



IJmuiden Ver Alpha

Werkplan Ontgrondingsvergunning IJmuiden Ver Alpha

WORK PLAN

TenneT Reference

-

Prysmian Reference

PPL19040-PM-LST-015-NW-DO

Project Reference

IJVA-DO-ENG-WPL-000013

Project Number

2023.00607

Document vrijgave status

Actie	Naam	Functie	Paraaf	Datum
Vrijgegeven door	██████	Project Director		02-12-2024
Gecontroleerd door	██████	T&I Manager	██████████████	02-12-2024
Opgemaakt door	████████	Permit manager	██████	02-12-2024

Document revision status

Rev.	Datum	Voorbereid	Controle	Vrijgave	Indiening
00.00	23-07-2024	■	■	■	Indienen voor Review Rijkswaterstaat (95% versie)
01.00	02-12-2024	■	■	■	Indienen ter goedkeuring

VOORWOORD

TenneT TSO heeft voor de uitvoering van de project Net op Zee IJmuiden Ver Alpha een vergunning verkregen op grond van de Ontgrondingenwet¹. De ontgrondingsvergunning is verleend voor het ontgronden van maximaal 48.000 m3 bodemmateriaal in het Veerse Meer². In de ontgrondingsvergunning is voorgeschreven dat er een werkplan ter goedkeuring aan de waterbeheerder moet worden voorgelegd³. De ontgroning (baggerwerk) mag pas starten wanneer het werkplan is goedgekeurd.

Het voorliggende werkplan omvat het vereiste werkplan ontgrondingswerkzaamheden. In overleg met Rijkswaterstaat is besloten om, naast het werkplan op basis van de watervergunningen (IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1)⁴, een apart werkplan voor de ontgrondingswerkzaamheden op te stellen. De belangrijkste reden hiervoor is dat het om twee verschillende wetgevingskaders gaat (Ontgrondingenwet en Waterwet). De werkzaamheden (baggerwerken) die in het voorliggende werkplan worden beschreven vormen echter ook onderdeel van het werkplan Waterwet.

Op basis van de voorschriften is er geen Scheepvaartverkeersmanagementplan benodigd. Dit plan (incl. verkeersmaatregelenplan) is, in overleg met het Verkeersloket van Rijkswaterstaat, wel opgesteld maar vormt geen onderdeel van het voorliggende werkplan. Het Scheepvaartverkeersmanagementplan en het Verkeersmaatregelenplan doorlopen een parallel goedkeuringstraject (via het Verkeersloket). Als onderdeel van het stakeholdermanagement worden in het voorliggende werkplan wel, conform voorschrift voor het werkplan ontgrondingswerkzaamheden, de maatregelen beschreven om hinder voor andere gebruikers van het betreffende gebied zo veel mogelijk te voorkomen.

De baggerwerkzaamheden leiden tot beperkte hinder voor (en beleving van hinder door) de omgeving. Voor TenneT, aannemer Prysmian Powerlink (PPL) en onderaannemer DEME (hierna: PPL-DEME) is het daarom vanzelfsprekend om de werkzaamheden af te stemmen met de relevante stakeholders gedurende de totstandkoming van dit werkplan. Met de betrokken omgevingspartijen is in de afgelopen periode bepaald welke maatregelen ten aanzien van hinderbeperking en omgevingsveiligheid nodig zijn om de hinder(beleving) van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Deze intensieve afstemming met de omgeving heeft de basis gevormd van het voorliggende werkplan en het bepalen van de maatregelen t.b.v. hinderbeperking en veiligheid. Bij deze willen we dan ook alle deelnemers aan het afstemmingsproces bedanken voor hun inbreng om de plannen te verbeteren en te komen tot een aanpak met zo min mogelijk hinder voor de omgeving. Het stakeholdermanagement krijgt een vervolg in de periode voorafgaand aan de start van de werkzaamheden en gedurende de uitvoering van de werkzaamheden. Onder andere door een proactieve communicatieaanpak om omgevingspartijen te informeren over de werkzaamheden en (hinderbeperkende) maatregelen.

Voor de werkzaamheden die, als onderdeel van IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1, op de Noordzee worden uitgevoerd én voor de moffen ter hoogte van de Veerse Gatdam, worden twee aparte werkplannen opgesteld (Werkplan Zeekabel IJmuiden Ver Alpha en werkplan zeekabel Nederwiek I). Ditzelfde geldt voor de passage van de Veerse Gatdam, ook voor deze werkzaamheden wordt een apart werkplan opgesteld (werkplan passage Veerse Gatdam). De genoemde werkplannen (Noordzee en Veerse Gatdam) worden op een later tijdstip ter goedkeuring aan de waterbeheerder aangeboden.

¹ Kenmerk: RWS-2023/5512 [ref. 1].

² De ontgrondingsvergunning is verleend voor de uitvoering van IJmuiden Ver Alpha. Echter, het baggerwerk volstaat ook voor de uitvoering van Nederwiek 1. In het vervolg van het werkplan wordt om die reden gesproken van baggerwerk t.b.v. beide projecten (IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1).

³ Voorschrift 7 [ref. 1].

⁴ Werkplan Zeekabel Veerse Meer – Alpha_N1 [ref. 2].

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	3
AFKORTINGEN	6
BEGRIPPEN	7
EXTERNE REFERENTIES	9
1 INLEIDING.....	10
1.1 IJMUIDEN VER ALPHA EN NEDERWIEK 1.....	10
1.2 RIJKSCOÖRDINATIEREGELING EN OMGEVINGSPROCES	11
1.3 UITVOERENDE AANNEMERS	11
1.4 RELEVANTE VOORSCHRIFTEN UIT DE ONTGRONDINGSVERGUNNING.....	12
1.5 LEESWIJZER.....	12
2 PLAN VAN AANPAK.....	14
2.1 WERKTERREINEN	14
2.1.1 Noordelijke aanlandingslocatie	14
2.1.2 Zuidelijke aanlandingslocatie.....	14
2.1.3 Veerse Meer.....	15
2.2 BAGGERWERKZAAMHEDEN	15
2.2.1 Constructie kofferdammen	16
2.2.2 Uitvoeren baggerwerken	17
2.3 AFRONDENDEWERKZAAMHEDEN.....	20
2.3.1 T-0, T-eindmeting (lodingen).....	20
2.3.2 Herstellen aanlandingslocaties.....	20
2.3.3 As-Built Survey (loding).....	21
2.4 PLANNING VAN DEWERKZAAMHEDEN	21
2.5 MATERIEEL.....	22
3 STAKEHOLDERMANAGEMENT	23
3.1 BESCHRIJVING OMGEVING	23
3.2 AFSTEMMING MET BELANGHEBBENDEN.....	24
3.2.1 Stakeholders	24
3.2.2 Communicatiedoelstelling	24
3.2.3 Stakeholdercommunicatie	25
3.3 MAATREGELEN TIJDENS DE UITVOERING	25
3.3.1 Mogelijke risicoscenario's.....	25
3.3.2 Hinderbeperkende maatregelen	26
3.3.3 Borging van maatregelen	27
3.4 PARTICIPATIE MET STAKEHOLDERS.....	27
3.4.1 Bevoegde gezagen	27
3.4.2 Visserij.....	30
3.4.3 Watersportvereniging	31
3.4.4 Vliegveld Midden-Zeeland.....	32
3.4.5 KNRM en lokale hulpdiensten	33
4 SCHEEPVAART MANAGEMENT.....	34
4.1 WET- EN REGELGEVING	34
4.2 SCHEEPVAARTVERKEERSMANAGEMENTPLAN (SVMP) EN VERKEERSMAATREGELENPLAN (VMP).....	34
4.2.1 Procesafspraken	34
4.2.2 Maatregelen en randvoorwaarden.....	34
4.3 RENOVATIEWERKZAAMHEDEN ZANDKREEKSLUIS	36
5 CALAMITEITEN	37

5.1	ONTPLOFBARE OORLOGSRESTEN (OO).....	37
5.1.1	<i>Veerse Meer</i>	37
5.1.2	<i>Zuidelijke aanlandingslocatie</i>	37
5.1.3	<i>Protocol toevalsvondsten</i>	37
5.2	SCHEEPSGEBONDEN CALAMITEITEN	38
5.3	ARCHEOLOGIE.....	39
6	BIJLAGES	40
	BIJLAGE A: VOORSCHRIFTEN ONTGRONDINGSVERGUNNING IJMUIDEN VER ALPHA	41
	BIJLAGE B: TEKENINGEN BAGGERWERKEN	45
	BIJLAGE C: INFORMATIEBLAD IN TE ZETTEN MATERIEEL	46
	BIJLAGE D: WATERBODEMONDERZOEK	47
	BIJLAGE E: GRONDBALANS	48
	BIJLAGE F: STORTVAK	49
	BIJLAGE G: TIJDELIJKE OPSLAGLOCATIES	50
	BIJLAGE H: MEMO VERTROEBELING TIJDELIJKE OPSLAGLOCATIES	51

AFKORTINGEN

Afkortingen	Betekenis	Nederlandse vertaling (indien nodig)
ALARP	As Low As Reasonably Practicable	Zo laag als redelijkerwijze uitvoerbaar is
FO	Fibre Optic	Glasvezel
HVDC	High Voltage Direct Current	Hoogspanning gelijkstroom
IJA	IJmuiden Ver Alpha	
IJVER	IJmuiden Ver	/
MDR	Metallic Direct Return	Retour
MFE	Mass Flow Excavation	-
NMRL	Non Mobile Reference Level	Niet mobiele zeebodem niveau
NW1	Nederwiek 1	/
PLJR	Pre Lay Jetting Run	-
PTR	Pre Trenching Run	-
ROV	Remotely Operated Vehicle	Op afstand bestuurbaar (onderwater) voertuig
RPL	Route Position List	Geplande kabelroute
UXO	UnExploded Ordnance	Ontplobbare oorlogsresten

BEGRIPPEN

As Built:	De door het project aangeleverde informatie die geldt als einde van de project fase uitvoering en als start van de operatie fase. Deze informatie bevat de relevante survey gegevens met betrekking tot het baggerwerk die voldoen aan de Ontgrondingsvergunning.
Begraafdiepte:	De begraafdiepte is het verschil in meters tussen de bovenkant van de minst diep begraven kabel van de zeekabel tot aan de ligging van de gemiddelde waterbodem boven de kabels. De gemiddelde waterbodem wordt bepaald op basis van de ligging van de waterbodem enkele meters aan weerszijden van de kabelroute
Gronddekking:	De gronddekking is het verschil in meters tussen de bovenkant van de minst diep begraven kabel van de zeekabel tot aan de ligging van de actuele waterbodem precies boven de kabels
Initiatiefnemer:	TenneT TSO B.V.
Installatieponton:	Het ponton ingericht met o.a. ankerlieren, waterpompen, aggregaten en de Vertical Injector
Installatiespread:	De combinatie van het gekoppelde installatieponton en kabelponton.
Kabelponton:	Het ponton waarop de kabels opgeslagen liggen. Dit ponton wordt tijdens het installeren van de kabels gekoppeld aan het installatieponton
Monitoringsfase:	Gedurende deze fase worden metingen verricht (surveys) waarmee de actuele ligging van het zeebed / van de waterbodem en van andere vormen van bescherming van de kabel wordt vastgesteld, waarmee de dikte van de gronddekking boven de kabel en de status van de andere vormen van bescherming van de kabel tijdens de beheer en onderhoudsfase kan worden vastgesteld en gerapporteerd.
Nul ("0") situatie:	De As Built gegevens worden als nulmeting voor de monitoringsfase gebruikt.
Operatie en Onderhoudsfase:	De fase waarin de netten op zee IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1 beschikbaar zijn voor bedrijfsvoering. Deze is gelijktijdig met de monitoringsfase.
Plan van Aanpak (PvA):	Een Plan van Aanpak beschrijft de te nemen mitigerende maatregelen dan wel onderhoudsacties welke ertoe moeten leiden te voldoen aan de criteria van de Ontgrondingsvergunning.
Pre-Trenching Run:	De passage van het installatieponton met de Vertical Injector in de bodem op de begraafdiepte zonder dat er kabels begraven worden. De Pre-Trenching Run dient om zeker te stellen dat de route tot op de boogde begraafdiepte vrij is van obstakels en om de bodem los te maken in voorbereiding op de kabelinstallatie. De Pre-trenching run wordt in de aanvraag van de vergunning "Pre Lay Jetting Run" (PLJR) genoemd
Project-/Installatiefase:	De fase waarin de zeekabels worden gelegd voordat deze aan de monitoring- en beheerfase wordt overgedragen.
Project:	Het onderdeel van netten op zee IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1 waarbij 525 kV DC export zeekabels worden aangelegd.
Route clearance:	Vrijmaken van het kabel traject of corridor van objecten.

Uitvoerende aannemer(s):	Prysmian Power Link acteert als hoofdaannemer voor het project. De kabelinstallatie in het Veerse Meer wordt door onderaannemer DEME Offshore uitgevoerd.
Vertical Injector:	Werktuig waarmee de kabels in de waterbodem worden begraven.
Zeekabels:	De in dit Project betreffende 525kV DC export zeekabels van de netten op zee IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1. Een zeekabel bestaat uit twee elektriciteitskabels (een plus en een min pool), een aardingskabel ("metallic return") en een glasvezelkabel. De zeekabels worden ook wel een transport- of hoogspanningskabels op zee genoemd.

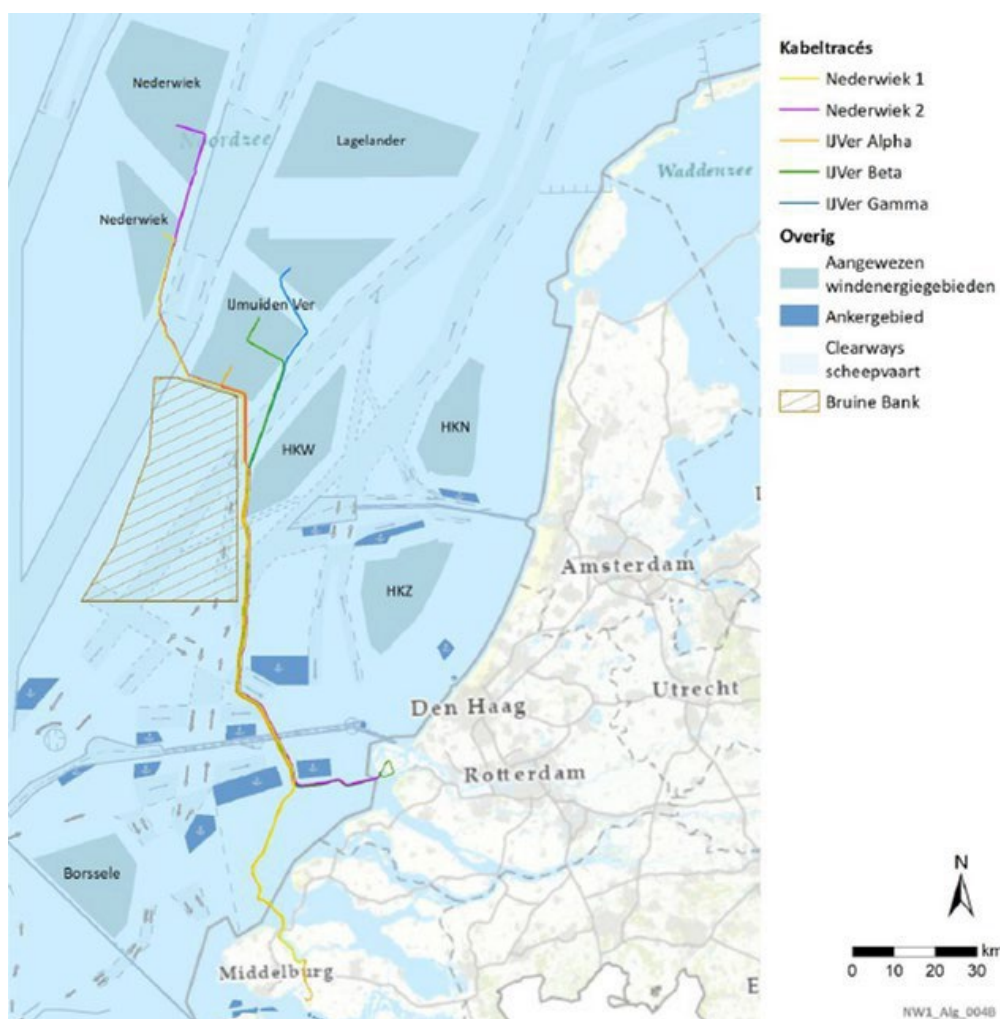
EXTERNE REFERENTIES

Ref Nr.	Document Nummer	Document Naam
[1]	RWS-2023/5512 zaaknummer RWSZ2022-00009694	Ontgrondingsvergunning t.b.v. het ontgronden van maximaal 48.000 m3 bodemmateriaal door TenneT TSO B.V. in het Veerse Meer.
[2]	IJVA-DO-ENG-WPL-00003	Werkplan Veerse Meer – Alpha_NW1.
[3]	D10002375:66	Arcadis (2020), Quicksan niet gesprongen explosieven Net op zee IJmuiden Ver Alpha.
[4]	20A024-01A	Periplus Archeomare (2021), Bureauonderzoek Net op zee IJmuiden Ver Alpha. Net op zee IJmuiden Ver Alpha MER fase 2 – Bijlage X-A Bureauonderzoek archeologie op zee en het Veerse Meer.
[5]	22A027-01	Periplus Archeomare (2023), Net op zee Nederwiek 1, archeologisch bureauonderzoek.
[6]	D10024697:85	Arcadis (2023), Bureauonderzoek Archeologie op land Net op zee Nederwiek 1.

