

Q&A n.a.v. commissie- en raadsvergaderingen Wieringen en Wieringermeer

1. MER pagina 340. De commissie adviseert in het MER concreet in te gaan op de doelstellingen en randvoorwaarden die de verdere uitwerking ten aanzien van de landbouw gehanteerd worden. Waarom gebeurt dit niet?
Dit was helaas onmogelijk door het gebrek aan medewerking van de betrokken landbouwers om de noodzakelijke metingen voor dit onderzoek te verrichten. De belangenverenigingen LTO/AC wilden eerst het Afsprakenkader met Projectbureau en provincie afgerond hebben
2. MER pagina 341. De commissie adviseert vanwege de mogelijkheid dat, om wat voor reden dan ook, niet alle fasen van het plan worden gerealiseerd, elke fase zodanig dient te worden afgesloten dat sprake is van een zelfstandig goed werkend systeem. In het MER dient te worden aangegeven hoe dit gewaarborgd wordt. Waarom staat dit er niet in?
Hoewel benadrukt dient te worden dat het project uitgaat van een volledige realisatie van alle fasen (een nadrukkelijke politieke wens) is wel degelijk en zeer nadrukkelijk rekening gehouden met de wens om in alle fasen een goed werkend systeem te hebben. Het betreft met name het watersysteem, waar waterkwaliteit en kwantiteit in alle fasen binnen de gestelde kaders moet vallen. We verwijzen hierbij naar de diverse (achtergrond)rapportages.
3. MER pagina 343. De Commissie adviseert om in het MER duidelijk te beschrijven of en zo ja welke maatregelen getroffen worden om extra zoute kwel te voorkomen en om de gevolgen van zoute kwel tegen te gaan. Het MER is hier onduidelijk over.
Het MER gaat uitgebreid in op de effecten voor grond- en oppervlaktewater en noemt daarbij ook een aantal mitigerende maatregelen om effecten van zoute kwel tegen te gaan. De daadwerkelijke mogelijkheden en effectiviteit van deze maatregelen zijn afhankelijk van de lokale bodemgesteldheid direct rondom het randmeer. Over die bodemgesteldheid is al heel veel bekend, maar de diversiteit in bodemgesteldheid van het gebied vraagt om onderzoek op perceelsniveau. Hiervoor is toegang tot de percelen noodzakelijk en dit was helaas tot nu toe niet mogelijk (zie antwoord vraag 1).
4. De LTO vindt het onjuist dat de LER slechts als losse bijlage is opgenomen bij het MER. Aangezien de genoemde LER in belangrijke mate de effecten zou moeten beschrijven op de landbouw had naar LTO mening de LER als vaste bijlage moeten worden opgenomen bij het MER.

De hoofdpunten van de LER zijn opgenomen als hoofdstuk in het MER. De LER zal als bijlage worden bijgevoegd bij de ter inzagelegging van het MER. Tevens wordt de LER toegezonden aan de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage) ter advisering/toetsing.

5. Uit het MER blijkt dat de aanleg van het randmeer louter negatieve effecten heeft voor land- en tuinbouw. Hoe worden de belangen van deze sectoren gewaarborgd?

De invloed van het randmeer op de omgeving zullen gemonitord worden op de effecten kwel en verzilting. Door middel van een planschaderegeling zal aantoonbare bedrijfsschade volledig vergoed worden. Ook de autonome ontwikkeling geeft overigens een toename te zien van kwel en verzilting.

6. Is er een nieuwe SEES (Sociaal-Economische Effectstudie) nodig? Waarom zou deze nodig zijn? De Sociaal-Economische Effectstudie is in het kader van de bestuurlijke besluitvorming over nut en noodzaak van het randmeer reeds in januari 2006 in opdracht van de provincie Noord-Holland uitgevoerd. Als basis daarvoor dienden de varianten 2a-Halfland en 2a-Waterland. Het Schorrenplan komt voort uit een soort samensmelting van deze varianten in de zogenaamde Niedorpsessies. De bandbreedte van het onderzoek uit 2006 onderbouwt voldoende de sociaal-economische effecten van het Schorrenplan.

7. Waarom geen MER op jachthaven De Haukes met 300 ligplaatsen? Dit is hier niet nodig, omdat de jachthaven niet in gevoelig gebied ligt. De norm voor MER-plichtigheid ligt op grond van de geldende regels in dit gebied op 500 ligplaatsen.

