.2 geeft een overzicht van effecten op het gebied van hydrodynamica en morfologie ten gevolge van drempelverwijdering Boontjes. Per aspect wordt de grootte van het effect beschreven. Een complete effectbeschrijving is opgenomen in het rapport 'Drempelverwijdering Boontjes; effecten op hydrodynamica en morfologie' (HKV lijn in water, 2012, pr2051.10, maart 2012). De algemene conclusie luidt dat er geen significante, negatieve effecten zijn ten gevolge van de drempelverwijdering.

Tabel 1.2. Overzicht effecten hydrodynamica en morfologie

aspect	effect
water- en golfbeweging	
waterstanden	In de geul verandert de waterstand met enkele millimeters tijdens rustig weer en tot maximaal 1,5 cm tijdens maatgevende omstandigheden. Op de platen is de verandering onder alle omstandigheden kleiner dan 1 cm. Richting de waterkering neemt het effect af en is dit onder alle omstandigheden kleiner dan 1 cm. Het effect van de drempelverwijdering op de waterstanden is niet significant, omdat de droogvalduur van de platen niet noemenswaardig verandert door de waterstandveranderingen.
stroomsnelheden in de geul	Versterking van de stroomsnelheden in de geul ter hoogte van de drempel in Boontjes bij eb en vloed met ongeveer 5 %.
stroomsnelheden op de platen	Afname van de stroomsnelheid op de platen met maximaal 2,5 % (tijdens

Datum
27-03-2012

	vloed bij springtij direct naast de geul). Geen verandering van stroomsnelheden ter plaatse van de dichtstbijzijnde waterkering.
debiet door de geul	Toename van de debieten bij eb en vloed met rustig weer van ongeveer 10 %. Geen significante verandering in de getijasy-mmetrie.
significante golfhoogte	Toename tijdens stormcondities in de as van de geul en lichte afname op de platen. Veranderingen tot maximaal 5 cm tijdens stormcondities in de geul. Bij de waterkering blijft de toename onder alle condities kleiner dan 1 cm.
morfologie	
sedimenttransport in Boontjes	Over de lengte gemiddelde toename in sedimenttransport van 1,9 %. De (geringe) transporten boven de drempel zelf nemen met 10 tot 40 % af door de afgenomen bodemschuifspanning door golfwerking. Aan weerszijden van de drempel nemen de sedimenttransporten met enkele procenten toe.
onderhoudsbaggerwerk	Sediment zet zich voornamelijk af aan de noordzijde van de geul onder gemiddelde windcondities en tijdens de maximale getijdestroming. Tijdens stormen vindt sedimentatie plaats op de oostelijke overgang van de plaat naar de geul. Erosie vindt voornamelijk plaats tijdens stormen op de westelijke overgang tussen plaat en geul. Het onderhoudsbaggervolume is ingeschat op 0-20.000 m ³ /jaar (incidenteel onderhoud).
ontwikkeling plaatareaal	Versterking van de bestaande sedimentatietrend met initieel ongeveer 2 % (afnemend na verloop van tijd).
grootschalig morfologisch systeem	Er is geen enkele aanwijzing om een verband te leggen tussen de drempelverwijdering en het karakter van het grootschalige morfologische systeem van de getijdebekken van het Vlie en het Marsdiep.
zoet-zout patronen	
situatie zonder realisatie ESA	Verschuiving van de contouren voor verschillende waarden voor de saliniteit in noordoostelijke richting over een afstand in de orde van enkele meters. Op een vaste locatie in Boontjes toename van de tijdsgemiddelde saliniteit ten opzichte van de referentiesituatie met ongeveer 0,5 % in de situatie zonder wind en 1 % in de situatie met zuidwestenwind bij gemiddelde condities.
situatie met realisatie ESA	Door verwijdering van de drempel in de huidige situatie neemt de saliniteit in Boontjes licht toe. Dezelfde trend is te verwachten in het geval de spuicapaciteit van de Afsluitdijk (ESA) zal zijn verhoogd.
verspreiding materiaal afkomstig uit de haven van Harlingen	Geen significant effect van de drempelverwijdering op de verspreiding van het slib.
verspreiding vrijkomend materiaal	
verspreiding zand	Met uitzondering van de directe nabijheid van een verspreidend baggerschip treedt er geen vertroebeling op door het verspreiden van zand.
verspreiding slib	De tijds- en dieptegemiddelde concentratie bij een afstand tot de stortlocaties groter dan een kilometer wordt met maximaal 75 % (0,06 kg/m ³) verhoogd ten opzichte van de gemiddelde achtergrondconcentratie in de Waddenzee van 0,08 kg/m ³ . Ten opzichte van de achtergrondconcentratie tijdens stormcondities (circa 0,8 kg/m ³) bedraagt deze verhoging 7,5 %. De verhoogde concentraties worden vrijwel uitsluitend gevonden in de getijdegeulen, de verhoging verdwijnt grotendeels binnen 10 minuten na het einde van het verspreiden. Op de platen zijn de stroomsnelheden te laag om het slib in suspensie te kunnen houden.

