Projectplan Waterwet

N307 Roggebot-Kampen

Dijkvakken N11/N11A en Uitwateringskanaal

Waterschap Drents Overijsselse Delta
Dokter Van Deenweg 186
8025 BM Zwolle
Postbus 60, 8000 AB Zwolle

e-mail: info@wdodelta.nl
website: www.wdodelta.nl
Telefoonnummer: 088 - 2331200

Datum: 16 juli 2020

Status: definitief

Het algemeen bestuur van Waterschap Drents Overijsselse Delta besluit, gelet op artikel 5.4, eerste lid, van de Waterwet en de Inspraak- en participatieverordening Waterschap Drents Overijsselse Delta 2016 het onderhavige projectplan vast te stellen.

Zwolle, 8 september 2020

Het algemeen bestuur van het Waterschap Drents Overijsselse Delta,

de secretaris	de dijkgraaf
ir. E. de Kruijk	D.S. Schoonman

Inhoud

Projectplan Waterwet 1
N307 Roggebot-Kampen 1
Dijkvakken N11/N11A en Uitwateringskanaal 1
Inhoud 3
Leeswijzer 5
Publiekssamenvatting 5
DEEL I PROJECTBESCHRIJVING 6
1. Aanleiding en doel 6
1.1. Voorgeschiedenis Ruimte voor de Rivier IJsseldelta 6
1.2. Gefaseerde uitvoering Ruimte voor de Rivier IJsseldelta 8
1.3. Gevolgen versnelling fase 2 11
1.4. Actualisatie Milieueffectrapport 11
1.5. Project N307 Roggebot-Kampen 12
2. Ligging en begrenzing plangebied 14
3. Gewenste situatie waterstaatswerken 16
3.1. Dijkvakken N11 en N11A 16
3.2. Uitwateringskanaal Roggebot-Kampen en natuurvriendelijke oever 21
4. Beschikbaarheid gronden 26
5. Effecten van het plan 27
6. Wijze van uitvoering 31
7. Beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken of het beperken van nadelige gevolgen. 32
7.1. Beperken nadelige gevolgen van het plan 32
7.2. Beperken nadelige gevolgen van de uitvoering 32
7.3. Financieel nadeel 33
8. Legger, beheer en onderhoud 33
8.1. Legger 33
8.2. Beheer en onderhoud 33
9. Samenwerking 33
DEEL II VERANTWOORDING 34
1. Verantwoording op basis van wet- en regelgeving 34
1.1. Waterwet 34
1.2. Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) 35
1.3. Besluit M.E.R. 36

2. Verantwoording op basis van beleid....36
2.1 Toets beleid WDODelta....36
2.2. Toets overig beleid....36
3. Verantwoording van de keuzes in het project....37
4. Belangenafweging....38
5. Benodigde vergunningen en meldingen....38
DEEL III RECHTSBESCHERMING....40
1. Goedkeuring Gedeputeerde Staten provincie Overijssel....40
2. Coördinatie....40
3. Crisis- en herstelwet....41
DEEL IV BIJLAGEN....41

Leeswijzer

Het projectplan Waterwet N307 Roggebot-Kampen; Dijkvakken N11/N11A en Uitwateringskanaal bestaat uit vier delen.

- Deel I beschrijft wat het Waterschap Drents Overijsselse Delta (verder WDODelta) gaat doen en hoe het werk wordt uitgevoerd.
- Deel II geeft een toelichting op waarom dit werk wordt uitgevoerd. Dit is de onderbouwing van het plan.
- Deel III geeft informatie over de rechtsbescherming en de procedures rond het plan.
- Deel IV bevat de rapporten en onderzoeken die voor het plan van belang zijn.

Dit projectplan is vrij technisch van aard. Daarom wordt begonnen met een korte samenvatting van wat dit projectplan regelt en waarom dit projectplan is opgesteld.

Publiekssamenvatting

WDODelta beheert en onderhoudt dijken in de provincie Overijssel. Deze dijken beschermen Overijssel onder andere tegen het buitenwater zoals het IJsselmeer en de Randmeren. Langs het Drontermeer liggen de twee dijkvakken N11 en N11A. Daarnaast beheert en onderhoudt WDODelta oppervlaktewater in de provincie Overijssel waaronder het Uitwateringskanaal Roggebot-Kampen.

Door de maatregelen die worden getroffen binnen Ruimte voor de Rivier IJsseldelta om een waterstandsverlaging op de IJssel te realiseren, waaronder het verwijderen van de Roggebotsluis, ontstaat er een directe verbinding tussen het Vossemeer, Drontermeer, Reevediep en de IJssel. Dit leidt tot andere omstandigheden in het Drontermeer (lagere en hogere gemiddelde waterstanden en meer dynamiek). Om het achterland goed te kunnen blijven beschermen moeten de dijkvakken N11 en N11A in Overijssel versterkt worden. Voor de besluitvorming over de versterking van de dijkvakken N11 en N11A is dit projectplan Waterwet opgesteld.

De provincie Flevoland gaat daarnaast de N307 vernieuwen en aansluiten op een nieuw te bouwen brug over het Drontermeer. De brug vervangt de verbinding over de Roggebotsluis. Door de vernieuwing van de N307 moet het Uitwateringskanaal Roggebot-Kampen gedeeltelijk worden omgelegd. Om werk met werk te maken, wordt het kanaal meteen aan een kant voorzien van een natuurvriendelijke oever. Dit projectplan Waterwet is ook opgesteld voor deze omlegging en de aanleg van de natuurvriendelijke oever.

DEEL I PROJECTBESCHRIJVING

1. Aanleiding en doel

1.1. Voorgeschiedenis Ruimte voor de Rivier IJsseldelta

Naar aanleiding van hoge waterstanden in de Nederlandse rivieren van 1993 en 1995 is in december 2005 door het kabinet de Planologische Kern Beslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier vastgesteld. Met de vaststelling hiervan heeft het kabinet besloten de bescherming tegen overstromingen vanuit de rivieren op het wettelijk vereiste niveau te brengen en de ruimtelijke kwaliteit in het rivierengebied te verbeteren.

Daarbij heeft het kabinet ervoor gekozen de veiligheid zoveel mogelijk te realiseren door het nemen van maatregelen die voorkòmen dat de maatgevende hoogwaterstanden[1] in de rivieren steeds verder stijgen. Dit betekende een accentverschuiving van dijkverbetering (bijvoorbeeld het verhogen van de dijken) naar rivierverruiming, het geven van meer ruimte aan de rivier en daarmee gedeeltelijke herinrichting van het rivierengebied.

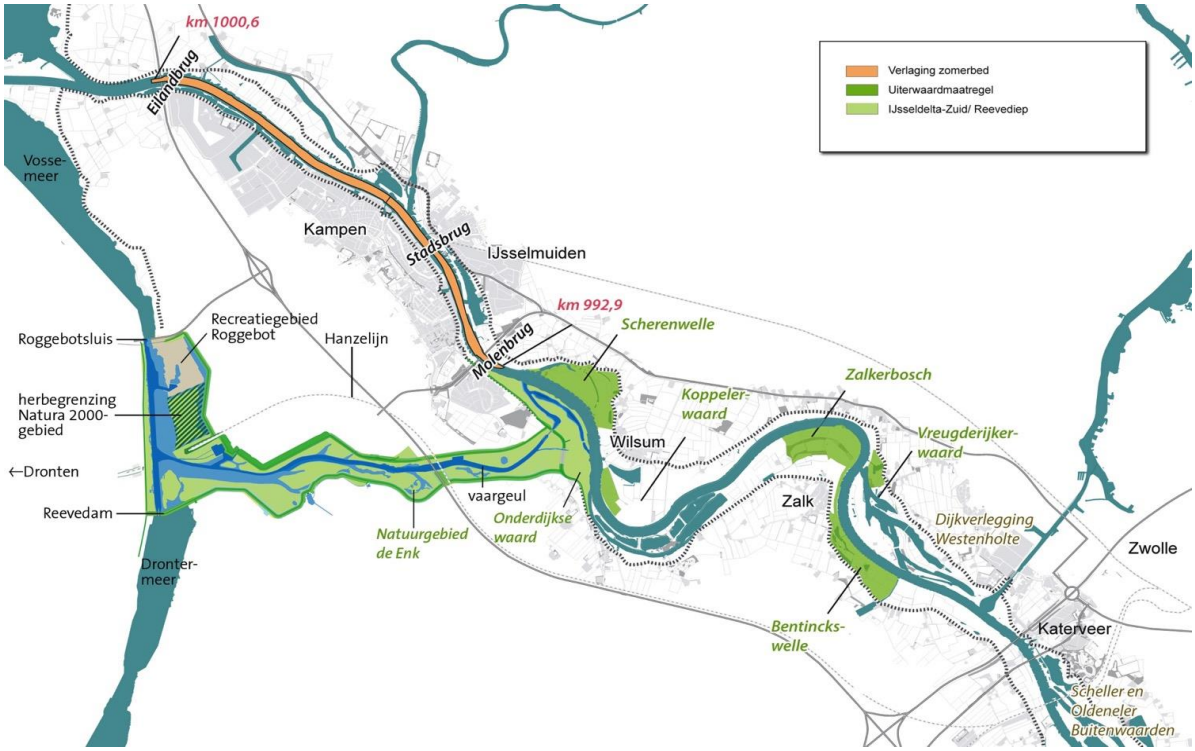
Ruimte voor de Rivier IJsseldelta, met als opdrachtgevers Rijkswaterstaat (verder RWS) en de provincie Overijssel, is een van de 34 projecten van de PKB Ruimte voor de Rivier. Ruimte voor de Rivier IJsseldelta bestaat uit twee maatregelen om de waterveiligheid in de regio Kampen-Zwolle voor de middellange termijn te borgen:

1. de zomerbedverlaging in de Beneden-IJssel, waarbij de rivier over een lengte van 7,5 kilometer tussen de Molenbrug en de Eilandbrug is verdiept;
2. de aanleg van het Reevediep, een nieuwe zijtak van de IJssel (hoogwatergeul), ten zuiden van Kampen, richting het Drontermeer.

Deze maatregelen zijn nodig omdat er bij hoogwater op de IJssel overstromingsgevaar bestaat voor Zwolle, Kampen en het achterland. Om de waterveiligheid in dit gebied te versterken, is het nodig om de IJssel meer ruimte te geven. De opgave is om 41 cm waterstandsdaling te krijgen in de IJssel ter hoogte van Zwolle. Dit wordt de taakstelling genoemd.

Naast het verbeteren van de waterveiligheid levert Ruimte voor de Rivier IJsseldelta ook een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van het IJsseldelta-gebied, zo zijn bijvoorbeeld in vijf uiterwaarden de natuurwaarden en de toegankelijkheid van de natuurgebieden versterkt.

[1] De waterstand die maatgevend is voor het bepalen van de lokaal vereiste hoogte van de waterkering (de dijk)

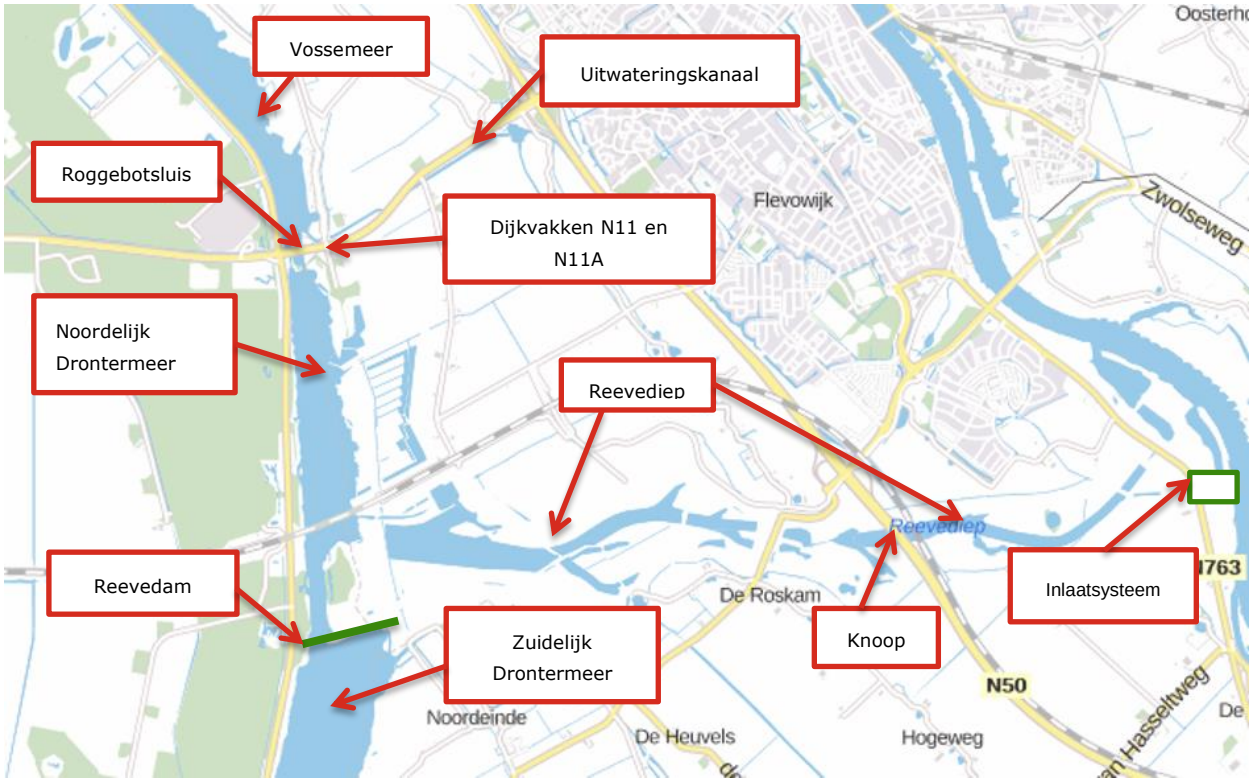


Figuur 1: Inrichtingsplankaart IJsseldelta

In dit Projectplan worden de volgende benamingen gebruikt (zie **figuur 2)**:

- Dijkvakken N11 en N11A: dijkvakken in beheer bij Waterschap Drents Overijsselse Delta (WDODelta);
- Inlaatsysteem: het inlaatsysteem aan de IJsselkant waardoor bij hoogwater op de IJssel het IJsselwater het Reevediep in kan stromen;
- Knoop: de kruising van het Reevediep met de Hanzelijn;
- Noordelijk Drontermeer: het meer ten noorden van de Reevedam en ten zuiden van de Roggebotsluis (onderdeel van het huidige Drontermeer). Na het verwijderen van de Roggebotsluis wordt dit meer onderdeel van het Vossemeer daarom wordt het ook wel het Verlengde Vossemeer genoemd;
- Reevedam: de waterkering in het Drontermeer (onderdeel van het Reevesluiscomplex). Deze kering ligt in het verlengde van de dijk aan de zuidzijde van het Reevediep;
- Reevediep: het water tussen de IJssel en het Drontermeer. In eerdere plannen werd dit de hoogwatergeul genoemd;
- Roggebotsluis: de waterkering met sluizen, weg en brug aan de noordzijde van het Zuidelijk Drontermeer;
- Uitwateringskanaal: Uitwateringskanaal Roggebot-Kampen;

- Vossemeer: het meer ten noorden van de Roggebotsluis;
- Zuidelijk Drontermeer: het meer ten zuiden van de Reevedam (onderdeel van het huidige Drontermeer).



Figuur 2: Gehanteerde naamgeving

1.2. Gefaseerde uitvoering Ruimte voor de Rivier IJsseldelta

De waterveiligheidsopgave in IJsseldelta wordt gefaseerd uitgevoerd.

Fase 1

In fase 1 is de Beneden-IJssel over een lengte van 7,5 kilometer verdiept (de zomerbed-verlaging) en is het Reevediep (de hoogwatergeul) aangelegd.

Het Reevediep gaat bij hoge waterstanden in de IJssel water afvoeren via het Noordelijk Drontermeer en het Vossemeer naar het IJsselmeer. Om het water door het Reevediep te laten stromen, is aan de kant van de IJssel een inlaatsysteem gebouwd. Om te voorkomen dat het land langs het Reevediep onderloopt, zijn aan beide kanten van het Reevediep dijken aangelegd. Tussen Flevoland en Overijssel is de Reevedam aangelegd waardoor een Noordelijk en een Zuidelijk Drontermeer is ontstaan en daardoor wordt voorkomen dat water uit het Reevediep in het Zuidelijk Drontermeer komt.

Het Reevediep is begin 2019 alleen nog als recreatievaargeul in gebruik genomen. Via de geul kunnen recreatievaartuigen vanuit de IJssel in het Noordelijk Drontermeer varen en andersom.
Als hoogwatergeul zou het Reevediep in fase 1 geschikt zijn voor een beperkte inzet bij extreem hoge rivierafvoeren en hiermee wordt de hiervoor genoemde taakstelling nog niet behaald.

Voor een nadere beschrijving van fase 1 wordt verwezen naar het Projectplan Waterwet Waterkeringen IJsseldelta Zuid[2] en het Projectplan Waterwet Inrichting IJsseldelta Zuid (Reevediep)[3], beide van 12 december 2013. In die onherroepelijke projectplannen is ook aangegeven dat IJsseldelta-Zuid in twee fasen wordt aangelegd.

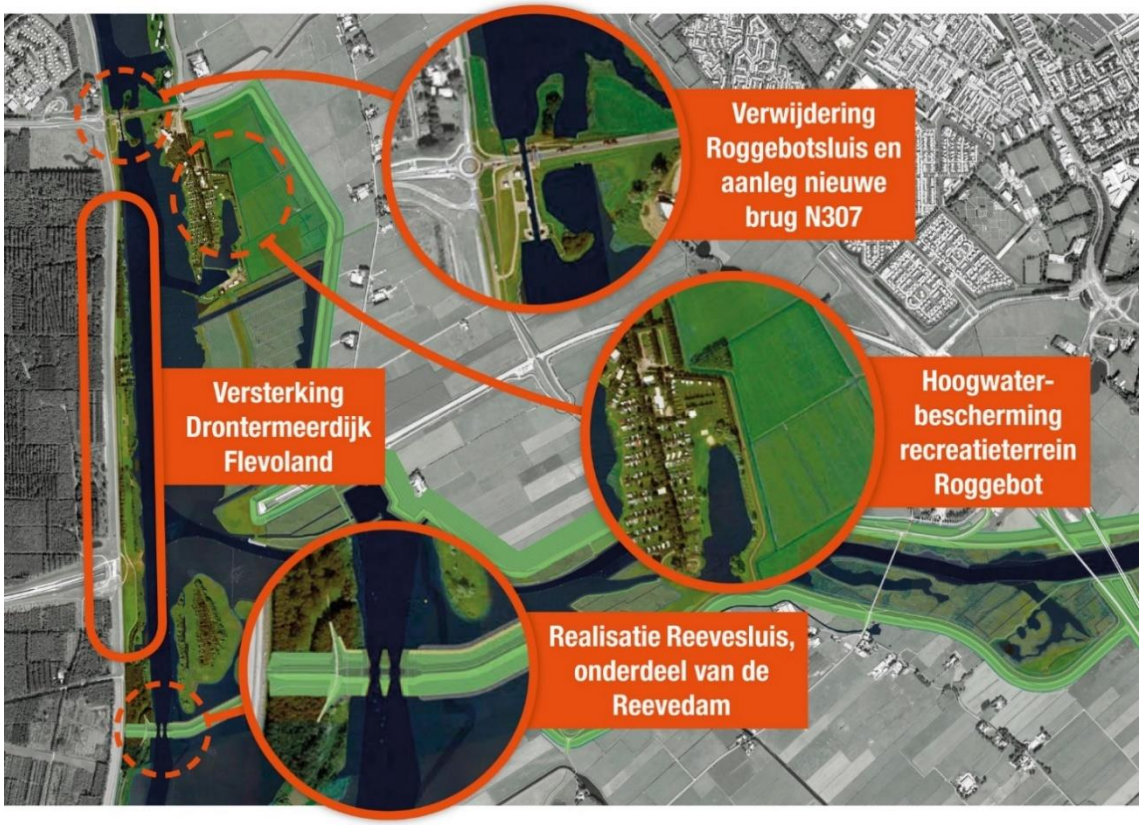
Fase 2

Een belangrijke maatregel in fase 2 is het verwijderen van de Roggebotsluis. Hierdoor ontstaat er een directe verbinding tussen het Vossemeer, Noordelijk Drontermeer, Reevediep en de IJssel. Na uitvoering van fase 2 kan het Reevediep circa 730 m^3 water per seconde afvoeren. Die capaciteit is nodig in een situatie die een keer per 2000 jaar kan voorkomen. Hierdoor ontstaat, in combinatie met de zomerbedverlaging Beneden-IJssel, een waterstandsdaling op de IJssel bij Zwolle van 41 cm bij een maatgevende afvoer[4] en wordt voldaan aan de taakstelling.
Oorspronkelijk was het de bedoeling dat IJsseldelta fase 2 in de periode 2021 – 2024 zou worden uitgevoerd. Heel IJsseldelta fase 2 zou daarbij operationeel zijn vanaf 2025. Na een bestuurlijke verkenning heeft de Minister van Infrastructuur & Milieu op 18 januari 2016 echter besloten tot een versnelde aanleg van fase 2. Hierdoor is het niet meer nodig sommige maatregelen uit fase 1 aan te leggen maar kunnen direct alle maatregelen uit fase 2 worden gerealiseerd. Zo is het niet meer nodig om spuikokers in de Roggebotsluis te maken maar wordt de sluis verwijderd.

Gekozen is voor het indelen van de werkzaamheden van fase 2 in vier projecten onder de verantwoordelijkheid van verschillende overheden: 1. N307 Roggebot-Kampen, 2. Drontermeerdijk, 3. Reevesluiscomplex en 4. Recreatieterreinen. Zie **figuur 3.**

---

[2] Projectplan Waterwet Waterkeringen IJsseldelta Zuid inclusief bijlagen, Rijkswaterstaat, 12 december 2013 met kenmerk RWS-2013/63085; in te zien via de volgende link: https://www.ijsseldeltaprogramma.nl/wp-content/uploads/2019/10/BESLUIT_projectplan_Waterwet_waterkeringen_IJsseldelta-Zuid_Reevediep_onbeveiligd.pdf
[3] Projectplan Waterwet Inrichting IJsseldelta Zuid (Reevediep, 12 december 2013 met kenmerk RWS-2013/63083, in te zien via de volgende link: https://www.ijsseldeltaprogramma.nl/wp-content/uploads/2019/10/BESLUIT_projectplan_Waterwet_inrichting_IJsseldelta-Zuid_Reevediep_onbeveiligd.pdf
[4] De maatgevende afvoer is de maximale hoeveelheid water die de rivier kan afvoeren zonder dat het achterland overstroomt.



Figuur 3: IJsseldelta fase 2 projecten

N307 Roggebot-Kampen
Het verwijderen van de Roggebotsluis en de daarop gelegen weg en de bouw van een nieuwe brug, in combinatie met de al geplande vernieuwing van de N307 tussen de Roggebotsluis en Kampen. Opdrachtgevers zijn het Rijk en de provincie Flevoland en Overijssel. Binnen dit project worden ook de dijkvakken N11 en N11A versterkt en het Uitwateringskanaal deels omgelegd.
Opdrachtgevers zijn het Rijk en de provincie Flevoland en Overijssel.
In de Bestuursovereenkomst (BOK) van december 2016 is overeengekomen dat de provincie Flevoland de regie voert over de planvorming en realisatie van de N307 Roggebot-Kampen.
Eindbeheerders (in de gebruiksfase) zijn de provincie Flevoland, de provincie Overijssel, de gemeente Kampen, de gemeente Dronten, Rijkswaterstaat (water), WDODelta (dijkvakken N11 en N11A en het Uitwateringskanaal), Zuiderzeeland en Staatsbosbeheer.

Drontermeerdijk
De versterking van de Drontermeerdijk door Waterschap Zuiderzeeland (tevens eindbeheerder).

Reevesluiscomplex
Aanleg van een nieuwe schutsluis, spuisluis en een vismigratievoorziening in de Reevedam door RWS, die ook eindbeheerder is (exclusief het beheer van het fiets-/looppad over het sluiscomplex en Reevedam).

Recreatieterreinen
Het realiseren van hoog- en laagwatervoorzieningen voor het recreatieterrein Roggebot. Daaronder inmiddels begrepen het terrein van de kanovereniging Skonenvaarder, de Music Club en drie recreatiehaventjes aan de Flevolandse kant. Realisatie vanwege de provincie Overijssel.

1.3. Gevolgen versnelling fase 2

Door het versnellen van fase 2 treedt fase 1 niet in werking dat wil zeggen het Reevediep gaat nog niet werken als hoogwaterafvoer tot het moment dat fase 2 is afgerond.

Nadat de Roggebotsluis is verwijderd en alle andere maatregelen van Ruimte voor de Rivier IJsseldelta zijn uitgevoerd, gaat het Reevediep als hoogwaterafvoer functioneren.

De Roggebotsluis heeft een functie als verbindende waterkering tussen dijktraject 8-4 (Flevoland) en dijktraject 11-2 (IJsseldelta). Door het verwijderen van de Roggebotsluis verdwijnt deze functie en er ontstaat een directe verbinding tussen het Vossemeer, Noordelijk Drontermeer, Reevediep en de IJssel.
Door het verwijderen van de sluis gaan de maatgevende waterstanden omhoog en ontstaat er meer dynamiek in het Drontermeer. Om het achterland goed te kunnen beschermen moeten de dijkvakken N11 en N11A daarom worden versterkt en aangesloten op de bestaande keringen (dijkvak N10 dat in fase 1 is aangelegd en de Vossemeerdijk aan de Overijsselse kant).
De Roggebotsluis wordt pas verwijderd als de dijkvakken N11 en N11A en de Drontermeerdijk zijn versterkt en hun functie kunnen vervullen. Op deze manier blijft het achterland steeds goed beschermd tegen hoogwater.

Door de vernieuwing van de N307 moet het Uitwateringskanaal Roggebot-Kampen gedeeltelijk worden omgelegd. Daarbij wordt als meekoppelkans[5] het hele kanaal gelijk aan één zijde voorzien van een natuurvriendelijke oever. Dit wordt gedaan omdat WDODelta een opgave heeft op grond van de Europese Kader Richtlijn Water (KRW). De omlegging van het kanaal is een goede aanleiding en kans om de natuurvriendelijke oever meteen aan te leggen want anders zou dit in een later stadium alsnog moeten gebeuren. Wat de KRW-opgave is, wordt later in deel II van dit projectplan uitgelegd, zie **bladzijde 35**.

1.4. Actualisatie Milieueffectrapport

In 2013 is voor Ruimte voor de Rivier IJsseldelta een Milieueffectrapport (MER2013)[6] opgesteld. In dat rapport zijn de verwachte milieueffecten van IJsseldelta beschreven om te beoordelen of het systeem zal werken en kan worden gerealiseerd. Dat rapport wordt gebruikt bij het nemen van besluiten over het project IJsseldelta. Op die manier krijgt milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming.
Omdat we nu een aantal jaar verder zijn en de plannen, wet- en regelgeving en/of het beleid sindsdien gewijzigd kunnen zijn, is de MER2013 in 2020 geactualiseerd (MER2020). Op basis van de definitieve plannen is gekeken of er sprake is van andere milieueffecten dan al in de MER2013 zijn beschreven en als dit het geval was, zijn de effecten nader bezien en beschreven.

---

[5] Een meekoppelkans is een maatregel die niet meteen te maken heeft met de omlegging van het Uitwateringskanaal maar die nu makkelijk kan worden meegenomen omdat er toch al werkzaamheden plaatsvinden.
[6] Tauw, Witteveen en Bos, RHDHV, Deelrapport 19 aanvulling MER planstudie IJsseldelta-Zuid definitief d.d. 22 maart 2013 in te zien via de volgende link: https://www.ijsseldeltaprogramma.nl/wp-content/uploads/2019/10/1.3b-MER-2013-planstudie-IJssldelta-Zuid.pdf

De MER2013 en de MER2020 (Witteveen en Bos, 2020) zijn betrokken bij het opstellen van dit projectplan. Voor meer informatie over de MER wordt u verwezen naar deel II van dit projectplan, zie **bladzijde 36**.

1.5. Project N307 Roggebot-Kampen

Deze paragraaf geeft een globaal beeld van de werkzaamheden die in het kader van het totale project N307 Roggebot-Kampen worden uitgevoerd, waaronder dus ook de werkzaamheden vallen waarop dit projectplan betrekking heeft.[7]

Weginfrastructuur N307
Vernieuwing van de N307 tussen Roggebot en Kampen: vanaf Flevoland, net voor de nieuw te realiseren ongelijkvloerse kruising met de N306 tot aan de aansluiting met de N50 in Overijssel. Voor dit onderdeel zijn voor zover nodig nieuwe bestemmingsplannen opgesteld die gezamenlijk met dit projectplan ter inzage zijn gelegd.

Realisatie nieuwe brug
De nieuwe brug tussen Flevoland en Overijssel bestaat uit een viaduct met een vaste brug over de doorgaande vaargeul en een beweegbaar deel voor schepen die niet onder de brug door kunnen varen (schepen hoger dan 7 meter). De nieuwe brug komt net ten zuiden van de huidige brug te liggen.

Verwijderen Roggebotsluis
De Roggebotsluis wordt verwijderd zodat er een vrije doorstroomopening ontstaat. Na verwijdering van de Roggebotsluis wordt het oppervlaktewater (her)ingericht dat wil zeggen de vaargeul in een gedeelte van het Noordelijk Drontermeer en het Vossemeer wordt verruimd en ook vinden er werkzaamheden plaats aan de oever.

Waterveiligheidsopgave Dijkvakken N11 en N11A
De dijkvakken N11 en N11A liggen aan de Overijsselse kant van het Drontermeer en zijn in beheer bij WDODelta. De versterking van de dijkvakken N11 en N11A en aansluiting van deze dijkvakken op dijkvak N10 en de Vossemeerdijk is nodig omdat door het wegvallen van de Roggebotsluis als primaire kering, de maatgevende waterstanden omhooggaan. De dijkvakken verbinden de huidige kering aan de noordoostzijde van de brug met de nieuwe dijk van het Reevediep.

Versterking Drontermeerdijk
Het verhogen en versterken van de Drontermeerdijk is een project van waterschap Zuiderzeeland en geen onderdeel van het project N307 Roggebot-Kampen. Doordat echter de N306 -de weg die over de Drontermeerdijk loopt- aansluit op de N307 is er wel een raakvlak met het project N307 Roggebot-Kampen. Voor de realisatie zijn nadere afspraken gemaakt tussen provincie Flevoland en waterschap Zuiderzeeland. Voor de versterking van de Drontermeerdijk is door waterschap Zuiderzeeland een projectplan Waterwet vastgesteld en deze is onherroepelijk.

[7] Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat dit projectplan geen betrekking heeft op alle hier genoemde werkzaamheden. Het geeft een beeld van het hele project N307 Roggebot-Kampen. In het blauwe kader erna wordt samengevat aangegeven waarop dit projectplan specifiek betrekking heeft.

Uitwateringskanaal
Het Uitwateringskanaal moet vanaf de Machinekolk tot aan het Vossemeer deels worden verlegd als gevolg van de vernieuwing van de N307. Het hele kanaal wordt in opdracht van WDODelta voorzien van een natuurvriendelijke oever. Deze natuurvriendelijke oever is onderdeel van de projectscope N307 Roggebot-Kampen. WDODelta past daarnaast het gemaal zo aan dat vissen deze ook in de toekomst kunnen blijven passeren. Dit gemaal is geen onderdeel van de projectscope N307 Roggebot-Kampen.

Overige werkzaamheden
- Een binnendijkse aanpassing van de waterhuishouding.
- Compensatie voor NNN-gebied[8].
- Compensatie voor weidevogels.

Dit projectplan Waterwet heeft betrekking op:

a. Het versterken van de dijkvakken N11, N11A en de aansluiting op dijkvak N10 en de Vossemeerdijk (Overijsselse kant).

Versterking van de dijkvakken is nodig omdat de Roggebotsluis - en daarmee de verbindende primaire kering tussen het Drontermeer en het Vossemeer - verwijderd wordt vanwege Ruimte voor de Rivier IJsseldelta. Hierdoor ontstaan er hogere maatgevende waterstanden en meer dynamiek en de dijkvakken moeten daartegen bestand zijn.

b. De gedeeltelijke verlegging van het Uitwateringskanaal Roggebot-Kampen en de aanleg van een natuurvriendelijke oever aan een kant van het kanaal.

De verlegging van het Uitwateringskanaal is nodig omdat de N307 wordt vernieuwd. Als (meekoppel)kans en ter uitvoering van de KRW-opgave van WDODelta wordt meteen de natuurvriendelijke oever aangelegd.

De in deze paragraaf genoemde andere werkzaamheden, die onderdeel zijn van het project N307 Roggebot-Kampen, vallen niet onder dit projectplan en worden gereguleerd via andere hoofd- of uitvoeringsbesluiten.

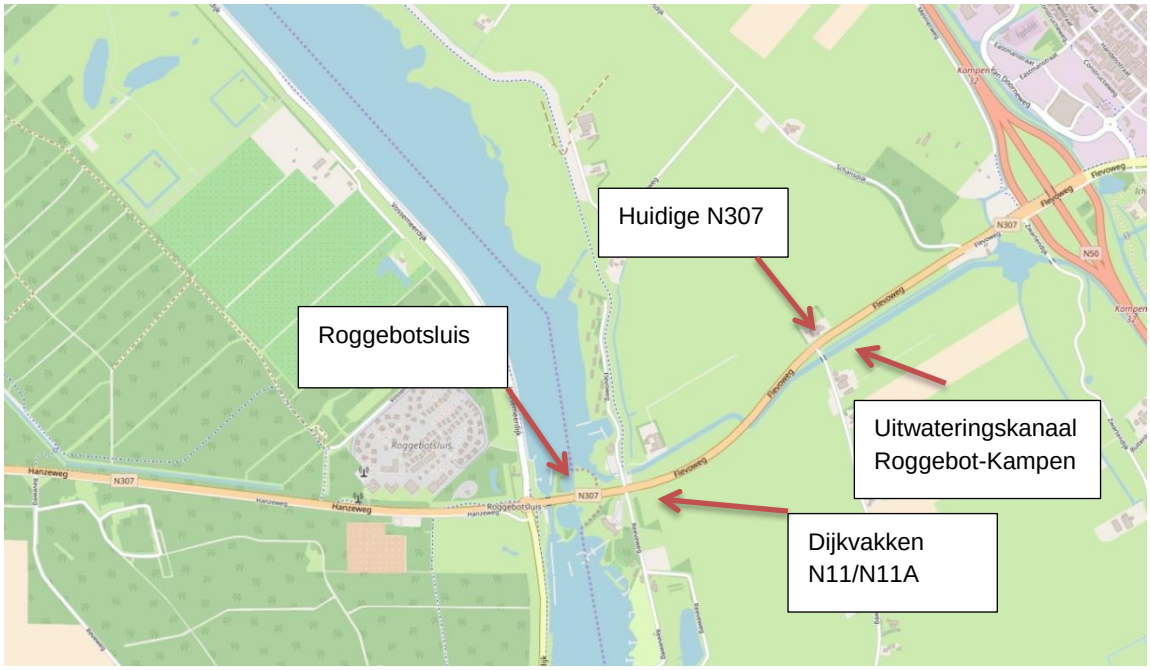
Voor het verwijderen van de Roggebotsluis wordt een projectplan Waterwet vastgesteld door RWS. Voor de vernieuwing van de N307 en de bouw van een nieuwe brug wordt een bestemmingsplan vastgesteld door de gemeente Dronten en Kampen.

[8] Natuur Netwerk Nederland; het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied.

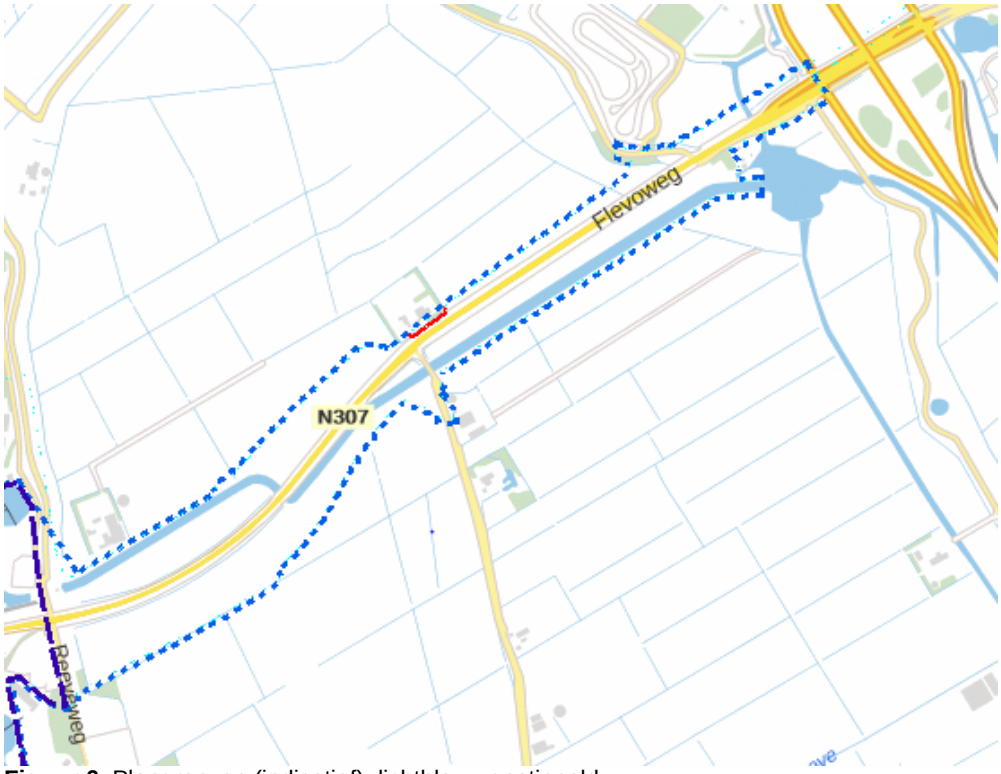
2. Ligging en begrenzing plangebied

De dijkvakken N11, N11A en het Uitwateringskanaal Roggebot-Kampen liggen in de gemeente Kampen, provincie Overijssel. Ze liggen oostelijk ten opzichte van de Roggebotsluis, zie **figuren 4 t/m 6**.

Figuur 4: ligging project in de gemeente Kampen, provincie Overijssel



Figuur 5: Topografische kaart ligging Roggebotsluis, dijkvakken N11/N11A, de huidige N307 en het Uitwateringskanaal Roggebot-Kampen.



Figuur 6: Plangrenzen (indicatief), lichtblauw gestippeld

3. Gewenste situatie waterstaatswerken[9]

3.1. Dijkvakken N11 en N11A[10]

De dijkvakken N11 en N11A moeten voldoen aan de in de Waterwet vastgestelde wettelijke veiligheidsnorm, passend bij de toekomstige omstandigheden op het Drontermeer na voltooiing van IJsseldelta fase 2 dat wil zeggen nadat de Roggebotsluis is verwijderd (wat nodig is om te kunnen voldoen aan de taakstelling Ruimte voor de Rivier IJsseldelta).

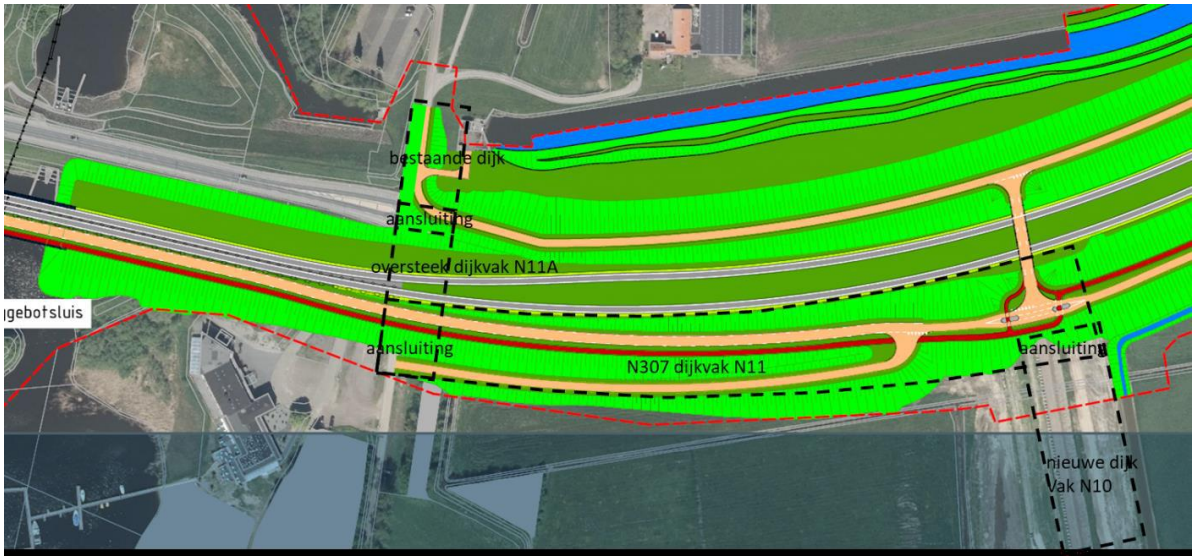
Omdat de vernieuwde N307 over de dijkvakken N11 en N11A loopt en het grondlichaam van de dijk dus ook dient als toerit van de N307 naar de brug, is het ontwerp van het grondlichaam[11] beoordeeld[12]. Gekeken is of en zo ja onder welke voorwaarden dit grondlichaam voldoet als waterkering (dijk).

In deze paragraaf worden, nadat de locatie van de dijkvakken is aangegeven, eerst de uitgangspunten genoemd die zijn gehanteerd voor de beoordeling van het grondlichaam van de N307 en daarmee van de waterkering. Daarna worden de conclusies van de beoordeling gegeven. Daarbij vindt u ook de aanvullende maatregelen die genomen worden.

Locatie
Dijkvak N11 ligt van oost naar west en sluit aan de oostzijde haaks aan op dijkvak N10 en sluit aan de westzijde haaks aan op dijkvak N11A.
Dijkvak N11A ligt van noord naar zuid en sluit aan de noordzijde aan op de bestaande dijk (de Vossemeerdijk aan de Overijsselse zijde), zie **figuur 7**.

---

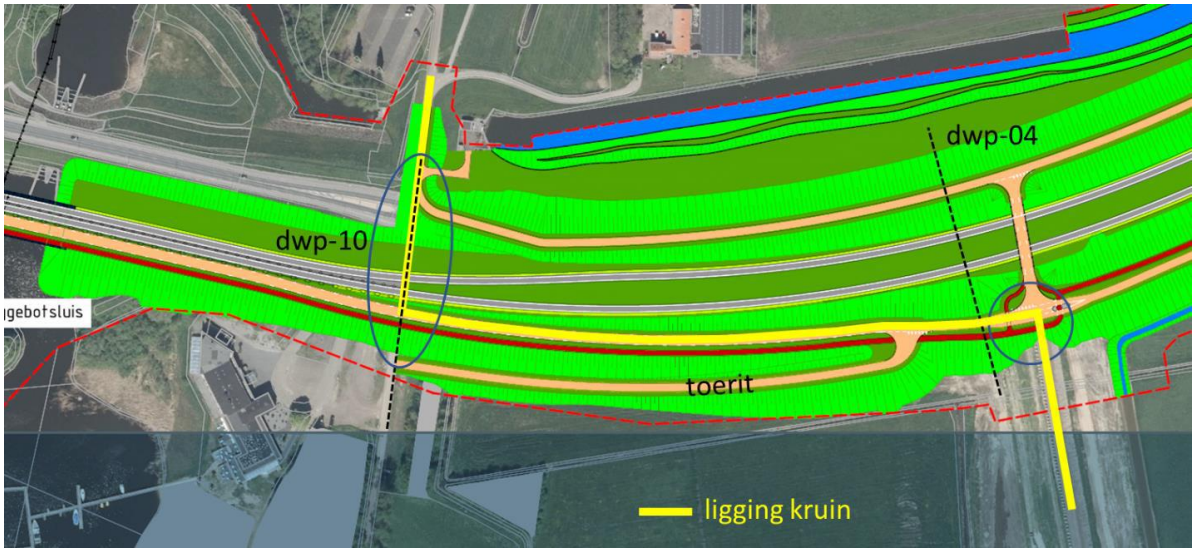
[9] Waterstaatswerken is een officiële term in de Waterwet. In dit projectplan wordt met waterstaatswerken bedoeld de dijkvakken N11 en N11A die worden versterkt en het Uitwateringskanaal dat deels verlegd wordt.
[10] Bron van de tekst en tekeningen in dit hoofdstuk: RHDHV, “Verkenning waterveiligheid van de waterkering (N11 + N11A) ter plaatse van de kruising N307”, d.d. 17 januari 2020 met kenmerk BG1316-115NT001D2.4 (zie **bijlage 1).** In **bijlage 2 en 3** zijn twee tekeningen opgenomen. Tekening BG1316-115-SIT-004 geeft het bovenaanzicht van het dijktraject N11 en N11A als schetsontwerp. Tekening BG1316-115-DP-003 geeft de dwarsprofielen waarnaar in de onderstaande tekst wordt verwezen en die zijn aangegeven met de letters “DWP”.
[11] Plan in hoofdlijnen, februari 2019
[12] Het gaat hier niet om een beoordeling zoals bedoeld in de Waterwet (WBI-beoordeling die van toepassing is op bestaande dijken). Er is ‘beoordeeld’ of het ontworpen grondlichaam voldoende substantieel is om een definitief dijkprofiel in te kunnen ontwerpen, met toepassing van het ontwerpinstrumentarium OI2014v4.



Figuur 7: Onderdelen van het te wijzigen waterstaatswerk: dijkvakken N11/N11A, de aansluiting op dijkvak N10 en de Vossemeerdijk aan de Overijsselse zijde. Begrenzing met een zwarte stippellijn.

Uitgangspunten

Het grondlichaam van de vernieuwde N307 naar de nieuwe brug over het water is beoordeeld op de relevante faalmechanismen met toepassing van het wettelijke ontwerpinstrumentarium OI2014v4. Er is gekeken naar hoogte, macrostabiliteit binnen- en buitenwaarts, piping, bekleding en microstabiliteit. Daarnaast is gecontroleerd of het aan te leggen grondlichaam (in de functie van waterkering) voldoet aan de Basisspecificatie Dijk.[13]



Figuur 8: Ligging van de kering in de dijkvakken N11 en N11A, met daarin de ligging van de dwarsprofielen in de berekening.

Figuur 8 geeft het bovenaanzicht van de N307 weer met de maatgevende dwarsprofielen. De paarse lijnen geven de ligging van de rijbanen weer. Deze lopen van circa 1,5 m boven NAP bij DWP-04 omhoog richting de brug naar circa 6 m boven NAP bij DWP-10.

[13] Basisspecificatie Dijk, Waterschap Drents Overijsselse Delta, 27-07-2018, waarin de functionele eisen zijn opgenomen voor ontwerp, beheer en onderhoud van de waterkering

Gezien de ligging van de rijbanen is DWP-04 maatgevend voor de meeste faalmechanismen die betrekking hebben op de binnenkant van de kering (stabiliteit binnenwaarts, piping en microstabiliteit). Bij DWP-10 buigt de waterkering af naar het noorden en kruist deze het volledige grondlichaam van de N307. Bij dit profiel is de buitenwaartse stabiliteit maatgevend.

In de omcirkelde gebieden komen nieuwe aansluitingen. Aan de zuidoostkant de aansluiting van dijkvak N11 op dijkvak N10 en aan de noordwestkant de aansluiting van dijkvak N11 via het grondlichaam van de vernieuwde N307 naar de bestaande waterkering Vossemeerdijk (Overijsselse zijde).
Aan de zuidkant van dijkvak N11 ligt ook een toerit naar recreatieterrein Roggebot die van de N307 vanaf DWP-04 richting het westen afloopt naar het oorspronkelijk maaiveld. De locatie van deze toerit is indicatief en maakt geen onderdeel uit van de waterkering.

In **bijlage 1** is het nieuwe dijkprofiel weergegeven bij DWP-010 en DWP-04.
Het talud van het grondlichaam is minder steil gemaakt (van 1:2 naar 1:3) om de stabiliteit van het grondlichaam en daarmee de hoogwaterveiligheid te kunnen garanderen. Daarnaast is in het buitentalud een buitenberm opgenomen. Deze is voor de veiligheid van de waterkering niet noodzakelijk, maar volgt wel uit de Basisspecificatie Dijk. Met uitzondering van de buitenberm, valt het volledige dijkprofiel ruim binnen het grondlichaam van de vernieuwde N307.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

a. Ontwerpwaterstand van 3,75 m boven NAP[14].
b. Ter hoogte van de aansluiting op de Vossemeerdijk (oost) een ontwerplevensduur van 50 jaar.
c. Voor de dijkvakken N11 en N11A een ontwerplevensduur van 100 jaar. Dit uitgangspunt is in fase 1 IJsseldelta ook gebruikt bij het definitief ontwerp van de Reevediepdijken. Op de dijkvakken N11 en N11A ligt een weg en er loopt een toerit. Daarom zijn de dijkvakken lastig aan te passen als in de toekomst een dijkverbetering nodig is en worden ze nu al voor het jaar 2125 ontworpen.
d. De benodigde kruinhoogte (HBN)[15] is gebaseerd op een 1:3 talud als de waterkering uit een grondlichaam bestaat. Ter hoogte van de as van de vernieuwde N307 is de HBN bepaald op basis van een verticale wand, omdat het dijklichaam in de richting van de brug overgaat in een kistdamconstructie.
e. De benodigde kruinhoogte (HBN) is verder gebaseerd op een overslagdebiet[16] van 1,0 l/m/s. Een dergelijk overslagdebiet is een conservatieve waarde, omdat het conform het ontwerpinstrumentarium van het OI2014v4 ook is toegestaan om met hogere overslagdebieten te rekenen, waarbij de ontwerpkruinhoogte van de dijk wat lager komt te liggen.
f. De bodemopbouw is gebaseerd op een beschikbare sondering van het geotechnisch dwarsprofiel.

---

[14] Deze ontwerpwaterstand is ook gebruikt in het definitieve ontwerp van de Reevediepdijken. Als gevolg van de recente studie naar de systeemgevolgen van het verwijderen van de Roggebotkering, valt de ontwerpwaterstand wat lager uit op basis van voortschrijdend inzicht (zie ook Bijlage C). Doordat de ontwerpwaterstand nu lager uitvalt, blijft de geotechnische beoordeling gelijk dat wil zeggen door de iets lagere ontwerpwaterstand wordt de veiligheid van de geplande waterkering tegen hoog water iets groter.

[15] De kruin van de dijk is het hoogste, afgeplatte deel van de dijk. De kruinhoogte wordt ook wel HBN of hydraulisch belastingniveau genoemd.

[16] Het overslagdebiet is het volume water dat per strekkende meter per seconde door de golfbeweging van water over de buitenkruinlijn van een dijk slaat. De buitenkruinlijn is de lijn die de overgang markeert tussen de kruin en het buitentalud van een dijk waarlangs de toetsing op hoogte plaatsvind.

g. Er is uitgegaan van een berekening met geotechnische parameters in gedraineerde omstandigheden.
   Er is verder uitgegaan van een niet gezet profiel, wat in dit stadium een conservatieve aanname is voor de schuifsterkte van de veenlaag. Omdat het dijklichaam hiermee als veilig is beoordeeld, is deze conservatieve aanname gerechtvaardigd.
h. Het ophoogmateriaal van de N307 bestaat uit zand (φ'kar = 32.5° (φ'd = 28.0°)). Daarnaast is in het wegontwerp uitgegaan van een leeflaag op de taluds van 0,5 m dikte voor een grasbegroeiing op het talud. Als materiaal voor deze 'leeflaag' is hier 'klei, zandig' met bovenstaande grondmechanische parameters toegepast.
i. Alle functionele eisen uit de Basisspecificatie Dijk zijn gehanteerd voor het ontwerp en voor het beheer en onderhoud van de waterkering.

De volgende werkmethode is gehanteerd:

- Eerst is een beoordeling gedaan op basis van de beschikbare data en met heel veilige marges en aannames gekeken waar mogelijk een veiligheidsprobleem ontstaat, uitgaande van het ontwerp van de weg en de hiervoor aangegeven uitgangspunten.
- Als de waterkering daaraan voldoet, is een nauwkeurigere berekening of bepaling van parameters niet nodig.
- Als de waterkering niet voldoet op basis van deze veilige aannames, dan is het nodig om de gehanteerde uitgangspunten nauwkeuriger te bepalen en nieuwe berekeningen te doen om tot een goed oordeel te komen over de waterveiligheid.

Conclusies

Voor een nadere uitleg en een totaaloverzicht van de beoordeling wordt kortheidshalve verwezen naar **bijlage 2**. Hier wordt volstaan met de samenvattende conclusies.

Beoordelingscriterium	Oordeel	Toelichting
Hoogte (overloop en golfoverslag)	Voldoet	Voldoende overhoogte en overbreedte in het profiel van de N307
Bekleding buitentalud	Voldoet	Voldoende bij erosiebestendige grasbekleding
Macrostabiliteit binnenwaarts	Voldoet	Voldoende overhoogte en overbreedte in het profiel van de N307
Macrostabiliteit buitenwaarts	Voorwaardelijk	Voldoet mits het buitentalud 1:3 of flauwer is
Piping[17]	Voldoet	Voldoende overhoogte en overbreedte in het profiel van de N307
Microstabiliteit	Voorwaardelijk	Voldoet mits drainage in N307 van DWP7 tot en met DWP4
Aansluitingen	Voorwaardelijk	Voldoet mits ontworpen conform OI2014v4
NWO[18]	Voorwaardelijk	Moet worden gecontroleerd

[17] Piping is een term die aangeeft dat er water door de dijk doorstroomt als gevolg van een groot waterstandsverschil binnen- en buitendijks.

[18] NWO betreft niet waterkerende objecten zoals funderingen die ter plaatse van de brughoofden mogelijk worden aangebracht. Er is op dit moment geen inzicht in de locaties van deze funderingen. Wel wordt opgemerkt dat wanneer deze funderingen binnen het invloedsgebied van de waterkering worden aangebracht, de invloed hiervan op de waterkering gecontroleerd moet worden. Het betreft met name de controle op het intredepunt voor piping. Dit geldt ook voor andere harde constructies in de kernzone/beschermingszone van de waterkering, zoals bijvoorbeeld een viaduct.

De conclusie is dat het grondlichaam van de N307 bij dijkvak N11 voldoende breed en hoog is voor een waterkering die voldoet aan het nieuwe ontwerpinstrumentarium OI2014v4. Daarnaast is aangetoond dat bij de gehanteerde uitgangspunten (materialisatie en geometrie) aan alle beoordelingscriteria wordt voldaan.

Om het grondlichaam van N307 waterkerend te maken, wordt als aanvullende maatregel een kleilaag aangebracht op het buitentalud (0,8 m dikte) met daarop een laag teelaarde (0,3 m dikte) voor de grasbekleding, in plaats van de hiervoor genoemde 0,5 m klei-achtige/zandige leeflaag van het oorspronkelijke wegontwerp.

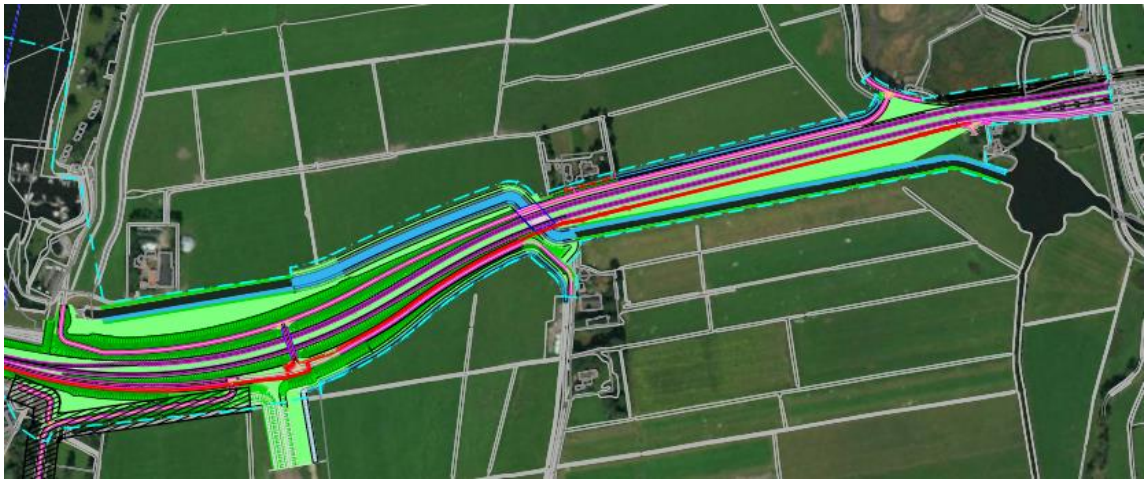
Uit het oogpunt van beheer en onderhoud wordt bij DWP-04 en DWP-10 een buitenberm aangelegd. Daarmee wordt de lengte van het talud maximaal 17,5 m (conform de Basisspecificatie Dijk). Om bovendien een ongewenste verdieping te voorkomen tussen de toerit en het grondlichaam van de N307 (zie DWP-07 **bijlage 1 en 3**) is het maaiveld van de toerit doorgetrokken tot aan de grondophoging voor de N307. Zo is het gebied tussen de toerit en de N307 beter te onderhouden.

De aansluiting van het grondlichaam van de vernieuwde N307 op dijkvak N10 (aan de zuidoost kant) is een haakse aansluiting van een standaard dijkprofiel (dijkvak N10) op de N307 (dijkvak N11). Beide dijkvakken hebben een zandkern die naadloos op elkaar moeten aansluiten. Ook de bekleding loopt naadloos door op beide dijkvakken. Hiermee wordt de waterveiligheid geborgd.

Voor de aansluiting van het grondlichaam van de vernieuwde N307 op dijkvak N11A (aan de noordwest kant) is het dijklichaam van dijkvak N11A de N307 aan de westzijde een verholen (= niet als zodanig zichtbare) waterkering. Het grondlichaam van de N307 is hier zo groot en breed dat dit profiel aan de norm voldoet. Aan de noord- en zuidzijde van de verholen waterkering wordt echter aangesloten op respectievelijk de bestaande waterkering en op dijkvak N11. Net bij de aansluiting op dijkvak N10, moet de zandkern naadloos aansluiten op het volgende dijkvak. De bekleding wordt zo ontworpen dat geborgd wordt dat de kern van de waterkering nooit kan worden aangetast door erosie in het deel van het grondlichaam dat geen waterkering is. Dit kan ofwel door de bekleding over enige afstand in het zandlichaam van de N307 te laten steken, ofwel door de bekleding over enige afstand naar het westen door te zetten, voorbij de waterkering.

Bij de toerit van de parallelweg ligt deels een groter grondlichaam dan nodig is als waterkering van dijkvak N11. Om te voorkomen dat schade aan de toerit kan leiden tot aantasting van de waterkering, moet de bekleding van de waterkering (bestaand uit klei) hier verholen doorlopen onder het grondlichaam van de toerit.

3.2. Uitwateringskanaal Roggebot-Kampen en natuurvriendelijke oever[19]



Figuur 9: Onderdelen van de aanpassing aan het Uitwateringskanaal en de aanleg van de natuurvriendelijke oever.

Een van de belangrijke onderdelen binnen het project N307 Roggebot-Kampen is de vernieuwing van de N307. Als gevolg daarvan moet het Uitwateringskanaal Roggebot-Kampen gedeeltelijk worden verlegd. Het nu voorliggende projectplan Waterwet gaat ook over de verlegging van dit kanaal, inclusief de aanleg van een natuurvriendelijke oever langs het kanaal en de aanleg van een nieuwe duiker(brug) onder de N307 door.

[19] Bron van de tekst en de figuren in dit hoofdstuk: het Schetsontwerp Uitwateringskanaal WDODelta (verder: SO zie **bijlage 4),** een tekening Uitwateringskanaal bovenaanzicht (**bijlage 5)** en een tekening Uitwateringskanaal met de dwarsprofielen (**bijlage 6)**.

Figuur 10: Bestaande (boven) en nieuwe (onder) situatie voor het Uitwateringskanaal

Het ontwerp van het Uitwateringskanaal bestaat uit de volgende onderdelen:

a. Uitwateringskanaal algemeen

Ligging
De ligging van het Uitwateringskanaal volgt de optimale variant van het Schetsontwerp (SO) (zie **figuur 10** en **bijlage 4**).

Vee-rasters
De bestaande vee-rasters tussen landerijen en projectgebied worden teruggeplaatst op 0,30 m afstand van de boveninsteek van het Uitwateringskanaal aan de landbouwkant.

b. Uitwateringskanaal ten westen van de duiker(brug)[20]

Ligging
Omdat er in de optimale variant van het SO (**bijlage 4**) bij het nieuw te graven deel van het Uitwateringskanaal onvoldoende ruimte is voor een natuurvriendelijke oever en een zuiverende voorziening, is in het Voorlopig Ontwerp (VO) (**bijlage 5 t/m 6**) de as van het Uitwateringskanaal 2,00 m parallel in noordwestelijke richting verplaatst ten opzichte van het SO.

Natuurvriendelijke oever
Ten westen van de duiker(brug) wordt een natuurvriendelijke oever aangelegd aan de zuidkant van het Uitwateringskanaal. Deze natuurvriendelijke oever heeft een gemiddelde breedte van 9,00 m (in het dwarsprofiel gerekend vanaf de insteek tot daar waar de oever een diepte van 1,70 m onder NAP bereikt, zie **bijlage 6**). De bodem van het Uitwateringskanaal heeft een breedte van 15,00 m en ligt op een diepte van 2,40 m onder NAP. Dit profiel voldoet aan het minimale doorstroomprofiel.

Bij de duiker(brug) neemt de breedte van het Uitwateringskanaal af en sluit de oever aan op de faunavoorzieningen in de duiker(brug). Hier is een taludhelling van 1:2 toegepast. De natuurvriendelijke oever is hier zoveel mogelijk verbreed. Zo wordt de beperkte ruimte voor een natuurvriendelijke oever bij de duiker(brug) gecompenseerd. Door de variatie in breedte worden strakke lijnen in het ontwerp vermeden, waardoor er sprake is van een meer natuurlijke vormgeving. Daar waar voldoende ruimte beschikbaar is, zijn extra breedtes en flauwere taluds juist ook onder en in de plasberm toegepast (dit is een vlakke berm net onder het waterpeil gelegen).
De hoogte van de plasberm is conform het minimale peil (0,85 m onder NAP), waardoor deze meestal onder water staat.

Vrije zone
Aan weerszijde van de oevers van het Uitwateringskanaal is een vrije zone van 5,00 m breed aangehouden. Deze zones moeten obstakelvrij zijn en worden gebruikt voor onderhoud aan de watergang.
Waar deze vrije zones aansluiten op de N307 komen hekwerken. Deze voorkomen ongewenste toegang tot de vrije zones vanaf de N307. Er is geen opstelruimte voor machines ten behoeve van beheer en onderhoud van het kanaal voorzien.
Oeverbescherming
Bij de duiker(brug) is een eventuele oeverbescherming voorzien aan de buitenzijde van de bocht. Deze extra bescherming wordt aangebracht als uit later uit te voeren berekeningen blijkt dat dit noodzakelijk is. Het profiel van deze oeverbescherming moet goed machinaal onderhoudbaar zijn. WDODelta geeft de voorkeur aan een natuurlijke oever in plaats van bekleding of constructies. De noodzaak voor deze extra oeverbescherming en de detaillering daarvan zal in het definitief ontwerp (DO) worden uitgewerkt.

Kabels- en leidingenstrook
De kabels- en leidingenstrook die langs het Uitwateringskanaal is voorzien, ligt onder de vrije zone en zoveel mogelijk ten zuiden van de natuurvriendelijke oever en de vrije zone.

[20] Een duiker is een civieltechnisch kunstwerk meestal bestaand uit een kokervormige constructie die bedoeld is om wateren met elkaar te verbinden. Bij een duiker wordt in principe de bodem van de watergang onderbroken. Het is mogelijk om (in dit geval) de bodem van de duiker weg te laten zodat de waterbodem door kan lopen en de duiker meer het karakter van een brug krijgt.

Kopakkers
Aan de noordkant snijdt de nieuwe ligging van het Uitwateringskanaal een bestaande sloot. Deze sloot watert straks met een duiker in een nog aan te brengen dam af naar het Uitwateringskanaal. Er wordt daarbij rekening gehouden met de minimale afstand van 5 m voor de vrije toegang van onderhoudsvoertuigen. Tussen de kopakkers wordt een 5 m breed hek aangebracht.

Waterbergende en -zuiverende voorziening
De locatie tussen de N307 en het Uitwateringskanaal ten westen van de duiker(brug) wordt gebruikt als waterbergende en -zuiverende voorziening voor hemelwater dat van de rijbaan afstroomt. Aanvankelijk [21] was het idee hiervoor een droogvallende greppel aan te leggen. Waar voldoende ruimte is, gebeurt dit echter niet omdat een greppel extra onderhoudskosten met zich meebrengt. Als alternatief wordt, daar waar mogelijk, een verlaging toegepast van het gebied tussen de teen (= de rand/onderkant) van het wegtalud en de natuurvriendelijke oever voor waterberging en -zuivering.

c. Duiker(brug)

Ligging
De ligging van de duiker(brug) volgt de optimale variant van het SO (**bijlage 4**). De duiker(brug) kruist de N307 onder een hoek van 75 graden.

Afmeting
De breedte van de duiker(brug) is 12 m. In de duiker(brug) bevindt zich aan weerszijde een faunavoorziening. Hiermee blijft ruim voldoende breedte beschikbaar voor het varend onderhoud. Tevens wordt ruim voldaan aan de vereiste doorstroombreedte.
De lengte is circa 55 meter.

Doorvaarthoogte
Voor de doorvaarthoogte zijn de volgende afmetingen relevant:
• bovenkant binnenzijde duiker(brug): 0,55 m boven NAP;
• zomerpeil: 0,70 m onder NAP;
• bestaande waterbodem: 2,40 m onder NAP.
De doorvaarthoogte bij het zomerpeil bedraagt hiermee 1,25 m.

Faunavoorziening
In de duiker(brug) bevindt zich aan weerszijde een faunavoorziening, in de vorm van een loopplank. De definitieve dimensionering is in het VO niet vastgesteld; uitgegaan is van een standaardoplossing.[22]
De vrije hoogte boven de loopplank is 0,85 m voor van het gebruik door otters.

[21] Tauw, Effecten op de binnendijkse waterhuishouding, 2019
[22] MJPO, Leidraad Faunavoorzieningen bij Infrastructuur, 2013

d. Uitwateringskanaal ten oosten van de duiker(brug)

Ligging
Het Uitwateringskanaal volgt hier de optimale variant van het SO (**bijlage 4**).

Natuurvriendelijke oever
Ten oosten van de duiker(brug) wordt een natuurvriendelijke oever aangelegd aan de noordkant van het Uitwateringskanaal. Deze natuurvriendelijke oever heeft een gemiddelde breedte van 9,00 m (in het dwarsprofiel gerekend vanaf de insteek tot daar waar de oever een diepte van 1,70 m onder NAP bereikt). De bodem van het Uitwateringskanaal heeft een breedte van 15,00 m en ligt op een diepte van 2,40 m onder NAP. Dit profiel voldoet aan het minimale doorstroomprofiel.

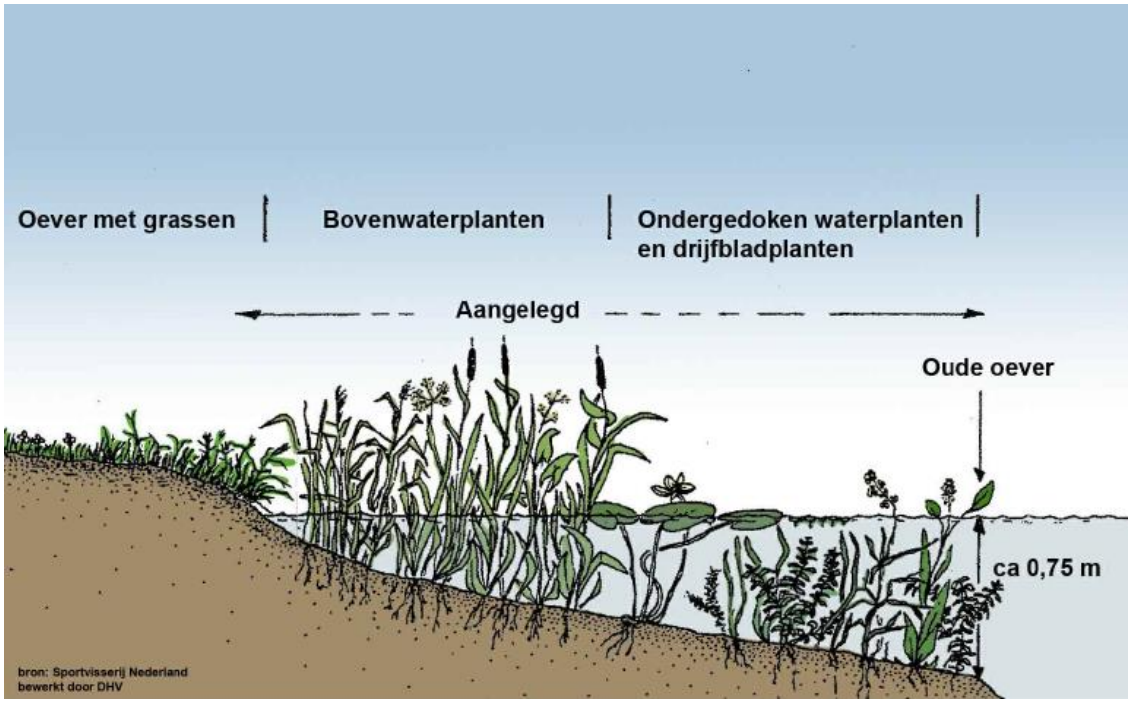
Bij de duiker(brug) neemt de breedte van de natuurvriendelijke oever af en sluit deze aan op de faunavoorzieningen in de duiker(brug). Op een deel kan geen volledige natuurvriendelijke oever worden ingepast. Daar wordt een taludvan 1:2 toegepast. Dit gaat overigens niet ten koste van het totale oppervlak aan natuurvriendelijke oevers.

De natuurvriendelijke oever is hier zoveel mogelijk verbreed. Zo wordt de beperkte ruimte voor een natuurvriendelijke oever bij de duiker(brug) gecompenseerd. Door de variatie in breedte worden strakke lijnen in het ontwerp vermeden, waardoor er sprake is van een meer natuurlijke vormgeving. Waar voldoende ruimte beschikbaar is, zijn extra breedtes en flauwere taluds juist ook onder en in de plasberm toegepast.
De hoogte van de plasberm is verlaagd naar het minimale peil (0,85 m onder NAP) zodat die vaker onder water komt te staan.

Vrije zone
Aan weerszijde van de oevers van het Uitwateringskanaal is een vrije zone van 5,00 m breed. Deze zones moeten obstakelvrij zijn en worden gebruikt voor onderhoud.

Oeverbescherming
Ter hoogte van de duiker(brug) is oeverbescherming voorzien in de oever aan de buitenkant van bocht. WDODelta heeft voorkeur voor een natuurlijke oever in plaats van bekleding of constructies. De noodzaak van deze extra oeverbescherming en uitwerking daarvan wordt in een volgende fase uitgewerkt.

Kabels- en leidingenstrook
De vereiste kabels- en leidingenstrook ligt onder de vrije zone. In de plannen is de ligging van de strook geoptimaliseerd namelijk zoveel mogelijk ten noorden van de natuurvriendelijke oever en de vrije zone.



Figuur 11: Sfeerbeeld natuurvriendelijke oever Uitwateringskanaal [23]

4. Beschikbaarheid gronden

In de Bestuursovereenkomst (BOK) van december 2016 is vastgelegd dat de provincie Flevoland de regie voert over de planvormingsfase van N307 Roggebot-Kampen. Daarmee is provincie Flevoland ook verantwoordelijk voor de grondverwerving in beide provincies. Voor de grondverwerving die nodig is voor de vernieuwing van de N307 Roggebot-Kampen heeft de provincie Flevoland een aankoopstrategie en een (operationeel) kader vastgesteld.

Binnen de projectgrenzen van dit plan, vallen de te verwerven gronden binnen de scope van de verwervingsopgave voor de N307 Roggebot-Kampen. In de aankoopstrategie is het uitgangspunt minnelijke aankoop van de benodigde gronden op basis van volledige schadeloosstelling, waardoor de desbetreffende eigenaar na aankoop in een gelijke vermogens- en inkomenspositie verkeert als voor de aankoop. De grondwaarde wordt vastgesteld op basis van een vergelijking met markttransacties in het gebied. Daarbij wordt uitgegaan van de wettelijk vergoedingen. Als minnelijke verwerving niet mogelijk is, wordt een onteigeningsprocedure gestart. Het projectbudget voorziet in de benodigde financiële middelen en daarmee is de juridische en economische uitvoerbaarheid van de grondverwerving gegarandeerd.

[23] Bron: RHDHV, Schetsontwerp en ontwerpnota nieuwe brug met omliggende infrastructuur ten behoeve van de hoofdbesluiten, d.d. 17 januari 2020, referentie BG1316WATRP1807121108, figuur 3-4 0

Beëdigde rentmeesters zijn met de grondeigenaren – en de twee pachters – in overleg betreffende aankoop van de benodigde gronden. Percelen zijn in bezit van Kampereiland BV en Provincie Overijssel. Beide grondeigenaren hebben toegezegd medewerking te verlenen voor dit project. Met de pachters wordt over compensatie van voor het project benodigde gronden gesproken over compensatie in grond danwel financiële compensatie. Ook deze gesprekken verlopen in een positieve sfeer.