8. In het MER staat m.b.t. het grondlichaam/de zuidelijke dijk alleen iets gemeld over transportbewegingen. Dit is onjuist. Alle relevante aspecten met betrekking tot de zuidelijke dijk zijn in het MER verwerkt. Overigens vinden de meeste aanvoer via het water plaats en niet via vrachtauto's (m.u.v. de 1^e fase).

9. BP en MER wijken op essentiële onderdelen af: bedrijventerrein, jachthaven De Haukes en tracé aanlanding N240. Dit kan procedureel niet. Er zijn geen concrete afwijkingen. In het Masterplan/BKP was knooppunt De Haukes een nog uit te werken knooppunt. Op de plankaart stond daarom een grote cirkel. De inrichting op de impressiekaart was slechts een mogelijkheid. De uitwerkingen hebben nu plaatsgevonden. De varianten uit

het Masterplan zijn afgefallen, omdat deze alleen vanuit verkeerskundig en ecologisch oogpunt waren samengesteld. Bij het opstellen van het MER kwamen ook aspecten als de invloed van de primaire waterkering (binnen 100 m afstand mag er geen bebouwing plaatsvinden), behoud van de sluis, ontsluiting van het watersportgebonden bedrijventerrein en inpassing van de jachthaven aan de orde. Met deze inzichten zijn aangepaste varianten opgesteld. Overigens zal de inrichting van het gebied nog steeds een nadere uitwerking betreffen (uit te werken bestemming).

Het Masterplan/BKP is uitgangspunt geweest voor de ontwikkeling van het IGB en de MER. Door voortschrijdend onderzoek en verdieping zijn enkele aspecten in MER en IGB veranderd ten opzichte van het Masterplan/BKP. De meest in het oog springende daarvan is knooppunt De Haukes.

10. Er is geen aandacht voor woon- en leefomgeving De Haukes m.b.t. verkeersveiligheid, geluidbelasting, fijnstofbelasting, licht- en horizonvervuiling. Waarom niet?

De effecten van de aanleg van het Wieringerrandmeer en de verschillende bouwstenen is voor verkeersveiligheid, geluidbelasting en fijnstofbelasting wel in beeld gebracht. Daarnaast zijn ook de landschappelijke effecten in beeld gebracht.

Horizonvervuiling is als term geen onderdeel van het MER, maar is natuurlijk wel degelijk een belangrijk aspect bij de uitwerking van de plannen. Lichthinder maakt geen onderdeel uit van de richtlijnen en het addendum en is daardoor niet onderzocht. Uitgangspunt is overigens een minimale verlichting: straatverlichting alleen waar echt nodig, zoals op kruispunten. Dit is ook zo vastgelegd in de SOK (zie Masterplan/Beeldkwaliteitsplan). In het nog op te stellen Handboek Openbare Ruimte zal dit uitgangspunt verder worden uitgewerkt.

11. Bij Landschap, cultuurhistorie en archeologie wordt met geen woord gerept over De Haukes (1.000 jaar woongeschiedenis) P. 18 tabel S2 + p 20/21. Waarom niet?

De Haukes is als onderdeel van het eiland Wieringen gezien. Op p. 209 van het MER wordt De Haukes overigens wel genoemd.

12. Bij Verkeer en vervoer p 21/22 staan alleen de effecten van verkeersintensiteiten, niet voor veiligheid, geluid, fijnstof, CO2 uitstoot. Deze aspecten zijn wel degelijk onderzocht. Zij staan beschreven in het hoofdstuk verkeer (H12) en de verkeersafgeleide effecten in het hoofdstuk woon- en leefomgeving (H14).

13. MER p 24 Vulling grondlichaam nu in 7 jaar = 30-50 grote vrachtwagens per uur. In het MER staat nu alleen dat dit leidt tot extra vrachtverkeer. Dit is een onacceptabele povere effectbeschrijving en - beoordeling. Ook dit is wel degelijk onderzocht, zie hiervoor het hoofdrapport. In de bewuste passage van de MER wordt bedoeld dat gedurende de eerste twee fasen, wanneer het grondwerk voor het randmeer wordt uitgevoerd, tevens vulling van het gronddepot plaatsvindt. Het gronddepot wordt echter gedurende de gehele looptijd van het project gevuld. De in de vraag gesuggereerde versnelling (vulling van het grondlichaam gedurende de eerste twee fasen) is dus in het geheel niet aan de orde.
14. MER p 24/25 Toetsing doelbereik. Wat is de invloed van industrieterrein/ jachthaven De Haukes op ecologische doelstelling Noordboog?