Effecten ecologie

Tabel 1.3 geeft een overzicht van effecten op het gebied van ecologie ten gevolge van drempelverwijdering Boontjes. Een complete effectbeschrijving is opgenomen in het rapport 'Drempelverwijdering Boontjes, deelrapport ecologie, passende beoordeling' (Witteveen+Bos, 2012). De algemene conclusie luidt dat de ecologische kwaliteit voldoende wordt beschermd.

Tabel 1.3. Overzicht effecten ecologie

critierium	subcriterium	effect
verandering leefgebied habitatsoorten en habitattypen	verandering bodemfauna	Geen effecten van gebruiksfase. beperkt negatieve effecten a.g.v. vertroebeling bij uitvoering juni - half juli, geen negatieve effecten bij uitvoering oktober - december.
	verandering mosseleeters	Geen effecten in gebruiksfase mogelijk kleine effecten a.g.v. verandering voedselaanbod bij uitvoering juni - half juli, maar zeker niet significant omdat de mogelijk kleine effecten op voedselaanbod optreden in een periode dat weinig vogels aanwezig zijn.
	verandering steltlopers	Nabij gelegen platen zijn maar beperkt van belang voor steltlopers vanwege de korte droogvalduur. Geen effecten in gebruiksfase.
	verandering vissen	Geen effecten, want maar zeer beperkte effecten op verzoeting en zoetwaterbel komt eerder minder ver Boontjes in dan verder.
	verandering overige habitatsoorten	Geen significante effecten, hooguit zeer beperkte toename van verstoring tijdens uitvoering.
	verandering habitattypen	Geen effecten van gebruiksfase beperkt negatieve effecten a.g.v. vertroebeling bij uitvoering juni - half juli, maar zeker niet significant, geen negatieve effecten bij uitvoering oktober - december.
verandering leefgebied beschermde soorten, overtreding van verbodsbepalingen		Bruinvis enige relevante beschermde soort, maar gebied is van marginaal belang voor deze soort en additionele verstoring gering. Geen overtreding verbodsbepalingen.
benutting ecologische kansen voor natuurlijke kenmerken en processen		Geringe veranderingen troebelheid met geringe effecten op primaire productie tijdens uitvoering juni - half juli heeft geen effect op de maatlatscore voor het waterlichaam. In gebruiksfase geen effecten op maatlatscore.

Maatschappelijke effecten

Nautische effecten kunnen worden veroorzaakt door veranderingen in hydrodynamica in de vaargeul en door veranderingen in gebruik van de

vaargeul. De hydrodynamische effecten zijn zeer beperkt en leiden niet tot significante nautische effecten.

Datum
27-03-2012

De drempelverwijdering leidt wel tot verandering in het gebruik van de vaargeul:

- De drempelverwijdering zorgt voor een verruiming van de tijvensters waarbinnen scheepvaart Boontjes kan passeren. Hierdoor wordt de piekbelasting in de huidige beperkte tijvensters gespreid over langere periodes.
- In de huidige situatie komt het regelmatig voor dat schepen richting de drempel in Boontjes varen op het moment dat de waterstand nog te laag is om de drempel te passeren. Schepen laten zich vervolgens vastlopen voor de drempel, met de voortstuwing in werking wat het bodemprofiel verstoort, en wachten hier tot de waterstand genoeg stijgt om verder te varen. Bij ruimere tijvensters is de kans op vastlopen kleiner. Dit zorgt voor een beperking van verstoring van de bodem en van de kans op incidenten.
- De drempelverwijdering zorgt ervoor dat de vaarroute via Boontjes naar de haven van Harlingen aantrekkelijker wordt. Dit kan leiden tot een beperkte modal shift van vervoer per as naar vervoer per water op de route. Hiermee neemt de intensiteit van het vervoer via Boontjes toe. Deze toename bedraagt naar verwachting 2,5% en is beperkt ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

De drempelverwijdering heeft geen invloed op het bestaande proces van schaalvergroting in de binnenvaart. Op de vaarroute naar Harlingen zijn de sluizen en de bodemdiepte van het IJsselmeer maatgevend voor de scheepsgrootte.

De verandering in gebruik heeft een positief nautisch effect. Door de ruimere beschikbare tijvensters ontstaat een spreiding in de piekbelasting van de vaargeul. De gemiddelde intensiteiten gaan daarmee omlaag. Een mogelijke beperkte toename van intensiteiten door modal shift is een ordegrrootte kleiner dan de verruiming van het tijvenster en heeft daardoor geen significant effect. Door de betere spreiding neemt de kans op incidenten in de vaargeul door aanvaring en/of vastlopen af. Hiermee heeft de drempelverwijdering een positief effect op de nautische veiligheid.

