

Zienswijzennota

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpprojectplan Waterwet van Dijkversterking Lauwersmeerdijk-Vierhuizergat, alle ontwerp-besluiten en het MER, zijn zienswijzen naar voren gebracht door:

1. Vissersvereniging Hulp in Nood
2. BKZ
3. Indiener 3

In deze zienswijzennota geven de bevoegde gezagen aan wat hun reactie is op de naar voren gebrachte zienswijzen. In onderstaande tabel zijn de zienswijzen samengevat weergegeven en voorzien van een reactie. Ook is aangegeven of de zienswijze leidt tot een aanpassing van de voorgenomen besluiten. De nummers in de kolom "Indiener" corresponderen met de nummers die hierboven aan de indieners van de zienswijzen zijn gegeven.

Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing besluit?
1	a Er is goede bebording nodig om te voorkomen dat de tweede ontsluitingsweg een opstopingslocatie voor recreanten wordt.	<p>Door deze aanleg wordt ruimte gegeven aan vracht- en personenvervoer in de haven. Het recreatieve verkeer wordt gescheiden van het bedrijfsmatige verkeer. Met bebording wordt duidelijk aangegeven wat de situatie is, zodat er een veilige situatie ontstaat.</p> <p>Voor de langere termijn wordt gekeken naar de aanleg van een groot parkeerterrein in het Nationaal Park Lauwersmeer waarbij verbetering van openbaar vervoer een belangrijke rol speelt. Onderdeel van het pakket aan maatregelen is de aanleg van de 2e ontsluitingsweg.</p>	Er is geen aanpassing nodig van het besluit.
	b Er is geen bewijs dat de tweede ontsluitingsweg niet leidt tot meer verkeer, zoals wordt gesteld op p. 65 van het ontwerp-projectplan Waterwet	Voor het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van verkeerstellingen en expert judgement van verkeersspecialisten om te bepalen hoeveel verkeer in de toekomst gebruik zal maken van de wegen rondom de haven, zonder wijzigingen (autonome situatie). Hierbij is uit gegaan van een worstcase scenario, oftewel de situatie met het meeste verkeer. Vervolgens is gekeken hoe het verkeer zich verspreid met een tweede toegangsweg. Bij een verkeerssituatie met een tweede toegangsweg voor de haven wordt het verkeer gelijkmatiger verdeeld tussen de twee toegangswegen. Als uitgangspunt in de verkeersstudie is bepaald dat al het verkeer vanaf de oostzijde van de kruising N361-Haven gebruik zal	Er is geen aanpassing nodig van het besluit.

		<p>maken van de nieuwe ontsluitingsweg. Vervolgens is gekeken naar de ontwikkeling van het verkeer in de toekomst zonder wijziging (autonome ontwikkeling) en met wijziging. Uit het model komt dit neer op een daling van 1.700 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op de N361 tussen de rotonde met de Strandweg en de kruising met de Haven. Op de weg Haven zelf zal er tevens een afname zijn van ongeveer 1.800 mvt/etmaal. Dit betekent dat de intensiteiten op de N361 tussen de rotonde met de Strandweg en de kruising met de Haven in deze situatie zullen liggen rond de 4.500 mvt/etmaal in plaats van ongeveer 6.000 mvt/etmaal (zoals voorspeld voor de autonome situatie). De westelijke ontsluitingsweg zal een intensiteit hebben van 1.500 mvt/etmaal vergeleken met 3.000 mvt/etmaal in de autonome situatie. De oostelijke ontsluitingsweg zal een intensiteit hebben van 1.650 mvt/etmaal, wat een groei is van 1.250 mvt/etmaal in vergelijking met de originele weg zonder extra toegangsweg. Dit is verkeer dat anders gebruik had gemaakt van de westelijke toegang tot de haven en is geen absolute toename van het verkeer in het hele havengebied. Door de spreiding van het verkeer tussen de twee verschillende toegangswegen is er per kruising meer ruimte voor het overige verkeer. Ook zal de kruising aan de westzijde niet overbelast raken, wat wel het geval is in de autonome situatie. Hiernaast is de oostelijke ontsluitingsweg mogelijk eenvoudiger te bereiken aangezien dit een rotonde is, in plaats van een voorrangskruispunt. De memo over verkeer is toegevoegd in bijlage 23 van het MER.</p>		
	c	<p>Een tweede ontsluitingsweg lost het parkeerprobleem op Lauwersoog niet op, vooral in het hoogseizoen en de weekenden.</p>	<p>Een tweede ontsluitingsweg zal het parkeerprobleem op Lauwersoog inderdaad niet oplossen. Uit onderzoek is gebleken dat er op dit moment niet zozeer een capaciteitsprobleem is maar meer een verdelingsprobleem van de auto's over de haven. Daarom werkt een werkgroep van de gemeente Het Hogeland samen met de provincie Groningen aan een pakket aan maatregelen met als doel het stapsgewijs verbeteren van de verkeersafwikkeling en het parkeren rond Lauwersoog. Het uiteindelijke doel is het parkeren voor Schiermonnikoog in z'n geheel aan de westzijde van de brug/sluis te concentreren en voor de bestemmingen in de visserijhaven aan de oostzijde. Realisatie is afhankelijk van medefinanciering van alle belanghebbende partijen in en rond Lauwersoog.</p>	<p>Er is geen aanpassing nodig van het besluit.</p>
	d	<p>Wij zijn onvoldoende betrokken bij de pilot kunstmatige rifelementen en bij het bepalen van de locaties van de rifelementen. Wij zijn</p>	<p>De vissers zijn bij de opzet van de pilot betrokken, waarbij onterecht geconcludeerd is dat dat ook namens de garnalenvisserij was. Vervolgens is de garnalenvisserij een aantal weken voor plaatsing van de rifelementen geïnformeerd over de locaties en over de pilot in het algemeen. We zijn blij dat</p>	<p>Er is geen aanpassing nodig van het besluit.</p>

