

Verslag

Van	Bewonersbijeenkomst – Uitbreiding WPJ en tijdelijke ontsluitingsweg Andijk
Datum/ tijd overleg	Dinsdag 18-03-2025 / 17.15 – 18.30 uur
Locatie	Andijk - WPJ
Aanwezig	Cor Bakker, Harry de Boer, Jurgen de Boer, M. Broers, N. Brouwer, Els van Dok, Lucia van der Drift, Annelies Droog, Jaap Droog, Kees Droog, Anja Grutter, M. Hollinger, Erwin Last, Robert Maret, Diana Maret, Albert Meppelink, Peter Mol, C. Muller, R.L. Oostendorp, Gerard Oud, Marjan van Proosdij, Dirk Rood, Jan Roos, Wendy Roos – Ligthart, P.T. Rusting, E. Rusting – Smit, I.C.W.M. Salbut – Kotte, Ruben Schiphorst, Sandra Schipper – van der Schaaf, F.O. Stapel, Gerke Terpstra, T. Theunisz, E. Theunisz – Schoen, Winfried Tol, Marry Vollebregt
Afwezig	Sandra Kuipers (ziek)

Welkom en voorstelrondje en mededelingen

Natascha heet iedereen van harte welkom en een voorstelrondje volgt.

Bij het voorstellen gaan de diverse groepen omwonenden die aanwezig zijn kort staan, zodat we zien wie waarvan aanwezig is.

Vanuit PWN zijn aanwezig:

Maarten Kraneveld (omgevingsmanager Uitbreiding WPJ)

Ab de Jong (asset supervisor op de locatie Andijk)

Frank Peschier (asset supervisor op de locatie Andijk en tevens BHV'er)

Thera de l'Orme (verslaglegging)

Natascha Wijnen (tactisch omgevingsmanager Drinkwater)

Verder zijn bewoners van de volgende straten, wiens huizen aan het tracé grenzen, uitgenodigd en aanwezig.

- Oosterweg
- Oosterdijk
- Kerkepad
- Knokkel
- Veilingweg en Gedeputeerde Laanweg
- Dijkweg
- Rikkert

Daarnaast zijn er afgevaardigden van de Klankbordgroep aanwezig. De Klankbordgroep bestaat uit 14 personen.

De Klankbordgroep heeft het besluit genomen om 3 leden af te vaardigen, die ook dichtbij het tracé wonen. Zij zullen terugkoppeling geven aan de Klankbordgroep.

Een aantal bewoners zijn een actiegroep tegen de tijdelijke ontsluitingsweg gestart en zijn ook aanwezig.

De gemeente Medemblik is vertegenwoordigd door Anja Grutter, beleidsadviseur. Namens de gemeente Enkhuizen is Dirk Rood, beleidsadviseur en verkeersdeskundige Ruben Schiphorst aanwezig.

Natascha legt de 'spelregels' uit van het gesprek.

- Samen borgen dat iedereen elkaar blijft respecteren.
- Iedereen mag vragen stellen.
- Alle geluiden, positief en zorgen, worden gehoord.

Maarten houdt eerst zijn presentatie. Daarna is er ruimte voor het stellen van vragen.

Presentatie van Maarten

De aanleiding voor het project Uitbreiding WPJ is versterking en uitbreiding van onze productiecapaciteit. Daarmee anticiperen we op de verwachte bevolkingsgroei en toenemende economische bedrijvigheid in ons afzetgebied. PWN levert drinkwater in heel Noord-Holland, behalve aan Amsterdam. Amsterdam heeft zijn eigen drinkwaterbedrijf. Ook in Heemskerk wordt gewerkt aan een nieuwe installatie ten behoeve van de toenemende vraag naar drinkwater.

In Andijk staan twee fabrieken. Waterwinstation Prinses Juliana (WPJ) en pompstation Andijk (PSA). In Waterwinstation Prinses Juliana wordt IJsselmeerwater vorgezuiverd en naar het westen van Noord-Holland getransporteerd om drinkwater van te maken. In pompstation Andijk wordt drinkwater gemaakt voor West-Friesland. Het project Uitbreiding WPJ, gaat om een uitbreiding van onze voorzuivering. Maarten gaat eerste in op de uitbreiding en daarna vertelt hij over de tijdelijke ontsluitingsweg.

