

R. Buursink
De Haukes 82
1778 KD Westerland

Aan het College van Gedeputeerde Staten
t.a.v. mevrouw J.O. Verhaar
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Betreft: Inspraakreactie Voorontwerp
Inpassingsplan Wieringerrandmeer

De Haukes, 8 juni 2009.

Geacht College / geachte mevrouw Verhaar,


In de bij deze brief gevoegde bijlagen geef ik mijn inspraakreactie op het Voorontwerp
Inpassingsplan Wieringerrandmeer.

Met vriendelijke groet,



R. Buursink.

Provincie Fryslân - Afdeling	
Div	
Jaar:	09/33660
Ingangsdatum:	- 9 JUNI 2009
Officier:	Bel
Officier:	RT
Officier:	



Bijlage(n): 2, te weten Inspraakreactie Voorontwerp Inpassingsplan Wieringerrandmeer
met bijlage Zienswijze MER

R. Buursink
De Haukes 82
1778 KD Westerland

Inspraakreactie op Voorontwerp Inpassingsplan Wieringerrandmeer (hierna: IP).

1. Bekendmaking:

De stukken zijn ook elektronisch te raadplegen, maar zijn dan niet exact conform de stukken die ter inzage liggen. In deze reactie is uitgegaan van de versie zoals die op de website van de provincie Noord-Holland elektronisch geraadpleegd kan worden.

2. IP Algemeen:

- a. Voor aspecten in het IP die gerelateerd zijn aan het MER verwijs ik kortheidshalve naar mijn zienswijze op dat MER, die voor de volledigheid als bijlage gevoegd bij deze inspraakreactie.
- b. Niet alle gebruikte afkortingen worden verklaard, bijvoorbeeld SVBP2008.
- c. Helaas is de Nederlandse taal in het IP niet steeds correct toegepast; een simpele spellingcontrole had dat (grotendeels) kunnen voorkomen. Ook ontbreken tekstdelen of staan ze dubbel vermeld. Ook zijn er onjuistheden vermeld.

3. IP deel 1:

- a. Er is onduidelijkheid over de begrenzing van het plangebied. Volgens de tekst is de begrenzing aan de noordzijde de Wierdijk, maar op de kaarten in bijlage 3 zijn er een aantal "uitstulpingen" tot aan de N99.
- b. Bij de MER-beoordelingsplicht staat vermeld de aanleg van een waterweg voor schepen zwaarder dan 900 ton (CEMT klasse II). Maar CEMT klasse II betreft schepen met een laadvermogen van 400 tot 600 ton.
- c. Bij de MER-beoordelingsplicht ontbreekt de aanleg van een jachthaven met 250 ligplaatsen of meer in een gevoelig gebied (ecologische hoofdstructuur).
- d. In par. 2.3.3 Natuur staat in tabel 3 dat de dijk bij De Haukes door schapen wordt begraaasd. Dat is slechts ten dele zo; alleen het buitentalud wordt begraaasd, de kruin en het binnentalud worden gemaaid. In diezelfde tabel staat dat op de Hoelmerdijk hooilandbeheer wordt toegepast, maar daar vindt begrazing door schapen plaats.
- e. In par. 2.4.1 Historische elementen wordt uit de Nota Cultuurhistorische regioprofielen niet De Haukes geciteerd. Het lijkt onwaarschijnlijk dat De Haukes hier niet toe zou behoren.
- f. In par. 4.4 Kwantitatieve uitgangspunten staat dat er maximaal een tweetal nieuwe bedrijventerreinen worden aangelegd. Waarvan is het afhankelijk of er 0, 1 of 2 terreinen zullen komen?
- g. In par. 4.5.3 Beschrijving van het ontwerp staat dat de zuidelijke boezemkade wordt afgetopt om de veiligheid langs de westelijke Wierdijk te kunnen waarborgen. Dit wijkt ter hoogte van De Haukes af van de gemaakte afspraak dat die zuidelijke boezemkade tegenover De Haukes geheel verwijderd zal worden. Een restant boezemkade is daar ook niet nodig gelet op de beperkte strijklengte waardoor golfopwekking zeer beperkt zal blijven.