		graag betrokken bij zowel de resultaten als het verdere verloop van de pilot.	de garnalenvisserij nu goed betrokken is en houden hen betrokken bij de resultaten en het vervolg (de conclusies) van de pilot.	
e		Waarom worden de rifelementen in het sublittorale deel noodzakelijk geacht voor dit project en wat dragen deze bij aan de wettelijke verplichtingen gekoppeld aan de dijkversterking, daar er in het concept besluit ontwerp Wnb-vergunning wordt aangegeven dat er op de Natura2000 doelstellingen geen significante effecten worden verwacht en harde structuren van nature niet voorkomen op die locatie?	Het doel van de pilot is te bepalen hoe de grootst mogelijke meerwaarde voor de ecologie bepaald kan voor de overgang van de dijk naar het Wad. En daarmee bij te dragen aan de N2000 doelstellingen in het gebied. De rifelementen geven langs de dijk naar verwachting daarom een kwaliteitsimpuls voor habitattypen H1110A en H1140A. Schelp-, schaal- en weekdieren kunnen zich na verloop van tijd in hoge dichtheden op de rifelementen hechten (gelijkenis met biogene structuren). Op hun beurt trekt dit weer geassocieerde soorten, vis en ander leven aan omdat ze er rust, voedsel of een schuilplek vinden. Ook leveren de rifelementen een mogelijke kraamkamerfunctie. Het doel is de dijk natuurlijker in te richten en niet de zandige delen te verharderen. Dit heeft een positief op de kwaliteit van het habitattypen, conform de doelstelling.	Als aanvulling op de ecologische effectbeoordeling in de MER is een uitgebreide ecologische analyse opgesteld met de positieve en negatieve effecten van de ecologische koppelprojecten. Deze wordt toegevoegd als aanvulling op de MER en als bijlage bij het projectplan waterwet.
f		Na afloop van de pilot kunstmatige rifelementen moeten eventuele definitieve elementen aan de voet van de dijk worden geplaatst en niet 50-100m van de kust af. De dijk heeft als structuur een begin en een eind, en dat begin ligt niet midden in de Waddenzee.	De locaties zijn bepaald op basis van de onderzoeksvragen en in overleg met Rijkswaterstaat. Voor de pilot is een vergelijking nodig van de elementen onderwater tegen de dijk (tot 50 meter uit de dijk) en de zandige delen (75-100 meter uit de dijk). Met dit onderzoek kan voor de definitieve situatie bepaald worden hoe de elementen ten opzichte van de dijk de meeste meerwaarde voor de ecologie (en daarmee ook vissen) hebben. Het doel is de dijk natuurlijker in te richten en niet de zandige delen te verharderen.	Er is geen aanpassing nodig van het besluit.
g		Wij willen bevestiging dat waterschap Noorderzijlvest kan garanderen dat er in het geval van de Vismigratie bij Marnewaard geen sprake zal zijn van visbeperkende maatregelen en dat hiervoor een voorschrift wordt toegevoegd aan de plannen.	De doorgang in de dijk is bedoeld voor kleinere vissoorten (4 soorten) en voor het creëren van een zoetzoutovergangsgebied aan de binnenzijde van de dijk. Rond het intrekpunt zal een visserijvrije zone worden ingesteld zoals door het Ministerie van LNV voor alle visintrek punten zal worden gerealiseerd. Dit is ook nodig om de doelrealisatie vanuit de Programmatische Aanpak Grote Wateren te garanderen. De concrete invulling van de maatregel is nog niet gereed.	In het projectplan waterwet wordt de visserijvrije zone vastgelegd.