Mosselpercelen

Uit het onderzoek is gebleken dat de ontgraving van de drempel geen effecten heeft op de mosselpercelen die leiden tot significant negatieve effecten voor beschermde (foeragerende) vogelsoorten.

Cumulatieve effecten

In de effectenstudies zijn voor drie raakvlakprojecten de cumulatieve effecten onderzocht:

- Gaswinning Waddenzee (Vermilion) en Zoutwinning Waddenzee (Frisia Zout BV): De gas- en zoutwinning leiden tot bodemdaling die echter wordt opgevuld met sediment. De locaties waar bodemdaling plaatsvindt, liggen echter buiten het gebied, waar bij verwerking van slib in de zuidzijde van Boontjes effecten op slibconcentraties en daarmee slibafzetting optreden. Ter plaatse van de gebieden met maaiveld daling door zout- of gaswinning

treden geen effecten op de hydrodynamica op ten gevolge van de drempelverwijdering. Daarmee is er geen cumulatief effect.

- Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk (Rijkswaterstaat): de spuisluis heeft invloed op de stroming door Boontjes. In de effectenstudies is een scenario met en zonder realisatie van dit project onderzocht. Uit vergelijking van de scenario's blijkt dat er in Boontjes geen cumulatieve effecten optreden bij realisatie van de extra spuicapaciteit.

1.6 Monitoring en evaluatie

Door een onafhankelijke commissie van experts (voor dit project ingevuld door een werkgroep van de commissie m.e.r.) is het advies gegeven om een monitoringsplan te ontwikkelen waarmee veranderingen ten gevolge van de ingreep in Boontjes kunnen worden vastgesteld. Monitoring kan plaatsvinden op basis van meting van hydrodynamica, golven en stroming met een ADCP (Acoustic Doppler Current Profiler).

Vanuit het project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk (ESA) wordt een meetpaal geplaatst in de Waddenzee. Voor de monitoring van het project Boontjes wordt ter hoogte van de meetpaal een ADCP geplaatst. Wanneer een ADCP naast de meetpaal wordt geplaatst kunnen de meetgegevens van de verschillende instrumenten worden gecombineerd om zo inzicht te krijgen in de veranderingen in het gebied.

1.7 Beleidskaders

PKB Derde nota Waddenzee

Het Nederlandse beleid ten aanzien van het waddengebied is vastgelegd in de Derde Nota Waddenzee (2007). Deze nota heeft de procedure van een Planologische Kernbeslissing (PKB) doorlopen. Het beleid uit de nota is in verschillende documenten verder uitgewerkt, onder andere in de structuurnota kust- en zeevisserij, het interprovinciaal beleidsplan Waddenzee en het beheer- en ontwikkelingsplan voor de Waddenzee.

De PKB Waddenzee is leidend voor ingrepen in de Waddenzee. Met betrekking tot vaargeulverdieping geeft de PKB het volgende aan: "In aansluiting op natuurlijke ontwikkelingen in de vaargeuldiepte zijn incidenteel verdere verdiepingen van de hoofdvaargeulen mogelijk, onder de voorwaarde dat dit past binnen het afwegingskader zoals aangegeven in de pkb. Gezien de economische potenties van de havens van Den Helder, Harlingen en Delfzijl alsmede de Eemshaven, kan voor de vaargeulen vanaf de Noordzee naar deze havens in uitzondering op de vastgestelde streefdieptes/normering tot verdere verdieping worden overgegaan, onder de voorwaarde dat dit past binnen het afwegingskader van deze pkb."

Met betrekking tot Boontjes heeft de minister het volgende aangegeven: "Vaargeul De Boontjes hoort niet bij die uitzonderingen en een verdere verdieping dan de huidige streefdiepte is daarom geen mogelijkheid voor de Boontjes. Voor de Boontjes geldt dat alleen een incidentele verdieping (zoals een drempelverwijdering) mogelijk zou kunnen zijn." Met inachtneming van deze uitspraak van de minister is de planstudie voor drempelverwijdering Boontjes gestart.

Beheerplan Natura 2000

Momenteel wordt in het kader van Natura 2000 een beheerplan opgesteld voor de Waddenzee waarin de door het Ministerie van EL&I geformuleerde natuurdoelen (instandhoudingsdoelen, verbeterdoelen en herintroductiedoelen) worden uitgewerkt. De drempelverwijdering wordt niet in het beheerplan betrokken, omdat het verschil in bodemdiepte (voor en na drempelverwijdering) niet relevant wordt geacht voor het beheerplan. Wel kan het uit Boontjes vrijkomende materiaal eventueel worden ingezet voor één van de maatregelen die bijdragen aan de natuurdoelen (via verspreiding op een specifieke locatie). Dit dient dan wel in overeenstemming te zijn met het beheerplan.