1 INLEIDING

1.1 IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1

TenneT is aangewezen als netbeheerder voor het elektriciteitsnet op zee en realiseert in die hoedanigheid de netaansluitingen voor de windparken op zee in de windenergiegebieden IJmuiden Ver en Nederwiek. Voor beide windparken worden drie gelijkstroomverbindingen van 2 gigawatt aangebracht. Vanaf het aansluitpunt op zee (platform) wordt een hoogspanningsverbinding aangelegd die aansluit op het landelijke hoogspanningsnet. Van de in totaal 6 verbindingen (3 voor IJmuiden Ver en 3 voor Nederwiek) worden er twee in Borssele op het landelijke hoogspanningsnet aangesloten: IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1 (figuur 1-1). PPL-DEME installeert, in opdracht van TenneT, beide hoogspanningsverbindingen op de Noordzee en het Veerse Meer.



Figuur 1-1 - Route IJmuiden Ver Alpha en IJmuiden Ver NW1

Om de kabels op het Veerse Meer te kunnen installeren wordt een installatieponton en een kabelponton ingezet. De hoogspanningskabels worden zoveel mogelijk in de diepere delen van het Veerse Meer aangebracht, waardoor het benodigde baggerwerk zoveel mogelijk wordt beperkt. Ter hoogte van de noordelijke aanlanding (Veerse Gatdam) en de zuidelijke aanlanding (De Piet) bevinden zich echter ondieptes. Om met de pontons te kunnen passeren moeten deze

worden verwijderd (weggebaggerd). Verder worden ter hoogte van de noordelijke aanlandingslocatie twee⁵ beginputten gebaggerd voor de verticale injector. Deze beginput is nodig om de verticale injector op de juiste diepte te laten beginnen, direct aansluitend op de kofferdammen. Binnen de kofferdammen worden de kabels aan land gebracht (en op de juiste diepte begraven). Ter hoogte van de zuidelijke aanlanding worden twee eindputten gebaggerd, waarin de injector op de juiste diepte eindigt. De eindputten zijn nodig, omdat installatieponton niet tot in de kofferdammen kan komen. De eindputten worden direct aansluitend op de uiteinden van kofferdammen gebaggerd. Net als bij de noordelijke aanlanding worden de kofferdammen aangebracht om de kabels aan land te brengen en op de juiste diepte te begraven. Voor de ruimtelijke afbakening: het voorliggende werkplan Ontgrondingsvergunning omvat alle baggerwerken ter hoogte van de noordelijke en zuidelijke aanlandingslocaties op het Veerse Meer.

1.2 Rijkscoördinatieregeling en omgevingsproces

Het benodigde goedkeuringsbesluit op het voorliggende werkplan valt, net als de ontgrondingsvergunning, onder de Rijkscoördinatieregeling⁶. Dit betekent dat er voor het werkplan eerst een ontwerp-goedkeuringsbesluit volgt. Eenieder mag hier zijn of haar zienswijze op indienen. Vervolgens wordt, met inachtneming van eventueel ingekomen zienswijzen, het goedkeuringsbesluit genomen. Tegen dit besluit staat beroep open bij de Raad van State (Afdeling Bestuursrechtspraak). In de planning van de werkzaamheden is rekening gehouden met de te volgen procedure. De uitvoeringsperiode in het Veerse Meer start op 1 september 2025, zodat voor start van de uitvoering de gehele procedure doorlopen kan worden (bij geen ingediende beroepen).

De baggerwerkzaamheden (inclusief voorbereidende activiteiten) in het Veerse Meer kunnen tot beperkte hinder (beleving) leiden voor de omgeving. Om te komen tot een plan van aanpak voor de werkzaamheden heeft in de periode maart tot en met juli 2024 afstemming plaatsgevonden met de verschillende omgevingspartijen. TenneT en PPL-DEME hebben met de grondeigenaren en -gebruikers, beheerders, Rijkswaterstaat, gemeente Noord-Beveland, gemeente Middelburg, Gemeente Veere waterschap Scheldestromen, Staatsbosbeheer en nood- en hulpdiensten verschillende overleggen en bijeenkomsten gehouden. Tijdens deze overleggen en bijeenkomsten is opgehaald wat de gevoeligheden in de omgeving zijn en wat de omgeving belangrijk vindt om rekening mee te houden tijdens de werkzaamheden en de transporten die nodig zijn van en naar de werkerreinen. De intensieve afstemming met de omgeving heeft, samen met eerdere ervaringen tijdens voorgaande fases van beide projecten, de basis gevormd voor de maatregelen in het kader van hinderbeperking en veiligheid zoals beschreven in het voorliggende werkplan. Door de daadwerkelijke aanpak van de werkzaamheden en de hinderbeperking samen met de omgeving in te vullen, is onze verwachting dat de aanpak de goedkeuring heeft van alle partijen.

1.3 Uitvoerende aannemers

Aannemer PPL is door initiatiefnemer en vergunninghouder TenneT aangewezen als aannemer voor het realiseren van de hoogspanningsverbindingen IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1 in het Veerse Meer, DEME is, als onderaannemer van PPL, ingeschakeld om het Veerse Meer-deel van het project uit te voeren.

- Prysmian PowerLink (PPL)

PPL acteert als de hoofdaannemer ("Aannemer") voor het project. Prysmian is een Italiaans bedrijf, opgericht in 1879 in Milaan en gespecialiseerd in het fabriceren van met name stroomkabels. Het bedrijf is daarin, gemeten naar omzet, de grootste producent ter wereld. Prysmian Powerlink is het onderdeel gespecialiseerd in het fabriceren en installeren van zeekabels.

⁵ Voor IJmuiden Ver Alpha als Nederwiek 1 worden aparte begin- en eindputten gebaggerd. Beide zijn onderdeel van het voorliggende werkplan.

⁶ Een nadere toelichting op de rijkscoördinatieregeling is te vinden op: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/bureau-energieprojecten/rcr>.

- DEME Group (DEME)

DEME is, als onderaannemer van PPL, ingeschakeld om de hoogspanningsverbindingen in het Veerse Meer aan te leggen. Hiertoe behoren ook de bijbehorende voorbereidende activiteiten als het aanbrengen van de kofferdammen ter hoogte van de aanlandingslocaties en het voorbereidende baggerwerk. DEME is een wereldwijd actieve groep van bedrijven die gespecialiseerd is op het vlak van baggeren, landwinning, haveninfrastructuur en de aanleg van offshore windparken. Daarmee is het bedrijf één van de voorlopers in de energietransitie naar duurzame energie.

1.4 Relevante voorschriften uit de ontgrondingsvergunning

De relevante voorschriften uit de ontgrondingsvergunning zijn in onderstaande tabel weergegeven (tabel 1-1).

In tabel 1-1 zijn de voorschriften opgenomen die directe eisen stellen aan de inhoud van het voorliggende werkplan. In de Ontgrondingsvergunning zijn echter meer voorschriften opgenomen die invloed hebben op de ontgrondingswerkzaamheden in het Veerse Meer. Deze overige voorschriften, inclusief bijbehorende verificatie, zijn opgenomen in Bijlage A.

Tabel 1-1 Overzicht voorschriften aan werkplan ontgrondingswerkzaamheden Veerse Meer

Ontgrondingsvergunning	Eistekst	Beschreven in
Voorschrift 7.1	De wijze van het uitvoeren van de ontgrondingswerkzaamheden in het Veerse Meer voor de aanleg van de kabelverbinding moet door vergunninghouder in een werkplan worden vastgelegd en minimaal acht weken voor aanvang van de werkzaamheden schriftelijk aan de waterbeheerder worden aangeleverd. Met de werkzaamheden mag pas worden begonnen nadat het werkplan is aangeleverd.	Voorliggend werkplan.
Voorschrift 7.2	Het werkplan zoals bedoeld in lid 1 dient minimaal de volgende onderdelen te bevatten: a. detailtekeningen van het werk, inclusief geografische ligging en de hoeveelheid te ontgronden kuub per locatie; b. plan van aanpak, inclusief de wijze van ontgroning, bestemming van de baggerspecie en opgave van het in te zetten materieel; c. een detailplanning van de werkzaamheden; d. een veiligheids- en calamiteitenplan waarin onder meer de te nemen verkeersmaatregelen en mogelijke verkeersbegeleiding worden opgenomen, evenals de nautische markering van werkmaterieel en werklocaties; e. maatregelen om hinder voor andere gebruikers van het betreffende gebied te voorkomen.	a. Bijlage B (locatie) i.c.m. Bijlage E (grondbalans) b. Hoofdstuk 2 – plan van aanpak c. Paragraaf 2.4 d. Hoofdstuk 4 Scheepvaartmanagement + hoofdstuk 5.2 Scheepsgebonden calamiteiten e. Hoofdstuk 3 – Stakeholdermanagement + Hoofdstuk 4 Scheepvaartmanagement

1.5 Leeswijzer

Zoals hierboven is beschreven wordt in de komende hoofdstukken van dit werkplan invulling gegeven aan de baggerwerken voor IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1 op het Veerse Meer. Hierbij wordt aandacht besteed aan zowel de technische beschrijving als de maatregelen voor hinderbeperking en veiligheid-preventie.

In hoofdstuk 2 wordt de gekozen werkwijze behandeld. Hierbij is er aandacht voor de aan- en afvoerroutes, werk- en opslagterreinen en wordt het in te zetten materieel beschreven. Ook wordt de ecologische belasting van de werkzaamheden op het Veerse Meer en omgeving beschreven.

Vervolgens wordt het stakeholdermanagement in hoofdstuk 3 beschreven. Na een beschrijving van de omgeving, stakeholders en mogelijk hinderschenario's worden de hinderbeperkende maatregelen toegelicht. Dit hoofdstuk sluit af met een overzicht van de gevoerde participatie-activiteiten met stakeholders gedurende de afgelopen maanden.

Hoofdstuk 4 gaat dan vervolgens over maatregelen omtrent scheepvaartmanagement en zoomt in op de hinderklasse die van kracht is tijdens de verschillende werkzaamheden en de te nemen maatregelen.

Tot slot wordt in hoofdstuk 5 aandacht besteed aan mogelijke calamiteiten en de preventieve en corrigerende maatregelen die genomen worden.

2 PLAN VAN AANPAK

In dit hoofdstuk wordt een kader geschetst waarbinnen de baggerwerken voor de projecten IJmuiden Ver Alpha & Nederwiek 1 uitgevoerd worden. De werkzaamheden op en rondom het Veerse Meer worden in overeenstemming met dit werkplan uitgevoerd en gewaarborgd middels het DEME-kwaliteitssysteem. Het kader ligt daarmee vast en eventuele optimalisaties in de exacte uitvoeringsmethodiek ten opzichte van de ontgrondingsvergunning en dit werkplan worden ter goedkeuring aan Rijkswaterstaat voorgelegd.

In het voorliggende hoofdstuk is een chronologische volgorde aangehouden bij de beschrijving van de werkzaamheden. Om te beginnen wordt ingegaan op de inrichting van de werkterreinen en de daarbij behorende aan- en afvoerroutes (2.1). Vervolgens worden de baggerwerkzaamheden beschreven (2.2). Na de baggerwerkzaamheden volgen de afrondende werkzaamheden (2.3). In paragraaf 2.4 wordt de planning van deze baggerwerken beschreven en wordt de relatie tot de overige werkzaamheden binnen dit project behandeld. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een opgave van het in te zetten materieel (2.5) en een beschrijving van ecologische maatregelen (2.6).

2.1 Werkterreinen

Om de werkzaamheden op het Veerse Meer (inclusief aanlandingen aan de noord- en zuidzijde) uit te kunnen voeren worden er op het land twee werkterreinen ingericht: de noordelijke aanlandingslocatie en de zuidelijke aanlandingslocatie. De overige werkzaamheden worden op het Veerse Meer zelf uitgevoerd. In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van beide werkterreinen en het Veerse Meer zelf. Hierbij wordt eerst ingegaan op de noordelijke aanlandingslocatie (2.1.1) en vervolgens op de zuidelijke aanlandingslocatie (2.1.2). De paragraaf wordt afgesloten met een korte beschrijving van de aanvoerroutes van het werkmaterieel (2.1.3).

2.1.1 Noordelijke aanlandingslocatie

Ten zuiden van de Veerse Gatdam, aan de oostzijde van het Veerse Meer, wordt de noordelijke aanlandingslocatie ingericht. Op deze locatie worden ook de gestuurde boringen onder de Veerse Gatdam uitgevoerd, deze werkzaamheden vormen echter geen onderdeel van het voorliggende werkplan⁷. Uitgangspunt is dat de gestuurde boringen uitgevoerd zijn wanneer begonnen wordt met de werkzaamheden voor de aanlanding. Dit betekent dat het werkterrein, inclusief amfibieënschermen, voor een gedeelte reeds is ingericht wanneer met de werkzaamheden voor de aanlanding wordt begonnen.

Om de noordelijke aanlanding te kunnen maken en de kabels op de juiste diepte te begraven worden er vanaf het land, tot in het Veerse Meer, kofferdammen aangebracht. Nabij en tussen deze kofferdammen moet voor het installatiematerieel de bodem op diepte worden gebracht. In bijlage B1 is een overzicht opgenomen van de waterbodemoogte ter plaatse van de noordelijke aanlandingslocatie.

2.1.2 Zuidelijke aanlandingslocatie

Aan de zuidzijde van het Veerse Meer, ter hoogte van De Piet, wordt de zuidelijke aanlandingslocatie ingericht. Op deze locatie komen de kabels aan land en worden ze aangesloten op het landkabeltracé. Net als bij de noordelijke aanlandingslocatie worden ter hoogte van zuidelijke aanlandingslocatie ook kofferdammen aangebracht om de kabels aan land te kunnen brengen en op de juiste diepte te begraven.

Om de zuidelijke aanlanding te kunnen maken en de kabels op de juiste diepte te begraven worden er vanaf het land, tot in het Veerse Meer, kofferdammen aangebracht. Nabij en tussen deze kofferdammen moet voor het installatiematerieel de bodem op diepte worden gebracht. In bijlage B2 is een overzicht opgenomen van de waterbodemoogte ter plaatse van de zuidelijke aanlandingslocatie.

⁷ Verwezen wordt naar het Werkplan passage Veerse Gatdam. Dit werkplan volgt een separate procedure.

2.1.3 Veerse Meer

Voor de aanvoer van het drijvende materieel zijn twee routes beschikbaar: via de oostzijde (Zandkreeksluis) of via de zuidzijde (kanaal door Walcheren) (figuur 2-1). Het in te zetten, drijvend materieel, wordt via één van beide routes aangevoerd. Welke route gekozen wordt, is onder andere afhankelijk van de beschikbaarheid van de Zandkreeksluis (zie paragraaf 4.3). De afmetingen van het materieel zijn afgestemd op de maximale breedte en lengte van de sluis (sluizen) die gepasseerd moeten worden. Hiermee kan het benodigde materieel de werklocaties bereiken.



Figuur 2-1 - Aanvoer- en transportroute Veerse Meer

2.2 Baggerwerkzaamheden

Voorafgaand aan het daadwerkelijk installeren van de kabels zijn er enkele voorbereidende werkzaamheden nodig om de installatiewerken zo vlot mogelijk te laten verlopen. Zo worden de routes vrijgemaakt van obstakels, ontplofbare oorlogsresten en andere objecten die het kabelleggen kunnen bemoeilijken. Verder worden de oevers aan de Noord- en Zuidzijde van het Meer voorbereid om er de kabels aan land te trekken. Ook worden er baggerwerken uitgevoerd om ter hoogte van de aanlandingslocaties voldoende diepgang voor het installatiepontoon te creëren én om een start- en eindputten voor de Vertical Injector te maken. Zie hiertoe ook de planning in paragraaf 2.4. De baggerwerkzaamheden worden in de komende paragrafen verder uitgewerkt. De overige genoemde werkzaamheden hebben geen betrekking op de ontgroning en zijn derhalve enkel beschreven in het werkplan op basis van de watervergunningen (IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1)⁸.

⁸ Werkplan Zeekabel Veerse Meer – Alpha_N1 [ref. 2].

2.2.1 Constructie kofferdammen

Zowel aan de noord- als de zuidzijde van het Veerse Meer worden ter hoogte van de locaties waar de kabels het 'vaste' land bereiken (aanlandingslocaties) tijdelijke hulpconstructies (kofferdammen) geïnstalleerd om de zeekabels op de minimaal vereiste diepte (incl. gronddekking) te krijgen. Om deze tijdelijke kofferdammen (zie figuur 2-2), bestaande uit damwandplanken en stalen balkconstructies, te installeren wordt begonnen met de erosiebescherming op de oever van het Veerse Meer te verwijderen met behulp van een hydraulische graafmachine. De oeverbescherming, bestaande uit kleine stenen, wordt tijdelijk opgeslagen op het werkterrein om na het project teruggebracht te worden.

Het kofferdamconcept voor noord en zuid bestaat uit 2 parallelle wanden gemaakt uit damwandplanken en in de lengterichting daartussen een stalen balkconstructie (gordingen). Om de damwanden voldoende van elkaar te houden tijdens de gehele realisatiefase worden er tussen de gordingen stalen 'stempels' geplaatst. Voor de hulpconstructies wordt er tijdelijk een verhoogde weg/dam (causeway) aangelegd vanaf de oever tot in het Veerse Meer zodat de rupskraan, graafmachine en funderingsmachine alle plekken kunnen bereiken om de werkzaamheden uit te voeren. Op de tijdelijke dam worden draglineschotten gelegd voor veilig en efficiënt transport en installatie van de hulpconstructies.