5. Effecten van het plan

a. Hoogwaterveiligheidsopgave

Door de versterking van de dijkvakken N11 en N11A wordt voldaan aan een van de randvoorwaarden om de Roggebotsluis te kunnen verwijderen. Hiermee kan het IJsseldeltasysteem gaan functioneren zoals bedoeld en nodig is in het kader van de hoogwaterveiligheidsopgave IJsseldelta. Dit levert een belangrijke bijdrage aan het voorkomen dan wel beperken van overstromingen in de IJsseldelta.

De dijkvakken N11 en N11A zijn ontworpen conform de normen van de Waterwet met (grotendeels) een planperiode van 100 jaar. Dit uitgangspunt is in fase 1 IJsseldelta ook gebruikt bij het definitief ontwerp van de Reevediepdijken. Op de dijkvakken N11 en N11A ligt een weg en er loopt een toerit. Daarom zijn de dijkvakken lastig aan te passen als in de toekomst een dijkverbetering nodig is en worden ze nu al voor het jaar 2125 ontworpen.

b. KRW-maatregel

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is in 2000 van kracht geworden en heeft als doel de kwaliteit van oppervlakte- en grondwater in Europa te waarborgen. De KRW verplicht het monitoren (continue in de gaten houden) van de ontwikkeling van de chemische en biologische kwaliteit in aangewezen waterlichamen. De meest recente ecologische gegevens van de monitoring in het Uitwateringskanaal zijn van 2014, 2015 en 2017. Daarbij zijn onderzocht: macrofauna (kleine waterdiertjes), vegetatie en vis. Het Uitwateringskanaal is aangewezen als KRW-watertype M1 (= gebufferde sloten op een minerale bodem). De resultaten van de monitoring zijn getoetst aan de normen voor dat watertype.

Uit de toetsing blijkt dat de chemie geen knelpunt is voor het Uitwateringskanaal. Ecologisch gezien ligt er met name een knelpunt bij de water- en oevervegetaties.

Een nieuwe landelijke ontwikkeling is analyses aan de hand van ecologische sleutelfactoren. Dit zijn de factoren die het functioneren van levensgemeenschappen bepalen. Een quick scan voor het Uitwateringskanaal liet zien dat er knelpunten zijn in:

- lichtklimaat (te weinig licht op de bodem),
- habitat-diversiteit (onvoldoende variatie, te weinig geschikte leefplekken voor verschillende soorten, te weinig structuur voor beschutting, paai en opgroei),
- verspreiding (onvoldoende mogelijkheden voor diersoorten om zich door het watersysteem te verplaatsen, onder meer voor vis),
- verwijdering (op dit moment is het beheer van de oever/waterplanten nog niet optimaal, maar na herinrichting kan dit worden geoptimaliseerd).

De resultaten van de KRW-toetsing staan in onderstaande tabel:

		Jaar	*Oordeel (toetsing aan GEP=ecologische doelstelling)*
Biologie	**Organismen groep**		
	macrofauna	2014	voldoet
		2017	voldoet
	vegetatie	2014	voldoet niet
		2017	voldoet niet
	vis	2015	voldoet
Chemie	**Chemische parameter**		toetsing aan norm voor watertype M1
	chloride (mg Cl/l)	2017	zeer goed
	Totaal stikstof (mg N/l)	2017	goed
	pH= zuurgraad	2017	matig
	totaal fosfaat (mgP/l)	2017	goed
	zuurstofverzadiging (%)	2017	zeer goed
	temperatuur	2017	zeer goed

Het aanbrengen van een natuurvriendelijke oever bij het Uitwateringskanaal levert een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de vegetatieontwikkeling en daarmee aan de (biologische) waterkwaliteit van het kanaal. Hiermee wordt een van de maatregelen uitgevoerd in het kader van de KRW.

c. Niet gesprongen explosieven (NGE)
Uit NGE-onderzoek[24] blijkt dat er geen sprake is van een NGE-risicogebied dat wil zeggen er worden geen niet gesprongen explosieven verwacht in het gebied. De werkzaamheden kunnen plaatsvinden zonder verdere maatregelen.

d. Archeologie
Uit archeologisch onderzoek[25] blijkt dat in grote delen van het plangebied N307 Roggebot-Kampen, een grotendeels intacte dekzandlaag wordt verwacht. In hoeverre dit begraven oppervlak daadwerkelijk intact is, en in hoeverre er sprake is van significante reliëfvormen, wordt door middel van een aanvullend verkennend booronderzoek onderzocht.

Voorafgaand aan het onderzoek wordt de onderzoeksstrategie vastgelegd in een Programma van Eisen en voorgelegd aan het bevoegd gezag. Hierdoor wordt voorkomen dat er tijdens de werkzaamheden aantasting plaatsvindt van eventuele archeologische waarden.

e. Beeldkwaliteit
De dijkvakken N11 en N11A worden ingepast in het grondlichaam van de vernieuwde N307. Voor het project N307 Roggebot-Kampen is een Beeldkwaliteitsplan[26] opgesteld waardoor de N307 (en daarmee de dijkvakken) landschappelijk goed wordt ingepast in de omgeving.
De natuurvriendelijke oevers spelen niet alleen een grote rol in de lokale ecologie, maar zijn ook een belangrijk onderdeel van de beeldkwaliteit van het gebied.

[24] Reaseuro 2018
[25] ADCArcheoProjecten, 2018
[26] Bosch en Slabbers, 2020

f. Hinder omwonenden en verkeer vanwege werkzaamheden
Uit de MER-actualisatie volgt dat tijdens de werkzaamheden aan de N307 Roggebot-Kampen er hinder ontstaat door onder andere geluidsoverlast van het werkverkeer.

De aanleg van de dijkvakken N11/N11A en het Uitwateringskanaal zijn onderdeel van de werkzaamheden voor de aardenbaan van de N307 en geven geen of nauwelijks extra geluidshinder.

Tijdens alle werkzaamheden moet het wegverkeer doorgang kunnen vinden en moet de bereikbaarheid van de afzonderlijke percelen worden gegarandeerd. Doordat het mogelijk is de duiker(brug) in twee fasen uit te voeren, kan aan het voorgaande worden voldaan..

g. Bodem
Verkennend onderzoek[27] toont aan dat er geen verontreinigde bodem ter plaatse van de werkzaamheden wordt verwacht. Dit betekent dat de aannemer de werkzaamheden op de gebruikelijke manier en op basis van de bestaande regelgeving kan uitvoeren.

h. Kabels en leidingen
Er is een inventarisatie uitgevoerd voor IJsseldelta fase 2 om de raakvlakken tussen de aanwezige kabels & leidingen van derden in beeld te brengen.[28] De kabels- en leidingenstrook komt te liggen onder de vrije zone zoveel mogelijk ten zuiden (aan de westkant) en ten noorden (aan de oostkant) van de natuurvriendelijke oever en de vrije zone.

i. Fietsers en wandelaars
Uitvoeringsfase
Tijdens de uitvoering kunnen recreatieve routes voor wandelaars en/of fietsers tijdelijk minder goed bereikbaar zijn of kunnen recreanten hinder (bijvoorbeeld geluidsoverlast) ondervinden van de werkzaamheden.

Gebruiksfase
In de nieuwe situatie vervallen geen fietsverbindingen. Aan de Overijsselse kant loopt het fietspad aan de zuidzijde vanaf de brug naast de parallelweg. Tot aan de Buitendijksweg worden fietsers gecombineerd met langzaam verkeer op de parallelweg. Tussen de Buitendijksweg en het perceel Flevoweg 74 ligt tweerichtingen fietspad. Aan de noordkant van de N307 liggen in het Overijsselse deel geen aparte fietspaden, die worden hier gecombineerd met langzaam verkeer op de parallelweg. De fietsverbinding tussen Kampen en Dronten verandert niet. De toegankelijkheid van het gebied voor fietsers en wandelaars verbetert door de vernieuwing van de N307

j. Verblijfsrecreatie
In de uitvoeringsfase kan hinder optreden voor de bestaande recreatieve voorzieningen langs de N307. Verblijfsrecreanten kunnen bijvoorbeeld geluidsoverlast ondervinden van de werkzaamheden. Daarnaast kan de bereikbaarheid tijdelijk minder zijn vanwege de aanlegwerkzaamheden en is er sprake van omleidingen.

k. Landbouwstructuur
Langs de N307 liggen enkele boerderijen die nu rechtstreeks op de N307 zijn ontsloten. De verkavelingsstructuur loopt parallel aan de weg. Landbouwkundig gebruik aan de Overijsselse zijde is veelal veehouderij. Ook worden er gronden gepacht.

Uitvoeringsfase
Tijdens de aanlegfase zijn er geen tijdelijke effecten op de landbouwstructuur.

[27] Tauw, Verkennend waterbodemonderzoek N307 Roggebotsluis te Kampen, d.d. 17 januari 2020
[28] GoConnectIt, 2018

Gebruiksfase
De vernieuwing van de N307 en de aanleg van de parallelwegen zorgt voor extra ruimtebeslag op landbouwpercelen aan de Overijsselse kant. Landbouwpercelen worden doorsneden en moeten deels aangekocht worden voor de aanleg van de nieuwe weg (inclusief de natuurvriendelijke oevers). Het areaal landbouwgrond neemt hierdoor af en er is een negatief effect op het landbouwkundig gebruik van deze gronden.

l. Drinkwatervoorziening
Zowel in de provincie Flevoland als Overijssel wordt voor de drinkwatervoorziening grondwater opgepompt uit de bodem. Voor beide provincies geldt dat de drinkwaterwinningsgebieden op grote afstand van het plangebied liggen. In Overijssel is het dichtstbijzijnde waterwingebied Engelse Werk, aan de zuidkant van Zwolle. Dit waterwingebied ligt op circa 15 km afstand van het plangebied. De dichtstbijzijnde winning in Flevoland, Bremerberg, bevindt zich circa 15 kilometer zuidelijker, bij Biddinghuizen.

Vanwege deze afstanden zijn er geen effecten te verwachten door de werkzaamheden of in de eindsituatie op de drinkwatervoorziening.

m. Werking watersysteem
Het watersysteem (Uitwateringskanaal) blijft tijdens de werkzaamheden en in de eindsituatie ongehinderd functioneren.

n. Bereikbaarheid gemaal
Het gemaal Roggebot blijft tijdens de werkzaamheden en in de eindsituatie bereikbaar voor WDODelta.

o. Natuur - soortenbescherming
Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar in het projectgebied N307 Roggebot-Kampen voorkomende beschermde soorten en er heeft een toetsing van beschermde soorten plaatsgevonden aan de Wet natuurbescherming.[29]

Op basis van verspreidingsgegevens, alle veldonderzoeken en het beschikbare geschikte habitat binnen het plangebied is beschreven welke soorten in het plangebied voor komen en welk effect het plan heeft op deze soorten.

Er wordt geconcludeerd dat er voor soorten uit de soortgroep zoogdieren, vleermuizen, algemene broedvogels en vlinders negatieve effecten op beschermde soorten zijn te verwachten, maatregelen nodig zijn en een ontheffing Wet natuurbescherming nodig is.

De te nemen maatregelen worden door de uitvoerende aannemer meer in detail uitgewerkt in een maatregelenplan wat samen met de verspreidingsgegevens de basis vormt voor de ontheffingsaanvraag Wet natuurbescherming. Het gaat om relatief gangbare en goed inpasbare maatregelen zodat het aannemelijk is dat een ontheffing verkregen kan worden.

p. Natuur – Natura 2000-gebieden
In de buurt van het plangebied liggen twee Natura 2000-gebieden[30]: Ketelmeer & Vossemeer en Veluwerandmeren.

[29] Tauw, Toetsing beschermde soorten N307 Roggebot-Kampen, d.d. 17 januari 2020
[30] Natura 2000-gebieden zijn gebieden die onder de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn aangewezen voor specifieke habitattypen en soorten die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben en waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn gesteld. Dit betekent dat plannen en projecten niet mogen leiden tot significante effecten op Natura 2000-gebieden. Er is sprake van significante effecten indien de effecten leiden tot het in gevaar komen van de instandhoudingsdoelstellingen

Er is onderzoek gedaan naar de effecten van het gehele project N307 Roggebot-Kampen op de Natura 2000-gebieden middels een passende beoordeling.[31] Op grond van deze passende beoordeling wordt een vergunning Wet natuurbescherming aangevraagd.
In de passende beoordeling is aangegeven wat de verwachte effecten zijn en wat de te treffen maatregelen, tijdens de realisatiefase en de gebruiksfase van het gehele project N307 Roggebot Kampen voor het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren en Ketelmeer & Vossenmeer. Het gaat om relatief gangbare en goed inpasbare maatregelen zodat het aannemelijk is dat een vergunning verkregen kan worden

Uitvoeringsfase
In de realisatiefase is met name geluid een aandachtspunt. Geconcludeerd wordt dat, vanwege de afstand van de werkzaamheden tot aan de grenzen van de Natura 2000-gebieden, de inzet van materieel in de meeste gevallen geen wezenlijk probleem vormt. Dit geluid zal opgaan in het heersende geluidsbeeld van het verkeer op de N307.

Voor de aanvoer van grond en bouwmaterialen bestaan er verschillende varianten (per as of per water) die vanuit natuur vergunbaar zijn.

Gebruiksfase
In de gebruiksfase is geluid een aandachtspunt vanwege de vernieuwde N307 en de nieuw aan te leggen brug, niet vanwege de dijkvakken N11, N11A of het Uitwateringskanaal met natuurvriendelijke oever.

q. Stikstofdepositie
Uit stikstofberekeningen volgt dat er op het Natura 2000-gebied Rijntakken een verhoogde depositie is. Dit geldt voor zowel de realisatie- als gebruiksfase van het gehele project N307 Roggebot-Kampen. Deze verhoogde depositie heeft ecologisch echter geen significant negatief effect vanwege de werking van het ecologisch systeem. Het betreft een gebied (uiterwaarden) dat regelmatig overstroomt met kalkrijk water, waardoor een verhoogde stikstof depositie geen significant negatief effect heeft.

r. Afschuiving en zettingsvloeiing
Hier wordt nog vermeld dat, aan de hand van de (vaarweg)profielen, het grondonderzoek en de toetsingen van de waterkering voor de Roggebotdam (uit 2010 en 2011), inzicht is verkregen in zaken als afschuiving van en zettingsvloeiing op de dijkvakken N11/N11A als gevolg van het verwijderen van de Roggebotsluis en de verdiepingen t.b.v. de vaargeul.[32] Dit is geen effect van dit projectplan maar wordt hier volledigheidshalve genoemd.

Uit het onderzoek volgt dat aan de Overijsselse kant er geen effect te verwachten is van de werkzaamheden in het oppervlaktewater. Het grondlichaam van de Roggebotsluis blijft aan die kant grotendeels gehandhaafd en het te vergraven gebied ligt ver van de waterkering N11/N11A af. Er zijn dan ook geen maatregelen (zoals bestorting) nodig.

6. Wijze van uitvoering

Het werk wordt aanbesteed in de vorm van een D&C contract. In het contract worden randvoorwaarden opgenomen voor de wijze van uitvoering, onder andere voor het beperken van hinder voor omwonenden en de omgeving, de werking van het watersysteem en de waterhuishouding, de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid, het

[31] Tauw, Passende Beoordeling N307Roggebot-Kampen, d.d. 21 juli 2020
[32] RHDHV, WBS20 Stabiliteit waterbodem en oevers, aanvulling op ontwerpdocument, d.d. 17 januari 2020

garanderen van de afvoer van water vanuit het Uitwateringskanaal, het omgaan met flora en fauna in het gebied, de werking van de dijkvakken N11 en N11A als primaire waterkering en de borging van de veiligheid van de waterkering Roggebotsluis zolang de dijkvakken N11 en N11A nog niet zijn aangepast.

De versterking van de dijkvakken N11 en N11A bestaat uit het aanbrengen van het grondlichaam voor toerit van de N307 naar de brug. Dit grondlichaam bestaat uit zand. Daarna wordt een kleilaag aangebracht op het buitentalud van circa 0,8 m met daarop een laag teelaarde (0,3 m) voor de grasbekleding.

Om de waterafvoer van het Uitwateringskanaal tijdens de uitvoering van het project te garanderen, wordt eerst het gedeelte van de nieuwe watergang gegraven voordat de bestaande watergang wordt gedempd.
Bij de onderdoorgang met de N307 wordt een nieuwe duiker(brug) aangelegd. Naar verwachting kan de duiker(brug) gefaseerd worden aangelegd, zonder dat gebruik hoeft te worden gemaakt van een bouwkuip. Hierdoor is bemaling waarschijnlijk niet nodig.

De natuurvriendelijke oevers worden zodanig aangelegd/gegraven dat daarna niet meer over het ontgravingsprofiel wordt gereden; hiermee wordt verdichting van het profiel voorkomen, zodat plantengroei niet wordt belemmerd.

Aan de buitenkant van de nieuw te graven watergang, de natuurvriendelijke oevers en/of de dijkvakken worden tijdens de uitvoering waarschijnlijk werkstroken gebruikt.

7. Beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken of het beperken van nadelige gevolgen.

7.1. Beperken nadelige gevolgen van het plan

Er zijn geen negatieve effecten als gevolg van dit plan in de gebruikssituatie en daarom zijn er geen maatregelen nodig om effecten te beperken of ongedaan te maken.[33]

7.2. Beperken nadelige gevolgen van de uitvoering

Voorkomen hinder of schade
Vanuit de initiatiefnemer en/of uitvoerende aannemer vindt afstemming plaats met (omliggende) eigenaren, omwonenden en belanghebbenden.

Wegverkeer blijft gebruik maken van de N307 tijdens de werkzaamheden. Tijdelijke afsluitingen zijn mogelijk, als er een alternatieve route is en hiervoor de benodigde vergunningen zijn verkregen.

Door de aannemer worden maatregelen genomen om hinder voor de omgeving te voorkomen, of zoveel mogelijk tegen te gaan. De omgeving en/of het wegverkeer wordt tijdig geïnformeerd via daartoe geëigende middelen.

[33] De negatieve effecten op soorten of Natura 2000 gebied in de gebruiksfase vanwege het gehele project N307 Roggebot-Kampen worden binnen dat project beperkt of voorkomen via het treffen van maatregelen bijvoorbeeld het toepassen van geluidsreducerend asfalt of licht beperkende maatregelen. De maatregelen landen in de vergunning(en) en ontheffing(en) Wet natuurbescherming. Dit geldt ook voor de maatregelen in de uitvoeringsfase.

Werking watersysteem
De werkzaamheden aan het Uitwateringskanaal worden zo uitgevoerd dat het watersysteem altijd ongehinderd blijft functioneren.

7.3. Financieel nadeel

Als gevolg van dit projectplan is geen financiële schade voorzien die aan de uitvoering van het project in de weg staat. Indien een belanghebbende ten gevolge van dit besluit toch schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende aan de andere kant is verzekerd, kan op grond van artikel 7.14 van de Waterwet een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. Voor de wijze van indiening van een dergelijk verzoek en voor de procedure wordt verwezen naar de Procedureverordening nadeelcompensatie Waterschap Drents Overijsselse Delta.
Het voornemen bestaat voor IJsseldelta fase 2 één centraal schadeloket in te richten dat belast wordt met de advisering omtrent verzoeken om schadevergoeding voor alle betrokken bestuursorganen. Zodra hierover besloten is, zal daaraan bekendheid worden gegeven en zal dit schadeloket een plaats in de afhandelingsprocedure krijgen.

8. Legger, beheer en onderhoud

8.1. Legger

De werkzaamheden aan de dijk N11/N11A en het Uitwateringskanaal worden na uitvoering vastgelegd in de legger op basis van de daadwerkelijke maatvoering.

8.2. Beheer en onderhoud

Het onderhoud wordt uitgevoerd conform de keur die van toepassing is op de primaire kering en A-watergangen. WDODelta zal hiervoor een onderhoudsplan opstellen.

WDODelta voert het onderhoud aan het Uitwateringskanaal, de natuurvriendelijke oever en het verlaagde gebied tussen de natuurvriendelijke oever en de teen van de aarden baan uit. Het onderhoud aan het Uitwateringskanaal en de natuurvriendelijke oevers gebeurt vanaf de vrije zone aan weerszijden van het kanaal en/of vanuit het water.

De duiker en eventuele andere kunstwerken worden onderhouden door de wegbeheerder, onder toezicht (beheer) van WDODelta.

9. Samenwerking

De initiatiefnemer(s) van het project N307 Roggebot Kampen voeren de werkzaamheden zoals beschreven in dit projectplan uit voor/namens WDODelta.

DEEL II VERANTWOORDING

1. Verantwoording op basis van wet- en regelgeving

1.1. Waterwet

Als een waterschap een waterstaatswerk wil aanleggen of wijzigen, moet op grond artikel 5.4 van de Waterwet een projectplan worden vastgesteld, met daarin een beschrijving van het werk en de wijze waarop dat zal worden uitgevoerd èn een beschrijving van de voorzieningen om nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk ongedaan te maken of te beperken.
Het werk moet bijdragen aan de doelstellingen van de Waterwet waaronder:

1. voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met
2. bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen en
3. vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen (artikel 2.1).

Geconcludeerd wordt dat de uitvoering van dit plan in overeenstemming is met de doelstellingen van de Waterwet.

1. Voorkomen en beperken van overstroming, wateroverlast en waterschaarste

Het beleid van WDODelta is gericht op het voorkomen en waar nodig het beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste. Dit is vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021.

Door uitvoering van de werkzaamheden aan de dijkvakken N11 en N11A wordt aan een van de randvoorwaarden voldaan om binnen IJsseldelta fase 2 de Roggebotsluis te kunnen verwijderen. Hiermee kan het IJsseldelta-systeem gaan functioneren, zoals bedoeld in het kader van de hoogwaterveiligheidsopgave IJsseldelta.
Dit levert een belangrijke bijdrage aan het voorkomen, dan wel beperken van overstromingen. De dijkvakken N11 en N11A zijn ontworpen conform de normen uit de Waterwet met (grotendeels) een planperiode van 100 jaar. Dit uitgangspunt is in fase 1 IJsseldelta ook gebruikt bij het definitief ontwerp van de Reevediepdijken. Op de dijkvakken N11 en N11A ligt een weg en er loopt een toerit. In dijkvak N11 komt ook een fundering van het kunstwerk Viaduct Overijssel te liggen. Daarom zijn de dijkvakken lastig aan te passen als in de toekomst een dijkverbetering nodig is en worden ze nu al voor het jaar 2125 ontworpen.

Het Uitwateringskanaal heeft het karakter van een afwateringssloot in agrarisch gebied. Water vanuit het stedelijk gebied van Kampen wordt hierdoor afgevoerd en via een gemaal in het Vossemeer gepompt. Het Uitwateringskanaal met de natuurvriendelijke oever zorgt daarom voor waterberging en –afvoer, waardoor wateroverlast wordt voorkomen en beperkt.

De te realiseren maatregelen hebben geen effect op het grondwater in de omgeving. Het ontwerp van de natuurvriendelijke oever en de daarbij behorende vegetatie is zo ingevuld dat geen nadelige effecten optreden voor de waterdoorvoer of de waterbergingscapaciteit.

2. Bescherming, verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van het watersysteem

De inrichting van het Uitwateringskanaal met natuurvriendelijke oevers voldoet voor wat betreft de chemische en ecologische kwaliteit aan de doelstellingen en uitgangspunten van de Kaderrichtlijn Water (KRW). De inrichting stimuleert de ontwikkeling van leefgebied voor de vissen, macrofauna en vegetatie. De waterkwaliteit zal hierdoor verbeteren.

3. Vervulling van de maatschappelijke functies van het watersysteem
De maatregelen die in dit projectplan zijn beschreven, hebben geen invloed op de vervulling van de maatschappelijke functies van het watersysteem. Aan de vervulling van de maatschappelijke functie natuur, wordt een extra invulling gegeven met de aanleg van de natuurvriendelijke oever.

1.2. Europese Kaderrichtlijn Water (KRW)

Waterschappen hebben een belangrijke taak bij het behalen van de doelstellingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). De KRW is in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Waterwet, de Wet milieubeheer en het Besluit kwaliteitseisen en monitoring water (BKMW). Op nationaal niveau worden de te treffen maatregelen opgenomen in stroomgebiedbeheerplannen, maatregelenprogramma's en het nationale waterplan en op provinciaal niveau in het provinciale waterplan. In het provinciale waterplan worden de maatregelen verder uitgewerkt. Waterschappen nemen in hun waterbeheerplannen de KRW-maatregelen op die voor hun beheergebied verplicht zijn.

In 2015 is een KRW-factsheet voor het Uitwateringskanaal opgesteld.[34] Dit betekent dat er een wettelijke resultaatsverplichting geldt voor het uitvoeren van die maatregel.
Het Uitwateringskanaal heeft het karakter van een afwateringssloot in agrarisch gebied. Water vanuit het stedelijk gebied van Kampen wordt afgevoerd en via een gemaal in het Vossemeer gepompt. Er zijn geen beschermde gebieden. De maatregelen in dit factsheet hebben onder andere tot doel om de biologische waterkwaliteit te verbeteren. Eén van die maatregelen is het aanbrengen van een natuurvriendelijke oever langs de noordzijde van de N307. Deze maatregel wordt in het kader van het project N307 uitgevoerd. Doel van de maatregel is de levensgemeenschappen in het waterlichaam (inclusief oevers) te laten voldoen aan de eisen die zijn toegekend aan het Uitwateringskanaal in de factsheet. Het aan het waterlichaam Uitwateringskanaal toegekende watertype is watertype M1a = gebufferde sloten op minerale bodem.

Door het realiseren van de natuurvriendelijke oever wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het verbeteren van de vegetatieontwikkeling en daarmee van de (biologische) waterkwaliteit van het Uitwateringskanaal. Hiermee wordt een van de maatregelen uitgevoerd in het kader van de KRW.

[34] NLO4 UITWATERINGSKANAAL

1.3. Besluit M.E.R.

De aanleg, wijziging of uitbreiding van werken inzake kanalisering, of ter beperking van overstromingen, met inbegrip van primaire waterkeringen en rivierdijken is genoemd in categorie D3.2 Besluit milieueffectrapportage.[35]
In 2013 is al een plan-MER opgesteld voor de bestemmingsplannen en een project-MER voor de vergunningen/besluiten van IJsseldelta-Zuid.
De MER uit 2013[36]) kan als basis dienen voor de besluitvorming over het nu voorliggende projectplan Waterwet. In die tijd waren echter slechts globale ontwerpen en een fasering van uitvoering beschikbaar en de vernieuwing van de N307 Roggebot-Kampen was nog geen onderdeel van die MER uit 2013. Daarom is in 2020 een actualisatie uitgevoerd van deze MER aan de hand van de huidige plannen[37]. Er hoeft daarom geen afzonderlijke m.e.r.-beoordeling plaats te vinden en geen apart m.e.r.-beoordelingsbesluit te worden genomen.

2. Verantwoording op basis van beleid

2.1 Toets beleid WDODelta

Waterbeheerplan 2016-2021 WDODelta
In het Waterbeheerplan 2016-2021 zijn Beleidsopgaven van WDODelta vastgelegd. Deze opgaven vloeien voort uit Europees, nationaal en regionaal beleid.

Het doel voor het thema “waterveiligheid” is onder andere het voorkomen van overstromingen door de instandhouding en verbetering van primaire en regionale waterkeringen en kunstwerken (dijken, sluizen, et cetera) overeenkomstig het vereiste beschermingsniveau.

Met de uitvoering van dit projectplan wordt invulling gegeven aan de doelstellingen van het waterbeheerplan. Het aanleggen van de dijkvakken N11 en N11A is conform de Beleidsopgave ‘waterveiligheid’. De dijkvakken N11 en N11A zijn ontworpen conform de wettelijk vereiste beschermingsniveaus.

Het verleggen van het Uitwateringskanaal en het inrichten met een natuurvriendelijke oever is conform de Beleidsopgaven ‘voldoende water’ en ‘schoon water’.

2.2. Toets overig beleid

Ruimte voor de Rivier
Door uitvoering van dit projectplan en de aanleg van de dijkvakken N11 en N11A wordt een randvoorwaarde ingevuld voor het inwerkingtreden van het nieuwe IJsseldelta-watersysteem. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de beleidsdoelen van Ruimte voor de Rivier.
Bestemmingsplan

---

[35] Categorie D Besluit milieueffectrapportage betreft activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan moet worden beoordeeld of een milieueffectrapport moet worden gemaakt.
36) Tauw, Witteveen en Bos, RHDHV, Deelrapport 19 aanvulling MER planstudie IJsseldelta-Zuid definitief d.d. 22 maart 2013 in te zien via de volgende link: https://www.ijsseldeltaprogramma.nl/wp-content/uploads/2019/10/1.3b-MER-2013-planstudie-IJssldelta-Zuid.pdf
[37] Witteveen & Bos, IJsseldelta-Zuid, perceel N307 Roggebot – Kampen, actualisatie MER, d.d. 20 juli 2020

Voor het hele project N307 Roggebot-Kampen zijn nieuwe bestemmingsplannen gemaakt waaronder een nieuw bestemmingsplan voor de N307 in de gemeente Kampen.
In dat bestemmingsplan is onder meer de ligging van de dijkvakken N11 en N11A en de ligging van het Uitwateringskanaal vastgelegd.

3. Verantwoording van de keuzes in het project

In dit hoofdstuk wordt de verantwoording van de keuze in het versterken van de primaire waterkering, de gedeeltelijke verlegging van het Uitwateringskanaal en de inrichting van het hele kanaal met een natuurvriendelijke oever beschreven. In het volgende hoofdstuk wordt een belangenafweging gegeven.

Dijkvakken N11 en N11A
Binnen IJsseldelta is voorzien dat de Roggebotsluis wordt verwijderd. Door deze maatregel en door de overige maatregelen uit het IJsseldelta programma, kan het Reevediep echt gaan functioneren als hoogwatergeul. Hierdoor wordt ter hoogte van Zwolle een waterstandsdaling van 41 cm gerealiseerd conform de PKB-taakstelling voor het project.

Door het verwijderen, verliest de Roggebotsluis zijn functie als verbindende waterkering tussen dijkringgebied 8 (Flevoland) en dijkringgebied 11 (IJsseldelta). Doordat de maatgevende waterstanden dan hoger worden, moeten de dijkvakken N11 en N11A worden versterkt en worden aangesloten op de bestaande keringen dijkvak N10 en de Vossemeerdijk (aan de Overijsselse zijde). Zo blijft het achterland beschermd na het verwijderen van de Roggebotsluis.

Omdat de dijkvakken N11 en N11A onderdeel zijn van het grondlichaam voor de toerit van de N307 naar de brug, is het ontwerpplan op hoofdlijnen van het wegontwerp[38] beoordeeld. Gekeken is of, en zo ja onder welke voorwaarden dit grondlichaam ook voldoet als waterkering.

Het aan te leggen grondlichaam blijkt breed en hoog genoeg om het ontwerp van de dijkvakken te omvatten. Daarnaast worden de volgende extra maatregelen genomen:
- Aanbrengen van een kleilaag op het buitentalud (0,8 m in plaats van 0,5 m waarin al was voorzien in het wegontwerp) met daarop een laag teelaarde (0,3 m) voor de grasbekleding.
- Voor beheer en onderhoud het aanleggen van een buitenberm met een maximumlengte van 17,5 m en het doortrekken van het maaiveld van de toerit tot aan de grondophoging van de N307.
- Een naadloze aansluiting van de zandkern van dijkvak N11 op de zandkern van dijkvak N10 en het doorzetten van de bekleding.
- Een naadloze aansluiting van de zandkern van het verholen dijkvak N11A op de zandkernen van dijkvak N11 en de Vossemeerdijk (aan de Overijsselse zijde);
- Borging dat de kern van de watering nooit kan worden aangetast door erosie in het gedeelte van het grondlichaam dat geen waterkering vormt.
- Het verholen doorlopen van de bekleding van de waterkering (bestaande uit klei) onder het grondlichaam van de toerit.

[38] BG1316-INF-DP-001 en -002

Uitwateringskanaal
Door de vernieuwing van de N307 moet het Uitwateringskanaal gedeeltelijk worden verlegd om het kanaal te laten kruisen met de weg. Voor de ligging van het Uitwateringskanaal is uitgegaan van een SO van WDODelta (**bijlage 4**). Hierin is ter hoogte van de kruising van de weg een minimale en optimale variant aangegeven voor de ligging van het kanaal. In het VO is voor de ligging van het kanaal de optimale variant gehanteerd, omdat dit een betere doorstroming geeft en minder scherpe bochten.

Natuurvriendelijke oever
In het VO van de natuurvriendelijke oever is een optimalisatie van het SO gemaakt door de natuurvriendelijke oever zo breed mogelijk te maken. Zo wordt compensatie gevonden voor de beperkte ruimte voor een natuurvriendelijke oever bij de duiker(brug) en bij de bestaande (fiets)brug. Door de variatie in breedte worden strakke lijnen in het ontwerp vermeden, waardoor er sprake is van een meer natuurlijke vormgeving. Waar voldoende ruimte is, zijn extra breedtes en flauwere taluds juist ook onder en in de plasberm toegepast.

4. Belangenafweging

Beëdigde rentmeesters zijn met de grondeigenaren – en de twee pachters – in overleg betreffende aankoop van de benodigde gronden. Percelen zijn in bezit van Kampereiland BV en Provincie Overijssel. Beide grondeigenaren hebben toegezegd medewerking te verlenen voor dit project. Met de pachters wordt over compensatie van voor het project benodigde gronden gesproken over compensatie in grond danwel financiële compensatie. Ook deze gesprekken verlopen in een positieve sfeer.

5. Benodigde vergunningen en meldingen

Voor het hele project N307 Roggebot-Kampen zijn de volgende besluiten en/of vergunningen nodig:
- Bestemmingsplannen gemeente Dronten en gemeente Kampen;
- Vergunningen Wet natuurbescherming ministerie LNV en provincie Overijssel (mede namens provincie Flevoland);
- Projectplan Waterwet verwijderen Roggebotsluis, Rijkswaterstaat, goedkeuring provincie Overijssel en Flevoland;
- Projectplan Waterwet Dijkvakken N11/N11A en Uitwateringskanaal, WDODelta, goedkeuring provincie Overijssel.

Om de besluiten op grond van voldoende en actuele informatie te kunnen nemen, is de MER2013 geactualiseerd.

De besluitvorming over de hiervoor genoemde besluiten en/of vergunningen vindt gecoördineerd plaats onder de coördinatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening. Met deze coördinatie wordt ook invulling gegeven aan de coördinatieverplichting uit de Waterwet (artikel 5.8 Waterwet).
Ook dit projectplan Waterwet valt onder deze coördinatie. Dit betekent dat alle hiervoor genoemde (ontwerp)besluiten en bijbehorende stukken zoals de actualisatie van de MER2013, gelijktijdig ter inzage worden gelegd. Zie voor een verdere uitleg over coördinatie Deel III onder 2. Coördinatie, **bladzijde 40**.

Door de uitvoerende aannemer worden eventueel andere benodigde uitvoeringsvergunningen aangevraagd. Daarbij kan worden gedacht aan:

- Ontheffingen Wet natuurbescherming ministerie EZ en provincies Flevoland en Overijssel;
- Ontgrondingenvergunning provincie Overijssel;
- Melding(en) Besluit lozen buiten inrichtingen (Blbi) in verband met het lozen bemalingswater, voor graafwerkzaamheden en voor sloop-, renovatie en nieuwbouwwerkzaamheden;
- Melding(en) Besluit Bodemkwaliteit (Bbk);
- Meldingen Keur lozing bronneringswater;
- Verkeersbesluit(en);
- Watervergunning(en).

DEEL III RECHTSBESCHERMING

1. Goedkeuring Gedeputeerde Staten provincie Overijssel

Dit projectplan behoeft op grond van het gestelde in artikel 5.7 Waterwet de goedkeuring van Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Overijssel voor zover het de dijkvakken N11 en N11A betreft. De werkzaamheden aan het Uitwateringskanaal Roggebot Kampen en de natuurvriendelijke oever behoeven niet de goedkeuring van de provincie.

2. Coördinatie

Provinciale coördinatieregeling van toepassing
De voorbereiding en bekendmaking van de (ontwerp) besluiten ter uitvoering van het project Gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid worden gecoördineerd. Deze coördinatie vindt plaats op basis van de besluiten van de Provinciale Staten van Overijssel en Flevoland tot toepassing van de provinciale coördinatieregeling (op grond van artikel 3.33 van de Wet ruimtelijke ordening). Deze provinciale coördinatie heeft onder andere betrekking op besluiten op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Wet natuurbescherming en de Waterwet. De provinciale coördinatie heeft tot gevolg dat op deze besluiten de procedure artikel 3.33 vierde lid Wet ruimtelijke ordening van toepassing is.

Zienswijzen
De ontwerpbesluiten voor het project N307 Roggebot-Kampen hebben ter inzage gelegen van donderdag 16 april 2020 tot en met woensdag 27 mei 2020. Gedurende deze zes weken bestond de mogelijkheid om zienswijzen naar voren te brengen. In deze periode zijn in totaal 22 zienswijzen over de ontwerpbesluiten naar voren gebracht. In de Nota van Beantwoording, dat als bijlage bij de definitieve besluiten is gevoegd, staat omschreven hoe de bevoegde gezagen met de zienswijzen zijn omgegaan.

Beroep
Tijdens de periode zoals genoemd in de bekendmaking kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Deze rechter beslist in enige instantie over de ingestelde beroepen.
Het instellen van beroep is mogelijk voor:

- belanghebbenden die tijdig hun zienswijze over het ontwerpbesluit naar voren hebben gebracht;
- belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij hierover geen zienswijze naar voren hebben gebracht;
- belanghebbenden die het niet eens zijn met de wijzigingen die ten opzichte van het ontwerpbesluit zijn aangebracht in het definitieve besluit, ook wanneer zij geen zienswijze naar voren hebben gebracht.

Het ondertekende beroepschrift dient tenminste te bevatten:

- uw naam en adres;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht (zo mogelijk kopie van het besluit bijvoegen);
- een opgave van de redenen waarom u zich niet met het besluit kunt verenigen.

Crisis- en herstelwet

Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet is van toepassing op het besluit. Voor het instellen van beroep betekent dit:

- dat de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen;
- het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend;
- dat beroepsgronden na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

Inwerkingtreding en verzoek om voorlopige voorziening
Het instellen van beroep schorst de werking van het besluit niet. Indien beroep is ingesteld, kan een verzoek worden gedaan tot het treffen van een voorlopige voorziening, bijvoorbeeld een schorsing van het besluit.
Het verzoek om een voorlopige voorziening moet worden ingediend bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Bij het verzoek moet een afschrift van het beroepschrift worden overgelegd.

Griffierecht
Voor het indienen van een beroepschrift en een verzoekschrift om een voorlopige voorziening is griffierecht verschuldigd.

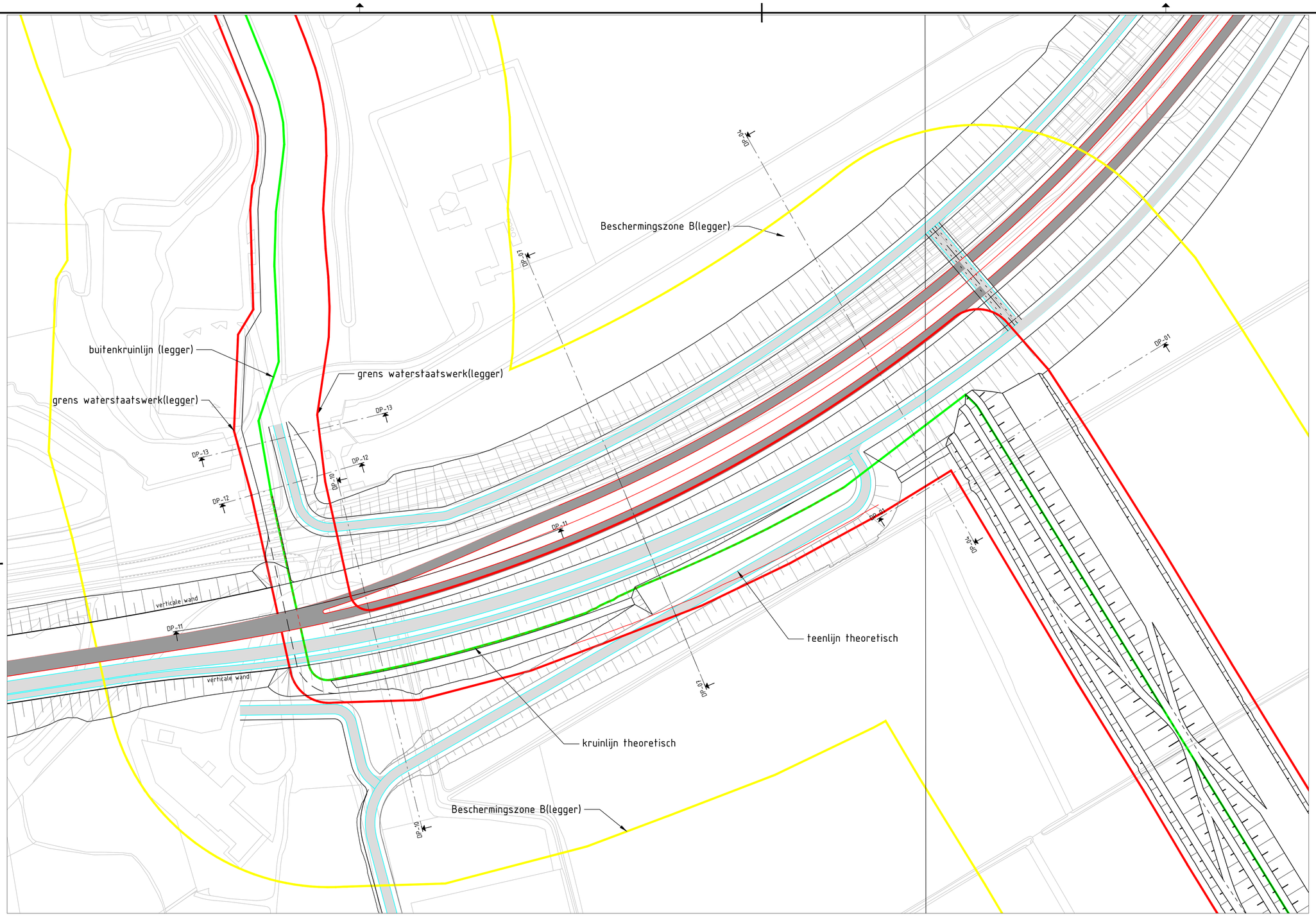
3. Crisis- en herstelwet

De Gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid valt onder de Crisis- en herstelwet. Deze wet richt zich op versnelling van projecten en bevat onder andere bepalingen voor de beroepsprocedure.

DEEL IV BIJLAGEN

Bijlagen bij dit projectplan:

1. Tekening BG1316-115-SIT-004 (bovenaanzicht van het dijktraject N11 en N11A als schetsontwerp)
2. RHDHV, Referentieontwerp N307 aangepast en aangevuld ten behoeve van de waterkering (N11+N11A) ter plaatse van de kruising met N307 (oostzijde), d.d. 17 januari 2020 met kenmerk BG1316-115NT001D2.5
3. Tekening BG1316-115-DP-003 (dwarsprofielen dijktraject N11 en N11A)
4. Tekening Schetsontwerp Uitwateringskanaal WDODelta d.d. 13 december 2016.
5. Ontwerp Uitwateringskanaal, bovenaanzicht, d.d. 20 januari 2020
6. Ontwerp Uitwateringskanaal, dwarsdoorsneden, d.d. 20 januari 2020
7. Nota van Beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen N307 Roggebot-Kampen, d.d. 21 juli 2020



Note: tekening is nog gebaseerd op het oude ontwerp N307.
De veranderingen in het nieuwe ontwerp hebben echter geen gevolgen
voor de conclusies uit de verkenning (waterkering, dijkvakken N11+N11A).

LEGENDA:

- dijkkruin (overgenomen uit de legger)
- begrenzing waterstaatswerk (overgenomen uit de legger)
- beschermzone B (96m // aan grens waterstaatswerk)

revisie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
2	aanpassing begrenzing waterstaatswerk	W. Polman	E. Arnold	R. Hoevers	09-01-2019
1	opmerkingen opdrachtgever	W. Polman	E. Arnold	R. Hoevers	26-11-2018
0	eerste uitgave	W. Polman	E. Arnold	R. Hoevers	12-11-2018

© Royal HaskoningDHV
Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd and/of openbaar gemaakt of in o. ab.t.o.bewijs-voorrechts of op enige andere wijze aan derden ter beschikgesteld zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Royal HaskoningDHV. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend.

opdrachtgever
Provincie Flevoland

project
verkenning dijktraject N11 + N11A

omschrijving
Bovenaanzicht van dijktraject N11 + N11A
schetsontwerp

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Water

formaat	schaal	fase	bladnr.	van
A1	1:1000	SO	1	1

documentstatus: eindconcept
documentversie: 2
projectnummer / tekeningnummer: BG1316-115-SIT-004

Filename: G:\Projecten\Projecten\Flevoland\BG1316-115-SIT-004.dwg

Notitie

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water

Aan:	Provincie Flevoland
Van:	Erik Arnold, Leo de Visser en Clara Spoorenberg
Datum:	17 januari 2020
Kopie:	Anne Bart Zwierstra, Ronald Hoevers, Gerrit Kuper, Willem van der Heeden
Ons kenmerk:	BG1316-115NT001D2.5
Classificatie:	Project gerelateerd

Onderwerp: **Referentieontwerp N307 aangepast en aangevuld ten behoeve van de waterkering (N11+N11A) ter plaatse van de kruising met N307 (oostzijde)**

Inhoudsopgave

1 Inleiding. 3
1.1 Vooraf 3
1.2 Aanleiding 3
1.3 Scope 5
1.4 Doelstelling 6
1.5 Aanpak 6
2 Uitgangspunten 8
2.1 Beschouwde dwarsprofielen 8
2.2 Waterstanden 10
2.3 Hydraulische Belastingsniveau 10
2.4 Bodemopbouw 11
2.5 Geotechnische parameters 13
2.6 Ophoogmateriaal van de N307 14
2.7 Basisspecificatie Dijk 14
2.8 Bronnen 14
3 Beoordeling van de waterkering 15
3.1 Overloop en Golfoverslag 15
3.1.1 Beoordeling hoogte dijkvak N11 15
3.1.2 Beoordeling hoogte dijkvak N11A 15
3.1.3 Beoordeling hoogte aansluiting t.p.v. N11A 15
3.2 Bekleding buitentalud 16
3.3 Beoordeling macrostabiliteit 17
3.4 Beoordeling piping 17
3.5 Microstabiliteit 18
3.6 Aansluitingen en toerit 18

3.6.1 Aansluiting op dijkvak N10 (zuidoost) 18
3.6.2 Aansluitingen op verholen waterkering dijkvak N11A (noordwest) 18
3.6.3 Toerit vanaf recreatieterrein naar de zuidelijke parallelweg 18
3.7 Niet waterkerende-objecten 19
4 Aanvullende maatregelen aan de waterkering 20
4.1 Dijkbekleding 20
4.2 Beheer & Onderhoud 20
5 Conclusies 21
Bijlage A: Achtergrond Macrostabiliteit 22
Bijlage B: Achtergrond Piping 26
Bijlage C: Hydraulische Randvoorwaarden 27

1 Inleiding.

1.1 Vooraf

Deze notitie bevat input voor de verkeersparagraaf ten behoeve van het bestemmingsplan N307 Roggebot – Kampen en is een onderzoeksrapport dat is opgesteld door Royal HaskoningDHV als een onderdeel van de plannen voor het project N307 Roggebot-Kampen. Dit rapport is een bijlage bij de hoofdbesluiten voor het project N307 / Roggebot.

Vaststellen plannen N307 Roggebot-Kampen

Gemeente Kampen, gemeente Dronten, Rijkswaterstaat en Waterschap Drents Overijsselse Delta zijn het bevoegd gezag voor de plannen voor de N307 Roggebot-Kampen. De bevoegde gezagen van deze overheden moeten de volgende besluiten vaststellen:

- bestemmingsplannen Roggebot voor Kampen en Dronten
- projectplan Waterwet Roggebot
- projectplan Waterwet Dijkvakken N11/N11A en Uitwateringskanaal

Daarnaast is een notitie Actualisatie MER (Milieu Effect Rapport) opgesteld. Ieder besluit is gebaseerd op de onderliggende onderzoeksrapporten.
Meer informatie over de procedure vindt u in het document “Handleiding bij de wettelijke procedures rond de N307 Roggebot-Kampen”.

1.2 Aanleiding

Het project N307 Roggebot – Kampen omvat:

- De aanpassing van de N307 tot een stroomweg met parallelwegen, een ongelijkvloerse kruising van de N306 en de N307 en de bouw van een nieuwe brug over het Drontermeer
- Het verwijderen van het Roggebotsluiscomplex en aanpassing van de vaargeul

De herinrichting van de N307 tussen Roggebot en Kampen staat niet op zichzelf, maar is onderdeel van twee grotere programma’s. Een daarvan is een groot wegenprogramma gericht op een betere wegverbinding tussen Alkmaar en Zwolle, ‘De weg van A tot Z’. De andere is de gebiedsontwikkeling IJsseldelta, dat in de toekomst de waterveiligheid van de regio verbeterd en een bijdrage levert aan de ruimtelijke kwaliteit.

Wegverbinding Alkmaar en Zwolle
In het gebied tussen Dronten en Kampen werken de provincies Flevoland en Overijssel samen met het Rijk aan de vernieuwing van de N307 en de oeververbinding tussen de twee provincies. De oude weg met de rotonde bij de Roggebotsluis tussen het Vossemeer en het Drontermeer maakt plaats voor nieuwe infrastructuur met gescheiden oplossingen voor het langzaam en snel verkeer. Om dit te bereiken wordt de wegstructuur opnieuw ontworpen met meerdere hoogteverschillen voor de oversteek of onderdoorgang van kruisend verkeer. De in noord-zuid richting kruisende N306 van Ketelhaven naar Elburg komt nu nog uit op de rotonde bij de sluis en wordt op een nieuwe manier met op- en afritten aangesloten op de N307.

Gebiedsontwikkeling IJsseldelta
Gebiedsontwikkeling Ruimte voor de Rivier IJsseldelta heeft als doel de waterveiligheid in de regio Kampen – Zwolle voor de middellange termijn te borgen. Het combineert het realiseren van de waterveiligheid met het leveren van een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit, onder andere met de aanleg van nieuwe natuur en recreatiemogelijkheden. De gebiedsontwikkeling bestaat uit twee delen om de waterveiligheid voor de middellange termijn te borgen: Zomerbedverlaging Beneden-IJssel en IJsseldelta Zuid. Hierdoor ontstaat bij kilometer 979, in combinatie met de Zomerbedverlaging Beneden-IJssel, een waterstandsdaling op de IJssel van 41 cm bij een maatgevende afvoer en wordt voldaan aan de taakstelling.

Project IJsseldelta Zuid, gefaseerde uitvoering
De waterveiligheidsopgave binnen IJsseldelta-Zuid wordt gefaseerd uitgevoerd.
In fase 1 is het Reevediep aangelegd. Deze hoogwatergeul is bedoeld om bij hoge waterstanden in de IJssel water te kunnen afvoeren via het Drontermeer en het Vossemeer naar het IJsselmeer. Tussen Flevoland en Overijssel wordt de Reevedam aangelegd waardoor een Noordelijk en een Zuidelijk Drontermeer ontstaat. Daardoor wordt voorkomen dat water uit het Reevediep in het Zuidelijk Drontermeer komt. In fase 1 is het Reevediep geschikt om beperkt ingezet te kunnen worden bij extreem hoge rivierafvoeren (maximaal 220 m^3/s).

Fase 2 wordt versneld gerealiseerd in opdracht van de Minister van Infrastructuur & Milieu. Hiertoe is op 14 december 2016 een bestuursovereenkomst getekend tussen de Minister, de provincies Flevoland en Overijssel en waterschap Zuiderzeeland. Na uitvoering van deze fase is het Reevediep geschikt om circa 730 m^3/s bij een 1/2000 jaar situatie te kunnen afvoeren.

Het versneld uitvoeren zorgt ervoor dat een aantal tijdelijke maatregelen uit fase 1 niet meer nodig is en direct de eindsituatie gerealiseerd kan worden. Voor het project N307 Roggebot - Kampen betekent dit dat geen tijdelijke spuivoorziening wordt aangelegd en direct tot sloop kan worden overgegaan.

Percelen in IJsseldelta Zuid fase 2
Fase 2 is opgedeeld in vier percelen:

1 Versterking Drontermeerdijk, door waterschap Zuiderzeeland

2 Reevesluis (schutsluis, spuisluis en vismigratievoorziening) in de Reevedam, door Rijkswaterstaat. Hierdoor kan water worden gespuid vanuit het Drontermeer en blijft scheepvaart mogelijk

3 Hoogwatervoorzieningen Recreatiegebied Roggebot door de provincie Overijssel

4 Maatregelen om negatieve effecten als gevolg van gebruik Reevediep bij hoog water te voorkomen.

5 N307 Roggebot - Kampen door de provincies Flevoland en Overijssel

De ligging van de percelen is weergegeven in onderstaande figuur.

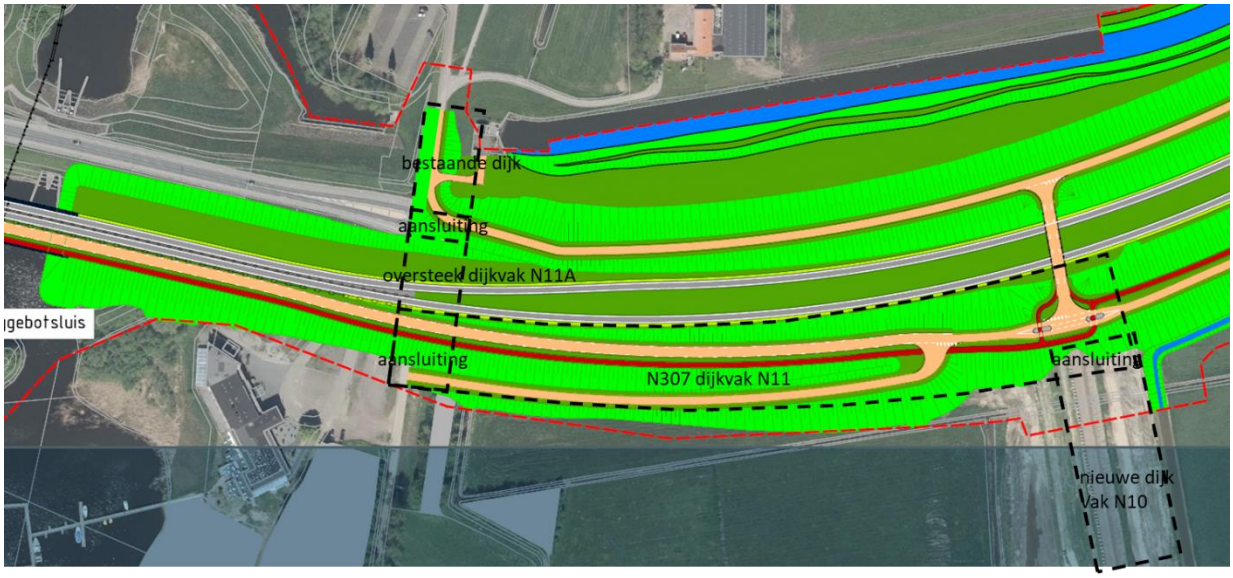
Figuur 1-1: IJsseldelta fase 2 percelen

1.3 Scope

Ten behoeve van het ontwerp van de toerit van de N307 naar de brug is een ontwerpplan in hoofdlijnen opgesteld (BG1316-INF-DWP--001 en -002). Het grondlichaam van deze toerit vormt dijkvak N11 en dijkvak 11A en maakt onderdeel uit van de nieuwe waterkering. Dijkvak N11 is oostwest georiënteerd en sluit aan de oostzijde haaks aan op dijkvak N10 en aan de westzijde haaks aan op dijkvak N11A. Dijkvak N11A is noord-zuid georiënteerd en sluit aan de noordzijde aan op de bestaande Vossemeerdijk (Overijsselse zijde). In Figuur 1-2 zijn dijkvak N11 en N11A opgenomen en vormen de scope van deze notitie. Voor dijkvak N10 is reeds een dijkontwerp gemaakt.

De waterkering dient te voldoen aan de norm zoals vastgelegd in de Waterwet. Hiertoe is het grondlichaam van de toekomstige N307 naar de nieuwe brug over de Roggebot beoordeeld op de relevante faalmechanismen, conform het wettelijke ontwerpinstrumentarium [10]:

- Hoogte;
- Macrostabiliteit binnen- en buitenwaarts;
- Piping;
- Bekleding;
- Microstabiliteit.



Figuur 1-2: Onderdelen waterkering dijkvakken N11 en N11A

Daarnaast is gecontroleerd of de waterkering voldoet aan de Basisspecificatie Dijk [6] van de waterbeheerder (WDOD).

1.4 Doelstelling

De opdrachtgever van de aanleg van de N307 (tevens dijkvak N11 en N11A), het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Provincie Flevoland en Overijssel, is de aanbesteding van het werk aan het voorbereiden. De doelstelling van de opdrachtgever is dat de aannemer hierbij een zo groot mogelijk aantal vrijheden krijgt. Omdat het waterschap (Waterschap Drents Overijsselse Delta) toekomstig waterkeringbeheerder wordt van dijkvak N11en N11A, wordt voorafgaand aan het opstellen van het contract (in deze notitie) een beoordeling uitgevoerd naar de hoogwaterveiligheid van het grondlichaam van de N307. Hiertoe is dit referentieontwerp van de N307 aangepast en aangevuld op basis van aspecten t.b.v. waterkeren en Beheer & Onderhoud (B&O). Het contract wordt aanbesteed middels een D&C contract. De aannemer maakt dus op basis van het referentieontwerp (met de ontwerpvrijheidsgraden) en de aanvullingen ten behoeve van de waterkering (N11+N11A) uit deze notitie het definitieve ontwerp.

1.5 Aanpak

Om de projectdoelstelling uit paragraaf 1.4 te bereiken is de volgende stapsgewijze aanpak gevolgd:

1. Beschrijving van de uitgangspunten, zoals de beschouwde dwarsprofielen, gebruikte hydraulische randvoorwaarden, geotechnische parameters, eisen vanuit Beheer & Onderhoud en de gebruikte bronnen (hoofdstuk 2);
2. Beoordeling van de waterkering (hoofdstuk 3);
3. Aanvullende maatregelen aan de waterkering (hoofdstuk 4);
4. Conclusies (hoofdstuk 5).

Bij de beoordeling van de waterkering (stap 2) zijn we van “grof naar fijn” te werk gegaan. Dat wil zeggen:

- eerst een beoordeling op basis van beschikbare data en veilige aannames;
- indien de waterkering voldoet is een nauwkeurigere berekening of bepaling van parameters niet nodig;

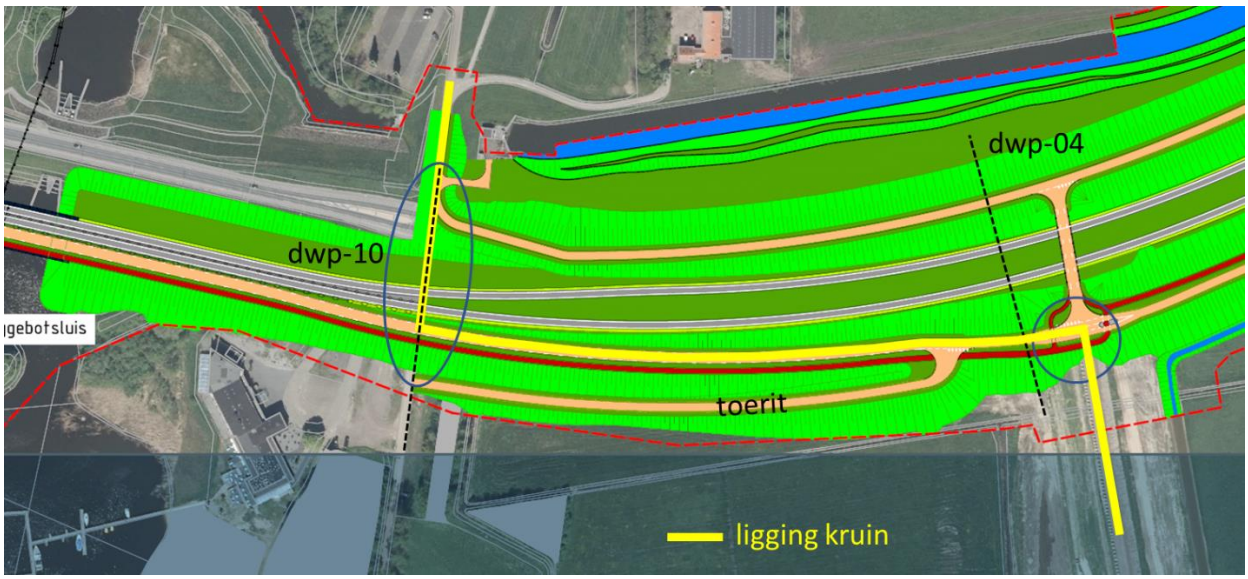
- indien de waterkering niet voldoet op basis van deze veilige aannames zijn de uitgangspunten nauwkeuriger bepaald en zijn nieuwe berekeningen gedaan om te komen tot een oordeel over de waterveiligheid.

2 Uitgangspunten

2.1 Beschouwde dwarsprofielen

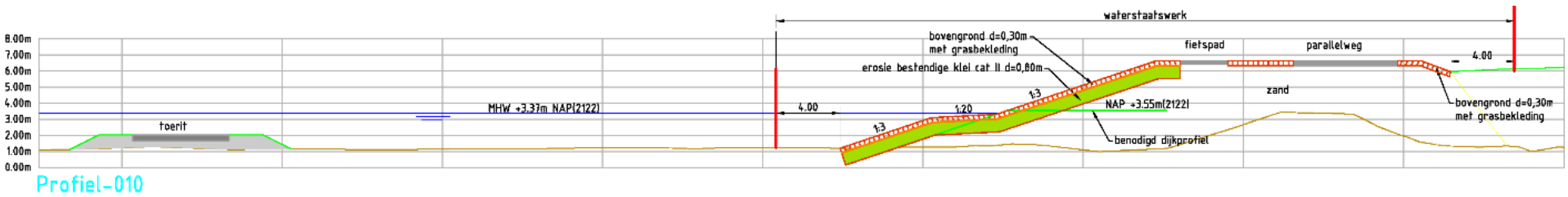
In Figuur 2-1 is het bovenaanzicht van de N307 opgenomen waarin de maatgevende dwarsprofielen zijn getoond. De grijze lijnen geven de ligging van de rijbanen weer, deze verlopen van circa NAP +1,5 m bij dwp-04 omhoog richting de brug naar circa NAP +6,0 m bij dwp-10. Gezien de ligging van de rijbanen is dwp-04 maatgevend voor de meeste faalmechanismen welke betrekking hebben op de binnenzijde van de kering (stabiliteit binnenwaarts, piping en microstabiliteit). Ter plaatse van dwp-010 buigt de waterkering af naar het noorden en kruist het volledige grondlichaam van de N307. Ter plaatse van dit profiel in de buitenwaartse stabiliteit maatgevend.

In de omcirkelde gebieden zijn aansluitingen voorzien, aan de noordoostzijde de aansluiting van vak N11 op vak N10 en aan de noordwestzijde de aansluiting van N11 via het grondlichaam van de N307 naar de bestaande waterkering. Aan de zuidzijde van vak N11 bevindt zich tevens een toerit naar het recreatieterrein en de Music Club die in het referentieontwerp nu vanaf DWP-04 richting het westen afloopt naar het oorspronkelijk maaiveld. Deze toerit is indicatief en maakt geen onderdeel uit van de waterkering. De aansluitingen en toerit zijn beschreven in paragraaf 3.6.

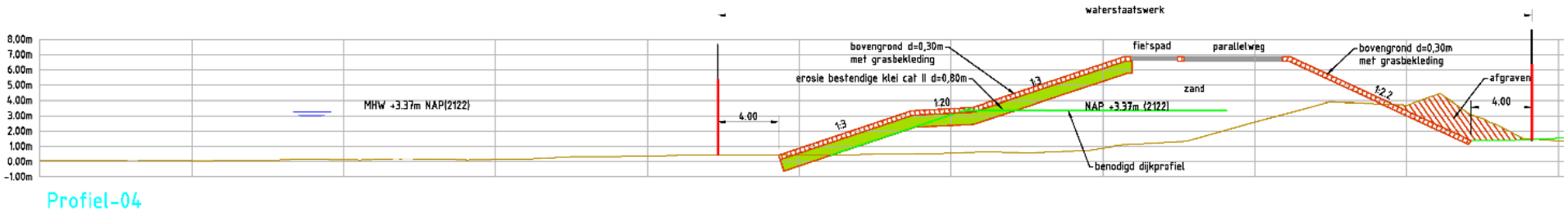


Figuur 2-1: Ligging van de kering in de dijkvakken N11 en N11A, met daarin de ligging van de dwarsprofielen in de berekening.

In Figuur 2-2 en Figuur 2-3 is het dijkprofiel weergegeven ter plaatse van DWP-010 en DWP-04. Het talud van het grondlichaam is verflauwd van 1:2 naar 1:3 om de stabiliteit van het grondlichaam ten behoeve van hoogwaterveiligheid te kunnen garanderen (zie ook paragraaf 3.3). Daarnaast is in het buitentalud ook een buitenberm opgenomen. Deze is voor de veiligheid van de waterkering niet noodzakelijk maar volgt wel uit de Basisspecificatie Dijk [6], zoals verwoord in paragraaf 4.2.



Figuur 2-2: Dijkontwerp ter plaatse van dwp-010



Figuur 2-3: Dijkontwerp ter plaatse van dwp-04

2.2 Waterstanden

Voor de geotechnische beoordeling van de waterkering (ter plaatse van N11 en N11A) is gerekend met een ontwerpwaterstand van NAP + 3,75 m. Deze ontwerpwaterstand is ook gebruikt in het definitieve ontwerp van de Reevediep dijken waarbij een ontwerplevensduur is aangehouden van 50 jaar. Als gevolg van de recente studie naar de systeemgevolgen van het verwijderen van de Roggebotkering [8], valt de ontwerpwaterstand lager uit (NAP +3,37m, zie Figuur 2-2, Figuur 2-3 en Bijlage C), zelfs nu een ontwerplevensduur van 100 jaar wordt aangehouden voor dijkvak N11 en N11A in plaats van 50 jaar. Doordat de ontwerpwaterstand nu lager uitvalt, blijft het resultaat van de geotechnische beoordeling (met ontwerpwaterstand van NAP +3,75 m) gelijk. Zoals je kunt zien in Figuur 2-2 en Figuur 2-3 is de grondophoging te behoeve van de N307 aanzienlijk hoger (ca. NAP +7m) dan de benodigde kruinhoogte voor de dijk (NAP +3,37m en NAP +3,55m) bij een ontwerpwaterstand van NAP +3,37m. Kortom, mocht teruggevallen worden op de eerder gehanteerde ontwerpwaterstand van NAP +3,75m, dan is nog steeds een dijk in te passen in het grondlichaam van de N307.

Tabel 2-1: Ontwerpwaterstanden op basis van [2]

dijkvakken	HR locatie	Dijk normaal [° t.o.v. noord]	Golf richting [° t.o.v. noord]	ontwerppeil + toeslagen [m + NAP]	significante golfhoogte H_s [m]	Piek periode T_p [s]	Binnen waterstand* [m+NAP]
Z10	I zuid 2	350	271 (79)	4,15	0,86	3,09	-1,05
Z11	I zuid 3	335	275 (60)	4,20	0,81	3,16	-0,6 / -0,3**
N1	I noord 3	145	240 (95)	4,10	0,46	2,78	nvt
N2	I noord 3	175	240 (65)	4,10	0,46	2,52	-0,3 / -1,05**
N3	I noord 1	175	256 (81)	4,05	0,39	2,60	-1,05
N4	I noord 1	170	256 (86)	4,05	0,39	2,60	-1,05
N5	II noord 1	185	271 (86)	4,00	0,59	2,89	-1,05 / -0,85**
N6	II noord 1	190	271 (81)	4,00	0,59	2,89	-0,85
N7	III noord 4	225	246 (21)	4,05	0,66	3,19	-0,85
N8	IV oost 2	280	307 (27)	3,75	0,91	3,14	-0,85
N9	IV oost 2	280	307 (27)	3,75	0,91	3,14	-0,85
N10	IV oost 2	280	307 (27)	3,75	0,91	3,14	-0,85
N11 (fase 2)	IV oost 2	160	307 (147)	3,75	0,91	3,14	-0,85

* Winterpeil op basis van de eindsituatie Waterhuishouding (Bijlage I), dit betreft een nadere uitwerking van het waterhuishoudkundig systeem en is daarmee een toegestane afwijking van de binnenwaterstand uit de tabel in het Waterkeringsplan.

** Stuwlocatie binnen het dijkvak, dus twee peilen binnen 1

Tabel 2-2: Ontwerpwaterstanden op basis van [8]

	Zichtjaar 2022		Zichtjaar 2072		Zichtjaar 2122	
	Maatgevende Toelaatbare Kans (1:8333)	*Signaleringswaarde (1:25000)*	*Maatgevende Toelaatbare Kans (1:8333)*	*Signaleringswaarde (1:25000)*	*Maatgevende Toelaatbare Kans (1:8333)*	*Signaleringswaarde (1:25000)*
N11	3,25	3,50	3,32	3,57	3,37	3,62

2.3 Hydraulische Belastingsniveau

De ontwerpkruinhoogte voor de verschillende dijkvakken is afgeleid uit [8]. In Tabel 2-3 en in Bijlage C zijn de benodigde kruinhoogten weergegeven. Voor vak N11 en vak N11A is een ontwerplevensduur van 100 jaar aangehouden en ter hoogte van de aansluiting op de Vossemeerdijk is een ontwerplevensduur

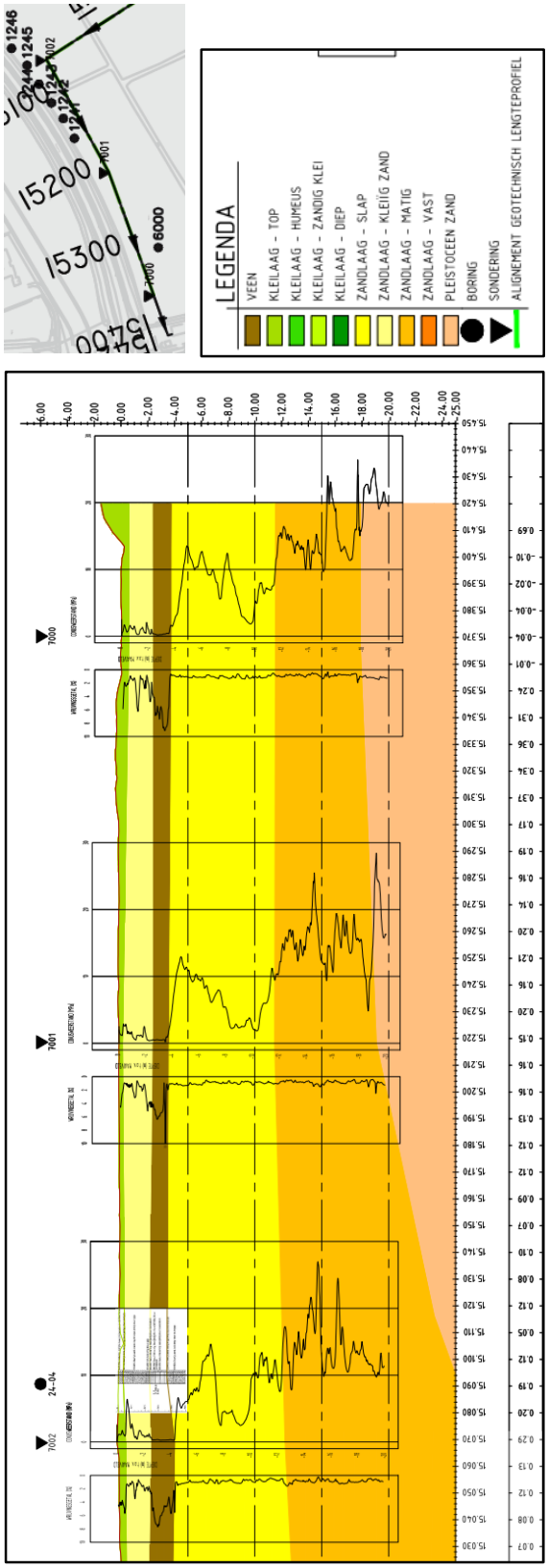
van 50 jaar aangehouden. Voor vak N11 en vak N11A is een langere levensduur aangehouden omdat dit grondlichaam onderdeel uitmaakt van de N307 en de toerit naar de brug. Ter plaatse van DWP-04, DWP-07 en DWP-10 en DWP-12 is het HBN bepaald op basis van een 1:3 talud omdat de waterkering hier uit een grondlichaam bestaat. Ter plaatse van DWP-11 (ter hoogte van de as van de N307) op basis van een verticale wand omdat het dijklichaam in de richting van de brug overgaat in een kistdam constructie. De benodigde kruinhoogte (HBN) is gebaseerd op een overslagdebiet van 1,0 l/m/s. Een overslagdebiet van 1,0 l/m/s is een conservatief waarde omdat conform het nieuwe ontwerpinstrumentarium [10] is toegestaan om met hogere overslagdebieten te rekenen, waarbij de ontwerpkruinhoogte van de dijk wat lager komt te liggen. Omdat het weglichaam veel hoger is dan de benodigde kruinhoogte voldoet de dijk ook bij een conservatief overslagdebiet, daarom is deze waarde aangehouden.