Beheer- en ontwikkelplan Rijkswateren (BPRW)

Het BPRW beschrijft het beheer van de rijkswateren voor de periode 2010-2015. Rijkswaterstaat voert het beheer uit. Het BPRW is opgesteld binnen de kaders van Europese richtlijnen, nationale wetgeving en nationaal beleid. Onderdeel van het BPRW is een gebiedsgericht Programma waarin de beheeropgave is opgenomen van Waterbeheer 21e eeuw, Kaderrichtlijn Water en Natura 2000. Onderdeel van het BPRW zijn de richtlijnen voor beheer van de Waddenzee, hier dient voor de vaarweg Boontjes aan te worden voldaan. De kernpunten voor beheer van de Wadden zijn het uitvoeren van de PKB Waddenzee, functies natuur, scheepvaart en recreatie en een gebiedsgerichte aanpak.

Programma 'Naar een rijke Waddenzee'

In januari 2010 is het programmaplan 'Naar een rijke Waddenzee' vastgesteld. Het betreft een programmaplan voor natuurherstel in de Waddenzee. In het plan is de ambitie verwoord voor de Waddenzee tot het jaar 2030. Daarnaast is een agenda opgenomen voor op te starten processen en projecten voor de periode 2010-2030. Hierin zijn ook de bestaande plannen en initiatieven meegenomen. In het programma zijn binnen vijf thema's bouwstenen benoemd voor het natuurherstel.

Rijkstructuurvisie Afsluitdijk

Binnen het project Toekomst Afsluitdijk werkt Rijkswaterstaat aan een gedragen oplossing voor een vernieuwde Afsluitdijk. De hoofdlijn is versterking van de Afsluitdijk in combinatie met de ontwikkeling van duurzame energie, natuur en recreatie. In 2011 is de voorkeursbeslissing genomen voor de Toekomst Afsluitdijk en heeft de ontwerp-Rijkstructuurvisie ter inzage gelegen. Eind 2011 zijn de zienswijzen verwerkt en is de Rijkstructuurvisie vastgesteld.

Visie Aanlanding Afsluitdijk Fryslân

In maart 2011 is de visie 'Aanlanding Afsluitdijk Fryslân' afgerond. Dit document geeft een visie op de toekomstige ontwikkeling van het gebied rond de oostelijke aanlanding van de Afsluitdijk. Onderdeel van deze visie is het creëren van een dynamische kustzone tussen Zurich en Harlingen door kweldervorming.

Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP) Fryslân

Het PVVP Fryslân is in 2006 vastgesteld en beschrijft het beleid voor de bereikbaarheid, mobiliteit en veiligheid in de provincie. Onderdeel van het PVVP is een investeringsprogramma voor wegen en vaarwegen. Drempelverwijdering Boontjes is onderdeel van het investeringsprogramma.

1.8 Raakvlakprojecten

In de nabijheid van Harlingen (en vaarweg Boontjes) wordt een groot aantal projecten uitgevoerd/gepland die mogelijk elkaar beïnvloeden. Afstemming in een vroegtijdig stadium is daarom gewenst c.q. noodzakelijk. Binnen de planstudie Boontjes zijn de raakvlakken met de andere projecten in beeld gehouden en eventuele cumulatieve effecten zijn meegenomen in de effectbeschrijving.

Hieronder volgt een overzicht van gerelateerde projecten met onderscheid naar ontwikkelingen waarvoor al een projectbesluit is genomen en voorgenomen projecten.

- Projecten met projectbesluit Gaswinning Waddenzee (Vermilion): planvorming gaswinning in de Waddenzee bij Harlingen. Gaswinning kan leiden tot bodemdaling en kan daarmee effecten hebben op de stroming door Boontjes. In de effectstudies is dit meegenomen.
- Zoutwinning Waddenzee (Frisia Zout BV): voorbereiding realisatie zoutwinning onder Waddenzee noordwest van Harlingen. Zoutwinning kan leiden tot bodemdaling en kan daarmee effecten hebben op de stroming door Boontjes. In de effectstudies is dit meegenomen.
- Traverse N31 door Harlingen (provincie Fryslân): voorbereiding realisatie verdiepte tweebaansweg. Dit project was in beeld voor eventuele toepassing van het zand dat vrijkomt uit de drempelverwijdering. Echter uitgangspunt voor de toepassing van het vrijkomend materiaal is dat dit in de Waddenzee blijft vanwege de reeds bestaande zandhonger. Daardoor is er geen relatie (meer) met dit project.
- Reststoffen Energie Centrale (Omrin): realisatie centrale in de industriehaven Harlingen, dit kan leiden tot extra vaarbewegingen, maar deze vallen binnen de algemene economische scenario's. Daardoor is er geen relatie met dit project.
- Onderhoudsbaggerwerken Waddenzee (Rijk en/of gemeentes): raakvlakken tussen verspreiding slib uit Boontjes en onderhoudsbaggerwerkzaamheden.