De effecten van de bedrijvigheid rond de Haukes zijn in generieke zin meegenomen in de MER effectbeoordeling:

- De aanwezigheid van een jachthaven en bedrijventerrein zijn meegewogen in de beschouwing van de verstoringseffecten. In de effectbeoordeling wordt aangenomen dat ergens in het plangebied dergelijke bedrijvigheid op een geconcentreerde locatie plaatsvindt en dat de locatie als zodanig én de directe omgeving (straal 100 meter) niet voldoen aan de eisen die gesteld moeten worden aan een robuust leefgebied.
- Wat betreft het oppervlaktebeslag van de haven bij de Haukes: dit gaat niet ten koste van de ter plaatse reeds aanwezige natuurwaarden. Wat betreft toekomstige natuurwaarden is reeds in het ontwerp zodanig met de natuurarealen rekening gehouden dat ten minste voldaan wordt aan de bijdragetaakstelling van het project aan de Noordboog.

In meer specifieke zin kan aan deze beoordeling worden toegevoegd dat de keuze voor de ontwikkeling van een grotere jachthaven en bedrijventerrein nabij de Haukes inderdaad consequenties kan hebben voor de robuustheid van de ecologische verbinding tussen Amstelmeer en het toekomstige randmeer. In het ontwerp van de plannen is daar dan ook reeds herhaaldelijk aandacht voor geweest. Dit heeft geresulteerd in een aantal plantoevoegingen die ten doel hebben om de ecologische verbinding te faciliteren. Het betreft o.a. de aanleg van een moeraszone in het gebied aan de kop van de Slootvaart, voorzieningen om de Slootweg te

kruisen en het handhaven van natuurlijke oevers zoals thans aanwezig langs het Amstelmeerkanaal ter hoogte van De Haukes. Een en ander moet in de plandetailering met volle aandacht en inzet verder uitgewerkt worden.

In de beoordeling is uitgegaan van de constatering dat er rondom De Haukes in alle ontwerpalternatieven ook zonder een grotere jachthaven en bedrijventerrein, een smal knelpunt in de ecologische verbinding aanwezig zal zijn, als gevolg van de reeds aanwezige infrastructuur, bebouwing, bewoning en sluis én als gevolg van de ter plaatse te realiseren keersluis. Voor watergebonden organismen (vissen, amfibieën, aquatische macrofauna, water- en oeverplanten) is een dergelijke versmalling goed overbrugbaar, mits aan weerszijden gunstige leefgebieden aanwezig zijn. Dat geldt ook voor alle vliegende soorten en planten waarvan de zaden door de wind verspreid worden. Voor landgebonden soorten en soorten met geringere verspreidingssnelheden (zoogdieren, insecten, amfibieën) is de aanwezigheid van een serie leefgebieden van belang én voorzieningen om veilig kruisende infrastructuur te kunnen passeren. De geplande ecologische verbinding ten zuiden van het bedrijventerrein (omgeving kop Slootvaart – kruising Slootweg – zuidelijke ecozone) is gepland om deze soorten te faciliteren.

15. MMA en VKA. Hoe worden de leefbaarheidseffecten in De Haukes gemitigeerd? Zijn de exploitatiekosten van een pontverbinding in beeld gebracht/doorgerekend?

Voor de verschillende thema's zijn mitigerende maatregelen in het MER benoemd. Deze vormen een onderdeel van het MMA. Voor het VKA is in het MER een keuze gemaakt voor een combinatie van bouwstenen. De mitigerende maatregelen rondom De Haukes dienen te worden verankerd in het bestemmingsplan (waar mogelijk) of in andere afspraken. De exploitatiekosten van de fietspont zijn globaal beschouwd. Deze liggen (afhankelijk van het type fietpont) lager of gelijk aan de kosten van de fietsbrug.