Het uitgraven van de kofferdammen tot net onder het nieuwe kabelniveau gebeurt vanaf de dam met behulp van een hydraulische graafmachine met verticale verlenging en grijper. Het afgegraven materiaal is, conform de uitgevoerde waterbodemonderzoeken, geschikt voor hergebruik en wordt visueel gecontroleerd op verontreiniging. Voor de matig verontreinigde toplaag (verspreidbaar in zout oppervlaktewater) geldt dat deze wordt afgevoerd naar een aangewezen stortvak (V06). Indien er, in afwijking van het waterbodemonderzoek, verontreiniging wordt vastgesteld, wordt het afgevoerd naar een erkend verwerker. Wanneer er geen verontreiniging aanwezig is, dan wordt het tijdelijk binnen de begrenzing van het werkterrein opgeslagen om later te worden gebruikt als opvulmateriaal na de kabelinstallatie. Wanneer het uitkomende zand verontreinigd is, dan wordt er schoon zand aangevoerd.

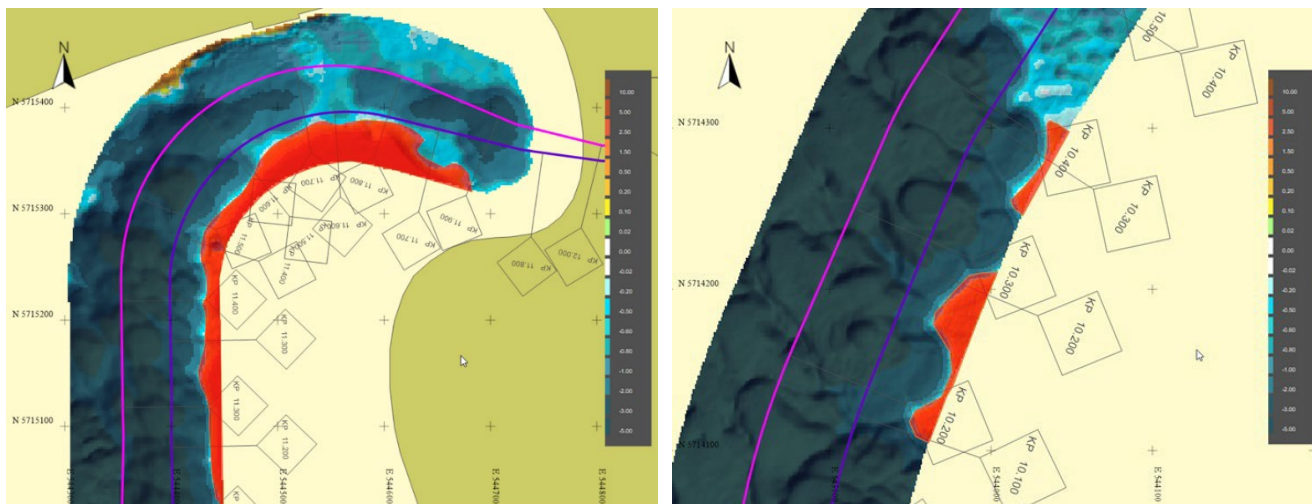


Figuur 2-2 Kofferdam Veerse Meer Noord en Zuid

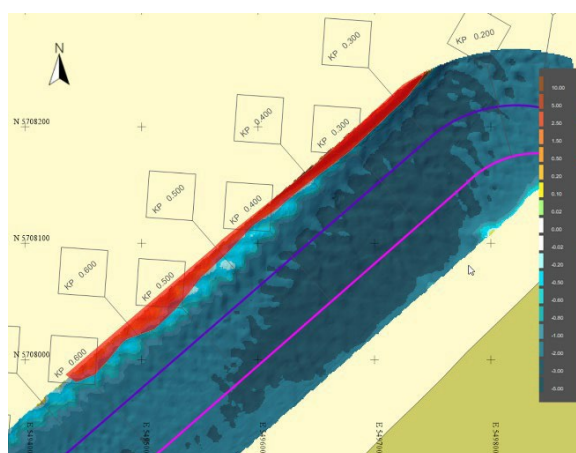
Na afronding van de kabelinstallatie worden de uitgegraven gebieden binnen de kofferdammen aangevuld met een zandlaag van minimaal 3 meter. Dit houdt in dat eventueel verwijderd ander materiaal vervangen wordt door zand. Deze maatregel dient ter bescherming van de kabel tegen mogelijke schade door het gebruik van spudpalen, bijvoorbeeld tijdens het onderhoud aan de oeverbescherming.

2.2.2 Uitvoeren baggerwerken

Om voldoende diepgang te garanderen voor het installatiematerieel, en om de kabels op de geplande route te kunnen installeren, worden er baggerwerkzaamheden uitgevoerd. Deze baggerwerken concentreren zich ter hoogte van beide aanlandingslocaties (figuur 2-3 en 2-4)⁹.



Figuur 2-3 - Baggerlocaties aanlanding locatie noord (gearceerd in rood)



Figuur 2-4 - Baggerlocatie aanlanding locatie zuid (gearceerd in rood)

Naast het baggerwerk ter hoogte van beide aanlandingslocaties, zijn er op de route enkele kleine verondiepingen aanwezig, deze wordt verwijderd zodat het installatiematerieel de kabel op de juiste wijze kan installeren¹⁰. Het baggerwerk voor voldoende diepgang van het installatiepontoon omvat ca. 21.130 m³.¹¹

Behalve het baggeren van bovengenoemde zones, die de toegang voor het installatiemateriaal mogelijk maken, wordt er een verdieping gemaakt ter hoogte van de noordelijke- en zuidelijke aanlanding (start- en eindpunt) zodat de "Vertical Injector" op de juiste diepte met de installatie van de kabels kan beginnen en eindigen. Voor deze start- en eindputten is ca. 24.770 m³ baggerwerk benodigd. In totaal wordt er aldus ca. 45.900 m³ gebaggerd (21.130 m³ + 24.770 m³).

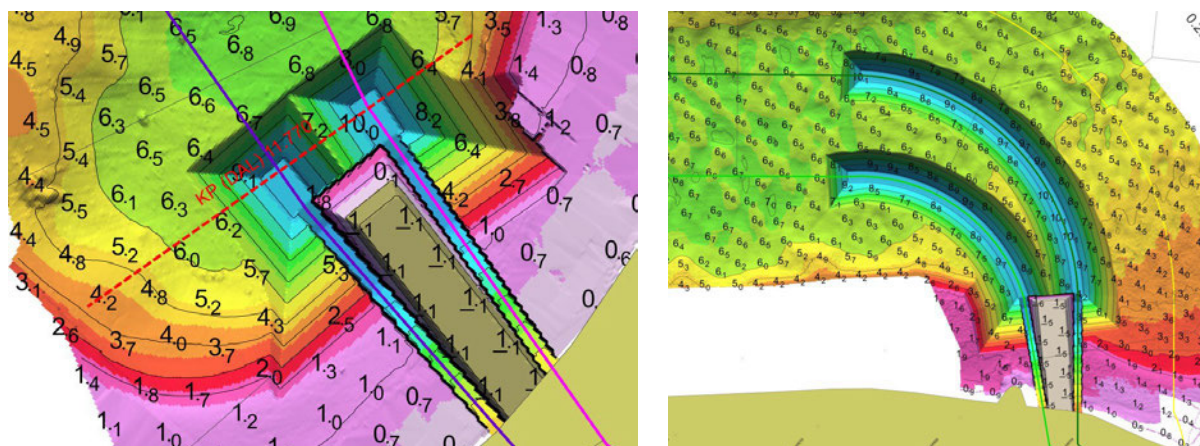
⁹ De precieze locaties van de baggerwerken zijn aangegeven op de detailtekeningen die als bijlage B aan het werkplan zijn toegevoegd.

¹⁰ De precieze locaties van de baggerwerken op de route zijn aangegeven op de detailtekeningen die als bijlage B aan het werkplan zijn toegevoegd.

¹¹ Zie bijlage B3 waarin de baggerhoeveelheid per locatie is afgebeeld.

Ter hoogte van de noordelijke aanlanding worden twee zogenaamde startputten gebaggerd. Deze startputten (één voor IJmuiden Ver Alpha en één voor Nederwiek 1) worden tot op het juiste niveau ontgraven en zorgen ervoor dat de Vertical Injector op de vereiste diepte kan beginnen aan het installeren van de kabels (figuur 2-5).

Ter hoogte van de zuidelijke aanlanding worden eindputten gebaggerd waarin de Vertical Injector uitkomt aan het einde van de installatie. Deze eindputten worden tot het juiste niveau ontgraven en zorgen ervoor dat de kabel op de vereiste diepte wordt geïnstalleerd in het gebied waar de Vertical Injector niet kan komen (figuur 2-5). De putten worden tijdelijk gebaggerd. Na het leggen van de kabels worden de gebaggerde start- en eindputten opgevuld met zand zodat de kabel die op de juiste diepte is gelegd ook voldoende gronddekking heeft.



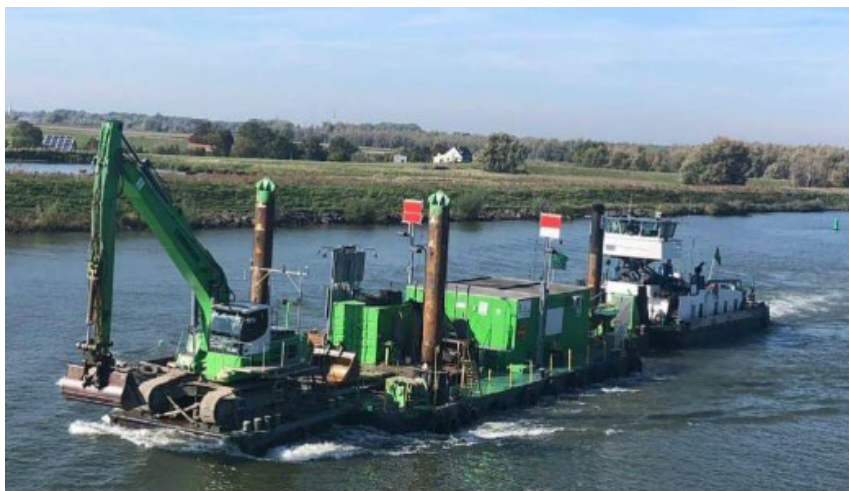
Figuur 2-5 - Baggerwerken start- en eindputten noord (links) en zuid (rechts)

Behalve het baggerwerk wat nu voorzien is, kan er mogelijk aanvullend baggerwerk benodigd zijn op basis van de inpeiling die in 2026 ter voorbereiding op de kabelinstallatie wordt uitgevoerd. Wanneer er bijvoorbeeld door derden materiaal wordt aangebracht/gestort op de route, dan moet dit mogelijk verwijderd worden om de kabels te installeren. Mocht er aanvullend baggerwerk noodzakelijk zijn, dan dient de aannemer hiervoor een schriftelijk en onderbouwd verzoek in bij de waterbeheerder. Pas na goedkeuring van de waterbeheerder, wordt het baggerwerk vervolgens uitgevoerd.

In te zetten materieel

Het kraanpontoon VW47 (of vergelijkbaar kraanpontoon/schip)¹² voert voorafgaand aan de kabelinstallatiewerkzaamheden het baggerwerk in het Veerse Meer uit. Het kraanpontoon wordt door middel van spudpalen in positie gehouden. Het baggerwerk wordt uitgevoerd met behulp van een hydraulische graafmachine op het kraanpontoon (zie figuur 2-6). Het kraanschip wordt, indien noodzakelijk, ook ingezet bij het nivelleren van de start- en eindputten na het terugstorten van het zand.

¹² Het informatieblad van VW47 is als bijlage C aan het werkplan toegevoegd.



Figuur 2-6 - Voorbeeld kraanpontoon (baggerpontoon)

Voor het vervoeren en storten van de baggerspecie in het Veerse Meer worden splijtbakken ingezet. Het waterbodemonderzoek waarin de kwaliteit van het te baggeren materiaal is vastgesteld, is als bijlage D aan het werkplan toegevoegd.

De omgang met het vrijkomende materiaal is uiteengezet in een grondbalans. Deze is als bijlage E aan het werkplan toegevoegd. Het vrijgekomen materiaal wordt als volgt verwerkt:

- Een klein deel van het materiaal bestaat uit slib en wordt afgevoerd naar stortvak Kamperland (V06, bijlage F en Figuur 2-7). Voor de verspreiding van het slib wordt t.z.t. een melding in het kader van het Bal (Besluit activiteiten leefomgeving) gedaan.
- Een deel van het materiaal wordt gebruikt voor de bouw van de verhoogde weg/dam (causeway) die benodigd is voor de constructie van de kofferdammen. Voor de toepassing van het materiaal wordt t.z.t. de benodigde Bal-melding gedaan.
- Een deel van het materiaal wordt in de vooraf bepaalde locaties opgeslagen als zijnde tijdelijke uitname. Voor zowel de noordelijke als zuidelijke zijde van het meer is er een locatie voorzien zoals aangegeven in bijlage G. Om vermenging van het zand met de lokaal aanwezige sliblaag te voorkomen wordt eerst een laag zand strooiend aangebracht. Nadat er een laag is aangebracht (ca. 0,5 meter) wordt het overige zand hierop gestort¹³. Voor de tijdelijke opslaglocaties worden t.z.t. de benodigde meldingen gedaan (Bal).
- Een deel van het materiaal op de tijdelijke opslaglocaties wordt na afloop van de kabelinstallatie gebruikt voor het aanvullen van de start- en eindputten. Er wordt een laag van ca. 0,5 meter achtergelaten, zodat er bij het baggerwerk geen slib meekomt.
- Het overblijvende materiaal is direct na de ontgraving (in 2025) beschikbaar om gebruikt te worden voor andere toepassingen. Na het afbreken van de verhoogde weg/dam (in 2027) komt dat betreffende materiaal ook vrij voor andere toepassingen. Op het moment van schrijven wordt in samenspraak met de convenantpartners en de waterbeheerder naar toepassingsmogelijkheden gezocht. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan natuurontwikkeling (door verondiepingen aan te brengen). De uiteindelijke toepassing dient goedgekeurd te worden door de waterbeheerder, o.a. door het verlenen van de hiervoor benodigde vergunningen en meldingen. Dit vergunningenproces loopt parallel aan de procedure voor het voorliggende werkplan. In het goedkeuringsbesluit voor het werkplan wordt hiertoe door de waterbeheerder een voorschrift opgenomen.

¹³ Het effect van het strooiend aanbrengen van de eerste zandlaag is nader onderzocht in de memo die als bijlage H aan het werkplan is toegevoegd.



Figuur 2-7 - Overzicht beschikbare stortvakken op het Veerse Meer

2.3 Afrondende werkzaamheden

2.3.1 T-0, T-eindmeting (lodingen)

Voor start van de werkzaamheden wordt een T-0 meting (loding) uitgevoerd in overleg met de objectdeskundige (Rijkswaterstaat) ter plaatse. Voor dit werkplan betreft het specifiek het werkgebied op de beide oevers van het Veerse Meer (beide aanlandingszones) en de baggerlocaties. Deze meting wordt gedocumenteerd en vervolgens overlegd aan de waterbeheerder. Mocht uit deze meting een kabel, leiding of ander voorwerp naar voren komen die niet op de hydrografische kaart is aangegeven, dan wordt de waterbeheerder hiervan onmiddellijk op de hoogte gebracht door het verstrekken van de X-, Y- en Z-coördinaten.

Op gelijke wijze wordt na het voltooien van de (afroondende) werkzaamheden ook een T-eind meting uitgevoerd. Deze wordt ook overlegd aan de waterbeheerder waarna eventuele restschades ten gevolge van de werkzaamheden in overleg hersteld worden (2.3.3).

2.3.2 Herstellen aanlandingslocaties

Na het afronden van de kabelinstallatie worden de kofferdammen aan zowel noord- als zuidzijde van het meer verwijderd om de aanlandingen zo te herstellen naar de initiële situatie van vóór de installatiewerken. Hiertoe worden de kofferdammen opgevuld met zand, zodat de vereiste gronddekking en begraafdiepte van de kabels wordt bereikt. Daarna worden de damwanden trillend getrokken door een funderingskraan vanaf de verhoogde/tijdelijke (bouw)weg en worden de damwandplanken en staalconstructies (zoals gordingen en stempels) weer afgevoerd. Tenslotte wordt de oeverbescherming in de oorspronkelijke staat hersteld.

Wanneer de aanlandingszones (inclusief oevers) volledig zijn hersteld, wordt de noordelijke werklocatie klaargemaakt voor de werkzaamheden aan de zeekabels (Noordzee). Deze werkzaamheden worden in aparte werkplannen (werkplan zeekabel IJmuiden Ver Alpha en werkplan zeekabel Nederwiek 1) beschreven.

Voor de zuidelijke werklocatie geldt dat het terrein wordt hersteld nadat de hoogspanningskabels op het landgedeelte zijn aangesloten. Dit alles wordt uitgevoerd in overeenstemming met gemaakte afspraken met eigenaren en beheerders.