Tabel 2-3: Ontwerpkruinhoogte (excl. zetting en bodemdaling)

Dijkvak	Ontwerplevensduur [jaar]	Zichtjaar	HBN 1,0 l/m/s [m t.o.v. NAP]
N11	100	2122	+3,37
N11A	100	2122	+4,95
Aansluiting op Vossemeerdijk	50	2072	+4,27

2.4 Bodemopbouw

Op basis van de sonderingen 7000, 7001 en 7002 en een boring 24-04 is het onderstaande dwarsprofiel gegenereerd [3] voor traject N11.



Figuur 2-4: Onderdeel van het geotechnisch lengteprofiel uit [4], van de aansluiting met kering N10.1 (links) tot aan de Roggebotsluis (rechts).

In Tabel 2-4 is de bodemopbouw weergegeven zoals die is toegepast bij de beoordeling voor macrostabiliteit buitenwaarts. Het oorspronkelijke maaiveld is aangenomen op NAP +0,0 m (op basis van AHN, DTM en Figuur 2-4). De bodemopbouw is gebaseerd op sondering 7002 (aan de linkerzijde van het geotechnisch dwarsprofiel in Figuur 2-4).

Tabel 2-4: Toegepaste bodemopbouw op basis van het beschikbare geotechnisch onderzoek

Laag in Figuur 2-4	Onderkant laag [m t.o.v. NAP]	Uit geotechnisch Interpretatierapport [ref. 3]
Kleilaag – top	-1	Klei, siltig
Zand, kleiig	-2.25	Zand, los
Veen	-3.25	Veen, kleiig
Zand, slap	-11.5	Zand, los
Zand, vast		Zand, matig tot vast

2.5 Geotechnische parameters

Het Grondinterpretatierapport gaat uit van σ,τ-curves (resp.: representatief, *zonder invloed* en *met invloed* van de waterkering). Dit is niet consistent met de uitgangspunten in het definitieve ontwerp Reevediep dijken. Vooruitlopend op een definitievere versie van een berekening wordt voorlopig uitgegaan van een berekening met *gedraineerde parameters*. Er is uitgegaan van een niet gezet profiel, wat in dit stadium een conservatieve aanname is t.b.v. de schuifsterkte van de veenlaag. Aangezien het dijklichaam hiermee als veilig is beoordeeld is deze conservatieve aanname gerechtvaardigd.

3.2.6 Geotechnische parameters

De zettings- en stabiliteitsberekeningen zijn uitgevoerd met de geotechnische parameters conform het grondinterpretatierapport [ref. 2]. In dit rapport zijn de representatieve parameters (gemiddelde en/of 5% ondergrens waarden) weergegeven. De rekenwaarden voor de uitvoeringsstabiliteitsberekeningen zijn eveneens weergegeven in het grondinterpretatierapport [ref. 2].

Rekenwaarden sterkteparameters macrostabiliteit gebruiksfase

De rekenwaarden voor de macrostabiliteitsberekeningen voor de gebruiksfase zijn bepaald met de 5% ondergrens sterkteparameters uit het grondinterpretatierapport [ref. 2]. De materiaalfactoren uit de Ontwerpbasis dijken [rev. 1.0, IJD-001.564] zijn gehandhaafd. Voor de kleisoorten zijn de sterkteparameters aangehouden die horen bij triaxiaal proeven met 5% rek.

IJD-OTDW-ONT-0011 DO Reevediep dijken Pagina **18** van **114**

Tabel 5: Rekenwaarden sterkteparameters macrostabiliteit

Grondsoort	$\gamma_{vochtig}$ [kN/m³]	$\gamma_{verzadigd}$ [kN/m³]	$\gamma_{m\,(c')}$ [-]	c'_d [kPa]	$\gamma_{m\,(\tan\varphi')}$ [-]	φ'_d [°]
Klei, zandig	17,5	17,5	1,25	1,8	1,20	25,9
Klei, siltig	15,6	15,6	1,25	7,1	1,20	20,9
Klei, humeus	13,8	13,8	1,25	3,7	1,20	15,2
Veen, kleiig	11,6	11,6	1,50	3,1	1,25	18,8
Veen	9,8	9,8	1,50	3,1	1,25	18,8
Zand, los	17	19	-	0,0	1,20	27,5
Zand, matig tot vast	18	20	-	0,0	1,20	30,3

Cat. I/II klei is geschematiseerd als *Klei, siltig* en cat. III klei als *Klei, zandig*. Het zand dat als kernmateriaal wordt toegepast heeft de eigenschappen van *Zand, matig tot vast* (zie ook paragraaf 4.2.3).

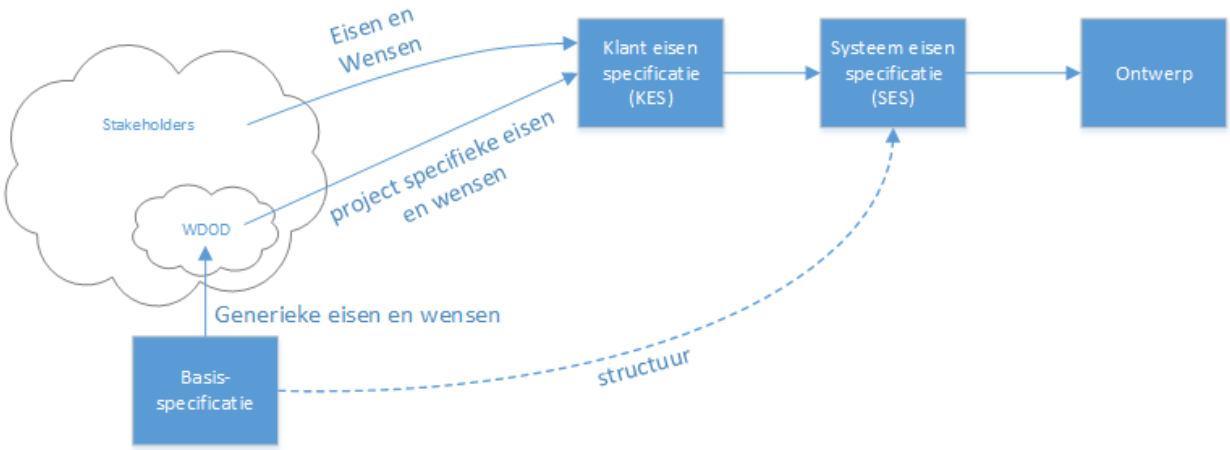
Figuur 2-5: Bron: DO Reevediep dijken [2], gebaseerd op Geotechnisch Interpretatierapport [3].

2.6 Ophoogmateriaal van de N307

In deze notitie is ervan uitgegaan dat het ophoogmateriaal van de N307 uit zand bestaat. Hierbij is φ'kar = 32.5° (φ'd = 28.0°). Daarnaast wordt uitgegaan van een leeflaag op de taluds van 0,5 m dikte ten behoeve van het faciliteren van een grasbegroeiing op het talud. Als materiaal is hier 'klei, zandig' met bovenstaande grondmechanische parameters toegepast.

2.7 Basisspecificatie Dijk

In de Basisspecificatie Dijk [6] zijn alle eisen met betrekking tot het ontwerp (functionele eisen) en het Beheer & Onderhoud (B&O) van de waterkering opgenomen. Figuur 2-6 (overgenomen uit [6]) geeft de functie van de Basisspecificatie binnen het ontwerpproces weer. De Basisspecificatie Dijk dient als onderdeel van de aanbesteding te worden bijgevoegd.



Figuur 2-6: Functie Basisspecificatie Dijk binnen aanbesteding N307

2.8 Bronnen

Voor de start van dit onderzoek is in augustus 2018 gekeken welke bronnen nu beschikbaar zijn. Op basis van beschikbaarheid zijn de volgende bronnen gebruikt voor dit onderzoek:

[1] Veiligheidsanalyse waterkering IJsseldelta conform WBI2017 RWS00076-7-1935, 10-10-2017
[2] DO Reevediepdijken + uitgevoerd grondonderzoek IJD-OTDW-ONT-0011 v1, 19-01-2016
[3] Geotechnisch interpretatierapport (GIR) IJD-001.569
[4] ZL384.71.1208 Planstudie Snip3 IJsseldelta-zuid Zone IV Oost, concept v1 10-06-2010
[5] SO-tekeningen opritten (zie hiervoor bijlage I – separaat bijgevoegd), BG1316-115-DP-001 en -002, 28-08-2018
[6] Basisspecificatie Dijk, Waterschap Drents Overijsselse Delta, 27-07-2018
[7] Inschatting waterstanden vak N11 bypass Kampen, ref: BG1316WATNT1807271158, 16-10-2018, tevens opgenomen als bijlage II in deze notitie
[8] De studie naar de systeemgevolgen van het verwijderen van de Roggebotkering, Hydraulische Belastingniveau, Royal HaskoningDHV en HKV, moet nog definitief worden gemaakt
[9] Onderzoeksrapport Zandmeevoerende Wellen. Rijkswaterstaat-WVL, Deltares, herziene versie maart 2012
[10] Ontwerpen met overstromingskansen, Veiligheidsfactoren en belastingen bij nieuwe overstromingskansnormen (OI2014), versienummer 4, definitief, RWS, Lelystad, feb 2017

Mochten komende studies tot nieuwe inzichten leiden dan wordt geadviseerd om de gehanteerde uitgangspunten in dit onderzoek te verifiëren.

3 Beoordeling van de waterkering

3.1 Overloop en Golfoverslag

3.1.1 Beoordeling hoogte dijkvak N11

De beoordeling van de kruinhoogte ten behoeve van de waterkerende functie van de N307 omvat de faalmechanismen Overloop en Golfoverslag voor dwarsprofielen DWP-4 t/m DWP-10 (dijkvak N11). De benodigde hoogte op peildatum (2122) bedraagt NAP +3,37 m bij een Maatgevende Toelaatbare Kans (MTK) van 1/8.333 per jaar. Er is van uitgegaan dat het grondlichaam inclusief zettingscompensatie wordt aangelegd en dat de ontwerphoogte daarmee gelijk is aan de hoogte op de peildatum.

Het grondlichaam van de parallelweg van de N307 heeft ter plaatse van deze dwarsprofielen een hoogte van NAP +7,0 m. De kruinbreedte is ruim 10 m op deze hoogte. Gegeven de overhoogte en -breedte van het grondlichaam van de parallelweg van de N307 voldoet de hoogte van NAP +7,0 m ruimschoots aan de norm van NAP +3,37m. Het overslagdebiet is bij deze overhoogte verwaarloosbaar (<< 0,1 l/m/s). Met dit overslagdebiet worden geen aanvullende eisen gesteld aan de bekleding van kruin en binnentalud (zie ook paragraaf 4.1).

3.1.2 Beoordeling hoogte dijkvak N11A

Rond DWP-10 is de oversteek van dijkvak N11A onder het grondlichaam van de N307 voorzien. De benodigde hoogte op peildatum (2122) bedraagt NAP +4,49 m, bij een Maatgevende Toelaatbare Kans (MTK) van 1/8.333 per jaar. Er is van uitgegaan dat het grondlichaam inclusief zettingscompensatie wordt aangelegd en dat de ontwerphoogte daarmee gelijk is aan de hoogte op de peildatum.

Het grondlichaam van de parallelweg van de N307 heeft ter plaatse van deze dwarsprofielen een hoogte van NAP +7,0 m. Gegeven de overhoogte van het grondlichaam van de parallelweg en de N307 voldoet de hoogte van NAP +7,0 m ruimschoots aan de norm van NAP +4,49m. In verband met mogelijke werkzaamheden aan de (fundering)constructie van de N307, dient de N307 inclusief weg cunet volledig boven de ontwerphoogte van de waterkering te liggen. Dit is ruimschoots het geval.

3.1.3 Beoordeling hoogte aansluiting t.p.v. N11A

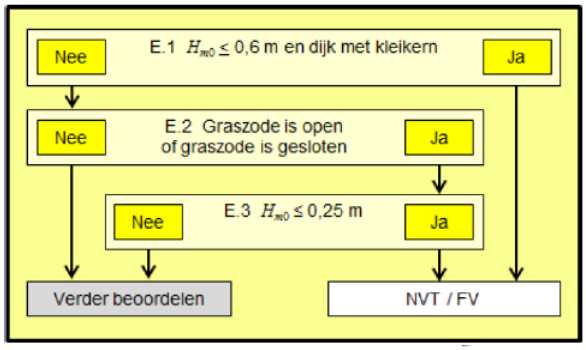
De kruinhoogte van de aansluitende dijk ten noorden van dijkvak N11A bedraagt circa NAP +4,50 m. De benodigde hoogte op peildatum (2072) bedraagt NAP +4,27 m bij een Maatgevende Toelaatbare Kans (MTK) van 1/8.333 per jaar. De hoogte van het aansluitende dijklichaam aan de N11A voldoet dus op hoogte. Aangezien het een bestaande dijk betreft, hoeft geen rekeningen te houden met grote restzettingen zoals bij nieuw aangelegde dijken.

3.2 Bekleding buitentalud

De beoordeling van de grasbekleding is uitgevoerd conform de WBI-methodiek. Voor de beoordeling van de grasbekleding zijn twee aspecten beschouwd:

- Erosie door golfklap;
- Erosie door golfoploop

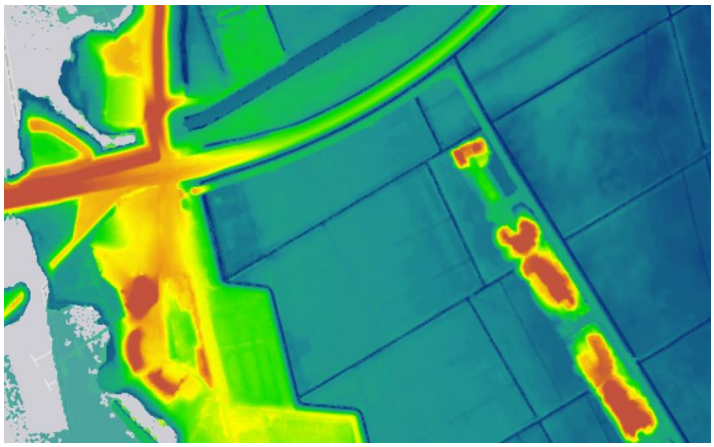
Figuur 3-1 geeft het beoordelingsschema conform WBI2017 weer voor respectievelijk de eenvoudige en geavanceerde toets. Hieruit volgt dat een semi-probabilistische beoordeling met software BM Gras Buitentalud uitgevoerd moet worden. We bevelen aan deze beoordeling uit te voeren wanneer het ontwerp nader wordt uitgewerkt in een vervolgstap.



- E.1: Nee. Kleikern is niet aanwezig, echter $H_{m0} \leq 0{,}6$m
- E.2: Ja. Graszode is open/gesloten
- E.3: Nee. $H_{m0} > 0{,}25$m

Figuur 3-1: Beoordeling GEBU – eenvoudige toets

Vooralsnog is voor de dijkbekleding uitgegaan van het ontwerp voor de Reevediep dijken [2]. De erosiebestendige bekleding bestaat hier uit een onderlaag van klei met een dikte van tenminste 0,8 m (gemeten loodrecht op het talud). De klei bestaat uit erosiebestendigheidscategorie 2, welke dient te worden ingekast in de zandkern. De toplaag ten behoeve van de ontwikkeling van een erosiebestendige grasmat met daaronder een laag van teelaarde van 0,3 m.



Figuur 3-2: Hoogtegegevens dijkvak N11 (bron: AHN)

3.3 Beoordeling macrostabiliteit

In Tabel 3-1 staan de resultaten van de stabiliteitsberekeningen op basis van de gehanteerde uitgangspunten in hoofdstuk 2. In bijlage A zijn de achtergronden gegeven bij de stabiliteitsberekeningen.

Tabel 3-1: Vergelijking rekenresultaten en veiligheidseis (NB: mogelijk kunnen deze veiligheidseisen in een later stadium afwijken)

#	Profiel	Spoor	Rekenmethode	Schuifsterkte methode *	FoS	Veiligheidseis		Bijzonderheid
						γ_b = 1,0	γ_b = 1,1	
1	dwp-10	STBU	Bishop	c-phi	**1,07**	**1,04**	**1,14**	Buitentalud 1:2
2	dwp-10	STBU	Bishop	c-phi	**1,13**	**1,04**	**1,14**	Buitentalud 1:2,5
3	dwp-10	STBU	Bishop	c-phi	**1,36**	**1,04**	**1,14**	Buitentalud 1:3
4	dwp-4	STBI	Bishop	c-phi	**1,44**	**1,10**	**1,21**	Glijcirkel gaat niet door keringprofiel
4a.**					**1,60**	**1,10**	**1,21**	- Glijcirkel door keringprofiel**
5	dwp-4	STBI	Uplift-Van	c-phi	**1,32**	**1,05**	**1,15**	Glijcirkel gaat niet door keringprofiel
5a.**					**1,38**	**1,05**	**1,15**	- Glijcirkel door keringprofiel**

* De schuifsterkte wordt voorlopig bepaald volgens rekenwaarden van gedraineerde parameters conform het CSSM-model.
** De glijcirkel is voor deze berekening geforceerd door het kering profiel geleid, door toepassen van een Minimum Circle Depth 6,5m.

3.4 Beoordeling piping

De piping toets wordt uitgevoerd met de methode Sellmeijer conform Onderzoeksrapport zandmeevoerende wellen (OI2014v4) [9]. De formule van Sellmeijer is onderstaand weergegeven:

$$\frac{\Delta H_c}{\gamma_n \cdot \gamma_b} > (\Delta H - 0,3d)$$

met:

$$\Delta H_c = L \cdot F_{resistance} \cdot F_{scale} \cdot F_{geometry}$$

$$F_1 = F_{resistance} = \frac{\gamma_p}{\gamma_w}\{\eta \tan(\theta)\}$$

$$F_2 = F_{scale} = \frac{d_{70m}}{\sqrt[3]{\kappa L}}\left(\frac{d_{70}}{d_{70m}}\right)^{0,4}$$

$$F_3 = F_{geometry} \overset{MSeep}{=} F(G) \overset{standaarddijk}{=} 0,91 \cdot \left(\frac{D}{L}\right)^{\frac{0,28}{\left(\left(\frac{D}{L}\right)^{2,8}-1\right)}+0,04}$$

De oude systematiek voor het toetsen op piping was niet gekoppeld aan het veiligheidsniveau of faalkans. In de nieuwe normering is de koppeling tussen veiligheidsniveau en piping wel gemaakt door de sterktefactor (γ_{mp}) te introduceren. Daarnaast is ook voor piping een schematiseringsfactor geïntroduceerd. De totale veiligheidsfactor voor piping is het product van de sterktefactor en de schematiseringsfactor (γ_{mo}). De toelichting op de gehanteerde veiligheidsfilosofie is opgenomen in bijlage A.

Uit de bodemopbouw in Tabel 2-4 blijkt dat er twee zandlagen aanwezig zijn in de ondergrond, een ondiepe zandtussenlaag en de zandondergrond. Beide zandlagen moeten gecontroleerd worden op

piping. In Tabel 3-2 zijn de resultaten van de beoordeling opgenomen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het profiel voldoet aan de norm. Zodra aanvullend geotechnisch onderzoek van Tauw beschikbaar is kan dit worden gevalideerd.

Tabel 3-2 Resultaten beoordeling N11 op piping

	Zichtjaar	2072								
	norm	1/3000								
		MHW	DeltaH	d	D		ΔH;kritiek	ΔH;optr	UC	
Locatie		m NAP	m	m	m	teen	m	m		
N11 zandondergrond		3,75	4,25	5,3	15	70	3,70	2,66	0,72	Voldoet
N11 zandtussenlaag		3,75	4,25	3	3	40	3,63	3,35	0,92	Voldoet

3.5 Microstabiliteit

Het grondlichaam van de N307 / dijkvak N11 bestaat uit zand. Bij hoogwater zal de freatische lijn zich instellen dusdanig dat aan de binnenzijde een sijpelvlak ontstaat op ¼ ΔH. Het ondertalud moet vervolgens voldoen aan een taludhelling van 1:5. Echter gezien de omvang van het grondlichaam is het instellen van een dergelijk hoge freatische lijn een conservatieve aanname.

3.6 Aansluitingen en toerit

Binnen dijkvak N11 bevinden zich enkele aansluitingen en/of overgangen tussen verschillende dijkgeometrieën. Ook ligt er lokaal een toegang naar het recreatieterrein en de Music Club tegen het grondlichaam van dijkvak N11. Dergelijke aansluitingen en overgangen zijn veelal zwakke plekken in de waterkering. Onderstaand zijn aanvullende maatregelen beschreven om de continuïteit van de waterkering te borgen.

3.6.1 Aansluiting op dijkvak N10 (zuidoost)

Dit betreft de haakse aansluiting van een standaard dijkprofiel (dijkvak N10) op de N307 (dijkvak N11). Beide dijkvakken beschikken over een zandkern, welke naadloos op elkaar moeten aansluiten. Ook de bekleding moet aaneensluitend worden doorgezet op beide dijkvakken. Hiermee wordt de waterveiligheid in voldoende mate geborgd.

3.6.2 Aansluitingen op verholen waterkering dijkvak N11A (noordwest)

Aan de westzijde kruist het dijklichaam van dijkvak N11A de N307 als verholen waterkering. Het grondlichaam van de N307 is hier dusdanig groot en breed dat dit profiel aan de norm voldoet. Aan de noord- en zuidzijde van de verholen waterkering wordt echter aangesloten op respectievelijk de bestaande waterkering en dijkvak N11. Evenals bij de aansluiting op dijkvak N10, moet de zandkern naadloos aansluiten op het volgende dijkvak. De bekleding moet dusdanig ontworpen worden dat geborgd wordt dat de kern van de waterkering nooit kan worden aangetast door erosie in het gedeelte van het grondlichaam dat geen waterkering vormt. Dit kan ofwel door de bekleding over enige afstand in het zandlichaam van de N307 te laten steken ofwel door de bekleding over enige afstand naar het westen door te zetten, voorbij de waterkering.

3.6.3 Toerit vanaf recreatieterrein naar de zuidelijke parallelweg

Ter plaatse van de toerit van de parallelweg ligt deels een groter grondlichaam dan benodigd is als waterkering van dijkvak N11. Om te voorkomen dat schade aan de toerit tot aantasting van de

waterkering kan leiden, moet de bekleding van de waterkering (bestaande uit klei) hier verholen doorlopen onder het grondlichaam van de toerit.

3.7 Niet waterkerende-objecten

Ter plaatse van de brughoofden worden mogelijk funderingen aangebracht. Er is op dit moment geen inzicht in de locaties van deze funderingen. Wel wordt opgemerkt dat wanneer deze funderingen binnen het invloedsgebied van de waterkering worden aangebracht, de invloed hiervan op de waterkering gecontroleerd moet worden. Het betreft met name de controle op het intredepunt voor piping. Dit geldt ook voor andere harde constructies in de kernzone/beschermingszone van de waterkering, zoals bijvoorbeeld een viaduct.

4 Aanvullende maatregelen aan de waterkering

In dit hoofdstuk zijn de aanvullende maatregelen beschreven om te borgen dat de dijk het water kan keren en bovendien de dijk goed te beheren en onderhouden is.

4.1 Dijkbekleding

Er is vanuit gegaan dat het ophoogmateriaal van de N307 uit zand bestaat (zie hoofdstuk 2). Om dit grondlichaam ook waterkerend te maken wordt een water afdichtende kleilaag (ca. 0,8m) aangebracht op het buitentalud. Ter plaatse van dijktraject N11 (DWP-04 t/m DWP-10) heeft het grondlichaam een flinke overhoogte (> 1m), bij hoogwater is het overslagdebiet dan verwaarloosbaar. Het binnentalud hoeft in dat geval niet beschermd te worden met een afdichtende kleilaag om erosie van het binnentalud te voorkomen. Dit geldt niet voor dijktraject N11A (DWP-12) waarbij geen grote overhoogte aanwezig is. Hier wordt daarom ook een kleibekleding aangebracht op het binnentalud. Op zowel het buiten- als binnentalud komt gras te liggen als dijkbekleding. Om een grasbegroeiing mogelijk te maken op het talud wordt een laag teelaarde (bovengrond) aangebracht van ca. 0,3m.

4.2 Beheer & Onderhoud

In de Basisspecificatie Dijk is een groot aantal eisen aan de waterkering opgenomen waaraan het ontwerp van een waterkering binnen het beheergebied van WDOD dient te voldoen.

In deze basisspecificatie zijn bijvoorbeeld de eisen aan onderhoudspaden, taludhellingen en drainagevoorzieningen opgenomen. Wanneer deze Basisspecificatie Dijk wordt bijgevoegd bij de aanbesteding, kan de aannemer de waterkering conform deze eisen nader detailleren.

Op basis van de Basisspecificatie Dijk zijn de volgende aandachtspunten aangebracht in het ontwerp:

- Conform BS-00207 is de lengte van het talud gemaximeerd op 17,5 m. Bij een taludhelling van 1:3 houdt dit in dat de maximaal te overbruggen hoogte 5,5 m bedraagt. Voor DWP-04 tot en met DWP-10 wordt hieraan niet voldaan en is de taludhelling te lang. Daarom is een buitenberm aangebracht.
- Om een ongewenste verdieping te voorkomen tussen de toerit en de N307 (tot circa profiel 7 om grond grondverzet te voorkomen) is het maaiveld van de toerit doorgetrokken tot aan de grondophoging voor de N307. Op deze manier is het gebied tussen de toerit en de N307 beter te onderhouden. De waterkering ligt dan deels verholen onder de toerit.

5 Conclusies

In Tabel 5-1 zijn de resultaten van de beoordeling van de waterkerende veiligheid van dijkvak N11 en N11A weergegeven.

Tabel 5-1: Resultaten beoordeling van de waterkerende veiligheid van dijk N11 en N11A

Beoordelingsspoor	Oordeel	Toelichting
Hoogte (overloop en golfoverslag	Voldoet	Voldoende overhoogte en overbreedte in profiel N307
Bekleding buitentalud	Voldoet	Voldoende bij erosiebestendige grasbekleding
Macrostabiliteit binnenwaarts	Voldoet	Voldoende overhoogte en overbreedte in profiel N307
Macrotstabiliteit buitenwaarts	Voorwaardelijk	Voldoet mits buitentalud 1:3 of flauwer
Piping	Voldoet	Voldoende overhoogte en overbreedte in profiel N307
Microstabiliteit	Voorwaardelijk	Mits drainage in N307 van DWP-7 tot en met DWP-4
Aansluitingen	Voorwaardelijk	Voldoet mits ontworpen conform OI2014v4 [10]
NWO	Voorwaardelijk	Moet gecontroleerd worden

Op basis van voorliggende verkenning concluderen we dat het grondlichaam van de N307 ter plaatse van dijkvak N11 voldoende breed en hoog is dat hierbinnen een waterkering ontworpen kan worden die voldoet aan het nieuwe ontwerpinstrumentarium [10]. Daarnaast is aangetoond dat bij de gehanteerde uitgangspunten (materialisatie en geometrie in hoofdstuk 2) aan alle ontwerpsporen wordt voldaan.

Om het grondlichaam van N307 ook waterkerend te maken zal als aanvullende maatregel o.a. een kleilaag worden aangebracht op het buitentalud (0,8 m) met daarop een laag teelaarde (0,3 m) voor de grasbekleding.

Uit oogpunt van Beheer & Onderhoud is ter plaatse van DWP-04 en DWP-10 een buitenberm aangelegd, hiermee wordt de lengte van het talud gemaximeerd op 17,5m (conform de basisspecificatie dijken). Om bovendien een ongewenste verdieping te voorkomen tussen de toerit en het grondlichaam van de N307 (zie DWP-07) is het maaiveld van de toerit doorgetrokken tot aan de grondophoging voor de N307. Op deze manier is het gebied tussen de toerit en de N307 beter te onderhouden.

Bijlage A: Achtergrond Macrostabiliteit

Om te bepalen of de waterkering aan het Ontwerpinstrumentarium OI2014v4 voldoet, moeten de eisen aan de veiligheidsfactoren worden opgesteld. Hieronder worden de veiligheidsfactoren gepresenteerd zoals ze zijn afgeleid in de Veiligheidsanalyse Waterkering IJsseldelta (2017). Er wordt opgemerkt dat in een latere fase van deze verkenning deze factoren aangepast kunnen worden. De afleiding van de benodigde veiligheidsfactor voor macrostabiliteit binnen- en buitenwaarts is overgenomen van het memo Toepassen WBI2017 binnen project IJsseldelta (2016), die is opgesteld voor het DO van de Reevediepdijken [ref. 2].

De volgende uitgangspunten zijn toegepast:

- De schematiseringsfactor wordt bepaald cf. OI2014v4, waarbij de veiligheidseis γ_r wordt samengesteld uit:
    - $\gamma_r = \gamma_n \gamma_b \gamma_m \gamma_d$
- Het keringtraject is 11-1, met een signaleringswaarde 1/3000 1/jaar, en een maximaal toelaatbare kans (MTK) op falen 1/1000 1/jaar. De totale lengte van het traject is 21100 m. Conform het DO van de waterkeringen wordt in principe ontworpen op de *signaalkans* en niet de maximaal toelaatbare kans.
- Met een a- en b-waarde van 0.033 resp. 50 m en bij een faalkansruimtefactor van 4% wordt voor dit traject de schadefactor:
    - γ_n = 1,04 (macrostabiliteit buitenwaarts)
    - γ_n = 1,10 (macrostabiliteit binnenwaarts)
- Aangezien er gebruik wordt gemaakt van de bestaande ondergrondschematisatie, wordt de schematiseringsfactor ook overgenomen uit de de toetsing. Deze is minimaal 1,0 en wordt gevarieerd van 1,0 tot 1,1:
    - γ_b = 1,1 (gunstige inschatting)
    - γ_b = 1,0 (ongunstige inschatting)
- De materiaalfactor is cf. OI2014v4 op 1,0 gehouden, aangezien er voor gedraineerde parameters al wordt gewerkt met een rekenwaarde:
    - γ_m = 1,0 (buitenwaarts)
- Bij het berekenen van macrostabiliteit wordt uitgegaan van het Mohr-Coulombmodel en de rekenmethodes Bishop en Uplift-Van (alleen binnenwaarts). De modelfactoren die hierbij horen zijn:
    - γ_d = 1,10/1,00 (Bishop, bij wel resp. niet uitgaan van opbarsten/opdrijven)
    - γ_d = 1,05/0,95 (Uplift-Van, bij wel resp. niet uitgaan van opbarsten/opdrijven)

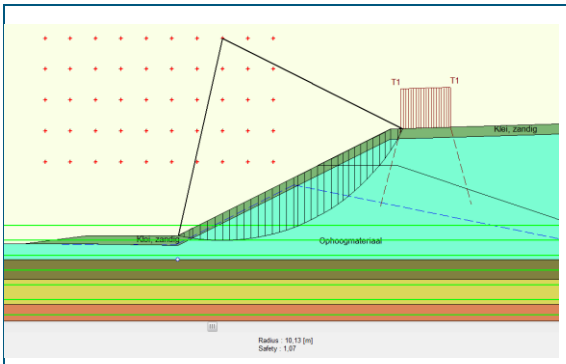
Op basis hiervan zijn de eisen van de veiligheidsfactoren opgesteld en weergegeven in Tabel A1.

Tabel A1: Resulterende veiligheidsfactoren STBI en STBU. De in dit rapport gebruikte veiligheidsfactoren zijn aangegeven met een ***streep*****.**

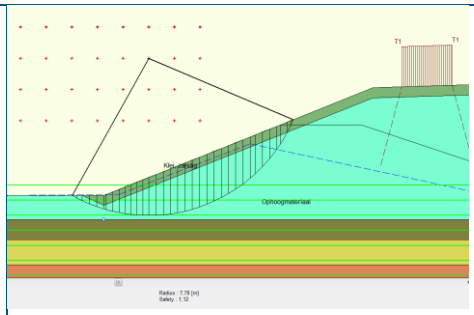
Veiligheidsfactoren eis STBI	**Bishop MC** γ_r	**Uplift-Van MC** γ_r
	opdrijven nee / ja	*opdrijven nee / ja*
Bij schematiseringsfactor 1,1		
Traject 11-1 bij signaalkans (1/3000)	**1,21** / 1,33	**1,15** / 1,27
Traject 11-1 bij MTK (1/1000)	1,18 / 1,29	1,12 / 1,24
Bij schematiseringsfactor 1,0		
Traject 11-1 bij signaalkans (1/3000)	**1,10** / 1,21	**1,05** / 1,16
Traject 11-1 bij MTK (1/1000)	1,07 / 1,18	1,02 / 1,12

Veiligheidsfactoren eis STBU	**Bishop MC** γ_r
	opdrijven nee / ja
Bij schematiseringsfactor 1,1	
Traject 11-1 bij signaalkans (1/3000)	**1,14** / 1,26
Traject 11-1 bij MTK (1/1000)	1,11 / 1,22
Bij schematiseringsfactor 1,0	
Traject 11-1 bij signaalkans (1/3000)	**1,04** / 1,14
Traject 11-1 bij MTK (1/1000)	1,01 / 1,11

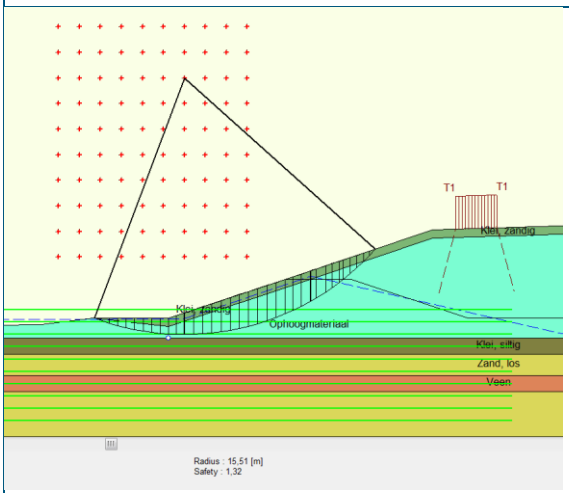
Hieronder staan de geotechnische berekeningen die ten grondslag liggen aan Tabel 3-1.



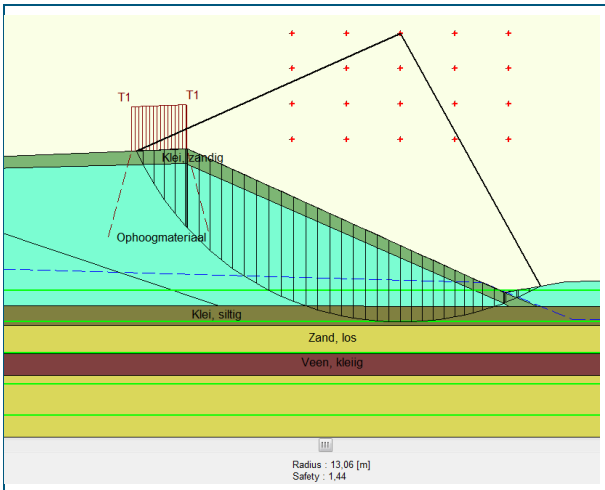
Glijcirkel dwp-10, Bishop bij een talud 1:2 (veiligheidsfactor 1,07)



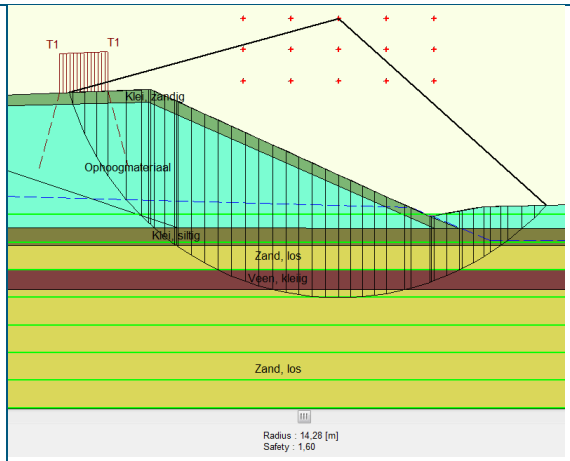
Glijcirkel dwp-10, Bishop bij een talud 1:2,5 (veiligheidsfactor 1,13)



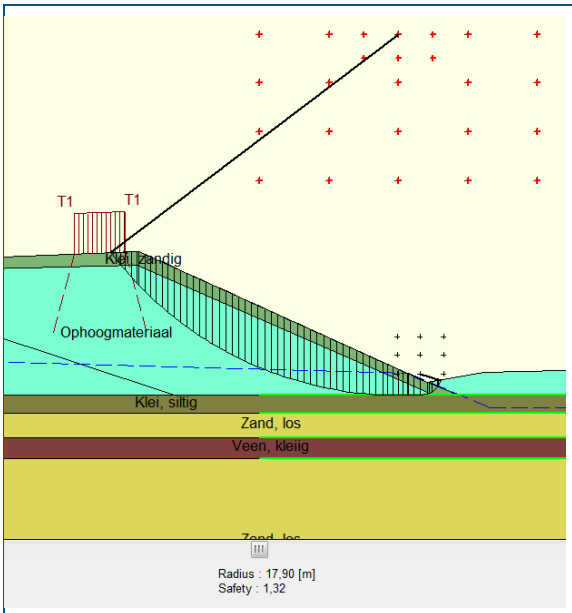
Glijcirkel dwp-10, Bishop bij een talud 1:3 (veiligheidsfactor 1,36)



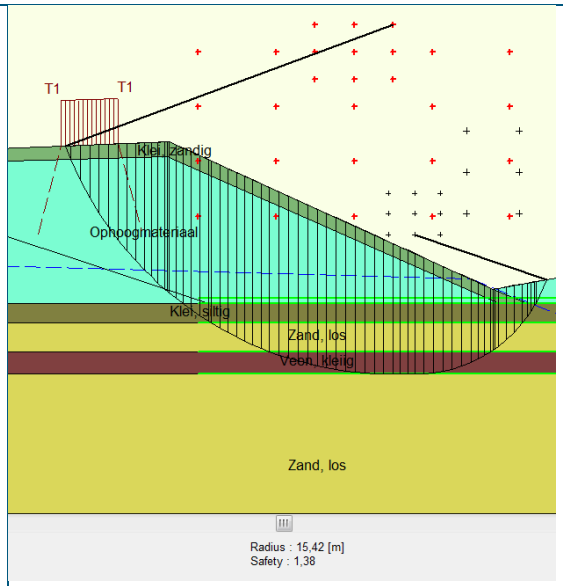
Glijcirkel dwp 4, Bishop (veiligheidsfactor 1,44)



Glijcirkel dwp 4, Bishop bij een Minimum Circle Depth 6,5 m (veiligheidsfactor 1,60)



Glijcirkel dwp 4, Uplift-Van (veiligheidsfactor 1,32)



Glijcirkel dwp 4, Uplift-Van bij een Minimum Circle Depth 6,5 m (veiligheidsfactor 1,38)

Bijlage B: Achtergrond Piping

Schematiseringsfactor: γ_{mo}

De schematiseringsfactor voor piping wordt volgens het OI2014 v4 bepaald aan de hand van Technisch Rapport Grondmechanisch Schematiseren bij Dijken (2012). Zonder grondonderzoek ligt een factor 1,3 voor de hand. Evenals voor het mechanisme macrostabiliteit wordt in de veiligheidsanalyse uitgegaan van de factor 1,1 op basis van het ontwerp.

Tabel B.1: Schematiseringsfactor piping

Schematiseringsfactor piping γ_{mo}
1,1

Sterktefactor: γ_{mp}

De sterktefactor γ_{mp} in de nieuwe normering wordt bepaald op basis van de faalkanseis die voor piping is bepaald. In onderstaande tabel is de waarde volgens OI2014 v3 weergegeven.

In OI2014 v4 is een wijziging doorgevoerd voor de bepaling van de sterktefactor. Op dit moment wordt onderzocht of de sterktefactoren goed zijn opgenomen in deze nieuwe versie. RHDHV heeft geconstateerd dat bij een lagere maximaal toelaatbare kans (dus strengere eis voor de waterkering) de sterktefactor voor de pipingtoets afneemt, terwijl men verwacht dat deze zou moeten toenemen. Om deze reden is de pipingbeoordeling niet geupdate maar zijn de resultaten conform versie 3 behouden.

Tabel B.1: Sterktefactor piping

Sterkte factor γ_{mp}	
Traject 11-2 bij signaalkans	1,26
Traject 11-2 bij MTK	1,20

Overall veiligheidsfactor piping

De totale veiligheidsfactor voor piping is in onderstaande tabel samengevat.

Tabel B.3: Totale veiligheidsfactor Piping

Nieuwe normering γ_{mo} *γ_{mp}	
Traject 11-2 bij signaalkans	1,32
Traject 11-2 bij MTK	1,32

Bijlage C: Hydraulische Randvoorwaarden

Tabel waterstanden
Opmerking de waterstanden zijn op deze locatie volledig storm gedomineerd. De waterstanden voor N11 en N11A zijn gelijk aan elkaar.

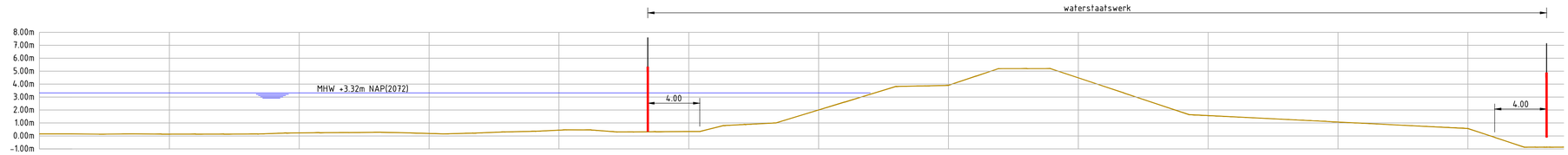
	Zichtjaar 2022		Zichtjaar 2072		Zichtjaar 2122	
	MTK (1:8333)	SK (1:25000)	MTK (1:8333)	SK (1:25000)	MTK (1:8333)	SK (1:25000)
N11	3,25	3,50	3,32	3,57	3,37	3,62

MTK = Maatgevende Toelaatbare Kans
SK = Signaleringswaarde

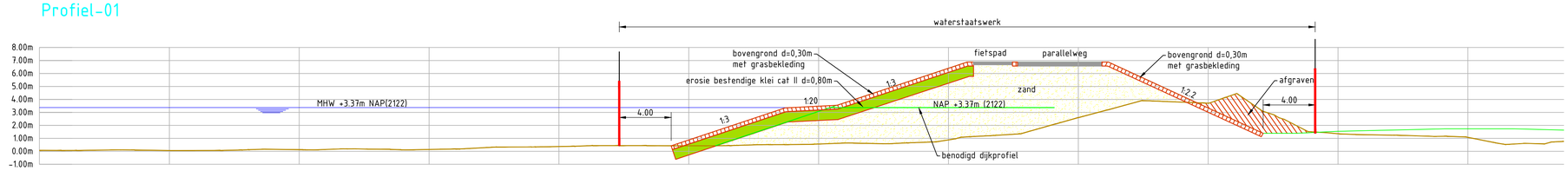
Tabel HBN´s
HBN´s zijn gegeven bij 1 l/s/m

	Zichtjaar 2022		Zichtjaar 2072		Zichtjaar 2122	
	MTK (1:8333)	SK (1:25000)	MTK (1:8333)	SK (1:25000)	MTK (1:8333)	SK (1:25000)
DWP- 04	3,25	3,50	3,32	3,57	3,37	3,62
DWP- 07	3,25	3,50	3,32	3,57	3,37	3,62
DWP- 10	3,30	3,60	3,40	3,67	3,55	3,80
DWP- 11	4,70	5,10	4,80	5,17	4,95	5,30
DWP- 13	4,20	4,55	4,27	4,62	4,40	4,75

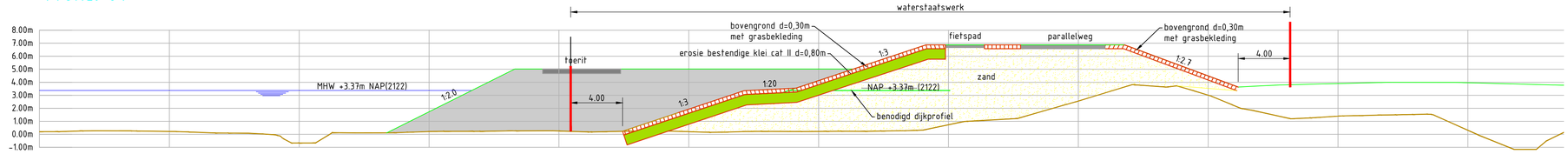
Opmerking hierbij
- DWP-04 en DWP-07 liggen in de luwte. Daar hebben golven geen invloed op de HBN´s waardoor deze gelijk zijn aan de waterstanden
- Voor de verschillende zichtjaren zijn de resultaten geïnterpoleerd en geëxtrapoleerd op basis van resultaten voor 2050 en 2100.
- De hoge HBN´s bij DWP-11 zijn mede het gevolg van de verticale wand.



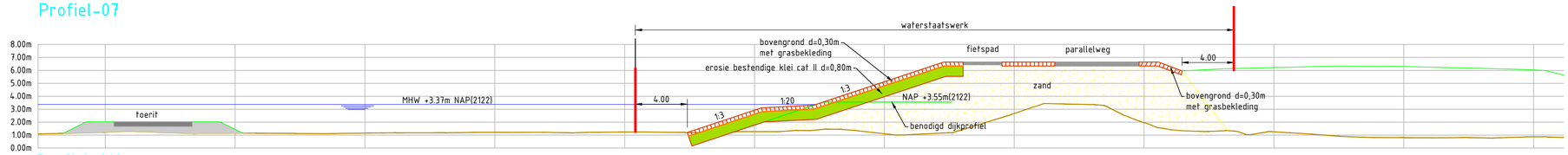
Profiel-01



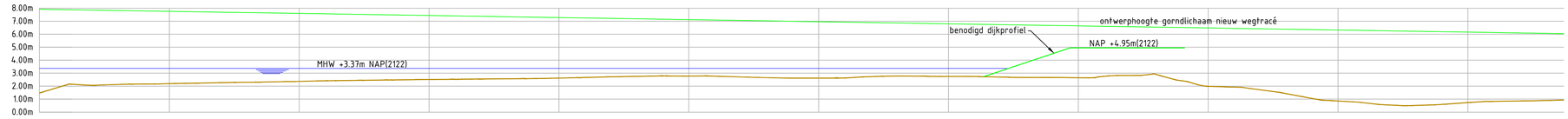
Profiel-04



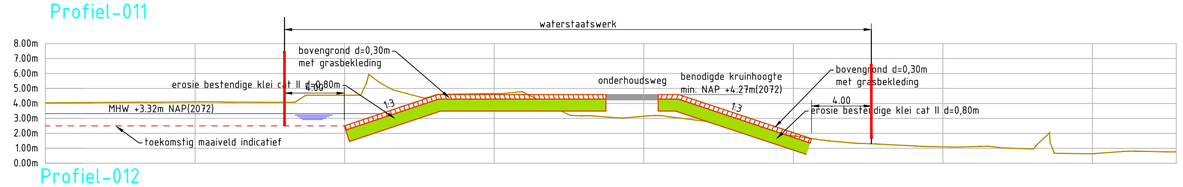
Profiel-07



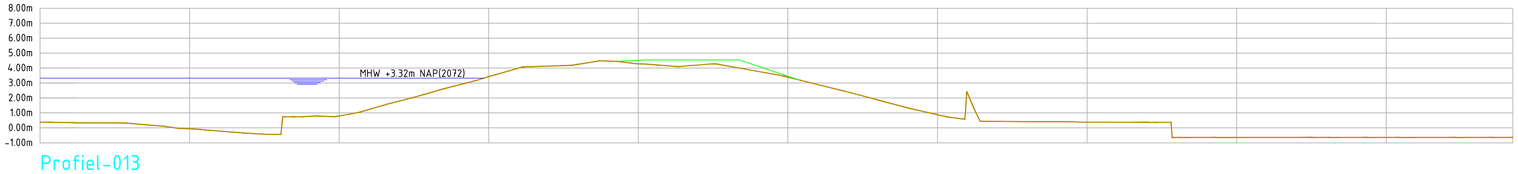
Profiel-010



Profiel-011



Profiel-012



Profiel-013

Note: tekening is nog gebaseerd op het oude ontwerp N307.
De veranderingen in het nieuwe ontwerp hebben echter geen gevolgen
voor de conclusies uit de verkenning (waterkering, dijkvakken N11+N11A).

revisie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
1	opmerkingen opdrachtgever verwerkt	W. Polman	E. Arnold	R. Hoevers	26-11-2018
0	eerste uitgave	W. Polman	E. Arnold	R. Hoevers	12-11-2018

opdrachtgever
Provincie Flevoland

project
Verkenning Dijktraject n11 + N11A

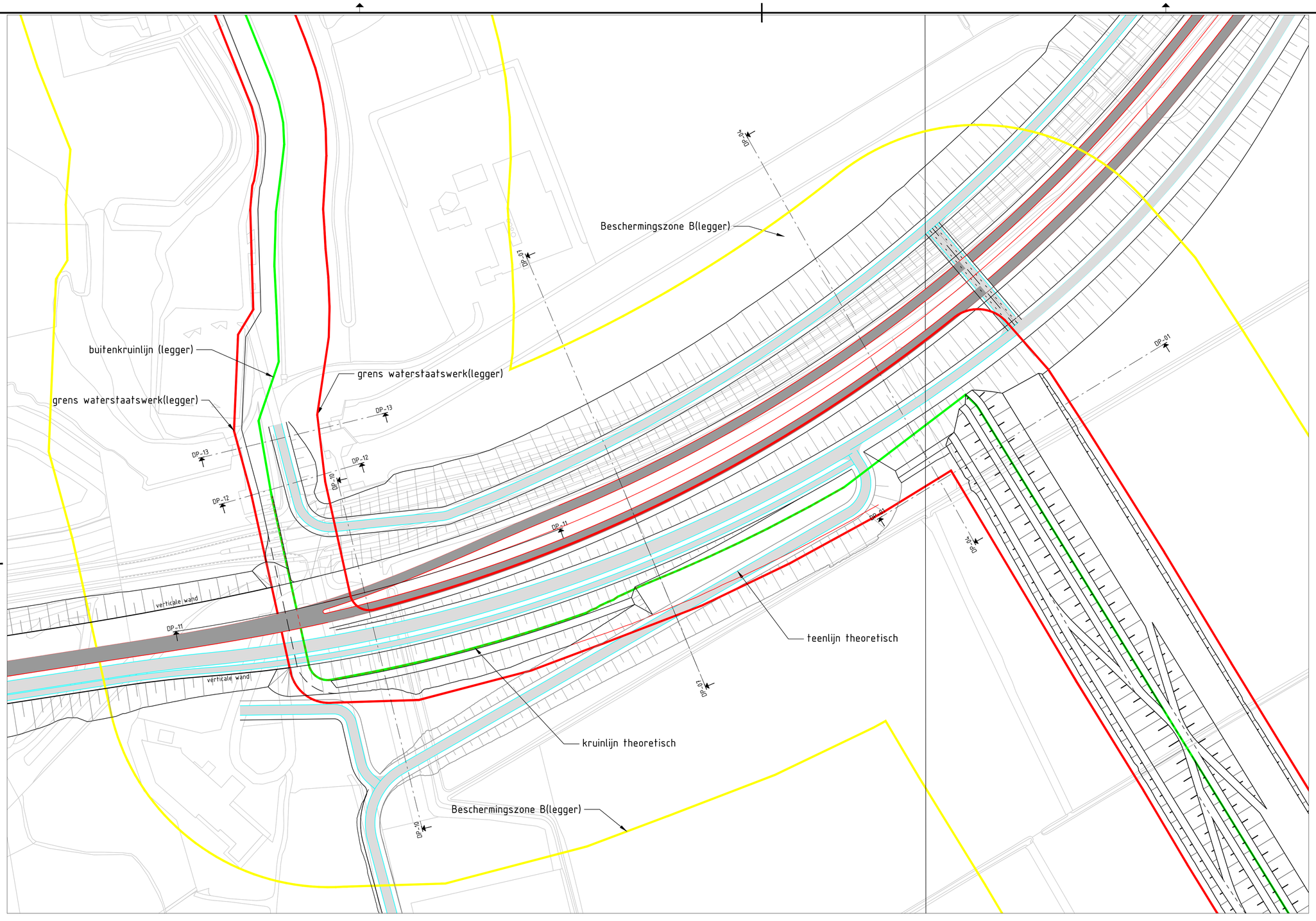
omschrijving
Dwarsprofielen van Dijktraject N11 + N11A
schetsontwerp

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water

documentstatus: eindconcept
documentversie: 1

formaat	schaal	fase	bladnr.	van	projectnummer / tekeningnummer
A1	1:200	SO	1	1	BG1316-115-DP-003

© royal haskoningdhv
Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd and/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Royal Haskoning bv. Indien deze tekening is verstrekt in opdracht van een derde, dan mag deze tekening alleen worden gebruikt voor de doeleinden van de opdrachtgever.



Note: tekening is nog gebaseerd op het oude ontwerp N307.
De veranderingen in het nieuwe ontwerp hebben echter geen gevolgen
voor de conclusies uit de verkenning (waterkering, dijkvakken N11+N11A).

LEGENDA:

- dijkkruin (overgenomen uit de legger)
- begrenzing waterstaatswerk (overgenomen uit de legger)
- beschermzone B (96m // aan grens waterstaatswerk)

revisie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
2	aanpassing begrenzing waterstaatswerk	W. Polman	E. Arnold	R. Hoevers	09-01-2019
1	opmerkingen opdrachtgever	W. Polman	E. Arnold	R. Hoevers	26-11-2018
0	eerste uitgave	W. Polman	E. Arnold	R. Hoevers	12-11-2018

© Royal HaskoningDHV
Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd and/of openbaar gemaakt of in o. ab.t.o.bewijs-voorrechts of op enige andere wijze aan derden ter beschikgesteld zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Royal HaskoningDHV. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend.

opdrachtgever
Provincie Flevoland

project
verkenning dijktraject N11 + N11A

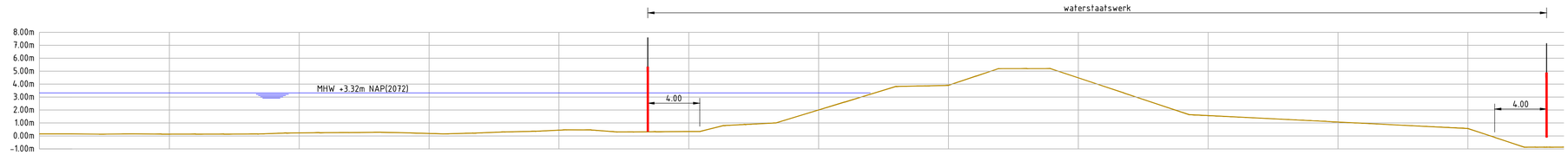
omschrijving
Bovenaanzicht van dijktraject N11 + N11A
schetsontwerp

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Water

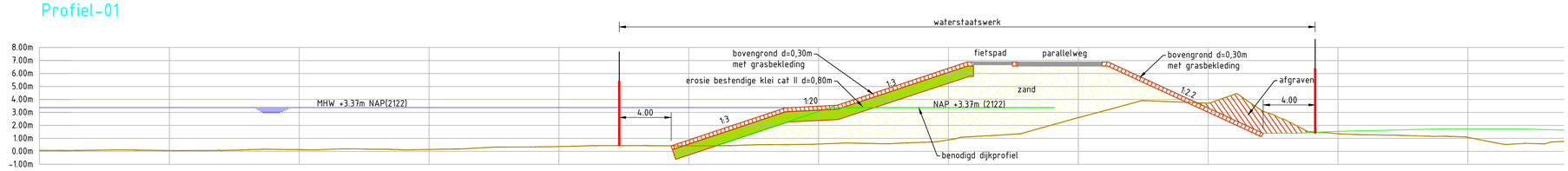
formaat	schaal	fase	bladnr.	van
A1	1:1000	SO	1	1

documentstatus: eindconcept
documentversie: 2
projectnummer / tekeningnummer: BG1316-115-SIT-004

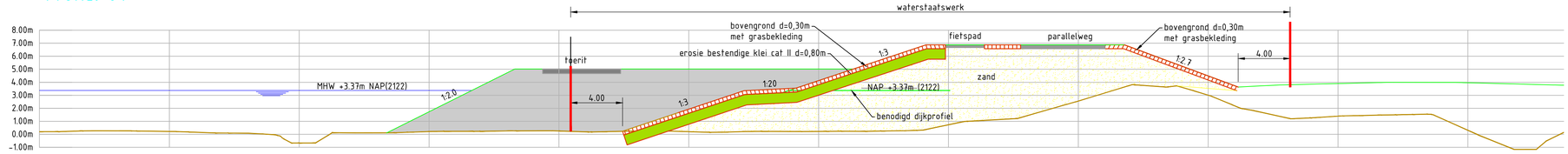
Filename: G:\Projecten\Projecten\Flevoland\BG1316-115-SIT-004.dwg



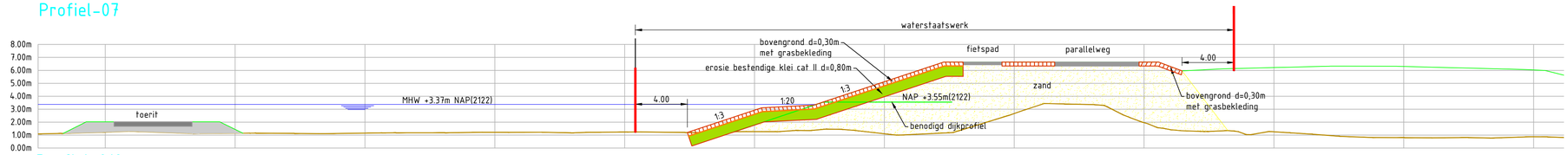
Profiel-01



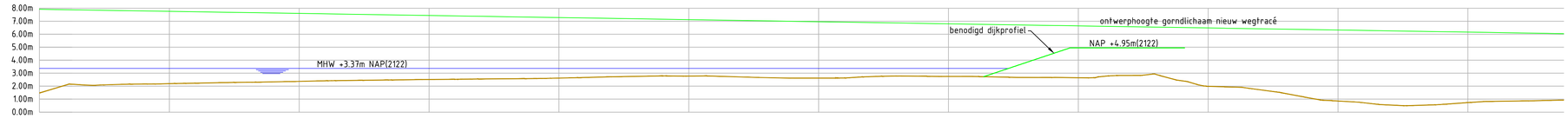
Profiel-04



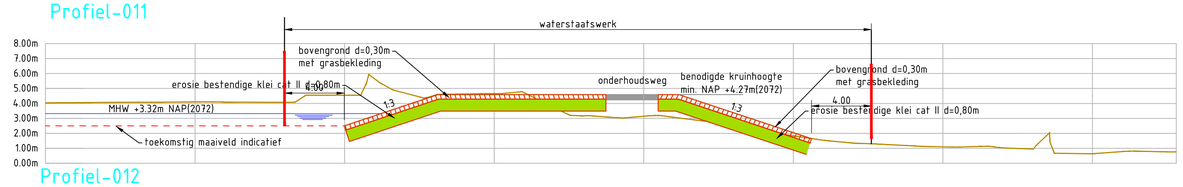
Profiel-07



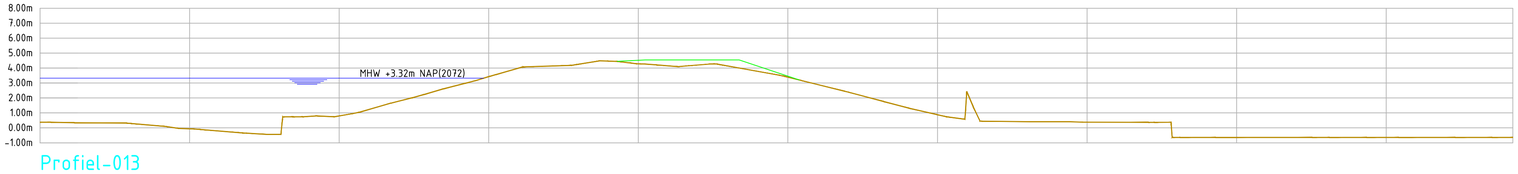
Profiel-010



Profiel-011



Profiel-012



Profiel-013

Note: tekening is nog gebaseerd op het oude ontwerp N307.
De veranderingen in het nieuwe ontwerp hebben echter geen gevolgen
voor de conclusies uit de verkenning (waterkering, dijkvakken N11+N11A).

revisie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
1	opmerkingen opdrachtgever verwerkt	W. Polman	E. Arnold	R. Hoevers	26-11-2018
0	eerste uitgave	W. Polman	E. Arnold	R. Hoevers	12-11-2018

opdrachtgever
Provincie Flevoland

project
Verkenning Dijktraject n11 + N11A

omschrijving
Dwarsprofielen van Dijktraject N11 + N11A
schetsontwerp

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water

documentstatus: eindconcept
documentversie: 1

formaat	schaal	fase	bladnr.	van	projectnummer / tekeningnummer
A1	1:200	SO	1	1	BG1316-115-DP-003

© royal haskoningdhv
Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd and/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Royal Haskoning bv. Indien deze tekening is verstrekt in opdracht van een derde, dan mag deze tekening alleen worden gebruikt voor de doeleinden van de opdrachtgever.

Minimale variant: Brug/duiker schuin onder de weg door.
breedte: 7m1, lengte: 55m1, B.O.K. 2,40- NAP, doorvaarthoogte: 1,25m1
Lengte NVO ca. 1500m1

Optimale variant: Brug/duiker over de watergang. Haakse bocht mogelijk.
breedte: 12m1, lengte: 55m1, B.O.K. 2,40- NAP, doorvaarthoogte: 1,25m1
Lengte NVO ca. 1600m1

Variant3: Nieuwe Brug/duiker op dezelfde plek
breedte: 10m1, lengte: 55m1, B.O.K. 2,40- NAP, doorvaarthoogte: 1,25m1
Lengte NVO ca. 1600m1

Bij verlegde loop bredere natuurvriendelijke oever op oude strook
tussen voormalige loop en de weg indien mogelijk

Smalle natuurvriendelijke oevers.
Indien ruimte binnen het profiel gezocht moet worden:
Vooroever met bescherming.

Perceel benutten voor ontwikkeling
half natuurlijk grasland/ruigte

Flevoweg N307

Onderhoudsroute 5m1 breed

Natuurvriendelijke oever 9m1 breed

Vrije zone 5m1 breed

Totale breedte ca. 41m1

P1

P2

P3

Poel

Bloemrijk grasland en wilgen
(insekten en bijen)

Gemaal Reggebot

VERKLARING

- Perceelsgrens
- GbkN-lijn
- Bestaand tracé (huidige situatie) (1560m1 x 31m1 = 48.360m2)
  Bestaand tracé (toekomstige situatie) (1560m1 x 41m1 = 63.960m2)
- Minimale variant (1510m1 x 41m1 = 61.910m2)
- Optimale variant (1540m1 x 41m1 = 63.140m2)
- NVO
- P1 Dwarsprofiel

Oppervlaktes zijn exclusief wegkruisingen
en inclusief 5m1 zones

Code:	Datum:	Getekend door:	Controle door:	Revisie door:	Omschrijving:
A	13-12-2016	E. Tietema	-	-	-

Adviseur/aannemer:

Drents Overijsselse Delta
uw waterschap
Dokter van Deenweg 186-208
Postbus 60, 8000 AB Zwolle
Telefoon 088-2331200
www.wdodelta.nl

N

Project: Uitwateringskanaal

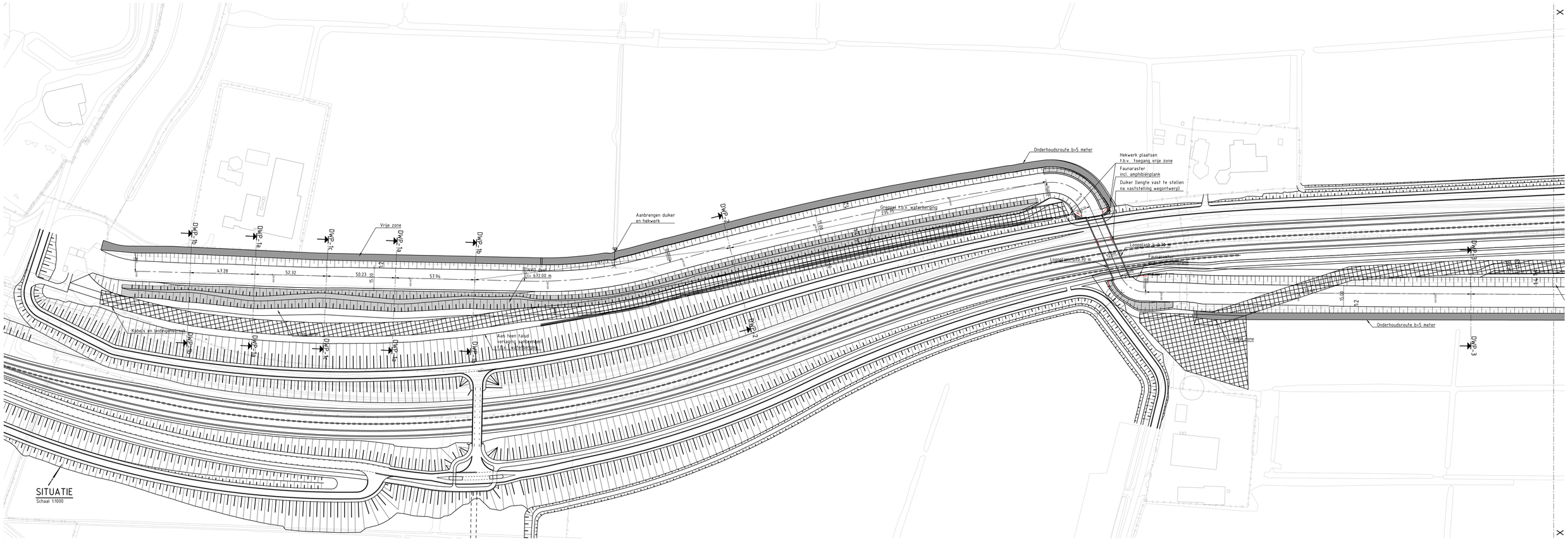
Omschrijving: Schetsontwerp
Situatie varianten
-

Status: VOORLOPIG
Fase: ONTWERP

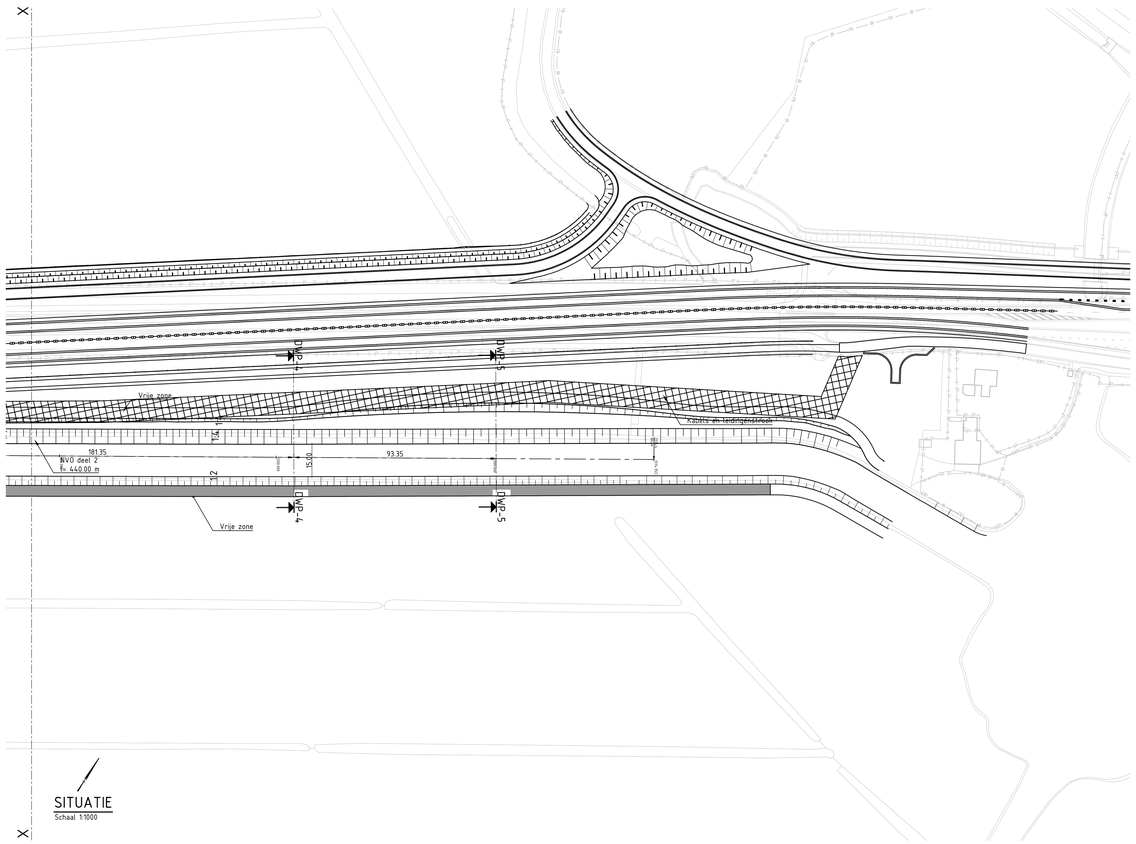
Besteknummer: -
Schaal: 1:2000
Formaat: A1
Wijz. 0

Tekeningnummer: -
Blad: 1
Aantal: 2

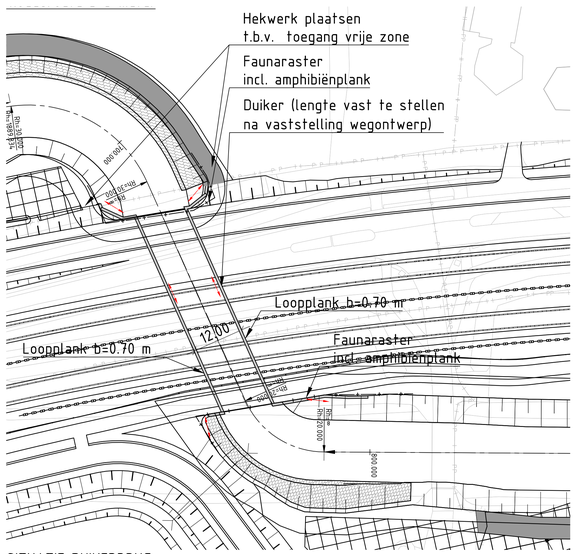
Bestandsnaam:31_Uitwateringskanaal.dwg



SITUATIE
Schaal 1:1000



SITUATIE
Schaal 1:1000

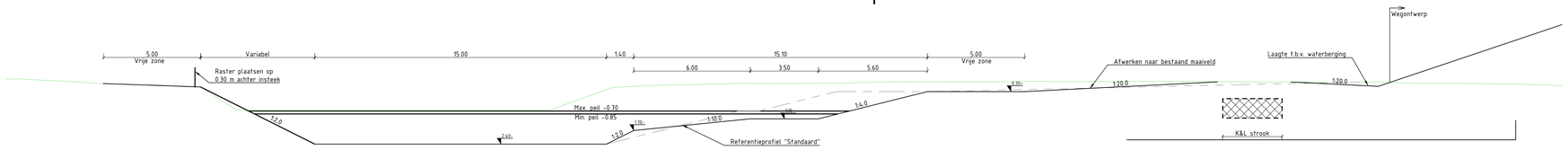


SITUATIE DUIKERBRUG
Schaal 1:500

LEGENDA SITUATIE

- Kabels en leidingenstrook
- Ruimtebeslag NVO (opp. 13749 m2)
- Oeverbeschermning aanbrengen tot ZP+0.30 m, minimale levensduur 30 jaar
- Talud
- Perceelsgrens
- Bewegingsroutes otters
- Onderhoudspad

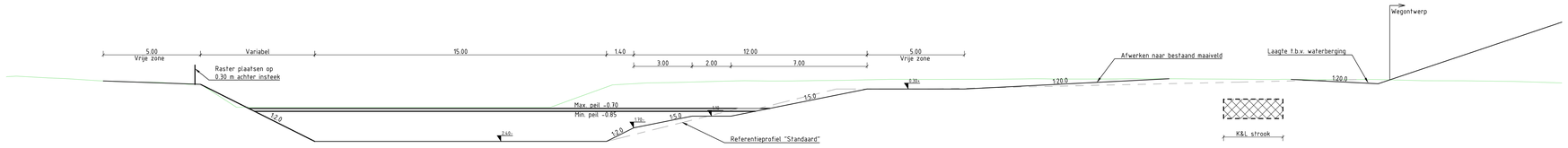
Contractvoorbereidingsfase	DEFINITIEF
Ontwerp Uitwateringskanaal, bovenaanzicht Schetsontwerp	Proj. no. : 17322 Bestek no. : Dossier no. :
gef : W.W. 20-01-2020 gew : gez : revisie:	schaal : 1:1000 & 1:500 bladnr.: 10 in 11 bladen
ijsseldelta programma N307 Roggebot-Kampen	formaat : A0 (841x1189)
	tek.nr.: PFL190445



NAP -3.00

DWARSPROFIEL-1a

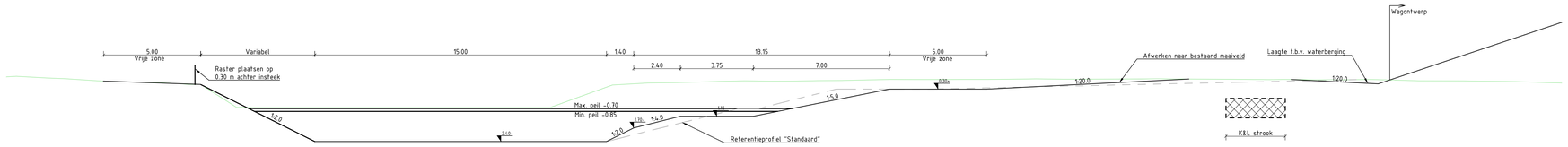
Schaal 1:100



NAP -3.00

DWARSPROFIEL-1b

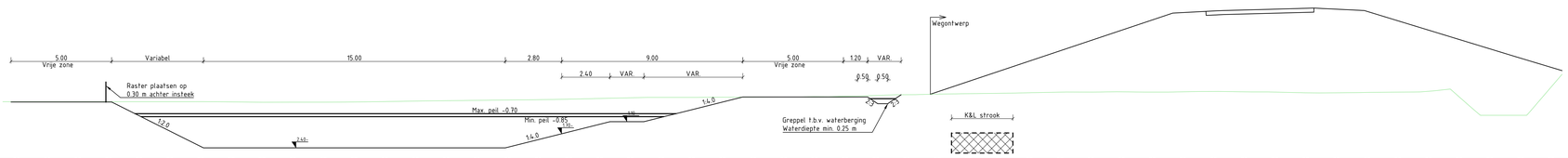
Schaal 1:100



NAP -3.00

DWARSPROFIEL-1c

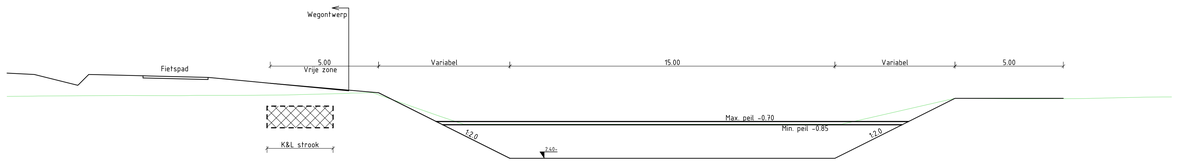
Schaal 1:100



NAP -3.00

DWARSPROFIEL-2

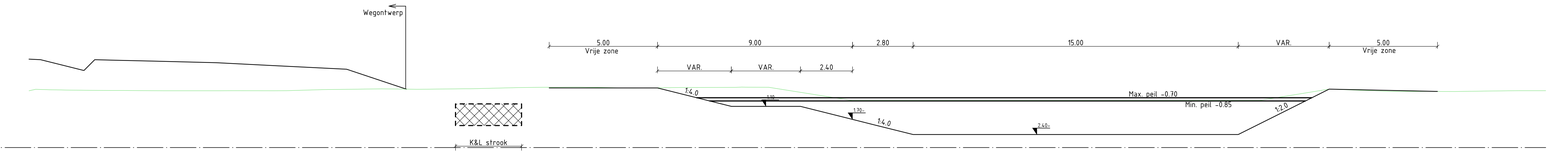
Schaal 1:100



NAP -3.00

DWARSPROFIEL-3

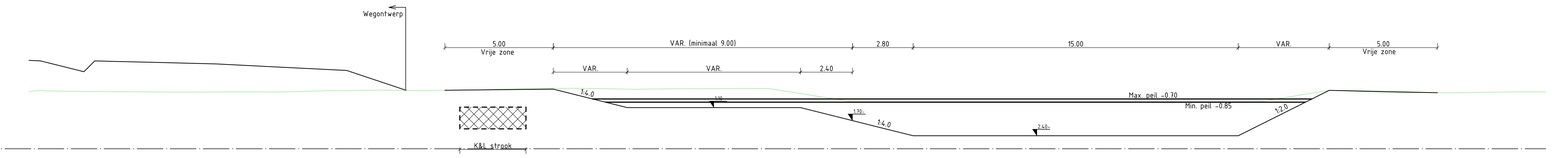
Schaal 1:100



NAP -3.00

DWARSPROFIEL-4

Schaal 1:100



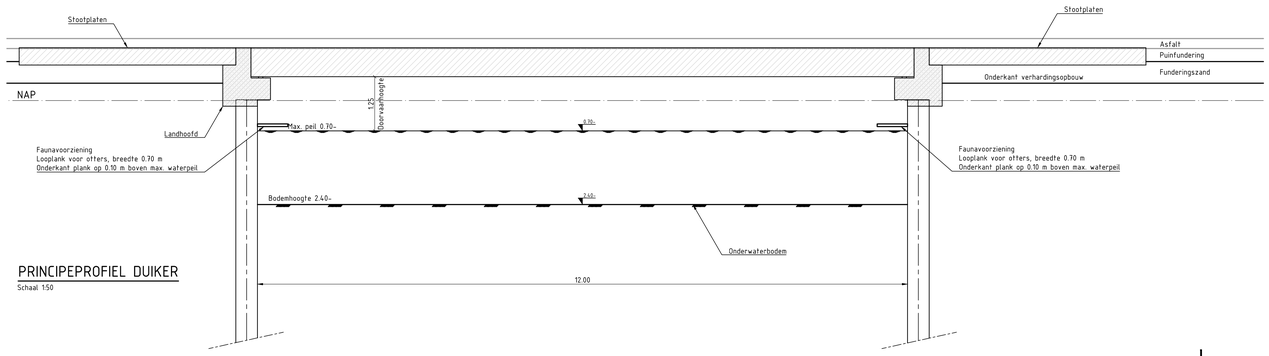
NAP -3.00

DWARSPROFIEL-5

Schaal 1:100

LEGENDA

- Bestaand maaiveld
- Nieuw maaiveld
- Waterpeil (max. -0.70, min. -0.85)
- K&L strook



PRINCIPEPROFIEL DUIKER

Schaal 1:50

Contractvoorbereidingsfase	DEFINITIEF
Ontwerp Uitwateringskanaal, dwarsdoorsneden Schetsontwerp	Proj. no. : 17322 Bestek no. : Dossier no. :
gef : W.W. 20-01-2020 gew : gez : revisie:	schaal : 1:100 bladnr.: 11 in 11 bladen
ijsseldelta programma N307 Roggebot-Kampen	formaat : A0 (841x1189)
	tek.nr.: PFL190446

Nota van Beantwoording
Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen hoofdbesluiten N307 Roggebot-Kampen

23 juli 2020, versie 1.0

Inhoud

1. Inleiding 3
2. Toelichting procedure 4
Procedure 4
Provinciale coördinatie 4
Nota van beantwoording 4
Vervolg & beroep 5
3. Ontvangen reacties tijden de zienswijzenprocedure 6
Aanpassing routes 6
Geluid 8
Uitwerking ontwerp 10
Uitvoeringsfase 10
4. Zienswijze(n) & beantwoording 12
Overzicht ingediende zienswijzen 12
Beantwoording zienswijzen 13
5. Ambtshalve wijzigingen 160
Projectplan Waterwet verwijderen Roggebotsluis: 160
Projectplan Waterwet voor de dijkvakken N11 en N11A en een Uitwateringskanaal 161
Bestemmingsplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening (gemeente Dronten) 161
Bestemmingsplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening (gemeente Kampen) 161
Vergunning op grond van de Wet natuurbescherming 162
Vergunning op grond van de Wet natuurbescherming 162

1. Inleiding

Tussen Dronten en Kampen werken de provincies Flevoland en Overijssel, in samenwerking met het Rijk, aan het project N307 Roggebot-Kampen. Dit project maakt deel uit van de tweede fase van het waterveiligheids- en gebiedsontwikkelingsprogramma IJsseldelta-Zuid. De uitvoering van Fase 2 was in het MER 2013 tussen 2021 en 2024 voorzien. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft in 2016 besloten de tweede fase van het programma IJsseldelta-Zuid te versnellen. Nu is deze voorzien tussen 2019 en 2022.