Voorgenomen projecten

- Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk (Rijkswaterstaat): voorbereiding realisatie nieuwe spuisluis in de Afsluitdijk. Deze spuisluis heeft invloed op de stroming door Boontjes. In de effectstudies voor Boontjes is een scenario met en zonder realisatie van dit project onderzocht.
- Project Aanlanding Afsluitdijk Fryslân (provincie Fryslân): planvorming kwaliteitsverbetering tussen Zurich en Harlingen.

2 Toetsing Waterwet

De toepassing van de Waterwet is op grond van artikel 2.1 van de Waterwet gericht op:

- a. voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met
- b. bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen en
- c. vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

a. voorkoming en waar nodig beperking overstromingen, wateroverlast en waterschaarste

De hydrodynamische effecten van verwijdering van de drempel in de vaargeul Boontjes zijn beschreven in het rapport 'Drempelverwijdering Boontjes, effecten op hydrodynamica en morfologie' (HKV 2012). De effectstudies laten zien dat de drempelverwijdering geen grote hydrodynamische of morfologische effecten heeft en dat de effecten zijn geconcentreerd in de vaargeul. Ter hoogte van de dichtstbijzijnde waterkering laten de berekeningen geen effect zien van de drempelverwijdering.

Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het doel van de waterwet, gericht op voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, niet nadelig wordt beïnvloed door de drempelverwijdering.

b. bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen

De Waddenzee is in het Stroomgebiedbeheerplan 2009-2015 aangemerkt als natuurlijk water van het type Kustwater, beschermt en polyhalien (K2). De ecologische toestand van Beschermd kustwateren wordt beoordeeld aan de hand van de volgende maatlatten:

- fytoplankton (abundantie en soortensamenstelling);
- overige waterflora (areaal en kwaliteit van kwelders/schorren en Zeegras);
- macrofauna;
- algemene fysisch-chemische kwaliteitselementen (thermische omstandigheden, zuurstofhuishouding en nutriënten);
- hydromorfologie (% natuurlijke oever).

De eerste drie maatlatten zijn van toepassing voor de vaargeul Boontjes. De ecologische toestand van het waterlichaam Waddenzee scoort in de huidige situatie als volgt op deze maatlatten (Van der Molen & Pot (red), 2007):

- fytoplankton: matig vanwege zowel de relatieve hoge Chlorofyl-a concentratie als het relatief vaak voorkomen van *Phaecystis*-bloei;
- overige waterflora: slecht (deelmaatlatten kwelderareaal: slecht, kwelderkwaliteit: goed, Zeegrasareaal en -kwaliteit: slecht);
- macrofauna: goed.

Uit de effectenstudie ecologie blijkt dat negatieve effecten van de werkzaamheden in het kader van de drempelverwijdering op ecologie beperkt

zijn. De ingreep beslaat minder dan 1% van het ecologisch relevante areaal en heeft effect op minder dan 1% van het ecologisch relevante areaal. Op basis hiervan is de conclusie dat de ingrepen netto geen significant effect op de belangrijkste stuurparameters en daarmee op de relevante biologische kwaliteitselementen hebben. Er is daarmee geen negatief effect op de KRW-doelen.

De voorgenomen werkzaamheden hebben geen invloed op de chemische kwaliteit van het watersysteem. Er wordt geen materiaal van buiten het systeem ingebracht en de vrijkomende baggerspecie wordt conform het Bbk en BBI verspreid binnen het systeem.

De chemische en ecologische effecten van de verwijdering van de drempel in de vaargeul Boontjes zijn uitgebreid beschreven in het rapport 'Drempelverwijdering Boontjes, deelrapport ecologie, passende beoordeling' (Witteveen+Bos, 2012). De effectstudies tonen aan dat er geen significante, negatieve effecten op ecologie zijn bij verspreiding van het materiaal op een geschikte locatie. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het doel van de waterwet, gericht op bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van het watersysteem, niet nadelig wordt beïnvloed door de drempelverwijdering.

c. vervulling van de maatschappelijke functies van het watersysteem

In het Beheer- en Ontwikkelplan Rijkswateren zijn de volgende maatschappelijke gebruiksfuncties gedefinieerd: scheepvaart, natuur, drinkwater, recreatie, visserij en zwemwater.

De vaargeul Boontjes heeft een scheepvaartfunctie voor zowel beroepsvaart als recreatievaart. Door verwijdering van de drempel wordt het tijvenster waarin scheepvaart de vaargeul kan gebruiken vergroot. Hiermee heeft de drempelverwijdering een positief effect voor de scheepvaart door wachttijdreductie en verbetering van de veiligheid.