Uitbreiding WPJ

Puur water & natuur

Toekomstige situatie



Afbeelding: locatie van de nieuw te bouwen installatie.

Huidige transporten

Over weg:

- PSA: 6 vrachtwagens per dag
- WPJ: 6 vrachtwagens per dag
- Voornaamste transport is aanvoer van chemicaliën:
- Rijroutes zijn via:
 - Oosterdijk (verkeer afkomstig van Houtribdijk)
 - Veilingweg / Knokkel / Schoolweg / Dijkweg

Over water:

- Aanvoer via de werkhaven van PWN, voor zowel WPJ als PSA
- Afvoer van gedroogd slib
- Totaal 14 schepen per jaar
- Schepen vervangen meer dan 1.000 vrachtwagens per jaar

Toekomstige transporten, vanaf 2030

Over weg:

- PSA: 6 vrachtwagens per dag, onveranderd
- WPJ: 11 vrachtwagens per dag, toename van 5 vrachtwagens per dag
- Voornaamste toename door:
 - Aanvoer chemicaliën, waaronder IJzerzout, 3 stuks
 - Afvoer “nat slib” voor direct toepassing elders, 2 stuks

Over water:

- Toename van het aantal schepen naar 20 per jaar, vanwege:
 - Grotere aanvoer van natronloog
 - Grotere afvoer van gedroogd slib
 - Voordeel schepen, op schepen past veel meer slib dan op een vrachtwagen

Transporten in aanlegfase uitbreiding WPJ

De bouwtijd is 5 jaar. Vooral de eerste jaren intensiteit van transporten. Verwachting is gemiddeld 10 vrachtwagens per dag. Tijdens de betonstort veel meer vrachtwagens. Voor de bouw is er heel veel beton nodig.

- Verwacht gemiddelde verkeersbewegingen per dag:
 - 30 personenauto's en bedrijfsbussen
 - 5 lichte vrachtwagens
 - 10 zware vrachtwagens
- Totaal per jaar verwacht in eerste jaren:
 - 7.800 personen auto's en bedrijfsbussen
 - 1.300 lichte vrachtwagens
 - 2.600 zware vrachtwagens

Aanvoer land versus water onderzoek en uitkomsten in 2023

PWN heeft in 2023 een vergelijking gemaakt over aanvoer van materiaal en materieel over water via de bestaande werkhaven en over de weg. Daarbij is het volgende onderzocht:

- In beeld gebracht:
 - Welk materiaal noodzakelijk
 - Welk materieel noodzakelijk
 - Hoeveelheid en aanvoerfrequentie
- Mogelijkheden land versus water,
 - Haalbaar via water, wat wel of niet?
 - Andere bouwwijze nodig, bijvoorbeeld mobiele betoncentrale versus aanvoer van beton met betonmixers
 - Grotere voorraden op bouwplaats bij aanvoer over water
 - Werkhaven wordt ook gebruikt voor reguliere bedrijfsvoering

Het onderzoek leverde de volgende resultaten op:

- Voornaamste conclusies
 - Aanvoer over land is altijd aan de orde
 - Aanvoer over water kan voor deel materiaal, maar vraagt aanpassingen voor ruimte opslag en tijdelijke installaties (die ook ruimte kosten)
 - Aanvoer over water vraagt om extra investering tussen 10 – 15 mEUR of zelfs nog meer dan 15 mEUR bij de aanleg van een nieuwe haven
 - Knelpunten met reguliere bedrijfsvoering bij gebruik haven
- Aanvoerroutes
 - Via reguliere wegen (door Andijk)
 - Via een tijdelijke bouwweg, zuidoosten van Andijk, 5 jaar aanwezig

Besluit PWN: inzetten op tijdelijke ontsluitingsweg.

Tijdelijk ontsluitingsweg



Afbeelding: Tijdelijke ontsluitingsweg (de blauwe lijn)

Na uitvoerig onderzoek is, in 2023, het besluit genomen dat een tijdelijke ontsluitingsweg het beste haalbare is, gebaseerd op de 5 pijlers: kosten natuur, vergunbaarheid, omgevingshinder en grondbeschikbaarheid/ruimte.