Fase 2 bestaat uit 4 deelprojecten:
1. Aanleg van het Reevesluiscomplex (door Rijkswaterstaat);
2. Versterking van de Drontermeerdijk (door waterschap Zuiderzeeland);
3. Verwijdering van de Roggebotsluis, aanpassing van de oeververbinding (brug) en reconstructie van de N307 (door provincie Flevoland, samen met provincie Overijssel en Rijkswaterstaat);
4. Realisatie hoog- en laagwatervoorzieningen recreatieterreinen Noordelijke Drontermeer (door provincie Overijssel); (voorheen genoemd invulling van het recreatiegebied Roggebot. Dit gebied – de voormalige camping – valt echter niet onder de hoofdbesluiten waarop de nota betrekking heeft.)

De deelprojecten 1. en 2. zijn reeds in uitvoering.
De hoofdbesluiten N307 Roggebot-Kampen zien op deelprojecten 3 en 4:

> 3. De reconstructie van de N307 is een onderdeel van de verbetering van de belangrijke wegverbinding tussen Almaar en Zwolle ('van A tot Z'). Dit is een van de 3 west-oost-verbindingen in Noord-Nederland (naast de Afsluitdijk en de A1). De vernieuwing van de N307 draagt bij aan de vermindering van het aantal files bij Roggebot en een betere bereikbaarheid met name tussen Dronten en Kampen en draagt daarmee bij aan de economische ontwikkeling van de regio.
> 4. Als gevolg van het verwijderen van de Roggebotsluis dienen voorzieningen te worden getroffen voor de recreatieterreinen Noordelijke Drontermeer. Deze betreffen de terreinen van de Coöperatie Gastvrije Randmeren (Smient en Meerkoet), WSV Roggebot, Music Club en kanovereniging. De hoofdbesluiten zien ook op het treffen van deze voorzieningen.

Het weghalen van de Roggebotsluis is de laatste stap in het waterveiligheidsprogramma IJsseldelta.
Daarmee treedt het nieuwe watersysteem dat de Delta van de IJssel beschermt bij extreem hoge waterstanden in werking.

2. Toelichting procedure

Procedure

Om de reconstructie N307 (inclusief een nieuwe oeververbinding) en de verwijdering van de Roggebotsluis te realiseren zijn verschillende besluiten van verschillende bevoegde gezagen nodig. In dat kader hebben in de periode van donderdag 16 april 2020 tot en met woensdag 27 mei 2020 de volgende ontwerpbesluiten ter inzage gelegen:

- Een ontwerp-projectplan Waterwet voor de verwijdering van de Roggebotsluis
    - vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.
- Een ontwerp-projectplan Waterwet voor de dijkvakken N11 en N11A en een Uitwateringskanaal
    - vastgesteld door het dagelijks bestuur van het Waterschap Drents Overijsselse Delta.
- Een ontwerpbestemmingsplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening
    - vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dronten.
- Een ontwerpbestemmingsplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening
    - vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Kampen.
- Een ontwerp-vergunning op grond van de Wet natuurbescherming
    - verleend door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- Een ontwerp-vergunning op grond van de Wet natuurbescherming
    - verleend door Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel met instemming van Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland.

Provinciale coördinatie

De voornoemde besluiten worden op basis van de provinciale coördinatieregeling voorbereid (art. 3.33 Wet ruimtelijke ordening). Beide betrokken gemeenten hebben ook Wro-coördinatiebesluiten genomen. Coördinatie houdt onder meer in dat de ontwerpen van de besluiten die nodig zijn voor de uitvoering van het project gezamenlijk worden voorbereid, gezamenlijk ter inzage liggen en dat de definitieve besluiten gezamenlijk bekend worden gemaakt.

Nota van beantwoording

De provinciale coördinatie betekent ook dat zienswijzen op de ontwerpbesluiten integraal van een antwoord worden voorzien. In voorliggende Nota van Beantwoording zijn alle zienswijzen die zijn ingediend op de verschillende ontwerpbesluiten gebundeld en door de bevoegde gezagsinstantie tot wie de zienswijze was gericht van een antwoord voorzien.

Vervolg & beroep

De (inhoud van de) Nota van Beantwoording wordt in het vervolg van de procedure meegenomen. De ontwerpbesluiten worden aangepast afhankelijk van de inhoud van de zienswijze. Vervolgens wordt het concept van het definitieve besluit voorgelegd aan de besturen van de verschillende bevoegd gezagsinstanties, nu gezamenlijk met de voorliggende Nota van Beantwoording met de antwoorden op de zienswijzen. Door de besturen wordt beoordeeld of de ingediende zienswijzen op de juiste manier zijn beantwoord of verwerkt in de concept-besluiten. Wanneer dat het geval is, zullen de besturen van de bevoegd gezagsinstanties definitieve besluiten nemen. Die besluiten worden aan het publiek bekend gemaakt en voor een periode van zes weken ter inzage gelegd.

Tegelijkertijd met het bekendmaken van de definitieve besluiten wordt iedere indiener van een zienswijze geïnformeerd hoe het bevoegd gezag met de zienswijze is omgegaan. De indiener kan in beroep gaan. Alleen een belanghebbende wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken en een zienswijze over het ontwerpbesluit naar voor heeft gebracht, kan tegen het besluit beroep instellen (bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State) tenzij hem geen verwijt kan worden gemaakt van het niet naar voren brengen van een zienswijze.

3. Ontvangen reacties tijden de zienswijzenprocedure

Tijdens de zienswijzeperiode van donderdag 16 april 2020 tot en met woensdag 27 mei 2020 zijn 22 zienswijzen ingediend. Een zienswijze kan bestaan uit een of meerdere onderwerpen in de vorm van een vraag, voorstel of mening. Enkele zienswijzen zijn meerdere keren ingediend, door verschillende indieners. De zienswijzen zijn afkomstig van bewoners, bedrijven en instellingen met belangen in de omgeving van het plangebied. Ook weggebruikers uit Groningen en Kampen hebben zienswijzen ingediend. Tenslotte zijn er twee zienswijzen ingediend door een belangenvertegenwoordiging. In hoofdstuk 4 komen deze zienswijzen per indiener en onderwerp aan bod. Uit enkele zienswijzen bleek onduidelijkheid over de toekomstige situatie, in dit hoofdstuk worden enkele onderwerpen nader toegelicht.

Aanpassing routes

Bewoners aan en ten zuiden van de N307 tussen Roggebot en Kampen maken zich zorgen over de nieuwe route voor fietsers, automobilisten en (groot) landbouwverkeer als gevolg van de aanpassingen aan de N307. Als gevolg van de aanpassingen vervallen de directe aansluitingen van de Buitendijksweg, Reeveweg en de Flevoweg op de provinciale weg waardoor er andere routes gereden moeten worden. Deze routes zijn voor gemotoriseerd verkeer langer dan de bestaande routes.

In de huidige situatie is invoegen op of oversteken van de N307 niet eenvoudig, zeker in de spits. Hierdoor is het mogelijk dat lang gewacht moet worden om door te kunnen rijden. In de nieuwe situatie zal verkeer vanaf de Buitendijksweg via parallelwegen een veilige aansluiting hebben richting Kampen en de Flevopolder. De ten noorden van de N307 gelegen parallelweg sluit aan op de Schansdijk. De ten zuiden van de N307 gelegen parallelweg sluit, middels een viaduct ter hoogte van het Lido, aan op de noordelijk gelegen parallelweg. Met deze parallelwegen en het viaduct is er een veilige verbinding tussen de Buitendijkweg, Reeveweg en Flevoweg richting Kampen voorzien. Enkele indieners van zienswijzen hadden het viaduct over de N307 in het ontwerp niet opgemerkt.

De route vanaf de Zwartendijk richting Kampen blijft ongewijzigd; via de zuidelijke parallelweg onder de N50 door, met een verkeerslicht aansluiten op de Flevoweg en daar de route vervolgen. Verkeer vanaf de Zwartendijk naar de Schansdijk of Flevoland zal diezelfde route moeten volgen. Immers de aansluiting van de zuidelijke parallelweg ter hoogte van Gemaal Kampen op de N307 zal vervallen. Met het vervallen van de aansluitingen van de Buitendijksweg, Reeveweg en Flevoweg op de N307 behoren de lange wachttijden om de N307 op te kunnen rijden, al dan niet op een verantwoorde wijze, tot het verleden. De verkeerslichten zorgen voor een gegarandeerde doorgang.

Afbeelding 1: ligging wegen en parallelstructuur

Bewoners langs de Buitendijksweg vrezen voor een toename van verkeer als het inrijverbod (uitgezonderd bestemmingsverkeer) op de Buitendijksweg wordt opgeheven. Het inrijverbod is ingesteld om sluipverkeer te voorkomen. Sluipverkeer richting Kampen of de N50 zal met de veranderingen op de N307 in Flevoland al de keuze moeten maken om via de paralelweg en de Buitendijksweg een alternatieve route richting Kampen of de N50 te rijden. De verwachting is dat dergelijk sluipverkeer verdwijnt. Naar aanleiding van de zienswijzen is de gemeente voornemens om de afsluiting eerst te handhaven en tegelijkertijd te registreren wat de effecten zijn van de stroomweg op de parallelwegen, en met name de Buitendijksweg. Na afronding van de werkzaamheden aan de N307 en een gewenningsperiode betreffende de nieuwe verkeerssituatie zal medio 2024, in overleg met de omgeving, gekeken worden naar de verkeerscirculatie in het gebied. Op basis daarvan wordt bekeken of gewijzigde maatregelen nodig zijn.

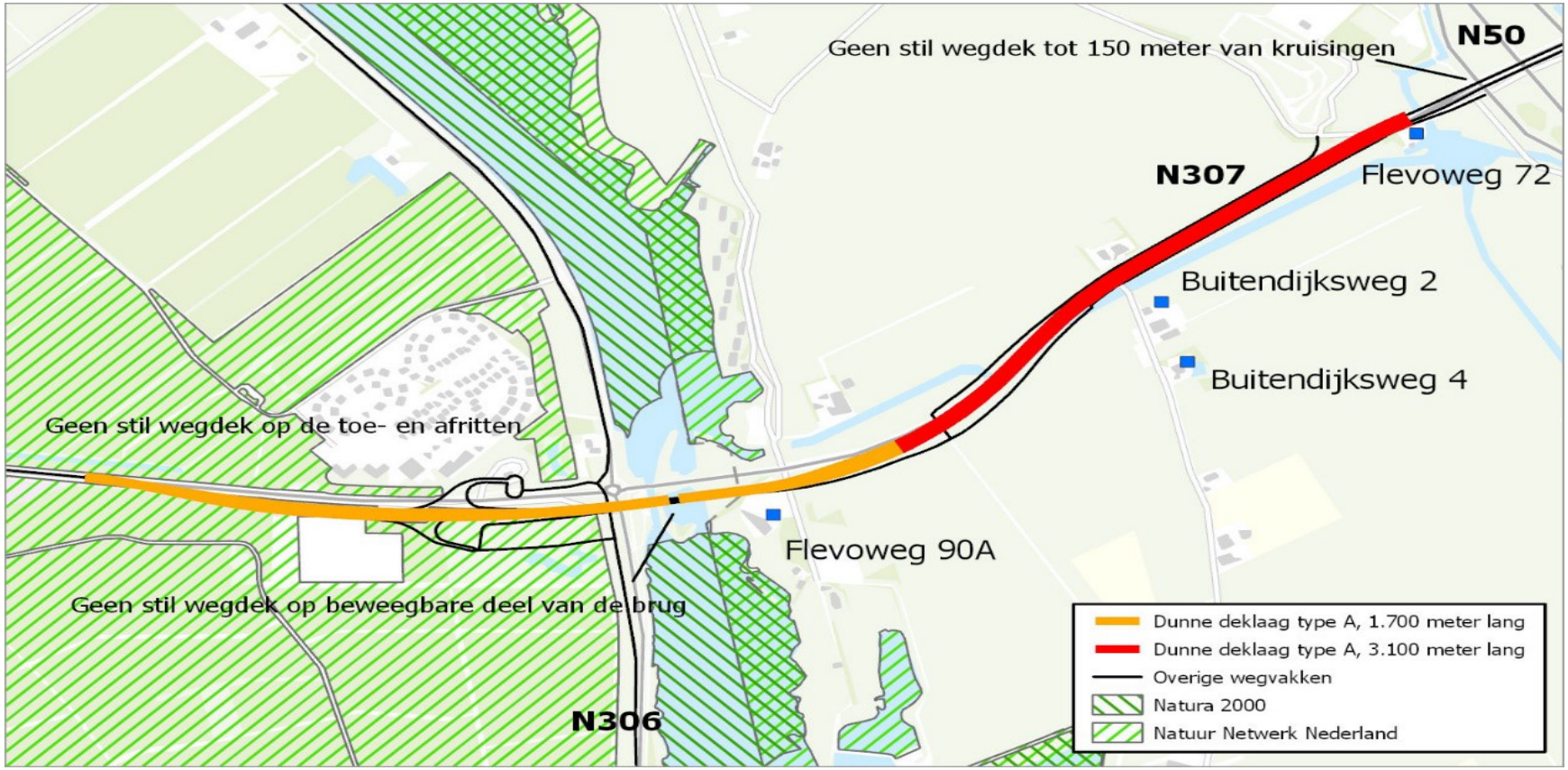
Geluid

Veel zienswijzen gaan over de verwachte toename van geluidhinder als gevolg van de structurele verbreding. Insprekers hebben vragen of opmerkingen over geluidmaatregelen, rekenmodellen, reflectie van geluid en cumulatie met andere bronnen zoals het onderliggend wegennet. Geluid is een complex thema, met veel technische begrippen en meerdere van toepassing zijnde wettelijke regelingen. In het Akoestisch onderzoek is het wettelijk kader toegelicht.

De wijziging van de wegstructuur, gecombineerd met de verkeerstoename, maakt dat de geluidbelasting op gevels van woningen maar ook in de nabijgelegen beschermde natuurgebieden verandert. Deze veranderingen zijn in een akoestisch onderzoek inzichtelijk gemaakt. Hieruit volgt dat maatregelen genomen moeten worden om aan wet- en regelgeving te voldoen. Heel in het kort worden om te kunnen voldoen aan wettelijke normen eerst maatregelen aan de bron beschouwd. Mochten die niet afdoende zijn dan worden overdracht-maatregelen bekeken. De derde mogelijkheid zijn maatregelen bij de ontvanger.

Vanwege de Wet natuurbescherming zijn maatregelen noodzakelijk. Door het aanbrengen van een geluidreducerende deklaag over een lengte van 1700m wordt aan de Wet natuurbescherming voldaan (zie afbeelding 2). Ook nabij gelegen woningen op Flevolands grondgebied profiteren van deze maatregel waarmee de verhoging van de geluidbelasting als gevolg van de weg grotendeels wordt weggenomen. Aanvullende maatregelen ingevolge de Wet geluidhinder voor woningen op Flevolands grondgebied zijn dan ook niet noodzakelijk.

Op Overijssels grondgebied zijn ook geluidsmaatregelen nodig. In totaal wordt over een afstand van 3.100m een geluidreducerende deklaag toegepast, deels vanwege de Wet natuurbescherming en deels vanwege de Wet geluidhinder. Enkele indieners van zienswijzen hadden het aanbrengen van de geluidreducerende deklagen over het hoofd gezien.



Afbeelding 2: locatie van de aan te brengen geluidreducerende deklaag Type A (stil asfalt)

Uitwerking ontwerp

Veel indieners van zienswijzen vragen een verdere of meer gedetailleerde uitwerking van hoofdbesluiten en onderliggende documenten.

De besluiten zijn gestoeld op een schetsontwerp van de N307 en de verwijdering van de Roggebotsluis en -dam (kering). Een verdere detailuitwerking is nog niet beschikbaar. Voor het project N307 Roggebot–Kampen wordt gebruik gemaakt van een zogenaamd "design en construct"- contract, een D&C-contract. Dat betekent dat de aannemer het huidige ontwerp verder moet uitwerken ("design"), voordat deze gerealiseerd kan worden ("construct"). Dit is anders dan een zogenaamd "bestek" waarbij alles al is uitgewerkt en waar de door indieners van zienswijzen gevraagde uitwerkingen al wel beschikbaar zouden zijn.
In het D&C-contract zijn drie ontwerpuitwerkingen voorgeschreven die steeds meer gedetailleerd worden: een voorontwerp, een definitief ontwerp en een uitvoeringsontwerp. Deze uitwerkingen worden door de eindbeheerders zoals gemeente Dronten en Kampen maar ook Rijkswaterstaat, de beide waterschappen Drents Overijsselse Delta en Zuiderzeeland en de provincies Flevoland en Overijssel getoetst.
Ook omwonenden en belanghebbenden worden betrokken bij de voor hun van toepassing zijnde uitwerkingen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan erfaansluitingen maar ook tijdelijke rijroutes en aansluitingen en mogelijke hinder tijdens de werkzaamheden worden besproken. Omwonenden en belanghebbenden zullen benaderd worden zodat zij geïnformeerd worden over de verdere uitwerking en de komende realisatie. Dit vindt plaats middels individuele gesprekken, maar ook in de vorm van informatiebijeenkomsten.

Voor de realisatie van de maatregelen op de recreatieterreinen van de Coöperatie Gastvrije Randmeren (Smient en Meerkoet), WSV Roggebot, Music Club en kanovereniging zal een bestek opgesteld worden.

Uitvoeringsfase

Insprekers hebben opmerkingen of vragen over de realisatiefase. Deze richten zich onder meer op het garanderen van de bereikbaarheid, overlast door bouwverkeer of de inrichting van werkterreinen.

Gestreefd wordt naar het zo veel mogelijk beperken van hinder gedurende de werkzaamheden. Bij de realisatie van het project is het onvermijdelijk dat enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. De werkzaamheden worden uitgevoerd onder de geldende wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Ook dienen ontheffingen op grond van de Wet natuurbescherming aangevraagd te worden en moeten toestemmingen van de wegbeheerder verkregen worden voor wijzigingen in de weg.
Het aanvragen van deze ontheffingen en toestemmingen is een verantwoordelijkheid van de aannemer.

Communicatie

Insprekers hebben opmerkingen over de wijze van communicatie rondom het project en de ter inzage legging van de hoofdbesluiten.

Naast de wettelijk voorgeschreven kanalen, Staatscourant en huis- aan huisbladen, is informatie te vinden op de website van de provincies en www.ijsseldeltaprogramma.nl. De stukken hebben op de gemeentehuizen van Dronten en Kampen ter inzage gelegen en zijn ook gepubliceerd op de website www.ijsseldeltaprogramma.nl. Daarmee is ruim voldaan aan de geldende eisen. Daarnaast zijn er digitale informatiebijeenkomsten, die o.a. door middel van welke middels twee spandoeken langs de weg waren aangekondigd, geweest. Die waren laagdrempeliger, immers anoniem vanuit huis te volgen, dan de gebruikelijke informatiebijeenkomsten. Ook heeft in 2019 het Ontwerpplan in Hoofdlijnen ter inzage gelegen waarin de hoofdlijnen van het plan voor de N307 reeds zijn beschreven.

4. Zienswijze(n) & beantwoording

Overzicht ingediende zienswijzen

Er zijn zienswijzen ingediend door 22 verschillende partijen. Hier onder worden deze partijen benoemd en is terug te vinden op welke pagina's de beantwoording van de betreffende zienswijze is te lezen.

#	Zienswijze van	Pagina('s)
1.	Particuliere indiener te Groningen (indiener 1)	13 - 16
2.	Particuliere indiener te Dronten (indiener 2)	17 - 20
3.	Particuliere indiener te Kampen (indiener 3)	20 - 21
4.	Particuliere indiener te Kampen (indiener 4)	22 - 29
5.	Particuliere indiener te Kampen (indiener 5)	29 - 37
6.	Particuliere indiener te Kampen (indiener 6)	38 - 42
7.	Particuliere indiener te Dronten (indiener 7)	43
8.	Waterschap Zuiderzeeland (indiener 8)	44 - 55
9.	Restaurant Cafetaria Roggebot (indiener 9)	56
10.	KV Skonenvaarder (indiener 10)	57 - 72
11.	Particuliere indiener te Kampen (indiener 11)	73 - 77
12.	Particuliere indiener te Kampen (indiener 12)	77 - 79
13.	Particuliere indiener te Kampen (indiener 13)	80 - 83
14.	14e Indiener	Ingetrokken
15.	Hekkelman Advocaten namens particulier te Kampen (indiener 15)	84 - 101
16.	Particuliere indiener te Kampen (indiener 16)	102 - 107
17.	Van der Lelij Vastgoed namens Buijert Zwartendijk Kampen BV (indiener 17)	108 - 117
18.	Particuliere indieners te Dronten (indiener 18)	118 - 133
19.	Trip Advocaten namens Strandpaviljoen At Sea (indiener 19)	134 - 149
20.	COA Dronten (indiener 20)	150 - 155
21.	LTO Noord afdeling West Overijssel (indiener 21)	156 - 158
22.	Cumela en LTO Noord (indiener 22)	158 - 159

Beantwoording zienswijzen

De ingediende zienswijzen bestaan in veel gevallen uit verschillende aspecten die een aparte beantwoording behoeven. Daarom zijn de zienswijzen opgeknipt in deelvragen met een aparte nummering (kolom 1). De onderstaande tabellen geven in de volgorde van binnenkomst een antwoord op elke ingebrachte zienswijze. In de tabel staat aangegeven (in kolom 2) tegen welk besluit de zienswijze zich richt. In kolom 3 is de zienswijze opgenomen zoals die ontvangen is, het is dus geen samenvatting of kernweergave. In kolom 4 is het antwoord/de reactie van het bevoegd gezag (gemeente Kampen, gemeente Dronten, Ministerie van LNV, Rijkswaterstaat, Waterschap Drents Overijsselse Delta en/of de provincie Overijssel) opgenomen. Tenslotte staat in kolom 5 of de zienswijze heeft geleid tot een aanpassing van het projectplan, bestemmingsplan en/of vergunning waarop de zienswijze betrekking heeft.

1. Particuliere indiener te Groningen				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
1.1	BP Kampen -	Maak in het Bestemmingsplan expliciet mogelijk om op het Overijsselse deel meevallers te gebruiken om de N307 direct als 2x2-stroomweg aan te leggen. Het Overijsselse deel wordt in feite al volledig als 2x2-stroomweg gedimensioneerd, met slechts de breedte van de asfaltverharding behorend bij 2x1. Voor geringe meerkosten zou de N307 vanaf Kampen tot kort voor de brug bij Roggebot als 2x2 kunnen worden uitgevoerd. Het is zelfs denkbaar dat als gevolg van de gewijzigde economische omstandigheden dit binnen het huidige budget mogelijk is. Het aanleggen als 2x2 zou bij de aanbesteding als optie kunnen worden uitgevraagd. Ook kunnen eventuele aanbestedingsvoordelen worden gebruikt om direct 2x2 aan te leggen. Het is daarom verstandig te realiseren dat het definitieve Bestemmingsplan in deze mogelijkheid voorziet, zodat dit binnen de huidige plannen en procedures gerealiseerd kan worden.	Het aanleggen van een 2x2 is vanuit het huidige en geprognotiseerde verkeersaanbod niet noodzakelijk. Derhalve is voor een 2x2 ook geen budget beschikbaar. In de onderzoeken is uitgegaan van een 2x1 weg. Er wordt wel toekomstvast gebouwd, met extra grondlichamen en een brede middenberm, zodat opwaardering ter zijner tijd met minder impact voor de omgeving gerealiseerd kan worden.	geen

1.2	BP Kampen -	Aanleggen 2x2 is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en robuustheid wél doelmatig. In de onderbouwing van de verkeersparagraaf van het bestemmingsplan wordt het aanleggen van de N307 als 2x2-stroomweg als “niet-doelmatig” beoordeeld, uitsluitend op basis van het argument dat andere locaties op de route Lelystad-Zwolle eerder een capaciteitsknelpunt zullen vormen. Hierbij wordt doelmatigheid ten onrechte gereduceerd tot “vergroten van capaciteit”, terwijl er ook andere doelmatigheidscriteria denkbaar zijn. Naast capaciteit kan bijvoorbeeld ook worden gedacht aan verkeersveiligheid. Wanneer het Overijsselse traject van de N50 tot de brug bij Roggebot alvast als 2x2 is aangelegd, hebben automobilisten alle tijd om bijvoorbeeld vrachtwagens of caravans op een rustige verkeersveilige manier in te halen, waardoor minder verkeersveilige inhaalacties verderop op de N307 kunnen worden voorkomen. Daarnaast is het ook vanuit het oogpunt van robuustheid doelmatig om het Overijsselse deel als 2x2 aan te leggen. Vier rijstroken is robuuster en biedt meer flexibiliteit dan twee rijstroken, bijvoorbeeld bij werkzaamheden en calamiteiten. Daarnaast kunnen hulpdiensten op een 2x2-weg het verkeer op een normale en verkeersveilige wijze inhalen, waar dit op een 2x1 weg niet kan zonder dat het verkeer de berm in gaat. Het feit dat een 2x2-uitvoering van het Overijsselse deel niet leidt tot een hogere capaciteit is ook een voordeel, want hierdoor heeft dat geen negatieve milieueffecten ten opzichte van 2x1: zowel de capaciteit als de maximumsnelheid van de weg blijven gelijk.	Het aanleggen van een 2x2 is vanuit het huidige en geprognotiseerde verkeersaanbod en ook uit het oogpunt van verkeersveiligheid niet noodzakelijk. Derhalve is voor een 2x2 ook geen budget beschikbaar. Er wordt wel toekomst-vast gebouwd, met extra grondlichamen en een brede middenberm, zodat een eventueel noodzakelijke opwaardering ter zijner tijd met minder impact voor de omgeving gerealiseerd kan worden. Het kunnen inhalen van vrachtwagens en caravans leidt op het Overijsselse traject van de N50 tot de brug bij Roggebot tot weinig voordeel aangezien de maximum snelheid op het Flevolandse deel 80km/uur is. Voor hulpdiensten kan ruimte gemaakt worden door automobilisten, zoals gebruikelijk op dergelijk ingerichte wegen.	geen

1.3	BP Kampen -	Overijsselse deel als 2x2-stroomweg aanleggen is ook financieel doelmatiger. Voor geringe meerkosten kan het Overijsselse deel nu direct als 2x2-stroomweg worden uitgevoerd, wat anders over een aantal jaren als los project zou moeten worden uitgevoerd. De uitvoering als 2x2 nu direct in de reconstructie van de N307 meenemen zal qua realisatiekosten aanmerkelijk goedkoper zijn dan wanneer dit op een later moment alsnog moet worden uitgevoerd – met de bijbehorende wegafsluitingen omdat 2x1 geen flexibiliteit biedt om het verkeer tijdelijk via één baan te leiden. Vanuit het perspectief van een doelmatige besteding van publieke middelen is het slimmer om nu voor geringe meerkosten direct 2x2 aan te leggen, dan over een paar jaar tegen veel hogere kosten alsnog het traject naar 2x2 om te bouwen. Bovendien levert deze kleine investering in de komende jaren al direct een functionelere, robuustere en verkeersveiligere weg op. Het kost dus uiteindelijk minder en levert direct meer op. Uitvoering van het Overijsselse deel als 2x2 is daarmee in feite en no regret-maatregel.	Het aanleggen van een 2x2 is vanuit het huidige en geprognotiseerde verkeersaanbod niet noodzakelijk. Derhalve is voor een 2x2 ook geen budget vrijgemaakt. Er wordt wel toekomstvast gebouwd, met een extra grondlichamen en een brede middenberm, zodat opwaardering ter zijner tijd met minder impact voor de omgeving gerealiseerd kan worden. Een extra rijstrook brengt ook kosten met zich mee voor wat betreft onderhoud. Hiervoor is geen budget vrijgemaakt.	geen

1.4	BP Kampen -	Benoem de N307 als onderdeel van de verbinding Zwolle - Amsterdam. In de plannen wordt de N307 benoemd als onderdeel van de verbinding Zwolle - Lelystad en zelfs van de verbinding Zwolle - Alkmaar. Het belang als onderdeel van een alternatieve verbinding Zwolle - Lelystad - Amsterdam lijkt vooralsnog niet onderkend. Enerzijds zien wij nu de reeds voltooide investeringen in de A6 bij Almere en de in de pijplijn zittende verbeteringen aan de A6 Almere - Lelystad en de N50 Kampen Zuid - Kampen, en anderzijds het langzaam dichtslibben van de A28 Zwolle - Amersfoort zonder concreet perspectief op maatregelen. Daardoor is voor doorgaand verkeer tussen Zwolle en Amsterdam de route N50-N307-A6 inmiddels een aantrekkelijk alternatief voor de route A28-A1 geworden. Door de invoering van de maximumsnelheid van 100 km/h op de autosnelwegen overdag is de route via de N307 nóg aantrekkelijker en zelfs een snellere route dan via Amersfoort geworden. Het feit dat de N307 nu vaak de snelste route tussen Zwolle en Amsterdam is leidt tot een veel grotere toename van het verkeer op de N307 (en de toch al drukke N50) dan de gehanteerde verkeersmodellen voorspellen - omdat zij de voornoemde ontwikkelingen niet of niet volledig hebben meegenomen. Dat het verkeer op de N307 extra zal groeien doordat dit de snelste route tussen Zwolle en Amsterdam zal worden, is op zich niet erg. Het onderstreept juist de noodzaak van de aanpak van de N307 - en ook een spoedige verdere uitbouw tot 2x2-stroomweg. Ook biedt dit economische kansen voor de plaatsen die langs de N307 zijn gelegen. Het is echter wel verstandig om deze ontwikkelingen in de nu voorliggende plannen ook expliciet te benoemen, om in een eventuele beroepsfase niet het verwijt te krijgen dat deze ontwikkelingen niet zijn meegenomen.	De verdubbeling van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid is opgenomen in het verkeersmodel. Voor de route tussen Zwolle en Amsterdam is gebruik gemaakt van de route zoals die is opgenomen in het landelijke verkeersmodel; het is niet gebruikelijk het landelijke verkeersmodel voor een project als N307 Roggebot-Kampen opnieuw te modelleren. De effecten van 100 km/u op de autosnelwegen zijn niet onderzocht. Omdat het een tijdelijke maatregel betreft is het onzeker of dit als uitgangspunt zal worden opgenomen in de landelijke verkeersmodellen. Op moment van opstellen van het akoestisch onderzoek was dit in ieder geval niet het geval. Het akoestisch onderzoek gaat uit van de huidige landelijke verkeers- modellen en het geluidmodel van Kampen.	geen

2. Particuliere indiener te Dronten				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
2.1	BP Dronten -	Op de website van provincie m.b.t. het ter inzage liggen van de N307 ontwerpbesluiten https://www.flevoland.nl/News/Detail/Ontwerpbesluiten-N307-Roggebot-Kampen-ter-inzage staat (16 april 2020) een mooie afbeelding van de nieuwe situatie, vanuit vogelperspectief richting het noordoosten. Het fietspad Dronten-Kampen gaat vlak voor de dijk met het Drontermeer met een sierlijke 180 graden bocht terug naar Dronten, het brugtalud op. Met midden in de bocht de mogelijkheid om rechtsaf te slaan naar de dijk. Jammer dat dit mooie plaatje niet lijkt te kloppen. Verwonderlijk dat de provincie dit onjuiste beeld dan toch communiceert.	Uw constatering is juist. Op basis van het ontwerp zoals in het bestemmingsplan is opgenomen wordt het project verder uitgewerkt en gerealiseerd. Dat betekent dat oudere tekeningen soms een onjuist beeld geven van de bocht waar u op doelt. Deze onjuiste beelden worden verwijderd.	geen

2.2	BP Dronten -	De tekening in Bijlage-2-Schetsontwerp-Vaarweg-Drontermeer-Vossemeer laat namelijk een andere situatie zien m.b.t. de fietspaden. Vanuit Dronten komend maakt het fietspad vlak voor de dijk met het Drontermeer een S-slinger met direct daarna een haakse bocht naar links en vervolgens een krappe 90 graden bocht terug naar Dronten, het brugtalud op.Waar komen die kronkels vandaan? Waarom wordt het fietspad niet met minder bochten aangelegd en zonder haakse bochten? Fietsverkeer Kampen-Dronten dat vanaf de brug komt heeft nog veel meer snelheid en dan is de getekende fietspadenstructuur uit bijlage 2 al bij voorbaat onveilig. Deze gekunstelde construtie is vragen om ongelukken en kan voorkomen worden door het fietspad Dronten-Kampen niet in een dubbele haarspeld het hoogteverschil naar de nieuwe brug te laten overbruggen. Na de oversteek van de rotonde op de parallelweg kan de 180 graden bocht in het fietspad veel minder ver naar het oosten liggen. Die bocht is zelfs niet nodig want het fietspad kan na de oversteek bij de rotonde rechtdoor en met een flauwe bocht naar rechts het talud op. Dat scheelt 6 afwijkingen van een rechte fietsroutelijn vergeleken met de invulling op de tekening.	In de ter inzage liggende stukken en het daaraan ten grondslag liggende schetsontwerp is getoetst of de voorliggende aanpassingen vergunbaar en toepasbaar zijn. Eén van die toetskaders is CROW publicaties 328 t/m 331- afkomstig van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, Water- en wegenbouw en de verkeerstechniek. Wegen, zo ook fietspaden, moeten worden getoetst aan deze publicaties. Fietspaden mogen een maximaal hellingsprecentage van 2% hebben niet alleen omdat de helling anders te steil is voor fietsers maar ook vanwege mindervaliden en het voorkomen van te grote snelheden bij een dalende route. Gezien de beschikbare ruimte van het project is derhalve een extra fietslus noodzakelijk om het maximale hellingspercentage niet te overschrijden. Uw oplossing impliceert een kortere totale lengte om het hoogteverschil te overbruggen wat dus een groter hellingspercentage tot gevolg zal hebben. Het is mogelijk dat in de verdere uitwerking van het ontwerp optimalisaties mogelijk zijn. Hierbij zal J8ook gekeken worden of er ruimte is om fietsers een keuze te kunnen laten maken tussen een 2% helling met grotere afstand dan wel een steilere helling met een kortere afstand. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor optimalisaties.	geen

2.3	BP Dronten -	Het argument dat de helling dan steiler is dan in Nederland gebruikelijk, is discutabel als naar de huidige feiten en naar de toekomst ontwikkelingen gekeken wordt. De elektrische fiets is namelijk met 41,7 procent marktaandeel voor het tweede jaar op rij het meest verkochte type fiets in Nederland (Bovag 28 februari 2020). En fietssnelwegen zullen een belangrijke bijdrage leveren aan duurzamer vervoer. Het anno 2021 aanleggen van een fietsroute zoals voorgesteld anticipeert niet op deze huidige feiten (een steilere helling is met E-ondersteuning geen probleem) en belemmert juist de ontwikkeling naar fietssnelwegen. Voordat dit ontwerp gerealiseerd wordt is het al gedateerd. Verdere overwegingen hierbij: -Het huidige ontwerp zal leiden tot olifantenpaadjes en is daarmee niet voldoende veilig. -Het huidige ontwerp betekent een investering in een gedeeltelijke overbodige infrastructuur. -Het huidige ontwerp staat de ontwikkeling naar een snelle fietsverbindingen in de weg. -Er zijn fietspaden in Nederland met hogere stijgingspercentages dus er is geen sprake van precedent werking wanneer de beide 180 graden bochten uit de fietsroute gehaald worden en de fietsroute met enkele 100-en meters ingekort wordt en een iets hoger stijgingspercentage kent. Mijn zienswijze is: Pas deze omissie in het ontwerp aan en realiseer een toekomstbestendige en veilige fietsinfrastructuur. Een oplossing die ook nog eens een geringere investering vraagt.	Zolang de richtlijnen nog uit gaan van een maximale hellingspercentage van 2% zullen fietspaden hieraan getoetst worden. In deze richtlijnen wordt rekening gehouden met fietsen met en zonder E-ondersteuning en met mindervaliden. De zienswijze laat het gebruik van de fietsen zonder E-ondersteuning buiten beschouwing. Dat is echter niet mogelijk. De zienswijze gaat uit van een fietssnelweg maar gaat voorbij aan het recreatieve verkeer.	geen

2.4	BP Dronten -	De grote veranderingen die we zullen krijgen in onze samenleving, door corona, zijn hoop ik voldoende zwaarwegend om de fietspaden in dit plan helemaal te herzien en gereed te maken voor onze nabije toekomst. (naar aanleiding van tweet Stientje van Veldhoven dat de fiets belangrijker wordt omdat er minder mensen in het OV kunnen).	De zienswijze gaat ervan uit dat de huidige COVID-19 maatregelen de aanschaf van E-bikes noodzakelijk maken. Wij komen niet tot die conclusie. Wij lezen in de tweet niet meer dan dat fietsen (en niet e-bikes) gefaciliteerd moeten worden. Wij houden in ons project rekening met alle fietsen.	geen

3. Particuliere indiener te Kampen				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten

3.1	PW Roggebot -	Hierbij wil ik graag mijn zienswijze neerleggen voor het project N307 Roggebot Kampen gepubliceerd in de Brug van 14 april 2020. Mijn grote bezwaar betreft het totaal verwijderen van de sluis bij Roggebot. Reden hiervoor is dat bij een harde stormachtige wind vanuit het noorden en noordwesten er een opstuwing plaatsvinden richting Ketelmeer, als dit dagen duurt dan zal de Blaasbalg bij de Ramspol worden opgeblazen hetgeen betekent dat het water de IJssel en de randmeren opstroomt. Dan ontstaat de situatie dat het water het Reevediep instroomt en bij hoog water op de IJssel het water tegenkomt van de bypass. Zoals reeds eerder door een waterloopkundig ingenieur is verteld lopen we dan risico's met de dijken in de het Reevediep. Het lijkt mij veel beter om de Roggebotsluis niet te verwijderen maar als keersluis te gebruiken in voorkomende gevallen, dus bij extreme opstuwing van uit het Ketelmeer. Dit betekent geen onnodige kosten voor het verwijderen van de sluis en andere infrastructuur en de scheepvaart wordt er niet door gehinderd.	Indiener stelt voor niet de Roggebotsluis te verwijderen maar als keersluis te gebruiken. Het voorstel komt neer op de bouw van een stormvloedkering. Aan een dergelijke bouw zijn aanzienlijke kosten verbonden. Het is onnodig deze kosten te maken omdat in het waterveiligheidsonderzoek is aangetoond dat de werking van het watersysteem inderdaad plaatsvindt zoals de vraagsteller stelt, maar dat hierbij géén sprake is van "risico's met de dijken in het Reevediep". Die dijken zijn namelijk ontworpen op de situatie dat de Roggebotsluis verwijderd is.	geen

4. Particuliere indiener te Kampen				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
4.1	PW Roggebot - PW N11/N11A - BP Dronten - BP Kampen - Wnb LNV - Wnb Prov	Allereerst zijn we niet gelukkig met de wijze van communicatie. Uiteraard speelt corona een rol maar dat neemt niet weg dat juist dan extra aandacht hiervoor moet zijn. Meer toevallig komen we er achter wat een enorme impact dit project heeft. De digitale voorlichtingsavond gaf weinig duidelijkheid over de ontsluiting en de beantwoording van de vragen was ook niet erg eenduidig. Ook van anderen die bij de gemeente geïnformeerd hebben, kregen wij de reactie dat men tegen een muur aanloopt met veel onduidelijkheid. Ook binnen de gemeenteraad van Kampen is dit project vrijwel geheel onbekend en heeft men geen idee welke impact dit heeft.	Naast de wettelijk voorgeschreven kanalen, Staatscourant en huis- aan huisbladen, is informatie te vinden op de website van de provincies en www.ijsseldeltaprogramma.nl. De stukken hebben op de gemeentehuizen van Dronten en Kampen ter inzage gelegen en zijn ook gepubliceerd op de website www.ijsseldeltaprogramma.nl. Daarmee is ruim voldaan aan de geldende eisen. Daarnaast zijn de digitale informatiebijeenkomsten, welke middels spandoeken langs de N307 ter hoogte van de Music Club en de Roggebotsluis zijn aangekondigd, laagdrempeliger, immers anoniem vanuit huis te volgen, dan de gebruikelijke informatiebijeenkomsten. Ook heeft in 2019 het Ontwerpplan in Hoofdlijnen ter inzage gelegen waarin de hoofdlijnen van het plan voor de N307 reeds zijn beschreven.	geen

4.2	BP Dronten - BP Kampen -	Even los van het feit welk doel dit project dient met alle vraagtekens die je daarbij kan zetten (er wordt nl. helemaal geen capaciteit toegevoegd, het blijft een enkelbaans weg, de doorstroming zal nauwelijks verbeteren want de bottleneck is de aansluiting met de N50, de verhoging van de brug zal nauwelijks effect hebben want het meest passerende scheepvaartverkeer heeft hoge masten en daar helpt de 1.5 m. verhoging echt niet voor, de weg krijgt meer aanzuigende werking dus de intensiteiten zullen verder gaan toenemen enz enz). Daarnaast wordt er een spaghettistructuur van zeer onduidelijke fietspaden neergelegd waarvan de logica ver te zoeken is evenals de ontsluiting van de Buitendijksweg richting Dronten, hoe onnodig complex kun je t maken). Maar dit terzijde.	Voor de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid worden de komend jaren door Rijkswaterstaat plannen uitgewerkt. Deze plannen moeten eind 2023 gerealiseerd zijn met als doel de doortroming op de N50 te verbeteren. Dit zal ook gevolgen hebben voor het onderliggend wegennet zoals de N307. De vertragingen (duur en aantal) als gevolg van brugopeningen bij de Roggebotsluis zullen aanzienlijk verminderen aangezien het grootste deel van de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) onder de nieuwe verhoogde brug door kan. In de Verkenningsfase is onderzoek gedaan naar het gewenste ontwerp en de doorvaarthoogte van de nieuwe brug. Hierin is ook de impact van de brugopeningen op de doorstroming onderzocht. De realisatie van de nieuwe brug over het Drontermeer betekent volgens onderzoek van Waterrecreatie Advies dat 90% van het scheepvaartverkeer onder de brug door kan varen. Voor schepen met een doorvaarthoogte hoger dan 7 meter moet de brug nog wel open. De beroepsvaart kan in de nieuwe situatie in vrijwel alle gevallen onbelemmerd doorvaren. De stellingname dat de meest passerende scheepvaart hoge masten heeft is niet correct. Het is mogelijk dat in de verdere uitwerking van het ontwerp optimalisaties voor wat betreft de spaghettistructuur van het fietspad mogelijk zijn. Hierbij zal ook gekeken worden of er ruimte is om fietsers een keuze te kunnen laten maken tussen een 2% helling met grotere afstand dan wel een steilere helling met een kortere afstand. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor optimalisaties. De ontsluiting van de parallelweg in Overijssel richting Dronten, middels 2 rotondes, is een gevolg van de ongelijkvloerse kruising in combinatie met de ligging van deze kruising direct naast de dijk. Hierdoor is een directe aansluiting op de N306 niet mogelijk.	geen

4.3	BP Kampen -	In de bestaande situatie heeft de Buitendijksweg een rechtstreekse ontsluiting in twee richtingen voor de bewoners van de Buitendijksweg waarbij er wel een eenrichtingsregime van toepassing is. Deze rechtstreekse aansluiting wordt geheel teniet gedaan en de alternatieven zijn niet erg logisch, niet erg direct en leiden tot omrijbewegingen. Dit komt met name omdat men langs het Kamper gedeelte vanaf de Buitendijksweg tot de N50 slechts eenzijdig een parallelstructuur aanlegt. Daarom moeten de bewoners en bedrijven aan deze zijde de toekomstige weg eerst oversteken om vervolgens ergens op t bedrijventerrein uit te komen. Het voedingsgebied aan de zijde van de Buitendijksweg is veel groter dus waarom geen parallelstructuur aan beide zijden terwijl de ruimte er voor is.	Voor het verbeteren van de veiligheid van de N307 en de doorstroming op de N307 worden de directe aansluitingen op de N307 verwijderd. Voor het ontsluiten van de aansluitende wegen wordt er een parallelstructuur aangelegd langs de doorgaande weg die aan de oost en westkant aansluiten op de N307. Op twee veilige locaties kunnen auto's dan de N307 oprijden en vandaaruit hun weg vervolgen. Aan de zuidkant van de N307 is de parallelstructuur bewust niet doorgetrokken om te voorkomen dat dit een aantrekkelijke route wordt voor sluipverkeer dat vanaf de parallelweg de N50 op kan rijden. Daarnaast zorgt het niet doortrekken van de zuidelijk gelegen parallelweg voor gemotoriseerd verkeer voor een veilige fietsroute waarbij het doorgaande fietsverkeer tot het gemaal gescheiden wordt van gemotoriseerd verkeer. Afhankelijk van de herkomst en de bestemming kan het zijn dat de route iets langer wordt. Door de veilige aansluitingen met verkeerslichten en de aansluiting bij de N306 kan er echter eenvoudig en veilig de weg opgereden worden. In de huidige situatie kost het vooral in de spits veel tijd om in te voegen op de N307 en dit is niet ongevaarlijk.	geen

4.4	BP Kampen -	Hoe wordt de toekomstige situatie op de Buitendijksweg? Blijft het eenrichtingsverkeer met uitzondering voor de aanwonenden of wordt het tweerichtingsverkeer? De beantwoording was hier onduidelijk over. Enerzijds werd er gezegd dat de gemeente hierover nog een standpunt moest innemen, anderzijds werd er aangegeven dat het tweerichtingsverkeer zou worden met monitoring door de gemeente. Wij als bewoners zijn van mening dat de Buitendijksweg slechts een eenvoudige erftoegangsweg is in een buitengebied voor de ontsluiting van de aansluitende percelen. Deze weg wordt door de komst van de Reeve veelvuldig gebruikt door recreatief verkeer met name veel fietsers en voetgangers. De weg kent een smal profiel waarbij twee voertuigen elkaar niet kunnen passeren zonder in de berm te rijden. Daarom is een toename van verkeer absoluut ongewenst. Door de wijziging in structuur en de keuze voor tweerichtingsverkeer zal dit wel gaan gebeuren.	Het huidige eenrichtingsverkeer is ooit ingesteld omdat er vanuit de wachtrij op de Flevoweg veel mensen via het buitengebied - de Buitendijksweg - reden om de verkeerslichten te vermijden. Door de verandering van de N307 is het niet mogelijk om bij een file af te slaan richting Buitendijksweg en moet er vroegtijdig al een keuze gemaakt worden (ter hoogte van het AZC te Roggebot). Daarnaast wordt niet allen de N307 aangepast maar ook de N50 bij Kampen waardoor de wachtrijen bij de verkeerslichten aanzienlijk korter worden. De gemeente wil als wegbeheerder net als de aanwonenden dat de wegen niet drukker worden in het gebied en eigenlijk alleen door de bewoners en bedrijven in het gebied worden gebruikt. De gemeente is daarom voornemens om de afsluiting van de Buitendijksweg eerst te handhaven en tegelijkertijd te registreren wat de effecten zijn van de stroomweg op de parallelwegen, en met name de Buitendijksweg. Na afronding van de werkzaamheden aan de N307 en een gewenningsperiode betreffende de nieuwe verkeerssituatie zal medio 2024, in overleg met de omgeving, gekeken worden naar de verkeerscirculatie in het gebied. Op basis daarvan wordt bekeken of gewijzigde maatregelen nodig zijn. Ten aanzien van het recreatieve verkeer gaat de gemeente op de dijk van het Reevediep een nieuw fietspad maken, zoals in de lange termijn plannen reeds is voorzien. Dit fietspad moet medio 2020 worden aangelegd en is gelijkwaardig aan de andere fietspaden langs de noordkant van het Reevediep.	geen

4.5	BP Kampen -	Hoe wordt het toekomstige woningbouwgebied het Reevedorp ontsloten? In hoeverre gaat dit verkeer gebruik maken van de Buitendijksweg? In de gehele planvorming wordt hier met geen woord over gerept. Sowieso zie ik nergens prognoses van de intensiteiten. Ik neem aan dat er modelberekeningen zijn voor de geluidsonderzoeken. In hoeverre zijn ook de effecten voor de Buitendijksweg in meegenomen? Die zou ik graag ontvangen alsmede de uitgangspunten die hier aan ten grondslag liggen.	De ontwikkeling van het dorp Reeve valt buiten het bestemmingsplan van de N307. Het bestemmingsplan is reeds eerder vastgesteld en is onherroepelijk geworden op 24 december 2019. Voor de ontwikkeling van het dorp Reeve is in de toelichting van dat bestemmingsplan opgenomen dat er ter voorkoming van sluipverkeer vanaf het dorp Reeve naar de Cellesbroeksweg en overige wegen een afsluiting komt voor autoverkeer ter hoogte van de brug over de Hanzelijn. De exacte positie en uitwerking volgen later. Fietsers en landbouwverkeer kunnen wel gewoon gebruik blijven maken van de route over de Slaper. In het akoestisch onderzoek dat als bijlage IX bij het bestemmingsplan is gevoegd zijn de resultaten van de modelberekeningen weergegeven. Hierin zijn die woningen aan de Buitendijksweg opgenomen die binnen de geluidcontour van de N307 vallen.	geen

4.6	BP Kampen -	Hoe wordt het landbouwverkeer van en naar de polder ontsloten? Met name loonbedrijf de Buijert maakt veelvuldig gebruik van de huidige Flevoweg om te ontsluiten richting polder waar zij veel werk uitvoeren en dat met zwaar tot zeer zwaar landbouwverkeer. Door het ontbreken van een logische parallelstructuur worden zij min of meer gedwongen van de Buitendijksweg gebruik te maken. De combinatie van dit verkeer met het vele fiets en voetgangersverkeer leidt tot onveiligheid. Dat is ook ongewenst vanuit bewonersbelang.	Het landbouwverkeer kan zowel via de Buitendijksweg als de Zwartendijk van en naar de N307 rijden. Specifiek voor de situatie van Buijert kunnen deze gebruik maken van de verkeerslichten aan de oostkant van de N50 en kunnen ze hun weg via de noordelijke parallelweg en het viaduct nabij het Lido vervolgen richting Flevoland. Dit is een gagarandeerde route waardoor de langere en smallere en langere route via de Buitendijksweg onaantrekkelijk wordt voor het verkeer van en naar Buijert. Uit eerdere gesprekken zijn ook klachten geuit over de situatie van de huidige aansluitingen en de tijd die het kost om veilig op de N307 te komen. Via de verkeerslichten ontstaat er een gegarandeerde situatie. Door de scheiding tussen het zuidelijke fietspad en de noordelijke doorgaande parallelstructuur is er direct een scheiding tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer.	geen

4.7	BP Kampen -	In de planvorming is buiten het plangebied infrastructuur ingetekend die de gemeente Kampen zou moeten gaan realiseren. Het gaat dan om de verbinding die van de Schansdijk onder de N50 doorgaat richting de Mc Donalds. De gehele planvorming en ontsluiting is hier wel afhankelijk van maar t maakt geen onderdeel uit van het plan. Dat is vreemd omdat de gemeente zo maart zou kunnen besluiten deze weg door bijvoorbeeld bezuinigingen niet aan te gaan leggen. Is er sowieso al dekking voor deze infrastructuur bij de gemeente voor de aanleg van deze verbinding?	De aansluiting van de Schansdijk op de van Doorneweg wordt niet uitgevoerd door gemeente Kampen maar door Provincie Overijssel. Provincie Overijssel heeft budget gereserveerd voor de realisatie van genoemde aansluiting.	geen
4.8	BP Kampen -	Ik zou graag zien dat er voor deze planvorming helder wordt aangegeven wat de definitieve en onomkeerbare keuzes van de gemeente zijn in relatie tot deze planvorming. Dat is nl. van zo'n groot belang voor de gehele ontsluiting dat dat niet doorgeschoven kan worden naar de toekomst. Ook verneem ik graag of de gemeenteraad de benodigde budgetten hiervoor beschikbaar heeft gesteld.	Gemeente Kampen is betrokken geweest bij de tracé keuze en bijbehorende profiel van de N307 als stroomweg. De bovengenoemde keuzes zijn mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan IJsseldelta Zuid Fase 1. Omdat op een aantal locaties het alignement van de N307 is aangepast is het nodig om het bestemmingsplan te herzien. Dat wordt met dit plan mogelijk gemaakt. Gemeente Kampen is geen wegbeheerder van de N307. Alle kosten voor de aansluiting van het onderliggende wegennet worden door het project N307 gedragen.	geen

4.9	BP Kampen -	Daarnaast zien wij graag dat de parallelstructuur compleet gemaakt wordt aan de zijde van de Buitendijksweg waardoor allerlei omrijbewegingen niet noodzakelijk zijn. Door het realiseren van een verbinding van de Buitendijksweg naar de Zwartendijk kan dit voorkomen worden. Er is de ruimte om deze verbinding te realiseren, er zijn geen bewoners of bedrijven op dit gedeelte en de meerkosten zijn minimaal. Er is nog de keuze of dit met een vrijliggend fietspad uitgevoerd zou moeten worden (heeft uiteraard voorkeur maar kost meer ruimte) of dat het een gecombineerde parallelweg zou worden met fiets(suggestie)stroken zoals ook in de polder aanwezig is. Dat voorkomt dat er vele onnodige omrijbewegingen gemaakt moeten worden en dat landbouwverkeer gedwongen wordt van de Buitendijksweg gebruik te maken.	In het Plan in Hoofdlijnen N307 (feb 2019) is een afweging gemaakt tussen de verschillende parallelwegstructuren. Het doortrekken van de zuidelijke parallelweg tot aan de Zwartedijk zal gevolgen hebben voor de doorstroming op de N307. Bij een groter verkeersaanbod op parallelweg met de kruising van de oprit van de N50 richting Zwolle zal het verkeer op de N307 minder vlot kunnen doorstromen omdat ook het verkeer op de parallelweg doorgang moet krijgen. Daarom is gekozen om aan één zijde de passage van het verkeer te faciliteren. Daarnaast hebben fietsers op het fietspad ten zuiden van de N307 vanaf de Buitendijksweg tot aan Gemaal Kampen geen last van gemotoriseerd verkeer, wat de fietsveiligheid verhoogd.	geen

5. Particuliere indiener te Kampen				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
5.1	BP Kampen -	U geeft aan dat van diverse opties de voor- en nadelen zijn benoemd en dat het huidig plan hier uit voort is gekomen. De voor- en nadelen heeft u kennelijk ook namens ons als bewoners van de Buitendijksweg ingevuld. Wij zijn hier niet in meegenomen, noch is ons gevraagd om informatie of bevindingen. Wij vragen ons af of er überhaupt wel is nagedacht over de gevolgen van dit plan voor de bewoners en bedrijven aan de Buitendijksweg.	Het vervallen van directe aansluitingen op de N307, zoals bijvoorbeeld de Buitendijksweg, en de aanleg van parallelwegen voor de ontsluiting van deze aansluitingen is het resultaat van beleidskeuzes en verschillende onderliggende afwegingen. De afwegingen en onderbouwingen daarvoor zijn in de diverse plannen, waaronder het Plan in Hoofdlijnen N307 wat in 2019 is vastgesteld, terug te vinden.	geen

5.2	BP Kampen -	Op de tekeningen is onduidelijk c.q. niet weergegeven hoe de aansluiting van de parallelweg is/wordt bij Kampen. Komt er ook een aansluiting vanaf de Zwartendijk naar de parallelweg en hoe gaat deze er uitzien?	De aansluiting van de Zwartendijk op de huidige parallelweg aan de zuidkant van de N307 wordt niet gewijzigd. De situatie tot en met de verkeerslichten bij de VIA-school blijft zoals die nu is. Aan de noordkant wordt een nieuwe parallelweg aangelegd vanaf de Van Doorneweg tot aan de Schansdijk en deze loopt verder parallel langs de N307 tot aan het viaduct over de N307 nabij het Lido. Met het viaduct sluit de noordelijke parallelweg aan op de zuidelijke parallelweg.	geen

5.3	BP Kampen -	U geeft naar aanleiding van gestelde vragen aan dat het met deze plannen weer mogelijk is om de Buitendijksweg van twee kanten in te rijden. De huidige situatie dat alleen bestemmingsverkeer de Buitendijksweg vanaf de Flevoweg mag inrijden, komt met de door u geschetste situatie te vervallen. Dat is zeer opmerkelijk, gezien het feit dat de gemeente Kampen dit verkeersbesluit heeft genomen in samenspraak met en op verzoek van de bewoners van de Buitendijksweg. Deze maatregel was en is noodzakelijk vanwege de zeer gevaarlijke situatie door het sluipverkeer dat vanaf de Flevoweg van de Buitendijksweg gebruik maakt, o.a. omdat er geen doorstroming is op de N50. We werken nauw samen met de politie inzake de handhaving en controle op naleving van het verbodsbord. De doorstroming op de N50 blijft ook in uw plannen ongewijzigd en een probleem, dat wordt met de herinrichting van de N307 niet opgelost. Zodra het duidelijk is dat het verbodsbord bij de ingang van de Buitendijksweg is verdwenen, zal er opnieuw weer veel sluipverkeer gebruik maken van deze route. Kunnen we weer 15 jaar terug in de tijd en opnieuw beginnen om de Buitendijksweg weer veilig en leefbaar te krijgen. Kortom: deze verkeersmaatregel is jaren geleden niet voor niets door de gemeente Kampen genomen. Wij hebben vanuit de gemeente Kampenen signalen of berichten ontvangen dat deze maatregel wordt opgeheven. In hoeverre bent u bevoegd om deze maatregel op te heffen?	Het huidige eenrichtingsverkeer op de Buitendijksweg is ooit ingesteld omdat er vanuit de wachtrij op de Flevoweg vaak via het buitengebied gereden werd om de verkeerslichten t.h.v. aansluiting N307/N50 te vermijden. Door de aanpassing van de wegenstructuur rondom de N307 is het niet meer mogelijk om ter hoogte van de Buitendijksweg af te slaan en moet er vroegtijdig (in Flevoland) een keuze gemaakt worden. Daarnaast wordt niet alleen de N307 aangepast maar op termijn ook de N50 bij Kampen waardoor naar verwachting de wachtrijen bij de verkeerslichten aanzienlijk korter worden en worden teruggebracht tot normale proporties. De werkzaamheden aan de N50 vallen buiten dit project. RWS voert de werkzaamheden op de N50 uit en dit zal medio 2023 gereed zijn. Gemeente Kampen wil als wegbeheerder, net als de aanwonenden, dat de wegen niet drukker worden in het buitengebied en alleen door de bewoners en bedrijven in het gebied worden gebruikt. De gemeente is daarom voornemens om de afsluiting van de Buitendijksweg eerst te handhaven en tegelijkertijd te registreren wat de effecten zijn van de stroomweg op de parallelwegen, en met name de Buitendijksweg. Na afronding van de werkzaamheden aan de N307 en een gewenningsperiode betreffende de nieuwe verkeerssituatie zal medio 2024, in overleg met de omgeving, gekeken worden naar de verkeerscirculatie in het gebied. Op basis daarvan wordt bekeken of gewijzigde maatregelen nodig zijn.	geen

5.4	BP Kampen -	In de huidige tekening is er geen aansluiting van de Zwartendijk op de parallelweg nabij Kampen. Het is in ieder geval niet op de tekening te vinden. Dat betekent dat het loonbedrijf Buyert alleen via de Buitendijksweg zijn klanten in de Flevopolder en Melmerpolder kan bereiken. Dat betreft dus het hele jaar door; van en naar de klanten en met groot en zwaar landbouwverkeer. Daarnaast betreft het ook het mesttransport per vrachtauto. En niet te vergeten geldt dit ook voor hun leveranciers, deze moeten ook gebruik maken van de Buitendijksweg. Naast dat de Buitendijksweg hier niet voor is ingericht en bedoeld, is het ook nog eens levensgevaarlijk wanneer wij als bewoners hier wandelen, fietsen en met de auto rijden. Dit geldt uiteraard ook voor de recreatieve wandelaars en fietsers. Het gaat zeker tot ongelukken leiden, de gevolgen zullen niet te overzien zijn. Ons bedrijf moet op een goede manier bereikbaar zijn en blijven voor de melktankauto, onze leveranciers en zakelijke bezoekers. Wanneer het een komen en gaan is van veel en groot (landbouw)verkeer, is dat niet meer het geval. Het kan niet zo zijn dat door de nieuwe inrichting van de N307 de melkfabriek bijvoorbeeld zal besluiten ons niet meer als klant te willen hebben, omdat het voor de tankchauffeur niet meer op een veilige manier ons bedrijf kan bereiken. Zoals vermeld, hebben wij percelen aan beide zijden van de Buitendijksweg en moet ons vee in de periode april – november de weg op een veilige manier kunnen oversteken. Wij hebben hiervoor een vergunning van de gemeente Kampen. Uiteraard nemen wij altijd maatregelen dat aankomend verkeer ziet dat er vee de weg oversteekt. Wanneer er veel zwaar verkeer rijdt, is dat een zeer gevaarlijke en niet gewenste situatie. Ongelukken zijn ook hier te verwachten. .	De aansluiting van de Zwartendijk op de bestaande parallelweg wordt niet gewijzigd, daarom staat deze niet op de tekeningen. Specifiek voor de situatie van Buijert kunnen deze gebruik maken van de verkeerslichten aan de oostkant van de N50 en kunnen ze hun weg via de noordelijke parallelweg en het viaduct nabij het Lido vervolgen richting Flevoland. Dit is een gegarandeerde route waardoor de langere en smallere route via de Buitendijksweg onaantrekkelijk wordt voor het verkeer van en naar Buijert. In de huidige situatie kost het soms veel tijd om van de aansluitingen de N307 op te rijden. Met de verkeerslichten ontstaat er een situatie waarin de voorspelbaarheid en veiligheid van het oprijden van de N307 verbetert. Door de scheiding tussen het zuidelijke fietspad en de noordelijke doorgaande parallelstructuur is er direct een scheiding tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer. Ten aanzien van het recreatieve verkeer wordt op de dijk van het Reevediep een nieuw fietspad aangelegd (overigens buiten dit project), zoals in de lange termijn plannen reeds is voorzien. Dit fietspad moet medio 2020 worden aangelegd en is gelijkwaardig aan de andere fietspaden langs de noordkant van het Reevediep. Uw bedrijf blijft goed bereikbaar via de parallelwegen. Doordat er verschillende routes zijn, en ook zullen blijven, om bedrijven en woningen in het buitengebied te bereiken zal er geen concentratie van verkeer op de Buitendijksweg ontstaan. Het inrijverbod op de Buitendijksweg blijft vooreerst ook nog gehandhaafd waardoor verkeer zonder bestemming langs de Buitendijksweg geen toegang heeft tot de Buitendijksweg. De oversteekbaarheid voor uw veestapel blijft daarmee ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie, deze zal waarschijnlijk verbeteren door het wegvallen van verboden inrijden van de Buitendijksweg door sluipverkeer dat bekend is met de plaatselijke situatie.	geen

5.5	BP Kampen -	Uit uw informatie blijkt dat maar een gedeelte van de N307 Roggebot – Kampen met geluidsarm asfalt wordt bekleed. Dit vanuit metingen o.a. voor het natura 2000 gebied. U heeft ook als argument gegeven dat uit metingen is gebleken dat slechts de nrs. 2 en 4 extra hinder zullen ondervinden. Dat is uiterst vreemd. Wanneer is er gemeten, op welk tijdstip en met welke windrichting? Naast dat de maximumsnelheid op de N307 van 80 naar 100 km/uur gaat, kan het niet anders dan dat de bewoners van de Buitendijksweg verkeershinder/geluidshinder gaan ondervinden. Wij gaan er vanuit dat u deze maatregel herziet en voor het gehele traject Roggebot – Kampen geluidsarm asfalt inzet.	Het akoestisch onderzoek gaat uit van berekeningen van geluidbelasting. Er zijn geen metingen uitgevoerd, dat kan ook niet omdat het gaat om een toekomstige situatie. Er wordt een geluidreducerende deklaag aangebracht over in totaal 3.100m waarbij niet alleen de geluidnormen vanwege de wet natuurbescherming worden nageleefd maar tevens ook de verhoging van de geluidbelasting als gevolg van de verlegging van de N307 ter hoogte van Buitendijksweg nrs 2 en 4 wordt weggenomen. In de toelichting op het (ontwerp)bestemmingsplan is in paragraaf 4.3.3. deze 3.100m geluidreducerende deklaag opgenomen.	geen
5.6	BP Kampen -	Heeft u ook nagedacht over de vreemde situatie die ontstaat wanneer het gedeelte Roggebot – Kampen 100 km/uur wordt? Vanuit Kampen t/m de aansluiting op de N50 is het 50 km/uur, dan volgt straks 3km van 100 km/uur en vervolgt de N307 in de Flevopolder weer met 80 km/uur. De milieuschade hiervan zal groot zijn, temeer daar deze weg dwars door twee Natura 2000 gebieden (randmeren en moerasgebied Reevediep) loopt. 80 km/uur voor dit traject zou een logische en betere keuze zijn.	De N307 is onderdeel van de route van Zwolle naar Alkmaar. Het is een provinciale weg welke op termijn in zijn geheel 2x2 rijbanen met een maximum snelheid van 100km/uur moet gaan worden. Deze maximum snelheid van 100km/uur geldt straks over een extra lengte van ca 1600m; vanaf de aansluiting met de N50 (waar ook 100km/uur gereden mag worden) tot voor de beweegbare brug t.h.v. de (huidige) Reeveweg. Gevolgen van deze maximum snelheid zijn in diverse onderzoeken, waaronder de Passende Beoordeling en het akoestisch onderzoek, getoetst, en vallen binnen de wettelijk geldende normen alsmede Provinciaal beleid. Door het toepassen van maatregelen (zoals het toepassen van een geluidreducerende deklaag type A) wordt voldaan aan de Wet natuurbescherming en de Wet geluidhinder.	geen