- h. Figuur 21 in par. 4.5.3 Beschrijving van het ontwerp is niet compleet. Een deel van oplossing 4 ontbreekt.
- i. In par. 4.5.3 Beschrijving van het ontwerp staan bij Zuidelijke Dijk zowel dijk als kade vermeld, zonder dat duidelijk is of hiermee dezelfde of verschillende waterkeringen worden bedoeld. De kade die het grondlichaam aan de zuidzijde opsluit staat ten onrechte als onderdeel van de Zuidelijke Dijk vermeld. Het beplanten van de dijk met laanbomen is niet overeenkomstig het Beheerplan waterkeringen 2006-2010 van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.
- j. Figuur 22 in par. 4.5.3 Beschrijving van het ontwerp is niet compleet. Hier ontbreekt het vizier voor De Haukes dat in het Masterplan nadrukkelijk is vermeld (De komst van het Wieringerrandmeer biedt Westerland echter toch vooral de kans om het vrije uitzicht en de oriëntatie op het water terug te veroveren).
- k. In par. 4.6 Functionele inrichting staat een verkeersregime voor de droge infrastructuur vermeld. Dit zou ook moeten voor de natte infrastructuur (is water bestemd voor snelle motorboten e.d. of niet?). Is het de bedoeling ook op de N240 een verkeersregime van 60 km/uur in te stellen?
- l. In par. 4.6 Functionele inrichting ontbreekt een alternatieve oplossing voor de problematiek verkeersdruk Poelweg (en Koningsweg), namelijk een middendoorgang ter vervanging van de huidige N240. Zie verder mijn Zienswijze MER (bijlage) en zie hierna achter 6.b.
- m. Het volledig vervangen van de bestaande jachthaven De Haukes is een niet noodzakelijke enorme kapitaalvernietiging en is een aantasting van de cultuurgeschiedenis van de bestaande haven (par. 4.6 Overige functies).
- n. In par. 4.6 staat bij Overige functies een bedrijventerrein van ongeveer 8 hectare aan de Haukes. Elders in het IP is sprake van 10 hectare. Deze onduidelijkheid dient weggenomen te worden.
- o. Figuur 26 in par. 4.7 bevat een schorrenlandschap dat doorloopt vóór De Haukes. Dat is in tegenspraak met gemaakte afspraken.
- p. Figuur 33 in par. 4.9 duidt ook activiteiten bij De Haukes aan, maar die worden in de tekst niet benoemd.
- q. Figuur 34 in par. 4.9 duidt ook activiteiten bij De Haukes aan, maar die worden in de tekst niet benoemd.
- r. In par. 5.2.1 Uitgangspunten plan en par. 5.3 Ecologie staat de ontwikkeling van rietlanden aan de noordkant van het meer. Dit is strijdig met het uitgangspunt eilandkarakter van Wieringen, en zichtbaarheid / leesbaarheid Wierdijk als waterkering.
- s. In tabel 11 in par. 5.2.3 staat voor het doorspoelen van het randmeer de periode juli t/m september vermeld. Het MER vermeldt de periode mei t/m september.
- t. In tabel 11 in par. 5.2.3 staat een chloridegehalte van rond 450 mg/l vermeld. Het MER vermeldt ook een chloridegehalte van rond 600 mg/l.
- u. Tabel 17 in par. 5.3 gaat in op de effecten op de ecologische hoofdstructuur. Het gaat daarbij echter uitsluitend om oppervlakten, en niet om effecten zoals verstoring door aanleg bedrijventerrein / jachthaven, beroepsvaart en waterrecreatie.
- v. Figuur 44 in par. 5.5.1 Geluidhinder bevat een locatie 10, maar die ligt niet bij een interne weg, maar bij een watergang.