Alle herstelwerkzaamheden worden zo spoedig mogelijk na afronding van alle installatiewerkzaamheden uitgevoerd.

2.3.3 As-Built Survey (loding)

Binnen vier weken na afloop van de ontgroningenwerkzaamheden wordt aan de waterbeheerder een opgave te verstrekt van de ontgrondde hoeveelheid bodemmateriaal. Voor deze survey wordt gebruik gemaakt van het door het Rijksvastgoedbedrijf beschikbaar gestelde digitale bestand. Ook worden na afloop van het ontgronden, lodingen verricht en binnen 14 dagen aan de waterbeheerder overlegd. Op het moment dat tijdens de baggerwerkzaamheden kabels, leidingen of andere voorwerpen worden aangetroffen die niet op de desbetreffende hydrografische kaart zijn aangegeven, dan wordt de waterbeheerder hiervan onmiddellijk in kennis gesteld. Dit gebeurt door het verstrekken van X-, Y- en Z-coördinaten van het desbetreffende object.

Informatie die voortkomt uit deze survey wordt verwerkt en aan Rijkswaterstaat aangeleverd zoals dat in de vergunning voorgeschreven wordt. In de survey-gegevens wordt NAP gebruikt als referentievlak van het waterniveau.

2.4 Planning van de werkzaamheden

Hieronder zijn schematische de werken in 2025 (voorbereidend baggerwerk) en 2027 (herstelwerk, incl. baggeren) weergegeven in de tijd. Deze planning is opgedeeld in 2 werkterreinen en de werkzaamheden op het Veerse Meer. Op beide werkterreinen en het Veerse Meer vinden de volgende werkzaamheden plaats:

Werkterrein 1 – Noordelijke aanlanding – ter hoogte van de Veerse Gatdam

- Mobilisatie materieel en inrichten werkterrein;
- Bouw van kofferdammen (inclusief aanvulling grond t.b.v. werkstrook);
- Ontgraving waterbodembodem en oever binnen kofferdammen;
- Afbreken kofferdammen en herstellen werkterrein (incl. oever).

Werkterrein 2 – Zuidelijke aanlanding – ter hoogte van De Piet

- Mobilisatie materieel en inrichten werkterrein inclusief toegangsweg;
- Bouw van kofferdammen (inclusief aanvulling grond t.b.v. werkstrook);
- Ontgraving waterbodembodem en oever binnen kofferdammen;
- Afbreken kofferdammen en herstellen werkterrein (incl. oever).

Veerse Meer

- Uitvoeren baggerwerkzaamheden;
- Verspreiding vrijkomend materiaal, incl. tijdelijke uitname t.b.v. start- en eindpunt Vertical Injector;
- Aanvullen begin- en eindpunt Vertical Injector;

In de planning van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met het recreatieseizoen Veerse Meer. Concreet betekent dit dat er geen baggerwerkzaamheden (incl. verspreiding van vrijkomend materiaal) worden uitgevoerd tussen 1 mei en 31 augustus. De baggerwerkzaamheden worden op normale werktijden uitgevoerd, op maandag t/m zaterdag (tussen 7:00 en 21:00), om hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

De baggerwerkzaamheden starten vanaf 1 september 2025 en zijn eind 2025 gereed. Volgens de huidige planning wordt gestart ter hoogte van de zuidelijke aanlandingslocatie, waarna vervolgens wordt overgeschakeld naar de noordelijke aanlandingslocatie. Mogelijk wordt deze werkvolgorde echter, als gevolg van het raakvlak met de aannemer van de gestuurde boringen onder de Veerse Gatdam (NRG), omgedraaid.

Wanneer de hoogspanningskabels zijn aangebracht (eind 2026) worden de begin- en eindputten opgevuld. Ook wordt het materiaal tussen de kofferdammen teruggebracht en de oevers (ter hoogte van de aanlandingen) hersteld. Dit alles zodat de kabels voldoende gronddekking hebben. De hiertoe benodigde werkzaamheden worden uitgevoerd in de periode januari 2027 tot en met april 2027.

2.5 Materieel

Zie bijlage C voor de informatiebladen van het beoogde materieel. Gezien de huidige status van de projectvoorbereiding en de noodzaak voor verdere technische analyse, kan het uiteindelijk gebruikte materieel hier nog van afwijken. Voor het daadwerkelijk in te zetten materieel wordt ontheffing van het Binnenvaartpolitiereglement aangevraagd (incl. scheepvaartmanagementplan en verkeersmaatregelenplan). Hiermee is de waterbeheerder ruim voor start van de werkzaamheden op de hoogte van het daadwerkelijk in te zetten materieel.

3 STAKEHOLDERMANAGEMENT

3.1 Beschrijving omgeving

Het noordelijke deel van het Veerse Meer, nabij de Veerse Gatdam en noordelijke aanlanding, kent voornamelijk een recreatief karakter, maar ook bevinden er zich meerdere schelpdierkwekerijen op het Veerse Meer. Aan de noordkant van de Veerse Gatdam ligt het Noordzeestrand dat druk bezocht wordt, met een piek in de zomermaanden. Ook is dit een locatie waar veel ge(kite)surft wordt en waar kinderen en volwassenen surfles kunnen krijgen. Aan de andere kant van de Veerse Gatdam bevindt zich een natuurgebied dat het Veerse Meer omarmt. Ook hier trekken recreanten naar toe om van de natuur te genieten.

Ter hoogte van het zuidelijke aanlandingspunt kent het gebied een agrarische bestemming kent tot 2025. Voor dit gebied zijn er plannen om een waterpark aan te leggen, waarbij de recreatiefunctie en de natuurfunctie samenkomen. Deze transitie is momenteel gaande, maar op moment van schrijven is het nog onduidelijk of dit afgerond zal zijn bij de start van de werkzaamheden. Daarom wordt er rekening gehouden met zowel de agrarische functie bij de zuidelijke aanlanding, als de natuur- en recreatiefunctie.

Het Veerse Meer wordt gebruikt door de beroepsvaart om onder andere van en naar de haven van Vlissingen te gaan. Dit is scheepvaart die het Veerse Meer als belangrijke doorgaande transportroute gebruikt. In het Veerse Meer is er ook een aantal (jacht)havens die recreatievaart faciliteren en die voornamelijk in de zomermaanden druk bezocht worden. De drukte in de jachthavens is weersafhankelijk, maar na eind oktober liggen de meeste boten in de stalling of in de jachthavens. Vanaf begin april neemt de activiteit in de jachthavens en op het Veerse Meer weer toe.

Daarnaast wordt het Veerse Meer gebruikt door professionele en amateurvisserij. Hiervoor zijn op het Veerse Meer aparte gebieden aangewezen. In paragraaf 3.4.2 zijn deze gebieden op tekening weergegeven. Daarnaast is visserij met schietfauken op het Veerse Meer, ter hoogte van de Veerse Gatdam tot en met de Piet, toegestaan. Op het Veerse Meer worden ook veel watersportactiviteiten uitgevoerd. Dit zijn activiteiten zowel op het water als in en onderwater.

Samenvattend vinden op en rond het Veerse Meer en bij de noordelijke en zuidelijke aanlanding de volgende activiteiten plaats en vervullen deze locaties enkele functies:

- Beroepsvaart;
- Recreatievaart;
 - Structureel, door booteigenaren die in de jachthavens liggen of van elders richting het Veerse Meer komen;
 - Eenmalig, door bootverhuur aan recreanten.
- Visserij;
- Watersport;
- Onderwatersport;
- Recreatiefunctie;
- Natuurfunctie;
- Agrarische functie.

Voor de bovenstaande activiteiten en functies in het gebied zijn bereikbaarheid, leefbaarheid, communicatie en veiligheid (BLVC) tijdens en na de werkzaamheden van groot belang. In de komende paragrafen wordt eerst een stakeholdersinventarisatie gemaakt, waarna de hinderbeperkende maatregelen worden beschreven. Deze maatregelen zijn bedoeld om de hinder voortkomend uit de eerder beschreven werkzaamheden zo veel als mogelijk te beperken. Tot slot wordt ingegaan op de afspraken die met de verschillende stakeholders zijn gemaakt in voorbereiding op dit voorliggende werkplan.

3.2 Afstemming met belanghebbenden

3.2.1 Stakeholders

In de vorige paragraaf is het gebied beschreven waar de baggerwerken gaan plaatsvinden. Deze gebiedsfuncties en activiteiten trekken verschillende groepen stakeholders naar dit gebied. Daarnaast zijn er een aantal plaatsgebonden stakeholders die te maken krijgen met de effecten van de uitvoering van de werkzaamheden. In onderstaande opsomming zijn de stakeholders, individueel of gegroepeerd, weergegeven. Deze stakeholderslijst is beperkter dan de opsomming van stakeholders die is opgenomen in het werkplan op basis van de watervergunningen (IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1)¹⁴. Dat komt omdat de focus in dit werkplan enkel ligt op de baggerwerken bij de noordelijke en zuidelijke aanlanding. Hierdoor zijn stakeholders die geen raakvlak hebben met de baggerwerken uit de opsomming gehaald. Onderstaande stakeholders hebben wel een raakvlak en kunnen mogelijk hinder ondervinden van deze werkzaamheden. Deze stakeholders staan daarom centraal in de uitgevoerde hinderanalyse en de te nemen beheersmaatregelen.

- Bevoegde gezagen;
 - Gemeente Noord- Beveland;
 - Gemeente Veere
 - Gemeente Middelburg;
 - Waterschap Scheldestromen;
 - Rijkswaterstaat
 - Provincie Zeeland.
- Vaarweggebruikers;
 - Beroepsvaart;
 - Recreatievaart;
- Vissers;
 - Professioneel;
 - Amateur.
- Watersportverenigingen, o.a.;
- Kitesurfschool Vertigo;
- Surfschool Veerse Dam;
- Watersportvereniging Arne;
- Bootverhuurbedrijven;
- NOB (duikvereniging).
- Vliegveld Midden-Zeeland;

3.2.2 Communicatiedoelstelling

De in de vorige paragraaf genoemde stakeholders moeten zowel voorafgaand als tijdens de werkzaamheden goed geïnformeerd worden over de voortgang van het project. Aangezien het verschillende groepen stakeholders zijn met verschillende belangen, wordt de communicatiestrategie hierop afgestemd. Deze strategie wordt bij de kennismaking met de stakeholders besproken, zodat de communicatie past bij de informatiebehoefte van de stakeholders. Hoewel de strategie per stakeholder kan verschillen, blijft het doel hetzelfde: *vroegtijdige communicatie over de werkzaamheden zodat de stakeholder zich hierop kan voorbereiden en niet last-minute verrast wordt*. Daarnaast wordt geprobeerd om met deze gesprekken, waar mogelijk, de werkwijze zo in te richten dat de hinder zo veel als mogelijk beperkt blijft.

Hinder wordt door gebiedsgebruikers met name ervaren wanneer er sprake is van andere omstandigheden dan voor hen gebruikelijk zijn. Door goede, tijdige en zo actueel mogelijke situationele informatieverstrekking van de lokale omstandigheden, worden stakeholders optimaal geïnformeerd over de (on)bereikbaarheid van hun bestemming. De eigen

¹⁴ Werkplan Zeekabel Veerse Meer – Alpha_N1 [ref. 2].

medewerkers (projectuitvoerders) worden geïnformeerd over het bereiken van de werkterreinen via de meest gunstige route met de minste overlast voor de omgeving.

3.2.3 Stakeholdercommunicatie

Direct vanaf het begin van de planfase zijn stakeholders in de omgeving geïnformeerd over de projecten Net op zee IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1. Hieruit zijn door de stakeholders verschillende aandachtspunten en bezorgdheden geuit. De zorgen en aandachtspunten zijn meegenomen in de uitwerking van het uitvoeringsplan (zie eerdere hoofdstukken van voorliggend werkplan) en de gemaakte hinderanalyse. Op basis van het uitvoeringsplan en de hinderanalyse is een aantal (beheers)maatregelen opgesteld. Vervolgens zijn deze voorgelegd en besproken met de verschillende stakeholders en waar nodig aangepast zodat deze beter passend zijn in de omgeving. Deze communicatie heeft inmiddels plaatsgevonden met de stakeholders die tijdens de werkzaamheden hinder (kunnen) ondervinden en zodanig zijn georganiseerd¹⁵ dat deze op voorhand benaderd konden worden. Gedurende de verdere voorbereiding en tijdens de werkzaamheden blijven deze stakeholders actief geïnformeerd worden op de met hen afgesproken wijze.

Daarnaast wordt voorafgaand en tijdens de werkzaamheden ingezet op communicatie met een bredere groep stakeholders. Deze communicatie gaat plaatsvinden via:

- Bouwinformatieborden;
- De TenneT BouwApp¹⁶;
- Projectwebsite;
- (Digitale) nieuwsbrieven;
- Pers- en nieuwsberichten; en/of
- Gebruikmaking van informatiekkanalen van de stakeholders zelf.

Gedurende het project wordt geëvalueerd of deze communicatiemiddelen effectief zijn en zo nodig kunnen er optimalisaties worden doorgevoerd. Deze aanpassingen worden, waar mogelijk, met de verschillende stakeholders afgestemd.

3.3 Maatregelen tijdens de uitvoering

3.3.1 Mogelijke risicoscenario's

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden bestaat er de mogelijkheid dat hinder optreedt voor de omgeving. Hoewel hinder een perceptie is van een individuele stakeholder, zijn er een aantal overkoepelende scenario's te identificeren die voor alle stakeholders hinder veroorzaken. Het gaat hierbij voornamelijk om een tijdelijk veranderd ruimtebeslag. Daarnaast zijn er situaties die voor een onveilige situatie zorgen wanneer deze zich voordoen. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van derden op locaties waar men niet mag komen en/of onveilige situaties met andere vaarweggebruikers.

In tabel 3-1 is een overzicht opgenomen van de verschillende (risico)scenario's en de mogelijke uitingen daarvan. De hieruit volgende beheersmaatregelen zijn in de volgende paragrafen verder uitgewerkt.

¹⁵ Passanten en recreanten zijn bijvoorbeeld op moment van schrijven nog niet te benaderen, omdat onduidelijk is wie tijdens de werkzaamheden zich in het gebied van de werkzaamheden begeven. Voor deze partijen geldt dat voor informatievoorziening goede communicatie in het gebied van cruciaal belang is. Hiervoor worden onder andere de kanalen van de verschillende stakeholders gebruikt, zoals (water)sportverenigingen, jachthavens, hotels en gemeentelijke nieuwskanalen (website, krant etc.).

¹⁶ De TenneT BouwApp informeert de gebruiker over de TenneT projecten in Nederland, waar dit werk ook onderdeel van uit maakt. Per project vindt men in de app nieuws, updates, foto's, de planning, achtergrondinformatie, de locatie en contactgegevens die voor de gebruiker belangrijk is.

Tabel 3-1 - Mogelijke (risico)scenario's

Scenario (risico)	Mogelijke uitingen van (risico)scenario's
Hinder voor omgeving vanwege ruimtebeslag openbare ruimte	Belemmering toegang eigen percelen
	Belemmering toegang percelen waar o.a. bedrijfsmatig of recreatief gebruik van wordt gemaakt
Onveilige situatie omdat derden: (1) het werkterrein betreden (2) betrokken raken bij transport van/naar een werkterrein, of (3) op/overslag activiteiten	(Blik)schade
	Stremmingen
	Persoonlijk letsel (licht tot zwaargewond)
	Dodelijke incidenten

3.3.2 Hinderbeperkende maatregelen

Op basis van bovenstaande scenario's worden een aantal (beheers)maatregelen genomen die impact hebben op alle werkzaamheden. In tabel 3-2 zijn deze maatregelen opgenomen.

Tabel 3-2 - Beheersmaatregelen hinderbeperking

Scenario (risico)	(Beheers)maatregelen	Gewenste effecten van (beheers)maatregel
Hinder voor omgeving vanwege ruimtebeslag openbare ruimte	Vooraf met de beroepsvaart (vissers) de planning afstemmen	Door plannings vooraf te bespreken weet men de drukte op het Veerse Meer en vaarweggebruikers zijn op de hoogte van de baggerwerkzaamheden.
	Tijdelijk uitwijken om toegang te verlenen aan de (vis)perceeleigenaren	Hierdoor blijft de functionaliteit van de percelen volledig in stand.
Onveilige situatie omdat derden: (1) het werkterrein betreden (2) betrokken raken bij transport van/naar een werkterrein, of (3) op/overslag activiteiten	Alle projectmedewerkers krijgen een projectintroductie waarin veiligheidsrisico's worden besproken en te nemen maatregelen worden toegelicht.	Door het geven van een projectintroductie is elke projectmedewerker op de hoogte van alle uitvoeringsrisico's en te nemen maatregelen en wordt handelen daarnaar vereist.
	Aanvoer en overslag van materiaal vindt voornamelijk plaats via het Veerse Meer.	Minder transportbewegingen over het wegennet en daardoor minder kans op ongelukken.
	Op de hoogste delen van het materieel wordt conform de richtlijnen knipperende verlichting gevoerd	Voor de luchtvaart, opstijgend of landend vanaf vliegveld Midden-Zeeland, is het materieel goed zichtbaar

De beschreven maatregelen zijn vrijwel allemaal van tijdelijke aard en zijn bedoeld om de hinder vanwege ruimtebeslag en de veiligheid rondom de noordelijke en zuidelijke aanlanding te garanderen. Dit zijn ook maatregelen die met bevoegde gezagen zijn voorbesproken. De maatregelen hebben voornamelijk als doel om aanwezige stakeholders, zo veel als mogelijk, gebruik te kunnen laten maken van het Veerse Meer tijdens de werkzaamheden zonder veiligheidsrisico's. Hiervoor wordt de inzet van de verschillende maatregelen dagelijks afgestemd op de weersomstandigheden en de (verwachte) drukte op het Veerse Meer. Door met de verschillende stakeholders te blijven communiceren tijdens de werkzaamheden wordt steeds een actueel beeld van de verkeers- en gebruikersintensiteit op het Veerse Meer bepaald. Aan de hand daarvan wordt de mate van inzet van bovenstaande maatregelen bepaald.