5.7	BP Kampen -	De komst van het nieuwe stadsdeel Reevedorp brengt ook extra verkeer in het gebied. Tijdens de informatieavond van de Gemeente Kampen over deze plannen is gezegd dat er aan de zuidkant van de Hanzespoorlijn een zgn. knip of sluis in de Slaper zal worden gelegd om autoverkeer voor de route Slaper-Cellesbroekweg-Buitendijksweg naar de N307 te voorkomen. Alleen landbouwverkeer zou deze sluis kunnen passeren. Dat tegengaan van sluipverkeer op de Slaper is mooi, maar het ontneemt ons ook de mogelijkheid het gebied (snel) te kunnen verlaten naar de N50/A28/A50, Zwolle, Station Kampen-Zuid, Albert Heijn en IJsselmuiden. In combinatie met de N307 zou dit betekenen dat wij, behalve via de complexe parallelwegen langs de N307, straks alleen nog het gebied richting Kampen en Zwolle via de Cellesbroekweg kunnen verlaten. De antwoorden tot nu toe gegeven zijn tegenstrijdig, wel een knip/geen knip. Voor deze vragen verwijst u apart naar de Gemeente Kampen omdat het een ander plan betreft. De stapeling van verkeerseffecten op de bewoners van de Buitendijksweg zijn enorm. Op uw website geeft u aan dat de plannen m.b.t. de N 307 mede in overleg met de Gemeente Kampen zijn gemaakt. We mogen toch aannemen dat u ook de gevolgen van deze plannen met de gemeente Kampen heeft doorgenomen? Dit lijkt niet het geval. Het kan niet zo zijn dat de Buitendijksweg door de wijziging van verkeers- en inrichtingsmaatregelen ten zuiden en noorden in een impasse komt. Hierover moet vooraf nagedacht worden en met de bewoners worden gecommuniceerd.	Dit plan heeft tot consequentie dat de Buitendijksweg, Schansdijk, Reeveweg en de “Flevoweg richting het Lido” niet meer direct op de N307 aansluiten maar op een parallelweg. Hiermee wordt sluipverkeer voorkomen en kunnen de inwoners van het gebied op een veilige manier op de provinciale weg komen. Voor de verkeersveiligheid is er voor gekozen om de fietsers aan de zuidkant een eigen fietsvoorziening te geven en het gemotoriseerde (landbouw)verkeer vanuit Kampen te faciliteren via de noordelijke parallelweg vanaf de Van Doorneweg. Ter hoogte van het Lido komt er een viaduct over de N307 als verbinding voor het verkeer richting de Buitendijksweg en voor de (toekomstige) recreatievoorziening. Bewoners van de Buitendijksweg kunnen op meerdere manieren richting Kampen. Via het viaduct ter hoogte van het Lido en de noordelijke parallelweg, via de Zwartendijk en dan de bestaande zuidelijke parallelweg onder de N50 door naar de VIA school of via de Cellesbroekweg. Deze routes kunnen gebruikt worden voor bestemmingen naar o.a. N50/A28/A50, Zwolle, Station Kampen-Zuid, Albert Heijn en IJsselmuiden. In eerste instantie kunnen bewoners in het buitengebied ook via de Slaper en het toekomstige gebied Reeve. Omdat er zorgen waren vanuit het gebied over het verkeer als gevolg van de toekomstige bewoners van Reeve is in het bestemmingsplan Reeve voorgesteld om het viaduct over het spoor voor auto’s af te sluiten. Landbouwverkeer, fietsers, wandelaars en hulpdiensten kunnen er wel door. Deze verkeersreguleringsvoorziening moet nog worden uitgewerkt. Gemeente Kampen is hierbij betrokken en bewaakt de samenhang. Het klopt dat dit voor bewoners die specifiek deze route via de Slaper hadden willen rijden extra reistijd inhoudt, deze extra reistijd is afhankelijk van de gekozen alternatieve route en het tijdstip van de reis. Tijdens een informatieavond in 2018 is het Plan in Hoofdlijnen voor de N307 toegelicht. De plannen van de N307 zijn tijdens 4 informatiebijeenkomsten (online en regulier) in 2019 en 2020 toegelicht.	geen

5.8	PW Roggebot - PW N11/N11A - BP Dronten - BP Kampen - Wnb LNV - Wnb Prov	De nieuwe sluis moet door de maatregelen vanwege de Ruimte voor de Rivier de huidige brug bij de Roggebot vervangen. Maar de herinrichting van de N307 vanaf de nieuwe sluis richting Kampen is geen onderdeel van de Ruimte voor de Rivier. Dat is een nieuw aspect dat los staat van de Ruimte voor de Rivier.	Het is correct dat de aanpassingen aan de N307, voor zover deze niet de brug betreffen, los staan van de Ruimte voor de Rivier-maatregelen. Door de gezamenlijke opdrachtgevers, Rijkswaterstaat, Provincie Overijssel en Provincie Flevoland, is echter besloten om de maatregelen vanuit het Ruimte voor de Rivier-programma, welke nu onder de noemer IJsseldeltaprogramma bekend zijn, te combineren met de gewenste aanpassingen aan de N307. Op deze wijze zijn twee werken gecombineerd en is de overlast voor de omgeving minder.	geen
5.9	PW Roggebot - PW N11/N11A - BP Dronten - BP Kampen - Wnb LNV - Wnb Prov	Volgens ons hadden deze plannen op een andere manier en veel beter door u gecommuniceerd moeten worden, zodat bewoners van het gebied en gebruikers van de Flevoweg kennis konden nemen van de plannen. Dat is nu niet het geval geweest. Er zijn geen advertenties in de kranten geplaatst of folders/brieven verspreid. Wij gaan er dan ook vanuit dat u de plannen opnieuw en breed kenbaar maakt, met een nieuwe termijn voor een in te dienen zienswijze.	Naast de wettelijk voorgeschreven kanalen, Staatscourant en huis- aan huisbladen, is informatie te vinden op de website van de provincies en www.ijsseldeltaprogramma.nl. De stukken hebben op de gemeentehuizen van Dronten en Kampen ter inzage gelegen en zijn ook gepubliceerd op de website www.ijsseldeltaprogramma.nl. Daarmee is ruim voldaan aan de geldende eisen. Daarnaast zijn de digitale informatiebijeenkomsten, welke middels spandoeken langs de N307 ter hoogte van de Music Club en de Roggebotsluis zijn aangekondigd, laagdrempeliger, immers anoniem vanuit huis te volgen, dan de gebruikelijke informatiebijeenkomsten. Ook heeft in 2019 het Ontwerpplan in Hoofdlijnen ter inzage gelegen waarin de hoofdlijnen van het plan voor de N307 reeds zijn beschreven.	geen
5.10	BP Kampen -	U lost heel veel (zo niet alle) problemen op door ook ten zuiden van het traject Roggebot – Kampen een parallelweg aan te leggen dat ook voor (landbouw) verkeer toegankelijk is.	In het Plan in Hoofdlijnen N307 (vastgesteld in februari 2019) is een afweging gemaakt tussen de verschillende parallelwegstructuren. Het doortrekken van de zuidelijke paralelweg tot aan de Zwartendijk zal gevolgen hebben voor de doorstroming op de N307. Bij een groter verkeersaanbod op parallelweg met de kruising van de oprit van de N50 richting Zwolle zal het verkeer op de N307 minder vlot kunnen doorstromen omdat ook het verkeer op de parallelweg doorgang moet krijgen. Daarom is gekozen om aan één zijde, de noordzijde, de passage van het verkeer te faciliteren. Daarnaast hebben als gevolg van deze keuze fietsers op het fietspad ten zuiden van de N307 vanaf de Buitendijksweg tot aan Gemaal Kampen geen last van gemotoriseerd verkeer, wat de fietsveiligheid verhoogd.	geen

5.11	BP Kampen -	U heeft opgemerkt dat het model met ook een parallelweg ten zuiden van het traject niet is gekozen, omdat het teveel hinder zou geven van de uitgaande bezoekers van de Music Club. Deze opmerking ontgaat ons geheel. Het door u gekozen model nodigt juist hinder uit doordat ze veel eenvoudiger gebruik kunnen gaan maken van de Buitendijksweg.	De keuze voor de huidige invulling van parallelstructuur is in het Plan in Hoofdlijnen (feb 2019) onderbouwd. Afwegingen daarbij waren: bereikbaarheid van bestemmingen, directheid ontsluiting bestemmingen, veiligheid fietsverkeer in relatie tot gebruik parallelweg, verkeersafwikkeling aansluiting N307/N50, routering landbouwverkeer en toepassing duiker uitwateringskanaal N307. Bezoekers van de Music Club zijn geen afweging geweest voor het al dan niet kiezen voor een zuidelijke parallelweg. Het zal in de nieuwe situatie afhankelijk zijn van de bestemming van de uitgaande bezoekers van de Music Club of zij voor de parallelweg kiezen (met bestemming noordelijk Kampen) dan wel de Buitendijksweg en Cellesbroekweg (met bestemming zuidelijk Kampen). Deze keuze zal niet anders zijn dan op dit moment.	geen
5.12	BP Kampen -	Wij gaan ervan uit dat de verkeersmaatregelen zoals die nu zijn genomen voor de Buitendijksweg, ook in elk model worden gehandhaafd. Dat wil zeggen: verboden in te rijden vanaf de N307 (Flevoweg) met uitzondering van fietsers en bestemmingsverkeer. We willen er aan toevoegen dat het niet van toepassing is voor bestemmingsverkeer naar de Zwartendijk, zoals ook nu niet het geval is. Bestemmingsverkeer heeft alleen betrekking op de Buitendijksweg en het gedeelte Cellesbroekweg vanaf de Buitendijksweg tot de Slaper.	De gemeente is voornemens om de afsluiting eerst te handhaven en tegelijkertijd te registreren wat de effecten zijn van de stroomweg op de parallelwegen, en met name de Buitendijksweg. Na afronding van de werkzaamheden aan de N307 en een gewenningsperiode betreffende de nieuwe verkeerssituatie zal medio 2024, in overleg met de omgeving, gekeken worden naar de verkeerscirculatie in het gebied. Op basis daarvan wordt bekeken of gewijzigde maatregelen nodig zijn.	geen
5.13	BP Kampen -	Tot onze verbazing was hierop - op de kaarten bij de brief van gemeente kampen d.d. 17 juni - de route voor autoverkeer en landbouwverkeer op de parallelweg ten noorden van de N307 ter hoogte van het adres Flevoweg 75 niet doorgetrokken. Wordt de parallelweg ten noorden van de N307 een doodlopende weg tot het adres Flevoweg 75? (zowel vanaf Kampen als vanaf de Roggebot)	De parallelweg ten noorden van de N307 loopt vanaf het Lido, langs Flevoweg 75, door tot aan de aansluiting met de Schansdijk.	geen

5.14	BP Kampen -	Tot onze verbazing was hierop de route voor autoverkeer en landbouwverkeer op de parallelweg ten noorden van de N307 ter hoogte van het adres Flevoweg 75 niet doorgetrokken. Betekent dit dat al het landbouwverkeer vanaf de Flevopolder naar Kampen via de Buitendijksweg – Cellesbroeksweg – Zwartendijk moet rijden? Betekent dit dat al het landbouwverkeer vanaf Kampen en de Melm naar de Flevopolder, via de Zwartendijk – Cellesbroeksweg – Buitendijksweg moet rijden?	Op de kaarten als bijlage bij de bedoelde brief is met pijlen aangegeven hoe een route loopt. Deze is niet helemaal over de wegen doorgetrokken om ook de onderliggende weg zichtbaar te houden. De paralelweg ten noorden van de N307 is een doorgaande weg van Roggebot naar Kampen en vice versa. Landbouwverkeer vanaf de Flevopolder naar Kampen en vice versa kan derhalve gebruik maken van deze doorgaande weg.	geen
5.15	BP Kampen -	Het is absurd dat route van al het landbouwverkeer van Kampen naar de Flevopolder en visa versa alleen via de Buitendijksweg mogelijk is. Dit is een uiterst gevaarlijke en ongelofelijke situatie. Wij missen dan in uw plannen een dubbele rijbaan op de Buitendijksweg met daarnaast ook nog een wandel en fietspad, dit om ongelukken te voorkomen. Aan de Buitendijksweg zijn dan ook de nodige aanpassingen noodzakelijk.	Uw aanname is niet correct: De paralelweg ten noorden van de N307 is een doorgaande weg van Roggebot naar Kampen en vice versa. De situatie op de Buitendijksweg blijft vooralsnog ongewijzigd. Voor reconstructie tot een weg met een dubbele rijbaan met vrijliggend wandel- en fietspad is geen enkele aanleiding.	geen

6. Particuliere indienter te Kampen				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
6.1	BP Kampen -	In algemene zin vragen wij ons af of voldoende is nagedacht over de gevolgen van dit plan voor de bewoners (14 huishoudens) aan de Buitendijksweg en hun mogelijkheden om straks de reguliere bestemmingen (Kampen Centrum /N50, Zwolle/ A28, Dronten/A6, Station Kampen Zuid) te bereiken. Weliswaar verdwijnt de gevaarlijke kruising Buitendijksweg/N307, maar gezien de grote onduidelijkheid over de aansluiting van de parallelwegen op het bestaande wegennet aan Kampense zijde, zijn de effecten op de Buitendijksweg niet te overzien. Door de complexiteit van de situatie rond de aansluiting op de N50/Kampen verwachten wij een toename van landbouwverkeer, sluipverkeer en het verkeer van loonbedrijf Buyert aan de Zwartendijk op de Buitendijksweg. Het zware verkeer van Buyert en andere loonbedrijven kan straks aan de Kampense kant de N307 nauwelijks nog bereiken en zal de Buitendijksweg moeten kiezen. Deze weg is niet ingericht op zoveel extra, zwaar verkeer. Het is een smalle weg bestemd voor landbouwverkeer en verkeer van aanwonenden. Daarnaast is de Buitendijksweg een geliefde recreatieve route voor fietsers, hardlopers en wandelaars.	Verkeer van en naar de Buitendijkweg wordt, via het viaduct nabij het Lido, middels de noordelijke parallelweg via de Schansdijk ontsloten richting Kampen Centrum, de N50 en Station Kampen Zuid en de A28. De A6 richting Amsterdam en Dronten zijn via de zuidelijke parallelweg van de N307 te bereiken. Verkeer van en naar de Zwartendijk wordt via de zuidelijke parallelweg van de Flevoweg en het kruispunt nabij de VIA-school ontsloten met de N307 of de noordelijke parallelweg. De aansluiting van de Zwartendijk op de parallelweg is een bestaande aansluiting die niet veranderd. Landbouwverkeer van en naar de Zwartendijk neemt deze zelfde aansluiting. Hiermee komen ongeregelde aansluitingen op de N307 te vervallen en vindt aansluiting plaats via geregelde en daarmee veiligere kruispunten. De route via de Buitendijkweg is langer dan de route via de VIA-school en wordt daarmee een onaantrekkelijke route voor zwaar verkeer en aantrekkelijker voor recreanten.	geen

6.2	BP Kampen -	De Buitendijksweg kent momenteel éénrichtingverkeer in de richting van de N307. De andere richting inrijden is alleen toegestaan voor landbouwverkeer en verkeer t.b.v. aanliggende percelen. Zeer verontrustend en daarnaast verbazingwekkend is het feit dat ons gisteren door u in een antwoord is gemeld dat de Buitendijksweg in dit plan opnieuw tweerichtingsverkeer wordt! Nog los van het feit dat u volgens ons niet de bevoegdheid heeft voor deze weg dit besluit te nemen (dat is de Gemeente Kampen) is het ook een ondoordacht en buitengewoon slecht besluit. Wij hebben hierover inmiddels contact gezocht met de gemeente Kampen.	Op dit moment is er eenrichtingsverkeer ingesteld op de Buitendijksweg om sluipverkeer tegen te gaan. Omdat de weg niet meer direct aansluit op de N307 en de doorstroming door dit project maar ook de verdubbeling van de N50 verbetert, neemt het risico op sluipverkeer op de Buitendijksweg af. Op basis van uw zienswijze, en die van anderen, is besloten tot handhaving van de éénrichtingsweg. De gemeente is voornemens om de afsluiting van de Buitendijksweg eerst te handhaven en tegelijkertijd te registreren wat de effecten zijn van de stroomweg op de parallelwegen, en met name de Buitendijksweg. Na afronding van de werkzaamheden aan de N307 en een gewenningsperiode betreffende de nieuwe verkeerssituatie zal medio 2024, in overleg met de omgeving, gekeken worden naar de verkeerscirculatie in het gebied. Op basis daarvan wordt bekeken of gewijzigde maatregelen nodig zijn.	geen
6.3	BP Kampen -	Dit alles overwegend verzoeken wij u dringend om ook de zuidelijke parallelweg over de volle lengte Roggebot- N50 aan te leggen, dat zou een heleboel problemen oplossen.	De keuze voor de huidige invulling van parallelstructuur is in het Plan in Hoofdlijnen, dat in februari 2019 is vastgesteld, onderbouwd. Afwegingen daarbij waren: bereikbaarheid van bestemmingen, directheid ontsluiting bestemmingen, veiligheid fietsverkeer in relatie tot gebruik parallelweg, verkeersafwikkeling aansluiting N307/N50, routering landbouwverkeer en toepassing duiker uitwateringskanaal N307. Deze afwegingskaders hebben ertoe geleid om de zuidelijke parallelweg niet door te trekken voor gemotoriseerd verkeer en vanaf de Buitendijkweg tot aan het gemaal Kampen de parallelweg alleen toegankelijk te maken voor fietsers.	geen

6.4	BP Kampen -	De opmerking bij dit model als zou dat teveel hinder geven van de uitgaande bezoekers van de Music Club ontgaat ons geheel. Ten eerste hebben we er nu ook zelden hinder van (veel bezoekers gaan op de fiets), ten tweede nodigt het huidige model juist nachtelijk sluipverkeer vanaf de Music Club over de Buitendijksweg/Cellesbroekweg uit.	De keuze voor de huidige invulling van parallelstructuur is in het Plan in Hoofdlijnen (feb 2019) onderbouwd. Afwegingen daarbij waren: bereikbaarheid van bestemmingen, directheid ontsluiting bestemmingen, veiligheid fietsverkeer in relatie tot gebruik parallelweg, verkeersafwikkeling aansluiting N307/N50, routering landbouwverkeer en toepassing duiker uitwateringskanaal N307. Hinder van bezoekers van de Music Club is geen afweging geweest voor het al dan niet kiezen voor een zuidelijke parallelweg. Het nachtelijk sluipverkeer vanaf de Music Club maakt op dit moment ook deze keuze. Deze keuze is afhankelijk van de bestemming van de bezoekers en het transportmiddel. Gemotoriseerd verkeer zal de N307 kiezen en in de toekomst de noordelijke parallelweg, fietsers kiezen wellicht ook deels de Buitendijksweg als de bestemming zuidelijk Kampen is.	geen
6.5	BP Kampen -	Daarnaast gaan we er van uit dat de Buitendijksweg eenrichtingverkeer blijft.	zie onze reactie op 6.2	geen

6.6	BP Kampen -	De komst van het nieuwe stadsdeel Reevedorp brengt ook extra verkeer in het gebied. Tijdens de informatieavond van de Gemeente Kampen over deze plannen is gezegd dat er aan de zuidkant van de Hanzespoorlijn een zgn. knip of sluis in de Slaper zal worden gelegd om autoverkeer voor de route Slaper-Cellesbroekweg-Buitendijksweg naar de N307 te voorkomen. Alleen landbouwverkeer zou deze sluis kunnen passeren. Dat tegengaan van sluipverkeer op de Slaper is mooi, maar het ontneemt ons ook de mogelijkheid het gebied snel te kunnen verlaten naar de N50/A28/A50, Zwolle, Station Kampen-Zuid, Albert Heijn en IJsselmuiden. In combinatie met de N307 zou dit betekenen dat wij, behalve via de complexe parallelwegen langs de N307, straks alleen nog het gebied richting Kampen en Zwolle via de Cellesbroekweg kunnen verlaten. Deze weg eindigt echter in een fietspad in een woonwijk, dat kan niet de bedoeling zijn. De antwoorden die wij tot nu toe hierover hebben ontvangen zijn tegenstrijdig (wel een knip/geen knip). Voor onze vragen hieromtrent verwijst u ons apart naar de Gemeente Kampen “omdat dit een ander plan is”. De stapeling van verkeerseffecten op de bewoners van de Buitendijksweg zijn echter enorm. En op uw website geeft u aan dat deze plannen mede in overleg met de Gemeente Kampen zijn gemaakt. We verzoeken u dus om samen met de Gemeente Kampen deze vragen in het kader van deze zienswijzeprocedure te beantwoorden zodat wij later geen tweede zienswijze hoeven in te dienen.	Verkeer van en naar de Buitendijkweg wordt middels de noordelijke parallelweg via de Schansdijk ontsloten richting Kampen. Hiertoe wordt voor de parallelweg ter hoogte van het Lido een viaduct over de N307 aangelegd. Vanaf de Schansdijk (aansluiting met de Van Doorneweg) kan de route vervolgd worden naar de N50/A28/A50, Zwolle, Station Kampen-Zuid, Albert Heijn en IJsselmuiden. In eerste instantie kan ook via de Slaper en het toekomstige gebied Reeve gereden worden. Echter omdat er zorgen waren vanuit het gebied over het verkeer als gevolg van de toekomstige bewoners van Reeve is in het bestemmingsplan Reeve voorgesteld om het viaduct over het spoor voor auto’s af te sluiten. Landbouwverkeer, fietsers, wandelaars en hulpdiensten kunnen er wel door. Deze verkeersreguleringsvoorziening moet nog worden uitgewerkt. De gemeente Kampen is hierbij betrokken en bewaakt de samenhang. Het klopt dat dit voor bewoners die specifiek deze route via de Slaper hadden willen rijden extra reistijd inhoudt, deze extra reistijd is afhankelijk van de gekozen alternatieve route en het tijdstip van de reis. De beantwoording van uw zienswijze wordt afgestemd tussen gemeente Kampen en provincies Overijssel en Flevoland voor wat betreft de inrichting van het wegennet. Uw zienswijze is gericht op het Bestemmingsplan N307. Daar geven we hier een reactie op. Mocht er nog een nieuwe inspraakprocedure volgen in verband met een ander besluit dan de hoofdbesluiten N307 Roggebot-Kampen waartegen u bezwaar heeft, dan zult u daar een afzonderlijke zienswijze moeten indienen.	geen

6.7	BP Kampen -	Tevens verzoeken wij u niet de halve maar de volledige N307 met geluidsarm asfalt te bekleden. Het argument dat bij metingen is gebleken dat slechts de nrs. 2 en 4 extra hinder zullen ondervinden is ongeloofwaardig. De maximumsnelheid op de N307 gaat in uw plan van 80 naar 100 km.per uur hetgeen overigens ook een slecht besluit is. Vanuit Kampen t/m de aansluiting op de N50 kent de Flevoweg een 50 km. regime, dan volgt straks 3 km. van 100 km. en vervolgt de N307 in de Flevopolder weer met 80 km. De milieuschade hiervan zal groot zijn, temeer daar deze weg dwars door twee Natura 2000 gebieden (randmeren en moerasgebied Reevediep) loopt. Wij verzoeken u over de hele weg u een 80 km. grens te hanteren.	Het akoestisch onderzoek gaat uit van berekeningen van geluidbelasting. Er zijn geen metingen uitgevoerd, dat kan ook niet omdat het gaat om een toekomstige situatiede; aanname is niet correct op dit punt. Er wordt een geluidreducerende deklaag aangebracht over in totaal 3.100m waarbij niet alleen de geluidnormen vanwege de wet natuurbescherming worden nageleefd maar tevens ook de verhoging van de geluidbelasting als gevolg van de verlegging van de N307 wordt weggenomen. Uitgangspunt voor de nieuwe situatie is een stroomweg van Zwolle naar Alkmaar met maximumsnelheid 100 km/u. Dat is mogelijk in Overijssel, maar nog niet in Flevoland i.v.m. de beperkte beschikbare ruimte waardoor de rijbanen dicht op elkaar, zonder rijrichting scheiding aangelegd moeten worden.De maximum snelheid van 100km/uur wordt straks over een lengte van ca 1600m verlengt; vanaf de N50 (waar reeds 100km/uur gereden mag worden) tot voor de beweegbare brug over de Drontermeerdijk. Gevolgen van deze maximum snelheid zijn in diverse onderzoeken getoetst en vallen binnen de wettelijk geldende normen dan wel kunnen middels maatregelen (zoals het toepassen van een geluidreducerende deklaag type A) binnen de normen vallen.	geen
6.8	BP Kampen -	Hoewel we ons realiseren dat met de komst van het Reevediep en de nieuwe sluis de brug bij Roggebot moet worden vervangen, vinden we het door u gemaakte ontwerp onwaarschijnlijk complex. Veel effecten zijn onzeker en er is in het geheel geen rekening gehouden met de belangen van de bewoners van de Buitendijksweg.	Onduidelijk is op welke effecten en gevolgen indiener doelt in dit deel van de zienswijze. Er is rekening gehouden met alle betrokken belangen, ook die van de bewoners van de Buitendijksweg. Ook voor hen ontstaat een aanvaardbare situatie.	geen

7. Particuliere indiener te Dronten				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
7.1	BP Dronten -	Hierbij mijn zienswijze IJsseldelta – Zuid betreffende het fietspad over de nieuwe brug Roggebot. Het voorgestelde traject van het fietspad aan de Dronter zijde lijkt mij onlogisch en ongewenst. Het fietspad maakt in de huidige voorstellen nu een aantal slingers om op de brug te komen. Ik begrijp dat men de hoogte moet overbruggen om de brug over te komen, echter het voorstel lijkt mij erg onverstandig. Mijn inziens zou er een traject bedacht moeten worden zonder de slingers en bochten. De verwachting is dat het fietsverkeer in de toekomst zal toenemen en dan met name het verkeer met e-bikes. Dus het fietsverkeer zal meer het uitgangspunt moeten zijn bij de aanleg van nieuwe verkeersverbindingen en niet zoals het nu lijkt een noodzakelijk kwaad dat op het laatste moment ook nog ingevuld moet worden.	In de ter inzage liggende stukken en het daaraan ten grondslag liggende schetsontwerp is getoetst of de voorliggende aanpassingen vergunbaar en toepasbaar zijn. Eén van die toetskaders is CROW publicaties 328 t/m 331- Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, Water- en wegenbouw en de verkeerstechniek. Wegen, zo ook fietspaden moten worden getoetst aan deze publicaties. Fietspaden mogen een maximaal hellingspercentage van 2% hebben niet alleen omdat de helling anders te steil is voor fietsers maar ook vanwege mindervaliden. Gezien de beschikbare ruimte van het project is derhalve een extra fietslus noodzakelijk om het maximale hellingspercentage niet te overschrijden. Uw oplossing impliceert een kortere totale lengte om het hoogteverschil te overbruggen wat dus een groter hellingspercentage tot gevolg zal hebben. Het is mogelijk dat in de verdere uitwerking van het ontwerp - het is nu een schets - optimalisaties mogelijk zijn. Hierbij zal ook gekeken worden of er ruimte is om fietsers een keuze te kunnen laten maken tussen een 2% helling met grotere afstand dan wel een steilere helling met een kortere afstand. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor optimalisaties.	geen

8. Waterschap Zuiderzeeland				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
8.1	BP Dronten -	M.b.t. verbeelding bestemmingsplan Dronten: In een deel van het binnendijkse plangebied ontbreekt de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering ter plaatse van de kernzone. De grens met de vrijwaringszone – dijk binnendijks dient hier ook op aangepast te worden. De versterking van de Drontermeerdijk (verder: versterking DMD) is een integrale binnenwaartse versterking die binnen de bestaande kernzone valt.	Vrijwaringszone dijk is ingevolge Barro opgenomen.	zie reactie
8.2	BP Dronten -	M.b.t. bijlage 1 bij planregels bestemmingsplan Dronten (principedoorsnede): De tekening is niet actueel. De actuele tekening van dit moment is mogelijk weer verouderd op moment van de terinzagelegging van het definitieve besluit.	De meest recente tekening ten tijde van start van het besluitvormingsproces wordt toegevoegd.	zie reactie
8.3	BP Dronten -	M.b.t. artikel 3.1 en 4.1 bij planregels bestemmingsplan Dronten: De bestemmingen Verkeer en Water vallen gedeeltelijk samen met de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering en de vrijwaringszone-dijk. In de bestemmingsomschrijvingen is echter alleen de vrijwaringszone-dijk genoemd. - Verzoek om de omschrijving van art. 3.1 sub h en artikel 4.1 sub f in overeenstemming te brengen met ons tekstvoorstel voor artikel 10.2.1. - Verzoek om artikel 3.1 en 4.1 aan te vullen met de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering.	De omschrijving van art. 3.1 sub h en artikel 4.1 sub f is gewijzigd in: "De gronden ter plaatse van de aanduiding ‘vrijwaringszone - dijk’ zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming, versterking, verbreding, ophoging, het beheer en onderhoud van de primaire waterkering, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde en voorzieningen zoals dijkbekleding, wegen, (schouw)paden en kwelsloten." Artikel 3.1 en 4.1 zijn aangevuld met de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering.	zie reactie
8.4	BP Dronten -	M.b.t. artikel 6.1 sub b. bij planregels bestemmingsplan Dronten: Vervangen door: ‘aanleg, inrichting, versterking en instandhouding van waterkeringen’.	Artikel 6.1 sub b. bij planregels bestemmingsplan Dronten is gewijzigd in: ‘aanleg, inrichting, versterking en instandhouding van waterkeringen’.	zie reactie

8.5	BP Dronten -	M.b.t. artikel 6.1 sub e bij planregels bestemmingsplan Dronten: Vervangen door: ‘dijkbekleding, wegen, (schouw)paden en kwelsloten’.	Artikel 6.1 sub e bij planregels bestemmingsplan Dronten is gewijzigd in: ‘dijkbekleding, wegen, (schouw)paden en kwelsloten’.	zie reactie
8.6	BP Dronten -	M.b.t. artikel 6.3.1 bij planregels bestemmingsplan Dronten: Vervangen door: ‘Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 6.2 voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde onder de voorwaarden dat: • het bouwen geen afbreuk doet aan het behoud en de bescherming van de waterstaatkundige belangen zoals omschreven in lid 6.1; • voor deze activiteit een watervergunning is verleend, dan wel hiertoe vooraf schriftelijk positief advies wordt ingewonnen bij de waterbeheerder; • middels onderzoek is aangetoond dat de waterkerende functie behouden blijft of is aangetoond dat door het nemen van maatregelen de waterkerende functie behouden blijft; • de bij de onderliggende bestemming(en) gegeven regels in acht worden genomen.	Artikel 6.3.1 bij planregels bestemmingsplan Dronten is gewijzigd in "Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 6.2 voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde onder de voorwaarden dat: • het bouwen geen afbreuk doet aan het behoud en de bescherming van de waterstaatkundige belangen zoals omschreven in lid 6.1; • voor deze activiteit een watervergunning is verleend, dan wel hiertoe vooraf schriftelijk positief advies wordt ingewonnen bij de waterbeheerder; • middels onderzoek is aangetoond dat de waterkerende functie behouden blijft of is aangetoond dat door het nemen van maatregelen de waterkerende functie behouden blijft; • de bij de onderliggende bestemming(en) gegeven regels in acht worden genomen."	zie reactie
8.7	BP Dronten -	M.b.t. artikel 6.5.1 bij planregels bestemmingsplan Dronten: - Tekstueel: nummering eerste artikel onder 6.5 corrigeren naar 6.5.1 - Inhoudelijk aanvullen overeenkomstig het voorstel voor vervanging artikel 6.3.1	Artikel 6.5.1 bij planregels bestemmingsplan Dronten wordt is als volgt gewijzigd: - Tekstueel: nummering eerste artikel onder 6.5 corrigeren naar 6.5.1 en als volgt gewijzigd: "Met een omgevingsvergunning voor het afwijken van de gebruiksregels of voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden kan worden afgeweken onder de voorwaarden dat: • het geen afbreuk doet aan het behoud en de bescherming van de waterstaatkundige belangen zoals omschreven in lid 6.1; • voor deze activiteit een watervergunning is verleend, dan wel hiertoe vooraf schriftelijk positief advies wordt ingewonnen bij de waterbeheerder; • middels onderzoek is aangetoond dat de waterkerende functie behouden blijft of is aangetoond dat door het nemen van maatregelen de waterkerende functie behouden blijft;	zie reactie

			• de bij de onderliggende bestemming(en) gegeven regels in acht worden genomen."	
8.8	BP Dronten -	M.b.t. artikel 6.6 bij planregels bestemmingsplan Dronten: Inhoudelijk aanvullen overeenkomstig de eerste 2 bullits van het voorstel voor artikel 6.3.1.	Artikel 6.6 bij planregels bestemmingsplan Dronten is gewijzigd in: "Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 6.5.2 voor het toestaan van een ander dijkprofiel dan ter plaatse is toegestaan, mits: • het geen afbreuk doet aan het behoud en de bescherming van de waterstaatkundige belangen zoals omschreven in lid 6.1; • voor deze activiteit een watervergunning is verleend, dan wel hiertoe vooraf schriftelijk positief advies wordt ingewonnen bij de waterbeheerder;"	zie reactie
8.9	BP Dronten -	M.b.t. artikel 10.2.1 bij planregels bestemmingsplan Dronten: De omschrijving van het belang van de vrijwaringszone in artikel 10.2.1 is niet in lijn met de omschrijving in de bestemmingsomschrijving in artikelen voor Verkeer en Water. Verzoek om tekst van gehele artikel te vervangen door: 'De gronden ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - dijk' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming, versterking, verbreding, ophoging, het beheer en onderhoud van de primaire waterkering, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde en voorzieningen zoals dijkbekleding, wegen, (schouw)paden en kwelsloten.'	Artikel 10.2.1 is vervangen door: 'De gronden ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - dijk' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming, versterking, verbreding, ophoging, het beheer en onderhoud van de primaire waterkering, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde en voorzieningen zoals dijkbekleding, wegen, (schouw)paden en kwelsloten.'	zie reactie
8.10	BP Dronten -	M.b.t. artikel 10.2.2. bij planregels bestemmingsplan Dronten: Zinsnede 'advies is gevraagd aan de waterbeheerder' vervangen door 'voor deze activiteit een watervergunning is verleend, dan wel hiertoe vooraf schriftelijk positief advies is ingewonnen bij de waterbeheerder'.	In artikel 10.2.2. bij planregels bestemmingsplan Dronten is de zinsnede 'advies is gevraagd aan de waterbeheerder' vervangen door 'voor deze activiteit een watervergunning is verleend, dan wel hiertoe vooraf schriftelijk positief advies is ingewonnen bij de waterbeheerder'.	zie reactie

8.11	BP Dronten -	M.b.t. toelichting bij bestemmingsplan Dronten: Verzoek om duidelijk onderscheid te maken tussen het plangebied project N307 en het plangebied van het bestemmingsplan. Deze verschillen namelijk. 1.2 hoort (ook) het plangebied van het bestemmingsplan te bevatten. Graag hele document nalopen hierop zodat dit onderscheid duidelijk is en consequent wordt gemaakt. Bv. projectgebied (N307) en plangebied (bestemmingsplan).	Project- en plangebied zijn onderscheidend gebruikt. Plangebied betreft bestemmingsplan, projectgebied betreft het werk. Het bestemmingsplan is hierop nagelopen en gecorrigeerd indien nodig.	zie reactie
8.12	BP Dronten -	M.b.t. paragraaf 3.4 toelichting bestemmingsplan Dronten: De versterking DMD is een raakvlakproject. - In 3.4.1 wordt verwezen naar 4.8.1 voor meer informatie. Vermoedelijk wordt 4.7.2 bedoeld maar aanvullende informatie ontbreekt daar. Op verschillende plaatsen in de toelichting wordt deelinformatie over de versterking DMD genoemd die soms tegenstrijdig is. Het is van belang om volgende informatie op te nemen in ten minste 4.7 en 5.1.3, ook ter verduidelijking van artikel 6.4.2: - Provincie en waterschap (projectorganisaties) hebben afspraken gemaakt over de versterking DMD in relatie tot project N307. Dat betreft bijvoorbeeld de werkgrenzen. Het projectplan Waterwet Versterking DMD heeft geen overlap met het projectplan Waterwet Verwijdering Roggebotsluis en het bestemmingsplan. Het deel van de versterking DMD dat binnen het plangebied van het bestemmingsplan wordt uitgevoerd valt niet onder enig projectplan Waterwet maar wordt in een separate watervergunning van het waterschap geregeld. Gezien artikel 6.4.2 volgt dan dat hiervoor ook een omgevingsvergunning benodigd is. Ook is afgesproken dat voor het deel van de versterking DMD dat niet in enig projectplan Waterwet valt, dezelfde opbouw en profiel wordt aangehouden als in projectplan Waterwet DMD.	In de toelichting op het bestemmingsplan is het volgende is opgenomen in 4.7 en 5.1.3. "- Provincie en waterschap (projectorganisaties) hebben afspraken gemaakt over de versterking Drontermeerdijk (DMD) in relatie tot project N307. Dat betreft bijvoorbeeld de werkgrenzen. De projectplannen raken elkaar noodzakelijkerwijs. Het deel van de versterking DMD dat binnen het plangebied van het bestemmingsplan valt wordt conform projectplan waterwet versterking Drontermeerdijk uitgevoerd. De werkzaamheden die samenhangen met de nieuwe brug worden in een separate watervergunning van het waterschap geregeld. Gezien artikel 6.4.2 Bestemmingsplan is hiervoor géén omgevingsvergunning benodigd." De verwijzing in paragraaf 3.4.1 is verwijderd.	zie reactie

8.13	BP Dronten -	"- op pagina 37 staat ‘Voor het aspect klimaatverandering kan worden opgemerkt dat het voorliggende plan ook voorziet in de versterking van de Drontermeerdijk. Voor deze dijkversterking is het ontwerp-Projectplan Waterwet Drontermeerdijk vastgesteld.’ De eerste zin is niet correct en het projectplan Waterwet Versterking Drontermeerdijk is definitief vastgesteld.	Betreffende zinsnede op pagina 37 wordt gewijzigd in: "Voor het aspect klimaatverandering kan worden opgemerkt dat daarin reeds is voorzien in de versterking van de Drontermeerdijk. Voor deze versterking is het Projectplan Waterwet Drontermeerdijk vastgesteld."	zie reactie
8.14	BP Dronten -	"- In 4.11.2 staat dat de vorm van de dijk niet reageert op de vorm van de brug en vice versa (qua landschappelijke inpassing). In aanvulling hierop kan gesteld worden dat de brug en de dijk een fysieke verbinding krijgen via een brugpijler die steunt in de buitendijkse beschermingszone van de dijk.	De zienswijze is op zichzelf genomen correct maar leidt niet tot aanpassing van de besluiten. Dit omdat deze paragraaf betrekking heeft op het beeldkwaliteitsplan en dit niet daarin is opgenomen.	geen
8.15	BP Dronten -	M.b.t. paragraaf 4.7 in toelichting bestemmingsplan Dronten: ‘Drontermeerdijken’ vervangen door ‘Drontermeerdijk en de Vossemeerdijk'.	In paragraaf 4.7 in toelichting bestemmingsplan Dronten is ‘Drontermeerdijken’ vervangen door ‘Drontermeerdijk en de Vossemeerdijk'.	zie reactie
8.16	BP Dronten -	M.b.t. paragraaf 4.7.1 in toelichting bestemmingsplan Dronten: Bij ‘Afstromend wegwater’ toevoegen dat het Besluit lozen buiten inrichtingen ook van toepassing is voor deze lozingen in beheergebied van waterschap Zuiderzeeland.	Onder paragraaf 4.7.1 wordt onder Afstromend wegwater de zin "Het waterschap Zuiderzeeland heeft in het ‘Waterkader voor ruimtelijke plannen Flevoland’ haar beleid vastgelegd" gewijzigd in “In het beheergebied van waterschap Zuiderzeeland is het Besluit lozen buiten inrichtingen van toepassing op afstromend wegwater. Dit besluit gaat uit van het principe ‘bodemlozing, tenzij’. Het waterschap heeft aanvullend hierop in het ‘Waterkader voor ruimtelijke plannen Flevoland’ haar beleid vastgelegd.	zie reactie
8.17	BP Dronten -	M.b.t. paragraaf 4.7.1 in toelichting bestemmingsplan Dronten: Laatste zin vervangen door: ‘Voor afstromend wegwater is door het nemen van maatregelen geen significant negatief effect op de fysisch-chemische en biologische waterkwaliteit te verwachten.’	De laatste zin van paragraaf 4.7.1 in toelichting bestemmingsplan Dronten is vervangen door: "Voor afstromend wegwater is door het nemen van maatregelen geen significant negatief effect op de fysisch-chemische en biologische waterkwaliteit te verwachten."	zie reactie

8.18	BP Dronten -	M.b.t. paragraaf 3.4.1 of 4.7.1 in toelichting bestemmingsplan Dronten: Wij verzoeken om het volgende streefbeeld op te nemen in één van de genoemde paragrafen: ‘Streefbeeld waterkwaliteit: Bij de inrichting van het watersysteem wordt gestreefd naar de realisatie van een ecologisch gezond watersysteem. De chemische toestand van deze wateren vormt hier geen belemmering voor. In het ontwerp van het watersysteem wordt uitgegaan van het principe 'schoon houden, scheiden, zuiveren'.’	In paragraaf 3.4.1 in toelichting bestemmingsplan Dronten is het volgende opgenomen in de paragraaf "waterkader het waterschap Zuiderzeeland": "Streefbeeld waterkwaliteit: Bij de inrichting van het watersysteem wordt gestreefd naar de realisatie van een ecologisch gezond watersysteem. De chemische toestand van deze wateren vormt hier geen belemmering voor. In het ontwerp van het watersysteem wordt uitgegaan van het principe 'schoon houden, scheiden, zuiveren'."	zie reactie
8.19	BP Dronten -	M.b.t. paragraaf 3.4.1 of 4.7.2 in toelichting bestemmingsplan Dronten: Wij verzoeken om volgende streefbeelden op te nemen in één van de genoemde paragrafen: ‘Streefbeeld Wateroverlast waterkwantiteit: Het watersysteem is op orde. Het hele beheergebied voldoet aan de vastgestelde normen. Het waterschap streeft naar een robuust watersysteem dat de effecten van toekomstige klimaatveranderingen en bodemdaling kan opvangen. De planontwikkeling is gelegen in een watersysteem dat op basis van de toetsing in 2012 voldoet aan de normering voor wateroverlast. Een dergelijk systeem kan het water verwerken tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.’ ‘Streefbeeld Goed functionerend watersysteem: Het watersysteem zorgt in normale situaties voor een goede doorstroming en afwatering in het beheergebied en maakt het realiseren van het (maatschappelijk) gewenste grond- en oppervlaktewaterwaterregime (GGOR) mogelijk. Waterschap Zuiderzeeland streeft er naar dat de feitelijke situatie van het watersysteem overeenkomt met de legger. Op die manier kan het waterschap weloverwogen anticiperen op en reageren in extreme situaties.’	In paragraaf 3.4.1 in toelichting bestemmingsplan Dronten is het volgende opgenomen in de paragraaf "waterkader het waterschap Zuiderzeeland": ‘Streefbeeld Wateroverlast waterkwantiteit: Het watersysteem is op orde. Het hele beheergebied voldoet aan de vastgestelde normen. Het waterschap streeft naar een robuust watersysteem dat de effecten van toekomstige klimaatveranderingen en bodemdaling kan opvangen. De planontwikkeling is gelegen in een watersysteem dat op basis van de toetsing in 2012 voldoet aan de normering voor wateroverlast. Een dergelijk systeem kan het water verwerken tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.’ ‘Streefbeeld Goed functionerend watersysteem: Het watersysteem zorgt in normale situaties voor een goede doorstroming en afwatering in het beheergebied en maakt het realiseren van het (maatschappelijk) gewenste grond- en oppervlaktewaterwaterregime (GGOR) mogelijk. Waterschap Zuiderzeeland streeft er naar dat de feitelijke situatie van het watersysteem overeenkomt met de legger. Op die manier kan het waterschap weloverwogen anticiperen op en reageren in extreme situaties.’	zie reactie

8.20	BP Dronten -	M.b.t. paragraaf 4.6.4 in toelichting bestemmingsplan Dronten: In de 2e alinea staat dat de deelprojecten Reevesluis en Versterking DMD onderdeel zijn van IJsseldelta-Zuid fase 1. Dit moet zijn fase 2.	In paragraaf 4.6.4 in toelichting bestemmingsplan Dronten is in de 2e alinea staat dat de deelprojecten Reevesluis en Versterking DMD onderdeel zijn van IJsseldelta-Zuid fase 1. Dit moet zijn "fase 2" en dit is gecorrigeerd.	zie reactie
8.21	BP Dronten -	M.b.t. paragraaf 4.7.2 in toelichting bestemmingsplan Dronten: De Drontermeerdijk loopt tot het midden van de rotonde waar deze noordelijk overgaat in de Vossemeerdijk. 2e zin onder kopje Waterkeringen: na 'Drontermeerdijk' toevoegen 'en de Vossemeerdijk' 3e zin = 'dijk' vervangen door 'dijken'	In paragraaf 4.7.2 in toelichting bestemmingsplan Dronten is in de 2e zin onder kopje Waterkeringen na 'Drontermeerdijk' toegevoegd 'en de Vossemeerdijk' en in de 3e zin 'dijk' vervangen door 'dijken'.	zie reactie
8.22	BP Dronten -	M.b.t. paragraaf 4.7.2 in toelichting bestemmingsplan Dronten: Volgende informatie toevoegen bij Waterkeringen: 'Het plangebied is deels gelegen in de beschermingszones van primaire waterkeringen. De inperking van de bouwmogelijkheden op grond van de Keur (uitgewerkt door de leggers en het waterschapsbeleid) geldt, ongeacht of dit in een bestemmingsplan is opgenomen. Het is mogelijk dat op grond van het bestemmingsplan bouwmogelijkheden bestaan, maar dat deze op grond van nieuwe legger teniet worden gedaan. De gemeente zal een leggerwijziging uiteindelijk verwerken in de relevante bestemmingsplannen. De Keur zal met inwerkingtreding van de Omgevingswet worden vervangen door de waterschapsverordening."	In paragraaf 4.7.2 in toelichting bestemmingsplan Dronten is het volgende toegevoegd bij Waterkeringen: 'Het plangebied is deels gelegen in de beschermingszones van primaire waterkeringen. De inperking van de bouwmogelijkheden op grond van de Keur (uitgewerkt door de leggers en het waterschapsbeleid) geldt, ongeacht of dit in een bestemmingsplan is opgenomen. Het is mogelijk dat op grond van het bestemmingsplan bouwmogelijkheden bestaan, maar dat deze op grond van de bestaande of een aangepaste legger niet kunnen worden gerealiseerd. De gemeente zal een leggerwijziging uiteindelijk verwerken in de relevante bestemmingsplannen."	zie reactie

8.23	BP Dronten -	M.b.t. paragraaf 4.7.2 in toelichting bestemmingsplan Dronten: De 2 zinnen worden gepresenteerd als de conclusie voor het onderwerp waterkwantiteit maar de laatste zin geeft de conclusie voor het gehele aspect water. - Verzoek om de conclusie voor waterkwantiteit te scheiden van de conclusie van de watertoets (alle wateraspecten). - Verzoek om de eerste zin te vervangen door 'Voorgenomen ontwikkelingen hebben geen negatieve gevolgen voor de waterhuishouding en voldoen aan het huidige beleid door waar nodig maatregelen te nemen.'	In paragraaf 4.7.2 in toelichting bestemmingsplan Dronten wordt de paragraaf "Conclusie waterkwantiteit" als volgt gewijzigd: "Voorgenomen ontwikkelingen hebben geen negatieve gevolgen voor de waterhuishouding en voldoen aan het huidige beleid door - waar nodig - maatregelen te nemen."	zie reactie
8.24	BP Dronten -	M.b.t. paragraaf 4.7.3 en 4.14 in toelichting bestemmingsplan Dronten: Op beide locaties worden geohydrologische effecten genoemd, maar hier mist een zinsdeel. Voorstel voor aanvulling: 'door de verdieping van de vaargeul zijn de hydrologische effecten groter en zal er meer wegzijging zijn uit het verlengde Vossemeer en daarmee een toename van de kwel voor de binnendijkse waterhuishouding aan weerszijden van het projectgebied'	In paragraaf 4.7.3 wordt bij de vermelding van effecten op de wegzijging een vermelding gemaakt van de daarmee samenhangende toename van kwel en in paragraaf 4.14 in toelichting bestemmingsplan Dronten wordt bij de conclusie betreffende geohydrologische "een toename van de kwel voor" toegevoegd.	zie reactie
8.25	BP Dronten -	M.b.t. paragraaf 4.7.3 in toelichting bestemmingsplan Dronten: Laatste zin is zo gesteld dat het lijkt alsof het zeker is dat maatregelen worden genomen terwijl eerder in de tekst staat dat ze kunnen worden genomen. Bovendien staat in het achterliggende document (bijlage 17) dat de maatregel van het afdichten van de waterbodem niet direct voor de hand ligt. Dit is de enige maatregel die de effecten op de waterkwaliteit kan mitigeren. Verzoek om de laatste zin te herschrijven bijvoorbeeld 'Als mitigerende maatregelen worden genomen etc.'	M.b.t. paragraaf 4.7.3 in toelichting bestemmingsplan Dronten: De laatste zin wordt herschrijven: 'Als mitigerende maatregelen worden genomen etc.'	zie reactie

8.26	BP Dronten -	M.b.t. paragraaf 5.1.3 in toelichting bestemmingsplan Dronten: - Overeenkomstig tekst bij artikel 10.2 ook bij artikel 6 de informatie over artikel 2.11.3 van het Barro opnemen. - Bij artikel 11 ook dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering toevoegen.	Aan de toelichting bij artikel 6 wordt toegevoegd: Aan de primaire waterkering wordt de bestemming waterkering toegekend. Deze wijze van bestemmen is dwingendrechtelijk voorgeschreven in artikel 2.11.2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. In de toelichting bij artikel 10.2 wordt artikel 2.11.3 vervangen door 2.11.2. Bij artikel 11 wordt de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering toegevoegd.	zie reactie
8.27	PW Roggebot -	M.b.t. projectplan Waterwet verwijderen Roggebotsluis (algemeen): De grens en de aansluiting N306 en N307 kloppen niet met de beoogde situatie na uitvoering van Projectplan waterwet versterking Drontermeerdijk. Projectplan waterwet verwijderen Roggebotsluis en realisatie van N307 hoeven niet te voorzien in het deel tot circa 200 meter. Het deel tot circa 200 meter wordt reeds gerealiseerd in het project Drontermeerdijk. Het deel vanaf de rotonde tot circa 200 meter wordt grotendeels gerealiseerd door project Drontermeerdijk, waarna project N307 de definitieve weg en mede vanuit het oogpunt van de sloop van de Roggebotsluis ter plekke de definitieve afwerking van de dijk verzorgd. Het ruimtebeslag benodigd voor de inpassing van de aansluiting van de N307 is groter dan aangegeven. Ten gevolge van deze aansluiting schuift de kwelsloot op dit deel op, zie VO-tekening 1 en 2 (bijlagen III en IV). Aangepast dient te worden: het ruimte beslag en het opschuiven van de kwelsloot met onderhoudspad.	Het is correct dat de projectgrenzen zijn gewijzigd van beide projectplannen waterwet; de versterking van de Drontermeerdijk en de verwijdering van de Roggebotsluis. De versterking van de Drontermeerdijk is 200m verlengd en sluit nu in het noorden aan op de werkzaamheden als gevolg van de verwijdering van de Roggebotsluis. Een nieuwe tekening is toegevoegd waarbij de grens van het projectplan Waterwet verwijdering Roggebotsluis 200m naar het noorden is verlegd. Bij nadere beschouwing bleek de aansluiting binnen de huidige kwelsloot te passen. In de verdere uitwerking van de plannen zal dit meer in detail uitgewerkt worden. Het waterschap wordt hierbij betrokken. Een nieuwe tekening is toegevoegd.	zie reactie

8.28	PW Roggebot -	M.b.t. projectplan Waterwet verwijderen Roggebotsluis (pagina 21): Behoud rietzone en oeverafwerking. Spontaan riet en knik in de westelijke oever is niet wenselijk vanuit het oogpunt van beheer door het waterschap. In Bijlage A28 wordt voorgesteld riet/voorland te behouden of tot ontwikkeling te laten komen. Dit is niet gewenst. Uitgangspunt ter plekke van dit Projectplan moet een rechte doorlopende dijk zonder riet en voorlanden zijn. Knik en riet zones zijn ook niet op afbeelding 8 blz. 16 van het besluit terug te vinden. Dit punt is niet met het waterschap afgestemd. Het waterschap wenst geen grillige rietkragen onder de nieuwe brug. Ook is de onderhoudsplichtige hiervan niet duidelijk.	De bescherming van het riet ter plaatse van de te verwijderen Roggebotsluis alsmede het waterriet in het noordelijk deel van het Drontermeer dat te maken krijgt met de nieuwe waterdynamiek als gevolg van de genoemde verwijdering zijn verplichtingen die volgen uit de Wet natuurbescherming. Deze verplichtingen zijn ook opgenomen in de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming die is afgegeven door het Ministerie van LNV en tegelijk met het projectplan Waterwet ter inzage ligt. Een verdere uitwerking van het behoud van het riet en het ontwerp van de dijk volgt in een nadere uitwerking van het ontwerp. Hierin wordt ook het toekomstig beheer van de rietzones meegenomen. Met de projectorganisatie is afgesproken dat het ontwerp niet alleen in nauw overleg met de oppervlaktewaterbeheerder (Rijkswaterstaat) zal plaatsvinden maar evenzeer in nauw overleg met de dijkbeheerder (Waterschap Zuiderzeeland).	geen
8.29	PW Roggebot -	M.b.t. projectplan Waterwet verwijderen Roggebotsluis (paragraaf 2.1.3): In 2.1.3 blz. 47 is als voorziening het ophogen van loods en botenopslag opgenomen. Het waterschap gaat ervan uit dat hieronder ook een eventuele aanpassing van de aansluiting en ophoging van de toegangsweg is voorzien. Dit is geen onderdeel van het project versterking Drontermeerdijk.	De verwijdering van de Roggebotsluis heeft invloed op de waterhoogten en de gebruiksmogelijkheden van de locatie. Op het terrein van de vereniging zullen daarom de in het projectplan verwijdering Roggebotsluis aangeduide voorzieningen worden getroffen. Over het ontwerp van de toegangsweg vindt overleg plaats met het Waterschap Zuiderzeeland.	geen

8.30	PW Roggebot -	M.b.t. projectplan Waterwet verwijderen Roggebotsluis (figuren 10 t/m 12): In deze tekening zijn de locaties van de pijlers weergegeven conform het dwarsprofiel dat het waterschap aangeleverd heeft. Voor de volledigheid hebben wij de laatste versie van de voorgeschreven dwarsprofielen van de waterkering onder de brug meegestuurd, tekening 'Pijlerzonering' (bijlage V). Deze is op 19 januari 2020 met de technisch manager van project N307 gedeeld. Op die tekening is duidelijk aangegeven in welke zone er geen pijlers geplaatst mogen worden. In Bijlage 1 schetsontwerp projectplan staan de pijlers net buiten deze zone. Dat is correct en van groot belang. Niet alleen vanuit waterveiligheid maar ook omdat wijziging van de zone van de pijler tot aanzienlijke aanpassingen in de realisatie van de versterking Drontermeerdijk zou leiden en dientengevolge effecten op planning en kosten met zich mee zou brengen. In de tekst van het projectplan wordt geen aandacht besteed aan de zone conform tekening. Gezien het effect op de waterveiligheid zou het terecht zijn om dat wel te benoemen. Graag tekstueel aanpassen en actief verwijzen naar de zone waar de pijler wel en waar niet kan komen.	De tekst zal worden aangepast. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat de bouw van de brug geen onderdeel is van het projectplan maar valt onder de zijner tijd te verlenen watervergunning.	zie reactie
8.31	PW Roggebot -	M.b.t. projectplan Waterwet verwijderen Roggebotsluis (diverse bijlagen): De waterkering dient ten alle tijden te functioneren en in stand gehouden te worden volgens de wettelijke eisen. Het uitsluiten van negatieve effecten en gevolgen op de Drontermeerdijk en Vossemeerdijk tijdens sloop en bouw is onvoldoende beschreven en onderbouwd. Bijvoorbeeld: - Voor de projectgrens is in de tekst beschreven dat deze langs de buitenteenlijn van de kering loopt, maar in bijlage 3 Tekening 'projectgrenzen met kadastrale gegevens' loopt de projectgrens over de Drontermeerdijk door de kernzone. - Het doel van de verrichte onderzoeken en rapportages is om gegeven het ontwerp op hoofdlijnen af te tasten of het risico op	Voor de wijziging van het waterstaatswerk door het projectplan dat invloed heeft op de waterkering is een watervergunning vereist van het waterschap. De aannemer zal die vergunning aanvragen aan de hand van de dan bekende werkdetails. Het projectplan onderscheidt de systeemgrens (weergegeven in bijlage 3) en de projectgrens (weergegeven in figuur 29). Ten aanzien van de systeemgrens is een verbeterde bijlage 3 opgenomen. Ten aanzien van de projectgrens is een verbeterde bijlage 3 opgenomen. In de tekst van het projectplan zal extra aandacht gegeven worden aan de door het waterschap genoemde punten. De feitelijke regeling daarvan vindt plaats in de door het waterschap te verlenen watervergunning.	zie reactie

		instabiliteit en bezwijken van de waterkering acceptabel is. Op basis van conservatieve aannamen kan worden geconcludeerd dat het risico daarop voldoende klein is. Voor de volledigheid ziet het waterschap in de tekst opgenomen dat er tot een stabiel en toetsbaar ontwerp (DO) gekomen moet worden. - De kering wordt door uitvoering geraakt. Deze effecten (tijdens uitvoering/amoveren) worden in het projectplan onvoldoende in beeld gebracht. Op blz. 51 paragraaf 2.3.1 en blz. 65 bij sloop sluis en afwerking mist in het rijtje werkzaamheden de afwerking van de dijk ten gevolge van het verwijderen van de sluis. Ook mist een beschrijving / analyse wat hiervoor nodig is. In paragraaf 3.6 ontbreekt ook een fasering. De mogelijke gevolgen zijn te beknopt beschreven om negatieve effecten uit te kunnen sluiten. Mogelijke trillingen en afschuivingen van de sloop op de primaire Kering worden bijvoorbeeld niet beschreven. De onderbouwing en gevolgen van de sloop op de primaire kering zijn derhalve onvoldoende. - Een mogelijke afschuiving in de kernzone wordt aangegeven. Deze afschuiving is niet acceptabel in het ontwerp. Door Deltares is de kans op bezwijken door afschuiving getoetst. De dijk zal zo is de inschatting van Deltares bij afschuiving 1:6 niet bezwijken, maar wel beschadigd raken. Het gaat in deze rapportage om het risico op instabiliteit van de oevers in te schatten. Het waterschap wil dat in het definitieve ontwerp van de oevers dit nader moet worden beschouwd en nu als zodanig in de tekst van het projectplan wordt opgenomen.		

9. Restaurant Cafetaria Roggebot				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
9.1	BP Dronten -	De gekozen uitvoering voor de aanleg van de vernieuwde N 307 zorgt ervoor dat mijn horecabedrijf aan de Hanzeweg 45 te Dronten moet worden verwijderd. Naar aanleiding hiervan zijn al diverse gesprekken gevoerd met de vertegenwoordigers van de Provincie maar tot op heden is nog geen consensus bereikt over de schadeloosstelling voor mij als eigenaar / gebruiker van dit horecapand. Indien u besluit om het ontwerpbesluit toch uit te voeren zoals geschetst dan verwacht ik een schadeloosstelling die de werkelijke schade voor mij gaat vergoeden. Het horecapand is mijn eigendom en zorgt voor mijn jaarlijkse inkomsten. Expliciet verzoek ik u daarom rekening te houden met een passende vergoeding voor mijn vermogen, inkomsten en overige schade bij het amoveren van mijn eigendom of uw plan zo aan te passen dat ik geen schade ga ondervinden. In het vertrouwen dat u zeer binnenkort met een passend voorstel komt voor mijn situatie.	Ten behoeve van de vaststelling van een bestemmingsplan is het niet noodzakelijk om toestemming te hebben verkregen van de huidige eigenaren indien de gronden ook middels onteigening kunnen worden verkregen. Voor de aanleg van een provinciale weg danwel de uitvoering van een bestemmingsplan is dat mogelijk. Er wordt onderhandeld over een minnelijke verkrijging door de provincie en de verwachting is dat onteigening niet nodig zal zijn.	geen

10. KV Skonenvaarder				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten

10.1	PW Roggebot -	Grond 1: De gemeenteraden moeten zich ervan vergewissen dat het belang van KV Skonenvaarder met betrekking tot het huidige overstromingsrisico van 1:1100 voldoende is gewogen door alle initiatiefnemers van de onderhavige plannen. Temeer omdat het verschil tussen het huidige veiligheidsniveau en het veiligheidsniveau van 1:100 na de door de provincie Overijssel geboden voorzieningen/maatregelen niet in verhouding staan. Ook moeten alle functionaliteit die we nu hebben voor het uitoefenen van de kanosport gehandhaafd blijven. Hoe is dat nu gewaarborgd?	De kanovereniging is huurster van een locatie in de gemeente Kampen. De gemeenteraden van Kampen en Dronten wordt voorgesteld een bestemmingsplan vast te stellen ten behoeve van de aanleg van de te verbreden N307. De locatie van de kanovereniging valt daarbuiten. De vaststelling van de bestemmingsplannen valt wel binnen de (gemeentelijke) Wro-coördinatiebesluiten die betrekking hebben op het project IJsseldelta fase 2. Het aspect overstroming komt aan de orde in het projectplan Waterwet verwijdering Roggebotsluis. Daarin wordt de locatie behandeld en zijn voorzieningen opgenomen. Dat zijn: -vervangen van vaste steigers door drijvende steigers ten behoeve van in- en uitstappen -oefenvijver 0,40m uitdiepen nieuwe damwanden en beschoeiingen rondom de oefenvijver en het eiland vanwege het uitdiepen en de hogere waterstanden -bescherming van het clubhuis met een grondwal die uiteindelijk een hoogte krijgt van 2,40m boven NAP -kano-opslag verhogen of verplaatsen naar een hoger gelegen locatie -verdiepen van de wedstrijdbaan met 0,40m en waar nodig de bestaande baan met 0,40m De verdieping van de wedstrijdbaan is ten opzichte van de voorzieningen in het ontwerp-projectplan toegevoegd hoewel die baan nog niet is aangelegd / bestaat. Binnen het project zal de verdieping na aanleg van de baan worden meegenomen. Deze voorzieningen zijn gericht op het ongedaan maken of beperken van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk en op het voldoende voort kunnen functioneren van KV Skonevaarders. De belangenafweging is in het Projectplan Waterwet verwijdering Roggebotsluis opgenomen in par. 2.1.3.1 onder c. Met KV Skonevaarder zijn de functionaliteiten besproken. Met de voorzieningen kan de vereniging goed functioneren.	zie reactie

10.2	PW Roggebot -	Grond 2: Er moet overeenstemming zijn over de maatregelen die ertoe moeten leiden dat de voortzetting en continuïteit van de verenigingsactiviteiten na het verwijderen van de Roggebotsluis op het huidige niveau kan blijven plaatsvinden. Wij zijn niet overtuigd. In hoeverre is die gewaarborgd?	Uiteraard is er overeenstemming tussen de bestuursorganen die de gecoördineerde besluiten nemen over de door Rijkswaterstaat in het ontwerp-projectplan opgenomen voorzieningen waardoor de vereniging kan doorfunctioneren. Voor zover de zienswijze bedoelt dat overeenstemming met belanghebbenden moet bestaan over de te treffen voorzieningen en de schadevergoeding voordat het projectplan kan worden vastgesteld, geldt dat dat onjuist is. In het projectplan moeten de belangen van de vereniging in beeld worden gebracht en moet worden afgewogen of, en zo ja, welke voorzieningen moeten worden getroffen om zeker te stellen dat de vereniging voldoende kan doorfunctioneren. Die afweging heeft plaatsgehad en de voorzieningen zijn vastgelegd in het projectplan. Het projectplan kan daarmee worden vastgesteld. Over een eventuele schadevergoeding wordt echter pas na het onherroepelijk worden van het projectplan beslist.	geen
10.3	PW Roggebot -	Grond 3: De vaargeul inclusief de vrijwaringszone van 25 meter moet zo gesitueerd worden dat deze niet door de vergunde wedstrijdbaan heen loopt (zie definitieve besluiten in de IIVR (W55) 2011). Paragraaf 4.9 Scheepvaart sluit af met: "Het aspect scheepvaart is geen belemmering voor voorliggende bestemmingsplannen. Deze zinsnede/conclusie is gebaseerd op het feit dat voldaan wordt aan de Richtlijn Vaarwegen 2017." Hoe is dit gewaarborgd in de plannen?	Over de situering van de verlenging van de kanobaan, waardoor die geschikt wordt als wedstrijdbaan is met de vereniging op 2 juli 2020 overleg geweest. Hoewel deze verlenging van de kanobaan nog niet door de vereniging of een ander is gerealiseerd, is toegezegd dat, zodra die realisering heeft plaatsgevonden, vanwege het project de baan met 0,40 m zal worden verdiept. Een en ander is opgenomen in het projectplan omdat het project een waterstandsdaling veroorzaakt die met 0,40 m verdieping ongedaan wordt gemaakt. De bestaande en de te verlengen de kanobaan (inclusief vrijwaringszone van 25m) is gelegen en zal liggen buiten de nieuwe vaargeul op een afstand van ruim 25 m van de vaargeul.	geen
10.4	PW Roggebot -	Grond 4: De wedstrijdbaan ontbreekt overal in alle tekeningen. T.b.v. de veiligheid is het noodzakelijk deze goed te scheiden van de beroepsvaart. Hoe is dat gewaarborgd? Om zo mogelijke mistanden te voorkomen moet deze baan overal worden opgenomen.	De kanobaan wordt opgenomen in figuur 16. Voor de overige beantwoording van dit punt wordt verwezen naar het antwoord bij 10.3.	zie reactie

10.5	PW Roggebot -	Grond 5: De wedstrijdbaan moet voor de veiligheid gemarkeerd worden door plaatsing van vaste palen met borden om de 50 meter met de tekst: verboden toegang voor onbevoegden Kano-Wedstrijdbaan. Tussen deze palen moet een boeien lijn worden aangebracht zodat vaartuigen (denk aan laverende zeilschepen, maar ook andere vaartuigen) niet door de baan gaan. Aan het begin en einde van de baan moeten extra signaleringsbakens worden geplaatst.	Ook over dit punt is op 2 juli 2020 overleg geweest met de vereniging. Bij verdere uitwerking van het ontwerp zal met uw vereniging besproken worden welke markeringen geplaatst gaan worden. Rijkswaterstaat is bereid de kosten daarvan voor zijn rekening te nemen.	geen
10.6	BP Kampen -	Grond 6: Fietsers moeten te allen tijde veilig vanuit Kampen en Dronten bij KV Skonenvaarder kunnen komen zonder dat zij hiervoor om moeten rijden. Laat zien dat dit zo is.	Het bestemmingsplan, dat op de weg betrekking heeft, geeft de eindsituatie weer. De fietsers naar de Kanovereniging rijden vanuit of naar Kampen over de parallelweg aan de noord- of zuid-zijde van de N307. Vanuit de richting Dronten wordt gebruik gemaakt van de nieuwe brug. Hieruit blijkt dat fietsers KV Skonevaarder veilig kunnen bereiken zonder omweg. De wijze waarop de transformatie van huidige situatie naar nieuwe situatie plaats gaat vinden is nog niet inzichtelijk. Dit wordt uitgewerkt in het plan van aanpak van de aannemer voor de bouwfase. Verwacht wordt dat dit eind 2020 duidelijk is. Wij zullen u dan informeren op welke wijze fietsers uw vereniging kunnen blijven bereiken.	geen
10.7	BP Kampen -	Grond 7: De aansluitingen, bochten en hoogteverschillen van de diverse wegen moeten zo worden aangelegd dat een (bestel)auto (ca. 6 meter) met lange trailer (13,00 meter) en een uitzwaai van 2,20 meter de vereniging kan bereiken. Gaarne tekening met maatvoering ter controle toevoegen.	Voor bepaling van het ruimtebeslag van het project zijn draaicirkel simulaties uitgevoerd. Zo ook voor de door u aangegeven auto/trailer-combinatie. Uw vereniging is hierover op 26 mei 2020 per mail geïnformeerd. Hieruit blijkt dat de bochten en aansluitingen ook voor een dergelijke auto/trailer-combinatie toegankelijk zijn.	geen

10.8	PW Roggebot -	Grond 8: Het huidige veiligheids-/beschermingsniveau voor het gebouw van KV Skonenvaarder is 1:1.100. De toename van het risico voor de vereniging is onaanvaardbaar. De door de provincie Overijssel genomen maatregelen moeten een hoger veiligheidsniveau bewerkstelligen dan de door hen genoemde 1:100. Dat is eenvoudig te bewerkstelligen door het terrein ter hoogte van onze bebouwing hoger aan te leggen (ca. 35 cm hoger dan de voorgestelde NAP +2.40). Ons standpunt komt dan op 2,75+ NAP.	Doel van de in het projectplan opgenomen voorzieningen voor de vereniging is functiebehoud. Beoogd wordt om de vereniging zo min mogelijk te treffen. Toch zal gezien de grote waterstaatkundige wijziging een effect niet te voorkomen zijn. Dit staat echter de activiteiten van de vereniging niet in de weg. In het projectplan is in par. 2.1.3.1 een belangenafweging gemaakt waaruit blijkt op welke wijze de minister tot haar standpunt is gekomen. Daarbij is rekening gehouden met de functie, de effecten en de daartegen gerichte voorzieningen en de overblijvende negatieve effecten.	geen
10.9	BP Kampen -	Grond 9: In paragraaf 4.4.2. staat: "Doordat de Reeveweg, Buitendijksweg en Schansdijk straks niet meer direct op de N307 zijn aangesloten, wordt de reisafstand voor het verkeer van en naar bestemmingen aan deze wegen langer dan nu." Ook staat vermeld: “De bestemmingen aan de zuidkant van de N307 zijn bereikbaar via de aansluiting N307/N306 en de zuidelijke parallelweg. Dit betekent een minder directe bereikbaarheid voor de hulpdiensten ten opzichte van de huidige situatie en daarmee een toename van de reistijd en reisafstand.” KV Skonenvaarder eist dat de aanrijtijd van hulpdiensten naar de vereniging binnen de wettelijke normen blijft.	Volgens het Besluit veiligheidsregio's is de norm voor opkomsttijden voor de Brandweer bij gebouwen met een sportfunctie 10 minuten. Voor ambulances geldt geen wettelijke norm maar in de praktijk wordt de norm gehanteerd dat een ambulance in 95% van de spoedeisende gevallen binnen 15 minuten ter plaatse moet zijn. De rijtijd vanaf de brandweerkazerne is nu minder dan 8 minuten. Hulpdiensten zullen in de vernieuwde situatie via de Van Doorneweg, Schansdijk en Flevoweg naar de Reeveweg rijden, deze route is ca. 400m langer. De veiligheidsregio ziet geen belemmering op dit punt (zie bijlage XXVII van de toelichting op het bestemmingsplan).	geen
10.10	PW Roggebot - BP Kampen -	Grond 10: De huidige 30 parkeerplaatsen voor/bij KV Skonenvaarder ontbreken in dit stuk en moeten zoals toegezegd door gemeente Kampen en provincie Overijssel worden toegevoegd aan de betreffende bestemmingsplannen danwel te nemen maatregelen.	Naar verwachting zal door de aanpassingen aan de N307 een deel van het parkeerterrein nabij de Music Club gebruikt worden voor deze aanpassing. In de uitwerking van het ontwerp zal duidelijk worden hoeveel m2 parkeerruimte in de nabije omgeving van de Music Club verloren gaat en ook terug gaat komen. De locatie van deze nieuwe parkeerruimte zal met de huidige grondeigenaar worden afgestemd. Parkeerplaatsen nabij de vereniging worden met de ophoging van de Reeveweg gehandhaafd.	geen