Door de komst van een 3^e variant, een nieuw te bouwen haven (plan van Henk van der Sluis), zijn er de volgende 3 varianten om materiaal en materieel aan te voeren:

- Tijdelijke ontsluitingsweg
- Bestaande werkhaven
- Nieuw te bouwen haven

Deze drie varianten zijn op hoofdlijnen (opnieuw) gewogen in het najaar van 2024, op de eerder genoemde 5 pijlers.

Conclusie weging drie varianten

Het transporteren van materialen over water voor de realisatie van de uitbreiding van WPJ, gebruik makend van de bestaande werkhaven, brengt aanzienlijke extra kosten met zich mee, geschat tussen de 10 en 15 miljoen euro. Deze kosten zijn voornamelijk te wijten aan de tijdelijke betoncentrales, een veerbootverbinding vanuit Enkhuizen voor 5 jaar, aanleg loswallen voor vrachtwagens en een tijdelijke opslag en logistiek. Hoewel dit de verkeersveiligheid in het dorp kan verbeteren door minder zwaar verkeer over land, zijn niet alle voorzieningen en materialen via water te vervoeren, wat leidt tot enige resterende verkeersdrukke en omgevingshinder. Bovendien zijn diverse vergunningen nodig, waarvan het nog niet zeker is of deze verkregen kunnen worden.

De realisatie van een tweede werkhaven brengt grotere kosten en uitdagingen met zich mee, zowel financieel, ecologisch als planning technisch. De totale kosten zijn hoog door de langdurigheid van het project en de bijkomende kosten voor aanleg van de haven hoger dan van variant 2 (gebruik maken van bestaande werkhaven). Verder kan een nieuwe werkhaven niet gefinancierd worden vanuit het project Klimaatbuffer IJsselmeer, omdat dit project de financiering nog aan het organiseren is. Daarnaast kent de Klimaatbuffer IJsselmeer een heel ander tijdspad dat verder in de toekomst ligt.

Voor de ecologische gevolgen dient nog een voortoets en passende beoordeling opgesteld te worden naar de effecten in het Natura 2000-gebied IJsselmeer. Hier gaat veel tijd in zitten. Hoewel het transport van materialen over water de verkeersveiligheid in het dorp enigszins verbetert, blijft er een risico op verhoogde verkeersdruk, infrastructuurschade en luchtvervuiling door het noodzakelijke transport van personeel en bepaalde materialen door het dorp. Bovendien zijn diverse vergunningen nodig, waarvan het nog niet zeker is of deze verkregen kunnen worden. Daarbij is specifiek twijfel of de effecten op het Natura 2000-gebied vergunbaar zijn. Het opstellen van een passende beoordeling en de doorlooptijd van de vergunning voor gebiedsbescherming is gezien de capaciteit bij ecologische bureaus en het bevoegd gezag zeer lang. Verwachting is dat dit één tot twee jaar gaat duren.

De aanleg van de tijdelijke ontsluitingsweg voor zwaar verkeer biedt aanzienlijke voordelen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het dorp. Door het zware verkeer om te leiden, wordt de verkeersdruk in het dorpscentrum verminderd, wat leidt tot minder congestie en een vloeiender verkeersverloop. Dit verkleint de kans op ongevallen aanzienlijk. Daarnaast helpt het om de schade aan infrastructuur door trillingen te beperken en voorkomt het gevaarlijke situaties in de smalle straten van Andijk. Hierdoor wordt het dorp veiliger en aangenamer voor bewoners en bezoekers. Bovendien is deze variant al verder uitgewerkt en zijn bevoegde instanties positief over de vergunbaarheid van deze variant. Verder zijn de totale kosten voor deze variant aanzienlijk lager dan voor de andere varianten.

Tijdelijk versus permanente ontsluitingsweg:

De wens van de omgeving om met een permanente weg het dorp voor altijd te ontlasten, is een taak van de gemeentes. PWN is hierin niet aan zet.

- Doelstelling PWN: Tijdelijke weg voor 5 jaar gedurende de uitvoering van werk
- Wens uit de omgeving: Permanente ontsluiting van PWN terrein
- Invulling van deze wens, door:
 - Gemeenten Medemblik en Enkhuizen
 - Gebiedsproces initiëren in 2026 (en/of later)
 - Voorbereidingen werkzaamheden, technisch en procedureel
 - Grondverwerving en overleg eigenaren
- PWN:
 - Staat positief tegenover permanente oplossing

Rikkert

De Rikkert is geen optie voor de tijdelijke ontsluitingsweg om verkeersveiligheidsredenen, te smal, fietspad, huizen dicht op de weg, gemeentegrens.