16. MER p 25/26. Mitigerende maatregelen MMA. Waarom geen aandacht voor zichtrelaties in het MER zelf?

Zichtrelaties zijn in algemene termen benoemd in het addendum bij de richtlijnen, maar zijn in de richtlijnen zelf niet opgenomen als te onderzoeken aspect. Zichtrelaties zijn vanzelfsprekend wel een belangrijk uitgangspunt geweest in de uitwerking van het plan. Zie hiervoor

bijvoorbeeld het Masterplan/Beeldkwaliteitsplan en de daarin genoemde en uitgewerkte vizieren.

17. MER p 27. Berekeningen lucht en geluid zijn indicatief. Waarom? Voor De Haukes en Poelweg zijn die gegevens exact bekend. Die verkenningen hadden dus gedetailleerd uitgevoerd kunnen worden.

Voor De Haukes en de Poelweg kloppen de berekeningen dan ook. Voor een aantal onderdelen van het studiegebied is, zoals in het MER aangegeven, in dit stadium nog niet de precieze ligging van de woningen, infrastructuur, kunstwerken en dergelijke bekend. Daarom zijn de berekening wel op een voldoende detailniveau voor het MER uitgewerkt, maar gezien de bovengenoemde onzekerheden zijn de effecten voor deze gebieden indicatief.

18. Monitoring bij boeren op Wieringen had wel gekund. Ze hebben de Stuurgroep er zelf om gevraagd maar er is nooit gereageerd!

Dit is volgens onze informatie onjuist. Bij het Projectbureau zijn geen verzoeken hiertoe binnengekomen. Wel is medio november 2008 een verzoek door Domeinen ingediend. Op verzoek van LTO/Agrarisch Collectief is, gezien de vorderingen in de onderhandelingen, met invulling geven aan dit verzoek even gewacht.

19. De waterkwaliteit is niet goed omschreven.

De eisen aan de waterkwaliteit staan reeds duidelijk omschreven in het Masterplan/Beeldkwaliteitsplan.

De waterkwaliteit van het Wieringerrandmeer is recreatiewater.

Wat chloridegehalte betreft is de norm voor het randmeer dat de kwaliteit van het inlaatwater ten behoeve van de landbouw niet verslechtert (kwaliteit van huidige Amstelmeerkanaal). Hier zijn ook moties over aangenomen door de gemeenteraad van Wieringermeer.

20. Wat gebeurt er als er onvoldoende water is?

Langdurige meetgegevens hebben aangetoond dat er in principe altijd water is. Gedurende de afgelopen 30 jaar is het slechts een maal voorgekomen dat het benodigde inlaatwater niet beschikbaar zou zijn geweest. Een dergelijk tekort geldt dan voor heel Nederland.

Concreet betekent dit een kans op ontwikkeling van blauwalg, die zich in een dergelijke situatie op talloze plaatsen in Nederland manifesteert. Na het beschikbaar komen van voldoende water kan het randmeer in een dergelijke situatie binnen afzienbare tijd worden ververst.

21. Aflopende oevers zijn beter en passen beter bij Wieringen. Waarom zijn deze niet opgenomen?

Deze keus is reeds gemaakt tijdens het opstellen van het MP/BKP. Op de waterscheiding tussen het randmeer en Wieringen is een regionale waterkering noodzakelijk. In het Masterplan/BKP is na cultuurhistorisch onderzoek ervoor gekozen dat de oorspronkelijke scheiding tussen water en land weer in ere hersteld wordt. Hiermee krijgt - en dat is belangrijke cultuurhistorische winst! - de Wierdijk weer zijn functie terug.

Op een aantal plekken komt een voorland om de dijk extra te beschermen en een geleidelijke overgang tussen dijk en randmeer te creëren waarover de droge ecologische verbinding loopt.

22. De middendoorgang hoeft niet hoger te worden dan 1,30 m NAP, overeenkomstig de schorren.

Verondersteld dat de door Wieringen beoogde middendoorgang voor autoverkeer wordt bedoeld, kan deze conclusie niet zonder meer getrokken worden. De hoogte van de verschillende zones is afhankelijk van het golfklimaat en de precieze functie van het gebied. Zo is het toelaatbaar om de tuinen van de woningen die aan het water grenzen aan te leggen op een niveau van 1,30 meter (spat- en overslagwater is daar immers niet bezwaarlijk), maar kan het zijn dat de middendoorgang om verkeerstechnische redenen hoger moeten komen te liggen. Spat- en overslagwater kan immers de veiligheid van het wegverkeer beïnvloeden.