10.11	BP Kampen -	Grond 11: Voor de continuïteit van verenigingsactiviteiten is het voor KV Skonenvaarder van groot belang dat de vereniging tijdens de werkzaamheden bereikbaar blijft. Daarover lezen we niets in de plannen. Hoe is dit gewaarborgd?	De wijze van realisatie van het werk aan de N307 is nog niet inzichtelijk. Dit wordt uitgewerkt in het plan van aanpak van de aannemer. Verwacht wordt dat dit eind 2020 duidelijk is. Kaderstellend bij deze aanpak is dat ook uw terrein bereikbaar blijft gedurende de gehele uitvoeringsperiode. Voor de werkzaamheden met betrekking tot de ophoging van de Reeveweg wordt nog een bestek opgesteld.	geen
10.12	PW Roggebot -	Grond 12: Er moeten voorzieningen worden getroffen dat bij overstroming van het terrein (minimaal 1 keer per jaar) de grasmat onbeschadigd blijft. Te denken valt aan een laag zwart zand van 30-50cm waar gras zich goed in kan hechten en bestand wordt tegen overstromingen.	Voor het terrein is een verhoging van de laaggelegen randzone rond de oefenvijver van 0.3 m opgenomen.J129	geen
10.13	PW Roggebot -	Grond 13: Aangezien ons huidige eiland beschermd wordt door een waterkering van beton, vindt KV Skonenvaarder het logisch dat de nieuwe waterkering ook van beton is. Dit in verband met de duurzaamheid /levensduur /onderhoudskosten.	De vervanging zal in hout plaats vinden omdat de levensduur daarvan voldoende is. Uit het oogpunt van duurzaamheid en besparing van hoge kosten is beton niet gewenst.	geen
10.14	PW Roggebot -	Grond 15: Gaarne voor de correctheid en duidelijkheid van het projectplan de wedstrijdbaan in kaart brengen in de figuren/afbeeldingen in relatie tot het Natura 2000 gebied.	In figuur 16 worden de wedstrijdbaan en de N2000 gebieden aangegeven.	zie reactie
10.15	PW Roggebot -	Grond 16: Zoals het er nu staat is veel te vrijblijvend. De afspraken moet ons inziens direct op tekening worden gezet en in opdracht gegeven aan de Concessiehouder door de regievoerder van het projectplan Waterwet. Zonder fatsoenlijke wedstrijdbaan hebben we op deze plek geen bestaandsrecht op de lange termijn.	De te treffen voorzieningen zijn opgenomen in het Projectplan Waterwet. De kanobaan staat in figuur 16. Tot het project behoort de verdieping met 0,40m die nodig zal zijn na de aanleg door de houder van de ontgrondingsvergunning. Nadere uitwerking van het ontwerp vindt in een later stadium plaats. Wie de 0,4m benodigde verdieping gaat realiseren (in opdracht krijgt) is nog niet bekend. Dit is niet zondermeer de Concessiehouder waar de vereniging op doelt.	geen
10.16	PW Roggebot -	Grond 18: De Reeveweg kan alleen opgehoogd worden wanneer de toegang van de vereniging zo wordt aangelegd dat een (bestel)auto (ca. 6 meter) met lange trailer (13,00 meter) en een uitzwaai van 2,20 meter de vereniging kan bereiken. Gaarne tekening met maatvoering ter controle toevoegen.	Voor bepaling van het ruimtebeslag van het project zijn draaicirkel simulaties uitgevoerd. Zo ook voor de door u aangegeven auto/trailer-combinatie. Uw vereniging is hierover op 26 mei 2020 per mail geïnformeerd. Hieruit blijkt dat de bochten en aansluitingen ook voor een dergelijke auto/trailer-combinatie toegankelijk zijn.	geen

10.17	PW Roggebot - BP Kampen -	Grond 19: Er moeten maatregelen getroffen worden om deze schade (toegang en bruikbaarheid terrein) te beperken. Ook zal vuil op het terrein achterblijven. Maatregelen om dit op te ruimen en af te voeren ontbreken in de plannen terwijl dat wel noodzakelijk is. Met afval storten (groen en rest afval) zijn aanzienlijke kosten gemoeid die we niet willen dragen. Ook moeten we hulp kunnen inroepen indien het teveel is. Daarom moet compensatie/maatregelen concreet omschreven zijn in de plannen.	Op de toegankelijkheid is in punt 10.16 ingegaan. Voor de overige problemen biedt het door het project ophogen van de onderste zone van het oplopende terrein met 0.3 m een oplossing, er blijft dan geen vuil achter op het terrein.	geen
10.18		Grond 20: Kunt u expliciet aangeven hoe met deze raakvlakken om wordt gegaan en de belangen van Skonenvaarder worden geborgd binnen de plannen bij de verschillende betrokken overheden, en dat het ene orgaan zijn verantwoordelijkheid niet afschuift op het andere orgaan?	De realisatie van het met deze besluiten mogelijk gemaakte project ligt bij de projectorganisatie N307 onder penvoering van de Provincie Flevoland en de provincie Overijssel draagt zorg voor de realisatie van de maatregelen op de recreatielocaties. Uiteraard vindt goede afstemming plaats op de raakvlakken tussen de beide projectorganisaties. De projectorganisaties zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het werk en naleving van de verschillende voorwaarden zoals in de besluiten zijn opgenomen. Uiteraard zijn ook de diverse bevoegde bestuursorganen aan te spreken.	geen
10.19	BP Kampen -	Grond 21: We zien graag terug hoe onze verenigingsactiviteiten ongehinderd doorgang kunnen vinden en er voor ons ruimte blijft voor nieuwe initiatieven. Dit in relatie tot de transformatie van campingterrein tot vakantiepark.	Door de voorzieningen kunnen de bestaande activiteiten door blijven gaan. Nieuwe initiatieven zullen te zijner tijd worden beoordeeld door de bevoegde gezagen. De transformatie van het campingterrein tot vakantiepark wordt niet geregeld oor de voorliggende hoofdbesluiten. Gemeente Kampen, provincie Overijssel en de initiatiefnemer van deze ontwikkeling zullen op die transformatie in kunnen gaan.	geen
10.20	BP Kampen -	Grond 22: Kanovereniging gebruikt de watergang als alternatief wanneer de omstandigheden het varen op het Drontermeer niet toelaten. Dit gebruik wordt niet meegenomen in het huidige projectplan. Hoewel het incidenteel gebruik betreft is het voor de kanovereniging een goede gelegenheid om over het water de stad Kampen te bereiken.	Niet duidelijk is welke watergang bedoeld wordt, we gaan hier uit van het Uitwateringskanaal/de Middenwetering. Deze watergang wordt verlegd maar houdt dezelfde afwaterende functie. Deze watergang heeft en krijgt geen recreatieve functie en is en wordt als zodanig ook niet ingericht.	geen

10.21	PW Roggebot -	Grond 23: Skonenvaarders stelt dat zij ook in het achterland ligt als men naar de functionerende Roggebotsluis kijkt, maar bij ons wordt het niet versterkt. We lijken het afvoerputje. Het verwijderen van Roggebotsluis was door onze vereniging niet te voorzien ten tijde van de bouw en inrichting van ons terrein. Wij vragen dan ook om volledige compensatie in maatregelen van het toegenomen (hoog- en laagwater risico).	Ten aanzien van de voortgang van de planvorming voor het gebied geldt dat die een aanvang nam bij het voorstel aan provinciale Staten van Overijssel in 2006 tot vaststelling van het Masterplan IJsseldelta Zuid. Daarvan was een van de onderdelen dat het waterpeil ten zuiden van de Roggebotsluis zou gaan variëren. In 2013 zijn de bestemmingsplannen vastgesteld die fase 2 mogelijk maakten waaronder begrepen de verwijdering van de Roggebotsluis. Nu is aan de orde het projectplan verwijdering Roggebotsluis waarin (fysieke) voorzieningen zijn opgenomen onder andere met betrekking tot de kanovereniging, met als doel de vereniging door te kunnen laten functioneren. Aanvullend op de voorzieningen geldt de rijks-nadeelcompensatieregeling op grond waarvan ook bij eventuele toekomstige overstromingen een vergoeding kan worden ontvangen.	geen
10.22	PW Roggebot -	Grond 24: Betekent dit dat wij voor de wachtplaatsen bij het andere moeten projectplan zijn. Kunnen wij hier dan wel een zienswijze voor indienen?Hoe zorgt u ervoor dat de afspraken en belangen van onze vereniging bij de behandeling worden geborgd?	Wachtplaatsen zullen een onderwerp zijn dat aan de orde komt bij de door de aannemer te zijner tijd aan te vragen watervergunning voor de brug. Bij dit projectplan is al wel rekening gehouden met de mogelijke locaties	geen
10.23	PW Roggebot -	Grond 25: Het project heeft effect over de hele wedstrijdbaan. Dus deze moet overal verdiept worden. Hiermee kan de grens niet tot 500 meter worden beperkt maar moet over de volle lengte van de baan een verdieping worden gerealiseerd. Volgens dit plan is dit niet meegenomen, maar dat moet dus wel. Hoe gaat u hier mee om?	De verdieping zal de gehele wedstrijdbaan betreffen nadat de benodigde aanleg (ontgronding) heeft plaats gevonden. Uit de waterdiepte gegevens van de bestaande baan blijkt dat verdieping niet nodig is. Mocht nader onderzoek uitwijzen dat ook daar verdieping nodig is, dan zal dat gebeuren.	geen
10.24	PW Roggebot -	Grond 26: De hoogste flow ooit gemeten door de Rijn was 16.000 m3/s, het gemiddelde is circa 2200 m3/s. En door de IJssel gaat ongeveer 1/9 van het Rijn debiet. Dus de gegeven waarde klopt niet Dan zou Kampen helemaal onderstaan. Wat is de waarde van al deze plannen als dit de nauwkeurigheid is? Als alles zo onzorgvuldig is samengesteld stellen wij dit alles ter discussie.	Met de in het projectplan, par. 2.1.2.1 beschreven maatgevende afvoer van 16.500 m3/s wordt gedoeld op de afvoer bij Spijk.	geen

10.25	PW Roggebot - BP Kampen -	Grond 29: Het is opvallend dat tbv de aanleg van het "Reevedorp" een enorm zandpakket is aangebracht, zodat dit dorp op hoogte van de dijkkruin komt te liggen, terwijl het Verenigingsterrein wordt prijsgegeven aan de elementen. Dat riekt naar een vorm van willekeur die niet aanvaardbaar is. Beide situaties zijn weliswaar niet te vergelijken (het dorp moet gerealiseerd worden om het hele project te financieren), maar de belangenafweging inzake de vereniging is minimaal! Skonenvaarder vraag zich daarom af hoe deze afweging gemaakt is, wat aanvaardbare kosten zijn in het geval van onze locatie. Skonenvaarder stelt dat met geringe kosten het huidige gebruik kan worden voortgezet in geval van hoog water met een kans van 1:1100 ipv 1:100.We willen inzicht in de betreffende méérkosten en de grenzen van wat hierin als redelijk wordt voorzien.Skonenvaarder verwacht dat in geval van calamiteiten de kosten voor (meermalig) herstellen van schade aan het clubgebouw meer kost dan eenmalig preventief verhogen van het terrein met grond.	De zienswijze gaat uit van een onjuist beeld dat Reevedorp integraal wordt opgehoogd. Dat is onjuist. Enkel de woningen op de klimaatdijk worden op kruinhoogte aangelegd. Verder gaat de zienswijze er ten onrechte vanuit dat de veiligheid van een recreatieterrein en een woonwijk één op één te vergelijken zijn. In het projectplan is reeds weergegeven dat het clubhuis extra beschermd zal worden. De kans dat wateroverlast optreedt zal na die maatregel circa 1:150 zijn. Dat risico is aanvaarbaar voor deze functie in buitendijksgebied. Het verder verhogen van de grondkering die in het projectplan is voorzien betreft ten opzichte van de totale projectkosten een bescheiden bedrag, maar het toepassen van de gevraagde norm in het gehele buitendijkse Rijkswaterstaatbebied bij recreatie inrichtingen betreft een niet gerechtvaardigd hoog bedrag.	geen
10.26	PW Roggebot -	Grond 30: Skonenvaarder stelt dat de kosten van maatregelen die nodig zijn voor bescherming tegen hoog water los gezien moeten worden van de kosten van maatregelen die de gevolgen van 'laag water' compenseren. Deze laatste zijn namelijk niet relevant voor de waterveiligheidsdiscussie maar hebben uitsluitend te maken met het garanderen van het gebruik en toegankelijkheid van het vaarwater. Dus over het behoud van de functie van de vereniging, het grondbeginsel: het kunnen kanovaren.	Kosten kunnen inderdaad worden onderscheiden. Er zijn kosten die verband houden met hoogwaterveiligheidsmaatregelen en met wateroverlast door hoog of laag water. Voor de vereniging zijn voorzieningen ingepland vanwege wateroverlast, zowel voor de gevolgen van hoog- als van laag water. Met deze maatregelen wordt de functie van de vereniging, het kunnen kanovaren, behouden.	geen
10.27	PW Roggebot -	Grond 31: De verbindingen aan beide zijden van ons eiland tussen de oefenvijver en de wedstrijdbaan moet ook worden aangepast aan de wisselende waterstanden en dus ook bij laagwater gelijk blijven functioneren als nu. Als deze 2 verbindingen niet worden uitgediept, kunnen we bij laag water de wedstrijdbaan niet meer bereiken. Dit zou ons funtioneren als vereniging danig belemmeren. Neem dit dus mee in de plannen!	In het maatregelenpakket zoals opgenomen in het projectplan verwijdering Roggebotsluis wordt de oefenvijver, wedstrijdbaan en vaargeul er naar toe met 0.40 meter verdiept (Projectplan Waterwet p. 44)	geen

10.28	PW Roggebot - Wnb LNV - Wnb Prov	Grond 32: De Roggebotsluis ligt letterlijk tussen het Natura 2000 gebieden Ketelmeer/Vossemeer en Veluwerandmeren. Waarom worden deze niet genoemd in deze beschouwing en worden juist de Rijntakken hierbij benoemd?	In de Integrale Passende Beoordeling voor IJsseldelta-Zuid fase 2 (Tauw, 2017a) is reeds geconstateerd dat, behalve stikstofdepositie die van belang is voor het Natura 2000 gebied Rijntakken, de mogelijke effecten van het project N307 Roggebot-Kampen zich beperken tot de Natura 2000-gebieden Veluwerandmeren en Ketelmeer & Vossemeer. Deze gebieden zijn dus wel degelijk in de beschouwing betrokken. Voor het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren en Ketelmeer & Vossemeer geldt dat alleen een (significant) negatief effect kan optreden door geluid, trillingen, licht en ganzenvraat, indien niet aan de beschreven uitvoeringsvoorwaarden / mitigatiemaatregelen kan worden voldaan. Mede vanwege de slechte staat van instandhouding en negatieve trend van een soort als de grote karekiet zijn de uitvoeringsvoorwaarden en mitigerende maatregelen harde vereisten voor het verkrijgen van een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming. Voor het slopen van de Roggebotsluis zal mogelijk buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied een tijdelijke waterkering geplaatst worden om het beton dat onder water zit te kunnen verwijderen. Ook sloop zonder zo’n voorziening is eventueel mogelijk. Het project N307 Roggebot-Kampen kan grotendeels buiten de Natura 2000-gebieden plaatsvinden, dus zonder fysieke aantasting van gronden binnen de Natura 2000-begrenzingen. Alleen het op diepte brengen van de vaarwegen vindt op kleine schaal binnen de Natura 2000-begrenzingen plaats. Zie hiertoe ook onder meer het achtergrondrapport Passende beoordeling (bijlage A.14).	geen

10.29	PW Roggebot - BP Kampen -	Grond 33: Skonenvaarder wil ten allen tijde (ook tijdens de werkzaamheden) richting het Vossemeer kunnen varen. De toegang tot het Vossemeer is belangrijk omdat ons vaargebied rondom de vereniging door de aanleg van het Reevesluiscomplex al ernstig is ingeperkt. Voor Skonenvaarder is omvaren richting Vossemeer via het Reevediep geen alternatief. Ten eerste is het veel te ver en door de ongunstige ligging van het water (t.o.v. wind) is het Reevediep vaak beperkt bevaarbaar. Derhalve verlangen wij een haalbaar alternatief.	De passage van de Roggebotsluis is ook de komende jaren nog nodig want pas na afronding van alle voorzieningen genoemd in het projectplan Waterwet Roggebotsluis kan deze sluis verwijderd worden. De verwijdering van de sluis moet veilig gebeuren, ook voor de vaarweggebruikers. De verwijdering van de sluis zal daarom gepaard gaan met (beperkte) stremming voor al het verkeer op de waterweg, dat zal ook voor de leden of bezoekers van de vereniging gaan gelden.	geen
10.30	PW Roggebot -	Grond 34: Hoe wordt in een ontgrondingsvergunning voorzien voor de extra verdieping van de wedstrijdbaan?	De extra verdieping die nodig is omdat het project bij normale weersomstandigheden een waterstandsverlaging oplevert, wordt verholpen door de in het projectplan opgenomen voorziening van de extra verdieping met 0,40 m. Daarvoor is dan geen ontgrondingenvergunning nodig.	geen

10.31	BP Kampen -	Grond 35: Vraag Welk bestuursorgaan is het betrokken bestuursorgaan? 1)....voorzover de schade redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven ……. Dat klinkt veel te vrijblijvend. We willen concrete afspraken waar we op kunnen terugvallen. 2) Door het verwijderen van de Roggebotsluis komen wij buitendijks te liggen en worden we onverzekerbaar. Een verzekeraar vergoedt dan geen enkele overstroming meer. Dus we kunnen nergens anders op terugvallen dan deze regeling. Dat maakt ons wel erg afhankelijk van de bereidwilligheid van de Provincies. Skonenvaarder stelt dat betrokken overheden (provincie, gemeente, Rijkswaterstaat) hun verantwoordelijkheid nemen en onze vereniging vrijwaren van (financiële) schade.	Het is mogelijk dat de vereniging schade gaat ondervinden door het besluit van de beheerder (Rijkswaterstaat) tot vaststelling van het projectplan verwijdering Roggebotsluis. Rijkswaterstaat namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat is derhalve daarvoor het betrokken bestuursorgaan. De formulering 'voorzover de schade redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven" staat in artikel 7.14 lid 1 Waterwet en is standaard. Het artikel bevat een open norm die in de praktijk moet worden ingevuld. Dat invullen geschiedt door een besluit van het bestuursorgaan op een schadeverzoek , welk bestuur wordt geadviseerd door een onafhankelijke deskundigencommissie. Tegen het besluit staat een bezwaarmogelijkheid open en vervolgens beroep en hoger beroep. In een gesprek met de vereniging op 20 januari 2020 in het clubgebouw is door vertegenwoordigers van het Rijk en provincie toelichting gegeven op de huidige buitendijkse ligging (en op de mogelijkheden nadeelcompensatie te verkrijgen). Aan de vereniging is een verslag gestuurd met daarin de volgende passsage omtrent de ligging: “1. Buitendijkse ligging locatie: Bakker licht de buitendijkse ligging toe. Op basis van het Waterbesluit en de Waterregeling is het Drontermeer aangewezen als rijkswater. Rijkswaterstaat voert het beheer. Vanaf 2017 is sprake dijktrajecten (in plaats van dijkringen) met veiligheidsnormen voor de bescherming van de achterliggende gebieden. De Roggebotsluis is een voorliggende waterkering. Zo een kering zorgt niet voor bescherming van het gebied achter de kering maar zorgt er voor dat de (hydraulische) belasting op de achterliggende keringen (zoals de Reevediepdijk) niet te zeer worden belast. Een voorliggende kering zorgt er samen met de achterliggende kering voor dat het gebied achter de achterliggende kering wordt beschermd. De buitendijkse locatie van de kanovereniging wordt aldus niet door een veiligheidsnorm beschermd. Omdat het rijkswater betreft hebben provinciale	geen

			veiligheidsnormen die alleen voor regionale wateren gelden, geen betekenis. Ook historisch gezien ligt de locatie buitendijks ten westen van de oorspronkelijk C-kering, de Drontense Overlaat (thans Reeveweg).” (…) De verwijdering van de Roggebotsluis houdt niet in dat er een wijziging komt in de buitendijkse situatie. De kans op wateroverlast in de nieuwe situatie zal niet slechter zijn dan vergelijkbare gerealiseerde locaties in het programma Ruimte voor de Rivier. Overigens zou indien aan de criteria wordt voldaan, de gestelde niet verzekerbaarheid niet zijn uitgesloten van een mogelijk besluit tot verlening van nadeelcompensatie.	

10.32	PW Roggebot -	Grond 37: Skonenvaader stelt dat de waterstanden in de winterperiode ook moeten worden beschouwd omdat onze sportvereniging ook in de winter gewoon doorgang vindt en ziet graag dat maatregelen daar ook op worden ontworpen.	Met de verwijdering van de Roggebotsluis krijgt de vereniging rechtstreeks te maken met de invloed van het IJsselmeergebied. Het winterpeil wordt dan 0,4 m-NAP. Uit het HKV rapport over de locatie Skonevaarders is op te maken dat eens per jaar een laagwaterstand van 0,8 m-NAP wordt bereikt. Dit komt voor bij een zuidoosten wind waardoor het water van het Drontermeer wordt weggedrukt. Dit een kortstondige daling van het waterniveau. Dat leidt dus tot één of meerdere dagen minder gebruiksmogelijkheden. Wij nemen hierbij in overweging dat wij verwachten dat in die, vrij extreme situatie met sterke wind, het kanovaren ook om veiligheidsredenen niet aan de orde zal zijn. Om wel voldoende gebruiksmogelijkheden te houden wordt de oefenvijver 0,40 m verdiept.	geen
10.33	PW Roggebot -	Grond 38: De opgegeven tolerantie + en - geven meer tolerantie dan de te ontgraven diepte (40cm) Skonenvaarder wil een zodanige tolerantie zodat minder diep ontgraven niet wordt toegestaan.	Uitgegaan wordt van een verdieping als gevolg van de verwijdering van de Roggebotsluis van 0,40m.	geen
10.34	PW Roggebot	[De nieuwe waterstand zal gemiddeld een stuk lager uitkomen dan nu. Dat heeft grote invloed op het functioneren van de vereniging omdat de bruikbaarheid van het vaarwater vervalt. Onze oefenvijver, de wedstrijdbaan en de vaargeulen er naar toe zullen onder alle omstandigheden bevaarbaar moeten blijven, ook bij extreem laag water. De maatregelen die genomen moeten worden, moeten dat garanderen.	In het maatregelenpakket zoals opgenomen in het projectplan verwijdering Roggebotsluis wordt de oefenvijver, wedstrijdbaan en vaargeul er naar toe met 0.4 meter verdiept. Voor de kans op een verlaging van het waterpeil bij sterke zuidoosten wind, wordt verwezen naar het antwoord bij 10.32	geen
10.35	PW Roggebot	De nieuwe vaargeul komt gevaarlijk dichtbij onze wedstrijdbaan. Een aanvaring door een onoplettende stuurman ligt op de loer met verstrekkende gevolgen voor de onbeschermde kanovaarders. Dit veiligheidsaspect is in alle stukken afwezig, alsof veiligheid geen aandacht behoeft. Maatregelen om een aanvaring te voorkomen komen op geen enkele wijze terug in alle plannen.	Voor het antwoord wordt verwezen naar 10.3. De gehele baan ligt op ruim 25 m van de vaargeul hetgeen veilig genoeg is.	geen

10.36	PW Roggebot	De waterstand zal sterker fluctueren met kans op hoge pieken bij opwaaien vanuit het IJsselmeer. Daarmee wordt het overstromingsrisico van ons clubgebouw gevaarlijk hoog. Door het verwijderen van de Roggebotsluis komen wij buitendijks te liggen waardoor wij voor overstroming geheel onverzekerbaar worden. Dus in geval van calamiteit komt ons voortbestaan in gevaar. Daarvoor eisen wij afdoende maatregelen.	Voor het antwoord met betrekking tot de fluctuerende waterstand en het risico op overstromen wordt verwezen naar punt 10.8. Voor het antwoord op de gestelde nieuwe buitendijkse ligging wordt verwezen naar 10.31.	geen
10.37	PW Roggebot	Ons terrein zal regelmatig overstromen, waardoor er regelmatig rommel achter zal blijven. Ook is onze grasmat er geheel niet tegen bestand. Aangezien niet tuinieren maar kanovaren de doelstelling is van de vereniging, zijn ruimhartige maatregelen ook hier op hun plaats.	zie de reactie onder 10.17	geen
10.38	PW Roggebot	Wat niet helpt (naast alle Corona perikelen) is de keuze voor het indelen van de werkzaamheden van Fase 2 in vier projecten onder de verantwoordelijkheid van verschillende overheden, te weten 1. N307 Roggebot-Kampen, 2. Drontermeerdijk, 3. Reevesluiscomplex en 4. Recreatieterreinen. Dit is storend, kan leiden tot onjuistheden, onderlinge verwijzingen, etc. Het kan niet anders dan dat onze belangen ondersneeuwen. Zo kan er tussen de betrokkenen een ondoorzichtig spel van projectbelangen ontstaan waardoor een afschuiving van verantwoordelijkheden op de loer ligt. Hoe denkt u dat te voorkomen? Daarom moet er vooraf tussen alle partijen algehele overeenstemming zijn over de te nemen maatregelen teneinde de doelstelling, voortzetting en continuïteit van de verenigingsactiviteiten op het huidige niveau te handhaven, ook na het verwijderen van de Roggebotsluis. Omdat dit niet expliciet is terug te vinden in alle document spreken wij onze uitdrukkelijke zorg uit over het gehele plan, en verwachten hierover vooraf duidelijkheid.	De indeling van de werkzaamheden leidt niet tot het ondersneeuwen van de belangen van de vereniging. Het door Rijkswaterstaat vast te stellen projectplan verwijdering Roggebotsluis wordt voorbereid door de provincie Flevoland en in het projectplan zijn alle voorzieningen voor de recreatie-inrichtingen opgenomen. De voorbereiding van deze voorzieningen is gedaan door de provincie Overijssel die ze ook zal doen treffen. Vanwege de relatie met de wijziging van de vaargeul zal de extra verdieping van de kanobaan in het bijzonder in nauw overleg met de provincie Flevoland en Overijssel worden gedaan. Over de te treffen voorzieningen bestaat overeenstemming tussen de partijen.	geen

10.39	PW Roggebot	[Verder kunnen we in algemene zin stellen dat we een groot aantal onwaarheden zijn tegengekomen wat de onderbouwing en geloofwaardigheid van het hele plan onderuit haalt. Immers, op basis van onjuiste informatie is het onmogelijk een goed plan op te stellen en ten uitvoer te brengen, wat toch het uitgangspunt zou moeten zijn voor de initiatiefnemers. Voorbeelden zijn: - In geen enkel plan, tekening of schets is de wedstrijdbaan opgenomen. Het lijkt ons vanzelfsprekend dat het van belang is te weten waar deze ligt alvorens nieuwe plannen worden uitgedacht en ingetekend, zoals de ligging van de nieuwe vaargeul. - Op pagina 26 van het document Ontwerp projectplan Roggebotsluis_16_20.pdf staat: “op de as van de rivier bij een maatgevende afvoer van 16.500 m^3/s”. Zoveel water is nog nooit door de Rijn ons land binnengekomen. Dus dat is onmogelijk; Zwolle en Kampen zouden blank staan. - Op pagina 75 staat “Jaarlijks rijden er over de Roggebotsluis circa 14.300 (2016) voertuigen waaronder bussen.“ Dit komt neer op 39 auto's per dag wat onwaarschijnlijk weinig is. - Op pagina 7 staat: “Roggebotsluis: de waterkering met sluizen, weg en brug aan de noordzijde van het Zuidelijk Drontermeer”. Dit moet dit de noordzijde van het Noordelijk Drontermeer zijn.	Ten aanzien van de gegeven voorbeelden, wordt het volgende opgemerkt: - Hoewel de wedstrijdbaan nog niet bestaat, is die in het definitieve projectplan opgenomen in de zin dat die met 0,4 m wordt verdiept zodra die is aangelegd. - Met de in het projectplan, par. 2.1.2.1 beschreven maatgevende afvoer van 16.500 m3/s wordt gedoeld op de afvoer bij Spijk - Deze omissie is hersteld. Correct is "Dagelijks rijden..." - Het Zuidelijk Drontermeer: deze omissie is hersteld in het definitieve projectplan.	zie reactie

11. Particuliere indiener te Kampen				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten

11.1	BP Kampen -	De Buitendijksweg kent momenteel éénrichtingverkeer in de richting van de N307. De andere richting is alleen toegestaan voor landbouwverkeer en verkeer t.b.v. aanliggende percelen. Het is helaas zo dat er nu al erg veel verkeer over heen gaat in beide richtingen die niets te maken hebben met aanliggende percelen en / of landbouwverkeer. Bovendien is het zo dat er erg veel landbouwverkeer over de Buitendijksweg raast met een grotere snelheid dan dat is toegelaten voor deze voertuigen. Aan de hand van de antwoorden die wij kregen tijdens de informatieavond via het internet bleek dat men er van uit gaat dat de Gemeente de Buitendijksweg twee-richting verkeer gaat maken, waardoor ons inziens de weg nog drukker gaat worden en daarmee nog gevaarlijker dan dat hij op dit moment al is. Naast de diverse loonwerkers uit de polder en Kampen en omgeving, gaat doordat de paralelweg niet wordt doorgetrokken naar de Zwartendijk, ook loonwerker Buijert met al haar landbouwverkeer maar ook met het inmiddels zeer uitgebreide vrachtwagenpark gedwongen worden om gebruik te maken van de Buitendijksweg. De komst van het nieuwe stadsdeel Reevedorp brengt zo goed als zeker ook extra verkeer in het gebied. Iets wat voor ons zeer onwenselijk is. Onze buren zijn bij deze bijeenkomst aanwezig geweest, en daar bleek dat er aan de zuidkant van de Hanzespoorlijn een zgn. knip of sluis in de Slaper zal worden gelegd om autoverkeer voor de route Slaper-Cellesbroekweg-Buitendijksweg naar de N307 te voorkomen. Alleen landbouwverkeer zou deze sluis kunnen passeren. Dat tegengaan van sluipverkeer op de Slaper is mooi, maar het ontneemt ons ook de mogelijkheid het gebied snel te kunnen verlaten naar de N50/A28/A50, Zwolle, Station Kampen-Zuid, Albert Heijn en IJsselmuiden. In combinatie met de N307 zou dit betekenen dat wij alleen nog via de Cellesbroekweg het gebied kunnen verlaten. Graag zouden wij daar een andere oplossing voor zien. Daarnaast is de Buitendijksweg een geliefde recreatieve route voor de bewoners, fietsers, hardlopers en wandelaars, voor wie de extra drukte	Dit plan heeft tot consequentie dat de directe aansluitingen van de Buitendijksweg, De Schansdijk en Reeveweg en de “Flevoweg richting het Lido” niet meer direct op de N307 aansluiten maar op een parallelweg. Hiermee wordt sluipverkeer voorkomen en kunnen de inwoners van het gebied op een veilige manier op de provinciale weg komen. Voor de verkeersveiligheid is er voor gekozen om de fietsers aan de zuidkant een eigen fietsvoorziening te geven en het doorgaande (landbouw)verkeer vanuit Kampen te faciliteren via de noordelijke parallelweg vanaf de van Doorneweg. Ter hoogte van het Lido komt er een viaduct over de N307 als verbinding voor het landbouw- en verkeer vanuit de Buitendijksweg naar de van Doorneweg in Kampen. Via de Schansdijk, maar ook de Cellesbroekweg of de Zwartendijk wordt het gebied ontsloten richting Kampen Centrum, de N50/A28/A50, Zwolle en Station Kampen Zuid, Albert Heijn en IJsselmuiden. De aansluiting van de Zwartendijk veranderd niet. Buijert, maar ook andere loonwerkers, kunnen via de Zwartendijk aansluiten op de N307 of de noordelijk gelegen parallelweg. Op basis van uw zienswijze, en die van anderen, is besloten tot handhaving van de éénrichtingsweg. De gemeente is voornemens om de afsluiting van de Buitendijksweg eerst te handhaven en tegelijkertijd te registreren wat de effecten zijn van de stroomweg op de parallelwegen, en met name de Buitendijksweg. Na afronding van de werkzaamheden aan de N307 en een gewenningsperiode betreffende de nieuwe verkeerssituatie zal medio 2024, in overleg met de omgeving, gekeken worden naar de verkeerscirculatie in het gebied. Op basis daarvan wordt bekeken of gewijzigde maatregelen nodig zijn.	geen

		en het daaraan gekoppelde extra gevaar te groot wordt. Inmiddels is ons medegedeeld, via een terugblik op de avond, dat er al besloten is om de weg in twee richtingen toegankelijk te laten worden. De vraag is: Kan dit zo snel besloten worden? Ooit was er beslist om de weg veiliger te laten worden door de weg éénrichtingsverkeer te maken!		

11.2	BP Kampen -	Kortom: We verzoeken u dus dringend, om ook de zuidelijke parallelweg over de volle lengte Roggebot- N50 aan te leggen. Dat zou een heleboel problemen oplossen, maar vooral ook een stuk veiligheid kunnen garanderen.	Voor het verbeteren van de veiligheid van de N307 en de doorstroming op de N307 worden de directe aansluitingen op de N307 verwijderd. Voor het ontsluiten van de aansluitende wegen wordt er een parallelstructuur aangelegd langs de doorgaande weg die aan de oost- en westkant aansluiten op de N307. Op twee veilige locaties kunnen auto's dan de N307 oprijden en van daaruit hun route vervolgen. Aan de zuidkant is de parallelstructuur bewust niet doorgetrokken om te voorkomen dat dit een aantrekkelijke route wordt om vanaf daar (ongeoorloofd) de N50 op te rijden. Daarnaast zorgt deze scheiding voor een veilige fietsroute waarbij het doorgaande fietsverkeer over de volle lengte tot het gemaal gescheiden wordt van gemotoriseerd verkeer.	geen
11.3	BP Kampen -	Daarnaast denken wij ook nog aan een variant waarbij de paralelweg niet aan de Buitendijksweg word aangesloten maar vlak langs de dijk aan de westzijde van de Buitendijksweg zijn route zou kunnen vervolgen om vervolgens aangesloten te worden aan de Cellesbroeksweg. Dit naar voorbeeld van de weg tussen Elburg en het Noordeinde.	De door u voorgestelde route wordt uitgevoerd als fietspad door de gemeente Kampen. Doel is om dit fietspad in 2020 aan te leggen. Dit sluit straks aan op de parallelweg van de Flevoweg en gaat via de dijk aan de kant van het Drontermeer en sluit aan op de weg langs het spoor aan de zuidkant van de Hanzelijn maar ook op de Cellesbroeksweg (deze aansluiting is al gemaakt).	geen
11.4	BP Kampen -	Verder in de antwoorden op de informatieavond kregen we ook te horen dat de noordelijke paralelweg aan zou sluiten op de Doorneweg om zo veilig van de Buitendijksweg naar Kampen te kunnen rijden. Maar in de tekening missen we dit stuk van het ontwerp in zijn geheel.	Voor de verbinding tussen Schansdijk en Van Doornenweg parallel aan de N307 is een omgevingsvergunning aangevraagd. Provincie Overijssel is hiervoor de initiatiefnemer. Er vindt afstemming plaats tussen beide projecten.	geen
11.5	BP Kampen -	En in het ontwerp zien we staan, dat de maximum snelheid binnen een lengte van 5 km, van 50 naar 100 en dan weer naar 80 km per uur in de polder over gaat, wat heel verwarrend voor bestuurders over komt.	De N307 is onderdeel van de route van Zwolle naar Alkmaar. Het is een provinciale weg welke op termijn in zijn geheel 2x2 rijstroken met maximum snelheid van 100km/uur moet gaan worden. Deze maximum snelheid van 100km/uur geldt straks eerst over een extra lengte van ca 1600m; vanaf de N50 (waar reeds 100km/uur gereden mag worden) tot voor de beweegbare brug t.h.v. de (huidige) Reeveweg. De verschillende maximale snelheden zijn het gevolg van de verkeerssituatie zoals verkeerslichten, bebouwde kom, beweegbare brug, en ook de ruimte tussen de rijstroken	geen

			waardoor het niet wenselijk is overal dezelfde maximale snelheid aan te houden.	

12. Particuliere indiener te Kampen				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten

12.1	BP Kampen -	Zoals uit uw plan blijkt zal de nieuwe weg negatieve gevolgen hebben voor ons als bewoners van de Buitendijksweg. De Buitendijksweg kent momenteel éénrichtingsverkeer in de richting van de N307. De andere richting inrijden is alleen toegestaan voor aanwonenden en landbouwverkeer. Nu kunnen wij Kampen dus ook via de Flevoweg bereiken. Dat is straks niet meer mogelijk. Als de nieuwe weg er komt zullen wij Kampen alleen nog via de Cellesbroeksweg kunnen bereiken. Dit geeft ook weer extra verkeerstoename op de Cellesbroeksweg die ook voornamelijk door wandelaars en fietsers wordt gebruikt. Zoals nu blijkt uit het plan zal de Buitendijksweg tweerichtingsverkeer worden. Wat wij ons dan wel afvragen of dit verder ook bekend is bij de gemeente Kampen die hierover beslissingsbevoegd is. Wij hebben daar namelijk vanuit de gemeente nog niets over gehoord. Ook de onduidelijkheid over de aansluiting van de parallelwegen op het bestaande wegen aan Kampense zijde zal negatieve effecten kunnen hebben op de Buitendijksweg. Hierdoor kan een toename ontstaan van landbouwverkeer, sluipverkeer en het verkeer van loonbedrijf Buijert die is gevestigd aan de Zwartendijk. Deze kunnen nu nog rechtstreeks de Flevoweg bereiken. Wat als dit in het nieuwe plan ook niet meer kan en zij veelvuldig gebruik moeten maken van de Buitendijksweg. Dat zal veel extra (gevaarlijk) verkeer over de smalle weg geven. De weg die er nu ligt is niet berekend op al dit extra en tegemoetkomende verkeer. Wij wonen zelf aan het eind (kant spoor) van de Buitendijksweg en voorzien veel drukte en gevaarlijke situaties bij de T-splitsing met de Cellesbroeksweg. Dit is voor ons de ontsluitingsweg naar ons huis. Daar is het op dit moment soms al druk genoeg met fietsers, hardlopers en wandelaars. Wat nu gelukkig geen gevaarlijke situaties op levert maar als hier ook nog eens verkeer in beide richtingen en zwaar verkeer van bijv. loonbedrijven bij gaat komen dan zou dit zorgwekkend zijn voor de verkeersveiligheid. Ook	Dit plan heeft tot consequentie dat de directe aansluitingen van de Buitendijksweg, Schansdijk, Reeveweg en de “Flevoweg richting het Lido” niet meer direct op de N307 aansluiten maar op een parallelweg. Hiermee wordt sluipverkeer voorkomen en kunnen de inwoners van het gebied op een veilige manier op de provinciale weg komen. Voor de verkeersveiligheid is er voor gekozen om de fietsers aan de zuidkant een eigen fietsvoorziening te geven en het doorgaande gemotoriseerde (landbouw)verkeer vanuit Kampen te faciliteren via de noordelijke parallelweg vanaf de van Doorneweg. Ter hoogte van de Reevediepdijk komt er een viaduct over de N307 als verbinding voor het landbouw- en verkeer vanuit de Buitendijksweg maar ook de toekomstige recreatievoorziening naar de Van Doorneweg in Kampen. Bewoners van de Buitendijksweg kunnen op meerdere manieren richting Kampen. Via het viaduct en de noordelijke parallelweg, via de Zwartedijk en dan de bestaande zuidelijke parallelweg onder de N50 door naar de VIAA school of via de Cellesbroeksweg. In eerste instantie kunnen bewoners in het buitengebied ook via de Slaper en het toekomstige gebied Reeve. Echter omdat er zorgen waren vanuit het gebied over het verkeer als gevolg van de toekomstige bewoners van Reeve is in het bestemmingsplan Reeve voorgesteld om het viaduct over het spoor voor auto’s af te sluiten. Landbouwverkeer, fietsers, wandelaars en hulpdiensten kunnen er wel door. Deze verkeersreguleringsvoorziening moet nog worden uitgewerkt. De gemeente Kampen is hierbij betrokken en bewaakt de samenhang. Het klopt dat dit voor bewoners die specifiek deze route via de Slaper hadden willen rijden extra reistijd inhoudt. Deze extra reistijd is afhankelijk van de gekozen alternatieve route en het tijdstip van de reis. Op basis van uw zienswijze, en die van anderen, is besloten tot handhaving van de éénrichtingsweg op de Buitendijksweg. De gemeente is voornemens om de afsluiting van de Buitendijksweg eerst te handhaven en tegelijkertijd te registreren wat de effecten zijn van de stroomweg op de parallelwegen, en met name de Buitendijksweg. Na afronding van de werkzaamheden aan de N307 en een gewenningsperiode betreffende de nieuwe verkeerssituatie zal medio 2024, in overleg met de omgeving, gekeken worden naar de	geen

		onze kinderen moeten dagelijks gebruik maken van deze weg. Wij hopen dat er bij de aansluiting op de Buitendijksweg meer rekening gehouden gaat worden met het voorgaande. Weliswaar wordt de aansluiting naar de Flevoweg er wel verkeersveiliger op maar voor de gehele Buitendijksweg geldt dat de toekomstige situatie een achteruitgang is waarbij veel onveilige situaties zullen ontstaan. Beter zou zijn om de parallelweg niet alleen bij de Buitendijksweg te laten ophouden maar door te trekken over de volle lengte Roggebot-N50 met een afslag naar de Buitendijksweg en de Zwartendijk. Dit zou een heleboel problemen kunnen oplossen. Daarnaast willen wij dat de Buitendijksweg eenrichtingsverkeer (zoals nu) en verkeersveilig blijft. Hierover zullen wij ook contact opnemen met de gemeente Kampen.	verkeerscirculatie in het gebied. Op basis daarvan wordt bekeken of gewijzigde maatregelen nodig zijn.	

13. Particuliere indiener te Kampen				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
13.1	BP Kampen -	U geeft aan dat van diverse opties de voor- en nadelen zijn benoemd en dat het huidig plan hier uit voort is gekomen. De voor- en nadelen heeft u kennelijk ook namens ons als bewoners van de Buitendijksweg ingevuld. Wij zijn hier niet in meegenomen, noch is ons gevraagd om informatie of bevindingen. Wij vragen ons af of er überhaupt wel is nagedacht over de gevolgen van dit plan voor de bewoners en bedrijven aan de Buitendijksweg.	In het ontwerp Plan in Hoofdlijnen N307 zijn de verschillende inrichtingsvarianten - met de voor- en nadelen daarvan - tegen elkaar afgewogen. Het ontwerp plan in Hoofdlijnen heeft van 15 oktober tot 26 november 2018 ter inzage gelegen en u heeft hiervan kennis kunnen nemen, ook tijdens een destijds georganiseerde informatieavond. Tijdens deze ter inzage periode konden zienswijzen ingediend worden. De ingediende zienswijzen zijn in de Reactienota beantwoord. Enkele zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het ontwerp. Dit is in het definitieve plan in februari 2019 vastgelegd. Het definitieve plan is vervolgens de basis geweest voor de verdere uitwerking welke in de nu ter inzage liggende besluiten is weergegeven en onderbouwd.	geen
13.2	BP Kampen -	Op de tekeningen is onduidelijk c.q. niet weergegeven hoe de aansluiting van de parallelweg is/wordt bij Kampen. Komt er ook een aansluiting vanaf de Zwartendijk naar de parallelweg en hoe gaat deze er uitzien?	De aansluiting van de Zwartendijk op de paralelweg blijft gelijk. Datgene wat niet aangepast wordt is niet meegenomen in de tekeningen.	geen

13.3	BP Kampen -	U geeft naar aanleiding van mijn gestelde vragen op de informatieavond aan dat het met deze plannen weer mogelijk is om de Buitendijksweg van twee kanten in te rijden. De huidige situatie dat alleen bestemmingsverkeer de Buitendijksweg vanaf de Flevoweg mag inrijden, komt met de door u geschetste situatie te vervallen. Dat is zeer opmerkelijk, gezien het feit dat de gemeente Kampen dit verkeersbesluit heeft genomen in samenspraak met en op verzoek van de bewoners van de Buitendijksweg. Deze maatregel was en is noodzakelijk vanwege de zeer gevaarlijke situatie door het sluipverkeer dat vanaf de Flevoweg van de Buitendijksweg gebruik maakt, o.a. omdat er geen doorstroming is op de N50. De doorstroming op de N50 blijft ook in uw plannen ongewijzigd en een probleem, dat wordt met de herinrichting van de N307 niet opgelost. Zodra het duidelijk is dat het verbodsbord bij de ingang van de Buitendijksweg is verdwenen, zal er opnieuw weer veel sluipverkeer gebruik maken van deze route.	In de directe omgeving van de Buitendijksweg worden de komende jaren 3 projecten gerealiseerd die allen invloed hebben op verkeersdoorstroming en bereikbaarheid. Als eerste zal de aansluiting van de Schansdijk op de Van Doorneweg worden gerealiseerd. Het project met de vernieuwing van de N307 Rogebot - Kampen sluit daarop aan. Daarmee ontstaat een paralelle verbinding van de Buitendijksweg op de Van Doorneweg. Ook de N50 zal tussen de afslag Kampen en Kampen-Zuid vernieuwd worden wat ook een positief effect heeft op de doorstroming op de N307. Hierdoor zal de noodzaak om een sluiproute te nemen via de Buitendijksweg afnemen. Te meer ook omdat de keuze voor deze sluiproute al in Flevoland gemaakt moet worden. Op basis van uw zienswijze, en die van anderen, is besloten tot handhaving van de éénrichtingsweg op de Buitendijksweg. De gemeente is voornemens om de afsluiting van de Buitendijksweg eerst te handhaven en tegelijkertijd te registreren wat de effecten zijn van de stroomweg op de parallelwegen, en met name de Buitendijksweg. Na afronding van de werkzaamheden aan de N307 en een gewenningsperiode betreffende de nieuwe verkeerssituatie zal medio 2024, in overleg met de omgeving, gekeken worden naar de verkeerscirculatie in het gebied. Op basis daarvan wordt bekeken of gewijzigde maatregelen nodig zijn.	geen

13.4	BP Kampen -	De komst van het nieuwe stadsdeel Reevedorp brengt ook extra verkeer in het gebied. Tijdens de informatieavond van de Gemeente Kampen over deze plannen is gezegd dat er aan de zuidkant van de Hanzespoorlijn een zgn. knip of sluis in de Slaper zal worden gelegd om autoverkeer voor de route Slaper-Cellesbroekweg-Buitendijksweg naar de N307 te voorkomen. Alleen landbouwverkeer zou deze sluis kunnen passeren. Dat tegengaan van sluipverkeer op de Slaper is mooi, maar het ontneemt ons ook de mogelijkheid het gebied (snel) te kunnen verlaten naar de N50/A28/A50, Zwolle, Station Kampen-Zuid, Albert Heijn en IJsselmuiden. In combinatie met de N307 zou dit betekenen dat wij, behalve via de complexe parallelwegen langs de N307, straks alleen nog het gebied richting Kampen en Zwolle via de Cellesbroekweg kunnen verlaten of ik zou terug moeten rijden naar de polder en daar met een omweg opnieuw kunnen aansluiten op de N50. Dit kost mij 20 minuten voordat ik op de N50 ben en in de huidige situatie ben ik in 20 minuten in Zwolle. Ik heb het nu over tijd en niet eens over de extra kilometers die gereden worden. De antwoorden tot nu toe gegeven zijn tegenstrijdig, wel een knip/geen knip. Voor deze vragen verwijst u apart naar de Gemeente Kampen omdat het een ander plan betreft. De stapeling van verkeerseffecten op de bewoners van de Buitendijksweg zijn enorm. Hierover moet vooraf nagedacht worden en met de bewoners worden gecommuniceerd.	Dit plan heeft tot consequentie dat de Buitendijksweg, Schansdijk, Reeveweg en de “Flevoweg richting het Lido” niet meer direct op de N307 aansluiten maar op een parallelweg. Hiermee wordt sluipverkeer voorkomen en kunnen de inwoners van het gebied op een veilige manier op de provinciale weg komen. Voor de verkeersveiligheid is er voor gekozen om de fietsers aan de zuidkant een eigen fietsvoorziening te geven en het doorgaande gemotoriseerde (landbouw)verkeer vanuit Kampen te faciliteren via de noordelijke parallelweg vanaf deVan Doorneweg. Ter hoogte van het Lido komt er een viaduct over de N307 als verbinding voor het landbouw- en verkeer vanuit de Buitendijksweg maar ook de toekomstige recreatievoorziening naar de Van Doorneweg in Kampen. Bewoners van de Buitendijksweg kunnen op meerdere manieren richting Kampen: via het viaduct en de noordelijke parallelweg, via de Zwartendijk en dan de bestaande zuidelijke parallelweg onder de N50 door naar de VIAA school of via de Cellesbroeksweg. Deze routes geven geen 20 minuten maar slechts 1 tot enkele minuten extra reistijd. In eerste instantie kunnen ze ook via de Slaper en het toekomstige gebied Reeve. Echter omdat er zorgen waren vanuit het gebied over het verkeer als gevolg van de toekomstige bewoners van Reeve is in het bestemmingsplan Reeve voorgesteld om het viaduct over het spoor voor auto’s af te sluiten. Landbouwverkeer, fietsers, wandelaars en hulpdiensten kunnen er wel door. Deze verkeersreguleringsvoorziening moet nog worden uitgewerkt. De gemeente Kampen is hierbij betrokken en bewaakt de samenhang.	geen

13.5	BP Kampen -	Volgens ons hadden deze plannen op een andere manier en veel beter door u gecommuniceerd moeten worden, zodat bewoners van het gebied en gebruikers van de Flevoweg kennis konden nemen van de plannen. Dat is nu niet het geval geweest. Er zijn geen advertenties in de kranten geplaatst of folders/brieven verspreid. Wij gaan er dan ook vanuit dat u de plannen opnieuw en breed kenbaar maakt, met een nieuwe termijn voor een in te dienen zienswijze.	Naast de wettelijk voorgeschreven kanalen, Staatscourant en huis- aan huisbladen- in de week van 13 april 2020 zowel in de weekbladen de Drontenaar en de Brug advertenties geplaatst, is informatie te vinden op de website van de provincies en www.ijsseldeltaprogramma.nl. Naast dat de stukken op de gemeentehuizen van Dronten en Kampen ter inzage hebben gelegen zijn zij ook gepubliceerd op de website www.ijsseldeltaprogramma.nl. Daarmee is ruim voldaan aan de geldende eisen. Daarnaast is de op 6 en 7 mei gehouden online informatiebijeenkomst laagdrempeliger, immers anoniem vanuit huis te volgen, dan de gebruikelijke informatiebijeenkomsten.	geen
13.6	BP Kampen -	Wij gaan ervan uit dat de verkeersmaatregelen zoals die nu zijn genomen voor de Buitendijksweg, ook in elk model worden gehandhaafd. Dat wil zeggen: verboden in te rijden vanaf de N307 (Flevoweg) met uitzondering van fietsers en bestemmingsverkeer. We willen er aan toevoegen dat het niet van toepassing is voor bestemmingsverkeer naar de Zwartendijk, zoals ook nu niet het geval is. Bestemmingsverkeer heeft alleen betrekking op de Buitendijksweg en het gedeelte Cellesbroekweg vanaf de Buitendijksweg tot de Slaper. En dat autoverkeer voor de route Slaper-Cellesbroekweg-Buitendijksweg naar de N307 te voorkomen is een mooi idee. Alleen landbouwverkeer zou deze sluis kunnen passeren met een toevoeging dat ook auto verkeer van de Buitendijksweg door deze sluis kan richting de N50.	Op basis van uw zienswijze, en die van anderen, is besloten tot handhaving van de éénrichtingsweg op de Buitendijksweg. De gemeente is voornemens om de afsluiting van de Buitendijksweg eerst te handhaven en tegelijkertijd te registreren wat de effecten zijn van de stroomweg op de parallelwegen, en met name de Buitendijksweg. Na afronding van de werkzaamheden aan de N307 en een gewenningsperiode betreffende de nieuwe verkeerssituatie zal medio 2024, in overleg met de omgeving, gekeken worden naar de verkeerscirculatie in het gebied. Op basis daarvan wordt bekeken of gewijzigde maatregelen nodig zijn. In eerste instantie kunnen bewoners van de Buitendijksweg ook via de Slaper en het toekomstige gebied Reeve richting de N50. Echter omdat er zorgen waren vanuit het gebied over het verkeer als gevolg van de toekomstige bewoners van Reeve is in het bestemmingsplan Reeve voorgesteld om het viaduct over het spoor voor auto’s af te sluiten. Landbouwverkeer, fietsers, wandelaars en hulpdiensten kunnen er wel door. Deze verkeersreguleringsvoorziening moet nog worden uitgewerkt. De gemeente Kampen is hierbij betrokken en bewaakt de samenhang.	geen

14e zienswijze				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
14		Ingetrokken	n.v.t.	geen

15. Hekkelman Advocaten namens particulier te Kampen				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
15.1	BP Kampen -	Geluid, algemeen De woningen van cliënt zijn in het verleden — destijds was sprake van één grote woning - ten onrechte niet op de geluidsaneringslijst 1986 van de provincie Overijssel geplaatst. Om deze reden zijn de woningen in het verleden ten onrechte niet in aanmerking gekomen voor enige geluidreducerende maatregel, ondanks dat destijds (ook al) sprake was van forse geluidbelasting. Met het ontwerpplan wordt de N307 vernieuwd c.q. gewijzigd, wederom zonder dat geluidreducerende maatregelen worden getroffen dan wel dat hier (deugdelijk) onderzoek naar wordt gedaan. Naar het oordeel van cliënt is het ontwerpplan dan ook onzorgvuldig voorbereid en in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Zolang er geen geluidreducerende maatregelen wordt getroffen ter plaatse van de woningen is aldaar geen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en kan het bestemmingsplan niet (rechtmatig) vastgesteld worden.	De geluidbelasting ten gevolge van de N307 op de woning aan de Flevoweg 75 was in 1986 geen aanleiding om deze op te nemen op de geluidsaneringslijst van de Provincie. Ter hoogte van Flevoweg 75 en 75A wordt als gevolg van de wijzigingen aan de N307 een geluidreducerende deklaag type A aangebracht. Dit is o.a. in de toelichting op het (ontwerp) bestemmingsplan N307 Roggebot in paragraaf 4.3. beschreven en in paragraaf 4.2 van het akoestisch onderzoek onderbouwd.	geen

15.2	BP Kampen -	Geluid - akoestisch onderzoek, rekenresultaten Aan het ontwerpbestemmingsplan is het rapport 'N307 Roggebot-Kampen. Akoestisch onderzoek', opgesteld door Royal HaskoningDHV, referentie: BG1316IBRP2001201723 van 17 januari 2020 ten grondslag gelegd (hierna: 'het Akoestisch onderzoek'). Op p. 14 van het Akoestisch onderzoek wordt aangegeven dat alle onderzochte wegvakken in de huidige situatie zouden bestaan uit dicht asfaltbeton. Cliënt merkt op dat dit onjuist is. Ter hoogte van de woningen aan de Flevoweg 75 en 75a ligt immers stilasfalt. Het Akoestisch onderzoek is daarom ten onrechte aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag gelegd.	Ter plaatse van Flevoweg 75 en 75 A is nu een deklaag type SMA 0/11 aangebracht. Deze deklaag heeft dezelfde akoestische eigenschappen als het dichtasfaltbeton waarvan in het akoestisch onderzoek d.d. 17 januari 2020 melding is gemaakt. De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek zijn dus correct. Het akoestisch onderzoek wordt voor de volledigheid op aangevuld voor wat betreft de aanwezige deklaag SMA0/11.	zie reactie
15.3	BP Kampen -	Geluid - akoestisch onderzoek, rekenpunten Uit het Akoestisch onderzoek blijkt niet (duidelijk) op welke (beoordelings)punten de geluidbelasting berekend is. Voor de woning aan de Flevoweg 75a blijkt uit de kaart op bijlage 3.2, kaart 2 van 2 bijvoorbeeld niet dat ook is gemeten op het gedeelte van de gevel waar zich de slaapkamers bevinden. Dit terwijl daar de meeste geluidsoverlast wordt ervaren. Voor de woning aan de Flevoweg 75 volgt uit de bijlage überhaupt geen rekenpunt. Naar het oordeel van cliënt moet inzichtelijk worden gemaakt op welke punten op de woningen is gerekend. Tevens moet deugdelijk worden gemotiveerd waarom gekozen is voor deze punten. Nu dit niet is gedaan, is het Akoestisch onderzoek (ook) op dit punt onzorgvuldig.	Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op berekeningen, niet op metingen, het gaat immers om een toekomstige situatie. Volgens de Basisadministratie Adressen en Gebouwen (BAG) van het Kadaster bevinden de adressen Flevoweg 75 en 75A zich in hetzelfde pand. Om die reden is er één representatief rekenpunt gekozen voor beide adressen op de buitenzijde van het hele pand. Voor de ligging van het rekenpunt is gekozen voor de plek op de gevel waar de geluidbelasting het hoogst is en dat is op de (zeshoekige) aanbouw. Dat is dus wel degelijk een representabel meetpunt, ook voor de geluidbelasing bij de slaapkamer. Voor de volledigheid en verificatie zijn ook rekenpunten geplaatst op voor- en zijgevels van het hoofdgebouw. In het akoestisch onderzoek zijn in bijlage 4.2 op pag. 27 zijn de rekenresultaten te vinden.	zie reactie

15.4	BP Kampen -	Geluid - akoestisch onderzoek, parallelbaan Het valt cliënt op dat uit het Akoestisch onderzoek niet volgt dat ter plaatse van de woningen van cliënt rekening is gehouden met de te realiseren parallelbaan. Deze parallelbaan wordt nog dichter bij de woningen gerealiseerd (dan in de huidige situatie al het geval is) waardoor de geluidsbelasting toeneemt. Daar komt bij dat deze parallelbaan gerealiseerd wordt ter ontsluiting van aanliggende percelen, het recreatiepark, evenementenhal en de havens. Bovendien gaat deze parallelbaan gebruikt worden door tractoren en andere zware machines. Dit alles heeft logischerwijs een fors hogere geluidsbelasting tot gevolg. Deze omstandigheden zijn ten onrechte niet in het Akoestisch onderzoek betrokken.	In het akoestisch onderzoek is wel degelijk rekening gehouden met de te realiseren parallelbaan. In bijlage 2.2. van het akoestisch onderzoek komt dit nadrukkelijk terug. Wegvak 24 betreft de parallelbaan ter hoogte van Flevoweg 75/75A. Volgens het verkeersprognosemodel is de verkeersintensiteit op deze parallelbaan laag (95 motorvoertuigen per etmaal), waardoor de hoofdrijbaan van de N307 (circa 23.000 motorvoertuigen per etmaal) de bepalende geluidbelasting veroorzaakt. De hoofdrijbanen van de N307 zijn daarmee doorslaggevend voor de geluidbelasting bij de Flevoweg 75/75A.	geen
15.5	BP Kampen -	Geluid - akoestisch onderzoek, verkeersintensiteiten Op p. 44 van de plantoelichting is aangegeven dat het verbeteren van de doorstroming leidt tot een afname van verkeer op alternatieve routes en tot een toename van verkeer op de N307. In het Akoestisch onderzoek is op p. 14 aangegeven dat de verkeergegevens zijn ontleend aan het verkeersmodel Kampen (2018). Volgens het Akoestisch onderzoek is met dit verkeersmodel de verkeersintensiteit voor de jaren 2016 en 2030 berekend. Voor de onderzoeksjaren 2019 en 2032 zijn deze verkeersintensiteiten verhoogd met 1,5% groei per jaar. Naar het oordeel van cliënt ontbreekt een motivering waarom slechts de verkeersintensiteit voor de jaren 2016 en 2030 zijn berekend met het verkeersmodel Kampen (2018). Tevens ontbreekt een deugdelijke motivering waar de groei van 1,5% vandaan komt.	Het geluidonderzoek is gebaseerd op het verkeersmodel Kampen (2018). Met dit verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten voor de jaren 2016 en 2030 berekend, waarbij voor het jaar 2030 rekening is gehouden met het verkeersaantrekkend effect van het project. De verkeersintensiteiten zijn het gevolg van het model. Voor de onderzoeksjaren 2019 en 2032 zijn de voor 2016 en 2030 berekende verkeersintensiteiten vervolgens verhoogd met 1,5% groei per jaar, wat een hoger percentage is dan het groeipercentage dat in het model volgt (ca. 1,1%)	geen

15.6	BP Kampen -	In de tweede plaats volgt uit het Akoestisch onderzoek niet dat tevens de toenemende verkeersintensiteit op de parallelbaan is betrokken bij de berekeningen. Zo is de parallelbaan bijvoorbeeld niet opgenomen in bijlage 2.2b 'Weekdag jaargemiddelde verkeersintensiteit toekomstige situatie 2032'.	De noordelijke parallelbaan is in bijlage 2.2 opgenomen met nummer 24. De toenemende verkeersintensiteit op de parallelbaan is dus wel degelijk betrokken.	geen
15.7	BP Kampen -	In de derde plaats is het verkeersmodel Kampen (2018) niet als bijlage aan het ontwerpbestemmingsplan dan wel aan het Akoestisch onderzoek gehecht. Hierdoor is het onmogelijk te controleren of de juiste gegevens zijn ingevoerd en of het verkeersmodel de juiste waarden heeft berekend. Cliënt is van oordeel dat het Akoestisch onderzoek (ook) op dit punt onzorgvuldig is.	Het hele verkeersmodel kan niet als bijlage worden toegevoegd en dat hoeft ook niet. De resultaten van het de verkeersberekeningen zitten wel bij het akoestisch onderzoek. In bijlage 2 van het akoestisch onderzoek is per (genummerd) wegdeel opgenomen met welke modelmatige verkeersaantallen is gerekend. Het akoestisch onderzoek is als bijlage IX onderdeel van het bestemmingsplan.	geen
15.8	BP Kampen -	Geluid - akoestisch onderzoek, maximale snelheid Uit het ontwerpbestemmingsplan volgt dat de maximale snelheid op de N307, ter hoogte van de woningen van cliënt, wordt verhoogd van 80 km/uur naar 100 km/uur. Op de nieuw te realiseren parallelbanen wordt de maximumsnelheid 60 km/uur. Uit de plantoelichting blijkt niet waarom de verhoging van 80 km/uur naar 100 km/uur noodzakelijk is. In het akoestisch onderzoek lijkt niet uitgegaan te zijn van een maximale snelheid van 100 km/uur. Dit terwijl een snelheid van 100 km/uur een significant hogere geluidbelasting tot gevolg heeft. Ditzelfde geldt voor de maximale snelheid van 60 km/uur op de parallelbaan die pal voor de woningen van cliënt komt te liggen.	De wijziging van 80 km/u naar 100 km/u volgt uit de opwaardering van een gebiedsontsluitingsweg naar stroomweg. De stroomweg loopt van Alkmaar naar Zwolle, de N307 is daar onderdeel van. Op de parallelweg wordt de snelheid teruggebracht naar 60km/uur. In tabel 3-1 op p. 12 van het akoestisch onderzoek staan de uitgangspunten betreffende rijsnelheden benoemd. Op het deel van de N307 tussen de N50 en de Roggebotbrug is uitgegaan van 100 km/uur. Dit betekent dat er dus wel degelijk is gerekend met 100km/uur.	geen

15.9	BP Kampen -	Geluid - akoestisch onderzoek, binnenwaarde woningen Uit het Akoestisch onderzoek blijkt dat alleen onderzoek is gedaan naar de geluidbelasting op de gevel van de woningen. Niet is onderzocht wat de binnenwaarde in de woningen van cliënt is. Cliënt verwijst hiervoor naar onderstaande passage uit het Akoestisch onderzoek: "Binnenwaarde Wanneer een hogere waarde wordt vastgesteld dient krachtens art. 112 Wgh en art. 3.10 Bg het College van Burgemeester en Wethouders erop toe te zien dat de geluidbelasting in de geluidgevoelige ruimten van de geluidgevoelige objecten de in de wet gestelde waarden niet overschrijdt. Voor woningen waarvoor nog niet eerder een hogere waarde is vastgesteld, bedraagt deze waarde 33 dB (art. 112a Wgh). Andere geluidgevoelige gebouwen Afhankelijk van de verblijfsruimte van het gebouw geldt: - 28 dB voor verblijfsruimte, genoemd in art. 1.1,1d onder 10 t/m 30 Bg (art. 3.10,1a Bg); - 33 dB voor verblijfsruimte, genoemd in art. 1.1,1d onder 40 t/m 5° Bg (art. 3.10,1b Bg). Het onderzoek naar de binnenwaarde maakt geen deel uit van dit akoestisch onderzoek." (onderstreping mijnerzijds, TL). Het onderzoek naar de binnenwaarde maakt dus geen deel uit van het Akoestisch onderzoek dat ten grondslag is gelegd aan het ontwerpbestemmingsplan. Cliënt is daarom van oordeel dat het ontwerpplan (ook) op dit punt onzorgvuldig is voorbereid. Gelet op de constructie van de woningen, is de verwachting gerechtvaardigd dat de geluidsisolatie aanzienlijk minder is dan die van een moderne woning.	Voor deze woning geen onderzoek uitgevoerd naar de binnenwaarde, omdat er voor deze woning geen hogere waarde wordt vastgesteld. Dit staat ook letterlijk in het aangehaalde citaat: “Wanneer een hogere waarde wordt vastgesteld dient krachtens art. 112 Wgh en art. 3.10 Bg het College van Burgemeester en Wethouders erop toe te zien dat de geluidbelasting in de geluidgevoelige ruimten van de geluidgevoelige objecten de in de wet gestelde waarden niet overschrijdt”. Het ziet dus alleen op die gevallen waar een hogere waarde is vastgesteld.	geen

15.10	BP Kampen -	Geluid - akoestisch onderzoek, cumulatie Cliënt merkt op dat in het Akoestisch onderzoek alleen onderzoek is gedaan naar de cumulatie van het geluid met de nabijgelegen N50 op de woningen aan de Buitendijksweg 2 en 4 en de woning aan de Flevoweg 72. Ten onrechte is dit onderzoek niet gedaan voor de woningen van cliënt, terwijl ook op deze woningen deze gecumuleerde geluidbelasting moet worden meegenomen. Bovendien ontbreekt een afweging over de toelaatbaarheid van de gecumuleerde geluidsbelasting.	Cumulatief geluid hoeft alleen te worden beoordeeld indien voor een woning een hogere waarde wordt vastgesteld. Dat is voor de Flevoweg 75/75A niet aan de orde. Voor Flevoweg 75/75A is geen sprake van een onaanvaardbaar woon- leefklimaat als gevolg van de gecumuleerde geluidsbelasting. Voor de toelaatbaarheid van cumulatieve geluidbelastingen bestaat geen wetgeving. Het bevoegd gezag kan naar aanleiding van de resultaten van het akoestisch onderzoek besluiten om aanvullende geluidbeperkende maatregelen te treffen i.v.m. de cumulatieve geluidbelastingen.	geen

15.11	BP Kampen -	Geluid - akoestisch onderzoek, geluidswerende maatregelen Verder volgt uit het Akoestisch onderzoek dat de geluidsbelasting bij de woningen aan de Flevoweg 75 en 75a boven de door de provincie Overijssel gehanteerde plandrempel van 63 dB ligt. Cliënt verwijst hiervoor naar onderstaande passage: "Geluidbeleid van de provincie Overijssel De geluidbelasting bij de woningen aan de Flevoweg 72, 75 en 75A ligt zonder geluidreducerend wegdek boven de plandrempel van 63 dB. Op basis van het Actieplan geluid van de Provincie Overijssel wordt de 'milieugezondheidskwaliteit' hiermee beoordeeld als ruim onvoldoende en moet de aanleg van de dunne deklaag type A in overweging worden genomen. Ten behoeve van deze overweging is de akoestisch financiële doelmatigheid van deze maatregel onderzocht Zoals volgt uit bovenstaande passage is in het Akoestisch onderzoek alleen onderzoek gedaan naar geluidreducerend asfalt als geluidwerende maatregel. Cliënt merkt op dat in het 'Actieplan Geluid (PS/2013/899)', van de provincie Overijssel opgesteld door Royal HaskoningDHV, d.d. 3 oktober 2013 (hierna: 'het Actieplan Geluid') het aanbrengen van geluidreducerend asfalt als voorbeeld is uitgewerkt. Ondanks de uitwerking van dit voorbeeld moeten ook andere mogelijke maatregelen worden onderzocht om een goede afweging te maken tussen de maatregelen en een zo hoog mogelijke reductie van het aantal geluidgehinderden te bewerkstellingen, aldus het Actieplan Geluid. Er is geen onderzoek gedaan naar geluidbeperkende maatregelen in de overdrachtsweg, zoals het oprichten van geluidsschermen of wallen. Tevens is geen onderzoek gedaan naar geluidbeperkende maatregelen bij de ontvanger, zoals het aanbrengen van gevelisolatie. Het is hierdoor onmogelijk dat een goede afweging is gemaakt. Daar komt bij dat niet gemotiveerd is waarom deze maatregelen niet zijn	In de huidige situatie zijn de geluidbelastingen bij de Flevoweg 75/75A inderdaad hoger dan de plandrempel van 63 dB uit het Actieplan Geluid van de provincie Overijssel. Dat is ook de reden dat er actie wordt ondernomen en dat er maatregelen worden getroffen. In het Actieplan Geluid is bepaald dat er een voorkeur bestaat voor wat betreft te nemen maatregelen. Als eerste moet onderzocht worden of maatregelen aan de bron toereikend zijn (zoals geluidreducerende deklagen); dat is stap 1. Is dat niet het geval dan komen maatregelen in de overdracht aan de orde (wallen en schermen); stap 2. En tenslotte maatregelen aan de gevel; stap 3. Er zit logischerwijs een hiërarchie in deze maatregelen/stappen. Het effect van de geluidreducerende deklaag is in het akoestisch onderzoek onderzocht en besloten is om deze deklaag ook aan te leggen op het deel van de N307 in Overijssel. Daarmee neemt de geluidbelasting af van (maximaal) 64.03 dB tot ten hoogste 60 dB, waarmee deze zich onder de door de provincie Overijssel vastgestelde plandrempel van 63dB bevindt. Omdat binnen dit project door middel van geluidreducerende deklaag aan wet- en regelgeving kan worden voldaan, is het effect van overdrachtsmaatregelen (schermen en wallen) niet onderzocht. Het kan namelijk met minder, de geluidreducerende deklaag, worden bereikt, deze manier is het meest doelmatig. Daarnaast zijn geluidschermen landschappelijk niet wenselijk. Voor woningen waarvoor geen hogere waarde wordt vastgesteld bestaat geen wettelijke grondslag om onderzoek te doen naar geluidbeperkende maatregelen aan de gevel.	geen

		onderzocht. Dit terwijl de geluidbelasting met het geluidreducerend asfalt nog steeds (te) fors is. Aanvullend onderzoek naar andere geluidswerende maatregelen is dan ook vereist.		

15.12	BP Kampen -	Geluid - aanvaardbaar woon- en leefklimaat In de plantoelichting is aangegeven dat door toepassing een dunne deklaag type A de overschrijdingen van de geluidbelasting op de woningen worden weggenomen. Aangezien de Wgh geen aanvullende eisen stelt aan de wijziging van de N307 wordt geconcludeerd dat daarom sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Naar het oordeel van cliënt is deze redenering te kort door de bocht. Niet is onderzocht of ter plaatse van de woningen van cliënt sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het enkele feit dat aan de normen van de Wgh wordt voldaan, rechtvaardigt dus niet de conclusie dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dit kader verwijst cliënt naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: 'de Afdeling') van 27 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2137. De Afdeling oordeelde dat de gemeenteraad, in het kader van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, niet kon volstaan met de vaststelling dat de geluidsituatie niet verslechterd ten opzichte van de bestaande situatie. In deze zaak was in de bestaande situatie al sprake van een zeer hoge geluidsbelasting op de woning. Daar kwam bij dat in het voorheen geldende bestemmingsplan, waarin ook een woonbestemming aan het perceel is toegekend, geen akoestisch onderzoek ten grondslag is gelegd waarin de geluidssituatie voor het betreffende perceel specifiek is onderzocht. De gemeenteraad had volgens de Afdeling bij de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat bij de woning niet alle relevante factoren betrokken. De Afdeling oordeelde als volgt: "Zoals onder 9.3 is overwogen, is het feit dat wordt voldaan aan de in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer gestelde eisen voor de aspecten waarop die wetten betrekking hebben, weliswaar een indicatie dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, maar staat daarmee niet zonder meer vast dat er een aanvaardbaar woon- en	In paragraaf 4.3. van de Toelichting is opgenomen dat de toetsing van omgevingsaspecten heeft plaatsgevonden aan de hand van bestaande vigerende beleid, bestaande wet - en regelgeving en een goede ruimtelijke ordening. In de toekomstige situatie gaat reclamant er qua geluidsbelasting op vooruit. Van een zeer forse geluidsbelasting in de huidige situatie is geen sprake, in de uitspraken waar reclamant naar verwijst gaat het om geluidsniveaus van circa 73 dB. De geluidsbelasting van de woning van reclamant ligt in de huidige situatie op maximaal 64.03 dB, in de nieuwe situatie met maatregelen wordt dat 60 dB. Dit ligt onder de plandrempel van 63 dB zoals vastgesteld door de provincie Overijssel. Deze drempel staat voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat in dit geval geen sprake is van een aanvaardbaarder akoestisch klimaat. De situatie ter plaatste is wel degelijk afgewogen (zie paragraaf 4.2 van het akoestisch onderzoek).	geen

		leefklimaat is. In dit geval is in de bestaande situatie al sprake van een zeer hoge geluidbelasting op de woning. De geluidbelasting vanwege de A16 is daarbij maatgevend. Deze geluidbelasting bedraagt na wijziging van het geluidproductieplafond 71 dB op de oostelijke gevel; voorheen was dit ruim 72 dB. Op de westelijke gevel wordt de woning belast door het geluid van het verkeer op de Rijksstraatweg, maar is er volgens de plantoelichting ook een geluidbelasting van 55 a 56 dB vanwege het verkeer op de A16. Uit de onderzoeken komt naar voren dat de toename van het verkeer voornamelijk aan de autonome groei is toe te rekenen. De ontwikkelingen die de bestemmingsplannen mogelijk maken, veroorzaken zelf slechts een beperkte verkeerstoename. De raad is er op grond van de akoestische onderzoeken van uitgegaan dat de gecumuleerde geluidbelasting op de woning ondanks de autonome groei van het verkeer niet zal toenemen, mede als gevolg van maatregelen zoals de toepassing van geluidreducerend asfalt op de A16. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 1] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat deze conclusie onjuist is. Dat betekent echter niet zonder meer dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de woning van [appellant sub 11. Ook de genoemde uitspraak van heden, ECLI:NL:RVS:2018:2078, leidt niet tot die conclusie. In de bestaande situatie is de cieluidbelasting op de woning al zeer hoog. Ter zittinq is qebleken dat aan het voorheen geldende bestemmingsplan uit 2013, waarin ook een woonbestemming aan het perceel [locatie 11 was toegekend, geen akoestisch onderzoek ten grondslag is gelegd waarin de geluidssituatie voor dit perceel specifiek is onderzocht. De Afdeling gaat er daarom van uit dat de raad de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat bij deze woning destijds niet volledig heeft afgewogen en beoordeeld, zodat dat in het kader van het thans voorliqgende bestemmingsplan alsnog had moeten		

		gebeuren. De raad kon daarom bij de vaststelling van het plan niet volstaan met de vaststelling dat de geluidsitua tie niet verslechtert ten opzichte van de bestaande situatie. Verder blijkt uit de stukken en het verhandelde ter zitting dat gevelisolatiemaatregelen nodig zijn om een aanvaardbare binnenwaarde in de woning te garanderen. Die maatregelen hebben echter geen invloed op de hoge geluidbelasting op de tuin, die volgens [appellant sub 11 ook onaanvaardbaar hoog is. Uit de stukken blijkt niet dat de raad dit aspect in zijn belangenafweging heeft betrokken. Ten slotte is bij de te verrichten afweging van belanq dat [appellant sub 1] het handhaven van de woonbestemming zelf niet meer wenselijk acht. Hij heeft dit in zijn zienswijze over het ontwerpplan naar voren gebracht. Nu de raad bij zijn belangenafweging voorbij is qegaan aan de al bestaande zeer hoqe geluidbelastinq op de woning, de hoge geluidbelasting op de tuin en de in de zienswijze naar voren gebrachte wens van [appellant sub 1] om geen woonbestemming meer toe te kennen aan het perceel, heeft de raad bij de beoordelinq van de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat bij de woning niet alle relevante factoren betrokken. De raad heeft derhalve niet de conclusie mogen trekken dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het bestreden besluit in zoverre in strijd met artikel 3:2 van de Awb." (Onderstreping mijnerzijds, TL). Verwijzing naar: AbRS 27 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2137. Cliënt merkt op dat in het voorliggende geval ook voorbij wordt gegaan aan de al bestaande zeer hoge geluidbelasting op de woningen. Daar komt bij dat ook in het voorliggende geval in het bestemmingsplan 'Buitengebied 2014', waarin ook een woonbestemming aan het perceel is toegekend, geen akoestisch onderzoek ten grondslag is gelegd waarin de geluidsituatie voor het perceel van cliënt specifiek is onderzocht. Verwijzend naar de bovenstaande uitspraak van de Afdeling heeft de raad de aanvaardbaarheid van het woon- en leekklimaat op de woningen van cliënt destijds niet		

		volledig afgewogen en beoordeeld, zodat dat in het kader van het voorliggende bestemmingsplan als nog moet gebeuren.		