- w. Par. 5.5.1 vermeldt voorts dat de interne wegen zo weinig gebruikt worden dat geen geluidscontour berekend kan worden. Onduidelijk is of dit ook geldt voor de Poelweg en de Koningsweg waarover in de huidige situatie al teveel verkeer rijdt. De conclusie dat het plan uit een oogpunt van geluidhinder uitvoerbaar wordt geacht, kan dus niet getrokken worden.
 - x. Par. 5.5.2 Hinder van en voor bedrijvigheid gaat alleen over hinder voor bedrijvigheid, en niet over hinder (voor bestaande bebouwing zoals De Haukes) van bedrijvigheid. De conclusie dat het plan uitvoerbaar is voor wat betreft het aspect bedrijvenhinder kan dus niet getrokken worden.
 - y. In par. 5.5.3 Luchtkwaliteit wordt uitgegaan van een aanvaardbare toename van 700 mvt/etmaal. Op de Poelweg en de Koningsweg is die toename groter dan 700 mvt/etmaal, en dus kan niet geconcludeerd worden dat het plan uitvoerbaar wordt geacht.
 - z. In par. 5.5.4 Externe veiligheid staat vermeld dat het Amstelmeerkanaal nu een CEMT klasse I vaarweg is, waarover enkele transporten van gevaarlijke stoffen plaats vinden. De auteur van het IP heeft kennelijk niet de moeite genomen om achter zijn bureau vandaan te komen om de plaatselijke situatie persoonlijk in ogenschouw te nemen; hij/zij zou dan gezien hebben dat er behoudens rubberbootjes en kano's geen scheepvaart mogelijk is over het Amstelmeerkanaal.
 - aa. In par. 5.5.7 Bodemtoets en bodemkwaliteit ontbreekt enige aandacht voor de 4,4 miljoen m³ gerijpte grond die van elders naar het plangebied wordt aangevoerd (gronddepot).
 - bb. In par. 6.3 Bestemmingen staat bij Gemengd - Uit te werken - 1 dat de bestaande jachthaven bij De Haukes geheel of gedeeltelijk de bestemming water krijgt. Als dit gedeeltelijk die bestemming krijgt, welke bestemming krijgt dan het overblijvende deel?
5. IP Regels:
- a. Artikel 7 Groen. Het is ongewenst voor deze bestemming bij De Haukes een wijzigingsbevoegdheid tot woongebied op te nemen. Dat is strijdig met het Masterplan (De komst van het Wieringerrandmeer biedt Westerland echter toch vooral de kans om het vrije uitzicht en de oriëntatie op het water terug te veroveren).
 - b. Artikel 18 Gemengd - Uit te werken - 1. Achter 18.2 a 2. wordt verwezen naar een Staat van Bedrijven. Het IP bevat geen bijlage 1, maar wel twee staten van bedrijven (Categorie 3.1, resp. Categorie 1). In deze staten komen vooral categorieën voor die niet water(sport)gebonden zijn. Dit is in strijd met het MER, en uitermate ongewenst.
 - c. Artikel 18 Gemengd - Uit te werken - 1. Achter 18.2 a 6. wordt de oppervlakte te ontwikkelen bedrijventerrein beperkt tot 10 hectare. In par. 4.6 in deel 1 staat bij Overige functies een bedrijventerrein van ongeveer 8 hectare aan de Haukes. Dit is strijdig met elkaar.
 - d. Artikel 24 Waarde - Archeologie. Deze bestemming is gekoppeld aan de Wierdijk als provinciaal monument. Het gedeelte Wierdijk tussen de haven van De Haukes en de N240 heeft deze monumentale status niet. Deze bestemming dient dus voor dit gedeelte Wierdijk te vervallen.