De tijdelijke weg sluit niet rechtstreeks op de Gedeputeerde Laanweg aan om de snelheid eruit te halen. De wens van de perceeleigenaren is zoveel mogelijke rechte stukken weg over hun perceel.

Voor PWN is het belangrijk dat vrachtauto's elkaar kunnen passeren zonder in de berm terecht te komen.

Stand van zaken Uitbreiding WPJ

In december 2024 is vermeld dat, de uitvoering van de uitbreiding WPJ afhankelijk is van:

- Ontwerp afgerond en geaccepteerd is
-
- Contract aannemer wordt gesloten
- Financiering WRK directie en aandeelhouders rond komt

- Ontwerp is afgerond en opgeleverd
- Financiering kost beduidend meer tijd
- Contract met aannemer is getemporiseerd

- Q4 2025 verwachting financiering
- Q4 2025 / Q1 2026 contracteren aannemer
- 2026 start werkzaamheden

Planning tijdelijke ontsluitingsweg:

- Eindversie ontwerp april 2024
- december 2024 Overeenstemming perceeleigenaren
- Q1 2025 Ondertekening contracten
- Q1 / Q2 2025 Noodzakelijke onderzoeken op percelen Vergunningprocedures tijdelijke weg
- Na goedkeuring financiering kan tot aanleg weg worden over gegaan
- In gebruik name weg voor start werkzaamheden op terrein

Voor meer informatie verwijst PWN u naar de website: [Andijk | PWN](#)

De volgende algemene bewonersbijeenkomst voor Andijk vindt in oktober 2025 plaats. Indien er in de tussentijd nieuws is over overstemming PWN en Gemeente Amsterdam, wordt dat gecommuniceerd via de klankbordgroep. Indien tot uitvoering wordt overgegaan wordt de omgeving hier tijdig over geïnformeerd.

De vragen en antwoorden

In de periode van 2017 tot 2024 hebben er veel verkeersbewegingen plaatsgevonden. Zijn die in de toekomst ook te verwachten?

- Voor toekomstige projecten proberen we minder bewegingen over land te realiseren, maar we kunnen dit niet concreet beloven. PWN zal moeten blijven investeren om veilig drinkwater te produceren.

Er wordt gezegd dat de tijdelijke ontsluitingsweg 5 jaar blijft liggen. Staat dit vast of kan het langer worden?

- In de planning staat dat het werk in 5 jaar moet worden uitgevoerd. Een uitloop van de werkzaamheden is niet uit te sluiten. De overeenkomsten met de perceeleigenaren zijn voor 5 jaar. De vergunningaanvraag is ook voor vijf jaar.

Er is extra vraag naar drinkwater, ook door bouw van meer datacentra in de Wieringermeer. Hoe zit de toekomst eruit?

- De geplande uitbreiding WPJ is berekend om voldoende drinkwater te leveren in de komende 10 jaar. PWN maakt prognoses met hoe hoog de vraag naar schoon en veilig drinkwater na 2040 is. Tijdens de bouw van deze uitbreiding moet de levering van drinkwater gewoon doorgaan.
- De taak van PWN is voldoende en veilig drinkwater te maken voor de inwoners van Noord-Holland met uitzondering van gemeente Amsterdam, deze heeft haar eigen drinkwaterbedrijf.
- Als de provincie besluit om meer woningen te bouwen, is er automatisch meer capaciteit nodig. PWN onderzoekt op dit moment of er mogelijkheden zijn om ook elders in de provincie water te

zuiveren tot drinkwater. Ook wordt er onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de datacentra te koelen met iets anders dan drinkwater.

Waarom is er niet gekozen voor transport over water?