De vaargeul heeft tevens een functie voor de visserij. Voor de visserij gelden dezelfde positieve effecten als voor de scheepvaart. Eventuele negatieve effecten tijdens de uitvoering van de drempelverwijdering zijn beperkt en tijdelijk.

De vaargeul Boontjes heeft geen functies op gebied van drinkwater of zwemwater. Met betrekking tot de functie 'natuur' geldt dat de toetsing van effecten op de beschermde Natura 2000-gebieden plaats vindt onder het regime van de Natuurbeschermingswetgeving.

Uit bovenstaande wordt geconcludeerd dat de drempelverwijdering in de vaargeul Boontjes de doelstellingen van de Waterwet, gericht op vervulling van maatschappelijke functies van het watersysteem, niet nadelig beïnvloed.

Conclusie toetsing doelstellingen Waterwet

Datum
27-03-2012

De uitvoering van dit plan is niet in strijd met de doelstellingen van de Waterwet.

m.e.r.-beoordelingsplicht

Voor het project drempelverwijdering Boontjes is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd waarin potentiële effecten in beeld zijn gebracht met de volgende conclusies:

- Op basis van aard en beperkte omvang van het project worden geen directe, belangrijke nadelige effecten op het milieu verwacht.
- Het projectgebied bevindt zich in de Waddenzee: een gevoelig gebied. De specifieke milieukwaliteiten van het plangebied zijn niet zodanig dat belangrijke nadelige effecten voor het milieu worden verwacht, maar dit vroeg wel om een goede beoordeling van potentiële effecten.
- Op basis van de potentiële effecten van het project worden geen belangrijke nadelige effecten op het milieu verwacht, mits er rekening wordt gehouden met ecologie bij de keuze van de uitvoeringsperiode en van de verspreidingslocatie. In de Nbw-vergunning worden toegestane uitvoeringsperiode en verspreidingslocatie vastgelegd.

Op basis van de m.e.r.-beoordeling is geconcludeerd dat voor de voorgenomen activiteit, drempelverwijdering Boontjes, geen milieueffectrapportage noodzakelijk is.

3 Wijze van uitvoering

Bij de uitvoering zal in ieder geval voldaan worden aan de zorgplicht zoals beschreven in artikel 6.15 van het Waterbesluit en de artikelen 6.8 en 6.9 van de Waterregeling.

a. Planologische inpassing

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is voor het gebied waar het project zal worden uitgevoerd het bestemmingsplan van de gemeente Harlingen vastgesteld. De voorgenomen activiteit past binnen het geldende bestemmingsplan.

b. Andere noodzakelijke vergunningen en relevante besluiten

Voor de drempelverwijdering zijn naast het projectplan Waterwet de volgende vergunningen/ontheffingen verplicht:

- Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw): er is een 'passende beoordeling' uitgevoerd voor de drempelverwijdering Boontjes. De vergunningaanvraag en passende beoordeling zijn ingediend bij het bevoegd gezag, het Ministerie van EL&I. De procedure voor de Nbw vergunning loopt parallel aan de procedure voor het projectplan Waterwet. Er is geen reden om aan te nemen dat de vergunning niet kan worden verleend.
- Flora- en faunawet (Ffw) ontheffing: het Ministerie van EL&I is ook voor de Ffw het bevoegd gezag. De ontheffing wordt beoordeeld op basis van de uitkomsten van de passende beoordeling. Een ontheffing wordt gelijktijdig

met de Nbw vergunning aangevraagd en ook deze vergunning zal hoogstwaarschijnlijk worden verleend.

- Melding in het kader van het Besluit bodemkwaliteit (Bbk): voor de verspreiding van de baggerspecie die vrijkomt bij de drempelverwijdering is een melding noodzakelijk. Deze melding wordt kort voor start van de uitvoering van het werk gedaan bij het meldpunt bodemkwaliteit. De verspreiding van het vrijkomend materiaal uit de drempelverwijdering moet voldoen aan artikel 35 van het Bbk. De melding wordt beoordeeld door Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de Inspectie Leefomgeving en Transport;
- Melding in het kader van het besluit lozingen buiten inrichtingen (Blbi): voor de verspreiding van de baggerspecie die vrijkomt bij de drempelverwijdering is een melding Blbi noodzakelijk. Deze melding wordt kort voor start van de uitvoering van het werk gedaan bij het omgevingsloket door de aannemer;
- Ontheffing ingevolge van de Scheepvaartverkeerswet voor tijdelijke verstoring van de scheepvaart, en voor ligplaats nemen voor verwijdering van de drempel. Deze ontheffing wordt aangevraagd door de aannemer bij het bevoegd gezag, het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Een ontgrondingsvergunning in het kader van de ontgrondingenwet is voor de drempelverwijdering niet nodig, omdat het project valt onder de vrijstellingen in artikel 1 van het Besluit ontgrondingen rijkswateren. Het gaat om een drempelverwijdering in een vaarweg door of vanwege de Minister.