3.3.3 Borging van maatregelen

In de stakeholders overleggen wordt informatie gedeeld over het opvolgen van afspraken, zodat ook de stakeholders altijd op de hoogte zijn hoe gemaakte afspraken en/of vergunningvoorschriften zijn geborgd tijdens de uitvoering. Door omstandigheden kan het noodzakelijk zijn om wijzigingen in de uitvoering door te voeren die invloed hebben op gemaakte afspraken. In die gevallen worden de betreffende stakeholders zo snel als mogelijk hierover geïnformeerd en worden met hen nieuwe afspraken gemaakt. Op acute situaties na worden de eventuele wijzigingen pas doorgevoerd nadat de stakeholders hierover zijn geïnformeerd. Op deze manier worden ongewenste verrassingen voor stakeholders voorkomen.

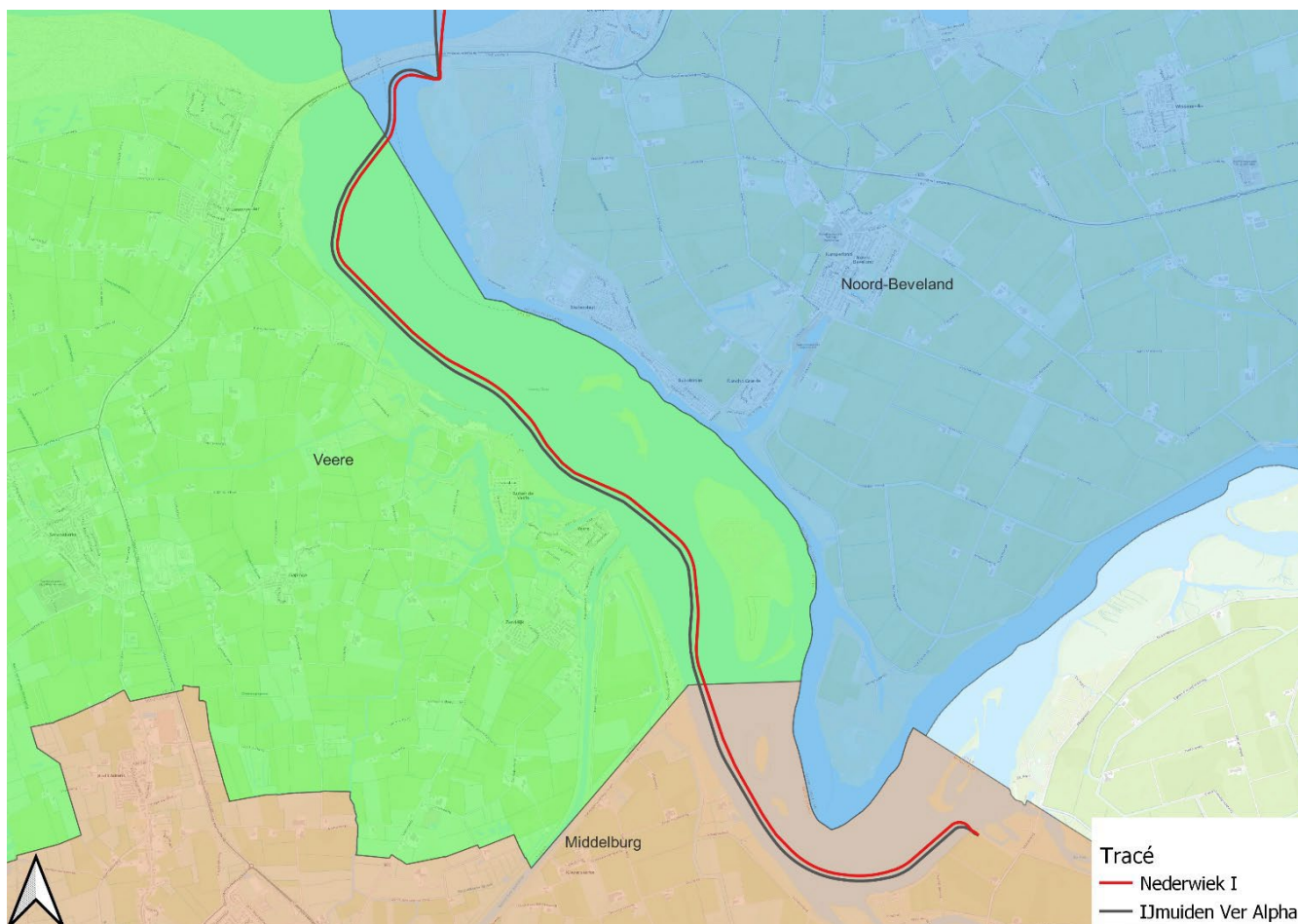
3.4 Participatie met stakeholders

Met de verschillende stakeholders(groepen) zijn de afstemmingsgesprekken over de werkzaamheden en hinderbeperkende maatregelen opgestart. Deze groepen zijn in paragraaf 3.3.2.1 geïnventariseerd. In de volgende paragrafen wordt per stakeholdersgroep aangegeven welke nadere afstemming plaats heeft gevonden om tot een gedragen aanpak te komen voor de werkzaamheden. Daarnaast wordt aangegeven hoe de communicatie met de stakeholders verder vormt krijgt, omdat communicatie en participatie een doorlopend proces is binnen dit project.

3.4.1 Bevoegde gezagen

Gemeenten

Het kabeltracé loopt door een drietal gemeenten die in figuur 3-1 zijn weergegeven. De noordelijke aanlanding ligt binnen de gemeente Noord-Beveland en de zuidelijke aanlanding ligt binnen de gemeente Middelburg. Het grootste deel van het kabeltracé in het Veerse Meer ligt binnen de gemeente Veere, maar de baggerwerken zijn hier beperkt.

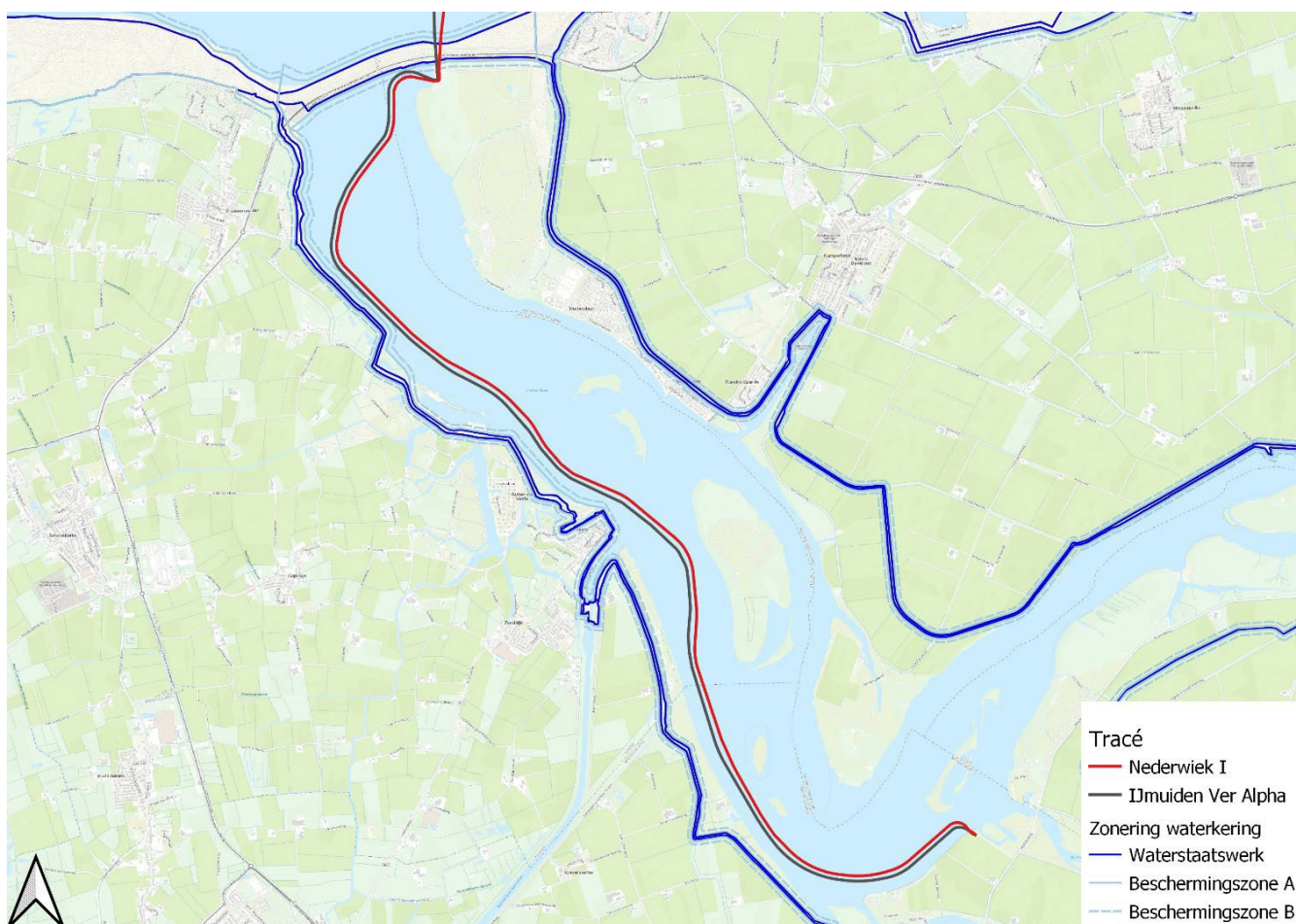


Figuur 3-1 - Overzichtstekening bevoegde gezagen - gemeenten

Met de gemeente Noord-Beveland en gemeente Middelburg zijn overleggen gevoerd over de kabelinstallatie en de baggerwerkzaamheden bij de noordelijke en zuidelijke aanlanding. Met de gemeente Veere is een overleg gevoerd over de impact van de werkzaamheden op de gebruikers. Hierbij is afgesproken dat er voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden een presentatie wordt gegeven. Op deze manier worden de gemeenten voorzien van actuele informatie en kunnen ze bij hen binnenkomende vragen van burgers, bedrijven en organisaties direct beantwoorden.

Waterschap Scheldestromen

Een deel van het werk vindt plaats binnen de beschermingszones van waterkeringen en oevers die in het beheer van waterschap Scheldestromen zijn. De zonering van de waterkering is in figuur 3-2 weergegeven.



Figuur 3-2 - Overzichtstekening bevoegde gezagen - waterschappen

Met het waterschap Scheldestromen is overleg gevoerd over deze werkzaamheden. Tijdens dit overleg zijn de onder andere de baggerwerkzaamheden doorgenomen in relatie tot de waterstaatswerken. Hieruit bleek dat de baggerwerkzaamheden uitgevoerd kunnen worden, zonder de functionaliteit van de waterstaatswerken te belemmeren. Er is afgesproken dat voorafgaand en tijdens de werkzaamheden het waterschap Scheldestromen op de hoogte wordt gehouden over de voortgang van de werkzaamheden.

Provincie Zeeland

De provincie Zeeland is onder andere de beheerder van het Kanaal door Walcheren. Dit kanaal wordt gebruikt om het materieel aan- en af te voeren. Met de provincie Zeeland is gesproken over de breedte van het kanaal en bijkomende

werkafspraken. Deze afstemming loopt de komende periode door en wordt verwerkt in de scheepvaartmanagementplannen.

Daarnaast is er overleg gevoerd met de netwerkregisseur vanuit de provincie Zeeland voor het Veerse Meer. In dit overleg is besproken hoe dit project samenvalt met overige projecten en wat dat betekent voor de inwoners van de provincie Zeeland en de kwaliteit van het Veerse meer en haar omgeving. Er is afgesproken dat de komende maanden de provincie mee wordt genomen in de communicatie naar de stakeholders.

Rijkswaterstaat

Op het Veerse Meer is Rijkswaterstaat de waterbeheerder, waarbij in voorbereiding op dit werkplan de scheepvaartmaatregelen zijn besproken. In hoofdstuk 4 van dit werkplan is de scheepvaart beschreven. Met het Verkeersloket RWS heeft overleg plaatsgevonden over de betreffende scheepvaartmaatregelen die nodig zijn om hinder aan gebruikers van het meer zo veel mogelijk te voorkomen. In de periode voorafgaand aan de werkzaamheden worden, in samenspraak met het Verkeersloket RWS, de maatregelen getroffen die voortvloeien van de hinderklasse voor de scheepvaart.

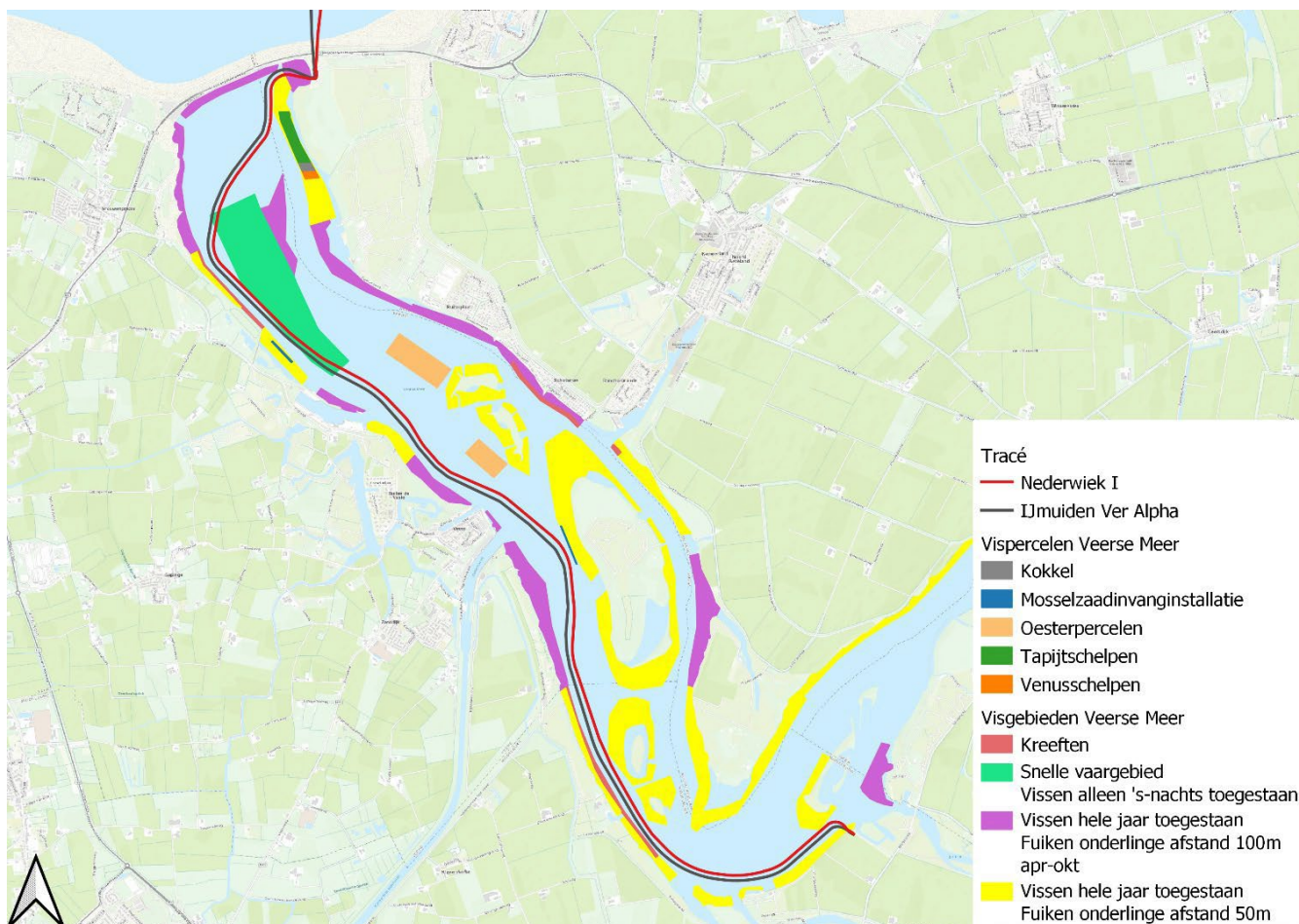
Daarnaast zijn met de waterbeheerder overleggen gevoerd om de verschillende aspecten van de werkzaamheden te bespreken. Tijdens deze overleggen zijn de in de vorige hoofdstukken beschreven werkzaamheden toegelicht en waar nodig aangepast. Ook zijn met de waterbeheerder de volgende termijnen afgestemd die voortkomen uit de verkregen ontgrondingsvergunning:

- Bij de waterbeheerder wordt **ten minste acht weken** voor start van de werkzaamheden een detailplanning overlegd;
- Bij de waterbeheerder wordt **ten minste vijf werkdagen** voor start van de werkzaamheden een startmelding ingediend;
- Bij de waterbeheerder wordt **uiterlijk binnen drie werkdagen** gemeld indien de werkzaamheden (tijdelijk) niet kunnen worden voortgezet;
- Zodra de werkzaamheden gereed zijn wordt dit **uiterlijk binnen twee werkdagen** gemeld aan de waterbeheerder.

Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt door de aannemer een kick-off georganiseerd met de verschillende toezichthouders van de bevoegde gezagen. Tijdens dit overleg worden de werkzaamheden met de toezichthouders doorgenomen, net als de exacte planning. Verder worden de onderlinge contactgegevens uitgewisseld om ervoor te zorgen dat snel kan worden geschakeld wanneer hiertoe tijdens de werkzaamheden aanleiding bestaat. Nadien worden eventuele wijzigingen (in contactpersonen of contactgegevens) zo spoedig mogelijk (uiterlijk binnen 14 dagen) schriftelijk doorgegeven aan de waterbeheerder.

3.4.2 Visserij

Op het Veerse Meer vindt er veel visactiviteit plaats. Het gaat hierbij om zowel professionele visserij als op recreatieve amateurbasis. Voor de visserij zijn op het Veerse Meer een aantal visgebieden aangewezen en zijn er verschillende vispercelen uitgegeven. In figuur 3-3 zijn deze visgebieden en -percelen weergegeven. Het gebruik van schietfuike is op onderstaande figuur 3-3 over het gehele Veerse Meer toegestaan.



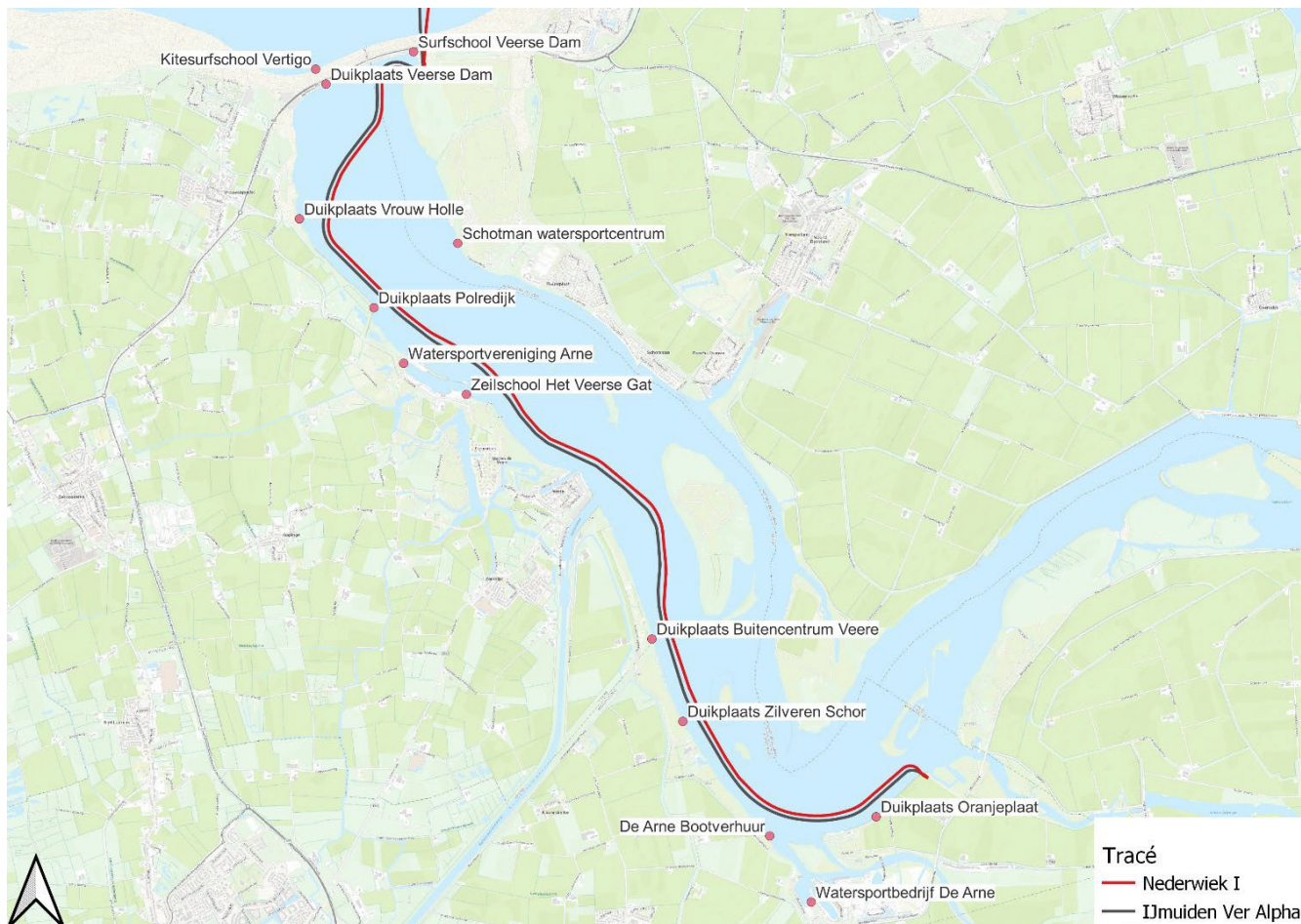
Figuur 3-3 - Overzichtstekening vispercelen en visgebieden

Met de verschillende eigenaren van de vispercelen zijn overleggen gevoerd om de werkzaamheden te bespreken en de voorgestelde hindermaatregelen af te stemmen. Uit deze overleggen kwam naar voren dat er een zorg bestaat bij de vissers over bereikbaarheid van de vispercelen en visgebieden en over de impact van de werkzaamheden op de kwaliteit en kwantiteit van de visopbrengst.

In de maanden september tot en met november is een deel van de visactiviteit op het Veerse Meer niet toegestaan. Dat betekent dat er door de beroepsvissers in deze maanden minder gebruik wordt gemaakt van het Veerse Meer. Om deze reden worden de baggerwerkzaamheden in deze periode uitgevoerd. Hierdoor is de mogelijke vertroebeling door de baggerwerkzaamheden verdwenen wanneer de vissers weer actief gaan vissen op het Veerse Meer.

3.4.3 Watersportvereniging

Zoals eerder in dit hoofdstuk is aangegeven vormt het Veerse Meer een belangrijk onderdeel in de recreatieve activiteiten in deze omgeving. Zo vinden er vele watersportactiviteiten plaats op en in het Veerse Meer. In figuur 3-4 staan de verschillende watersportverenigingen weergegeven die invloed zullen ondervinden door de werkzaamheden.



Figuur 3-4 - Overzichtstekening watersportverenigingen

Uit de overleggen is naar voren gekomen dat de (kite)surfschool op het Veerse Meer voornamelijk activiteiten uitvoeren tot en met medio september. Tijdens de baggerwerkzaamheden zijn deze stakeholders mogelijk nog in het gebied actief. Voor de kitesurfers is er voor die periode afgesproken dat voorafgaand aan de werkzaamheden contactmomenten worden ingepland om de daadwerkelijk start van de uitvoering en de locatie waar werkzaamheden plaatsvinden te delen. Het Veerse Meer is voor hen een uitwijk-locatie om andere vormen van surfen te beoefenen¹⁷, maar de hoofdactiviteit, het kitesurfen, vindt plaats langs het Noordzeestrand. Als gevolg van de uitvoering van deze baggerwerkzaamheden is er geen belemmering voor kitesurf-activiteiten op het Noordzeestrand.

De surfschool Veerse Dam is tot medio september geopend. Met deze stakeholder worden concrete afspraken gemaakt om na het recreatieseizoen van 2025 (voor deze stakeholder medio september) de baggerwerkzaamheden op te starten. Hiermee vormen de baggerwerken geen belemmering in zijn bedrijfsvoering.

Naast deze watersportactiviteiten wordt er in het Veerse Meer ook veel gedoken. Er heeft afstemming plaatsgevonden met de Nederlandse Onderwatersportbond (NOB). Hiervoor is er een informatiepakket gestuurd. De verschillende duikplaatsen

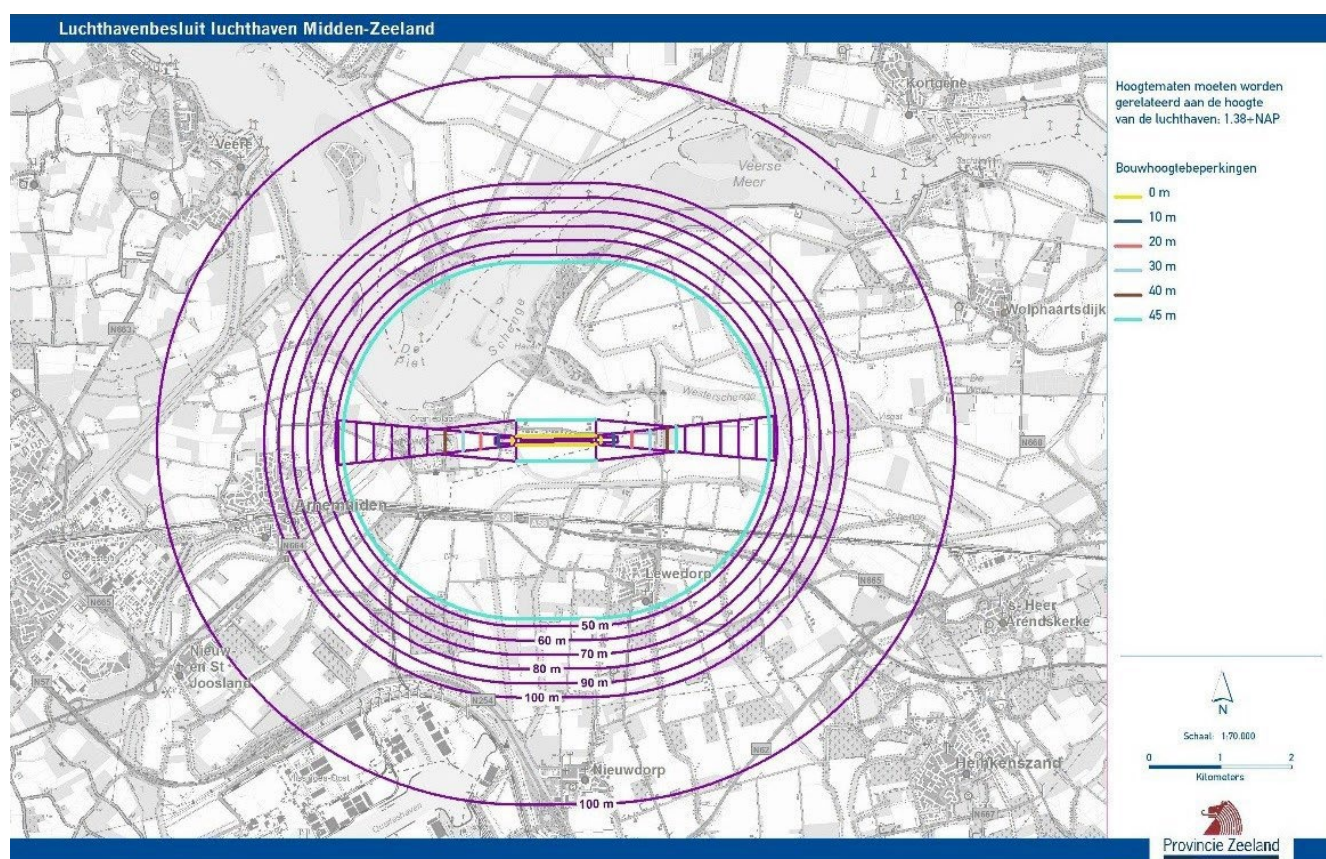
¹⁷ Kitesurfen is namelijk verboden op het Veerse Meer.

bij het Veerse Meer worden tijdens de werkzaamheden vanuit veiligheidsoogpunt tijdelijk afgesloten. Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt met de NOB de exacte duur en communicatie hierover afgestemd.

Met de overige watersportverenigingen wordt voorafgaand aan de werkzaamheden een presentatie gegeven om deze in te lichten. Hierbij staat hinder voor de watersportvereniging en communicatie naar de leden/gebruikers centraal.

3.4.4 Vliegveld Midden-Zeeland

Op geringe afstand van het Veerse Meer ligt vliegveld Midden-Zeeland. Vliegtuigen die daar vertrekken of landen kruisen het werkgebied. Vandaar dat bij de zuidelijke aanlanding verschillende hoogtebeperkingen van kracht zijn. Deze hoogtebeperkingen zijn opgenomen in het luchthavenbesluit luchthaven Midden-Zeeland en in onderstaand figuur 3-5.



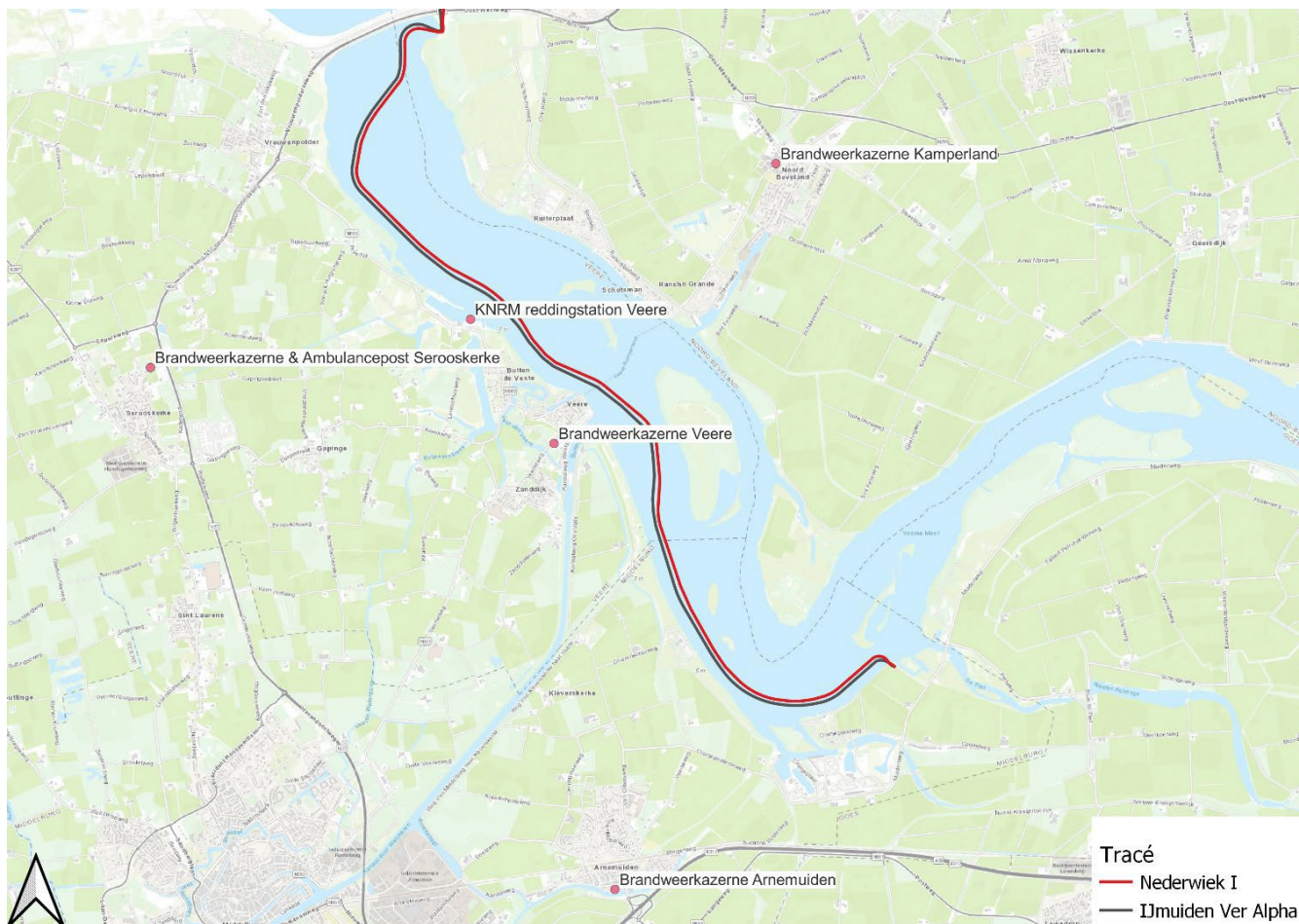
Figuur 3-5 - Overzichtstekening hoogtebeperking vliegveld Midden-Zeeland

In de voorbereiding op dit werkplan is er een overleg gevoerd met de vertegenwoordigers van het vliegveld. Hieruit is naar voren gekomen dat voor het werkgebied een minimale hoogtebeperking van 45 meter of hoger geldt. Dit is in figuur 3-5 zichtbaar doordat de zuidelijke aanlanding binnen de cyaan-lijn (1.38+NAP + 45 meter) ligt. Aangezien het in te zetten materieel maximaal 45 meter hoog is gerelateerd aan de hoogte van de luchthaven (1.38+NAP), is er tijdens de baggerwerken geen conflict met de hoogtebeperking.

Voor de veiligheid van het luchtvaartverkeer en het werkmaterieel wordt tijdens de uitvoering van de werkzaamheden, conform de richtlijnen, verlichting gevoerd op de hoogste delen van het materieel. Hierdoor is het materieel, zowel overdag als 's nachts, goed zichtbaar voor het luchtvaartverkeer. Om de piloten te informeren wordt voorafgaand aan de werkzaamheden een presentatie gegeven en wordt de actuele planning gedeeld met het vliegveld Midden-Zeeland.