Zoals eerder toegelicht: vervoer over water brengt aanzienlijke extra kosten met zich mee en is logistiek erg ingewikkeld. Denk aan tijdelijke betoncentrales, een veerbootverbinding vanuit Enkhuizen voor 5 jaar, aanleg loswallen voor vrachtwagens en een tijdelijke opslag. PWN dient verantwoordelijk en zorgvuldig om te gaan met maatschappelijke gelden. Daarnaast zijn niet alle materialen via water aan te voeren, waardoor er nog steeds (vracht)verkeer door het dorp rijdt. Dat komt de verkeersveiligheid in het dorp niet ten goede. Verder is de vergunbaarheid bij de 'over water' varianten lastig en vraagt deze vergunningverlening (te) veel tijd. In die tijd moet PWN de voorzuivering al gerealiseerd hebben om voldoende drinkwater te blijven leveren op lange termijn.

De aanleg van de tijdelijke ontsluitingsweg is duur. Waarom wordt er niet gekozen voor een kwalitatief mindere weg? Dit is goedkoper, indirect ook voor de klanten van PWN.

PWN stelt twee eisen aan de tijdelijke weg:

- De weg moet breed genoeg zijn, zodat twee vrachtwagens elkaar kunnen passeren, zonder in de berm te raken.
- Geschikt voor vijf jaar gebruik zonder veel onderhoud. Tevens moet een opbouw van de weg gekozen die past bij het draagvermogen van de ondergrond en de transporten die over de weg gaan.

De tijdelijke weg wordt over vijf jaar verwijderd. Wordt er daarna dan gebruik gemaakt voor regulier transport naar WPJ en PSA via de bestaande haven of nieuw aan te leggen haven?

- Nee, dat ligt niet in de verwachting. Op dit moment wordt alle toelieferingen voor WPJ en PSA wat per schip aangevoerd kan worden, al per schip aangevoerd via de werkhaven. Er blijven altijd leveringen, die niet per schip kunnen worden vervoerd. Deze leveringen verlopen dan via de reguliere wegen (net zoals nu ook plaatsvindt).

Projecten als Life Water Source (LWS) en Klimaatbuffer en bouw nieuwe datacentra vergen ook veel verkeersbewegingen. Is het niet efficiënter een nieuwe extra haven aan te leggen?

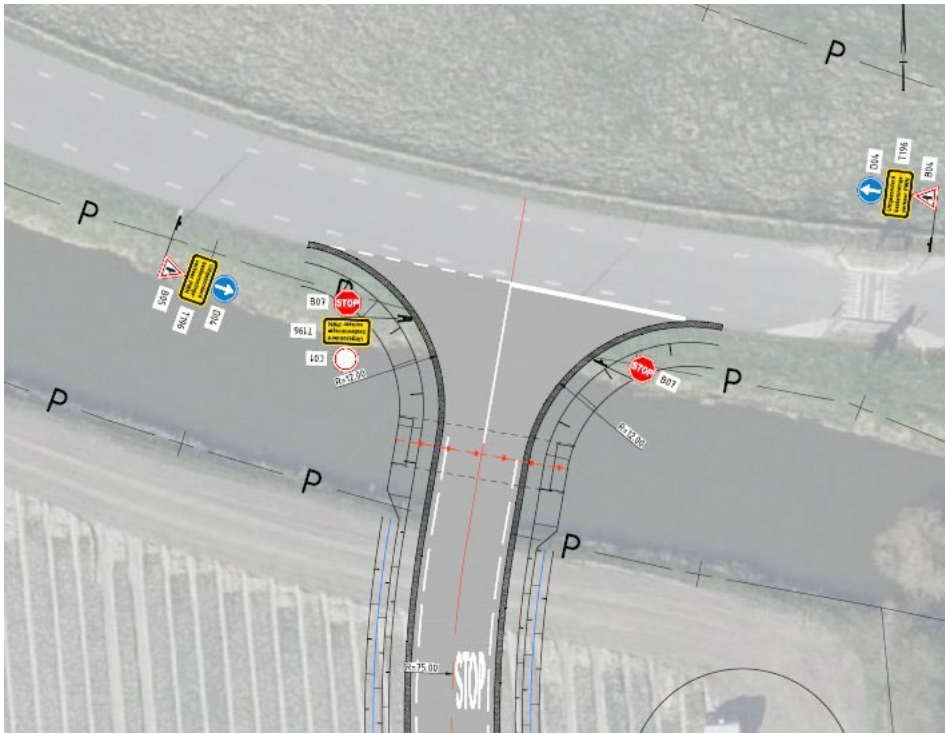
- Wij zijn als PWN niet gerelateerd aan verkeersbewegingen van datacentra. Voor LWS en Klimaatbuffer IJsselmeer ligt het niet in de verwachting dat daar veel verkeersbewegingen van komen.
- Het project LWS gaat waarschijnlijk éénmalig gebruik maken van een schip in de huidige werkhaven.
- PWN kan niet stilstaan. De vraag naar drinkwater stijgt. PWN heeft de verplichting om voldoende, schoon en veilig drinkwater te leveren. Het is niet mogelijk om 'even' een haven buiten het eigen terrein, gelegen in een Natura2000 gebied, te realiseren. Vergunningen, tijd, bestemmingsplan om een paar voorbeelden te noemen. Verder zijn er de andere eerder genoemde bezwaren waarom PWN niet kiest voor vervoer over water.