c. globale planning

De planning is als volgt:

- vierde kwartaal 2011: inhoudelijke afronding passende beoordeling en projectplan Waterwet;
- vierde kwartaal 2011: start contractvoorbereiding voor uitvoering;
- eerste en tweede kwartaal 2012: aanvraag Nbw vergunning en ter visie legging;
- tweede kwartaal 2012: vergunningverlening Nbw en vaststelling projectplan Waterwet;
- tweede kwartaal 2012: publicatie contract voor uitvoering;
- derde kwartaal 2012: definitieve gunning uitvoering;
- vierde kwartaal 2012: uitvoering drempelverwijdering.

d. overige uitvoeringsaspecten

Voor de uitvoering van de drempelverwijdering zijn de volgende overige aspecten van belang.

- De voorwaarden uit de Nbw vergunning zijn van toepassing op de uitvoering van het werk en worden opgenomen in het contract met de aannemer;
- Ten behoeve van de melding Bbk moet actueel milieukundig bodemonderzoek worden uitgevoerd. De beschikbare gegevens (onderzoek 2007) zijn te oud om hiervoor gebruikt te worden.
- De zorgplicht in het kader van het Blbi wordt nader ingevuld met een maatwerkvoorschrift (art. 2.1 lid 4 Blbi).

e. calamiteiten of ongewoon voorval

Rijkswaterstaat stelt alle directe belanghebbenden onmiddellijk op de hoogte van het voorval en de maatregelen die getroffen worden om de nadelige gevolgen te beperken. Rijkswaterstaat houdt een logboek bij van alle ongewone voorvallen en calamiteiten.

Datum
27-03-2012

4 Beschrijving van voorzieningen gericht op het ongedaan maken of beperken van de nadelige gevolgen

Onderdeel van de voorbereiding van de drempelverwijdering Boontjes is de Nbw vergunningprocedure. De Nbw-vergunning wordt alleen verleend wanneer er geen sprake is van significante negatieve effecten op beschermde natuur (instandhoudingsdoelstellingen). Het ontwerp van de drempelverwijdering is daarom zo aangepast dat er geen sprake is van significante negatieve effecten. De effectenstudies laten zien dat de drempelverwijdering zeer beperkte effecten heeft.

De volgende voorzieningen worden getroffen ter beperking van eventuele nadelige gevolgen:

- Keuze van de uitvoeringsperiode: uitvoering van de drempelverwijdering vindt plaats in het najaar en de vroege winter. In deze periode is de primaire productie beperkt en foerageren er geen top- en eidereenden in het gebied. Daarnaast is er in deze periode weinig overlast voor recreatievaart.
- Baggerprofiel: het baggerprofiel is zo ontworpen dat het baggerbezwaar wordt geminimaliseerd (bij de vastgestelde vaargeulafmetingen);
- Uitvoeringsmethode: er is gekozen voor uitvoering met een sleephopper. Met deze uitvoeringsmethode worden zowel uitvoeringsduur als hinder beperkt.

Voor eventueel financieel nadeel dat onverhoopt ontstaat als gevolg van de uitvoering van het projectplan kan een benadeelde een beroep doen op artikel 7.14 van de Waterwet. Dit artikel bepaalt dat aan degene die als gevolg van de rechtmatige uitoefening van een taak of bevoegdheid in het kader van het waterbeheer schade lijdt of zal lijden, op zijn verzoek door het betrokken bestuursorgaan een vergoeding wordt toegekend, voor zover de schade redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Het verzoek tot vergoeding van de schade bevat een motivering en een onderbouwing van de hoogte van de gevraagde schadevergoeding.

5 Procedure

Dit besluit is tot stand gekomen met toepassing van procedureregels in de Algemene wet bestuursrecht.

Het projectplan op grond van artikel 5.4, lid 1, van de Waterwet is genoemd in de bijlage bij art. 1.1 van de Crisis- en Herstelwet, zodat de bepalingen in hoofdstuk 1, afdeling 2 van de Crisis- en Herstelwet hierop van toepassing zijn.

Tijdens de voorbereiding van dit besluit zijn onder andere de volgende stappen genomen:

Datum
27-03-2012

- overleg met betrokken bestuursorganen;
- overleg met andere belanghebbenden in drie werksessies;
- bespreking van het project met bestuursorganen in het Regionaal College Waddenzee;
- onverplicht advies over het project van een externe (onafhankelijke) commissie van deskundigen, ingevuld door een werkgroep van de Commissie m.e.r.