	<p>h Wat doet kwelderaanleg op termijn met stromingspatronen en sedimentatie. Is dit onderzocht door middel van stromingsmodellen?</p>	<p>De omvang van het gebied waar de ontwikkeling van kwelders wordt gestimuleerd door de aanleg van rijshoutendammen is relatief beperkt, daardoor is dit niet terug te zien in stromingsmodellen en is met expert judgement een inschatting gemaakt van het lokale effect. Door het plaatsen van de rijshoutendammen verandert de hoeveelheid water die met vloed naar en met eb uit het gebied stroomt niet, zodat er geen invloed is op de getijstrooming buiten het gebied. Door de rijshoutendammen wordt de golfwerking binnen de vakken gedempt, zodat de sedimentatie van slib wordt bevorderd. De omvang van deze slibsedimentatie is niet zo groot dat deze een merkbare invloed heeft op de slibgehalten in de wijdere omgeving. Nota bene, deze redenering heeft betrekking op de initiële situatie. Na verloop van tijd zal de sedimentatie binnen de vakken van de kwelderontwikkeling leiden tot een afname van het watervolume dat daar wordt geborgen. Hierdoor zal de eb- en vloedstrooming van en naar de vakken afnemen en neemt ook de omvang van de getijdegeul af.</p>	<p>Er is geen aanpassing nodig van het besluit.</p>
	<p>i Hoe is monitoring over nut, noodzaak en gevolgeffecten op sedimentatie geborgd?</p>	<p>De ontwikkeling van de kwelder wordt gemonitord om bij te houden hoe snel en wat er verandert (rondom de rijshoutendammen, maar ook iets daarbuiten), welke plantsoorten wanneer tot stand komen en wat er gebeurt met de morfologie (bodemhoogte, geulvorming, stroomsnelheden e.d.). Deze monitoring wordt geborgd door de samenwerkende partijen: Rijkswaterstaat, Provincie Groningen en het waterschap Noorderzijlvest.</p>	<p>Er is geen aanpassing nodig van het besluit.</p>
	<p>j De garnalenvisserij, met gesleepte tuigen, is niet plaatsgebonden en juist deze visserij heeft mogelijk te maken met hinder en gevaar. De belangen van deze wijze van visserij zijn onvoldoende gekend, daar het een andere soort visserij betreft dan visserij met vaste vistuigen. Goed overleg en contact met de garnalenvissers is van groot belang.</p>	<p>De garnalenvisserij is een belangrijke economische pijler onder de visserij-economie in gemeente Het Hogeland en heeft daarnaast een aantrekkende werking op toerisme. Er zijn meerdere garnalenvissers actief in het gebied langs de dijk (omgeving Vierhuizergat). Garnalenvisserij die met benodigde toestemmingen in het hele gebied mag komen. Deze visserij, met gesleepte tuigen, is niet plaatsgebonden en kan daardoor hinder ondervinden van de kunstmatige rifstructuren als deze ver uit de dijk gepositioneerd worden. Vissers zijn bij de opzet van de pilot betrokken, waarbij onterecht geconcludeerd is dat dat ook namens de garnalenvisserij was. Vervolgens is de garnalenvisserij een aantal weken voor plaatsing geïnformeerd over de locaties en de pilot in het algemeen. De garnalenvisserij is nu goed betrokken en worden betrokken bij de definitieve plaatsing van de rifelementen.</p>	<p>In het projectplan waterwet wordt het belangen hoofdstuk aangevuld met deze uitleg.</p>