3.4.5 KNRM en lokale hulpdiensten

In het gebied is er een aantal hulpdiensten die mogelijk moeten optreden in het geval van calamiteiten. Dit kunnen calamiteiten zijn gerelateerd aan de werkzaamheden, maar logischerwijs kunnen dit ook overige calamiteiten zijn. Op figuur 3-6 staan de verschillende hulpdiensten weergegeven. Bij grotere calamiteiten rijden ook hulpdiensten van overige, verderop gelegen posten, aan om assistentie te bieden. Deze posten zijn vanwege leesbaarheid van de kaart overigens hieronder niet opgenomen.



Figuur 3-6 - Overzichtstekening locatie hulpdiensten

In de jachthaven van Oostwatering bevindt zich een reddingsstation van de KNRM. Bij de KNRM is een presentatie gegeven waarbij aan medewerkers van reddingsstation Veere de werkzaamheden zijn toegelicht. Het uitgangspunt is dat tijdens de werkzaamheden het handelen van de KNRM en de nood- en hulpdiensten op geen enkel moment wordt belemmerd. Met de KNRM is daarom afgesproken dat op het moment er een calamiteit wordt gemeld, zij dit direct via de marifoon (VHF-16) aan de werkvaartuigen doorgeven. Mocht er een calamiteit aan boord van een werkvaartuig zijn, dan kan dat via hetzelfde kanaal (VHF-16) worden gemeld.

Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt een kick-off ingepland om deze communicatielijnen tussen de KNRM en het personeel op de werkvaartuigen goed af te stemmen. Ook wordt periodiek een planning gegeven waar de volgende dagen werkzaamheden worden uitgevoerd.

Met de veiligheidsregio en de verschillende hulpdiensten worden de werkzaamheden voorafgaand aan de uitvoering afgestemd. Hierbij wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de te nemen verkeersmaatregelen, zodat de hulpdiensten vooraf een inschatting kunnen maken voor de meest optimale aanrijdroute.

4 SCHEEPVAART MANAGEMENT

In het voorgaande hoofdstuk (hoofdstuk 3) is reeds beschreven op welke wijze de stakeholders en gebruikers van het Veerse Meer betrokken zijn bij de uitwerking van de plannen. Hierbij zijn de gemaakte afspraken, inclusief het vervolgtraject, per partij beschreven. In dit hoofdstuk wordt, in aanvulling op hoofdstuk 3, de omgang met de scheepvaart op het Veerse Meer tijdens de werkzaamheden beschreven.

In dit hoofdstuk wordt eerst ingegaan op de regelgeving waaraan voldaan moet worden (4.1). Vervolgens wordt ingegaan op het Scheepvaartverkeersmanagementplan (SVMP) en Verkeersmaatregelenplan (VMP) dat voor de werkzaamheden is opgesteld (4.2). Het hoofdstuk wordt afgesloten door kort in te gaan op het raakvlak van de werkzaamheden met de renovatie van de Zandkreeksluis (4.3).

4.1 Wet- en regelgeving

Op de uitvoering van de werkzaamheden is de Scheepvaartverkeerswet (Svw) en het bijbehorende Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) van toepassing. Vanzelfsprekend voldoet het in te zetten materieel aan de bepalingen die uit de Svw en het Bpr volgen.

Verder hanteert Rijkswaterstaat het Protocol Vaarwegen Zee en Delta om het scheepvaartmanagement, o.a. op het Veerse Meer, vorm te geven. Binnen dit protocol is beschreven op welke wijze en op welke termijn werkzaamheden aangemeld moeten worden. Tevens, is in het protocol uitgewerkt op welke manier de hinder van werkzaamheden voor het scheepvaartverkeer moet worden bepaald en beoordeeld. De indeling in hinderklassen vormt hierbij het centrale vertrekpunt. Binnen Rijkswaterstaat ziet het Verkeersloket toe op het protocol en de stremmingsaanvragen die op basis hiervan voor werkzaamheden worden aangevraagd.

4.2 Scheepvaartverkeersmanagementplan (SVMP) en Verkeersmaatregelenplan (VMP)

Ter voorbereiding op het voorliggende werkplan heeft er overleg plaatsgevonden met het Verkeersloket van Rijkswaterstaat. Met het Verkeersloket zijn afspraken gemaakt over de nautische randvoorwaarden waarbinnen de werkzaamheden plaatsvinden. De randvoorwaarden vallen uiteen in het te volgen proces en de maatregelen die getroffen worden tijdens de werkzaamheden. Op beide onderdelen wordt in het onderstaande ingegaan.

4.2.1 Procesafspraken

Volgens het Protocol Vaarwegen Zee en Delta moet er voor werkzaamheden als beschreven in het voorliggende werkplan een Scheepvaartverkeersmanagementplan (SVMP) worden opgesteld. In het SVMP worden de werkzaamheden beschreven, inclusief de bepaling van de hinder als gevolg hiervan (hinderklasse). In het SVMP is tevens het te volgen proces opgenomen t.a.v. het verkeersmanagement.

Naast het SVMP is er voor de werkzaamheden ook een Verkeersmaatregelenplan (VMP) benodigd. In het VMP zijn de concrete maatregelen opgenomen die, in samenspraak met Rijkswaterstaat, worden getroffen om een veilige uitvoering met zo min mogelijk hinder te waarborgen.

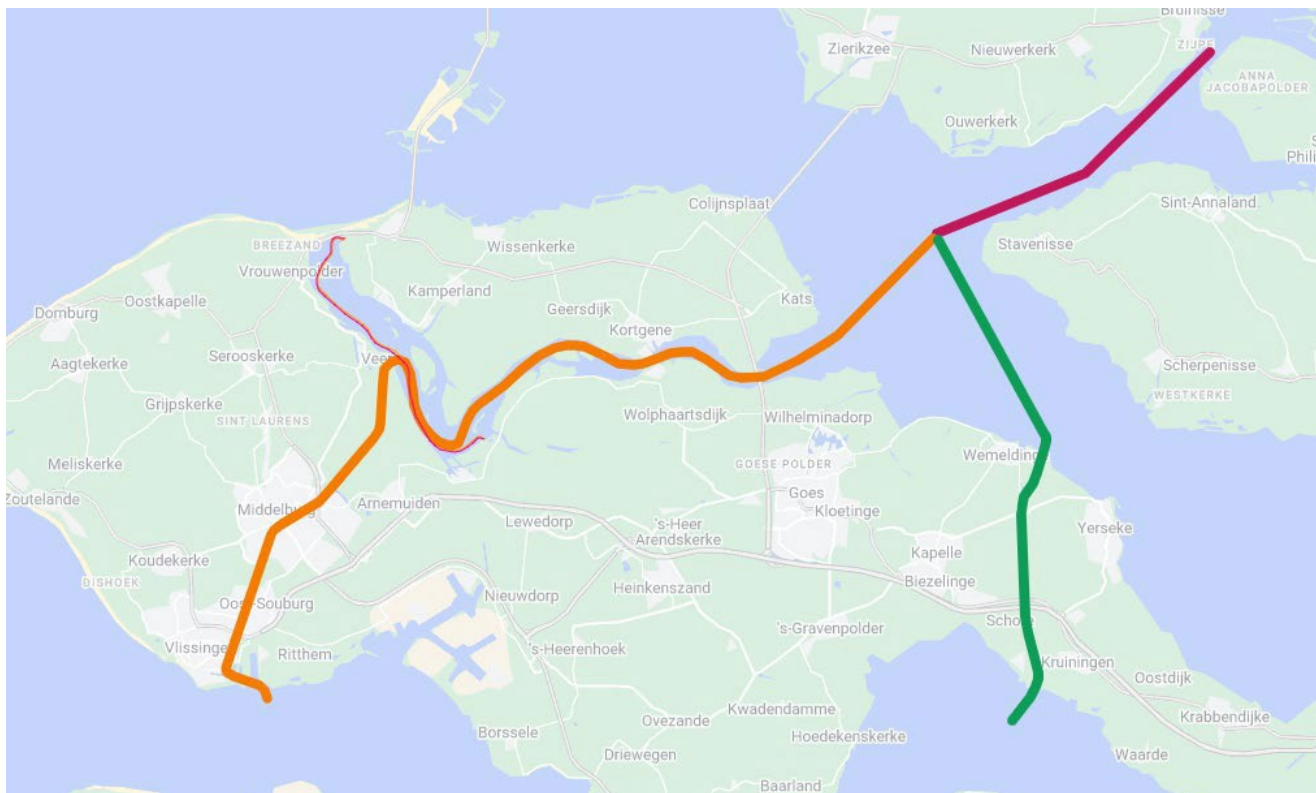
Voor de uitvoering van de werkzaamheden op het Veerse Meer is een SVMP en een VMP opgesteld en ter goedkeuring bij het Verkeersloket ingediend. Beide plannen doorlopen, parallel aan de procedure van het voorliggende werkplan, hun eigen goedkeuringstraject. Vanzelfsprekend kan pas met de werkzaamheden op het Veerse Meer worden gestart nadat de Bpr-ontheffing is verleend op basis van het goedgekeurde SVMP en VMP.

4.2.2 Maatregelen en randvoorwaarden

Het SVMP en VMP zijn, in lijn met het Protocol Vaarwegen Zee en Delta, gericht op een veilige uitvoering van de werkzaamheden met een zo beperkt mogelijke hinder voor de overige scheepvaart op het Veerse Meer. Hiertoe worden, onder andere, de volgende maatregelen getroffen:

1. De werkzaamheden worden uitgevoerd buiten de periode waarin de meeste activiteit op het Veerse Meer plaatsvindt. Concreet wordt er, op het Veerse Meer, niet tussen 1 mei en 31 augustus gewerkt.
2. De baggerwerkzaamheden vinden plaats tussen een half uur voor zonsopgang en een half uur na zonsondergang. Indien het tijdstip van een half uur na zonsondergang vroeger valt dan 21.00 uur, dan kan conform de vergunning, tot 21.00 uur worden ontgrond. Ditzelfde geldt voor het startmoment, waarbij in het geval dat het tijdstip van een half uur voor zonsopgang later dan 7.00 uur valt, dan mag om 7.00 uur met ontgronden worden begonnen.
3. Het Veerse Meer is bereikbaar via het Kanaal door Walcheren en de Zandkreeksluis. Eén van beide routes is tijdens de werkzaamheden altijd beschikbaar.
4. De werkzaamheden worden uitgevoerd bij een zicht van meer dan 1000 meter rondom het baggerschip. Mocht het zicht kleiner worden dan 1000 meter, dan worden de werkzaamheden direct stilgelegd. Hervatting van de werkzaamheden vindt plaats wanneer het zicht weer voldoende is.
5. Bij vaarweg tussen de Zandkreeksluis en het Kanaal door Walcheren wordt alleen gestremd wanneer de alternatieve route, via het Kanaal door Zuid-Beveland, beschikbaar is (figuur 4-1).
6. Tijdens de werkzaamheden wordt ervoor gezorgd dat de loswal aan de Veerse Gatdam, in geval van calamiteiten, bereikbaar is. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt een alternatieve locatie beschikbaar gesteld (bijvoorbeeld de loswal ter hoogte van Kamperland).
7. Met de KNRM, jachthavens en vissers zijn specifieke afspraken gemaakt om de hinder van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Voor de precieze afspraken wordt verwezen naar betreffende paragrafen in hoofdstuk 3.
8. Navigatieboeien die de werkzaamheden hinderen worden tijdelijk verwijderd of verlegd. Hiervoor worden afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat.

Bovengenoemde maatregelen zijn opgenomen in het SVMP en VMP. In overleg met het Verkeersloket is besloten bovengenoemde maatregelen nader uit te werken en/of aanvullende maatregelen te treffen.



Figuur 4-1 - Transport route Veerse Meer in oranje, kanaal Zuid-Bevelling in groen

4.3 Renovatiewerkzaamheden Zandkreeksluis

Gedurende de uitvoering van de werkzaamheden worden er renovatiewerkzaamheden aan de Zandkreeksluis uitgevoerd. Hiertoe wordt de sluis tijdelijk gestremd. De precieze gevolgen voor de uitvoering van de werkzaamheden voor IJmuiden Ver Alpha en Nederwiek 1 zijn op het moment van schrijven nog niet bekend, omdat de stremming nog niet ingepland is.

Mocht de stremming van de Zandkreeksluis samenvallen met de werkzaamheden, dan wordt hier rekening mee gehouden door o.a. het benodigde materiaal en materieel tijdig te mobiliseren of de aanvoerroute via het Kanaal door Walcheren te gebruiken. De route Zandkreeksluis – Kanaal door Walcheren is tijdens de stremming van de Zandkreeksluis niet in gebruik, schepen moeten dan omvaren via het Kanaal door Zuid-Beveland.

5 CALAMITEITEN

In dit hoofdstuk worden mogelijke calamiteiten doorgenomen en beschreven hoe hier mee om gegaan wordt. Allereerst gaat paragraaf 5.1 in op mogelijke ontplofbare oorlogsresten (OO) die aanwezig zijn in het Veerse Meer en op de aanlandingslocaties. Paragraaf 5.25.2 beschrijft vervolgens scheepsgebonden calamiteiten. Tot slot wordt in paragraaf 5.3 een beschrijving gegeven van de omgang met archeologie.

5.1 Ontplofbare oorlogsresten (OO)¹⁸

Ter voorbereiding op het project zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd naar de aanwezigheid van OO in het projectgebied. Hieruit is naar voren gekomen dat er in het Veerse Meer en op de zuidelijke aanlandingslocatie OO kunnen worden aangetroffen¹⁹. De noordelijke aanlandingslocatie is onverdacht, omdat dit terrein na de Tweede Wereldoorlog is opgespoten. De aanwezigheid van OO kan om die reden op voorhand worden uitgesloten. In het onderstaande wordt eerst ingegaan op het Veerse Meer, de zuidelijke aanlandingslocatie volgt hierna.

5.1.1 Veerse Meer

Voor wat betreft het Veerse Meer wordt, voorafgaand aan de werkzaamheden, nader onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van OO. Door TenneT is een aannemende partij ingeschakeld die deze werkzaamheden uitvoert. Verdachte objecten worden van de baggerlocaties verwijderd. Hiertoe is een apart plan bij de waterbeheerder ingediend. Het projectgebied op het Veerse Meer wordt, voorafgaand aan de kabelinstallatiewerkzaamheden (incl. voorbereidende activiteiten), vrijgegeven (ALARP). Dit betekent dat er zich geen verdachte objecten binnen het projectgebied bevinden wanneer met de werkzaamheden wordt gestart.

5.1.2 Zuidelijke aanlandingslocatie

De zuidelijke aanlandingslocatie, voor zover gelegen op het land, is verdacht voor het aantreffen van geschutsmunitie. Er wordt om die reden, voorafgaand aan de werkzaamheden, een oppervlakedetectie uitgevoerd door een daartoe gecertificeerde partij. Wanneer er verdachte objecten worden aangetroffen volgt hierna benadering van de aangetroffen objecten. Hierna wordt het werkterrein vrijgegeven.

5.1.3 Protocol toevalsvondsten

Ondanks vrijgave van het projectgebied kunnen toevalsvondsten op voorhand niet worden uitgesloten. Om die reden wordt door de aannemer, als onderdeel van de werkvoorbereiding, een protocol toevalsvondsten opgesteld. In dit protocol wordt vastgelegd hoe er moet worden gehandeld wanneer er een ontplofbare oorlogsrest(en) (toevalsvondst) wordt aangetroffen. Het personeel aan boord wordt vooraf, tijdens de kick-off van de werkzaamheden, voorgelicht over de inhoud van het protocol.

¹⁸ Ook wel: Unexploded ordnance (UXO).

¹⁹ Arcadis (2023), Bijlage XI-A Quicksan Ontplofbare Oorlogsresten (OO) [ref. 3].