De commissie van deskundigen heeft de concept rapporten (projectplan en rapporten effectenstudies) beoordeeld en een concept advies opgesteld. De opmerkingen van de commissie zijn in een notitie beantwoord (Notitie aanvulling projectplan en passende beoordeling, kenmerk LMR19-3/boeg3/040, Witteveen+Bos, februari 2012). De beantwoording is vervolgens verwerkt in het projectplan en in de rapporten van de effectenstudies. Op basis van de aanvullingen heeft de commissie geconcludeerd dat voldoende milieu-informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming.

Het projectplan wordt vastgesteld na het doorlopen van de procedure op grond van afdeling 3.4 van de Awb. Dit houdt in dat na publicatie van het ontwerpprojectplan gedurende zes weken gelegenheid is tot het indienen van zienswijzen. Na het verwerken van de zienswijzen volgt een advies van Inspectie Leefomgeving en Transport over het projectplan en verwerking daarvan, waarna het projectplan wordt vastgesteld. Het projectplan wordt vervolgens gepubliceerd met een beroepsperiode van 6 weken.

6 Zienswijzen

{samenvatting, beantwoording en conclusie zienswijzen}

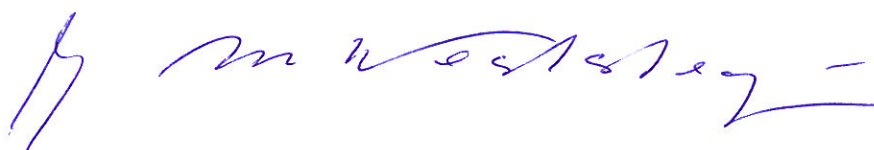
Contactpersoon uitvoering werken

Rijkswaterstaat Noord-Nederland
Mevrouw L. Dijkman
Postbus 2301
8901 JH Leeuwarden
058 234 42 75/ 06 51 28 86 34

Datum
27-03-2012

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

namens deze, —



Hoofd van de afdeling vergunningverlening en handhaving
mr. J.M. Weststeijn

MEDEDELINGEN

Datum
27-03-2012

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een ieder, gedurende een periode van zes weken vanaf de dag waarop het ontwerpprojectplan ter inzage is gelegd, schriftelijk of mondeling zijn zienswijze over het ontwerp naar voren brengen. Een zienswijze moet worden gericht aan Rijkswaterstaat Noord-Nederland, t.a.v. de hoofdingenieur-directeur, p/a Postbus 2301, 8901 JH Leeuwarden.

Degene die schriftelijk zienswijzen inbrengt, kan verzoeken zijn/haar persoonlijke gegevens niet bekend te maken. Het verzoek daartoe dient schriftelijk en tegelijkertijd met de zienswijzen te worden ingediend. Desgewenst kan worden verzocht een hoorzitting te beleggen waarbij gelegenheid wordt geboden tot een gedachtewisseling met het betreffende bestuursorgaan over het ontwerp van het besluit en tot het mondeling inbrengen van zienswijzen daartegen.

GERESERVEERD

Datum
27-03-2012

afschrijftlijst**Datum**
27-03-2012

Een afschrift van dit projectplan is verzonden aan:

Directeur-generaal van de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Provincie Fryslan
Postbus 20120
8900 HM LEEUWARDEN

Directeur-generaal Transport en Luchtvaart
Postbus 20904
2500 EX DEN HAAG

Ministerie van Economische Zaken
Landbouw en Innovatie
Directie Regionale Zaken, vestiging Noord
Postbus 30032
9700 RM GRONINGEN

Rijkswaterstaat Dienst Noordzee
Postbus 38
1780 AA DEN HELDER

Rijkswaterstaat IJsselmeergebied
Postbus 600
8200 AP LELYSTAD

Waterdienst
Postbus 17
8200 AA LELYSTAD

Inspectie Leefomgeving en Transport
Postbus 61
8200 AB LELYSTAD

KLPD
Postbus 100
3970 AC DRIEBERGEN

Commissie voor de m.e.r., t.a.v. de heer S. Harkema
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Haans Advocaten Bergen op Zoom B.V.
mr. P.W.H.M. Haans
Postbus 101
4600 AC BERGEN OP ZOOM

Deelnemers Werksessie:

Datum
27-03-2012

Waddenvereniging
HSBA
Koninklijke Schuttevaer
Nederlands Vissersbond
Visserijvereniging Ons Belang
Wetterskip Fryslân
Fryske Gea
Stichting Verantwoord Beheer
IJsselmeer
Friese Milieufederatie
De Coulissen
Natuurmonumenten
Harlingen Seaport
Zuiderzeehaven CV Kampen
Federatie van Visserijverenigingen
Producenten Organisatie
Mosselcultuur
Schuttevaer
gemeente SWF
Gemeente Harlingen
Omgevingsmanager ESA
St. WAD