6. IP Plankaart blad 1:

- a. De bestemming G-UW 1 tegenover De Haukes is strijdig met het Masterplan (De komst van het Wieringerrandmeer biedt Westerland echter toch vooral de kans om het vrije uitzicht en de oriëntatie op het water terug te veroveren). Het uit te werken bedrijventerrein met de daarbij toegestane bouwhoogte van 10 m boven het nieuw te maken terrein, maakt enig vrij uitzicht onmogelijk, en onttrekt ook de aanblik naar het eiland Wieringen komend vanaf Slootdorp onmogelijk. Het bedrijventerrein / de jachthaven zijn niet in het MER beoordeeld op velerlei effecten. Voor een goede onderbouwing moet ook gekeken worden naar een bedrijventerrein dat meer westelijk is gesitueerd (zuidelijk van het bestaande bedrijventerrein, direct langs de Slootvaart) en een jachthaven in het Amstelmeer (uiteraard met een dam ter bescherming tegen golfslag, conform de huidige jachthaven). Dit houdt in dat de bestemming Gemengd - Uit te werken - 1 recht tegenover DE Haukes moet vervallen, dan wel in westelijke richting in voldoende mate moet opschuiven, dat de bestemming Natuur aan de westzijde van de Slootvaart gewijzigd moet worden in Gemengd - Uit te werken - 1, en dat de bestemming Gemengd - Uit te werken - 1 of Recreatie - Jachthaven ook aangeduid moet worden op een gebiedje net buiten het plangebied direct ten westen van de Amstelmeerdijk.
- b. Op deze plankaart ontbreekt de mogelijkheid tot een middendoorgang, variant 3D (zie mijn zienswijze op MER). Hiertoe zou een uit te werken bestemming of een wijzigingsbevoegdheid aan een geëigend plankaartgedeelte toegekend moeten worden, en kan de bestemming Verkeer - Wegverkeer voor het nieuwe tracé van de N240 vervallen. Zie verder mijn Zienswijze MER (bijlage) en hiervoor achter 2.l.
- c. Op deze plankaart ontbreekt de waterkerende verbinding tussen de zuidelijke dijk en de Amstelmeerdijk, waardoor het randmeer niet volledig wordt omsloten door waterkeringen.
- d. Bestemmingsaanduidingen op de plankaart zijn gedeeltelijk onleesbaar door het samenvallen van letter-aanduidingen met arceringen en donkere kleuren.

De Haukes, 8 juni 2009.



R. Buursink.

Zienswijze op MER Wieringerrandmeer.

1. Bekendmaking:
 - a. Er staat een bedrijventerrein vermeld. In het MER lijkt het te gaan om 2 bedrijventerreinen, maar bij de fasering is vermeld dat in fase 2 het bedrijventerrein is aangelegd. Is onduidelijk / onjuistheid in het MER.
 - b. De stukken zijn ook elektronisch te raadplegen, maar zijn dan niet exact conform de stukken die ter inzage liggen.

2. MER Algemeen:
 - a. De algemene indruk die dit MER maakt is die van een rapport dat in grote haast is opgesteld (gelet op fouten, slordigheden en onvolledigheid), teneinde zo snel mogelijk met de aanleg van het Randmeer te kunnen beginnen, waarbij dit MER volgend is op al gemaakte keuzes in plaats van een onderbouwing te geven voor nog te maken goed doordachte keuzes. Ik heb begrip voor voortvarend handelen, maar dat mag niet ten koste gaan van een zorgvuldige procedure en besluitvorming. We moeten later geen spijt krijgen van overhaaste en geforceerde beslissingen over een omvangrijk en kostbaar project als dit Randmeer.
 - b. De ontwikkeling van Masterplan/Schorrenplan naar Basisalternatief (BA) en de afwegingen die bij die keuze een rol hebben gespeeld, onttrekken zich aan het MER. Hoewel in het MER vermeld is dat er verschillende alternatieven zijn vergeleken, wordt er slechts 1 alternatief, het BA (met enkele bouwstenen als varianten), op effecten beoordeeld. Dit is volstrekt onvoldoende.
 - c. Niet alle gehanteerde begrippen worden toegelicht (bijvoorbeeld: wat wordt in dit MER onder Cultuurhistorie verstaan) en niet alle gebruikte afkortingen worden verklaard. Dit leidt tot begripsverwarring bij het beoordelen van het MER.
 - d. Het begrip Plangebied betreft het gebied binnen de grenzen van het Schorrenplan, maar wordt in het MER ook gebruikt voor gebieden die daar buiten liggen. Willekeurig voorbeeld: volgens het MER gaan de verkeersintensiteiten in het plangebied fors omhoog, maar feitelijk gaat het daarbij om wegen buiten het plangebied. Is een onjuistheid in het MER.
 - e. Een stelsel van fiets- en wandelroutes dooradert volgens het MER het plangebied, maar dit stelsel is op het kaartmateriaal niet terug te vinden. Is een onjuistheid in het MER.
 - f. In het MER worden voor de realisatie verschillende fasen onderkend: fasen 1 t/m 4 voor het Schorrenplan en fasen 1 t/m 2 voor het grondlichaam bij de Zuidelijke dijk. Dit werkt zeer verwarrend: wanneer wordt de ene soort fase bedoeld, en wanneer de andere?
 - g. In het MER wordt ook verwezen naar de businesscase. Die is echter geheim, en mag dus niet betrokken worden bij het MER omdat geen zienswijzen ingebracht kunnen worden betreffende de businesscase.
 - h. Er worden bouwsteenvarianten beoordeeld die niet van toepassing zijn. Willekeurig voorbeeld in tabel S2: Varianten 5A, 5B en 5C hebben geen enkele relatie met Verkeer en vervoer. Ook worden varianten beoordeeld met 0 (Externe veiligheid), waar wellicht N of Niet van toepassing bedoeld wordt. Is een onjuistheid in het MER.