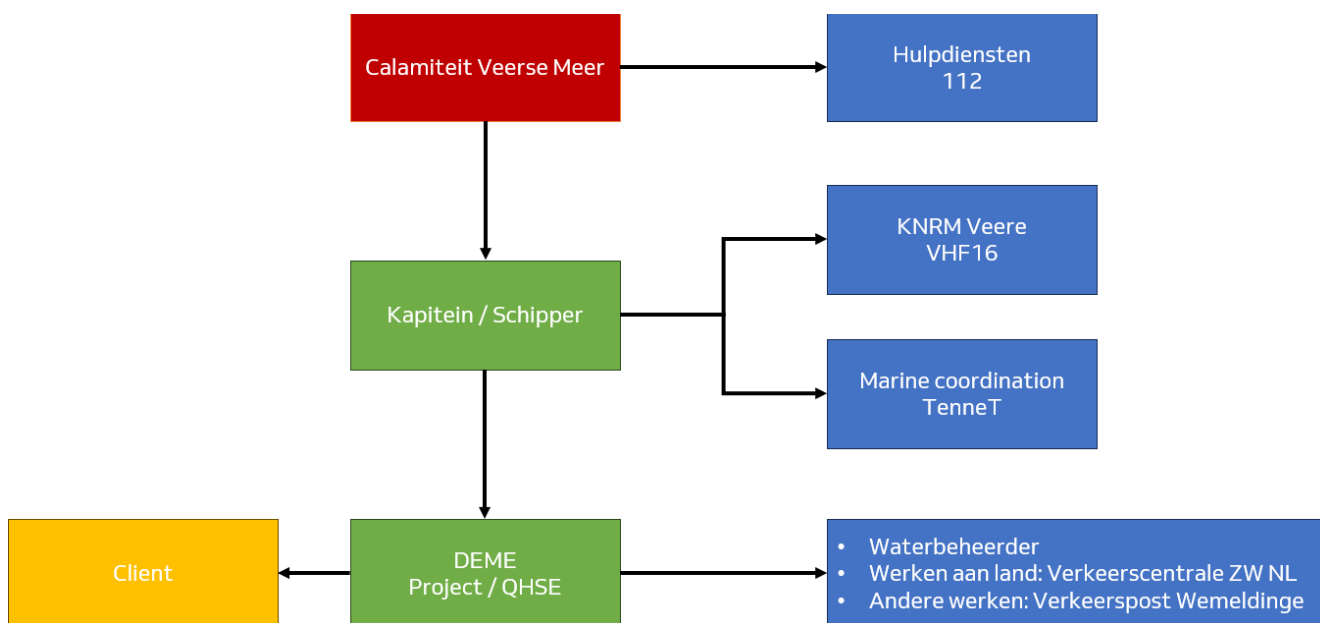
5.2 Scheepsgebonden calamiteiten

Wanneer een calamiteit zich voordoet op het Veerse Meer, worden onmiddellijk maatregelen genomen om de impact van de calamiteit zoveel mogelijk te beperken, zowel ten aanzien van personen (in geval van een calamiteit met een menselijke impact) als van de omgeving (bijv. ecologie van het oppervlaktewater). Hiervoor zijn de nodige middelen voorzien op het schip, alsook getrainde mensen om deze middelen te gebruiken. Bovendien worden er aan boord van het schip ook oefeningen gehouden om de bemanning bewust te maken van de te nemen stappen in het geval dat een calamiteit zich voordoet.

In het geval van een calamiteit aan boord van een schip op het Veerse Meer, is de kapitein/schipper de persoon die de respons op de calamiteit coördineert. De kapitein/schipper neemt contact op met de KNRM Veere via de radio (kanaal 16) of telefoon ((0)900 0 111) om de calamiteit, de impact, de reeds genomen maatregelen en de nog te nemen maatregelen te bespreken. In geval van een medisch noodgeval, bespreekt de kapitein de toestand van het slachtoffer en start de medische evacuatie van het slachtoffer op met het KNRM en de hulpdiensten (figuur 5-1).

Daarna licht de kapitein/schipper de Projectleiding in, die op hun beurt melding maakt van het voorval aan de waterbeheerder en/of de Verkeerscentrale Zuidwest-Nederland voor werken op het droge (088 798 51 40) of aan de Verkeerspost Wemeldinge voor alle overige werken (088 797 48 01).

De Projectleiding onderzoekt, in samenwerking met de Veiligheidskundige van het project, de calamiteit om de (mogelijke) ernst van de gevolgen van de calamiteit in te schatten, de directe, onderliggende en kernoorzaken te bepalen en nodige maatregelen te treffen om herhaling van de calamiteit te voorkomen. De resultaten van dit onderzoek worden meegedeeld door de Projectleiding aan de waterbeheerder binnen een termijn van 4 weken.



Figuur 5-1 - Calamiteitenplan, Emergency Notification Flowchart (ENF)

5.3 Archeologie

Ter voorbereiding op de werkzaamheden zijn er door TenneT verschillende onderzoeken uitgevoerd naar de aanwezigheid van archeologische waarden. De uitkomsten hiervan zijn neergelegd in verschillende bureauonderzoeken^{20,21,22}. Op basis van de bureauonderzoeken geldt er voor de aanlandingslocaties een lage archeologische verwachtingswaarde. Voor beide locaties is geen vervolgonderzoek benodigd²³.

Op basis van de uitkomsten van de bureauonderzoeken is er, voor het Veerse Meer, inventariserend veldonderzoek uitgevoerd²⁴. Uit dit onderzoek komen voor het Veerse Meer een zestal locaties naar voren waar mogelijk archeologisch waardevolle objecten aanwezig zijn. Deze locaties bevinden zich nabij het kabeltracé van Ijmuiden Ver Alpha of Nederwiek 1. De locaties liggen op geruime afstand van de plaatsen waar baggerwerk wordt uitgevoerd²⁵.

Het projectgebied wordt archeologisch vrijgegeven voordat met de werkzaamheden wordt begonnen. Verder wordt voorafgaand aan de werkzaamheden een kick-off georganiseerd met een archeologisch deskundige. Tijdens de kick-off wordt het uitvoerend personeel ingelicht over de relevante zaken in relatie tot archeologie.

Als er tijdens de werkzaamheden toch sporen worden gevonden van voorwerpen of overblijfselen die, naar redelijkerwijs kan worden vermoed, van historisch, oudheidkundig of wetenschappelijk belang zijn, worden de werkzaamheden gestopt en wordt de vondst gemeld aan het bevoegd gezag (Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en Rijkswaterstaat). In overleg met het bevoegd gezag worden er maatregelen getroffen om verdere aantasting van aanwezige of aangetroffen objecten zoveel mogelijk te voorkomen.

Ook in het geval van archeologische toeval vondsten is er een protocol beschikbaar vanuit TenneT met daarbij de bijpassende specialistische begeleiding.

²⁰ Periplus Archeomare (2021), Bureauonderzoek Net op zee Ijmuiden Ver Alpha [ref. 4].

²¹ Periplus Archeomare (2023), Bureauonderzoek Net op zee Nederwiek 1 [ref. 5].

²² Arcadis (2023), Bureauonderzoek Archeologie op land Net op zee Nederwiek 1 [ref. 6].

²³ Arcadis (2023), Bureauonderzoek Archeologie op land Net op zee Nederwiek 1, pp. 66-67 [ref. 6].

²⁴ Periplus Archeomare (2023), Net op zee Nederwiek 1 [ref. 5].

²⁵ Periplus Archeomare (2023), Net op zee Nederwiek 1, p. 52 [ref. 5].

6 BIJLAGES

- A. Voorschriften ontgrondingsvergunning IJmuiden Ver Alpha**
- B. Tekeningen baggerwerken**
- C. Informatiebladen in te zetten materieel**
- D. Waterbodemonderzoek**
- E. Grondbalans**
- F. Stortvak**
- G. Tijdelijke uitname locaties**
- H. Memo effect vertroebeling tijdelijke opslaglocaties**

BIJLAGE A: VOORSCHRIFTEN ONTGRONDINGSVERGUNNING IJMUIDEN VER ALPHA

In deze bijlage worden de relevante voorschriften uit de ontgrondingsvergunning herhaald. Vervolgens is ook omschreven waar het voorschrift geverifieerd wordt in dit werkplan en hoe die verificatie uitgevoerd is als opmerking.

IJmuiden Ver Alpha

IJmuiden VER ALPHA	Voorschrift IJmuiden VER ALPHA	Verificatie	Opmerking
1	Het ontgronden mag uitsluitend plaatsvinden op de locaties in het Veerse Meer zoals is aangegeven op de bij de beschikking behorende bijlagen 2 en 3.	Bijlage B	
2	De locaties zoals vermeld in bijlagen 2 en 3 mogen worden ontgrond tot een diepte zoals is aangegeven op de dwarsprofielen en weergegeven op bijlage 4 en 5.	Bijlage B	
3	De totale hoeveelheid te ontgronden bodemmateriaal mag maximaal 48.000 m3 (in-situ) bedragen.	Bijlage E	
4.1	Indien zich een ongewoon voorval voordoet of heeft voorgedaan, dienen onmiddellijk maatregelen te worden getroffen die redelijkerwijs kunnen worden verlangd, om nadelige gevolgen zoveel mogelijk te beperken en ongedaan te maken ten aanzien van: - de instandhouding en bescherming van het waterstaatswerk Veerse Meer; - een goede en veilige verkeersregulering.	5.2	
4.2	De vergunninghouder meldt een dergelijk ongewoon voorval zo spoedig mogelijk aan het districtshoofd en de handhavingsambtenaar.	5.2	
4.3	De vergunninghouder verstrekt aan het districtshoofd en de handhavingsambtenaar tevens, zodra zij bekend zijn, de gegevens met betrekking tot: - De oorza(k)k(en) van het voorval en de omstandigheden waaronder het voorval zich heeft voorgedaan; - De maatregelen die zijn genomen of worden overwogen om de gevolgen van het voorval te voorkomen, te beperken en/of ongedaan te maken.	5.2	
4.4	Binnen drie maanden na een dergelijk ongewoon voorval, moet de vergunninghouder aan het districtshoofd en de handhavingsambtenaar informatie verstrekken over de maatregelen die worden overwogen om te voorkomen dat een zodanig voorval zich nogmaals kan voordoen.	5.2	
5.1	Ten minste vijf werkdagen voordat met de werkzaamheden wordt begonnen moet de vergunninghouder dit melden bij de waterbeheerder.	3.4.1	
5.2	Alle krachtens deze vergunning te verrichten werkzaamheden moeten, eenmaal aangevangen, indien dit redelijkerwijs mogelijk is, onafgebroken en met spoed worden voortgezet.	3.4.1	
5.3	Indien de werkzaamheden (tijdelijk) niet kunnen worden voortgezet, moet dit uiterlijk binnen drie werkdagen worden gemeld aan de waterbeheerder.	3.4.1	
5.4	Indien de werkzaamheden gereed zijn, moet dit uiterlijk binnen twee werkdagen gemeld worden aan de waterbeheerder.	3.4.1	
5.5	De meldingen, genoemd in lid 1, 3 en 4, dienen telefonisch of per email gericht te worden aan: - de Verkeerspost Wemeldinge, bereikbaar op telefoonnummer 088 797 48 01, of via vwm_vp_wemeldinge@rws.nl. - de afdeling handhaving via handhavingzeeland@rws.nl	3.4.1	
6.1	Voorafgaand aan de vergunde activiteiten, dient de vergunninghouder aan de waterbeheerder schriftelijk een opgave te verstrekken van de in te zetten vaartuigen.	2.5	
6.2	De vaartuigen mogen, met inachtneming van het bepaalde in het eerste lid, na schriftelijke mededeling aan de waterbeheerder vervangen worden door andere vaartuigen.	2.5	

7.1	De wijze van het uitvoeren van de ontgrondingswerkzaamheden in het Veerse Meer voor de aanleg van de kabelverbinding moet door vergunninghouder in een werkplan worden vastgelegd en minimaal acht weken voor aanvang van de werkzaamheden schriftelijk aan de waterbeheerder worden aangeleverd. Met de werkzaamheden mag pas worden begonnen nadat het werkplan is aangeleverd.	-	Voorliggend werkplan.
7.2	2. Het werkplan zoals bedoeld in lid 1 dient minimaal de volgende onderdelen te bevatten: a. detailtekeningen van het werk, inclusief geografische ligging en de hoeveelheid te ontgronden kuub per locatie; b. plan van aanpak, inclusief de wijze van ontgroning, bestemming van de baggerspecie en opgave van het in te zetten materieel; c. een detailplanning van de werkzaamheden; d. een veiligheids- en calamiteitenplan waarin onder meer de te nemen verkeersmaatregelen en mogelijke verkeersbegeleiding worden opgenomen, evenals de nautische markering van werkmaterieel en werklocaties. e. maatregelen om hinder voor andere gebruikers van het betreffende gebied te voorkomen.	Zie opmerking	a. Bijlage B i.c.m. Bijlage E (hoeveelheden) b. Hoofdstuk 2 – plan van aanpak c. Paragraaf 2.4 d. Hoofdstuk 4 Scheepvaartmanagement + hoofdstuk 5.2 Scheepsgebonden calamiteiten e. Hoofdstuk 3 – Stakeholdermanagement + Hoofdstuk 4 Scheepvaart management
7.3	De werkzaamheden moeten worden uitgevoerd conform het aangeleverde werkplan bij de waterbeheerder.	Hoofdstuk 2	Aanhef
7.4	Eventuele wijzigingen in het werkplan dienen aan de waterbeheerder te worden aangeleverd.	Hoofdstuk 2	Aanhef
8.1	Behoudens nadere toestemming door de waterbeheerder is het verboden te ontgronden tussen een half uur na zonsondergang en een half uur voor zonsopgang. Wanneer het tijdstip van een half uur na zonsondergang vroeger valt dan 21.00 uur mag tot 21.00 uur worden ontgrond. Valt het tijdstip van een half uur voor zonsopgang later dan 7.00 uur dan mag om 7.00 uur met ontgronden worden begonnen.	2.4	
8.2	Het ontgronden is verboden als de zichtafstand rondom het schip minder is dan 1000 meter, terwijl er dan ook geen materieel in het betonde vaarwater mag liggen. Verder moeten onder die zichtomstandigheden, behalve één voor en zo nodig één achteranker, alle ankers, trossen, laadbomen, grijperwerktuigen en soortgelijke voorwerpen die bij het ontgronden in gebruik zijn, binnenboord zijn.	4.2.2	
8.3	Er mag slechts één vaartuig langsij worden gelegd van elk krachtens deze vergunning aanwezige baggervaartuigen.		
9.1	Indien tijdens het ontgronden voorwerpen, sporen of overblijfselen worden aangetroffen, welke, naar redelijkerwijs kan worden vermoed, van historisch, oudheidkundig of wetenschappelijk belang zijn, dient het ontgronden onmiddellijk te worden gestaakt teneinde de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Amersfoort in de gelegenheid te stellen eventueel een beperkt nader onderzoek en een eventuele noodopgraving te verrichten.	5.3	
9.2	De vindplaats van de in het eerste lid genoemde voorwerpen dient zo spoedig mogelijk te worden gemarkeerd en aan de waterbeheerder te worden doorgegeven.	5.3	
9.3	Van de vondst wordt onverwijld melding gedaan aan de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Amersfoort.	5.3	
10	Indien explosieven en/of munitie worden aangetroffen stelt de vergunninghouder de waterbeheerder hiervan schriftelijk in kennis door het verstrekken van de X-, Y- en Z-coördinaten alsmede van de genomen voorzorgsmaatregelen.	5.1	
11.1	De vergunninghouder dient per locatie binnen vier weken na afloop van de ontgrondingswerkzaamheden aan de waterbeheerder een opgave te verstrekken van de ontgrondde hoeveelheid bodemmateriaal.	2.3.3	

11.2	2. Op de in het vorige lid vermelde opgave moet per ontgroning duidelijk worden aangegeven: - de datum; - naam vaartuig; - de hoeveelheid; - de locatie van herkomst in XY - coördinaten t.o.v. Parijs ofwel conform het Rijksdriehoekstelsel	2.3.3	
11.3	Voor het doen van de in het eerste lid bedoelde opgave moet gebruik worden gemaakt van het door het Rijksvastgoedbedrijf te Den Haag beschikbaar gestelde digitale bestand.	2.3.3	
11.4	De vergunninghouder dient, per locatie, voorafgaand en direct na afloop van het ontgronden lodingen te verrichten. De resultaten dienen binnen 14 dagen aan de waterbeheerder te worden overlegd.	2.3.1 & 2.3.3	
12	Indien de vergunninghouder kabels, leidingen of andere voorwerpen aantreft die niet op de desbetreffende hydrografische kaart zijn aangegeven, stelt hij de waterbeheerder hiervan onmiddellijk in kennis door het verstrekken van X-, Y- en Z-coördinaten.	2.3.1	
13.1	De vergunninghouder is verplicht één of meer personen aan te wijzen die in het bijzonder belast is (zijn) met de naleving van het bij deze vergunning bepaalde, waarmee door of namens de waterbeheerder in spoedgevallen overleg kan worden gevoerd.	3.4.1	
13.2	De vergunninghouder deelt schriftelijk binnen veertien dagen nadat deze vergunning in werking is getreden aan de waterbeheerder mee, wat de contactgegevens zijn (naam, adres, telefoonnummer en e-mailadres) van degene(n) die door of vanwege hem is (zijn) aangewezen.	3.4.1	
13.3	Wijzigingen moeten binnen veertien dagen schriftelijk worden gemeld.	3.4.1	

BIJLAGE B: TEKENINGEN BAGGERWERKEN

Deze bijlage omvat drie tekeningen waarop in detail de baggerwerken zijn afgebeeld.

BIJLAGE C: INFORMATIEBLAD IN TE ZETTEN MATERIEEL

Deze bijlage laat een voorbeeld zien van materieel dat ingezet kan worden tijdens uitvoering van het baggerwerk.

BIJLAGE D: WATERBODEMONDERZOEK

Van de werken in het Veerse Meer is een waterbodemonderzoek uitgevoerd. De rapportage van het onderzoek is als bijlage D aan het werkplan toegevoegd.

BIJLAGE E: GRONDBALANS

Alle grondstromen zijn samengevat op een grondbalans, ter verduidelijking van hetgeen tekstueel is beschreven.

BIJLAGE F: STORTVAK

Deze bijlage laat het stortvak zien dat gebruikt wordt voor de verspreiding van slib in het Veerse Meer, stortvak V06.

BIJLAGE G: TIJDELIJKE OPSLAGLOCATIES

Deze bijlage laat de tijdelijke opslaglocaties zien voor respectievelijk de noordelijke- en zuidelijke aanlanding.

BIJLAGE H: MEMO VERTROEBELING TIJDELIJKE OPSLAGLOCATIES

Deze bijlage omvat de berekening die is uitgevoerd om de vertroebeling tijdens het strooien van de eerste zandlaag (ca. 0,5 meter) te bepalen.