23. Het Den Oeverse bos wordt nu grotendeels gesloopt: 200.000 bomen voor 450 woningen. Is er geen andere plek voor die woningen?

Er heeft een boskwaliteitsonderzoek plaatsgevonden en dit heeft ertoe geleid dat de meest waardevolle delen van het bos blijven bestaan en niet worden bebouwd. Dit is in het Bestemmingsplan duidelijk aangegeven op de bijbehorende plankaart. Er wordt nu gebouwd in minder waardevolle delen. Alle woningen alleen maar bouwen in het nieuwe bos is niet mogelijk, omdat hiervoor te weinig ruimte is. De nu gekozen kavelmaat is al de minimale maat om het beeld van een bos te creëren. Bouwen in het bestaande bos is overigens altijd uitgangspunt geweest in het Masterplan/BKP dat de basis vormt voor het IBP en MER.

24. Schor 2 en 3 met elkaar verbinden d.m.v. boulevard. Is beter voor natuur. Dit scoort negatief op ecologische aspecten en is daardoor eerder afgefallen. Het betreft ook een wijziging ten opzichte van het Masterplan. Dit idee is als zodanig dus ook niet onderzocht in de MER. Het afsluiten

van de open verbinding tussen schor 2 en schor 3 leidt tot minder windinvloed en minder golfwerking en zo tot een meer luwe zone achter de verbindingskade.

De natuurlijke variatie neemt daardoor af, evenals de differentiatie tussen luwe en dynamische oeverzones en het ondiepe water. Het vormgevend vermogen van waterstandschommelingen (sedimenttransport in het meer, oeveraanwas enerzijds en oeverafslag anderzijds) wordt dan ook beperkt. Aan de meerzijde ontstaat een harde oever, bestand tegen forse golfwerking en daarachter ontstaat een luw, stabiel, ondiep en rustiger meer met stabiele oevers.

Wellicht nog belangrijker voor de ontwikkeling van het ecosysteem is het gegeven dat een boulevard de uitwisselingsmogelijkheden voor vis, waterplanten, waterdieren én vogels aanzienlijk belemmert. In plaats van een open vrije uitwisseling ontstaat er een extra barrière, niet alleen door een dam boven water maar ook door menselijke activiteit, beweging, licht en geluid op een nu open deel van het ontworpen meer.

Door de compartimentering is bovendien de kans op waterkwaliteitsproblemen in de noordelijke oeverzone groter.

25. **Liever woningbouw op grondlichaam/zuidelijke dijk dan natuur.**
Dit is in strijd met de ecologische hoofdstructuur, de SOK en het Masterplan. Hier is ook geen aantrekkelijk woonmilieu te creëren.
26. **De doorstroomgeulen van het randmeer zijn niet opgenomen.**
Deze zijn wel opgenomen en voorzien, maar niet als zodanig in het bestemmingsplan bestemd en dus ook niet op de plankaart aangegeven. Dit is gedaan omdat je dit niet hoeft aam te geven, en het tevens ook niet wenselijk is. De exacte ligging is immers nog niet bekend en door het op de plankaart vast te leggen beperk je jezelf; je kunt dan niet meer schuiven. Uitgangspunt in het bestemmingsplan is een globale eindbestemming, om zo voldoende flexibiliteit in het bestemmingsplan te houden naar de toekomst toe. De stroomgeulen zijn wel in de voorschriften opgenomen, zodat ze wel zijn gegarandeerd. De Provincie zal de vaargeul in het randmeer vastleggen door een besluit in de Scheepvaart en Verkeerswet.
27. **Waarom een bouwhoogte van 12 meter? Beter 10 m met vaste goothoogte.**
Met 12 meter biedt het bestemmingsplan voldoende flexibiliteit, bijvoorbeeld als ergens een bijzonder accent kan worden gemaakt. In het Beeldkwaliteitsplan worden vormgeving en maatvoering nader vastgelegd.

Het BKP vormt straks een onlosmakelijk deel van het bestemmingsplan. In de voorschriften wordt ook een duidelijke relatie hiertussen gelegd. Het BKP komt gereed bij het ontwerpbestemmingsplan in mei 2009.