15.13	BP Kampen -	Natura 2000-gebieden - effecten op Natura 2000-gebieden Zoals is vermeld, is op p. 44 van de plantoelichting aangegeven dat het verbeteren van de doorstroming leidt tot een afname van verkeer op alternatieve routes en tot een toename van verkeer op de N307. Naar het oordeel van cliënt neemt hierdoor de stikstofdepositie op diverse habitattypen toe. Desondanks is de toename van het aantal verkeersbewegingen niet aangemerkt als een effect op deze habitattypen. Ditzelfde geldt voor de verhoging van de maximale snelheid van 80 km/uur naar 100 km/uur. In de Passende Beoordeling is ten onrechte geen onderzoek gedaan of de verkeerstoename leidt tot aantasting van de natuurwaarden in het gebied.	In de Passende beoordeling is gebruik gemaakt van de berekende verkeersintensiteiten en de snelheid in de huidige en in de nieuwe situatie. Er is dus wel degelijk rekening gehouden met de toename van de verkeersbewegingen en de verhoogde maximum snelheid.	geen
15.14	BP Kampen -	Natura 2000-gebieden, Berekende stikstofeffecten Tevens merkt cliënt op dat in paragraaf 4.7.2 van de Passende Beoordeling ervan wordt uitgegaan dat de stikstofdepositie toenames als gevolg van de aanleg- en gebruiksfase zonder uitzondering "zeer klein' zijn. Uit de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 inzake het PAS (ECLI:NL:RVS:2019:1603 en ECLI:NL:RVS:2019:1604) volgt dat er geen drempelwaarden meer gelden en dat thans iedere toename boven de 0,00 mol/ha/jaar een significant nadelig effect met zich mee zou kunnen brengen op de Natura 2000-gebieden. Gelet hierop is naar het oordeel van cliënt niet duidelijk waar het oordeel dat sprake zou zijn van een "zeer kleine" stikstofdepositietoename op is gebaseerd. Daarnaast: het enkele gegeven dat de toename van de stikstofdepositie klein zou zijn — wat van de juistheid daarvan ook zij — neemt niet weg dat er een gedegen ecologische onderbouwing verricht moet worden. Daar is niet aan voldaan.	Aangezien de depositie in de aanleg-en gebruiksfasen meer is dan 0,00 mol/h/jr, is geconcludeerd dat niet uitgesloten is dat significante effecten kunnen optreden. Hierdoor is op grond op grond van artikel 2.8 een passende beoordeling en op grond van de Wnb artikel 2.7 een vergunning noodzakelijk. In de passende beoordeling is in hoofdstuk 4.7.2 ecologische analyse gegeven. De ecologische analyse is niet slechts gebaseerd op het enkele gegeven dat de deposities 'zeer klein' zijn, maar de effecten van stikstof en andere factoren op de betreffende habitattypen en leefgebieden zijn hierin in onderlinge samenhang beschreven en beoordeeld. Hierin is geconcludeerd dat door de toename geen significante verslechtering van habitats en leefgebieden optreedt. Er is absoluut niet gewerkt met een drempelwaarde. Er ligt een gedegen ecologische onderbouwing ten grondslag aan de conclusies.	geen

15.15	BP Kampen -	Luchtkwaliteit Op p. 49 van de plantoelichting is aangegeven dat beoordeeld moet worden of wordt voldaan aan de eisen met betrekking tot luchtkwaliteit en of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de plantoelichting wordt hieromtrent de volgende conclusie getrokken: "4.4.4 Conclusie Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in het gebied rond vernieuwing van de N307 tussen de aansluiting op de N306 (Roggebot) en de N50 ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen. Daarnaast blijkt dat de concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren (door een schoner milieu en schonere auto's), in de toekomst verder zullen dalen. De vernieuwing van de weginfrastructuur aanpassing heeft, in combinatie met de wijziging van de maximumsnelheid op het Overijsselse deel van de N307, ten opzichte van de bestaande situatie, een positief effect op de verkeersafwikkeling en een verkeersaan trekkende werking. Gezien dit (worst-case bepaalde) effect en de grote ruimte tussen de heersende concentraties en de grenswaarden uit de Wm, zal de vernieuwing niet leiden tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wm (art 5.16, lid 1 sub a de luchtkwaliteitseisen). Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van voorliggende bestemmingsplannen en voldoet aan de eisen die zijn gesteld in artikel 5.16 lid 1a Wet milieubeheer. "(Onderstreping mijnerzijds, TL). Cliënt merkt op dat in de plantoelichting niet beoordeeld is of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Zoals blijkt uit de reeds aangehaalde uitspraak van de Afdeling rechtvaardigt het enkele feit dat aan de normen van de Wmb wordt voldaan niet de conclusie dat sprake is van	Er is geen enkele reden/aanleiding te stellen dat de luchtkwaliteit ter plaatse in strijd is met een goed woon- en leefklimaat mede ook omdat deze - zoals aangehaald - ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer liggen.	geen

		een goede ruimtelijke ordening (AbRS 27 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2137, r.o. 9.3.). Aanvullend onderzoek is dan ook noodzakelijk.		

15.16	BP Kampen -	Schadevergoeding Tot slot lijdt cliënt schade als gevolg van de vernieuwing van de N307. Door de toename van de geluidbelasting en het realiseren van een parallelbaan dichterbij de woningen van cliënt daalt de waarden van de woningen. Thans is de woning aan de Flevoweg 75 onverkoopbaar en de woning aan de Flevoweg 75A onverhuurbaar als gevolg van de ondragelijke geluidsbelasting, laat staan na de vernieuwing van de N307. Nu dat niet vooraf voorzien is een schadevergoedingsregeling, is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Van een significantie waardedaling als gevolg van de vernieuwing van de N307 is naar alle waarschijnlijkheid geen sprake, althans niet op voorhand. Immers, de geluidsbelasting daalt en de ruimtelijke impact is marginaal. Mocht onverhoopt toch sprake zijn van waarde- en/of omzetdeling dan kan een planschadeverzoek worden ingediend. Deze regeling is opgenomen, en mogelijke tegemoetkoming in schade is geregeld in art. 6.1 Wro e.v. Een verzoek daartoe moet worden ingediend na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan en staat dus niet in de weg aan het vaststellen van het bestemmingsplan.	geen
15.17	Wnb LNV -	Berekende stikstofeffecten Cliënt merkt op dat in paragraaf 4.7.2 van de Passende Beoordeling ervan wordt uitgegaan dat de stikstofdepositie toenames als gevolg van de aanleg- en gebruiksfase zonder uitzondering "zeer klein" zijn. Uit de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 inzake het PAS (ECLI:NL:RVS:2019:1603 en ECLI:NL:RVS:2019:1604) volgt dat er geen drempelwaarden meer gelden en dat thans iedere toename boven de 0,00 mol/ha/jaar een significant nadelig effect met zich mee zou kunnen brengen op de Natura 2000-gebieden. Gelet hierop is naar het oordeel van cliënt niet duidelijk waar het oordeel dat sprake zou zijn van een "zeer kleine" stikstofdepositietoenanne op is gebaseerd. Daarnaast: het enkele gegeven dat de toename van de stikstofdepositie klein zou zijn - wat van de juistheid daarvan ook zij - neemt niet weg dat er een gedegen ecologische onderbouwing verricht moet worden. Daar is niet aan voldaan.	zie onze reactie op 15.14. Daarnaast is in paragraaf 2.3, pagina's 6, 7, 8 en 9 van het besluit Vergunning op grond van de Wet natuurbescherming gemotiveerd waarom deze conclusies onderschrijven worden.	geen

15.18	Wnb Prov	Algemeen Om te beginnen merkt cliënt op dat het ontwerpbesluit een nadere motivering ontbeert waarom de vergunning voor onbepaalde tijd wordt verleend. Cliënt betwijfelt of deze vergunning voor onbepaalde tijd kan worden verleend nu de berekeningen slechts tot en met 2030 zijn uitgevoerd.	Op grond van de Wnb (artikel 5.3, derde lid) kunnen Gedeputeerde Staten van Provincie Overijssel (GS) aan een vergunning een geldigheidsduur verbinden. Indien GS dit doen, dat is dus een bevoegdheid en geen verplichting. Een vergunning voor onbepaalde tijd is overeenkomstig de aanvraag en sluit aan bij de blijvende functie die de N307 en brug zullen hebben, GS hoeven dit niet nader te motiveren. Het gebruikte jaar 2030 als zichtjaar voor de berekeningen is representatief, en ook representabel voor de jaren die daarop volgen, aangezien dan alle werkzaamheden vanuit Roggebot/N307 zullen zijn afgerond en de weg volledig in gebruik zal zijn genomen.	geen
15.19	Wnb Prov	Berekende stikstofeffecten Tevens merkt cliënt op dat in paragraaf 4.7.2 van de Passende Beoordeling ervan wordt uitgegaan dat de stikstofdepositie toenames als gevolg van de aanleg- en gebruiksfase zonder uitzondering "zeer klein" zijn. Uit de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 inzake het PAS (ECLI:NL:RVS:2019:1603 en ECLI:NL:RVS:2019:1604) volgt dat er geen drempelwaarden meer gelden en dat thans iedere toename boven de 0,00 mol/ha/jaar een significant nadelig effect met zich mee zou kunnen brengen op de Natura 2000-gebieden. Gelet hierop is naar het oordeel van cliënt niet duidelijk waar het oordeel dat sprake zou zijn van een "zeer kleine"stikstofdepositietoename op is gebaseerd. Daarnaast: het enkele gegeven dat de toename van de stikstofdepositie klein zou zijn - wat van de juistheid daarvan ook zij - neemt niet weg dat er een gedegen ecologische onderbouwing verricht moet worden. Daar is niet aan voldaan.	zie onze reactie op 15.14	geen

15.20	BP Kampen - Wnb LNV - Wnb Prov	Conclusie Gegeven de hierboven geconstateerde gebreken, verzoekt cliënt de gemeenteraad van de gemeente Kampen het ontwerpbestemnningsplan N307-Kampen niet vast te stellen. Zolang er namelijk geen extra geluidreducerende maatregelen wordt getroffen ter plaatse van de woningen is aldaar geen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en kan het bestemmingsplan niet (rechtmatig) vastgesteld worden. Tevens verzoekt cliënt de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit de gevraagde Wnb-vergunning niet te verlenen en mitsdien afwijzend te beslissen op de aanvraag. Tot slot verzoekt cliënt het college van gedeputeerde staten van de provincie Overijssel om de gevraagde Wnb-vergunning niet te verlenen en mitsdien afwijzend te beslissen op de aanvraag.	Er worden wel degelijk geluidreducerende maatregelen getroffen. Ter plaatste van de woning van reclamant is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	geen

16. Particuliere indiener te Kampen				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten

16.1	BP Kampen -	Voor de nieuwe infrastructuur is rekening gehouden met gescheiden oplossingen voor het langzaam en snelverkeer. Ook fietsers kunnen gebruik maken van speciaal daarvoor ontworpen fietspaden. Op een aantal punten gaat de scheiding echter niet goed. De Buitendijksweg is op dit moment een eenrichtingsweg. Alleen bestemmingsverkeer, landbouwverkeer en brommers/fietsers mogen vanaf de Flevoweg de Buitendijksweg inrijden. Sluipverkeer wordt op deze manier geweerd. Op dit moment wordt er veelvuldig gebruik gemaakt van de Buitendijksweg door recreanten zoals fietsers, hardlopers en wandelaars. In het huidige ontwerp wordt het weer mogelijk om de Buitendijksweg van twee kanten in te rijden en ontstaan hiermee gevaarlijke situaties. Groot landbouwverkeer en auto's van beide kanten brengen de bovengenoemde recreanten en kinderen van de aanwonende gezinnen in gevaar. Het landbouwverkeer vanaf de Zwartendijk zal, ook om aan de overkant van de Flevoweg te kunnen komen, allemaal via de Buitendijksweg en de Cellesbroeksweg gaan rijden in het huidige ontwerp. Dit vanwege het vervallen van een oversteek nabij de N50. De Buitendijksweg en ook de Cellesbroeksweg zijn niet breed genoeg en geschikt voor deze toename van zowel auto- als landbouwverkeer. Ook het huidige landelijke karakter van de Buitendijksweg moet ons inziens worden bewaard. Wij gaan ervanuit dat u de plannen herziet en oplossingen vindt waarbij het huidige eenrichtingsverkeer kan worden gehandhaafd, sluipverkeer wordt geweerd en gevaarlijke situaties voor recreanten en bewoners op de Buitendijksweg en Cellesbroeksweg worden voorkomen.	Dit plan heeft tot consequentie dat de Buitendijksweg, Schansdijk, Reeveweg en de "Flevoweg richting het Lido" niet meer direct op de N307 aansluiten maar op een parallelweg. Hiermee wordt sluipverkeer voorkomen en kunnen de inwoners van het gebied op een veilige manier op de provinciale weg komen. Voor de verkeersveiligheid is er voor gekozen om de fietsers aan de zuidkant een eigen fietsvoorziening te geven en het doorgaande gemotoriseerde (landbouw)verkeer vanuit Kampen te faciliteren via de noordelijke parallelweg vanaf de Van Doorneweg. Ter hoogte van het Lido komt er een viaduct over de N307 als verbinding voor het landbouw- en verkeer vanuit de Buitendijksweg maar ook de toekomstige recreatievoorziening naar de Van Doorneweg in Kampen. Bewoners van de Buitendijksweg kunnen op meerdere manieren richting Kampen; via het viaduct en de noordelijke parallelweg, via de Zwartedijk en dan de bestaande zuidelijke parallelweg onder de N50 door naar de VIAA school of via de Cellesbroeksweg. In eerste instantie kunnen ze ook via de Slaper en het toekomstige gebied Reeve. Echter omdat er zorgen waren vanuit het gebied over het verkeer als gevolg van de toekomstige bewoners van Reeve is in het bestemmingsplan Reeve voorgesteld om het viaduct over het spoor voor auto's af te sluiten. Landbouwverkeer, fietsers, wandelaars en hulpdiensten kunnen er wel door. Deze verkeersreguleringsvoorziening moet nog worden uitgewerkt. De gemeente Kampen is hierbij betrokken en bewaakt de samenhang. Uw stelling dat het verkeer van de Zwartendijk via de Buitendijksweg moet is dus niet correct. De huidige parallelweg vanaf de Zwartendijk (Gemaal) naar de verkeerslichten bij de school blijft bestaan en is juist geschikt en toegankelijk voor de mensen en bedrijven van de Zwartendijk. Op basis van uw zienswijze, en die van anderen, is besloten tot handhaving van de éénrichtingsweg op de Buitendijksweg. De gemeente is voornemens om de afsluiting van de Buitendijksweg eerst te handhaven en tegelijkertijd te registreren wat de effecten zijn van de stroomweg op de parallelwegen, en met name de Buitendijksweg. Na afronding van de werkzaamheden aan de N307 en een gewenningsperiode betreffende de nieuwe verkeerssituatie zal medio 2024, in overleg met de omgeving, gekeken worden naar	geen

			de verkeerscirculatie in het gebied. Op basis daarvan wordt bekeken of gewijzigde maatregelen nodig zijn. Ten aanzien van het recreatieve verkeer gaat de gemeente op de dijk van het Reevediep een nieuw fietspad maken, zoals in de lange termijn plannen reeds is voorzien. Dit fietspad moet medio 2020 worden aangelegd en is gelijkwaardig aan de andere fietspaden langs de noordkant van het Reevediep.	

16.2	BP Kampen -	Daarnaast verzoeken wij u om het overleg met de Gemeente Kampen te voeren m.b.t. naast gelegen plannen zoals de aanleg van het Reeve dorp en de invloed van al deze plannen op de verkeersituatie aan de Buitendijksweg en Cellesbroeksweg.	De gemeente Kampen is betrokken bij de totstandkoming van dit project. Er is regelmatig overleg. Ook in relatie tot de invloed van de plannen op de verkeerssituatie aan de Buitendijksweg en Cellesbroekweg.	geen
16.3	BP Kampen -	Graag geven wij u in overweging om de ontworpen parallelweg ten zuiden van de Flevoweg door te trekken naar de Zwartendijk naast het ontworpen fietspad. Samen met bovengenoemde zaken zou dit vele problemen oplossen.	Voor het verbeteren van de veiligheid van de N307 en de doorstroming op de N307 worden de directe aansluitingen op de N307 verwijderd. Voor het ontsluiten van de aansluitende wegen wordt er een parallelstructuur aangelegd langs de doorgaande weg die aan de oost- en westkant aansluiten op de N307. Op twee veilige locaties kunnen auto's dan de N307 c.q. de N50 oprijden. Aan de zuidkant is de parallelstructuur bewust niet doorgetrokken om te voorkomen dat dit een aantrekkelijke route wordt voor sluipverkeer dat vanaf daar de N50 op kan rijden. Daarnaast zorgt deze scheiding voor een veilige fietsroute waarbij het doorgaande fietsverkeer over de volle lengte tot het gemaal gescheiden wordt van gemotoriseerd verkeer.	geen

16.4	BP Kampen -	Vanwege het voorliggende ontwerp verwachten wij een onacceptabele verhoging van het geluid. Genoemd wordt een maximale toename van 2,7dB. Dit betekent bijna een verdubbeling van het lawaai. Voor ons is dit onacceptabel. Wij verwachten hiervoor aanpassingen in het plan. Met name de toegestane snelheid van 100km per uur zal een belangrijke bijdrage zijn aan de geluidstoename. Wij verzoeken u naast het nemen van geluidswerende maatregelen op de N306 en N307 om de toegestane snelheid terug te brengen tot ten hoogste 80km per uur.	Uit de Passende Beoordeling (bijlage XII van het bestemmingsplan) is gebleken een dunne deklaag type A over een lengte van 1.700 meter vanwege de Wet Natuurbescherming verplicht is om de geluidbelasting in de nabijgelegen natuurgebieden (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland) niet te laten toenemen. Omliggende woningen hebben hier profijt van: bij zes woningen aan de Vossemeerdijk wordt daarmee de overschrijding van de grenswaarde teruggebracht tot aan de grenswaarde of lager. Door deze dunne deklaag A te verlengen tot 150 meter voor de kruising met de toe- en afritten van de N50, tot een lengte van in totaal 3.100 meter, kunnen ook de overschrijdingen bij de woningen Buitendijksweg 2 en 4 en Flevoweg 72 worden weggenomen. Deze maatregel is akoestisch financieel doelmatig en is in lijn met het geluidbeleid van de provincie Overijssel. Alleen bij de woning Flevoweg 90A wordt de grenswaarde dan nog overschreden. In paragraaf 4.3 van de Toelichting is dit ook opgenomen. De geluidmaatregelen zijn ook beschreven in het akoestisch onderzoek, bijlage IX van het bestemmingsplan. De N307 is onderdeel van de route van Zwolle naar Alkmaar. Het is een provinciale weg welke op termijn in zijn geheel 2x2 met 100km/uur moet gaan worden. Deze maximum snelheid van 100km/uur geldt straks, komend vanuit Zwolle, eerst over een extra lengte van ca 1600m; vanaf de aansluiting met de N50 tot voor de beweegbare brug t.h.v. de (huidige) Reeveweg. Uiteraard is hier in het akoestische onderzoek rekening mee gehouden.	geen

16.5	PW Roggebot - PW N11/N11A - BP Dronten - BP Kampen - Wnb LNV - Wnb Prov	Wij vragen ons af of de voorgenomen plannen niet leiden tot een overschrijding van de kritische depositiewaarden in de naastgelegen Natura 2000 gebieden. Met het verlagen van de snelheid zullen de naastgelegen Natura 2000 gebieden in ieder geval minder belast worden.	Aangezien de depositie in de aanleg-en gebruiksfasen meer is dan 0,00 mol/h/jr, is geconcludeerd dat niet uitgesloten is dat significante effecten kunnen optreden. Hierdoor is op grond op grond van artikel 2.8 een passende beoordeling en op grond van de Wnb artikel 2.7 een vergunning noodzakelijk. In de Passende beoordeling (bijlage XII van het bestemmingsplan) is in hoofdstuk 4.7.2 ecologische analyse gegeven. De ecologische analyse is niet slechts gebaseerd op het enkele gegeven dat de deposities 'zeer klein' zijn, maar de effecten van stikstof en andere factoren op de betreffende habitattypen en leefgebieden zijn hierin in onderlinge samenhang beschreven en beoordeeld. Hierin is geconcludeerd dat door de toename geen significante verslechtering van habitats en leefgebieden optreedt. Er is absoluut niet gewerkt met een drempelwaarde. Er ligt een gedegen ecologische onderbouwing ten grondslag aan de conclusies.	geen
16.6	BP Kampen -	Ter plaatse van de aansluiting van de reeds aangelegde dijk, die is aangelegd parallel aan de Buitendijksweg, op het plan N307 is er nog geen aansluiting van de fietspaden. Graag het plan in dezen herzien.	Deze aansluiting is in het aangepast schetsontwerp opgenomen waardoor de fietspaden van de dijk nu op die van de parallelweg aansluiten.	zie reactie
16.7	BP Kampen -	De aansluiting van de noordelijke parallelweg eindigt abrupt bij de afrit van de N50. Dit betekent dat deze parallelweg geen aansluiting naar de bebouwde kom van Kampen heeft. Graag het plan in dezen herzien.	De noordelijke parallelweg krijgt een aansluiting op de Schansdijk. De Schansdijk sluit momenteel aan op de N307, en wordt in de toekomst doorgetrokken naar de Van Doorneweg. Er is dus wel een aansluiting met de bebouwde kom van Kampen.	geen
16.8		Graag worden wij op de hoogte gehouden van de herziene plannen en maatregelen n.a.v. bovenstaande en andere zienswijzen. Wij verwachten in de opvolgende fasen rechtstreekse communicatie en overleg met de betrokken bewoners rondom het plan. Dat is tot op heden niet gebeurd.	Alle ingediende zienswijzen zijn opgenomen in deze nota van antwoord. De herziene plannen worden ter inzage gelegd. Dit wordt onder andere in de plaatselijke krant bekend gemaakt. Informatie over de plannen en de voortgang van het project is ook online te vinden op www.ijsseldeltaprogramma.nl. Daarnaast zal de directe omgeving, tijdens de realisatiefase, middels (digitale)brieven en informatieavonden geïnformeerd worden.	geen

17. Van der Lelij Vastgoed namens Buijert Zwartendijk BV.				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
17.1		Het eerste waar tegen aangelopen wordt is dat de bij de Ontwerp-besluiten gebruikte tekeningen niet uitblinken in duidelijkheid. Bij een recente bespreking met de Provincie, was aangegeven dat er verduidelijking zou worden verstrekt. Tot op heden hebben wij deze verduidelijking nog niet ontvangen en de zienswijze dient nu te worden verstuurd. Er wordt uitgegaan van hetgeen er besproken is en wat er op de tekening met enige moeite is te ontwaren als ontwerp voor dit plan.	Per abuis zijn de gevraagde gegevens, welke op 29 april 2020 zijn besproken, niet schriftelijk bevestigd.	geen
17.2	BP Kampen -	Het eerste knelpunt ontstaat aan het uiteinde van de Zwartendijk ter hoogte van de Kruising N50 en Flevoweg. Het lijkt alsof het verkeer vanaf Flevoland met een bocht vanaf de Flevoweg de N50 oprijdt. Het is niet duidelijk of dit met stoplichten wordt gereguleerd. In de reactie naar aanleiding van de eerdere brief (Beantwoording reactie Plan in Hoofdlijnen N307 Roggebot – Kampen) wordt aangegeven dat de situatie ter plekke niet zal wijzigen en hier gaan we dan ook vanuit. Dit betekent dat de draaicirkel voor het van de Zwartendijk afkomende verkeer hetzelfde blijft bij het afslaan naar rechts en dat de oversteek met een verkeersregelinstallatie ten aanzien van het kruisende verkeer richting de N50 wordt geregeld. Mocht dit niet het geval zijn dan dient dit punt heroverwogen te worden. Zonder rechtstreekse ontsluiting naar het industrieterrein zal bereikbaarheid hiervan zoveel minder worden dat concurrerend werken hier moeilijker zal worden. Ook op het industrieterrein van Kampen vindt een substantieel gedeelte van de werkzaamheden plaats van het bedrijf van Buijert Zwartendijk Kampen B.V.	De situatie bij het kruispunt N50- N307 (incl. zuidelijke parallelstructuur) verandert niet te opzichte van de huidige situatie. Verkeer vanaf de N307 richting de N50 wordt met verkeerslichten gereguleerd. De draaicirkel voor het van de Zwartendijk afkomende verkeer blijft hetzelfde bij het afslaan naar rechts en de oversteek met een verkeersregelinstallatie ten aanzien van het kruisende verkeer richting de N50 blijft geregeld. Het industrieterrein van Kampen kan via deze route ook nog steeds door bedrijf van Buijert Zwartendijk Kampen B.V. bereikt worden.	geen

17.3	BP Kampen -	Op hetzelfde punt is de ontsluiting in het voorliggende plan richting de Melm/Schansdijk (linksaf) afgesloten voor landbouwverkeer. Dit betekent ook dat rechtstreekse ontsluiting richting de Flevopolder ook niet mogelijk is in het voorliggende plan. De voorkeur van cliënt gaat, om meerdere hieronder uitgewerkte redenen, uit naar het ontsluiten van landbouwverkeer vanaf de Zwartendijk rechtstreeks richting de Flevopolder. Dit om de nu bedachte alternatieve routes te ontlasten. Onder punten 6 en 7 wordt hier verder op in gegaan. Buijert Zwartendijk Kampen B.V. maakt veelvuldig gebruik van de route van en naar Flevoland (circa 8640 maal heen en terugreis; zie bijlage) met zowel vrachtwagens als met zwaar landbouwverkeer en grondverzetmachines. Hiermee dient rekening te worden gehouden in de planvorming. Buijert Zwartendijk Kampen B.V. is een bedrijf dat dagelijks werkzaam is met tussen 25 en 35 medewerkers in landbouw en infrastructurele werken mede afhankelijk van het seizoen. Buijert Zwartendijk Kampen B.V. maakt tevens veelvuldig gebruik van de route van en naar de Melmerpolder en de Schansdijk (circa 3.160 maal heen en terugreis; zie bijlage) met zowel met overwegend zwaar landbouwverkeer en grondverzetmachines en in mindere mate vrachtverkeer.	De huidige aansluiting bij het Gemaal ("linksaf" in de zienswijze) is vanaf de Zwartendijk dichter bij Melm/Schansdijk en de Flevopolder maar zorgt bij oversteken voor een gevaarlijke oversteek met lange wachttijden. Deze oversteek komt met de nieuwe inrichting te vervallen. Deze oversteek komt met de nieuwe inrichting te vervallen. Er komt een doorgaande noordelijk van de N307 gelegen parallelstructuur vanaf de Van Doorneweg via de nieuwe verbinding met de Schansdijk en het nieuw te bouwen viaduct over de N307. Dit viaduct sluit aan op de zuidelijk gelegen parallelstructuur naar de Flevopolder. De firma Buijert kan bij de verkeerslichten die ter hoogte van de VIA-school aansluiten op de N307 de keuze maken of ze de parallelweg volgen (dit is verplicht voor langzaam verkeer) of dat de vrachtwagens en personenauto's de N307 op rijden. Deze reeds bestaande geregelde aansluiting garandeert een betere doorstroming en is veiliger dan de aansluiting nabij gemaal Kampen (in de zienswijze als "linksaf" aangeduid).	geen

17.4	BP Kampen -	Aangezien Buijert Zwartendijk Kampen B.V. ontheffing heeft voor transporten met een breedte van 3,5 meter over de openbare weg is het belangrijk dat er met deze verplaatsingen rekening wordt gehouden bij het ontwikkelen van onderhavige plannen. Het gevoel ontstaat dat de parallelwegen op Overijssels grondgebied anders en minder breed zijn ingericht dan op Flevolands gebied. Dit levert bij passering van voertuigen een groot probleem op. De vraag is of met bovenstaande gegevens wel voldoende rekening gehouden is ook in het kader van de CROW-voorschriften (Breedte met ontheffing voor 3,5 meter en deze aantallen verplaatsingen; zie bijlage met aantallen bewegingen). Het huidige ontwerp wordt door Buijert Zwartendijk Kampen B.V. stellig afgeraden. De vraag is of dit opgelost kan worden door de parallelwegen nu reeds breder te ontwerpen (vergelijkbaar met Flevoland) in tegenstelling tot hetgeen in de beantwoording reactie Plan in Hoofdlijnen N307 Roggebot – Kampen wordt aangegeven of dit op te lossen met een overigens mindere (second best) oplossing van bermbeton. Kan dit duidelijk gemaakt worden? Wij zien onderbouwing van deze vraag met belangstelling tegemoet.	Het ontwerp van de parallelweg is bepaald op basis van de ontwerprichtlijnen van de provincie Overijssel en is hier op afgestemd. Deze verhardingsbreedte wordt op parallelwegen binnen de gehele provincie Overijssel toegepast, waar de parallelweg in beheer en eigendom is van de provincie. De nieuwe parallelweg in Overijssel heeft een breedte van 4,50 m met aan weerszijden bermverharding van 0,40 m (grasbetonstenen); totaal 5.30 m. verhardingsbreedte. De berm (onverhard) is aan weerszijden 1,60 m breed. De bermverharding wordt als uitwijkruimte toegepast om het passeren van gemotoriseerd verkeer zonder bermschade mogelijk te maken. Het viaduct dat de parallelwegen aan de Overijsselse zijde verbindt heeft in totaal een 6.50 m. brede asfaltverharding. De provincie Overijsel hanteert bovengenoemde maatvoering voor deze wegprofielen om sluipverkeer en hoge snelheden te voorkomen en de verkeersveiligheid te borgen. Provincie Flevoland hanteert andere ontwerprichtlijnen waardoor in Flevoland de paralelwegen breder zijn dan in Overijssel. Dit betekent niet dat de wegen in Overijssel minder veilig zijn. Parallelwegen langs provinciale wegen in Overijssel faciliteren alle gebruikers - aanwonenden aanliggende bedrijven en aanliggende agrariërs en verbindingen naar het achterland - zonder problemen en met relatief heel weinig ongevallen. Een grotere breedte is kostbaar, vergt ruimte en nodigt uit tot hogere snelheden en dus een groot veiligheidsrisico.	geen

17.5	BP Kampen -	Overigens is ook de nu geprojecteerde parallelweg aan de Noordwestzijde van de N307 erg smal voorgesteld om te gebruiken voor landbouwverkeer en vrachtwagens van Buijert (zeker als dit ook nog in combi is met fietsverkeer en voetgangers) die hier langs zullen moeten voor bewerking van aanliggende percelen in landbouwgebied De Melm en ontsluiting en bediening van het aangelegen landbouwbedrijf aan de Flevoweg. De vraag is overigens wat de functie van deze parallelweg is als er ook aan de andere zijde zoals door Buijert wordt bepleit een parallelweg zal worden aangelegd om omrijschade en veiligheidsrisico's te vermijden op de alternatieve routes. Vanaf de Schansdijk tot aan de eerste woning zou ook gekozen kunnen worden voor het weglaten van deze extra weg. De ontsluiting zal dan plaatsvinden voor woning, recreatie en boerderij via het viaduct over de N307 en daarna richting kampen en Flevoland aan de Zuidoostelijke zijde over de parallelweg. Om het door het project gevreesde sluipverkeer naar het partycentrum en andere aantrekkende bezigheden (zie Beantwoording reactie Plan in Hoofdlijnen N307 Roggebot – Kampen; dd. Februari 2019) langs de N307 richting Flevoland te voorkomen, zou gekozen kunnen worden voor elektrisch bedienbare palen (geen voorkeur voor omdat het aangegeven sluipverkeer wordt betwijfeld ten aanzien van realiteit; het zou echter een denkrichting kunnen zijn) in de route tussen Zwartendijk en Buitendijksweg. Waar dit mogelijk is zou zeker ook scheiding van langzaam verkeer en agrarisch- en vrachtverkeer moeten plaatsvinden. Mocht de route voor het Gemaal langs geen goede optie blijken te zijn, zou ook achter het gemaal langs een optie kunnen zijn voor de parallelweg waarna aansluiting op de Zwartendijk kan plaatsvinden.	De onderbouwing voor de gekozen breedtes van de parallelweg is in 17.4 opgenomen. De keuze voor de huidige invulling van parallelstructuur is in het Plan in Hoofdlijnen N307 (feb 2019) afgewogen. Afwegingen daarbij waren: bereikbaarheid van bestemmingen, directheid ontsluiting bestemmingen, veiligheid fietsverkeer in relatie tot gebruik parallelweg, verkeersafwikkeling aansluiting N307/N50, routering landbouwverkeer en toepassing duiker uitwateringskanaal N307. Bezoekers van de Music Club zijn geen afweging geweest voor het al dan niet kiezen voor een zuidelijke parallelweg. Het voorstel van een zuidelijke parallelweg en gedeeltelijke noordelijke parallelweg scoort op de verkeersafwikkeling aansluiting N307/N50 en de toepassing duiker uitwateringskanaal N307 slechter dan de variant waarbij de noordelijke parallelweg wordt doorgetrokken. Op basis van deze afwegingen is er derhalve voor gekozen om de parallelweg aan de noordzijde in zijn geheel aan te sluiten. Dit betekent voor landbouwverkeer van Buijert dat er 1,2km omgereden moet worden. Richting Flevoland betekent dit echter wel dat een geregelde aansluiting onveilig invoegen op de N307 voorkomen. Naar aanleiding van zienswijzen is ervoor gekozen op de zuidzijde vanaf de Buitendijksweg een fietspad aan te leggen om de gewenste scheiding van fietsers en gemotoriseerd verkeer te faciliteren.	geen

17.6	BP Kampen -	Het verkeer vanaf Buijert Zwartendijk Kampen B.V. wordt momenteel voor ontsluiting richting Flevoland geregeld via de Zwartendijk – Flevoweg (tot aan Roggebotsluis: ca 3,33 kilometer). In de zienswijze is een visualisatie van de afstand en route (1) weergegeven. De nieuw bedachte route (2) hiervoor als alternatief in het ter inzage gelegde plan gaat uit van de route Zwartendijk – Cellesbroeksweg – Buitendijksweg – Flevoweg naar Flevoland. (tot aan Roggebotsluis: ca 5,13 kilometer). In de zienswijze is een visualisatie van de afstand en route weergegeven. Een andere voorstelling van route (3) door het project zou zijn Zwartendijk – Industrieterrein – Nieuwe ontsluiting Schansdijk – Parallelweg N307 Noordwest (als deze bij het volgende planontwerp nog is opgenomen) – Over viaduct en dan rechts richting Flevoland (tot aan Roggebotsluis: ca 4,48 kilometer). [In de zienswijze] is een visualisatie van afstand en route weergegeven. Afgezien van de omrijschade die hierdoor wordt veroorzaakt en ook zal worden verhaald op het moment dat het onderhavige plan schade zal veroorzaken ten opzichte van de huidige situatie, is de hier gekozen route (2) zeer smal en passeren van tegemoetkomend verkeer met groot materiaal dat door Buijert Zwartendijk Kampen B.V. wordt gebruikt, is moeilijk en gevaarlijk. Zeker als het 2-zijdig groot verkeer danwel landbouwverkeer betreft. Tevens wonen aan de Cellesbroeksweg en Buitendijksweg hoofdzakelijk burgers die bij gebruik van deze route zeker niet enthousiast zullen zijn. Er zal meer klachtgevoeligheid ontstaan. Tevens zal ook de eenrichtingsmaatregel verwijderd dienen te worden om de ontsluiting mogelijk te maken als geen alternatief met doorlopende parallelweg tot aan de Zwartendijk wordt geboden. Een eventuele oplossingsrichting is om met eenrichtingsverkeer te werken op de Buitendijksweg	De huidige bestaande route (route 1 in de zienswijze) is de kortste route. De aansluiting ter hoogte van het Gemaal Kampen komt in de nieuwe plannen te vervallen waardoor een andere route gereden moet worden. De route via de Cellesbroekweg / Buitendijksweg (route 2 in de zienswijze) is ca 5,13km en daarmee een langere route dan de voorkeurroute van 4,48km (route 3 in de zienswijze) via de aan te leggen parallelstructuur ten noorden van de N307. Omrijschade kan beperkt worden door deze noordelijke route via parallelwegen aan te houden. Het handhaven van de gekozen parallelstructuur is in 17.5 toegelicht. Een eenrichtingsregime toepassen op de noordelijke parallelweg is daarmee niet zinvol. Op basis van uw zienswijze, en die van anderen, is besloten tot handhaving van de éénrichtingsweg op de Buitendijksweg. De gemeente is voornemens om de afsluiting van de Buitendijksweg eerst te handhaven en tegelijkertijd te registreren wat de effecten zijn van de stroomweg op de parallelwegen, en met name de Buitendijksweg. Na afronding van de werkzaamheden aan de N307 en een gewenningsperiode betreffende de nieuwe verkeerssituatie zal medio 2024, in overleg met de omgeving, gekeken worden naar de verkeerscirculatie in het gebied. Op basis daarvan wordt bekeken of gewijzigde maatregelen nodig zijn.	geen

		(eventueel met uitzondering van bestemmingsverkeer) en op de verlengde parallelweg zodat er geen grote voertuigen op smalle wegen elkaar hoeven te passeren. Dit laatste heeft zeker niet de voorkeur van client omdat hierdoor forse schade ontstaat door langere aanrijtijden en omrijschade.		

17.7	BP Kampen -	De uitgedachte alternatieven voor ontsluiting lijken derhalve geen goede alternatieven te zijn en dienen te worden heroverwogen. Route 3 is weliswaar korter maar levert veel tijdverlies op door veel remmen en optrekken bij kruisingen, het optrekken over het viaduct en afdalen van viaduct. Tevens zal combinatie van fietsverkeer en voetgangers op de Noordwestelijke parallelweg (als deze in het definitieve plan wordt opgenomen mede ook van bewoners van het AZC die van deze route zeker gebruik zullen maken met minder gevoel voor gevaar van grote voertuigen (en in het donker ook nog vaak zonder licht als gebruik wordt gemaakt van de fiets) gevaarlijke situaties opleveren evenals op de Buitendijksweg en Cellesbroeksweg. De nieuw voorgestelde routes zijn beiden veel onveiliger dan de huidige. Hierover dient een heroverweging plaats te vinden. In de reactie op de eerder gerefereerde brief als reactie op het Plan in hoofdlijnen wordt aangegeven dat op basis van de verkeersprognoses aanvullende maatregelen op het onderliggende Kampense wegennet (Zwartendijk/ Buitendijksweg/ Schansdijk) niet nodig worden geacht. De Gemeente Kampen monitort vanuit zijn rol (aldus wederom de reactie) als verantwoordelijk wegbeheerder het feitelijk gebruik en zal maatregelen treffen als dat toch nodig blijkt te zijn. De 2 alternatieven zijn beiden zeker ondergeschikt toegankelijk en minder ontsluitend ten opzichte van de huidige ontsluitingsmogelijkheid (Route 1). Tot op heden is naar aanleiding van de inbreng van Buijert op het plan in hoofdlijnen nog geen onderbouwde reactie ontvangen en ook is niet gebleken dat de serieuze problemen, die zullen ontstaan bij ongewijzigde doorgang van het onderhavige plan, voldoende worden onderkend.	Gelet op het aansluitende wegen (N307 en N50) is er voor gekozen om verkeerslichten te gebruiken voor de veiligheid en juist een situatie te creëren waarbij - rijdend op de parallelwegen - gegarandeerd over gestoken kan worden. In tegenstelling tot de huidige ongeregelde situatie waarbij gewacht moet worden tot er ruimte ontstaat op de N307 om in te voegen. Het is correct dat er meer geremd en opgetrokken moet worden bij de verkeerslichten. Het viaduct ligt qua stijging en daling in de lijn van de verhoogde brug. Ook zonder de route via het viaduct is deze stijging en daling dus nodig. Uw zorgen over de fietsers en wandelaars herkennen wij ook en dat is de reden dat voor fietsers vanaf de Buitendijksweg richting Kampen een fietspad ten zuiden van de N307 wordt aangelegd. Bewoners van het AZC zullen afhankelijk van hun bestemming van het fietspad, de Buitendijkweg of de noordelijke parallelweg, al dan niet voldoende zichtbaar, gebruik maken. Een andere parallelstructuur verandert daar niks aan. Zie ook onze reactie onder 17.5.	geen

17.8	BP Kampen -	Het verkeer naar de Schansdijk en het hierachter gelegen landbouwgebied vanaf Loonbedrijf Buijert Kampen B.V. wordt nu geregeld via de Zwartendijk – Flevoweg. De alternatieve route lijkt nu te lopen via Zwartendijk – Cellesbroeksweg – Buitendijksweg – Flevoweg naar viaduct – viaduct – terug naar Schansdijk (onder punt 6 zijn reeds hierover bedenkingen gegeven ook ten aanzien van de breedte van de parallelweg) of via de route (reeds twijfels aangegeven bij punt 7) Zwartendijk – Flevoweg over/onder-steek N50 – Zambonistraat – Van Doorneweg – nieuw aan te leggen weg naar Schansdijk. Bij de Van Doorneweg ontstaat een gevaarlijk knelpunt wat in de bedenkingen van betreffend plan naar voren zal worden gebracht en waaraan inmiddels gedeeltelijk is tegemoetgekomen. Het is overigens niet duidelijk waarom deze 2 plannen, die zo nauw met elkaar gelieerd zijn niet als 1 geheel ter inzage zijn gelegd. Tevens is de communicatie over de ontsluiting Schansdijk slecht geregeld geweest door wisselingen in de behandelende personen en wij zitten nog steeds te wachten op antwoorden over dit project. Beide alternatieven zorgen voor een omslachtige route met de nodige vertragingen waardoor omrijschade zal ontstaan. Alles overziende zou het plan op dit punt moeten worden herzien. Het is zo makkelijk te regelen door de parallelweg door te trekken met een separaat fietspad. Ook in het kader van duurzaamheid en efficiëntie is er veel winst te halen uit het doortrekken van de parallelweg tot aan de Zwartendijk.	De door u voorgestelde route via de Cellesbroeksweg kan maar is de langste route richting de Flevopolder. De aangeduide tweede route via de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg Schansdijk is de route die ook met de heer Buijert is besproken. De twee projecten zijn inderdaad nauw met elkaar verbonden. De aanleiding voor de aanleg van de ontsluitingsweg Schansdijk is het creëren van een veilige aansluiting van de Schansdijk op de bebouwde kom van Kampen. Over de huidige aansluiting zijn veel klachten en deze wordt als onveilig en onprettig ervaren omdat het lang duurt voordat de N307 overgestoken of opgereden kan worden. In een alternatieve studie zijn meerdere varianten onderzocht (zie hiervoor het plan in Hoofdlijnen welke in 2019 is vastgesteld) en hierin is het ontwerp zoals dat nu voorligt voor de aansluiting van de Schansdijk als meest doelmatig en effectieve maatregel naar voren gekomen. Het is correct dat het omrijden is maar door de verkeerslichten wel veilig en er is gegarandeerd een mogelijkheid om de weg over te steken of op te rijden. De reden dat deze projecten als twee procedures worden behandeld kent een historie waarbij de nieuwe ontsluitingsweg eigenlijk al afgerond had moeten zijn. Het is nog steeds de bedoeling om de Schansdijk zo snel mogelijk te realiseren zodat de veiligheid verbetert en er geen ongelukken meer gebeuren bij dit kruispunt. De communicatie rond dit project is nu via provincie Overijssel geregeld en geïntensiveerd. Uw zienswijze betreffende de aansluiting bij de Van Doorneweg is bij de planprocedure rondom de Schansdijk beantwoord. Het niet doortrekken van de zuidelijke parallelweg is in 17.5 reeds beantwoord.	geen

17.9	BP Kampen -	De combinatie van fietsverkeer met auto's, vrachtverkeer, landbouwverkeer en grondverzetmachines op de Noordwestelijke parallelweg van de Flevoweg zal gevaarlijke situaties veroorzaken door de grootte van het landbouwverkeer en het grote snelheidsverschil tussen fietsers en ander verkeer.	De parallelweg krijgt een duurzaamveilige inrichting waarbij het voldoet aan de richtlijnen van het CROW en de eisen van provincie Overijssel. Door de breedte van de parallelweg zal er niet heel hard gereden worden. De maximum snelheid op de parallelweg is 60km/uur. Het snelheidsverschil is daarmee niet onacceptabel groot. Mede ook gezien de opkomst van de e-bike. Met voetgangers dient, zoals met alle overige verkeersdeelnemers, rekening gehouden te worden. Voetgangers kunnen echter, net zoals fietsers, ook gebruik maken van het veiliger zuidelijke fietspad waar gemotoriseerd verkeer geen gebruik van kan maken.	geen
17.10	BP Kampen -	Wij pleiten namens Buijert Zwartendijk Kampen B.V. voor veilige verkeersomstandigheden en willen hier ook graag over meedenken. Mocht besloten worden om aan de in onderhavig schrijven aangegeven bedenkingen/zienswijzen/bezwaren niet volledig tegemoet te komen, willen we graag de mogelijkheid krijgen een en ander mondeling toe te lichten. Hiertoe krijgen wij dan te zijner tijd graag een uitnodiging. In de reactie op eerder gerefereerde brief van Buijert als reactie op het Ontwerp-plan in hoofdlijnen wordt aangegeven dat indiener van harte welkom is om mee te denken. Het voornemen zou zijn om in 2019 een of meerdere bijeenkomsten te organiseren waarbij belanghebbenden en geïnteresseerden mee konden praten over oplossingen in het ontwerp. De indiener zou hiervoor uitgenodigd worden. Een ontwerpsessie heeft echter niet plaatsgevonden met cliënt. Wij verwachten zeker uitgenodigd te worden om onze zienswijze mondeling toe te lichten met de eigenaren van Buijert Zwartendijk Kampen B.V.. Daarnaast hecht client er aan om aan te geven dat de beantwoording van de brief als reactie op het plan in hoofdlijnen niet als heel serieus is overgekomen. Client heeft dit als een storende factor in het proces en darnaast als een gemiste kans ervaren en verwacht bij de behandeling van deze brief een goede afweging te krijgen waarbij heel goed naar de belangen van hen wordt gekeken mede door persoonlijke toelichting en uitwerking met cliënt.	Met u en uw cliënt zijn verschillende gesprekken gevoerd. We blijven graag met u en uw cliënt in gesprek over het project, de realisatie, eventuele negatieve gevolgen en mogelijke oplossingen daarvoor. Door de vele personele wijzigingen op het project is de toezegging om u uit te nodigen voor de ontwerpsessie helaas verloren gegaan, waarvoor wij onze excuses aanbieden. De beantwoording van uw zienswijze zal met u besproken worden.	geen

17.11	BP Kampen -	Tijdens de uitvoeringsfase is een duidelijke en accurate communicatie in verband met de blijvende ontsluiting naar de verschillende doeladressen van Buijert Zwartendijk Kampen B.V. van zeer groot belang. Wij verwachten dat deze rechtstreeks en volledig zal zijn en dat rekening zal worden gehouden met de grote belangen van cliënt bij deze onbelemmerde doorlopende ontsluiting.	Het is ook in het belang van het project dat gevolgen voor de aansluiting van de Zwartendijk en Buitendijkseweg duidelijk en accuraat met aanwonenden gecommuniceerd gaan worden. Dat zal een samenwerking worden tussen het project N307 Roggebot - Kampen en de aannemer die het werk gaat uitvoeren maar ook Gemeente Kampen heeft een rol in deze communicatie. We zullen hier extra inzet op plegen daar dit in de afgelopen maanden kennelijk niet naar ieders tevredenheid heeft plaatsgevonden.	geen
17.12	BP Kampen -	Alles overziende heeft de ongewijzigde doorgang van de ontwerpbesluiten en plannen grote gevolgen voor de exploitatie van onze cliënt. Cliënt zal dan ook een eventuele planschadeprocedure danwel een nadeelcompensatie-procedure niet vermijden bij ongewijzigde doorvoering van de gepresenteerde plannen, zonder dat voldoende rekening wordt gehouden met haar belangen. Zij zien hun gestelde vragen graag duidelijk en eensluidend beantwoord.	Voor deze plannen wordt een planschadeloket ingericht waar uw verzoek om vergoeding van planschade afgehandeld zal worden.	geen

18. Particuliere indieners te Dronten				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
18.1	BP Dronten -	Ten aanzien van de Regels van het bestemmingsplan: In artikel 3.4: er is nergens in de regels of de verbeelding een asaanduiding gegeven van de Vossemeerdijk of de afritten of de N306. Dat is relevant als zekerheid naar de bewoners en als uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek. Die asaanduidingen graag aangeven.	Reclamant verwijst naar artikel 3.4 “enkelbestemming verkeer” van de planregels, hierin is het volgende bepaald: “Tot een gebruik strijdig met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend: a situering van de as van de weg, exclusief in en uitvoegstroken en parallelwegen, buiten de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - wegligging’;” Op de verbeelding is door middel van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer’ aangeven waar de weg(as) komt te liggen. Alles buiten deze aanduiding is in strijd met het plan, zoals nadrukkelijk bepaald in artikel 3.4 van de planregels. De wegligging die is opgenomen op de verbeelding, is gebruikt voor de input van het akoestisch onderzoek. De assen staan ook aangegeven in het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek is onderdeel van het bestemmingsplan, daarmee zijn de assen van de weg ook qua effecten duidelijk vastgelegd.	geen
18.2	BP Dronten -	Ten aanzien van de Regels van het bestemmingsplan: In artikel 11 is een wijzigingsbevoegdheid van 15 meter opgenomen voor “ Vrijwaringszone dijk”. De noodzaak en omvang daarvan is nergens onderbouwd, dus die zou hier verwijderd moeten worden. Ook is niet onderzocht welke gevolgen dit kan hebben voor de bewoners; dit gaat buiten de vigerende bestemming “ Vrijwaringszone dijk”.	De wijzigingsbevoegdheid is opgenomen in verband met dijkversterkingen en de noodzaak om in dat geval een ander profiel te gebruiken welke een ander ruimtebeslag heeft. De bepaling is in het vigerend bestemmingsplan opgenomen. In zoverre worden eigenaren binnendijks niet negatiever getroffen dan nu reeds het geval is in het bestemmingsplan. De wijzigingsbevoegdheid betreft een maximaal 15m.	geen

18.3	BP Dronten -	Ten aanzien van de Regels van het bestemmingsplan: De contouren van de verbeelding ter plaatse van de woningen aan de Vossemeerdijk is aangepast ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan, bijvoorbeeld in het gebiedje dat tussen de woningen en de n307 ligt. Het is naar onze mening onnodig om deze contouren aan te passen en hierbij het verzoek om die contouren weer terug te brengen naar de vigerende situatie. Er is nergens onderbouwd waarom deze aanpassing nodig zou zijn.	De begrenzing van het bestemmingsplan N307 ter hoogte van uw woning is in overeenstemming met de begrenzing van het projectgebied N307 Roggebot - Kampen en derhalve opgenomen in deze bestemmingsplanwijziging. Deze begrenzing is inderdaad anders dan het vigerende bestemmingsplan waarbij op dit punt enkelbestemming waterkering is aangegeven.	geen
18.4	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Deze sluit niet aan bij eerdere geluidsonderzoeken en zijn minder compleet: In de procedure van het vorige bestemmingsplan (ruwweg in de jaren 2010 – 2015) zijn verschillende geluidsonderzoeken uitgevoerd naar de veranderingen in het verkeersgeluid. In het eerste onderzoek was toen de conclusie dat er geen noemenswaardig effect was. Na overleg is een verdiepend onderzoek uitgevoerd, waaruit bleek dat er een geluidstoename op de woningen van tot ca 5 dBA. Ten behoeve van de zitting bij de Raad van State is een aanvullend geluidsonderzoek uitgevoerd, waaruit toen bleek dat er een geluidstoename was tot ca 7 dBA. Zie ook het verslag van de zitting van de RvS van het vigerende bestemmingsplan. Toen is tot en met de Raad van State geconstateerd dat er zeker sprake was van een noemenswaardige toename van het geluid en een reconstructie. Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Deze sluit niet aan bij eerdere geluidsonderzoeken en zijn minder compleet: Indertijd werden geluidsbelastingen voor de toekomstige situatie berekend tot boven 56 dBA. Het is natuurlijk vreemd dat er uit de huidige berekeningen veel lagere geluidsbelastingen blijken.	Appellant suggereert dat in voorliggend akoestisch onderzoek geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij de wijzigingen aan de Vossemeerdijk en de N306 is er inderdaad geen sprake van een reconstructie. Dit is voor de N307 echter wel het geval. De plannen uit 2013 zijn sedertdien aangepast, waarmee de geluidssituatie rond de woningen als gevolg van de N307 is verbeterd: - Ter hoogte van de Vossemeerdijk 50-56 is de N307 verplaatst richting het zuiden, verder van de woningen af. - Ter hoogte van de Flevoweg 81 (ten oosten van de brug) wordt de N307 verdiept aangelegd, waardoor het geluid afkomstig van de N307 wordt afgeschermd. - De ligging van de nieuwe aansluiting is gewijzigd. De noordelijke toe- en afrit liepen in de plannen uit 2013 langs het AZC-terrein en sloten boven de woningen aan de Vossemeerdijk 50-56 aan op de Vossemeerdijk. Door de verplaatsing van de N307 in zuidelijke richting, bevindt de volledige aansluiting zich nu ten zuiden van het AZC-terrein en de woningen aan de Vossemeerdijk 50-56. Doordat geluidreducerend asfalt (dunne deklaag type A) wordt toegepast, worden alle toenames vanwege het project ter plaatse van de woningen aan de Vossemeerdijk 50 - 56 weggenomen. In het akoestisch onderzoek zijn deze resultaten terug te vinden in bijlage 4.2.	geen

18.5	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Deze sluit niet aan bij eerdere geluidsonderzoeken en zijn minder compleet: Er ontbreekt in de stukken een onderbouwing waarom de geluidstoename nu zoveel lager zou zijn dan indertijd is berekend. Wij vragen om het toevoegen daarvan, ook ter onderbouwing van de juistheid van de huidige geluidsberekeningen.	Er is nu sprake van een ander ontwerp (zie hiervoor ook 18.4) en er wordt een geluidreducerende deklaag toegepast.	geen
18.6	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Deze sluit niet aan bij eerdere geluidsonderzoeken en zijn minder compleet: Wij roepen op om de geluidsberekeningen uit te breiden en aan te passen zodat ze overeenkomen met de eerder uitgevoerde berekeningen, zodat e.e.a. vergelijkbaar is. Het geluidsonderzoek is indertijd (in 2e en in 3e instantie) vollediger uitgevoerd dan het huidige onderzoek. Daaruit bleken veel hogere toenames van geluidsbelasting.	Onduidelijk wat indiener bedoeld met opmerking dat vorige onderzoek vollediger is uitgevoerd dan het huidige onderzoek. Dat de toenames in geluidbelasting in het onderliggende geluidsonderzoek nu lager zijn dan het onderzoek uit 2013 betekent niet dat het onderzoek uit 2020 niet volledig is	geen
18.7	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Gericht op de verkeerde oplossingen: Bij de vorige bestemmingsplanprocedure en ter zitting bij de RvS is indertijd geconstateerd dat in ieder geval geluidsarm asfalt en aanvullende geluidswerende maatregelen vereist zijn, i.v.m. de toename van de geluidsbelasting op onze woningen. In de voorliggende stukken staat dat de overheden geen geluidsschermen willen toepassen. Dat is strijdig met hun eigen eerdere uitgangspunten en toezeggingen die ons zijn gedaan en in ons belang willen we dat dat uitgangspunt vervalt. Bovendien hoort de overheid niet op voorhand zulke uitgangspunten te hanteren; ze hoort dát te doen wat nodig is om de belangen van burgers te beschermen.	Als eerste moet onderzocht worden of maatregelen aan de bron toereikend zijn (zoals geluidreducerende deklagen); dat is stap 1. Is dat niet het geval dan komen maatregelen in de overdracht aan de orde (wallen en schermen); stap 2. En tenslotte maatregelen aan de gevel; stap 3. Er zit logischerwijs een hiërarchie in deze maatregelen/stappen. Maatregelen aan de bron (zoals bijv. geluidreducerende deklagen) hebben de voorkeur boven maatregelen in de overdracht van het geluid (zoals bijv. geluidschermen). Dit afwegingskader wordt ook landelijk gehanteerd en door provincie Flevoland gevolgd. Met het toepassen van een geluidreducerend deklaag Type A worden de overschrijdingen van de geluidbelasting te niet gedaan. Daarmee zijn geluidschermen niet nodig. Daarnaast zijn geluidschermen ook landschappelijk ongewenst.	geen

18.8	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Gericht op de verkeerde oplossingen: Immers, zoals eerder ook al bij de RvS geconstateerd hebben beperkte geluidsschermen al een sterk positief effect, mede doordat de wegen op hoogte liggen. Wij verwachten van u dat u alle maatregelen inzet die onze belangen en woongenot ondersteunen.	Op basis van het huidige wegontwerp en de toepassing van een geluidreducerende deklaag, neemt de geluidbelasting bij de woningen aan de Vossemeerdijk 50-56 niet toe. Er bestaat geen wettelijke verplichting om aanvullende geluidbeperkende maatregelen te onderzoeken.	geen

18.9	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in de aannames voor het geluidsonderzoek: Er zitten meerdere onjuistheden in de gehanteerde verkeersaantallen. Wij verzoeken u om de aannames opnieuw te onderzoeken en te verbeteren. a. Op blz 29 / 30 van het geluidsonderzoek staat een aantal van 95 mvt/etm op deel 6 (de oprit vanaf de rotonde richting Dronten). Dat is uiteraard onjuist. b. Mede als gevolg daarvan verwachten we dat ook de verkeersaantallen op andere wegdelen in het huidige rekenmodel onjuist zijn, zoals bijvoorbeeld op de wegdelen 15, 16, 17, 18, 21 en 22. Dat kan uiteraard grote verschillen geven in de geluidsbelasting. c. Op de Vossemeerdijk ter plaatse van de woningen is in de berekeningen uitgegaan van een afname van het verkeer van 2019 naar 2032. Dat kan gezien de vermelde aannames en de extra verkeersaantrekkende werking niet correct zijn. d. Bij de verkeersaantallen is onduidelijk of het verkeer wat met bestemming recreatieterrein/MusicClub gaat vanaf Kampen of Dronten, voldoende is meegenomen. Is bij de akoestische berekeningen rekening gehouden met het feit dat bestemmingsverkeer (Music Club, Kanovereniging en toekomstig recreatiegebied van 358 woningen) meerdere malen (soms 4 keer) langs ons heen komt, gezien het gebruik van de op- en afritten? Die ontwikkelingen zitten in vigerend beleid e/of plannen, dus dienen onderdeel te zijn van de uitgangspunten in de toekomstige verkeersintensiteit. Dit geldt overigens ook voor verkeer richting Elburg/Ketelhaven. e. Bij de verkeersaantallen is het onduidelijk in hoeverre de ontwikkeling van het recreatieterrein aan de Overijsselse kant, is meegenomen. Het recreatieterrein zal groter worden dan nu het geval was met een jaarlijkse grotere toestroom van verkeer; ook dat zit in vigerende plannen.	A en B) Tussen Elburg en N307 liggen maar paar bestemmingen. Verkeer vanuit omgeving Elburg richting Dronten (en v.v.) zal vooral de N309 gebruiken en niet de N306/N307. In verkeersstructuur is de intensiteit op die beweging (N306 <-> Dronten) dus laag. Hiermee zijn de lage intensiteiten op de oprit naar de N306 vanuit Elburg (wegvak 6) en de afrit naar de N306 vanuit Dronten (wegvak 8) verklaarbaar. De aansluitende wegvakken worden door andere verkeersbestemmingen en herkomst bepaald en hebben een hogere intensiteit. C) De aanname is niet juist. Het project heeft geen invloed op gebruik van de Vossemeerdijk (of slechts heel beperkt). D en E) Er is rekening gehouden met verkeer van en naar het recreatiegebied waaronder de Music Club, kanovereniging en het receatieterrein van de voormalige camping.	geen

18.10	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in de aannames voor het geluidsonderzoek: In de eerdere geluidsonderzoeken stonden hogere verkeersaantallen vermeld, zowel voor de toen actuele situatie (2012) als voor de toekomstige prognose. Er was toen voorspeld dat er over de brug in 2030 ruim 28.000 mvt/etm zouden rijden (ca 14.000 per richting) en ten westen van de aansluiting met de N306 nog meer. Ook waren er toen in de bestaande situatie al meer mvt dan nu staat vermeld in de Toelichting en in het geluidsonderzoek. Er zal onderbouwd moeten worden waarom uit is gegaan van andere getallen dan in het vigerende bestemmingsplan en wat de juiste aantallen zijn. Ook bevatten de huidige stukken inconsistenties tussen de verkeersaantallen die staan vermeld in de Toelichting en in de geluidsberekeningen.	In het vorige onderzoek was sprake van een ander ontwerp (zie ook de reactie bij 18.4) en een ander verkeersmodel. In deze studie is gebruik gemaakt van meest recente versie van verkeersmodel Kampen. Door gewijzigde inzichten (economische groei, ontwikkeling verkeersintensiteit) is nu sprake van lagere verkeersintensiteiten op de N307. Dit is het meest actuele en betrouwbare model en daarom gebruikt binnen de studie. Onduidelijk is op welke inconsistentie gedoeld wordt qua verkeersaantallen. In het akoestisch onderzoek worden toekomstige cijfers gebruikt, in de Toelichting worden verkeerstellingen uit voorgaande jaren genoemd. Deze verschillen per definitie van elkaar.	geen
18.11	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in de aannames voor het geluidsonderzoek: In de tabel in de Toelichting op blz 41 blijkt er een verkeerstoename te zijn geweest van 3 a 4 % op jaarbasis. Dát zou ook de basis moeten zijn voor de huidige verkeersprognose en geluidsberekeningen. Er is nergens onderbouwd waarom dit anders zou zijn. Dat is temeer van belang aangezien de opwaardering van de N307 een extra verkeersaantrekkende werking heeft, zoals vermeld op blz 41 van de Toelichting. De verwachting is immers dat het op andere trajecten rustiger zal worden. De historische verkeerstoename van 3 a 4 % op jaarbasis wordt naar verwachting dus overschreven.	De verkeersprognoses voor de verkeersontwikkeling N307 Roggebot-Kampen volgen uit het verkeersmodel Kampen. Dat geeft de meest betrouwbare en actuele inzichten m.b.t. de verkeersafwikkeling. Dat dit afwijkt van het verkeersbeeld o.b.v. historische gegevens kan, maar een groei van 3-4% in de afgelopen jaren betekent niet dat dit de komende jaren ook doorzet. Vandaar dat een verkeersmodel wordt gebruikt om naar de toekomst te kijken	geen

18.12	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in de aannames voor het geluidsonderzoek: Daar komt nog bij er in deze planperiode ook nog een extra verkeersaantrekkende werking optreedt a.g.v. het opwaarderen van de N50 naar 2 x 2 baans; ook dat moet worden verwerkt.	Een eventuele opwaardering van de N307 naar 2x2 rijstroken is geen onderdeel van dit project. Daarom is het eventuele effect daarvan nu niet meegenomen. Wanneer de plannen voor een verbreding uitgewerkt gaan worden, moeten de verkeers- en milieueffecten van 2x1 naar 2x2 worden onderzocht	geen
18.13	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in de aannames voor het geluidsonderzoek: Het geluidsonderzoek is gebaseerd op slechts een toename van het verkeer van 1,5%. Dat is dus ruimschoots onvoldoende en geeft een onjuist beeld. Volgens de tekst in het geluidsonderzoek is er in 2019 en 2032 een opslag van 1,5% gezet op de verkeersaantallen; dat is uiteraard een onjuiste aanname.	Het geluidonderzoek is gebaseerd op het verkeersmodel Kampen (2018). Met dit verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten voor de jaren 2016 en 2030 berekend, waarbij voor het jaar 2030 rekening is gehouden met het verkeersaantrekkend effect van het project. De verkeersintensiteiten zijn het gevolg van het model. Voor de onderzoeksjaren 2019 en 2032 zijn de voor 2016 en 2030 berekende verkeersintensiteiten vervolgens verhoogd met 1,5% groei per jaar, wat een hoger percentage is dan het groeipercentage dat in het model volgt (ca. 1,1%)	geen
18.14	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in de aannames voor het geluidsonderzoek: Indertijd (2010 – 2015) is ook geconstateerd dat er onjuistheden zaten in het verkeersmodel van de gemeente Kampen, omdat dit vooral nauwkeurig was binnen het grondgebied van de gemeente Kampen, maar tekortschoot binnen het grondgebied van de gemeente Dronten. Wij zien dat de huidige berekeningen opnieuw zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de gemeente Kampen en verzoeken u om bredere gegevens in te zetten en/of het model van de gemeente Kampen op te werken met aanvullende verkeersgegevens, vanuit andere bronnen.	Voor deze studie is de nieuwste versie van het verkeersmodel Kampen gebruikt. In overleg met de gemeenten Kampen en Dronten en de Provincies Overijssel en Flevoland is bepaald dat dit model het beste en meest actuele inzicht geeft in de verkeersgegevens voor dit project, zowel in Overijssel als Flevoland.	geen

18.15	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in de aannames voor het geluidsonderzoek: Voor de toekomstige prognose is het verkeerde jaartal gehanteerd. Er is uitgegaan van 2032; dat is onjuist omdat het niet mogelijk is dat het volledige project al in 2022 gereed is, zoals ook al is aangegeven in de online presentatie in mei 2020. Daar is aangegeven dat het project in 2023 op zijn vroegst gereed is.	De verwachting is dat de weg in 2022 in gebruik wordt genomen (brug en nieuwe aansluitingen). Eventuele afwerkingen, inclusief overdracht aan eindbeheerders, lopen mogelijk door tot in 2023.	geen
18.16	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in de aannames voor het geluidsonderzoek: Aangezien dit project als reconstructie moet worden aangemerkt (uitspraak RvS) zal de prognose en de geluidsberekeningen ook uit moeten gaan van een zicht van 15 jaar ipv 10 jaar die nu is gebruikt. Dit maakt aanzienlijk verschil in de geluidstoename en de vereiste maatregelen die nodig zullen zijn.	In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 staat dat in gevallen waarin zich - zoals hier - geen bijzondere omstandigheden voordoen, het tiende jaar na reconstructie van de weg als het maatgevende jaar kan worden aangehouden.	geen

18.17	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in de aannames voor het geluidsonderzoek: De N307 is een doorstroomweg en u hebt de ambitie om de snelheid in de toekomst te verhogen naar 100 km/u. Dat staat ook in uw huidige beleid en stukken, zie bijvoorbeeld de Toelichting, maar ook uw GVVP. Het ontwerp van de N307 is daar ook al op gebaseerd, ook vanaf de brug richting Dronten en ook bij de af- en opritten. U dient dit als uitgangspunt mee te nemen in de toekomstige situatie. Het is geen goede ruimtelijke ordening om dat niet mee te nemen in deze berekeningen; u dient ons te beschermen tegen een toekomstige geluidstoename als gevolg van aanvullende toekomstige beslissingen daaromtrent, en u dient nu maatregelen te treffen om ons toekomstige leef kwaliteit te borgen. Dat is indertijd ook gedaan, zie bv de geluidsrapportage van 2013 en/of de raad van State. U hebt ook niet onderbouwd waarom u dit nu niet als uitgangspunt zou meenemen. U beschrijft bovendien in het ontwerpbestemmingsplan 8091 dat 80 km/u “voorlopig” zal zijn. Dit is een onzekerheid die niet mag blijven bestaan. Dit is dus tevens een inconsistentie in de Toelichting o.a. op blz 30 e.v.; het uitgangspunt van 80 km/u sluit niet aan bij het beleid van de provincie en van de gemeente. Ook is duidelijk dat een toekomstige verbreding naar 2 x 2 banen beleid is, maar dát lijkt in de regels (terecht) te zijn uitgesloten. Op basis van de gewijzigde aannames kunnen wij t.z.t. opnieuw beoordelen of de berekeningen op de juiste wijze zijn onderbouwd.	De verbreding van de N307 naar een 2x2-weg is geen onderdeel van dit project. Ook de verhoging van de snelheid van 80km/uur naar 100km/uur op het Flevolandse deel van de N307 is geen onderdeel van dit project en de onderliggende onderzoeken. Als dat concreet wordt - de verbreding dan wel de snelheidsverhoging- dan moet in ieder geval opnieuw akoestisch onderzoek worden verricht. Ook zal opnieuw een MER opgesteld moeten worden om een dergelijke opwaardering te onderzoeken. Indien uit die onderzoeken blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn om de verandering mogelijk te maken dan zullen die op dat moment genomen worden. Op basis van de huidige plannen, qua snelheid, wegas en aantal rijstroken, zijn naast het aanbrengen van een geluidreducerende deklaag type A, geen aanvullende maatregelen nodig.	geen

18.18	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in het geluidsonderzoek: In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de verkeerde asliggingen van de ovonde, opritten naar de N307, afritten van de N307 en de N306. Het is namelijk niet gebaseerd op worst case binnen het bestemmingsplan. Die asliggingen zijn namelijk niet aangeduid in het bestemmingsplan. De akoestische studie is gebaseerd op het ontwerp bij het concept bestemmingsplan. Dat ontwerp is echter niet vastgelegd in de regels of verbeelding. De asliggingen kunnen binnen het bestemmingsplan qua geluid nadeliger worden voor de woningen aan de Vossemeerdijk. a. Dat geldt bijvoorbeeld ook in het gebiedje aan de voorzijde van de woningen (tussen nr 54 en 56 en de N307) : die hebben mede een verkeersbestemming; er moet in de geluidsberekening (worst case) dus van uit worden gegaan dat de Vossemeerdijk daar zeer nabij de woningen kan komen te liggen. Met de nieuwe aanpassing van de plangrens (ten opzicht van vigerend bestemmingsplan) geldt dit ook in het gebiedje voor/tussen deze woningen. b. Ook geldt dat voor de exacte ligging van de ovonde (die kan in het bestemmingsplan dichterbij de woningen komen dan in het ontwerp is aangegeven). c. Idem voor de afrit vanaf de ovonde richting de N306 d. En idem voor ligging van de Vossemeerdijk, gedeelte tussen N307 en de woningen e. En alhoewel de asligging van de N307 wel in een bandbreedte is vastgelegd is niet zichtbaar of er ook binnen die bandbreedte de worstcase is aangehouden.	Op de verbeelding is door middel van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer’ aangeven waar de weg(as) komt te liggen. Alles buiten deze aanduiding is in strijd met het plan, zoals nadrukkelijk bepaald in artikel 3.4 van de planregels. De wegligging die is opgenomen op de verbeelding, is gebruikt voor de input van het akoestisch onderzoek. De assen staan ook aangegeven in het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek is onderdeel van het bestemmingsplan, daarmee zijn de assen van de weg ook qua effecten duidelijk vastgelegd. A t/m D). De bestemming 'Verkeer' binnen een bestemmingsplan betekent niet dat daar overal wegen kunnen worden aangelegd of gewijzigd. De wegligging is vastgelegd in het akoestisch onderzoek. E) Onduidelijk is op welke bandbreedte gedoeld wordt.	geen