- i. Tabellen S2 en 4.3 bevatten overzichten van effecten in de gebruiksfase. De kolom 4A hoort daar niet in, want die variant heeft betrekking op de aanlegfase. Is een onjuistheid in het MER.
- j. De beoordeling van bouwsteenvarianten is uitermate subjectief, en lijkt toegeschreven naar een door de initiatiefnemer gewenst resultaat. Willekeurige voorbeelden in tabel S2: Variant 1A scoort bS bij Effecten op Natura 2000-gebieden, maar de variant omgelegde Poelweg ligt ver verwijderd van enig Natura 2000-gebied, en dezelfde variant 1A scoort N bij Fietsverkeer en OV in plaats van bB of B omdat een omgelegde Poelweg voor het fietsverkeer (schoolgaande kinderen) op de bestaande Poelweg een veel betere oplossing is. Zijn onjuistheden in het MER.
- k. Bij Landschap, cultuurhistorie en archeologie dan wel bij Woon- en leefomgeving ontbreekt een beoordeling op leefkwaliteit, die met name voor bewoners van De Haukes (het enige bestaande dorp aan het Randmeer) van groot belang is (zie ook hierna achter 4.e.). Voldoet niet aan de richtlijnen.
- l. Een aantal onderzoeken zijn / konden nog niet uitgevoerd worden, en worden later alsnog uitgevoerd. De resultaten daarvan komen pas na de terinzagelegging beschikbaar, en onttrekken zich daarmee aan de mogelijkheid tot het kenbaar maken van inspraak en zienswijzen. Voldoet niet aan de richtlijnen.
- m. Het MER vermeldt dat in de aanlegfase landbouwverkeer gehinderd wordt door bouwverkeer. Geldt dit niet voor het overige verkeer? Voldoet niet aan de richtlijnen.
- n. Goede informatievoorziening en marketing wordt genoemd als mitigerende maatregel voor het MMA, maar onduidelijk is wat hiermee gemitigeerd wordt. Is onduidelijk / onjuistheid in het MER.
- o. Er wordt een evaluatieprogramma opgesteld, maar de resultaten daarvan zullen pas tijdens de gebruiksfase bekend zijn. Hoelang blijft het Projectbureau / de GEM na de aanlegfase nog bestaan om uitkomsten uit de evaluatie ook daadwerkelijk te kunnen realiseren?
- p. Leemten in kennis moeten voor een deel door onderzoek op korte termijn opgevuld worden, zodat de resultaten in een ontwerp Intergemeentelijk Bestemmingsplan verwerkt kunnen worden. Wat is de rol van / de relatie met het (voorontwerp) Inpassingsplan? Is een onjuistheid in het MER.
- q. In het MER staat een beschouwing over Plan- en besluitMER, waarbij de nader uit te werken bestemmingen vermeld zijn. Daarbij ontbreekt het bedrijventerrein De Haukes. Is een onjuistheid in het MER.
- r. Voor een literatuurlijst wordt verwezen naar bijlage 9. Die bijlage ontbreekt in het MER (de digitale versie). Is een onjuistheid in het MER.
- s. Onduidelijk is hoeveel bedrijventerreinen voorzien zijn (zie ook hiervoor achter 1.a.). Is onduidelijk / onjuistheid in het MER.
- t. In het MER wordt gesproken over boezemkade, boezemdijk en zuidelijke kade Amstelmeerkanaal. Onduidelijk is of hiermee steeds hetzelfde wordt bedoeld, of dat dit verschillende dijken/kades zijn. Dit leidt tot begripsverwarring bij het beoordelen van het MER.
- u. Bij Bouwlogistiek staat vermeld dat ook de dijk aan de noordzijde van het Amstelmeerkanaal gebruikt wordt als bouwroute. Dat is dus de Wierdijk, maar die is technisch en als monument absoluut ongeschikt als bouwroute voor groot vrachtverkeer. Is een onjuistheid in het MER.