28. **Waarom is wonen op water niet opgenomen?** Het was geen onderdeel van het Masterplan/BKP en komt niet overeen met het idee achter de Schorrenvariant. Niettemin zou het best kunnen bij de verdere uitwerking in de toekomst, en dan het meest waarschijnlijk bij schor 5. Het probleem bij waterwoningen is mogelijk de bescherming tegen golfoploop. Hier moet dus nog nader op worden gestudeerd.
29. **Waarom geen naviduct in A7?** Een naviduct (een combinatie van een aquaduct en een sluis), waarbij het snelwegverkeer onder een sluis wordt doorgeleid, is in aanlegkosten vele malen duurder dan de oplossing die nu in het Masterplan staat. Ter vergelijking: de aanlegkosten van het naviduct bij Enkhuizen (aanleg 2000-2003) bedroegen ruim 50 miljoen. Het betreft hierbij een sluis voor klasse CEMT 5a (WRm: CEMT 2a) en de autoweg N302 (WRm: autosnelweg A7). Een naviduct is daarmee vanuit kosten oogpunt nu niet haalbaar en ook niet nodig zolang het sluisencomplex bij Den Oever niet wordt aangepast (dit is nu een brug). Toch zijn er hier wel degelijk kansen. Aanpassing van de Afsluitdijk en de Stevinsluizen maken wellicht een kostenefficiënte gecombineerde oplossing mogelijk, waarbij een naviduct kan worden ingepast. Mocht hier zich een mogelijkheid voordoen dan zullen wij dit graag nader onderzoeken.
30. **De sociaal-economische impuls staat op 1. Dit is onterecht. Het ging toch in de eerste plaats om nieuwe natuur?** De betrokken bestuursorganen hebben als maatschappelijke meerwaarde de volgende beleidsdoelen vanaf het begin gehanteerd:
1. Sociaal economische impuls voor de Kop van Noord-Holland.
 2. Een robuuste ecologische verbinding tussen IJsselmeer-Amstelmeer.
 3. Verbetering van het waterbeheer en de aanleg van een staande mastroute IJsselmeer-Amstelmeer.
- De volgorde van deze opsomming is niet bepalend, maar wel de samenhang in dit beleidsvoornemen.
31. **Kunnen wij (gemeenteraad) nog wijzigingen aanbrengen in het MER?**
Nee, u kunt het MER aanvaarden of gemotiveerd om een aanvulling op het MER vragen. Het is geen document van de gemeente, maar van de

initiatiefnemer (de gezamenlijke SOK-partijen). De raad kan wel vragen en opmerkingen meegeven aan de commissie MER om nog op te toetsen, bijvoorbeeld het aspect lichthinder.

32. Wanneer was bedrijventerrein De Haukes in deze vorm bekend. Al in juni 2008?

Nee. Pas nadat de uitkomst van het verkeersonderzoek (Quick scan) van de provincie bekend was in oktober 2008 is het Projectbureau gestart met de ruimtelijke inrichting van De Haukes.

33. Kunnen we de presentatie van Taco Vergeer krijgen d.d. juni 2008 Infoavond Projectbureau?

De uitwerking van het ontwerp bij de Haukes richtte zich in eerste instantie op de verkeersverbinding N240-N99. Pas in een veel later stadium (oktober/november 2008) is gedetailleerder gekeken naar de ligging van het bedrijventerrein. Zie antwoord vraag 32. Hierbij is met het bedrijventerrein binnen de cirkel van het Masterplan geschoven en zijn meerdere varianten uitgewerkt. Na overleg met het Hoogheemraadschap bleek dat de ligging van de Amstelmeerdijk en de Slootvaart, en de hier aanwezige beschermingszone, de haalbaarheid van een aantal varianten blokkeerde. Hierna is pas gekozen voor de nu voorgestelde variant. De presentatie van de infoavond is opvraagbaar bij de griffiers voor diegene die deze wil bekijken.

34. Waarom is bedrijventerrein niet eerder ter sprake gebracht?

Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 23 is het Masterplan, zoals vastgesteld door de raad, richtinggevend. In het Masterplan is aangegeven dat bij De Haukes en de Zuiderhaven een bedrijventerrein zou worden geprojecteerd. Deze keus is door raad bij de vaststelling van het Masterplan gemaakt.