2		<p>De omleidingsroute is van invloed op het dagelijks militair gebruik van het oefenterrein Marnewaard. Afsluiting gehele kustweg leidt tot toename van recreatieve bewegingen over het oefenterrein. Deze toename is van invloed op veiligheid van de militaire oefeningen. Verzocht wordt om ook route 10-07-06 af te sluiten van maandag tot en met vrijdag en een aantal weekenden. Ook graag tijdig een aankondigingsbord afsluitingen plaatsen op de toegangsroute.</p>	<p>In het projectplan waterwet worden de juiste omleidingsroutes opgenomen. Daarnaast wordt dit opgenomen in het verkeersmaatregelenplan.</p>	
3 (indiener)	a	<p>De landbouw is pas in een zeer laat stadium over dit plan geïnformeerd.</p>	<p>Vanuit de dijkversterking zijn sinds 2019 diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd rondom dit project. Hiervoor hebben zijn ook de aangrenzende eigenaren uitgenodigd. Met direct aangrenzend landbouwbedrijf aan de dijk zijn regelmatig gesprekken gevoerd over de plannen. We zijn nu in het stadium dat plannen concreet worden en dat is ook de reden waarom we bewoners en ondernemers van de Westpolder op 6 april 2022 uitvoerig hebben bijgepraat over de plannen.</p>	<p>Er is geen aanpassing nodig van het besluit.</p>
	b	<p>De dijksloot aan de binnenzijde van de Westpolder krijgt een aangepast profiel. Landbouwkavels kunnen hier beperkt hinder van ondervinden. Hoe wordt hinder geregistreerd en gecompenseerd?</p>	<p>In het projectplan Waterwet op pagina 64 staat dat het profiel van de dijksloot aan de binnenzijde van de Westpolder wordt aangepast en uitgediept moet worden. Dit is echter niet juist. Het profiel en diepte van deze sloot worden niet aangepast. Het aanpassen van het profiel is niet wenselijk vanuit de aangrenzende grondeigenaren en niet nodig voor de werking van de Vismigratie en het zoet zout overgangsgebied Marnewaard. In de MER is het effect van het uitdiepen van de sloot wel beschouwd, maar omdat het niet nodig is voor de vismigratie en vanwege het negatieve effect, is besloten de sloot niet uit te diepen.</p>	<p>In het projectplan waterwet wordt het volgende aangepast: pagina 64 en de figuren met daarop de sloot worden aangepast zodat het verdiepen er niet meer in staat.</p>
	c	<p>Er kan meer zout water het binnendijkse gebied instromen en uiteindelijk terechtkomen in sloten nabij de landbouwpercelen.</p>	<p>Het watersysteem in de Westpolder is onderdeel van het zoetwaterplan. Dit houdt in dat het waterschap in het voorjaar begint met het doorspoelen van de noordelijke kusstrook van Groningen met zoet water uit het IJsselmeer. Hiermee</p>	<p>Er is geen aanpassing</p>

	<p>De profielsloot langs het Defensieterrein vanaf de Herculesstuw wordt zo gegraven dat het effect op ontwatering en op het aantrekken van zoute kwel minimaal wordt. Voor meer doorlaat zal de sloot uitgediept moeten worden. Er is kans op ernstige schade voor landbouwgronden. Hoe wordt gemonitord en hoe wordt met eventuele schade omgegaan?</p>	<p>wordt het aanwezige zoute water uit de hoofdwatertgangen gespoeld zodat het water geschikt is voor het beregenen van akkers in tijden van neerslagtekort in het groeiseizoen. In de huidige situatie wordt het water van het zoetwaterplan via de Herculesstuw en gemaal Robbengat afgevoerd naar het Lauwersmeer. In de nieuwe situatie zal een deel van dit zoete water vanaf de Herculesstuw via de dijksloot aan de binnenzijde van de Westpolder en langs de landbouwpercelen aangevoerd worden richting het zoute kwelgebied. Via een gemaal wordt dit opgevoerd in het zoute kwelgebied, waardoor in het binnengebied een overgang van zoet naar zout water ontstaat, een zoet-zout overgangsgebied. Het zoute water dat via de dijkdoorkruising het zoute kwelgebied instroomt blijft zo binnen het zoute kwelgebied en eventueel teveel aan water wordt afgevoerd via de doorgang in de dijk en het Defensieterrein. Het waterschap meet regelmatig het zoutgehalte van de watertgangen in en om het zoetwaterplan en dus ook van de sloot langs de betreffende landbouwpercelen en zal dit blijven doen. Omdat er geen maatregelen aan de sloot langs de percelen worden uitgevoerd is er ook geen aanleiding voor een schaderegeling.</p>	<p>nodig van het besluit.</p>
--	---	---	-------------------------------