De tijdelijke weg ligt dwars door een groengebied gepland. Hoe breed wordt de tijdelijke ontsluitingsweg?

- Het asfaltprofiel van de weg is ongeveer 7 meter. De tijdelijke weg wordt geen openbare weg. De weg is alleen open voor bouwverkeer tussen 7.00 uur en 19.00 uur van maandag tot en met vrijdag. De maximale toegestane snelheid is 60 km per uur. De Rikkert is wel een openbare weg, waar onder andere ook fietsers gebruik van maken. Dat is geen optie onder andere vanwege de verkeersveiligheid (is eerder besproken).

Op de tekening is te zien dat er een bocht naar rechts gaat voor de vrachtwagens bij de aansluiting Veilingweg en Dijkweg. Waarom gaat er een bocht naar rechts en niet gewoon rechtdoor?

- In het voorontwerp is hier niet een bijzondere reden dat deze bocht er wel in zit, ook niet dat deze niet nodig is. PWN gaat dit met de verkeerskundige van de gemeente Enkhuizen opnemen.



Graag uitleg over de kosten van de bestaande werkhaven versus een nieuw te bouwen haven?

- De kosten voor een nieuw te bouwen haven in het Natura2000 gebied wat geen eigen terrein is, heeft PWN niet geraamd. De verwachting is dat de kosten meer dan 15 mEUR gaan kosten.

Wanneer is het idee voor het project Uitbreiding capaciteit WPJ ontstaan?

- In de periode 2015 – 2020 heeft PWN prognoses gedaan en tot de conclusie gekomen dat PWN zijn capaciteit moet uitbreiden.

Een aantal jaar geleden stond Dijkweg 14 te koop. Dit was een mooie plek geweest voor een nieuwe openbare weg naar het terrein van PWN. Waarom is dit perceel destijds niet aangeschaft door PWN?

- PWN heeft in eerste instantie niet de behoefte om gronden buiten haar productielocaties te kopen, voor bijvoorbeeld aanleg van wegen. PWN beschouwd zichzelf niet als wegbeheerder.

PWN gaat bouwen naast een Natura2000 gebied. Heeft PWN rekening te houden met stikstofberekeningen en de salderingsregeling?

- De vergunningaanvraag is in 2023 ingediend en in 2024 als ontwerpbesluit verleend door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord. PWN is in afwachting van het definitieve Besluit. Dit besluit is nog niet genomen, omdat in december 2024 een uitspraak is gedaan over de wijze waarop met stikstofdepositie moet worden omgegaan. De overheid is deze uitspraak nog aan het bestuderen om vast te stellen op welke situaties deze uitspraak van toepassing is en hoe hiermee moet worden omgegaan.

Rijden de vrachtwagens op diesel of elektrisch?

- PWN gaat ervan uit dat de vrachtwagens op diesel rijden.

Het geluid van elektrisch rijden is minder dan diesel rijden?

- Dat klopt. Helaas is omschakelen naar emissieloos rijden voor vrachtwagens ingewikkeld. Het grootschalig inzetten van elektrische vrachtwagens voor aanvoer van materieel en materiaal vraagt is een logistiek vraagstuk wat niet eenvoudig is om vorm te geven, gezien de grote diversiteit van leveranciers. Daarbij leidt dit tot een substantiële kostenverhoging, waarbij de maatschappelijke nut en noodzaak moet worden afgewogen om een dergelijk besluit te nemen.