35. Waarom is Klankbordgroep niet geraadpleegd over MER en IGB?

MER en IGB zijn beide onder grote tijdsdruk tot stand gekomen. Er was dus eenvoudigweg geen tijd voor klankbordsessies met onze stakeholders. Presentatie van MER en IGB aan de Klankbordgroep vindt in een later stadium en ter voorbereiding op de inspraak plaats. Eerst is de besluitvorming in de gemeenteraden aan de orde.

36. Waarom is wel de jachthavenvertegenwoordiging geraadpleegd?

De vertegenwoordiger van de marinejachthaven heeft proactief gereageerd op de artist impression waarop de jachthaven aan de

buitenkant van het randmeer - in het Amstelmeer - getekend was. Dit was onmogelijk en niet raadzaam vanwege het stormgevaar, zo meldde hij het Projectbureau. Deze opmerking is vervolgens meegenomen in het ontwerp voor De Haukes, hetgeen om meerdere redenen resulteerde in een jachthaven aan de binnenzijde van het randmeer.

37. Een overzicht van alle afwijkingen in MER en IGB van Masterplan.
MER en BP vormen een verdieping van het Masterplan. Dat heeft op onderdelen tot nadere invulling en detaillering geleid. Het Masterplan kon ook nog niet de diepgang hebben die nu - als logisch gevolg van vele en diepgaande onderzoeken - wel aanwezig is. Dit zal ook in de toekomst vast nog wel eens gebeuren.
38. Een overzicht van alle zaken vermeld in addendum MER. Staat in de bijlage 1 van het MER (p 337 t/m 345).
39. Heldere en betere antwoorden op de eerdere vragen van De Haukes in Zicht.
Het college verwijst hiervoor naar haar op 27/1 ingenomen standpunt over De Haukes.
40. Weinig recreatieve invulling op Wieringen als gevolg van Noordboog. Nu alleen maar natuur op Wieringen.
Het is een keuze die volgt uit het MP/BKP. Wieringen wil een minimaal aantal woningen aan haar kant en daarom zijn de recreatiewoningen aan de zuidkant gepositioneerd. Over de Wierdijk loopt straks een interessante recreatieve route. Daarnaast zijn alle recreatieforten aan de Wieringer kant. Op schor 2 is bij het recreatiefort en het haventje in het bestemmingsplan de mogelijkheid voor horeca voorzien.
Tevens is De Haukes met jachthaven en Marinapark tot nu toe voorzien als interessante schakel met recreatieve bedrijvigheid tussen Wieringen en de Wieringermeer.
41. Het baggerdepot mag geen moerasgebied worden.
Medio 2008 is het milieubeleid t.a.v. de toepassing van gedroogde bagger, klasse 1 en 2, gewijzigd. Dit feit kan ertoe leiden dat de marktpotentie van gedroogde bagger afneemt. De GEM zal samen met de betrokken bestuursorganen (provincie en waterschap) nagaan of het baggerdepot door de gewijzigde regelgeving bestaansrecht houdt en of afwijking van de SOK op dit onderdeel mogelijk is.

Het Projectbureau heeft samen met de partners besloten hierop te anticiperen. Dit heeft ertoe geleid dat in het MMA het versneld aanleggen van dit droge onderdeel van de Noordboog kan plaatsvinden. Van de aanleg van moeras is geen sprake.

42. **Waarom is de dijk voor De Haukes weggeschreven?**

Er liggen twee dijken bij De Haukes. De zuidelijke dijk van het Wieringerrandkanaal zal verdwijnen. Deze ligt voor De Haukes en is niet nodig als waterkering. Dit staat dus onjuist op de plankaart aangegeven. . De (verkeers)dijk en de sluis van De Haukes maken onderdeel uit van de primaire waterkering en moeten daarom worden gehandhaafd. De dijk en de brug zijn daarnaast nodig om een wegverbinding te kunnen handhaven. Dit komt overeen met het Masterplan.

43. **In het MP staat een bedrijventerrein van 1 hectare. Hoe kan dit?**

Op diverse plaatsen in het MSP/BKP is het bedrijventerrein globaal aangegeven. Een oppervlakte van 1 ha hebben wij niet kunnen vinden. Het gaat om een maritiem bedrijventerrein van zo'n 8 hectare.

44. **In het MP staat niets over de opbrengsten van het bedrijventerrein.**

Dit klopt. De kosten en opbrengsten staan verwoord in de Businesscase. Dit is een geheime bijlage van de SOK.