18.19	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in het geluidsonderzoek: De N307 en / of de opritten liggen onder een helling. Er moet in de geluidsberekeningen rekening gehouden worden met een hellingfactor. Tevens komen de wegen die de Vossemeerdijk en de N306 op en af gaan, onder een hellingshoek te liggen. Ook deze hellingshoeken zullen mee moeten worden genomen in de geluidsberekeningen.	Op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid dient een hellingcorrectie in rekening te worden gebracht als het stijgend gedeelte van het verkeer een helling van ten minste 3% moet overwinnen over een hoogteverschil van ten minste 6 meter. - Het hoogteverschil dat de N307 moet overbruggen is meer dan 6 meter. - De helling waarop de N307 zich bevindt ligt rond de 2%. Lokale hellingspercentages liggen rond de 3%, maar niet over zodanige lengte dat een hoogteverschil van 6 meter wordt overbrugd.	geen
18.20	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in het geluidsonderzoek: Er is schijnbaar geen rekening mee gehouden dat de N307, de parallelbaan, de fietspaden, de N306, de op- en afritten en de ovonde niet op maaiveld liggen maar op hoogte. In ieder geval hoger dan de woningen liggen. En ook het toekomstige hoogteverschil ten opzichte van de huidige situatie is aanzienlijk. Daardoor is het toekomstige geluid op de woningen sterker dan uit de huidige berekeningen blijkt.	Het akoestisch rekenmodel is in 3D opgebouwd op basis van het Actueel Hoogtebestand Nederland. Voor de toekomstige wegligging is een 3D wegontwerp in het akoestisch rekenmodel opgenomen, dus ook de hoogteligging.	geen
18.21	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in het geluidsonderzoek: Onder andere de nieuw te bouwen brug kan op een hoogte tot 10 meter komen. Daarbij moet ook worden meegenomen dat a) het geluid over water verder draagt en b) dat ter plekke van de klep géén geluidsarm asfalt toegepast kan worden. Wat dit betekent voor het geluid op onze woningen is onterecht niet meegenomen.	In het akoestisch rekenmodel bevindt de brug zich op een hoogte van 10 meter boven maaiveld. Voor de klep is niet uigegaan van een geluidreducerende deklaag maar is uitgegaan van dicht asfaltbeton, dit heeft geen geluidwerende werking. Dit is weergegeven in figuur 4-1 van het akoestisch onderzoek.	geen
18.22	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in het geluidsonderzoek: Zo’n klep kan sowieso al tot meer geluid leiden; wij vragen u voorzorgsmaatregelen te treffen om dit te voorkomen.	De klep maakt geen geluid. Voor voegovergangen worden zogenaamde stille voegovergangen voorgeschreven.	geen

18.23	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in het geluidsonderzoek: Door de onderdoorgang van de n306 onder de n307 zal veel geluid als een klankkast richting onze woningen komen. Hoe is dit meegenomen in de berekening? Hoe kan dit gereduceerd worden?	Vanuit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 bestaat er geen wettelijke grondslag voor het modelleren van 'klankkasten' onder viaducten. Er zijn geen maatregelen voorzien om geluid onder het viaduct te reduceren.	geen
18.24	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in het geluidsonderzoek: Er is op enkele plekken een kruispunt- of obstakeltoeslag toegepast. Maar er zijn meer plekken waar rekening gehouden moet worden met extra verkeersgeluid als gevolg van afremmen / optrekken, bijvoorbeeld a) bij verkeer dat de Vossemeerdijk op rijdt, bij verkeer dat beide opritten naar de N307 op rijdt (zowel richting Dronten als richting Kampen) en verkeer tussen de N306 en de ovonde. Wij verzoeken u dit goed te onderbouwen en toe te passen op de toekomstige situatie (worst case), zodat we kunnen beoordelen of e.e.a. goed is verwerkt in het geluidsonderzoek.	Op basis van artikel 2.5.1 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 hoeft een optrektoeslag alleen toegepast te worden op zogeheten 'geregelde' kruispunten (met verkeerslichten). De door u aangegeven opritten, afritten en kruispunten hoeven derhalve niet in de berekeningen betrokken te worden.	geen
18.25	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in het geluidsonderzoek: Het geluid op onze woningen komt straks van meerdere kanten: van de “voorzijde”, de Vossemeerdijk, van zijkant vanaf de N307/ en de oprit/afrit richting de ovonde en vanaf de achterzijde vanaf de ovonde en de oprit richting Dronten. Er dienen daarom meer meetpunten te worden berekend en er moet bepaald worden wat het totale effect is van het geluid dat van meerdere zijden komt. Dat is in de eerdere geluidsberekeningen (2010 – 2015) ook gedaan en toen bleken er aanzienlijke geluidstoenames op te treden op plekken die nu niet zijn onderzocht. Alleen al daarom is het logisch om deze extra meetpunten ook te	Bewoner heeft gelijk. Het is hier inderdaad niet evident dat de gevel die naar het zuiden is gericht de hoogste geluidbelasting ondervindt. In de akoestisch berekeningen zijn rekenpunten op de zijgevel aan de westzijde toegevoegd. Hieruit blijkt: - Vossemeerdijk 50/52: de geluidbelasting op de westgevel is lager dan de geluidbelasting op de zuidgevel. - Vossemeerdijk 54/56: de geluidbelasting op de westgevel is lager dan de geluidbelasting op de zuidgevel. In het geluidrapport zijn de berekende geluidbelastingen op de westgevel toegevoegd aan bijlage 4.2.	zie reactie

		berekenen, en om het totaal van de geluidseffecten te berekenen.		
18.26	BP Dronten -	Ten aanzien van Akoestisch onderzoek. Onjuistheden in het geluidsonderzoek: Tot slot lijkt het ons heel redelijk om het onderzoeksgebied a.g.v. van de geluidsbelasting vanaf de N306 met iets meer dan 1/3 deel te verlengen, omdat nu 2 van onze 4 woningen dáár net buiten vallen, en om dat ook dít geluid relevant is i.v.m. accumulatie en de onderbouwing van goede ruimtelijke ordening.	Bij de Vossemeerdijk 54/56 ligt de geluidbelasting ten gevolge van de N306 onder de 48 dB (wettelijke voorkeurswaarde) en vanwege de grotere afstand zal dat ook voor de woningen aan de Vossemeerdijk 50/52 gelden. Er is geen aanleiding om het onderzoeksgebied verder uit te breiden dan de verlenging van het onderzoeksgebied met 1/3 zoals in het akoestisch onderzoek is gedaan.	geen
18.27	BP Dronten - BP Kampen -	Tot slot zijn wij van mening dat: Er onvoldoende compensatie is voor de afname van 7,7 ha NNN als gevolg van het project. Zo wordt er onder andere compensatie gerealiseerd in delen die nu óók al onderdeel zijn van de NNN, er wordt onterecht gesteld dat er een verbetering optreedt als gevolg van beter aaneen gesloten natuur en ook qua te realiseren oppervlaktes en kwaliteit wordt de afname van het oppervlak en de toenemende overlast als gevolg van verkeer en geluid onvoldoende gecompenseerd.	Uit de toelichting op het bestemmingsplan blijkt dat er een totaal van 7,9 ha. permanent verloren gaat. Deze wordt gecompenseerd door 13,2 ha die gelegen is op de voorlanden en een deel van de huidige N307 waar de weg meer zuidelijk komt te liggen. De locatie die al in het huidige NNN ligt (en dus niet meetelt voor deze rekensom) gaat wel verloren maar wordt na de werkzaamheden weer hersteld en behoeft daarom geen verdere compensatie (in de toelichting is dit deel beschreven als 'tijdelijk gronddepot')	geen
18.28	PW Roggebot - PW N11/N11A - BP Dronten - BP Kampen - Wnb LNV - Wnb Prov	Tot slot zijn wij van mening dat: De uitgevoerde onderzoeken zijn onvoldoende om te komen tot de conclusies ten aanzien van PFAS zoals vermeld in de Toelichting. Er moet op een groter gebied en tot grotere diepte afgegraven worden dan het onderzochte gebied en er is ook niet aannemelijk gemaakt dat hergebruik ter plekke binnen het project (op land of in het water) haalbaar is.	Voor de stofgroep PFAS wordt in het Tijdelijk handelingskader (versie 1 december 2019) beschreven of toepassing mogelijk is. Op grond van het uitgevoerde onderzoek blijkt dat de meest verdachte laag (de toplaag) bij de gevonden waarden voor PFAS hergebruik mogelijk is. Of en welke grond en baggerspecie wordt hergebruikt door de aannemer zal afhangen van zijn werkwijze.	geen

18.29	BP Dronten -	Tot slot zijn wij van mening dat: De bossingel zo veel mogelijk handhaven in overleg met de aanwonenden van de Vossemeerdijk. In eerdere overleggen met dhr. Bruinsma en dhr. Karst, zijn toezeggingen gedaan over deze bomen; alles wat buiten de bouwgrens staat blijft staan. Wat tussen de rand van het asfalt en de bouwgrens in staat wordt zoveel mogelijk gehandhaafd en wordt van te voren met de bewoners gemerkt als zij wel weg moeten. Er zal dan ook naar herplant gekeken worden. Nu werkt dit als een grote groene muur wat de beleving vanuit huis en tuin heel anders maakt. We missen deze onderdelen in stukken.	Rondom de percelen nabij de woningen aan de Vossemeerdijk staan op diverse plaatsen meerdere bomen. Deze zijn tijdens de gesprekken met Jeen Bruinsma en Karst Lubbinge besproken. Om gevoel te krijgen bij de invloed van het schetsontwerp op de huidige situatie is een tweetal grenzen uitgezet in het veld. Enerzijds de kant van de verharding en anderzijds de projectgrens. Tijdens de gesprekken is uitgelegd dat de aannemer met zijn (ontwerp)werkzaamheden binnen de projectgrens dient te blijven. Daarbinnen heeft de aannemer ontwerp ruimte om het schetsontwerp verder uit te ontwerpen tot een Definitief Ontwerp. De opdrachtgever zal de aannemer wijzen op de waarde die de omgeving hecht aan het behoud van de bestaande bomen binnen de projectgrens. De bomen die buiten de projectgrens staan zijn met u besproken. Indien deze te dicht bij de verharding komen te staan zijn er nog twee risico's waar de bewoners rekening mee moeten houden. De wortelpartij zou geraakt kunnen worden bij ontgraving van bijvoorbeeld het wegcunet en de kruin van de boom zou te ver over de kant van de verharding reiken waardoor de verkeersveiligheid in het geding gaat komen. Dit kan tot gevolg dat de betreffende boom niet behouden kan blijven. Eventueel te verwijderen bomen worden van te voren gemerkt zodat voor u duidelijk is wat er gaat gebeuren. De waarde van het behoud van de bomen is voor de opdrachtgever duidelijk. Dit aspect heeft een grote rol gespeeld bij het vinden van een oplossing ter plaatse van het huidige Roggebothouse. Een voor de hand liggende verkeersoplossing zou hier een rotonde zijn geweest. Er is bewust gekozen om een ovonde toe te passen zodat de verbindingsweg tussen de aansluiting N306/N037 niet richting het Noorden zou verschuiven. Er is toegezegd dat, indien de eindsituatie gevolgen heeft voor de aanwezige bomen, dat er in samen met u gekeken gaat worden naar een alternatieve oplossing. Herplant is daarbij een van de opties. Daarvoor dient echter toestemming verleend te worden door de eigenaar en tevens beheerder van de primaire waterkering het waterschap Zuiderzeeland. Tot op heden is het beleid geen aanplant van bomen in een primaire waterkering toe te staan. Een passende alternatieve oplossing dient samen met de aannemer, de bewoners, het waterschap en de opdrachtgever te worden gevonden.	geen

18.30	BP Dronten -	Tot slot zijn wij van mening dat: Het zicht op de N306, Vossemeerdijk en N307 is voor de woningen 54 en 56 met dit nieuwe plan erg nadelig. Koplampen van de auto's schijnen straks rechtstreeks de woningen binnen. De uitlaatgassen van de auto's die langs zoeven hebben een zeer negatieve invloed op de kinderen die hier in de tuinen spelen. Froukje Oostra heeft in een bezoek beaamd dat de koplampen inderdaad lichtoverlast zullen gaan veroorzaken. We zouden graag willen dat dit meegenomen wordt, zodat er maatregelen getroffen kunnen worden. Daarbij speelt mee dat wij als bewoners zelf geen bomen/struiken kunnen aanplanten aangezien het binnen de zone van de waterkering ligt.	Koplampen van (vracht)auto's schijnen nu rechtstreeks de woningen aan de Vossemeerdijk 54/56 binnen, met de aanpassing aan de N306 en N307 zullen (vracht)auto's op een andere manier de woning gaan aanlichten omdat de ligging van de weg en de bochtstraal anders worden. Bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp zal de verandering van de huidige situatie en hoe deze uw woningen en woongebied beïnvloedt met u besproken worden. Waar mogelijk zullen maatregelen genomen worden om lichtinval te beperken.	geen
18.31	BP Dronten -	Tot slot zijn wij van mening dat: Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat wij als bewoners vanaf ons plein de Vossemeerdijk over moeten steken om veilig op het fietspad te kunnen komen. Dit is nu niet meegenomen.	Het is correct dat de aansluiting met uw plein en de oversteek naar het fietspad niet is weergegeven in het schetsontwerp. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp en de realisatie van het werk zal deze oversteek van de N306 richting het fietspad, indien deze door het werk worden geraakt, worden meegenomen.	zie reactie
18.32	BP Dronten -	Tot slot zijn wij van mening dat: Wat zijn de gevolgen voor de moestuin/windsingel van de bewoners van Vossemeerdijk 56? Dit is onduidelijk in dit ontwerp.	De moestuin ligt westelijk van uw woning en valt buiten het plangebied. Onduidelijk is welke bomen/struiken met de windsingel bedoeld worden. In de verdere uitwerking van het ontwerp zal zoveel mogelijk geprobeerd worden om bomen te sparen. Verwezen wordt naar de reactie bij 18.29	geen

18.33	BP Dronten - BP Kampen -	Tot slot zijn wij van mening dat: Fase 2 behelst 4 deelprojecten waaronder als 4e deelproject de invulling van het recreatiegebied Roggebot. Deze is niet gereed voor eind 2023. De MER 2013 is dus onvoldoende om dit project doorgang te laten vinden in deze fase 2 omdat de effecten van dit (nog te ontwikkelen) recreatiegebied niet voldoende in beeld zijn, simpelweg omdat er nog geen ontwerpen, kaders e.d. voor dit terrein zijn vastgelegd. Doordat niet duidelijk is hoe dit terrein er uit komt te zien; met welke invulling, hoeveel vakantiewoningen, verwachte bezoekers e.d. kan er geen inschatting gemaakt worden op de effecten van de natuur en het verkeer.	Fase 2 van het project IJsseldelta Zuid bestaat inderdaad uit 4 deelprojecten. Het 4e deelproject gaat over het Recreatiegebied Roggebot. Het onderhavige MER IJsseldelta-Zuid, deelproject N307 Roggebot beschrijft de milieueffecten van het 3e deelproject N307 Roggebotsluis. Zie bijvoorbeeld de beschrijving en de afbeelding in paragraaf 3.1 over de afbakening van het projectgebied van het deelproject N307 – Roggebot. In de onderhavige Actualisatie MER komen de effecten aan de orde van het slopen van de Roggebotsluis, de verbetering van de N307 en de versterking van de dijkvakken 11 en 11A. De onderhavige Actualisatie MER bevat de benodigde milieu informatie voor het nemen van de besluiten zoals genoemd in paragraaf 2.1 . De ontwikkeling van de voormalige camping Roggebot is daar geen onderdeel van. De effecten van de invulling van het Recreatiegebied Roggebot komen in deze Actualisatie MER dan ook niet aan de orde. Afhankelijk van de invulling van dit deelproject moet te zijnertijd nader worden bekeken of hiervoor een afzonderlijke Actualisatie MER moet worden opgesteld of (milieu) onderzoeken uitgevoerd moeten worden.	geen
18.34	BP Dronten -	Tot slot zijn wij van mening dat: De invloed van dit deelproject 4 is onvoldoende in kaart gebracht, zowel voor de natuur als ook zeker voor het geluid. Het geluidsonderzoek is hierdoor dus onvoldoende gezien de nog te ontwikkelen deelproject 4 welke in deze fase valt. Een degelijke inschatting van de geluidseffecten van fase 2 is nu dus ook nog niet goed te maken. Dit zorgt voor onduidelijkheid bij de omwonenden en zou vanwege die punten dus ook niet vastgesteld mogen worden.	Verwezen wordt naar de reactie bij 18.33.	geen

19. Trip Advocaten namens Strandpaviljoen At Sea				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
19.1	PW Roggebot -	t.a.v. ontwerp-projectplan Waterwet verwijderen Roggebotsluis: Nadelige gevolgen tijdens de uitvoeringsfase In het ontwerp-projectplan wordt op meerdere plaatsen overwogen dat tijdens de realisatiefase het verkeer (beperkte) belemmeringen zal ondervinden van de werkzaamheden. Zo staat op pagina 57 van het ontwerp-projectplan: "de sloop van de Roggebotsluis heeft geen effect op de toegankelijkheid voor fietsers en wandelaars. De sloop begint pas nadat de nieuwe brug is aangelegd, waardoor het verkeer (inclusief wandelaars en fietsers) zonder belemmering kan passeren." En op pagina 75 staat: "in paragraaf 2.3.1 is een beschrijving gegeven van de verschillende verwijderingsfasen. Hieruit volgt dat er in geen van de sloop- en bouwfasen sprake is van (grote) hinder voor autoverkeer; het autoverkeer blijft mogelijk tijdens deze fasen.". Vooral uit het laatste citaat maakt At Sea op dat het toch niet ondenkbaar is dat (eventueel beperkte) hinder ontstaat voor wegverkeer tijdens de sloop- en bouwfasen. At Sea kan zich ook niet voorstellen dat bij het verwijderen van de Roggebotsluis totaal geen hinder zou ontstaan voor wegverkeer. Zoals hierboven opgemerkt is het voor At Sea van groot belang dat sprake is van een volledige bereikbaarheid van de N306 en de N307. Iedere vorm van hinder op de N307 ter hoogte van de N306 zal zij merken door een mindere toestroom aan klanten. At Sea wenst dat in het definitieve projectplan volledige duidelijkheid wordt verschaft over de omvang van de (eventueel beperkte) hinder voor wegverkeer tijdens de uitvoeringsfase. Daarnaast ziet zij graag een gedegen plan van aanpak, waarin staat aangegeven	Het projectplan zal geen volledige duidelijkheid geven over de omvang van de (eventueel beperkte) hinder voor het wegverkeer tijdens de uitvoering. Deze duidelijkheid wordt gegeven in de door de aannemer op te stellen verkeersfaseringsplannen en -maatregelenplannen. Het is niet uit te sluiten dat er hinder ontstaat als gevolg van de werkzaamheden aan de Roggebotsluis. U bent ondertussen geïnformeerd over de mogelijke hinder als gevolg van de werkzaamheden en dat - voor nu - uitgegaan kan worden van maximaal 4 weekendafsluitingen gedurende de realisatie van het project, tot eind 2022. De verkeersfaseringsplannen en -maatregelenplannen van de aannemer zullen met u besproken worden.	geen

		welke maatregelen getroffen worden om de hinder zo beperkt mogelijk te houden.		

19.2	PW Roggebot -	t.a.v. ontwerp-projectplan Waterwet verwijderen Roggebotsluis: Nadelige gevolgen tijdens de gebruikfase In het ontwerp-projectplan leest At Sea zorgelijke ontwikkelingen over de bereikbaarheid van haar restaurant per fiets na het weghalen van de Roggebotsluis. Op pagina 57 van het ontwerp-projectplan wordt vermeld dat het huidige fietspad langs de N306 Roggebot-Kampen na het verwijderen van de Roggebotsluis af en toe zal gaan overstromen. Dit effect wordt door de beheerder van het fietspad geaccepteerd. Voor At Sea is dit echter niet acceptabel. Een aanzienlijk deel van haar klanten zijn dagjestoeristen die op de fiets naar het restaurant toekomen. Indien dit tijdelijk niet mogelijk is door overstroming van het fietspad, verliest zij inkomsten. Overeenkomstig artikel 5.4, tweede lid, van de Waterwet dient een projectplan een beschrijving te bevatten van de treffen voorzieningen die de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk beperken. Het onderhavige ontwerp-projectplan bevat geen beschrijving van een voorziening die overstroming van het fietspad zo veel mogelijk beperkt dan wel voorkomt. At Sea verzoekt de minister dit in het definitieve projectplan aan te passen.	Het af en toe overstromen geldt alleen het gedeelte van het fietspad ten noorden van de Reevesluis. Het betreft de periode nadat de Reevesluis gereed is gekomen omdat de Roggebotsluis niet eerder wordt verwijderd. In het projectplan is vermeld dat dit overstromen 1 keer per 2 à 3 jaar gebeurt. De reden daarvan is de inschatting van de frequentie van een zware noordwesterstorm waardoor het water in zuidelijke richting wordt opgestuwd. In deze weersomstandigheden zal er ook nu al geen sprake zijn van het door indiener genoemde aanzienlijke deel van klanten die als dagjestoeristen per fiets naar het restaurant komen. In dergelijke weersomstandigheden (zware noordwesterstorm) wordt er niet gefietst. Er ontstaat dus geen verlies aan inkomsten. Er is dan ook geen noodzaak voor deze omstandigheden voorzieningen te treffen omdat de verwijdering van de Roggebotsluis ten opzichte van de huidige situatie geen nadelige gevolgen oplevert voor het restaurant.	geen

19.3	PW Roggebot -	t.a.v. ontwerp-projectplan Waterwet verwijderen Roggebotsluis: De belangen van At Sea zijn niet meegenomen In het ontwerp-projectplan worden voor een aantal locaties de effecten beschreven voor wat btreft het aspect wateroverlast. Daarbij wordt ook ingegaan op de te treffen voorzieningen om de effecten van wateroverlast te verminderen of tegen te gaan. Wat de effecten zijn voor At Sea wordt in het ontwerp-projectplan echter niet beschreven. Gezien haar ligging vreest At Sea echter wel voor wateroverlast door het verwijderen van de Roggebotsluis. At Sea ziet graag in het definitieve projectplan een zorgvuldige omschrijving van de effecten die het verwijderen van de Roggebotsluis voor haar restaurant heeft en welke voorzieningen (eventueel) getroffen worden om deze effecten tegen te gaan. Zonder een dergelijke omschrijving is At Sea van oordeel dat het projectplan onzorgvuldig tot stand is gekomen.	Pas nadat alle waterkeringen op orde zijn gebracht en de Roggebotsluis is verwijderd, zal de IJsseldijk worden geopend en kan het Reevediep als hoogwaterafvoer gaan fungeren. Tot de keringen die tevoren op orde worden gebracht, behoort de Reevesluis. Deze sluis neemt de functie van de ten noorden van At Sea gelegen Roggebotsluis over. De Reevesluis is ook ten noorden gelegen van At Sea en vormt de nieuwe waterkering voor het deel van het Drontermeer waaraan ook At Sea is gelegen. Daarmee zijn er geen veranderingen voor wat betreft de waterdynamiek ter plaatse van At Sea. Voor At Sea hoeven geen voorzieningen te worden getroffen.	geen

19.4	PW N11/N11A -	t.a.v. ontwerp-projectplan Waterwet van waterschap Drents Overijsselse Delta: Recreatieve routes onveiliger en tijdelijk minder goed bereikbaar In het ontwerp-projectplan zijn in hoofdstuk 5 de effecten van het plan beschreven. Een van de effecten is dat tijdens de uitvoeringsfase recreatieve routes voor wandelaars en/of fietsers tijdelijk minder goed bereikbaar zijn. Voor At Sea heeft dit tot gevolg dat klanten haar per fiets minder goed kunnen bereiken. In het ontwerp-projectplan zijn echter geen maatregelen opgenomen die dit nadelige effect voorkomen of (op zijn minst) beperken. At Sea acht het ontwerp-projectplan om deze reden onvoldoende gemotiveerd en daarmee onzorgvuldig. Daarnaast baart het At Sea zorgen dat in de nieuwe situatie tot aan de Buitendijksweg fietsen wordt gecombineerd met langzaam verkeer op de parallelweg. Het is ontegenzeggelijk dat het combineren van fietsen met langzaam verkeer (waar ook zwaar landbouwverkeer onder verstaan wordt) zeer gevaarlijke situaties kan opleveren. At Sea is niet alleen van oordeel dat zij op een veilige manier bereikbaar dient te zijn voor haar bezoekers, maar ook dat bij de uitvoering van een project van deze omvang de meest veilige optie gekozen dient te worden. Zij kan zich niet voorstellen dat het niet mogelijk is om een fietspad en parallelweg van elkaar te scheiden. Om deze reden verzoekt At Sea in het definitieve projectplan het fietspad te scheiden van de parallelweg. Voor het geval dit niet mogelijk is, verzoekt zij u uiteen te zetten wat hier de reden voor is.	De uitgangspunten tijdens de realisatie van het projectplan van Waterschap Drents Overijsselse Delta zijn: • Omleidingsroutes voor fietsers mogen niet langer zijn dan 1 kilometer of 5 minuten.• Omleidingsroutes voor voetgangers mogen niet langer zijn dan 400 meter of 5 minuten.• Fietsers en voetgangers mogen niet gemengd worden met het verkeer op de hoofdrijbaan en moeten ten minste hun huidige positie behouden (vrij liggend fietspad of fietssuggestiestrook op de parallelweg). In de nieuwe situatie is voor het aangegeven traject fietsverkeer gescheiden van het overige verkeer; aan de Overijsselse zijde en op de nieuwe Roggebotbrug is het fietsverkeer van de parallelweg gescheiden door een groene berm of Barrier. Dit houdt in dat de situatie wat betreft verkeersveiligheid niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie	geen

19.5	PW N11/N11A -	t.a.v. ontwerp-projectplan Waterwet van waterschap Drents Overijsselse Delta: Uit het ontwerp-projectplan blijkt dat tijdens de uitvoeringsfase hinder of schade kan ontstaan bij (omliggende) eigenaren, omwonenden en belanghebbenden. De hinder bestaat onder andere uit geluidsoverlast van het werkverkeer en eventuele omleidingen voor weg- en fietsverkeer. In het ontwerp-projectplan zet u uiteen dat vanuit de uitvoerende aannemer afstemming plaatsvindt met (omliggende) eigenaren, omwonenden en belanghebbenden. Door de aannemer worden maatregelen genomen om hinder voor de omgeving te voorkomen, of zo veel mogelijk tegen te gaan. At Sea achter het onwenselijk dat maatregelen omtrent het voorkomen van hinder en schade aan het publiekrecht worden onttrokken. Bestuursorganen zijn namelijk gebonden aan de Algemene wet bestuursrecht en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Bovendien volgt expliciet uit artikel 5.4 van de Waterwet dat een projectplan een beschrijving van de voorzieningen bevat om nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk ongedaan te maken of te beperken. Aan dit vereiste wordt niet voldaan, indien de te treffen maatregelen ter voorkomen van hinder of schade in de uitvoeringsfase aan de aannemer overgelaten worden. In dit kader verzoekt At Sea u in het definitieve projectplan zelf voorzieningen te treffen die hinder of schade in de uitvoeringsfase voorkomen op beperken.	Het ontwerp-projectplan bevat in hoofdstuk 7 wel degelijk een beschrijving van voorzieningen gericht op het ongedaan maken of beperken van nadelige gevolgen. Het is niet gewenst al in een vroeg stadium, bij het vaststellen van het projectplan, in detail te beschrijven hoe de hinder voor de omgeving wordt beperkt. Het verdient de voorkeur aannemers te laten concurreren op kwaliteit, onder meer met betrekking tot het punt hinder voor de omgeving en overleg met de omgeving. Daardoor wordt dit belang beter behartigd. Zouden bij de uitvoering regels worden overtreden, dan is naast de aannemer ook de opdrachtgever in publiekrechtelijke zin aan te spreken	geen

19.6	BP Dronten -	t.a.v. ontwerpbestemmingsplan N307 - Kampen: Verkeer, bereikbaarheid van de hulpdiensten Uit de toelichting van de ontwerpbestemmingsplannen blijkt dat de herinrichting van de N307 een toename van de reistijd en reisafstand voor hulpdiensten met zich meebrengt. Op pagina 43 van de toelichting staat hierover onder 'Overijssel' het volgende: "De bestemmingen aan de noordkant van de N307 (woningen, jachthaven en multisportterrein Schansdijk) zijn bereikbaar via de noordelijke parallelweg langs de N307. Ten opzichte van de huidige situatie betekent dit een (beperkte) toename van de reisafstand. De effecten op de reistijd voor de hulpdiensten, zijn door de lagere snelheid op de parallelweg, naar verwachting minimaal, omdat hulpdiensten hier weinig hinder ondervinden van het overige verkeer. De bestemmingen aan de zuidkant van de N307 zijn bereikbaar via de aansluiting N307/N306 en de zuidelijke parallelweg. Dit betekent een minder directe bereikbaarheid voor de hulpdiensten ten opzichte van de huidige situatie en daarmee een toename van de reistijd en reisafstand." Een goede bereikbaarheid is noodzakelijk ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening en de kwaliteit van leven. Het baart At Sea dan ook zorgen dat in de toelichting op het bestemmingsplan geen verdere toelichting wordt gegeven op het feit dat de nieuwe planologische situatie zal zorgen voor een minder directe bereikbaarheid voor hulpdiensten. At Sea acht het ontwerpbestemmingsplan om deze reden onzorgvuldig en niet voldoende gemotiveerd. Zij verzoekt u in het definitieve ontwerpbestemmingsplan de precieze toename van de reistijd en reisafstand en de gevolgen daarvan voor de zuidkant van de N307 uit te werken. Daarnaast verzoekt zij u expliciet de verwachte reistijd en reisafstand te toetsen aan geldende wet- en regelgeving, waarin de normen voor een maximale reistijd en reisafstand uiteen zijn gezet en, indien nodig, mitigerende maatregelen te treffen.	Aan de Flevolandse kant (waaronder At Sea) bereiken de hulpdiensten het onderliggend wegennet via de nieuwe aansluiting N307/N306. Op de N307 verbetert de doorstroming voor hulpdiensten door het verdwijnen van de huidige knelpunten. De rotonde en de ovonde op de toe- en afritten met het onderliggende wegennet bieden hulpdiensten een vlotte en veilige ontsluiting richting de bestemmingen aan de Vossemeerdijk en Drontermeerdijk. Deze nieuwe aansluiting N307/N306 betekent wel een (beperkte) toename van de reisafstand. De gewijzigde vormgeving van de aansluiting N306/N307 en het afnemen van het aantal brugopeningen ten gevolge van de hogere brug levert echter een substantiële verbetering van de doorstroming op die opweegt tegen de beperkte toename van de reisafstand.	geen

19.7	BP Dronten -	t.a.v. ontwerpbestemmingsplan N307 - Kampen: Verkeer, verkeersveiligheid At Sea acht het van belang dat haar klanten het restaurant op een veilige manier kunnen bereiken. Volgens haar is in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende gemotiveerd waarom de herinrichting van de N307 zorgt voor een toename van de verkeersveiligheid. Door de herinrichting van de N307 zal de maximumsnelheid aan de Overijsselse kant worden verhoogd van 80 km/u naar 100 km/u. In de toelichting op de ontwerpbestemmingsplannen wordt overwogen dat 1) de oorzaken van de ongevallen die in de huidige situatie voorkomen zullen verminderen of verdwijnen en 2) de verkeersveiligheid op een aantal specifieke punten zal verbeteren. Er is echter geen aandacht geschonken aan de negatieve effecten die de herinrichting van de N307 kan hebben voor de verkeersveiligheid. Deze negatieve effecten zijn volgens At Sea echter wel aanwezig. Zo is het volgens At Sea mogelijk dat de ernst van de ongevallen door de snelheidsverhoging aan de Overijsselse kant zal gaan toenemen. Daarnaast blijft aan de Flevolandse zijde de maximumsnelheid 80km/u. Dit betekent dat verkeer afkomstig van de Overijsselse zijde plotseling wordt geconfronteerd met een snelheidsverlaging van 20 km/u. At Sea is van oordeel dat dit kan leiden tot een toename van kop-staartongevallen. Aangezien de negatieve effecten niet in de toelichting op de ontwerpbestemmingsplannen zijn opgenomen en, zo nodig, gemitigeerd, acht At Sea het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd.	Het deel van de N307 dat met dit project wordt vernieuwd heeft te maken met een aantal kruispunten en aansluitingen. Deze zullen verdwijnen. Hierdoor zal de verkeersveiligheid verbeterd worden. Verwezen wordt naar 4.2.8 van de Toelichting. Daarmee is het mogelijk de maximum snelheid, vooralsnog op het grondgebied van Overijssel, te verhogen naar 100km/u. Deze maximum snelheid wordt echter door de aanwezigheid van de brug, ter plaatse van die brug, verlaagd. Een verlaging van de maximale snelheid is een normale wijze waarop veranderingen in het wegbeeld, een obstakel of bebouwde kom wordt doorgevoerd. Daarmee is het plan niet onvoldoende of onzorgvuldig.	geen

19.8	BP Dronten -	t.a.v. ontwerpbestemmingsplan N307 - Dronten: Geen ruimtelijke onderbouwing Artikel 4.1 onder b van de planregels bij het ontwerpbestemmingsplan bevat een wijziging ten opzichte van de huidige planologische situatie. Dit artikel geeft aan dat de voor 'Water' aangewezen gronden bestemd zijn voor een brug ter plaatse van de aanduiding 'brug'. In het plan zijn weinig specifieke bouwregels opgenomen voor bouwwerken die ter plaatse van de aanduiding 'brug' gebouwd mogen worden. In 4.2.2 staat enkel dat ter plaatse van de aanduiding 'brug' bouwwerken, geen gebouw zijn, gebouwd mogen worden, waarbij: - de bouwhoogte van de brug maximaal 16 meter bedraagt, en - het wegdek op maximaal 12 meter boven NAP ligt. Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening en rechtszekerheid is het onaanvaardbaar dat de bouwregels voor het bouwen van een brug zo globaal zijn opgesteld. Volgens At Sea is het onbegrijpelijk dat er bijvoorbeeld geen maximale breedte voor de brug in de planregels is opgenomen. Daarnaast is in de toelichting op de ontwerpbestemmingsplannen op geen enkele wijze een ruimtelijke onderbouwing gegeven voor het mogelijk maken van het bouwen van een brug en is niet onderbouwd waarom de bouwhoogte van de brug maximaal 16 meter mag bedragen.	In de toelichting van het bestemmingsplan (en de bijbehorende onderzoeken) wordt gemotiveerd waarom wordt gekozen voor deze brug, met deze afmetingen op deze locatie. In hoofdstuk 4 komen alle omgevingsaspecten aan bod, waaronder de verkeerssituatie voor wegverkeer en scheepvaart, geluid, etc., welke hebben geleid tot deze oplossing. De maximale hoogte van de brug bedraagt 16 m in verband met het realiseren van de klepbrug voor het doorlaten van recreatievaart. In de gebruiksregels (artikel 4.4) is bepaald dat de brug voor niet meer dan 2 x 1 rijstroken, exclusief in- en uitvoegstroken en parallelwegen mag worden gebruikt. De breedte van de aanduiding 'brug' is bepaald door de maatvoering op de verbeelding. Tenslotte is de verschijningsvorm van de brug nog vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan, dat zal dienen als toetsingskader voor de aan te vragen omgevingsvergunning.	geen

19.9	Wnb Prov	t.a.v. ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming provincie Overijssel: Geen zekerheid over aantasting natuurlijke kenmerken In bijlage 2 bij het ontwerpbesluit zijn de overwegingen bij het ontwerpbesluit uiteengezet. Volgens de inleidende tekst van bijlage 2 zijn het besluit en de overwegingen onlosmakelijk met elkaar verbonden. Uit de overwegingen bij het besluit blijkt dat de aangevraagde activiteit mogelijk significante effecten op Natura 2000-gebieden heeft. Om deze reden is, overeenkomstig artikel 2.8, eerst lid, van de Wnb, een passende beoordeling opgesteld. Volgens artikel 2.8, derde lid, van de Wnb kan voor een project alleen een vergunning worden verleend indien uit de passende beoordeling zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Uit de gestelde voorschriften en de overwegingen bij het besluit, die voortvloeien uit de passende beoordeling van 11 maart 2020, blijkt dat op meerdere punten onzekerheid bestaat over de vraag of het project de natuurlijke kenmerken van het gebied zal aantasten. Uit de overwegingen - die zijn neergelegd in de voorschriften 8, 9, 11 en 14 van het ontwerpbesluit - volgt dat het nog allerminst duidelijk is of de werkzaamheden de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen aantasten. Dit kan namelijk pas worden beoordeeld als het verlichtingsplan, het mitigatieplan en uitvoeringsplan zijn vastgesteld. Volgens voorschriften 8, 9, 11 en 14 moeten in deze plannen de negatieve effecten voor diverse natuurlijke kenmerken beschreven worden en dient toegelicht te worden hoe significante effecten voorkomen kunnen worden. Het feit dat deze plannen nog opgesteld dienen te worden betekent dat door de passende beoordeling niet de zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.	Uit de Passende beoordeling blijkt dat met bepaalde uitvoeringsvoorwaarden / mitigerende maatregelen geen significant negatieve effecten optreden. Verwezen wordt naar hoofdstuk 7 van de Passende beoordeling. Het verlichtingsplan, mitigatieplan en uitvoeringsplan zijn bedoeld om te kunnen instemmen met de detailuitwerking van de in de Passende beoordeling beschreven voorwaarden / mitigerende maatregelen. Het doel van de maatregelen is vastgelegd in de voorschriften. Dit doel kan op verschillende manieren worden bereikt, afhankelijk van de wijze waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd. De initiatiefnemer geeft de aannemers hierin zoveel mogelijk vrijheid. Hierdoor is de wijze van uitvoering nog niet (volledig) bekend. Uit (praktische en wetenschappelijke) ervaring zijn goede voorzieningen bekend, (één van) deze voorzieningen zal worden uitgewerkt in een de plannen dat instemming behoeft van het bevoegd gezag. Voorschriften 8 en 9 verlichting. De Passende Beoordeling beschrijft in hoofdstuk 4.3 en 4.4 hoe moet worden gewerkt om significante effecten te voorkomen. De belangrijkste maatregel tijdens de bouwfase is het werken overdag. Dat wordt vastgelegd in het voorschrift. Het verlichtingsplan is aanvullend in het geval dat toch gekozen wordt voor een uitvoeringsmethode waarbij kunstlicht nodig is. In de permanente fase zal het detailontwerp afgestemd moeten worden op de situatie. Het is technisch goed mogelijk zodanig te verlichten dat er geen barriérewerking ontstaat. Er bestaat geen twijfel dat het plan uitvoerbaar is en aan deze voorwaarde voldaan kan worden. Omdat op dit moment de uitwerking niet bekend is, behoeft dit verlichtingsplan instemming van het bevoegd gezag. Voorschrift 10. De effecten zijn - zoals onder andere in hoofdstuk 7 van de passende beoordeling is aangegeven - niet significant. Omdat er goede technische maatregelen zijn die de effecten kunnen verminderen, is de verplichting opgenomen dit uit te werken. Omdat op dit moment de uitwerking niet bekend is, behoeft dit plan instemming van het bevoegd gezag. Voorschrift 11.	geen

		Aangezien niet de zekerheid bestaat dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten, kan alleen een vergunning worden afgegeven als voldaan is aan de ADC-toets. Dit blijkt uit artikel 2.8, vierde lid, van de Wnb. Nu de ADC-toets niet is doorlopen, kan voorlopig geen vergunning op grond van de Wnb worden verleend.	Ook bij werkzaamheden die een sterke vertroebeling kunnen veroorzaken, zijn mitigerende maatregelen mogelijk die de omvang van het effect zodanig beperken dat dit met zekerheid niet zal leiden tot significante effecten. Omdat op dit moment de uitwerking niet bekend is, behoeft dit plan instemming van het bevoegd gezag. Voorschrift 14 Het uitvoeringsplan wordt alleen gevraagd als de initiatiefnemer van plan is af te wijken van de voorschriften 12 en 13. Dan zal deze moeten aantonen dat er tenminste een zelfde beschermingsniveau zal worden gerealiseerd.	

19.10	Wnb Prov	t.a.v. ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming provincie Overijssel: Primair verzoekt At Sea het college van Overijssel om vast te stellen dat niet met zekerheid kan worden vastgesteld dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten en dat voor het verlenen van de vergunning eerst de ADC-toets doorlopen dient te worden.	Zoals bij 19.9 is uitgelegd is er geen twijfel dat bepaalde uitvoeringsmethoden / mitigerende maatregelen geen significante negatieve effecten optreden. Omdat de detailuitwerking op dit moment niet bekend is, dient bevoegd gezag in te stemmen met deze plannen. Omdat, na mitigatie, significant negatieve effecten niet optreden, is geen ADC toets noodzakelijk.	geen
19.11	Wnb Prov	t.a.v. ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming provincie Overijssel: Subsidair verzoekt At Sea het college van Overijssel nauwkeurig te formuleren waaruit blijkt dat met zekerheid uitgesloten kan worden dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aangetast zullen worden.	Zie ook de reactie bij 19.9 en aanvullend: In de passende beoordeling is uitgegaan van bepaalde uitvoeringsvoorwaarden / mitigerende maatregelen die deze effecten zullen verminderen, maar de maatregelen zijn niet volledig uitgewerkt. Bevoegd gezag twijfelt niet dat met uitvoering van de maatregelen de effecten niet significant zijn en de natuurlijke kenmerken van de betrokken gebieden niet aangetast worden. Omdat de detailuitwerking op dit moment niet bekend is, dient het bevoegd gezag in te stemmen met deze plannen. Het is van oordeel dat de gevraagde nauwkeurige formulering al in de voorschriften is verwerkt: In de voorschriften is namelijk het doel van de maatregelen vastgelegd, alsmede de verplichting deze schriftelijk uit te werken en ter instemming voor te leggen.	geen
19.12	Wnb Prov	t.a.v. ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming provincie Overijssel: Meer subsidiair verzoekt At Sea het college van Overijssel toe te zeggen dat het verlichtingsplan, het mitigatieplan en het uitvoeringsplan ter inzage worden gelegd, zodat te zijner tijd gecontroleerd kan worden of het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.	Het is niet gebruikelijk om dergelijke uitvoeringsplannen te publiceren en ter inzage te leggen. Het betreft namelijk niet een besluit of aanvraag, maar een uitwerking die dient voor het bevoegd gezag om te kunnen controleren of de voorwaarden juist worden nageleefd. Daarom is in de voorschriften opgenomen dat het bevoegd gezag met deze uitvoeringsplannen moet instemmen. Ook in deze situatie is bevoegd gezag niet voornemens de plannen te publiceren of ter inzage te leggen. Uiteraard kunnen de plannen desgevraagd verstrekt worden.	geen

19.13	Wnb LNV -	t.a.v. ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming min. LNV: Geen zekerheid over aantasting natuurlijke kenmerken Uit de overwegingen bij het besluit blijkt dat de aangevraagde activiteit mogelijke significante effecten op Natura 2000-gebieden heeft. Om deze reden is, overeenkomstig artikel 2.8, eerst lid, van de Wnb, een passende beoordeling opgesteld. Volgens artikel 2.8, derde lid, van de Wnb kan voor een project alleen een vergunning worden verleend indien uit de passende beoordeling zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Uit de gestelde voorschriften en de overwegingen bij het ontwerpbesluit, die voortvloeien uit de passende beoordeling van 11 maart 2020, blijkt dat op meerdere punten onzekerheid bestaat over de vraag of (onderdelen van) het project de natuurlijke kenmerken van het gebied zal aantasten. In het ontwerpbesluit staat dat met het nemen van mitigerende maatregelen en het opleggen van voorschriften (nummers 12 en 15) significante effecten voor de meervleermuis zijn uitgesloten. Welke mitigerende maatregelen worden genomen om significante effecten uit te sluiten, blijkt niet uit het ontwerpbesluit. Bovendien blijkt uit voorschriftnummer 15 dat nog een verlichtingsplan opgesteld dient te worden waarin opgenomen moet worden op welke manier rekening wordt gehouden met het voorkomen van significante negatieve effecten voor de relevante soorten watervogels en meervleermuis. Ten aanzien van broedvogels (in het bijzonder de grote karekiet) overweegt u eveneens dat met het nemen van mitigerende maatregelen en het opleggen van voorschriften (16, 20, 21, 22 en 23) significante effecten kunnen worden uitgesloten. Wederom motiveert u niet welke mitigerende maatregelen worden genomen om significante effecten uit te sluiten. Bovendien blijkt uit voorschriften 18 en 19 dat nog een mitigatieplan moet worden opgesteld, waarin onder meer de verstoring per bouwfase wordt	Meervleermuis: De Passende beoordeling geeft in Hoofdstuk 4.3 aan op welke manier tijdens de aanlegfase significante effecten worden voorkomen. Hoofdstuk 4.4 van de Passende beoordeling beschrijft dit voor de gebruiksfase. In paragraaf 2.2.2 van het besluit wordt aangegeven dat de Passende beoordeling uitsluit dat er, als gevolg van het project , significante effecten zullen optreden t.a.v. onder meer de meervleermuis. In voorschrift 6 van het besluit wordt aangegeven dat gewerkt moet worden volgens de PB en voorschriften die onderdeel uitmaken van het besluit. In voorschrift 12 wordt de mitigerende maatregel 'werken tijdens daglicht' in de aanlegfase opgenomen en voor zover dit niet mogelijk is moeten de bepalingen uit het Verlichtingsplan aangeven op welke manier significante effecten worden voorkomen (voorschrift 15). Het in te dienen Verlichtingsplan, waarmee door bevoegd gezag moet worden ingestemd, geeft de in detail uitgewerkte maatregelen waarmee significante effecten worden voorkomen. Broedvogels, waaronder Grote karekiet. Ook hier geldt dat in de Passende beoordeling (hoofdstukken 2.2 en 4 en in tabel 4.1) wordt beschreven op welke manier en met welke (mitigerende) maatregelen de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd om te voorkomen dat er zich significante effecten kunnen voordoen ten aanzien van deze soort. In paragraaf 2.2.3 van het besluit wordt aangegeven op welke manier significante effecten met zekerheid worden voorkomen en welke voorschriften daartoe worden opgenomen. Voorschrift 6 uit het besluit schrijft voor dat de werkwijze vanuit de Passende beoordeling en het besluit moet worden gevolgd. Ten aanzien van de borging van de instandhouding van het leefgebied worden in de voorschriften 16, 17, 20 t/m 22 concreet mitigerende maatregelen genoemd die via voorschrift 23 moeten worden gemonitord. Ten aanzien van de tijdelijke verstoring als gevolg van geluid zijn in de voorschriften 16 en 17 concrete mitigerende maatrgelen genoemd die in voorschrift 18 nog verder (per bouwfase) moeten worden geconretiseerd in een Mitigatieplan.	geen

		uitgewerkt en hoe met de planning significante verstoring kan worden voorkomen.		

19.14	Wnb LNV -	t.a.v. ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming min. LNV: Uit voorgaande volgt dat het nog allerminst duidelijk is of de werkzaamheden de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen aantasten. De mitigerende maatregelen zijn niet in het ontwerpbesluit opgenomen en er dient nog een verlichtingsplan vastgesteld te worden. Pas na een omschrijving van de mitigerende maatregelen en vaststelling van het verlichtingsplan respectievelijk het mitigatieplan, kan beoordeeld worden of zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Aangezien niet de zekerheid bestaat dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten, kan alleen een vergunning worden afgegeven als voldaan is aan de ADC-toets. Dit blijkt uit artikel 2.8, vierde lid, van de Wnb. Nu de ADC-toets niet is doorlopen, kan voorlopig geen vergunning op grond van de Wnb worden verleend.	Zie ook de reactie bij 19.13. Aanvullend: In het besluit zijn de mitigerende maatregelen in de overweging en voorschriften opgenomen en de bepalingen zoals opgenomen in de Passende beoordeling verklaard. Uit de Passende Beoordeling en het besluit volgt dat als gevolg van de uitvoering van het project er met zekerheid geen significante zullen optreden en de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Daarmee kan de vergunning (het besluit) worden verleend en hoeft er niet een aparte zogeheten ADC-toets worden doorlopen.	geen
19.15	Wnb LNV -	t.a.v. ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming min. LNV: Primair verzoekt At Sea de minister om vast te stellen dat niet met zekerheid kan worden vastgesteld dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten en dat voor het verlenen van de vergunning eerst de ADC-toets doorlopen dient te worden.	verwezen wordt naar 19.14	geen
19.16	Wnb LNV -	t.a.v. ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming min. LNV: Subsidiair verzoekt At Sea de minister nauwkeurig te formuleren waaruit blijkt dat met zekerheid uitgesloten kan worden dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aangetast zullen worden.	verwezen wordt naar 19.14	geen
19.17	Wnb LNV -	t.a.v. ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming min. LNV: Meer subsidair verzoekt At Sea de minister toe te zeggen dat het verlichtingsplan en mitigatieplan ter inzage worden gelegd, zodat	verwezen wordt naar 19.12	geen

		te zijner tijd een zienswijze kan worden ingediend tegen deze plannen.		

20. COA Dronten				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten

20.1	BP Dronten -	Zorgpunt 1: Begrip voor de doelgroep. De bewoners van het AZC Dronten hebben een aantal specifieke kenmerken die niet te vergelijken zijn met een reguliere woonbuurt. Er verblijven gemiddeld ongeveer 1000 bewoners in het AZC, waarbij er wekelijks gemiddeld 200 wisselen (dit aantal is een combinatie van inhuizen en uithuizen en de wekelijkse meldplicht, waar asielzoekers zich aan moeten conformeren). De doelgroep die aanwezig is, wisselt dus sterk. Dat maakt voorlichting over de cultuur en regelgeving in Nederland op allerlei aspecten een continu proces. Daarnaast hebben de bewoners veel verschillenden nationaliteiten en daarmee verschillende culturen en gewoontes. ''De cultuur van een land woont in het hart en in de ziel van de mensen'' (M. Gandhi). De manier waarop wij in Nederland ons wegennet inrichten en verwachten dat weggebruikers er gebruik van maken, is voor de bewoners van het AZC onbekend. Vanuit hun perspectief kan iedereen gebruik maken van een weg, en als je de weg moet oversteken, doe je dat op de plaats waar dat gezien je bestemming logisch is. Het aanbrengen van een greppel langs de weg of een laag hekje/geleiderail zal iemand niet snel tegenhouden. Een deel van deze bewoners heeft vele duizenden kilometers door meerdere landen afgelegd en zou dit niet hebben bereikt als ze voor een hekje of grens zou zijn gestopt. Door het verplaatsen van de bushaltes naar de ovonde en rotonde bij de aansluiting, ontstaat een omloopafstand van circa 1 km naar de rotonde. Deze kan met de helft bekort worden door de N307 rechtstreeks over te steken. Een oplossing is om een zware fysieke barrière aan te leggen om te zorgen dat mensen niet de weg op gaan of willen oversteken. Een watergang als fysieke barrière is onveilig, aangezien het merendeel van de bewoners van het AZC niet over zwemvaardigheden beschikt. Helaas zijn we in Nederland de afgelopen jaren geconfronteerd met asielzoekers die zijn verdronken in open water	Uw zienswijzen en zorgpunt zijn helder als het gaat om de denkwijze van uw bewoners en bezoekers. De projectorganisatie zal met u afstemmen op welke wijze de behoefte bij uw bewoners en bezoekers, om de weg op daarvoor ongeschikte plaatsen over te steken, zo veel mogelijk kan weghalen. De exacte uitwerking daarvan volgt wanneer hiervoor opdracht is gegeven tot realisatie van de nu ter inzage liggende plannen.	geen

		en zwembaden. Het opheffen van de behoefte om de weg over te steken is een maatregel die veel efficiënter is. Als er geen reden is om over te steken, ga je het ook niet doen. We moeten bij het ontwerpen van de weg op deze locatie niet alleen denken vanuit onze eigen richtlijnen maar juist ook ontwerpen vanuit de gebruikers van de openbare ruimte en hun specifieke kenmerken.		

20.2	BP Dronten -	Zorgpunt 2: De Bushaltes. In het ontwerp voor de nieuwe aansluiting is, ondanks herhaaldelijk verzoek vanuit het AZC Dronten, nog steeds sprake van bushalten aan weerszijden van de aansluiting. In de toelichting bij het bestemmingsplan staat het volgende vermeld: ''De huidige bushaltes langs de N307 worden straks vervangen door nieuwe bushaltes die zowel aan de noordzijde als de zuidzijde nabij de rotonde en ovonde worden gepositioneerd. De nieuwe bushaltes zijn zowel voor fietsers als voetgangers bereikbaar via fiets- en voetpaden. Het doel van het project is om de veiligheid voor de reiziger en de aansluiting op bus en trein in Kampen en Dronten te waarborgen. Om de loopafstand van voetgangers naar de zuidelijke bushalte te beperken, wordt mogelijk een voetgangersbrug over de N307 aangelegd. Ook zonder voetgangersbrug zijn de bushaltes goed en veilig bereikbaar via de voetpaden." De provincie kiest er dus bewust voor om de bewoners van het AZC te laten omlopen met alle risico's van dien. Een voetgangersbrug is als mogelijkheid benoemd, maar niet als vaststaand gegeven opgenomen in het bestemmingsplan. In een verkennende MCA (Multi-Criteria Analyse Veilige looproute AZC – Bushalte, Provincie Flevoland) die door de provincie is opgesteld, waarbij een aantal varianten voor een bushalte is onderzocht, scoorde het voorliggende ontwerp een 5 (op een schaal van 1 t/m 10) voor zowel het aspect veiligheid van de AZC-bewoners als veiligheid van de weggebruikers van de N307. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt nu echter geschreven dat de haltes zelfs zonder voetgangersbrug goed en veilig bereikbaar zijn. Die conclusie gaat volledig voorbij aan alle eerdere opmerkingen die vanuit het COA zijn gemaakt met betrekking tot de veiligheid. De bewoners van het AZC worden geconfronteerd met een omloopafstand van 1 km. Als je dat toetst aan de richtlijnen, dan kun je niet spreken van een goede bereikbaarheid van de haltes. Conclusie is dat er geen sprake is van een goede en veilige bereikbaarheid van de bushaltes.	De situering van de bushaltes is vanuit verschillende gezichtspunten beschouwd. Zo is de aantrekkelijkheid van de buslijn voor passagiers - anders dan bezoekers van het AZC - onderdeel van de afweging voor de te rijden route; een extra lus rijden naar de noordelijk gelegen bushalte maakt de route onaantrekkelijk. Ook zijn aansluitingen op ander openbaar vervoer zoals bussen maar vooral ook de treinen in Dronten en Kampen van belang. Het verplaatsen van de zuidelijk gelegen bushalte naar de noordzijde van de N307 heeft als gevolg dat de lijn onaantrekkelijk wordt doordat aansluitingen op ander openbaar vervoer verloren gaan. Om deze te herstellen moeten extra bussen ingezet worden; dit is een jaarlijks terugkerende kostenpost van €300.000,-. Derhalve is onderzocht of er een andere oplossing denkbaar is. Hiertoe heeft een verkeerspsycholoog de situatie beschouwd. Deze heeft aangegeven dat de ongewenste oversteek van rijbanen door het aanbrengen van obstakels en barrières voorkomen kan worden waardoor de looproute onder de N307 door een eenvoudiger en veiliger alternatief wordt. Een samen met u uit te werken alternatief is de verplaatsing van de aansluiting van de looproute van het AZC op openbaar terrein richting de ovonde. Deze oplossing is maatschappelijk verantwoord, in vergelijking met het verplaatsen van de zuidelijke halte. Mocht blijken dat de verplaatsing van de aansluiting richting de ovonde niet het gewenste effect heeft dan zal met u gesproken worden over alternatieven. Hiertoe behoort ook een eventuele loopbrug die in het bestemmingsplan is beschreven. De loopafstand tussen beide bushaltes is ongeveer 600m. De loopafstand tot de bushaltes sec. is afhankelijk van de woning op het AZC. Hiervoor is geen vaste afstand aan te duiden daar niet is in te schatten welke looproute gekozen wordt. Onduidelijk is welke richtlijnen bedoeld worden die tot de conclusie leiden dat er geen sprake is van goede en veilige bereikbaarheid van de bushaltes. De concessie voor de vervoerder is reeds verleend tot na 2023. De vervoerder voor de IJsselmondregio neemt de bestaande buslijn over.	geen

		Door de provincie is in een overleg aangegeven dat het situeren van de bushaltes aan één zijde van de aansluiting tot een verliestijd in de busrijtijden zou leiden en daardoor financieel niet haalbaar is. Voor de bewoners van het AZC is de buslijn vaak hun enige mogelijkheid om te verplaatsen. Lopend of met de fiets zijn de afstanden naar Kampen of Dronten te groot. Voor de bestaande buslijn is deze halte een belangrijke halte in het kader van het aantal reizigers. Financieel zou de buslijn veel slechter functioneren zonder de bewoners van het AZC. Het is daarom bijzonder dat juist de kosten de belangrijkste overweging zijn bij de motivatie om de beide haltes niet aan de zijde van het AZC te situeren. De zienswijze uit punt 1 meenemend, betekent een groot veiligheidsrisico voor de provincie als bewoners van het AZC toch proberen de N307 over te steken om naar de bushalte richting Kampen te komen of komend uit Dronten uit te stappen en de kortste weg naar hun huis te nemen. Dit veiligheidsrisico is vele malen hoger dan de kosten van het verplaatsen van de bushalte. Daar speelt mee dat we begrepen hebben dat per 2023 een nieuwe openbaar vervoer concessie wordt verleend door de provincie. Dan kan het meenemen van een andere locatie voor de bushalte direct onderdeel uitmaken van de concessie, waardoor van extra kosten voor de provincie geen sprake meer is. Tenslotte is de reconstructie van de N307 en de aansluiting ook pas voor 2022 en verder gepland.		

20.3	BP Dronten -	Zorgpunt 3: De uitvoeringsfase. Wegwerkzaamheden, wisselende paden, wegen en routes zullen moeten worden uitgelegd aan de bewoners van het AZC om de veiligheid te waarborgen. Dat vraagt enerzijds om zeer duidelijke informatie (meertalig in tekst en figuren). Daarnaast moet extra zorg worden besteed aan het afzetten van bouwterreinen, werkvakken, tijdelijke wateropvang of juist zandlichamen. De Nederlandse gedachtegang om zaken alleen met een bordje te regelen zal op deze locatie niet werken vanwege de totaal andere culturele achtergronden van de bewoners van het AZC. We maken ons dan ook grote zorgen als dit project zonder frequente en goede informatie van start gaat.	We zullen met u in gesprek gaan en blijven over de wijze waarop wij u en uw bewoners op een juiste en volledige wijze kunnen informeren over de bereikbaarheid van de bushaltes dan wel de toegankelijkheid van het bouwterrein.	geen

21. LTO Noord, afdeling West-Overijssel				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten

21.1	PW Roggebot - BP Dronten - BP Kampen -	Benutten monitoringsnetwerk en effecten wijziging van de dynamiek van het systeem Voordat de bypass (in het Reevediep) is aangelegd heeft LTO Noord afdeling West Overijssel aangedrongen om peilbuizen te plaatsen in de omgeving van de bypass. Dit om de eventuele effecten in de waterhuishouding van dit gebied (Kamperveen) te kunnen monitoren. LTO Noord wil graag geïnformeerd worden over de inzichten die tot op heden zijn verkregen middels deze peilbuizen. Deze inzichten komen nu niet naar voren in dit projectplan. Naar ons inzicht vormen deze meetgegevens en de daarbij behorende interpretatie ook een belangrijke bouwsteen bij deze verdere planvorming. In het voorgenomen projectplan zal de huidige functie van de Roggebotsluis verlegd worden naar de nieuwe Reevesluis. Dit betekent dat de bypass onder het peilregime van het IJsselmeer peil zal komen. We verwachten dat dit een nieuwe dynamiek gaat opleveren en daarmee mogelijk een grote wijziging in waterstanden kan gaan geven (vooral tijdens meer extreme weersomstandigheden zoals een storm of hoogwaterperioden). Als LTO Noord afdeling komen we graag met de Provincie Overijssel en Rijkswaterstaat in gesprek over de resultaten van de huidige monitoring en op welke wijze dit meetsysteem ons in de toekomst kan ondersteunen. Tevens is het van belang om in dit gesprek aan de orde te hebben op welke wijze tijdig maatregelen genomen kunnen worden in de waterhuishouding zowel op gebiedsniveau als voor individuele agrarische bedrijven.	Rijkswaterstaat (Midden Nederland/Beheer) is graag bereid over deze punten - die fase 1 van het IJsseldeltaprogramma betreffen - in gesprek te gaan.	zie reactie

21.2	PW Roggebot - BP Dronten - BP Kampen -	Verhoogde kans kweldruk door baggeren De agrarische sector in de omgeving van de Roggebotssluis verwacht verder dat een verdieping en verbreding ook effecten kan gaan hebben op de waterhuishouding in het gebied rond Kamperveen. De zorg is dat de bodem van de vaargeul lek raakt bij het baggeren. Vooral boeren in de omgeving verwachten in een dergelijk geval last van kwelwater te gaan krijgen. Leden van LTO Noord hebben in de afgelopen jaren te maken gehad met schade als gevolg van de baggerwerkzaamheden in het Twentekanaal in 2010. Dit heeft toen tot ongewenste vernatting in de omgeving geleid. Bij de baggerwerkzaamheden is te veel slib en klei van de bodem van het kanaal verwijderd. Wij begrijpen dat de situatie bij de Twentekanalen niet geheel overeenkomstig is aan deze situatie. Om de situatie te herstellen in de nabijheid van de Twentekanalen, is uiteindelijk pas in 2015/ 2016 schoon slib aangebracht op de bodem, omdat eerste nog (ten onrechte) werd verwacht dat de bodem via natuurlijk herstel weer dicht zou raken. Dit maakt dat er bij onze leden vrees is voor overlast en vervolgens jarenlange procedures en onderzoek voordat schade geconstateerd wordt. De bovenstaande ervaring delen we met u in deze zienswijze, omdat de procesgang rond de Twentekanalen ons allen veel inzichten heeft gegeven. We hopen dat u deze ervaringen wilt meenemen in het proces rond de verwijdering van de Roggebotsluis.	Net als dat bij IJsseldelta fase 1 is gebeurd, wordt ook voor project N307 Roggebot-Kampen een omgevingsoverleg in het leven geroepen. Zodra de aannemer bekend is, wordt dat overleg gestart, want de aannemer heeft daarbij ook een rol te vervullen. Vertegenwoordigers van LTO kunnen daarin participeren. Periodiek, bijvoorbeeld eens per kwartaal, wordt met de omgeving besproken wat de stand van zaken is en welke activiteiten in de komende periode worden verwacht. Vast terugkerend agendapunt is daarbij de monitoring van de ontwikkelingen/effecten in het projectgebied. Bespreken van monitoring grondwaterstanden is één van die onderwerpen. Daarvoor kunnen we dan in samenspraak met LTO ook een aparte bijeenkomst organiseren waarvoor een bredere uitnodiging naar de omgeving wordt verstuurd. Daardoor houden wij de directe omgeving regelmatig op de hoogte van de resultaten van monitoring en de inzichten die dat oplevert.	zie reactie

21.3	PW Roggebot - PW N11/N11A - BP Dronten - BP Kampen -	Tot slot: betrek ons In dit projectplan zijn kansrijke oplossingen (lees: mitigerende maatregelen) voor de (kwel)overlast door de werkzaamheden in het projectgebied benoemd. Ook wordt beschreven dat monitoring en een nulmeting voorgenomen onderdelen zijn van het te volgen proces. Vanuit LTO Noord verzoeken wij de Provincie Overijssel en Rijkswaterstaat om proactief met het gebied in contact te zijn en niet pas op het moment van een melding van schade of mogelijke schade in contact te treden met het gebied dan wel individuele agrariërs. We vragen daarom ook de directe omgeving op de hoogte te houden van de monitoring en de inzichten die daarbij ontstaan.	Zoals bij punt 21.2 is geantwoord zal het overleg worden gestart zodra de aannemer bekend is.	geen

22. Cumela en LTO Noord				
Nr.	Betreft:	Zienswijze:	Beantwoording:	Aanpassing in besluiten
22.1	BP Dronten - BP Kampen -	De eenzijdige parallelweg op de nieuwe brug moet in twee richtingen auto- en landbouwverkeer kunnen afwikkelen. In de schetsontwerpen van de nieuwe brug hebben wij echter geen dwarsprofielen met maatvoering van de rijbanen kunnen vinden. Voor de ontwerpbreedte van de parallelweg vormt de breedte van de landbouwvoertuigen de bepalende factor. Landbouwvoertuigen mogen wettelijk maximaal 3,00 m breed zijn, zonder dat een ontheffing nodig is. De meeste landbouwtrekkers in deze regio zijn ook daadwerkelijk 3,00 m breed. Daarnaast zijn er nog bredere landbouwvoertuigen tot 3,50 m breedte, bijv. hakselaars en andere zelfrijdende oogstmachines. Deze brede landbouwvoertuigen moeten dan een breedteontheffing hebben van de wegbeheerder. Ook deze brede landbouwvoertuigen maken regelmatig gebruik van de route over de Roggebotsluis. Een verkeerssituatie die straks in de praktijk zal	Het ontwerp van de parallelwegen voldoet aan de richtlijnen van de betreffende beheerder (provincie Flevoland en Provincie Overijssel). De breedte van de parallelweg op de nieuwe brug is 5.00m tussen de kantstrepen. Naast de kantstrepen (beiden 0.10m) is nog 0.40m verharding wat het totaal op een verhardingsbreedte van 6.00m brengt. De verhardingsbreedte van de parallelweg in Overijssel is 4,50m breed met aan weerszijden bermverharding van 0,40m (grasbetonstenen); totaal 5.30 m. verhardingsbreedte. De berm (onverhard) is aan weerszijden 1,60m breed. Deze verhardingsbreedte wordt op parallelwegen binnen de gehele provincie Overijssel toegepast, waar de parallelweg in beheer en eigendom is van de provincie. Provincie Flevoland hanteert andere ontwerprichtlijnen waardoor hier de paralelwegen iets breder zijn (6.00 m.) Dit betekent alleen niet dat de wegen in Overijssel minder veilig zijn. Deze wegen zijn namelijk gewoon in overeenstemming met daaraan gestelde eisen. Tegemoetkomend verkeer laten passeren is in beide provincies mogelijk. Op overijssels grondgebied dient hier echter meer aandacht aan besteed worden. De bermen geven hiervoor voldoende ruimte. Op de brug dient op elkaar gewacht te worden, mocht elkaar passerend verkeer daarvoor in totaal te breed zijn.	geen

		voorkomen is dat een landbouwtrekker van 3,00 m breed en zelfrijdende oogstmachines van 3,50 m breed elkaar op de parallelweg op de nieuwe brug tegenkomen en elkaar moeten passeren. Uitgaande van een passeerruimte van 0,50 m tussen de landbouwvoertuigen; is het beslag op de wegbreedte 3,00 + 0,50 + 3,50 = 7,00 m. Daarbij komt nog een veiligheidsmarge van 0,75 m die CROW hanteert aan weerszijden van de parallelweg op de nieuwe brug. Het totale profiel van de vrije ruimte van de parallelweg op de brug dient dan 8,50 m te zijn. In deze situatie is nog geen rekening gehouden dat twee landbouwvoertuigen van elke 3,50 m breed elkaar moeten passeren op de brug. Hetzelfde geldt ook voor het landbouwverkeer op de parallelwegen op het vaste land. Om schade aan de bermen zo veel mogelijk te voorkomen is een verhardingsbreedte van de parallelwegen van minimaal 7,00 m nodig. Dit geldt zowel voor de parallelweg in Flevoland als voor de nieuw aan te leggen parallelwegen in Overijssel. Samenvattende stellen wij voor om: - een verhardingsbreedte én profiel van de vrij ruimte van minimaal 8,50 m voor de parallelweg op de nieuwe brug te realiseren - de nieuwe parallelwegen uit voeren met een verhardingsbreedte van 7,00 m profiel van de vrij ruimte van minimaal 8,50 m en verzoeken u om dit mee te nemen in het weginrichtingsontwerp voor de nieuwe brug. Een voldoende brede inrichting van de parallelweg op de brug en de aansluitende parallelwegen zal de verkeersveiligheid ten goede komen en tevens de onderhoudskosten beperkt kunnen houden.		

5. Ambtshalve wijzigingen

Naast wijzigingen die voortvloeien uit zienswijzen, zijn onderdelen ambtshalve gewijzigd. Dit zijn aanvullingen en wijzigingen, die na de terinzagelegging van de ontwerpbesluiten in het project zijn aangebracht. In dit hoofdstuk is aangegeven wat de ambtshalve wijzigingen inhouden.

Projectplan Waterwet verwijderen Roggebotsluis:

Ten aanzien van het projectplan Waterwet Roggebotsluis zijn de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd:

- Op pagina 25: Verduidelijkt is dat ten behoeve van de fase van het beheer en instandhouding van de rietoevers het uitvoeringsontwerp van de aannemer nauwgezet wordt afgestemd met niet alleen Rijkswaterstaat, maar ook dijkbeheerder waterschap Zuiderzeeland.
- Op pagina 28: Verduidelijkt is dat kering 225 een voorliggende primaire kering betreft en dat deze mogelijk voorzieningen behoeft als een gevolg van de wijziging van de wettelijke normen (per 1 januari 2017).
- Op pagina 41: Toegevoegd is de explicitering dat de effecten van het verwijderen van de Roggebotsluis op de Drontermeertunnel geen waterveiligheidsaspecten betreffen.
- Op pagina 41: Toegevoegd is dat nader onderzoek wordt gedaan naar het effect van het verwijderen van de Roggebotsluis op aspecten die de bedrijfszekerheid van het spoor van de Drontermeertunnel beïnvloeden.
- Op pagina 43: Toegevoegd is dat ook de brug naar het eiland bij de oefenvijver van KV Skonenvaarder wordt vervangen.
- Op pagina 46: Conform de afspraken met de Music Club Kampen worden aan de (resterende) vaste steiger palen met glijstangen aangebracht en vervallen de voorzieningen om te voorkomen dat boten van passanten bij lagere waterstanden onder de steiger komen.
- Op pagina 47: Ter voorkoming van het wegdrijven van schepen vanuit de winterberging van WSV Roggebot is een mitigerende maatregel toegevoegd, zoals besproken met de WSV.
- Op pagina 69: Verduidelijkt is dat het uitgangspunt dat de vaarweg (tijdens de uitvoering) te allen tijden beschikbaar blijft niet geldt voor scheepvaart met een doorvaarthoogte van 7 meter in de periode van 1 november t/m 1 april.
- Op pagina 69: Verduidelijkt is dat de opdrachtnemer voor het project ontwerpvrijheid heeft bij het bepalen van de doorstroomopening van de nieuwe brug, maar dat er geen nadelige gevolgen mogen ontstaan voor wat betreft hydraulica, waterveiligheid en wateroverlast.

- Op verschillende pagina's (o.a. pagina 69/70): De verwijzing naar de Werkwijze Minder Hinder Vaarwegen van Rijkswaterstaat is op verschillende plekken in het plan verduidelijkt.
- Op pagina 71: de beschrijving van de analyse over verwachte stroomsnelheden ter plaatse van de nieuwe brug is aangepast naar de meest recente bevindingen.

Projectplan Waterwet voor de dijkvakken N11 en N11A en een Uitwateringskanaal

Ten aanzien van het Projectplan Waterwet voor de dijkvakken N11 en N11A en een Uitwateringskanaal zijn geen ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

Bestemmingsplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening (gemeente Dronten)

Ten aanzien van het bestemmingsplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening vastgesteld door de gemeente Dronten zijn de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd:

- In het Beeldkwaliteitsplan is een noord-aanzicht van de brug toegevoegd en een trap voor voetgangers aan de zuidkant van de brug.
- Op de verbeelding zijn enkele bestemmingen aangepast:
    - De overgebleven bestemming "Horeca" wat buiten het plangebied viel is in het plangebied opgenomen en gewijzigd in "Bos".
    - Het plangebied is uitgebreid zodat het gehele vlak zoals bedoeld in de uitspraak van Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:345) is opgenomen.

Bestemmingsplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening (gemeente Kampen)

Ten aanzien van het bestemmingsplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening vastgesteld door de gemeente Kampen zijn de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd:

- In het Beeldkwaliteitsplan is een noord-aanzicht van de brug toegevoegd en een trap voor voetgangers aan de zuidkant van de brug.

Vergunning op grond van de Wet natuurbescherming

Ten aanzien van de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming verleend door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zijn geen ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

Vergunning op grond van de Wet natuurbescherming

Ten aanzien van de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming verleend door Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel met instemming van Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland zijn de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd:

- voorschrift 12 en 13 zijn in volgorde gewisseld en zijn aangepast op deze wisseling ten opzichte van elkaar;
- een kaart met de positie van de geluidwerende deklaag is opgenomen;
- een kaart met het plangebied is opgenomen.

Naast genoemde ambtshalve wijzigingen zijn ook diverse tekstuele- , grammaticale- en spellingsaanpassingen doorgevoerd ter verbetering van de leesbaarheid. Deze wijzigingen hebben geen gevolgen voor de reikwijdte van het betreffende besluit.