Is er een ecologisch onderzoek uitgevoerd in het gebied van de tijdelijke ontsluitingsweg? Er zijn veel vogels aanwezig.

- Een ecologisch onderzoek maakt deel uit van de vergunningaanvraag. Er is een eerste studie reeds geweest, waarbij naar de aanwezigheid van soorten op de terreinen van de perceeleigenaren is gekeken versus de juridische bescherming van deze soorten.

Klopt het dat het gebied een stiltegebied is?

- Ja dat klopt. In de provinciale verordening staat dat een uitzondering kan worden gemaakt ten behoeve van drinkwaterproductie, hierdoor is de aanleg van een tijdelijke weg mogelijk.

Is het vanuit PWN gezien, niet goedkoper en groener, kijkend naar de toekomst om de huidige werkhaven uit te breiden? Hoe gaat PWN de ontsluiting van het terrein in de toekomst regelen?

- Zoals in andere antwoorden al aangegeven is het uitbreiden van de werkhaven een tijdrovend proces. Daarbij dient de nut en noodzaak goed onderbouwd worden, aangezien dit gelegen is natura 2000-gebied. Daarbij komt dat transport over water maar een deel van de behoefte van PWN voor reguliere leveringen kan afvangen. Voor het transport via wegen zijn de transporten voor de reguliere bedrijfsvoering niet buitenproportioneel en kan het huidig wegennet hier voldoende invulling aan geven. Gezien de wens vanuit de omgeving staat PWN positief tegenover een verkenning door beide gemeenten om tot een andere wijze van ontsluiting te komen, waarbij de gemeenten als initiatiefnemer en wegbeheerder gaan optreden.

Is PWN niet te laat gestart met de uitbreiding van de capaciteit en wat is de lange termijn visie van PWN met betrekking tot locatie Andijk?

Uitbreiding WPJ is een complex project, het vraagt tijd en zorgvuldigheid in afwegingen en handelen. Voor de langere termijn zullen er aanpassingen aan onze installaties blijven plaatsvinden, we zijn tenslotte een productielocatie waar onderhoud en vernieuwingen blijven plaatsvinden. Op dit moment zijn echter nog geen concreet deelbare plannen voor.

Waarom kunnen de materialen niet via de bestaande werkhaven worden aangevoerd?

In de presentatie is hier bij stil gestaan. Bij de aanvoer via de werkhaven moet rekening gehouden worden met:

- extra opslagcapaciteit op het terrein of daarbuiten, aangezien vrachten groter zijn dan per vrachtwagen;
- extra en andere installaties, zoals een mobiele betoncentrale, specifieke laad- en losvoorzieningen, die op het terrein geplaatst moet worden;
- een tijdelijke veerdienst voor 5 jaar en op een andere locatie een logistiek overslagpunt om alle vrachten die vanaf bedrijven komen die niet aan het water gelegen zijn te verzamelen en te transporteren naar de werkhaven;
- de reguliere bedrijfsvoering die doorgang dient te vinden.

Bovenstaand leidt daarbij tot fors hogere kosten, een complexe logistieke planning en niet tot een 100% reductie van verkeer door de kernen (bijvoorbeeld het personeel dat komt werken iedere dag). Gezien al deze aandachtspunten is gekozen voor een tijdelijke ontsluitingsweg.

Hoe gaat er geheid worden, hoeveel hinder is er te verwachten van de bouw van de installatie?

- Er gaat geheid worden met schroefpalen, niet met traditionele heiblokken. Dit paaltype heeft een fors minder bijdrage in geluids- en trillingshinder dan conventionele heipalen met bijbehorende heistelling.

Wat gaat de tijdelijke ontsluitingsweg betekenen voor de WOZ waarde van mijn woning?

- Voor eventuele waardevermindering van opstallen is de planschaderegeling in de Wet opgenomen. Belanghebbende kunnen op basis van het genomen besluit hier een beroep op doen, waarbij de geleden schade inzichtelijk gemaakt moet worden. Daarbij wordt bij het toekennen van eventuele schade rekening gehouden in hoeverre de schade aannemelijk is, maar ook of het om een tijdelijke of permanente wijziging gaat.

Sluiting

	Natascha bedankt alle aanwezigen voor hun komst en bijdrage en sluit de bijeenkomst om 18.45 uur.
--	---