- v. De effectbeoordeling aanlegfase betreft fasen 1 en 2. Waarom zijn de effecten in fasen 3 en 4 niet beoordeeld? MER is onvolledig en daardoor onjuist. Voldoet niet aan de richtlijnen.
 - w. Bij de toetsing doelbereik worden subdoelstellingen door elkaar gegooid, waardoor de toetsing niet objectief plaats vindt (bijvoorbeeld: bij SE1 Eilandkarakter wordt benadrukt dat de recreatieve positieve (positie?) versterkt wordt, en diezelfde versterking wordt ook bij SE2 t/m SE5 benadrukt). Is een onjuistheid in het MER.
 - x. In de Relatie met commissie Veerman advies wordt geen (concrete) relatie gelegd.
 - y. In het MER ontbreekt het aan een duidelijke objectieve/rekenkundige scoretabel om effectbeoordelingen te vertalen naar een MMA.
 - z. Ten onrechte wordt geconcludeerd dat leemten in kennis een oordeel over de besluitvorming niet in de weg staan. Daarbij wordt vermeld dat voor een aantal aspecten ontbrekende informatie niet meer relevant is omdat de keuze al gemaakt is. Maar de keuze hoort gemaakt te worden op basis van een MER waarin die informatie wel is opgenomen (zie ook hiervoor achter 2.a.). Is een onjuistheid in het MER.
 - aa. Helaas is de Nederlandse taal in het MER niet steeds correct toegepast; een simpele spellingcontrole had dat (grotendeels) kunnen voorkomen.
3. Bedrijventerrein / Jachthaven De Haukes.
- a. De aanleg van een jachthaven met 250 ligplaatsen of meer in een gevoelig gebied (ecologische hoofdstructuur) is MER-plichtig. De geplande nieuwe jachthaven bij De Haukes met 300 ligplaatsen ligt in / heeft externe werking naar de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur / Noordboog, maar is in het MER niet op effecten beoordeeld. Is een onjuistheid in het MER.
 - b. Het Masterplan vermeldt o.a.: De komst van het Wieringerrandmeer biedt Westerland echter toch vooral de kans om het vrije uitzicht en de oriëntatie op het water terug te veroveren. Dit uitgangspunt wordt ernstig tenietgedaan door het pal vóór De Haukes geprojecteerde bedrijventerrein/ jachthaven. Dit is strijdig met de Sociaal-economische doelstelling om het karakter van Wieringen als eiland weer te benadrukken, en met de uitgangspunten voor de vormgeving van het randmeer (intieme sfeer en weidse doorzichten) die voor de schorren zijn benoemd. Is een onjuistheid in het MER.
 - c. De locatiekeuze van het water(sport)gebonden bedrijventerrein is nergens onderbouwd. Waarom moet dat persé pal voor de bestaande historische bebouwing van De Haukes geprojecteerd worden? MER is onvolledig en daardoor onjuist.
4. Knooppunt De Haukes.
- a. Afbeelding S4 (links) geeft voor het BA een gewijzigde aansluiting van de Slootweg op de Poelweg en wijkt daarmee af van afbeeldingen 3.11 en 3.14 met bestaande aansluiting van Slootweg op Poelweg. De tekst bij Bouwsteen 1 gaat ook uit van een omlegging naar het oosten. Het is daardoor uitermate onduidelijk welk tracé opgenomen is in het BA, en welke effecten voor direct omwonenden te verwachten zijn. Is onduidelijk / onjuistheid in het MER.

- b. In het MER ontbreekt een variant waarbij de Slootweg niet meer aansluit op de Poelweg (knip in N240), en een middendoorgang de functie van de N240 overneemt. Dit is de enige oplossing die de verkeersproblematiek Poelweg en Koningsweg oplost (bij Bouwsteen 1 staat ten onrechte alleen de Poelweg vermeld, terwijl het verkeersprobleem zich met name ook voortzet op de Koningsweg). Zie verder hierna bij Middendoorgang achter 8.a. MER is onvolledig. Voldoet niet aan de richtlijnen.
- c. In het MER staat vermeld dat de verkeersintensiteiten relatief laag zijn. Dat geldt voor de Poelweg en de Koningsweg wel in vergelijking met bijvoorbeeld het Coentunneltracé, maar niet in vergelijking met toelaatbare intensiteiten op erfontsluitingswegen. Ook de toenemende geluidsbelasting en verslechterende luchtkwaliteit passen niet bij Poelweg en Koningsweg. Is een onjuistheid in het MER.
- d. De leefbaarheideffecten in De Haukes zouden gemitigeerd kunnen worden, maar verder dan een twijfelachtig mitigeren met geluidreducerend asfalt komt het MER niet. MER is onvolledig en daardoor onjuist. Voldoet niet aan de richtlijnen.
- e. Er ontbreekt een beoordeling van Woon- en leefomgeving (zoals belevingswaarde en uitzicht) voor het bestaande dorp De Haukes (zie ook hiervoor achter 2.k.). Voldoet niet aan de richtlijnen.
- f. Vrijliggende fietspaden bij De Haukes wordt genoemd als mitigerende maatregel voor het MMA, maar is geen reële optie omdat daarvoor de ruimte ontbreekt. Is een onjuistheid in het MER.
- g. Leemten in kennis. Berekeningen lucht en geluid zijn indicatief uitgevoerd omdat de ligging van woningen en infrastructuur niet precies bekend is. Voor De Haukes / Poelweg / Koningsweg zijn die gegevens exact bekend; die berekeningen hadden dus gedetailleerd uitgevoerd kunnen worden. Is een onjuistheid in het MER.
- h. In het verleden zijn afspraken gemaakt dat er vóór De Haukes geen tussenkade en/of rietlanden in het randmeer komen. Uit het MER blijkt niet duidelijk of deze afspraak in BA, MMA of VKA is overgenomen. Is onduidelijk / onjuistheid in het MER.
- i. Bij afgevalen varianten staan vage kreten als “bleek dat het gewent was”, staat een bij de Slootvaart behorend gemaal dat niet bestaat, en is sprake van een verschuiving van het bedrijventerrein in westelijke zijde. Een jachthaven in het Amstelmeer zou niet mogelijk zijn vanwege de diepte van het meer. De diepte in het Amstelmeer langs de westzijde van de Amstelmeerdijk is niet wezenlijk anders dan de diepte van de Wieringermeer aan de oostzijde van die dijk. Problemen voor een jachthaven met golfslag zijn eenvoudig met een havendam op te lossen, conform de situatie bij de bestaande jachthaven. Het “sluiscomplex” Slootvaart (bedoeld wordt waarschijnlijk de Haukesschutsluis van ca. 80 jaar oud) wordt als cultuurhistorisch waardevol element benoemd, terwijl de cultuurhistorische waarde van De Haukes met ca. 1.000 jaar geschiedenis niet benoemd wordt. Kortom: dit verhaal rammelt aan alle kanten. Is een onjuistheid in het MER.
- j. Bij VKA staat vermeld dat het mogelijk is in de toekomst op een mogelijke omleiding aan te takken. Maar de beweegbare brug staat gepland aan de noordzijde (en veroorzaakt daardoor verkeerschaos op de Poelweg en op De Haukes door het voor de geopende brug wachtende verkeer). Aantakken is